



BYPAKKE GRENLAND

# HANDLINGSPROGRAM

02.09.2016

# 2015-2018

REVIDERT 2016

bystrategi  
GRENLAND



bypakke  
GRENLAND

## **Forord**

Proposisjon til Stortinget «*Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*» ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Basert på føringer gitt i «*Prop. 134 S*» ble *Handlingsprogram Bypakke Grenland 2015-2018* utarbeidet og endelig vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning.

Prop. 134 S legger til grunn et system for porteføljestyring som innebærer at handlingsprogrammet revideres slik:

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Årets revidering innebærer en mindre justering. Handlingsprogrammets hovedrevisjon gjennomføres i 2018. Mål og resultatsystemet (MRS) er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Indikatorer som dokumenterer måloppnåelse inngår i mål og resultatsystemet.

Regjeringen presenterer årlig rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Bypakke Grenland i Prop. 1 S i oktober. Fylkeskommunen og kommunene fatter budsjettvedtak for prioritering av hhv. fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett før årsskiftet.



## Innhold

<b>1</b>	<b>Mål og styring av Bypakke Grenland</b>	<b>5</b>
1.1	Lokalt initiativ og bredt samarbeid bak Bypakke Grenland	5
1.2	Hovedmål	7
1.3	Mål og resultatstyring	8
1.4	Fremkommelighet for næringstrafikk	10
1.5	Porteføljestyling	11
<b>2</b>	<b>Evaluering 2016</b>	<b>14</b>
2.1	Status indikatorer	14
2.2	Status måltall/ trafikkutvikling i 2016	15
2.3	Oppsummering	18
<b>3</b>	<b>Økonomiske forutsetninger</b>	<b>19</b>
3.1	Økonomiske rammer	19
3.2	Drift av kollektiv	22
3.3	Belønningsordningen og bymiljøavtaler	22
<b>4</b>	<b>Prioriteringer i 2015–2018</b>	<b>24</b>
4.1	Forutsetninger for prioriteringer	24
4.2	Fordeling av midler	24
4.3	Grunnlag for prioritering av investeringsprosjekt	25
4.4	Utredninger og vedtak i 2016	26
4.5	Prosjekter med oppstart i 2016–2017	32
4.6	Endringer i prosjekter fra vedtatt handlingsprogram juni 2015	32
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av prosjektene</b>	<b>34</b>
5.1	De store vegprosjektene	34
5.2	Prosjekter i Skien sentrum	35
5.3	Prosjekter i Porsgrunn sentrum	39
5.4	Prosjekter i resten av bybåndet	43
5.5	Prosjekter i Siljan	49
5.6	Andre prosjekter	51



# 1 Mål og styring av Bypakke Grenland

## 1.1 Lokalt initiativ og bredt samarbeid bak Bypakke Grenland

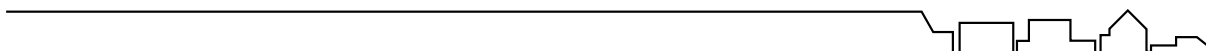
Bypakke Grenland fase 1 bygger på en rekke lokale, regionale og nasjonale vedtak de siste årene. I de lokalpolitiske vedtakene i juni 2013 ble det lagt til grunn at gjennomføringen av Bypakke Grenland skal styres innenfor Bystrategi Grenland, som er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima. Dette er fulgt opp i Stortingsproposisjonen. En slik organisering sikrer god koordinering mellom areal- og transportplanlegging i regionen og gjennomføringen av prosjekter finansiert av Bypakke Grenland og belønningsavtalen.

Samarbeidsaktørene i Bypakke Grenland er Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen og Jernbaneverket. Alle parter er representert i politisk styringsgruppe som ledes av fylkesordføreren, og administrativt koordineringsgruppe. Bamble kommune har vedtatt ikke å være med i Bypakke Grenland, men er part i samarbeidet knyttet til ATP Grenland.

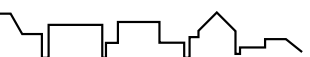
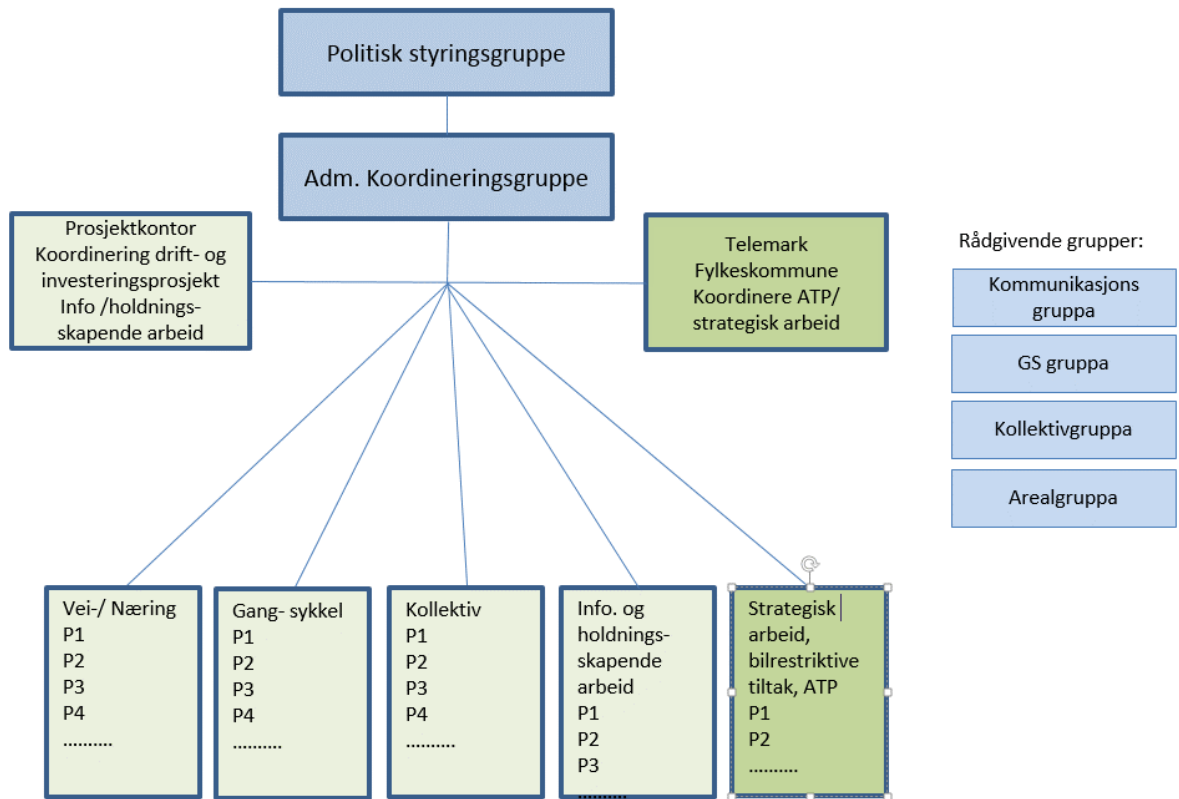
Etter endelig vedtak om iverksettelse av Bypakke Grenland i juni 2015 er det i tråd med forutsetningene opprettet et prosjektkontor som skal ha ansvar for koordineringen av drifts- og investeringsprosjektene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen. Prosjektkontoret har fire faste ansatte og en prosjektmedarbeider fordelt på følgende funksjoner:

- Prosjektleder
- Kommunikasjonsansvarlig
- Bypakke koordinator i Skien kommune
- Bypakke koordinator Porsgrunn kommune
- Kampanjeansvarlig (2-årig prosjektstilling finansiert av belønningsmidler)
- Bypakke koordinator Statens Vegvesen

Det forutsettes også at kommunene og fylkeskommunen stiller nødvendige ressurser til rådighet slik at prosjektene i bypakka kan gis en effektiv behandling. En prinsipiell organisasjonsmodell for styring av prosjekter i samarbeidet er vist i figuren nedenfor. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.



# Organisering



## 1.2 Hovedmål

### Hovedmålene for Bypakke Grenland er:

1. Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport
2. Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
3. God fremkommelighet for næringstrafikken
4. Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
5. Tryggere og bedre fremkommelighet for gående og syklende
6. Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Bypakka bygger på konseptvalgutredningen og KS1 av denne. Samfunns målet i konseptvalgutredningen var: *"Bedre framkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende."* Bypakka bygger videre på det anbefalte konseptet i KVUens anbefaling og utgjør første fase i utbyggingen av transportsystemet i regionen.

Nasjonale og regionale mål som ligger til grunn for bypakka er:

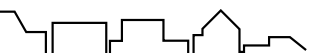
**Nasjonalt:** Veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel

**Regionalt:** Bypakka skal gjøre Grenland til et attraktivt sted å bo og arbeide

Tiltakene i bypakka er koordinert med arealutviklingen i regionen gjennom en regional areal- og transportplan for Grenland (vedtatt juni 2014). Planen legger til rette for en konsentrert arealutvikling innenfor det eksisterende bybåndet og omfatter i tillegg til de tre kommunene i bypakka (Skien, Porsgrunn og Siljan) også Bamble kommune som er en del av bybåndet. Planen bygger opp under regjeringens politikk for areal- og transportutviklingen.

Målene i bypakka skal nås gjennom en helhetlig portefølje av tiltak som må spille sammen for å få gi måloppnåelse. Disse kan grovt deles inn i følgende hovedkategorier:

- Investeringsprosjekter (veg/næringstrafikk, kollektiv, gang-sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektiv (buss) og økt vedlikehold av viktige gang/sykkel-ruter
- Informasjon og holdningsskapende arbeid
- Tiltak som reduserer bilbruken
- Arealpolitiske virkemidler/ areal og transportplanlegging (ATP)
- ITS tiltak (intelligente transportsystemer)



### 1.3 Mål og resultatstyring

Alle bypakker vil ha en viss grad av usikkerhet knyttet til tiltak og resultater. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket framdrift, og vegtrafikken kan reduseres mer enn forutsatt med det resultat at bompengeneinntektene blir lavere. Denne usikkerheten håndteres i Bypakke Grenland gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Det gir et oppdatert beslutningsgrunnlag hvert år og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Tidspunkt for måloppnåelse settes til 2025 og måles årlig for de indikatorene der det finnes tilgjengelige data. Resultatmålene for reisemiddelfordeling og årlig vekst for busspassasjerer er mer ambisiøse enn det nasjonale 0-vekstmålet. Disse målene må vurderes justert dersom det ikke sikres tilstrekkelig midler til drift av kollektivtilbudet de neste årene.

Mål og resultatsystemet (MRS) er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Indikatorer for utviklingen mot de målene som er satt inngår i mål og resultatsystemet. Til sammen gir dette et grunnlag for langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogrammer.



Bilde: Bypakka bygger for 400 mill. kr. i 2016. Lilleelvprosjektet er ferdig i juni 2018



RESULTATMÅL	INDIKATOR/MÅLEMETODE	HOVEDMÅL (se over)					
		1	2	3	4	5	6
1. Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 % til minst 35 % fordelt på reisemidlene kollektiv: 8 %, sykkel 8%, gange 19%. <sup>1</sup>	Indikator: Reisemiddelfordeling Målemetode: RVU med tilleggsutvalg Indikator: byindex Målemetode: Telling personbil og syklist	X			X	X	X
2. 4 % årlig vekst busspassasjerer (i snitt)	Indikator: passasjerutvikling Målemetode: Passasjertall buss	X			X		
3. Befolkningsvekst tilsvarende landsgjennomsnittet	Indikator: befolkningsvekst Målemetode: SSB statistikk		X				
4. Minimum 80 % av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skje innenfor bybåndet	Indikator: Andelen nye boliger pr år innenfor bybåndet. Målemetode: GIS verktøy basert på GAB registeret	X	X			X	X
5. Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.	Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem			X	X		
6. Bussene skal være maksimalt 3 min forsinket.	Indikator: minutter forsinket i forhold til ruteplan Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem	X	X		X		
7. 100 % av holdeplasser langs metrolinjene, og 100% av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende/år langs pendellinjene skal utbedres og være universelt utformet.	Indikator: % andel holdeplasser Målemetode: Registreringer				X		X

I tillegg følges utviklingen i antall el-/hybrid biler (utdrag kjøretøyregister). De fleste anbefalte resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig og dermed gi grunnlag for porteføljestyling og vurdering av måloppnåelse. RVU skal nå gjennomføres årlig (kontinuerlig).



Bilde: Næringstrafikken skal gis bedre fremkommelighet i med bypakka

<sup>1</sup> Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil i Grenland er i dag 25 % fordelt på kollektiv 4%, sykkel 4%, gange 17% (RVU 2013/14).



## 1.4 Fremkommelighet for næringstrafikk

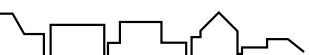
Målet om økt fremkommelighet for næringstrafikken i rushtiden og målet om at andelen bilreiser skal reduseres er til dels i konflikt. Dette fordi næringstrafikken i dag står i de samme køene som privatbilene. Bygges det økt kapasitet for å bedre næringstrafikkens fremkommelighet vil også privatbilene få tilsvarende fordeler med mindre næringstrafikken ikke gis eksklusive rettigheter. Mange slike tiltak vil øke behovet for andre virkemidler som reduserer privatbiltrafikken. I Bypakke Grenland fase I er det de to store vegprosjektene som skal gi størst effekt for næringstrafikkens fremkommelighet. I tillegg vil en rekke andre tiltak som sanering av avkjørslers, planskilt kryss, optimalisering av kryss og generell opprydding i forholdene for myke trafikanter bidra til økt fremkommelighet. Vegsystemet i Grenland er finmasket og stort. Målpunktene for næringstrafikken er mange og spredt. All erfaring viser at det ikke er mulig å bygge seg ut av fremkommelighetsproblemene alene. Økt kapasitet vil normalt bli «spist» opp av overført/ økende trafikk innen relativt kort tid, hvis en ikke kompenserer med andre virkemidler. Av økonomiske og miljømessige hensyn blir det derfor viktig å lykkes med å flytte reisende over fra personbil til andre reisevalg. Dette vil gi bedre fremkommelighet for næringstrafikk i hele vegsystemet, og samtidig gi de som ikke har andre valg enn bilen bedre forhold. For å lykkes med dette må vi gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå enn det er i dag.

### **Tiltak for å øke næringstrafikkens fremkommelighet**

På lang sikt vil det viktigste tiltaket også for næringstrafikkens fremkommelighet være fortetting i sentrum av byene og langs de viktigste kollektivrutene. Boliger, arbeidsplasser og andre viktige funksjoner i folks hverdag må lokaliseres slik at gange, sykkel og kollektivreiser er konkurransedyktige reisevalg. En slik arealutvikling vil også bygge opp under utviklingen av attraktive bysentrum, noe som anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.

Tiltak som kan bidra direkte til bedre fremkommelighet:

- Sanere avkjørslers i hovedvegnettet
- Utbedre underdimensjonerte kryss av betydning for næringstrafikken
- Skille vegtrafikk fra myke trafikanter i hele hovedvegnettet og dermed skape mer trafiksikre og bedre fremkommelige veger
- Planskilte kryssinger for myke trafikanter (avhengig av trafikksituasjonen)
- Gjøre det mer attraktivt og konkurransedyktig å reise kollektivt, gå eller sykle. Gjøre det økonomisk fordelaktig sammenlignet med privatbil (inkludert bilrestriktive tiltak)



## 1.5 Porteføljestyring

Bypakke Grenland porteføljestyres med årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon. Dette gjøres første gang i 2018. Årlig revisjon skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak gir best mulig måloppnåelse.

Den årlige beslutningsprosessen for Bypakke Grenland vil være:

1. Et årlig forslag til handlingsprogram for bypakka som blir lokalpolitisk behandlet i Telemark fylkeskommune og i Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner.
2. Regjeringen presenterer rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Bypakke Grenland i Prop. 1 S (statsbudsjettet) i oktober.
3. Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan fatter endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett før årsskiftet.

Hvert 4. år vil det gjøres en større gjennomgang av Bypakke Grenland:

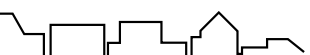
- Vurdering av måloppnåelse de siste 4 årene
- Status og synliggjøring av behov for andre tiltak
- Prioritering av prosjekter i den neste 4-årsperioden basert på status og måloppnåelse

Prosjektkontoret utarbeider forslag til handlingsprogram. Administrativ koordineringsgruppe (rådmennene, Avdelingsdirektør SVV og JBV) fremmer forslaget til handlingsprogrammet til lokalpolitisk behandling.

### **Rammer for årets revidering**

Årets revidering innebærer en mindre årlig justering. Følgende prinsipper er lagt til grunn for endring av handlingsprogrammet 2016:

- Nye prosjekter vil kunne vurderes i forbindelse med handlingsprogrammets hovedrevisjon i 2018. Fordi revidering i 2016 er en mindre justering, er nye prosjekter ikke vurdert.
- Kommunene kan omfordele midler innenfor rammen av kommunale, prioriterte prosjekter.
- Justeringer i regionale prosjekter kan gjøres hvis alle partene er enige om det.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter skal legges til grunn uavhengig om prosjektet er regionalt eller kommunalt.



## Kriterier for prioritering av prosjekter

Porteføljestyling innebærer at prosjekter er valgt ut i fra flere kriterier, hvor mål- og resultatstyring er svært viktig. Følgende politisk vedtatte kriterier er lagt til grunn for prioritering:

### Felles kriterier for prioritering av tiltak for å nå mål

- Potensial for økt andel gående, syklende og kollektivreisende og berører mange personer
- Trafikkmengde (ÅDT) på vegnettet
- Tiltak som vil gi samfunnsnytte i lang tid

### Særskilte kriterier for prioritering av gang- og sykkeltiltak

- Utbedre manglende sammenheng og forutsigbarhet
- Hovedruter for sykkel
- Lokale ruter for myke trafikanter som sammenfaller med hovedruter for sykkel
- Gir alternative ruter med høy opplevelsesverdi

### Særskilte kriterier for prioritering av trafikksikkerhetstiltak

- Ulykkessituasjonen og risikopotensial
- Antall kryssende myke trafikanter og trafikkmengde (ÅDT)
- Behov for gjenkjennbar utforming på strekning med flere krysningspunkt

### Særskilte kriterier for prioritering av kollektivtiltak

- Tidsbesparelse
- Antall passasjerer
- Knutepunkt og holdeplasser med lav attraktivitet

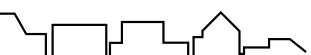
### Særskilte kriterier for prioritering av fremkommelighetstiltak for næringstrafikken

- Kryss eller strekning med vesentlige forsinkelser
- Kryss eller strekninger med mange ulykker

### Faktorer knyttet til gjennomføringsrekkefølge:

- Disponible midler
- Planstatus og kapasitet for planlegging og gjennomføring.
- Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen
- Sammenheng og synergi mellom prosjekter i forhold til måloppnåelse

Resultatene følges opp og rapporteres i revidert handlingsprogram for Bypakke Grenland hvert år. Det legges vekt på å ha god løpende kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i prosjektene. Muligheter for kostnadsreduksjoner i enkeltprosjekter vurderes opp mot redusert måloppnåelse for enkeltprosjekter i forhold til disponible midler og total måloppnåelse i bypakka.



### **Prosess for avklaring av rammene for prosjekter**

Prosjektene som til nå er foreslått som en del av Bypakke Grenland fase 1 er vurdert ut fra tilgjengelig kunnskap og utredninger. I den videre prosessen må det gjøres ytterligere vurderinger og avklaring av rammene for prosjektene knyttet til geografisk avgrensning, sammenheng mellom prosjekter, mulige løsninger og alternative kostnader.

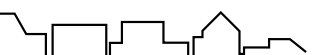
Handlingsprogrammet er mest detaljert og med avsatt bevilgning for prosjektene som skal gjennomføres de nærmeste årene. Årlige revisjoner av handlingsprogrammet oppdaterer med mer detaljert informasjon.

Avklaring av rammene for prosjektene vil prinsipielt skje på følgende måte:

1. Kommunestyret og fylkesting vedtar handlingsprogram
2. Administrasjon utarbeider og vedtar mandat og prosjektplan for et prosjekt før oppstart i tråd med siste vedtatte handlingsprogram
3. Dersom prosjektet ikke lenger er i tråd med rammene i vedtatt handlingsprogram legges saken frem for politisk styringsgruppe, kommunestyrene og fylkestinget.
4. Endringer innarbeides i den årlige revideringen av handlingsprogrammet.



*Bilde: Operagutta synger for ansatte ved Sykehuset Telemark, som vant "Bilfri dag" konkurransen våren 2016*



## 2 Evaluering 2016

### 2.1 Status indikatorer

De fleste resultatmål og indikatorer definert i handlingsprogrammet kan følges opp årlig. Det forutsetter imidlertid gode og kontinuerlige tellinger av trafikkdata. Historiske data som kan si noe om utviklingen er imidlertid mangelfulle, men det pågår et omfattende arbeid for å forbedre målesystemet.

#### 27 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 27 tellepunkt for sykkel i bybåndet. Det gjenstår noe kvalitetssikringsarbeid før disse punktene gir gode data. Fire punkter er så langt godkjente og har historiske data. De resterende kvalitetskontrolleres i løpet av 2016.

#### 30 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 30 tellepunkt for bil i hele bybåndet, 22 av disse ble etablert mot slutten av 2015. Disse gir døgkontinuerlige data på trafikkutviklingen og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen.

#### Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

Innføring av elektronisk billettering i 2012 gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

#### Indikatorer og målemetoder under utvikling

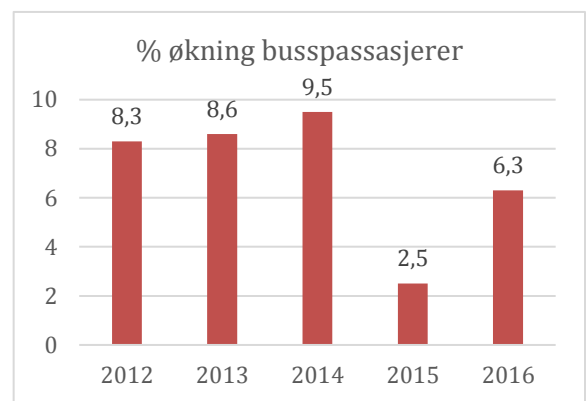
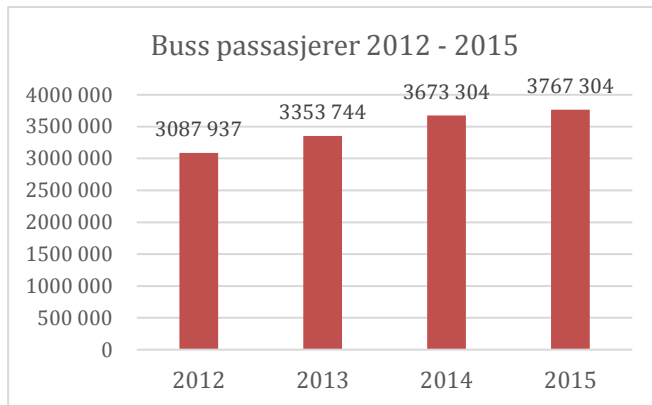
- Andelen personreiser med andre transportmidler enn bil: Data hentes fra nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU). Disse undersøkelsene har så langt vært gjennomført hvert 4. år og har derfor vært lite egnet til operativ målstyring. Det er nå besluttet å gjennomføre RVU årlig, og dette vil gi langt bedre grunnlag for å måle utviklingen.
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet: metode under utvikling
- Bussenes forsinkelser: metode under utvikling



## 2.2 Status måltall/ trafikkutvikling i 2016

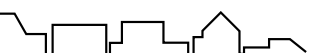
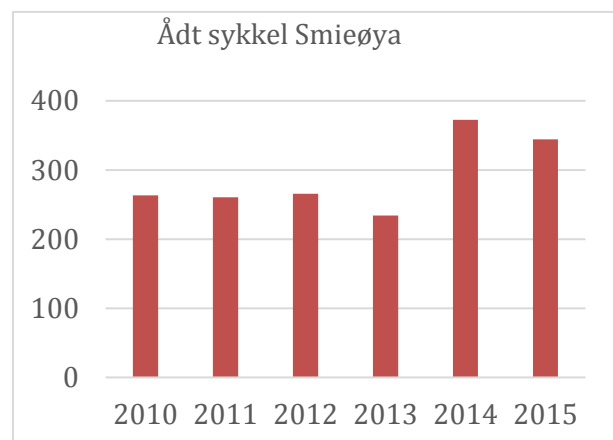
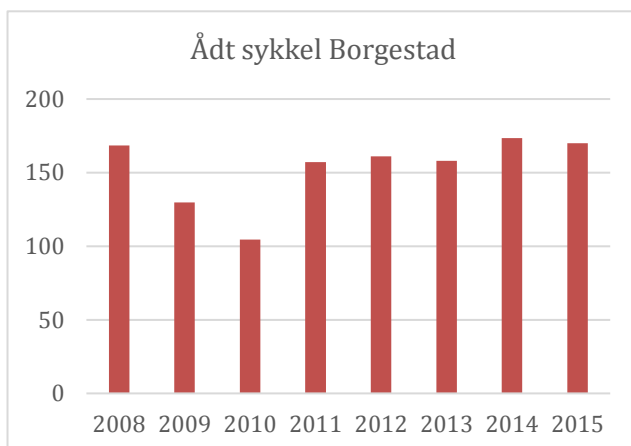
### Buss

Som diagrammene under viser har det vært en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland siden 2012. Etter at veksten var noe lavere i 2015 (2,5%), viser tallene så langt i 2016 en økning på 6,3%.



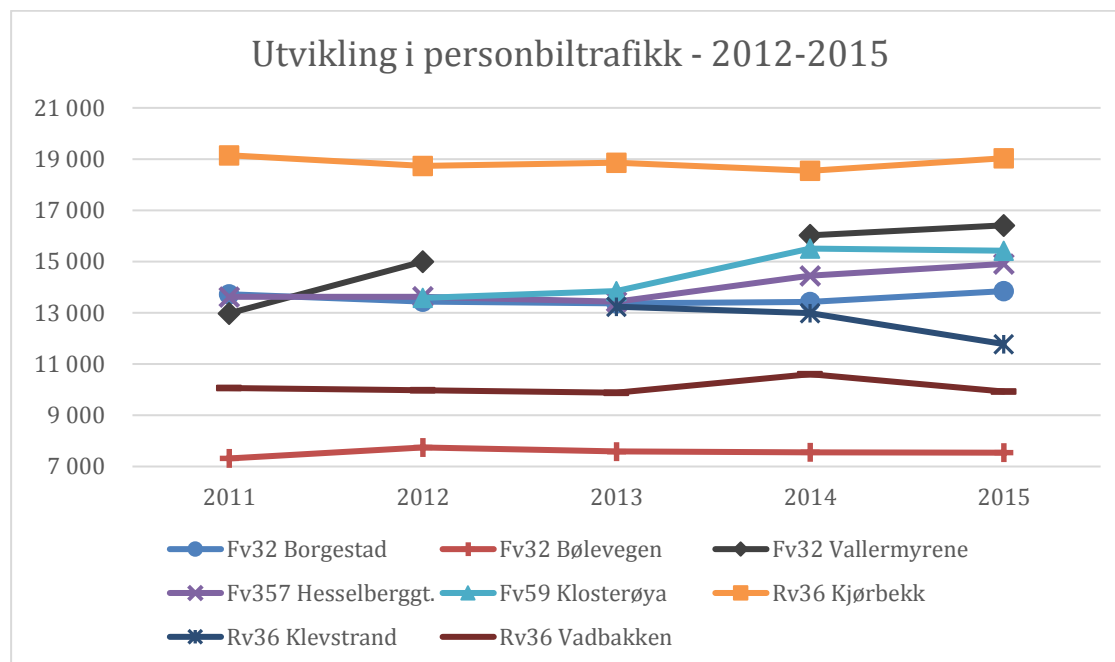
### Sykkel

De to tellepunkter som har gitt data over tid viser en forsiktig økning i antall syklende.



## Personbil

Figuren nedenfor viser en relativ flat og stabil utvikling i personbiltrafikk i Grenland. Tallene for 2015 er imidlertid heftet med betydelig usikkerhet fordi antall tellepunkter er for lavt.



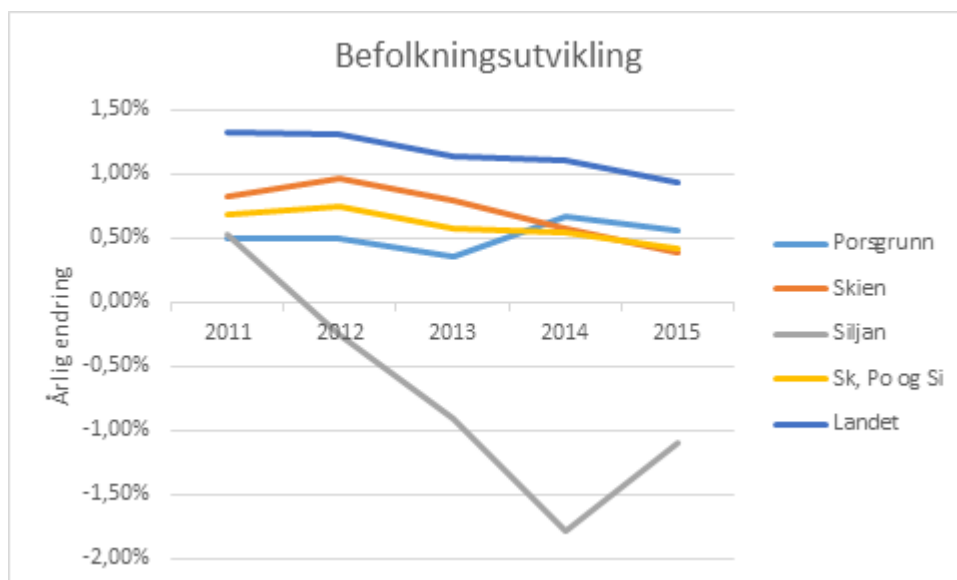
## Andelen nye boliger i bybåndet i 2015

Tabellen viser at 82% av nye boliger i Porsgrunn i 2015 ble etablert innenfor bybåndet. I Skien er andelen hele 94%. Er dette en varig utvikling vil dette over tid gi svært positive effekt på bypakkas måloppnåelse. Målet er at minimum 80 % av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune.

Kommune	Utenfor bybåndet	I bybåndet
Porsgrunn	18,03 %	81,97 %
Skien	5,76 %	94,24 %

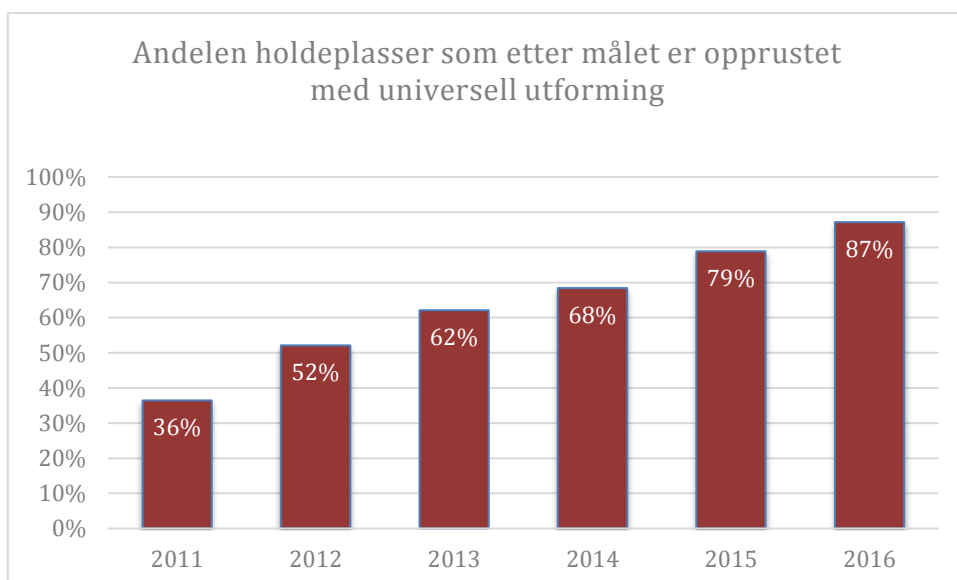


## Befolkningsvekst

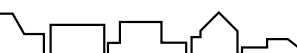


Figuren viser at den prosentvise økningen i befolkningsveksten i Porsgrunn, Skien og Siljan siste årene er nedadgående. Porsgrunn har så langt noe høyere vekst enn Skien. Den prosentvise veksten for de tre kommunene er lavere enn landsgjennomsnittet, og betydelig lavere enn sammenlignbare byområder.

## Andel holdeplasser som er opprustet med universell utforming



I 2016 er det 351 holdeplasser i Grenland som har mer enn 3000 påstigninger i året. Etter en målrettet innsats de siste årene er 306 av disse opprustet med universell utforming. Dette utgjør 87%. Bypakkas mål er 100% innen 2025.



## 2.3 Oppsummering

Det er kun gått ett år siden gjennomføringen av tiltak i Bypakke Grenland startet opp. Det er ikke sannsynlig at noen av tiltakene så langt har påvirket trafikkløpene vesentlig. Evalueringen etter ett år viser særlig positive tall for utviklingen i antall kollektivreisende. Kvaliteten på telldata både for bil og sykkel er foreløpig for dårlig til å kunne trekke entydige konklusjoner. Tellepunkter er på plass i 2016 og vil gi oss bedre data allerede i 2017.

Bypakkas mål er at minimum 80 % av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skje innenfor bybåndet. I 2015 var antall nye boliger i henhold til dette målet i begge kommuner. Særlig Skien kommune hadde positive tall (94% innenfor). Det er imidlertid utvikling over tid som er det viktige i vurderingen av dette målet.

For å nå målet om en dobling av andelen syklende (fra 4 til 8%) og dobling i andel kollektivreisende (fra 4 til 8%), vil det være nødvendig med kraftfull og helhetlig virkemiddelbruk over mange år. Bedre fysisk tilrettelegging, kampanjer og bilrestriktive tiltak er nødvendig for å lykkes. I tillegg er en konsentrert arealutvikling nødvendig, der arbeidsplasser, boliger og andre viktige reisemål lokaliseres i bysentra eller sentralt i bybåndet.



*Bilde: Kemneren i Skien tok utfordringen og ble med i "bilfri dag" kampanjen*



## 3 Økonomiske forutsetninger

Rammene for Bypakke Grenland er gitt i «Prop 134 - S Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark» vedtatt av Stortinget 18.juni 2015.

### 3.1 Økonomiske rammer

Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 2735 mill. kr (2016 kr). De økonomiske beregningene som ligger til grunn for Bypakke Grenland gir følgende prinsipielle fordeling med tilhørende finansieringskilder fra 2015-2025:

#### Rammer HP 2016

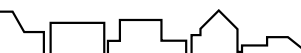
Årlige investeringer/tilskudd	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	SUM (mill.)
Rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand	15	38	241	276	25							595
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien*	37,3	205	267	50								583
Regionale-/ kommunale prosjekter, drift kollektiv, div. planlegging	5,2	131,9	158	144	153	153	153	153	153	153	151	1506
Sum investeringer i tiltak	57,8	374,9	666	470	178	153	153	153	153	153	151	2684
Investering bomstasjoner	0,73	34	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	1,81	51
<b>SUM investering</b>	<b>58,5</b>	<b>408,9</b>	<b>667</b>	<b>472</b>	<b>180</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>153</b>	<b>2735</b>

#### Inntekter HP 2016

Offentlige bevilgninger	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)*	15	38	241	276	25							595
Statlige bevilg./programområder			12,7									12,7
Fylkeskommunale bevilgninger **	40	84	53	53	53	53	53	53	53	29		530
Kommunale bevilgninger	3,83	21,54	28,7	18	18	18	18	18	18	18		180
Sum offentlige bevilgninger	59	144	335	347	96	71	71	71	71	47		1318
Bompenger	-0,6	265	332	125	84	84	84	84	84	108	152	1417
Sum finans.kilder	58,5	408,9	667	472	180	155	155	155	155	155		2735

\*Den årvisse fordelingen av bevilgning til Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand vil bli avklart gjennom de årlige statsbudsjettene. Summene fordelt på 2016-2019 er basert på prognoser for framdrift fra Statens Vegvesen med utgangspunkt i rammer i St.prop og planlagt framdrift for dette vegprosjektet.

Den fylkeskommunale bevilgningen i 2013-2014 på 24 mill.kr er inkludert i tot.sum.



### **Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2015 til 2016**

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bomintektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2015 til 2016 (2,7%).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden
- Statlige bidrag (Geiteryggen Skjelbredstrand og Nystrandveien) er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2015 til 2016 (2,7%)

### **Endringer i prosjektrammer fra 2015 til 2016**

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2015 til 2016 er denne indeksen 2,7%. Nystrandvegen er oppjustert til 12.7 mill i hht anslag.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2016 og har fått nye tall som gjenspeiler dette
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2017/påfølgende år er oppgitt i løpende kroneverdi. Statens indekser legges til grunn. 2014-15:1,8%, 2015-16:2,7%, 2017- 2,5%. Det innebærer at rammen i revidert handlingsprogram er prisjustert til det året prosjektet skal gjennomføres.

### **Kommunale og regionale bidrag**

Vegeiers bidrag til de ulike prosjektene er beregnet i forhold til de årlige andelene som fylkeskommunen og kommunene bidrar med. Fylkeskommunens andel er 53 mill. kr årlig, mens kommunene til sammen bidrar med 18 mill./år. Ut i fra folketall gir det følgende fordeling (alle tall i løpende kroneverdi/ ferdig prisjustert):

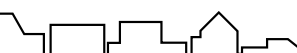
Fordeling av kommunal andel	% av befolkning	Årlig andel (mill.kr)
Porsgrunn	38	6,8
Skien	58	10,4
Siljan	4	0,7
Sum total	100	18

### **Fordeling av disponible midler**

Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand fullfinansieres med statlige midler. Prisjustert ramme til Fv 32 Gimlevegen – Augestadvegen er på 583 mill. kr (i løpende kroneverdi). Tilgjengelige midler til regionale og kommunale prosjekt, drift av kollektiv og diverse planlegging er etter prisjustering av bominntekter 1506 mill. kr som vist i tabellen over.

I stortingsprop. 134 S er det forutsatt 1200 mill. kr til regionale og kommunale prosjekter, 900 mill. kr som fordeles av samarbeidet i felleskap, og 300 mill. kr som kommunene prioriterer innenfor (i 2015 kr). Midlene til kommunene er fordelt etter antall innbyggere, noe som innebærer 174 mill. kr til Skien, 114 mill. kr til Porsgrunn og 12 mill. kr til Siljan (2015 kr). Med bakgrunn i prisjusterte inntekter får vi følgende fordeling mellom regionale og kommunale prosjekter i 2016.

Fordeling regionale/ kommunale prosjekter (mill.k	2015 kr	2016 kr
Regionale prosjekter	900	912
Kommunale prosjekter Skien	174	176
Kommunale prosjekter Porsgrunn	114	115
Kommunale prosjekter Siljan	12	12
Drift av kollektiv/ planlegging fase 2	287	291
Sum total	1487	1506



I de lokale vedtakene i 2013 var det forutsatt at bypakka skulle bidra med en betydelig andel til drift av kollektiv. I St.prop. 134 S åpner ikke foreløpig for en slik løsning. Så langt er «bussløftet» finansiert av den 4-årige belønningsavtalen med staten. Denne går ut i 2016. Grenland er i dialog med samferdselsdepartementet om en ny 4-årig avtale, og har mottatt positive signaler i den sammenheng. Bypakke Grenland legger til grunn at en ny belønningsavtale/ fremtidig bymiljøavtale bidrar til videre finansiering av regionens buss satsing. Bypakke Grenland fase 1 skal også finansiere planarbeid og administrative ressurser for gjennomføring av bypakka og nødvendig midler til planlegging av bypakkas fase 2.

### Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

Det er beregnet kostnader for alle prosjekter i handlingsprogrammet, men for prosjekter som ikke er detaljplanlagt eller ligger langt fram i tid er anslagene svært usikre og prosjektenes omfang er ikke endelig avklart. Ny kunnskap og planlegging vil bidra til å redusere usikkerheten ved kostnadene, men erfaring viser at kvalifiserte kostnadsanslag som regel blir betydelig høyere. Den økonomiske rammen for Bypakke Grenland ligger fast, og kun deler av inntektene blir prisjustert. Det innebærer at kostnadsøkning i prosjekter som gjennomføres tidlig i fase 1 vil kunne skyve prosjekter som er planlagt gjennomført seint i fase 1 ut av porteføljen. Skal disse kunne realiseres, er vi avhengig av å lykkes med å få tilført ytterligere statlige bidrag gjennom nye avtaler.

### Prinsipper lagt til grunn for kostnadsanslag i handlingsprogrammet

Kostnadsanslag – 3 nivå

<b>+/- 10%</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prosjekter som skal gjennomføres i påfølgende år skal ha en usikkerhet på <b>+/- 10%</b>. Hvis tiltaket krever det, vil det her som regel ligge en vedtatt reguleringsplan til grunn, noe som reduserer usikkerheten betraktelig.</li></ul>
<b>+/- 40%</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• For prosjekter som er nært forestående men som ikke er ferdig regulert skal det foreligge et kvalifisert anslag med en usikkerhet på <b>+/- 40 %</b>.</li></ul>
<b>Grove anslag</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prosjekter som ligger langt fram i tid har betydelig usikkerhet og er å anse som <b>grove rammer</b>. Her vil det kunne komme store endringer med ny kunnskap.</li></ul>



### 3.2 Drift av kollektiv

Bypakke Grenland har iverksatt en offensiv satsing på å styrke kollektivtilbudet i bybåndet, bla. med 10 min. frekvens i rushtid og månedskort til kr. 400. Dette har siden 2012 ført til 680 000 nye reiser årlig sammenlignet med 2012. Tiltakene som har bidratt til denne veksten er så langt finansiert av statlige belønningsmidler.

I Bypakke Grenland er styrking av kollektivtilbudet et av de viktigste virkemidlene for å nå forpliktende mål. I de lokale bypakkevedtakene i 2013 er en del av satsingen på busstilbudet forutsatt finansiert av Bypakke Grenland. Dette spørsmålet er fremdeles uavklart, og innebærer en viss usikkerhet knyttet til fremtidig finansiering. Det arbeides med nye langsiktige avtaler med staten som skal finansierer bussløftet fom. 2017.

### 3.3 Belønningsordningen og bymiljøavtaler

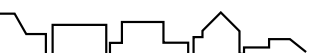
Grenland har inngått belønningsavtale for perioden 2013-2016 på totalt 245 mill. kr. Den siste tilleggsbevilgningen i 2016 fordeles i egen politisk sak høsten 2016.

Belønningsmidlene er fordelt med utgangspunkt i de samme målsettingene og tildelingskriterier som for bypakka. Fordelingen er politisk besluttet i respektive kommunestyre og fylkesting. Følgende fordeling er politisk vedtatt:

Bruk av belønningsmidler 2013 - 2016	Sum mill.kr.
1.0 Areal og transportplanlegging	3
2.0 Kollektiv	129,7
2.1 Hyppige avganger/ reduserte takster	104
2.2 Oppgradering av holdeplasser m.m	26,7
3.0 Myke trafikanter	69,3
3.1 Investeringstiltak på viktige gang- og sykkelruter	48,3
3.2 Vedlikehold og drift av viktige gang- og sykkelruter	21
4.0 Informasjon og holdningsskapende arbeid	23
Sum	225



Bilde: 87% av holdeplasser med mer enn 3000 passasjerer er oppgradert med universell standard for å gjøre det mer attraktivt å reise med buss



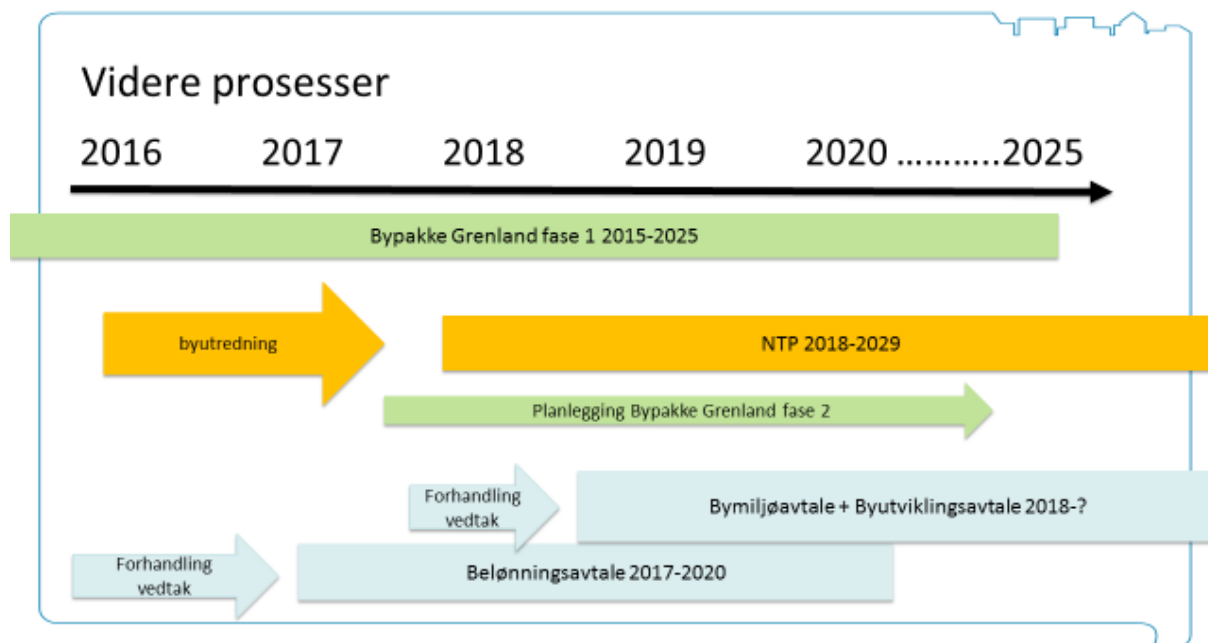
Midlene til drift av kollektiv er fordelt over 3 år siden bussløftet startet i 2014. Det vil si et årlig driftstilskudd til «Bussløftet» på ca. 35 mill.

Summen for «bussløftet» i 2017 er beregnet til 45 mill. kr. og baserer seg på nylig inngått kontrakt for kjøp av kollektivtjenester i Grenland med det samme antall rutekilometer som dagens busstilbud innebærer. I denne kontrakten ligger det også et insentiv som gir busselskapet en bonus basert på passasjervekst. En ytterligere økning i 2019 og 2020 kan komme fordi passasjerveksten på dette tidspunkt kan overskride kapasiteten i eksisterende busspark. Nye busser er da nødvendig for fortsatt vekst.

En ny ordning med helhetlige bymiljøavtaler for å oppnå mål for samferdselspolitikken i byområdene ble vedtatt gjennom behandlingen av NTP 2014–2023. Grenland er i posisjon for å kunne forhandle om en bymiljøavtale. Det er satt av totalt 16,9 mrd 2013-kr til helhetlige bymiljøavtaler for perioden 2015–2023, hvorav 3,1 mrd kr i perioden 2015–18. I tillegg kommer midlene avsatt til belønningsordningen. På sikt er målet at ordningene slås sammen. I etatenes grunnlagsdokument for NTP 2018-2029 er det foreslått en betydelig økning i rammene for bymiljø- og belønningsmidler. Dette vil kunne gi større handlingsrom for byområdene som inngår i ordningen. Midler gjennom en bymiljøavtale eller forlenget belønningsavtale vil komme i tillegg til rammene i Bypakke Grenland fase 1.

I dialog mellom politisk ledelse i departementene og bypakkas politiske ledelse er det gitt positive signaler om inngåelse av en ny fireårig belønningsavtale f.o.m. 2017. Søknad er sendt. Signering av en slik avtale forventes ikke før på nyåret 2017. Første byregion som har inngått en slik forpliktende langsiktig finanseringsavtale med staten er Trondheim. Avtalen innebærer 3,76 mrd. kr. fra staten.

Det skal igangsettes arbeid med en «Byutredning» for Grenland på lik linje med de andre største byområdene i Norge. Byutredningen vil være grunnlag for videre prosess om en bymiljøavtale etter at NTP 2018-2029 er vedtatt.



## 4 Prioriteringer i 2015–2018

### 4.1 Forutsetninger for prioriteringer

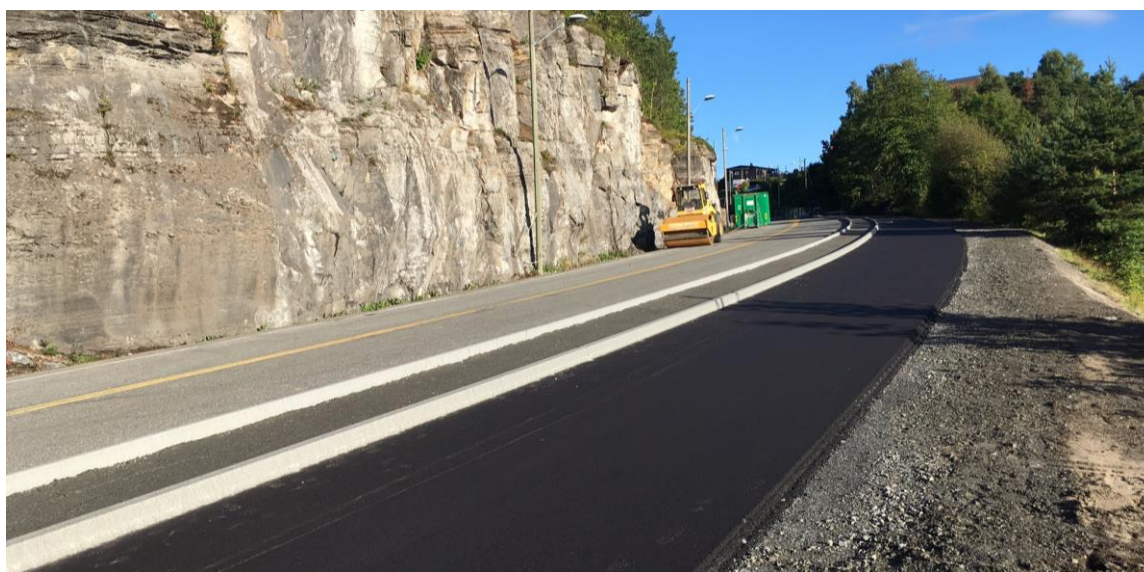
Bypakke Grenlands reviderte handlingsprogram 2016 er en mindre justering av handlingsprogram 2015-2018 som ble vedtatt i juni 2015. Hovedrevisjon vil komme i 2018. Det vises til kap. 1.5 og avsnitt «Rammer for revidering av handlingsprogram i 2016» Endringer fra bypakkas handlingsprogram 2015 er beskrevet i kap. 4.4.

### 4.2 Fordeling av midler

Følgende føringer er lagt til grunn:

- De økonomiske forutsetningene tillater ikke forskuttering av kommunale og fylkeskommunale egenandeler, men ubrukte midler ett år kan overføres til årene etter.
- Statlige finansierte prosjekter (BP 1 Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand og BP 43 Nystrandvegen/GS-veg) fullfinansieres av staten og bevilgningene følger framdriften i prosjektene.
- St.prop 134 S legger ikke spesifikke føringer for hvor mye bompenger som kan benyttes årlig. I handlingsprogrammet er bompenger som rettesnor fordelt jevnt i hele fase 1. Slik vi tolker det ligger det likevel en fleksibilitet til å tilpasse rammen for bompengeuttak til handlingsprogrammets framdrift. Den øvre rammen for fase 1 er imidlertid absolutt (2709 mrd.i 2016 kr.)

I lista over investeringsprosjekter er det kun vist kostnadstall for prosjekter som har oppstart i 2016 og 2017, samt totalrammene for prosjekter med oppstart i 2016/2017. Prosjekt som skal planlegges og gjennomføres fra 2018 har høyt usikkerhetsnivå og kostnadstall må avklares nærmere og innarbeides i revidert handlingsprogram. Finansiering av prosjektene i porteføljen er vist i kap. 3.1, Økonomisk rammer.



Bilde: Myke trafikanter får langt bedre forhold langs Fv. 354 i Brevik. Prosjekt ferdig høsten 2016.



### 4.3 Grunnlag for prioritering av investeringsprosjekt

#### **Måloppnåelse**

For best mulig måloppnåelse er det nødvendig å prioritere ulike type prosjekter. I tillegg til de to store vegprosjektene som er spesielt viktige for næringstransporten, må det gjennomføres en rekke tiltak i perioden 2015-18 som bedrer forholdene for gående, svklende, kollektivreisende og næringstrafikk. Alle prosjektene i nortefølien er vurdert til å ha høy måloppnåelse.

Som grunnlag for prioriteringer er det arbeidet med følgende utredninger i 2016:

- Gatebruksplan Porsgrunn
- Mulighetsstudie Rv 36 Øyekast-Bjørnstad med kobling til Fv 32
- Mulighetsstudie Fv.356/fv.32 Jernbanegata - Vallermyrvegen
- Forprosjekt Fv 32 Hovenga, Porsgrunn – Rådhusplassen i Skien
- Moflataprojektet (Rv.36/Fv.59/Fv.48 Telemarksvegen – Ulefossvegen – Bjørntvedtvegen)
- Diverse reguleringsplaner

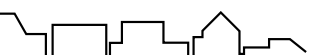
Utredningene omtales nærmere i kap 4.4. I tillegg pågår arbeid med en formingsveileder som blant annet skal effektivisere detaljplanleggingen av prosjektene. I de første årene i handlingsprogrammet vil det være spesielt behov for ytterligere planlegging av de komplekse prosjektene spesielt i sentrumsområdene.

#### **Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen**

Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset areal de neste ti årene. I prioriteringene er det tatt spesielt hensyn til tidspunkt for ferdigstilling av Fv. 32 Gimlevegen – Augestadvegen og en del av de andre prosjektene i Porsgrunn sentrum. Det er også tatt hensyn til forholdet mellom hovedvegene på øst- og vestsiden av elva, som ikke bør ha omfattende anleggsvirksomhet samtidig. Bypakke Grenland skal bedre forholdene for kollektivreisende, gående og syklende. Dette vil være særlig utfordrende i anleggsfasen for mange av prosjektene. Det vil derfor bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafikksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.

#### **Sammenheng/synergi mellom prosjekter i forhold til måloppnåelse**

For Porsgrunn sentrum er det vurdert at reduksjon av trafikk over Porsgrunnsbrua setter krav til kapasitetsøkning på det overordna vegnettet. Det må derfor tas hensyn til gjennomføringsrekkefølge av tiltak for å oppnå målene for området. Tilsvarende er viktig ved planlegging av Sverresgate og etterbruken av Hovenggata, for å unngå uønsket gjennomgangstrafikk og få bedre fremkommelighet for buss når ny Fv. 32 er bygget.



## 4.4 Utredninger og vedtak i 2016

### Gatebruksplan for Porsgrunn

Gatebruksplanen for Porsgrunn ble vedtatt i Bystyret i Porsgrunn 14.04.2016. Vedtaket innebærer et overordnet grep der fv. 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate avlastes for trafikk ved overføring til overordnet vegnett. Storgata skal prioriteres for opphold, handel og trivsel. Bystyrets vedtak for gatebruksplan ivaretar alle trafikantgrupper, gjør sentrum mer tilgjengelig for alle, og legger grunnlaget for å oppgradere nedre del av Storgata.

### Mulighetsstudie for Rv.36/ overføring av trafikk til overordnet vegnett

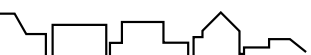
Mulighetsstudien for overføring av trafikk til overordnet vegnett ble utarbeidet for å gi svar på hvilke tiltak som kan gjøres for at hovedvegnettet rundt Porsgrunn sentrum kan ta en større del av trafikkarbeidet og betjene næringstrafikken på en bedre måte. Utredningen beskriver spesielt tiltak for å oppnå:

- En styrking av Rv. 36 og økt bruk av Frednesbrua, som gir avlastning av Porsgrunnsbrua og Brugata
- En styrking av Frednesøya-Skippergata som vegtrasé mellom Rv. 36 og Porsgrunnstunnelen
- En styrking av Fv. 356 Porsgrunnstunnelen og Jernbanegata som vegtrasé mot Fv. 32, hvilket avlaster Kirkebakken-Sverresgate.

I alt 18 kryss er kapasitetsberegnet, både med dagens trafikk og kryssutforming og etter tenkt omfordeling av trafikken, med og uten kapasitetsfremmende tiltak. Kryssenes utforming er bestemmende for kapasiteten og derfor også for fordeling av trafikk i gatenettet.

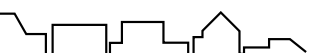
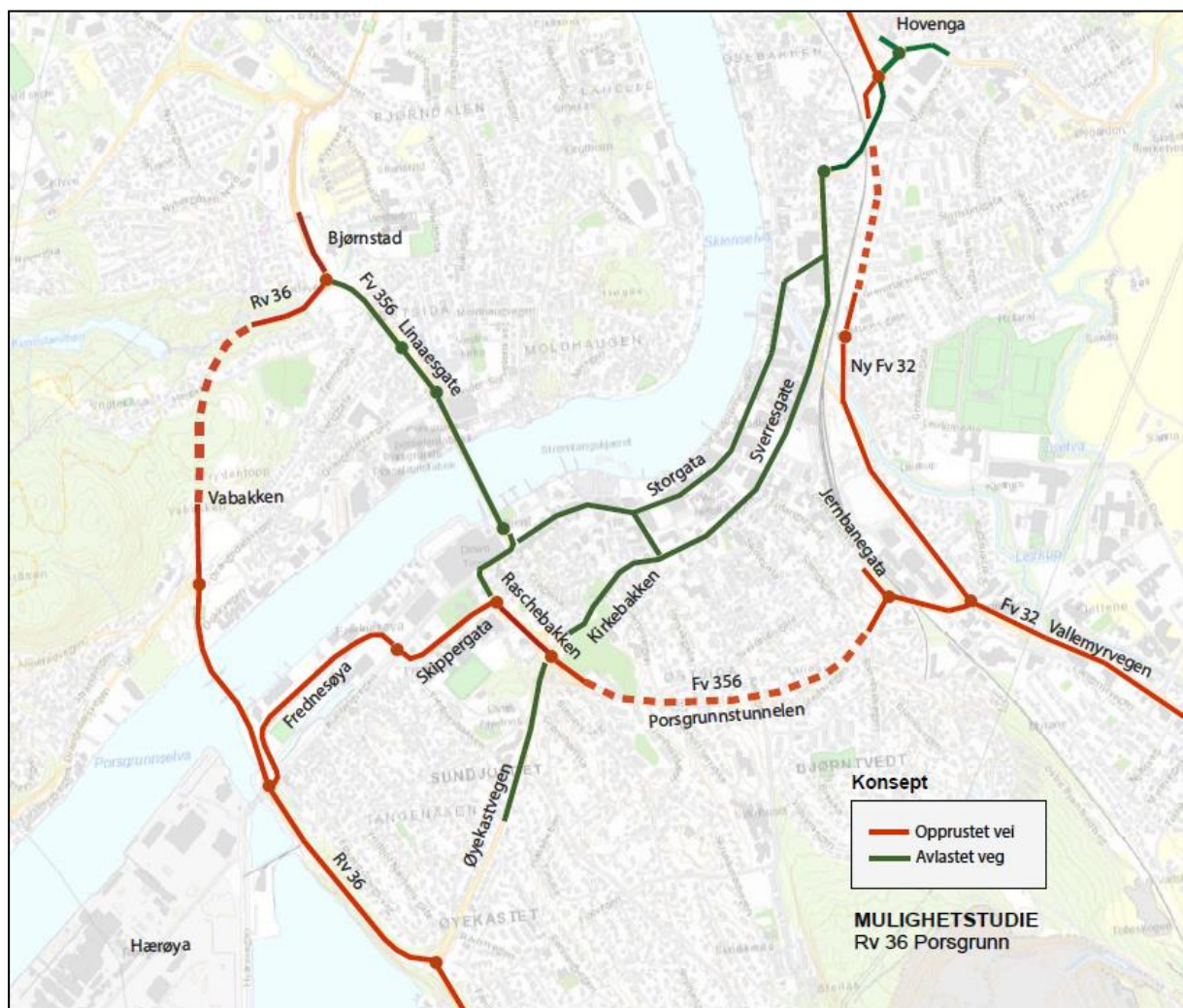
Utbedring av kryssene på rv.36 ser ut til å være en forutsetning for avlastning av gatenettet i sentrum. I tillegg vil det være behov for tiltak på det indre gatenettet for å gjøre gjennomkjøring i sentrum mindre attraktivt. Rv. 36 skal framstå som den raskeste ruta og det mest naturlige vegvalget for trafikk uten målpunkt i sentrum. Studien peker på mulige tiltak for å avlaste Kirkebakken-Sverresgate for gjennomfartstrafikk slik at bussen skal få god fremkommelighet. Det vil være nødvendig å gjøre Fv. 356 via Porsgrunnstunnelen mer attraktiv og forutsigbar som kjøretrasé for biltrafikk. Det vil igjen bygge opp om den nye Fv. 32-parsellen mellom Gimlevegen og Augestadvegen. Tilfartskontroll, bussprioritering og lav kjørehastighet i Linaaesgate, Brugata og Raschebakken fram til Skippergata er viktige tiltak. Det vil også være behov for supplerende tiltak i sentrumsgatene, som fartsreducerende tiltak, sanering av sideveger, færre signalkryss og bymiljøtiltak. Storgata stengt for gjennomkjøring og omlegging av kjøreadkomst til Down Town er avgjørende tiltak for å kunne avlaste gatenettet i sentrum.

Utbyggingskostnadene som er vist i utredningen er beregnet til ca. 620 mill kroner, som er mer enn tilgjengelig økonomisk ramme i Bypakke fase 1. Her er det satt av 340 mill kroner til strekningstiltak innenfor planområdet som omfattes av mulighetsstudien og gatebruksplanen i Porsgrunn. Det foreslås i mulighetsstudien å prioritere tiltak på overordnet vegnett først som en forutsetning for ønsket omlegging av biltrafikken.



**Mulighetsstudie Fv 356/Fv.32 Jernbanegata – Vallermyrvegen** er under arbeid. Utredningen viser i hovedsak mulige tiltak for å bedre framkommeligheten for buss og næringstrafikk på strekningen.

Mange forhold vil ha betydning når en skal fastlegge utbyggingsrekkefølgen av tiltakene i Porsgrunn sentrum og Vallermyrvene. Effekten av tiltakene samlet, eventuell reduksjon i personbiltrafikken og muligheter for finansiering på kort og lang sikt er avgjørende for prioriteringen. I den videre prosessen skal effekten av tiltakene som er foreslått i utredningene vurderes samlet ved hjelp av en nyetablert transportmodell for vegtrafikk (Aimsun).



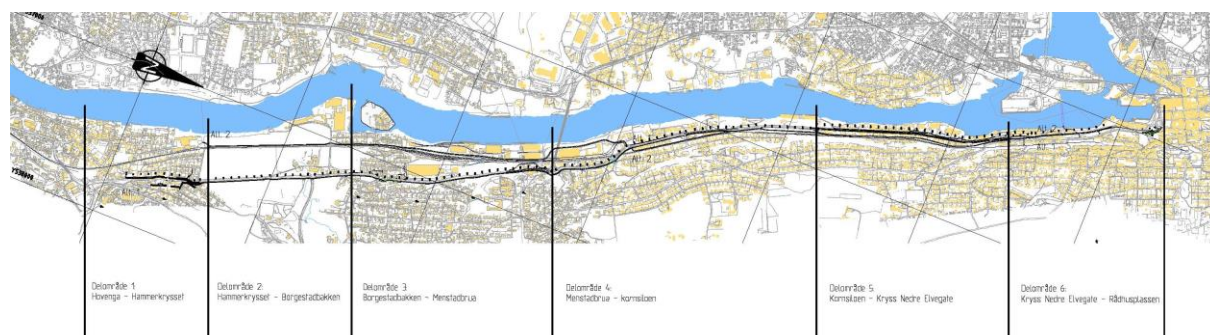
## Fylkesveg 32 fra Hovenga i Porsgrunn til Rådhusplassen i Skien

Fylkesveg 32 er en av de strategisk viktigste vegene mellom Skien og Porsgrunn øst for elva, og er en sentral innfartsveg til Skien for mange trafikantgrupper. I perioden januar 2015-juni 2016 er det gjennomført et forprosjekt for strekningen fra rundkjøringen på Hovenga i Porsgrunn til rundkjøringen ved Rådhusplassen i Skien. Strekningen er 7 km lang og omfatter 4 regionale prosjekter.

Trafikkbelastningen syd for Menstadbrua ligger på ca 15000 kjt/døgn (tungtrafikkandel 10%). Nord for Menstadbrua er trafikkbelastningen ca 8200 kjt/døgn (tungtrafikkandel 8%). Viktige forutsetninger for arbeidet har vært at trafikkapasiteten må opprettholdes og at det forventes noe økt trafikkmengde fram til Menstadbrua etter åpning av prosjektet «Fv. 32 Gimlevegen – Augestadvegen» (Lilleelvkrysset).

Det er vurdert tiltak for bedre trafiksikkerhet, attraktive forhold for syklende og gående samt bedre fremkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk. Utredningen beskriver både konkrete løsninger som kan realiseres på kort sikt, og konsepter for en langsiktig utvikling av tilbudet. Det innebærer en helhetlig løsning for å skille gående og syklende uten systemskifte. Nøyaktighet på kostnadsoverslagene i utredningen er på +/- 40 %.

I arbeidet er det spesielt vurdert tiltak som sanering av avkjørsler, planskilt kryssing for myke trafikanter og separering av sykkeltrafikk fra andre trafikantgrupper i form av sykkelveg med fortau. Det er ikke foreslått endringer i vegbredden i forhold til dagens veg. På strekningen fra Kornsiloen til nedre Elvegata på Bølevegen er det vurdert flere alternative løsninger. For å få god måloppnåelse for alle trafikantgrupper vil tiltakene her være langt mer omfattende enn den økonomiske rammen i Bypakke Grenland tillater nå. Det anbefales at tiltak på strekningen med størst trafikkbelastning og mest gjennomgangstrafikk prioriteres. Dette vil også sikre god effekt av det store vegprosjektet som erstatter Lilleelvkrysset.



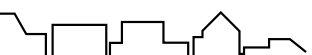
## **Moflataprojektet (Rv. 36/Fv.59/Fv.48 Telemarksvegen - Ulefossvegen - Bjørntvedtvegen)**

Utgangspunktet for utredningsarbeidet er kollektivfeltutredningen fra 2015 som viste at området har store bussforsinkelser, og et potensial for forbedring. Det går mange bussruter på strekningen, noe som er avgjørende for å vurdere omfattende tiltak som kollektivfelt. Som en del av prosessen er det gjennomført grundige trafikktegninger og modellering i Sidra av foreslåtte tiltak. Tellingene viste en relativt lav andel tunge kjøretøy i rushtrafikken (1 – 4,5 %). Annen næringstrafikk er vanskelig å definere og telle. Årsdøgntrafikk på Rv. 36 er 18 800 og Fv. 59 er 11 500.

Det er vurdert ulike tiltak som gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken og tre alternativer for planskilt kryssing, både over og under riksvegen. Det skal videre gjøres vurderinger av trafikkavvikling og næringstrafikk i transportmodellen Aimsun høsten 2016.



*Bilde: Moflata området er en utfordring. Tiltak for å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk er vurdert.*



## Liste over investeringsprosjekter med planlagt framdrift og midler til disposisjon i 2017.

Kostnadstall fra 2018 er ikke vist siden kostnadene for hvert prosjekt har høyt usikkerhetsnivå og må avklares nærmere gjennom planlegging. Total sum er vist for prosjekter med byggestart i 2017.

P	Planlegging	+ 10% usikkerhet
G	Gjennomføring	+ 40% usikkerhet
F	Ferdigstilling	Grove anslag

Nr.	Prosjekt	Kort beskrivelse	Usikkerhet kostnads-anslag	Sum totalt	2015 regnskap	2016	2017	2018	2019-2025
1	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand	Ny trasé for Rv. 36		595	15	38	241	276	25
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen*	Ny trasé for Fv 32 på østsiden av jernbanen		583	37	205	267	50	
<b>Sum store veiprojekter</b>				<b>1179</b>	<b>53</b>	<b>243</b>	<b>508</b>	<b>326</b>	
3	Skien jernbanestasjon Nylende	Utbedring av stasjonsområdet				0,3	0,3		
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate	Omlegging av del av fv 44 bla. med ny gs-veg		74		7,4	33		
5	Landmannstorget	Kollektivknutepunkt med gateterminal			3,0	3,0	3,0		
6	Landmannstorget, park	Park ved kollektivknutepunkt							
7	Torggata	Bymiljøtiltak for sykkel, gange og kollektiv					0,7		
8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)	Fortau og trafikksikkerhetstiltak i kryss							
9	Kverndalen	Bymiljøtiltak for gående og syklende					0,3		
10	Bryggevanntet rundt	Sammenhengende gs-veg/promenade					0,5		
11	Klosterøya - Jernbanebrygga	Gang- og sykkel bru			0,5	1,6	1,9		
12	Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua	Mulighetsstudie trafikkløsning		1			1,0		
	Tiltak Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett.			345					
13	Fv. 356 Linaaesgate-PP-krysset- Porsgrunnsbrua	Ny kryssløsning m.m.				1,6			
14	Fv.32 Sverresgata-Hovengata	Framkommelighetstiltak buss mm				1,5			
15	Fv. 356 Raschebakken-Brugata	Framkommelighetstiltak buss mm				3,1			
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - sentrumstunellen kobling til fv 32	Fremkommelighetstiltak				1,0			
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen	Fremkommelighetstiltak kollektiv m.m.				0,5			
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva	Snarvei for myke trafikanter				1,4	12,9		
18	Storgata	Bymiljøtiltak for gående og syklende		10		1,0	9,2		
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord	Gang- og sykkelbru				0,9	0,9		
20	Bussholdeplasser	Universell utforming			1,0	10,3			
21	Trafikksikkerhetstiltak	Fotgjengerkryssinger og kryss					13,4		
22-25	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva					4,0		
22	Strekning Osebro - Osebakken	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva							
23	Strekning Borgestadjordet - Borgestadholmen	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva							
24	Strekning Menstad	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva							
25	Strekning Bøle-Follestad	Gang- og sykkelveg/ turveg langs elva							
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette)	Gang- og sykkelveg							



Nr.	Prosjekt	Kort beskrivelse	Usikkerhet kostnads- anslag	Sum totalt	2015 regn- skap	2016	2017	2018	2019- 2025
28	Århus bru	Utredning trafikale konsekvenser				1,0	2,0		
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-Bjørntvedtvegen	Fremkommelighet for kollektiv og næringstrafikk				2,0			
30	Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset	Framkommelighet for myke trafikanter og næringstrafikk				0,5			
31	Rv. 36 Menstadbrua vest	Kollektivfelt							
32	Rv.36 Porsgrunnsveien (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen)	Fortau langs østsida av riksveg							
33	Rv.36 Porsgrunnsveien (Raset - Goberg)	Fortau langs østsida av riksveg							
34	Rv 36 Raset	Kryssløsning Rv36/Raset					0,7		
35	Bedriftsveien (Stabburet - Hagebyveien)	Gs-veg, støyskjerm og holdeplasser		8,4		8,4			
36	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.)	Fortau					0,15		
37	Fv. 32 Borgestad sentrum	Avkjørselssanering/ trafiksikkerhet		8		1,00	7,0		
38	Fv 32 Menstadbrua øst	Nytt sambruksfelt inn i rundkjøring		4			4,0		
39	Fv. 32 Bølevegen	Framkommelighetstiltak alle trafikantgrupper					1,0		
40	Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga	Framkommelighetstiltak alle trafikantgrupper					3,7		
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev	Gs-veg langs vestsiden av riksvegen				0,98	1,4		
43	Fv.30 Nystrandvegen	Gs-veg		12,7			12,7		
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua	Gs-veg og utvide fortau i tunnel		13		13			
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet	Gs-veg 1,4 km		26,5		26,5			
47	Siljan sentrum	Snuplass og holdeplass buss					2,8		
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring	Utvidelse rundkjøring		25					
51	Fv. 43 Gulsetveien	Ny gang- og sykkeløsning							
52	Fv.59 Prinsessegata	Trafiksikkerhet. Utført							
53	Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset	Stenge avkjøringer til Rv.36							
48	Etablering av antennepunkter	Investering og drift			0,7	34	1,8		
49	Finansiering av prosjektkontor	Koordinering av investeringsprosjekter				5,2	6,0		
	Fase 2 planleggingsmidler	Planlegging av fase 2/oppfølging av avtaler med staten					2		



## 4.5 Prosjekter med oppstart i 2016-2017

Nr.	Prosjekt	Beskrivelse	Oppstart	Ferdig	Sum
1	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand	Vei/ gang- og sykkelvei	2016	2018	595
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen	Vei/ gang- og sykkelvei	2016	2019	583
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet	Gang- og sykkelvei	2016	2016	26,5
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua	Fortau/ gang- og sykkelvei	2016	2016	13
35	Bedriftsveien (Stabburet - Hagebyveien)	Gang- og sykkelvei	2016	2016	8,4
20	Bussholdeplasser	UU-standard/ standardheving	2016	2017	11
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate	Vei/ gang- og sykkelvei	2017	2018	74
21	Trafikksikkerhetstiltak	Ulykkesutsatte krysningspunkter	2017	2018	13
13	PP-krysset*	Ny kryssløsning m.m.	2017	2018	-
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring	Kapasitetsutvidelse	2017	2018	25
37	Fv. 32 Borgestad sentrum	Avkjørselssanering	2017	2017	8
43	Fv.30 Nystrandvegen	Gang- og sykkelvei	2017	2017	13
47	Siljan sentrum	Kollektiv terminal	2017	2017	2,8
22	Utvalgte strekninger turvei elva	Gang- og sykkelvei/ promenade	2017	2017	4

\*Rammen for prosjektet besluttes i egen politisk sak før neste revisjon av handlingsprogram i 2017.

## 4.6 Endringer i prosjekter fra vedtatt handlingsprogram juni 2015

### Nr. 4 Fv. 44 Mælagata – Amtmand Aalls gate – Gjerpensgate

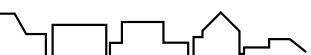
Det foreslås å øke rammen for prosjektet til 74 mill. i revidert handlingsprogram for å sikre god løsning og måloppnåelse for både næringstrafikk og gående og syklende. Dette er noe høyere enn det som ble lagt til grunn for saldert handlingsprogram i 2015. Ny kunnskap om prosjektet har fremkommet etter fjorårets behandling. Foreslåtte ramme har en usikkerhet på +- 10 %.

### Nr. 13-16 og nr. 41. Prosjekter i Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett

Nye utredninger viser at det er behov for langt mer midler for å følge opp vedtatt gatebruksplan for Porsgrunn enn det er rom for i Bypakke Grenland fase 1. Det er derfor behov for å prioritere rekkefølgen på tiltak på nytt. Prosjekt nr. 13,14, 15, 16 og 41 er derfor samlet i en større sum som omfatter Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett. Det skal gjennomføres testing av foreslåtte tiltak i transportmodell for å vurdere effekt høsten 2016. Sak med anbefaling om gjennomføringsrekkefølge legges fram som egen politisk sak til behandling hos alle parter før neste revidering av bypakkas handlingsprogram i 2017. Økonomisk totalramme foreslås derfor uendret ved revidering i 2016, men må eventuelt justeres når nye vedtak om rammer og rekkefølge foreligger.

Det er ikke gjort endringer i plan for utbygging av PP-krysset. Det innebærer byggestart mot slutten av 2017 og ferdigstilling i 2018. Løsninger og kostnadsramme avklares i egen politisk sak vinteren 2017, parallelt med sak om prioritering av tiltak i Porsgrunn sentrum.

### Nr 37 Fv. 32 Borgestad sentrum



Rammen for prosjektet økes noe. Det gjennomføres kun avkjørselssanering nå, utvidelse til g/s-veg på østsiden av veien utsettes.

#### **Nr. 39 Fv. 32 Bølevegen**

Forprosjektet som er utført for strekningen Fv.32. mellom Hovenga og Rådhusplassen i Skien belyser ulike tiltak. De beste og mest fremtidsrettede løsningene for å oppnå god framkommelighet for gående og syklende langs Bølevegen innebærer omfattende grep og kostnader som overstiger de økonomiske rammene i fase 1. Det er mulig å gjøre mindre tiltak innenfor dagens rammer, men de vil gi lav måloppnåelse. Prosjektet foreslås derfor utsatt til fordel for tiltak på fylkesvegstrekningen mellom Hovenga og Menstadbrua hvor det er høyere andel gjennomgangstrafikk og tunge kjøretøy. Prosjektet Fv.32 Bølevegen må fortsatt ha høy prioritet, og må inngå i en framtidig portefølje av tiltak som fremforhandles ved en eventuell inngåelse av bymiljøavtale med staten. For å sikre framdrift i prosjektet foreslås det å sette av 2 mill. kr. til videre planlegging langs Bølevegen.

#### **Nr. 40 Fv.32 Hammerkrysset – Hovenga, gang- sykkel/ næringstrafikk**

Dette prosjektet prioriteres for raskest mulig gjennomføring. Forslaget innebærer etablering av gang- og sykkelundergang i Hammerkrysset, sykkelveg med fortau sørover mot Hovenga, bussholdeplass og avkjørselssanering. Prosjektet vil bedre sikkerheten for de myke trafikantene og vil i forlengelsen av det store vegprosjektet Gimlevegen- Augestadvegen bidra til å sikre god framkommelighet for næringstrafikken. Prosjektet er anslått å koste 80 mill. kr (usikkerhet på +- 40%). Dette er betydelig mer enn det som ble lagt til grunn for saldert handlingsprogram i 2015. Revidert handlingsprogram foreslår oppstart av reguleringsplan i 2017, med gjennomføring i 2019-2020.

#### **Nr. 50 Fv.32 Hovenga rundkjøring, kapasitetsutvidelse**

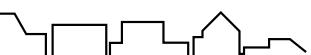
Nye premisser for trafikk i Porsgrunn sentrum og nye beregninger i mulighetsstudien har synliggjort behov for utvidet kapasitet i rundkjøringen for å sikre god framkommelighet. Gjennomføringen av prosjektet vil koordineres med Fv.32 Gimlevegen- Augestadvegen for å effektivisere kostnader og ivareta god trafikkavvikling. Kostnader for tiltaket vil foreligge i løpet av høsten 2016, og endelig økonomisk ramme må innarbeides i handlingsprogrammet ved revidering i 2017.

#### **Nr. 51 Fv 43 Gulsetvegen, fortau**

Fortau langs Gulsetvegen opp til Strømdalkrysset var opprinnelig planlagt gjennomført med belønningsmidler (5 mill. kr). Ny kunnskap har vist at prosjektet er langt mer omfattende enn først antatt. Mer enn 20 eiendommer blir berørt og flere adkomster må legges om, dette medfører behov for reguleringsplan. Reguleringsarbeidet er startet opp, og finansieres i 2016-2017 med belønningsmidler. Endelig spørsmål om gjennomføring og finansiering avklares i forbindelse med revidering av handlingsprogram i 2017.

#### **Nr. 38 Fv. 32 Menstadbrua Øst Fv. 43**

I utført forprosjekt for Fv. 32 er et forlenget tilfartsfelt for nordgående trafikk vurdert med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan. Kostnadsanslaget er på 4 mill. kr. Det er behov for å vurdere effekten av tiltaket i transportmodellen Aimsun, sett i sammenheng med rundkjøringen vest for brua. Framdrift opprettholdes med forbehold om at god effekt dokumenteres.



## 5 Beskrivelse av prosjektene

Prosjektomtalen nedenfor er basert på tilgjengelig kunnskap i dag. Underveis i planprosessene vil prosjektene som ikke er ferdig planlagt i dag detaljeres med hensyn til geografisk avgrensning, alternative løsninger og kostnader.

### 5.1 De store vegprosjektene

#### ***1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand***

For næringstrafikk, spesielt tunge kjøretøy, vil prosjektet gi en betydelig forbedring av fremkommeligheten og redusere kjøretiden. Også personbiltrafikken vil oppleve betydelige forbedringer. Den nye vegstrekningen gir dessuten bedre trafiksikkerhet for strekningen og forbedrer miljøet i nærområdene langs dagens veg, samtidig som trafikken langs Klovholtvegen forventes å bli betydelig redusert.

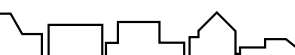
Det forventes signering av kontrakt for bygging medio november 2016.

Budsjett er 595 mill. kr. Byggestart årsskiftet 2016/2017. Hovedarbeider for åpning av Rv. 36 er forutsatt slutført i november 2018, med full ferdigstillelse forsommeren 2019.

#### ***2. Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen***

Prosjektet skal gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold gående og syklende.

Kontrakt for bygging av strekningen Dr. Munks gate-Augestadvegen, som inkluderer løsmassetunnelen, ble inngått 3. desember 2015. Anleggsarbeidene ble igangsatt i februar 2016. Det forventes signering av kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate i første halvdel av november 2016. Ny veg er forutsatt ferdigstilt i løpet av juni 2018. Budsjett er 583 mill. kr.



## 5.2 Prosjekter i Skien sentrum

### *3. Skien jernbanestasjon Nylende*

Tiltaket skal bidra til mer attraktive forhold for kollektivreisende med buss og tog, bedre trafikksikkerhet for alle trafikanter og et universelt utformet stasjonsområde med adkomster. En opprydding i området vil også bedre fremkommeligheten for næringstrafikken.

Det pågår et arbeid med en mulighetsstudie som foreslår løsning for bussholdeplass, bedre forhold og tilbud for gående og syklende og en opprydding av dagens spredte parkeringsløsning. Rapporten konkluderer med at disse tiltakene kan gjennomføres uten reguleringsplan. Det er også vurdert en opprusting av Fv. 44 fram til krysset ved Ivar Aasens gate. Dette tiltaket vil antakelig kreve reguleringsplan, og ligger ikke innenfor kostnadsrammen for prosjektet.

I mulighetsstudien er det i tillegg sett på forslag til en mulig framtidig utvidelse av parkeringskapasiteten ved stasjonen. Dette gjelder både pendlerparkering for reisende med tog ut av byområdet og innfartsparkering for reisende inn til byområdet for omstigning til buss og tog.

Mulighetsstudien er finansiert av belønningsmidler. Videre planlegging/evt. regulering kan startes høsten 2016. Gjennomføring kan starte i 2018. Prosjekt for pendler-/innfartsparkering må ses på som et eget prosjekt og er ikke en del av prioriteringen i handlingsprogrammet for bypakka.

### *4. Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate-Gjerpensgate*

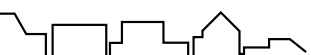
Prosjektet skal gi myke trafikanter et attraktivt og trafikksikkert tilbud samtidig som hensynet til næringstrafikkens fremkommelighet ivaretas. Prosjektet skal bidra til å øke andelen gående og syklende i Skien kommune. Det skapes en trafikksikker forbindelse for gående og syklende mellom Skien stasjon og Venstøp/Hoppestadområdet.

Fremføring av GS-vegen til Petersborgvegen knytter den nye strekningen til boligområdene på Venstøp og gir også en forbindelse til Luksefjellvegen. Dermed får prosjektet effekt langt ut over beboerne langs selve strekningen som skal bygges. I utvikling av prosjektet ble også en god og trafikksikker løsning for næringstrafikken i Amtmand Aalls gate et viktig element. Derfor legges en del av fylkesveg 44 fra Mælagata om til Amtmand Aalls gate. Prosjektet for Skien jernbanestasjon Nylende ligger inn mot dette prosjektet og viderefører en attraktiv og trafikksikker løsning forbi stasjonsområdet.

Prosjektet er regulert. Prosjektering, byggeplanlegging og grunnerverv er i gang. Det er foreslått avsatt 74 mill. i handlingsprogrammet.

### *5 og 6. Landmannstorget*

Etablering av nytt kollektivknutepunkt med gateterminal som skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, ferdes og oppholde seg i byen. Samtidig skal det bidra til at sentrum blir mer attraktivt som etableringssted for boliger og næringslivet.



Det nye kollektivknutepunktet skal bidra til:

- at antall busspassasjerer øker til og fra Landmannstorget.
- økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende.
- effektiv avvikling av busstrafikken.
- å få et universelt utformet og trafikksikkert kollektivknutepunkt.
- at flere virksomheter vil etablere seg i nærheten av Landmannstorget på grunn av nærheten til kollektivknutepunktet og den nye byparken.
- at Landmannstorget blir et attraktivt, grønt og pulserende byrom i sentrumskjernen.

Løsning for sykkel må ses i sammenheng med prosjekt Kverndalen, Torggata og Fv. 32 rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua.

### **Status**

Prosjektet innebærer en betydelig opprusting av Telemarks største kollektivknutepunkt med over 500 000 påstigninger i året. Reguleringsplan for Landmannstorget, som viser kollektivknutepunkt med gateterminal og park på dagens torg, ble vedtatt i juni 2015. Neste fase, detaljprosjektering av kollektivterminal og park, har startet opp. En parkeringsutredning for Skien sentrum (juni 2016) gir anbefaling om at det ikke etableres offentlig parkeringskjeller under Landmannstorget.

### **Økonomi/framdrift**

Parkeringsutredningen er finansiert med belønningsmidler. I handlingsprogrammet prioriteres midler til detaljprosjektering og bygging av kollektivterminal og park. Bygging av prosjektet kan starte i 2018 og stå ferdig i 2019.

## **7. Torggata**

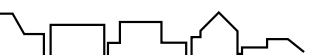
Gata vil bli universelt utformet, berører mange og skal bidra til økt fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter. Tiltaket vil også gi et kvalitetsmessig løft til et viktig gaterom i sentrum.

Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Det er behov for opprusting av gata med bymiljøtiltak og fremkommelighetstiltak for gående, syklende og buss.

Tiltaket må ses i sammenheng med løsninger for Landmannstorget og Rådhusplassen - Møllebrua og utforming av øvrig hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum via Kverndalen. Det er behov for å skifte vann- og avløpssystem i gata og det er viktig å samordne gjennomføring av disse tiltakene. Prosjektet har ikke startet opp ennå. Planlegging kan starte i 2017. Gjennomføring neste fireårsperiode.

## **8. Fv.44 Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)**

Sammen med omlegging av Fv.44 og stenging av Mælagata for gjennomfartstrafikk vil tiltakene bidra til økt trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper. Tiltaket innebærer utvidelse av fortau på vestsiden av Mælagata og bygging av nytt fortau på østsiden (ca 290 m), utbedring av et uoversiktlig kryss samt etablering av opphøyd



fotgjengerkryssing med forsterket belysning. Mælagata er definert som arm av hovedrute for sykkel og lokal rute i plan for myke trafikanter.

Tiltaket krever reguleringsplan. Oppstart regulering er mulig i 2017 med gjennomføring i tidsperioden 2019 – 2025. Finansiert i fase 1 hvis drift av kollektiv finansieres gjennom belønningsavtalen.

### **9. Kverndalen**

Opprusting av gågate med tilrettelegging for gående og syklende, universell utforming og bymiljøtiltak. Tiltaket skal bidra til å styrke gang- og sykkel forbindelsen mellom Skien stasjon, Landmannstorget og områdene rundt vannet. Byrommet i Kverndalen skal sikre nærrekreasjon og være en sammensatt parktype med grønt preg utformet for lek, opphold og aktiviteter. Samtidig skal det sikres god fremkommelighet og kontinuitet for hovedrute for sykkel mellom sentrum og nordre bydel.

Strekningen er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og er definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Kverndalen er et viktig byrom som trenger ny aktivitet og opprusting. På Lie er det under planlegging et utbyggingsprosjekt (forretningsvirksomhet og leiligheter) som grenser til Kverndalen. Planlegging av Kverndalen som byrom og ferdselsåre for gående, syklende og bybane må samordnes med utbyggingsprosjektet.

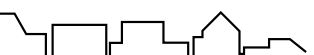
For å samordne utbyggingsprosjektet med planlegging av Kverndalen, settes det i gang en mulighetsstudie for å se på organisering av trafikantgruppene i Kverndalen og en landskapsplan (skisse) for byrommet parallelt med behandling av reguleringsplan for utbyggingsprosjektet i 2016. Gjennomføring kan skje i neste fireårsperiode.

### **10. Bryggevannet rundt**

Det skal etableres en sammenhengende gang- og sykkel forbindelse rundt Bryggevannet som skal gi økt fremkommelighet for mange gående og syklende og bidra til et mer attraktivt og levende byområde. Det vil binde de nye sentrumsområdene bedre sammen med de eldre delene av sentrum. Tilgjengelighet øker sjansene for etablering og investering.

Prosjektet består av mange delprosjekter: bru over Damfossen, forbindelse over Smieøya, promenade langs Mølla, forbindelse over laksetrappa, forbedringer ved Bryggeparken, promenade gjennom Skien Brygge, gangforbindelse og park i Klosterhavna, promenade Klosterøya øst. Strekingen Fiskeslepet - Tollboden - Jernbanebrygga er en del av hovedrute for sykkel, og definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Prosjektet er prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt».

Det er laget en mulighetsstudie for strekingen Fiskeslepet – nordenden av Klosterøya (finansiert av Telemarkskanalen Regionalpark og Skien kommune) for spesielt å se på aktivisering av PM5. Mulighetsstudien viser at det vil være fornuftig å starte prosjektering av bru over Damfossen, fra Klosterøya til Smieøya, for å øke tilgjengeligheten til Smieøya og PM5. Planlegging av ny laksetrapp innerst i Bryggevannet er igangsatt. Her ses det samtidig på en forbindelse over laksetrappa som



del av Bryggevannet rundt. Tilgjengeligheten forbi Mølla må løses i samarbeid med grunneier på litt lenger sikt.

### **Økonomi og fremdrift**

Prosjektering av bru over Damfossen kan starte i 2017, jf mulighetsstudien. Gjennomføring kan skje i neste fireårsperiode. Gjennomføring av laksetrapp med forbindelse kan skje i 2017 dersom alt knyttet til finansiering er på plass.

### **11. Klosterøya – Jernbanebrygga**

Ny gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga anses som ett av tiltakene i handlingsprogrammet med størst bidrag til måloppnåelse. Prosjektet skal bidra til

- en betydelig økning av antall miljøvennlige reiser
- sentrumsutvikling
- økt tilgjengelighet rundt Bryggevannet

### **Status**

Etablering av gang- og sykkelbru er en viktig delstrekning av den sammenhengende gang- og sykkelvegen Bryggevannet rundt. Brua forbinder og korter ned reiseavstand mellom områdene øst for elva og områdene ved sykehuset og Herkules hvor veldig mange har sin arbeidsplass. Den vil også gi en rask forbindelse for gående og syklende som skal til og fra ny videregående skole på Klosterøya.

Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Prosjektmandat for detaljprosjekteringsfasen ble politisk behandlet i juni 2016. Det er avklart at bruseksjonen i Statens Vegvesen kan bidra med sin kompetanse.

### **Økonomi og fremdrift**

Detaljprosjektering av brua kan starte høsten 2016. Brua kan stå ferdig i 2019. Sluttbehandling av reguleringsplan for Skien Brygge, hvor brua er med, skjer høsten 2016. Forhandlinger om finansiering må gå parallelt og avtaler med andre bidragsytere må være ferdig senest ved byggestart. Utbyggere på Klosterøya og Skien Brygge har lovet å bidra med en sum hver til brua. Ekstra belønningsmidler for 2016 på kr 8 er bevilget til brua.

### **12. Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen – Møllebrua**

Mulighetsstudien skal bidra til å belyse attraktivt bymiljø og vurdere om trafikkavviklingen for alle trafikantgrupper fra rundkjøringa til og med Møllebrua kan få en annen og mer bymessig utforming. Prosjektet skal belyse muligheter for å knytte det opprinnelige bysentrum med de nye utviklingsområdene langs elva og gi grunnlag for å ta beslutning om videre utvikling av området.

Prosjektet er bindeleddet mellom Torggata, Henrik Ibsensgate og områdene på begge sider av vannet. Alternative trafikk-løsninger, prioritering av trafikantgrupper og fysisk utforming må vurderes i lys av konsekvensene om dette vil få for trafikksituasjonen i sentrum. Prosjektet har ikke startet opp. Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt»

Mulighetsstudien bør ses i sammenheng med Torggata og kan utarbeides i 2017.



### 5.3 Prosjekter i Porsgrunn sentrum

De fleste av prosjektene i Porsgrunn sentrum henger tett sammen og må sees i sammenheng med hverandre. Tiltakene omfatter både oppgradering på overordnet vegnett og forbedring av bymiljøet i gatene omtalt i vedtatt gatebruksplanen for Porsgrunn sentrum. Det vises til beskrivelse av porsgrunn sentrum i kap 4.4 «Utredninger og vedtak i 2016».

Anbefalingene i utredningene må vurderes ytterligere før det kan tas stilling til utbyggingsrekkefølge for prosjektene i Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnettet. Det må også avklares dimensjonerende trafikkmengde spesielt for Porsgrunn sentrum og PP-krysset. Ved planlegging og gjennomføring av tiltak i Raschebakken må det også tas hensyn til oppgradering av Porsgrunnstunnelen, som sannsynligvis gjennomføres i 2019.

Videre arbeid med prosjektene gjennomføres i to faser:

#### 1) Avklaring av løsningsprinsipp og rammene:

- Testing av fremkommelighet i Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett med de foreslåtte tiltak i transportmodellen Aimsun.
- Anbefaling av utbyggingsrekkefølge på veglenker og kryss.
- Nye avgrensninger og rammer for prosjektene avklares gjennom egen politisk sak og behandling hos alle parter vinter 2017.

#### 2) Gjennomføring av prosjekt:

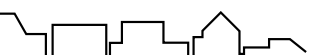
- Oppstart prosjektering og bygging PP-krysset.
- Oppstart prosjekter for andre kryss og strekninger.

Økonomisk ramme i handlingsprogrammet foreslås å være uendret ved revidering i 2016, men må ved behov justeres ved neste revidering med bakgrunn i nye vedtak om omfang av tiltak. Ved revidering i 2016 beholdes derfor eksisterende prosjektavgrensning, inntil beslutningsgrunnlaget for ny avgrensning og rammer foreligger.

### **13. Fv. 356 (Linaesgate)-PP-krysset**

Tiltaket skal bidra til økt fremkommelighet for kollektiv, bedre trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper og bedre attraktivitet for syklende og gående.

Tiltaket er viktig for Porsgrunn sentrum sett i et bymiljøperspektiv. Gateløpet skal få strammere geometri og gis en bymessig karakter med tilhørende materialbruk og gatetrær. Prosjektet skal prioritere fremkommelighet for kollektivtrafikk, syklende og gående samt skape en trafiksikker kryssing av tilgrensede gater. Tiltaket ses i sammenheng med vedtatt gatebruksplan for Porsgrunn sentrum og målet om å redusere hastigheten og trafikkmengden over Franklintorget, samt mengden gjennomfartstrafikk i sentrum. System for tilfartskontroll i rundkjøring ved Vabakkentunnelen og Linaesgate vurderes.



Det er satt i gang en overordnet vurdering av mulig utbyggingsrekkefølge for Porsgrunn sentrum i sammenheng med fase 1. Den omfatter også vurdering av dimensjonerende trafikkmengde og prinsippløsning for PP-krysset. Dette gir grunnlag for et konkret forprosjekt med løsninger som utgangspunkt for byggeplanlegging og gjennomføring av prosjektet.

#### ***14. Fv. 32 Sverresgate-Hovenggata***

Tiltaket har stor betydning for opplevelsen av Porsgrunn sentrum i et bymiljøperspektiv og mål om økt fremkommelighet for kollektivtrafikk.

Omforming av vegstrekningen til bygata ses i sammenheng med ny fylkesveg 32 Gimlevegen-Augestadvegen og behovet for bedre fremkommelighet for buss gjennom Porsgrunn sentrum. Det skal vurderes nytt gateprofil med gode bymiljøkvaliteter, bussprioriterte løsninger, trygge fotgjengerkryssinger og utbedring av kryss.

Prosjektering av Fv. 32 Sverresgate - Hovenggata kan starte etter beslutning om utbyggingsrekkefølge og dimensjonerende trafikkmengde. Det er vurdert ulike tiltak i mulighetsstudiet. Tiltak i Sverresgate kan sannsynligvis gjennomføres raskere enn i Hovenggata, med hensyn til trafikkavvikling og bygging av nytt Lillelvkryss.

#### ***15. Fv. 356 Raschebakken-Brugata***

Fremkommelighetstiltak for buss. Delstrekningen fra Skippergata til Jønholtkrysset er foreslått oppgradert som del av overordnet vegnett og tilkøpling til Porsgrunnstunnelen. Det vurderes nytt lyskryss ved Skippergata og kollektivfelt i Raschebakken. Utforming av tiltaket ses i sammenheng med gatebruksplan for Porsgrunn og valg av traseer for buss, samt utviklingen av nedre bydel med ny kryssutforming i Brugata (shared space på Franklintorget).

Deler av strekningen omfattes av ny reguleringsplan for Down Town. Prosjektet kan starte etter beslutning om utbyggingsrekkefølge og dimensjonerende trafikkmengde. Ved gjennomføring må det også tas hensyn til oppgradering av Porsgrunnstunnelen.

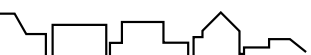
#### ***41. Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen***

Fremkommelighetstiltak for buss. Tiltaket vil bidra til økt punktlighet for bussene og mer attraktive forhold for reisende med kollektiv.

Utredning av konkrete tiltak på strekningen foregår. Endelig beslutning av prinsippløsning og økonomisk ramme tas i sammenheng med beslutning om rekkefølge på tiltak i Porsgrunn sentrum og Vallermyrene.

#### ***16. Rv. 36 Bjørnstad - Frednesbrua - sentrumstunnelen - kobling til Fv. 32***

Det skal utarbeides et beslutningsgrunnlag for utbyggingsrekkefølge og dimensjonerende trafikkmengde. Med bakgrunn i mulighetsstudien for Rv. 36 med kobling til Fv. 32 og Vallermyrvegen konkretiseres anbefalingene slik at en mulig



utbyggingsrekkefølge for Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnettet kan besluttes.

Vurdering i trafikkmodell Aimsun er bestilt og forventes ferdigstilt i slutten av 2016.

### **17. Fv. 32 gangveg Lilleelva**

Tiltaket skal gjøre det enklere og tryggere å ferdes for gående og hindre villkryssing av jernbanesporet. Det er foreslått å legge gangvegen på den sydvestre siden av Lilleelva for å sikre universelt utforming, samtidig som plasseringen gir et vesentlig større potensial for bruk.

Kostnadene til prosjektet har økt betraktelig undervegs i planleggingen pga mer kunnskap om svært utfordrende grunnforhold.

I forbindelse med utlysning av anbudet for strekningen Gimlevegen - Dr. Munks gate, hvor gangvegen inngår, er det inkludert en løsning med gangveg under bruene og trapper opp til gateplan /GS-veg nord og syd for bruene. En slik løsning blir ikke universelt utformet. Løsningen er tatt med for å ha et alternativ til full utbygging av universelt utformet løsning. Bygging av ramper i hver ende, rivning av Floodebrua og flytting av kabler (som henger under Floodebrua) kan da utføres på et senere tidspunkt.

Gangvegen langs Lilleelva foreslås bygget som en brygge. Årsaken til dette er at den skal tåle de påkjenninger den vil bli utsatt for. Det er forutsatt at gangvegen vil bli oversvømt ved flom, pga. krav til fri høyde under bruene. Brygga under bruene må etableres i forbindelse med bygging av ny bru over Lilleelva. Dette for å klare å fundamentere brygga.

Det forventes signering av kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate i første halvdel av november 2016.

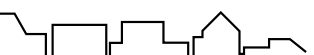
### **Økonomi og fremdrift**

Det er bevilget 14 mill.kr til snarvegen. Dette er ikke tilstrekkelig. Ny ramme må avklares ved revidering av handlingsprogram i 2017. Når kontrakt for entreprisen Fv. 32 Gimlevegen-Dr. Munks gate er inngått, vil vi vite hva det koster å bygge gangvegen, enten fullt ut med ramper i begge ender eller en løsning med trapper opp til gateplan /GS-veg nord og syd for bruene. Dersom det blir bevilget tilstrekkelige midler til tiltaket, vil prosjektet kunne ferdigstilles i løpet av høsten 2018 (noe etter at den nye veggen er åpnet).

### **18. Storgata**

Tiltaket skal bidra til å gjøre Storgata attraktiv gate for handel, bevertning og opphold. Det skal legges bedre til rette for gående i form av utvidelse av fortau, gi de syklende god plass i gatesnittet og stramme opp kryss.

Gata skal oppgraderes funksjonelt og visuelt med god materialbruk, nye benker, gatetrær og belysning. Utformingen blir en oppfølging av vedtatt kjøremønster i



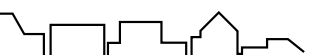
gatebruksplanen. Gata er del av hovedrute for sykkel gjennom Porsgrunn sentrum og en viktig forbindelse mellom byen og boligområdene nord og nordøst for sentrum.

Det er ulik standard og varierende behov for ombygging i Storgata. Et forprosjekt med oppstart høsten 2016 vil kartlegge de ulike strekningenes behov. Arbeidene i nedre del av gata kan ikke starte før bussrutene er flyttet over til Raschebakken-Kirkehaugen. Prosjektet finansieres delvis av belønningsmidler.

### ***19. Vestsida – Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbru***

Gang- og sykkelbrua mellom Vestsida og nordre del av Porsgrunn sentrum vil knytte bydelene tettere sammen og gi økt fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende. Strekingen er klassifisert som en arm av hovedrute for sykkel. Brua vil gi en effektiv tverrforbindelse i bystrukturen, øke tilgjengeligheten i nærmiljøet og redusere reisetiden mellom store boområder og viktige målpunkt for gående og syklende. Tiltaket vil gi samfunnsnytte i lang tid, ha stor betydning for framtidig byutvikling og kunne bidra til en økt andel miljøvennlige reiser. Prosjektet er prioritert av Porsgrunn som «kommunalt prosjekt» i henhold til politisk vedtak.

Utredning er igangsatt og vil være ferdig i 2017. Denne vil komme med en anbefaling av plassering, brutype, tilkobling til omkringliggende gatenett samt kostnadsoverslag. Reguleringsplanarbeidet kan gjennomføres i 2017/18. Gjennomføring av prosjektet vil bli i neste handlingsprogramperiode.



## 5.4 Prosjekter i resten av bybåndet

### **20. Bussholdeplass**

100 % av holdeplasser langs metrolinjene, og 100% av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende/år langs pendellinjene, skal utbedres og være universelt utformet.

Det oppgraderes ca. 40 holdeplasser i 2016 og ca. det samme antall i 2019. Framdrift er i henhold til planen. Antall holdeplasser som oppgraderes justeres i henhold til påløpte kostnader.

### **21. Trafikksikkerhetstiltak**

Etablering av intensivbelysning og universell utforming av fotgjengerkryssinger og utbedring av ulykkesbelastede kryss. Tiltakene skal bidra til økt fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.

Første delen prosjekteres og lyses ut i 2016, og bygges i 2017. Den andre delen utføres fra 2019. Gjennomføring av tiltakene er flyttet fra 2016 til 2017 grunnet mer omfattende prosjektering. Antall tiltak justeres i henhold til aktuelle kostnadsestimater.

### **22. Turvei/ Gs-veg/promenade langs elva**

Turvegen skal gjøre elva mellom byene tilgjengelig for befolkningen og bidra til utvikling av en attraktiv region.

Det er gjennomført en forstudie (desember 2015) hvor planstatus, dagens standard og spesielle utfordringer er kartlagt. Forstudien gir anbefalinger for videre arbeid for etablering av en sammenhengende turveg langs østsiden av elva, samt én delstrekning på vestsiden. En prosjektleder skal koordinere arbeidet med alle delstrekningene både i Porsgrunn og Skien.

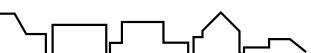
Delstrekninger som allerede er opparbeidet, som Bøle på østsiden og Lahelle på vestsiden, oppgraderes ved hjelp av belønningsmidler. Resten av delstrekningene prioriteres i handlingsprogrammet for bypakka. Reguleringsplanarbeid for Osebakken og Borgestadjordet kan starte i 2016 og strekningene gjennomføres i 2018. Borgestadholmen og Menstad kan gjennomføres i 2017. Mulighetsstudie for Bøle-Follestad kan gjennomføres i 2017.

### **22. Osebro - Osebakken**

Planarbeid for flere korte strekninger som mangler fremkommelighet og hindrer etablering av en sammenhengende promenade/turveg.

### **23. Borgestadjordet – Borgestadholmen**

Planarbeid for opparbeidelse av turveg på nedsiden av Borgestadjordet og langs kanalen ved Borgestadholmen. Byggeplan skal sees i sammenheng med framtidig turveg gjennom området «Osebakken park».



## **24. Menstad**

Tilrettelegging av midlertidig trasé gjennom framtidig transformasjonsområde som i dag er stengt for allmennheten.

## **25. Bøle-Follestad**

Utarbeidelse av mulighetsstudie for strekninger som belyser alternativ utforming og kostnader. Mulighetsstudien skal gi innspill til prioritering av tiltak fra 2019.

## **27. Gulsetringen (Strømdal - Vadrette)**

Etablering av ensidig gang- og sykkelveg langs Gulsetringen fra Strømdal til Vadrette (ca 700 m). Tiltaket bedrer framkommelighet og trygghet for trafikanter. Tiltaket må reguleres. Prosjektet er prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Planlegging kan starte i 2018 og gjennomføres neste fireårsperiode.

## **28. Århus bru**

En utredningen av trafikale konsekvenser ved etablering av Århus bru med tilhørende vegnett og vurdering av trafikanntnyttens skal skaffe et beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere om prosjektet bør være en del av fase 2 eller fase 3 av bypakka.

Prosjektplan har vært fremmet i Bystyret. Det skal jobbes ut en alternativ prosjektplan som kun fokuserer på framkommeligheten mellom Gulset og sentrum. Valg av prosjektmandat fremmes politisk høsten 2016. Skien kommune har dialog med Statens Vegvesen om prosjektet. Prosjektet er prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Utredningsarbeidet kan gjennomføres i 2016.

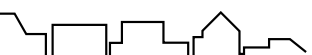
## **29. Moflata. Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 Telemarksvegen – Ulefossvegen – Bjørntvedtvegen**

Moflataområdet ble i kollektivfeltutredningen pekt ut som et av områdene med størst forsinkelser for bussene i Grenland. Samtidig opplever næringstrafikken betydelige forsinkelser i samme kryss. Det er gjennomført et forprosjekt for å vurdere hvordan bussene kan gis bedre framkommelighet. For å sikre et helhetlig beslutningsgrunnlag for skal det også gjøres en vurdering for å identifisere tiltak som kan bedre framkommeligheten for næringstrafikken. Ulike løsninger skal testes/ kvalitetssikres i trafikkmodeller. Arbeidet skal danne grunnlag for en samlet vurdering av tiltak som skal gjennomføres Moflataområdet.

### **Status**

Videre arbeid med prosjektene organiseres i to faser:

1. Avklaring av løsningsprinsipp og rammene:
  - Vurderinger om trafikkavvikling framkommelighetstiltak for næringstrafikk i transportmodell Aimsun høsten 2016. Telling av næringstrafikk i utvalgte kryss og dialog med Sykehuset Telemark om transportbehov.
  - Rammer og omfang for prosjektet avklares i egen politisk sak med behandling hos alle parter vinter 2017.
2. Gjennomføring av prosjekt:



- Regulering av tiltak startes umiddelbart etter avklaring av rammer for videre planlegging.

### **Økonomi**

Økonomisk ramme i bypakkas handlingsprogram foreslås å være uendret ved revidering i 2016. Eventuelle endringer etter vedtak i egen sak innarbeides ved revidering i 2017.

### ***30. Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset***

Målet er å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter, øke fremkommeligheten for næringstrafikk og forbedre tilgjengeligheten til busstoppene.

For å samordne prosjektet med privat utbyggingsinitiativ på Tuftesenteret, er et forprosjekt under utarbeidelse som skal ferdigstilles i løpet av 2016.

Forprosjektet omfatter oppgradering av arealene for gående og syklende. En opprydding vil gi bedre og tryggere adkomst til lokalsenteret for de som bruker bil og de som går eller sykler. Det skal utformes gode sammenhenger for gående og syklende til bussholdeplasser og disse skal oppgraderes. Arealene er regulert. Tiltakene vil gi bedre adkomst til handelssenteret, økt trafikksikkerhet og et mer oversiktlig gatebilde. Fremkommelighet på vegen opprettholdes på dagens nivå. Det jobbes med avtale med utbygger. Forprosjektet skal vise omfang og kostnader. Sammen med en mulig avtale med utbyggeren vil det foreligge en finansieringsplan som fremmes ved revisjon av handlingsprogram i 2017.

I rundkjøringen er det vurdert å få en slakere kurvatur ved utkjøring og inn på Telemarksvegen da denne oppfattes som tungvinn for store kjøretøy. Potensialet for utslaking er begrenset, da kurvaturen er låst i forhold til utkjøringspunkt fra rundkjøringen og trafikkøya ved neste kanaliserte kryss. Mulig løsning vurderes til å ha ikke helt tilfredsstillende måloppnåelse, og har derfor en lavere prioritet.

### ***31. Rv. 36 Menstadbrua vest***

Fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i begge retninger inn mot rundkjøring.

Tiltaket vurderes videre i trafikkmodell. Finansiert i Bypakke Grenland fase 1 hvis drift av kollektiv sikres gjennom andre finansieringskilder.

### ***32. Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen)***

Bygging av fortau på østsiden av Rv. 36. Tiltaket vil bidra til økt fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter ved at det gir et tosidig tilbud langs en sterkt trafikkbelastet veg. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

Planlegging og gjennomføring av tiltaket ses i sammenheng med prosjekt Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Raset – Goberg) og Rv. 26 Raset. Gjennomføring planlagt fra 2019.



### ***33. Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Raset - Goberg)***

Bygging av fortau på østsiden av Rv. 36. Tiltaket vil bidra til økt fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter ved at det gir et tosidig tilbud langs en sterkt trafikkbelastet veg. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

Planlegging og gjennomføring av tiltaket ses i sammenheng med prosjekt Rv.36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg – Østre Lensmannsdalen) og Rv. 36 Raset. Gjennomføring planlagt fra 2019

### ***34. Rv. 36 Raset***

Utbedring av dagens kryss. Tiltaket vil redusere kø-problematikk og bidra til økt framkommelighet for næringstrafikk fra Raset.

Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Tiltaket ses i sammenheng med prosjektene Rv.36 Porsgrunnsvegen (Raset – Goberg) og Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen). Gjennomføring planlagt fra 2019.

### ***35. Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen)***

Bygging av gang- og sykkelveg langs Bedriftsvegen fra Stabburet til Hagebyvegen (ca 550 m) skal skille myke trafikanter og vegtrafikk, slik at næringstrafikken gis bedre og mer trafikksikker fremkommelighet. Prosjektet skal sikre god trygghet og framkommelighet for gående og syklende langs Bedriftsvegen. Det skal også etableres holdeplasser med universell utforming.

Bedriftsvegen er skoleveg, og er generelt en viktig forbindelse for gående og syklende. Detaljprosjektering og anbudsrunder er gjennomført. Det pågår forhandlinger om grunnerverv. Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Prosjektet gjennomføres høsten 2016.

### ***36. Fv. 49 Klyvevegen (Kongerødvegen - Hulkavegen)***

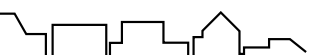
Bygging av fortau langs fylkesvegen fra Kongerødvegen til Hulkavegen (ca 450 m). Tiltaket sikrer sammenheng og økt trafikksikkerhet ved at det fyller ut manglende fortaustilbud langs veien. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken. Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt».

Ikke startet opp. Finansiert i Bypakke Grenland fase 1 hvis drift av kollektiv sikres gjennom andre finansieringskilder.

### ***37. Fv. 32 Borgestad sentrum***

Sanering av avkjørsler på østsiden av fv.32. Tiltakene vil bidra til økt framkommelighet og trygghet for myke trafikanter på en strekning med høy trafikkmengde. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

Prosjektet gjennomføres med prosjektering, grunnerverv og bygging. I henhold til forprosjekt for fv. 32 og ny kostnadsvurdering økes rammen for prosjektet til 8 mill. Gjennomføring skjer i 2017 i hht. handlingsprogram.



### **38. Fv. 32 Menstadbrua øst**

Etablering av sambruksfelt inn mot rundkjøring i nordgående retning og utvidelse av rundkjøring. Tiltaket skal redusere forsinkelser på en strekning med mange passasjer og høy trafikkmengde.

Tiltaket må vurderes i sammenheng med tiltak Menstadbrua vest i trafikkmodell. Tiltaket er kostnadsanslått til kr. 4 mill. kr. Gjennomføring i 2017/18 i henhold til vedtatt handlingsprogram. Det er behov for å kvalitetssikre måloppnåelse gjennom testing i ny trafikksimuleringsmodell. Gjennomføring forutsetter at trafikkmodellen bekrefter tiltakets effekt på måloppnåelse.

### **39. Fv. 32 Bølevegen**

Prosjektet er en del av utredning som vurderer tiltak langs Fv.32 fra Rådhusplassen til Hovenga som det er redegjort for i kap. 4. Flere alternative løsninger er vurdert på strekningen fra Kornsiloen til nedre Elvegata. Uavhengig valgt løsning viser utredning at dette prosjektet vil være langt mer omfattende enn den økonomiske rammen i Bypakke Grenland tillater i fase 1.

En av de mest aktuelle løsningene innebærer bruk av areal som i dag er avsatt til jernbaneforhold. Det foreslås å videreføre planlegging av strekningen bla. for å avklare om gammelt jernbanespor kan brukes til å etablere en sykkelvei inn mot Skien sentrum. Endelig finansiering av prosjektet er avhengig av nye tilførte midler gjennom en eventuell bymiljøavtale eller i bypakkas fase 2. Prosjektet krever reguleringsplan.

For videre planlegging er det avsatt 2 mill. i 2017.

### **40. Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga**

Prosjektet innebærer bygging av en universelt utformet undergang med sykkelveg med fortau som videreføres sørover langs fv. 32. Tiltaket innehar flere trafiksikkerhetstiltak, som fjerning av et trafikkert gangfelt med en noe høy ulykkesfrekvens, stenging av Borgeskogen terrasse og flere private avkjørsler. I tillegg utbedres tilbudet for kollektivreisende med en ny holdeplass i sørgående retning. Tiltaket vil bidra til økt framkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektiv- og næringstrafikk. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og har høy trafikkmengde.

Undergangen ble første gang regulert i 1991. Foreslått vegløsning for eiendommer øst for fylkesvegen følger i grove trekk denne planen. Snarveg i boligområdet over krysset og andre sykkelforbindelser vurderes i planarbeid.

Reguleringsplan starter opp i 2017 i hht handlingsprogram med gjennomføring fra 2019. Det settes av kr. 2. mill. til regulering i 2017.

### **42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev**

Etablering av en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs vestsiden av Rv. 36. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket skal bidra til bedre



framkommelighet og trafikksikkerhet. Strekningen er skoleveg og har høy trafikkmengde.

Reguleringsplanlegging gjennomføres. Det vurderes bygging av GS-veg eller sykkelveg med fortau i første fase av planleggingen. Prosjektet er i henhold til rammene.

#### ***43. Fv 30 Nystrandvegen***

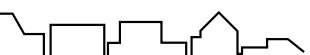
Etablering av en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs Nystrandvegen, som vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten. Strekningen er skoleveg, og fungerer som omkjøringsveg for E18.

Det gjennomføres prosjektering og grunnerverv inneværende år og 2017. Bygging er planlagt gjennomført i 2018. Økonomisk ramme er økt i henhold til gjennomført anslag og prisjustering.

#### ***44. Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua***

Parsell 1: Bygging av gang og sykkelveg fra Setrevegen til Furulund og reduksjon av to kjørebaneer til én i sydgående retning mot Brevikstunellene. Parsell 2: Utvidelse av fortau gjennom tunellene til 2 meters bredde og utbedring av belysning. Tiltaket bidrar til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet langs hovedrute for sykkel, inkludert gjennom tunnel. Dette bidrar også til økt framkommelighet for næringstrafikk. Prosjektet gjennomføres i sammenheng med sikkerhetsoppgradering av tunnelene.

Tiltaket ferdigstilles i september 2016. Er i henhold til rammene.



## 5.5 Prosjekter i Siljan

### **45. Fv. 32 Holtesletta-Heivannet**

Bygging av 1,4 km gs-veg langs fylkesveg mellom Holtesletta og Heivannet. Tiltaket vil bidra til økt fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesvegen.

Gjennomføres i 2016 med ferdigstilling i 2017. Tiltaket kommer sannsynligvis til å koste mindre enn avsatt beløp. Endelige kostnader blir kjent etter avsluttet anlegg.

### **46. Snurråsen**

Etablering av snuplass og holdeplass for buss ved boligområdet Snurråsen. Snurråsen er et stort boligfelt i Siljan kommune, med flere beboere som pendler til de øvrige Grenlandsområdene. Tiltaket vil bidra til mer attraktive forhold for kollektivreisende samt styrke kollektivtilbudet mellom byområdene og Siljan.

Prosjektet er ferdigstilt. Finansiert med belønningsmidler. Fullført innenfor budsjettammene.

### **47. Siljan sentrum**

#### **Kollektivknutepunkt Siljan sentrum**

Etablering av nytt kollektivknutepunkt i Siljan sentrum som vil bidra til mer attraktive forhold for reisende med kollektiv. Det skal oppføres leskur / overdekning og parkeringsplasser for sykkel i området. Området skal opparbeides og beplantes slik at holdeplassen framstår som et tiltalende oppholds- og ventested for bussreisende.

Prosjektet er en del av gjeldene reguleringsplan for Siljan sentrum og vil styrke det fremtidige sentrumsmiljøet. Det vil bidra til å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende og skape mer trafiksikre løsninger for alle.

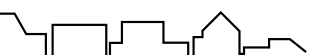
Reguleringsplan for Gbnr. 17/9 – Siljan sentrum ble vedtatt i desember 2015. Kollektivknutepunktet skal være ferdigprosjektert og bygget innen desember 2016. Tiltaket er finansiert av Bypakke fase 1. Prosjektet har en øvre ramme på 2.8 mill. kr i handlingsprogrammet for bypakka.

#### **Utvikling av sentrumsområdet i Siljan**

Utarbeidelse av mulighetsstudie for sentrumsområde for å lage et attraktivt sentrumsmiljø som vil redusere bruken av biler og forbedre fremkommeligheten for gående og syklende.

Her er det stor potensiale for å lage et attraktivt sentrumsmiljø, bygge et godt g-/s vegnett gjennom sentrum og ut til øvrige g-/s veger. Det er også ønskelig å se på potensialet for en g-/s veg langs elva som er universalt utformet.

Prosjektet skal styrke fremtidig sentrumsområde, slik at det er korte avstander, mindre bilbehov, og bedre fremkommelighet for gående og syklende. Prosjektet må sees i en helhetlig perspektiv.



Prosjektet vil være en integrert del av igangsatt områdeplan for Siljan sentrum som ble varslet oppstart i 2013/2014. Planlegging kan starte høst 2016. Gjennomføring neste fireårsperiode.

### **Styrke G/S veger ved kollektivpunkter i Siljan**

Det er behov for å styrke g/s vegene ved kollektivpunktene for å gjøre det trafikksikkert å bruke eksisterende kollektivtilbud. Vi ønsker at flest mulig folk skal ha en trygg og fremkommelig veg til de ulike bussholdeplassene fra boligområdene, spesielt ved Holtesletta. G/s veg ved bussholdeplassene vil bli koblet opp på øvrige g/s vegnett.

Tiltaket skal bidra til økt fremkommelighet fra boligområdene til bussholdeplasser, universell utforming og trygghet for myke trafikanter. Tiltaket vil også gi en økning i bruken av kollektivtilbudet.

Prosjektet vil være bindeledd mellom kollektivpunkter og boligområdene for å øke fremkommeligheten for brukere av kollektivtilbudet. Ulike alternativer vil bli drøftet til prosjektet. Prosjektet kan starte 2017. Gjennomføring neste fireårsperiode.



## 5.6 Andre prosjekter

### *50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring*

Nye premisser og ny kunnskap fra utredninger i 2016 viser behov for å gjøre tiltak for å sikre tilstrekkelig trafikkavvikling i rundkjøringene på Hovenga. Ved overføring av trafikk til overordnet vegnett i Porsgrunn sentrum forventes det noe økt press på fylkesveg 32. For å hindre oppstuvning av kollektiv- og næringstrafikk i Hovengarundkjøringene, foreslås det å effektivisere trafikkavviklingen ved å etablere to kjørefelt på alle armer inn i hovedrundkjøringen. Løsningen betinger forlengelse av de to GS-kulvertene i kryssområdet.

Det forventes signering av kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate i første halvdel av november 2016. I forbindelse med utlysning av anbudet for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate er det innarbeidet en opsjon på bygging av effektiviseringstiltakene for Hovengarundkjøringene.

Kostnadene til effektiviseringstiltak i Hovengarundkjøringene er før endelig prosjektering er slutført, foreløpig beregnet til 25 mill.kr. Kostnader for tiltaket vil foreligge i løpet av høsten 2016, og økonomisk ramme må innarbeides i handlingsprogrammet ved revidering i 2017.

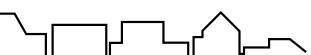
Dersom det blir besluttet å gjennomføre effektiviseringstiltak i Hovengarundkjøringene, vil tiltakene utføres slik at de er fullført ved åpning av ny Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen i løpet av juni 2018.

### *45. Fv. 42 Gulsetvegen*

Dette tiltaket var opprinnelig planlagt finansiert av belønningsmidler (4 mill. kr). Ny kunnskap har vist at det ikke er mulig å gjennomføre prosjektet slik man først hadde planlagt. Tiltaket involverer over 20 grunneiere og krever omlegging av adkomster. I tillegg er veien smal og grunnforhold krevende. Som følge av dette er tiltaket blitt langt mer omfattende enn opprinnelig tenkt, og må hvis det skal realiseres innarbeides i bypakkas portefølje. Prosjektet krever regulering, noe som er startet opp med vedtatte belønningsmidler.

Målet med prosjektene er å bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av blå hovedsykkelrute/ hovedatkomst for myke trafikanter. Skien kommune ønsker å bygge ny VA-anlegg på den resterende strekning mellom Augonsplassen og Rema1000-butikken. Samordning av tiltakene vil bli vurdert. Løsningen som anbefales samsvarer med den som er gjennomført opp til Augons plass. Det innebærer fortau med 2,5 m bredde. Det er dette som er utgangspunkt for den videre planleggingen.

Reguleringsplan startes i august 2016. Det er avsatt 4 mill. fra belønningsordningen til reguleringsplanen. Gjennomføring av tiltaket vil koste betydelig mer. Finansiering av prosjektet må vurderes i forbindelse med revisjon av bypakkas handlingsprogram i 2017.



### ***52. Fv.59 Prinsessegata, trafiksikkerhet***

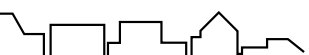
Tiltaket er utført i 2016, finansiert med andre midler.

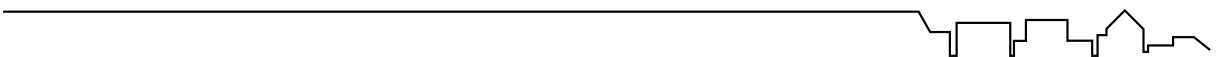
### ***53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset***

Tiltaket er prioritert som et kommunalt prosjekt i Skien etter vedtak i Bystyret 13.02.2014. Tiltaket er ikke prioritert i Handlingsprogrammet 2015-2018 og må vurderes i neste periode.

Rv.36 er hovedfartsåren fra E18 til Skien. I 2010 ble Bjørnstadkrysset bygd om til rundkjøring, men øvrige regulerte tiltak som blant annet stenging av kryss ved Rørlegger'n er ikke gjennomført.

I krysset skjer det en del ulykker i tilknytning til gangfelt og påkjøring bakfra. Ny lokalveg etableres på østsiden av Porsgrunnsvegen mellom Strandvegen og nyetablert veg (Tollnesmoen). Fortau eller gang- og sykkelveg langs Porsgrunnsvegen forlenges slik at man får et sammenhengende tosidig gangtilbud langs Porsgrunnsvegen.





## VIL DU VITE MER?

[www.bypakka.no](http://www.bypakka.no)

[www.facebook.com/BypakkeGrenland](https://www.facebook.com/BypakkeGrenland)

Et Samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune,  
Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbaneverket og Staters vegvesen.

