

Norconsult 

► Transportsystemet i Greland

Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover

bypakke
GRENLAND



Alberte Ruud og Pablo Urzainqui

Frokostmøte bystrategi Grenland
25. mai 2021

Om prosjektet

Hva kjennetegner reisene i Grenland, og hvorfor?

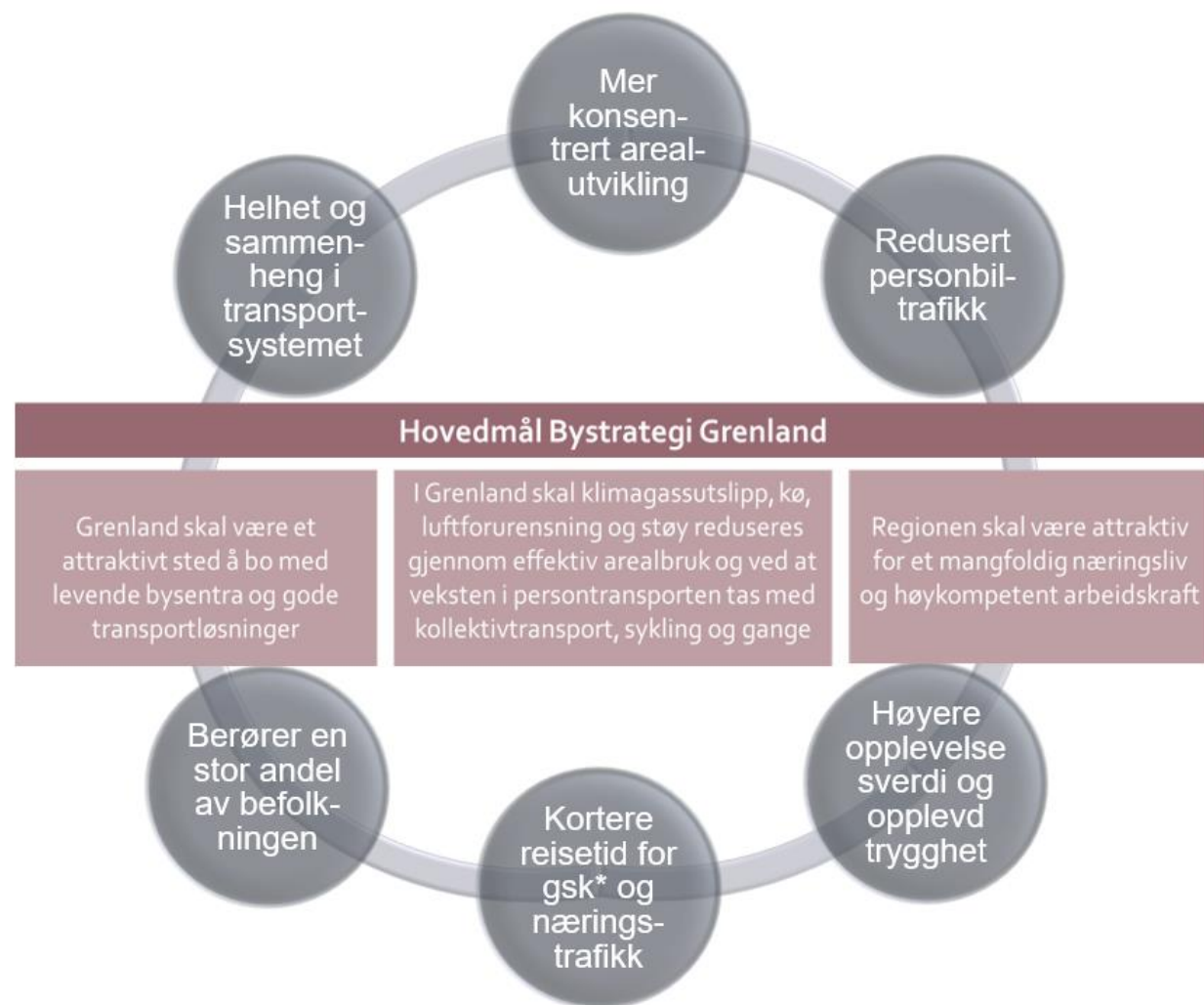
Vi har analysert *dagens* reisestrømmer, transportmiddelfordeling og rammebetingelser.

Hva vil skje framover, og hvilken betydning vil det ha?

Vi har sett på hvordan aktuelle transporttiltak/veiprosjekter, næringsetableringer og samfunnstrender påvirker reisemønster og transportbehov mot 2030.

Hvordan prioritere innsatsen framover?

Vi har vurdert ytterligere tiltak og innsatsområder for å nå målene i bystrategi Grenland.

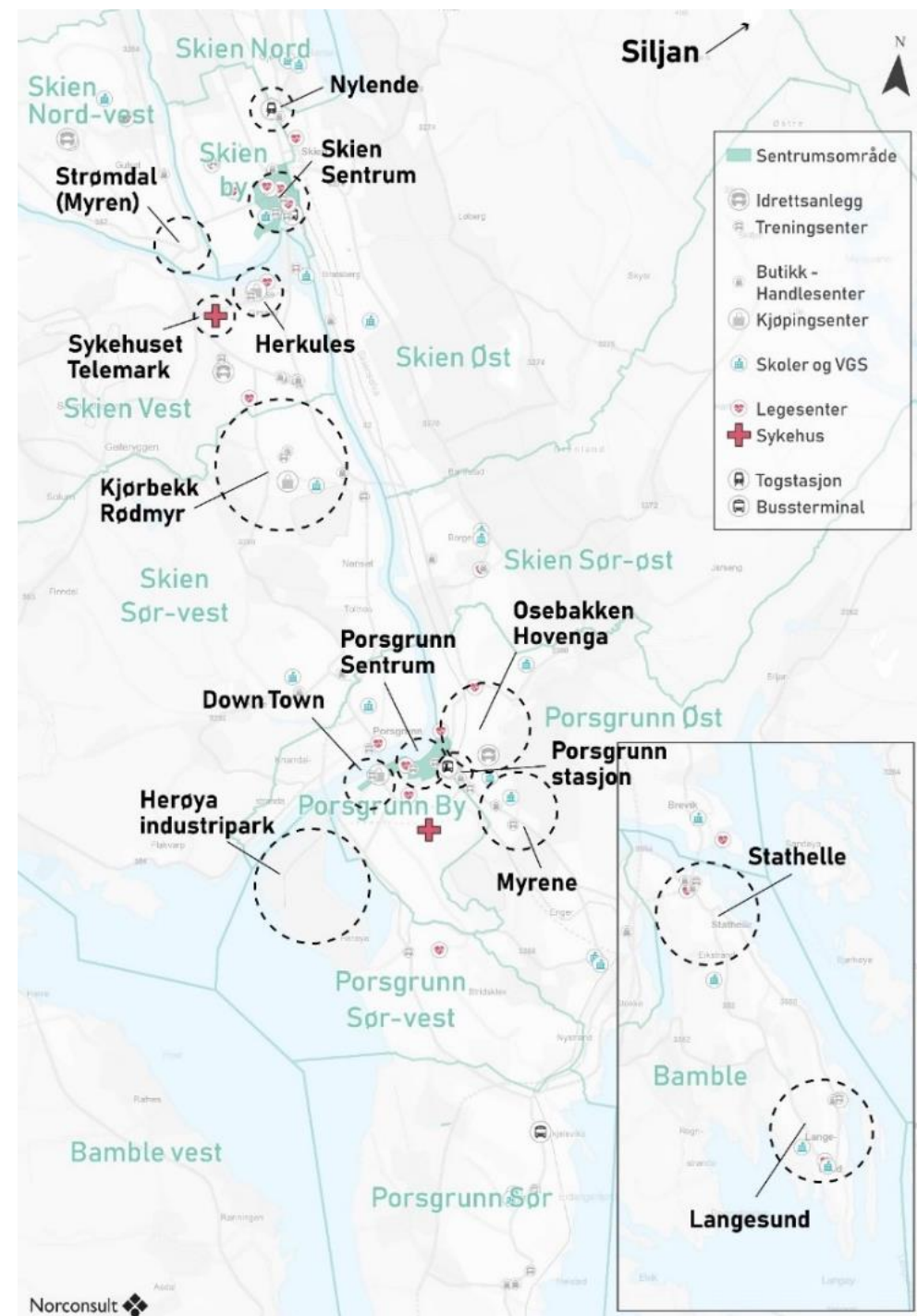


*Gange, sykkel og kollektivtransport

Hva kjennetegner reisene i Grenland, og hvorfor?

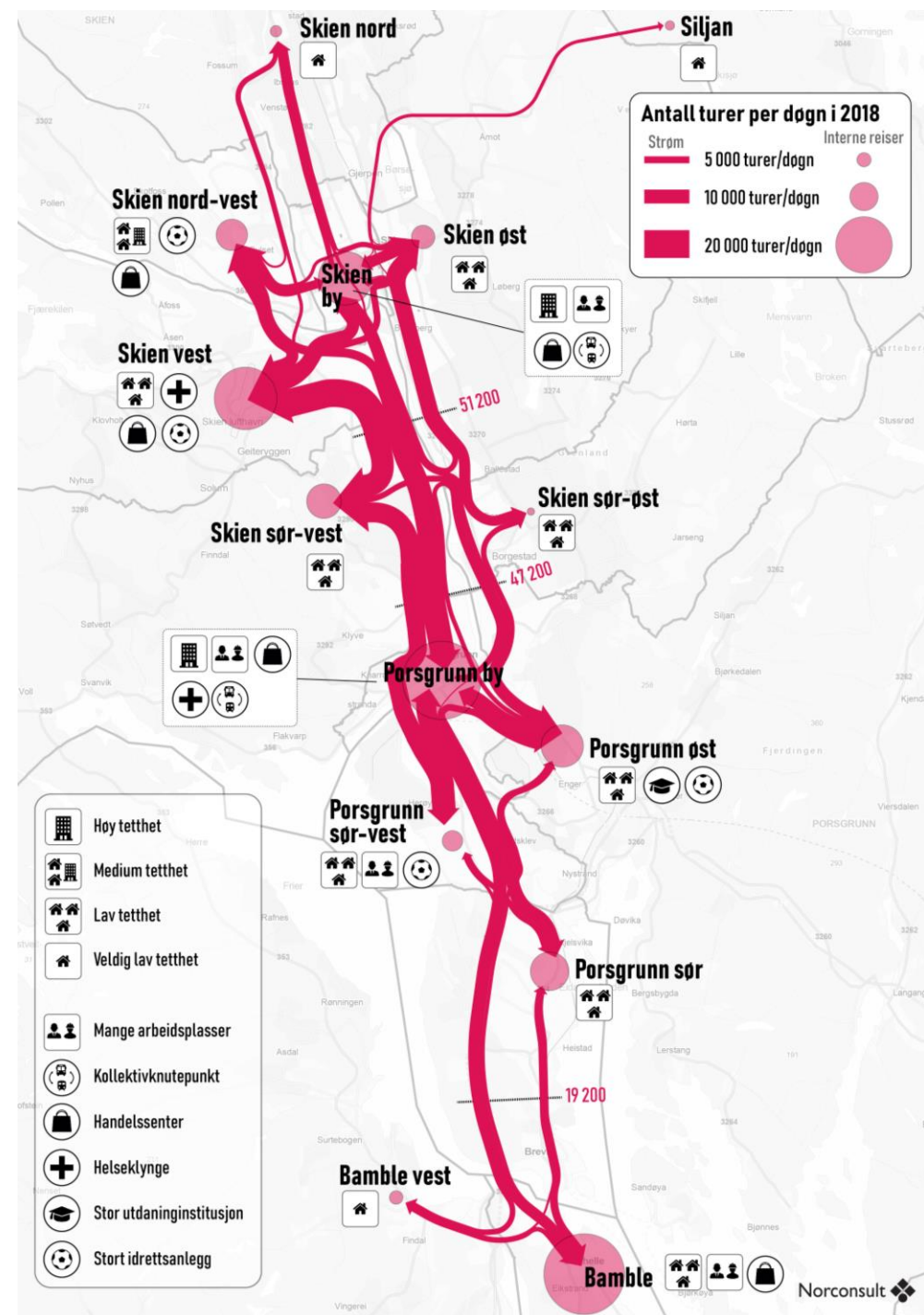


Viktige målpunkter



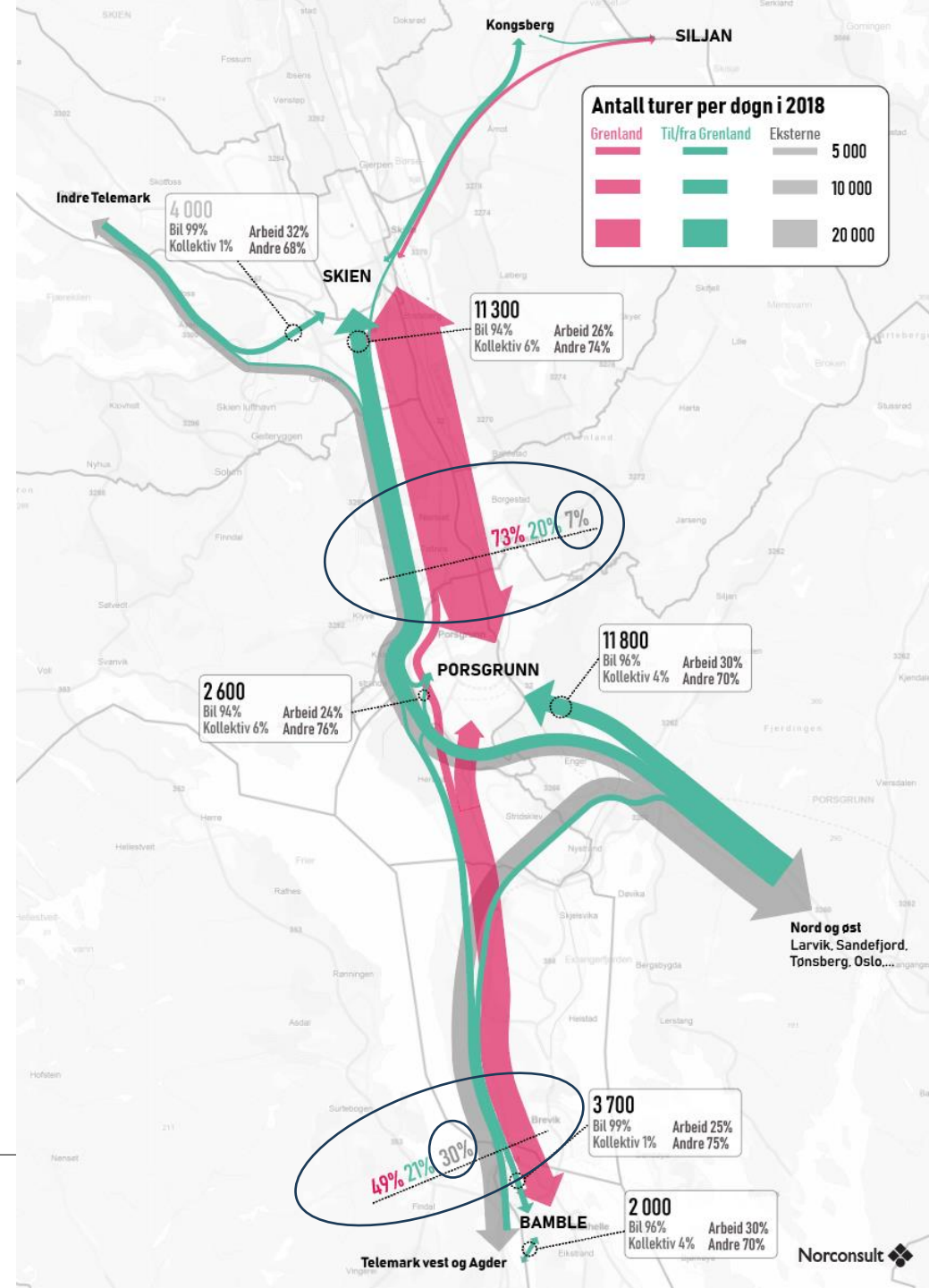
Reisestrømmer i Grenland

- ▶ Spredte målpunkter betyr reisestrømmer i mange retninger
- ▶ De største reisestrømmene går til Skien og Porsgrunn by fra omkringliggende områder
- ▶ Størst reisestrømmer internt i de respektive kommunene
- ▶ Strekningen Skien–Porsgrunn–Bamble er en hovedkorridor
 - ▶ To forskjellige rutevalg mellom Skien og Porsgrunn: østsiden av elva (fv. 32) og vestsiden av elva (rv. 36)



Gjennomgangstrafikk

- ▶ Gjennomgangstrafikken utgjør en liten del av hovedreisestrømmen i byregionen
- ▶ Andelen er høyest på strekningen Telemark vest og Agder (via Bamble) mot nord og øst (Larvik, Sandefjord, Tønsberg og Oslo)

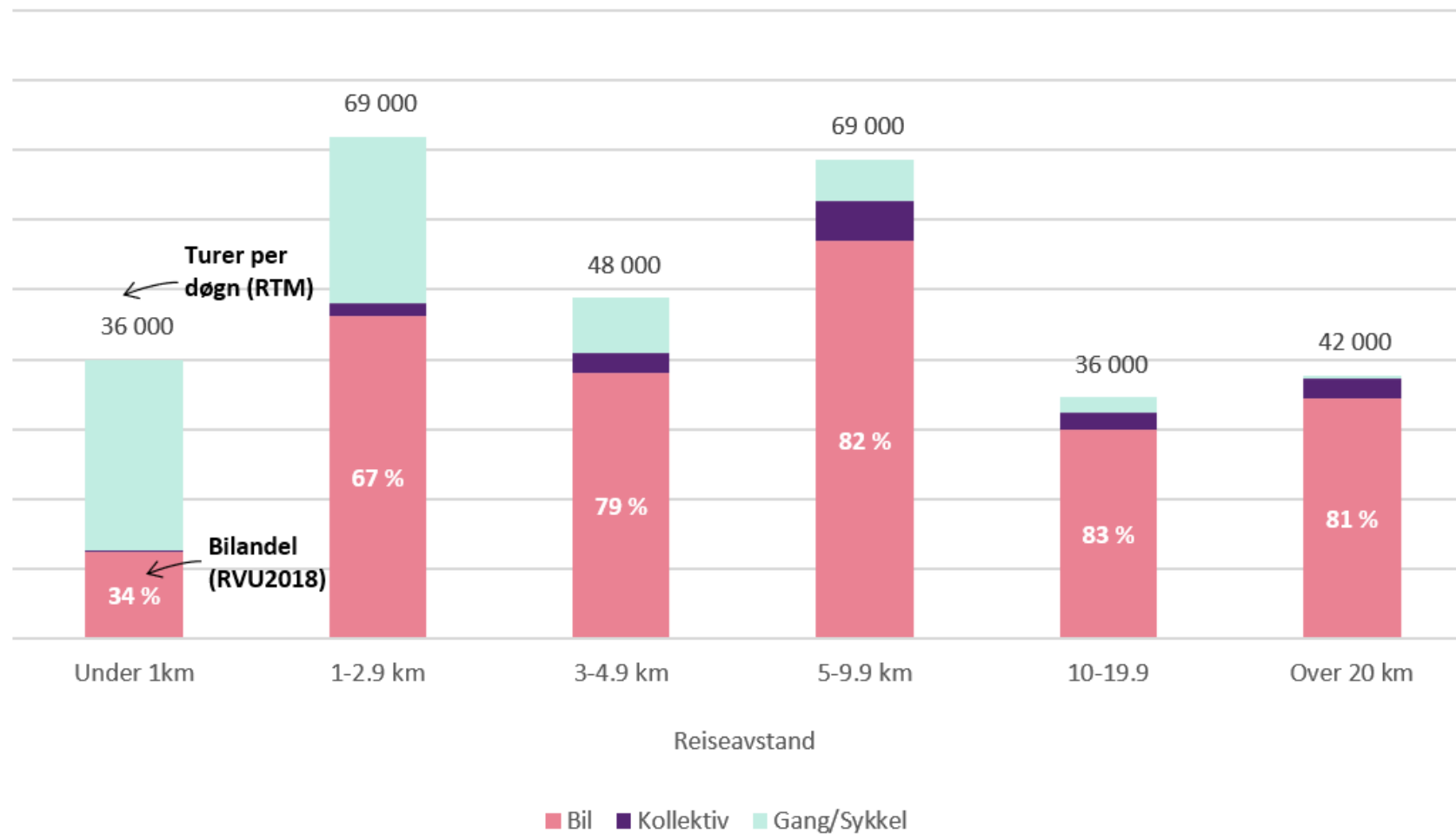


Bil er det dominerende transportmiddelet

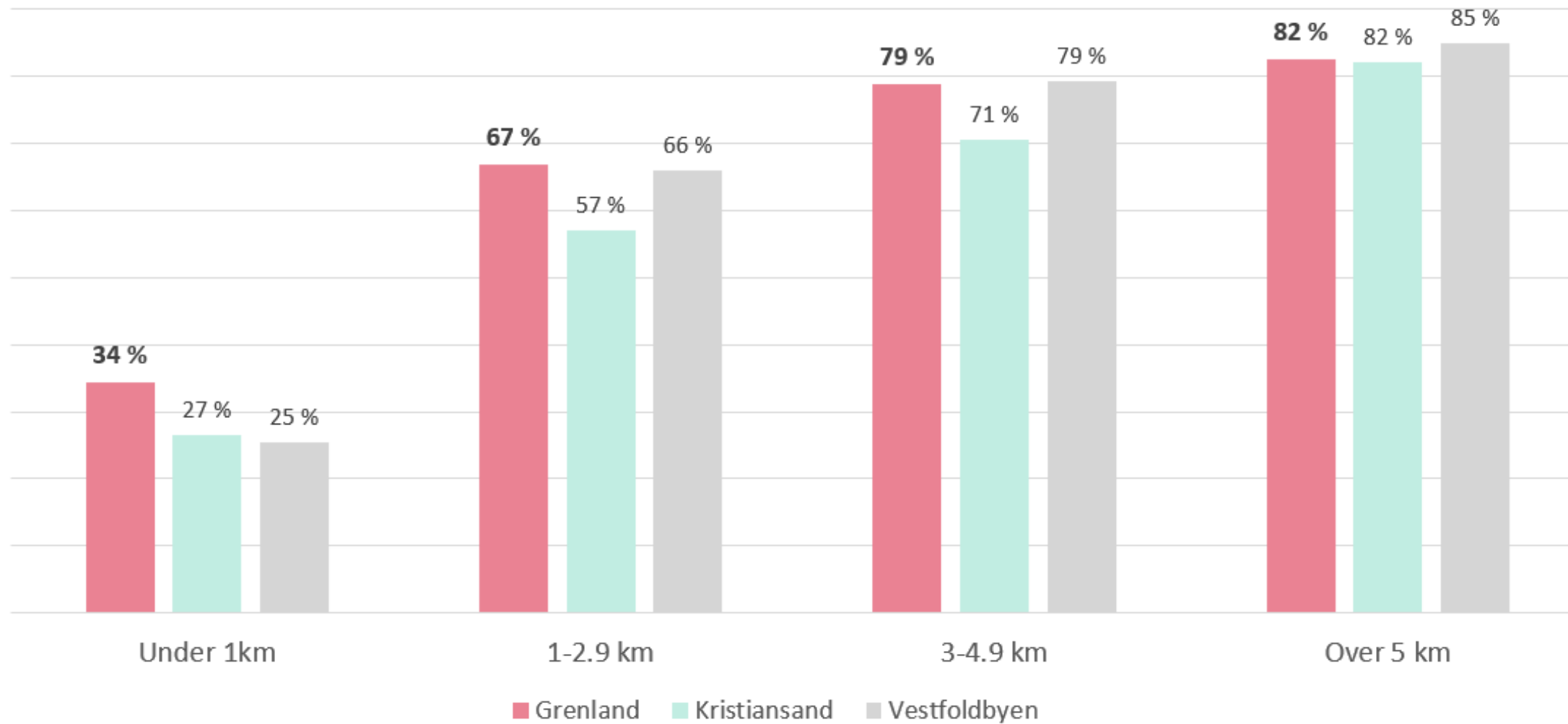
- Bil dominerer både interne turer og turer mellom sonene
- Lav kollektivandel, høyere mellom sonene enn internt i sonene
- Høyere sykkelandel internt i sonene enn mellom sonene

Soner	Antall turer 2018	INTERNE TURER I SONE				TURER TIL/FRA ANDRE SONER					
		Antall	Bil	Koll.	Sykkel	Gang	Antall	Bil	Koll.	Sykkel	Gang
8 - Porsgrunn by	60800	13 800	62	4	5	29	47 000	84	7	5	
4 - Skien Vest	54800	11 000	65	4	5	27	43 700	87	6	4	
1 - Skien By	51400	9 500	51	6	6	38	41 800	80	8	4	8
5 - Skien Sør-vest	43300	6 100	64	3	6	27	37 200	87	6	4	
9 - Porsgrunn Øst	43000	7 500	63	2	6	29	35 600	86	5	5	
12 - Bamble	33400	15 100	68	2	5	25	18 200	92	5	2	
6 - Skien Øst	32000	3 800	63	1	6	30	28 200	85	4	3	8
3 - Skien Nord-vest	30000	5 600	62	4	6	28	24 400	88	5	3	
11 - Porsgrunn Sør	29700	6 900	69	3	4	24	22 800	90	6	2	
10 - Porsgrunn Sør-vest	26600	3 700	64	2	6	29	22 900	89	5	3	
2 - Skien Nord	14300	1 800	53	0	6	41	12 500	91	2	4	
7 - Skien Sør-øst	13300	1 200	46	0	5	47	12 100	87	5	4	
13 - Bamble vest	11200	2 300	48	0	5	46	8 800	97	1		
14 - Siljan	5100	1 800	59	0	5	35	3 300	97	3		
TOTAL	448900	90 100	62	3	5	30	358 500	87	6	4	

Mange korte bilreiser

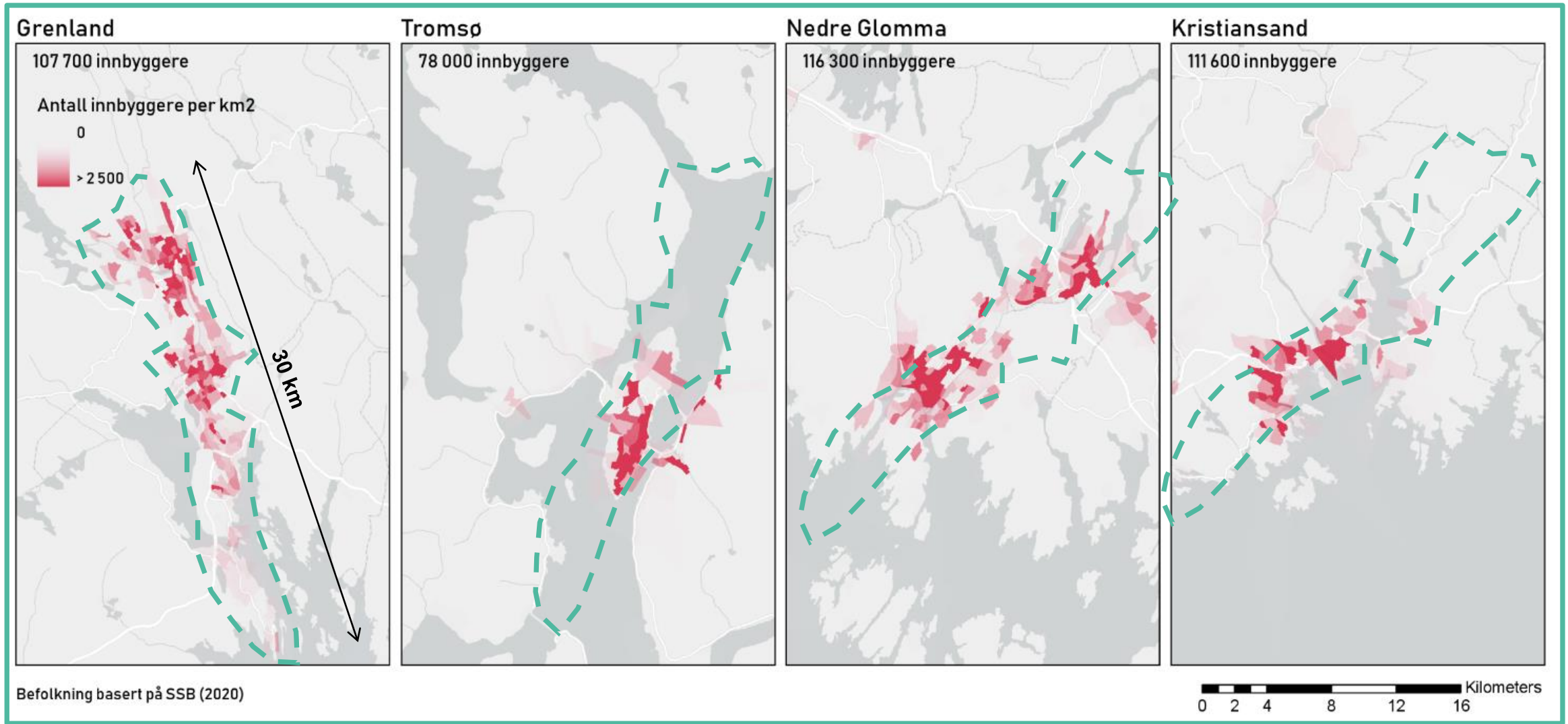


Andelen korte bilturer er høyere enn i andre byområder



Andel av reisene som er bilreiser (fører og passasjer). Kilde: RVU 2018/2019

Befolkningstetthet i Grenland sammenlignet med andre byområder



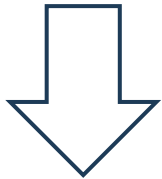
Tilgang på parkering på arbeidsplassen



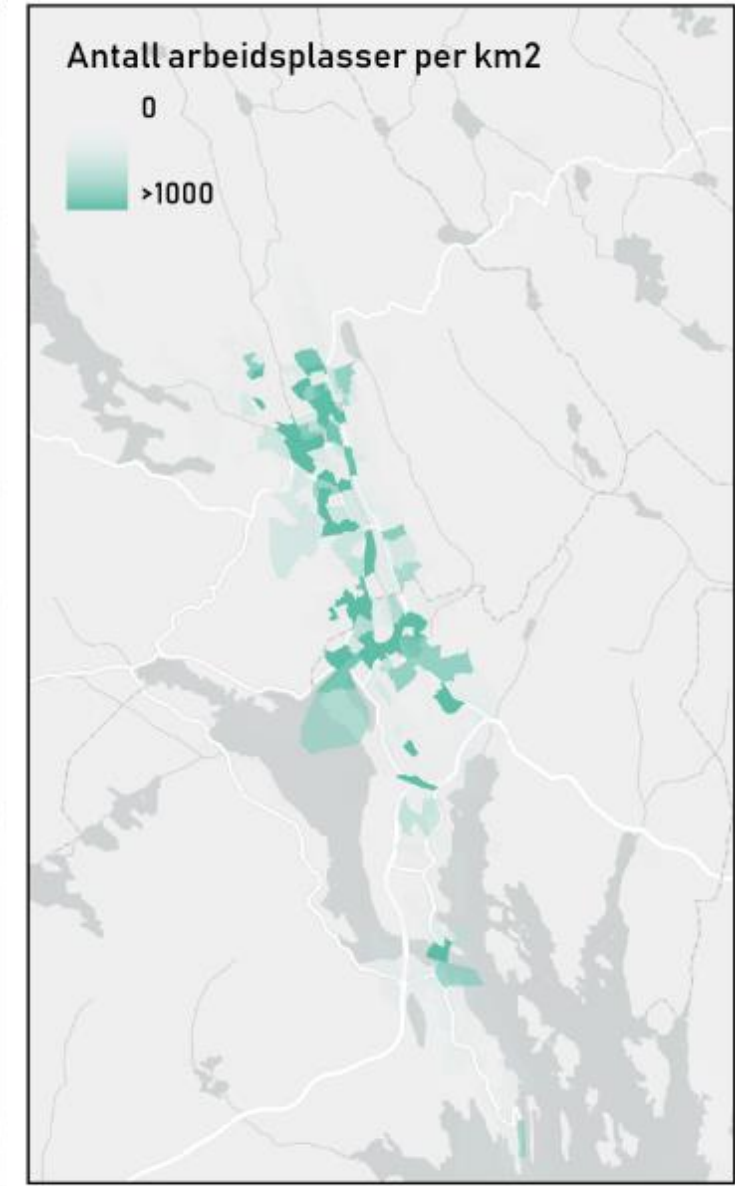
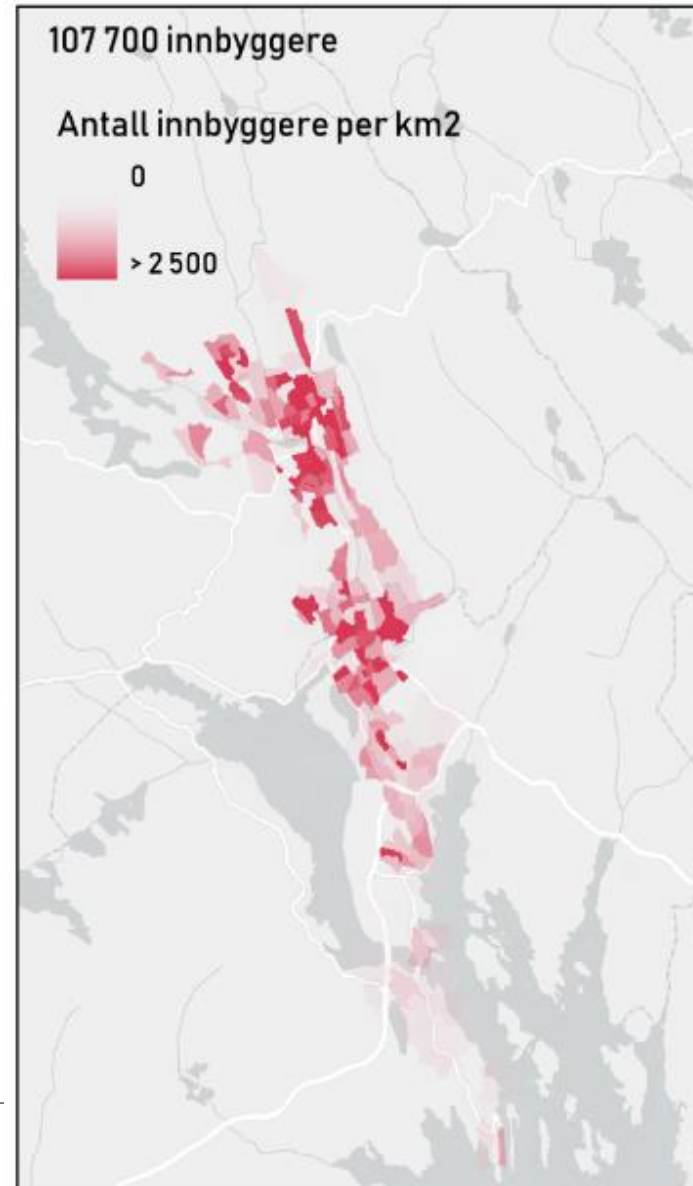
Arealbruk og parkering er premissgivende for måloppnåelse

Grenland

- ▶ Lite tettbygd
- ▶ Spredt arbeidsplasslokalisering
- ▶ God tilgang til parkering på arbeidsplassen



Høy bilandel og utfordringer med å utvikle et kollektivtilbud som “treffer” markedet godt nok

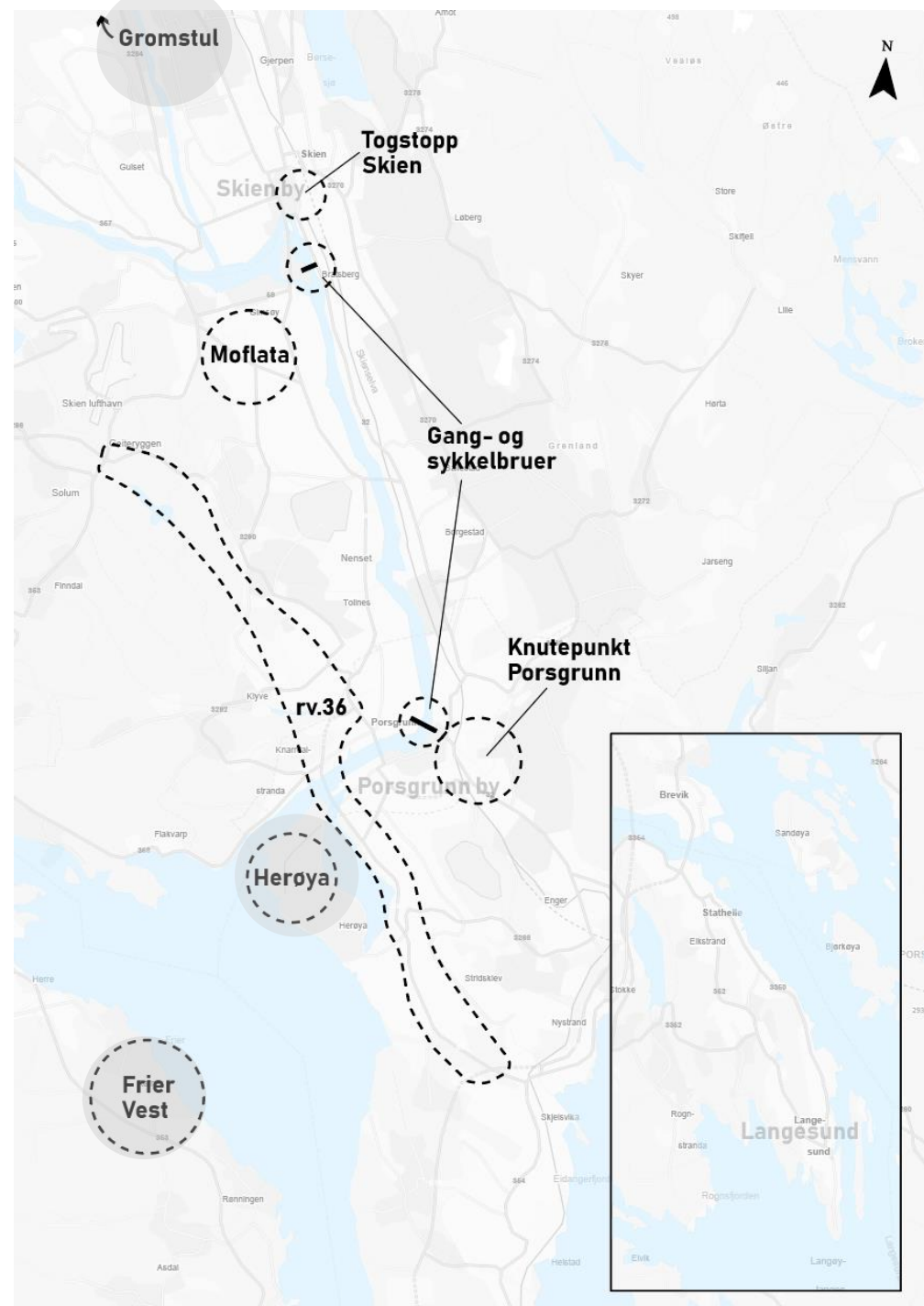


Hva vil skje framover, og hvilken betydning vil det ha?



Metode

- ▶ Vi har gått gjennom eksempler på aktuelle transporttiltak/veiprosjekter og næringsetableringer
- ▶ NB: porteføljen til bypakke Grenland er ikke avklart
- ▶ Gir grunnlag for å vurdere hvordan det bør tilrettelegges for at byregionen beveger seg i riktig retning mot målene

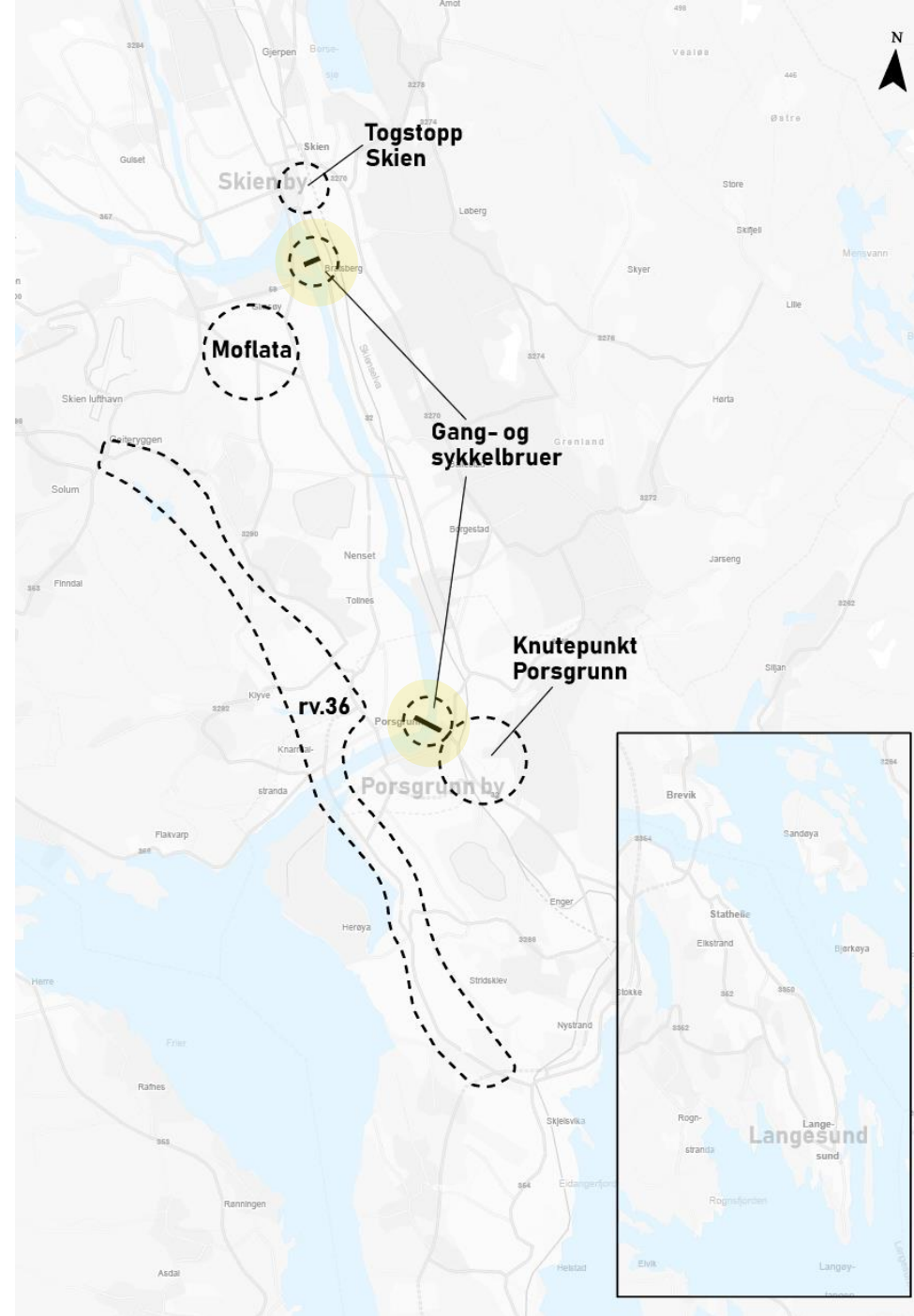


Gang- og sykkelbruer Skien og Porsgrunn



Sykelbru
Skien.
Illustrasjon:

Kortere reisetider og attraktive ruter til målpunkter.
Realisering av planlagte boliger og arbeidsplasser vil øke nytten.



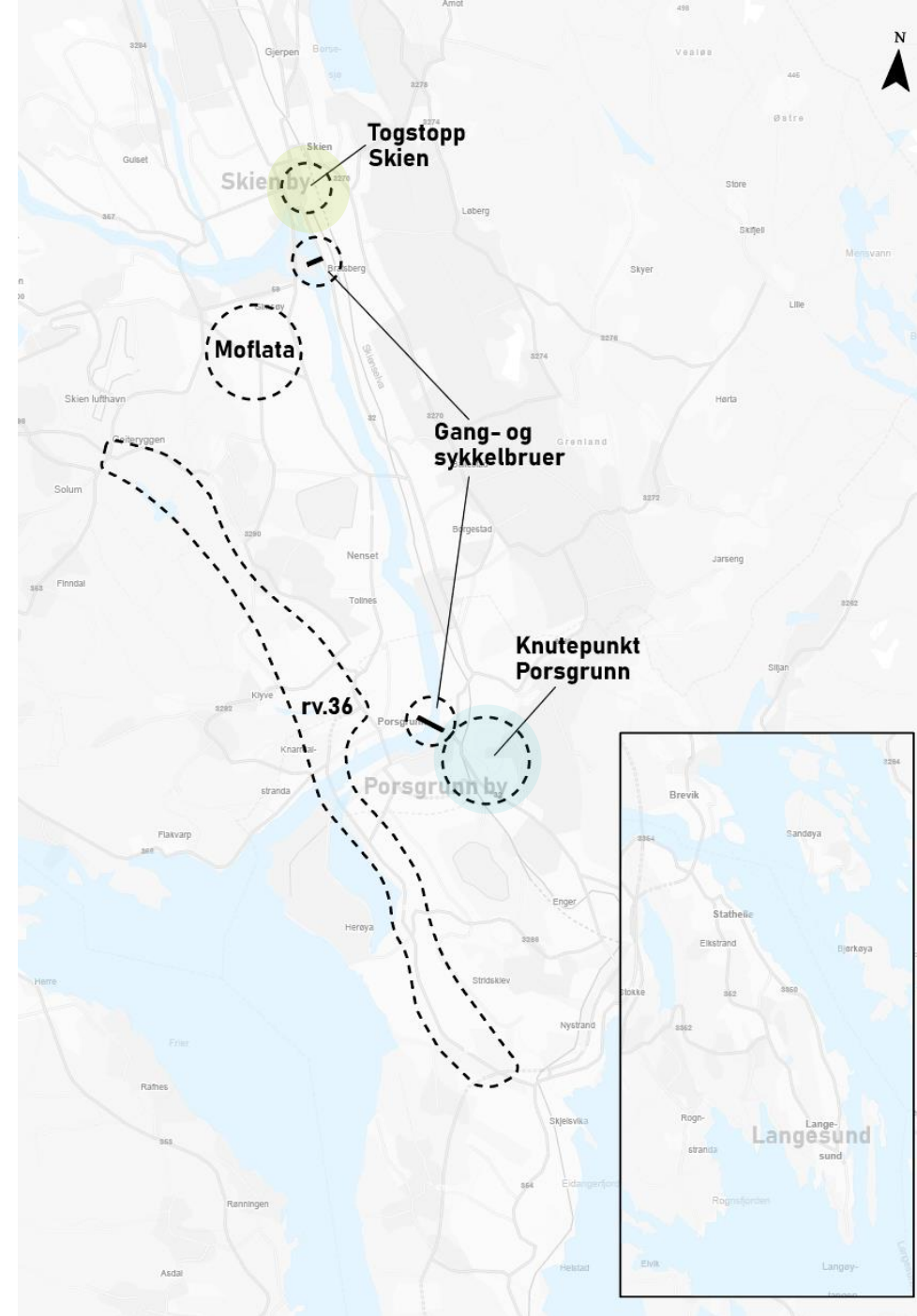
Togstopp Skien og knutepunkt Porsgrunn

Kortere reisetid for kollektivreisende, potensial for redusert personbiltrafikk og mer konsentrert arealutvikling.



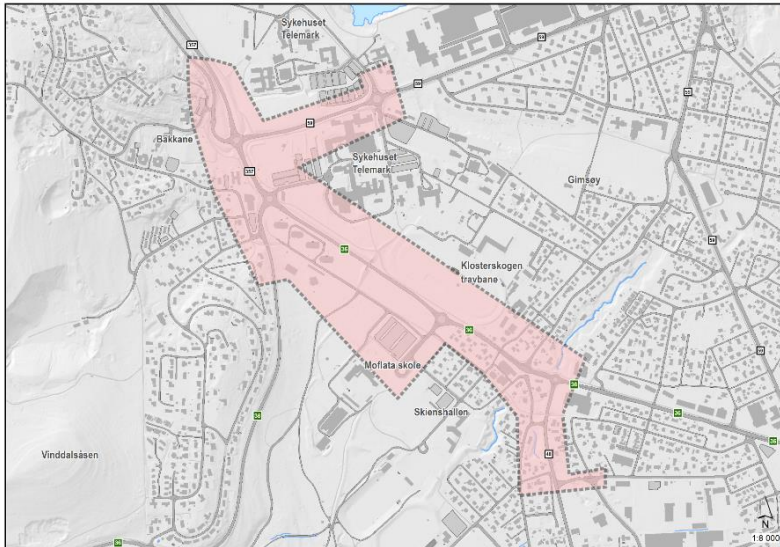
*Knutepunkt Porsgrunn.
Illustrasjon: Dyrvik
arkitekter med
samarbeidspartnere*

Mer konsentrert arealutvikling. Flere krysningsmuligheter gir færre barrierer. Mer sammenhengende reisekjeder hvis knutepunktet utvikles til et godt mobilitetspunkt.

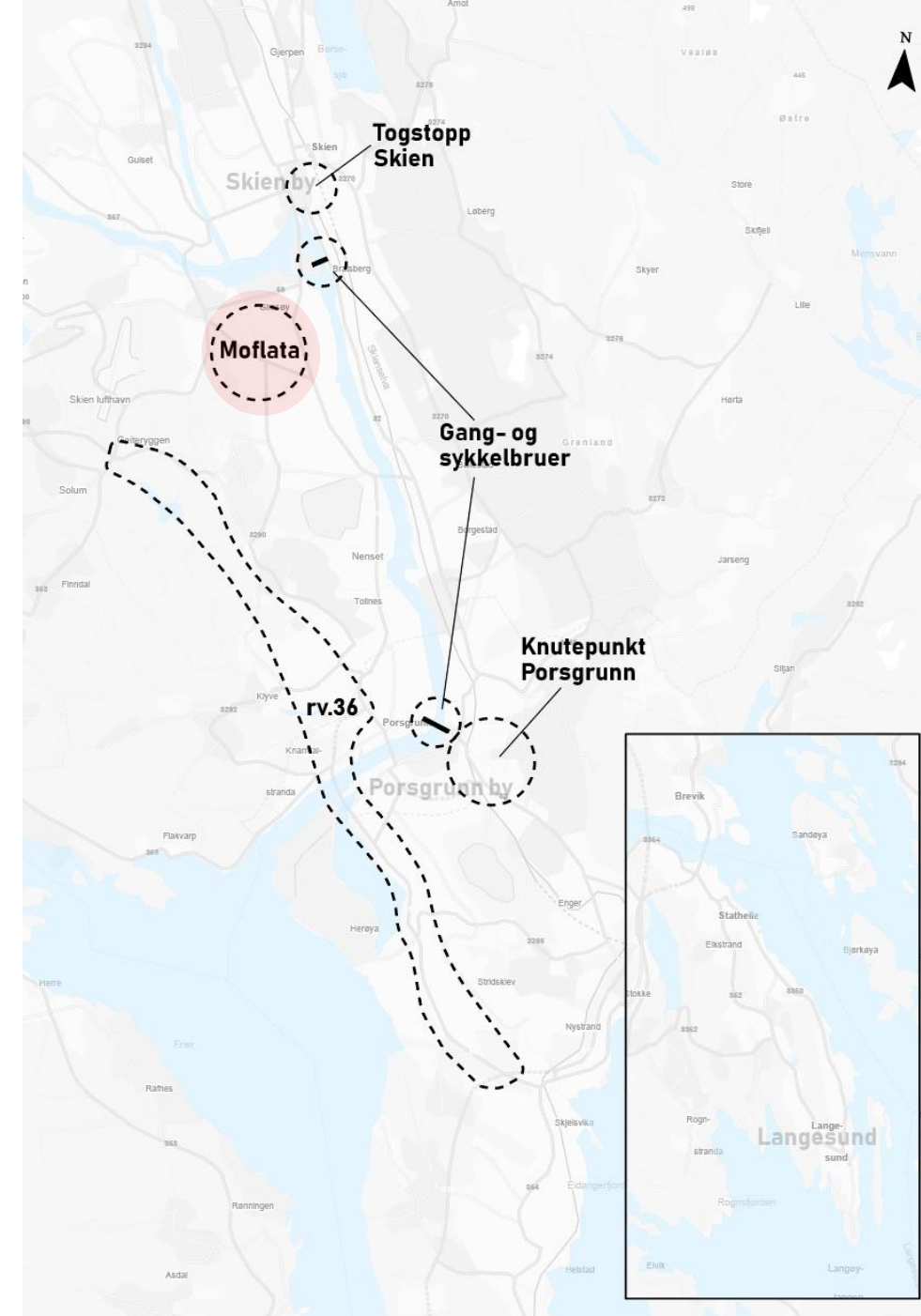


Moflata

Mange arbeidsplasser, skoler og mye aktivitet i området. Økt fremkommelighet for kollektivtransporten. Viktig å få gode forbindelser på tvers for gående og syklende – underganger kan gi barriereeffekt



09.06.2021



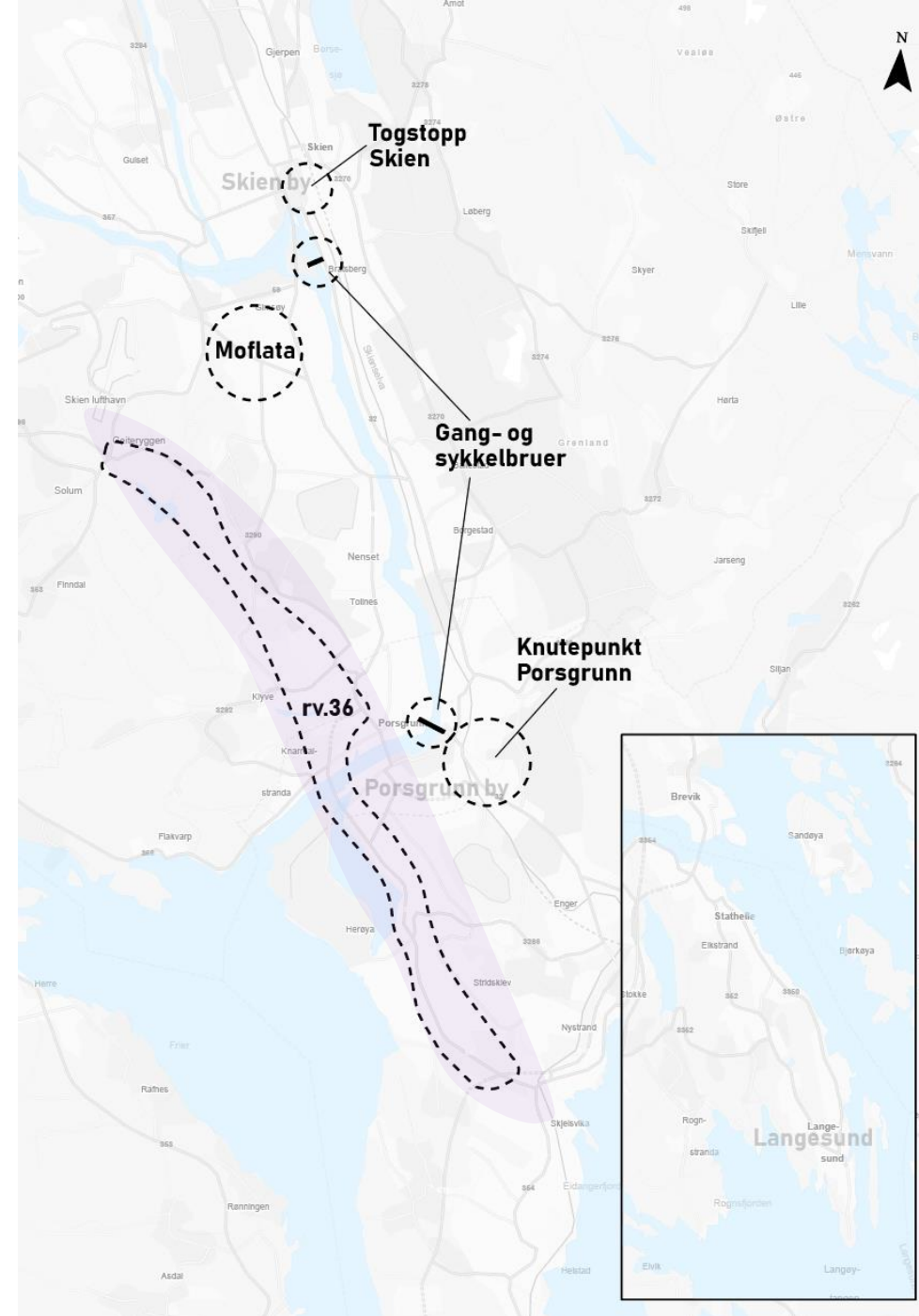
Riksvei 36

Den viktigste lokale hovedferdselsåren i Grenland. Viktig for næringstransporten. Økt veikapasitet = økt biltrafikk = potensiell målkonflikt nullvekstmålet.

Viktig å få en løsning som overfører trafikk fra fv. 32 på østsiden av elven og muliggjør god etterbruk av eksisterende rv. 36 (gange, sykkel, kollektiv).

09.06.2021

Antall turer/døgn (2018)	127 900	Bil	86%	Andel av turene innen, til/fra og gjennom Grenland	41%
		Kollektiv	6%		
		Gang/sykkel	8%		

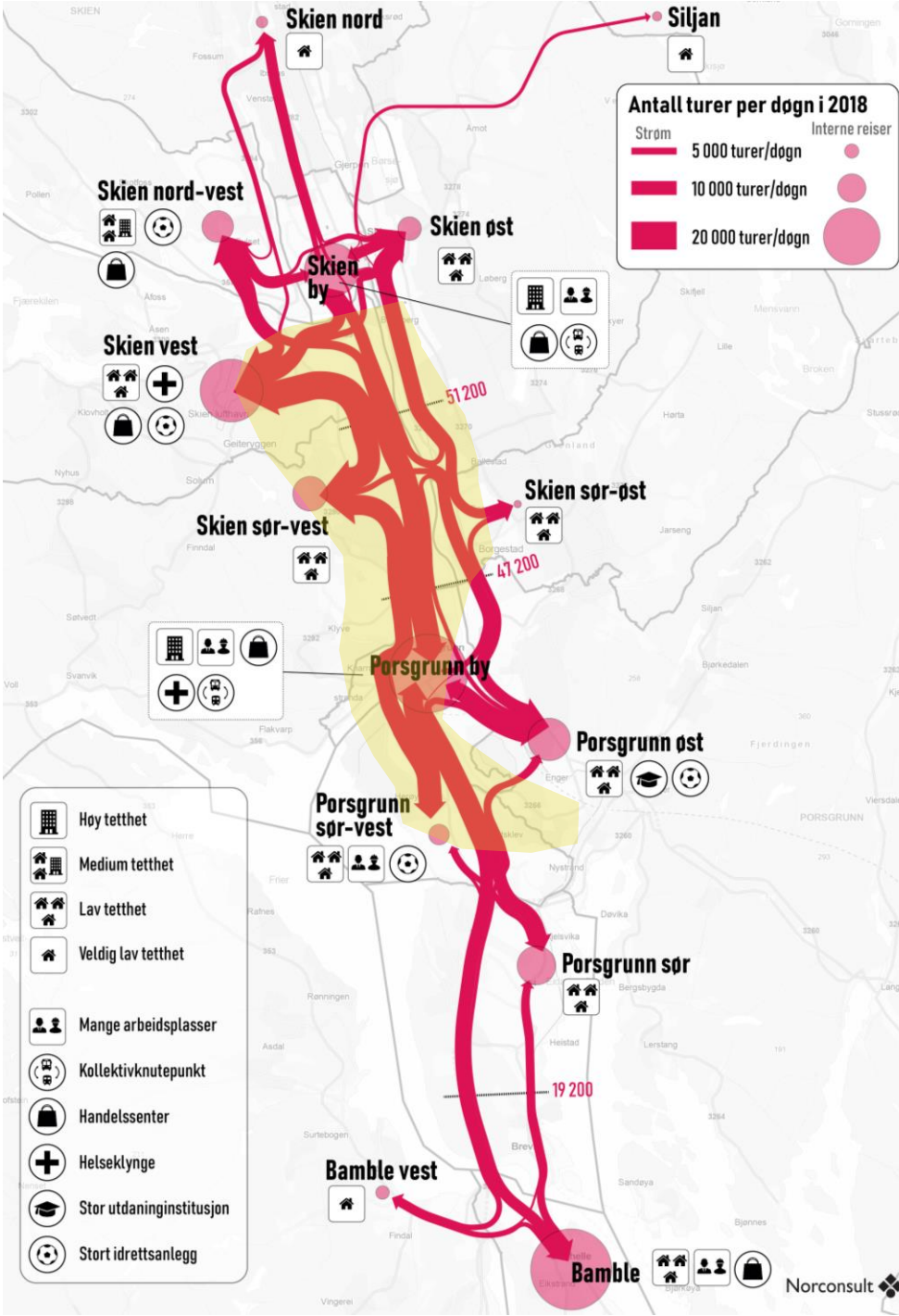


Riksvei 36



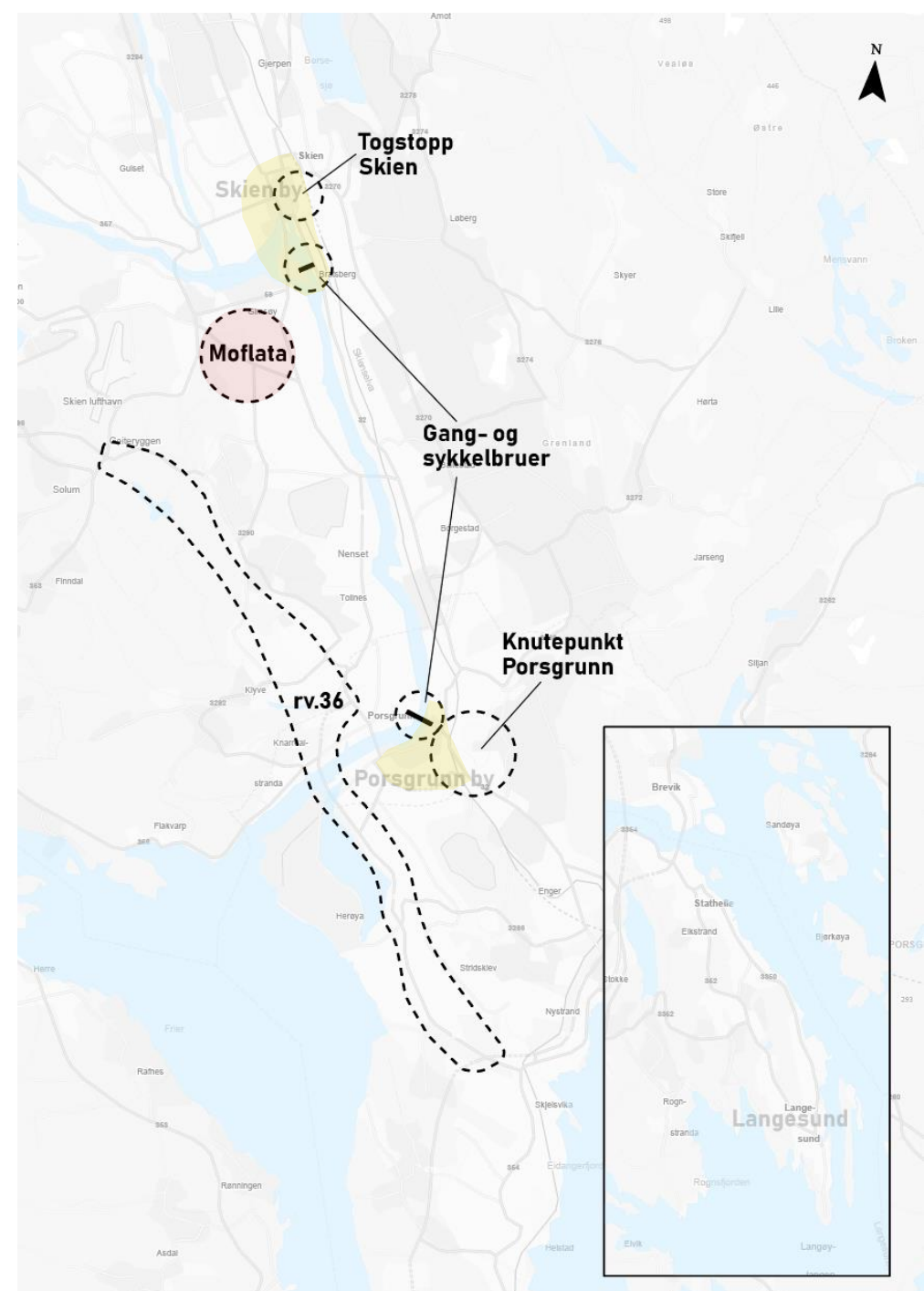
Influensområdet

09.06.2021



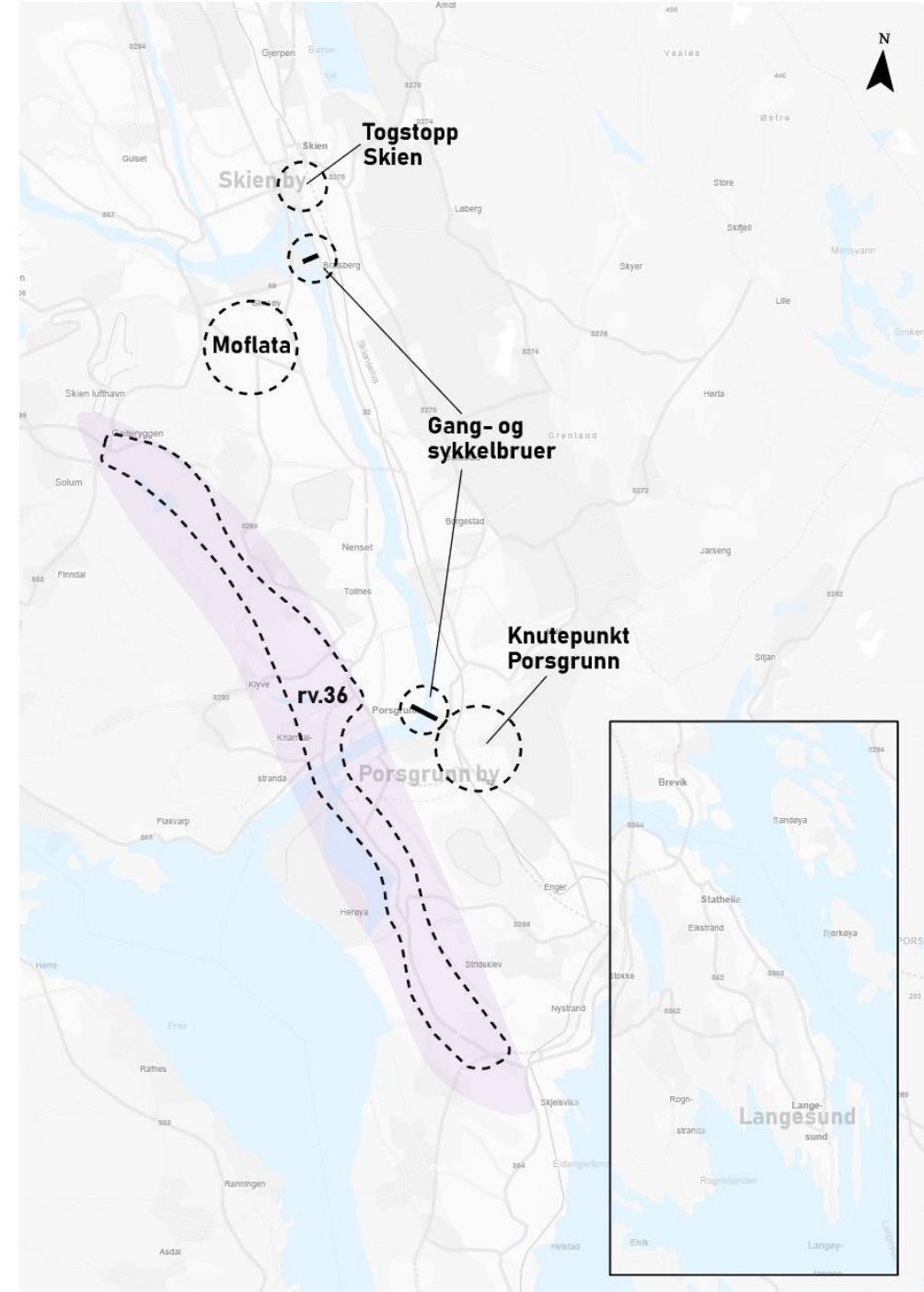
Konklusjoner

- ▶ **Viktig å prioritere tiltak som bygger opp under den gang- og sykkelvennlige byen**
 - ▶ Gang- og sykkelbruer, togstopp Skien og knutepunkt Porsgrunn
 - ▶ En rekke mindre gang- og sykkeltiltak i bypakka
 - ▶ Summen av tiltakene vil bidra til at byregionen beveger seg i riktig retning
 - ▶ Å begrense parkeringstilgjengeligheten vil øke nytten av tiltakene
- ▶ **Fremkommelighetstiltak for kollektivtransport bør ikke gi nye barriereeffekter for gående og syklende**
 - ▶ Moflata gir økt fremkommelighet for bussen
 - ▶ Viktig å sikre gode forbindelser på tvers for gående og syklende



Konklusjoner (forts.)

- ▶ **rv. 36 er mest avgjørende for måloppnåelse**
 - ▶ Uavhengig av løsning vil rv. 36 gi økt veikapasitet = kan bety økt biltrafikk
 - ▶ Måloppnåelse forutsetter løsning som gir mulighet til å prioritere gange, sykkel og kollektiv på gamle rv. 36 og fv. 32
 - ▶ Bildempende tiltak kombinert med tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv

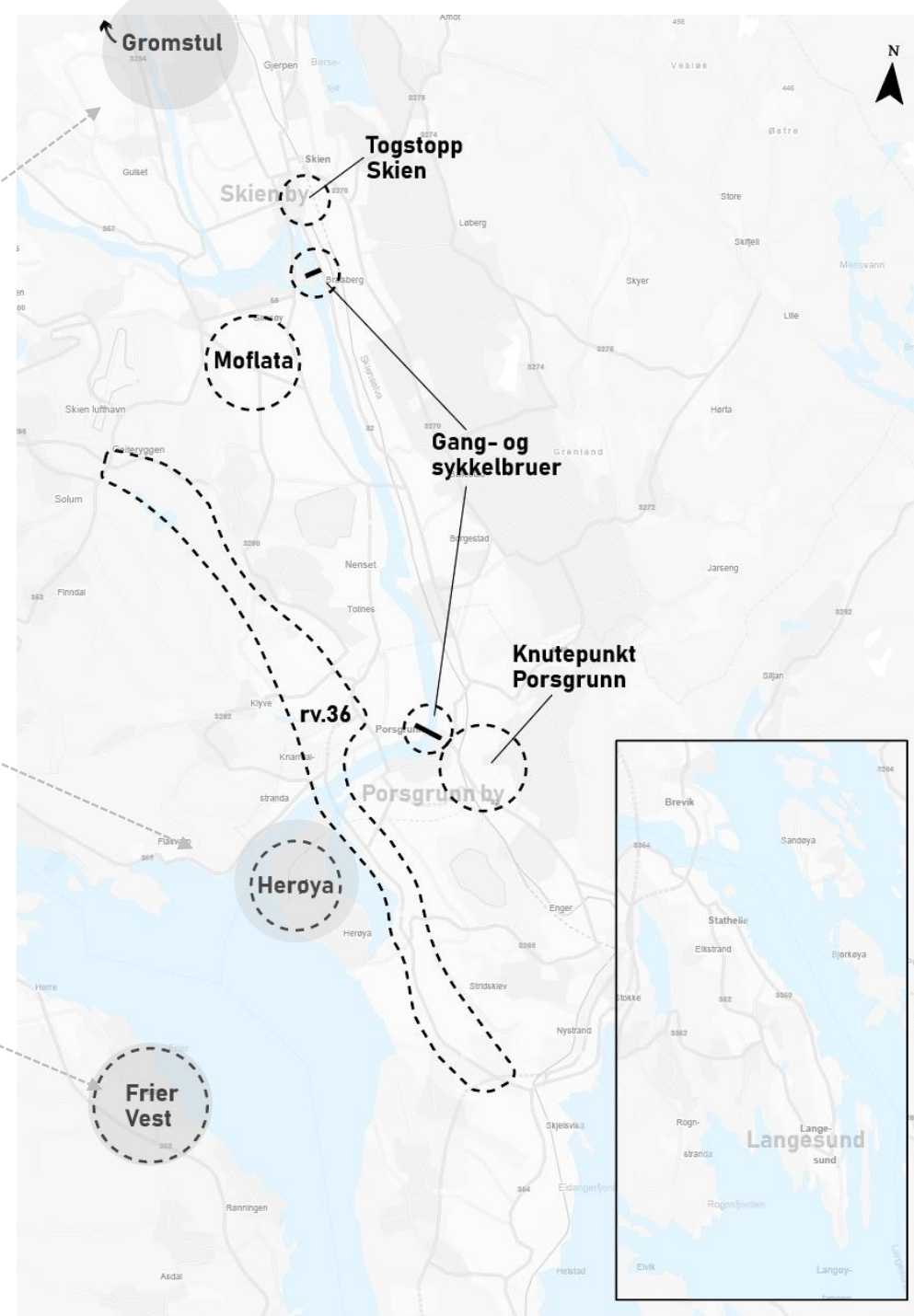


Vurdering av utvalgte næringsetableringer

Få arbeidsplasser, men forventninger om synergieffekter
Lite sentral lokalisering, bilbasert tilgjengelighet

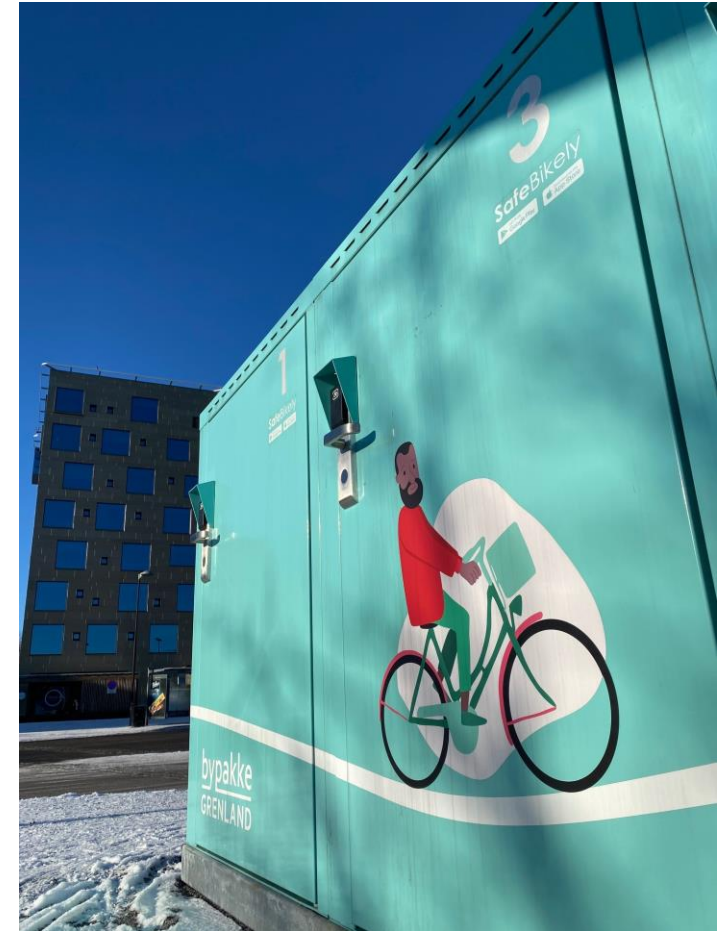
Relativt sentral lokalisering = bedre lokalisering av industriarbeidsplasser enn andre steder.
Viktig at kontorarbeidsplasser lokaliseres andre steder (mer sentralt).
God parkeringstilgjengelighet.

Potensial for mange nye arbeidsplasser
Nytt område utenfor dagens transportsystem
Vanskelig å betjene med kollektivtransport



Ringvirkningene viktigst for transportsystemet

- ▶ Hver for seg er den direkte påvirkningen av næringsetableringene vi har sett på, begrenset/usikre, spesielt for persontransporten
- ▶ Viktig å sikre at ringvirkningene blir positive og ikke negative
 - ▶ Fokus på at ringvirkningene (befolknings- og arbeidsplassvekst som følge av etableringene) realiseres sentralt
 - ▶ Ha et kritisk blikk på parkeringstilgjengeligheten
 - ▶ Tilrettelegge for gange og sykkel (Herøya)
 - ▶ Løpende vurdere nye mobilitetsløsninger (bysysselordning, mikromobilitet)



Hvordan prioritere innsatsen framover?



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

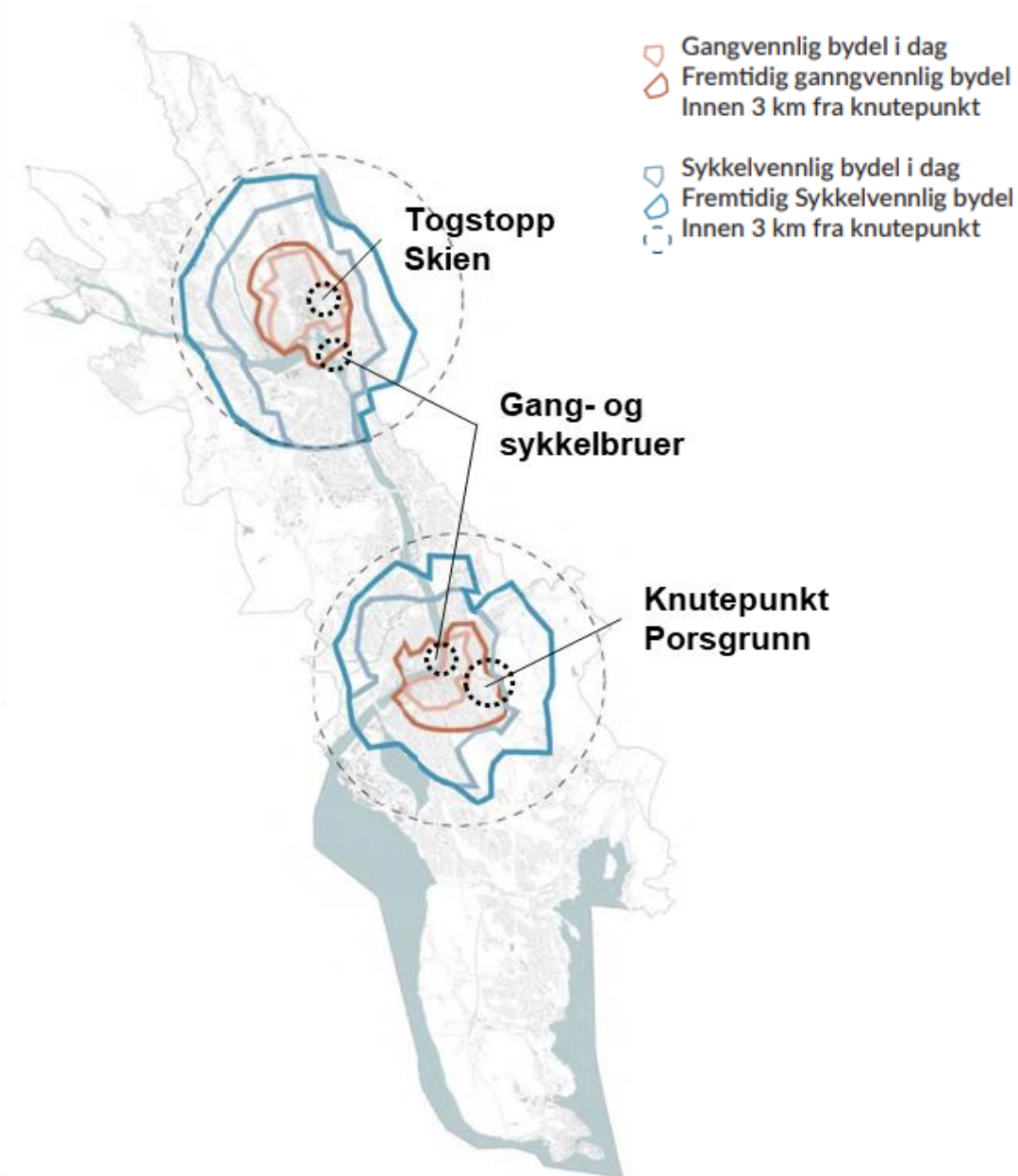
Viktige prosjekter i områder der fortettpotensialet er størst

«Omfattende fortettpotensial innenfor de gangvennlige bydelene gir gode muligheter for å forbedre bykvalitet og minske biltrafikk.»

Fortettpanalysen 2020

«Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre for å stimulere egen vekst.»

Hva kjennetegner regioner som vokser? Rapport nr. 16-2018 fra Samfunnsøkonomisk analyse AS (utkast)

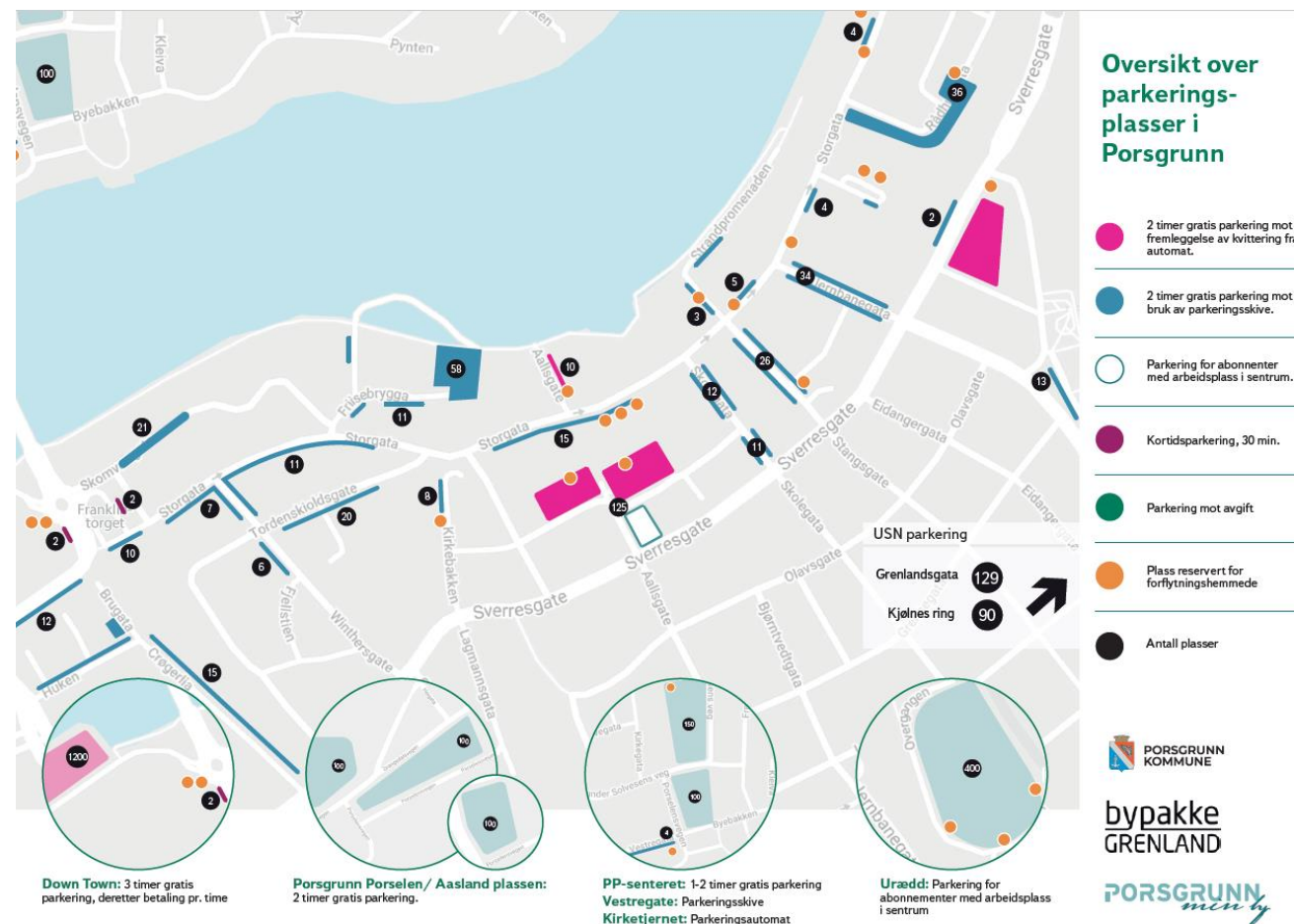


Vurdere parkeringstilgjengelighet sentralt og ved store arbeidsplasser

Doblet gjennomsnittstakst i dagens parkeringssoner , i kombinasjon med en avgift på 10 kr/t i soner med mange offentlige arbeidsplasser gir en reduksjon på 63 000 kjøretøykilometer med bil.

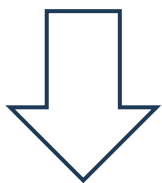
«Dette viser at parkeringstiltak er et effektivt virkemiddel for å redusere bilreisene i Grenland.»

Kilde: Sannsynliggjøring av nullvekstmålet Effektberegning av mulige tiltak for å nå nullvekstmålet i Grenland. Urbanet Analyse notat 130/2018

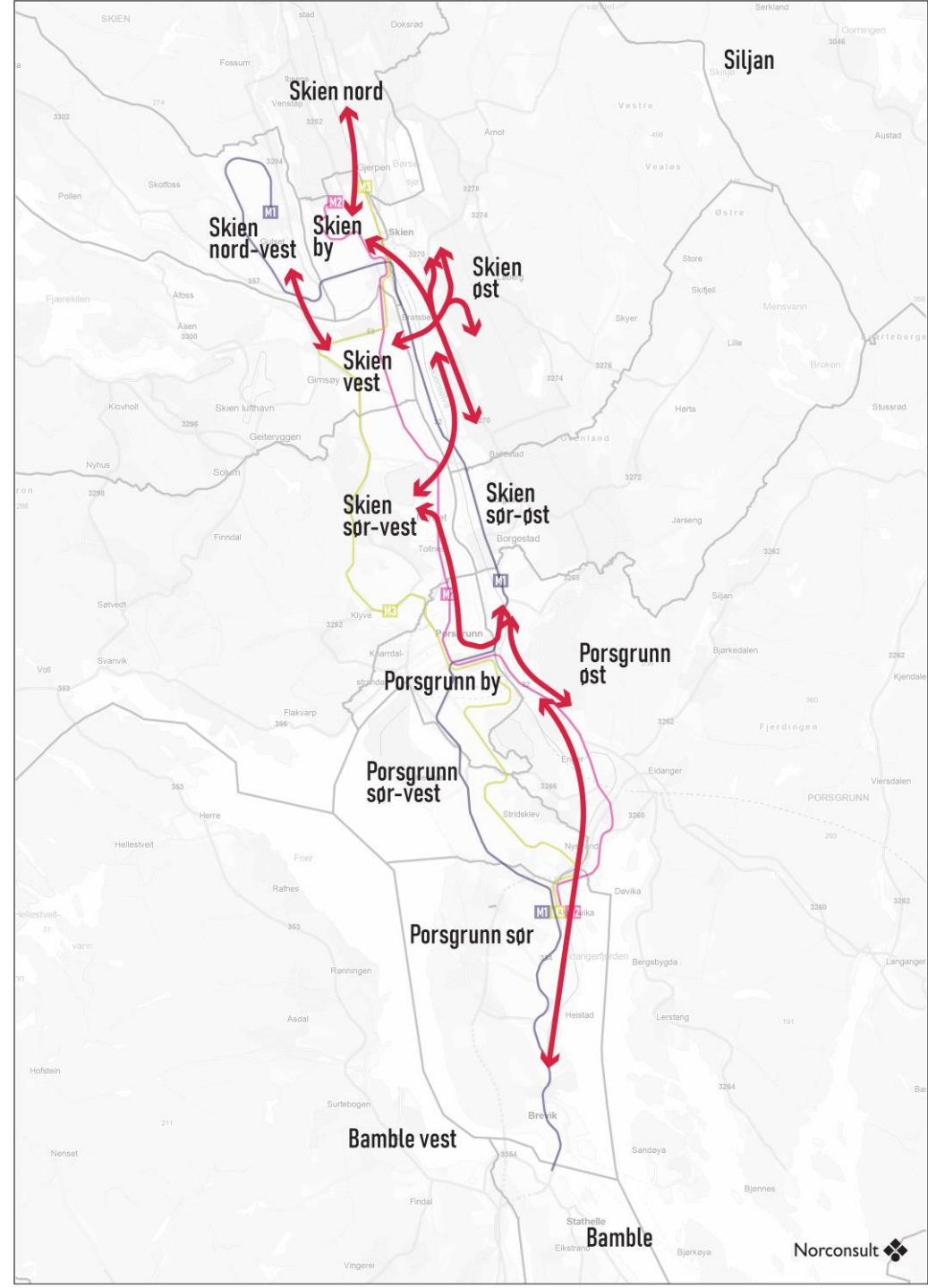


Potensial for bedre kapasitetsutnyttelse kollektivtransporten

Sammenlignet med de fleste andre
byområder kjøres det flere ledige
setekilometer i Grenland - dvs. *færre
passasjerer per avgang*



Potensial for å justere kollektivtilbudet for
å treffe markedet bedre



Anbefalte innsatsområder framover

- ▶ Utnytte fortettpotensialet og fortette med kvalitet
- ▶ Differensiert parkeringsstrategi
- ▶ Justeringer av busstilbudet for å øke kapasitetsutnyttelsen
 - ▶ God korrespondanse mellom buss og tog
 - ▶ Se på linjene med mye trafikk og manglende direktelinjer
- ▶ Bedre gang- og sykkeltilrettelegging, spesielt i Porsgrunn og Skien by og mot knutepunkter
- ▶ Utnytte ITS og eksisterende data på en smart og effektiv måte



Takk for oppmerksomheten

