Foto: Porsgrunn og Skien kommune

BYPAKKE GRENLAND

Handlingsprogram 2019–2022 revisjon 2021

05.10.21

bypakke GRENLAND

Forord

Proposisjon til Stortinget «*Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*» ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Basert på føringer gitt i *«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 2,96 mrd.

Bilde: 1: Det rullende sykkelverkstedet er gratis og har gjort mange innbyggere glade

1 Innhold

1 SAMMENDRAG 4

2 ORGANISERING 8

3 MÅL OG VIRKEMIDLER 9

3.1 HOVEDMÅL 9
3.2 RESULTATMÅL 9
3.3 HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK 10
3.4 INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID 10
3.5 NÆRINGSUTVIKLING OG ATTRAKTIV BY 11

4 RESULTATER 2015 – 2021 14

4.1 GJENNOMFØRTE PROSJEKTER 14
4.2 TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER 16
4.2.1 Koronapandemiens påvirkning 16
4.2.2 Kollektiv 16
4.2.3 Gange 18
4.2.4 Sykkel 18
4.2.5 Trafikkutvikling personbiler 18
4.2.6 Elbiler 19
4.2.7 Andelen nye boliger i bybåndet 20
4.2.8 Befolkningsvekst 21

5 UTFORDRINGER I 2021 22

6 ØKONOMI 23

6.1 ØKONOMISKE RAMMER 23
6.2 VURDERING AV USIKKERHET I PROSJEKTENES KOSTNADSRAMMER 24
6.3 INNKREVING AV BOMPENGER 25
6.4 STATLIGE TILSKUDD GJENNOM BELØNNINGSAVTALEN 26
6.5 BYVEKSTAVTALE 27
6.6 PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN 28
6.7 VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE 28

7 PROSJEKTPORTEFØLJE 2019-2022 FINANSIERT AV BYPAKKEMIDLER 31

8 FORDELING AV STATLIGE TILSKUDDSMIDLER 32

8.1 BELØNNINGSMIDLER 32
8.2 TILSKUDD TIL REDUSERTE BILLETTPRISER - OPPFØLGING AV BOMPENGEAVTALEN FRA 2019 34

9 BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKA 35

1 Sammendrag

24 prosjekter til en samlet sum på 2,2 milliarder er ferdigstilt

Det har gått seks år siden stortingsproposisjon 134 S for Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i Stortinget. Det er ferdigstilt 24 prosjekter for en samlet sum på 2,2 mrd. kr. I 2021 er det bygd fortau i Gulsetvegen opp til Strømdal skole og i løpet av året vil sykkelveg med fortau på Herøya ferdigstilles. Samtidig er byggingen av et nytt Franklintorg i gang. Dette er Telemarks tredje mest trafikkerte bussbyttepunkt og et svært viktig prosjekt. Prosjektet vil bidra til å styrke byen som møteplass. Det er viktig både for byens næringsliv, og for å bidra til at miljøvennlig transportformer blir mer konkurransedyktig. Et annet viktig prosjekt som fullføres i 2021 er Sverresgate – Hovenggata. Dette prosjektet gir en av Porsgrunns hovedgater ny utforming. For 94 mill. kr. er det bl.a. bygd 1500 meter tosidig sykkelfelt og kollektivprioritering.

Som en del av Bypakke Grenland er det fra 2016 til i dag blant annet bygd:

- 7400 meter gang og sykkelveg
- 6700 meter ny veg
- 6000 m² torg/ møteplass i sentrum av byene
- 4700 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 870 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt

Bilde: 2 Barnehagene i Grenland får tilgang til løpesykler i arbeidet med å skolere fremtidens syklister. Entusiasmen er stor, og veien over til å meste pedalsykler er kort

I tillegg er det satset betydelig på opprusting av et stort antall snarveier. Det er også etablert en rekke sykkelparkeringer på skoler, idrettsanlegg og i sentrum av byene. En rekke kryss har fått en mer trafikksikker utforming og holdeplasser med mer enn 3000 påstigninger har fått en mer attraktiv og universelt tilpasset utforming.

«Attraktiv by» pris til Porsgrunn og Skien

Skien og Porsgrunn fikk i 2021 statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling for felles innsats og samarbeid om bærekraftig byutvikling i Grenland. Prisen er en viktig anerkjennelse av arbeidet som er gjort de siste 10 årene i hele byområdet. Porsgrunn og Skien vant prisen i konkurranse med ikke mindre enn 388 nominasjoner. I juryens begrunnelse trekkes bypakka frem som en viktig suksessfaktor i den transformasjonen Grenland har vært igjennom. Å bidra til attraktiv by er en viktig del av hovedmålene for bypakka. Det kan imidlertid være vanskelig å måle, særlig i et kort og mellomlangt perspektiv. Prisen er en viktig bekreftelse på at byområdets målrettede samarbeid gir resultater som blir lagt merke til på nasjonalt nivå.

330 mill. i statlige tilskudd i ny belønningsavtale for 2021 – 2024

23.06.21 ble en ny belønningsavtale mellom staten og byområdet signert. Avtalen sikrer byområdet 247,5 mill. kroner i avtaleperioden til arbeidet med å bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdet. I tillegg får regionen 82,5 mill. kroner i tilskudd til reduserte billettpriser i samme periode. Målene som er lagt til grunn er de samme som byområdet har nedfelt for sin bypakke, og omfatter både utvikling av en attraktiv region og målet om nullvekst i persontransport med bil. Midlene finansierer blant annet buss-satsingen i Grenland som gir befolkningen 10 minutters frekvens i rushtid og månedskort til kr. 400 for voksne.

Endringer i årets handlingsprogram

Bypakkas øvre investeringsramme i henhold til Stortingets vedtak er 2,97 milliarder kroner i 2021. Av denne summen er 51% bompenger, 25% statlige bidrag og 24% kommunale og fylkeskommunale egenandeler. Årlig revisjon av handlingsprogrammet sikrer at det aldri er flere prosjekter i porteføljen enn det det er finansiering til. Totalt inneholder handlingsprogrammet 54 prosjekter. Seks prosjekter har fått økte rammer.

De største er:

- Fv. 43 Fortau Gulsetvegen: 52 til 64 mill. (12 mill.)
- Sverresgate- Hovenggate: 87 til 94 mill. (7 mill.)
- Rv.36 Klevstrand – Skrapeklev: 72 til 77 mill. (5 mill.)

Fem prosjektrammer er redusert. De største er:

- Landmannstorget: 86 til 77 mill. (-9 mill.)
- Fv.32 Lilleelvprosjektet: 710 til 705 mill. (-5 mill.)
- Fv.356 Raschebakken: 33 til 15 mill. (-18 mill.)

Tre større prosjekter er ikke lenger fullfinansiert i bypakkas fase 1. Disse vil måtte finansieres av fremtidig ny bypakke hvis de skal realiseres. Det er Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og trafikkregulering, Fv.32 Bøleveien, fortau/ sykkelveg og Fv.32 Hammerkrysset – Hovengasenteret, sykkelveg med fortau/undergang.

Oppdatert strategi for byutvikling og transport og forberedelse av ny bypakke.

Inntektene i innkrevingspunktene i Bypakke Grenland tilsier at dagens bypakke er ferdig i løpet av 2024. For å slippe å stoppe innkrevingen for så å starte på nytt igjen, er arbeidet med å forberede en ny bypakke startet opp med bakgrunn i politisk bestilling våren 2021. For å sikre en tiltakspakke som effektivt bidrar til måloppnåelse oppdateres regionens strategi for byutvikling og transport. Denne planlegges vedtatt sammen med lokalt vedtak om ny bypakke våren 2022.

Utvikling i trafikk- og måltall i Grenland

Pandemien påvirker all reisevirksomhet i betydelig grad. Det er derfor vanskelig å trekke entydige konklusjoner basert på trafikktall de siste 1,5 årene. Det store bilde er at andelen kollektivreiser er tilnærmet halvert, vi har kjørt mindre bil og syklet mer. Ettersom pandemiens reiserestriksjoner nå er avsluttet forventes en stabilisering av reisemønster. Hvordan reisevanene vil avvike fra det vi så i 2019 er for tidlig å si. Kollektivforeningen i Norge forventer imidlertid en mer langsiktig nedgang i antall kollektivreiser med 15 %. Under følger en oppsummering av trafikk- og måltall i Grenland:

Personbiltrafikk: Personbiltrafikken i Grenland i 2020 sank med 4,6 % sammenlignet med året før, og de første fire månedene av 2021 viser en videre nedgang på 0,8 %. Fra juni 2021 har personbiltrafikken økt sammenlignet med normalåret 2019.

Andel elbiler: Andelen elbiler økte med 3,6 % fra 2019. I 2020 var det 12,6 % elbiler i Grenland, mot 10,2 % på landsbasis. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var 14,5 % i 1. halvår 2021. Det er også flere varebiler med eldrift, selv om andelen her er beskjedne 2,0 %. Antall elbiler vil fortsette å vokse kraftig. I august 2021 var elbilandelen av nybilsalget 72 % på landsbasis og i september 77,5%.

Andel gåturer: Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Denne forteller oss at gangandelen i Grenland samlet er 16% og at den i bysentraene er 21%. Dette er i nasjonal målestokk lavt, og viktig å gjøre noe med.

Andel sykkelreiser: I Grenland utgjør sykkelreiser 6% av alle reiser. Sykkelindeksen for 2020 viste en økning i sykling på 14,7 % sammenlignet med året før. Så langt i 2021 har det vært en merkbar nedgang fra året før. Det antas at dette skyldes måneder med kaldere vær enn vanlig, eller mye nedbør.

Bussenes punktlighet: 67 % av alle avganger var i 2020 under 3 minutter forsinket. Det er en forbedring på 7 prosentpoeng fra 2019. Store byggeprosjekter på mange sentrale steder i Grenland har ført til en betydelig forverring av bussenes punktlighet i 2021. I september 2021 var det på den største bussruten i Grenland (M1) kun 46% av avgangene som var i henhold til ruteplan.

Utvikling i folketall: Alle bypakkekommunene har de siste to årene hatt vekst i folketallet. Samlet har antall innbyggere økt med 0,4 % i 2020. Befolkningsveksten i bypakkekommunene har vært stabil de siste årene, mens den for landet totalt sett har gått noe ned. I dag er befolkningsveksten i Grenland den samme som i landet for øvrig.

Andel nye boliger i bybåndet: I 2020 ble 90 % av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. Det er en økning på 2 prosentpoeng fra året før. I Skien var andelen 89 %,

mens den var på 95 % i Porsgrunn. Målet er at minst 80 % av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune.

Utfordringer i 2022

- Nye reisevaner etter pandemien kan gjøre det krevende å nå nullvekstmålet i årene som kommer.
- Antall busspassasjerer er halvert siden 2019. Dette har medført et betydelig inntektsfall som kan komme til å kreve avbøtende tiltak. Det anslås at det kan bli svært krevende å få disse tilbake til nivået før pandemien.
- Det er mange byggeprosjekter langs veger med stor trafikk og i sentrum av byene. Det gir stor frustrasjon hos næringsdrivende i sentrum av byene, og fremkommelighetsutfordringer for nærings- og kollektivtrafikken.
- Antall prosjekter i dagens bypakke avtar raskt. Det er behov for en rask prosess for en eventuell videreføring av bypakka, hvis dagens bommer ikke skal tas ned. Vedtak må være på plass i stortinget i løpet av 2024 for å få det til.
- Pandemien har medført økte materialkostnader som gir økte kostnader i prosjektene. Det er også usikkerhet knyttet til hvor stor konkurranse det vil bli i utlyste prosjekter i tiden som kommer. Dette er forhold som kan medføre at vi får bygd mindre innenfor rammene i dagens bypakke.

Bilde: 3 Mange byggeprosjekter har gitt store fremkommelighetsutfordringer for vegtrafikken.

2 Organisering

Partene i Bypakke Grenland er Vestfold og Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (rådmannsnivået). 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 å starte forberedelser av en ny bypakke. Bamble kommune må i den sammenheng avklare sin deltakelse i en fremtidig bypakke.

Bypakkas prosjektkontor 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
- Kampanjearbeid for å motivere innbyggerne til å gå, sykle og reise kollektivt

Stillingene er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland med unntak av kampanjeansvarlig som er finansiert av belønningsmidler. 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 kommunestyrer 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.

3 Mål og virkemidler

Målene i bypakka er førende for hvilke prosjekter som er prioritert i porteføljen. Måltall og indikatorer i bypakka 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.

3.1 Hovedmål

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

Bilde: 4 Det nye Landmannstorget er blitt en yndet møteplass for byens befolkning. Slike prosjekter er viktige hvis vi skal nå bypakkas mål.

3.2 Resultatmål

- Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 % til minst 35 % fordelt på reisemidlene kollektiv 8 %, sykkel 8 %, gange 19 %. Indikator: Reisemiddelfordeling (RVU) byindeks/ tellepunkter for bil og sykkel.
- 4 % årlig vekst 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).

3.3 Helhetlig virkemiddelbruk

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

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

3.4 Informasjon og holdningsskapende arbeid

Å bidra til å endre holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Det er viktig for bypakkas omdømme at befolkningen nå ser resultater av bypakka. 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. Dette arbeidet har prioritet i det løpende kommunikasjonsarbeidet.

Det ble gjennomført en innbyggerundersøkelse i 2021 om reisevaner til og fra jobb og skole, samt kjennskap og tillit til Bypakke Grenland. Liknende undersøkelser ble utført i 2014, 2017 og 2019. Det som skiller denne innbyggerundersøkelsen fra tidligere undersøkelser, er at panelet er trukket ved en tilfeldig trekking via sms. Tidligere ble det brukt et webpanel (frivillige som har sagt ja til å delta i undersøkelser). Årets undersøkelse viste en nedgang i befolkningens tillit til bypakka. Metodiske endringer kan være en del av forklaringen. Det er behov for å fremskaffe mer kunnskap for å avdekke hva som ligger bak denne nedgangen.

Viktige kampanjeaktiviteter i bypakka er:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle.
- Rullende/ oppsøkende gratis sykkelverksted på ulike steder i bybåndet.
- Elsykkelbibliotek. Lån elsykkel gratis på bibliotekene.
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt.

- Bilfri bedriftskonsept/ sertifisering som sykkelvennlig bedrift.
- Hjertesone ved skolene. Kampanjer og enkle tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle til skolen. Pilot gjennomført ved fem skoler.

Alle kampanjetiltak er gratis og kan være et viktig tilbud til den delen av befolkningen som har lavest inntekt. I pandemien er all kampanjevirksomhet som har til hensikt å øke antall kollektivreiser lagt på is. Dette arbeidet startes nå opp igjen.

3.5 Næringsutvikling og attraktiv by

Attraktiv by pris til Porsgrunn og Skien i 2021

Skien og Porsgrunn fikk i 2021 statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling for felles innsats og samarbeid om bærekraftig byutvikling i Grenland. Prisen er en viktig anerkjennelse av arbeidet som er gjort de siste 10 årene i hele byområdet. Porsgrunn og Skien vant prisen i konkurranse med ikke mindre enn 388 andre nominerte tettsteder/ byer. I juryens begrunnelse trekkes bypakka frem som en viktig suksessfaktor i den transformasjonen Grenland har vært igjennom. Å bidra til attraktiv by er en viktig del av hovedmålene for bypakka. Det kan imidlertid være vanskelig å måle, særlig i et kort og mellomlangt perspektiv. Prisen er en viktig bekreftelse på at byområdets målrettede samarbeid gir resultater som blir lagt merke til på nasjonalt nivå.

Bilde: 5 Porsgrunn og Skien ble i 2021 tildelt Attraktiv by-prisen, en viktig anerkjennelse av arbeidet byene utfører

Næringsutvikling/ etablering av nye arbeidsplasser

I vedtatte mål står næringsutvikling og det å skape en attraktiv region sentralt. Analysefirmaet Samfunnsøkonomisk analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet notatet «Hva kjennetegner regioner som vokser» (oppdatert rapport i 2021). 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.

Rapporten til Samfunnsøkonomisk analyse oppsummerer følgende anbefalinger til Grenland:

- *Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre for å stimulere egen vekst.*
- *Det er avgjørende at byene i årene framover klarer å tiltrekke seg både kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med høyere og relevant kompetanse.*
- *Tilrettelegging for næringsetablering i sentrum blir særlig viktig.*
- *Grenland har begrenset tilstedeværelse av høyere utdanningsinstitusjoner, som normalt er viktig for byvekst. Videreutvikling av Universitet i Sørøst-Norges campus i Porsgrunn er i denne sammenheng av stor betydning. Trolig er det viktig for campusens langsiktige attraksjonskraft om den lokaliseres i eller tettere på sentrum av Porsgrunn, dersom det er muligheter for det.*
- *Myndighetsutøvelse er i Norge en reell kunnskapsnæring. For å støtte opp under en viktig sentrumsutvikling er det mange gevinster å hente når offentlig virksomheter lokaliseres i sentrumsområdene, slik som er tilfellet med lokalisering av administrasjonen til den nye fylkeskommunen. 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 trafikkløsninger, samt sykkel og forgjengerløsninger. For byutviklingen vil det være en klar fordel om sentrale kollektive knutepunkter er i eller tett på sentrum av byene*
- *Vakre, nære rekreasjonsmuligheter i og ved byene får økende betydning ettersom byene vokser. Økt bruk av hjemmekontor etter pandemien forsterker denne viktigheten. Her har Skien og Porsgrunn et særlig godt utgangspunkt med vannspeil og variert topografi. Selv i de aller største byer legges det stor vekt på å ta vare på og videreutvikle grøntarealer og vannspeil som attraktive rekreasjonsområder.*

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

Fremkommelighet for næringstrafikken

Bypakka har et mål om å øke fremkommelighet for næringstrafikken. Dette målet kan komme i konflikt med nullvekstmålet som innebærer at persontrafikken med bil ikke kan øke. Dette fordi næringstrafikken i dag står i de samme køene som privatbilene. Bygges det økt kapasitet for å bedre næringstrafikkens fremkommelighet vil også privatbilene få tilsvarende fordeler. Hvis vi samtidig skal nå nullvekstmålet vil denne typen tiltak føre til økt behov for andre virkemidler som reduserer

privatbiltrafikken som høyere bomtakster og parkeringsavgifter. Utbedring av fremkommelighet for næringstrafikken er viktig i utvalgte flaskehalser. Fv.32 Gimlevegen – Augestadvegen (Lilleelvprosjektet) og Rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand er viktige eksempler på dette. Vegsystemet i Grenland er imidlertid finmasket og stort. 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: 6 I Grenland er 34% av alle reiser under 1 km. med bil. Gang- og sykkelbruene er viktige for å korte ned reiseavstand og gjøre gange- og sykkel mer konkurransedyktig. De bidrar også til attraktivitet og er svært viktige for bypakkas måloppnåelse

4 Resultater 2015 – 2021

4.1 Gjennomførte prosjekter

24 bypakkeprosjekter for til sammen 2,1 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	12,5
2	2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	20,8
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.	15,8
5	2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	12,6
6	2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,1
7	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	705
8	2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3,0
9	2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13,2
10	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemyrene	2,0
11	2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	714
12	2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	28,7
13	2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22,0
14	2019	Skien	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	8,5
15	2019	Skien	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	71,0
16	2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20,0
17	2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulltangen og Vabakken)	20,1
18	2019	Skien	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	8,6
19	2020	Skien	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	77,0
20	2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate	46,0
21	2020	Skien	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etableringa av fortau	12,3
22	2021	Skien	Fv. 43 Fortau Gulsetvegen	64,0
23	2021	Porsgrunn	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	77,0
24	2021	Porsgrunn	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering	94,0

Bilde: 7 Sykkelveg med fortau står ferdig i løpet av 2021. Prosjektet bidrar både til økt fremkommelighet bedre trafikksikkerhet for myketrafikanter. Det får også tungtransporten fra Herøya industripark glede av.

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	6,7
2	2016	Skien	Gang og sykkelveg i Bjørntvedtvegen fra Rødmyrvegen til Gamle Bjørtvedtveg	1,0
3	2016	Alle	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
4	2016	Skien	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
5	2016	Skien	Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, 200m.	1,0
6	2016-17	Alle	Sykkelparkering på skoler og idrettsanlegg i alle kommuner	2,0
7	2016-18	Alle	Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet i alle kommuner	22,5
8	2017	Skien	GS veg. Håvundvegen, strekning Frogneraleen til Frognerlia	1,5
9	2017	Porsgrunn	Fortau Setrevegen, Brevik (delfinansiert av TS midler)	1,1
10	2018	Skien	Fortau Håvundvegen ved Frogner	6,8
11	2018	Skien	Prinsessegata, nytt fortau	2,3
12	2018	Skien	Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate	3,5
13	2019	Skien	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
14	2019	Porsgrunn	Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Skippergata	2,0
15	2019	Porsgrunn	Storgata, miljøgate	12,0
16	2020	Alle	Hjertesone Grønli og Stigeråsen, Heistad oppvekstsenter	1,0
17	2020	Porsgrunn	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken, sykkelveg med fortau	1,5
18	2020	Alle	Trygge sykkelparkeringsplasser (sykkelbokser)	1,5
19	2020	Siljan	Midtbygda skole, ny trafikkordning og hjertesone	2,5
20	2020	Porsgrunn	Meieritorget, byrom/ møteplass	6,0
21	2021	Skien	Kjørbekkvegen fortau (kun delfinansiert av belønningsmidler)	0,2
22	2021	Porsgrunn	Aalsgate, dobbeltsidig sykkelfelt inklusiv snarvei fra Deichmannsgate til Trollveien	3,0
23	2021	Porsgrunn	Sykkelfelt Moldaugvegen og fortau Solumgata	3,2
24	2021	Porsgrunn	Smug Storgata 92-94	0,6
25	2021	Skien	Ny gs-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia	0,2
26	2021	Skien	Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomskole	1,0
27	2021	Skien	Gregorius Dagsonsgate, universelt utformet holdeplass	1,1
28	2021	Porsgrunn	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	3,0

Hva er bygget i 2016-2021?

Følgende er bygget av ulike kategorier i bypakka i perioden 2016-2021:

- 7400 meter gang og sykkelveg
- 6700 meter ny veg
- 6000 m² torg/ møteplass i sentrum av byene
- 4700 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 870 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt

4.2 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.

32 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 32 tellepunkt for sykkel i byområdet, der 30 av disse punktene er godkjent ved manuelle kontrolltellinger.

39 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 39 tellepunkt for bil i hele byområdet. Disse gir døgnkontinuerlige data på trafikkutviklingen, og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. 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 og 5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

4.2.1 Koronapandemiens påvirkning

Antall reiser i 2020 og 2021 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. Når pandemien slo inn i mars 2020 falt antall biler på vegene kraftig, for så å øke igjen fram mot september. Utover høsten 2020 gikk trafikken gradvis tilbake igjen, og våren 2021 ser trafikken ut til å ha stabilisert seg på et nivå noe lavere enn samme tilsvarende måneder før pandemien. Fra og med juni 2021 har antall biler på vegene økt betydelig og nå på et nivå noe over tilsvarende periode i 2019 (før pandemi).

Passasjertallene på kollektivtransporten har falt kraftig tilbake, og er langt fra det nivået som var før pandemien. Mye av dette skyldes mindre reiseomfang, med hjemmeskole og hjemmekontor og tydelige reiseråd fra myndighetene om å ikke reise mer kollektivt enn nødvendig. En del av nedgangen kan også forklares med at det ble vanskelig å kontrollere billetter, og mer vanlig å reise uten å løse billett.

Antall sykkelreiser ser ut til å ha blitt påvirket positivt av pandemien. Sykling som transportmiddel varierer i utgangspunktet mye på grunn av vær og føre. Unntakstilstanden våren 2020 fikk ikke store utslag, men utover høsten ser det ut som flere har brukt sykkel enn årene før.

4.2.2 Kollektiv

Før pandemien var det en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland med en økning på 34 % fra 2015 og fram til 2019. Da pandemien kom falt passasjertallet kraftig fra mars 2020, og samlet for 2020 var det en nedgang på 30,5 %. Nedgangen har fortsatt inn i 2021, og for de første seks månedene er det en nedgang på 26,7 % sammenlignet med året før. Sammenlignet med samme periode i 2019 er det en halvering av passasjertallene.

Periode	Passasjerer	Endring fra i fjor		Passasjerer hittil i år	Endring fra i fjor	
2021/Jan	184 218	-252 934	-57,9 %	184 218	-252 934	-57,9 %
2021/Feb	212 017	-173 723	-45,0 %	396 235	-426 657	-51,8 %
2021/Mar	229 267	-3 424	-1,5 %	625 502	-430 081	-40,7 %
2021/Apr	183 649	76 184	70,9 %	809 151	-353 897	-30,4 %
2021/May	157 677	-31 974	-16,9 %	966 828	-385 871	-28,5 %
2021/Jun	207 627	-41 165	-16,5 %	1 174 455	-427 036	-26,7 %
2021/Jul	167 836	-46 976	-21,9 %	1 342 291	-474 012	-26,1 %

Figur 2 Viser utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland. Passasjernedgangen var 30,5 % i 2020 sammenlignet med året før.

Bussenes punktlighet

I 2020 var 67 % av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 min. forsinkelse. Det er en syv prosentpoeng forbedring fra 2019. 84 % av avgangene er mindre enn 5 minutter forsinket, en bedring på 3 prosentpoeng fra året før. Bedringen i skyldes i noen grad mindre biler på vegene og at færre busspassasjerer ga raskere og færre stopp. Ved å se på punktligheten måned for måned ser vi at det er i månedene fra mars til juli det var høyest punktlighet, og at den utover høsten falt tilbake på nivåene fra før pandemien. Store byggeprosjekter på mange sentrale steder i Grenland i kombinasjon med en betydelig trafikkvekst har ført til en betydelig forverring av bussenes punktlighet så langt i 2021. I september 2021 var det på den største bussruten i Grenland (M1) kun 46 % av avgangene som var i henhold til ruteplan.

Det er behov for et målrettet arbeid for å bedre punktligheten. Bedre koordinering av byggeprosjekter er viktig, men svært krevende å få til i praksis med så mange byggherrer. Redusert personbiltrafikk, etablering av kollektivfelt, signalprioritering av buss vil bidra til å redusere forsinkelsene. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer bedre punktligheten.

Punktlighetsrapport 2020 Grenland

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Snitt
M1	64 %	64 %	79 %	89 %	83 %	75 %	78 %	57 %	55 %	66 %	76 %	82 %	72 %
M2	40 %	43 %	66 %	73 %	62 %	60 %	65 %	45 %	39 %	42 %	50 %	62 %	55 %
M3	53 %	54 %	71 %	82 %	73 %	76 %	79 %	57 %	59 %	60 %	64 %	75 %	67 %
P4	68 %	71 %	84 %	85 %	74 %	68 %	80 %	66 %	53 %	53 %	53 %	63 %	72 %
P5	56 %	69 %	78 %	85 %	78 %	74 %	82 %	67 %	61 %	63 %	64 %	70 %	72 %
P6	46 %	51 %	64 %	78 %	77 %	70 %	77 %	62 %	61 %	60 %	65 %	73 %	65 %
P7	52 %	54 %	72 %	83 %	80 %	76 %	82 %	69 %	69 %	70 %	73 %	85 %	71 %
Total Grenland	**55 %**	**57 %**	**73 %**	**82 %**	**74 %**	**72 %**	**76 %**	**58 %**	**56 %**	**59 %**	**65 %**	**73 %**	*67 %*
Inntil 5 min etter planlagt	*74 %*	*77 %*	*88 %*	*94 %*	*89 %*	*89 %*	*92 %*	*78 %*	*77 %*	*80 %*	*91 %*	*91 %*	*84 %*

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

4.2.3 Gange

Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Denne forteller oss at gangandelen i Grenland samlet er 16 % og at den i bysentraene er 21 %. Det er i nasjonal målestokk lavt. Gå-andelen i Grenland bør økes for at byene skal utvikle seg ytterligere.

4.2.4 Sykkel

Sykkelindeksen for Grenland 2020 viste en økning i sykling på 14,7 % sammenlignet med året før. Godt vær og påvirkning fra pandemien er viktigste årsak. Syklingen variere mye fra måned til måned, og fra tellepunkt til tellepunkt. Det er ikke beregnet noen sykkelindeks for så langt i 2021. Så langt i 2021 har det vært en merkbar nedgang fra året før. Det antas at dette skyldes måneder med kaldere vær enn vanlig, eller mye nedbør.

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen 2018/2019 viser en sykkelandel på daglige reiser i Grenland på 6 % i 2018. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Det er nærliggende å anta at bominnkreving er en medvirkende årsak til denne veksten. Det er også gjennomført en rekke sykkelkampanjer som «Min bilfrie dag» og «På farta til skolen» i regi av «På sykkel i Telemark».

Beregnet årsdøgntrafikk

Kortnavn	2018	2019	2020
Ballestad	117	115	139
Borgestad	189	163	197
Elstrømbrua	267	270	322
Gråten	205	193	203
Jonassen bru	177	172	205
Luksefjellvegen	68	54	76
Menstad	144	128	154
Menstadbrua	176	164	195
Nenset	200	182	215
Siljanvegen	55	51	53
Skjelsvikdalen	96	84	97
Stathelle	69	53	67

Figur 3 Viser utvikling i antall syklende fra 2018.

4.2.5 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 4,1 % fra 2016 til 2017, en videre svak nedgang på 0,4 % i 2018 og en liten økning på 0,8 % i 2019.

I 2020 er det beregnet en reduksjon i personbiltrafikken i Grenland på 4,6 % sammenlignet med året før, og de første fire månedene av 2021 viser en videre nedgang på 0,8 %,.

Sammenlignet med 2016 viser byindeksen en reduksjon i personbiltrafikken på 3,7 % i 2019 og 8,1 % i 2020. Bommenes avvisningseffekt har vært stor. Økt vegkapasitet gjennom åpning av de to store vegprosjektene i bypakka antas å ha bidratt til veksten vi så i 2019.

Figur 4 Viser utvikling årsdøgntrafikken i utvalgte tellepunkt fra 2017.

Årsaken til den kraftige reduksjonen i 2020 var koronapandemien og alle smitteverntiltakene, som førte til mindre reiseaktivitet i samfunnet. Figuren under viser sum månedsdøgntrafikk i noen utvalgte tellepunkt. Med økt bruk av hjemmekontor og hjemmeundervisning gikk bilbruken mye ned fra mars 2020. Den økte igjen fra juni når samfunnet gradvis vendte tilbake til en mer normal situasjon.

Figur 5 Sum månedsdøgntrafikk i noen utvalgte tellepunkt i byområdet i Grenland 2018 til oktober 2021.

4.2.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Andelen personbiler med kun el-drift utgjorde 12,6 % av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2020, mens elbilandelen for hele landet var 10,2 %. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var 14,5 % i 1 halvår 2021. Det er også flere varebiler med eldrift å se, selv om andelen her er beskjedne 2,0 %. Elbiler utgjorde 72% av nybilsalget nasjonalt i august og 77,5% i september 2021.

Figur 6 Viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2020. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tall fra Nobil viser at det i august 2021 er 184 offentlig tilgjengelige ladepunkt samlet i Skien, Porsgrunn og Siljan. Dette er en økning på 43 ladepunkt fra 2020, og gir 30 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 18 elbiler per ladepunkt.

4.2.7 Andelen nye boliger i bybåndet

I 2020 ble 90 % av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. I Skien var andelen 89 %, mens den var på 95 % i Porsgrunn. Målet er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Figur 7 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 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 fem årene er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 93 % i Porsgrunn, mens andelen er 82 % i Skien.

Figur 7:

År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2016	231	77
2017	216	78
2018	194	41
2019	357	28
2020	376	47
Totalt	**1374**	**271**

År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2016	126	10
2017	129	6
2018	285	12
2019	136	4
2020	125	7
Totalt	**801**	**39**

Fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2020.

4.2.8 Befolkningsvekst

Tall fra statistisk sentralbyrå viser at det har vært vekst i folketallet i alle bypakkekommunene de siste to årene. Samlet har folkemengden økt med 0,4 % i 2020, noe som er likt som resten av landet. I femårsperioden 2016 til 2020 har det til sammen blitt 1775 flere innbyggere i disse kommunene, en økning på 1,9 %. Befolkningsveksten i bypakkekommunene har vært stabil de siste årene, mens den for landet totalt sett har gått noe ned.

	2016	2017	2018	2019	2020
Porsgrunn	0,7 %	-0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %
Skien	0,7 %	0,4 %	0,2 %	0,5 %	0,4 %
Siljan	0,9 %	-0,3 %	-0,9 %	0,5 %	0,3 %
Bamble	0,4 %	0,3 %	-0,7 %	-0,2 %	-0,3 %
Skien, Porsgrunn og Siljan	0,7 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %	0,4 %
Hele landet	0,9 %	0,7 %	0,6 %	0,7 %	0,4 %

Figur 8 Årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2020. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5 Utfordringer i 2021

Nye reisevaner kan gjøre det mer krevende å nå nullvekstmålet
Antall busspassasjerer er halvert siden 2019. Det anslås at det kan bli svært krevende å få disse tilbake til nivået før pandemien. Samtidig ser vi at antall biler på vegene i Grenland har økt fra juni 2021. Vi er avhengige av å dempe biltrafikken, få tilbake mange av busspassasjerene og øke antall fotgjengere og syklister for å nå nullvekstmålet i årene som kommer.

Mange byggeprosjekter gir utfordrende fremkommelighet i vegnettet
Det er mange byggeprosjekter langs veger med stor trafikk og i sentrum av byene. Det gir stor frustrasjon hos næringsdrivende i sentrum av byene, og fremkommelighetsutfordringer for nærings- og kollektivtrafikken. I 2021 har så langt vært krevende. Det er mange ansvarlige for prosjektene og en krevende oppgave og koordinere. Det er behov for bedre dialog for å samordne byggeprosjekter på tvers av kommuner, forvaltningsnivåer og vegeiere.

Antall prosjekter i dagens bypakke avtar raskt.
Det er behov for en rask prosess for en eventuell videreføring av bypakka, hvis dagens bommer ikke skal måtte tas ned. Vedtak må være på plass i stortinget i løpet av 2024 for å få det til.

Pandemien har medført økte materialkostnader i prosjektene
Økte materialkostnader gir økte kostnader i prosjektene. Det er også usikkerhet knyttet til hvor stor konkurranse det vil bli i utlyste prosjekter i tiden som kommer. Dette er forhold som kan medføre at vi får bygd mindre innenfor rammene i dagens bypakke. Som en konsekvens av dette er det satt av noe mer til midler i ufordelte reservepotter.

Bilde: 8 Mange byggeprosjekter skaper betydelige utfordringer for bussenes fremkommelighet

6 Økonomi

6.1 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 2,96 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	28						714
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien	60	190	223	142	106	11	-27					705
Øvrige prosjekter	3	62	68	111	160	160	215	327	210	101	99	1516
Sum investeringer i tiltak	78	284	511	565	373	199	188	327	210	101	98	2933
Investering bomstasjoner	0,7	24,7	0,74		0,7				0,7			28
SUM investering	79	308	512	565	373,5	199	188	327	211	101	98	2962

Inntekter 2019-2022

Inntekter	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	15	32	220	312	107	28						714
Statlige bevilg./programområder			13									13
Fylkeskommunale bevilgninger	40	84	53	53	53	53	53	53	53	35		530
Kommunale bevilgninger	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18		180
Sum offentlige bevilgninger	73	134	304	383	178	99	71	71	71	53	0	1437
Bompenger	6	175	207	182	196	100	117	256	140	48	98	1525
Sum inntekter	79	308	512	565	373	199	188	327	211	101	98	2962

Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2020 til 2021

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2020 til 2021 (2,5 %).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden.

Endringer i prosjektrammer fra 2020 til 2021

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert. med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2020 til 2021 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 2022 er oppgitt i løpende kroneverdi. Statens indekser legges til grunn. 2015: 1,8 %, 2016:2,7 %, 2017: 2,5 %, 2018: 2 %, 2019: 2,4 %, 2020: 2,5 %, 2021: 2,5 %. Det innebærer at rammen i revidert handlingsprogram er prisjustert til året prosjektet skal gjennomføres.

Kommunale og regionale bidrag

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

Fordeling av kommunal andel	% av befolkning	Årlig andel (mill.kr)
Porsgrunn	38	6,8
Skien	58	10,4
Siljan	4	0,7
Sum total	100	18

6.2 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 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 må de eventuelt inngå i neste fase av en eventuell bypakke.

Prinsipper lagt til grunn for kostnadsanslag i handlingsprogrammet

Kostnadsanslag – 3 nivåer

+/- 10%

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.

+/- 40%

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

Grove anslag

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.

Bilde: 9 Satsingen på sykkelopplæring og kampanjer i regi av «På sykkel i Telemark» ble evaluert i 2021. Rapporten konkluderer med at bypakka får mye igjen for pengene.

6.3 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 2016-2020, estimerte inntekter 2021-2024, og 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	12,2 %	220 000 000
2021 (prognose)	16,0 %	220 000 000
2022 (prognose)	20,00 %	221 000 000
2023 (prognose)	24,50 %	212 000 000
2024 (prognose)	29,50 %	205 000 000

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

- Bompenger til prosjektene: 1,53 mrd. (2021-kr). Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,44 mrd. Total investeringsramme 2,96 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.:

- Pandemien. Denne har i en periode redusert biltrafikken.
- Veksten i elbiler/ «0-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 0-utslippsbiler som er utslagsgivende. I tillegg er trafikktallene påvirket av pandemien og bidrar til å gjøre prognosene noe mer usikre. Mye tyder imidlertid på at pandemien ikke påvirker det store inntekstbildet i vesentlig grad. Med dagens inntektsutvikling og prognoser vist i tabellen over vil bypakka ha tatt inn det stortingsproposisjonen åpner for i løpet av 2024/tidlig 2025. 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.

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.

6.4 Statlige tilskudd gjennom belønningsavtalen

330 mill. i statlige tilskudd i ny belønningsavtale for 2021 – 2024

Grenland har mottatt belønningsmidler siden 2008. Grenland har hittil mottatt om lag 500 millioner kroner fra staten. 23.06.21 ble en ny belønningsavtale mellom staten og byområdet signert. Avtalen sikrer byområdet ytterligere 247,5 mill. kroner i avtaleperioden til arbeidet med å bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdet. I tillegg får regionen 82,5 mill i tilskudd til reduserte billettpriser i samme periode. Målene som er lagt til grunn er de samme som byområdet har nedfelt for sin bypakke, og omfatter både utvikling av en attraktiv region og målet om nullvekst i persontransport med bil. Midlene finansierer blant annet buss-satsingen i Grenland som gir befolkningen 10 minutters frekvens i rushtid og månedskort til kr. 400 for voksne.

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 2022-2033) skal belønningsmidler i framtiden inngå i byvekstavtalene.

Bilde: 10 I juni 2021 ble ny belønningsavtale med staten signert. Dette sikrer byområdet 330 mill. kroner til grønn transport i 2021-2024

6.5 Byvekstavtale

Grenland har i lang tid vært klare for å forhandle om en byvekstavtale basert på eksisterende Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 1, Prop. 134 S (2014-2015). De fire kommunene i byområdet samt Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok i 2019 et felles forhandlingsmandat som ble oversendt departementet i desember 2019. I oktober 2020 var politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet på besøk i Grenland og videre samarbeid gjennom forpliktende avtaler ble drøftet. Byområdet Grenland ble da oppfordret til å søke om en ny 4-årig belønningsavtale i påvente av en mer langsiktig byvekstavtale. En ny fireårig belønningsavtale er som beskrevet i 6.4 nå inngått.

Byvekstavtaler er en del av byområdepolitikk i NTP 2022-2033, hvor det slås fast følgende:

- Satsingen på byvekstavtaler fortsetter. Avtalene skal være langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak.
- Nullvekstmålet legges til grunn. Det innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette målet vil også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet.
- Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken. For å bremse trafikkveksten er det behov for bredt sammensatte og langsiktige tiltakspakker som er tilpasset det enkelte byområdet.
- Staten har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner.
- De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene. Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål.
- Samlet er det forutsatt om lag 80,1 mrd. til byvekstavtalene i de 9 byområdene. 10 mrd. kroner er til forhandlinger om byvekstavtaler for de fem øvrige byområdene Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø (hele planperioden, dvs. 12 år).
- Rv 36 fra Skjelsvik til Skyggestein er aktuelt prosjekt å prioritere innenfor byvekstavtalen. Prosjektet har en kostnad på 5,3 mrd. kroner, og det forutsettes om lag 50% finansiering fra bompenger.

For de byområdene som kan få en byvekstavtale med staten, slik som Grenland, vil en ny bompengefinansiert bypakke inngå i en fremtidig avtale. Forskjellen på dagens situasjon og framover kan illustreres slik:

6.6 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. Neste hovedrevisjon er i 2022. Rulleringen i 2021 er en mindre revisjon. Følgende prinsipper er lagt til grunn for justering av handlingsprogrammet i 2021:

- 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.

6.7 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 telledata 39 trafikktellepunkter 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 legges til grunn for utvelgelse og prioritering av investeringsprosjekter:

1. Berører store reisestrømmer og en stor andel av befolkningen.
2. Bidrar til redusert persontransport med bil.
3. Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling.
4. Bidrar til kortere reisetid og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende.
5. Bidrar til bedre vilkår for næringstransporten
6. Bidrar til et helhetlig, trafikksikkert og sammenhengende transportsystem

I tillegg skal det gjøres kvalitative vurderinger av nytte/ kostnader for det enkelte prosjekt. Det innebærer blant annet en vurdering av kvaliteten på dagens infrastruktur og foreløpig kunnskap om prosjektets økonomi. Kost-/nyttevurderinger av prosjektet gjøres fortløpende under utvikling av porteføljen og som del av porteføljestyringen ved revisjon av handlingsprogrammet.

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 trafikksikkerhet 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	Stoppested 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 lenkeLinaaesgate-Raschebakken . Kollektiv, sykkel og	2,0	2,3	1,8	0,0	2,0	2,0	1,7
6	10	Bryggevannet 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 "Moflataprosjektet" 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 hovedsykkelrute gjennom byer	1,8	1,3	-	-	1,5	0,0	1,1
12	39	Fv. 32 Bølevegen.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 trafikksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.

3. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.

7 Prosjektportefølje 2019-2022 finansiert av bypakkemidler

	= Svært usikre estimater
	= +- 40% usikkerhet
	= +- 10 % usikkerhet

	= Planlegging
	= Gjennomføring

Nr.	Prosjekt	Usikker-het	Ramme 2021	Forbruk 2015-2021	2022	2023	2024-2025
1	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	Utført	714	714,0			
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	Utført	705	705,0			
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	71,2	71,2			
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	Utført	77	77,0			
7	Torggata, kollektiv og sykkelgate		25,6	0,8	1,2	3	20,6
9	Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen		16	2,8	5	4	4,8
10	Bryggevannet rundt. Promenade inkl. bru over Damfoss	+-20%	23	1,5	22		
11	Klosterøya - Jernbanebrygga, GS bru. (tillegg: 36,5 mill.i bel.midl.inkl.mva og 12 mill i priv. bidrag)		58	0,0	30	28	
12	Trafikkmodelltesting i Skien	Utført	1,5	1,5			
55	Fv. 356Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke. Kollektiv, sykkel og byromstiltak						
55.1	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate	Utført	46	45,9			
55.2	Fv.356 Franklintorget		75	30,5	45		
55.3	Fv.356 Raschebakken	63	15	12,7	2,3		
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	Utført	20	20,1			
57	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrveg/Kjølnes ring	Utført	2,0	2,0			
14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering		94	90,2	4		
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Utført	1,9	1,9			
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie	Utført	1,6	1,6			
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva		7,6	2,8	4,8		
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)		124	8,1	46	70	
20	Bussholdeplasser, opprusting	Utført	16	15,8			
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	Utført	22	22,0			
22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune		26,6	1,5	11	14	
23	Turveg langs elva i Skien kommune		31	3,8	12	15	
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Sykkelveg	Utgår	0,2	0,2			
28	Århus bru (kun planlegging)	Utgår	3	3,1			
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprosjektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-Bjørntvedtvegen. Kollektiv		218	12,7	10	50	145
30	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)		17,4	13,9	3,5		
31	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	Utført	8,5	8,5			
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etableringa av fortau	Utført	13,0	13,0			
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	Avsluttet	0,6	0,6			
39	Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg.Skille næringstrafikk-myke trafikanter		3	1,8	1,2		
40	Fv. 32 Holdeplass Sandbakken		18	15,2	2,68		
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	Utført	77	66,6	10,4		
43	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	Utført	13	13,2			
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg	Utført	13	12,5			
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	Utført	21	20,8			
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	Utført	0	0,5			
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	Utført	3	3,1			
60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak		3,3	1,0	2,3		
61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak		7,1	1,0	3	3	
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring	Utført	20	20,0			
51	Fv. 43 Fortau Gulsetvegen	Utført	63	63,5			
53	Porsgrunnsvegen ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau		3,0	0,1	3		
62	Knutepunkt Porsgrunn. Planarbeid områderegulering		27	6,4	20		
63	Stoppested tog Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kom.)		12	0,2	12,3		
69	Ufordelt reserve Porsgrunn		9,1	0,0	9,1		
70	Ufordelt reserve Skien		40	0,0	20	10,0	10,1
64	Ufordelt reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger		5,7	0,0	6		
65	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim)		7,2	0,9	5	1	
66	Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss		34	12,4	21		
67	Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau/ gang- sykkelveg. (2 mill fra Skien k. i tillegg)		13,5	4,0	9,5		
68	Fv.354 Heistad, trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter (1,6 mill er BO midler)		0,4	0,0	0,4		
48	Etablering og drift av antennepunkter	Utført	28	26,9			0,7
49	Finansiering av prosjektkontor		53	30,0	5,1	5,2	13
54	Fase 2 planleggingsmidler/ midler utredninger byvekstavtale		17	0,0	4	7	5,9
	Sum		2962	2221	331	210	200
	Samlede inntekter 2021		2962				
	Balanse		0				

8 Fordeling av statlige tilskuddsmidler

8.1 Belønningsmidler

23.06.21 ble en ny belønningsavtale mellom staten og byområdet signert. Avtalen sikrer byområdet ytterligere 247,5 mill. kroner i avtaleperioden til arbeidet med å bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdet. I tillegg får regionen 82,5 mill i tilskudd til reduserte billettpriser i samme periode. Midlene ble fordelt i politisk sak hos partene våren 2021. Tabell nedenfor viser vedtatt fordeling.

Tiltaksområde	Nr	Tiltak	Årlig sum	Samlet sum 2021-2024
Arealplanlegging og byutvikling	1	Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter	*Gjensidig forpliktelse*	*Gjensidig forpliktelse*
	2	Oppdatere felles bystrategi og revidere ATP Grenland	*Gjensidig forpliktelse - lokale midler/ tilskuddsmidler fra KMD*	*Gjensidig forpliktelse - lokale midler/ tilskuddsmidler fra KMD*
Kollektivtransport	3	Planlegge knutepunkt (tog)	*Gjensidig forpliktelse – lokale midler*	*Gjensidig forpliktelse – lokale midler*
	4	Videreføre busstilbudet	47	188
	5	Reduserte billettpriser*	20,5	82
Gange og sykkel	6	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter *(investering)*	6	24
	7	Styrke helårsdrift og vedlikehold	4	16
Mobilitetsveiledning	8	Mobilitetsveiledning og kampanjer	4	16
Ny teknologi	9	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi	1	4
		Sum	**82,5**	**330,0**

Tabell en viser samlet oversikt over tiltak i avtalen og fordeling av midler som er vedtatt i egen politisk sak
** tiltak nr. 5 omfatter øremerkede tilskuddsmidler til reduserte billettpriser og er vist i egen tabell*

Belønningsavtalen 2017-2020 er totalt på 250,2 mill. kroner. Bruken av disse midlene ble justert i revisjon av handlingsprogram 2020. Det foreslås ikke endringer i denne fordelingen i forbindelse med årets revisjon. Tabellen nedenfor oppsummerer vedtak om bruk av belønningsmidler fra 2017-2020.

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)	46	46	49	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 syklister. Dette forsterker behover for å forbedre infrastukturen. 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 hovedvegnette, 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 sykkebru. 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	

8.2 Tilskudd til reduserte billettpriser - oppfølging av bompengeavtalen fra 2019

De statlige tilskuddsmidlene til reduserte billettpriser inngår i belønningsavtalen 2021-2024 og ble fordelt i egen politisk sak våren 2021.

Tiltak reduserte billettpriser	Årlig sum	Samlet sum 2021-2024
Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	1,5	6
Redusert takst periodekort/enkeltbillett	7,75	31
Barn gratis buss opp til 6 år	0,5	2
Økt rabatt på app og reisepenger	2	8
Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	2,5	10
Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,5	2
Pilot «Best pris»-app	1,5	6
Bysykkel inkludert i periodekort	4,25	17
Sum	**20,5**	**82,0**

Bilde: 11 Best pris appen er under utvikling og vil bli lansert i Telemark og Vestfold fylke i januar. Produktet innebærer at kunden til enhver tid får det billigste billettproduktet. Når kunden har kjøpt et antall enkeltbilletter som i pris overgår neste produkt (f.eks 7-dagers kort), velger appen 7-dagerskortet automatisk. Løsningen er finansiert av statlige midler til bypakka.

9 Beskrivelse av prosjektene i bypakka

1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand

Sluttsum: 714 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 trafikksikkerhet 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 og ble endelig ferdigstilt våren 2019.Prosjektet avsluttes helt 31.12.2021. Gamle Rv36 er overlevert til Skien kommune og Telemark fylkeskommune sommeren etter diverse utbedringer. Det gjenstår noen avklaringer med et par grunneiere.

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

Kostnadsramme: 705 mill. kr (løpende kroner).
Anleggsarbeidet ferdigstilt i 2019.

Det er bygget ny veg i miljøtunnel fra Hovengasenteret til Beha-kvartalet. Prosjektet har hatt som mål å gi bedre fremkommelighet 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. Alt anleggsarbeid ble ferdigstilt i 2019. Entreprenørkontraktene inkluderer også vedlikehold av plantefelt og grøntområder i 3 år fra overtakelse fra entreprenør. Det økonomiske sluttoppgjøret for en av entreprenørkontraktene (Utførelsesentreprisen), er nå avsluttet og partene er enige om sluttoppgjøret. Det er fortsatt flere bygg som setter seg ved Hovengatunnelen. Disse følges opp inntil setningene stanser opp.

3. Skien jernbanestasjon Nylende

Sluttsum: 8,3 mill. kr
Ferdigstilt i 2019

Tiltaket omfattet opprusting av gateløp, holdeplass og fortau langs den nye fylkesvegen. Tiltaket er sett i sammenheng med bypakkeprosjekt 4: Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate- Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44. Dette for å sikre at standarden blir helhetlig og god langs hele strekningen. Opprinnelig planlagte tiltakene inne på stasjonsområdet og i Rektor Ørns gate må vente til nye midler foreligger. Strekningen er omklassifisert til fylkesveg etter at prosjekt Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate- Gjerpensgate ble ferdig.

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

Sluttsum: 71 mill. kr
Ferdigstilt i 2019

Tiltaket innebar bygging av ny gang- og sykkelveg fra Petersborg til Gjerpensgate og omlegging av fylkesveg 44 og flytting av gjennomgangstrafikk i deler av Mælagata. Prosjektet har gjort det bedre å bo i deler av Mælagata, og tryggere og mer attraktivt å gå og sykle langs strekningen. Samtidig som næringstransporten har fått bedre vilkår. bidra til å øke andelen gående og syklende i Skien kommune. Det etableres en trafikksikker forbindelse for gående og syklende mellom Skien stasjon og boligområdene på Venstøp/Hoppestad.

5. Landmannstorget kollektivknutepunkt og park

Ramme 2021: 77 mill. Kr.
Ferdigstilt i 2020

Prosjektet innebar 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. På det nye knutepunktet er det etablert 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 bidrar til:

- at antall busspassasjerer øker til og fra Landmannstorget
- økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- å få et universelt utformet og trafikksikkert 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.

7. Torggata

Ramme 2021: 25 mill. kr
Usikkerhet i anslag 2021: 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 syklister 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. Arbeid med en mulighetsstudie som viser alternative løsninger for utforming av gata starter høsten 2021.

9. Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen

Ramme 2021:16 mill. kr.
Usikkerhet i anslag 2021: +-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. Politisk sak våren 2020 har avklart at strekningen forbi boligutbyggingen på Lie prioriteres. Ansvaret for bygging og kostnadsfordeling er nedfelt i en utbyggingsavtale. Gs-forbindelse forbi boligutbyggingen på Lie detaljprosjekteres høsten 2021 og fremmes som investeringssak vinteren 2022. Bygging er todelt: gs-rampe fra Kverndalstorget til kjøkkenhagen ferdigstilles seinest 9 måneder etter investeringsbeslutning. Resterende del av gs-forbindelsen ferdigstilles seinest 24 måneder etter investeringsbeslutning. Bygging av lekeplass i byrommet, som utbygger har krav om å finansiere deler av, gjennomføres som eget prosjekt. Lekeplassen finansieres ikke som del av bypakka.

10. Bryggevannet rundt

Ramme 2021:23 mill. kr
Usikkerhet i anslag 2021: Smieøyabrua usikkerhet +- 10%

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse rundt Bryggevannet som skal gi økt fremkommelighet for gående og syklende og bidra til et mer attraktivt og levende byområde. Det vil binde de nye sentrumsområdene bedre sammen med de eldre delene av sentrum. Tilgjengelighet øker sjansene for etablering og investering.

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

Det er jobbet med å se på delstrekningene i en helhet som grunnlag for videre prosjektering og fordeling av kostnadene. Våren 2018 ble det politisk vedtatt at Smieøyabrua skal prioriteres først av alle delstrekningene. Deretter en forbindelse videre inn til Fisketrappa. Smieøyabrua delfinansieres med midler fra salg av Smieøya. Detaljprosjektering er ferdig. Telemarkskanalen har besluttet å rehabilitere sitt damanlegg og ledemur på Smieøya samtidig som Smieøyabrua bygges. De har startet sin prosjektering. Dette påvirker framdriften. Steinar Moe Eiendom har ansvar for å bygge tilførselsveiene på hver side av Smieøyabrua. Kommunen betaler anleggsbidrag fra bypakkepotten Bryggevannet rundt.

Det har ikke lykkes 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.

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2021: 58 mill. kr + eksterne bidrag (12 mill.) og 30,4 mill. i belønningsmidler eks. mva. (36,5 inkl. mva.)
Usikkerhet i anslag 2021: +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. Detaljprosjektering av brua er ferdig. Anbudsutlysning i løpet av høsten 2021.

12. **Trafikkmodelltesting Skien sentrum**

Sluttsum 2019:1,5 mill. kr
Tiltaket er utført

Prosjektet innebar 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 Bryggevannet. Kunnskap fra utredningen vil inngå i fremtidige planleggingsprosesser for vegsystemet i og rundt Skien sentrum.

55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Prosjektet innebærer en stor oppgradering av fylkesveglenken som går gjennom Porsgrunn sentrum. I tillegg til etablering av et gjennomgående og helhetlig tilbud til gående, syklende og kollektivreisende oppgraderes byrommene på hver side av Porsgrunnsbrua. Arbeidet er delt inn i delprosjektene Linaaesgate/PP-krysset, Raschebakken og Franklintorget.

Ramme 2021 fordelt på følgende delprosjekter:

55.1 PP-krysset
Ramme 2020: 46,5 mill. (ferdigstilt)
Statens Vegvesen/Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennomførte tiltakene i 2019 og 2020 med PP-krysset på Vestsiden. Delprosjektet åpnet 2.juli. 2020.

55.2 Franklintorget
Ramme 2021: 75 mill. kr.
Usikkerhet i anslag 2021: +- 10%
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.

Franklintorget er under bygging. Prosjektet ferdigstilles i 2022.

55.3 Raschebakken

Ramme 2021: 15 mill. kr.

Hensikten med prosjektet er å lede mer av trafikken som skal nordover over til Raschebakken er ferdig regulert og konkurransegrunnlaget ferdig. Det er kun satt av midler til planlegging, prosjektering og eiendomserverv. Prosjektet lar seg ikke realisere innenfor rammene i bypakkas fase 1. Kostnadsoverslaget for prosjektet er 63 mill. kr.

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

Ramme 2020: 20 mill. Kr
Tiltak er utført.

Prosjektet har bidratt med bedre fremkommelighet på Rv.36 på Kulltangen og Vabakken. Hensikten er å styrke overordnet vegnett på Rv.36 for å kunne ta imot trafikken som overføres når gjennomgangstrafikken over Fv. 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate skal reduseres. Det er gjennomført kapasitetsutbedring og trafikkstyring i rundkjøringen nord for Vabakkentunnelen – Linaaesgate. 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: 94 mill. kr
Usikkerhet i anslag 2020: +/- 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 målet om økt fremkommelighet for kollektivtrafikk og syklende.

I 2021 sluttføres mesteparten av prosjektet. Det siste slitelaget med asfalt samt oppmerking i øvre del av Hovenggata vil utføres i 2022. Økningen i prosjektramme sikrer at rundkjøring inkludert flytting av kantstopp ved Assuransegata og kobling inn til Storgata kan gjennomføres. Parallelt oppgraderes vann- og avløpsnettet. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata - Slottsbrugate skiftet ut i 2018.

Bilde 1: Sverresgate har fått tosidig sykkelfelt i 2021. Prosjektet representerer en ny tid der myke trafikanter får bedre vilkår i Grenland.

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/Hovenggata. 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 av riving av Floodebrua i 2022.Det gjenstår avklaringer i forhold til gammel jernbanebro og flomsituasjon i elva. Det er enda ikke avklart om prosjektet lar seg gjennomføre, blant annet må Bane NOR gi teknisk godkjenning og innvilge tillatelse etter jernbaneloven.

18. Storgata, fra Franklintorget til Meieritorvet. Miljøgate.

Ramme 2019: 12,7 mill. kr (prosjektet er også tildelt belønningsmidler)
Tiltaket er utført.
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 ble finansiert delvis av belønningsmidler, og har vært gjennomført etappevis i 2019 og 2020.

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

Ramme 2020: 124 mill. kr (Fullfinansieres med belønningsmidler.)
Usikkerhet i anslag 2021: + 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. Etter at det var sikret nødvendige avtaler om grunnerverv ble ny gang- og sykkelbru lyst ut som en totalentreprise med tilbudsfrist 07.05.21. Av markedsmessige grunner innkom kun ett tilbud, og dette tilbudet var langt over budsjettrammen. Det ble derfor besluttet å avlyse konkurransen. Etter dette er

det iverksatt et arbeid med å vurdere ulike kostnadsbesparende tiltak, som reduksjon av brubredde, endret materialbruk og utforming mv. Tidsmessig horisont på dette arbeidet er ikke endelig klarlagt, men forventes ferdig tidlig i 2022.

Dersom vi finner at endringene vil kunne bringe kostnadene på brua ned til budsjettrammen vil det bli lyst ut en ny konkurranse med endrede forutsetninger. Samtidig ser vi at med svært høy aktivitet i anleggssektoren, og ikke minst siste års prisstigning, vil være utfordrende både med hensyn til interesse i markedet og kostnadsnivå.

20. Bussholdeplasser, opprusting

Sluttsum: 15,8 mill. kr
Tiltaket er utført

Bilde: 12 Bussstoppet på toppen av Blåbærlia er rustet opp med universell utforming i begge retninger.

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.

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 Porsgrun*n

Ramme 2020: 27 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 i 2022. 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 har rekkefølgekrav som sikrer turvegforbindelse opp til Skien grense. Riving og grunnarbeider for dette boligprosjektet er nå satt i gang.

23. Turveg langs elva i Skien

Ramme 2021: 31 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. På grunn av kryssing av jernbanespor og aktiv industrivirksomhet på Menstad har det ikke lykkes å fremføre en turveg gjennom Menstad-området. Midlertidig trasé må gå på østsiden av jernbanen.

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. Det pågår privat reguleringsplanlegging for boligutbygging ved Kornsiloen hvor turvegen blir regulert inn. Kommunen forhandler med utbygger om ansvar og finansiering i en utbyggingsavtale.

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

Ramme 2019: 0,2 mill. kr. (kun midler til ideskisser).
Prosjektet er avsluttet etter revisjon av handlingsprogram i 2019.

28. Århus bru

Sluttsum: 3,0 mill. kr.
Prosjektet er avsluttet

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 «Moflataprosjektet» Telemarksvegen-Ulefossvegen Bjørntvedtvegen

Ramme 2020: 218 mill. kr
Usikkerhet i ramme: betydelig

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 er reguleringsplanlegging for en helhetlig løsning for strekningen i gang.
Samtidig viser det seg at planlegging av ny rv.36 påvirker prosjektet i større grad enn tidligere antatt. Det skyldes bla. at Bjørntvedtvegen sannsynligvis vil bli en tilførselsveg til og fra Skien sentrum/ Skien nord. Ny opplysninger fra Lede om mulig utvidelse av trafo ved sykehuset skaper også ytterligere plassutfordringer nord i planområdet. Det utredes forskjellige løsninger i samarbeid med VTFK og Skien kommune. Nye forhold som beskrevet over skaper usikkerhet rundt kostnadsanslag. Det er nødvendig å komme tilbake til prosjektets økonomiske rammer når mer kunnskap foreligger.

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

Ramme 2019:17,4 mill. kr (privat utvikler bidrar med 1 mill. kr i tillegg)
Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet innebærer etablering av sammenhengende traseer for gående og syklende langs Fv.59 fra rundkjøring til Infanteriveien (ca. 160 meter) Bussholdeplasser på strekningen skal oppgraderes. Prosjektet skal gi bedre og tryggere adkomst til lokalsenteret og rydde opp i de uoversiktlige trafikale forholdene. Fremkommelighet på vegen opprettholdes på dagens nivå. Prosjektet ligger langs hovedvegnett for sykkel mellom Porsgrunn og Skien og vil kunne inngå i en fremtidig oppgradert hovedsykkelrute mellom byene. Det er utarbeidet et forprosjekt som omfatter oppgradering av arealene for gående, syklende og kollektivreisende, samt adkomst til butikksenteret.

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. Entreprenør kontrahert, arbeidet igangsatt i september 2021. Ferdigstillelse desember 2021.

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

Sluttsum: 8,5 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 etableringa av fortau

Sluttsum: 12 mill. kr
Ferdigstilt 2021
Prosjektet innebærer utbedring av dagens kryss slik at det blir mer oversiktlig og trafikksikkert spesielt for næringstrafikken fra Raset. Det er samtidig etablert fortau på østsiden av vegen fra Raset til Goberg. Tiltaket innfrir kravet til rekkefølgebestemmelse ved fremtidig utbygging. Raset.

Bilde: 13 Krysset ned til næringsområdet på raset har fått en mer trafikksikker utforming, og østsiden av vegen har fått nytt fortau

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 trafikksikker 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 trafikksikkerhet ved at det fyller ut manglende fortaustilbud langs vegen. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua - utredning

Ramme 2021: 0,57 mill. kr.
Avsluttet.

Hensikten med utredningen er å utarbeide en helhetlig plan for strekningen fv. 32 mellom Hovengasenteret og Menstad og definere behov for nye tiltak langs strekningen. Denne er ikke gjennomført. Utredningen foreslås tatt inn i arbeidet med forberedelse av ny bypakke. Medgåtte midler er benyttet til planarbeid i Borgestad sentrum før 2015. Løsningene som ble lagt til grunn den gangen ble vurdert som ikke gode nok og prosjektet ble lagt på is. Høsten 2020 ble det gjort en vurdering av potensielle trafikksikkerhetstiltak og eventuelle løsninger for å dempe de trafikale ulempene langs fv. 32 på Borgestad. Konklusjonen var at ingen enklere tiltak lot seg gjennomføre innenfor rammene i dagens regelverk.

39. Fv. 32 Bølevegen

Ramme 2021: 3 mill. kr (kun planlegging)

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

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 2021:17,8 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 grunnerverv 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.

Det er valgt entreprenør og målet er ferdigstilling i løpet av 2021.

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev

Ramme 2021: 77 mill.kr
Usikkerhet i anslag 2019: +-10%

Prosjektet omfatter å etablere sykkelveg med fortau langs vestsiden av Rv. 36. Fra Sam Eydes gate/Bakkedammen til Klevstrankrysset. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket vil bidra til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet både for myke trafikanter og biltrafikk. Strekningen er skoleveg og har høy trafikkmengde. Prosjektet er i gjennomføringsfasen og omfatter flere støttemurer. I 2020 ble den økonomiske rammen økt for å sikre gjennomføring av tiltaket. Under gjennomføringen ble det avdekket forurensede masser og dårligere grunnforhold enn forutsatt, slik at det er behov for å øke rammen med ytterligere 5 mill. kr.

Sykkelvegen med fortau skal bli ferdig mot slutten av 2021. Slitelag på Rv36 asfalteres først i 2022.

Bilde: 14 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 2021: 3,3 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 trafikksikkerheten gjennom bl.a. å redusere villkryssingen over den svært trafikkerte fylkesveg 32 og trygge adkomsten til holdeplasser langs strekningen. Vegstrekningen er omkranset av boligområder på Holtesletta. Prosjektet kan ikke løse de grunnleggende trafikksikkerhetsutfordringene langs vegen, men gjør forholdene noe bedre. FV. 32 er en viktig kommunikasjonsåre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo-regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. Som et trafikksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der g/s-vegene er lagt.

Prosjektet har overlevert tekniske tegninger som grunnlag for reguleringsplanforslag til Siljan kommune. Muligheten for oppstart bygging i 2021 er lite sannsynlig

61. Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak

Ramme 2021: 7,1 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 trafikksikker og samtidig se på løsninger for å gjøre Siljan sentrum til et attraktivt område for gående og syklende.

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

50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring

Sluttsum: 20 mill. 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 oppstuving 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 2021: 64 mill. kr.
Prosjekt innebærer etablering av ensidig fortau på strekning mellom Augonsplassen og Hynivegen på Strømdal. Hensikten med prosjektet er å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av hovedsykkelrutenettet i Skien. Strekningen er kanskje den viktigste sykkelforbindelsen til og fra Gulset. Skien kommune ønsker å bygge nytt VA-anlegg på strekning. Tiltakene vil bli samordnet. Løsningen som anbefales samsvarer med den som er gjennomført opp til 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. Offisiell åpning 30.09.2021. Noen mindre arbeid gjenstår.

Bilde: 15 Nytt fortau i Gulsetvegen ble åpnet i oktober 2021 til stor glede for skolene i området

53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau

Ramme 2021: 2,9 mill. kr
Usikkerhet i anslag 2021: +-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 trafikksikker 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 trafikksikker 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 detaljprosjektere og bygge.

62. Knutepunkt Porsgrunn. Planarbeid områderegulering

Ramme 2021: 27 mill. kr
Usikkerhet i anslag: Kun planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å få vedtatt en områdereguleringsplan 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 finansiere planarbeidet for knutepunkt Porsgrunn. Prosjektet innebærer å fastsette plassering av togspor med plattformer, øvrige trafikkfunksjoner og ønsket utbyggingsmønster med tilhørende byggehøyder. Planavklaring vil frigjøre store utbyggingsarealer på et optimalt sted for arbeidsplassintensive virksomheter. Framtidig realisering vil få stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland generelt. Det er etablert samarbeid med Bane NOR for å gjennomføre planarbeidet. Planprogrammet fastsettes før utgangen av 2021 og det er mål om å behandle planforslaget i løpet av 2022.

63. Togstopp Skien

Ramme 2021: 12,4 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 2021: 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.

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 2021: 34 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-2022.

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

Ramme 2021: 15,5 mill. kr inkl. 2 mill. i kommunale bidrag.
Usikkerhet i kostnadsoverslag 2021: +-10%

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. Reguleringsplan forventes vedtatt i løpet av 2021. Anbud lyses ut på nyåret og bygges i løpet av 2022.

«Nå skapes det nye Grenland»

bypakke
GRENLAND