



Belønningsavtale 2021-2024

Søknad fra byområdet Grenland

30. oktober 2020

bystrategi
GRENLAND

1. SØKNAD OM BELØNNINGSAVTALE FOR PERIODEN 2021-2024	3
2. MÅL OG HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK	6
3. RESULTATER	8
4. BY- OG TRANSPORTUTVIKLING I GRENLAND – VEIEN VIDERE	13
5. BESKRIVELSE AV TILTAKENE I SØKNADEN	19
Tiltak 1: Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter	19
Tiltak 2: Oppdatere felles bystrategi og revidere ATP Grenland	19
Tiltak 3: Planlegge knutepunkt for tog	20
Tiltak 4: Videreføre busstilbudet	22
Tiltak 5: Reduserte billettpriser kollektivtransport	23
Tiltak 6: Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter	25
Tiltak 7: Styrke helårsdrift og drift av en eventuell felles bysykkelordning	26
Tiltak 8: Mobilitetsveiledning og kampanjer	28
Tiltak 9: Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi	29
6. STYRING OG RAPPORTERING	30
7. VEDLEGG	31

Forsidefoto: Sykkelfelt over Porsgrunnsbrua er nylig etablert. Tiltaket er en del av bypakkeprosjektet «Grønn lenke»

1. Søknad om belønningsavtale for perioden 2021-2024

Vi viser til forslag til statsbudsjettet for 2021 og til møte 1.oktober med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet hvor videre samarbeid gjennom forpliktende avtaler ble drøftet. Vi viser også til brevet fra Samferdselsdepartementet 2.januar 2020 om «*Oppfølging av regjeringspartia sin bompengavtale – Grenland*» og til mottatt tilskudd på 20 millioner kroner til reduserte billettpriser for 2020.

Byområdet Grenland omfatter kommunene Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble. De fire kommunene samt Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok i 2019 et felles forhandlingsmandat for byvekstavtale. Grenland har derfor i lang tid vært klar for forhandlinger om en byvekstavtale basert på eksisterende Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1, Prop. 134 S (2014-2015). Vedtakene ble oversendt departementet i desember 2019 og ligger til grunn for denne søknaden. Bamble kommune er derfor med på søknaden selv om kommunen ikke omfattes av gjeldende belønningsavtale.

Søknaden forholder seg til oppdaterte signaler om de økonomiske rammene for belønningsmidler til Grenland. Med bakgrunn i at denne søknaden omfatter fire kommuner i stedet for tre, søkes det om et høyere årlig beløp enn det som er foreslått i statsbudsjettet for 2021. Noen tiltak vi ser er svært viktige for å nå felles mål er synliggjort som forpliktelser i søknaden. Disse tiltakene ønsker vi forankret i en belønningsavtale i påvente av en mer langsiktig byvekstavtale.

Siden gjeldende belønningsavtale for Grenland utløper i 2020 og forhandlinger om en byvekstavtale ikke er igangsatt, er det av hensyn til forutsigbarhet for busstilbudet og videre satsing på bærekraftig byutvikling og transport viktig å få avklart statens tilskudd av belønningsmidler de neste årene.

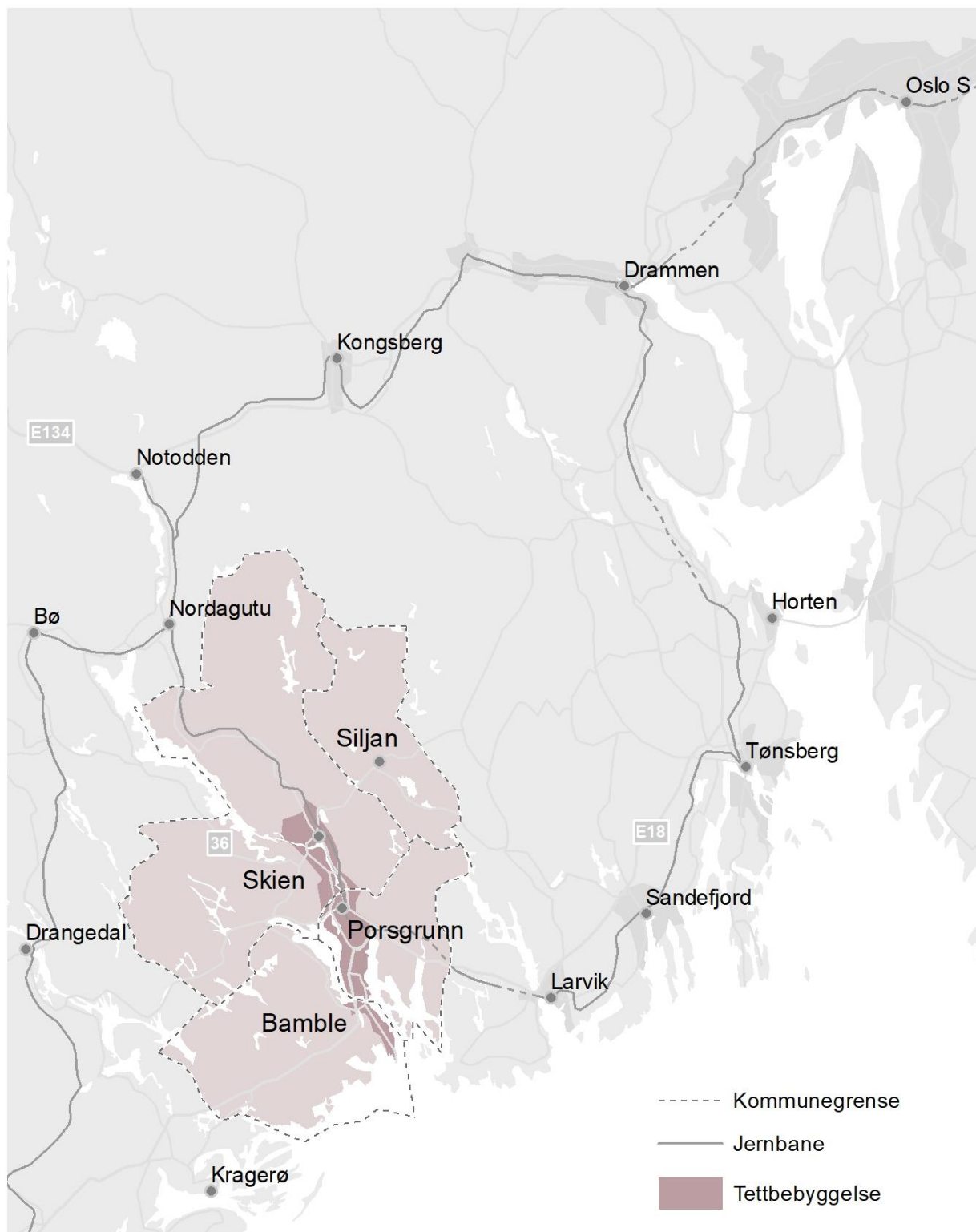
Søknaden om ny belønningsavtale fra 2021 inkluderer den årlige summen på 20 millioner kroner som Grenland kan søke om til reduserte billettpriser.

Vi ser fram til en rask avklaring av en ny belønningsavtale for byområdet Grenland.

Fylkesordfører i Vestfold og Telemark

Ordførerne i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble





Byområdet Grenland omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan i Vestfold og Telemark fylke. Tettbebyggelsen utgjør et bybånd fra nord til sør i byområdet.

Grenland søker om 400 mill. kr til oppfølging av følgende forpliktelser og tiltak:

Tiltaksområde	Nr	Tiltak	Årlig sum	Samlet sum 2021-2024
Arealplanlegging og byutvikling	1	Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter	<i>Gjensidig forpliktelse</i>	<i>Gjensidig forpliktelse</i>
	2	Oppdatere felles bystrategi og revidere ATP Grenland	<i>Gjensidig forpliktelse - lokale midler/ tilskuddsmidler fra KMD</i>	<i>Gjensidig forpliktelse - lokale midler/ tilskuddsmidler fra KMD</i>
Kollektivtransport	3	Planlegge knutepunkt (tog)	<i>Gjensidig forpliktelse – lokale midler</i>	<i>Gjensidig forpliktelse – lokale midler</i>
	4	Videreføre busstilbudet	47	188
	5	Reduserte billettpriser*	20	80
Gange og sykkel	6	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (<i>investering</i>)	15	60
	7	Styrke helårsdrift og drift av en eventuell felles bysykkelfordning	8	32
Mobilitetsveiledning	8	Mobilitetsveiledning og kampanjer	5	20
Ny teknologi	9	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi	5	20
Søknadssum			100 mill. kroner	400 mill. kroner

**egne tilskuddsmidler i henhold til bompengesavtalen.
Tiltakene beskrives nærmere i kap 5 i denne søknaden*

2. Mål og helhetlig virkemiddelbruk

Hovedmål

- *I byområdet Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*
- *Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft*
- *Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.*

Hovedmålene ble vedtatt av partene i mandat for forhandlinger om en byvekstavtale og ligger til grunn for søknaden om belønningsavtale. Første hovedmål er endret i tråd med justert nullvekstmål fra regjeringen i 2020.

Resultatmål

Bypakke Grenland fase 1 (2015-2025) har i tillegg følgende 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 i busspassasjerer. *Indikator: passasjerutvikling*
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.
Indikator: Hastighet i rush på utvalgte strekninger. Måles indirekte via forsinkelsesdata fra bussene.
- 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

Helhetlig virkemiddelbruk

Grenlands mål om å skape attraksjonskraft, byvekst og en bærekraftig areal- og transportutvikling skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som vist i modellen nedenfor. Tiltakene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen bidrar i stor grad til dette. Helhetlig virkemiddelbruk på tvers av de offentlige aktørene vil forankres i større grad gjennom en langsiktig byvekstavtale.



Sannsynlighet for å nå nullvekstmålet fram til 2030

Det er mulig for Grenland å nå nullvekstmålet med en byvekstavtale basert på eksisterende Bypakke Grenland fase 1, i kombinasjon med ytterligere tiltak for kollektivtransport, sykkel, gange og parkering. Urbanet Analyse har gjort beregninger av effekt og virkning av mulige virkemidler. Beregningene viser at effekten av fremkommelighetstiltak og utvidelse av kapasitet for bussene er god, mens effekten av å gjennomføre parkeringstiltak er særlig stor (se vedlegg).

Utvikling av indikatorsett

Indikatorene i Grenland skal fortelle oss om vi når våre mål. I dette arbeidet baserer vi oss på det felles indikatorsettet Vegdirektoratet har foreslått for oppfølging av byvekstavtaler. Disse inneholder indikatorer for områdene trafikkutvikling, areal og parkering.

Etablering og oppfølging av indikatorsett er svært ressurskrevende. Det er derfor viktig å prioritere de som i best mulig grad svarer ut definerte mål. Regionen har gode indikatorer som svarer ut nullvekstmålet, men det gjenstår en del arbeid før et godt dekkende indikatorsett er på plass for areal- og byutvikling. Vi legger særlig vekt på å få flere kontorvirksomheter til knutepunkt og sentrum, og ønsker bedre indikatorer på dette. Data fra reisevaneundersøkelsen har hittil ikke vært hyppige nok til å bli brukt i den operative porteføljestyringen.

3. Resultater

Transportbildet i 2020 er sterkt påvirket av koronapandemien og har variert mye fra måned til måned. Etter unntakstilstanden våren 2020 ser forholdene nå ut til å ha stabilisert seg noe, men pandemien vil fortsette å påvirke trafikkutviklingen på ubestemt tid. Endelige resultater for perioden 2017-2020 vil bli presentert i sluttrapporten for belønningsavtalen som oversendes i januar 2021.

Biltrafikk

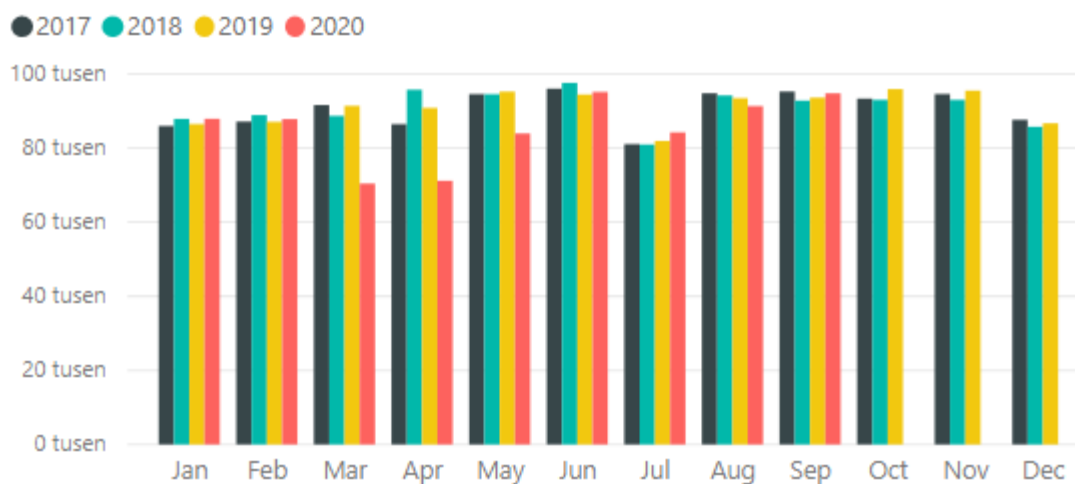
Trafikkmengden i 2019 sammenlignet med 2016 gir totalt en nedgang på 3,5 prosent.
Byindeks for biltrafikk første halvår 2020: -7,5 prosent



Det er 36 tellepunkt for bil i byområdet som gir døgntkontinuerlige data på trafikkutviklingen. Trafikkstrømmene er hele tiden påvirket av bypakke-prosjekter under utførelse. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av byindeksen.

Tallene viser at vi innfrir kravet til nullvekst i belønningsavtalen.

Utvikling månedsdøgnttrafikk bil



Buss

Det har vært en betydelig vekst i antall busspassasjerer i Grenland de siste fem år med en økning på 34 prosent fra 2015 og fram til 2019. I 2019 var det en passasjerøkning på 4,4 prosent sammenlignet med året før.

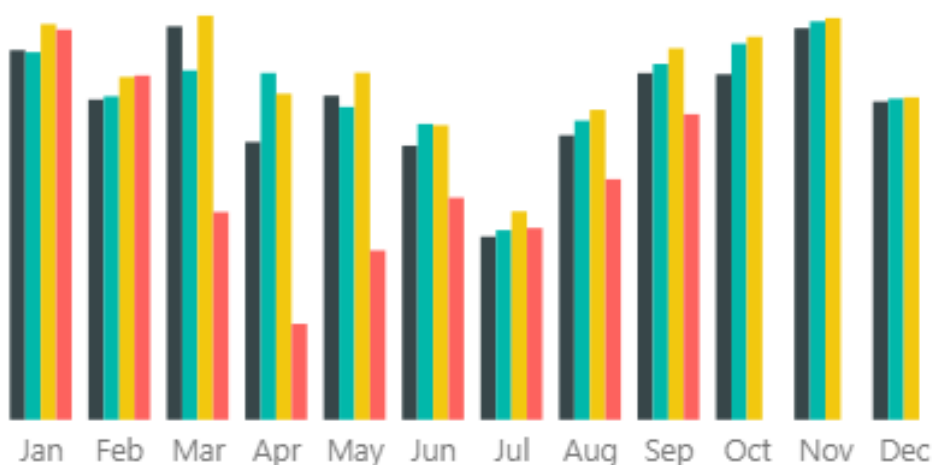


Koronapandemien preger 2020 og det har vært en nedgang av betalende busspassasjerer på om lag 28 prosent så langt i år. I september var nedgangen på 18 prosent.

Det er usikkert om pandemien vil ha langvarig effekt på passasjertallene. Det kan innebære at det blir enda mer krevende å skape ny vekst i utvikling av busspassasjerer.

Utvikling av busspassasjer

● 2017 ● 2018 ● 2019 ● 2020



Covid-19 kampanjer høsten 2020.

Sykkel

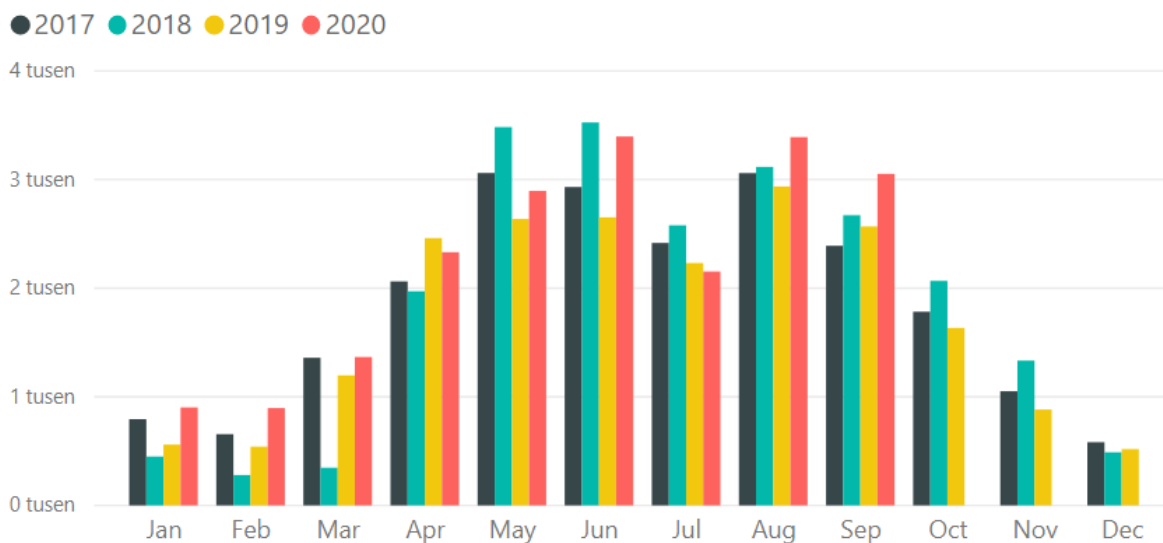
Byindeks for sykkel 1. halvår 2020: 18,2 prosent



Det er etablert 31 tellepunkter for sykkel i byområdet. Det er stor variasjon i tallene fra måned til måned, noe som i hovedsak skyldes været. Som figuren under viser har antall sykklister så langt i 2020 vært markant høyere enn i 2019. I september 2020 syklet vi betydelig mer enn i de foregående årene, om lag 19 prosent mer enn i samme periode i 2019. Utviklingen tyder på at pandemien gjør at flere velger å bruke sykkel som daglig fremkomstmiddel. Det er også utført kampanjer i Grenland høsten 2020 for å motivere til dette.

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.

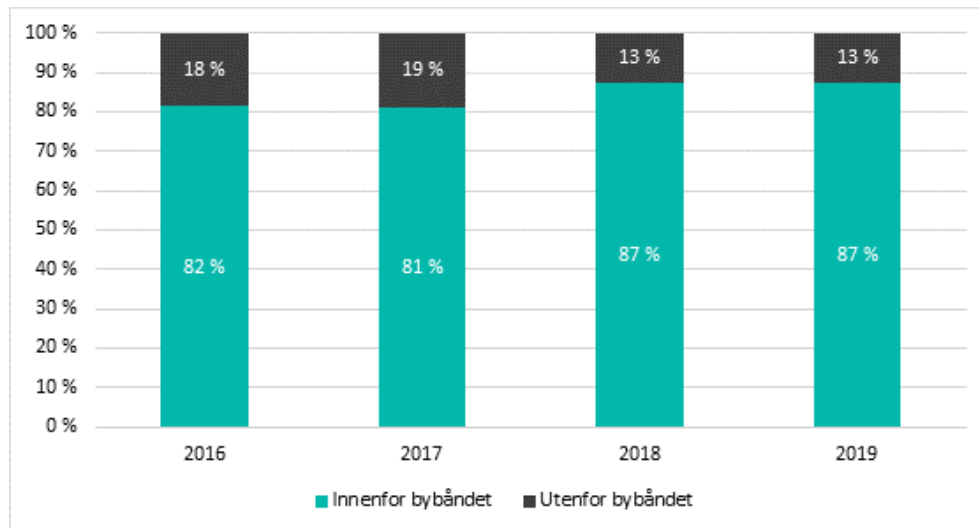
Utvikling månedsdøgntrafikk sykkel



Arealutvikling

Boligbygging

Minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i Porsgrunn og Skien. I 2018 og 2019 var 87 prosent av byggetillatelsene som ble gitt innenfor bybåndet. En effektiv og konsentrert arealbruk er viktig for å nå nullvekstmålet på lang sikt.



Årlig fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet i Porsgrunn og Skien i prosent.

Kontorvirksomheter

Kontorvirksomheter skal i utgangspunktet lokaliseres i kommunesentrene. Gode eksempler på relokalisering av store kontorvirksomheter siste året er flytting av fylkeshuset i Skien til knutepunktet Landmannstorget og NRK-bygget til Porsgrunn sentrum. Den statlige virksomheten Forbrukertilsynet skal flytte til Porsgrunn sentrum i 2021.



*Fra åpningen av Landmannstorget.
Bygningen i bakkant er nå fylkeshuset i Skien.*



NRK har flyttet til nye lokaler i Storgata i Porsgrunn



Meieritorget og Storgata i Porsgrunn er ferdig opprustet finansiert av belønningsmidler. Prosjektene bidrar både til et mer attraktivt bysentrum og bedre forhold for myke trafikanter.



Eksempel på enkle tiltak for å skille gående og syklende finansiert av belønningsmidler i Grenland. Dette bidrar til økt framkommelighet for myke trafikanter.

4. By- og transportutvikling i Grenland – veien videre

Oppdatering av Grenlands strategi for byutvikling og transport

Det strategiske grunnlaget for areal og transport i Grenland ble utarbeidet før stortingsproposisjonen for Bypakke Grenland ble vedtatt i 2015. I ettertid er det gjennomført prosjekter for over 2 milliarder kroner. Når 2/3 deler av porteføljen i bypakka nå er ferdig betyr det at mange viktige prosjekter er realisert, men også at handlingsrommet er i ferd med å bli mindre. Viktige prosjekter er også tatt ut som følge av manglende finansiering og andre prosjekter i porteføljen er ikke lenger fullfinansiert.

Bypakke Grenland har gitt gode resultater og byområdet holder nullvekstmålet, men for å sikre at den positive utviklingen fortsetter er det behov for å evaluere og videreutvikle det strategiske grunnlaget.

Bystrategi Grenland vil være partnerskapets felles strategi for byutvikling og transport. Strategien skal bidra til at partnerskapet kan sette sammen en kostnadseffektiv portefølje av virkemidler og tiltak som effektivt bidrar til at hovedmålene for Bystrategi Grenland-samarbeidet nås. Felles vedtatt strategi vil også være grunnlag for revisjon av den regionale areal- og transportplanen for Grenland og kommuneplanenes arealdeler. En oppdatert bystrategi er sentral i oppfølgingen av en byvekstavtale.

Utarbeidelse av en ny portefølje gir grunnlag for en eventuell stortingsproposisjon for videreføring av Bypakke Grenland når fase 1 er ferdigstilt. Dette er imidlertid omfattende prosesser som avhenger av en rekke lokale, regionale og statlige vedtak. Tett dialog og forpliktende avtaler med gjensidige forpliktelser mellom de offentlige aktørene vil bidra til mer effektive prosesser og økt måloppnåelse.

Modellen under viser hovedtrekk i videre prosess. Dette er nærmere beskrevet under tiltak 2.



Prosess for oppdatering av Grenlands strategi for byutvikling og transport

Byutvikling i byvekstavtaler – prioriterte prosjekter i tilskuddsordningen

Bystrategi Grenland-samarbeidet har fått midler fra KMD's tilskuddsordning de to siste årene. I 2018 til en fortetningsstudie for sentrum av Porsgrunn og Skien og i 2019 til finansiering av både deltakelse i KMD's utvikling av et arealdataverktøy og til informasjonstiltak for politikere og befolkning.

Arealdataverktøy - ADV-prosjektet

Grenland er én av fire pilotbyområder for det nasjonale arealdataverktøy-prosjektet i regi av KMD og statlige transportetater. ADV vil gi byområdet mulighet til selv å kunne undersøke og estimere effekten av endret arealbruk og enkelttiltak, og om ulike prosjekter vil bidra til eller redusere mulighetene for å nå nullvekstmålet.

Verdiskapende fortetting i Grenland

Studien viser fortetningspotensialet innenfor gang- og sykkelavstand til knutepunktene i Porsgrunn og Skien (se rapport i vedlegg). I fortetningsstudien er bolig-, kontor- og servicepotensialet beregnet gjennom gis-analyser og det beskrives strategier for hvordan en verdiskapende fortetting kan gjennomføres. Som en del av arbeidet er det gjennomført en undersøkelse blant lokale bolig- og næringsutviklere for å synliggjøre hvilke bykvaliteter som påvirker markedskreftene i Grenland.

Studien viser at det er et stort fortetningspotensial i begge byene, i størrelsesorden 80-100 prosent økning i antall beboere og ansatte innenfor kontor og service i gangavstand til knutepunktene.

Fortetningsstudien blir en viktig del av kunnskapsgrunnlaget for oppdatert bystrategi og revisjon av regionale og kommunale arealplaner.



Studien viser at det er et betydelig fortetningspotensial i Grenland, opptil 100 prosent økning i antall beboere og ansatte i gangavstand til knutepunktene i Porsgrunn og Skien

Søknad til Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2020

Årets søknad til KMD (se vedlegg) tar utgangspunkt i behovet for supplerende kunnskapsgrunnlag til de forestående strategi- og planprosessene i Grenland. Det er søkt om midler til følgende prosjekt:

- Byformanalyse i Porsgrunn og Skien
- Fortetting på Langesundshalvøya
- Fortetting i Siljan sentrum
- Universitetsbyen Porsgrunn – kobling mellom knutepunktet og universitetet
- Innføring av arealdataverktøy i planleggingen (ADV).

Flere kontorvirksomheter bør lokaliseres i bysentrum og tett på knutepunkt

Vekst i kontorarbeidsplasser er særlig viktig for å skape vekst i byområdet. En kraftfull satsing på klynger av private og offentlige kontorbedrifter i sentrum av byene vil kunne bidra til dette, særlig i samspill med universitetet. Det er fremdeles mange kontorarbeidsplasser, både offentlige og private, spredd utover bybåndet i Grenland. Det er et betydelig potensial for å relokalisere disse i byenes sentrum tett på kollektivknutepunkt slik fortetningsstudien viser er mulig. Det vil samtidig styrke konkurransekraften for kollektivreiser, gange og sykkel, og bidra til levende og attraktive byer.

I årene framover blir det viktig med strategisk arbeid for å stimulere til relokalisering av kontorvirksomheter til sentrum. Forpliktelse mellom de offentlige aktørene til å lokalisere sine kontorvirksomheter i sentrum og nært knutepunkt en viktig start på en slik strategi.



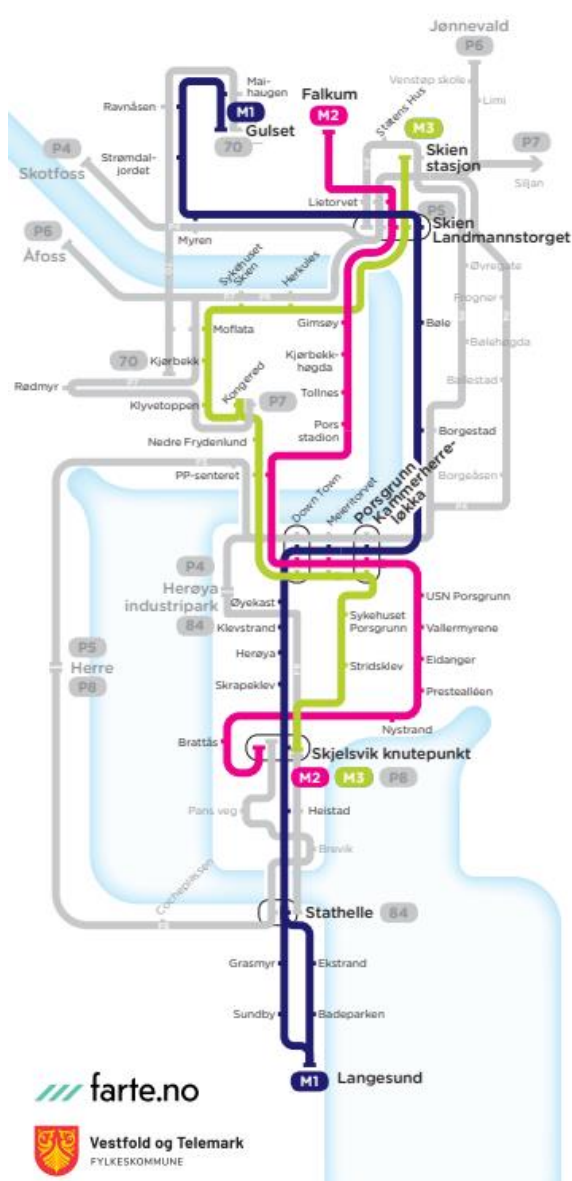
Landmannstorget med nytt knutepunkt og park i Skien sentrum ble åpnet i september 2020. Med et togstopp i fjellet blir kollektivknutepunktet komplett og enda mer attraktivt for lokalisering av nye kontorvirksomheter.

Behov for videreføring av dagens gode busstilbud

Grenland fikk sin første 4-årige belønningsavtale høsten 2013. Med midler fra denne avtalen prioriterte partene oppstart av «Bussløftet i Grenland» i januar 2014. Hovedgrepene i «Bussløftet» har siden oppstarten vært:

- Økt ruteproduksjon med 10 min frekvens i rush
- Takstreduksjon med landets billigste månedsbilletter
- Økt markedsføring, informasjon og holdningsskapende arbeid

I tillegg er det gjennomført en omfattende utbedring av holdeplasser til universell utforming, og ferdigstilte og pågående bypakkeprosjekter gir bedre framkommelighet for bussene. Tiltakene nevnt her er sentrale for å lykkes med et konkurransedyktig og effektivt kollektivtilbud. Våre kundeundersøkelser underbygger faglige anbefalinger om at pris, frekvens og punktlighet er viktig for å få flere til å velge buss.



Stamlinjene i dagens rutestruktur er metrolinjene M1, M2 og M3 langs nord-sydaksen med innbyrdes overgangsmulighet ved knutepunktene i Skien, Porsgrunn og Skjelsvik. Tilbudet kjører med frekvens på 10 minutter i rush på hverdager, og 20/30 minutter utenfor rush og helgene. De tre metrolinjene står for ca 75 prosent av bussproduksjonen og nær 90 prosent av antall passasjerer i Grenland. Passasjertallene viser at de lange linjene dekker flere delmarkeder underveis og "bytter" passasjerer flere ganger på samme avgang. Den lengste linjen M1 tar 80 minutter fra Langesund i sør til Gulset i Skien i nord.

Pendellinjene gir tilbud til områder som metrolinjene ikke dekker innenfor byområdet og i distriktene rundt. Disse linjene går også til knutepunktene og korresponderer med metrolinjene og tog.

Høy frekvens på metrolinjene er utgangspunktet for den effektive arealbruken det legges opp til innenfor *bybåndet* i Grenland (definert med 500 m gangavstand til metrolinjer).

Å videreføre det gode busstilbudet er dermed en av de viktigste premissgiverne for en langsiktig bærekraftig arealutvikling i byområdet.

Økt satsing på kombinasjon av tog, buss og andre transportformer

Jernbanen skal være ryggraden til transportnettverket og gi et kapasitetssterkt tilbud på lengre reiser. Med åpning av Eidangerparsellen i 2018 mellom Larvik og Porsgrunn ble reisetiden mellom Vestfoldbyene og Grenlandsbyene redusert med mer enn 20 minutter. Toget har styrket sin konkurransekraft betydelig på strekningen i forhold til bil, og passasjertallene viser en dobling siden åpningen. Det lokale busstilbudet komplementerer tilbudet og utvider jernbanens marked i Grenland.

Lokalbussene korresponderer med alle togavgangene inn og ut av Grenland, bortsett fra på de tidligste morgenvangene med tog mot Vestfoldbyene. Styrking av busstilbudet til disse avgangene på hverdagene er et prioritert område.

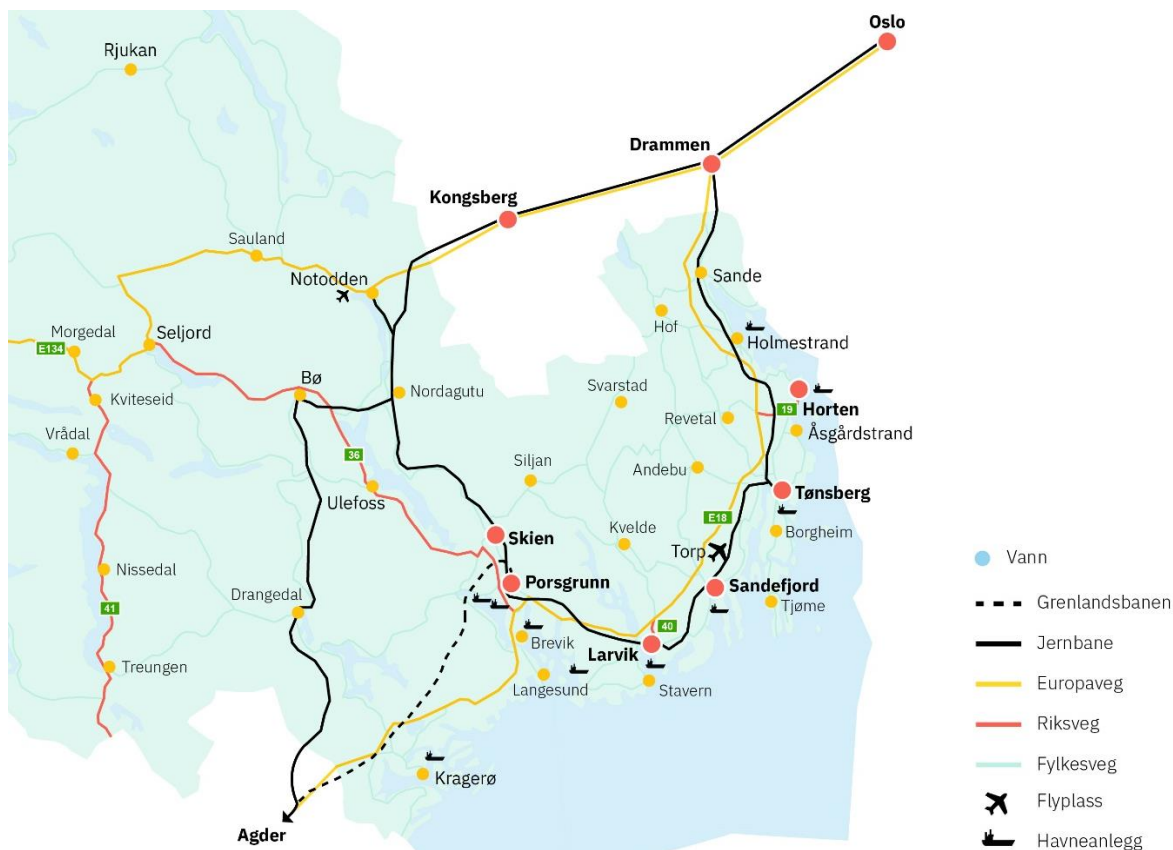
Et felles billettsystem for tog og buss styrker totaltilbudet for kollektivreiser ytterligere. I 2019 fikk vi en felles 30-dagersbillett for buss og tog, gyldig mellom Vestfoldbyene og Grenlandsbyene, og videre til Notodden. Det er vedtatt å prioritere tildelte statlige midler til en billett hvor også togdelen av denne periodebilletten er rabattert. Se beskrivelse under tiltak nr 5.

Det ligger et stort potensial i Grenland i å få til en økt satsing på kombinasjon av tog, buss og andre transportformer. Hel reisevei og nye trender og muligheter innenfor mikromobilitet og ny teknologi blir derfor viktige temaer på tvers av utredningene som nå igangsettes som del av arbeidet med oppdatert bystrategi. Knutepunktutvikling i Porsgrunn og i Skien, med togstopp i sentrum, vil øke attraktiviteten for kombinasjonsreiser.



Hel reisevei og nye trender og muligheter innenfor mikromobilitet blir tema i arbeidet med en oppdatert bystrategi.

Grenland ønsker en forsterking av togtilbudet med to avganger i timen mellom Skien og Vestfoldbyene. Jernbanedirektoratet har nylig igangsatt en mulighetsstudie for å vurdere markedspotensialet for en utvidelse av Bratsbergbane-pendelen til søndre Vestfold. Dette er en tilbudsforbedring som kan tre i kraft i løpet av et tidsperspektiv på 1 til 3 år.



Rv 36 knytter E18 og E134 sammen. Rv 36 har i tillegg en sentral funksjon i transportnettet i byområdet Grenland, og lokaltrafikken utgjør mer enn 95 prosent på denne strekningen. Parsellen Skyggestein-Skjelbredstrand ble fullfinansiert av staten i Bypakke Grenland fase 1, og er ferdig bygget. En ny parsell fra E18 ved Skjelvik til Skyggestein er et høyt prioritert prosjekt i byområdet, og skal flytte trafikk fra lokalveinettet, øke framkommeligheten og bidra til attraktiv byutvikling.

I det videre arbeidet med å avklare en konkret løsning for vegen er det viktig at prosjektet oppfyller byområdets behov og løsningen sees i sammenheng med statens forpliktelser og krav til nullvekst i avtaleområdet. Arbeidet bør betraktes som en pilot siden det i dag er utfordrende å ta høyde for nullvekst i modellverktøyet som benyttes i planleggingen av slike veger.

5. Beskrivelse av tiltakene i søknaden

Arealplanlegging og byutvikling

Tiltak 1 og 2 er forpliktelser som vi ønsker forankret i belønningsavtalen i påvente av en byvekstavtale.

Tiltak 1: Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter

Gjensidig forpliktelse

For å nå nullvekstmålet forplikter kommunene, fylkeskommunen og staten seg til å bidra i oppfølging av statlige planretningslinjer, regionale og lokale planer ved lokalisering og relokalisering av kontorvirksomheter og besøksintensive arbeidsplasser.

Tiltak 2: Oppdatere felles bystrategi og revidere ATP Grenland

Gjensidig forpliktelse - lokale midler/tilskuddsmidler fra KMD

Tiltaket omfatter prosessen med å oppdatere partnerskapets felles strategi for byutvikling og transport. Arbeidet med oppdatering av kunnskapsgrunnlaget er startet opp av partene i samarbeidet i felleskap. Dette tiltaket innebærer i første fase en analyse av overordna transportnett og temautredninger om by- og næringsutvikling, sykkel og gange, kollektivtransport, næringstransport og persontransport med bil. Den oppdaterte kunnskapen vil danne grunnlag for en felles revidert bystrategi. Det legges opp til omfattende dialog og forankring av strategiprosessen i politiske fora, næringsliv og interessegrupper i befolkningen underveis i prosessen.

Felles vedtatt strategi vil også være grunnlag for revisjon av den regionale areal- og transportplanen for Grenland (ATP Grenland) og kommuneplanenes arealdeler. En formell revisjon av ATP Grenland startes opp først når utredninger og partnerskapets strategiske grunnlag er på plass. Planprosess for ATP Grenland er foreløpig anslått til 2022-23, men oppstarten vil avhenge av fremdriften på det strategiske grunnlaget. Prosessene med kommuneplaner i kommunene samordnes i så stor grad som mulig med oppdatering av kunnskapsgrunnlag og felles strategi.

Riksveg 36 er en svært viktig del av transportnettet i Grenland. Arbeidet med kommunedelplan for riksveg 36 fra E18 til Skyggestein er statlig finansiert, men må samordnes med øvrig strategi- og planarbeid for å sikre sammenheng i både mål og virkemiddelbruk i byområdet.



Kollektivtransport

Tiltak 3: Planlegge knutepunkt for tog

Tiltaket innebærer gjensidige forpliktelser om gjennomføring av lokalt finansiert planarbeid med deltakelse fra alle parter som vi ønsker forankret i belønningsavtalen i påvente av en byvekstavtale.

Gode knutepunkt er en forutsetning for at toget skal være attraktivt for reisende i regionen og har stor betydning for å nå nullvekstmålet i framtiden. Både planlegging av togstopp i Skien og knutepunktet Porsgrunn er derfor prioritert som tiltak i Bypakke Grenland fase 1. For å komme videre med planprosessene er det behov for samarbeid med staten ved BaneNOR.

Knutepunkt Skien



Illustrasjon av mulig togstopp ved Landsmannstorget i Skien sentrum.

Byutredning Grenland pekte på behovet for et togstopp i Skien som gir en bedre betjening av sentrum. Dagens stasjon ligger utenfor sentrum og har for lang gangavstand til bykjernen, og dårlige muligheter for overgang til andre transportmidler. Jernbanedirektoratet gjennomførte derfor en mulighetsstudie for et bedre togtilbud til Grenland, med avklaring av mulighetene for et togstopp i Skien sentrum. Studien gir detaljert kunnskap om konsekvensene (kapasitet, kostnader og samfunnsøkonomisk nytte) av togstoppet. Beregningene viser at det ikke er nødvendig å bygge en full stasjonsløsning, men at en holdeplass vil ha tilstrekkelig kapasitet. Studien viser at lokalisering av et togstopp på Landmannstorget gir stor trafikanntytte, og anslår kostnadene til 127 mill. kr.

Et sentralt togstopp i Skien vil gjøre sentrum mer attraktivt for lokalisering av arbeidsplasser og boliger. Grunnlaget for Skien som lokaliseringssted for offentlige og private arbeidsplasser vil bli betydelig styrket. I forbindelse med at Landmannstorget i 2020 er pusset opp til kollektivknutepunkt med park, har allerede markedsinteressen og eiendomsinvesteringer i området økt.

Regionreformen med sammenslåing av Vestfold og Telemark til ett fylke har samtidig økt behovet for pendling og reiser mellom Vestfoldbyene og Skien. For disse reisende vil tog kunne bli det mest konkurransedyktige transportmiddelet med hensyn til reisetid dersom det kommer et togstopp i sentrum av Skien.

Det er satt av 17 mill. kr i planleggingsmidler for å følge opp mulighetsstudien gjennom bypakka og kommunale midler, med forventninger om statlig forpliktelse til å bidra med fagkompetanse og –ressurser inn i tekniske utredninger og avklaringer som kreves for å kunne gå videre til regulering.

Knutepunkt Porsgrunn

Betydelige arealer i Porsgrunn sentrum i tilknytning til jernbanestasjonen har ligget brakk i 40 år i påvente av at jernbanens trase og arealbehov gjennom byen avklares. Knutepunktet med buss og tog er optimalt til etablering av kontorarbeidsplasser og besøksintensive funksjoner. Universitetet i Sørøst-Norge sin campus ligger kun 1,1 km fra knutepunktet.

Det ble i 2018 gjennomført en mulighetsstudie finansiert av kommunen, fylkeskommunen og BaneNOR Eiendom AS. Mulighetsstudien konkluderte med at det er nødvendig å få fastsatt ny trasé for jernbane og plassering av ny fylkesvegforbindelse (Fv. 356) for å få utløst utbygging. Planavklaring vil frigjøre store, i dag delvis båndlagte, utbyggingsarealer på det best mulige stedet i forhold til bærekraftig byutvikling og målene i bypakka. Planområdet har et utbyggingspotensial på rundt 160 000 kvm. Framtidig realisering vil få stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland.

Det er etablert samarbeid med Bane NOR. Det forventes at staten forplikter seg til å bidra med å få vedtatt en områderegeringsplan som ivaretar utbyggingspotensialet uten innsigelser. Prosjektet innebærer i tillegg til plassering av togspor med plattformarealer, å fastsette øvrige trafikkfunksjoner og utbyggingsmønster med byggehøyder. Gjennom bypakkas handlingsprogram er det satt av 26 mill. kr for å finansiere prosjektet. Planprogram legges ut på høring i begynnelsen av 2021.



Knutepunktet i Porsgrunn har svært god plassering i sentrum og et utbyggingspotensiale på rundt 160 000 kvm. Planarbeidet som er igangsatt med lokal finansiering vil bidra til å utløse dette potensialet.

Tiltak 4: Videreføre busstilbudet

Søknadssum: 47 mill. kroner årlig

Tiltaket innebærer i hovedsak å videreføre dagens busstilbud. Gjennom evaluering av gjeldende strategier og videre utredningsarbeid de neste årene vil det bli foreslått tiltak for optimalisering og videreutvikling av kollektivtilbudet.

Gjeldende busskontrakt i Grenland ble iverksatt i 2016 og har en varighet på 7 +2 år. Den økte produksjonen som ble satt i gang med bussløftet i 2014 er innlemmet i kontrakten. Som et virkemiddel for måloppnåelse ble det innført incentivordninger i kontrakten som innebærer bonus til operatør for passasjervekst og øremerkede markedsmidler basert på fjorårets passasjertall, som kommer i tillegg til ordinær godtgjørelse til selskapet.

Årlig kostnad for busskontrakten i Grenland er i overkant av 128 mill. kr (pr 1.1.20). Belønningsmidler har de siste årene finansiert om lag 35 prosent av det totale kjøp av kollektivtjenester med buss i byområdet. Budsjettetert sum for statlige tilskudd til buss i 2020 er 53 millioner kroner fordelt på 45 millioner fra belønningsmidler og 8 millioner fra tilskudd til reduserte billettpriser. Av hensyn til prisvekst søker vi om 47 mill. kr årlig i belønningsmidler for å videreføre busstilbudet.

Byutredningen og beregninger av Urbanet Analyse viser at satsing på ytterligere tilbudsforbedringer for buss vil ha effekt på reisemiddelfordelingen. Det er imidlertid ikke rom for omfattende forbedringer med den økonomiske rammen som er signalisert for belønningsmidler til Grenland.

Dersom det er økonomisk handlingsrom på kort sikt foreslås det å prioritere nye avganger som korresponderer med de tidligste morgenavgangene på tog. Det vil gi et etterspurt kollektivalternativ for de med tidlig vakt på større arbeidsplasser. En slik forbedring av tilbudet har en estimert årlig kostnad på ca. 2 millioner.



Å videreføre det gode busstilbudet er en avgjørende premisse for effektiv arealutvikling på lang sikt i Grenland

Tiltak 5: Reduserte billettpriser kollektivtransport

Søknadssum: 20 mill. kroner årlig

Etter søknad ble Grenland tildelt 20 mill. kroner til reduserte billettpriser til kollektivtrafikken i 2020. Bruken av midlene ble vedtatt politisk hos alle parter i juni 2020 i samsvar med søknad og tildeling (se vedlegg). De prioriterte tiltakene er viktige for å stimulere til flere kollektivreiser, både på buss innad i byområdet og som kombinasjonsreiser mellom tog og buss. Det jobbes nå med å utvikle og gjennomføre tiltakene, se egen oversikt over status på neste side.

Tilskuddsmidlene til reduserte billettpriser gjør det mulig for Grenland å være pilot-område for utprøving av nye tiltak som kan få stor effekt for attraktiviteten for kollektivtransporten i årene framover. «Best-pris»-appen møter samfunnets behov for mer fleksible billettløsninger, noe som blir særlig etterspurt i en tid med endrede reisevaner og mer hjemmekontor.

Byområdet prioriterer midler til billigere kombinasjonsbilletter på tog og buss for å styrke totaltilbudet på kollektivreiser i regionen. En ny og billigere 30-dagers kombinasjonsbillett for voksen og student er planlagt å erstatte togets 30-dagersbillett i og til Grenland fra Notodden og Vestfoldbyene. Det pågår dialog med Jernbanedirektoratet, Vy og Entur om å få løsningen på plass.

Tiltakene som er satt i gang i 2020 vil evalueres underveis og vurderes som en del av årlig rapportering og porteføljestyling av belønningsavtalen. Når vi vet mer om salgstall, reisemønster og kostnader til enkelte av tiltakene utover i 2021 kan det bli behov for omfordeling av de statlige midlene som er øremerket reduserte billettpriser.



Grenland prioriterer midler til billigere kombinasjonsbilletter på tog og buss for å få flere togreisende

Status for tiltak reduserte billettpriser i 2020

Tiltak nr 1: Redusere antall soner fra 4 til 1 i Grenland: 1,5 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til å innføre en takstzone i Grenland. Endringen henger sammen med å harmonisere takst og sone-strukturen i resten av fylket. Det planlegges derfor to prisregimer for bussreisende i fylket; ett for Grenland og ett for resten av fylket samlet. Det er et mål å iverksette nytt takst- og sonesystem i Grenland innen februar 2021.

Tiltak nr 2: Billige periodekort: 4,5 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til årlig utlegg for å holde dagens nivå i Grenland. Prisen for månedsbilletter for voksen er 400 kr og 300 kr for de andre kategoriene - barn, ungdom, ung voksen, student og honnør.

Tiltak nr 3: Takstreduksjon enkeltbilletter: 3,5 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til årlig utlegg for å holde dagens prisnivå i Grenland. Taksten på enkeltbilletter er fryst siden i 2014 med bruk av belønningsmidler. I praksis betyr det at prisen på enkeltbilletter er redusert betraktelig siden 2014.

Tiltak nr 4: Barn gratis buss opp til 6 år: 0,5 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til å heve aldersgrensen for gratis buss opp til fylte 6 år i Grenland så fort hverdagen er tilnærmet normal igjen. Billettproduktet er i tråd med nasjonal standard og harmoniseringsmål.

Tiltak nr 5: Økt rabatt på app og reisepenger/verdi: 2 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til å øke rabatten på enkeltbillett voksen i Grenland via app og nettbutikk fra 20% til 40% for å få reisende til å kjøpe billetter før de kommer på bussen. Mobilbilletten har det siste året tatt markedsandeler som det foretrukne betalingsmiddelet, og ved å øke rabattene ytterligere vil utviklingen trolig forsterkes. Iverksetting sees i forhold til korona-situasjonen.

Tiltak nr 6: Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland: 3,5 mill. kroner

Kunder som kjøper periodekort (30 dager) for tog får i dag en rabattert bussbillett som tilvalg på togbilletten. For å styrke billetttypen ytterligere ønsker Grenland å bruke tilskuddsmidlene til en ny 30-dagers kombinasjonsbillett for voksen og student som erstatter togets 30-dagersbillett. Da vil den fylkeskommunale billetten gjelde. Utgangspunktet er at prisen på den fylkeskommunale kombinasjonsbilletten er lavere enn ren togpris. Etter dialog med Jernbanedirektoratet er det avklart at de ved behov vil anmode togoperatøren Vy om å etablere en slik lokal prisavtale med fylkeskommunen. Entur har signalisert at produktet kan være på plass etter 30 dager fra avtalen er inngått.

Tiltak nr 7: Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss: 0,5 mill. kroner

Midlene benyttes til å dekke kostnaden ved å videreføre eksisterende pris-samarbeid. Det innebærer at reisende kan bruke samme billige billett på lokalbuss og kommersielle ekspressbusser inn og ut av regionen.

Tiltak nr 8: Pilot «Best-pris»-app: 3 mill. kroner

Tilskuddsmidlene benyttes til utvikling og testing av appen «Best pris» Grenland. I en slik salgskanal vil kundene alltid få det billigste produktet. Mer fleksible billettløsninger er etterspurt i en tid med endrede reisevaner og mer hjemmekontor. Grenland vil ha en viktig rolle som pilot-område, og planlagt lansering av piloten er 1. tertial 2021. Det er avtalt samarbeid med Entur på deler av leveransen og produktet vil også bli gjort tilgjengelig for andre fylker.

Tiltak nr 9: Gratis buss på utvalgte dager: 1 mill. kroner

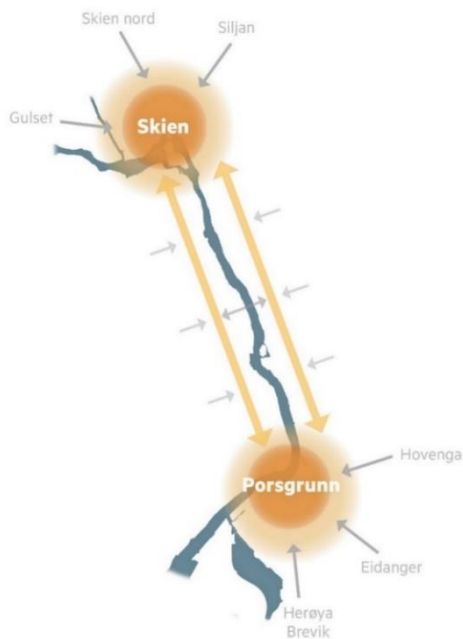
Tilskuddsmidlene til dette tiltaket vil komme godt med når samfunnet normaliseres og kollektivbrukerne skal lokkes tilbake til bussene. Tiltaket sees i sammenheng med andre virkemidler for å stimulere til miljøvennlig reiser, sykkel og gange, og viktig for samarbeid med større arbeidsplasser. Det kan være kampanjer rettet mot ulike målgrupper, i forbindelse med studiestart, skoleåpninger eller større arrangementer.

Gange og sykkel

Felles vedtatte strategier for sykkel og gange ligger til grunn for prioritering av innsats, gjennomføring av tiltak og valg av løsninger for gående og syklende på tvers av vegeiere i Grenland. Strategiene er forankret i vedtatte retningslinjer i ATP Grenland og kommunenes arealdeler, og bygger på de nasjonale strategiene for sykkel og gange.

Tiltak 6: Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter

Søknadssum: 15 mill. kroner årlig



Det er et mål å skille gående og syklende langs hovedruter for sykkel. Dette er tiltak som bidrar til økt framkommelighet, trafiksikkerhet og attraktivitet for gang- og sykkelreiser. De siste års økning i sykkelandel og den pågående situasjonen med covid-19 har forsterket behovet for et sammenhengende og separat gang- og sykkeltilbud med god framkommelighet.

Potensialet for flere gående og syklende er størst i og rundt sentrumsområdene og lokalsentra. Det er her konsentrasjonen av boliger og målpunkt er høyest, avstandene kortest, og dermed best konkurransekraft for reiser til fots og på sykkel. Gjeldende strategier for sykkel og gange retter derfor prioriteringen av tiltak inn mot sentrumsområdene og lokalsentre, noe som også støttes i konklusjonene i Bytredning trinn 2 for Grenland.

I tillegg til separering av gående og syklende, rettes innsats inn mot andre tiltak som bidrar til økt konkurransekraft for gang- og sykkelreiser, som blant annet oppgradering av snarveger, adkomster til holdeplasser, universell utforming av viktige gangruter og styrket drift og vedlikehold.

Vi søker nå om 15 mill kroner årlig i belønningsmidler. Større investeringstiltak på hovedruter utover prosjekt i Bypakke Grenland vil kreve en byvekstavtale for å sikre gjennomføring.



Potensialet for flere gående og syklende er størst i og rundt sentrumsområdene og lokalsentra i Grenland.

Tiltak 7. Styrke helårsdrift og drift av en eventuell felles bysykkelordning

Søknadssum: 8 mill. kroner årlig

Vi søker om en årlig sum på totalt 8 millioner kroner som skal benyttes til tiltak 7a og 7b. Summen er basert på et anslag om kr. 3 mill. kroner pr. år til styrket helårsdrift og 5 mill. kroner pr. år til en eventuell bysykkelordning. Dette er foreløpige og svært løse anslag.

I belønningsavtalen 2017-2020 er det satt av 9 mill. til styrket helårsdrift langs viktige gang- og sykkelruter.

7 a. Styrke helårsdrift og vedlikehold langs viktige gang- og sykkelruter

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

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

I ny avtale er det særlig samordning på tvers av vegeiere om prioriterte strekninger som bør styrkes. Mulige tiltak i en ny belønningsavtale kan være:

- Helhetlig drift- og vedlikeholdsstandard på prioriterte strekninger langs hovedsykkelruter og sentrale gang- og sykkelforbindelser i sentrum og lokalsentra
- Prioriterte sesongbaserte driftstiltak (eks: vintersykling, sesongforlengende tiltak)
- Forsterket kontrollregime
- Helhetlig system for god dialog med innbyggere uavhengig av kommune og vegeier



Det er behov for økt standard for drift – og vedlikehold av viktige GS-ruter uavhengig av vegeier i Grenland

7b. Felles bysykkelordning i Grenland

Det er nylig gjennomført et forprosjekt om felles bysykkelordning i Porsgrunn og Skien. Arbeidet ble finansiert av belønningsmidler og støtte fra Miljødirektoratet. Det jobbes nå videre med utgangspunkt i forprosjektets anbefalinger og nye erfaringer fra sammenlignbare byområder.

I Grenland er flere arbeidsplasser, studiesteder, handelsområder og andre sentrale funksjoner plassert utenfor gangavstand fra bysentrum, men innenfor akseptabel sykkelavstand. Avstanden fra buss/tog til målpunktet utgjør for mange en barriere mot å reise kollektivt. En bysykkelordning som kan brukes på den første/siste delen av reisen reduserer denne barrieren ved å øke rekkevidden fra sentrum og kollektivknutepunkt. Dette gjør det mer attraktivt å velge sykkel og kollektivreise fremfor privatbil, og forsterker effekten av satsingen på kollektivtilbudet.

Rask utvikling i apper, sykkeltyper og annen teknologi gjør at det bør velges et fleksibelt system for bysykkelordningen, som enkelt kan tilpasses ny teknologi og endrede forutsetninger. Ved å integrere bysykkelordningen i informasjonskanalene for kollektivtilbudet (reiseplanlegger og kollektiv-app) blir ordningen synlig og lett tilgjengelig. Dette er sammen med lav brukerterskel viktige forutsetninger for at ordningen skal bli tatt i bruk.

En bysykkelordning er et godt supplement til kollektivtilbudet, som vil gi innbyggerne i Grenland et bedre helhetlig mobilitetstilbud

Kostnader og finansiering er ikke avklart, men det antas at det vil være behov for tilskudd av belønningsmidler til drift av ordningen. Kostnaden vil blant annet avhenge av hvilke løsninger som velges for sykkeltype, stasjonssystem, lokalisering og dimensjonering. Vurdering av ansvarsfordeling i partnerskapet og endelig beslutning om gjennomføring av en slik ordning skal gjøres i den videre prosessen. Planlagt framdrift er valg av driftsmodell våren 2021, og valg av leverandør og beslutning om gjennomføring høsten 2021. På dette tidspunktet vil vi ha bedre oversikt over kostnadene.



En felles bysykkelordning i Grenland vil gi innbyggerne et bedre helhetlig mobilitetstilbud.

Mobilitetsveiledning

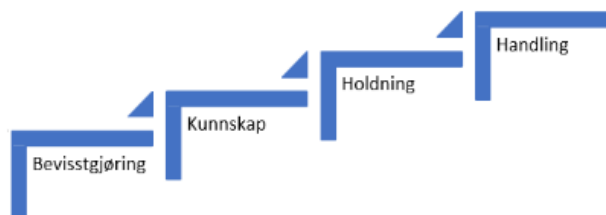
Tiltak 8: Mobilitetsveiledning og kampanjer

Søknadssum: 5 mill. kroner årlig

Bypakke Grenland har som mål å øke andelen reiser som foretas med andre transportmidler enn bil fra 25 prosent til minst 35 prosent. Gjennom mobilitetsveiledning og kampanjer ønsker vi å jobbe med å endre folks holdninger både til valg av transport, men også fjerne feiloppfatninger av hvordan tilbudet for gange, sykkel og kollektiv virkelig er. En kjent modell for å få folk til å endre handling viser at det starter med bevisstgjøring og kunnskap for å endre holdninger og etter hvert handling.

Bypakke Grenland har definert følgende målgrupper:

- Barn og ungdom
- Arbeidsreiser/ bedrifter
- Befolkningen for øvrig



Skal vi klare å skape holdningsendring og endre handlingsmønsteret til folk er det viktig å ha et godt gang-, sykkel- og kollektivtilbud. I tillegg må vi øke kunnskapen om alternativer til bil.

Grenland har siden 2014 drevet målrettet kampanjearbeid med en rekke aktiviteter, blant annet:

- Årevis satsning på sykkelopplæring og kampanjer rettet mot skoleverket. Etablering av hjertesoner på utvalgte skoler
- Sykkelopplæring i barnehager og oppfordring til foreldre om bilfri henting og levering
- Gratis lån av elsykler fra bibliotekene som har bidratt til at flere har kjøpt egen elsykkel
- Gratis mobilt sykkelverksted som har reist rundt til lokalsentra og flere bedrifter
- Utdeling av piggdekk og brodder til bedrifter og befolkning (gjennomføres høsten 2020)
- Konkurranser blant bedrifter om å ha flest ansatte som velger bilfrie alternativer til jobb. Samt stiller med sykkelverksted høst og vår for å motivere de ansatte til å velge sykkel.
- Mange kampanjer der vi heier på gående og syklende, og bl.a. deler ut små påskjønnelser til de som reiser bilfritt. I tillegg en rekke kampanjer som gjør stas på busspassasjerer.

Søknadssummen skal finansiere den videre kampanjesatsingen i Grenland.



Eksempler på gjennomførte kampanjer og tiltak

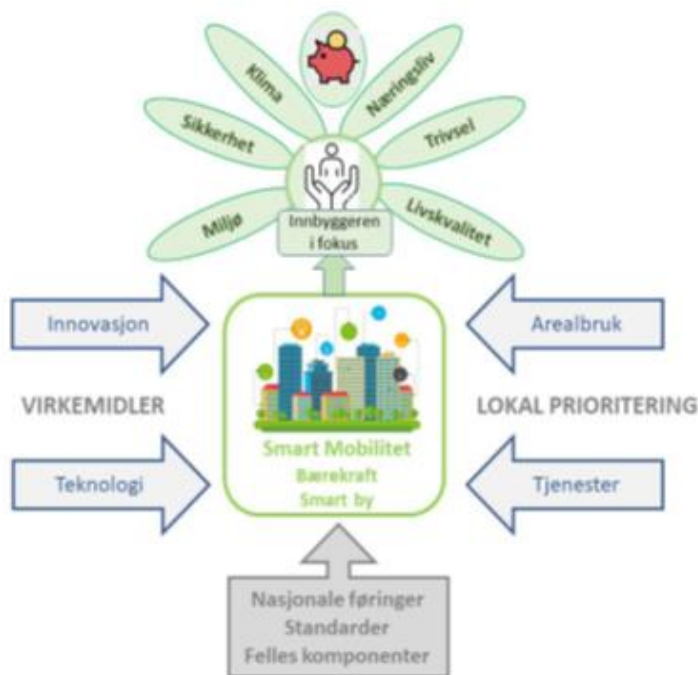
Nye teknologiske løsninger

Tiltak 9: Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi

Søknadssum: 5 mill. kroner årlig

Vestfold og Telemark fylkeskommune har i sitt innspill til NTP 2022-2033 uttalt at Grenland ønsker å være en nasjonal pilot for implementering av ny teknologi. I tillegg heves ny teknologi frem som et av virkemidlene for å nå målene i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland, slik at teknologien blir et bidrag i arbeidet for smart mobilitet.

Det er satt i gang et arbeid med å få oversikt over de muligheter som byområdet har for å ta i bruk ny teknologi og evt. starte relevante pilotprosjekt. Det er gode ideer i flere teknologiske fagmiljøer, men stort behov for å se mulige løsninger i sammenheng med byområdets utfordringer og behov og mulighet for felles innsats. Den første fasen av arbeidet vil danne et beslutningsgrunnlag for konkrete initiativ som byområdet ønsker å prioritere i satsingen på ny teknologi. Prioriterte tiltak vil være sentrale i en fremtidig byvekstavtale for Grenland.



For å kvalitetssikre den lokale prosessen tar Grenland i bruk 'Veileder for smart mobilitet' som er utarbeidet av Statens vegvesen.

Grenland kan ved dette bidra til kunnskap rundt utvikling av metodikk for implementering av teknologi i mellomstore byområder.

Figur: Smart mobilitet i smart og bærekraftig by i 'Veileder for smart mobilitet'

Aktuelle tema for videre arbeid i Grenland:

- Data og IKT-arkitektur
- Trafikkstyring signalanlegg, bussprioritering
- Kombinert mobilitet, informasjonstjenester
- Kunnskap om adferd og reiser
- Piloter
- Innovasjonsforum og markedsdialog, samarbeid med næringsliv
- Mikromobilitet

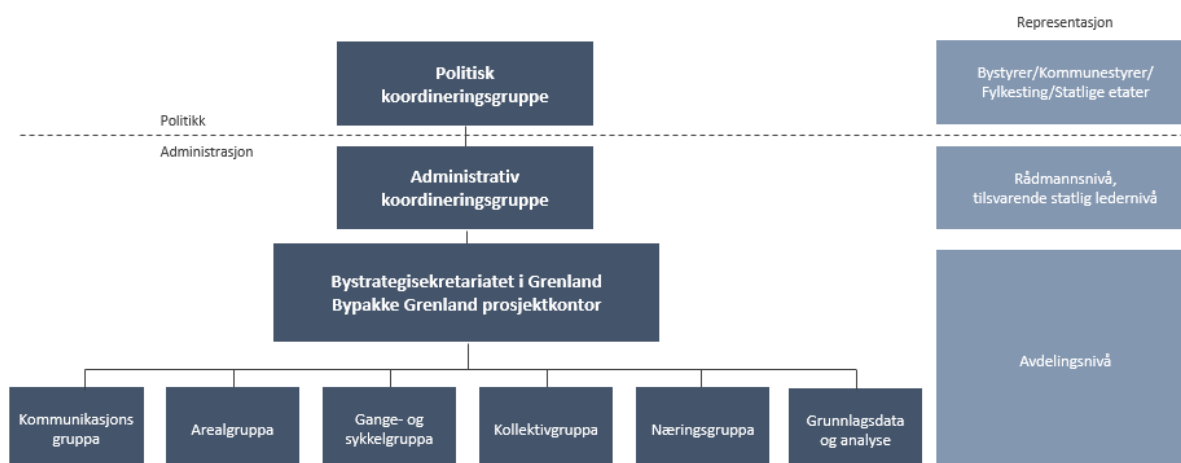
6. Styring og rapportering

Styring gjennom Bystrategi Grenland-samarbeidet

Oppfølgingen av belønningsavtalen gjøres gjennom det regionale samarbeidet Bystrategi Grenland på lik linje med porteføljestyringen av Bypakke Grenland.

Partene i Bystrategi Grenland er Vestfold og Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Alle parter er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordføreren) og administrativ koordineringsgruppe. Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Bamble kommune er ikke med i bypakka, men er part i Bystrategi Grenland med felles regional plan for samordna areal og transport (ATP Grenland). De fire kommunene og fylkeskommunen har vedtatt forhandlingsmandat om byvekstavtale.

Belønningsavtalen med fordeling av midler vil bli vedtatt lokalt av kommunestyre og fylkesting. Porteføljestyring av tiltak som finansieres av belønningsmidler gjøres som en del av den årlige revisjonen av handlingsprogrammet til Bypakke Grenland med lokale vedtak hos alle parter. Med Bamble som part i belønningsavtalen vil Bamble inkluderes i denne prosessen fra 2021.



Rapportering

Rapportering gjøres årlig i tråd med retningslinjene for belønningsordningen og lokale behov.

Byvekstavtale Grenland

Søknaden om belønningsavtale er forankret i felles vedtak av lokalt forhandlingsmandat for byvekstavtale. Det forutsettes at en belønningsavtale for perioden 2021-2024 vil kunne inngå i en mer langsiktig byvekstavtale for byområdet Grenland i tråd med statlige forutsetninger.

7. Vedlegg

1. Bypakke Grenland handlingsprogram 2019-2022, revisjon 2020
2. Regional planstrategi for Vestfold og Telemark 2020-2024
3. Fortettingsstudie: Verdiskapende fortetting i Grenland, 2020
4. Søknad fra Grenland om tilskudd til reduserte billettpriser kollektivtrafikk, 2020
5. Søknad fra Grenland om tilskudd til planlegging og byutvikling i byvekstavtaler, 2020
6. Belønningsavtalen Grenland 2017-2020, årsrapport 2019
7. Lokalt mandat for forhandlinger om Byvekstavtale Grenland, vedtatt 2019
8. Beregning av måloppnåelse i byvekstavtale Grenland (sannsynligjøring av nullvekstmålet), 2018

Søknaden med vedleggene over finnes her: <https://bypakka.no/soknad/>

Foto og illustrasjoner:

Side 12 (nederst), 21, 26: Dag Jenssen

Side 14 og 20: Vill

Resterende: Bystrategi Grenland



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no/byvekstavtale

Bystrategi Grenland er et samarbeid mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Bamble kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark.