



BYPAKKE GRENLAND

HANDLINGSPROGRAM

2015-2018

06.12.2017

REVIDERT 2017

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 er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Indikatorer som dokumenterer måloppnåelse inngår i mål og resultatsystemet.

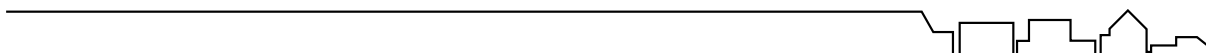


Bilde 1: Noen av prosjektene i bypakka er nå ferdigstilt. Folk som ferdes langs Rv.356 i Brevik har fått et langt bedre gang- og sykkeltilbud. Foto Dag Jensen



Innhold

1	Innledning	5
2	Mål og styring av Bypakke Grenland	7
2.1	Lokalt initiativ og bredt samarbeid bak Bypakke Grenland	7
2.2	Hovedmål	9
2.3	Mål og resultatstyring	10
2.4	Fremkommelighet for næringstrafikk	12
2.5	Porteføljestyling	13
3	Evaluering 2017	16
3.1	Porteføljen/ prosjektene	16
3.2	Status indikatorer	17
3.3	Måltall/ trafikkutvikling i 2017	18
3.4	Innkrevning av bompenger	24
4	Økonomiske forutsetninger	26
4.1	Økonomiske rammer	26
4.2	Belønningsordningen og byvekstavtaler	28
5	Prioriteringer i 2015–2018	29
5.1	Forutsetninger for prioriteringer	29
5.2	Fordeling av midler	29
5.3	Grunnlag for prioritering av investeringsprosjekt	30
6	Beskrivelse av prosjektene	33
6.1	De store vegprosjektene	33
6.2	Prosjekter i Skien sentrum	34
6.3	Prosjekter i Porsgrunn sentrum	38
6.4	Prosjekter i resten av bybåndet	43
6.5	Prosjekter i Siljan	50
6.6	Gjennomførte prosjekter	51



1 Innledning

Synlige resultater etter to år

Det har gått to år siden St. prop. 134 S ble vedtatt i Stortinget. De to store vegprosjektene Rv. 36 Skyggestein –Skjelbredstrand og Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen er under gjennomføring sammen med ytterligere syv byggeprosjekter. Ny gang- og sykkelveg på Fv.32 Holtesletta-Heivannet og gang- og sykkelveg langs Rv.346 Setrevegen-Breviksbroa er ferdigstilt. I Siljan er det bygget ny holdeplass/snuplass for buss ved Snurråsen.

Samtidig er biltrafikken redusert med 4,3% så langt i 2017, og antall kollektivreiser er i sterk vekst (16,2% så langt i år). Selv om sykkel tellingene er heftet med noe mer usikkerhet viser også disse en merkbar økning. Antall sykklister har økt med 16 % sammenlignet med samme periode i 2016. Det innebærer at vi to år etter Stortingets vedtak ser tydelige resultater av bystrategisamarbeidet i regionen og kan måle effektene bla. av tiltakene finansiert av Bypakke Grenland og belønningsavtalen. En bekreftelse på dette var at Grenland i juni 2017 signerte en ny 4-årig belønningsavtale med staten med en statlig tilskuddsramme på 250 mill. kr.

Det er også verd å merke seg at befolkningsveksten i bypakkekommunene øker og nærmer seg landssnittet. Gjennomsnittlig vekst i de tre bypakkekommunene er 0,7% så langt i 2017.

Godt samarbeid

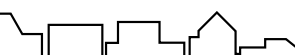
Prosjektene i Bypakke Grenland holder gjennomgående god framdrift. Samarbeidet mellom partene i bypakka fungerer godt. Politiske avklaringer gjøres primært i den årlige rulleringen av bypakkas handlingsprogram basert på erfaringer og kunnskap opparbeidet i foregående år. Større og mer komplekse prosjekter fremmes som egne politiske saker i respektive politiske organer før endringer innarbeides i handlingsprogrammet. Dette systemet fungerer bra, men krever betydelige ressurser i samordning av partene i bypakkensamarbeidet. Prosjektene holder gjennomgående god framdrift selv om enkelte prosjekter er noe forsinket.

Bompengerevningen fungerer godt

Innkrevingsystemet startet opp 3.oktober 2016 og har etter noen mindre innkjøringsutfordringer fungert bra. Antall henvendelser fra publikum er nå redusert til et minimum. Brikkeandelen er nå på 91% noe som er svært høyt i nasjonal målestokk. Dette bidrar til en effektiv innkreving og lavere administrative kostnader. Til tross for en reduksjon i bilbruken er inntjeningen god, og i henhold til rammene i St.prop. 134 Bypakke Grenland.

Behov for justeringer i porteføljen

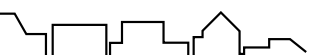
Mange av prosjektene i porteføljen er gitt foreløpige kostnadsanslag på et tidspunkt hvor kunnskapen om prosjektet er relativt lav og usikkerheten stor. Videre gjør uforutsette forhold at noen prosjekter blir dyrere. Enkelte prosjekter har også blitt billigere enn forutsatt. Bypakkas øvre investeringsramme ligger fast. Når noen prosjekter blir dyrere får dette en konsekvens for de andre prosjektene i porteføljen.



Dette innebærer nye og krevende politiske prioriteringer i tiden som kommer, og en fare for at prosjekter som er en del av porteføljen må tas ut av bypakkas fase 1. Statens vegvesen har i prosjekt nr. 2 Fv. 32 Gimleveggen-Augestadvegen varslet en mulig økning i prognose på 62 mill. kr. Økonomiske konsekvenser av politisk vedtak i Moflata prosjektet er heller ikke medtatt. Dette må det finnes inndekning for i neste års hovedrevisjon.



Bilde 2: Rv. 36 Skyggestein – Skjelbredstrand holder framdrift og kostnadsrammer. I november 2018 slipper veifarende de kronglete Brekkasvingene. Foto: Dag Jensen



2 Mål og styring av Bypakke Grenland

2.1 Lokalt initiativ og bredt samarbeid bak Bypakke Grenland

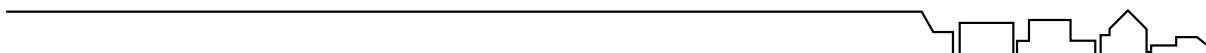
Bypakke Grenland fase 1 bygger på en rekke lokale, regionale og nasjonale vedtak de siste årene. I de lokalpolitiske vedtakene i juni 2013 ble det lagt til grunn at gjennomføringen av Bypakke Grenland skal styres innenfor Bystrategi Grenland, som er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima. 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 Jernbanedirektoratet. Alle parter er representert i politisk styringsgruppe som ledes av fylkesordføreren, og administrativt koordineringsgruppe (representanter for rådmenn/ regionvegsjef). Bamble kommune har vedtatt ikke å være med i Bypakke Grenland, men er part i samarbeidet knyttet til felles areal og transportplan for Grenland – ATP Grenland.

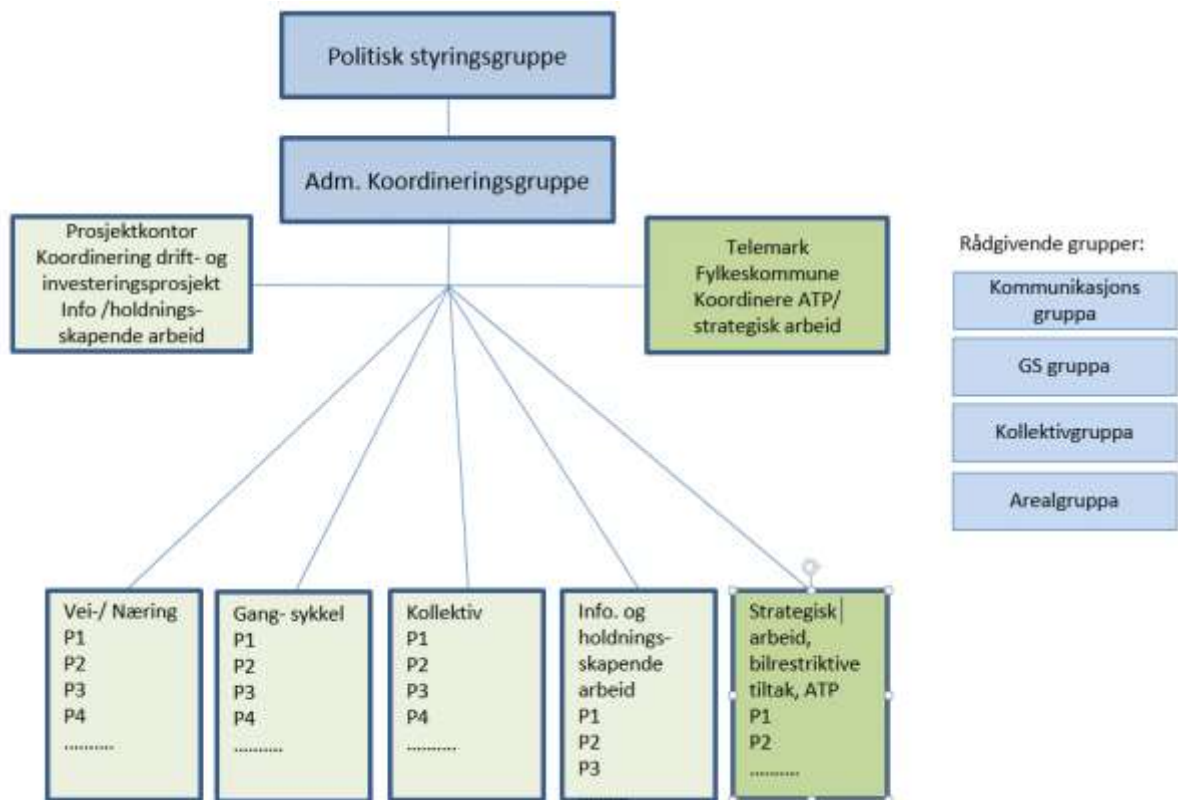
Etter endelig vedtak om iverksettelse av Bypakke Grenland i juni 2015 er det i tråd med forutsetningene opprettet et prosjektkontor som skal ha ansvar for koordineringen av drifts- og investeringsprosjektene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen. Prosjektkontoret har tre faste ansatte som er lokalisert på fylkeshuset. I tillegg er det ansatt en prosjektkoordinator for bypakka i Skien kommune, i Porsgrunn kommune og hos Statens vegvesen. Stillingene er fordelt på følgende funksjoner:

- Prosjektledelse og koordinering av bypakkas portefølje
- Kommunikasjon og mediehandtering
- Holdningsskapende arbeid for å motivere innbyggerne til å gå, sykle og reise kollektivt

Stillingene er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland. Vegvesenets prosjektkoordinator er finansiert av statlige midler. 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.



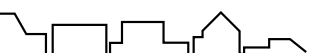
Organisering



Figur 1: Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland. Prosjektkontoret koordinerer prosjektporteføljen i bypakka og belønningsordningen og har ansvar for samordning av informasjon og holdningsskapende arbeid. Telemark fylkeskommune koordinerer det strategiske areal og transportsamarbeidet i Bystrategi Grenland og er sekretariat for bystrategisamarbeidet. Organisering av det enkelte prosjekt skreddersys til prosjektets mål.



Bilde: 1 Velfortjent sykkelfrokost til elever ved Kjølnes Ungdomsskole som er en av de beste sykkelskolene i landet.



2.2 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

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

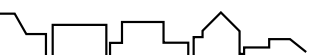
Nasjonalt: Veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel

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 ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen. 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)



2.3 Mål og resultatstyring

Alle bypakker vil ha en viss grad av usikkerhet knyttet til tiltak og effekter av disse. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket framdrift, og vegtrafikken kan utvikle seg annerledes enn forutsatt, med de konsekvensene det måtte få for bompengeneinntektene. 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.

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: 2 Stadig flere prosjekter i bypakka blir realisert. Her får Bedriftsvegen på Kjørbekk ny og etterlengtet gang- og sykkelveg.



RESULTATMÅL	INDIKATOR/MÅLEMETODE (over)	HOVEDMÅL (se					
		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%. ¹	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 porteføljestyring og vurdering av måloppnåelse. Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) skal etter hvert gjennomføres årlig (kontinuerlig), men dette er ikke på plass foreløpig.

¹ 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).



2.4 Fremkommelighet for næringstrafikk

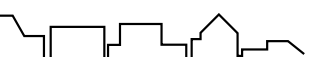
Målet om økt fremkommelighet for næringstrafikken i rushtiden og målet om at andelen bilreiser skal reduseres er til dels i konflikt. Dette fordi næringstrafikken i dag står i de samme køene som privatbilene. Bygges det økt kapasitet for å bedre næringstrafikkens fremkommelighet vil også privatbilene 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 fremkommelighetsproblemenene 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 trafikksikre 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 disse reisene økonomisk fordelaktig sammenlignet med privatbil (inkludert bilrestriktive tiltak)



2.5 Porteføljestyling

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 fjerde år vil det gjøres en større gjennomgang av Bypakke Grenland:

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

Rammer for årets revidering

Årets revidering innebærer en mindre årlig justering. Følgende prinsipper er lagt til grunn for endring av handlingsprogrammet 2017:

- Nye prosjekter vil kunne vurderes i forbindelse med handlingsprogrammets hovedrevisjon i 2018. Fordi revidering i 2017 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

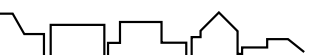
Særskilte kriterier for prioritering av fremkommelighetstiltak for næringstrafikken

- 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.

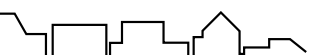
Handlingsprogrammet er mest detaljert og har avsatt bevilgning for prosjektene som skal gjennomføres de nærmeste årene. Årlige revisjoner av handlingsprogrammet oppdaterer med mer detaljert informasjon.

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: 3 Fv. 32 Gimleveggen – Augestadveggen «Lilleelvaprojektet» er bypakkas største prosjekt. Nye veg- og sykkeløstninger gjennom Porsgrunn sentrum vil stå ferdig sommeren 2018. Foto: Dag Jensen



3 Evaluering 2017

3.1 Porteføljen/ prosjektene

Endringer i økonomiske forutsetninger

Bypakkas portefølje er satt sammen av prosjekter der de fleste som ikke er avsluttet er i stadig endring. Noen gjennomførte prosjekter har kostet mindre enn forventet og andre har fått nedjusterte prognoser.

Bypakkas portefølje er satt sammen av prosjekter der de fleste som ikke er avsluttet er i stadig endring. Noen gjennomførte prosjekter har kostet mindre enn forventet og andre har fått nedjusterte prognoser. I 2017 er samlet sum i mindreforbruk og nedjusterte prognose 35 mill. kr.

Totalt er det i revidert handlingsprogram en mulig kostnadsøkning i prosjektene og reduksjon i inntektst grunnlag på 32,3 mill. Disse er knyttet til:

- Foreslått økning i ramme på 17 mill. kr. til prosjekt nr. 42. Rv.36 Klevstrand – Skrapeklev
- Forslag om å sette av en årlig sum (1 mill. kr.) til utredninger og kunnskapsinnhenting i spørsmål som er prosjektovergripende og viktige for å kunne gjennomføre god porteføljestyring.
- Endringer i inntektsgrunnlaget som skyldes at kommunale og fylkeskommunale bidrag ikke kan prisjusteres (ref. ST.prop.134 - er ferdig prisjustert).

I summen over er ikke varslede økninger i prognose på 62 mill. kr. i prosjekt nr.2 Fv.32 Gimlevegen - Augestadvegen tatt med. Håndtering av dette forholdet vil bli behandlet i politisk styringsgruppe 28.09.17. Anbefalinger vil sammen med redegjørelse fra Statens vegvesen bli ettersendt og innarbeidet i den politisk behandlingen. Økonomiske konsekvenser av Skien bystyrets vedtak 14.09.2017 i Moflata prosjektet er heller ikke innarbeidet. Disse vil bli håndtert i forbindelse med hovedrevisjon av bypakkas handlingsprogram i 2018.

9 prosjekter har noe justert framdrift i forhold til vedtak i HP 2016 (sept.2016). Mange av disse er imidlertid behandlet som egne politiske saker i etterkant, og har en fremdrift som er i tråd med disse vedtakene. Flere belønningsprosjekter er forsinket i framdrift. Partene er gjennomgående litt for optimistiske i angivelse av framdrift og har noen kapasitetsutfordringer i forhold til gjennomføring av prosjektene.

11 prosjekter har fått redefinert/ nytt innhold. De fleste av disse som en konsekvens av ny kunnskap framkommet i utredning av Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett, med påfølgende politisk behandling av saken.



3.2 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.

25 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 25 tellepunkt for sykkel i bybåndet. 8 punkter er så langt godkjent. Kvalitetskontroll utføres løpende.

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 døgnkontinuerlige data på trafikkutviklingen og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. Trafikkstrømmene er nå svært påvirket både av arbeid på E18 og av bypakke-prosjekter under utførelse. En byindeks som samlet sier noe om trafikkutviklingen er nødvendig for å kunne si noe kvalifisert om trafikkutviklingen.

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

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

Bussenes forsinkelser

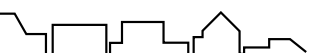
Det er nå etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser % andel av bussene som er mindre enn 3/5 min. etter rutetabell.

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



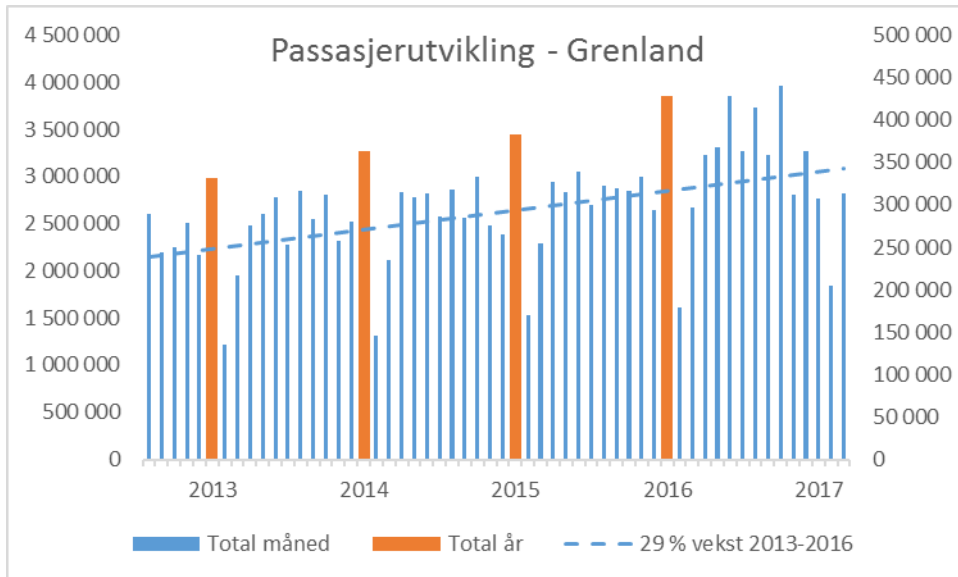
Bilde: 4. Å kunne dokumentere resultater er viktig for å lykkes. Syklistene blir telt 25 ulike steder i Grenland. Foto: Dan Riis



3.3 Måltall/ trafikkutvikling i 2017

Buss

Som diagrammene under viser har det vært en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland siden 2012. Så langt i 2017 har det vært en økning på 16,2 % sammenlignet med samme periode i 2016. Veksten i antall reiser har en klar sammenheng med oppstart av «bussløftet i januar 2014» der takstene ble betydelig redusert og 10 min. frekvens på metrolinjene ble introdusert i rushtid. Gjennomført kampanjearbeid antas også å ha bidratt til den gode veksten.



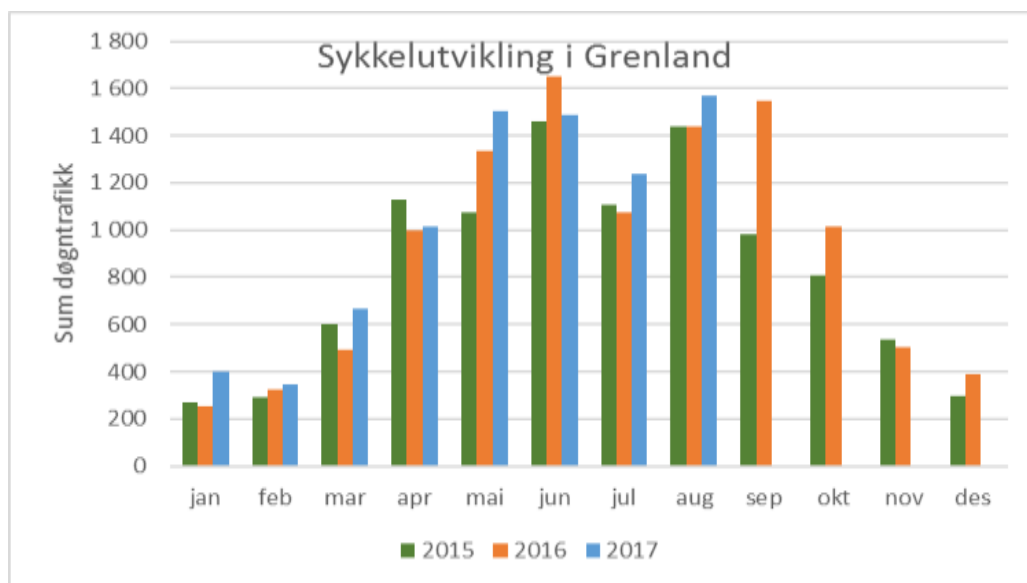
Figur 2: Viser utvikling i antall busspassasjerer i Grenland. Samlet vekst så langt i 2017 er 16,2% sammenlignet med samme periode i 2016.

Et av resultatmålene i Bypakke Grenland er at bussene skal være maksimalt 3 min forsinket. Som tabellen nedenfor viser er 59% av avgangene i Grenland i henhold til dette målet så langt i 2017. 78% av avgangene er mindre en 5 minutter forsinket. Resultatene viser at mye arbeid gjenstår før målet kan innfris. Årsaken er primært at bussene står i de samme køene som biltrafikken. Høy byggeaktivitet i byene skaper ytterligere utfordringer for fremkommeligheten. Redusert personbiltrafikk, innføring av kollektivfelt, tilfartskontroll og signalprioritering for buss på strekninger/kryss med dårlig fremkommelighet vil bidra til å redusere forsinkelsene for bussen. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer redusere bussenes oppholdstid på holdeplass, som igjen vil bidra til at bussene holder ruteplanen.

Metro og pendel	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August
M1	61 %	62 %	56 %	57 %	53 %	56 %	65 %	58 %
M2	53 %	57 %	51 %	53 %	47 %	51 %	63 %	47 %
M3	52 %	56 %	55 %	59 %	54 %	58 %	69 %	57 %
P4	63 %	67 %	62 %	60 %	57 %	63 %	79 %	67 %
P5	69 %	73 %	72 %	68 %	60 %	70 %	81 %	73 %
P6	59 %	57 %	57 %	66 %	61 %	62 %	69 %	64 %
P7	63 %	74 %	73 %	74 %	74 %	79 %	80 %	74 %
Total Grenland	58 %	61 %	57 %	59 %	53 %	58 %	68 %	58 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>79 %</i>	<i>82 %</i>	<i>77 %</i>	<i>76 %</i>	<i>72 %</i>	<i>75 %</i>	<i>82 %</i>	<i>78 %</i>

Sykkel

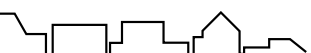
Det er nå åtte tellepunkter som gir oss data fra 2016 og 2017. Figuren nedenfor viser en vekst i antall syklende i Grenland. Dette er en trend vi kjenner igjen fra andre byer det er naturlig å sammenligne oss med. Det er imidlertid også nærliggende å anta at bominnkreving i noen grad har bidratt til veksten. Det er også i samme periode arbeidet aktivt med kampanjer som «min bilfrie dag» og «på farta til skolen» i regi av «På sykkel i Telemark». Gjennomsnitt økning i månedsdøgntrafikk for de åtte første månedene i 2017 er 16 prosent sammenlignet med 2016.



Figur 3: Viser utvikling i antall syklende i perioden 2015 til 2017. Tellepunktene viser en vekst på 16% så langt i 2017 sammenlignet med samme periode i 2016.

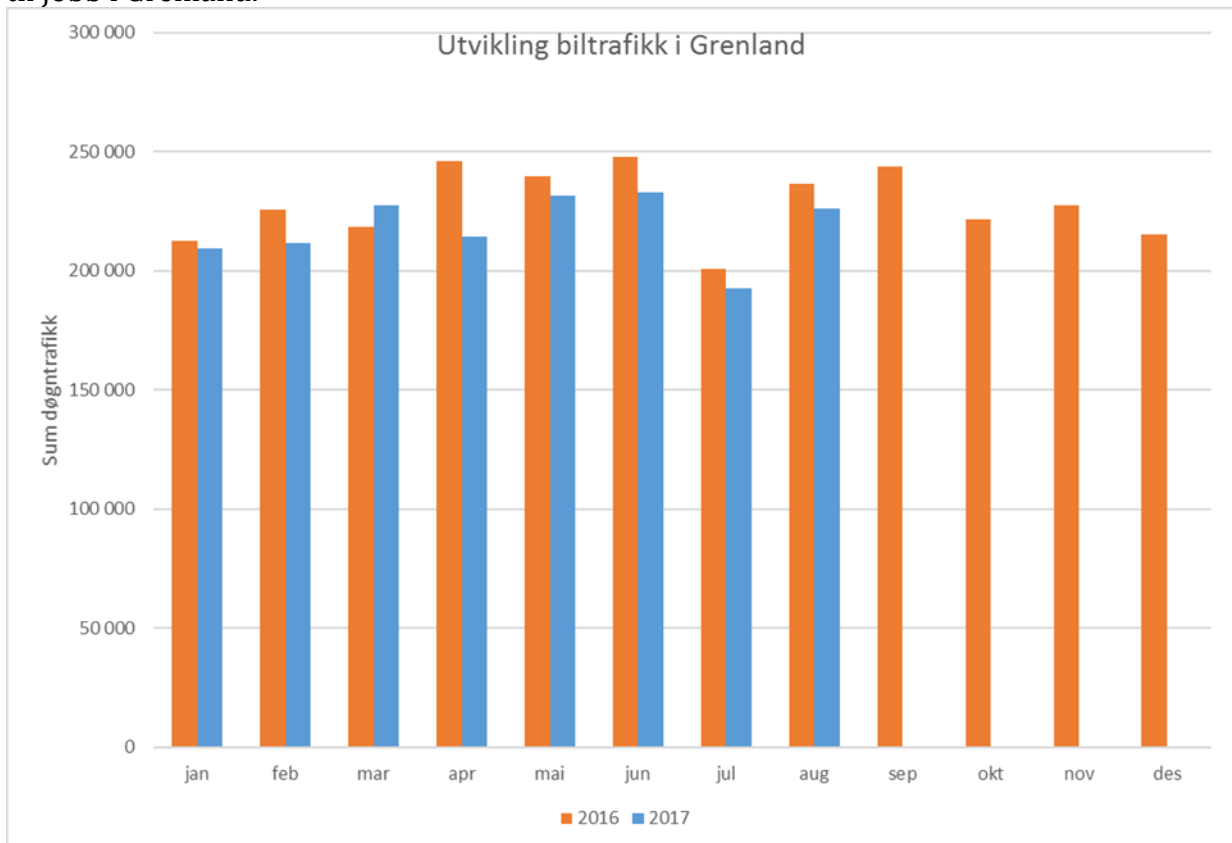


Bilde: 5 Antall sykkelreiser har så langt i 2017 økt med 16% sammenlignet med 2016

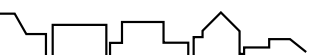


Personbil

Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkrevning 3. oktober 2016. Kurven nedenfor viser en merkbar nedgang i og etter oppstart. Så langt i 2017 er personbiltrafikken 4,3 % lavere enn i 1 tertial 2016. Erfaringen fra byer det er naturlig å sammenligne seg med viser at bommenes avvisningseffekt er størst i starten for så å stige litt og stabilisere seg på et noe lavere nivå enn før bominnkrevningen startet. Avvisningseffekten er imidlertid svært avhengig av nivå på taksene. Disse er relativt lave i Grenland sammenlignet med mange av de andre byene som har bypakker. I tillegg har over 80% tilgang på gratis parkeringsplass på jobb i Grenland. Dette er blant de høyeste i landet og bidrar til at langt flere kjører bil til jobb i Grenland.

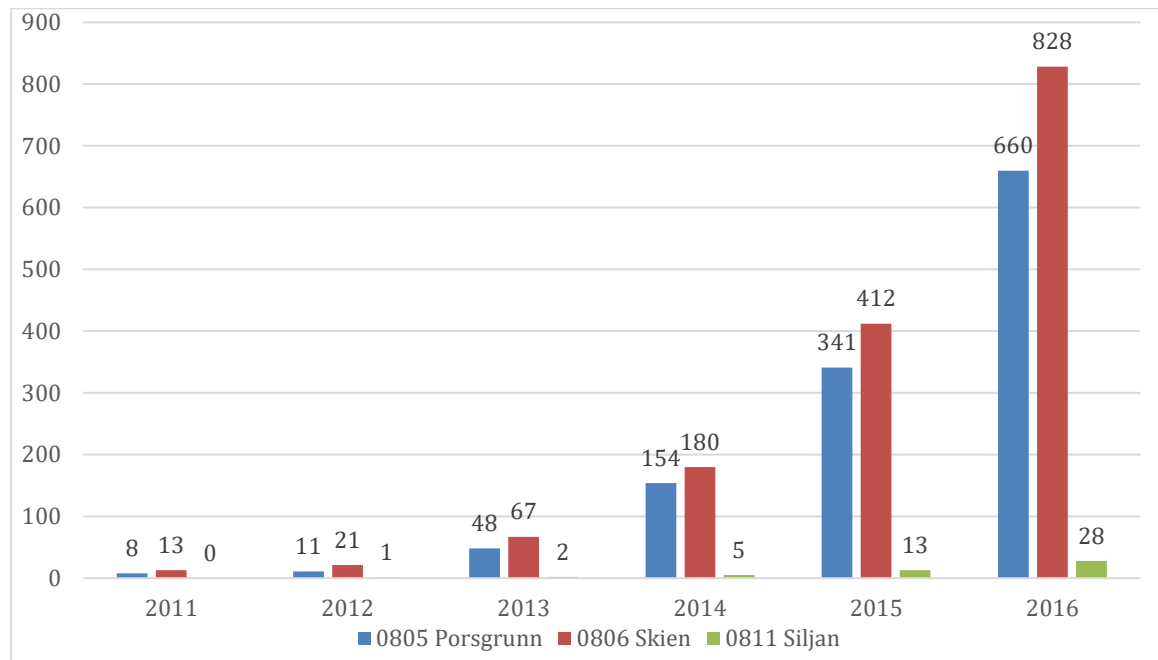


Figur 4: Viser utvikling i antall biler fra 2016 til 2017. Biltrafikken har vært 4,3% lavere i 2017 enn i samme periode i 2016.



Utviklingen i antall elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig særlig fra og med 2013. Fra 2015 til 2016 økte antallet med 101%. Andelen elbiler utgjør 3,2% av alle registrerte kjøretøy i de samme kommunene. Andelen elbiler som passerer antennepunktene er 4,7%. Enn så lenge påvirker andelen elbiler (gratis passering) bominntektene i moderat grad.



Figur 5: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2011 til 2016.

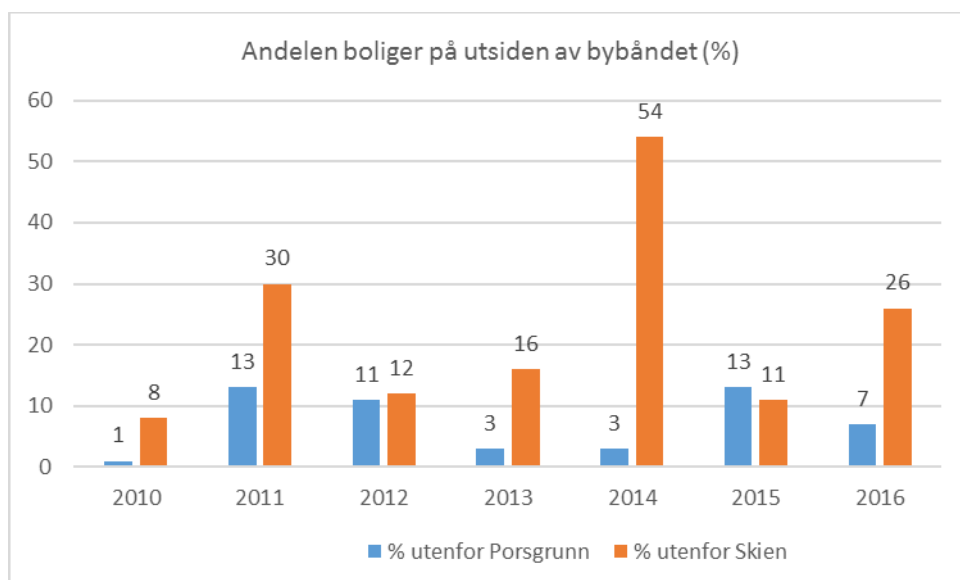


Bilde: 6 Antall elbiler øker mye og krever flere offentlige ladestasjoner enn vi har i dag.



Andelen nye boliger i bybåndet i 2016

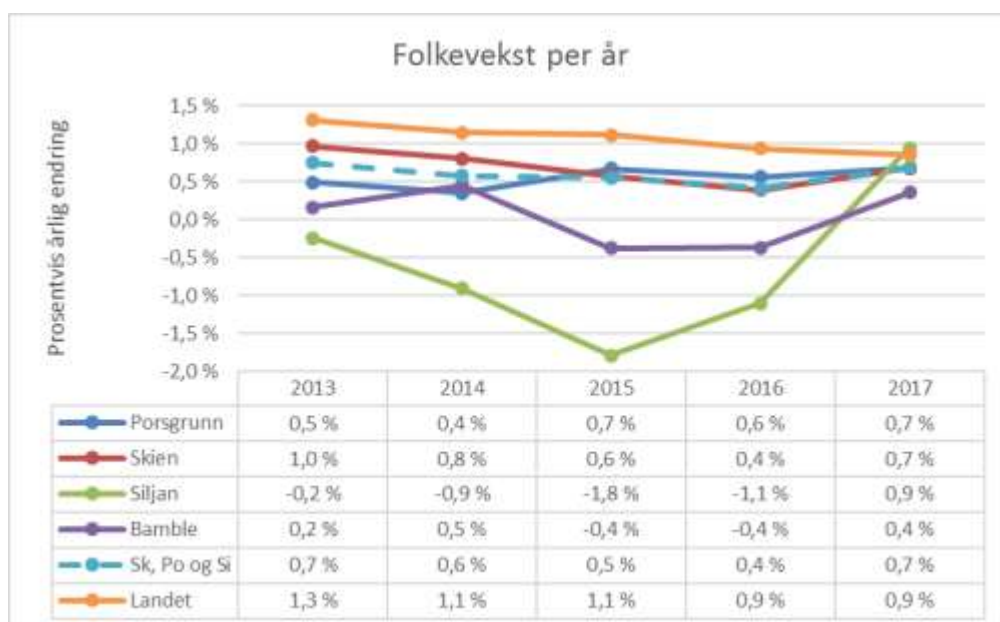
Tabellen viser at 93% av alle byggetillatelser til boliger i Porsgrunn i 2016 ble gitt innenfor bybåndet. Samme tall i Skien er en 74%. Målet er at minimum 80 % av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Tabellen viser at Skien i større grad enn Porsgrunn har tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Antall byggetillatelser totalt er imidlertid ikke veldig mange i løpet av et år. Et stort enkelt byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er derfor nødvendig å se utviklingen over flere år for å kunne vurdere utvikling.



Figur 6: Viser årlig fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet i %.

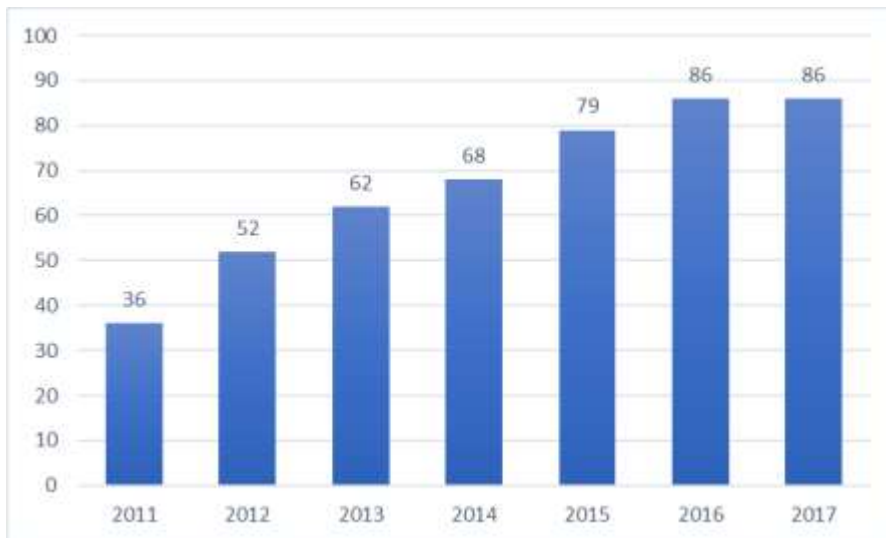
Befolkningsvekst

Figuren nedenfor viser at befolkningsveksten i bypakkekommunene har en positiv trend. Veksten i befolkningen i Norge i 2017 er 0,2% høyere enn i Porsgrunn og Skien, men denne forskjellen har blitt merkbart mindre. Befolkningen i Siljan øker faktisk mest i Grenland i 2017 og er på høyde med landsgjennomsnittet.



Andel holdeplasser som er opprustet med universell utforming

Ved utgangen av 2017 er ca. 86 % av holdeplasser langs metro- og pendellinjer med mer enn 3000 påstigende rustet opp med universell utforming. Det gjenstår ved utgangen av 2017 ca. 15 holdeplasser langs metrolinjer og ca. 44 holdeplasser langs pendelruter med mer enn 3000 påstigende. Når antall reisende med buss øker, vil det bli flere holdeplasser langs pendellinjene med flere enn 3000 påstigende passasjerer. Det er foreløpig satt av 10 mill. kr. til formålet i bypakkas handlingsprogram i perioden 2018-2025.

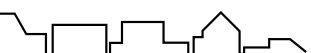


Figur 7: viser at 86% av holdeplasser langs metro- og pendellinjer med mer enn 3000 påstigende er rustet opp i henhold til krav om universell utforming.



Bilde: 7 Universelt tilgjengelige og attraktive holdeplasser er viktig for at alle skal kunne ta bussen.

Foto: Dag Jenssen.



3.4 Innkreving av bompenger

Innkrevingssystemet i Grenland består av 13 innkrevingspunkter med enveis innkreving i bybåndet i Porsgrunn og Skien. Systemet fungerer godt og er vel innarbeidet hos befolkningen.

Tabellen til høyre viser at det i 1. halvår 2017 er krevd inn 121 mill. kr. i passeringsinntekter.

Øvre ramme for hvor mye bompenger det kan tas inn i Bypakke Grenland er definert i St. prop. 134 S. Disse er:

Måned	Inntekter
Januar	19 990 000
Februar	18 300 000
Mars	21 160 000
1. kvartal	59 440 000
April	18 990 000
Mai	21 410 000
Juni	20 880 000
2. Kvartal	61 280 000
1.halvår	120 720 000

- Prosjektene, 1,4 mrd.
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill.
- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. ved 10 års innkreving

Det er for tidlig å si noe sikkert om hvor lenge bommene må stå før inntektene når rammene definert i St.prop. 134S.

Faktorer som påvirker dette er bla.:

- Årlig låneopptak/ utvikling i rentekostnad
- Avvisningseffekt/ utvikling i biltrafikk.
- Effekten av bypakkas portefølje og nye bilrestriktive tiltak
- Endringer i trafikkmønster
- Effektivisering av innkrevingskostnader/ driftskostnader pr. passering.

I tillegg vil en fortsatt sterk økning i antall elbiler kunne redusere inntektene forutsatt at disse passerer gratis også i årene som kommer. Avhengig av forutsetningene over vil innkrevingstiden i bypakkas fase 1 kunne variere fra 7-9 år.

Dagens rente er lav

Dagens rente er 1,36% mens det i St.prop. 134S er lagt til grunn en øvre rentesats på 6,5%. Det innebærer at finanskostnadene pr. i dag er lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen.

Elbilandel på 3,2%

Andelen elbiler pr. 2016 er 3,2% i de tre bypakkekommunene, og er i sterk vekst. Utviklingen i antall utslippsfrie biler og Stortingets avgiftspolitikkk vil kunne påvirke inntektene. Det er interessant å merke seg at andelen elbiler i bommene er 4,7%. Dette indikerer som forventet at elbilførere i Grenland kjører mer enn førere av biler som er avgiftsbelagt.



91% har brikke

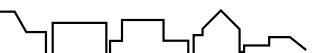
Brikkeandelen i Grenland er på 91% og er i nasjonal målestokk svært høy. Dette bidrar til å effektivisere innkrevningen i Bypakke Grenland og reduserte administrative kostnader til innkreving av bompenger.

Har systemet påvirket kjøremønsteret?

Kjøremønsteret i Grenland er i stadig endring. I stor grad skyldes dette større byggeprosjekter som utbedring av Lilleelvkrysset og vedlikehold på E18. Dette er en situasjon som vil vedvare. I tillegg ser vi så langt at bominnkrevningen generelt har redusert biltrafikken med 4,3% sammenlignet med samme periode i 2016 da innkrevningen ikke hadde startet.



Bilde: 8 Innkrevningssystemet i Grenland fungerer godt. Brikkeandelen er på hele 91% og bidrar til at kostnader pr. passering blir lavere.



4 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.

4.1 Økonomiske rammer

Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 2752 mill. kr (2017 kr). De økonomiske beregningene som ligger til grunn for Bypakke Grenland gir følgende prinsipielle fordeling med tilhørende finansieringskilder fra 2015-2025:

Rammer HP 2017

Årlige investeringer/tilskudd	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	SUM (mill.)
Rv 36 Skyggestein- Skjelbredstrand	15	32	229	290	23							589
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien*												583
Regionale-/ kommunale prosjekter, div. planlegging	3,4	98	79	246	160	160	160	160	160	160	160	1546
Sum investeringer i tiltak	56,1	319	560	679	183	160	160	160	160	160	160	2718
Investering bomstasjoner	0,73	38	0	0,7	1							40,0
SUM investering	58,5	387,7	686,9	679	221	155	155	155	155	155	152,8	2758

**)Varslet økning i prognoser er ikke tatt med. Avklares under den politiske behandlingen.*

Inntekter 2017

Offentlige bevilgninger	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)*	15	32	229	290	23							589
Statlige bevilg./programområder			13									13,4
Fylkeskommunale bevilgninger **	40	84	61	53	53	53	53	53	53	27		530
Kommunale bevilgninger	0,1	12	29	32	18	18	18	18	18	18		180
Sum offentlige bevilgninger	55	127	332	375	94	71	71	71	71	45		1313
Bompenger	0,0	203	258,1	300	97	97	97	97	97	97	97	1442
Sum inntekter	55	331	590	675	191	168	168	168	168	142	97	2755

**Den årwise 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 inkluderer i tot.sum.*



Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2016 til 2017

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bomintektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2016 til 2017 (2,5%).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden
- Rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand statlig fullfinansiert og derfor oppjustert i henhold til prognoser i prosjektet. Prosjektet holder seg så langt innenfor bevilgede rammer.

Endringer i prosjektrammer fra 2016 til 2017

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2016 til 2017 er denne indeksen 2,5%.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2017 og har fått nye tall som gjenspeiler dette
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2018/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

Bypakke Grenland fase 1 skal også finansiere planarbeid og administrative ressurser for gjennomføring av bypakka og nødvendig midler til planlegging av bypakkas fase 2.

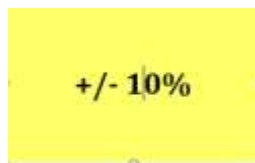
Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

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



- Prosjekter som skal gjennomføres i påfølgende år skal ha en usikkerhet på **+/- 10%**. Hvis tiltaket krever det, vil det her som regel ligge en vedtatt reguleringsplan til grunn, noe som reduserer usikkerheten betraktelig.
- For prosjekter som er nært forestående men som ikke er ferdig regulert skal det foreligge et kvalifisert anslag med en usikkerhet på **+/- 40 %**.
- Prosjekter som ligger langt fram i tid har betydelig usikkerhet og er å anse som **grove anslag**. Her vil det kunne komme store endringer som følge av ny kunnskap.



Bilde 9: Godt samarbeid mellom partene i bypakka og staten er svært viktig for måloppnåelse. Her fra signering av ny belønningsavtale verd 250 mill. kr. våren 2017

4.2 Belønningsordningen og byvekstavtaler

Grenland signerte våren 2017 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2017-2020 på totalt 250,2 mill. kr. Avtalen sikrer midler til videreføring av «Bussløftet» (190 mill. kr), som har vært en stor suksess i Grenland. I tillegg innebærer avtalen 60,2 mill. til andre formål innenfor avtalens ramme. Staten har etablert en ny avtaleform kalt byvekstavtaler for de ni største byområdene. Denne typen avtale innebærer en forpliktende avtale mellom staten (Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet) med byområdene for at de skal bidra til å nasjonale mål for areal og samferdselspolitikken. 0-vekstmål for persontrafikk med bil er fundamentet i denne avtalen. Samtidig bidrar staten med betydelige statlig støtte til finansiering av kollektiv, gange og sykkelprosjekter. Grenland er i posisjon for å kunne forhandle om en slik byvekstavtale i løpet av 2018. I forkant av en eventuell byvekstavtale gjennomføres det høsten 2017 en byutredning for Grenland på lik linje med de andre største byområdene i Norge. Byutredning Grenland vil være grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale og videre arbeid med bypakkas fase 2 og 3. Byvekstavtalen vil i fremtiden omfatte både bypakkas fase 1 og belønningsavtalen med staten.



5 Prioriteringer i 2015–2018

5.1 Forutsetninger for prioriteringer

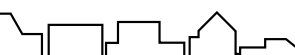
Bypakke Grenlands reviderte handlingsprogram 2017 er en mindre justering av handlingsprogram 2015-2018 som ble vedtatt i juni 2015. Hovedrevisjon vil komme i 2018. Det vises til kap. 1.5 og avsnitt «Rammer for revidering av handlingsprogram i 2016» Endringer fra bypakkas handlingsprogram 2015 er beskrevet i kap. 4.4.

5.2 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 totale øvre investeringsrammen for fase 1 er imidlertid absolutt (2,75 mrd.i 2017 kr.)

I lista over investeringsprosjekter er det kun vist kostnadstall i 2017 og 2018, samt totalrammene for prosjekter med oppstart i 2017/2018.-Prosjekter som skal planlegges og gjennomføres etter 2018 har høyere usikkerhetsnivå og kostnadstall må avklares nærmere og innarbeides i fremtidige revisjoner av handlingsprogrammet. Finansiering av prosjektene i porteføljen er vist i kap. 4.1, Økonomisk rammer.



5.3 Grunnlag for prioritering av investeringsprosjekt

1. 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, syklende, kollektivreisende og næringstrafikk. Alle prosjektene i porteføljen er vurdert til å ha høy måloppnåelse.

2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen

Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset areal de neste åtte 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 trafiksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.

3. Sammenheng/synergi mellom ulike prosjekter i porteføljen som kan bidra til økt måloppnåelse.



Bilde: 10 Snarveier gir økt konkurransekraft til grønne reiser. Bildet er fra åpning av snarvei på Grønli i Porsgrunn.



Bypakke Grenland, oppdatert tiltaksoversikt 2017

Kostnadstall fra 2019 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 2018.

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

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet kostnads-anslag	SUM totalt 2017 kr.	2015 regnskap	2016 regnskap	2017	2018	2019-2025
1	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand		589	15,3	31,77	229	290	23,1
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen (1)		583					
	Sum store veiprosjekter		1172	15,3	32	229	290	
3	Skien jernbanestasjon Nylende (2)		12,6			0,3	6,2	
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate		75,5		6,7	5,0	63,9	
5	Landmannstorget		61,1		0,1	3,5	4,0	
6	Landmannstorget, park		21,1					
7	Torggata					0,7	0,7	
8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)							
9	Kverndalen					0,3	0,3	
10	Bryggevatnet rundt					0,5	1,5	
11	Klosterøya - Jernbanebrygga (3)							
12	Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua		1,1				1,1	
	Ufordelt til tiltak i Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett.		130					
55	Fv. 356Linaesgate-Raschebakken Grønn lenke		150,0			2,70	5,0	
56	Rv. 36. Tiltak overordnet vegnett Porsgrunn		45,0				45,0	
57	Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn		19,0				19,0	
13	Fv. 356 Linaesgate-PP-krysset- Porsgrunnsbrua - utgård ertattes av nr. 55		0,2			0,20		
14	Fv.32 Sverresgata-Hovenggata. Midler fom. 2018 overført til samlepott		2,9	0,4		2,50		
15	Fv. 356 Raschebakken-Brugata. Utgård og ertattes av nr. 55		4,0			4,00		
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - sentrumstunellen - kobling til fv 32 - utgård og ertattes av nr. 56 og 57		1,0	0,6	0,4			
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen - midler overført pott ufordelte midler til Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett.		1,0	0,02	0,9			
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva		15,0		0,1	0,9	14	
18	Storgata (4)		10,5				3,5	
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro		120,0			1,20	3,6	
20	Bussholdeplasser		21,05	1,0	10		2,0	
21	Trafikksikkerhetstiltak		26,3		2	4,4	10,0	
22-25	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva (5)		52,16			2	5	
22	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Porsgrunn kommune		0,0				Se over	
23	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Skien kommune		0,0				Se over	
24								
25								
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette)		8,4				0,8	
28	Århus bru		5,8			0,3	2,6	
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-Bjørntvedtvegen		84,2	0,7		2,0	6	
30	Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset				0,37			
31	Rv. 36 Menstadbrua vest		16,4			0,40	16,0	
32	Rv.36 Porsgrunnsveien (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen)						0,3	
33	Rv.36 Porsgrunnsveien (Raset - Goberg)						0,3	
34	Rv 36 Raset						0,3	
35	Bedriftsveien (Stabburet - Hagebyveien)		8,8		0,7	8,1		
36	Fv 49 Klyveveien (Kongerødv. - Hulkavn.)		3,1			0,15	3,0	
37	Fv. 32 Borgestad sentrum				0,5			
38	Fv 32 Menstadbrua Øst							
39	Fv. 32 Bølevegen					1,00	1,0	
40	Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga		82,0			3,7	3,7	



Nr.	Prosjekt	Usikkerhet kostnads-anslag	SUM totalt 2017 kr.	2015 regnskap	2016 regnskap	2017	2018	2019-2025
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapekleiv		56,0		0,39	2,00	4,1	
43	Fv.30 Nystrandvegen		13,4			11,5	1,9	
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua	Utført	13		12,5	0,5		
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet	Utført	22,5		19,9	2,6		
46	Snurråsen	Utført	0,5		0,5			
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum		2,8			2,80		
	Siljan sentrum/Holtesletta, ufordelt pott		9,0					
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring		20,0		0,58	8,6	10,8	
51	Fv. 43 Fortau Gulsetveien							
52	Fv.59 Prinsessegata		0,0					
53	Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset							
48	Etablering av antennepunkter	Utført	40,0	0,7	38	0,0	0,7	
49	Finansiering av prosjektkontor		60,0		4,02	5,70	6,0	
59	Fase 1 Planleggingsmidler		8,0				1,0	
54	Fase 2 planleggingsmidler		15,4			2,00	2,00	

(1) Mulig kostnadsøkning i prosjektet er ikke medtatt.

(2) Mulighetsstudie varsler et foreløpig behov på kr. 15 mill. Rammen det så langt er tatt høyde for i bypakkas handlingsprogram er 12,6 mill. kr. Eventuell ekstern finansiering for å fullfinansiere bygget skal vurderes fram mot revisjon av handlingprogram i 2018.

(3) Midler til planlegging og prosjektering i 2017 og 2018 finansieres av belønningsmidler. Total ramme belønningsmidler er 8,7 mill. kr.

(4) Midler til planlegging og prosjektering i 2017 og 2018 finansieres av belønningsmidler.

(5) Arbeid i 2016 og 17 finansieres av belønningsmidler (3,4 mill.)



Bilde: 11 Bussholdeplass og snuplass ved Snurråsen er et av prosjektene som er ferdig bygget.



6 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.

6.1 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.

Kontrakt med Implenia Norge AS ble signert 5. desember 2016, og anleggsarbeidene startet opp i januar 2017. Ny veg er forutsatt satt under trafikk i løpet av november 2018, med full ferdigstillelse forsommeren 2019.

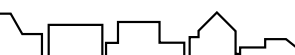
Budsjett er 589 mill. kr.

2. Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen «Lilleelv-prosjektet»

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 med AF Gruppen AS. Anleggsarbeidene ble igangsatt i februar 2016. Kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate ble signert 29. november 2016 med HAB Construction AS.

Ny veg er forutsatt ferdigstilt i løpet av juli 2018. Opprinnelig budsjett var 583 mill. kr. Statens vegvesen meddelte i juni 2017 at prosjektet kan bli 11 % dyrere enn beregnet. Årsakene er vanskelige grunnforhold og uforutsette forhold i grunnen. Disse forholdene er blant annet kartlagte kabler og ledninger. I tillegg er det mangler i konkurransegrunnlaget. Det er også gjort en feil ved at det ikke fullt ut er tatt høyde for deponering av forurensende masser. Ny prognose for prosjektet er 645 mill.kr. men dette er det foreløpig ikke tatt hensyn til. Det arbeides hardt med tiltak som kan redusere kostnadene.



6.2 Prosjekter i Skien sentrum

3. Skien jernbanestasjon Nylende

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

Det er utarbeidet en mulighetsstudie som viser løsning for bussholdeplass, bedre forhold for gående og syklende på stasjonsområdet og langs Rektor Ørnsgate ned til krysset ved Ivar Aasens gate, samt en opprydding av dagens spredte parkeringsløsning. Tiltakene krever ikke reguleringsplan.

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. Prosjekt for pendler-/innfartsparkering må ses på som et eget prosjekt.

Tiltakene som foreslås i mulighetsstudien går ut over økonomisk ramme i bypakka. Neste fase kan starte høst 2017 og må innebære prioritering av tiltak med detaljprosjektering og forhandlinger om et evt. spleiselag med BaneNOR. Tiltaket må også koordineres med ny spillevannsledning som er ønsket av Skien kommune i prosjektområdet.

Strekningen skal omklassifiseres til fylkesveg etter at prosjekt Fv. 44 Mælagata-Amtmand Aalls gate-Gjerpensgate er ferdigstilt. Derfor tar SVV over ansvar for videreføring av prosjektet med prosjektering og gjennomføring. Grensegang mot Skien kommunes planer for VA-utbygging må avklares. Gjennomføring kan starte i 2018 hvis rammebetingelser blir avklart høst 2017.

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

Prosjektet skal gi myke trafikanter et attraktivt og trafiksikkert tilbud samtidig som hensynet til næringstrafikkens fremkommelighet ivaretas. Prosjektet skal bidra til å øke andelen gående og syklende i Skien kommune. Det skapes en trafiksikker 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 trafiksikker 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 grenser inn mot dette prosjektet og viderefører en attraktiv og trafiksikker løsning forbi stasjonsområdet.



Prosjektet er regulert. Prosjektering, byggeplanlegging og grunnnerv er i gang og byggestart planlegges høsten 2017.

5 og 6. Landmannstorget kollektivknutepunkt og park

Etablering av nytt kollektivknutepunkt med gateterminal og park på Landmannstorget 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 trafiksikkert 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 prosjektene for Kverndalen, Torggata og Fv. 32 rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua.

En parkeringsutredning for Skien sentrum (juni 2016) gir anbefaling om at det ikke etableres offentlig parkeringskjeller under Landmannstorget.

Detaljprosjektering av kollektivterminal og park vil pågå i 2017 og 2018. Bygging av prosjektet kan starte i 2018 og vil stå ferdig i 2020.

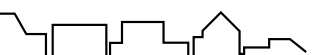
7. Torggata

Opprusting av Torggata med bymiljøtiltak og fremkommelighetstiltak for gående, syklende og buss. 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.

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. Planlegging av prosjektet starte i 2017.

8. Fv.44 Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)

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. Sammen med omlegging av Fv.44 og stenging av Mælagata for gjennomfartstrafikk vil tiltakene bidra til økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper. Mælagata er definert som arm av hovedrute for sykkel og lokal rute i plan for myke trafikanter.



Tiltaket krever reguleringsplan. Regulering og gjennomføring kan starte i tidsperioden 2019 – 2025.

9. Kverndalen

Opprusting av gågate med tilrettelegging for gående og syklende, universell utforming og bymiljøtiltak. Tiltaket skal bidra til å styrke gang- og sykkelforbindelsen mellom Skien stasjon, Landmannstorget og områdene rundt vannet. Byrommet i Kverndalen skal sikre nærrekreasjon og ha et 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. Strekingen er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og er definert som lokal rute i plan for myke trafikanter.

Skien kommune planlegger nytt sykehjem som skal stå ferdig i 2021. Uterommet til sykehjemmet vil møte byrommet i Kverndalen. Opprusting av Kverndalen samkjøres med oppføring av sykehjem.

Kverndalen vil fungere som uterom for det framtidige utbyggingsprosjektet på Lie. Utforming av byrom og ferdselsåre for gående, syklende og bybane må samordnes med utbyggingsprosjektet.

Løsning for sykkel gjennom Kverndalen ses i sammenheng med hovedrutetraséen fra jernbanestasjonen til og med Torggata. Det ses også på muligheten for å gjennomføre en midlertidig løsning i Kverndalen.

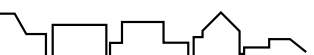
Med kommunale midler gjennomføres strakstiltak for å heve attraktiviteten i byrommene. Gjennomføring av permanente løsninger finansiert av bypakka kan skje i neste fireårsperiode og samkjøres med de store utbyggingsprosjektene i området.

10. Bryggevannet rundt

Det skal etableres en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse rundt Bryggevannet som skal gi økt fremkommelighet for 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. Det skal bygges ny fisketrapp innerst i



Bryggevannet høsten 2017. 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.

Høsten 2017 gjennomføres en mulighetsstudie som skal se på delstrekningene i en helhet som grunnlag for videre prosjektering og fordeling av kostnadene.

11. Klosterøya – Jernbanebrygga

Ny gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga skal bidra til en betydelig økning av antall miljøvennlige reiser, sentrumsutvikling og økt tilgjengelighet rundt Bryggevannet. 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. Detaljprosjektering av brua vil foregå i 2017 og 2018. Brua vil kunne stå ferdig i 2020.

Forhandlinger om finansiering må gå parallelt og avtaler med andre bidragsytere må være ferdig senest ved en eventuell byggestart. Utbyggere på Klosterøya og Skien Brygge har lovet å bidra med en sum hver til brua. Ekstra belønningmidler for 2016 på kr 8,7 mill. er bevilget til brua.

12. Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen – Møllebrua

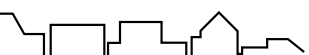
En mulighetsstudie skal bidra til å belyse attraktivt bymiljø og vurdere om trafikkavviklingen for alle trafikantgrupper fra rundkjøringa til og med Møllebrua kan få en annen og mer bymessig utforming. Prosjektet skal belyse muligheter for å knytte det opprinnelige bysentrum med de nye utviklingsområdene 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 som dette vil få for trafikksituasjonen i sentrum, spesielt med trafikkavvikling langs nytt Landmannstorget.

Trafikkberegninger av ulike trafikk-løsninger startes høst 2017 av SVV. Mandatet utarbeides i samarbeid med Skien kommune.

52. Fv.59 Prinsessegata, trafiksikkerhet

Deler av tiltaket ble utført i 2016 og finansiert med ordinære fylkesvegmidler. En eventuell videreføring av prosjektet bør vurderes fram mot hovedrevisjon i 2018. Det er ikke satt av midler til tiltaket i bypakkas handlingsprogram.



6.3 Prosjekter i Porsgrunn sentrum

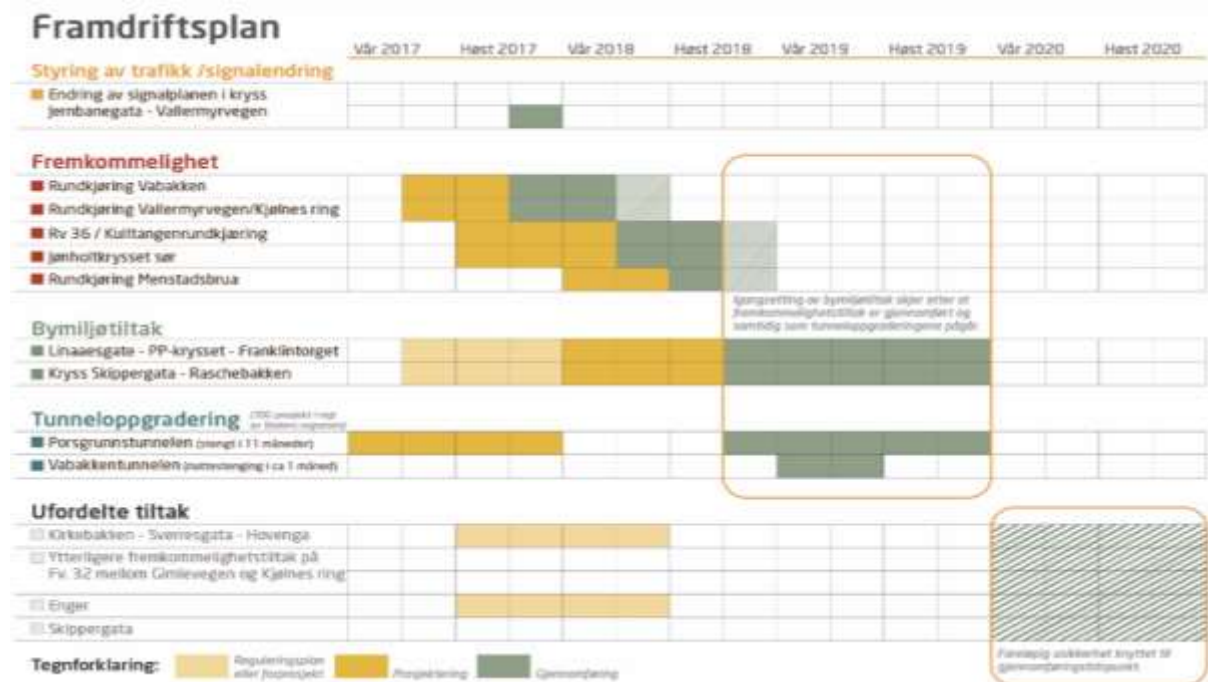
De fleste av prosjektene i Porsgrunn sentrum henger tett sammen og må sees i sammenheng med hverandre. Forsommeren 2017 vedtok partene en handlingsplan for gjennomføring av gatebruksplanen i egen politisk sak. Til grunn for vedtaket og gjennomføringsrekkefølgen av tiltakene lå en grundig testing av fremkommelighet.

Handlingsplan for gjennomføring av gatebruksplanen og prioritering av tiltak i Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett

Politiske organer gjorde følgende politisk vedtak våren 2017:

1. Handlingsplan for gjennomføring av gatebruksplanen og prioritering av tiltak i Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett vedtas.
2. For å ivareta fremkommelighet på overordnet vegnett ved halvering av trafikk over Porsgrunnsbrua gjennomføres det tiltak på følgende steder:
 - a. Rv. 36: Kryss Vabakken (Linaaesgate)
 - b. Rv. 36: Rundkjøring Kulltangen
 - c. Jønholtkryssets søndre del
 - d. Signalplantiltak Jernbanegata x Fv. 32 Vallermyrvegen
 - e. Fv. 32 Vallermyrvegen/Kjølnes ring
 - f. Rv.36 Menstadsbrua vest (egen finansiering i bypakkeprosjekt nr. 31)
3. Det gjennomføres tiltak på strekningen Vabakken – Raschebakken - Jønholtkrysset inkludert PP-krysset og Franklintorget omtalt som «grønn lenke».
4. Resterende regionale midler til tiltak i Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett avsettes som reservepott og for gjennomføring av ytterligere tiltak.
5. Prioriterte tiltak med mer detaljerte kostnadsrammer og eventuelle justeringer innarbeides i bypakkas handlingsprogram ved revisjon høsten 2017.

På grunnlag av beslutningen er det opprettet tre nye prosjekter, nr. 55 og 56 og 57.



55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Det gjennomføres gang og sykkel, kollektiv og bymiljøtiltak på strekningen Vabakken – Raschebakken - Jønholtkrysset inkludert PP-krysset og Franklintorget omtalt som «grønn lenke». Det er satt av 150 mill.kr. til arbeidet i revidert handlingsprogram. Det henvises til politiske vedtak i saken utført våren 2017.

For å avklare utformingen av grønn lenke er det satt i gang et forprosjekt under ledelse av Porsgrunn kommune i tett samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Statens Vegvesen overtar ved oppstart prosjektering og gjennomføring. Prosjektet skal sikre en sentral ferdselsakse i byen god fremkommelighet for kollektiv- og sykkeltrafikk samtidig som det utvikles byrom med aktivitets- og oppholdskvaliteter som bidrar til å styrke attraktiviteten til sentrum. Prosjektet gjennomføres i 2019 samtidig med oppgradering av Porsgrunnstunnelen.

56. Rv. 36. Tiltak overordnet vegnett Porsgrunn

Består av to prosjekter:

- Kapasitetsutbedring i Kryss Vabakken (Linaaesgate)
- Kapasitetsforbedring i rundkjøring Kulltangen

Oppstart høsten 2017. Ramme 45 mill.kr. Det henvises til politiske vedtak i saken utført våren 2017.

57. Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn

Prosjektet består av kapasitetsutbedringer på fylkesveg:

- Jønholtkryssets søndre del
- Signalplantiltak Jernbanegata x Fv. 32 Vallermyrvegen
- Fv. 32 Vallermyrvegen/Kjølnes ring

Det er satt av kr 19 mill. til tiltakene i revidert handlingsprogram. Det henvises til politiske vedtak i saken utført våren 2017.

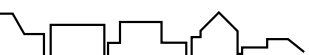
13. Fv. 356 (Linaaesgate)-PP-krysset

Prosjektet utgår i 2018 og erstattes av nr. 55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke.

14. Fv. 32 Sverresgate-Hovenggata/ rehabilitering av lysanlegg ved Funnemark

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.



Den økonomiske rammen av prosjektet inngår foreløpig i den ufordelte rammen for Porsgrunn sentrum. Gjennomføringen av Fv. 32 Sverresgate - Hovenggata kan starte etter oppgradering av Porsgrunnstunnelen.

Som en del av prosjektet er nytt signalanlegg på Fv 32 i krysset Hovenggata x Slottsbrugate innarbeidet og under utførelse. Dette fordi det var svært gammelt og det antas at det kan kollapse når som helst. Samtidig er krysset et av de mest ulykkesbelastede i Grenland, bla. på grunn av dårlig sikt og bygninger tett inn til ferdselsarealet.

Til grunn for rehabiliteringen legges at Hovenggata skal omklassifiseres til kommunal veg og med en viktig rolle i busstrafikken. Det nye anlegget tilpasses disse fremtidige funksjonene. Prosjektet koordineres tett med Porsgrunn kommune.

15. Fv. 356 Raschebakken-Brugata

Fremkommelighetstiltak for buss. Delstrekningen fra Skippergata til Jønholtkrysset skal gjennomføres i sammenheng med grønn lenke og samtidig med oppgradering av Porsgrunnstunnelen i 2019. Det er regulert nytt lyskryss ved Skippergata og kollektivfelt i Raschebakken. Deler av strekningen omfattes av ny reguleringsplan for Down Town. Tiltaket erstattes i 2018 av tiltak nr. 55 Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke i tråd med politiske vedtak.

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

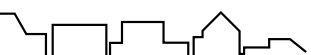
Opprinnelig hovedmål er fremkommelighetstiltak for buss. Tiltaket skal bidra til økt punktlighet for bussene og mer attraktive forhold for reisende med kollektiv og det er utredet konkrete tiltak på strekningen. Finansiering av prosjekter på strekningen skal hentes fra ufordelt pott for Porsgrunn sentrum. Et tiltak i rundkjøring med Kjølnes ring inngår i prosjekt for oppgradering av overordnet vegnett. For Engerkrysset settes det i gang prosjektering og kostnadsberegning som grunnlag for en mulig gjennomføringsavtale med grunneier av tilliggende eiendom.

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

Det er utarbeidet et beslutningsgrunnlag for utbyggingsrekkefølge og dimensjonerende trafikkmengde. Med bakgrunn i mulighetsstudien for Rv. 36 med kobling til Fv. 32 og Vallermyrvegen er anbefalingene konkretisert og en utbyggingsrekkefølge for Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnettet besluttet. Prosjektet går ut i 2018 og erstattes bla. av prosjekt nr. 56 og 57.

17. Fv. 32 gangveg Lilleelva

Snarvegen er betegnelsen på en gangveiforbindelse under bruene lang Lilleelva. Det er satt av 14,5 mill. kr. til snarvegen i bypakkas handlingsprogram. Dette er ikke tilstrekkelig for å få til en fullverdig universelt utformet løsning. Plan for videreføring av prosjektet utarbeides våren 2018 slik at nødvendige føringer kan innarbeides i hovedrevisjon av bypakkas handlingsprogram høsten 2018. Det er i dag knyttet et rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltak i gjeldende reguleringsplan. En pågående reguleringsendring som behandles høsten 2017 vil avklare om rekkefølgekravet står ved lag.



Det er planer om opprusting av jernbanebroa over Lilleelva som i dag er svært lav. En samordning med dette prosjektet vil både kunne gi bedre løsninger og kostnadsbesparelser. Disse forholdene vurderes fram mot revisjon av handlingsprogram i 2018.

18. Storgata

Tiltaket skal bidra til å gjøre Storgata til en 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 rød 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. En forstudie har kartlagt de ulike strekningenes behov. Prosjektet finansieres delvis av belønningsmidler. Etappevis gjennomføring er planlagt i perioden 2018-2020.

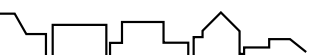
19. Vestsida – Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbru

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. Strekningen 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. Brua vil også gi folk en fin mulighet for rundturer med strandpromenaden, Porsgrunnsbrua og gatene på Vestsida som de øvrige strekningene. Prosjektet er prioritert av Porsgrunn som «kommunalt prosjekt» i henhold til politisk vedtak.

Anbefalingene fra skisseprosjektet legges fram for politisk behandling i Porsgrunn parallelt med revidert handlingsprogram. Forprosjektet kan igangsettes senhøsten 2017. Reguleringsplanarbeidet kan gjennomføres i 2018. Gjennomføring av prosjektet vil bli i neste handlingsprogramperiode.

50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring

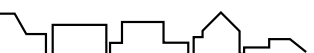
Nye premisser og ny kunnskap fra utredninger i 2016 viser behov for å gjøre tiltak for å sikre tilstrekkelig trafikkavvikling i rundkjøringene på Hovenga. Ved overføring av trafikk til overordnet vegnett i Porsgrunn sentrum forventes det noe økt press på fylkesveg 32. For å hindre oppstuvning av kollektiv- 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.



Kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate ble signert 29. november 2016. Kontrakten inneholdt en opsjon på bygging av effektiviseringstiltakene for Hovengarundkjøringene. Etter avtale med Bypakke Grenland ble denne opsjonen utløst, da kostnadene er innenfor tidligere antydte økonomisk ramme. Kostnadene til effektiviseringstiltakene er 20 mill.kr. Tiltakene utføres slik at de er fullført ved åpning av ny Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen sommeren 2018.



Bilde: 12 Lilleelvprosjektet er Bypakke Grenlands største prosjekt som står ferdig sommeren 2018



6.4 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 er oppgradert ca. 40 holdeplasser i 2016 og ca. det samme antall planlegges gjennomført 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 bygges i 2017 og 2018. Arbeidene i 2018 omfatter også signalregulering av forgjengerkryssing på fv. 32 Moheim. Den andre delen utføres fra 2019. Gjennomføring av tiltakene er flyttet fra 2016 til 2017/18 grunnet mer omfattende prosjektering. Antall tiltak justeres i henhold til aktuelle kostnadsestimater.

22-24. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva

Etablering av en sammenhengende turveg langs elva mellom Porsgrunn og Skien sentrum skal gjøre elva mellom byene tilgjengelig for befolkningen og bidra til utvikling av en attraktiv region.

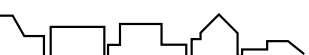
En forstudie fra 2015 gir anbefalinger for etablering av en sammenhengende turveg langs østsiden av elva, samt én delstrekning på vestsiden. Utformingsprinsipper for turvegen er politisk vedtatt våren 2017.

En prosjektleder koordinerer 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 bypakkas handlingsprogram. Reguleringsplanarbeid for Osebakken og Borgestadjordet startet vår 2017 og strekningene kan bygges i 2018-2019. Borgestadhøsten og Menstad kan bygges i 2018. Mulighetsstudie for Bøle-Follestad kan startes høst 2017.

23. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Porsgrunn

Strekning Osebro – Osebakken: Reguleringsplanprosess pågår for flere korte strekninger som mangler fremkommelighet og hindrer etablering av en sammenhengende promenade/turveg.



24. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Skien

Strekning Borgestadjordet – Borgestadholmen: Reguleringsplanprosess for opparbeidelse av turveg forbi Borgestadjordet og detaljprosjektering langs kanalen ved Borgestadholmen pågår.

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

Strekning 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 sykkelløsning langs Gulsetringen fra Strømdal til Vadrette (ca 700 m). Tiltaket bedrer framkommelighet og trygghet for trafikanter. Reguleringsplan for området er under utarbeidelse og skal sluttbehandles høsten 2017. Planlegging kan starte i 2018 og gjennomføres neste fireårsperiode.

28. Århus bru

En utredning av trafikale konsekvenser ved etablering av Århus bru med tilhørende vegnett og vurdering av trafikantnyttens skal skaffe et beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere om prosjektet bør være en del av fremtidige faser i bypakka.

Bystyret i Skien har vedtatt å utrede to alternativer; full ringveg og en mer lokal veglenke av Århusbru med kobling til eksisterende veinett på Falkum. Begge alternativer utredes også gjennom byutredningen.

Prosjektet er prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Utredningsarbeidet gjennomføres i 2017.

29. Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 Telemarksvegen-Ulefossvegen Bjørntvedtvegen «Moflataprosjektet»

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 er det også gjennomført en vurdering for å identifisere tiltak som kan bedre framkommeligheten for næringstrafikken. Ulike løsninger er testet/ kvalitetssikret i trafikkmodeller. Arbeidet er grunnlag for en samlet vurdering av tiltak som skal gjennomføres på Moflataområdet.

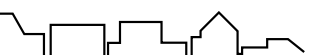
Skien bystyre gjorde 14.09.2017 følgende vedtak:

1. Gjennomføre tiltak for fotgjengerkryssinger så raskt som mulig, innen vår 2018

A Innføre «intelligent trafikkstyring» av de tre signalanleggene på Moflata

B Innføre «intelligent trafikkstyring» av signalanlegget i Telemarksvegen ved Bjørntvedtvegen

C Opprusting av eksisterende gang- og sykkelforbindelse under nordre rundkjøring med belysning og bedre adkomst



2. *Kortsiktige tiltak som vist i Rådmannens punkt 1, kan gjennomføres straks.*
3. *Reguleringsplanarbeidet for å frigjøre arealer fra rundkjøringen ved Herkules og til Bedriftsveien, kan startes opp umiddelbart.*
4. *Det bør frigjøres nok arealer slik at en kan få til en god kollektivløsning, hvor kollektivtrafikken har prioritet. God flyt for øvrig person og næringstrafikk, vil også være klima og miljøvennlig*
5. *Alternativ med dummyrundkjøring må være en del av vurderingen.*
6. *Undergang(er) for myke trafikanter skal være en del av løsningen.*
7. *Nytt sambruksfelt (kollektivfelt med 2+) gir bedre avviklingsforhold både for gjenværende kjøretøy i vanlige felt, samkjørere og busser. Det tas hensyn til mulig arealbeslag i reguleringsplanprosessen. Virkningene av et slikt felt beregnes og risikovurdering gjennomføres i forhold til trafiksikkerhet.*

Arbeidet med reguleringsplan for prosjekt nr. 29 Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-Bjørntvedtvegen startes opp i tråd med vedtaket i Skien bystyre. Nødvendige justeringer i økonomiske rammer innarbeides i handlingsprogrammet i forbindelse med hovedrevisjon i 2018.

30. Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset

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

For å samordne prosjektet med privat utbyggingsinitiativ på Tuftesenteret, er et forprosjekt utarbeidet.

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. Fremkommelighet på veien opprettholdes på dagens nivå. Forprosjektet viser omfang og kostnader og det avventes initiativ fra utbygger til en avtale om gjennomføring. Prosjektstrekningen ligger tett opp til en mulig strekning for sykkelekspressvegen. Ut over mulig samarbeid med utbygger avventes derfor trasévalg for sykkelekspressvegen før prosjektet videreføres.

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. Denne løsningen ble derfor tatt ut av prosjektet i forbindelse med politisk behandling av bypakkas handlingsprogram i 2016.



31. Rv. 36 Menstadbrua vest

Opprinnelig var prosjektet et fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i begge retninger inn mot rundkjøring. Tiltaket er vurdert i trafikkmodell i sammenheng med flytting av trafikk fra Porsgrunn sentrum til overordnet vegnett. Tiltak i Vabakken-rundkjøringen gir bedre fremkommelighet på rv. 36 og derfor økt kølengde i rundkjøringen på Menstad vest. På grunn av dette settes det i gang tiltak i sammenheng med oppgradering av overordnet vegnett i Skien. Hvordan hensynet til bussens fremkommelighet skal ivaretas må avklares i det videre arbeidet.

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. Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt fra 2019. Reguleringsplanleggingen koordineres med planlegging av sykkelekspressvegen der det er mulig.

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. Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt fra 2019. Reguleringsplanleggingen koordineres med planlegging for sykkelekspressvegen der det er mulig.

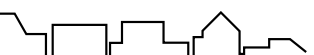
34. Rv. 36 Raset

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). Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt fra 2019. Reguleringsplanleggingen koordineres med planlegging for sykkelekspressvegen der det er mulig.

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 etableres også holdeplasser med universell utforming.



Bedriftsvegen er skoleveg, og er generelt en viktig forbindelse for gående og syklende. Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Prosjektet er under gjennomføring og ferdigstilles høsten 2017.

36. Fv. 49 Klyvevegen (Kongerødvegen - Hulkavegen)

Bygging av fortau langs fylkesvegen fra Kongerødvegen til Hulkavegen (ca 450 m). Tiltaket sikrer sammenheng og økt trafiksikkerhet ved at det fyller ut manglende fortaustilbud langs vegen. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken. Prosjektering av tiltaket starter høsten 2017.

37. Fv.32 Borgestad sentrum

Opprinnelig omfattet prosjektet sanering av avkjørsler på østsiden av fv.32. Tiltakene skulle bidra til økt framkommelighet og trygghet for myke trafikanter på en strekning med høy trafikkmengde. Under prosjekteringen har det vist seg at prosjektet gir lite måloppnåelse i forhold til kostnadene. I henhold til reguleringsplanen kan det bare saneres halvparten av de avkjørsler langs strekningen, likevel er det behov for omfattende adkomstveger og inngrep i hager. I tillegg gir reguleringsplanen ikke tilgang til grunnerverv av tilstrekkelig areal for tiltaket. Etter at prosjektet ble satt i gang er det i tillegg blitt mer tydelig at nytt Lilleelvkryss vil føre til økt trafikkmengde på strekningen gjennom Borgestad. Derfor må det vurderes om målsetting i reguleringsplanen om utforming med en visuell sammenheng mellom boligbebyggelse og vegarealet bør revideres.

Det anbefales derfor at prosjektet avsluttes i nåværende form. Før nytt prosjekt defineres bør det utarbeides et helhetlig grep for strekningen fv. 32 mellom Hammerkrysset og Menstad. Viktige funksjoner i den sammenheng vil være god fremkommelighet på vegstrekningen til Menstadbrua, gode forhold for syklister inn mot Skien sentrum og utvikling av attraktive boligområder langs strekningen. På grunn av nærheten til den sterke trafikkerte veg kan det også vurderes støyskjerming av området.

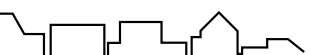
38. Fv. 32 Menstadbrua øst

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

Tiltaket er vurdert i sammenheng med tiltak Menstadbrua vest i trafikkmodell. Det har vist seg at årsaken for fremkommelighetsproblemer ligger i rundkjøringen på vestsiden av brua. Derfor settes det i gang tiltak på vestsiden og avvente effekten av dette før man starter gjennomføring på øst.

39. Fv. 32 Bølevegen

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



Det settes i gang en prosess for å avklare om det er mulig å få til egen sykkelveg langs jernbanen på strekningen fra Kornsiloen til gamle Follestad stasjon. Mulige løsninger og konsekvenser i forhold til bruk av området langs jernbanen tas opp igjen til politisk behandling på et senere tidspunkt.

Endelig finansiering av prosjektet er avhengig av nye tilførte midler gjennom en eventuell byvekstavtale eller i bypakkas fase 2. Prosjektet krever reguleringsplan.

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 planarbeidet.

Reguleringsplan er startet i 2017 i og første gangs behandling er planlagt i januar 2018 med gjennomføring fra 2019.

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev

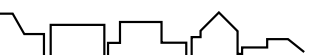
Etablering av en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs vestsiden av Rv. 36. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket skal bidra til bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. Strekningen er skoleveg og har høy trafikkmengde.

Reguleringsplan er under utarbeidelse med formål sykkelveg med fortau. Forprosjektet har synliggjort behov for en økning i prosjektets ramme enn det var tatt høyde for i de opprinnelige og svært usikre kostnadsanslagene. Prosjektets ramme er i handlingsprogrammet økt med 17 mill. kr. til 56 mill. Den viktigste kostnadsårsaken er behov for å innløse hus for å få plass til en løsning der gående og syklende kan skilles. Reguleringsplanen skal 1. gangs behandles høsten 2017. Prosjektet er planlagt gjennomført i 2019.

43. Fv 30 Nystrandvegen

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs Nystrandvegen, som vil bedre både framkommeligheten og trafiksikkerheten. Strekningen er skoleveg, og fungerer som omkjøringsveg for E18.

Prosjektet finansieres med statlige midler og gjennomføres i 2017. Økonomisk ramme er økt i henhold til gjennomført anslag og prisjustering.



45. Fv. 42 Gulsetvegen

Dette tiltaket var opprinnelig planlagt finansiert av belønningsmidler (5 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 adkomst. I tillegg er veien smal og grunnforhold krevende. Som følge av dette er tiltaket blitt langt mer omfattende enn opprinnelig tenkt, og er derfor innarbeidet i bypakkas portefølje. Med vedtatte belønningsmidler er reguleringsplanen i gang og forventes vedtatt i desember 2017.

Målet med prosjektet er å bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet 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. Tiltakene vil bli samordnet. 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.

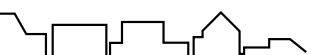


Bilde: 13 I Gulsetveien har myke trafikanter trange kår. I 2019 starter arbeidet med å etablere fortau på venstre side.

53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset

Tiltaket er prioritert som et kommunalt prosjekt i Skien etter vedtak i Bystyret 13.02.2014.

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 enda. I prosjektet skal det gjennomføres disse tiltakene. 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.



6.5 Prosjekter i Siljan

47. Fv.32 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. Det skal også etableres pendleparkering og hurtigladestasjon for el-bil. 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 trafikksikre løsninger for alle.

Reguleringsplan for Gb.nr. 17/9 – Siljan sentrum ble vedtatt i desember 2015. Kollektivknutepunktet skal være ferdigprosjektert og bygget innen desember 2017.

Tiltaket er finansiert av Bypakke fase 1. Prosjektet har en øvre ramme på 2.8 mill. kr i handlingsprogrammet for bypakka.

Siljan sentrum/Holtesletta, ufordelt pott

Det er i bypakkas portefølje satt av 9 mill. kr. til kommunale prosjekter i Siljan som ikke enda er fordelt på prosjekter. Det skal fram mot hovedrevisjon av handlingsprogrammet i 2018 fremlegges en politisk sak om prioritering av disse. Kriterier for prioritering av prosjekter i bypakkas handlingsprogram legges til grunn.



Bilde: 14. 1,4 km gang- og sykkelveg mellom Heivannet og Holtesletta er et av prosjektene som er avsluttet.



6.6 Gjennomførte prosjekter

44. Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua

Prosjektet har til hensikt å bedre forholdene for gående og syklende langs strekningen. Prosjektet kan deles inn i to deler:

Parsell 1: Bygging av gang og sykkelveg fra Setrevegen til Furulund og reduksjon av to kjørebaner 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 trafiksikkerhet langs hovedrute for sykkel, inkludert gjennom tunnel. Dette bidrar også til økt framkommelighet for næringstrafikk. Prosjektet er gjennomført i sammenheng med sikkerhetsoppgradering av tunnelene. Tiltakene ble ferdigstilt i september 2016 i henhold rammene.

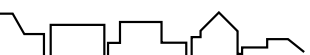
45. Fv. 32 Holtesletta-Heivannet

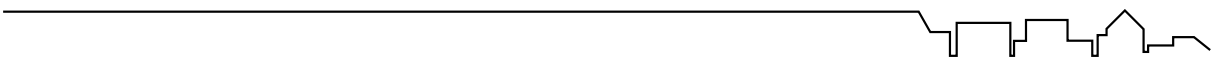
Prosjektet innebærer bygging av 1,4 km gang og sykkelveg langs fylkesveg mellom Holtesletta og Heivannet. Tiltaket bidrar til økt framkommelighet og bedre trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesvegen. Prosjektet er gjennomført i 2016 med ferdigstilling i 2017.

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 og finansiert av Siljan kommunes egenandel og fullført innenfor budsjettammene.







VIL DU VITE MER?

www.bypakka.no

www.facebook.com/BypakkeGrenland

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

