



Handlingsprogram 2019–2022

Revisjon 2019

Vedtatt høsten 2019

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 *Bypakke Grenland Handlingsprogram 2015-2018* første gang vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning. Handlingsprogrammet er siden revidert og behandlet politisk hvert år.

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

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

I 2018 ble det gjennomført en hovedrevisjon og Bypakke Grenland Handlingsprogram 2019-2022 ble vedtatt. Årets revidering er en enklere revisjon. Det innebærer at det kun er rom for mindre justeringer. Bypakkas ramme er definert i stortingsproposisjon 134 S. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 2,83 mrd. Årets utfordringer med å få porteføljen i balanse er betydelig mindre enn i 2018, da overskridelsene på Fv. 32 Gimlevegen- Augestadvegen (Lilleelvprosjektet) skulle finne sin inndekning. Imidlertid er det enkelte prosjekter nå som krever økte bidrag for å kunne gjennomføres. Det er allikevel slik at ingen prosjekter er tatt ut av porteføljen ved årets revisjon av handlingsprogrammet, selv uten fullfinansiering. Gjennomføring av prosjekt uten full finansiering i dette handlingsprogrammet, og andre prosjekter som er tatt ut ved tidligere revisjoner, er avhengig av å få tilført nye midler gjennom en eventuell byvekstavtale med staten eller omprioritering i neste års handlingsprogram.



Bilde 1: Elsykkelbiblioteket har vært en av 2019s store suksesser. Helt gratis kan man låne en elsykkel i fem dager

Innhold

1	SAMMENDRAG	6
2	ORGANISERING	8
3	MÅL OG VIRKEMIDLER	10
3.1	HOVEDMÅL	10
3.2	RESULTATMÅL	10
3.3	HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK	11
3.4	NÆRINGSUTVIKLING	12
4	RESULTATER 2015 - 2019	14
4.1	GJENNOMFØRTE PROSJEKTER	14
4.2	MÅLTALL/ TRAFIKKUTVIKLING I 2018	15
4.1.1	<i>Kollektiv</i>	<i>16</i>
4.1.2	<i>Sykkel</i>	<i>17</i>
4.1.3	<i>Personbil/ trafikkutvikling</i>	<i>18</i>
4.1.4	<i>Elbiler</i>	<i>19</i>
4.1.5	<i>Andelen nye boliger i bybåndet i 2018</i>	<i>20</i>
4.1.6	<i>Befolkningsvekst</i>	<i>21</i>
5	ØKONOMI	22
5.1	ØKONOMISKE RAMMER	22
5.2	VURDERING AV USIKKERHET I PROSJEKTENES KOSTNADSRAMMER	24
5.3	INNKREVIING AV BOMPENGER	24
5.4	STATLIGE TILSKUDD GJENNOM BELØNNINGSAVTALEN	25
5.5	BYVEKSTAVTALE	26
5.6	PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN	26
5.7	VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE	27
6	PROSJEKTPORTEFØLJE 2019-2022 FINANSIERT AV BYPAKKEMIDLER	30
7	FORDELING AV BELØNNINGSMIDLER 2017-2020	31
8	BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKA	32

1 Sammen drag

18 prosjekter til en samlet sum på 1,6 milliarder er ferdigstilt

Det har gått fire år siden St. prop. 134 S for Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i Stortinget. De to store vegprosjektene Rv. 36 Skyggestein –Skjelbredstrand og Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen er ferdigstilt. Med disse er to store flaskehalser i vegsystemet fjernet. Det har bla. ført til en markant nedgang i trafikken på lokale gater i Porsgrunn sentrum, noe som har gitt bedre fremkommelighet, bedre luftkvalitet og mindre støy. 18 bypakkeprosjekter til en samlet sum på 1,6 milliarder. kr. er ferdigstilt, og 13 belønningsprosjekter er slutført. I bypakkekommunene realiseres store og små prosjekter av stor betydning for befolkning og næringsliv. Disse hadde ikke latt seg realisere uten Bypakke Grenland. Over tid vil dette bidra til utviklingen av en mer attraktiv og fremtidsrettet region.

Grenland tilfredsstiller krav til o-vekst

Statens Vegvesen beregner en samlet byindeks for endring i biltrafikk i Grenland basert på 33 tellepunkter plassert i hele bybåndet. Denne viser for første halvår 2019 en økning i biltrafikk på 2,1 prosent sammenlignet med samme periode i året før. Belønningsavtalen med staten forplikter oss til å nå o-vekstmålet. I denne avtalen er det trafikkmengden i 2016 som legges til grunn. Dersom man sammenligner trafikkmengden så langt i 2019 med 2016 har det vært en nedgang på 2,3 prosent. Det innebærer at vi fremdeles tilfredsstiller våre forpliktelser i avtalen med staten. Etter flere år med nedgang ser det imidlertid igjen ut til at trafikken øker.

Antall busspassasjerer vokser fremdeles

Pr. 31.august 2019 har antall passasjerer i følge vår passasjerstatistikk økt med 5,7 prosent sammenlignet med samme periode i 2018. Noe av denne veksten er imidlertid ikke reel fordi flytting av Skien videregående medførte flere bussbytter for elevene. Veksten i antall passasjerer i 2018 var totalt 2,8 prosent. Forsinkelsene til bussene har gått noe ned. Bypakkas mål er at bussene skal være maksimalt 3 minutter forsinket. Det er langt igjen før vi når dette målet. Imidlertid økte antallet busser som var mindre enn 3 minutter forsinket fra 56 til 62 prosent i første halvår, sammenlignet med samme periode i 2018. Om dette er en varig effekt gjenstår å se. En årsak til denne forbedringen kan være at åpning av «Lilleelvprosjektet» har medført bedre fremkommelighet for bussene gjennom Porsgrunn sentrum.

Antall syklist øker, antall gående synker

Det er etablert 29 tellepunkter for sykkel i byområdet. Ulike etableringstidspunkt gjør at bare syv av disse gir oss data bakover i tid fra 2016. De første seks månedene i 2019 viser en økning i syklingen på 2,7 prosent sammenlignet med 2017. Staten gjennomfører løpende reisevaneundersøkelser (RVU) i hele landet. Denne viser at andelen sykkelreiser har økt fra 4 til 6 prosent i Grenland fra 2014 til 2018. Det tilsvarer 50 prosent vekst i andelen sykkelreiser. Vi har sammen med Oslo den største prosentvise veksten av de ni største byområdene i Norge. Gangeandelen i Grenland er på kun 16 prosent. Dette er en nedgang siden 2014. Grenland har den laveste andelen gående av de 9 største byområdene.

Andelen boliger som bygges i bybåndet øker

Andelen nye boliger som bygges innenfor det definerte bybåndet viser en positiv trend. Målet nedfelt i kommuneplanens arealdel er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet. I 2018 ble 82 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Grenland gitt innenfor bybåndet. I Skien var andelen 76 prosent, mens den var 91 prosent i Porsgrunn. De siste fire årene er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 92 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 77 prosent i Skien.

Næringstrafikkens fremkommelighet

Vi har så langt ikke funnet gode metoder for å måle næringstrafikkens fremkommelighet. Det innebærer at vi ikke kan konkludere bastant med om bypakkas mål om å gi næringstrafikken bedre fremkommelighet innfris. Imidlertid har vi metoder for å måle forsinkelsesdata i bussene. Antall busser som er mindre enn 3 minutter forsinket har økt fra 58% til 62% i første halvår 2019, sammenlignet med samme periode i fjor. Dette kan indikere at også fremkommeligheten til næringstrafikken har blitt noe bedre. Det er imidlertid for tidlig å si om dette er en varig effekt.

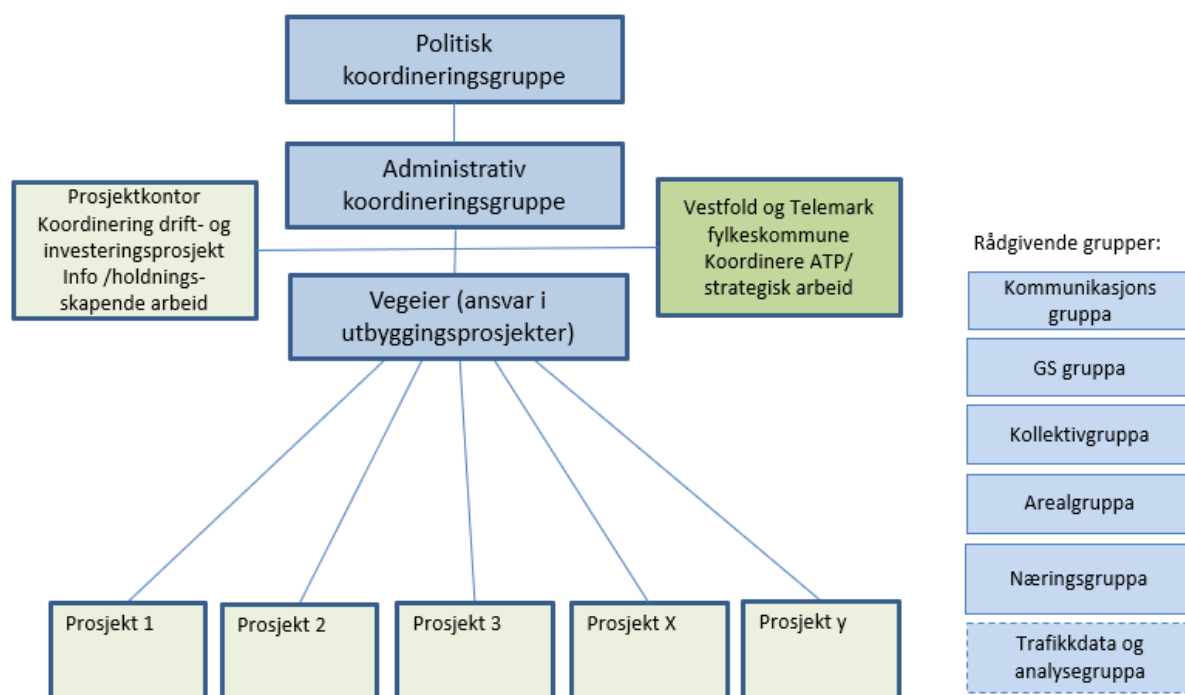
Utfordringer:

- Grenland tilfredsstiller fremdeles kravet til ø-vekst i biltrafikken. Trafikktellinger viser imidlertid en økning i biltrafikken, etter flere år med nedgang. Dette skyldes mest sannsynlig åpning av nye veier med større kapasitet. Fortsetter denne trenden kan det bli behov for å vurdere bildempende tiltak.
- Belønningsavtalen med staten går ut i 2020. Det innebærer usikkerhet fra og med 2021 knyttet til finansiering av en rekke tiltak og prosjekter, blant annet videreføring av byområdetets satsing på kollektivtransport gjennom «Bussløftet». Framtidige tilskudd fra staten må avklares gjennom forhandlinger om en byvekstavtale så raskt som mulig i 2020 for å sikre forutsigbarhet og mulighet for planlegging av tiltak fra 2021. Det vises i denne sammenhengen til pågående prosess for politisk behandling av forhandlingsmandat for Byvekstavtale Grenland.
- Grenland har hatt god vekst i antall kollektivreiser. Denne trenden er i 2019 noe avtakende. En ytterligere vekst i antall kollektivreiser er avhengig av videreutvikling av tilbudet. Virkningen av et videreutviklet kollektivtilbud vil kunne bli begrenset hvis det ikke samtidig kombineres med bildempende tiltak.
- Porteføljestyringen i Bypakke Grenland har ført til at viktige prosjekter i porteføljen ikke lenger har full finansiering. Eksempler på dette er prosjekt nr. 39 «Fv. 32 Bølevegen. Tosidig fortau/sykkelveg» og nr. 40 «Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga. Sykkelveg med fortau, gang- og sykkelundergang». Gjennomføring av disse og andre viktige prosjekter i Grenland vil kreve økte tilskudd gjennom en byvekstavtale med staten.
- Det er en nasjonal trend at veksten i antall innbyggere avtar. Grenland må ta grep for å få en større andel av den nasjonale veksten. Vekst i kompetanseintensive arbeidsplasser er særlig viktig for å skape vekst. En kraftfull satsing på klynger av private og offentlige kontorbedrifter i sentrum av byene vil kunne bidra, særlig i samspill med høyere utdanningsinstitusjoner. Dette er relevant for Bypakke Grenland fordi det samtidig styrker konkurransekraften for kollektivreiser, gange og sykkel, og bidrar til levende og attraktive byer (ref. bypakkas mål)

2 Organisering

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 koordineringsgruppe som ledes av fylkesordføreren, og administrativ koordineringsgruppe (representanter for rådmenn/ regionvegsjef). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Bamble kommune har vedtatt å ikke være med i Bypakke Grenland, men er part i Bystrategi-samarbeidet med felles regional plan for samordna areal og transport for Grenland (ATP Grenland).



Figur 1: Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland.

Etter endelig vedtak om iverksettelse av Bypakke Grenland i juni 2015 er det i tråd med forutsetningene opprettet et prosjektkontor som har 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 mediehåndtering
- 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 besluttsende myndighet.

Egen ressursgruppe for næringsutvikling

De rådgivende gruppene i Bystrategi Grenland er supplert med en egen ressursgruppe for næringslivet. Gruppen er satt sammen av representanter for NHO, LO, Vekst i Grenland, ICG (Industriklusteret Grenland), Herøya Industripark, Grenland Havn, Grenland næringsforening og Kjørbeek og Rødmyr interesseorganisasjon, KRIO. Gruppas oppgave er å gi innspill til prosjektporteføljen og å bidra til at næringslivets interesser ivaretas i byvekstavtale/ neste fase av bypakka. Modellen nedenfor viser organiseringen av Bystrategi Grenland.



3 Mål og virkemidler

Bypakka har en viss grad av usikkerhet knyttet til gjennomføring av 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 bompengeinntektene. 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 nullvekstmålet. Mål og resultatsystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Alle indikatorer bypakka rapporterer på er uløselig knyttet til bypakkas mål. På den måten kan vi kvittere ut i hvilken grad vi når disse. Til sammen gir dette et grunnlag for langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogrammer.

3.1 Hovedmål

- Veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel (nullvekstmålet).
- Bypakka skal bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.
- Bypakke Grenland skal bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.

Bypakke Grenland kan ikke alene innfri målene over, men står allikevel sentralt. Byutredningen utført i 2017 understreker betydningen av en mer konsentrert arealutvikling og en helhetlig parkeringspolitikk for å nå målene over. Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP Grenland) og kommuneplanenes arealdel står her sentralt. Vi vet at en konsentrert arealutvikling også er viktig for næringsutvikling og i arbeidet med å skape nye arbeidsplasser. Her er også virkemiddelbruken mer bredspektret enn det bystrategiarbeidet favner om.

3.2 Resultatmål

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%. Indikator: Reisemiddelfordeling (RVU) byindeks/ tellepunkter for bil og sykkel.

4 % årlig vekst busspassasjerer (i snitt)

Indikator: passasjerutvikling

Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.

Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger

Målemetode: Uavklart. Foreløpig brukes forsinkelsesdata for buss.

Befolkningsvekst tilsvarende landsgjennomsnittet

Indikator: befolkningsvekst. SSB statistikk

Minimum 80 % av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skal skje innenfor bybåndet.

Indikator: Andelen nye boliger pr år innenfor bybåndet. Målemetode: Kartbaserte analyser basert hvor nye byggetillatelser gis.

Bussene skal være maksimalt 3 min forsinket.

Indikator: minutter forsinket i forhold til ruteplan. Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem

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.

3.3 Helhetlig virkemiddelbruk

Målene i bypakka skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen for å innfri mål. Modellen viser en grov inndeling i hovedkategorier.

- Investeringsprosjekter (veg/næringstrafikk, kollektiv, gang-syssel, trafikkssikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektiv (buss) og økt vedlikehold av viktige gang-/sysselruter
- Informasjon og holdningsskapende arbeid
- Tiltak som reduserer bilbruken
- Arealpolitiske virkemidler/samordna areal og transportplanlegging (ATP)
- Nye teknologiske løsninger innen transportsektoren. ITS tiltak (intelligente transportsystemer)



Figur 2: Virkemidlene i modellen over må virke sammen for at bypakkas mål skal nås.

3.4 Næringsutvikling

Næringsutvikling/ etablering av nye arbeidsplasser

I definerte mål står næringsutvikling og det å skape en attraktiv region sentralt. I hvilken grad er det attraktivt å drive privat og offentlig virksomhet i Grenland? Svaret på dette spørsmålet er sammensatt og handler om mer enn samferdsel, areal- og byutvikling. Analysefirmaet Samfunnsøkonomisk analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet notatet «Hva kjennetegner regioner som vokser og Grenland» (vedlegg nr. 3). Her trekkes betydningen av levende sentrumsområder, konsentrert arealutvikling og effektiv persontransport frem som svært viktige kjennetegn. Kunnskapsnæringer (virksomheter som selger/ produserer kunnskap) er driverne i en slik vekst. Denne typen virksomhet trives best i levende bysentra med korte avstander til kollektivknutepunkt og annen kunnskapsbasert virksomhet. Bypakkas portefølje består derfor ikke bare av transporttiltak, men også av prosjekter som vil bidra til å gjøre byene mer attraktive.

Opprusting av Storgata i Porsgrunn og prosjektene på begge sider av Porsgrunnsbrua er gode eksempler på tiltak som vil gjøre det mer attraktivt å drive virksomhet i Porsgrunn sentrum. Det samme gjør prosjektene på Landmannstorget, i Torggata, Kverndalen og rundt Bryggevannet i Skien sentrum. Dette er prosjekter som bidrar til vekst, og som samtidig bidrar effektivt til målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Rapporten til Samfunnsøkonomisk analyse oppsummerer følgende anbefalinger til Grenland:

- *Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre for å stimulere egen vekst.*
- *Det er avgjørende at byene i årene framover klarer å tiltrekke seg både kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med høyere og relevant kompetanse.*
- *Tilrettelegging for næringsetablering i sentrum blir særlig viktig.*
- *Grenland har begrenset tilstedeværelse av høyere utdanningsinstitusjoner, som normalt er viktig for byvekst. Videreutvikling av Universitet i Sørøst-Norges campus i Porsgrunn er i denne sammenheng av stor betydning. Trolig er det viktig for campusens langsiktige attraksjonskraft om den lokaliseres i eller tettere på sentrum av Porsgrunn, dersom det er muligheter for det.*
- *Myndighetsutøvelse er i Norge en reell kunnskapsnæring. For å støtte opp under en viktig sentrumsutvikling er det trolig mange gevinster å hente dersom offentlig virksomheter lokaliseres i sentrumsområdene. Signaleffekten til andre kunnskapsvirksomheter kan være stor. (Også omvendt – det er sterke negative signaleffekter av å spre offentlige virksomheter langt fra sentrum.)*
- *Framkommelighet blir viktig, både til sentrum, innad i sentrum og mellom Skien og Porsgrunn sentrum. Økt tetthet tilsier at det bør legges til rette for både kollektive trafikk løsninger, samt sykkel- og fotgjengerløsninger. For byutviklingen vil det være en klar fordel om sentrale kollektive knutepunkter er i eller tett på sentrum av byene*
- *Vakre, nære rekreasjonsmuligheter får økende betydning ettersom byene vokser. Her har Skien og Porsgrunn et særlig godt utgangspunkt med vannspeil og variert topografi. Selv i de aller største byer legges det stor vekt på å ta vare på og videreutvikle grøntarealer og vannspeil som attraktive rekreasjonsområder.*

Anbefalingene over bygger opp under viktigheten av at Bystrategi Grenland både har tradisjonelle infrastrukturprosjekter, men også prosjekter som i større grad har til hensikt å gjøre bykjernene mer attraktive og levende. Oppfølging av anbefalingene over vil inngå i arbeidet med byvekstavtale for Grenland.

Fremkommelighet for næringstrafikken

Bypakka har et mål om å øke fremkommelighet for næringstrafikken. Dette målet kan komme i konflikt med nullvekstmålet som innebærer at persontrafikken med bil ikke kan øke. 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. Hvis vi samtidig skal nå nullvekstmålet vil denne typen tiltak føre til økt behov for andre virkemidler som reduserer privatbiltrafikken som høyere bomtakster og parkeringsavgifter. Utbedring av fremkommelighet for næringstrafikken er viktig i utvalgte flaskehalser. Fv.32 Gimlevegen – Augestadvegen (Lilleelvprosjektet) og Rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand er viktige eksempler på dette. Vegsystemet i Grenland er imidlertid finmasket og stort. Målepunktene for næringstrafikken er mange og spredt. All erfaring viser at det ikke er mulig å bygge seg ut av fremkommelighetsproblemene alene. Økt kapasitet vil normalt bli «spist» opp av overført/økende trafikk innen relativt kort tid, hvis en ikke kompenserer med andre virkemidler. Av økonomiske og miljømessige hensyn blir det derfor særlig viktig å lykkes med å flytte reisende over fra personbil til andre reisvalg. 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.

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 reisvalg. En slik arealutvikling vil også bygge opp under utviklingen av attraktive bysentrum, noe som anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.



Bilde 2: Ny fylkesveg fra Pettersborg til Skien stasjon skaper trygghet både for lokalbefolkning og næringsliv

4 Resultater 2015 - 2019

4.1 Gjennomførte prosjekter

18 bypakkeprosjekter og 13 belønningsprosjekter er ferdig bygget. Tabell 1 viser en liste med ferdigstilte bypakkeprosjekter:

Nr.	Ferdig	Prosjekt	SUM 2019 kr. (mill.)
1	2016	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg	13
2	2016	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	21
3	2016	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
4	2017	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
5	2017	Bedriftsveien (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	12,6
6	2017	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,2
7	2018	Fv. 32 Gimleveggen-Augestadvegen, ny veg	710
8	2018	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3,1
9	2018	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13,2
10	2018	Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	2,0
11	2019	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	601
12	2019	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	28,7
13	2019	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22,0
14	2019	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	11,0
15	2019	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	76,0
16	2019	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20,0
17	2019	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	20,0
18	2019	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	8,3
		Sum totalt ferdige prosjekter	1581

Tabell 1: Tabell med ferdigstilte bypakkeprosjekter



Bilde 3: Åpning av ny Fv.32 gjennom Porsgrunn sentrum har gitt mange en bedre hverdag

Tabell med ferdigstilte belønningsprosjekter:

Nr.	Ferdig	Prosjekter finansiert av belønningsmidler	Sum
1	2018	Prinsessegata, nytt fortau	3,0
2	2018	Fortau Håvundvegen ved Frogner	6,8
3	2019	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
4	2017	Fortau Sætrevegen, Brevik	1,0
5	2019	Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Franklintorget	2,0
6	2016-18	Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet i alle kommuner	22,5
7	2016-17	Sykkelparkering på skoler og idrettsanlegg i alle kommuner	2,0
8	2017	GS veg. Håvundvegen, strekning Frogneraleen til Frognerlia, 250 m.	1,5
9	2016	Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, 200m.	1,0
10	2019	Storgata, miljøgate	12,0
11	2016	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
12	2016	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
13	2015-19	Oppgradering av snarveier i alle kommuner	6,7

4.2 Måltall/ trafikkutvikling i 2018

De fleste resultatmål og indikatorer definert i handlingsprogrammet 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 systemet.

29 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 29 tellepunkt for sykkel i byområdet, der 27 av disse punktene nå er godkjent ved manuelle kontrolltelling, og de to siste er punkt etablert i 2019 og enda ikke kontrollert. Det er ikke alle tellepunktene som har nådd kvalitetsmålet som er satt av vegdirektoratet, men dette skyldes at teknologien som benyttes for registrering av syklistene har problemer med registreringene der flere syklist kommer samtidig. Noen av punktene er godkjent med en slik merknad.

33 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 33 tellepunkt for bil i hele byområdet. Disse gir døgntkontinuerlige data på trafikkutviklingen og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. Trafikkstrømmene er hele tiden påvirket av bypakke-prosjekter under utførelse. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet i byområdet.

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

Elektronisk billettering ble innført i 2012, og dette gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

Bussenes forsinkelser

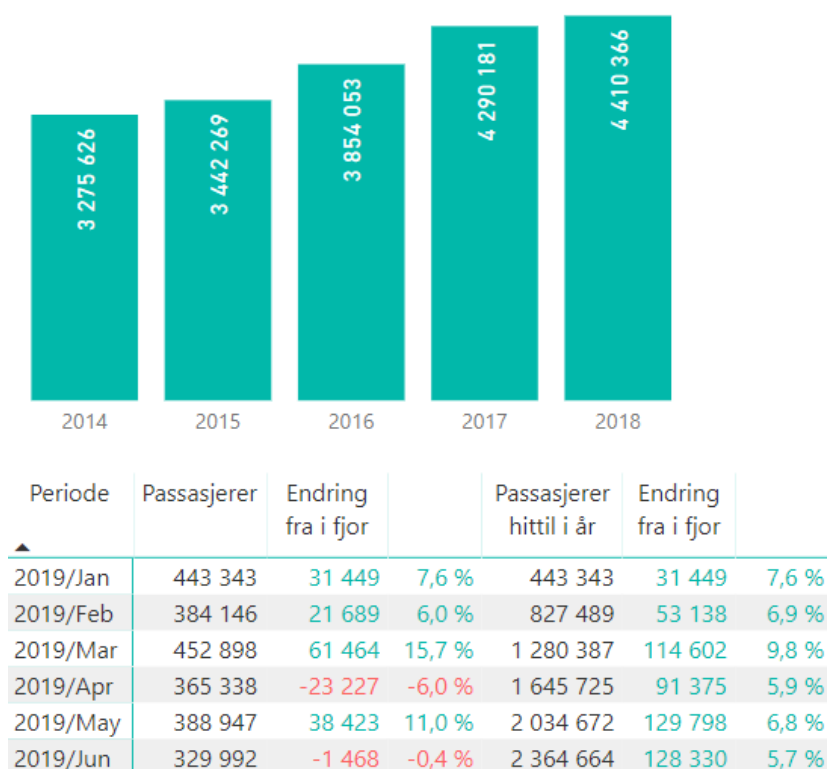
Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3/5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

Indikatorer og målemetoder under utvikling

- Andelen personreiser med andre transportmidler enn bil: Data hentes ut fra nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU). I Grenland startet intervjuene opp i august 2017. Resultatene skal hovedsakelig komme en gang per år. Det har vært utfordringer med etterbehandlingen av dataene fra intervjuene. De første foreløpige resultatene for 2018 ble sluppet i mai 2019. De endelige resultatene er enda ikke klare.
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet: Ulike metoder er forsøkt, men vi har foreløpig ikke funnet noen god metode. Det bør vurderes om det er for ressurskrevende å måle denne indikatoren.

4.1.1 Kollektiv

Det har vært en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland siste fem år med en økning på 35 prosent fra 2014 og fram til 2018. I 2018 var det en passasjerøkning på 2,8 prosent sammenlignet med året før. Pr. 31.august 2019 har det vært en økning på 5,7 prosent sammenlignet med samme periode i 2018. Det skyldes et busstilbud som er tilgjengelig for store deler av befolkningen, halvering av pris på månedskort, og hyppig frekvens (blant annet hvert 10. minutt i rushtid). I tillegg er rutetilbudet videreutviklet med nye avganger på de mest sentrale rutene og bedre bussforbindelse til og fra de største bydelene i helgene. Innføring av bompenger i 2016 er en medvirkende årsak. Noe av økningen i 2019 skyldes flytting av Skien videregående skole. Veksten forventes å avta noe ut over høsten 2019.



Figur 3: Viser utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland. Passasjerveksten var 2,8 prosent i 2018 sammenlignet med året før. De første seks månedene i 2019 har det vært en vekst på 5,7 prosent.

Et av resultatmålene i Bypakke Grenland er at bussene skal være maksimalt 3 minutter forsinket. I 2018 var 56 prosent av avgangene i Grenland i henhold til dette målet. 78 prosent av avgangene er mindre enn 5 minutter forsinket. For de åtte første månedene i 2019 er andelen busser som ikke er forsinket henholdsvis 61 og 82 prosent. En årsak til denne forbedringen kan være at åpning av «Lilleelvprosjektet» har medført bedre fremkommelighet for bussene gjennom Porsgrunn sentrum.

Resultatene viser en forbedring, men 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.

Punktlighetsrapport 2019 Grenland

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Sum
M1	64 %	65 %	67 %	63 %	63 %	62 %	71 %	62 %					65 %
M2	47 %	52 %	50 %	50 %	51 %	50 %	62 %	49 %					51 %
M3	57 %	61 %	63 %	62 %	60 %	54 %	70 %	60 %					61 %
P4	63 %	65 %	69 %	69 %	69 %	69 %	78 %	71 %					69 %
P5	66 %	67 %	71 %	64 %	65 %	67 %	76 %	67 %					68 %
P6	48 %	50 %	57 %	61 %	63 %	58 %	73 %	63 %					59 %
P7	56 %	62 %	69 %	69 %	68 %	66 %	73 %	64 %					66 %
Total Grenland	57 %	60 %	62 %	60 %	60 %	58 %	70 %	60 %					61 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>83 %</i>	<i>83 %</i>	<i>85 %</i>	<i>80 %</i>	<i>79 %</i>	<i>82 %</i>	<i>87 %</i>	<i>80 %</i>					<i>82 %</i>

Tabell 2: Antall busser mindre en 3 minutter forsinket. Nederste linje er andel busser som er mindre en 5 min. forsinket

4.1.2 Sykkel

Det er etablert 29 tellepunkter for sykkel i byområdet. Ulike etableringstidspunkt gjør at bare syv av disse gir oss data bakover i tid fra 2016. De første seks månedene i 2019 viser en økning i syklingen på



Bilde 4: En enklere og billigere form for sykkelveg med fortau ble åpnet langs Kulltangvegen i 2019

0,9 prosent sammenlignet med samme periode året før. Sammenlignet med 2017 har det vært en økning på 2,7 prosent. Det er imidlertid stor variasjon fra måned til måned, og fra tellepunkt til tellepunkt. De fire første månedene i 2018 var det til dels stor nedgang i syklingen, mens det fra mai til august har vært klart flere som har brukt sykkel i 2018 enn årene forut.

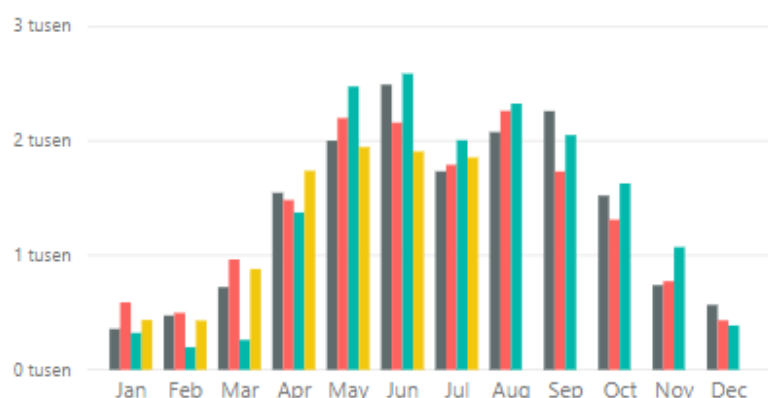
Hovedårsaken til de store variasjonene skyldes vær. Perioder med mye nedbør, enten som regn eller snø, gir krevende sykkelforhold og påvirker antall sykkelreiser.

De foreløpige resultatene fra reisevaneundersøkelsen viser en sykkelandel på daglige reiser i Grenland på seks prosent i 2018. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014.

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».

Sum månedsdøgntrafikk

● 2016 ● 2017 ● 2018 ● 2019



Beregnet årsdøgntrafikk

Tellepunktnavn	2016	2017	2018
Borgestad	192	191	190
Elstrømbua	288	272	266
Menstad	133	143	145
Moflata	93	88	84
Nenset	214	206	200
Smieøya	379	386	438
Stathelle	75	64	69

Figur 4: Viser utvikling i antall syklende fra 2016.

4.1.3 Personbil/trafikkutvikling

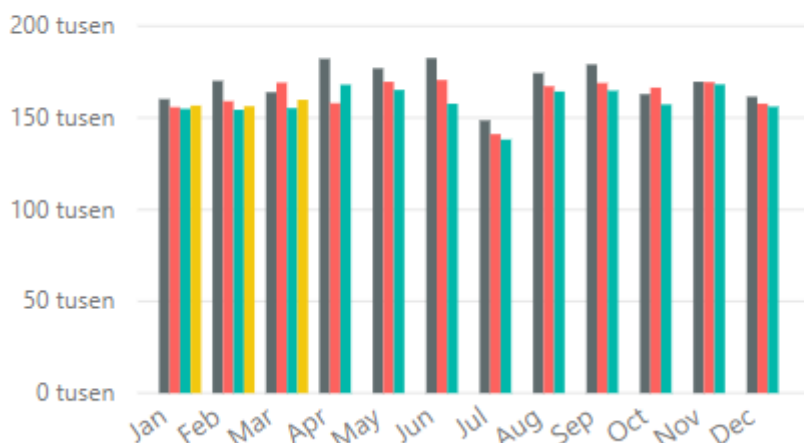
Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Byindeksen for Grenland viser en nedgang i personbiltrafikken i byområdet på fire prosent fra 2016 til 2017, en videre svak nedgang på 0,3 prosent i 2018. Indeksen viser imidlertid en økning i første halvår 2019 på 2,1 prosent sammenlignet med 2018. Dersom man sammenligner trafikkmengden så langt i 2019 med 2016 har det vært en nedgang på 2,3 prosent.

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 bominnkrevingen startet. Avvisningseffekten er imidlertid svært avhengig av nivå på takstene. Disse er relativt lave i Grenland sammenlignet med mange av de andre byene som har bypakker.

Reisevaneundersøkelsen viser at det i perioden 2014 til 2018 har vært en nedgang blant arbeidstakere med tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgivere i Grenland. Andelen er 78 prosent, noe som fortsatt er blant de høyeste i landet og bidrar til at langt flere kjører bil til jobb.

Sum månedsdøgntrafikk

● 2016 ● 2017 ● 2018 ● 2019



Periode	Endring fra i fjor
2019/Jan	1,1 %
2019/Feb	1,3 %
2019/Mar	2,9 %

Figur 5: Viser utvikling i antall personbiler på vegene fra 2016. Det har vært en nedgang i biltrafikken Grenland i 2017 og 2018, mens den har økt noe så langt i 2019.

4.1.4 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig fra og med 2013. I 2018 var det tjuefem ganger flere elbiler i disse kommunene sammenlignet med 2013. Andelen personbiler med kun el-drift utgjorde 6,2 prosent av alle registrerte personbiler i de samme kommunene i 2018. Det er også flere varebiler med eldrift å se, selv om andelen her er beskjedne 0,7 prosent.

Andelen elbiler som passerte antennepunktene var 5,2 prosent i 2017, og 7,1 prosent samlet for hele 2018. Andelen 1. halvår 2019 er 8,9 prosent.



Figur 6: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2014 til 2018. Kilde: Statistisk sentralbyrå

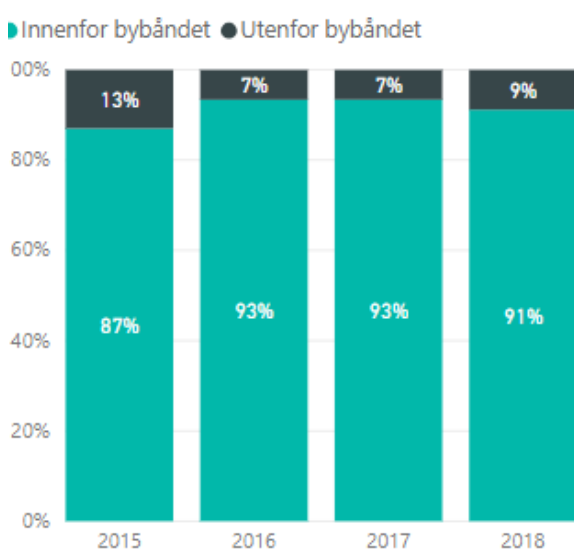
Tall fra Nobil viser at det i september 2018 er 111 offentlig tilgjengelige ladepunkt samlet i Skien og Porsgrunn. Dette gir 19 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 13 elbiler per ladepunkt. Skien og Porsgrunn oppgraderer og fornyer ladepunkter i 2018 og 2019.

4.1.5 Andelen nye boliger i bybåndet i 2018

I 2018 ble 82 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Grenland gitt innenfor bybåndet. I Skien var andelen 76 prosent, mens den var på 91 prosent i Porsgrunn. Målet er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Figuren viser at Skien i større grad enn Porsgrunn har tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Dette er utbyggingsområder som er i tråd med gjeldende kommuneplan, og områder som er regulert til boligbebyggelse flere år tilbake.

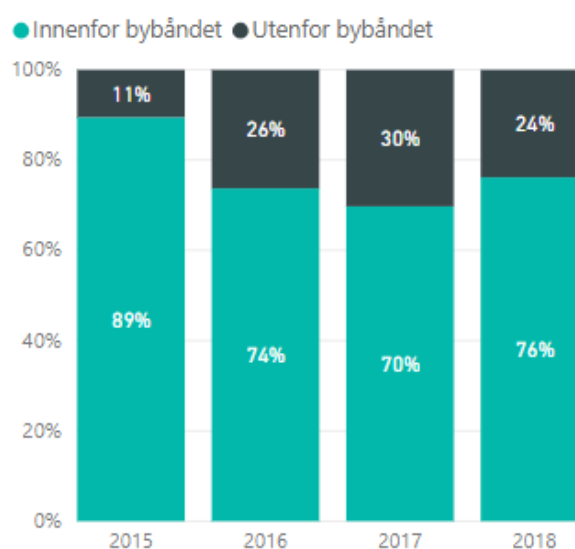
Antall byggetillatelser totalt er imidlertid ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år for å kunne vurdere utvikling. De siste fire årene er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 92 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 77 prosent i Skien.

Porsgrunn kommune - Boligbygging i byområdet



År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2015	67	10
2016	127	9
2017	85	6
2018	93	9
Totalt	372	34

Skien kommune - Boligbygging i byområdet

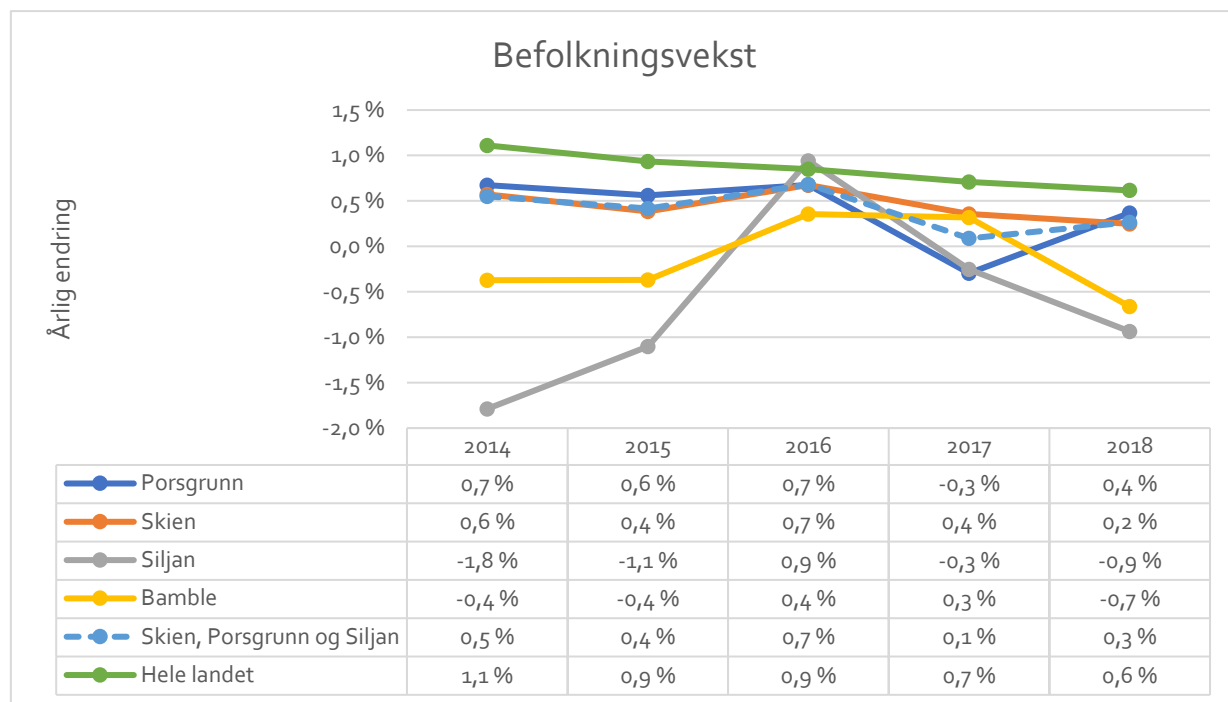


År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2015	213	25
2016	177	63
2017	173	75
2018	128	40
Totalt	691	203

Figur 7: Fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2015 til 2018.

4.1.6 Befolkningsvekst

Figuren nedenfor viser at bypakkekommunene samlet har hatt en vekst i befolkningen på 0,3 prosent gjennom 2018. Det har vært en tilbakegang i folkemengden i Siljan kommuner på 0,9 prosent, mens det i Porsgrunn og Skien har vært en vekst på henholdsvis 0,4 prosent og 0,2 prosent. Veksten i befolkningen landet under ett er også på veg nedover og ligger nå på 0,6 prosent.



Figur 8: Befolkningsveksten i perioden 2014 til 2018



Bilde 5: Ny gang- og sykkelbru binder byen tettere sammen og gjør det attraktivt å bo og drive virksomhet i Skien

5 Økonomi

5.1 Økonomiske rammer

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. Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 2832 mill. kr (2019 kr).

Rammer for handlingsprogrammet 2019-2022

Årlige investeringer/tilskudd	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	SUM (mill.)
Rv 36 Skyggestein- Skjelbredstrand	15	32	220	312	23							602
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien*	60	190	223	142	95							710
Regionale-/ kommunale prosjekter	3	63	66	109	158	422	341	186	47	47	47	1489
Sum investeringer i tiltak	79	285	509	563	276	422	341	186	47	47	47	2804
Investering bomstasjoner	0,7	24,7	0,74		0,7				0,7			28
SUM investering	80	310	510	563	277	422	341	186	48	47	47	2829

Inntekter 2019-2025

Kilde	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	15	32	220	312	23							602
Statlige bevilg./programområder			13									13
Fylkeskommunale bevilgninger	40	84	53	53	53	53	53	53	53	35		530
Kommunale bevilgninger	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18		180
Sum offentlige bevilgninger	73	134	304	383	94	71	71	71	71	53		1325
Bompenger	0	203	191	194	226	337	71	71	70	70	70	1503
Sum inntekter	73	337	495	577	320	408	142	142	141	124	70	2829

Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2018 til 2019

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2018 til 2019 (2,4 %).
- 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 2018 til 2019

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2018 til 2019 er denne indeksen 2,4 %.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2019 og har fått nye tall som gjenspeiler dette
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2020/påfølgende år er oppgitt i løpende kroneverdi. Statens indekser legges til grunn. 2014-15:1,8%, 2015-16:2,7%, 2017- 2,5%, 2018 – 2 %, 2019 – 2,4%. 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. årlig. Ut 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.

Andre finansielle føringer

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.
- Statlig 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 (2,8 mrd.i 2019 kr)



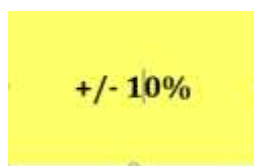
Bilde 6: Opprusting av snarveger er en svært kostnadseffektiv måte å gjøre gange og sykkel mer konkurransedyktig. Ned under Porsgrunnsbrua var det før ikke mulig å sykle (etter og før bilde).

5.2 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 inngå en byvekstavtale med staten.

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 og endring i prosjektets innhold.

5.3 Innkreving av bompenger

Innkrevningssystemet 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 viser inntekter i bomsystemet i Grenland i perioden 2016-2019, samt utviklingen i andelen elbiler.

År	Andel elbiler	Inntekt (mill.)
2016	3,9 %	60
2017	5,2 %	243
2018	7,1 %	242
2019 (prognose)	9,0 %	239

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

- Bompenger til prosjektene: 1,5 mrd. (2019 kr). Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,32 mrd. Total investeringsramme 2,83 mrd.
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill. (2015 kr)

- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. ved 10 års innkreving

St.prop.134 S åpner for å ta inn bompenger i inntil 10 år (03.10.2026) Det er fremdeles noe usikkerhet knyttet til hvor lenge bommene må stå før inntektene når rammene definert i St.prop. 134S.

Faktorer som påvirker dette er bla.:

- Veksten i elbiler/ «o-utslippskjøretøy»
- 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.

Det er særlig veksten i antall o-utslippsbiler som er avgjørende. Andelen elbiler fremkommer av tabellen over. Inntektene i Bypakke Grenland var i 2017 243 mill.kr. Med en elbilandel på 9 prosent vil inntektene i 2019 være 4 mill. lavere enn i 2017. Beregningen av bominntekter som er lagt til grunn i Bypakke Grenland er allikevel robuste. Selv med en elbilandel på 23 prosent i 2026 vil Bypakke Grenland nå den øvre rammen for hvor mye man kan kreve inn iht. Stortingsprop. 134 S. Skulle andelen elbiler bli høyere enn dette anslaget kan det bli nødvendig å innføre en eller annen form for bomavgift også på elbiler. Avhengig av forutsetningene over vil innkrevingstiden i bypakkas fase 1 kunne variere fra 9-10 år. Det innebærer at det ikke er rom for nye tiltak som svekker inntektene i bypakka.

Dagens rente er lav

Dagens rente er 1,54 prosent mens det i St.prop. 134S er lagt til grunn en øvre rentesats på 6,5 prosent. Det innebærer at finanskostnadene pr. i dag er lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen. Renten på lånet i september 2019 er 2,12 prosent.

Prosjektet mottok i 2016 en rentekompensasjon på 9,7 mill. kr. Dette har i stor grad dekket selskapets finanskostnader så langt. Lånegjelden har også vært lavere enn tidligere beregnet da inntektene fra innkrevingen har dekket rekvireringsbehovet. Finanskostnadene for prosjektet blir således betraktelig lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen

92 prosent har brikke

Brikkeandelen i Grenland er på 92 prosent og er i nasjonal målestokk svært høy. Dette bidrar til å effektivisere innkrevingen i Bypakke Grenland og redusere administrative kostnader til innkreving av bompenger.

5.4 Statlige tilskudd gjennom belønningsavtalen

Grenland har mottatt belønningsmidler siden 2008. Gjeldende belønningsavtale med staten er for perioden 2017-2020 og innebærer 250,2 mill kr i tilskudd. kr. Fra og med 2014 til 2020 mottar Grenland dermed totalt 490 mill. kr fra staten gjennom belønningsordningen. Belønningsmidler gir en unik mulighet til å løfte grønn transport i vår region. Siste belønningsavtale sikret 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.

I avtalen stilles det krav fra staten om at veksten i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet) og at persontrafikken med bil ikke skal øke. I følge gjeldende nasjonal transportplan skal belønningsmidler i framtiden inngå i byvekstavtalene.

5.5 Byvekstavtale

Byvekstavtaler er navnet på regjeringens samferdselssatsing for de ni største byområdene fremover. Tidligere bypakker og belønningsavtaler skal samles i én gjensidig, forpliktende avtale mellom staten og byområdet. Byvekstavtaler skal bidra til at lokale og nasjonale mål innenfor areal- og transportområdet nås. Byvekstavtalene er omtalt i nasjonal transportplan (NTP 2018-2029), og regjeringen har satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler i denne NTP-perioden. For å kunne forhandle om en byvekstavtale har staten satt følgende betingelser:

- At persontrafikken med bil ikke skal øke, og veksten i persontransport skal 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 og i en tilleggsutredning av Urbanet Analyse AS.

Grenland søker å inngå byvekstavtale på grunnlag av eksisterende Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1 (Prop. 134 S (2014-2015)). Det innebærer at dagens system for brukerbetaling og rammene for bypakke Grenland fase 1 ikke vil endres ved å gå inn i en avtale. Før forhandlingene kan starte må byområdet sannsynliggjøre at nullvekstmålet kan nås, og kommunene og fylkeskommunen må gjennom vedtak gi et utvalg politikere mandat til å forhandle frem en byvekstavtale. Et mandat er ferdig politisk behandlet i Siljan og Bamble kommuner og i Telemark fylkeskommune pr september 2019.



5.6 Prinsipper for porteføljestyringen

Bypakke Grenland porteføljestyres med årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon. Bypakke Grenlands første handlingsprogram ble vedtatt i 2015. I

2018 ble det gjennomført en hovedrevisjon og *Bypakke Grenland Handlingsprogram 2019-2022* ble vedtatt. Hovedrevisjonen i 2018 innebar følgende:

- 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

Den årlige revisjonen skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak gir best mulig måloppnåelse. Årets revidering er en enklere revisjon. Det innebærer at det kun er rom for mindre justeringer. Følgende prinsipper er lagt til grunn for justering av handlingsprogrammet i 2019:

- Justeringer i 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.
- Det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene bør være tilnærmet lik det den var i det første handlingsprogrammet vedtatt høsten 2015.

5.7 Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse

Det enkelte prosjekts bidrag til måloppnåelse i bypakka er det viktigste kriteriet som skal legges til grunn for oppbygging av prosjektporteføljen. En slik vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse er gjennomført for alle prosjekter der bygging ikke er startet opp. Selv om underskuddet i porteføljen primært krever kutt, bør det også være rom for å vurdere nye prosjekter. Den første fireårsperioden har gitt oss ny kunnskap og forståelse av nye prosjekter som mer effektivt kan bidra til måloppnåelse. Nye prosjekter er derfor vurdert i forhold til deres bidrag til hovedmålene for bypakka. Noen av disse er innarbeidet i forslag til ny portefølje. Enkelte av disse nye prosjektene vil også kunne finansieres som en del av en eventuell ny byvekstavgift mellom Grenland og staten.

Bypakkas mål legges til grunn

Vurdering av prosjektene har tatt utgangspunkt i bypakkas vedtatte hovedmål. Alle prosjekters bidrag til måloppnåelse er vurdert. Se for øvrig kap. 3 Mål og strategier.

Hvordan dokumentere måloppnåelse?

Nullvekstmålet i personbiltrafikken er relativt greit å måle. Det er etablert 25 trafikktelepunkter på utvalgte steder i bybåndet som måler trafikkmengden døgntilnærmet. Med bakgrunn i disse tellingene utarbeides det en byindeks som viser hvordan personbiltrafikken endrer seg.

Langt vanskeligere er det å måle bypakkas bidrag til regionens attraktivitet. Det finnes imidlertid mye forskningsbasert kunnskap om hva som kjennetegner regioner som vokser og er attraktive. Konsulentfirmaet Samfunnsøkonomisk Analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet rapporten «Hva kjennetegner regioner som vokser?». Rapporten vurderer særlig areal- og transport og byutviklingens bidrag til denne veksten. Konklusjonene herfra er lagt til grunn i vurderingen av prosjektene.

Kriterier for måloppnåelse

Følgende kriterier er lagt til grunn:

1. Kortere reisetid for prioriterte målgrupper (gående, syklende, kollektiv og næringstrafikk)
2. Berører stor andel av befolkning
3. Bidrar til helhet og sammenheng i transportsystemet
4. Bidrar til høyere opplevelsesverdi og opplevd trygghet
5. Bidrar til redusert personbiltrafikk
6. Bidrar til mer konsentrert arealutvikling

Hvert prosjekt i bypakka blir kvalitativt vurdert mot kriteriene over og gitt en karakter.

Gjennomsnittet av disse blir presentert som prosjektets samlekarakter. Denne uttrykker hvor godt prosjektet bidrar til bypakkas hovedmål.

Metodiske begrensninger

Metoden som er brukt har begrensninger som gjør at karaktergivningen ikke alene bør legges til grunn for prioritering av prosjekter. Oppsummert har metoden bl.a. følgende begrensninger:

- Vurderinger er basert på faglig skjønn i tillegg til objektive parametere.
- Helhetlig nytte-/kostnadsanalyse inngår ikke.
- Prosjektets økonomiske ramme er en viktig vurderingsparameter som ikke inngår, og som må vurderes skjønnsmessig i tillegg.
- Tiltakenes effekt på folkehelse inngår ikke i vurderingen, f.eks. om et tiltak bidrar til økt fysisk aktivitet i befolkningen, bedre trafiksikkerhet eller bedre luftkvalitet.
- Metoden beskriver ikke effekter av prosjektet på utsiden av prosjektområdet. Nye vegprosjekter kan f.eks. bidra til å lede ny biltrafikk inn i et område som ikke er dimensjonert for det. Det vil gi en uønsket belastning for befolkningen i området og utløse ytterligere investeringsbehov.
- Kriteriene er ikke vektet innbyrdes. Alle kriterier er gitt samme verdi selv om dette i noen tilfeller ikke er riktig.

Vurdering av prosjektenes bidrag til bypakkas mål:

Ran g	Pr.nr.	Prosjekt	Sum (mill.)	Gange	Syssel	Kollektiv	Nærings- trafikk	Arealbruk	Redusert Personbil	Samlet vurdering
1	11	Klosterøya - Jernbanebrygga, gang- og sykkelbro	81,0	3,0	3,0	2,0	0,0	3,0	2,0	2,2
2	62	Knutepunkt Porsgrunn, kommunedelplan	25*	2,7	1,5	1,5	-	3,0	2,0	2,1
3	63	Stoppested og knutepunkt Skien sentrum, forstudie	2*	2,3	1,8	2,3	-	1,5	1,5	1,9
4	19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbro	98	2,8	2,5	1,0	1,0	2,0	1,5	1,8
5	10	Bryggevaennet rundt, promenade	22	2,5	1,3	-	-	2,5	0,0	1,6
8	22-23	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva	55	2	1,75	-	-	1	0	1,2
8	61	Siljan Sentrum, gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	7	2,0	2,0	0,7	0,3	2,0	0,0	1,2
8	7	Torggata, kollektiv og sykkelgate	14	1,0	2,3	1,7	0,5	1,0	0,5	1,2
10	9	Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen	5	1,8	1,3	-	-	1,5	0,0	1,1
10	39	Fv. 32 Bølevegen. Tosidig fortau/sykkelveg. Skille næringstrafikk- myke trafikanter	61	1,3	2,5	1,0	1,0	1,0	0,0	1,1
12	30	Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset, gang- sykkel og kollektivtiltak	17	1,5	1,5	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0
12	53	Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset, sanering av utkjørsler og fortau	3	2,3	1,3	1,0	1,0	1,0	-0,5	1,0
12	14	Sverresgata-Hovengata. Sykkel og kollektivprioritering	85	1,0	2,0	1,3	-0,5	1,0	1,0	1,0
12	27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Fullverdig tilbud til gående og sy	13	1,8	2,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0
12	51	Fv. 43 Fortau Gulsetveien	46	2,3	1,3	0,8	-	0,5	0,0	1,0
17	42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	58	1,3	2,5	0,5	1,0	0,0	0,0	0,9
18	40	Fv. 32 Sandbakken, ny holdeplass (tidl. Hammerkrysset-Hovenga)	17	0,8	1,3	1,7	1,5	0,0	-0,5	0,8
18	Ny	Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau eller gang- sykkelveg.	11	1,8	1,5	0,5	0,3	0,0	0,5	0,8
18	34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring.	12	0,8	-	0,8	1,3	1,5	-0,5	0,8
18	8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)	11	1,3	1,0	1,0	-	0,5	0,0	0,8
18	29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" uten undergang med kort kollektivfelt	210	1,0	1,5	1,8	0,8	0,0	-0,5	0,8
23	66	Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss	31	0,3	0,3	1,3	0,8	1,0	0,0	0,6
25	17	Fv. 32 gangveg Lilleelva	7	0,8	-	-	-	0,0	0,0	0,3

Tabell 3: Tabellen over viser en kvalitativ vurdering av ikke påbegynte prosjekter og deres bidrag til måloppnåelse i bypakka. *Kun planleggingsmidler

Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

I tillegg til prosjektenes bidrag til måloppnåelse vil følgende påvirke prosjektenes prioritet:

1. Fordelingen av investeringer mellom kommunene skal være omtrent den samme som ved oppstart av bypakkes fase 1 i oktober 2015.
2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas.
Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste seks årene. Det kan føre til store fremkommelighetsutfordringer. Rekkefølgen i gjennomføring av prosjekter gjøres slik at disse ikke blir urimelig store. Det vil bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.
3. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.



Bilde 7: Et nytt PP kryss er under bygging. Her skal kollektivtrafikk, gående og syklende prioriteres.

6 Prosjektportefølje 2019-2022 finansiert av bypakkemidler

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet	Sum totalt	Regnskap 2015-2018	2019 Prog. T2	2020	2021	2022	2023-2025
1	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand, ny veg	Utført	602	579,4					
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	Utført	710	615,0	95,00				
	Sum store vegprosjekter								
3	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt	Utført	8,3	2,3	6				
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av	Utført	76,5	42,3	33,20	1,0			
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park		85,7	8,9	10,00	66,8			
7	Torggata, kollektiv og sykkelgate		14	0,0	0,50	1,0	12,8		
8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) Tosidig fortau og		10	0,0			2,0	8,2	
9	Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelfrøte gjennom byen		5,5	1,0	1,00	3,5			
10	Bryggevaanet rundt. Promenade		22,0	0,5	0,93	6,0	14,5		
11	Klosterøya - Jernbanebrygga, GS bru. (8,7 mill. i belønningsmidler i tillegg)		81	0,0	5,00	51,0	25,0		
12	Trafikkmodelltesting i Skien	Utført	1,5	0,8	0,72				
	Ufordelt reserve til tiltak i Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett.		7,4	0,0		3,7	3,7		
55	Fv. 356Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke. Kollektiv, sykkel og byromstiltak		157	6,8	20	50,2	60,0	20,0	
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet		45	13,5	6,6				25
57	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrveg/Kjølnes	Utført	2,0	2,0					
14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering		85	2,8	2,00	48,0	32,2		
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Utført	1,9	1,9					
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie	Utført	1,6	1,6					
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva		7,4	1,0	1,00	5,4			
18	Storgata, fra Franklinterget til Meieritorget. Miljøgate.	Utført	12,7	1,2	11,47				
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro		98	2,8	3,20	25,0	46,0	21,0	
20	Bussholdeplasser, opprusting	Utført	15,8	11,0	4,80				
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	Utført	22,0	15,3	6,70				
22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune		25	0,8	2,00	15,2	7,0		
23	Turveg langs elva i Skien kommune		29,6	1,9	0,00	12,0	15,7		
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Sykkelveg		13,1	0,0	0,20	0,5	12,4		
28	Århus bru (kun planlegging)		6,0	0,2	1,50	4,3			
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-		210	4,3	1,5	5	5	97	97,0
30	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat		17	0,545		1,5	12,0	2,5	
31	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	Utført	9	4,0	4,5				
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau		12	0,4	2,5	9,15			
35	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei	Utført	12,6	12,2	0,41				
36	Fv 49 Klyvevegen (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	Utført	3,0	0,0	2,95				
37	Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa, utredning		1,5	0,6	0	0,93			
39	Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg.Skille næringstrafikk-myke trafikanter		27	0,26	1,5		2,0	23,44	
40	Fv. 32 Holdeplass Sandbakken		17	4,90	0,5	6,6	5,0		
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau		58	9,8	3,5	29,8	15,0		
43	Fv.30 Nystadvegen. Gang-og sykkelveg	Utført	13,2	7,7	5,50				
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg	Utført	12,5	12,5					
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	Utført	21	20,8	0,01				
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	Utført	0,5	0,5					
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	Utført	3,1	3,1	0,03				
60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	Ny	3,1	0,0		3,1			
61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	Ny	6,7	0,0		0,80	3,15	2,75	
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring	Utført	20	18,0	1,95				
51	Fv. 43 Fortau Gulsetvegen		46	7,5	6	22,5	10,0		
53	Porsgrunnsvegen ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau		2,8	0,0	0,10	2,7			
62	Knutepunkt Porsgrunn. Kommunedelplan. Definere fremtidig togtrasee.		25	0,0	1,50	14	9,5		
63	Stoppested tog Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kom.)		2	0,0		1	1		
64	Ufordelt reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger		9	0,0	2	4	2	1	
66	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss		32	0,0		10	22		
67	Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau/ gang- sykkelveg.		11	0,0		2	9		
48	Etablering og drift av antennenpunkter	Utført	27,6	26,2	0,70				0,7
49	Finansiering av prosjektkontor		57	15,1	6,00	6,5	6,5	6,5	15,9
59	Fase 1 Planleggingsmidler		8,4	0,0	0,40	4,0	3,0	1,0	
54	Fase 2 planleggingsmidler/ midler utredninger byvekstavtale		16,1	0,0	0	5,00	5,00	3,00	3,10
	Sum invest.prosj. eks. store vegprosjekter		1517	267	158	422	341	186	142
	Sum store vegprosjekter		1312	1194	118	0	0	0	0
	Sum invest.prosj. inkl. store vegprosjekter		2829	1461	276	422	341	186	142

Tabell 4: Viser hele bypakkas portefølje revidert i 2019.

	= Svært usikre estimer		= Planlegging
	= +/- 40% usikkerhet		= Gjennomføring
	= +/- 10 % usikkerhet		

7 Fordeling av belønningsmidler 2017-2020

Belønningsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Grenland 2017-2020 er totalt på 250,2 mill. kroner fordelt med 70,2 mill. i 2017 og 60 mill. årlig i påfølgende år. I politisk sak om tilslutning til ny belønningsavtale våren 2017 vedtok politiske organer å øremerke 190 mill. til videreføring av "Bussløftet" slik det er i dag. De resterende 60,2 mill. ble fordelt i politisk sak høsten 2017 og i bypakkas handlingsprogram 2018

De lokale partene i Bypakke Grenland er tildelt 250,2 mill. kr. fra staten gjennom belønningsavtalen 2017-2020. Kommunestyre og fylkesting bevilget i 2017 190 mill. kr. av disse til bla. takstreduksjon og frekvensøkning på buss. kr. Nye prognoser for utgifter til det forsterkede busstilbudet viser at det er mulig å omprioritere 11,7 mill. kr. av den tildelte summen. Disse er foreslått bevilget til gange- og sykkelformål og fordelt på kommunene etter folketall. Vedtakene om bruk av belønningsmidler oppsummeres i tabellen under.

Nr.	Aktivitet/ formål	2017	2018	2019	2020	Totalt
1	Bussløftet (hyppigere avganger og reduserte billett priser) Videreføring av forsterket tilbud etablert i 2014)	46	46	49	37	178,3
2	Kampanjer og kommunikasjon. Synliggjøring av resultater for innbyggere og næringsliv. Systematisk arbeid for å øke andelen grønne reiser i Grenland	-	-	5,0	5,0	10,0
3	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veger.	-	3,0	3,0	3,0	9,0
4	Samordnet arealbruk, restriktive tiltak og utredninger	-	-	1,0	1,0	2,0
5	Investeringer til enklere gang- sykkeltiltak i sentrumsområder og på hovednett for myke trafikanter	24,2	7,8	2,0	2,0	36,0
6	Fortau Håvundvegen	-	3,2	-	-	3,2
Ny	Gang- og sykkelbru til Klosterøya				5,0	5,0
Ny	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Skien kommune				1,9	1,9
Ny	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Porsgrunn kommune				4,5	4,5
Ny	Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune				0,3	0,3
Sum tot. inklusiv bussløftet		70,2	60,0	60,0	60,0	250,2

Tabell 5: Viser fordeling av belønningsmidler 2017-2020.

8 Beskrivelse av prosjektene i bypakka

1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand

Ramme: 602 mill. (100% statlige midler)

Ferdigstilles i 2019

Tiltaket innebærer ny Rv. 36 fra Skjelbredstand til Skyggestein. Målet med prosjektet var å bedre framkommeligheten for næringstrafikk, spesielt tunge kjøretøy. Også personbiltrafikken opplever betydelige forbedringer. Den nye vegstrekningen gir dessuten bedre trafiksikkerhet for strekningen og forbedrer miljøet i nærområdene langs dagens veg, samtidig som trafikken langs Klovholtvegen blir betydelig redusert. Ny veg ble åpnet for trafikk 27. november 2018. Det er mange mindre tiltak i prosjektet som er blitt åpnet fortløpende i 2019. Siste ferdigstilling av veger er 14. juni 2019 på Skjelbredstrand.



Bilde 8: Krysset på Rv.36 ved Skjelbredstrand etter åpning av ny veg.

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

Kostnadsramme: 710 mill. Tvister medfører at summen ikke er endelig fastsatt.

Ferdigstilles i 2019.

Tiltaket innebærer ny veg gjennom miljøtunnel fra Hovengasenteret til Beha-kvartalet. Prosjektet har hatt som mål å gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold for gående og syklende. Strekningen Dr. Munks gate-Augestadvegen (Hovengtunnelen) ble overlevert til Statens vegvesen 8. juni 2018. Strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate fikk utsatt frist for ferdigstilling. Hele strekningen ble åpnet for trafikk den 7. desember 2018, og offisielt åpnet den 17. desember 2018. En del årstidsavhengige arbeider på sidearealene ble utført våren 2019, og lokale støytiltak på naboeiendommer gjennomføres sommeren og høsten 2019. Porsgrunn kommune har tidligere gitt en midlertidig dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene for de lokale støytiltakene, med varighet fram til 31. desember 2019. Tiltakene blir ferdigstilt innen denne fristen. Noen mindre arbeider med istandsetting av midlertidig disponerte utearealer på naboeiendommer blir også utført høsten 2019. Opprinnelig budsjett var 583 mill. kr. Det ble våren 2018 varslet kostnadsøkning, og gjennom fylkestingsbehandling den 6. juni 2018 ble det vedtatt ny ramme på 710 mill. kr. Prosjektet har blant annet pekt på vanskelige grunnforhold og uforutsette forhold med eksisterende kabler og ledninger i grunnen som årsaker til kostnadsøkningen.

3. Skien jernbanestasjon Nylende

Sluttsum: 8,3 mill.

Ferdigstilles i 2019

Tiltaket omfatter opprusting av gateløp, holdeplass og fortau langs den nye fylkesvegen. Målet med prosjektet var opprinnelig å utbedre 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. I forbindelse med saldering av bypakkas handlingsprogram i 2018 ble imidlertid prosjektet noe redusert. Tiltaket ses i sammenheng med bypakkeprosjekt 4: Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44, slik at standarden blir helhetlig og god langs hele strekningen. Tiltakene inne på stasjonsområdet og i Rektor Ørnsgate må vente til nye midler foreligger. Strekningen skal omklassifiseres til fylkesveg etter at prosjekt Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate-Gjerpensgate er ferdigstilt.

4. Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate – Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44

Kostnadsramme: 76,5 mill. (avventer endelig oppgjør)

Ferdigstilles i 2019

Tiltaket innebærer bygging av ny gang- og sykkelveg fra Pettersborg til Gjerpensgate og omlegging av fylkesveg slik at gjennomgangstrafikk i deler av Mælagata flyttes. Målet har vært å 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 etableres en trafiksikker forbindelse for gående og syklende mellom Skien stasjon og boligområdene på Venstøp/Hoppestad.

Det er etablert en god og trafiksikker løsning for næringstrafikken i Amtmand Aalls gate. I den sammenheng legges en del av fylkesveg 44 om fra Mælagata til Amtmand Aalls gate. Prosjektet for Skien jernbanestasjon Nylende grenser inn mot dette prosjektet og sikrer en attraktiv og trafiksikker løsning forbi stasjonsområdet.

5. Landmannstorget kollektivknutepunkt og park

Ramme 2019: 85,7 mill.

Usikkerhet i anslag: +/- 10%

Prosjektet innebærer bygging av nytt kollektivknutepunkt og grønn park på Landmannstorget. Hensikten er å utvikle et attraktivt knutepunkt og møtested ved Telemarks største kollektivterminal, målt i antall passasjerer. Dagens kollektivknutepunkt er utflytende og uoversiktlig og tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming. Det er stort behov for opprusting.

Det blir nye holdeplasser for bussene i Kongens gate og Hesselbergs gate. Taxiene får holdeplasser i Skistredet og det blir korttidsparkering i Torggata og i Skistredet. I midten blir det en park og det blir sykkelparkering på og rundt knutepunktet, inkludert et sykkelhotell. Sykkelfelt i Torggata ses i sammenheng med prosjektene for Kverndalen og resten av Torggata sørover.

Det nye kollektivknutepunktet skal bidra til:

- at antall busspassasjerer øker til og fra Landmannstorget
- økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- 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

Byggingen startet sommeren 2019 og hele kollektivknutepunktet med park vil stå ferdig i 2020. Skien kommune skifter ut vann- og avløpsnett i gatene rundt torget samtidig.

7. Torggata

Ramme 2019: 14 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: Svært usikre anslag

Prosjektet har til hensikt å ruste opp Torggata med bymiljøtiltak og fremkommelighetstiltak for gående, syklende og buss. Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Gata er i dag ikke tilrettelagt for syklist og har i tillegg behov for økt grad av universell utforming. Tilrettelegging for sykkel må ses i sammenheng med løsningen forbi Landmannstorget og videre nordover i Kverndalen.

Prosjektet vil gi et kvalitetsmessig løft til et viktig gaterom i sentrum. Det må avklares om det er behov for samordning med vann- og avløpsutbygging. Planlegging av prosjektet starter høsten 2019. Bygging er avhengig av samarbeidsomfanget med vann og avløp. Landmannstorget må være ferdig før man kan starte bygging i Torggata.

8. Fv.44 Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate), tosidig fortau

Ramme 2019: 10

Usikkerhet i anslag 2019: Svært usikre anslag

Prosjektets hensikt er å utvide fortauet på vestsiden av Mælagata og å bygge nytt fortau på østsiden (ca. 290 m). Krysset Mælagata- Schweigaardsgate skal utbedres bla med bedre sikt og 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 trafikanter. Mælagata er definert som arm av hovedrute for sykkel og lokal rute i plan for myke trafikanter. Tiltaket krever reguleringsplan og er foreløpig ikke satt i gang.

9. Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen

Ramme 2019: 5,5

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Prosjektet innebærer opprusting av gågata med tilrettelegging for gående og syklende, universell utforming og bymiljøtiltak. Strekningen er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og er definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Det er laget en helhetlig plan for by- og gaterom i Kverndalen som koordinerer små og store utbygginger. Spesielt viktig er det å koordinere prosjektet med kommunens utbygging av nytt sykehjem som skal stå ferdig i 2022 og boligutbyggingen på Lie

som starter i 2019. Finansiering og gjennomføring av bypakketiltakene må avklares gjennom forhandlinger med utbyggingsprosjektene.

10. Bryggevannet rundt

Ramme 2019: 22 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +/-40%

Prosjektet innebærer etablering av 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.

Bryggevannet rundt består av mange delprosjekter: bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya (Smieøyabrua), forbindelse over Smieøya til Hjellevannet-siden og videre langs fylkesvegen inn til Fisketrappa, forbedringer ved Bryggeparken, promenade gjennom Skien Brygge, gangforbindelse og park i Klosterhavna, promenade langs Klosterøya øst. Noen av prosjektene gjøres som del av private utbygginger, mens andre finansieres av bypakka. Gang- og sykkelbru over Bryggevannet vil utgjøre en del av Bryggevannet rundt, men har egen finansiering i bypakka.

Det er jobbet med å se på delstrekningene i en helhet som grunnlag for videre prosjektering og fordeling av kostnadene. Våren 2018 ble det politisk vedtatt at Smieøyabrua skal prioriteres først av alle delstrekningene. Deretter en forbindelse videre inn til Fisketrappa. Prosjektering av Smieøyabrua gjennomføres i 2019 og brua kan stå ferdig i 2021. Det har ikke lyktes å få til en enighet med Norgesmøllene om en forbindelse forbi Mølla på Bryggevannet-siden. Det ses derfor på en trasé langs fylkesvegen i en mulighetsstudie. Mulighetsstudien skal danne grunnlag for videre prioritering. Ny fisketrapp innerst i Bryggevannet stod ferdig våren 2018.



Bilde 9: Ny gang- og sykkelbru mellom Jernbanebrygga og Klosterøya er en premiss for prosjekt Bryggevannet rundt

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2019: 81 mill. eks. eksterne bidrag og 8,7 mill. belønningsmidler

Usikkerhet i anslag 2019: +/- 10%

Prosjektet innebærer etablering av en gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga. Hensikten er å øke antall miljøvennlige reiser, bidra til sentrumsutvikling og økt tilgjengelighet rundt

Bryggevatnet. Gang- og sykkelbrua er en viktig delstrekning i arbeidet med å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg rundt Bryggevatnet. Brua vil også binde sammen hovedrutene for sykkel på begge sider av elva. Brua korter ned reiseavstanden mellom områdene øst for elva og områdene ved sykehuset og Herkules hvor 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. Forprosjekt for brua ble vedtatt våren 2018. Detaljprosjektering pågår, og avsluttes i løpet av 2019. Byggestart er planlagt i 2020.

Utbyggere på Klosterøya og Skien Brygge har lovet å bidra med en sum hver til brua. Forhandlingene om ekstern finansiering starter høsten 2019, og avtaler med andre bidragsytere må være ferdig senest ved byggestart. Ekstra belønningsmidler for 2016 på 8,7 mill kroner er bevilget til brua.

12. Trafikkmodelltesting Skien sentrum

Sluttsum 2019: 1,5 mill.

Tiltaket er utført

Prosjektet innebærer opparbeidelse av kunnskap om hvordan ulike trafikale tiltak påvirker trafikksituasjonen i Skien. I arbeidet benyttes digitale trafikkmodeller. Mange prosjekter er under planlegging og på gang i Skien sentrum, derfor er det sett på trafikale konsekvenser av tiltakene hver for seg og samlet. Dette omfatter bla. trafikkflyt rundt Landmannstorget og å vurdere muligheten av å redusere Møllebruas barrierevirkning mellom byen og Bryggevatnet. Kunnskap fra utredningen vil inngå i fremtidige planleggingsprosesser for vegsystemet i og rundt Skien sentrum.

55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Ramme 2019: 157 mill kr

Usikkerhet i anslag 2019: +- 40%, PP krysset +-10%

Prosjektet innebærer etablering av et gjennomgående og helhetlig tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Arbeidet er delt inn i delprosjektene Linaaesgate/PP-krysset, Raschebakken og Franklintorget.

Hensikten er å sikre god fremkommelighet for kollektiv- og sykkeltrafikk, samtidig som det utvikles byrom med gode aktivitets- og oppholdskvaliteter som bidrar til økt attraktivitet for sentrum. I prosjektet inngår oppgradering av Franklintorget, ett av de viktigste byttepunktene for buss i Telemark. Trafikken over Porsgrunnsbrua skal halveres ned til 7000 ådt, i tråd med politiske vedtak i *Handlingsplan for gjennomføring av gatebruksplanen og tiltak på overordnet vegnett i Porsgrunn sentrum*.

Statens Vegvesen gjennomfører tiltakene og anleggsarbeidet startet høsten 2019 med PP-krysset på Vestsiden. Dette delprosjektet skal stå ferdig før skolestart i august 2020.

For delprosjektet Raschebakken-Skippergata pågår reguleringsplanarbeid for å sikre tilgang til nødvendige arealer. Franklintorget og Raschebakken gjennomføres i 2020 og 2021.

I gjennomføringsfasen vil det være viktig å balansere den økonomiske rammen for delprosjektene, slik at de viktige funksjonene i alle delprosjektene kan bli gjennomført, selv om anbudsprosesser og bygging skjer etter hverandre.

56. Rv. 36. Tiltak overordnet vegnett på riksveg i Porsgrunn

Ramme 2019: 45 mill. kr (25 mill. kr gjenstår)

Usikkerhet i anslag 2019 (gjelder kun utvidelse av Kulltangundbrua som ikke er bygd): +-40%

Prosjektet skal bidra til å bedre fremkommeligheten på utvalgte steder i det overordnede vegnettet på Rv.36. for å kunne ta imot den økt trafikken som kommer Fv. 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate skal avlastes for gjennomgangstrafikk. Det er gjennomført oppgradering av to rundkjøringer på Rv.36.

Kapasitetsutbedring og trafikkstyring i rundkjøringen nord for Vabakkentunnelen - Linaaesgate bidrar til å avlaste Porsgrunn sentrum for trafikk nordfra, samtidig som bussene unngår forsinkelse. Det er etablert filterfelt fra nord som styrer trafikken inn mot Vabakkentunnelen og bidrar til redusert forsinkelse på riksvegen i begge retninger.

Rundkjøringen ved Kulltangen har fått økt kapasitet ved å utvide sirkulasjonsarealet og etablere to kjørefelt inn fra tre av armene. Utvidelse av Kulltangundbrua avventes inntil konsekvensene av endret trafikkmønster over Porsgrunnbrua blir synlig.



Bilde 10: Ny utforming av kryss på Rv.36 ved Vabakken prioriterer buss og leder biltrafikk gjennom tunnelen. Det er et viktig tiltak for å nå mål om å halvere biltrafikken over Porsgrunnsbrua

57. Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring av rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring

Sluttsum: 2 mill. kr

Utført i 2018.

Prosjektet består av kapasitetsutbedring ved rundkjøringen Fv. 32 Vallermyrvegen/Kjølnes ring. Prosjektet er en del av arbeidet med å bedre fremkommelighet på utvalgte steder i det overordnede vegnettet slik at trafikken over Porsgrunnsbrua kan reduseres og bysentrum avlastes for gjennomgangstrafikk.

14. Sverresgate-Hovenggata

Ramme 2019: 85 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2019: +/- 10%

Prosjektet innebærer omforming av Sverresgata – Hovenggata til bygate, etter at "Lilleelvprosjektet" ble ferdig og gjennomgangstrafikken redusert. Tiltaket har stor betydning for opplevelsen av Porsgrunn sentrum i et bymiljøperspektiv og mål om økt fremkommelighet for kollektivtrafikk og syklende. Den nye gateutformingen skal bidra til økte bymiljøkvaliteter, sykkelfelt, bussvennlig løsninger, trygge fotgjengerkryssinger og innsnevring av kryss. Hele gateløpet vil få fartsgrense 30-40 km/t, som resten av sentrumssonen i Porsgrunn.

Oppgradering av strekningen Kirkehaugen-Sverresgate gjennomføres i 2020, mens Hovenggata gjennomføres i 2021. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata x Slottsbrugate skiftet ut i 2018.

16. Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie

Sluttsum: 1,9 mill.

Avsluttet i 2016.

Utredningen identifiserte tiltak og utbyggingsrekkefølge i Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnettet. Med bakgrunn i mulighetsstudien er anbefalingene konkretisert og innarbeidet i bypakkas handlingsprogram.

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

Sluttsum: 1,6 mill.

Ferdigstilt i 2015

Hensikten med mulighetsstudiet var å definere tiltak for å øke fremkommeligheten for buss på strekningen. Tiltaket avventes inntil kommunedelplan for knutepunkt Porsgrunn avklarer hvor framtidig trasé for Fv. 356 nord for Porsgrunnstunnelen skal kobles til Fv. 32. Et tiltak i rundkjøring med Kjølnes ring (prosjekt nr.57) er gjennomført for å øke kapasiteten i det overordnede vegnettet.

17. Fv. 32 gangveg Lilleelva

Ramme 2019: 7,4 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +- 40%

Prosjektet innebærer etablering av en snarveg/ turstiforbindelse langs Lilleelva under ny Fv.32/ jernbanen. Hensikten er å bedre forholdene for gående mellom Porsgrunn sentrum og Kjølnes. Det er

knyttet et rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltaket i gjeldende reguleringsplan for Fv. 32 Augestadvegen - Gimlevegen. Det er gitt midlertidig dispensasjon fra kravet og forbindelsen skal være på plass i løpet av 2020. Det arbeides med en løsning basert delvis på flytebrygge. Vegeier er ansvarlig for at rekkefølgekrav innfris. Prosjektet utføres i samarbeid med Porsgrunn kommune.

18. Storgata, fra Franklintorget til Meieritorget. Miljøgate.

Ramme 2019: 12,7 (prosjektet er også tildelt belønningsmidler)

Usikkerhet i anslag 2019: +-10% (åpnes for trafikk i høsten 2019)

Prosjektet har oppgradert Storgata på strekningen fra Franklintorget til Meieritorget med høy materialkvalitet på fortau og med motstrøms sykkelfelt i nedre del. Gata skal invitere til hensynsfull ferdsel for alle trafikanter og med tydelig prioritering av gående og syklende. Tiltaket bidrar til at Storgata blir en attraktiv gate for handel, bevertning og opphold. Prosjektet finansieres delvis av belønningsmidler, og har vært gjennomført etappevis i 2019. Oppgradering av Meieritorvet og strekningen Reynoldsparken – Osebro finansieres av belønningsmidler. Arbeidene ved Osebro vil avsluttes i 2020.

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

Ramme 2019: 98 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2019: + 40% /- 25%

Tiltaket innebærer etablering av en bevegelig gang- og sykkelbru fra Reynoldsparken til Storvegen på Vestsiden. Reguleringsplanen for gang- og sykkelbrua ble vedtatt i juni 2019. Brua vil knytte bydelene tettere sammen og gi økt fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende. Det blir en effektiv tverrforbindelse i bystrukturen, øker tilgjengeligheten i nærmiljøet og reduserer reisetiden betraktelig mellom store boområder og viktige målpunkt. Bruer dimensjoneres for en levetid på 100 år, og tiltaket vil derfor gi god samfunnsnytte i lang tid framover. Den vil ha stor betydning for framtidig byutvikling og kunne bidra til en økt andel miljøvennlige reiser. Brua er et viktig folkehelseiltak og vil stimulere til mer hverdagsaktivitet ved å gi folk en fin mulighet for rundturer ved Porsgrunnselva.



Bilde 11: Skisse av ny gang- og sykkelbru fra Reynoldsparken til Storvegen på Vestsiden

20. Bussholdeplasser, opprusting

Sluttsum: 15,8 mill.

Tiltaket er utført

Prosjektet innebærer oppgradering av holdeplasser langs de mest attraktive kollektivrutene bla. med løsninger for bedre universell tilgjengelighet, nye busskur og i noen tilfeller sykkelparkering. Målet er at 100 prosent av holdeplasser langs metrolinjene, og 100 prosent av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende/år langs pendellinjene, skal utbedres og være universelt utformet.

Det ble oppgradert ca. 40 holdeplasser i 2016. I 2018 ble holdeplassen på Klosterøya oppgradert i sammenheng med åpning av den nye videregående skolen. Det er foreløpig ikke avsatt midler til oppgradering av nye holdeplasser i 2019-2025.

21. Trafikksikkerhetstiltak

Sluttsum: 22 mill.

Utført 2017-2019

Tiltaket innebærer etablering av intensivbelysning og universell utforming av fotgjengerkryssinger og utbedring av ulykkesbelastete kryss. Tiltakene bidrar til økt fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter. Første delen ble bygget i 2017 og 2018, den andre delen ferdigstilles i 2019, samlet er blir det oppgradert 34 kryss. Det er ikke satt av midler til utbedring av flere krysningspunkter.



Bilde 12: Over 30 kryssingspunkter for myke trafikanter er utbedret med bla. intensiv belysning og universell utforming på ulike steder i bybåndet. Her Hesselbergsgate.

22-23. Turveg langs elva

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende turveg langs elva mellom Porsgrunn og Skien sentrum. Hensikten er å 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 ble politisk vedtatt våren 2017. Delstrekninger som allerede eksisterer, som Bøle på østsiden og Lahelle på vestsiden, oppgraderes ved hjelp av belønningsmidler. Resten av delstrekningene prioriteres i bypakkas handlingsprogram.

22. Turveg langs elva i Porsgrunn

Ramme 2019: 25

Usikkerhet i anslag 2019: +/- 25%

Reguleringsplan for strekningen Osebro brygge til Osebakken park er ute på høring høsten 2019. Deler av turvegen har vært regulert siden 2006, men ikke blitt opparbeidet. Der kommunen er grunneier påbegynnes oppgradering av turvegen høsten 2019. Resten av turvegen kan etableres når avtaler med grunneierne er inngått. Turvegen etableres delvis på fast grunn og delvis på bryggedekker.

23. Turveg langs elva i Skien

Kostnadsanslag 2019: 29,6

Usikkerhet i anslag: Strekning 1: +/- 10%. Strekning 2: +/- 40 %. Strekning 3: svært usikre anslag.

1. Strekning Borgestadjordet – Borgestadholmen: Reguleringsplan for strekningen over Borgestadjordet er vedtatt i 2019. Grunnerverv og avtale med grunneier gjenstår. Dersom dette kommer på plass i løpet av 2019, kan turveg fra kommunegrensa over Borgestadjordet og forbi Borgestadholmen bygges i 2020.

2. Strekning Menstad: Tilrettelegging av midlertidig trasé gjennom framtidig transformasjonsområde som i dag er stengt for allmennheten. Det har foreløpig ikke lyktes å få til avtale med Bane Nor om kryssing av jernbanesporet.

3. Strekning Bøle-Follestad. Det er utarbeidet en mulighetsstudie som belyser alternative traséer og kostnader. I politisk sak vinteren 2019 ble det vedtatt å prioritere strekningen fra eksisterende turveg på Bøle til og med kornsiloen innenfor gjeldende handlingsprogram for bypakka. Turveg på strekningen må koordineres med sikringsarbeider som NVE skal utføre og private utbyggingsplaner i området. Videre planlegging av denne delstrekningen kan starte høsten 2019.

27. Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Fullverdig tilbud til gående og syklende

Ramme 2019: 13,1

Usikkerhet i anslag 2019: +/- 40%

Hensikten med tiltaket er å få en god gang- og sykkelløsning langs Gulsetringen. Det er gang- og sykkelveg langs deler av Gulsetringen i dag. Flere alternative løsninger er vurdert på en lengre strekning fra Myren til Gulsetsenteret. Det er valgt å gå videre med strekningen fra Strømdalsjordet til Vadrette (ca. 700 m), fordi den mangler et tilbud langs Gulsetringen. Det finnes et godt tilbud i internvegssystemet (Høyåsvegen), men det er relativt bratt og fungerer best for gående.

Det er laget et forprosjekt for strekningen fra Strømdalsjordet til Vadrette som vurderer alternativene sykkelveg med eller uten fortau. Valg av løsning må ses opp mot hvem som er målgruppe. De fleste benytter lokalt vegnett som leder til Gulsetvegen og Skien sentrum. Gulsetringen brukes primært av

transportsyklistene som skal til arbeidsplasser på Myren/sykehuset. Siden det finnes et godt tilbud for gående i internvegssystemet og det ikke er noen målpunkt på strekningen, prioriteres det å bygge sykkelveg uten fortau. Videre detaljprosjektering og grunnnerv for sykkelveg på strekningen kan gjøres i 2020.

28. Århus bru

Ramme 2019: 6 mill. (kun planlegging)

Usikkerhet i anslag 2019: Kun midler til reguleringsplan. Det foreligger ikke kostnadsberegninger av gjennomføringskostnader.

Utredning og planlegging av Århus bru med tilhørende vegnett. Det skal skaffes beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere om prosjektet bør være en del av framtidige 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. I 2018 vedtok bystyret at det skal lages en reguleringsplan for en Århus bru som knytter seg til det lokale vegnettet på begge sider av Falkumelva.

Reguleringsplanarbeidet har startet og kan ferdigstilles innen utgangen av 2020.

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

Ramme 2019: 210 mill.kr.

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Hensikten med prosjektet er å forbedre fremkommelighet for kollektiv, syklende, næringstrafikk. Samtidig skal bymiljøet i området ivaretas. Oppstart av reguleringsplanarbeidet ble varslet i 2018. Det ble vedtatt å utrede forskjellige alternativer for kollektivfelt og sambruksfelt, både med og uten undergang på Moflata. Prinsippsak for valg av løsning behandles i Skien kommune og Telemark fylkeskommune (fylkesvegeier) høsten 2019. Rådmannens innstilling er følgende:

- 1. Reguleringsplanen utformes for å sikre bygging av kollektivfelt på utvalgte strekninger og sykkelveg med fortau på hele strekningen slik som vist i illustrasjonen nedenfor.*
- 2. For å sikre at det kan bygges flere tiltak i framtida, reguleres det trafikkareal til fire kjørefelt i Telemarksvegen (fra Bjørntvedtvegen til Rema-rundkjøringen).*
- 3. Signalanlegget med gulblink («Pelican crossing») mellom rundkjøringene på Moflata beholdes, forutsatt at løsningen blir godkjent i Vegdirektoratet*
- 4. Signalanlegget ved Bamblevegen fjernes og busslommene flyttes nærmere undergangen ved Solumgata. Denne undergangen forlenges.*
- 5. Det settes ikke av areal til bussholdeplass ved Fritidsparken i denne reguleringsplanen.*

Forutsatt politisk tilslutning til rådmannens forslag legges dette til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplan. Parallelt med reguleringsplanen på Moflata, gjennomføres også kommunedelplanen for rv. 36 i Grenland. Det er behov for å se disse planene i sammenheng.

30. Fv. 59 Tuftekryset. Gange, sykkel og kollektivtiltak

Ramme 2019:16,5 mill. (privat utvikler bidrar med 1 mill. i tillegg)

Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet innebærer etablering av sammenhengende traseer for gående og syklende langs Fv.59 fra rundkjøring til Infanteriveien (ca. 160 meter) Bussholdeplasser på strekningen skal oppgraderes.

Prosjektet skal gi bedre og tryggere adkomst til lokalsenteret og rydde opp i de uoversiktlige trafikale

forholdene. Fremkommelighet på vegen opprettholdes på dagens nivå. Prosjektet ligger langs hovedvegnett for sykkel mellom Porsgrunn og Skien og vil kunne inngå i en fremtidig oppgradert hovedsykkelrute mellom byene. Det er utarbeidet et forprosjekt som omfatter oppgradering av arealene for gående, syklende og kollektivreisende, samt adkomst til butikkssenteret.

I samarbeid med utbyggeren for lokalsenteret er løsningen tilpasset til ny adkomst fra Porsgrunnsvegen i henhold til vegmyndighetenes krav. Gjennomføring koordineres med utbygging av senteret.

31. Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring

Sluttsum: 11 mill.

Ferdigstilt i 2019

Prosjektet innebærer en utvidelse av rundkjøringens kapasitet. Trafikkmodellberegninger viste at den planlagte reduksjon av trafikken gjennom Porsgrunn sentrum ville gi fremkommelighetsutfordringer i rundkjøringen ved Menstadbrua vest. Modellen viste at tiltak i Vabakken rundkjøringen gir bedre fremkommelighet på Rv. 36 og samtidig økte kølengder i rundkjøringen på Menstad vest. Opprinnelig var prosjektet et fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i begge retninger inn mot rundkjøring.

34. Rv. 36 Raset, Kryssutbedring og etablering av fortau

Ramme 2019: 15

Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet innebærer utbedring av dagens kryss slik at det blir mer oversiktlig og trafiksikkert spesielt for næringstrafikken fra Raset. Det skal samtidig etableres fortau på østsiden av vegen fra Raset til Goberg. Tiltaket vil innfri kravet til rekkefølgebestemmelse ved fremtidig utbygging på Raset.

35. Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen)

Sluttsum: 12,6 mill.

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet hadde til hensikt å etablere ny gang- og sykkelveg og bussholdeplasser med universell utforming langs Bedriftsvegen fra Stabburet til Hagebyvegen (ca. 550 m). Prosjektet stod ferdig høst 2017. Tiltaket skiller myke trafikanter og vegtrafikk, slik at næringstrafikken gis bedre og mer trafiksikker fremkommelighet. Prosjektet sikrer god trygghet og framkommelighet for gående og syklende langs Bedriftsvegen.



36. Fv. 49 Klyvevegen (Kongerødvegen - Hulkavegen)

Sluttsum: 3,2 mill.

Ferdigstilt i 2018

Hensikten med prosjektet er bygging av fortau langs fylkesvegen fra Kongerødvegen til Hulkavegen (ca. 450 m). Tiltaket sikrer sammenheng og økt trafikksikkerhet ved at det fyller ut manglende fortaustilbud langs vegen. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.



Bilde 13: Klyveveien fikk fortau i 2018

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa - utredning

Ramme 2019: 1,5 mill.

Usikkerhet i anslag: Kun utredning

Hensikten med utredningen er å utarbeide en helhetlig plan for strekningen fv. 32 mellom Hammerkrysset og Menstad og definere behov for nye tiltak langs strekningen. Det må tas utgangspunkt i vegens rolle i det overordnende transportsystemet i framtidens Grenland, og utredningen må derfor sees i sammenheng med arbeidet med en helhetlig strategi for transportsystemet i byområdet. Det må i utredningen vurderes fremtidig vegkapasitet, vedlikeholdsbehov, prioritering av og hensynet til ulike transportformer og trafikantgrupper på strekningen. Mulig tiltak må vurderes opp mot hensynet til eksisterende og planlagt bebyggelse og funksjoner på strekningen Bypakkeprosjekt «Fv.32 Hammerkrysset – Hovenga, sykkelveg med fortau og gangs- og sykkelundergang» ble avsluttet i 2018 fordi det ikke lenger var finansiering til prosjektet. Det skal vurderes hvordan intensjonene i dette planforslaget kan videreføres. Arbeidet skal bygge videre på forprosjekt «Fv. 32 Hovenga – Menstad – Rådhusplassen (Skien)» og eventuelle nye føringer i Byutredning Grenland og pågående planprosesser som påvirker det overordnende vegsystemet.

39. Fv. 32 Bølevegen

Ramme 2019: 27 mill. (prosjektet er beregnet til å koste 61 mill.)

Usikkerhet i anslag 2019: Svært usikre anslag

Hensikten med prosjektet er å skille gående, syklende og biltrafikk på Fv.32 på strekningen mellom kornsiloen og Nedre Elvegate. Prosjektet ble vurdert som del av en større utredning som så på ulike løsninger langs Fv.32 fra Rådhusplassen til Hovenga.

Det er i etterkant utarbeidet en forstudie. Denne anbefaler å anlegge en egen sykkelveg langs jernbanen, og tosidig fortau langs Fv.32. Det har vært dialog med Bane NOR om prinsipløsningen.

Prosjektet er ikke fullfinansiert. Fordi prosjektet er omfattende og involverer både jernbane og mange grunneiere, avventes videre arbeid med reguleringsplan til endelig finansiering er avklart.

40. Fv. 32 Holdeplass Sandbakken

Ramme 2019: 17 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Hensikten med prosjektet er å etablere en holdeplass langs Fv.32 ved Sandbakken rett nord for rundkjøringen ved Hovengasenteret. Dette er viktig for å sikre god kollektivtilgjengelighet på deler av Osebakken og Hovenga. I dag mangler et slikt tilbud i sørgående retning. Prosjektet omfatter regulering og bygging av holdeplassen. Reguleringsplanen gir grunnlag for grunnverv og gjennomføring i 2020.

Kostnadsrammen er høy. Dette skyldes at man i utgangspunktet utarbeidet en reguleringsplan fra Hammerkrysset til Hovenga som bla. inneholdt en gang- og sykkelundergang. Denne ble stoppet som følge av at prosjektet ikke lenger hadde finansiering. Det hadde imidlertid allerede påløpt betydelige planleggingskostnader i prosjektet.

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapekleiv

Ramme 2019: 58 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet har til hensikt å etablere sykkelveg med fortau langs vestsiden av Rv. 36. fra Bakkedammen/ hybelhuset til Klevstrankrysset nord. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket vil bidra til bedre framkommelighet og trafiksikkerhet både for myke trafikanter og biltrafikk. Strekningen er skoleveg og har høy trafikkmengde. Prosjektet er ferdig regulert og skal bygges i 2019-2020.

43. Fv. 30 Nystrandvegen

Sluttsum: 13,2 mill. (finansiert av statlige programområdemidler)

Ferdigstilt i 2018

Prosjektet har gitt en sammenhengende gang- og sykkelveg langs Nystrandvegen på strekningen Prestalleen – Herregårdsbekken. Prosjektet har bedret både framkommeligheten og løftet trafiksikkerheten på strekningen. Strekningen er skoleveg, og fungerer som omkjøringsveg for E18.

46. Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss

Sluttsum: 0,5 mill.

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet innebærer 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. Hensikten med tiltaket er å bidra til mer attraktive forhold for kollektivreisende samt styrke kollektivtilbudet mellom byområdene og Siljan.

47. Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum

Sluttsum: 3,1 mill.

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet har gitt Siljan sentrum et nytt kollektivknutepunkt. Hensikten var å bidra til mer attraktive forhold for reisende med kollektiv. Det er oppført leskur / overdekning og parkeringsplasser for sykkel i området. Det er også etablert pendleparkering og hurtigladestasjon for el-bil. Området er opparbeidet og beplantet slik at holdeplassen framstår som et tiltalende oppholds- og ventested for bussreisende.

60. Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak

Ramme 2019: 3,1 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Prosjektet innebærer etablering av gang- og sykkelveg på en strekning på Holtesletta som ikke har dette tilbudet i dag. Den nye GS vegen vil støtte opp under den eksisterende fotgjengerovergangen og krysningspunkt. Hensikten er å bedre trafikksikkerheten gjennom bl.a. å redusere villkryssingen over den svært trafikkerte fylkesveg 32 og trygge adkomsten til holdeplasser langs strekningen. Vegstrekningen er omkranset av boligområder på Holtesletta. Prosjektet kan ikke løse de grunnleggende trafikksikkerhetsutfordringene langs vegen, men gjør forholdene noe bedre. FV. 32 er en viktig kommunikasjonsåre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo-regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. Som et trafikksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der g/s-vegene er lagt.

61. Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak

Ramme 2019: 6,3 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Prosjektet innebærer gjennomføring av tiltak som skal bidra til å realisere visjonen for Siljan sentrum med et attraktivt sentrumsmiljø som vil redusere bilbruken og forbedre fremkommeligheten for gående og syklende. Prosjektet retter seg mot sentrale gangforbindelser i Siljan sentrum som gjennom oppgradering vil bidra til økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.

Sentrumsveien er klassifisert som skoleveg og er lokal rute i plan for myke trafikanter, men framstår ikke tilstrekkelig tilrettelagt for gående og syklende. Det er planlagt en ny barnehage i sentrum med byggestart våren 2020, som vil føre til mer trafikk langs Sentrumsveien. Dermed er det et sterkt behov for å se på tiltak som kan gjøre Sentrumsveien mer trafikksikker og samtidig se på løsninger for å gjøre Siljan sentrum til et attraktivt område for gående og syklende.

I visjonen for Siljan sentrum er det også et ønske om å opprette en bedre og kortere gang- og sykkelforbindelse mellom Snurråsen/Kløverødområdet og Siljan sentrum. I 2017 fikk sentrum et nytt kollektivknutepunkt og en ny dagligvarehandel, og kommunen har avsatt midler til å bygge et nytt bibliotek i Siljan sentrum. En forbindelse lagt langs Siljanelva vil også kunne oppleves som en svært attraktiv turveg, spesielt for beboere i sentrum og på sykehjemmet, men også for hele Siljans befolkning.

50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring

Sluttsum: 20 mill.

Ferdigstilt i 2018

Prosjektet innebærer kapasitetsforbedrende tiltak i rundkjøringen ved Hovengasenteret. Dette viste seg nødvendig pga. økte trafikkmengder ved bygging av ny Fv.32. For å hindre oppstuvning av kollektiv- og næringstrafikk i Hovengarundkjøringene, ble to kjørefelt på alle armer inn i

hovedrundkjøringen etablert. Løsningen innebar forlengelse av de to gang- og sykkelkulvertene i kryssområdet.

51. Fv. 43 Fortau Gulsetvegen

Ramme 2019: 46 mill. (det er bevilget 5 mill. belønningsmidler i tillegg)

Usikkerhet i anslag 2019: +/-10%

Prosjekt innebærer etablering av ensidig fortau på strekning mellom Augonsplassen og Rema1000-butikken på Stømdal. Hensikten med prosjektet er å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av hovedsykkelrutenettet i Skien. Strekningen er kanskje den viktigste sykkelforbindelsen til og fra Gulset. Skien kommune ønsker å bygge nytt VA-anlegg på strekning. 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.

Tiltaket involverer veldig mange grunneiere og krever omlegging av adkomster. I tillegg er veien smal og grunnforhold krevende. Grunnerverv foregår og gjennomføring av prosjektet starter 2019/2020.



Bilde 14: I Gulsetveien er det vanskelig å være fotgjenger. Nytt fortau på strekningen skal stå klart i 2021.

53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau

Ramme 2019: 2,8

Usikkerhet i anslag 2019: +/-10%

Prosjektet har til hensikt å stenge utkjøring til Rv. 36 fra Strandvegen og Wesselvegen. Sammen med andre småveger i området ledes trafikken til en mer effektiv og trafiksikker adkomst til Rv.36 i rundkjøringen på Bjørnstad.

Riksveg 36 er hovedfartsåren fra E18 til Skien. For at riksvegen kan fungere som en effektiv og trafiksikker veg, bør antall avkjørsler til riksvegen reduseres. I 2010 ble Bjørnstadkrysset langs Rv. 36 bygd om til rundkjøring, for å kunne samle trafikken fra eksisterende og nye boligområder på begge sider av veien. Fortsatt gjenstår det å stenge noen avkjørsler til riksvegen som var planlagt som del av boligutbyggingene i området.

I Handlingsprogram for bypakka var det opprinnelig satt av midler til stenging av avkjørsler på begge sider av riksvegen og opparbeiding av fortau der det mangler tosidig tilbud. Etter hovedrevisjonen av handlingsprogrammet i 2018, ble deler av tiltakene kuttet. Midlene som står igjen benyttes til stenging av to avkjørsler på østsiden av veien. For å få stengt Strandvegen, må en intern veg i

området oppgraderes. Dette kan gjennomføres innenfor vedtatte reguleringsplaner i området. Prosjektering har startet og tiltakene kan gjennomføres i 2020.

62. Knutepunkt Porsgrunn. Planarbeid

Ramme 2019: 25 mill.

Usikkerhet i anslag: Kun planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å utarbeide en kommunedelplan som bidrar til en kraftfull utvikling av knutepunkt Porsgrunn. Det ble i 2018 gjennomført en mulighetsstudie. Basert på anbefalinger fra denne er det satt av 25 mill. kr for å delfinansiere planarbeid for knutepunkt Porsgrunn. Prosjektet innebærer avklaring av trase for fremtidig plassering av Porsgrunn stasjon og linjeføring for togsporene. Dette vil frigjøre store, båndlagte utbyggingsarealer på det mest optimale stedet sett i forhold til målene i bypakka. Prosjektet vil kunne få stor betydning for byutviklingen i Porsgrunn og bidra til å gi alle former for grønn transport et betydelig konkurransefortrinn. Det er etablert et samarbeid med Bane NOR for å gjennomføre planarbeidet.

63. Togstopp Skien

Ramme 2019: 2 mill. (Skien kommune har bevilget ytterligere 15 mill. kr for å sikre realisering av et sentrumsnært togstopp)

Usikkerhet i anslag 2019: Kun planleggingsmidler.

Prosjektet har til hensikt å etablere et sentrumsnært togstopp i fjellet ved Landmannstorget. Stasjonen på Nylende ligger utenfor sentrum, og gir dårlig tilgjengelighet til togtilbudet og få synergigevinster til byen. Et togstopp i sentrum av regionhovedstaden vil gi et bedre togtilbud til innbyggere i hele fylket, og øke tilgjengeligheten til sentrale målpunkt og arbeidsplasser. Togstoppet vil også bidra til fortetting og byutvikling i områdene rundt, som igjen vil øke aktiviteten og attraktiviteten i området. Prosjektet ses i sammenheng med det pågående arbeidet med kollektivknutepunkt og park på Landmannstorget.

Etter anbefaling i Byutredning Grenland om å utrede mulighetene for et mer sentrumsnært togstopp, gjennomførte Sweco på oppdrag for Jernbanedirektoratet en mulighetsstudie våren 2019.

Mulighetsstudien utgjør fase 1 av prosjektet, og konkluderer med at det er teknisk gjennomførbart å etablere togstopp i fjellet ved Landmannstorget, til et betydelig lavere kostnadsestimat enn tidligere antatt.

Fase 2 av prosjektet er regulering med oppstart høsten 2019. Dette er finansiert av handlingsprogrammet med 2 mill. kr i planleggingsmidler fordelt på 2019 og 2020. Skien bystyre har bevilget 15 mill. kr til videre arbeid med togstopp Skien. Jernbane er statlig infrastruktur, og gjennomføring i fase 3 er avhengig av prioritering i Nasjonal transportplan (NTP). Reguleringsplanen skal ferdigstilles innen 31. desember 2020. Dette vil sikre at prosjektet er klart for posisjonering i neste NTP 2022-2033.

66. Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss

Ramme 2019: 31 mill. kr (delfinansiering)

Usikkerhet i anslag: +/-40%

Prosjektet har til hensikt å bidra til økt trafiksikkerhet og redusere forsinkelsene på M2-bussene i rushtida. Videre vil prosjektet sørge for at allerede regulerte bolig- og næringsarealer av betydelig størrelse kan realiseres.

Reguleringsplan for Enger handelsområde trådte i kraft 11.02.2016 og legger til rette for stenging av krysset Fv.2 (Ullinvegen) - Fv. 32 Vallermyrvegen («Engerkrysset») og krysset Fv. 32 – Bjørndalvegen, og ny rundkjøring til Fv. 2 Ullinvegen. De to eksisterende kryssene, samt avkjørselen inn til «Ruukki/CCB stål» er ulykkesutsatt. Engerkrysset har en god del forsinkelse for bussen M2 retning sentrum, spesielt på ettermiddagen (inntil 4 minutter). Reguleringsplanen legger i tillegg til rette for utvikling av næringsarealer sør for Fv. 32 og boligområder nord for Fv. 32 (reguleringsplan 630 – Valler søndre).

Tiltakene på vegsystemet er gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av området.

Porsgrunn kommune har tatt initiativ til et forprosjekt og skal inngå utbyggingsavtale med grunneiere. Porsgrunn kommune tar ansvar for mellomfinansiering og risiko i forhold til utbyggingsavtalene. Gjennomføring kan starte i 2020.

67. Fv.357 Skotfossveien ved Grøtsund, fortau/ gang- sykkelveg

Ramme 2019: 11 mill.

Usikkerhet i anslag 2019: +-40% (forutsatt fortau)

Hensikten med prosjektet er å etablere et tilbud til gående og syklende langs Fv.357 Skotfossveien, fra Grøtsundvegen og nordover til holdeplassene/ Skotfossveien 121.

Det er utarbeidet et forprosjekt for hele strekningen fra Vadrette til Grøtsund. I tillegg er det gjort et avgrenset forprosjekt for strekningen Skotfossvegen 83-121, som viser arealbeslag og danner grunnlag for et revidert kostnadsestimat. Prosjektet innebærer oppgradering av holdeplasser og alternative løsninger for fortau eller gang- sykkelveg på strekningen. Begge løsningene tas med i det videre arbeidet.



Bilde 15: På denne strekningen ved Grøtsund skal det etableres fortau eller gang- og sykkelveg



«Nå skapes det nye Grenland»

bypakka.no
facebook.com/bypakkegrenland

Et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen

bypakke
GRENLAND