



Bypakke Grenland

Handlingsprogram 2019–2022 revisjon 2020

16.12.2020 endelig vedtatt

bypakke
GRENLAND

Forsidebilde: Skien kommune

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 «*Prp. 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.

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

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Siste hovedrevisjon var i 2018 og skal neste gang gjennomføres i 2022. 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 2,97 mrd.

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Innhold | |
| 2 | SAMMENDRAG | 5 |
| 3 | ORGANISERING | 8 |
| 4 | MÅL OG VIRKEMIDLER | 9 |
| 4.1 | HOVEDMÅL | 9 |
| 4.2 | RESULTATMÅL | 9 |
| 4.3 | HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK | 10 |
| 4.4 | KAMPANJER OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID | 10 |
| 4.5 | NÆRINGSUTVIKLING | 11 |
| 5 | RESULTATER 2015 - 2020 | 13 |
| 5.1 | GJENNOMFØRTE PROSJEKTER | 13 |
| 5.2 | TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER | 14 |
| 5.2.1 | <i>Koronapandemiens påvirkning på trafikken</i> | 14 |
| 5.2.2 | <i>Kollektiv</i> | 14 |
| 5.2.3 | <i>Sykkel</i> | 16 |
| 5.2.4 | <i>Trafikkutvikling personbiler</i> | 17 |
| 5.2.5 | <i>Elbiler</i> | 18 |
| 5.2.6 | <i>Andelen nye boliger i bybåndet i 2018</i> | 19 |
| 5.2.7 | <i>Befolkningsvekst</i> | 20 |
| 6 | UTFORDRINGER I 2020 | 21 |
| 7 | ØKONOMI | 23 |
| 7.1 | ØKONOMISKE RAMMER | 23 |
| 7.2 | VURDERING AV USIKKERHET I PROSJEKTENES KOSTNADSRAMMER | 24 |
| 7.3 | INNKREVIING AV BOMPENGER | 25 |
| 7.4 | STATLIGE TILSKUDD GJENNOM BELØNNINGSAVTALEN | 26 |
| 7.5 | BYVEKSTAVTALE | 26 |
| 7.6 | PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN | 28 |
| 7.7 | VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE | 29 |
| 8 | PROSJEKTPORTEFØLJE 2019-2022 FINANSIERT AV BYPAKKEMIDLER | 32 |
| 9 | FORDELING AV STATLIGE TILSKUDDSMIDLER | 33 |
| 9.1 | BELØNNINGSMIDLER | 33 |
| 9.2 | TILSKUDD TIL REDUSERTE BILLETTPRISER - OPPFØLGING AV BOMPENGEAVTALEN FRA 2019 | 34 |
| 10 | BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKA | 35 |

2 Sammenheng

21 prosjekter til en samlet sum på 1,83 milliarder er ferdigstilt

Det har gått fem år siden Prp. 134 S for Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i Stortinget. Det er ferdigstilt 21 prosjekter for en samlet sum på 1,83 mrd. kr. I juni sto nytt PP-kryss ferdig og i september ble nytt kollektivknutepunkt og park på Landmannstorget åpnet. Begge prosjektene er sentrale i arbeidet med å nå bypakkas mål. De bidrar i stor grad til å gjøre byene mer attraktive og til å styrke konkurransekraften til kollektiv-, gange- og sykkelreiser. Relokalisering av viktige institusjoner som NRK og fylkeshus til henholdsvis Porsgrunn og Skien sentrum er andre enkelthendelser av stor betydning for bypakkas måloppnåelse.

Koronaepidemien påvirker trafikken i stor grad

Transportbildet i 2020 er sterkt påvirket av koronapandemien og har variert mye fra måned til måned. Etter unntakstilstanden våren 2020 ser forholdene ut til å ha stabilisert seg noe. Sammenlignet med samme periode i fjor økte trafikken svakt i januar og februar. Når pandemien slo inn i mars falt antall biler kraftig, for så å stige igjen sakte men sikkert. Trafikkmengden på slutten av 2020 har stabilisere seg på et nivå litt under fjorårets nivå.

Byindeksen er en indeks som viser endring i persontransport med bil i Grenland. For 2019 viste denne en vekst på 0,8 prosent og viser at trafikken igjen er økende. Belønningsavtalen med staten forplikter oss til å nå nullvekstmålet (ingen vekst i persontransport med bil). Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2019 med 2016 som er året belønningsavtalen tar utgangspunkt i, ser vi en nedgang på 3,5 prosent. Hvordan staten vil forholde seg til nullvekstmålet i 2020 er ikke avklart.

Andelen boliger som bygges i bybåndet øker

Andelen nye boliger som bygges innenfor det definerte bybåndet viser fortsatt en positiv trend. Over tid er dette viktig for måloppnåelsen i bypakka. Minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet. I 2019 ble 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Grenland gitt innenfor bybåndet. I Skien var andelen 84 prosent (82% i 2018), mens den var 95 prosent i Porsgrunn (93% i 2018). De siste fire årene er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 94 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 78 prosent i Skien.

Næringstrafikkens fremkommelighet

Vi har ikke nøyaktige metoder for å måle næringstrafikkens fremkommelighet. Det innebærer at vi ikke kan konkludere bastant på dette området. Det er nærliggende å tenke at næringstrafikken kjenner på mange av de samme fremkommelighetsutfordringene som bussene. Vi har metoder for å måle forsinkelsesdata i bussene. Antall busser som er mindre enn 3 minutter forsinket har økt fra 58 prosent til 61 prosent i 2019, sammenlignet med samme periode i 2018. Dette kan indikere at også fremkommeligheten til næringstrafikken var noe bedre i 2019. Så langt i 2020 har trafikkbildet endret seg unormalt mye. Mye tyder på at koronapandemien fører til mer lokaltrafikk enn tidligere. Dette gir større fremkommelighetsutfordringer for både busser og næringstrafikk.

Endringer i porteføljen

De viktigste endringene i porteføljen i Skien er at de sentrale sentrumsprosjektene har fått styrket sin finansiering. Det gjelder Torggata - kollektiv og sykkelgate, Kverndalen - gågate og hovedsykkelrute og stoppested for tog i Skien sentrum. Dette er alle prosjekter som har høy grad av måloppnåelse.

I Porsgrunn er gang- og sykkelbrua tilført 21 mill. kr. Dette er på nivå med opprinnelig bevilget ramme. Fullfinansiering av brua sikres med midler fra belønningsordningen. I tillegg er Skrapeklev –

Klevstrand, sykkelveg med fortau tilført 14 mill. kr i tråd med beslutning i egen politisk sak. Grønn lenke består av tre delprosjekter. PP-krysset, Franklintorget og Raschebakken. Full utbygging av alle tre prosjektene i tråd med opprinnelige planer vil koste 182 mill. kr. Handlingsprogrammet gir kun rom for 161 mill. Det innebærer at den planlagte løsningen for Raschebakken ikke er fullfinansiert.

Utfordringer i 2020

Flere kontorbedrifter bør lokaliseres i bysentrum tett på kollektivknutepunkt

Vekst i kontorarbeidsplasser er særlig viktig for å skape vekst. 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, spredt utover i bybåndet i Grenland. Det er et betydelig potensiale knyttet til muligheten for å relokalisere disse i byenes sentrum tett på kollektivknutepunkt. Nylig gjennomført fortettingsstudie viser at dette er mulig. En slik relokalisering vil samtidig styrke konkurransekraften for kollektivreiser, gange og sykkel, og bidra til levende og attraktive byer (ref. bypakkas mål).

Fremkommelighet i byggeperioder er krevende

Bypakka medfører for tiden stor byggeaktivitet i sentrum av byene. Dette skaper fremkommelighetsutfordringer og utfordrer trafikksikkerheten. Dette skaper betydelig utfordring for de som bor i byen og for forretningene i sentrum. Tidlig planlegging og involvering av berørte innbyggere er viktig for å minimere de negative effektene. Løpende og god dialog med de forretningsdrivende er viktig for å sikre at kunden finner frem til butikkene og at varelevering kan løses med minst mulige negative konsekvenser.



Bilde 1: Utbygging av Sverresgate skaper utfordringer for trafikkavvikling og sikkerhet

Nedgang i antall busspassasjerer

Etter mange år med sterk vekst har Grenland nedgang i antall kollektivreiser. I 2020 skyldes dette i første omgang koronapandemien, men også i månedene før denne slo inn hadde vi en moderat nedgang. Det er vanskelig å se for seg at det er mulig å gjøre noe med dette på kort sikt. I et lengre perspektiv er vi avhengig av å videreutvikle tilbudet ytterligere for å skape ny vekst, fortrinnsvis i kombinasjon med bildempende tiltak. Særlig viktig vil det være å sikre bedre fremkommelighet og

punktlighet i tilbudet. Prisene i Grenland er fra før blant de laveste i landet. I tillegg har byområdet i 2020 mottatt 20 mill. kr. i tilskudd til reduserte billettpriser fra staten som en oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019. Midlene skal blant annet benyttes til å videreutvikle gunstige billettprodukter på buss og tog. Et eksempel er "best-pris appen", som sikrer at kunden uten selv å måtte tenke på det alltid får det billigste billettalternativet på bussen. Billettprisene i Grenland er nå så lave at en ytterligere reduksjon mest sannsynlig vil gi begrenset effekt.

Belønningsavtalen går ut i 2020

Belønningsavtalen har gitt Grenland 60 millioner kroner årlig i statlige tilskudd. Gjeldende avtale utløper i 2020. I brev fra Samferdselsdepartementet (SD) 2. januar 2020 om oppfølging av bompenggeavtalen skriver SD at det vil legges til rette for å videreføre belønningsmidlene på 2019-nivå for alle de fem mindre byområda og at byområdet Grenland kan søke om ny avtale. Grenland er også i posisjon for å kunne forhandle om en byvekstavtale, og et felles forhandlingsmandat ble vedtatt av kommunene og fylkeskommunen i 2019. Byvekstavtalen skal baseres på eksisterende stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1 og vil inkludere både belønningsmidler og andre statlige tilskuddsmidler. Bompenggeavtalen har imidlertid bundet opp en betydelig andel av midlene som var satt av til byvekstavtaler. Grenland har hatt løpende dialog med SD og KMD om byvekstavtale så langt i 2020, og vi venter nå både på avklaring av rammer til byvekstavtaler i statsbudsjett for 2021 og på en mulig invitasjon til forhandlinger. En byvekstavtale vil både gi byområdet økte statlige tilskudd og forankre forpliktelser mellom partene til tiltak innenfor byutvikling og transport som skal bidra til måloppnåelse. I påvente av forhandlinger er arbeidet med å få en ny belønningsavtale som overgangsordning iverksatt. En ny belønningsavtale utelukker ikke å få en byvekstavtale i etterkant.

Færre prosjekter igjen i porteføljen

2/3 deler av porteføljen i bypakka er nå utbygd. Det innebærer at mange viktige prosjekter er realisert, men også at handlingsrommet er i ferd med å bli mindre. Viktige prosjekter er tatt ut som følge av manglende finansiering og prosjekter i Raschebakken og langs Bøleveien er ikke lenger fullfinansiert. Skal disse la seg realisere er en byvekstavtale med staten som gir økt økonomisk handlingsrom viktig.

3 Organisering

Bypakke Grenland fase 1 bygger på en rekke lokale, regionale og nasjonale vedtak. I vedtakene fra 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.

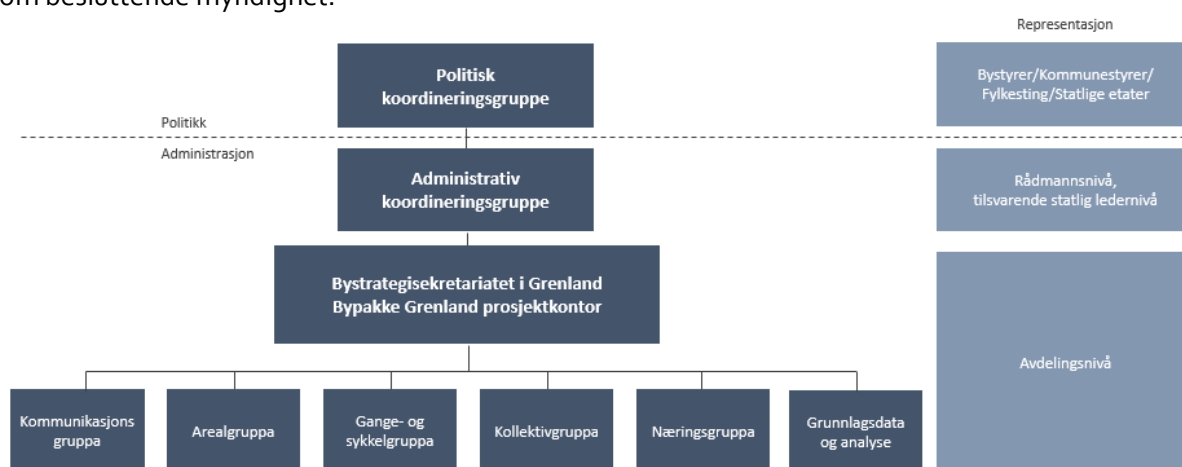
Samarbeidsaktørene i Bypakke Grenland er Vestfold og Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Alle parter er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordføreren) og administrativ koordineringsgruppe. 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.

Etter vedtak om iverksettelse av Bypakke Grenland i juni 2015 ble 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 Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune og hos Statens vegvesen.

Stillingene i prosjektkontoret 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. Sekretariatet for Bystrategi Grenland består av en stilling og finansieres av fylkeskommunen. Det forutsettes at kommunene og fylkeskommunen stiller nødvendige ressurser til rådighet slik at prosjektene i bypakka kan gis en effektiv behandling. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.



Figur 1: Modellen viser organiseringen av bystrategisamarbeidet. Det enkelte prosjekt har egen organisering der ansvaret er lagt til den enkelte vegeier/ ansvarlig partner. Prosjektene blir definert i egne mandater som vedtas i administrativ koordineringsgruppe i tråd med politisk bestilling nedfelt i bypakkas handlingsprogram.

4 Mål og virkemidler

Målene i bypakka er førende for hvilke prosjekter som er prioritert i porteføljen. Alle indikatorer bypakka rapporterer på skal gjøre det mulig å evaluere måloppnåelse. I prosessen med å sette sammen porteføljen blir det enkelte prosjekts bidrag til bypakkas mål vurdert. Til sammen gir dette et grunnlag for langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogram.

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.

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.

4.2 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 i busspassasjerer. Indikator: passasjerutvikling
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %. Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger. Måles indirekte gjennom 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

I tillegg følges utviklingen i antall el-/hybrid biler (utdrag kjøretøyregister).



Bilde 2: Bypakka har i 2020 tilbudt gratis sykkelverksted på ulike steder i regionen

4.3 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, trafikkisikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektiv (buss) og økt vedlikehold av viktige gang-/sykkelruter
- 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.

4.4 Kampanjer og holdningsskapende arbeid

Å bidra til å endre holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Både innbyggerundersøkelsen gjennomført i 2019, og medieanalysen vitner om at kommunikasjonsarbeidet i Bypakke Grenland fungerer. Samtidig er det viktig for bypakkas omdømme at befolkningen nå ser resultater av bypakkas arbeid. Å skape gode redaksjonelle oppslag om resultater, prosjekter og kampanjearbeid er sterkt prioritert. Dette er med på å skape en bevissthet rundt hva bypakka faktisk bidrar til i regionen.

For å motivere folk til å velge kollektiv/ grønn mobilitet gjennomføre vi kampanjer i samarbeider Farte (VTFK) og Vy som drifter bussene i Grenland. Organisasjonen På sykkel i Telemark drifter bypakkas satsningen mot barn og unge. De samarbeider med barnehager, grunnskole og enkelte videregående skoler i tillegg til Universitetet i Sørøst-Norge. Målet er å motivere tilrettelegge for økt sykling.

For befolkningen generelt står vi ofte ute og heier på de som velger å gå eller sykle. I tillegg har vi elsykler til utlån via bibliotekene i Siljan, Skien, Porsgrunn og på Klyve nærmiljøsentere. Dette tilbudet har så langt vært meget populært, og spørreundersøkelse blant de som har deltatt viser at flere har gått til anskaffelse av egen elsykkel etter å ha lånt sykkel på biblioteket. I vår startet vi også opp med

syklende mobilt sykkelverksted driftet av Scushi AS som har besøkt 18 ulike lokaliteter i bypakkekommunene frem til nå.

Høsten 2020 har vi lagt bak oss en egen kampanje kalt «Tråkk til» for å motivere befolkningen i Grenland til å benytte sykkel som fremkomstmiddel i forbindelse med Covid-19-pandemien. Denne ønsker vi å videreføre i et eller annet format utover høsten og vinteren, da det fortsatt vil kunne være utfordringer knyttet til fulle busser pga. restriksjoner..

4.5 Næringsutvikling

Næringsutvikling/ etablering av nye arbeidsplasser

I vedtatte 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. Kontorbedrifter (virksomheter som selger og 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 Bryggevannet rundt i Skien sentrum. Dette er prosjekter som bidrar til vekst, og som samtidig bidrar effektivt til målet om nullvekst i persontransport med bil.

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 kunnskapsintensive virksomheter (kontorbedrifter) 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 trafikkkløsnings, 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 Gimleveggen – Augestadvegen (Lilleelvprosjektet) og Rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand er viktige eksempler på dette. Vegsystemet i Grenland er imidlertid finmasket og stort. Målpunktene for næringstrafikken er mange og spredt. All erfaring viser at det ikke er mulig å bygge seg ut av fremkommelighetsproblemene alene. Økt kapasitet vil normalt bli «spist» opp av overført/økende trafikk innen relativt kort tid, hvis en ikke kompenserer med andre virkemidler. Av økonomiske og miljømessige hensyn blir det derfor særlig viktig å lykkes med å flytte reisende over fra personbil til andre transportformer. 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 reisevalg. En slik arealutvikling vil også bygge opp under utviklingen av attraktive bysentrum, noe som anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.



Bilde 3: NRK har flyttet fra Borgåsen til Porsgrunn sentrum. Det er viktig for næringsutviklingen i byen

5 Resultater 2015 - 2020

5.1 Gjennomførte prosjekter

20 bypakkeprosjekter for til sammen 1,83 mrd. og flere 10-talls belønningsprosjekter er ferdig bygget.

Tabellen under viser en liste med ferdigstilte bypakkeprosjekter:

| Nr. | Ferdig | Kommune | Prosjekt | SUM kr. (mill.) |
|-----|--------|-----------|--|-----------------|
| 1 | 2016 | Porsgrunn | Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg | 13 |
| 2 | 2016 | Siljan | Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg | 21 |
| 3 | 2016 | Siljan | Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss | 0,5 |
| 4 | 2017 | Alle | Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk. | 16 |
| 5 | 2017 | Skien | Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei | 13 |
| 6 | 2017 | Siljan | Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum. | 3 |
| 7 | 2018 | Porsgrunn | Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg | 710 |
| 8 | 2018 | Skien | Fv 49 Klyveveien (Kongerødn. - Hulkavn.) Fortau | 3 |
| 9 | 2018 | Porsgrunn | Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg | 13 |
| 10 | 2018 | Porsgrunn | Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet | 2 |
| 11 | 2019 | Skien | Rv. 36 Skyggestein -Skjeldrestrand, ny veg | 716 |
| 12 | 2019 | Porsgrunn | Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler) | 29 |
| 13 | 2019 | Alle | Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter | 22 |
| 14 | 2019 | Skien | Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring | 11 |
| 15 | 2019 | Skien | Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44 | 71 |
| 16 | 2019 | Porsgrunn | Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring | 20 |
| 17 | 2019 | Porsgrunn | Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet | 20 |
| 18 | 2019 | Skien | Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende. | 8 |
| 19 | 2020 | Porsgrunn | Meieritorget | 6 |
| 20 | 2020 | Skien | Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park | 86 |
| 21 | 2020 | Porsgrunn | Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate | 49 |
| | | | Sum totalt ferdige prosjekter | 1831 |

Tabellen under viser et utvalg av ferdigstilte belønningsprosjekter

| Nr. | Ferdig | Kommune | Utvalgte prosjekter finansiert av belønningsmidler | Sum (eks.mva) |
|-----|---------|-----------|---|---------------|
| 1 | 2015-19 | Alle | Oppgradering av snarveier i alle kommuner | 7 |
| 2 | 2016 | Alle | Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner | 13 |
| 3 | 2016 | Skien | Ny trafikkordning foran Ibsenhuset | 2 |
| 4 | 2016 | Skien | Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, 200m. | 1 |
| 5 | 2016-17 | Alle | Sykkelparkering på skoler og idrettsanlegg i alle kommuner | 2 |
| 6 | 2016-18 | Alle | Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet i alle kommuner | 23 |
| 7 | 2017 | Skien | GS veg. Håvundvegen, strekning Frogneraleen til Frognerlia, 250 m. | 2 |
| 8 | 2017 | Porsgrunn | Fortau Setrevegen, Brevik | 1 |
| 9 | 2018 | Skien | Fortau Håvundvegen ved Frogner | 7 |
| 10 | 2018 | Skien | Prinsessegata, nytt fortau | 3 |
| 11 | 2018 | Skien | Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate | 4 |
| 12 | 2019 | Skien | Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal | 1 |
| 13 | 2019 | Porsgrunn | Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Skippergata | 2 |
| 14 | 2019 | Porsgrunn | Storgata, miljøgate | 12 |
| 16 | 2020 | Alle | Hjertesone Grønli og Stigeråsen | 1 |
| 17 | 2020 | Porsgrunn | Frednesøya/Skippergata -Raschebakken, sykkelveg med fortau | 2 |
| 18 | 2020 | Alle | Trygge sykkelparkeringsplasser (sykkelbokser) Porsgrunn stasjon, Skien stasjon, Siljan sentrum og Skjelsvik | 2 |
| 19 | 2020 | Siljan | Midtbygda skole, ny trafikkordning og hjertesone | 3 |

5.2 Trafikktellinger og indikatorer

De fleste resultatmål og indikatorer definert i handlingsprogrammet følges opp årlig. Det forutsetter imidlertid gode og kontinuerlige tellinger av trafikkdata. Dette systemet er godt utviklet i Grenland. Vi har ikke noe godt system for telling av forgjengere. Her er det data fra reisevaneundersøkelsen som er datakilde.

31 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 31 tellepunkt for sykkel i byområdet, der 27 av disse punktene nå er godkjent ved manuelle kontrolltellinger.

36 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 36 tellepunkt for bil i hele byområdet. Disse gir døgkontinuerlige 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

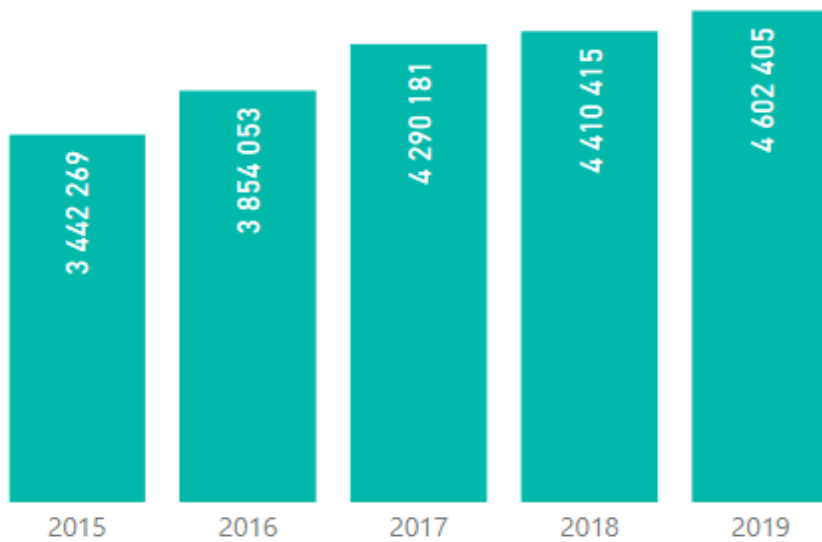
Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3/5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

5.2.1 Koronapandemiens påvirkning på trafikken

Transportbildet i 2020 er sterkt påvirket av koronapandemien og har variert mye fra måned til måned. Etter unntakstilstanden våren 2020 ser forholdene ut til å ha stabilisert seg noe. Sammenlignet med samme periode i fjor økte trafikken svakt i januar og februar. Når pandemien slo inn i mars falt antall biler kraftig, for så å stige igjen sakte men sikkert. Trafikkmengden på slutten av 2020 har stabilisere seg på et nivå litt under fjorårets nivå.

5.2.2 Kollektiv

Det har vært en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland 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. 2020 er svært preget av koronapandemien som har gitt en akkumulert nedgang så langt i 2020 på 29%.



| Periode | Passasjerer | Endring fra i fjor | | Passasjerer hittil i år | Endring fra i fjor | |
|----------|-------------|--------------------|---------|-------------------------|--------------------|---------|
| 2020/Jan | 437 152 | -6 191 | -1,4 % | 437 152 | -6 191 | -1,4 % |
| 2020/Feb | 385 740 | 1 594 | 0,4 % | 822 892 | -4 597 | -0,6 % |
| 2020/Mar | 232 691 | -220 207 | -48,6 % | 1 055 583 | -224 804 | -17,6 % |
| 2020/Apr | 107 465 | -257 873 | -70,6 % | 1 163 048 | -482 677 | -29,3 % |
| 2020/May | 189 651 | -199 296 | -51,2 % | 1 352 699 | -681 973 | -33,5 % |
| 2020/Jun | 248 792 | -81 200 | -24,6 % | 1 601 491 | -763 173 | -32,3 % |
| 2020/Jul | 214 812 | -18 644 | -8,0 % | 1 816 303 | -781 817 | -30,1 % |
| 2020/Aug | 269 505 | -77 799 | -22,4 % | 2 085 808 | -859 616 | -29,2 % |

Figur 3: Viser utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland. Passasjerveksten var 4,4 prosent i 2019 sammenlignet med året før. De første åtte månedene i 2020 har det vært en nedgang på 29,2 prosent.



Bilde 4: Ny Fv.32 gjennom Porsgrunn har gitt bussene bedre fremkommelighet

Bussenes punktlighet

Et av resultatmålene i Bypakke Grenland er at bussene skal være maksimalt 3 minutter forsinket. I 2019 var 60 prosent av avgangene i henhold til dette målet, fire prosentpoeng bedring fra 2018. 81 prosent av avgangene er mindre enn 5 minutter forsinket. 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 innfris. Årsaken er primært at bussene står i de samme køene som biltrafikken. Dette kommer tydelig fram når man ser på punktligheten fra mars 2020. I den perioden fikk skoleelever og studenter hjemmeundervisning, og veldig mange arbeidstakere jobbet fra hjemmekontor eller var permittert. I månedene fra mars til juli 2020 var i gjennomsnitt 75 prosent av bussene i rute, i august sank den til 58 prosent.

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 % | 69 % | 71 % | 64 % | 59 % | 65 % |
| M2 | 47 % | 52 % | 50 % | 50 % | 51 % | 50 % | 62 % | 49 % | 50 % | 51 % | 44 % | 46 % | 50 % |
| M3 | 57 % | 61 % | 63 % | 62 % | 60 % | 54 % | 70 % | 60 % | 63 % | 57 % | 50 % | 52 % | 59 % |
| P4 | 63 % | 65 % | 69 % | 69 % | 69 % | 69 % | 78 % | 71 % | 70 % | 71 % | 64 % | 58 % | 68 % |
| P5 | 66 % | 67 % | 71 % | 64 % | 65 % | 67 % | 76 % | 67 % | 66 % | 67 % | 61 % | 63 % | 67 % |
| P6 | 48 % | 50 % | 57 % | 61 % | 63 % | 58 % | 73 % | 63 % | 63 % | 57 % | 47 % | 48 % | 57 % |
| P7 | 56 % | 62 % | 69 % | 69 % | 68 % | 66 % | 73 % | 64 % | 66 % | 60 % | 53 % | 53 % | 63 % |
| Total Grenland | 57 % | 60 % | 62 % | 60 % | 60 % | 58 % | 70 % | 60 % | 63 % | 61 % | 54 % | 54 % | 60 % |
| Inntil 5 min etter planlagt tid | 83 % | 83 % | 85 % | 80 % | 79 % | 82 % | 87 % | 80 % | 82 % | 81 % | 74 % | 74 % | 81 % |

Tabell 1: Antall busser mindre en 3 minutter forsinket. Nederste linje er andel busser som er mindre en 5 min. forsinket

5.2.3 Sykkel

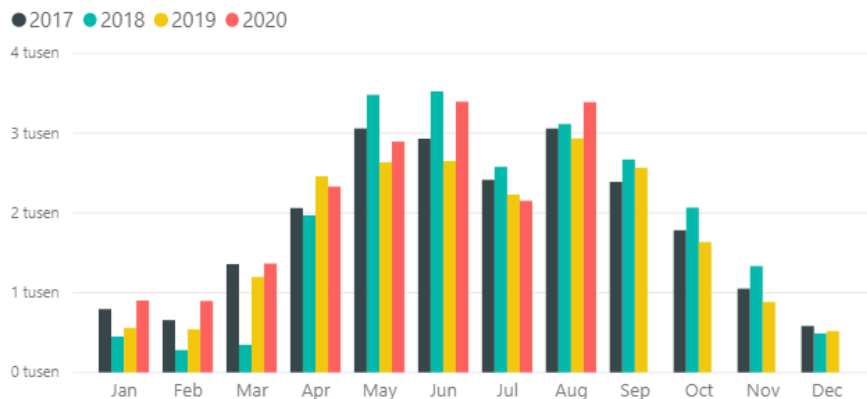
Det er etablert 31 tellepunkter for sykkel i byområdet. Sammenlignet med 2018 var det en nedgang i sykling på 8 prosent i 2019. Fra 2017 til 2018 var det en økning på 2,5 prosent. Det er imidlertid stor variasjon fra måned til måned, og fra tellepunkt til tellepunkt. Som figuren under viser har antall syklistene så langt i 2020 vært markant høyere enn i 2019. Med unntak av april og juli er sykkeltallene høyere i 2020 enn i 2019. I august 2020 syklet vi betydelig mer enn i de tre foregående år, og 15 prosent mer enn i samme periode i 2019.

Hovedårsaken til de store variasjonene skyldes været. Perioder med mye nedbør, enten som regn eller snø, gir krevende sykkelforhold og påvirker antall sykkelreiser. De tre første månedene i 2018 var det lave temperaturer og mye nedbør sammenlignet med både samme periode i 2017 og 2019. Da var det stor nedgang i syklingen, mens en tørr og varm vår og sommer fikk flere til å velge sykkel. Sommeren og høsten 2019 var det mye nedbør og lavere temperaturer sammenlignet med 2018. Det ga redusert sykkelbruk.

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



Beregnet årstdøgntrafikk

| Tellepunkt | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------|------|------|------|
| Ballestad | 112 | 117 | 115 |
| Borgestad | 192 | 189 | 163 |
| Elstrømbua | 272 | 267 | 270 |
| Falkumbua | 164 | 164 | 161 |
| Gråten | 205 | 205 | 193 |
| Jonassen bru | 181 | 177 | 172 |
| Menstad | 143 | 144 | 128 |
| Menstadbrua | 166 | 176 | 164 |
| Nenset | 206 | 200 | 182 |
| Siljanvegen | 47 | 55 | 51 |
| Skjelsvikdalen | 95 | 96 | 84 |
| Stathelle | 63 | 69 | 53 |

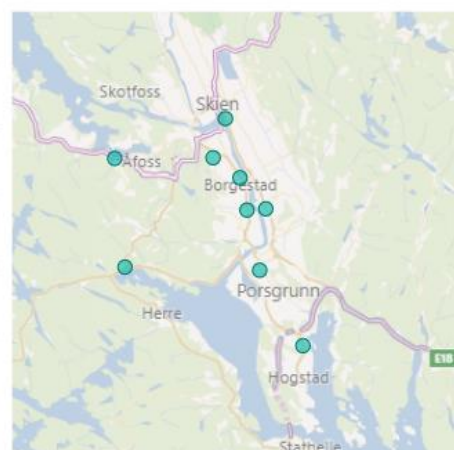
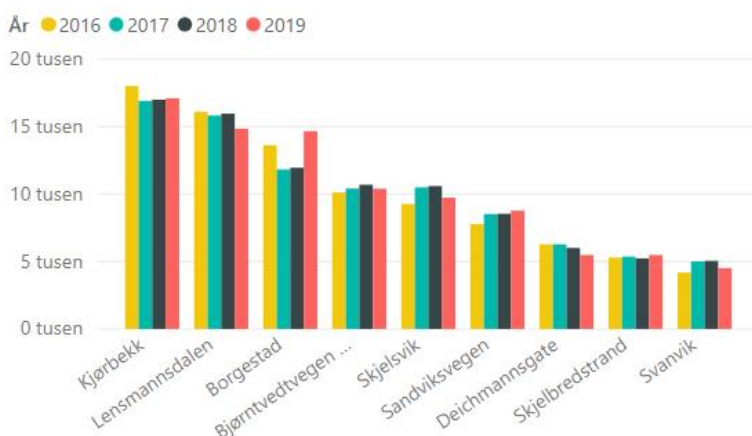
Figur 4: Viser utvikling i antall syklende fra 2017.

5.2.4 Trafikkutvikling personbiler

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. Byindeksen for 2019 beregnet til 0,8 prosent viser at trafikken igjen er økende. Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2019 med året 2016 ser vi en nedgang på 3,5 prosent. Dette tyder på at bommenes avvisningseffekt er i ferd med å avta. Dette er i tråd med erfaringer fra andre 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.

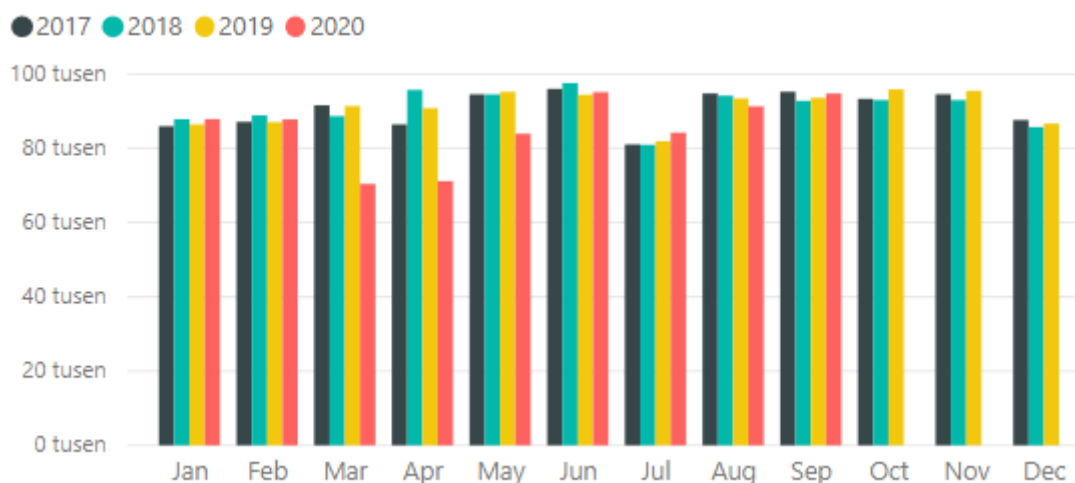
Beregnet årstdøgntrafikk



Figur 5: Viser utvikling årstdøgntrafikken i utvalgte tellepunkt fra 2016. Byindeksen viser at det har vært en nedgang i biltrafikken Grenland i 2017 og 2018, mens den har økt noe så langt i 2019.

Koronapandemien har også gitt utslag på biltrafikken. Figuren under viser sum månedsdøgntrafikk i noen utvalgte tellepunkt. Med økt bruk av hjemmekontor og hjemmeundervisning gikk bilbruken

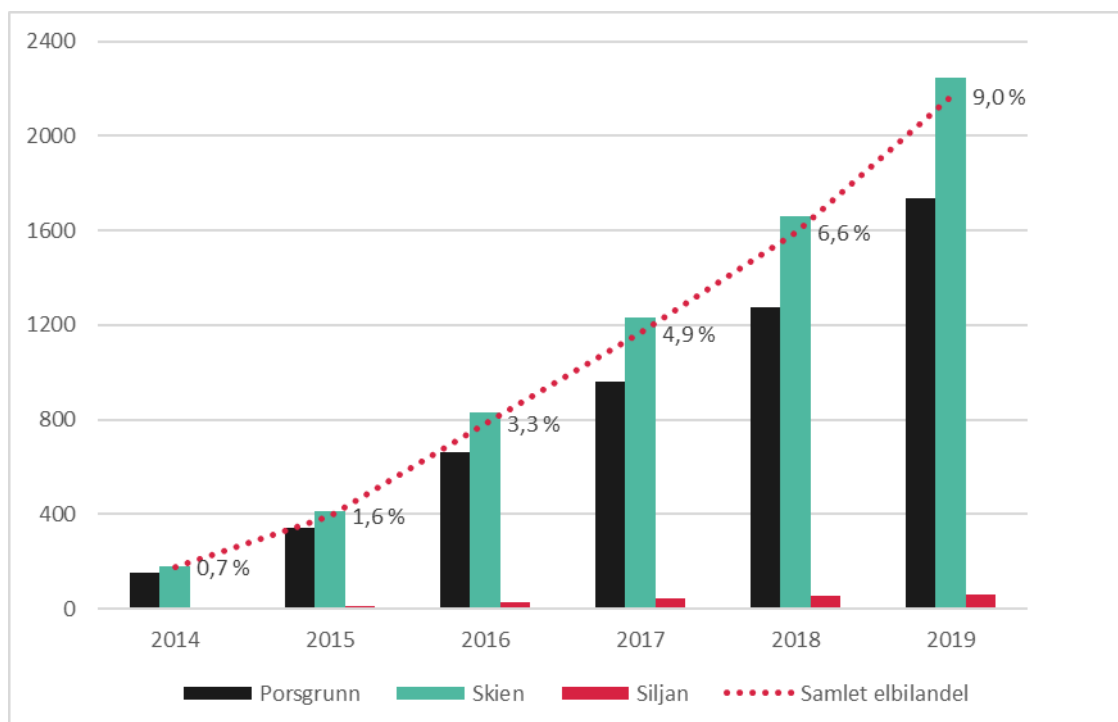
voldsomt ned fra mars, mens den økte igjen fra juni når samfunnet gradvis vendte tilbake til en mer normal situasjon.



Figur 6 Sum månedsdøgntrafikk i noen utvalgte tellepunkt i byområdet i Grenland 2017 til oktober 2020.

5.2.5 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig de siste årene. Andelen personbiler med kun eldrift utgjorde 9,0 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2019, mens elbilandelen for hele landet var 10,2 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene var økende hele 2019, og var i siste kvartal på 10,6 prosent. Det er også flere varebiler med eldrift å se, selv om andelen her er beskjedne 1,1 prosent.



Figur 7: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2014 til 2019. Kilde: Statistisk sentralbyrå

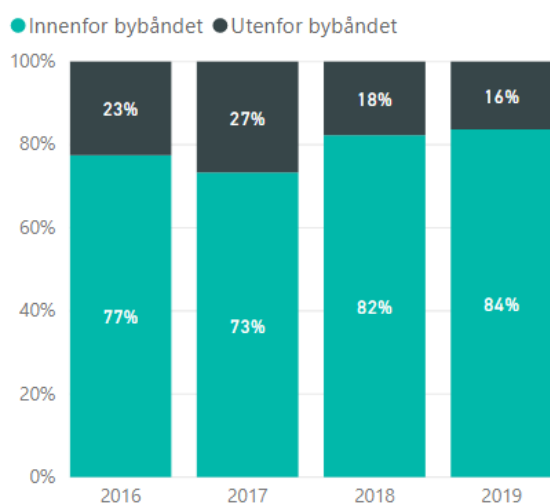
Tall fra Nobil viser at det i september 2020 er 141 offentlig tilgjengelige ladepunkt samlet i Skien, Porsgrunn og Siljan. Dette er en økning på 30 ladepunkt fra 2018, og gir 29 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 16 elbiler per ladepunkt.

5.2.6 Andelen nye boliger i bybåndet i 2018

I 2019 ble 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Grenland gitt innenfor bybåndet. I Skien var andelen 84 prosent, mens den var på 95 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.

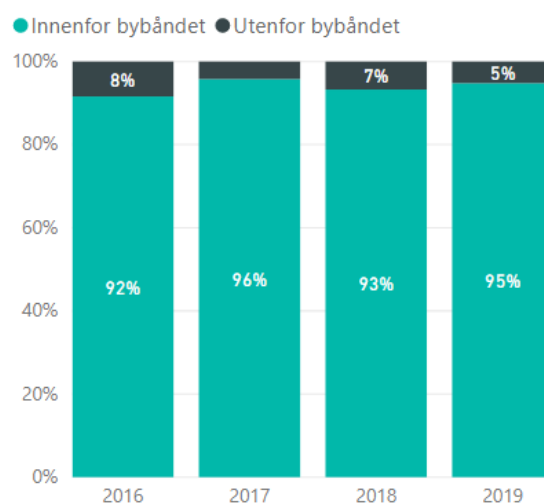
Antall byggetillatelser totalt er imidlertid ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år for å kunne vurdere utviklingen. De siste fire årene er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 94 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 78 prosent i Skien.

Skien kommune - boligbygging i byområdet



| År | Innenfor bybåndet | Utenfor bybåndet |
|---------------|-------------------|------------------|
| 2016 | 268 | 78 |
| 2017 | 228 | 83 |
| 2018 | 195 | 42 |
| 2019 | 123 | 24 |
| Totalt | 814 | 227 |

Porsgrunn kommune - boligbygging i byområdet

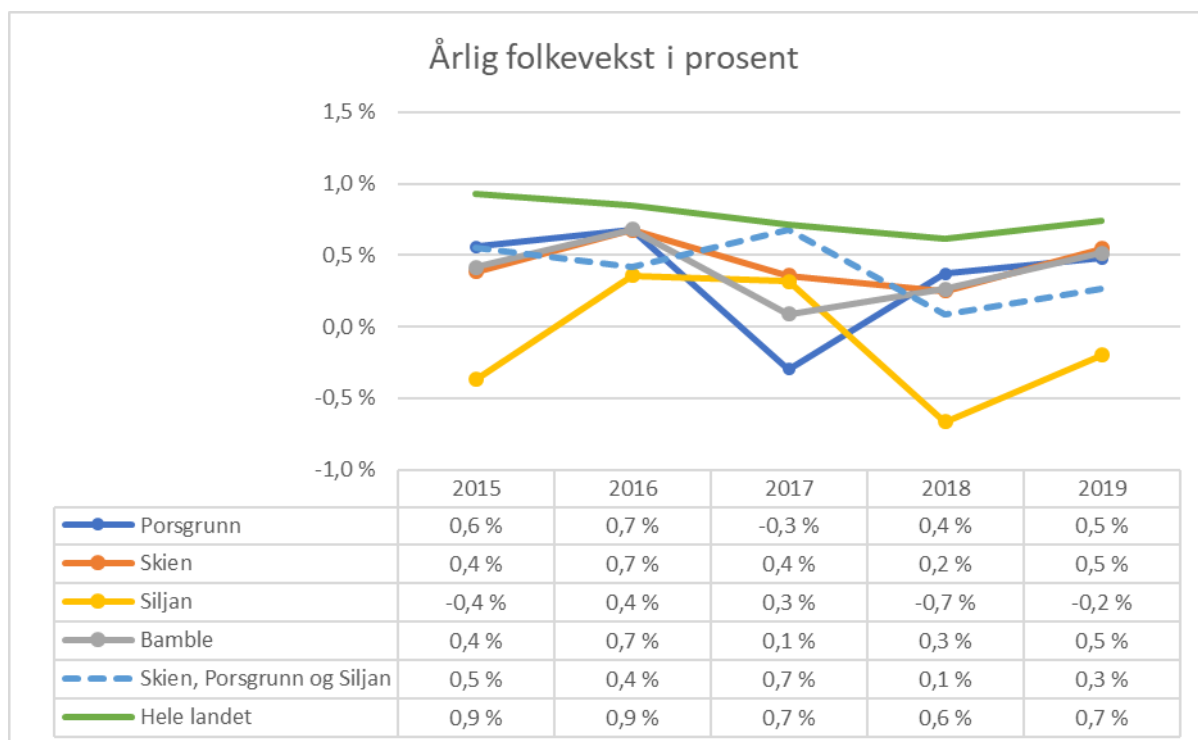


| År | Innenfor bybåndet | Utenfor bybåndet |
|---------------|-------------------|------------------|
| 2016 | 131 | 12 |
| 2017 | 159 | 7 |
| 2018 | 194 | 14 |
| 2019 | 73 | 4 |
| Totalt | 557 | 37 |

Figur 8: Fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2019.

5.2.7 Befolkningsvekst

Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at befolkningsveksten i bypakkekommunene er svakt nedadgående, med en vekst i befolkningen på 0,3 prosent gjennom 2019. Det var en tilbakegang i folkemengden i Siljan kommuner på 0,2 prosent i 2019, mens Porsgrunn og Skien kommuner begge hadde en vekst på 0,5 prosent.



Figur 9: Befolkningsveksten i perioden 2015 til 2019. Kilde: Statistisk sentralbyrå.



Bilde 5: Kulturarrangementer som Stedsans er med å skape en attraktiv by.

6 Utfordringer i 2020

Flere kontorbedrifter bør lokaliseres i bysentrum tett på kollektivknutepunkt

Vekst i kontorarbeidsplasser er særlig viktig for å skape vekst. 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, spredt utover i bybåndet i Grenland. Det er et betydelig potensiale knyttet til muligheten for å relokalisere disse i byenes sentrum tett på kollektivknutepunkt. Nylig gjennomført fortettingsstudie viser at dette er mulig. En slik relokalisering vil samtidig styrke konkurransekraften for kollektivreiser, gange og sykkel, og bidra til levende og attraktive byer (ref. bypakkas mål).

Fremkommelighet i byggeperioder er krevende

Bypakka medfører for tiden stor byggeaktivitet i sentrum av byene. Dette skaper fremkommelighetsutfordringer og utfordrer trafiksikkerheten. Dette skaper betydelig utfordring for de som bor i byen og for forretningene i sentrum. Tidlig planlegging og involvering av berørte innbyggere er viktig for å minimere de negative effektene. Løpende og god dialog med de forretningsdrivende er viktig for å sikre at kunden finner frem til butikkene og at varelevering kan løses med minst mulige negative konsekvenser.

Biltrafikken øker

Allerede før pandemien slo inn viste tellinger at biltrafikken øker i Grenland. Dette skyldes mest sannsynlig åpning av nye vegstrekninger med større kapasitet. Det kan se ut som om befolkningens nye reisevaner og restriksjoner i kollektivtrafikken gjør at lokaltrafikken øker ytterligere. Om dette er en varig effekt er for tidlig å si, men på kort sikt påvirker dette fremkommeligheten i transportsystemet negativt. Fortsetter denne trenden kan det bli behov for å vurdere bildempende tiltak.

Nedgang i antall busspassasjerer

Etter mange år med sterk vekst har Grenland nedgang i antall kollektivreiser. I 2020 skyldes dette i første omgang koronapandemien, men også i månedene før denne slo inn hadde vi en moderat nedgang. Det er vanskelig å se for seg at det er mulig å gjøre noe med dette på kort sikt. I et lengre perspektiv er vi avhengig av å videreutvikle tilbudet ytterligere for å skape ny vekst, fortrinnsvis i kombinasjon med bildempende tiltak. Særlig viktig vil det være å sikre bedre fremkommelighet og punktlighet i tilbudet. Prisene i Grenland er fra før blant de laveste i landet. I tillegg har byområdet mottatt 20 mill. kr. i tilskudd til reduserte billettpriser fra staten (bompengavtalen i regjeringen 2019) Midlene skal blant annet benyttes til å videreutvikle gunstige billettprodukter. Et eksempel er bestpris appen, som sikrer at kunden uten selv å måtte tenke på det alltid får det billigste billettalternativet på bussen. Billettprisene i Grenland er nå så lave at en ytterligere reduksjon mest sannsynlig vil gi begrenset effekt.

Belønningsavtalen går ut i 2020

Belønningsavtalen har gitt Grenland 60 millioner kroner årlig i statlige tilskudd. Gjeldende avtale utløper i 2020. I brev fra Samferdselsdepartementet (SD) 2.januar 2020 om oppfølging av bompengavtalen skriver SD at det vil legges til rette for å videreføre belønningsmidlene på 2019-nivå for alle de fem mindre byområda og at byområdet Grenland kan søke om ny avtale. Grenland er også i posisjon for å kunne forhandle om en byvekstavtale, og et felles forhandlingsmandat ble vedtatt av

kommunene og fylkeskommunen i 2019. Byvekstavtalen skal baseres på eksisterende stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1 og vil inkludere både belønningsmidler og andre statlige tilskuddsmidler. Bompenggeavtalen har imidlertid bundet opp en betydelig andel av midlene som var satt av til byvekstavtaler. Grenland har hatt løpende dialog med SD og KMD om byvekstavtale så langt i 2020, og vi venter nå både på avklaring av rammer til byvekstavtaler i statsbudsjett for 2021 og på en mulig invitasjon til forhandlinger. En byvekstavtale vil både gi byområdet økte statlige tilskudd og forankre forpliktelser mellom partene til tiltak innenfor byutvikling og transport som skal bidra til måloppnåelse. I påvente av forhandlinger er arbeidet med å få en ny belønningsavtale som overgangsordning iverksatt. En ny belønningsavtale utelukker ikke å få en byvekstavtale i etterkant.

Færre prosjekter igjen i porteføljen

2/3 deler av porteføljen i bypakka er nå utbygd. Det innebærer at mange viktige prosjekter er realisert, men også at handlingsrommet er i ferd med å bli mindre. Viktige prosjekter er tatt ut som følge av manglende finansiering og prosjekter i Raschebakken og langs Bøleveien er ikke lenger fullfinansiert. Skal disse la seg realisere er en byvekstavtale med staten som gir økt økonomisk handlingsrom viktig.



Bilde 6: Det nye PP-krysset gir moderne løsninger for gående og syklende og bidrar til å skape en attraktiv by

7 Økonomi

7.1 Økonomiske rammer

Rammene for Bypakke Grenland er gitt i «Prp. 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 2,97 mrd. kr (2020 kr).

Rammer for handlingsprogrammet 2019-2022

| Årlige investeringer | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | SUM (mill.) |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| Rv 36 Skyggestein- Skjelbredstrand | 15 | 32 | 220 | 312 | 107 | 30 | | | | | | 716 |
| Fv 32 Gimleveien - Augestadveien | 60 | 190 | 223 | 142 | 95 | | | | | | | 710 |
| Øvrige prosjekter | 3 | 62 | 68 | 111 | 162 | 186 | 436 | 356 | 46 | 46 | 46 | 1523 |
| Sum investeringer i tiltak | 78 | 284 | 511 | 565 | 364 | 216 | 436 | 356 | 46 | 46 | 46 | 2949 |
| Investering bomstasjoner | 0,7 | 24,7 | 0,74 | | 0,7 | | | | 0,7 | | | 28 |
| SUM investering | 79 | 309 | 512 | 565 | 364 | 216 | 436 | 356 | 46 | 46 | 46 | 2976 |

Inntekter 2019-2025

| Inntekter | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Mill.kr. |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Statlige bevilgninger (Rv 36) | 15 | 32 | 220 | 312 | 107 | 30 | | | | | | 716 |
| Statlige bevilg./programområder | | | 13 | | | | | | | | | 13 |
| Fylkeskommunale bevilgninger | 40 | 84 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 53 | 28,3 | 28,3 | 31,4 | 530 |
| Kommunale bevilgninger | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | | 180 |
| Sum offentlige bevilgninger | 73 | 134 | 304 | 383 | 178 | 101 | 71 | 71 | 46 | 46 | 31 | 1439 |
| Bompenger | 6 | 175 | 207 | 182 | 187 | 115 | 365 | 285 | 0,0 | 0,0 | 14,9 | 1537 |
| Sum inntekter | 79 | 309 | 512 | 565 | 364 | 216 | 436 | 356 | 46 | 46 | 46 | 2976 |

Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2019 til 2020

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2019 til 2020 (2,5 %).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden

Endringer i prosjektrammer fra 2019 til 2020

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2019 til 2020 er denne indeksen 2,5 %.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2020 og har fått nye tall som gjenspeiler dette
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2021 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%, 2020 -2,5%. Det innebærer at rammen i revidert handlingsprogram er prisjustert til det året prosjektet skal gjennomføres.

Kommunale og regionale bidrag

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

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

| 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 |

Andre finansielle føringer

Følgende føringer er lagt til grunn:

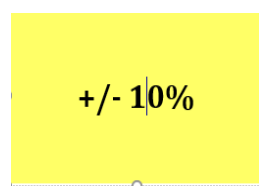
- De økonomiske forutsetningene tillater ikke forskuttering av kommunale og fylkeskommunale egenandeler, men ubrukte midler ett år kan overføres til årene etter.
- Prp. 134 S legger ikke spesifikke føringer for hvor mye bompenger som kan benyttes årlig. I handlingsprogrammet er bompenger som rettesnor 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 (2,97 mrd. i 2019-kr)

7.2 Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

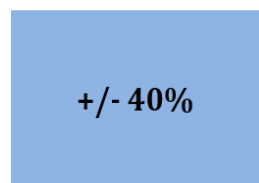
Det er beregnet kostnader for alle prosjekter i handlingsprogrammet, men for prosjekter som ikke er detaljplanlagt eller ligger langt fram i tid er anslagene svært usikre og prosjektenes omfang er ikke endelig avklart. Ny kunnskap og planlegging vil bidra til å redusere usikkerheten ved kostnadene, men 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 nivåer



- 1 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.



- 2 For prosjekter som er nært forestående, men som ikke er ferdig regulert skal det foreligge et kvalifisert anslag med en usikkerhet på **+/- 40%**.



- 3 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.

7.3 Innkreving av bompenger

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

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

| År | Andel elbiler av totaltrafikk | Inntekt |
|-----------------|-------------------------------|-------------|
| 2016 | 3,9 % | 60 000 000 |
| 2017 | 5,2 % | 243 000 000 |
| 2018 | 7,1 % | 242 000 000 |
| 2019 | 9,5 % | 238 000 000 |
| 2020 (prognose) | 12,5 % | 233 000 000 |

Øvre ramme for hvor mye bompenger det kan tas inn i Bypakke Grenland er definert i Prp. 134 S.

Dette er:

- Bompenger til prosjektene: 1,54 mrd. (2020-kr). Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,44 mrd. Total investeringsramme 2,97 mrd.
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill. (2015-kr)
- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. ved 10 års innkreving (2015-kr)

Prp.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 Prp. 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 utslagsgivende. Andelen elbiler fremkommer av tabellen over. Beregningen av bominntekter som er lagt til grunn i Bypakke Grenland er relativt robuste. Det er imidlertid behov for å følge utviklingen nøye for å sikre at vi holder oss innenfor rammene definert i stortingsproposisjon 134 S. Skulle andelen elbiler bli høyere enn forventet kan det bli nødvendig å innføre en eller annen form for avgift også på elbiler. Lokale myndigheter kan innføre inntil 50% avgift på elbiler/ nullutslippskjøretøy uten godkjenning fra Stortinget. Et alternativ som prp.134 S også gir rom for er å kompensere takstene for prisvekst. Dette er foreløpig ikke gjort. Avhengig av forutsetningene over vil innkrevingstiden i bypakkas fase 1 kunne variere fra 8-10 år. Det innebærer at det ikke er rom for nye tiltak som svekker inntektene i bypakka.

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.



Bilde 7: 92 % brikkeandel gir effektiv innkreving

7.4 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. Grenland har hittil mottatt om lag 500 millioner kroner fra staten gjennom belønningsordningen. Belønningsmidler gir en unik mulighet til å løfte grønn transport i vår region. Gjeldende belønningsavtale har sikret midler til videreføring av «Bussløftet» (150 mill.kr), som har vært en stor suksess i Grenland. I tillegg innebærer avtalen 100,2 mill. kr 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 persontransport med bil ikke skal øke. Det vises til kap.3.1 Hovedmål. Det er også et krav om at midlene fra belønningsordningen skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. I følge gjeldende nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) skal belønningsmidler i framtiden inngå i byvekstavtalene.

7.5 Byvekstavtale

Byvekstavtaler er navnet på regjeringens samferdselsstrategi 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:

- I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. (nullvekstmålet, revidert i 2020).
- En porteføljestyrt tiltakspakke med balanse mellom prosjekter og finansiering



Bilde 8: På jernbanestasjonen kan du nå låse sykkelen trygt inn i et skap

Stortingsproposisjonen for Bypakke Grenland fase 1 oppfyller kravene om en porteføljestyrt tiltakspakke for bypakke-kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Vestfold 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.

De fire kommunene i Grenland og fylkeskommunen vedtok alle i 2019 et felles forhandlingsmandat og byområdet er dermed klar for forhandlinger. Grenland søker å inngå byvekstavtale på grunnlag av eksisterende Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1 (Prp. 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. Grenland trenger ikke et nytt stortingsvedtak for å få på plass en byvekstavtale, og det vil derfor være en enklere prosess enn for andre byområder.



Som et av de ni utvalgte byområdene forventer Grenland et videre samarbeid med staten om byvekstavtale og ber om statlige midler spesielt til knutepunktutvikling, rv. 36, et styrket tog- og busstilbud og fremkommelighetstiltak for kollektivtransport og myke trafikanter. Dette fremkommer også tydelig i fylkets innspill til NTP 2022-2033.

Staten forhandlet ferdig avtalegrunnlag med de fire største byområdene i Norge i 2019, og alle unntatt Oslo-området er så langt i 2020 avklart. Forhandlinger med de fem øvrige byområdene har imidlertid vært satt på vent fra statens side i påvente av avklaring av det justerte nullvekstmålet og på grunn av uavklarte økonomiske rammer som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Bompenggeavtalen har bundet opp en betydelig andel av midlene som var satt av til byvekstavgifter i NTP, blant annet til øremerkede tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk til de ni byområdene. I 2020 mottok Grenland etter søknad 20 millioner av disse tilskuddsmidlene, som skal benyttes til både tog og buss (se beskrivelse av vedtatt fordeling i kap 9.1). I tråd med bompenggeavtalen vil dette bli årlige tilskudd i belønningsavtaler eller byvekstavgifter i årene framover.

En byvekstavtale vil både gi byområdet økte statlige tilskudd og forankre forpliktelser mellom partene til tiltak innenfor byutvikling og transport som skal bidra til måloppnåelse. Avtalen vil inkludere både belønningsmidler, programområdemidler og midler til knutepunktutvikling – noe som gir betydelige muligheter for økt felles satsing. Forpliktelser i avtalen knyttet til planlegging av knutepunkt og lokalisering av offentlige virksomheter vil ha svært stor betydning for å kunne lykkes i Grenland med å nå målene om nullvekst, levende bysentra og en mer attraktiv region. Arbeidet med bypakkeprosjektene togstopp i Skien og knutepunktet i Porsgrunn har vist at det er avgjørende å få

en statlig forpliktelse gjennom en avtale for å kunne nyttiggjøre Bane Nors kompetanse i den videre planleggingen av knutepunktene.

Politisk ledelse har hatt løpende dialog med SD og KMD om byvekstavtale så langt i 2020, og vi venter nå både på avklaring av rammer til byvekstavgifter i statsbudsjett for 2021 og på en mulig invitasjon til forhandlinger. I påvente av forhandlinger er arbeidet med å få en ny belønningsavtale som overgangsordning iverksatt. Det er viktig for å sikre forutsigbarhet og opprettholde busstilbudet i Grenland fra januar 2021. En byvekstavtale er fremdeles første prioritet, og en ny belønningsavtale utelukker ikke å få en byvekstavtale i etterkant.

7.6 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. Rulleringen i 2020 er en mindre revisjon. Følgende prinsipper er lagt til grunn for justering av handlingsprogrammet i 2020:

- Justeringer i prosjekter kan gjøres hvis alle partene er enige om det.
- Det åpnes ikke for nye prosjekter
- 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.



Bilde 9: Gratis lån av elsykkel på bibliotekene er fremdeles svært populært

7.7 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 i hovedrevisjonen hvert fjerde år.

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 virkemidler.

Hvordan dokumentere måloppnåelse?

Nullvekstmålet i personbiltrafikken måles med bakgrunn i telldata fra 25 trafikktelepunkter på utvalgte steder i bybåndet. Disse måler trafikkmengden døgnkontinuerlig. 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 folkehelsa 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:

| Rang | Pr. nr. | Prosjekt | Gange | Sykkel | Kollektiv | Nærings- trafikk | Arealbruk | Redusert Personbil | Samlet vurdering |
|------|-----------|--|-------|--------|-----------|---------------------|-----------|-----------------------|---------------------|
| 1 | 11 | Klosterøya - Jernbanebrygga, gang- og sykkelbro | 3,0 | 3,0 | 2,0 | 0,0 | 3,0 | 2,0 | 2,2 |
| 2 | 62 | Knutepunkt Porsgrunn, kommunedelplan | 2,7 | 1,5 | 1,5 | - | 3,0 | 2,0 | 2,1 |
| 3 | 63 | Stoppsted og knutepunkt Skien sentrum, forstudie | 2,3 | 1,8 | 2,3 | - | 1,5 | 1,5 | 1,9 |
| 4 | 19 | Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbro | 2,8 | 2,5 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,5 | 1,8 |
| 5 | 55 | Fv. 356 Grønn lenke Linaaesgate-Raschebakken . Kollektiv, sykkel og | 2,0 | 2,3 | 1,8 | 0,0 | 2,0 | 2,0 | 1,7 |
| 6 | 10 | Bryggevatnet rundt, promenade | 2,5 | 1,3 | - | - | 2,5 | 0,0 | 1,6 |
| 7 | 22- 23 | Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva | 2 | 1,75 | - | - | 2 | 0,5 | 1,6 |
| 8 | 29 | Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflatprosjektet" Kollektivfelt | 1,0 | 2,0 | 2,5 | 0,8 | 0,0 | 1,0 | 1,5 |
| 9 | 61 | Siljan Sentrum, gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak | 2,0 | 2,0 | 0,7 | 0,3 | 2,0 | 0,0 | 1,2 |
| 10 | 7 | Torggata, kollektiv og sykkelgate | 1,0 | 2,3 | 1,7 | 0,5 | 1,0 | 0,5 | 1,2 |
| 11 | 9 | Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelse gjennom byen | 1,8 | 1,3 | - | - | 1,5 | 0,0 | 1,1 |
| 12 | 39 | Fv. 32 Bøvevegen. Tosidig fortau/sykkelveg. Skille næringstrafikk- myke trafikanter | 1,3 | 2,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 1,1 |
| 13 | 30 | Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset, gang- sykkel og kollektivtiltak | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 1,0 |
| 14 | 14 | Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering | 1,0 | 2,0 | 1,3 | -0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| 15 | 27 | Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Fullverdig tilbud til gående og sy | 1,8 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 1,0 |
| 16 | 51 | Fv. 43 Fortau Gulsetveien | 2,3 | 1,3 | 0,8 | - | 0,5 | 0,0 | 1,0 |
| 17 | 33 | Rv.36 Porsgrunnsveien (Raset - Goberg) | 1,8 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 0,9 |
| 18 | 42 | Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau | 1,3 | 2,5 | 0,5 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,9 |
| 19 | 40 | Fv. 32 Sandbakken, ny holdeplass (tidl. Hammerkrysset-Hovenga) | 0,8 | 1,3 | 1,7 | 1,5 | 0,0 | -0,5 | 0,8 |
| 20 | 67 | Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau eller gang- sykkelveg. | 1,8 | 1,5 | 0,5 | 0,3 | 0,0 | 0,5 | 0,8 |
| 21 | 8 | Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) | 1,3 | 1,0 | 1,0 | - | 0,5 | 0,0 | 0,8 |
| 22 | 66 | Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss | 0,3 | 0,3 | 1,3 | 0,8 | 1,0 | 0,0 | 0,6 |
| 23 | 17 | Fv. 32 gangveg Lilleelva | 0,8 | - | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,3 |

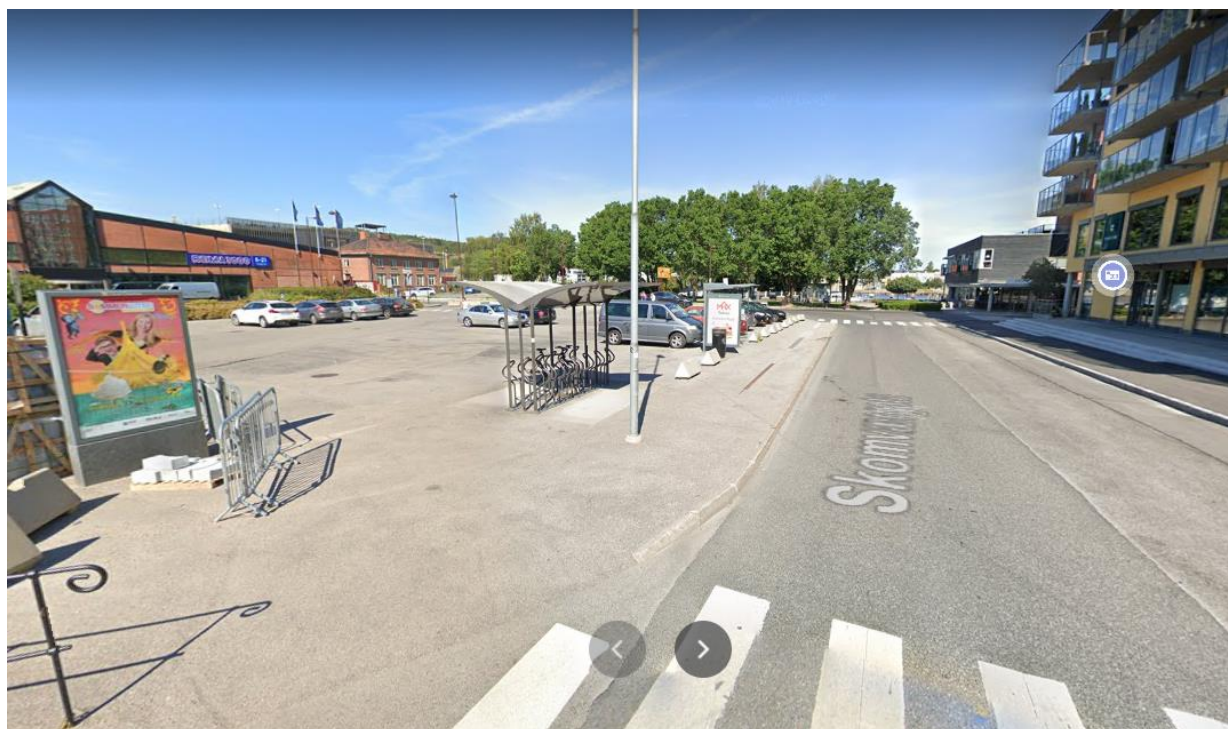
Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

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 bypakkas fase 1 i oktober 2015.
2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas. Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste fem 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 10: Franklintorget i dag og modell av en fremtidig løsning.

8 Prosjektportefølje 2019-2022 finansiert av bypakkemidler

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

| Nr. | Prosjekt | Usikkerhet | Sum totalt 2020 | Regnskap 2015-2019 | 2020 T2 | 2021 | 2022 | 2023-2025 |
|------|--|------------|-----------------|--------------------|---------|------|------|-----------|
| 1 | Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand, ny veg | Utført | 716 | 685,9 | 30 | | | |
| 2 | Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg | Utført | 710 | 655,8 | 54 | | | |
| 3 | Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt | Utført | 8,6 | 8,6 | | | | |
| 4 | Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44 | Utført | 71,0 | 71,0 | | | | |
| 5 | Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park | | 85,7 | 39,3 | 42 | 4,4 | | |
| 7 | Torggata, kollektiv og sykkelgate | | 25 | 0,0 | | 1 | 24 | |
| 8 | Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) Tosidig fortau og kryssutbedring | | 10,5 | 0,0 | | 2 | 9 | |
| 9 | Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen | | 15,6 | 1,3 | 0,4 | 10 | 4 | |
| 10 | Bryggevannet rundt. Promenade inkl. bru over Damfoss | | 22,5 | 1,5 | | 13 | 8 | |
| 11 | Klosterøya - Jernbanebrygga, GS bru. (tillegg: 36,5 mill. i bel.midl.inkl.mva og 12 mill i priv. bidrag) | | 56,4 | 0,0 | | 30 | 26 | |
| 12 | Trafikkmodelltesting i Skien | Utført | 1,5 | 1,5 | | | | |
| 55 | Fv. 356Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke. Kollektiv, sykkel og byromstiltak | | | 0,0 | | | | |
| 55.1 | Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate | | 49 | 19,8 | 29 | | | |
| 55.2 | Fv.356 Franklintorget | | 73 | | 9 | 59 | 5 | |
| 55.3 | Fv.356 Raschebakken | | 32,5 | 7,0 | 2 | 6 | 18 | |
| 56 | Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet | Utført | 20 | 20,1 | | | | |
| 57 | Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Valdermyrveg/Kjølnes ring | Utført | 2,0 | 2,0 | | | | |
| 14 | Sverresgata-Hovengata. Sykkel og kollektivprioritering | | 87 | 5,3 | 32 | 50 | | |
| 16 | Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie | Utført | 1,9 | 1,9 | | | | |
| 41 | Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Valdermyrvegen. Mulighetsstudie | Utført | 1,6 | 1,6 | | | | |
| 17 | Fv. 32 gangveg Lilleelva | | 7,6 | 2,4 | 0,5 | 5 | | |
| 18 | Storgata, fra Franklintorget til Meieritorget. Miljøgate. | Utført | 12,7 | 12,7 | | | | |
| 19 | Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 21 mill. i belønningsmidler) | | 121 | 5,0 | 1 | 46 | 69 | |
| 20 | Bussholdeplasser, opprusting | Utført | 15,8 | 15,8 | | | | |
| 21 | Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter | Utført | 22,0 | 22,0 | | | | |
| 22 | Turveg langs elva i Porsgrunn kommune | | 26 | 1,5 | 0,4 | 11 | 13 | |
| 23 | Turveg langs elva i Skien kommune | | 30,3 | 3,8 | | 12 | 15 | |
| 27 | Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Sykkelveg (utgår i tråd med politisk vedtak) | Avsluttet | 0,2 | 0,2 | | | | |
| 28 | Århus bru (kun planlegging) | Avsluttet | 3,0 | 1,7 | 1,3 | | | |
| 29 | Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-Bjørntvedtvegen. Kollektiv | | 215 | 5,8 | 2 | 7 | 97 | 103 |
| 30 | Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger) | | 17,0 | 0,5 | 3 | 12 | 1 | |
| 31 | Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring | Utført | 8,5 | 8,5 | | | | |
| 34 | Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau | | 12,3 | 2,9 | 9 | 0,4 | | |
| 35 | Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei | Utført | 12,6 | 12,6 | | | | |
| 36 | Fv 49 Klyvevegen (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau | Utført | 3,0 | 3,0 | | | | |
| 37 | Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa, utredning og mulige kortsiktige tiltak | | 1,5 | 0,6 | 1 | | | |
| 39 | Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg.Skille næringstrafikk-myke trafikanter | | 28 | 1,8 | | 2 | 24 | |
| 40 | Fv. 32 Holdeplass Sandbakken | | 17,4 | 5,4 | 4 | 8 | | |
| 42 | Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau | | 72 | 13,3 | 13 | 46 | | |
| 43 | Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg | Utført | 13,2 | 13,2 | | | | |
| 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 | | | | |
| 46 | Snurråsen. Holdeplass og sнопlass for buss | Utført | 0,5 | 0,5 | | | | |
| 47 | Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum | Utført | 3,1 | 3,1 | | | | |
| 60 | Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak | | 3,2 | 0,0 | 0,5 | 3 | | |
| 61 | Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak | | 6,9 | 0,0 | 1 | 3 | 3 | |
| 50 | Fv. 32 Hovenga rundkjøring | Utført | 20 | 20,0 | | | | |
| 51 | Fv. 43 Fortau Gulsetvegen | | 52 | 13,5 | 13 | 25 | | |
| 53 | Porsgrunnsvegen ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau | | 2,9 | 0,1 | | 3 | | |
| 62 | Knutepunkt Porsgrunn. Kommunedelplan. Definere fremtidig togtrasee. | | 26 | 1,5 | 1 | 20 | 3 | |
| 63 | Stoppested tog Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kom.) | | 12,1 | 0,0 | 1 | 11 | | |
| | Ufordelt reserve Porsgrunn | | 2,8 | | | 2,8 | | |
| | Ufordelt reserve Skien | | 15,7 | | | | 9 | 8 |
| 64 | Ufordelt reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger | | 7 | 0,0 | 1 | 5 | 1 | |
| 65 | Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim) | | 7 | | | | 7 | |
| 66 | Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss | | 33 | 0,0 | 10 | 23 | | |
| 67 | Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau/ gang- sykkelveg. (2 mill fra Skien k. i tillegg) | | 11,3 | 0,0 | | 2 | 9 | |
| 68 | Fv.354 Heistad, trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter (1,6 mill BO midler i tillegg) | | 0,4 | | | 0,4 | | |
| 48 | Etablering og drift av antennepunkter | Utført | 27,6 | 26,9 | | | | 0,7 |
| 49 | Finansiering av prosjektkontor | | 58 | 20,4 | 6 | 6 | 6 | 20 |
| 59 | Fase 1 Planleggingsmidler | | 8,6 | 0,4 | 4 | 3 | 1 | |
| 54 | Fase 2 planleggingsmidler/ midler utredninger byvekstavtale | | 16,5 | 0,0 | | 4 | 6 | 7 |
| | Sum | | 2976 | 1775 | 270 | 436 | 358 | 139 |

9 Fordeling av statlige tilskuddsmidler

9.1 Belønningsmidler

Belønningsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og byområdet Grenland 2017-2020 er totalt på 250,2 mill. kroner fordelt med 70,2 mill. i 2017 og 60 mill. årlig i påfølgende år. Bruken av belønningsmidler justeres hvert år i forbindelse med revisjon av bypakkas handlingsprogram.

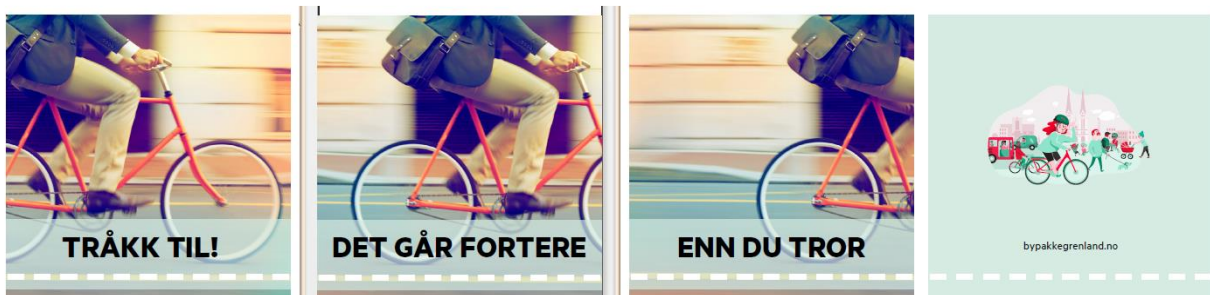
Vedtakene om bruk av belønningsmidler oppsummeres i tabellen under.

| Nr. | Aktivitet/ formål | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2017-2020 | Kommentar |
|-----|---|------|------|------|------|-----------|--|
| 1 | Bussløftet (hyppigere avganger og reduserte billett priser) Videreføring av forsterket tilbud etablert i 2014) | 4,6 | 4,6 | 4,9 | 1,3 | 142,3 | Det er brukt mindre belønningsmidler enn planlagt til det forsterkede busstilbudet "bussløftet" Opprinnelig bevilgning var 190 mill.kr. Det totale behovet i 2017-2020 er 150 mill. 8 mill. av disse finansieres fra midlene Bystrategisamarbeidet fikk i regjeringens bompengeforlik. |
| 2 | Kampanjer og kommunikasjon. Synliggjøring av resultater for innbyggere og næringsliv. Systematisk arbeid for å øke andelen grønne reiser i Grenland | | | 5 | 3 | 8 | Tot. Bevilgning kuttet fra 10 til 8 mill. Dette skyldes at busselskapet selv har markedsføringsansvar i en nettokontrakt. Rester fra forrige belønningsavtale (2013-2016) bidrar også til å senke behovet. |
| 3 | Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veger. | | 3 | 3 | 3 | 9 | Viktig bla. fordi vi ikke kan bruke bypakkemidler til drift |
| 5 | Investeringer til enklere gang- sykkeltiltak i sentrumsområder og på hovednett for myke trafikanter | 24,2 | 7,8 | 2 | 2 | 36 | Korona epidemien har ført til en markant økning i antall syklist. Dette forsterker behovet for å forbedre infrastrukturen. Det meste av midlene er benyttet |
| 6 | Fortau Håvundvegen | - | 3,2 | | - | 3,2 | Utført |
| 7 | Gang- og sykkelbru til Klosterøya | | | | 16,6 | 16,6 | Bevilget i handlingsprogrammet 2019 (5 mill.) og i egen politisk sak våren 2020 (11,6 mill) |
| 8 | Gang- og sykkelbru Porsgrunn sentrum - Vestsiden | | | | 7,6 | | Bevilget i egen politisk sak våren 2020. |
| 9 | Gange- og sykkeltiltak i bysentrum og i lokalsentra definert i arealdelen i Skien kommune | | | | 1,9 | 1,9 | Bevilget i egen politisk sak våren 2020. |
| 10 | Gange- og sykkeltiltak i bysentrum og i lokalsentra definert i arealdelen i Porsgrunn kommune | | | | 4,5 | 4,5 | Bevilget i egen politisk sak våren 2020. |
| 11 | Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune | | | | 0,3 | 0,3 | Bevilget i egen politisk sak våren 2020. |
| 12 | Gang, sykkel og kollektivtiltak i Siljan sentrum | | | | 0,8 | 0,8 | Bevilget i egen politisk sak våren 2020. |
| 13 | Felles/ alle: felles bysykkelordning i Porsgrunn og Skien, forprosjekt (forstudie er utført. Presenteres i egen politisk sak) | | | | 0,5 | 0,5 | Forstudie gjennomført. Forprosjekt anbefales gjennomført før endelig beslutning om igangsetting gjøres. Oppstart i 2021 eller 2022. |
| Ny | Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro | | | 1 | 3,6 | 4,6 | Totalt foreslås det bevilgning 9,3 mill. kr. brua. kr. eks.mva. Av disse er 4,6 mill. fra BO 2017-2020 midlene og resten fra eldre belønningsmidler. |
| Ny | Skien: Sykkelparkering/ snarveier og andre enkle tiltak for gående og syklende på hovedvegnettet, i sentrum og lokalsentre | | | | 3 | 3,0 | Midlene benyttes til enkle og kostnadseffektive tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende. |
| Ny | Skien: Tiltak for myke trafikanter i sentrum og lokalsentre, styrking av aksjon skolevei | | | | 6,3 | 6,3 | I henhold til politisk vedtak i Skien kommune ved behandling av bypakkas handlingsprogram 2019 |
| Ny | Skien: Klosterøya - Jernbanebrygga, Gang og sykkelbru. Fullfinansiering | | | | 5 | 5,0 | Midlene foreslås tilført prosjektet slik at det blir fullfinansiert. |
| Ny | Siljan: Gang, sykkel og kollektivtiltak i Siljan sentrum | | | | 0,6 | 0,6 | |
| | Sum tot. | 70,2 | 60 | 60 | 60 | 250,2 | |

9.2 Tilskudd til reduserte billettpriser - oppfølging av bompengeavtalen fra 2019

Grenland mottok etter søknad 20 mill. kr. fra staten til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk våren 2020. Dette er en del av oppfølging av bompengeavtalen fra 2019. Fordelingen som er vist i tabellen under er vedtatt i egen politisk sak hos partene i Bystrategi Grenland. Billige periodekort og takstreduksjon enkeltbilletter (nr 2 og 3) er eksisterende tiltak innarbeidet i busskontrakten i Grenland, men som fram til 2019 har vært finansiert med belønningsmidler. Rapportering på bruk av de nye tilskuddsmidlene vil inngå i den årlige rapporteringen på belønningsavtalen Grenland har med staten.

| Tiltaks-område | Nr | Tiltak | Årlig kostnad i mill. kroner |
|-------------------|----|--|------------------------------|
| Takst og sone | 1 | Redusere antall soner fra 4 til 1 i Grenland | 1,5 |
| | 2 | Billige periodekort | 4,5 |
| | 3 | Takstreduksjon enkeltbilletter | 3,5 |
| | 4 | Barn gratis buss opp til 6 år | 0,5 |
| | 5 | Økt rabatt på app og reise penger | 2 |
| Billett-samarbeid | 6 | Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland | 3,5 |
| | 7 | Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss | 0,5 |
| Kampanje | 8 | Pilot «Best pris»-app | 3 |
| | 9 | Gratis buss på utvalgte dager | 1 |
| Sum | | | 20 mill. kroner |



Bilde 11: I høstens Tråkk til kampanje heiet vi på syklistene. Tellepunktene viser at mange sykler under korona pandemien.

10 Beskrivelse av prosjektene i bypakka

1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand

Sluttsum: 715 mill. kr (100% statlige midler)

Ferdigstilt 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. Kryssområder og tiltak på tilstøtende veglinjer og arealer ble ferdigstilt fortløpende frem mot sommeren 2019.

Våren 2020 har det blitt utbedret erosjonsskader i grøfter og tilstøtende arealer da forutsatt naturlig revegetering ikke har fungert som tiltenkt. Rekkverk tilknyttet Klovholtbrua er også utbedret våren 2020. Oppmålingsforretning med grunneierne tilknyttet prosjektområde vil pågå utover høsten og det vil bli utført noen mindre tiltak hos noen grunneiere tilknyttet prosjektet.

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

Kostnadsramme: 710 mill. kr (løpende kroner).

Anleggsarbeidet ferdigstilt i 2019. Pågående sluttoppgjør medfører at summen ikke er endelig fastsatt.

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. 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 ble gjennomført høsten 2019. Noen mindre arbeider med istandsetting av midlertidig disponerte utearealer på naboeiendommer ble også utført høsten 2019, slik at alle anleggsarbeidene ble ferdigstilt i 2019. Entreprenørkontraktene inkluderer også vedlikehold av plantefelt og grøntområder i 3 år fra overtakelse fra entreprenør. Som følge av avviklingen av sams vegadministrasjon fra 1.1.2020, har Vestfold og Telemark fylkeskommune overtatt ansvaret for å følge opp dette.

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. (løpende kroner). Det økonomiske sluttoppgjøret for en av entreprenørkontraktene (Utførelsesentreprisen), er ikke ferdigstilt. Entreprenøren har levert forliksklage til Grenland forliksråd på saken, byggherren har levert tilsvar, og forliksrådet har deretter innstilt videre behandling. Saken følges opp av VTFK, med bistand fra tidligere byggherrepersonell fra Statens vegvesen. Dette sluttoppgjøret kan måtte løses gjennom rettslig behandling. Byggherren forventer at det endelige sluttoppgjøret vil kunne avsluttes innenfor rammen på 710 mill. kr.

3. Skien jernbanestasjon Nylende

Sluttsum: 8,3 mill. kr

Ferdigstilt 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- Amtmand Aalls gate- 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

Sluttsum: 71 mill. kr

Ferdigstilt i 2019

Tiltaket innebærer bygging av ny gang- og sykkelveg fra Petersborg 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 2020: 85,7 mill. kr

Åpnes i 2020. Usikkerhet i anslag: +- 10%

Prosjektet innebærer bygging av nytt kollektivknutepunkt og grønn park på Landmannstorget. Hensikten har vært å utvikle et attraktivt knutepunkt og møtested ved Telemarks største kollektivknutepunkt, målt i antall passasjerer. Det gamle Landmannstorget var utflytende og tilfredsstilte ikke kravene til universell utforming, og hadde stort behov for opprusting. Det nye knutepunktet innebærer nye holdeplasser for bussene i Kongens gate og Hesselbergs gate. Denne nye løsningen i området må 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 kollektivknutepunktet med park ble åpnet i september 2020. Skien kommune skiftet ut vann- og avløpsnettet i gatene rundt torget i 2018.



7. Torggata

Ramme 2020: 24 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: 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 syklistene 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. Omfanget av samordning med vann- og avløp må avklares. Planlegging av prosjektet starter høsten 2020. Landmannstorget må være ferdig før man kan starte bygging i Torggata.

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

Ramme 2020: 10,5 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: 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 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 trafikantgrupper. 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 2020:15,5 mill. kr.

Usikkerhet i anslag 2020: +-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 startet i 2019. Politisk sak våren 2020 har avklart at strekningen forbi boligutbyggingen på Lie prioriteres. Det er satt i gang en mulighetsstudie for grunnforhold og flomveg på strekningen, før detaljprosjekteringen av byrommet kan starte.

Finansiering og gjennomføring av bypakketiltakene må avklares gjennom forhandlinger med utbyggingsprosjektene.

10. Bryggevannet rundt

Ramme 2020:22 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-40%. Bru over Damfossen usikkerhet +- 20%

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, 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 bru over Damfoss skal prioriteres først av alle delstrekningene. Deretter en forbindelse videre inn til Fisketrappa. Detaljprosjektering av bru over Damfoss gjøres høsten 2020 og kan bygges i 2021. Brua delfinansieres med midler fra salg av Smieøya. Det har ikke lyktes å få til en enighet med Norgesmøllene om en forbindelse forbi Mølla på Bryggevannet-siden. Det er derfor laget en mulighetsstudie som ser på ulike løsninger for en trasé

langs fylkesvegen/Hjellevannet. Mulighetsstudien danner grunnlag for videre prioritering. Ny fisketrapp innerst i Bryggevannet stod ferdig våren 2018.



Bilde 12: Ny bru skal bygges over Damfoss og vil forbinde Klosterøya og Smieøya på nedre nivå

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2020: 55 mill. kr + eksterne bidrag (12 mill.) og 30,4 mill. i belønningsmidler eks. mva. (36,5 inkl. mva.)

Usikkerhet i anslag 2020: +10%

Prosjektet innebærer bygging av en gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga. Hensikten er å øke antall miljøvennlige reiser, bidra til sentrumsutvikling og økt tilgjengelighet rundt Bryggevannet. Gang- og sykkelbrua er en viktig delstrekning i arbeidet med å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg rundt Bryggevannet. 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 ferdig høsten 2019.

Nytt kostnadsoverslag for brua på 104 mill. kr ble fremmet for bystyret i Skien høsten 2019. Bystyret vedtok en maksramme i bypakka på 55 mill. kr og at prosjektet skulle stanse inntil alternativ finansiering var på plass. Utbyggere på Klosterøya og Skien Brygge har lovet å bidra med en sum hver til brua. Det er bevilget belønningsmidler for 2016 (8,7 mill.), for 2019 (5 mill.) og omprioritering av belønningsmidler til kollektiv (11,6 mill.) til brua. Kr. 5 mill. belønningsmidler fordeles ved revisjonen 2020. I tillegg bidrar private utviklere med 12 mill. kr. Egen sak om finansiering av brua legges fram høsten 2020.

12. Trafikkmodelltesting Skien sentrum

Sluttsum 2019: 1,5 mill. kr

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 Bryggevanet. Kunnskap fra utredningen vil inngå i fremtidige planleggingsprosesser for vegsystemet i og rundt Skien sentrum.

55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Ramme 2020: 161 mill. kr fordelt på følgende delprosjekter:

55.1 PP-krysset 49 mill. (ferdigstilt)

55.2 Franklintorget: 73 mill. (byggestart 2021) Usikkerhet i anslag 2019: +- 10%

55.3 Raschebakken: 21 mill. Usikkerhet i anslag 2019: +- 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/Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennomførte tiltakene i 2019 og 2020 med PP-krysset på Vest siden. Delprosjektet åpnet 2. juli.

For de to andre delprosjektene er reguleringsplanarbeidet og konkurransegrunnlaget ferdig.

Franklintorget og Raschebakken gjennomføres i 2021 og 2022.

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 2020: 20 mill. Kr

Tiltak er utført.

Prosjektet bidrar til å bedre fremkommelighet på utvalgte steder i det overordnede vegnett på Rv.36 for å kunne ta imot den økte trafikken. 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.

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

Sluttsum: 2 mill. kr

Utført i 2018.

Prosjektet besto 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 2020: 87 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2019: +/- 10%

Prosjektet innebærer omforming av Kirkehaugen - Sverresgate – 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 og oppstramming av kryss. Hele gateløpet vil få fartsgrense 40 km/t.

Strekningen Kirkehaugen-Sverresgate fram til Jernbanegata gjennomføres i 2020. Resten av Sverresgate og Hovenggata gjennomføres i 2021. Parallelt oppgraderes vann- og avløpsnett. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata - Slottsbrugate skiftet ut i 2018.



Bilde 13: Sverresgate får tosidig sykkelfelt forbi Kammerherreløkka i 2021

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

Sluttsum: 1,9 mill. kr

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. kr

Ferdigstilt i 2015

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

17. Fv. 32 gangveg Lilleelva

Ramme 2020: 7,6 mill. Kr

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. Vegeier er ansvarlig for at rekkefølgekrav innfris, men prosjektet søkes utført i samarbeid med Porsgrunn kommune parallelt med arbeidene på Hovenggata i 2021.

18. Storgata, fra Franklintorget til Meieritorvet. Miljøgate.

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

Usikkerhet i anslag 2020: +-10%

Strekningen fra Franklintorget til Meieritorvet er ferdigstilt med høy materialkvalitet på fortau og med motstrøms sykkelfelt i nedre del. Gata skal invitere til hensynsfull ferdsel fra alle trafikanter og med tydelig prioritering av gående og syklende. Prosjektet finansieres delvis av belønningsmidler, og har vært gjennomført etappevis i 2019 og 2020. 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 2020: 121 mill. kr (97,3 mill.+ mva. Fullfinansieres med belønningsmidler.)

Usikkerhet i anslag 2020: + 14,3% /- 10%

Tiltaket innebærer etablering av en bevegelig gang- og sykkelbru mellom Reynoldsparken og Storvegen på Vestsiden. Reguleringsplanen for gang- og sykkelbrua ble vedtatt i juni 2019.



Bilde 14: Skisse av ny gang- og sykkelbru fra Reynoldsparken til Storvegen på Vestsiden

Krysningsløyve fra Kystverket forelå sommeren 2020. Brua vil knytte bydelene tettere sammen og gi økt fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende. Det blir en effektiv tverrforbindelse i bystrukturen og reduserer reisetiden betraktelig mellom store boområder og viktige målpunkter som jernbanestasjonen og universitetet. 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. Fra f.eks. Lahelle og Ekelund vil gående spare 12-15 minutter til Kammerherreløkka. Brua er et viktig folkehelseiltak og vil stimulere til mer hverdagsaktivitet ved å gi folk mulighet for rundturer langs med og over elva. Totalrammen for prosjektet er 142 mill. kr inkl mva.

20. Bussholdeplasser, opprusting

Sluttsum: 15,8 mill. kr

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. kr

Utført 2017-2019

Tiltaket innebærer etablering av intensivbelysning og universell utforming av fotgjengerkryssinger og utbedring av ulykkesbelastede 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.

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 ga 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 2020: 25 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2019: +- 25%

Reguleringsplan for strekningen Osebro brygge til Osebakken park ble vedtatt sommeren 2020. Deler av turvegen har vært regulert siden 2006, men ikke blitt opparbeidet. Der kommunen er grunneier

kan oppgradering av turvegen påbegynnes. Resten av turvegen kan etableres når avtaler med grunneierne er inngått. Turvegen skal gis universell utforming og etableres delvis på fast grunn og delvis på bryggedekker. Reguleringsplanen for Osebakken park sikrer turvegforbindelse opp til Skien grense.

23. Turveg langs elva i Skien

Kostnadsanslag 2020: 29,6 mill. kr

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

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

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: 0,2 mill kr.

Prosjektet tas ut etter revisjon 2019

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 transportsyklister 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. Sykkelvegen bør bygges bred nok til å kunne merke opp for gående, hvis det viser seg at det blir behov.

28. Århus bru

Sluttsum: 3,0 mill kr.

Prosjektet er avsluttet

Utredning og planlegging av Århus bru med tilhørende vegnett. Hensikten har vært å skaffe 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 startet i 2019. Våren 2020 vedtok Skien bystyre å stoppe planarbeidet av hensyn til jordvern, sterk motstand fra beboerne på Falkum og tvil om planen vil passe inn i en overordnet plan for en eventuell framtidig ringveg.

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

Ramme 2020: 215 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2019: +-40%

Hensikten med prosjektet er å forbedre fremkommelighet for kollektiv, syklende og næringstrafikk. Samtidig skal bymiljøet i området ivaretas. Oppstart av reguleringsplanarbeidet ble varslet i 2018. Etter behandling av prinsippsak i Skien kommune og Telemark fylkeskommune omfatter prosjektet:

- Kollektivfelt på utvalgte strekninger
- Sykkelveg med fortau
- Løsninger for fotgjengeroverganger i plan på Moflata
- Oppgradere bussholdeplasser ved Bamblevegen og Moflata
- Oppgradere underganger ved Bamblevegen og under Bjørntvedtvegen
- Tilbud om innløsning av særlig berørte eiendom
- Regulering av areal for gjennomgående kollektivfelt og holdeplass ved Fritidsparken

Konkret arbeid med reguleringsplan settes i gang høsten 2020.

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 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak

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

Usikkerhet i anslag 2019: +-10% (det er kun gjennomført kostnadsberegning – ikke anslagsprosess)

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 framtidig 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. kr

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 2020: 12 mill.kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-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. kr

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. kr

Ferdigstilt i 2018

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

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua - utredning

Ramme 2019: 1,5 mill. kr

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 overordnede 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 overordnede vegsystemet.

Høsten 2020 gjøres det en egen vurdering av potensielle trafiksikkerhetstiltak og eventuelle løsninger for å dempe de trafikale ulempene langs fv. 32 på Borgestad.

39. Fv. 32 Bølevegen

Ramme 2020: 28 mill. kr (prosjektet er beregnet til å koste 61 mill.)

Usikkerhet i anslag 2020: Svært usikre anslag

Hensikten med prosjektet er å skille gående, syklende og biltrafikk på Fv.32 på strekningen mellom kornsiloen og Nedre Elvegata. 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 prinsippløsningen.

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 2020: 17,4 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-10%

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 2021.

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-Skrapeklev

Ramme 2020: 72 mill.kr

Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet omfatter 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 2020-2021. I 2020 ble den økonomiske ramme økt for å sikre gjennomføring av tiltaket.



Bilde 15: Fra Bakkedammen til Klevstrandkrysset bygges det nå sykkelveg med fortau. Ferdig i 2021.

43. Fv. 30 Nystrandvegen

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

Ferdigstilt i 2018

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

46. Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss

Sluttsum: 0,5 mill. kr

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. kr

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 20: 3,2 mill. kr

Usikkerhet i kostnadsoverslag 2020: +-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 trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhetsutfordringene 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 trafiksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der g/s-vegene er lagt.

61. Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak

Ramme 2020: 6,9 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-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 trafiksikker 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. kr

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 2020: 52,2 mill. kr (det er bevilget 5 mill. kr belønningsmidler i tillegg)

Usikkerhet i anslag 2020: +-10%

Prosjektet innebærer etablering av ensidig fortau på strekning mellom Augonsplassen og Hynivegen på Strømdal. Hensikten med prosjektet er å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av hovedsykkelerutenettet 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 Augonplassen. 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. Gjennomføring av prosjektet starter i 2020.



Bilde 16: Det bygges for tiden fortau og breddeutvidelse i Gulsetveien. Skissen viser løsning.

53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau

Ramme 2020: 2,9 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-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 vegen. For å få stengt Strandvegen, må en intern veg i området oppgraderes. Dette kan gjennomføres innenfor vedtatte reguleringsplaner i området. Det er laget et forprosjekt for fortau og samordning med vann- og avløpsprosjekt. Avtaler med grunneierne gjenstår før man kan detaljprosjekttere og bygge.

62. Knutepunkt Porsgrunn. Planarbeid

Ramme 2020: 26 mill. kr

Usikkerhet i anslag: Kun planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å få vedtatt en områderegeringsplan 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 26 mill. kr for å delfinansiere planarbeidet for knutepunkt Porsgrunn. Prosjektet innebærer å fastsette plassering av togspor med plattformer, øvrige trafikkfunksjoner og ønsket utbyggingsmønster med byggehøyder. Planavklaring vil frigjøre store, i dag båndlagte, utbyggingsarealer på det mest optimale stedet sett i forhold til målene i bypakka. Framtidig realisering vil kunne få stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland generelt. Det er etablert samarbeid med Bane NOR for å gjennomføre planarbeidet.

63. Togstopp Skien

Ramme 2020: 12 mill. kr (Skien kommune har bevilget ytterligere 15 mill. kr for å sikre realisering av et sentrumsnært togstopp) Samlet ramme 27 mill. inkl. kommunal bevilgning.

Usikkerhet i anslag 2020: 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.



Bilde 17: Slik kan et togstopp i Skien sentrum komme til å bli. Prosjektet kan realiseres for relativt lite midler.

Det ble gjennomført en mulighetsstudie som utreder mulighetene for et mer sentrumsnært togstopp våren 2019. Mulighetsstudien utgjør fase 1 av prosjektet, og konkluderer med at det er teknisk mulig å etablere togstopp i fjellet ved Landmannstorget, til et betydelig lavere kostnadsestimat enn tidligere antatt.

Etter anbefaling fra BaneNOR skal det gjøres en teknisk utredning av bl.a. grunnforholdene i fjellet for å få kostnadsanslag med mindre usikkerhetsmargin enn anslaget fra mulighetsstudien. Målet er å inngå en forpliktende avtale med BaneNOR, som initierer igangsetting av videre detaljplaner og regulering.

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

Ramme 2020: 33 mill. kr (delfinansiering)

Usikkerhet i kostnadsoverslag: +-40%

Prosjektet har til hensikt å bidra til økt trafikksikkerhet 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 inngår utbyggingsavtale med grunneiere.

Porsgrunn kommune tar ansvar for mellomfinansiering og risiko i forhold til utbyggingsavtalene.

Gjennomføring kan starte i 2021.

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

Ramme 2020: 11,3 mill. kr pluss 2 mill. i kommunale bidrag

Usikkerhet i kostnadsoverslag 2019: +-40%

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. Det er varslet planoppstart og reguleringsplanarbeidet er igangsatt.



«Nå skapes det nye Grenland»