



Foto: Birgitte Hellstrøm



Foto: Birgitte Hellstrøm



Foto: Dag Jensen



Foto: Dag Jensen

Byvekstavtale Grenland

Mandat for forhandlinger

12.4.2019

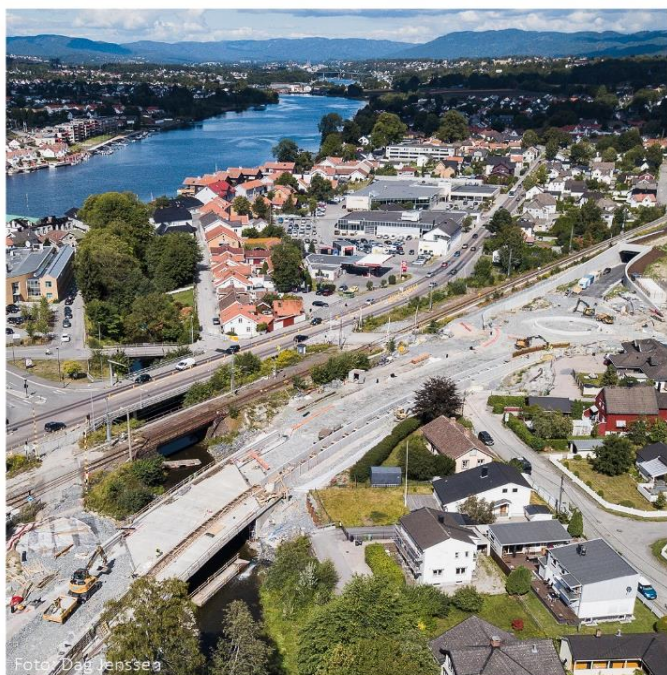


Foto: Dag Jensen



Foto: Birgitte Finne Høifødt

Forord

Bystrategi Grenland er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima mellom kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Gjennom samarbeidet skal Grenland bidra til å oppfylle de nasjonale klimamålene, og skape en attraktiv og konkurransedyktig byregion. Bystrategi-samarbeidet ble etablert i 2008 og har jobbet aktivt for å få på plass felles styringsdokument, to perioder med fireårige belønningsavtaler (2013-2016, 2017-2020), og siden 2015 gjennomføring av Bypakke Grenland fase 1.

Den regionale planen for samordnet areal og transport i Grenland og Byutredning Grenland omfatter de fire kommunene i samarbeidet. Bamble kommune er i dag ikke part i belønningsavtalen eller Bypakke Grenland, men er ønsket med i forhandlinger om en byvekstavtale forutsatt at kommunen tilslutter seg målene og hensiktsmessig virkemiddelbruk.

Det er partene i Bypakke Grenland og Bamble kommune som søker å inngå byvekstavtale med staten, basert på gjeldende Stortingsvedtak om gjennomføring og finansiering av Bypakke Grenland fase 1. Samtidig søker Grenland finansiering av tiltak og prosjekter gjennom belønningsmidler og programområdemidler, som sammen med prosjektporteføljen i bypakken skal bidra til måloppnåelse.

Dette dokumentet sammenfatter det lokale grunnlaget Grenland vil forhandle med staten om en byvekstavtale om.

Innhold

1 Grenland 2030	3
1.1 Byvekstavtale Grenland.....	3
1.2 Mål.....	4
2 Innhold i Byvekstavtale Grenland	5
2.1 Revisjon av strategier og planer	5
2.2 Prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 1.....	9
2.3 Planlegging av store prosjekter for gjennomføring etter 2022.....	10
2.4 Nye prosjekter og tiltak i byvekstavtalen 2019-2022.....	16
3 Finansiering	25
4 Virkninger og måloppnåelse	28
4.1 Effekt av prosjekter og tiltak	28
4.2 Indikatorsett for oppfølging av byvekstavtale.....	31
5 Styring og gjennomføring	33
5.1 Organisering	33
5.2 Porteføljestyling	34
Vedlegg	36

1 Grenland 2030

Grenland har gjennom flere år jobbet aktivt for å legge til rette for å være et attraktivt byområde. Gjennom to perioder med belønningsavtaler med staten, og siden 2015 med Bypakke Grenland fase 1 har regionen oppnådd mye. De store prosjektene rv36 Skyggestein – Skjellbredstrand og fv32 Gimlevegen – Augestadvegen åpnet i desember 2018. Ved utgangen av året er det investert for om lag 1,55 mrd. kr i små og store prosjekter av stor betydning for befolkningen og næringslivet i regionen.

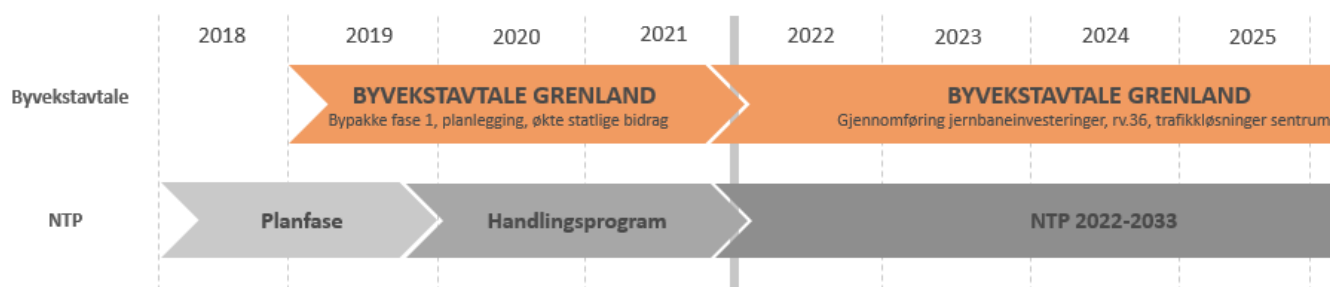
Grenland har fått til mye de siste årene, og skal få til enda mere fremover. Visjonen for Grenland i 2030 er et levende byområde hvor folk bor, jobber, handler og har gode opplevelser. Det er enkelt å transportere seg med tog, buss, sykkel, gange og bil. Skien og Porsgrunn er knutepunkt hvor det er etablert nye arbeidsplasser. Næringstrafikken har fått et løft ved ny E18 og ny rv36 gjennom byområdet. Sentrum i Porsgrunn og Skien er drivkraften i regionen og de utfyller hverandre på en god måte – Porsgrunn som knutepunkt og Skien som fylkeshovedstad. Byene har utviklet seg med nyetableringer, boliger og arbeidsplasser, statlige virksomheter har etablert seg i sentrum, byrom er rustet opp og nye teknologiske løsninger har gjort hverdagen enklere. En byvekstavtale for Grenland skal bidra til å ta regionen dit.

1.1 Byvekstavtale Grenland

Statens satsing på byområdene fremover vil skje innenfor rammene av byvekstavtaler. Tidligere belønningsavtaler og bypakker skal nå samles i én og samme avtale, samtidig som arealutvikling skal få en mer fremtredende rolle. Byvekstavtalene er omtalt i nasjonal transportplan (NTP 2018-2029), og er forpliktende avtaler mellom lokale og statlige myndigheter om finansiering av infrastruktur- og driftsprosjekter innenfor areal- og transportsektoren.

Grenland søker å inngå byvekstavtale på grunnlag av eksisterende Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1 (Prop. 134 S (2014-2015)) (vedlegg 1). Byområdet er tre år inn i gjennomføringen av bypakken, og ønsker å forhandle med staten om planleggingsmidler og nye tiltak finansiert gjennom belønningsmidler og programområdemidler. Dette innebærer at dagens system for brukerbetaling og rammene for bypakkens fase 1 ikke vil endres ved å gå inn i en avtale.

Byvekstavtalen vil gjelde til og med 2025. I likhet med Bypakke Grenland fase 1 skal byvekstavtalen porteføljestyres, og vil følge rullering av nasjonal transportplan (NTP). Ved første hovedrevisjon av byvekstavtalen i 2022 vil Grenland ha mulighet til å gjøre endringer i rammene for prosjektporteføljen.



Figur 1: Forholdet mellom byvekstavtale Grenland og NTP-prosessen. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Regjeringen har satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler i denne NTP-perioden. Noen av disse midlene er bundet opp i allerede inngåtte avtaler og gjeldende belønningsavtaler. Omtrent 37 mrd. kr gjenstår til forhandlinger mellom staten og de ni største byområdene. For å kunne forhandle om en byvekstavgift har staten satt følgende betingelser:

- At personbiltrafikken ikke skal øke, og veksten tas av kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet)
- En porteføljestyrt tiltakspakke med balanse mellom prosjekter og finansiering

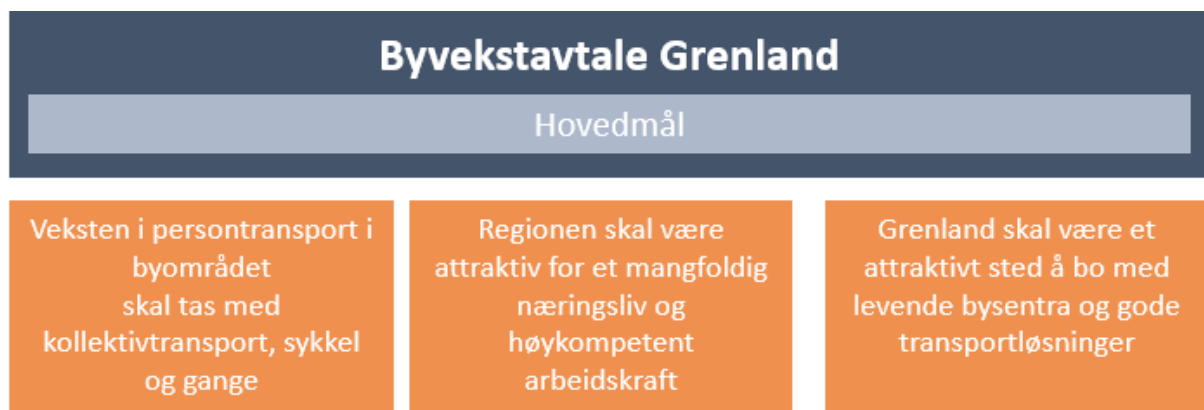
Stortingsproposisjonen for Bypakke Grenland fase 1 oppfyller kravene om en porteføljestyrt tiltakspakke for bypakke-kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Telemark fylkeskommune. Det er sannsynliggjort hvordan nullvekstmålet kan nås i hele regionen, inkludert Bamble, i Byutredning Grenland (vedlegg 2) og tilleggsutredning av Urbanet Analyse AS (vedlegg 3).

Med bakgrunn i det samlede grunnlaget beskrevet i dette dokumentet er Grenland klar for å møte til forhandlinger om byvekstavgift.

1.2 Mål

Ansvar for areal- og transportpolitikken er fordelt på flere aktører, der kommunene har ansvaret for kommunale veger, arealplaner, tettstedsutvikling og parkeringspolitikk. Fylkeskommunen har ansvar for regional utvikling, fylkesveger, kollektivtransport (buss) og regionale planer. Staten har ansvar for riksveger og jernbane. Gjennom Bystrategi Grenland-samarbeidet samordner partene sine ansvarsområder og virkemidler for å utvikle en attraktiv og bærekraftig byregion.

Målene for Grenland tar utgangspunkt i vedtatte mål i felles areal- og transportplan (ATP Grenland, vedlegg 4) og Bypakke Grenland fase 1 (inkludert belønningsavtalen, vedlegg 5), samt nasjonale mål for areal- og transportutvikling i byområdene. Målstrukturen ivaretar mål om trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet, universell utforming, bymiljø og bedre klima.



Figur 2: Mål for Byvekstavtale Grenland. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

2 Innhold i Byvekstavtale Grenland

Grenlands tiltakspakke i en byvekstavtale vil bestå av følgende:

Tabell 1: Innhold i byvekstavtale Grenland oppsummert. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

1. Revisjon av gjeldende regional plan for samordnet areal og transport i Grenland (ATP Grenland) • Oppdatert/justert strategi for veg innenfor vedtatt KVV-konsept, spesielt med vekt på kobling mellom ny rv36 og resten av vegnettet og trafikk-løsninger i sentrum • Oppdaterte strategier for sykkel og gange • Helhetlig strategi for kollektivtransport (buss + tog), inkl. ruteeffektivisering og tilbudsforbedringer • Strategi for by- og næringsutvikling • Modell for trinnvis* innføring av felles parkeringsordning (*ved behov i henhold til nullvekstmålet)
2. Prosjektporteføljen i Bypakke Grenland fase 1 Iht. St.prp. 134 S (2014-2015) og Bypakke Grenland handlingsprogram 2019-2022
3. Planlegging på kommunedelplan- og reguleringsplannivå av store prosjekter for gjennomføring etter 2022 • Knutepunkt Porsgrunn • Knutepunkt Skien • Rv36 fra Skyggestein til E18 • Videre planlegging av trafikk-løsninger i sentrum av Porsgrunn og Skien, prioriterte delstrekninger i vegsystemet og andre tiltak for gange og sykkel må ta utgangspunkt i nye oppdaterte strategier som vist under punkt 1.
4. Nye prosjekter og tiltak i byvekstavtalen 2019-2025 • Styrke togtilbudet • Innføre felles billettssystem for buss og tog • Videreføre og videreutvikle busstilbudet • Gi bussene bedre framkommelighet • Skille gående og syklene i bysentrum, lokalsentra og langs viktige hovedsykkelruter • Styrke helårsdriften av viktige gang- og sykkelruter • Drive aktiv mobilitetsveiledning for smarte reisevalg • Utvikle sterke knutepunkt og attraktive byer gjennom rett lokalisering

2.1 Revisjon av strategier og planer

Prosjektene og tiltakene i eksisterende bypakke og de som foreslås i byvekstavtalen, er basert på felles strategier og planer utarbeidet av Bystrategi Grenland-samarbeidet de senere år. I forbindelse med inngåelse av byvekstavtale og kommende revisjoner av avtalen, skal disse strategiene og regional plan for samordnet areal og transport revideres. Hensikten er å samordne og målrette disse, for bedre å vise hvordan Grenland skal komme dit vi ønsker å være i 2030.

Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland (ATP Grenland) er den overordnede planen som operasjonaliserer disse felles strategiene, gjennom retningslinjer, planbestemmelser og

handlingsprogram (vedlegg 4). Planen er førende for arealutviklingen i de fire kommunene, og har retningslinjer for utbyggingsformål, transport, miljø og sikkerhet/beredskap. For handel og tjenesteyting er det både juridisk bindende planbestemmelser og retningslinjer. Den regionale planen er fulgt opp og konkretisert i kommunenes arealdeler.

Det er stor variasjon i behovet for revisjon av eksisterende strategier. Noen trenger oppdatering og supplerende analyser for å tette hull i kunnskapsgrunnlag, som gjeldende strategi for hovedsykkelvegnett i Grenland og plan for myke trafikanter (vedlegg 6 og 7). For gjeldende busstrategi (vedlegg 8) er det behov for revisjon for å innlemme tog som en del av en samordnet kollektivstrategi for Grenland, gjennom en helhetlig utredning av det totale tilbudet. Samtidig er det behov for å definere overordnede strategier som sammenfatter delstrategier og kunnskapsgrunnlag innenfor veg og by- og næringsutvikling (vedlegg 9 og 10). Det er behov for justeringer av strategi for veg innenfor vedtatt KVV-konsept, spesielt med tanke på trafikkklønsninger i sentrum (vedlegg 11).

Status og kostnader: I bypakkens handlingsprogram 2019-2022 er det satt av 8,2 mill. kr til planlegging av fase 1 og 15,7 mill. kr til planlegging og utredning av fase 2. Det er opp til partene å disponere midlene, og ved behov omdisponere ytterligere midler fra Bypakke Grenland fase 1 til prosjekter i en fremtidig byvekstavtale. For å gjennomføre strategiarbeidet i årene fremover legges det opp til betydelig egeninnsats fra partene. Fylkeskommunen som ansvarlig for regionale planer for samordnet areal og transport, fylkesveger og kollektivtransport må ta sin naturlige del av ressursinnsatsen. Kommunene må følge opp på sine ansvarsområder for by- og sentrumsutvikling, arealplaner og kommunalt vegnett. Tilsvarende må staten bidra med planleggingsmidler for sikre helheten i transportsystemet og felles måloppnåelse. Særlig viktig er koblingen mellom ny rv36 og resten av vegnettet.



Figur 3: Mal for revisjon av planer og strategier. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Revisjon av felles areal- og transportplan

De fire Grenlands-kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble danner avgrensning for den gjeldende regionale planen for samordnet areal og transport fra 2014 (vedlegg 4). Planen ble utarbeidet i en felles prosess med rullering av arealdelene i kommunene. Hensikten med planen er å koordinere utviklingen i kommunene for å styrke regionens attraktivitet, og fastlegge en felles strategi for arealbruk og infrastruktur.

Hovedgrepet i ATP-Grenland er vektlegging av det sammenhengende bybåndet fra Skien i nord til Langesund i sør. 80 prosent av boligene i Porsgrunn og Skien og 70 prosent av boligene i Bamble skal bygges innenfor bybåndet, som er definert ut fra gangavstand til metrolinjenettet (i hovedsak 500 m). Strategiene følges opp med retningslinjer og bestemmelser innenfor de ulike temaene. Strategier i ATP-Grenland:

- Tilrettelegge for utbygging i bysentrene
- Høyere arealutnyttelse innenfor bybåndet
- Utnytte elvas attraksjonskraft
- Attraktive bo-områder
- Konsentrasjon av handel
- Effektivt transportsystem
- Bedre kollektivtilbud
- Tilrettelegge for gående og syklende
- Helhetlig parkeringspolitikk
- El-bil/miljøvennlig transport skal være en viktig transportform innen 2025

Formålet med å revidere gjeldende areal- og transportplan er i større grad å legge til rette for mer boligutbygging, befolkningsutvikling og næringsvekst. Byutredning Grenland (vedlegg 2) viste at konsentrert arealbruk i Grenland bidrar til å nå nullvekstmålet. Effekten vil øke hvis konsentrert arealbruk kombineres med riktige gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Kompakte byer med et godt transportsystem er en forutsetning for å nå målene om å øke boligandelen og næringsetableringer i sentrum. Bysentre med urbane kvaliteter og høy aktivitet blir mer etterspurt av næringslivet fremover, og blir ansett som en vesentlig lokaliseringsfaktor for mange bransjer. Samtidig bidrar flere som går, sykler og kjører kollektivt til å frigjøre plass på veiene for næringstrafikken.

En systematisk knutepunktstrategi vil innarbeides som del av ny, revidert areal- og transportplan. Sammen med strategier for veg og for by- og næringsutvikling og revisjon av gjeldende strategier for kollektivtransport, sykkel og gange, vil regionen ha et godt grunnlag for å revidere ATP Grenland. Tidsrom for revisjon av ATP Grenland vil bli satt i den regionale planstrategien som det nye fylkestinget skal vedta i løpet av sitt første år, sannsynligvis våren 2020. En ny, revidert areal- og transportplan vil kunne foreligge tidligst i 2021.

For Grenland er det spesielt behov for å styrke noen temaer i ny ATP. Både mobilitetsplanlegging, lokalisering/relokalisering og felles parkeringsordning vil ha effekt på de tre overordnede målsettingene for regionen, og beskrives nærmere under.

Mobilitetsplanlegging

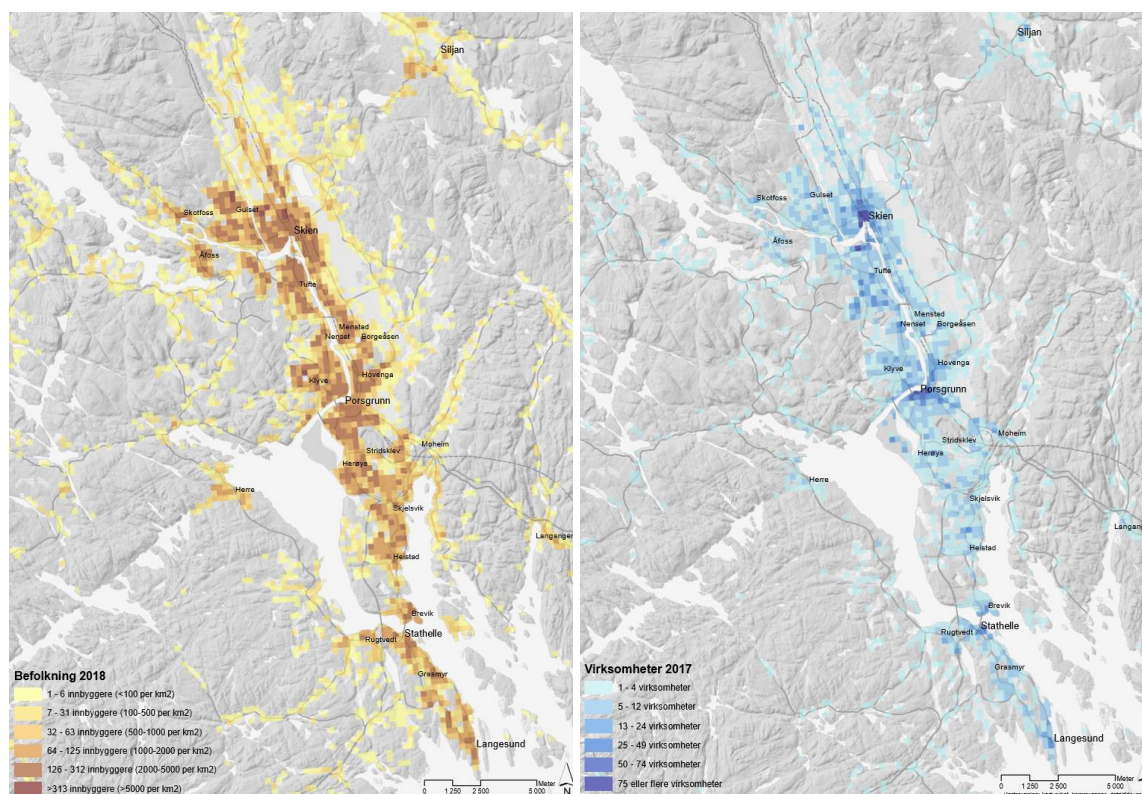
Arealdelene i Porsgrunn og Skien har en retningslinje om mobilitetsplan for større etableringer. Dette ønskes utvidet til å bli en obligatorisk del av arealplanleggingen og byggesaksbehandlingen. Det vil gi et godt grunnlag for å vurdere parkeringsbehov, men også gi verdifull kunnskap om hvordan

transporttilbudet kan forbedres slik at flere velger andre reisemåter enn privatbilen. Mobilitetsplanlegging skal være et aktivt virkemiddel for å få dette til, gjennom utvidet bruk i gjennomføring av arealplanene og ikke bare kreves for de store næringsetableringene.

Lokalisering og relokalisering

Dagens bestemmelser og retningslinjer for lokalisering av næringsområder og arbeidsplassintensive virksomheter blir et viktig virkemiddel i gjennomføringen av arealgrepet i revidert ATP. Det er et stort potensial for at mer av offentlig virksomhet (statlig, fylkeskommunal og kommunal) skal få en bedre og mer sentral lokalisering. Dette gir bedre tilgjengelighet for innbyggere og publikum, stimulerer til byutvikling og gir samtidig flere reelle transportmiddelvalg.

Som en oppfølging av handlingsprogrammet i ATP Grenland etter vedtaket i 2014 ble det gjennomført en omfattende prosess med kartlegging av næringsareal. En felles strategi for næringsarealer i Grenland (6 kommuner) ble vedtatt i 2017/2018 (vedlegg 9). Deler av strategien kan innarbeides i en revidert ATP Grenland, sett i sammenheng med nye utredninger.



Figur 4: Spredning av befolkning og virksomheter i Grenland 2018. Kilde: Bystrategi Grenland 2018.

Felles parkeringsordning

Mulighet for parkering eller ikke avgjør hvilket transportmiddel man velger. Både byutredningens trinn 1 og 2 (vedlegg 2 og 12) og beregninger av Urbanet Analyse (vedlegg 3) viser at parkering har særlig stor effekt på måloppnåelse i Grenland. Parkering er et effektivt virkemiddel som kan målrettes for å styrke ønsket utvikling, gjennom styring av lokalisering, omfang og prisregulering. I den videre prosessen skal det utarbeides en modell for en trinnvis innføring av en felles parkeringsordning for Grenland. Per i dag oppfyller Grenland nullvekstmålet for persontransport med bil. Dersom trafikktutviklingen på et tidspunkt skulle vise at denne begynner å øke, vil det være behov for å iverksette tiltak for å demme opp for denne veksten.

2.2 Prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 1

Prosjektporteføljen for Bypakke Grenland og fireåring belønningsavtale 2017-2020 er beskrevet i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland fase 1, som har gjennomgått hovedrevisjon i 2018 (vedlegg 5).

Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt av Stortinget i 2015, og bygger på konseptvalgutredning (KVU) Grenland (vedlegg 11) og KS1 av denne. Samfunns målet var *bedre framkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende*. Bypakke Grenland bygger videre på det anbefalte konseptet i KVUen, og utgjør første fase av forbedring av transportsystemet i regionen. Fase 1 har vært planlagt etterfulgt av en fase 2 og en fase 3, for å styrke forbindelsen til E18 og riksveien gjennom bybåndet, og bedre forholdene for lokaltrafikken. Finansiering av prosjektene i fase 2 og 3 vil nå være mulig gjennom byvekstavtalen.

Tiltakene i Bypakke Grenland er koordinert med arealutviklingen i regionen gjennom ATP Grenland. Målene skal nås gjennom en helhetlig portefølje av tiltak som spiller sammen for å gi måloppnåelse. Midler fra belønningsordningen går inn som bidrag i finanseringen av den totale porteføljen i bypakken:

- Investeringsprosjekter (veg-/næringstrafikk, kollektivtransport, gange, sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektivtransport (buss) og økt vedlikehold av gangveier og sykkelruter
- Arealpolitiske virkemidler/areal- og transportplanlegging (ATP)
- Informasjons- og holdningsskapende arbeid
- Tiltak som reduserer bilbruk
- ITS-tiltak (intelligente transportsystemer)

For detaljert omtale og beskrivelse av prosjekter og tiltak i porteføljen, se Bypakke Grenland handlingsprogram 2019-2022 (vedlegg 5).



Figur 5: Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1, med handlingsprogrammer fra 2015-2018.

2.3 Planlegging av store prosjekter for gjennomføring etter 2022

Flere store prosjekter var planlagt gjennomført etter Bypakke Grenlands fase 1 i 2025.

Regjeringsvedtaket av KVVU Grenland i 2012 satte et krav om revisjon av KVVUen før videre arbeid med fase 2 og 3. Byutredning Grenland har erstattet en slik revisjon. En byvekstavtale åpner for å kunne starte gjennomføring av nye store prosjekter på et tidligere tidspunkt enn opprinnelig forutsatt, dersom man velger å øke rammene for tiltakspakken ved revisjon av avtalen i 2022.

Byvekstavtalen skal videreføre arbeidet med Bypakke Grenland, hvor fase 2 og 3 inngår.

Anbefalingene fra KVVU Grenland (vedlegg 11) som ble lagt til grunn for fase 1 av Bypakke Grenland, vil også vil ligge til grunn for byvekstavtalen.

Anbefalte prosjekter fra KVVU:

Fase 2: Styrking av forbindelsen til/fra E18 stamvegen gjennom bybåndet

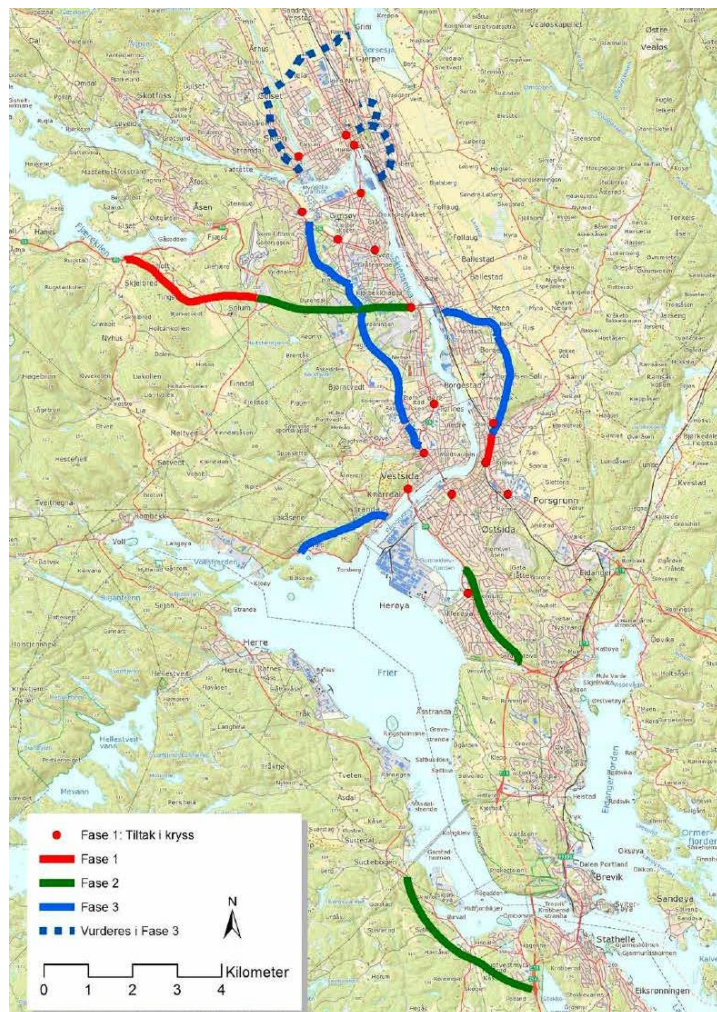
- Rv36 Herøyatunellen
- Rv36 Menstadbrua – Skyggestein
- Videre utbygging av gange/sykkel
- Fv353 Rugtvedt og Surtebogen

Fase 3 Tiltak for lokal biltrafikk

- Rv36 vegforbindelse på vestsiden av elva mellom Bjørnstad og Moflata
- Sentrumsring vest/nord rundt Skien sentrum

I Byutredning Grenland (vedlegg 2) er fv356 ny tunell mellom Frednesbrua og Flakvarp og fv32 ny tunell Borgeåsen – Menstad gjennom trafikale begrunnelser vurdert som ikke aktuelle i fremtiden. Samtidig er strekningene Ringveg Skien nord og Sentrumstunnelen Skien vurdert på nytt. Det har oppstått nye behov knyttet til disse prosjektene, og det er usikkert om løsningene fra KVVUen er riktige. Byutredning Grenland foreslår derfor at det gjennomføres en ny utredning som omfatter hovedvegnettet rundt Skien sentrum, blant annet transport mellom rv36 og fv32. Dette må ses i sammenheng med pågående arbeid med sentrumsplan i Skien. Utredningen bør igangsettes raskt for å gi viktige avklaringer.

Byutredningen peker videre på behov for en analyse av trafikale virkninger i Porsgrunn sentrum og Porsgrunnstunnelen. Utbygging av rv36 på vestsiden av elven vil endre trafikkløp og påføre disse områdene økt belastning. Det må gjøres detaljerte vurderinger av trafikale effekter av dette.



Figur 6: Anbefalt faseinndeling for gjennomføring av Bypakke Grenland fra KVVU Grenland. Kilde: ATP Grenland

Det vises også til at delstrekningene på rv36 i KVV-konseptet vil fungere godt for ny kobling fra Skien på E18. I foreslått ny utredning av hovedvegsystemet i og rundt Skien sentrum må denne funksjonen ivaretas. Ved justering av ny vegstrategi vil det også være behov for å se på andre tiltak som ligger i vedtatte arealplaner. Planene for omlegging av fv32 Holtesletta var opprinnelig en kostbar løsning med tunell på strekningen. Det er nå utarbeidet en alternativ løsning der hele vegstrekningen går i dagen. Dette prosjektet vil derfor inngå i oppdatert vegstrategi i ATP Grenland.

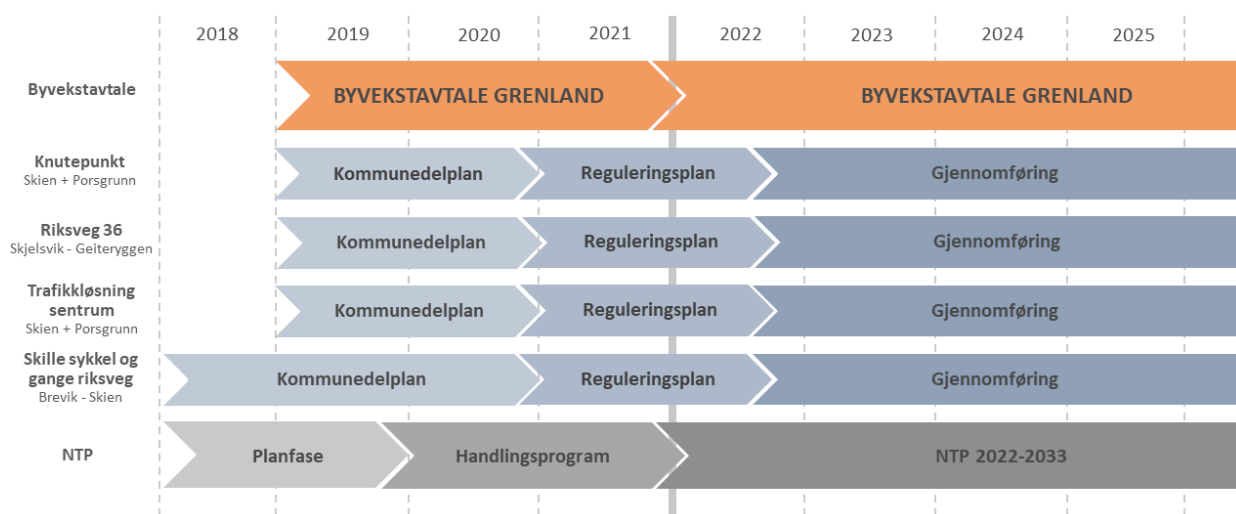
I bypakkens handlingsprogram og i etatenes handlingsprogrammer til gjeldende NTP er det satt av midler til planlegging av de store prosjektene som kan gjennomføres etter 2022. I byvekstavtalen skal det forhandles om ytterligere midler for å fullfinansiere den nødvendige planleggingen av de prioriterte prosjektene i bypakkens fase 2 og 3 og knutepunktutvikling for jernbane – slik at disse kan starte bygging umiddelbart etter første hovedrevisjon av byvekstavtalen i 2022.

Arbeidet som skal gjøres i byvekstavtalen på kort sikt skal sikre at Grenland er i best mulig posisjon til å få statlige *investerings*midler til disse prosjektene i kommende NTP 2022-2033. Vedtatte lokale planer er en forutsetning for forhandlinger om en større tiltakspakke, og for å få bevilget penger til prosjektene i neste NTP. Grunnlaget for neste NTP behandles i Stortinget før sommeren 2021. Det vil si at de ulike planprosessene må igangsettes raskt, for å komme i mål før grunnlaget ferdigstilles.

Det forutsettes at planlegging av følgende prosjekter finansieres gjennom byvekstavtalen:

- Knutepunkt Porsgrunn
- Knutepunkt Skien
- Rv36 fra Skyggestein til E18 (inkluderer tre strekninger i bypakkens fase 2 og 3)
- Videre utbygging av gange/sykkel
- Trafikkløsning Porsgrunn sentrum
- Trafikkløsning Skien sentrum

I tillegg skal det som del av avtalen jobbes videre med de andre prosjektene i bypakkens fase 2 og 3, herunder nevnte oppdateringer i Byutredning Grenland og oppfølging av justert vegstrategi i ATP Grenland. Omfattende tiltak på kommunale og fylkeskommunale veger for å endre trafikkløsninger i sentrum kan finansieres gjennom lokale egenandeler og bompenger i en framtidig revidert byvekstavnale.



Figur 7: Forholdet mellom nødvendig planlegging og frister i NTP-prosessen. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Knutepunktutvikling jernbane

Å styrke jernbanens rolle i Grenland er et særlig viktig satsingsområde. Gode knutepunkt er en forutsetning for at toget skal være attraktivt for reisende i regionen. Knutepunktutvikling og arealbruk henger uløselig sammen. I Grenland har togets rolle – både som transportmiddel og som premissleverandør til arealutviklingen i byene – vært underspilt i mange år. Dette skyldes blant annet dårlig forbindelse fra/til Vestfold og Oslo, usentral lokalisering av stasjonen i Skien og uavklarte spørsmål rundt arealene ved Porsgrunn stasjon. Høsten 2018 ble forbindelsen til Vestfold/Oslo forbedret ved åpning av dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik, som ga en betydelig reduksjon i reisetid.

En av ambisjonene i gjeldende NTP er å gi jernbanen en sterk rolle i byveksttallene (jf. handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-2029). Byutredning Grenland peker samtidig på at fortetting i bysentra og ved knutepunkt er av stor betydning for å nå nullvekstmålet i regionen.

Knutepunkt Porsgrunn

Det er et stort behov for å oppgradere knutepunktet i Porsgrunn som en del av dagens togtilbud og arealutviklingen i bykjernen. Porsgrunn kommune har gjennomført en mulighetsstudie for dette sentrale området midt i sentrum, med betydelig byutviklingspotensial (vedlegg 13). Området har ikke kunnet utvikles som følge av usikre planer knyttet til fremtidig jernbaneutvikling. Kommunen har ventet i mange år, og ønsker å forsere prosessen for å få utløst det store byutviklingspotensialet så raskt som mulig.

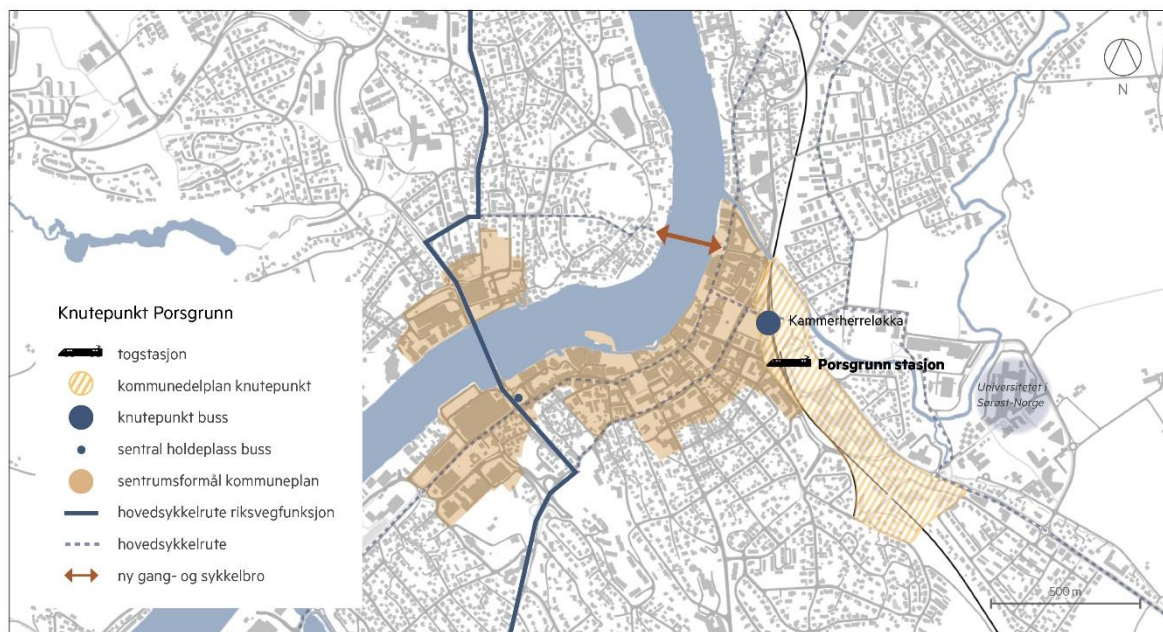


Figur 8: Fremtidsvisjon Knutepunkt Porsgrunn. Kilde: Team Dyrvik Arkitekter 2018

Mulighetsstudien for Knutepunkt Porsgrunn konkluderer med at det er nødvendig å få fastsatt ny trasé for jernbane og plassering av ny fylkesvegforbindelse, for å få utløst det store utbyggingspotensialet. Fastsettingen gjøres gjennom kommunedelplan etter plan- og bygningslovens § 11-1. Det foreslås at kommunedelplanen finansieres gjennom et spleiselag ved omfordeling av kommunale midler i handlingsprogram for Bypakke Grenland, og statlig finansiering gjennom byveksttallet og/eller Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.

Kommunedelplanprosessen er igangsatt, og skal brukes som grunnlag for å søke om gjennomføringsmidler i neste revisjon av NTP 2022-2033. Kommunedelplan for Knutepunkt Porsgrunn vil bidra til å forløse et betydelig byutviklingspotensial midt i kjernen av byen.

Status og kostnader: I bypakkens handlingsprogram er det satt av 25 mill. kr til kommunedelplan for Knutepunkt Porsgrunn. Det er en klar forventning at staten gjennom en byvekstavtale vil bidra med et tilsvarende beløp til planlegging. Kommunedelplanarbeidet er anslått til 50 mill. kr. Kostnadsanslag for gjennomføring vil være del av planarbeidet.



Figur 9: Sentralt utviklingsområde Knutepunkt Porsgrunn. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

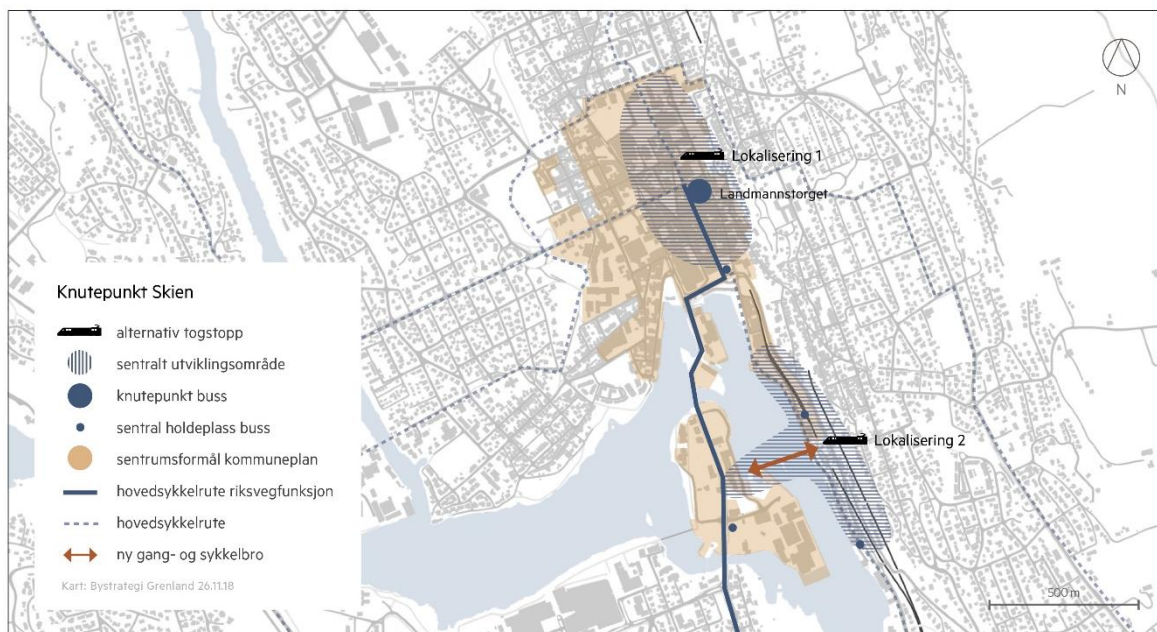
Knutepunkt Skien

Byutredning Grenland pekte på behovet for et togstopp i Skien som gir en bedre betjening av sentrum. Dagens stasjon ligger utenfor sentrum og har for lang gangavstand til bykjernen, og dårlige muligheter for overgang til andre transportmidler. Jernbanedirektoratet har som en oppfølging av byutredningen gjennomført en mulighetsstudie for bedre togtilbud til Grenland, med avklaring av mulighetene for et togstopp på to steder i Skien sentrum (vedlegg 14). Studien gir detaljert kunnskap om konsekvensene (kapasitet, kostnader og samfunnsøkonomisk nytte) av et sentralt togstopp i Skien. Det ene er i fjellet ved Landmannstorget, det andre er på sørsiden av jernbanetunnelen ved Follestad. Beregningene viser at det ikke er nødvendig å bygge en full stasjonsløsning, men at holdeplass vil ha tilstrekkelig kapasitet. Videre viser studien at lokalisering på Landmannstorget gir størst trafikanntytte.

Et sentralt togstopp i Skien vil gjøre sentrum mer attraktivt for lokalisering av arbeidsplasser og boliger. Grunnlaget for Skien som lokaliseringssted for offentlige og private arbeidsplasser vil bli betydelig styrket. Regionreformen vil gi et større behov for pendling og reiser mellom Vestfoldbyene og Skien.

Utviklingen av et fremtidsrettet knutepunkt i sentrum vil kreve at andre deler av arealbruken rundt kollektivknutepunktet må vurderes på nytt, bl.a. med hensyn til grad av utnyttelse og rollefordeling mellom gatene. Mållrettet planlegging frem mot neste NTP skal øke sannsynligheten for at dette prosjektet kan bringes nærmere realisering i en revidert byvekstavtale fra 2022.

Status og kostnader: Det er satt av 2 mill. kr i planleggingsmidler for å følge opp mulighetsstudien i bypakkens handlingsprogram, med forventninger om statlige midler til videre utredninger, reguleringsplanlegging og investering. Planarbeidet er anslått til 15 mill. kr, og investering i nytt togstopp på Landmannstorget er anslått til 127 mill. kr.



Figur 10: Sentrale utviklingsområder Knutepunkt Skien. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Rv36

Rv36 har stor betydning som hovedveg for trafikk fra E18 til Skien og gjennom Grenland til E134, som leder videre til Vest-Telemark og Vestlandet. Rv36 har også en viktig funksjon lokalt og regionalt som transportåre for befolkningen og næringslivet langs veien i Grenland, fra Skjelsvik til Skien. Riksvegen går gjennom tettbygde områder i bybåndet, og har svært lav gjennomgangstrafikk. Vegen har urbane utfordringer knyttet til stor trafikk, mange kryss og vanskelige forhold for myke trafikanter. Det er registrert forsinkelser for kollektivtransporten langs strekningen. Dette har konsekvenser for både trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Gjennom igangsatt kommunedelplan for rv36 fra Skyggestein til E18 med konsekvensutredning skal det avklares hvilken trase som er mest hensiktsmessig og hvordan denne skal utformes, og hvilke typer løsninger som er riktig for ulike delstrekninger. Planarbeidet må ses i sammenheng med byområdets behov og mål for nærings-, areal- og transportutvikling (herunder nullvekstmålet), og pågående arbeid med å skille gående og syklende langs rv36.

Status og kostnader: Staten har satt av 25 mill. kr i planleggingsmidler til kommunedelplan for rv36 i Grenland. I bypakkens handlingsprogram er det avsatt midler til planlegging. Det er ønske om å sikre tilstrekkelig midler til planleggingen, slik at hele strekningen fra Skyggestein til E18 blir ferdig planlagt. Utarbeidelse av kostnadsanslag for gjennomføring vil være del av planprosessen.

Trafikkløsning i Porsgrunn sentrum

Realisering av Knutepunkt Porsgrunn vil kreve betydelige investeringer i ny infrastruktur og påvirke det øvrige vegnettet. Jernbanesporene vil sannsynligvis trekkes nordover mot fv32 og stasjonsområdet mot øst. Dette utløser endring av fv356 fra utløpet av Porsgrunnstunellen med kobling til fv32 Vallermyrvegen. Bussterminalen vil få ny plassering, og Jernbanegata vil kunne få endret forløp og funksjon. Flere kommunale gater berøres. I tillegg kommer gater, byrom og offentlige torg i det nye sentrumsområdet. Samtidig er det behov for gode forbindelser mellom sentrum og boligområdene Kjølnes, Hovenga og Hagebyen, samt Campus Kjølnes for myke trafikanter.

Status og kostnader: Kommunedelplanarbeidet kan starte i 2019. Kostnadsanslag for gjennomføring vil utarbeides i planleggingen.

Trafikkløsning i Skien sentrum

Møllebroa og rundkjøringen på fv32 beslaglegger et attraktivt og viktig utviklingsareal i sentrum av Skien. I dag utgjør veien og broa en fysisk og visuell barriere midt i sentrum, og hindrer den historiske byens kontakt med vannet. I tråd med anbefalingene i Byutredning Grenland gjennomføres det for tiden trafikkberegninger som vurderer konsekvenser for trafikkfordeling ved ulike løsninger for vegsystemet i og rundt Skien sentrum. Beregningene skal synliggjøre hvordan tiltakene i fase 1 av bypakken med blant annet nytt kollektivknutepunkt på Landmannstorget, opprusting av Torggata, og omlegging av Mælagata virker sammen med økt fortetting av boliger og arbeidsplasser i byen. Beregningene vil være et grunnlag for å vurdere om man kan løfte trafikk i bygatene over på et mer overordnet vegsystem (Sentrumstunell og Ringveiforbindelse med Århus bru). Dersom det lar seg gjennomføre kan man vurdere å fjerne Møllebrua. Utredningen skal være ferdig våren 2019.



Figur 11: Fremtidsvisjon Skien sentrum. Kilde: Ghilardi og Hellsten 2018

Status og kostnader: Kommunedelplan for Skien sentrum ble vedtatt i 2011, med flere forhold som er modne for revisjon. Trafikkutredningen for sentrum vil være ett av temaene som vil bli fulgt opp i revisjonen. Kostnadsanslag for gjennomføring vil utarbeides i planleggingen.

2.4 Nye prosjekter og tiltak i byvekstavtalen 2019-2022

Byvekstavtalen åpner for ny, statlig finansiering av tiltak for kollektivtransport, sykkel, gange og areal gjennom fire ulike finansieringskilder:

- **Stasjons- og knutepunktmidler jernbane.** Til planlegging og investering
- **Belønningsmidler.** Til drift av kollektivtransport, gange og sykkel, og investering på kommunal og fylkesvei.
- **Programområdemidler for gange, sykkel og kollektivtransport.** Til planlegging og investering langs riksvei.
- **Tilskuddsordningen for oppfølging av arealtiltak i byveksttaler.** Til planlegging og investering.

Styrke togtilbudet

I september 2018 åpnet nytt dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik, som reduserte reisetiden mellom byene betraktelig og gjorde togtilbudet konkurransedyktig mot bil. Dette har skapt forventninger om et tilbud som gjør det mulig å arbeidspendle mellom byene i Grenland og Vestfold. I dag ankommer morgentoget sørover for sent til at arbeidstakere kan være på jobb til kl. 8. Sammenslåing av Vestfold og Telemark fra 2020 styrker samtidig behovet for et forbedret togtilbud mellom Skien, Porsgrunn og Vestfold-byene.

Tiltaket innebærer å forlenge togpendelen på Bratsbergbanen til søndre Vestfold, for så å snu og kjøre tilbake til Notodden. På kort sikt vil dette sammen med 1 regiontogavgang per time og retning på Vestfoldbanen, gjøre det mer attraktivt å arbeidspendle mellom byene i Grenland og Vestfold. Når regiontoget til Skien får 2 avganger per time og retning vil det sammen med utvidelse av Bratsbergbane-pendelen til søndre Vestfold gi de reisende et betydelig bedre togtilbud, og knytte den større regionen tettere sammen.



Status og kostnader: Bystrategi Grenland-samarbeidet har sendt henvendelse til Samferdselsdepartementet for å utrede muligheten for å forlenge togpendelen på Bratsbergbanen, med sikte på å legge dette til grunn for forhandlinger om byvekstavtale. Det er foreslått satt at 10 mill. kr årlig til produksjonsøkning, lønnskostnader og nytt togsett. Mer konkrete kostnadsanslag på driftsøkningen er en del av henvendelsen til departementet.

Innføre felles billettsystem for buss og tog

Kombinasjon av buss og tog gir et attraktivt tilbud for mange, forutsatt et felles billetterings- og takstsystem som gjør det enklere og sømløst å bytte mellom buss og tog. Regionreformen med sammenslåing av Telemark og Vestfold til ett fylke skaper også særlige forventninger til å kunne reise sømløst og effektivt mellom byene i den nye regionen. Tiltaket innebærer å utvikle «dør-til-dør»-billettering som guider reisende effektivt, trygt og med ulike transportløsninger.

Status og kostnader: De to fylkeskommunene og Farte/Vkt er i forhandlinger om en avtale med Jernbanedirektoratet om rute-, takst- og billettsamarbeid for lokale togreiser i Grenland og Vestfold. Bidraget gjennom byvekstavtalen vil finansiere takstdifferansen mellom NSB- og Farte-takst. Behovet for å dekke takstdifferansen er anslått til 1 mill. kr årlig.

Videreføre og -utvikle busstilbudet

Gjennom to perioder med fireårige belønningsavtaler er det satset kraftig på busstilbudet i regionen (2013-2016 og 2017-2020). Hovedgrepene i satsingen er kapasitetsutvidelse gjennom frekvensøkning, og prisreduksjon på billettprodukter. Belønningsmidler har de siste årene finansiert om lag 35 prosent av det totale kjøp av kollektivtjenester i Grenland. Satsingen har gitt svært gode resultater: 95 prosent økning i solgte periodekort siden 2013, og 42 prosent økning i antall busspassasjerer.

Tiltaket innebærer å videreføre elementene i denne satsingen, samt ytterligere å videreutvikle tilbudet. Det er aktuelt å bedre fremkommeligheten til bussene gjennom ruteeffektivisering og utvidelse av ti-minutters frekvens til større deler av driftsdøgnet på de mest brukte metrolinjene. Flere av bussrutene i Grenland er i dag svært lange, noe som gjør dem sårbare for forsinkelser som forplanter seg videre i systemet. Utvidelse av frekvens øker busstilbudets attraktivitet til større deler av døgnet og for flere markedsgrupper.

Det er ønske om en utslippsfri busspark i Grenland innen 2025. I dag kjøres 50 prosent av produksjonen på biogass, og det er et mål at hele bussparken legger om til utslippsfritt drivstoff.

Byutredningen og beregninger av Urbanet Analyse viser at satsing på ytterligere tilbudsforbedringer for buss vil ha effekt på reisemiddelfordelingen (vedlegg 2 og 3). 10 prosent forbedring av fremkommeligheten er beregnet å gi 3 prosent reduksjon i generaliserte kostnader for kollektivreiser. Generaliserte reisekostnader er metoden for å måle konkurransekraften til en bussreise i forhold til en bilreise (hvor attraktivt busstilbudet er). En dobling av frekvensen er beregnet til å gi 13 prosent reduksjon i generaliserte kostnader for bussreiser i Grenland.

Status og kostnader: Det er foreslått satt av 67 mill. kr årlig for å opprettholde dagens tilbud og til å videreutvikle tilbudet. Tidlig i 2019 vil det igangsettes en helhetlig kollektivutredning for Grenland. Utredningen skal vurdere traséeffektiviseringer for å bedre fremkommelighet for bussene og målrettet utvidelse av kapasitet. Per i dag benyttes i underkant av 50 mill. kr årlig av belønningsmidlene for å finansiere den ekstra bussatsingen. Utarbeidelse av konkrete kostnadsanslag for videreutvikling av busstilbudet vil være en del av utredningen.

Gi bussene bedre fremkommelighet

Kollektivfeltutredning Grenland fra 2015 (vedlegg 15) registrerte og påviste forsinkelser i vegsystemet, som har konsekvenser for bussenes fremkommelighet og mulighet til å være punktlig. Først og fremst er det i bussenes trase inn og ut av bykjernene i Skien og Porsgrunn, samt i tilløpene til og langs rv36 at forsinkelsene oppstår. Utredningen definerer og foreslår tiltak for å bedre fremkommeligheten for bussene, og beregner kost/nytte av disse.

Tiltaket innebærer å bedre fremkommeligheten for buss langs fv32, i traseene inn, ut og gjennom sentrumsområdene i Skien og Porsgrunn, samt langs riksveg fra Skien i nord til Brevik i sør. De ulike fremkommelighetsutfordringene krever ulike løsninger, og det er aktuelt med både lysprioritering, ITS-systemer, busstilpasset utforming av kjørefelt inn mot og gjennom rundkjøringer og kryss, og kollektivfelt. Tidligere nevnte utredning viser at 10 prosent forbedring av fremkommelighet for bussene gir en betydelig reduksjon i generaliserte kostnader for kollektivreiser sammenliknet med bil.



Figur 12: Knutepunkt og kollektivtransport, forslag til tiltak. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

Sykehuset Telemark ligger tett på rv36 i Skien, og er dårlig tilgjengelig med kollektivtransport. Sykehuset er et sentralt målpunkt, med mange arbeidsplasser og høy besøksintensitet. Bussenes trase forbi sykehuset gir lang gangavstand fra holdeplass til hovedinngang, og traseen rundt sykehusområdet innebærer en omvei for reisende som ikke har sykehuset som målpunkt. Det er utredet fremkommelighetstiltak for bussene langs riksvegen, og det er ønske om i tillegg å utrede mulighet for å legge ruten over sykehusområdet i en egen trase. Dette vil kunne gi bedre tilgjengelighet til sykehuset, og en generell reisetidsforbedring for de reisende langs hele ruten ved å kjøre utenom blandet trafikk. Kollektivfeltutredningen viser at gjennomføring av fremkommelighetstiltak i dette området er et av tiltakene med størst effekt per investerte million.

Status og kostnader: Det er anslått et kostnadsbehov på 1 000 mill. kr for å bedre fremkommelighet for buss langs riksveg gjennom hele bybåndet. Det er satt av planleggingsmidler i bypakkens handlingsprogram til igangsatt reguleringsplanarbeid på Moflata, og ønske om å fullfinansiere planarbeidet gjennom byvekstavtalen. Tidligere nevnte helhetlig kollektivutredning for Grenland som igangsettes i 2019 vil danne grunnlag for planarbeidene som skal igangsettes for fremkommelighets-tiltakene langs riksveg. Det er foreslått satt av 20 mill. årlig for å bedre fremkommelighet for buss langs riksveg i Grenland, og 30 mill. kr årlig for å bedre fremkommeligheten langs fylkes- og kommunal veg inklusiv trafikkløsninger i sentrum.

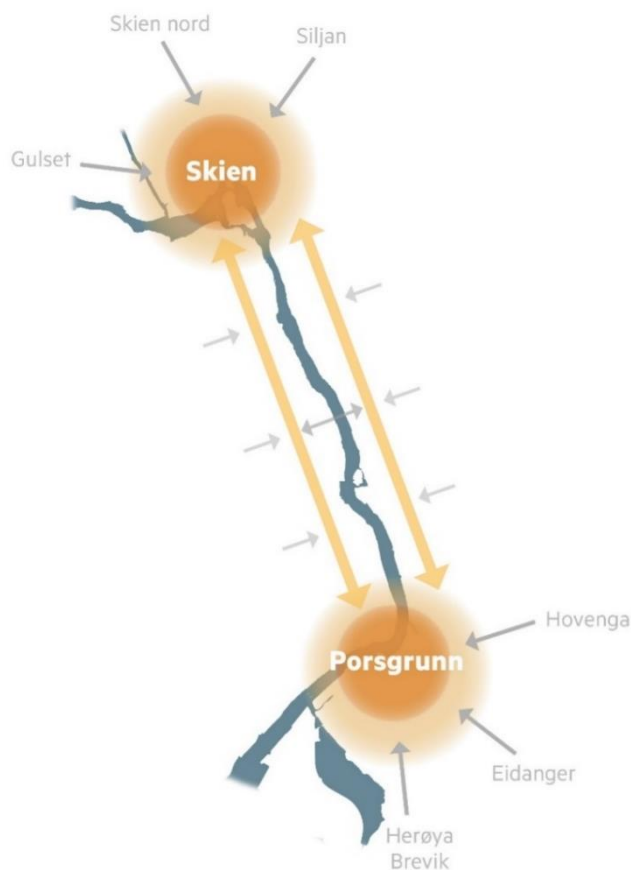


Skille gående og syklende langs viktige hovedsykkelruter inn mot/i bysentrum og lokalsentra

Det er et mål å skille gående og syklende i hovedsykkelrutene i hele Grenland. Attraktive og effektive ruter øker konkurransekraften for sykkel og gange som transportmidler, gir bedre trafiksikkerhet og øker fremkommeligheten for næringstrafikk. Byutredningen trinn 2 (vedlegg 12) peker på størst potensial for flere gående og syklende i bysentrum, etterfulgt av de sentrumsnære områdene og lokalsentrene. Det er her konsentrasjonen av boliger og målpunkt er størst, avstandene er kortest – og dermed konkurransekraften for gang- og sykkelreiser best. Etablering av separate løsninger for gående og syklende langs de viktigste forbindelsene i bykjernen er derfor høyest prioritert, etterfulgt av de sentrumsnære områdene og lokalsentra.

Hovedsykkelrute Vest går fra Skien sentrum langs rv36 på vestsiden av elven, gjennom Porsgrunn sentrum og videre langs rv354 til Brevik. Fv356 gjennom Porsgrunn sentrum har riksvegfunksjon for

hovedsykkelnettet, ved at den kobler hovedruten langs rv36 på bysentrum. I Skien har fv59 riksvegfunksjon på forbindelsen som kobler hovedruten langs rv36 på Skien sentrum. I tillegg til de to bysentra går ruten gjennom flere lokalsentra, og er viktig som sykkelveg i tilknytning til arbeids-, skole- og fritidsreiser for et stort antall innbyggere.



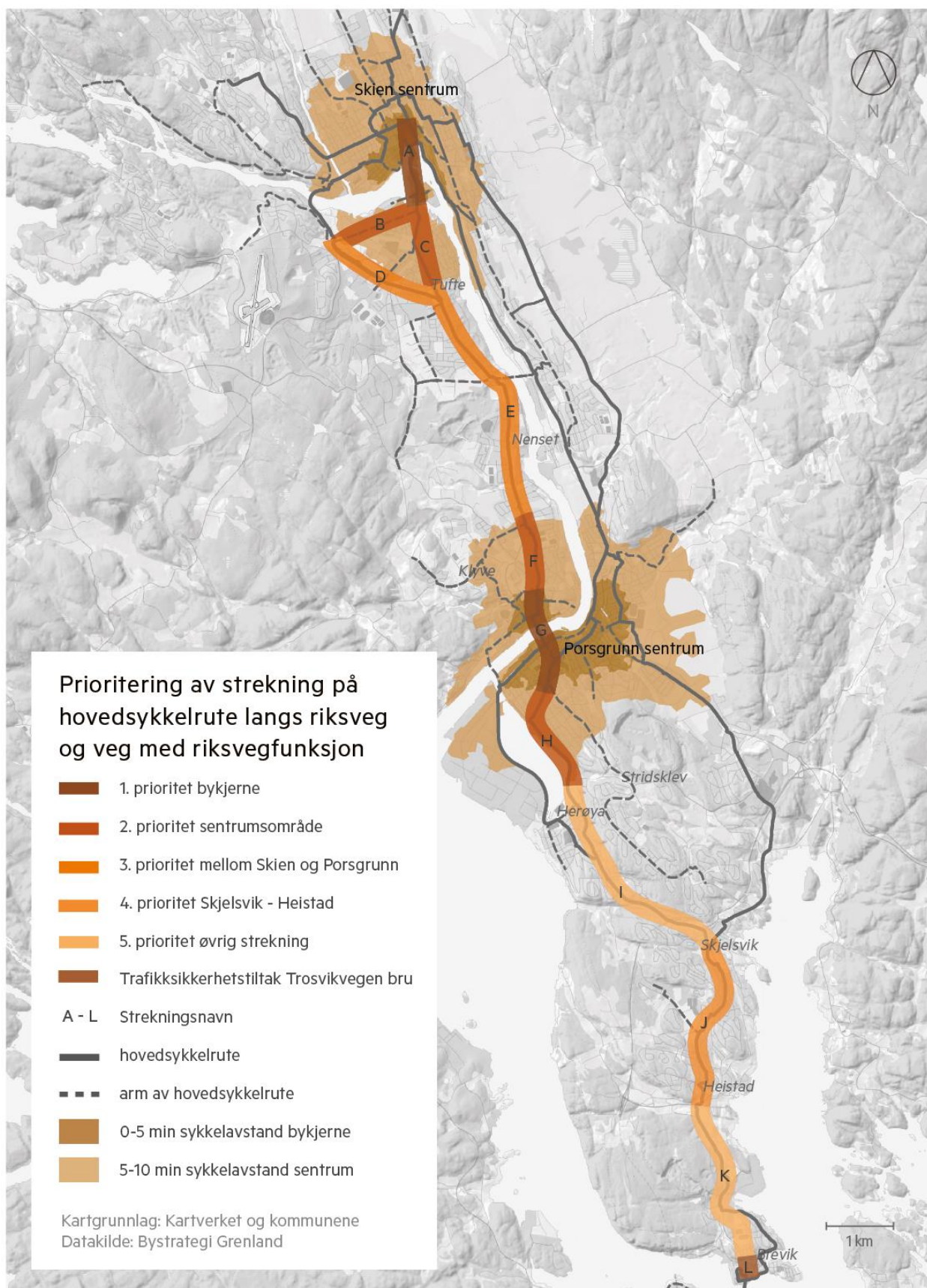
Figur 13: Hovedgrep for sykkelsatsing i Grenland. Kilde: Bystrege Grenland 2019

Det er igangsatt revisjon av gjeldende strategier for sykkel og gange. Overordnede prinsipper for løsninger og tiltak inngår i revisjonen, og samordnes med pågående kommunedelplanarbeid for å skille gående og syklende langs rv36. De ulike strekningene planlegges i forskjellige delplaner.

For å få størst nytte og effekt av investeringene er det en viktig del av revisjonsarbeidet å vurdere hvilken standard som skal legges til grunn på de ulike delstrekingene. Standardvalgene må holdes innenfor akseptabel økonomisk ramme. På mindre trafikkerte strekninger velges enklere løsninger for å skille gående og syklende. Inn mot sentrum der trafikken er stor baseres løsningene på prinsippet om sykkelveg med fortau, mens inne i bysentrum velges sykkelfelt eller sykkelprioriterte gater. Det er utarbeidet et helhetlig konsept for hovedsykkelrutene i Grenland, hvorav del 1 for hovedrute Skien vest – Porsgrunn – Brevik langs riksveg og veg med riksvegfunksjon allerede er utarbeidet (vedlegg 16).

Status og kostnader: Som del av Bypakke Grenland fase 1 pågår det planlegging av tiltak blant annet i sentrumskjernene i Porsgrunn og Skien og langs deler av rv36 og fv32, som vil gi separate løsninger for syklister og gående. Enkelte prosjekter krever reguleringsplan, mens andre er under detaljprosjektering. Det er foreslått satt av 30 mill. kr årlig til gjennomføring av tiltak for å skille gående og syklende langs fylkes- og kommunal veg, inklusiv trafikkkløsnings i bysentra.

I helhetlig konsept for hovedsykkelruter i Grenland er det anslått et behov på mellom 1 300 og 1 700 mill. kr for å skille gående og syklende langs hovedsykkelrute vest mellom Skien og Brevik. Kostnadsspennet tar utgangspunkt i en grovinndeling av ulik standard langs hele riksvegstrekingen og sykkelveg med riksvegfunksjon. Det er lagt inn høyest standard gjennom bysentra, og lavest på strekninger med lite trafikk. Staten har satt av 6 mill. kr til pågående kommunedelplanarbeid for strekingen. Det pågår utrednings- og planarbeid for fv59 med riksvegfunksjon for å skille gående og syklende over Klosterøya, for fv356 med riksvegfunksjon Grønn lenke/Raschebakken og for rv36 på Moflata. Det er foreslått satt av 180 mill. kr årlig til dette formålet.



Figur 14: Prioritering av strekninger på hovedsykkelrute langs riksveg og veg med riksvegfunksjon. Kilde: Bystrategi Grenland 2019



Figur 15: Illustrasjon skille gående og syklende i Moldhaugveien Porsgrunn. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Styrke helårsdrift og vedlikehold langs viktige gang- og sykkelruter

Forbedrede standarder for drift av sentrale forbindelser i hovednettet for gående og syklende er en viktig del av den helhetlige virkemiddelbruken for å få flere til å gå og sykle i hverdagen. Hyppige overganger mellom ulike vegeiere og kommuner skaper særlige utfordringer med effektiv drift og enhetlig kvalitet. Målet er at driftsstandard i hovedsykkelnettet er enhetlig og uavhengig av vegeier.

Det er i perioden 2015-2018 gjennomført tiltak ved å prioritere utvalgte deler av hovedsykkelnettet som har fått styrket vedlikehold. Driftsstandard på kommunale prioriterte deler av hovedsykkelnettet er løftet slik at denne er på samme nivå som på fylkes- og riksveg. Det er gjennomført ny-asfaltering av hovedsykkelnett på steder med lav asfaltstandard. Samtidig er det gjort uttesting av kosting om vinteren for å holde gang- og sykkelveger snøfrie, og satt fokus på tidlig vårfeiling på kommunal veg.

Status og kostnader: I forbindelse med politisk behandling av bypakkens handlingsprogram 2019-2022 er det vedtatt å styrke helhetlig drift og vedlikehold av hovedvegnett for sykkel på tvers av vegeiere. Videreføring av tiltakene over vil være viktig. I tillegg skal det vurderes styrket kontroll med entreprenør og mulighet for felles driftskontrakter på tvers av vegeier. Det er anslått et behov på 7 mill. kr årlig for å styrke helårsdriften av regionens viktigste gang- og sykkelruter.

Drive aktiv mobilitetsveiledning for smarte reisevalg

Bypakke Grenland fase 1 har som mål å øke andelen reiser som foretas med andre transportmidler enn bil fra 25 til minst 35 prosent. For fortsatt å opprettholde nullvekstmålet på lang sikt gjøres det som en del av Bypakke Grenland en viktig jobb med å øke folks kjennskap til transportalternativene, og å endre folks holdninger til valg av transportmiddel. Befolkningsundersøkelser gjennomført i regi av bypakken viser at det stadig finnes feiloppfatninger om hvordan tilbudet for gange, sykkel og kollektivtransport virkelig er. Bevisstgjøring og kunnskap er premisser for å endre holdninger og etter hvert handling.

For å kunne skape holdningsendringer og endre handlingsmønsteret til de reisende er det viktig å ha et godt utviklet kollektivtilbud og gode gang- og sykkelløsninger, samt å spre kunnskapen om disse. Verdien for klima, miljø, lokal næringstransport og hvordan det bidrar til en mer attraktiv region må

synliggjøres. Satsing på aktiv mobilitetsveiledning for smarte reisevalg i byvekstavtalen skal bidra til at miljøvennlige reisealternativer er en selvfølge i Grenland i fremtiden.

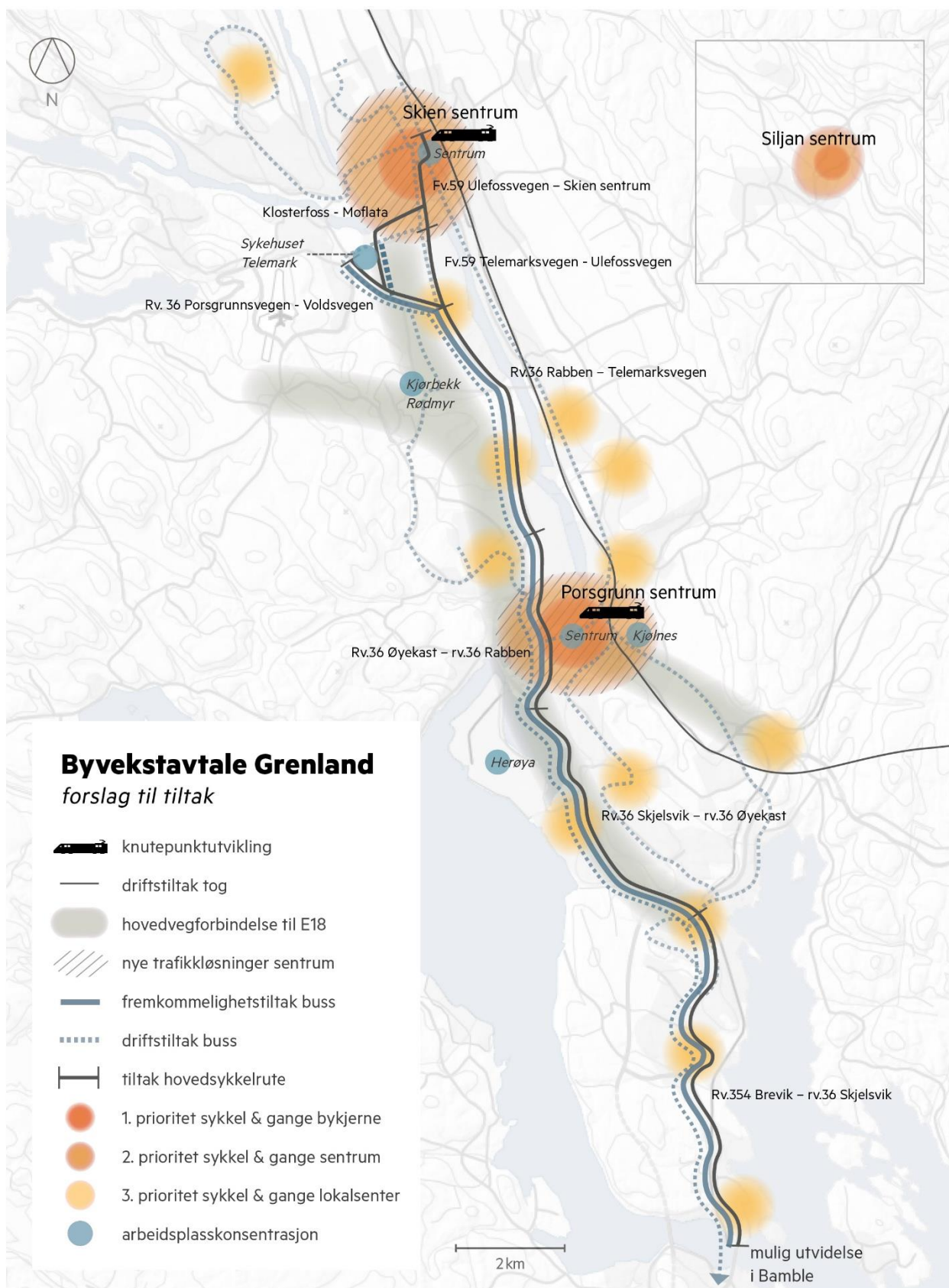
Status og kostnader: Det er foreslått satt av 5 mill. kr årlig for å opprettholde og videreføre dagens mobilitetsveiledning.

Utvikle sterke knutepunkt og attraktive byer gjennom rett lokalisering

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har etablert en tilskuddsordning for oppfølging av arealtiltak i byvekstavtaler. Midlene skal i sin helhet bidra til arbeidet med å utvikle og gjennomføre arealtiltak i avtalene. Det kan søkes om støtte til prosjekter som bidrar til å utvikle arealtiltak, eller til oppfølging av arealtiltak i gjeldende byutviklings- og byvekstavtaler. Det kan også søkes om støtte til prosjekter med relevans for byvekstavtalene i prioriterte vekstområder i tråd med de regionale og interkommunale areal- og transportplanene. Prosjektene skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltransport, bærekraftig oppfølging av planer og gode helhetsløsninger på tvers av kommunale og fylkeskommunale grenser.

I 2019 er det oppstart av et prosjekt for å utrede synergieffekter av fortetting rundt knutepunktene i Porsgrunn og Skien, i form av endringer i transportmiddelbruk, næringsutvikling, sysselsetting og befolkningsutvikling. Potensialet for relokalisering av offentlig virksomhet vil også bli vurdert. Det skal utredes hva usentral lokalisering av offentlig virksomhet gir av konsekvenser for arbeidstakere, brukere, transportutvikling, utviklingspotensial og byvekst. Ved å tallfeste antall arbeids- og besøksreiser til de aktuelle virksomhetene er det mulig å gjøre analyser av hva slike lokaliseringer fører til, og synliggjøre potensialet dersom disse virksomhetene relokiseres til sentrum.

Status og kostnader: KMD har for 2019 bevilget 0,5 mill. kr i tilskudd til Grenland. Det er foreslått satt av 2 mill. kr årlig til å gjennomføre prosesser og tiltak som bidrar til en areal- og byutvikling som bygger oppunder byvekstavtalens mål. Fremtidige prosjekter vil konkretiseres nærmere gjennom søknad om midler i 2020, og som oppfølging av prosjektet som gjennomføres i 2019.



Figur 16: Samlet forslag prosjekter og tiltak i Byvekstavtale Grenland. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

3 Finansiering

Byvekstavtale Grenland vil finansieres gjennom eksisterende Bypakke Grenland fase 1 og nye statlige bidrag gjennom stasjons- og knutepunktmidler, belønningsmidler, programområdemidler, planleggingsmidler og tilskuddsmidler til arealtiltak i byvekstavtaler.

Tabell 2: Oppsummering av finansiering av Byvekstavtale Grenland 2019-2025, i mill.kr. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

Finansieringskilder i byvekstavtale Grenland 2019-2025	Eksisterende midler som vil inngå i byvekstavtalen	Årlige regionale budsjett-vedtak	Statlige bidrag det skal forhandles om i byvekstavtalen i 2019		Statlige bidrag ved hoved-revisjon i 2022
Bypakke Grenland fase 1 Bompenger, statlige midler, egenandeler (180 fra kommunene, 530 fra fylkeskommunen) og Belønningsavtalen 2013-2016 (240) og 2017-2020 (250)	3200 Inkl. 25+2 (Knutepunkt Porsgrunn og Skien)				
Regionale planleggingsmidler Til oppdaterte helhetlige regionale strategier og planer for veg, sykkel, kollektivtransport og byutvikling.		Etter behov			
Nye statlige midler: (NTP 2018-2029/ statsbudsjett)					
Stasjons- og knutepunktmidler				150	
Belønningsmidler			150	1050	
Programområdemidler			200	1400	
Tilskuddsmidler arealtiltak i byvekstavtalen (KMD)	0,5		2	14	
Statlige planleggingsmidler Til oppdaterte helhetlige regionale strategier og planer for veg, sykkel, kollektivtransport og byutvikling.	25 (KDP Rv.36) 6 (KDP sykkelrute vest)			60	
SUM	3231,5			2674	
NTP 2022-2033 Investeringer i jernbane og riksveg					?

Investeringsmidler til gjennomføring av prioriterte prosjekter vil først kunne komme til syne i tabellen etter ny NTP 2022-2033. Nye helhetlige strategier og planer for transportsystemet skal legge grunnlag for framtidige prioriteringer om gjennomføring av prosjekter, og bidra til posisjonering ved rullering av Nasjonal transportplan frem mot 2022.

Planarbeidet vil finansieres gjennom eksisterende Bypakke Grenland fase 1, plan- og utredningsmidler og egeninnsats fra kommunene, fylkeskommunen og staten. Det forutsettes at staten bidrar til å finansiere plan- og utredningsprosessene for å sikre helheten i transportsystemet i byområdet og oppnå nullvekstmålet, blant annet sørge for god kobling mellom ny trase for rv36 og resten av vegnettet.

Bypakke Grenland fase 1

Ved iverksettelsen av Bypakke Grenland fase 1 ble det 3. oktober 2016 innført bompenger i Grenland. Innkrevingssystemet består av 13 antennepunkt med enveis innkreving. Det er innført timesregel som innebærer at bilister kun betaler for én passering, uavhengig av antall passeringer innenfor én time. Systemet har i tillegg månedstak for lette kjøretøy (under 3500 kg) med en øvre maksimumsgrense for hvor mange passeringer bilister kan belastes for i løpet av en måned, på 60 passeringer. El-biler kjører gratis gjennom bomsnittene. Bompengesystemet har tidsdifferensierte satser, i og utenom rushtid mellom 7:00 – 9:00 og 15:00 – 17:00:

Tabell 3: Takster for Bypakke Grenland. Kilde: Bypakke Grenland 2018

Takster for Bypakke Grenland	Utenom rushtid	I rushtid
Lette kjøretøy uten Autopass	17,00 kr	23,00 kr
Lette kjøretøy med Autopass	13,60 kr	18,40 kr
Tunge kjøretøy	27,00 kr	38,00 kr

I tillegg til bompengeinnkrevingen inngår fireårig belønningsavtale (2017-2020) og partenes egenandeler på hhv. 180 mill. kr fra kommunene og 530 mill. kr fra fylkeskommunen, i Bypakke Grenlands totale finansieringsramme på om lag 3,2 mrd. kr. I bypakkens handlingsprogram 2019-2022 er det satt av 8,2 mill. kr til planlegging av fase 1 og 15,7 mill. kr til planlegging og utredning av fase 2. Det er opp til partene å disponere midlene, og ved behov omdisponere ytterligere midler fra Bypakke Grenland fase 1 til prosjekter i en fremtidig byvekstavtale. For å gjennomføre strategiarbeidet i årene fremover legges det opp til betydelig egeninnsats fra partene.

Rammene for eksisterende bompengeinnkrevingsystem videreføres og legges til grunn for finansiering av prosjektporteføljen som følger av Bypakke Grenland fase 1 (vedlegg 1).

Regionale planleggingsmidler

Det er foreslått satt av tilstrekkelig med planleggingsmidler til oppdaterte helhetlige regionale strategier og planer for veg, sykkel, kollektivtransport og byutvikling.

Nye statlige midler

De ulike finansieringskildene for nye statlige midler er beskrevet i Nasjonal transportplan 2018-2029 og det årlige statsbudsjettet.

Stasjons- og knutepunktmidler

Det er foreslått satt av 40 mill. kr i planleggingsmidler og 110 mill. kr til investering i knutepunkt i Porsgrunn og Skien, gjennom midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbane.

Belønningsmidler

Det foreslått satt av 150 mill. kr årlig i belønningsmidler til å styrke togtilbudet, videreutvikle busstilbudet, felles billettering tog/buss, investeringstiltak for sykkel og gange langs fylkes- og kommunal veg, økt drift og vedlikehold av gangveier og sykkelveier, samt mobilitetsveiledning.

Tabell 4: Forslag til fordeling av belønningsmidler 2019-2025 iht. foreslått totalsum, i mill.kr. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

Type tiltak	Tiltaksområde	Årlig sum	Sum avtale (2019-2025)
Drift og investering	Styrke togtilbudet	10	70
Drift og investering	Innføre felles billettsystem for buss og tog	1	7
Drift	Videreføre og videreutvikle busstilbudet (50 + 17)	67	469
Investering	Gi bussene bedre fremkommelighet langs fylkesveg eller kommunal veg, inkl. trafikk løsninger i Porsgrunn og Skien sentrum	30	210
Investering	Skille gående og syklende på kommunal veg og fylkesveg, inkl. trafikk løsninger i Porsgrunn og Skien sentrum	30	210
Drift	Styrke helårsdrift og vedlikehold langs viktige gang- og sykkelruter	7	49
Drift	Drive aktiv mobilitetsveiledning for smarte reisevalg	5	35
	Sum årlig	150	1050

Programområdemidler

Det er foreslått satt av 200 mill. kr årlig i programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg. Midlene skal finansiere fremkommelighetstiltak for buss og å skille gående og syklende langs riksveg og veg med riksvegfunksjon.

Tabell 5: Forslag til fordeling av programområdemidler 2019-2025 iht. foreslått totalsum, i mill.kr. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

Type tiltak	Tiltaksområde	Årlig sum	Sum avtale (2019-2025)
Investering	Gi bussene bedre fremkommelighet langs riksveg eller veg med riksvegfunksjon	20	140
Investering	Skille gående og syklende langs riksveg eller veg med riksvegfunksjon (jf. konsept hovedsykkelrute del 1: Skien vest – Porsgrunn – Brevik, med anslått total kostnad 1,3 - 1,7 mrd. kr)	180	1260
	Sum årlig	200	1400

Tilskuddsmidler til arealtiltak i byvekstavtaler

Det er foreslått satt av 2 mill. kr årlig til å gjennomføre prosesser og tiltak som bidrar til areal- og byutvikling i tråd med byvekstavtalens mål.

Statlige planleggingsmidler

Det er foreslått satt av tilstrekkelig med statlige planleggingsmidler som statens andel til å oppdatere helhetlige regionale strategier for veg, sykkel, kollektivtransport og byutvikling, med særskilt vekt på tiltak langs riksveg. Behovet er usikkert, og det er foreløpig foreslått satt av 60 mill. kr i perioden.

4 Virkninger og måloppnåelse

Grenland har mål om å skape attraksjonskraft, byvekst og en bærekraftig areal- og transportutvikling. Byvekstavtalen skal være med og bidra til dette gjennom en helhetlig virkemiddelbruk. Gjennom kontinuerlig måling skal gjennomføring av prosjektporteføljen følges opp tett, for å sikre at pakken er med på å bidra til måloppnåelse.



Figur 17: Helhetlig virkemiddelbruk. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Det er gjennomført flere utredninger og beregninger av den pågående Bypakke Grenland fase 1 og mulige prosjekter og tiltak i en byvekstavtale, som vurderer effekter og gir prognoser for sannsynlige virkninger og måloppnåelse.

4.1 Effekt av prosjekter og tiltak

Byutredning Grenland

Byutredningene er en faglig vurdering av virkninger og effekt av tiltak og virkemidler i et byområde, og er et av statens krav for å kunne inngå byvekstavtale. Byutredning Grenland trinn 1 var ferdig i januar 2018, og viser sannsynlig effekt av ulike tiltak og virkemidler i Grenland (vedlegg 2).

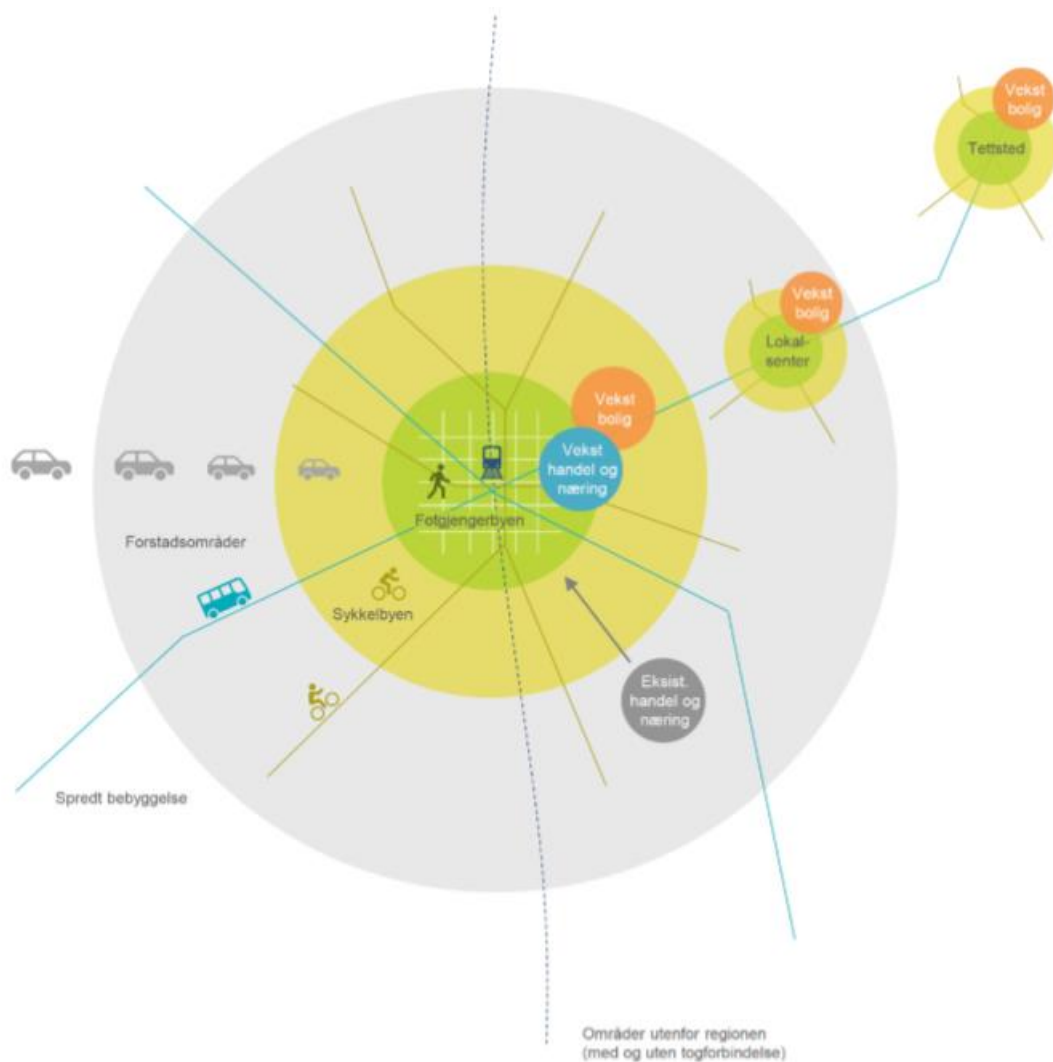
Byutredningen viser hvordan mer konsentrert arealbruk, et mer effektivt kollektivtilbud og bedre tilbud til gående og syklist bidrar til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i Grenland. For å oppfylle nullvekstmålet er det også fremover nødvendig å kombinere dette med bildempende tiltak, for eksempel gjennom bompenger eller parkeringstiltak. Videre viste byutredningen at målet om nullvekst i persontransport med bil samtidig gir bedre vilkår for utvikling av attraktive og levende byer med gode knutepunktsfunksjoner.

Byutredning Grenland peker på utredningsbehov med hensyn til utfordringer knyttet til hovedvegssystemet rundt Skien by, persontogtilbud i Grenland og betjening av Skien sentrum, samt analyser av hva som skal til for å lykkes med å utvikle attraktive og levende bysentra i Grenland i tråd med nullvekstmålet.

Byutredningen trinn 2 – rolledeling mellom transportformene

Trinn 2 av byutredningene ble gjennomført i 2018, og er en del av transportetatens arbeid med bystrategi i kommende NTP 2022-2033. Det er utarbeidet en rekke utredninger og fagrapporter som skal ligge til grunn for etatens anbefalinger. En av disse er case-studiet av en optimal transportmiddelfordeling i et mellomstort byområde, der Grenland var valgt ut som case. Resultatene er beskrevet i rapporten Byutredningen trinn 2: Transportmiddelfordeling i et mellomstort byområde (Norconsult 2018, vedlegg 12).

Utredningen peker på at potensialet for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt er størst der hvor disse transportformene konkurrerer godt mot bil på reisetid og attraktivitet. Det betyr i praksis at det er mest å hente der det allerede er relativt høye andeler av disse transportformene. Sentrum er områdetypen som har størst potensial for flere reiser med gange, sykkel og kollektivtransport. I Grenland innebærer dette at gange og sykkel prioriteres til/fra og i Porsgrunn og Skien sentrum, samt lokalsentra og tettsteder/kommunesentra.



Figur 18: Hovedelementer i rolledelingen mellom transportformene i Grenland. Kilde: Norconsult 2018

Videre peker rapporten på at kollektivtransport bør prioriteres på sentrumsrettede forbindelser til Skien og Porsgrunn. Bildempende tiltak vil bidra til å styrke kollektivtrafikkens konkurransefortrinn mot privatbil. Det er imidlertid en utfordring at restriksjoner i sentrum kan resultere i at folk i stedet kjører til andre steder uten restriksjoner. En mulighet er derfor å arbeide systematisk med parkeringstiltak overfor virksomheter og aktører som er lokalisert utenfor sentrum.

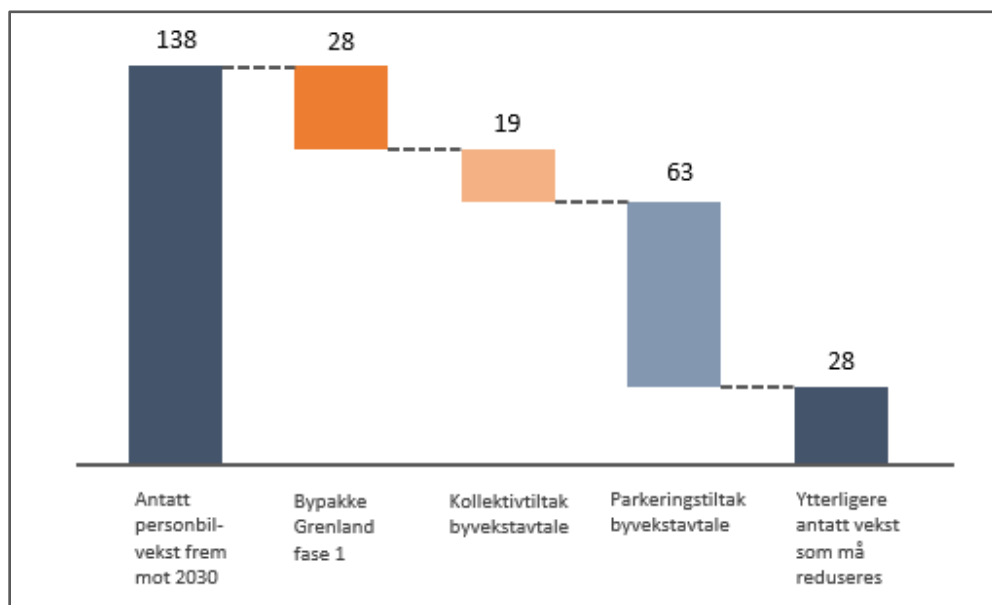
I tillegg til tiltak for å legge bedre til rette for gange, sykkel og kollektivtransport, viser rapporten til at arealbruk vil ha stor betydning for utviklingen og muligheten til å nå målene. Både boliger og arbeidsplasser bør etableres så sentralt som mulig. Dette bidrar til mer konsentrerte reisestrømmer (flere skal til samme sted) som er lettere å betjene kollektivt. Flere kan gå og sykle til daglige gjøremål og mellom målpunkt. I tillegg bidrar økt tetthet i sentrum til en mer attraktiv by, fordi markedsgrunnlaget for handels- og tjenestetilbud blir større.

Sannsynlighet for å nå nullvekstmålet

Urbanet Analyse har gjort beregninger av effekt og virkning av mulige virkemidler i en byvekstavtale for Grenland, for å vurdere i hvilken grad disse vil bidra til at regionen når det statlige kravet om nullvekst i personbiltrafikken. Resultatene er oppsummert i rapporten Beregning av måloppnåelse i byvekstavtale Grenland (Urbanet Analyse 2018, vedlegg 3).

Byutredning Grenland gjorde beregninger av ulike konsepter der det ble lagt en større prosjektportefølje enn dagens Bypakke Grenland til grunn. Beregningene til Urbanet Analyse er basert på RTM-kjøringene som ble gjort i byutredningen, men på grunnlag av prosjektporteføljen og finansieringen av eksisterende Bypakke Grenland fase 1. Samtidig er det gjort beregninger i en tilleggsmodul til RTM for å synliggjøre virkninger av tiltak for kollektivtransport, sykkel/gange og parkering i en byvekstavtale.

Resultatene viser at det er mulig for Grenland å nå nullvekstmålet med en byvekstavtale basert på eksisterende Bypakke Grenland fase 1, i kombinasjon med ytterligere tiltak for kollektivtransport, sykkel, gange og parkering. Mer detaljert viser beregningene at effekten av fremkommelighetstiltak og utvidelse av kapasitet for bussene er god, mens effekten av å gjennomføre parkeringstiltak er særlig stor.



Figur 19:
Antatt vekst i personbiltrafikk i Grenland frem mot 2030, og effekt av tiltak, i daglige kjøretøykm. i 1000.
Kilde: Urbanet Analyse 2018

Rapporten konkluderer med at det er mulig for Grenland å innfri kravet om nullvekst i persontransport med bil, forutsatt at det iverksettes tiltak dersom biltrafikken begynner å vokse.

Kjennetegn på regioner som vokser

I forbindelse med etablering av et nytt mål for næringsutvikling og som en oppfølging av anbefalingen i byutredningen, har Samfunnsøkonomisk analyse utarbeidet en rapport om hva som kjennetegner regioner som vokser. Rapporten kommer med faglige anbefalinger av tiltak for at Grenland skal kunne legge til rette for næringsutvikling i regionen, og gjennom dette bidra til å nå målet om at regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft (vedlegg 17).

Vesentlige kjennetegn på byer i vekst er at de har en høy andel konkurransedyktige, spesialiserte virksomheter og høyt utdannet eller spesialisert arbeidskraft. De har god tilgjengelighet med transport og høy befolkningstetthet – og lokale og regionale myndigheter jobber aktivt for tilrettelegging og tilpasning av egne bygg og virksomheter. Rapporten identifiserer konkrete tiltak for at Grenland skal nå målene om bedre forhold for næringsutvikling og attraksjonskraft i Grenland. Regionen trenger å videreutvikle sine to bysentra for å tiltrekke seg kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med relevant kompetanse. Det må tilrettelegges for mer næringsvirksomhet i bykjernene. Grenland må også legge til rette for mer effektiv persontransport; til sentrum, innad i sentrum og mellom Skien og Porsgrunn sentrum. Det er en klar fordel om kollektivknutepunktene er lokalisert i sentrum.

4.2 Indikatorsett for oppfølging av byvekstavgift

Det er utarbeidet en egen rapport som samler og beskriver indikatorer som er aktuelle ved en byvekstavgift mellom Grenland og staten (vedlegg 18). Sammen skal de kunne si noe om tiltakene man iverksetter til sammen vil bidra til oppfyllelse av målene.

Indikatorsettet er basert på Vegdirektoratets forslag til felles indikatorer for oppfølging av byvekstavgifter. I arbeidet med Bypakke Grenland fase 1 er det vedtatt mål- og resultatsystem for porteføljestyling av tiltakene i pakken. Dette systemet inneholder indikatorer det er naturlig å ta inn som lokale indikatorer for supplering av det felles indikatorsettet. I forbindelse med nytt mål om næringsutvikling er indikatorsettet ytterligere supplert med egne indikatorer for å kunne måle og følge utviklingen.

Dersom det viser seg at målene ikke nås eller at resultatene uteblir, vil det være behov for å gjøre kvalifiserte vurderinger av hvilke grep som kan gjøres for å endre kurs. Til dette arbeidet vil det være mulig å benytte allerede etablerte transportmodeller og tilleggsmoduler.

Prognoseverktøy

I Bypakke Grenland fase 1, byutredningen trinn 1 og 2, samt i sannsynlighetsberegningene for måloppnåelse (Urbanet Analyse 2018) er **regional transportmodell** (RTM) brukt til å beregne og prognostisere effekter av tiltak og virkemidler. RTM beregner et sannsynlig transportmønster basert på hvor folk bor, hvor arbeidsplasser og andre aktiviteter er lokalisert, egenskaper ved transporttilbudet og kostnader knyttet til transporttilbudet. På grunnlag av denne informasjon beregnes endringer i trafikken som følge av endringer i transporttilbudet, virkemidler, demografisk utvikling og arealbruk. Modellsystemet som benyttes i utredningene er utviklet over tid av transportetatene, og er godt dokumentert. Modellen er først og fremst basert på resultater fra reisevaneundersøkelser, men også på tellinger og andre erfaringsdata. Enkelt forklart bygger

modellene på en antagelse om at trafikantene velger reisemåter som tar kortest mulig tid, til lavest mulig pris. RTM kan beregne den samlede effekten av flere tiltak. I byutredningen ble det gjort analyser av virkemiddelpakker og beregnet effekt av ulike kombinasjoner av tiltak for å nå nullvekstmålet.

I forbindelse med gjennomførte sannsynlighetsberegninger for måloppnåelse har Urbanet Analyse aggregert modellgrunnlaget fra byutredningen til en storsonemodell, **STRATMOD-modellen**. STRATMOD-modellen er en tilleggsmodul til RTM som gjør det mulig å vise effekter av ulike typer tiltak, samt å ta hensyn til tiltak som RTM ikke tar hensyn til eller ikke tar hensyn til på en god nok måte. Blant annet beregner modellen effekter av fremkommelighetstiltak for kollektivtransport, og endringer i kapasitet på kollektivtransporten. I modellen er det etablert 40 soner i byområdet der det kan beregnes effekt av ulike tiltak, som endringer i parkeringssituasjonen og -kostnader, arealbruk, endring i bomtakster mv. Det er også mulig å legge inn tiltak i transportsystemet ved endringer i f.eks. kollektivtilbudet på ulike strekninger og mellom ulike sone-par, og endringer i sykkelmuligheter for å beregne effekter av dette (for detaljert beskrivelse av modellverktøyet, se vedlegg 3).

Som verktøy for porteføljestyring er det i tillegg etablert en **AIMSUN-modell**, der trafikkavviklingen i byområdet ses i sammenheng på et mer detaljert nivå. Dette innebærer vurdering av effekter av tiltak som endring av kryss og bruk av signalanlegg, nye veglenker i byområdet, sperring av gater/felt og kollektivprioritering. Modellen omfatter bybåndet Porsgrunn – Skien, inkludert E18 der den kan benyttes som lokalt vegnett. Modellert vegnett er detaljert slik at det fanger opp mulige omkjøringsveger.

Samlet gir de etablerte transportmodellene et godt verktøy til å beregne og gi prognoser for sannsynlig effekt av tiltak. Dette vil kunne danne grunnlag for å justere eller velge nye tiltak dersom utviklingen viser seg å gå i feil retning.

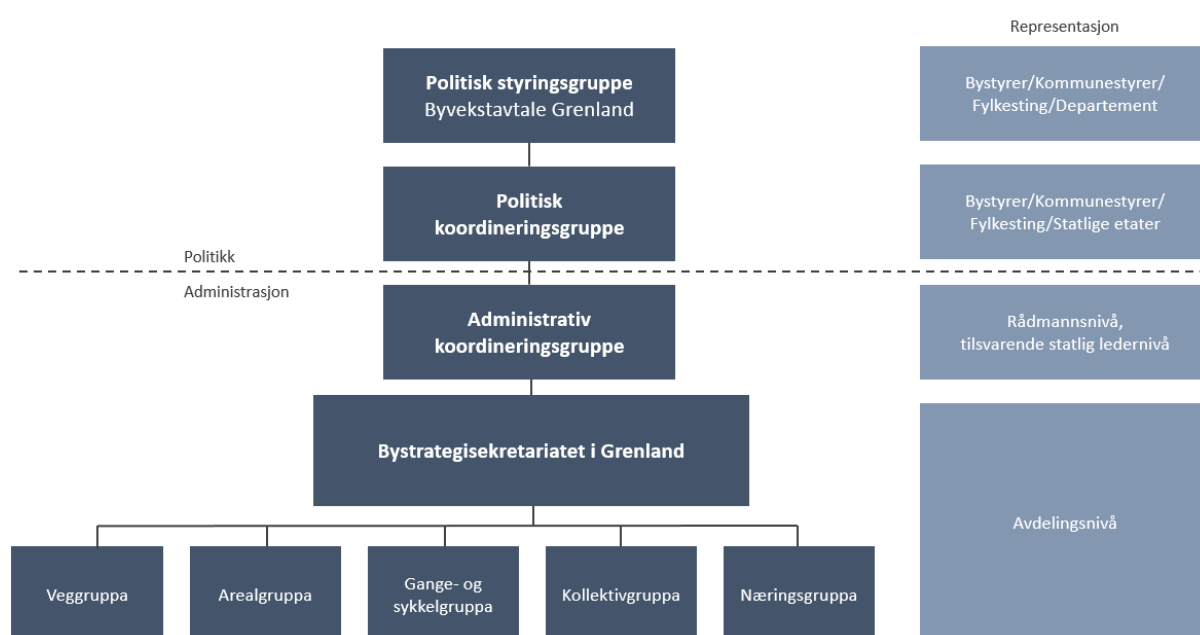
I tillegg til transportmodellverktøyet foregår det nasjonalt utviklingsarbeid på modellverktøy for å måle utvikling på arealsiden. I forbindelse med søknad om midler til oppfølging av arealtiltak i byvekstavtaler er det aktuelt å vurdere om det bør etableres en slik modell for Grenland, for bedre å kunne følge med på arealutviklingen og om byområdet når målene på dette området. En slik modell vil kunne gi et godt grunnlag for revisjon av ATP Grenland.

5 Styling og gjennomføring

Det er ønske om å videreføre dagens system for gjennomføring og styling av Bypakke Grenland fase 1 i kommende byvekstavtale.

5.1 Organisering

Organisering og styling gjennom Bystrategi Grenland-samarbeidet har sikret samordning og politisk forankring på tvers av aktører og virkemidler. Dette har vært en viktig suksessfaktor for lokal gjennomføringsevne og måloppnåelse i belønningsavtalen og Bypakke Grenland. Som følge av at samarbeidet omhandler lokal arealutvikling og består av flere kommuner, har det vært naturlig at samarbeidet ledes av fylkeskommunen. Dagens organisasjonsmodell i Grenland vil enkelt kunne tilpasses en byvekstavtale, og håndtere og samordne oppfølging av avtalen på en god måte også fremover.



Figur 20: Organisering av byvekstavtale Grenland. Kilde: Bystrategi Grenland 2019

Organisasjonen er underlagt ordinære saksbehandlingsrutiner og statlige føringer med bystyrer/kommunestyre og Fylkesting som besluttende myndighet:

Overordnet politisk styringsgruppe for byvekstavtale Grenland har ansvaret for den totale prosjektporteføljen i byvekstavtalen, og skal sikre at de overordnede målsettingene og rammene for avtalen overholdes. Den politiske styringsgruppen vil bestå av ordførere i deltakende kommuner, fylkesordfører og representasjon fra politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Styringsgruppen møtes to ganger i året og ledes av Samferdselsdepartementet.

Politisk koordineringsgruppe har ansvar for å samordne politiske prosesser innenfor areal- og transport for å skape mest mulig enighet i regionen og oppnå målene i avtalen. Gruppen har en viktig rolle i å forankre og bidra til at politiske saker som skal behandles parallelt i by-/kommunestyre og Fylkesting er samstemt, og ikke ender opp i vedtak som er i konflikt. Politisk koordineringsgruppe gir

rådgivende signaler til administrasjonen med bakgrunn i politiske føringer fra by-/kommunestyre, Fylkesting og Storting. Politisk koordineringsgruppe for byvekstavtalen består av fylkesordfører, ordførere i kommunene, og representanter på etats- og virksomhetsnivå fra fylkesmannen, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Varaordførere og opposisjonsledere fra partene er også invitert inn. Gruppen møtes én gang i måneden og ledes av fylkesordfører, for å sikre lokalpolitisk forankring og gjennomføringsevne for innholdet i avtalen.

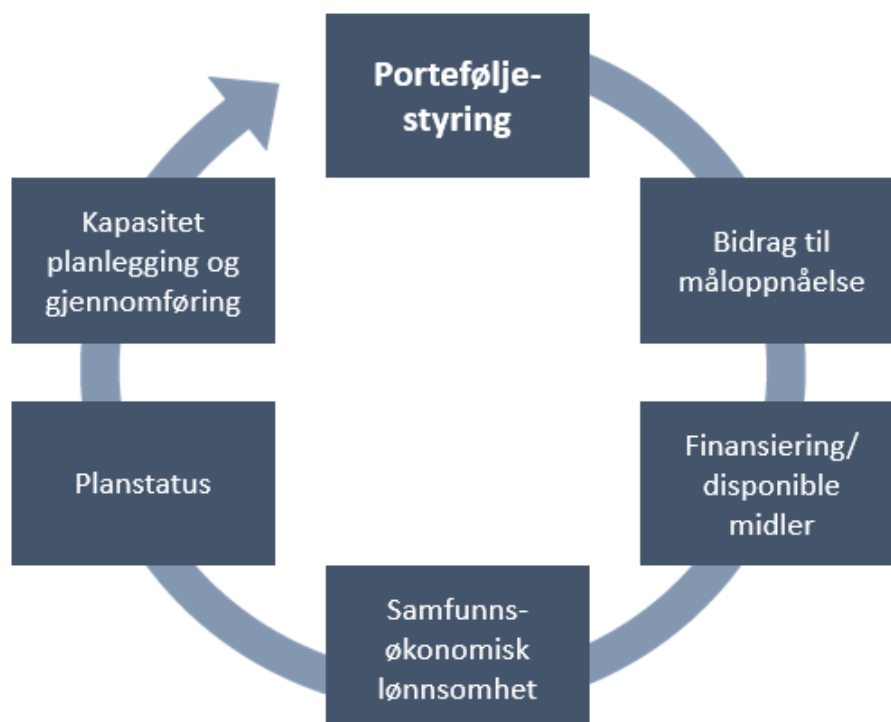
Administrativ koordineringsgruppe har ansvar for løpende oppfølging av innholdet i avtalen og forberedelse av felles politiske vedtak innenfor areal og transport, samt å forberede og legge frem saker for politisk koordineringsgruppe. Administrativ koordineringsgruppe består av representanter for rådmenn i kommunene og fylkeskommunen, og tilsvarende ledernivå i Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og fylkesmannen. Gruppen møtes månedlig og ledes av fylkeskommunen. Dette som en naturlig oppfølging av fylkeskommunens ansvarsområder, som styrkes ytterligere gjennom regionreformen.

Bystrategisekretariatet skal bistå alle partene, og ha sekretariatsfunksjon for politisk og administrativ koordineringsgruppe. Dette innebærer ansvar for å koordinere, forberede og legge frem saker. Sekretariatet har videre ansvar for å koordinere og fasilitere møtearenaer og faggrupper, utarbeide forslag til handlingsprogram, koordinere initiering av tiltak i avtalen iht. vedtatt handlingsprogram, og følge opp løpende bestillinger fra politisk og administrativ koordineringsgruppe. I tillegg til årlig rapportering på økonomi og måleindikatorer, analyse, kommunikasjon og informasjon. Byvekstavtalene vil i større grad enn dagens bypakker være integrert i NTP, blant annet gjennom å skulle følge rullering av planen. Samtidig skal byvekstavtalene følges opp tettere med hensyn til måloppnåelse. Det er derfor behov for at sekretariatet har en sentral rolle i å jobbe for posisjonering i NTP-prosessen, og for kontinuerlig utvikling og oppfølging av analyser og måleverktøy for å kunne drive porteføljestyling og justere virkemiddelbruken.

5.2 Porteføljestyling

Krav om porteføljestyling av byvekstavtalen skal sørge for at gjennomføringen av den samlede tiltakspakken bidrar til ønsket effekt, og derigjennom at Grenland når målene som er satt. Bypakker er komplekse med tanke på virkemidler og fordelingen av ansvar mellom flere parter, som stiller store krav til samarbeid og styring.

Porteføljestyling gjør at innholdet i pakken kan justeres underveis, og tilpasses nye behov og situasjoner som ikke er mulig å forutsi. Prosjekter og tiltak blir prioritert på bakgrunn av en helhetlig vurdering av flere kriterier. I tillegg til mål og resultat blir det lagt vekt på samfunnsøkonomi, planstatus, disponible midler, og kapasitet til planlegging og gjennomføring.



Figur 21: Kriterier i porteføljestyling. Kilde: Bystrategi Grenland 2018

Politisk styringsgruppe for byvekstavtalen er ansvarlig for den totale prosjektporteføljen i byvekstavtalen, mens prosjektansvar for hvert enkelt byggeprosjekt tilfaller vegeier. Bypakke Grenland fase 1 styres etter porteføljestyling gjennom årlig rulling av fireårige handlingsprogrammer, som behandles i by-/kommunestyre og Fylkesting. Handlingsprogrammet omtaler status på igangsatte og planlagte tiltak og prosjekter, med oppdaterte prognoser for inntekter og kostnader. Handlingsprogrammet rapporterer på måloppnåelse, og gir oppdatert beslutningsgrunnlag for å justere kursen ved behov. Byvekstavtalen skal følge NTP-prosessen med hovedrevisjon som sammenfaller med rulling av NTP hvert fjerde år.

Alle prosjekter i porteføljen er underlagt den enkelte vegeiers rutiner for prosjekt- og kostnadsstyring. I tillegg er det utarbeidet kvalitetssikringsrutiner i Bypakke Grenland som gjelder for alle bypakke- og belønningsprosjekter, som kan videreføres til prosjektene i en byvekstavtale (vedlegg 19). Rutinene revideres årlig og godkjennes av administrativ koordineringsgruppe.

Vedlegg

1. **Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark.** Prop. 134 S 2014-2015
2. **Byutredning Grenland.** Transportetatene 2018
3. **Beregning av måloppnåelse i byvekstavgift Grenland.** Urbanet Analyse 2018
4. **Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025.** Bystrategi Grenland 2014
5. **Bypakke Grenland handlingsprogram 2019-2022.** Bystrategi Grenland 2018
6. **Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland.** Bystrategi Grenland 2009
7. **Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland.** Bystrategi Grenland 2014
8. **Busstrategi for Grenland 2015-2025.** Bystrategi Grenland 2015
9. **Strategi for næringsarealer i Grenland.** Kommunene i Grenlandssamarbeidet og Telemark fylkeskommune 2018
10. **Strategisk næringsplan for Grenland 2017-2020.** Grenlandssamarbeidet 2016
11. **Konseptvalgutredning Grenland.** Statens vegvesen Region sør 2010
12. **Rolledeling mellom transportformene i et mellomstort byområde. Utredning for Byutredningen trinn 2 og Bystrategi Grenland.** Norconsult 2018
13. **Mulighetsstudie for Knutepunkt Porsgrunn.** Porsgrunn kommune 2018
14. **Mulighetsstudie: Bedre togtilbud i Grenland.** Sweco 2019.
15. **Kollektivfeltutredning for Grenland.** Sweco 2015
16. **Helhetlig konsept for hovedsykkelruter i Grenland. Del 1: Hovedrute Skien vest – Porsgrunn – Brevik, langs riksveg og veg med riksvegfunksjon.** Bystrategi Grenland 2019.
17. **Hva kjennetegner regioner som vokser? Faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland skal nå definerte mål.** Samfunnsøkonomisk analyse 2018
18. **Indikatorsett for oppfølging av byvekstavgift Grenland.** Bystrategi Grenland 2019
19. **Rutiner for prosjektstyring og økonomi i Bypakke Grenland fase 1.** Bypakke Grenland 2019.
20. **Belønningsavtale Grenland 2017-2020.** Signert august 2017

Alle vedlegg finnes her: <https://bypakka.no/vedlegg-byvekstavgift/>