



Videreføring av Bypakke Grenland

Kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter

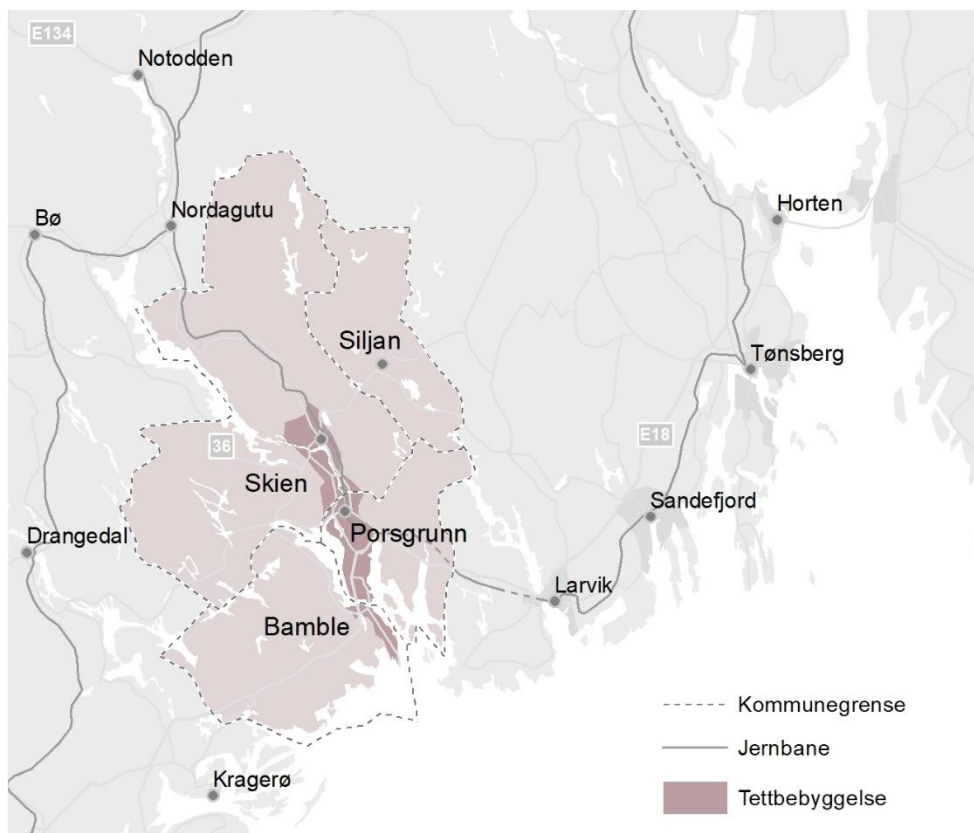
1	INNLEDNING	3
2	MÅL OG FØRINGER	4
2.1	Lokale mål	4
2.2	Nasjonale mål og føringer	4
3	OPPDATERT KUNNSKAPSGRUNNLAG	6
3.1	Reisestrømmer, reisevaner og påvirkningsfaktorer i Grenland	6
3.2	By- og næringsutvikling	15
3.3	Kollektivtransport	21
3.4	Gange og sykkel	27
3.5	Næringstransport og persontransport med bil	31
4	FINANSIERINGSMULIGHETER	35
4.1	Finansieringskilder (statlige bidrag, lokale egenandeler og bompenger)	35
4.2	Foreløpige beregninger av finansieringspotensial	39
5	EVALUERING AV BOMSYSTEMET I BYPAKKE GRENLAND	40
5.1	Bakgrunn og formål	40
5.2	Fordelingsvirkninger og vurderinger av rabattsystemet	41
5.3	Anbefalinger til innretning av bomsystemet	43
6	VIDERE PROSESS	44
6.1	Behov for langsiktig bystrategi med helhetlig tiltakspakke	44
6.2	Videre prosess med utvikling av ny bypakke	45
6.3	Viktige tema som må avklares i den videre prosessen	48
6.4	Informasjon og medvirkning	48
7	VEDLEGG	49

1 Innledning

Bypakke Grenland fase 1 er nedbetalt om ca 3 år. Dette dokumentet er en del av felles politisk sak for kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble, og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Saken følger opp felles vedtak våren 2021 om oppstart av forberedelser til videreføring av Bypakke Grenland. Dette dokumentet redegjør for status på kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter og gir anbefalinger for videre arbeid. Endelige lokale vedtak av en bystrategi og grunnlag for en ny proposisjon til Stortinget (Prop. S) gjøres først i 2022.



Milepæler og vedtak i den lokale prosessen fram mot en eventuell ny bypakke



Byområdet Grenland omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan i Vestfold og Telemark fylke.

Tettbebyggelsen utgjør et bybånd fra nord til sør i byområdet.

2 Mål og føringer

2.1 Lokale mål

Følgende hovedmål er vedtatt for Bystrategi Grenland:

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

Målene inkluderer det statlige nullvekstmålet og alle tre hovedmålene er inkludert i belønningsavtalen som byområdet har med staten for perioden 2021-2024.

2.2 Nasjonale mål og føringer

Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033:

- 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, luftforurensning 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. kroner til byvekstavtalene i de 9 byområdene.
- Rv 36 fra Skjelsvik til Skyggstein 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.

Utdrag fra NTP 2022-2033

Kap 8.2.2 En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler

I de største byområdene følges nullvekstmålet opp gjennom byvekstavtalene som har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene er langsiktige og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene.(...)

Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler, forplikter seg til å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder som bygger opp under nullvekstmålet. Bompenger er sentralt, både som virkemiddel for å regulere biltrafikken med mulighet for tids- og miljødifferensiering av takstene og som en viktig finansieringskilde i avtalene. Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

Kommunene og fylkeskommunene har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken i byområdene. Regjeringen 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. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene. Sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende bidrar i samme retning. Parkeringspolitikken er et annet viktig lokalt virkemiddel som virker restriktivt på biltrafikk.

Kap. 8.2.5 Mer for pengene og håndtering av teknologirisiko i byvekstavtalene

Insentivstrukturen i byvekstavtalene må legge til rette for å prioritere de prosjektene som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme eller kostnadseffektive, gitt at nullvekstmålet skal nås. Prioriteringene kan endre seg over tid, blant annet som følge av teknologisk utvikling.

Siden byvekstavtalene er langsiktige, vil det være behov for jevnlige oppdateringer og evalueringer både av virkemiddelbruk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i porteføljen.

Statens vegvesen vil få i oppdrag å utarbeide et opplegg og en metodikk for analyser av porteføljen og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Metodikken vil bli gjort kjent for partene, og forutsetningene som legges til grunn skal være transparente.

Premisser for byvekstavtale

For å kunne forhandle om en byvekstavtale må det foreligge en lokalt vedtatt bypakke med en langsiktig forpliktelse som:

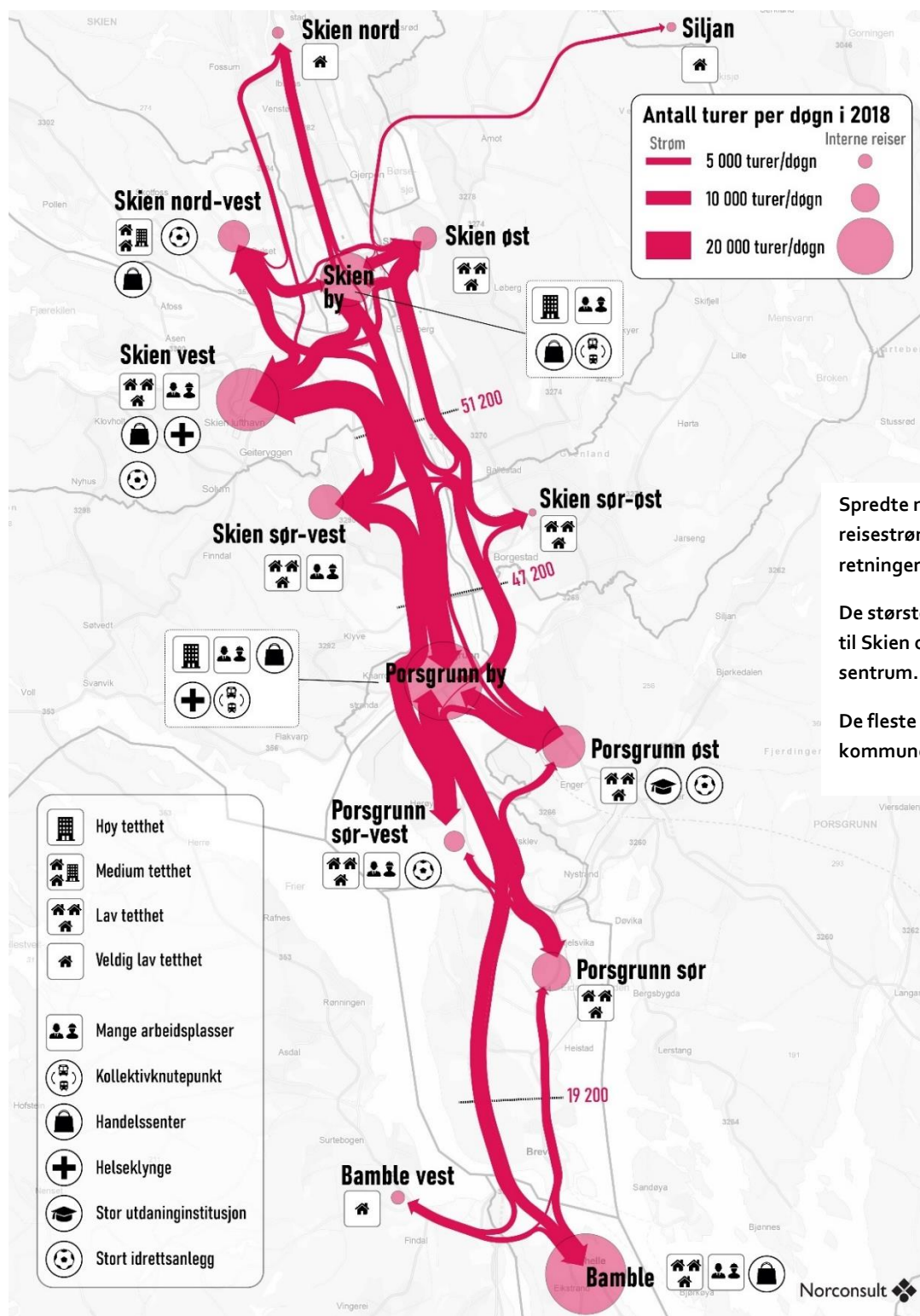
- sannsynliggjør at nullvekstmålet kan nås
- har et realistisk finansieringsopplegg (økonomi i balanse)
- er i samsvar med føringene som framkommer av bompengeavtalen på Stortinget i 2019.

Vegdirektoratet har nylig signalisert at det ved lokal behandling av en bypakke ikke kan legges til grunn forutsetninger om en byvekstavtale i tillegg til øvrige krav til slike pakker.

Når det gjelder videre prosess er utgangspunktet at bypakka må være vedtatt i Stortinget før forhandlinger om en byvekstavtale formelt kan gjennomføres.

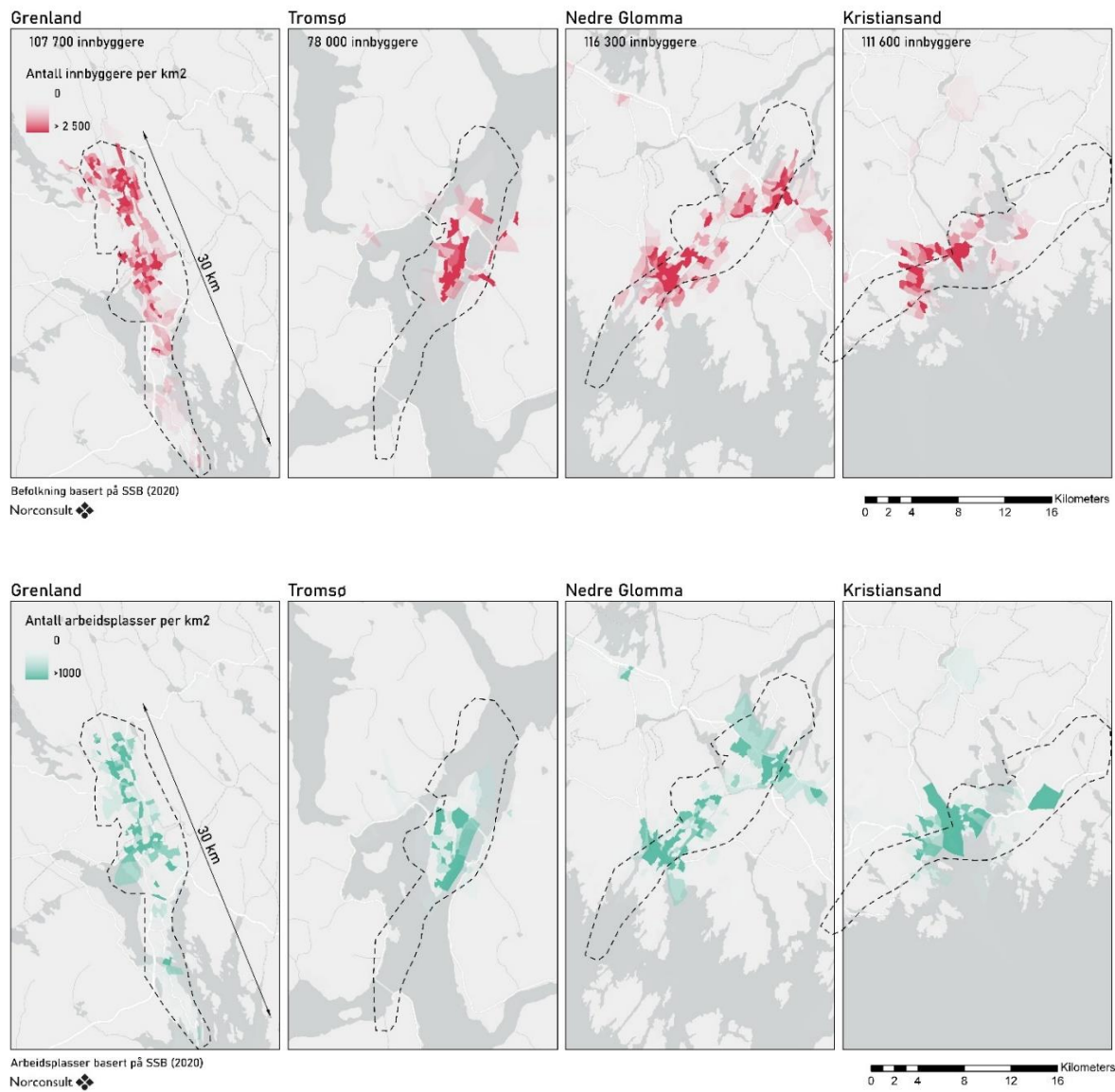
3 Oppdatert kunnskapsgrunnlag

3.1 Reisestrømmer, reisevaner og påvirkningsfaktorer i Grenland



Figuren viser overordnede reisestrømmer i Grenland, sum alle transportmidler. (Norconsult 2021).

Både boliger og arbeidsplassene i Grenland er lokalisert i et langstrakt bybånd på om lag 30 km. Bybåndet er fordelt på tre kommuner og fire kommunesentre (Skien, Porsgrunn, Stathelle og Langesund). Utbredelsen innebærer at tettheten er lavere enn i andre byområder. Hvor arbeidsplassene er lokalisert har betydning for potensialet for overgang til kollektivtransport, sykkel og gange siden disse reisene utgjør en stor del av de daglige reisene. Porsgrunn og Skien framstår som tvillingbyer, med kort avstand mellom bysentra og sammenhengende bebyggelse. I ATP-Grenland er det definert et bybånd som er avgrenset av gangavstand til metrolinjenettet (500 m i Porsgrunn og Skien, 800 m i Bamble).

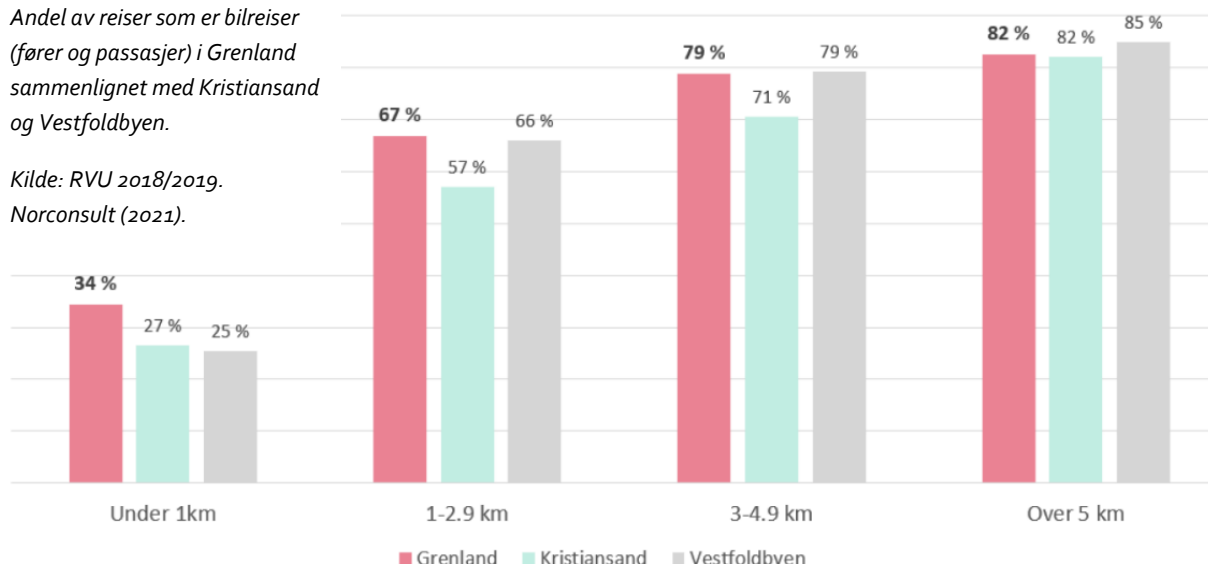


Figurene over viser befolkningstetthet og arbeidsplassetetthet i Grenland, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansand. Samme skala i alle bilder. Basert på SSB-data 2020.

Stiplede linje: Omrikk av tettbebyggelsen i Grenland (merk: ikke samsvar med det definerte bybåndet i ATP-Grenland)

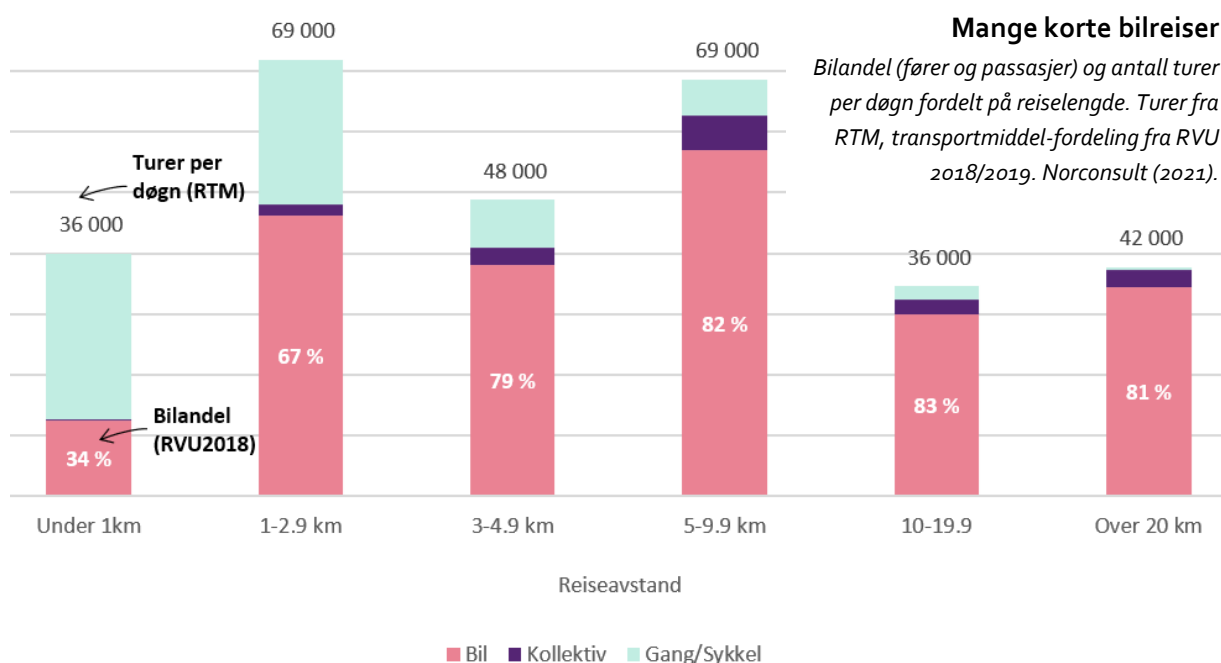
Andel av reiser som er bilreiser (fører og passasjer) i Grenland sammenlignet med Kristiansand og Vestfoldbyen.

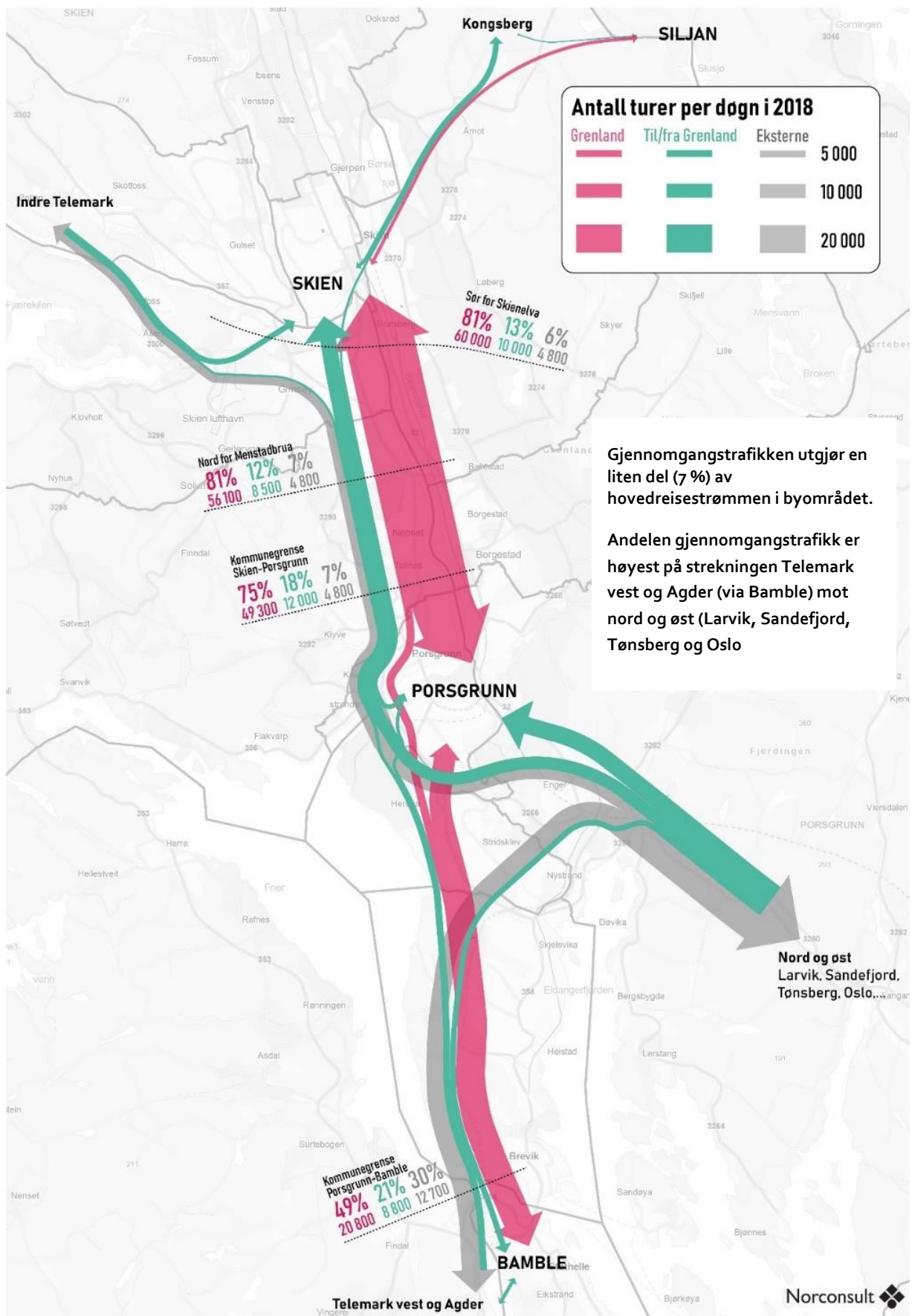
Kilde: RVU 2018/2019.
Norconsult (2021).



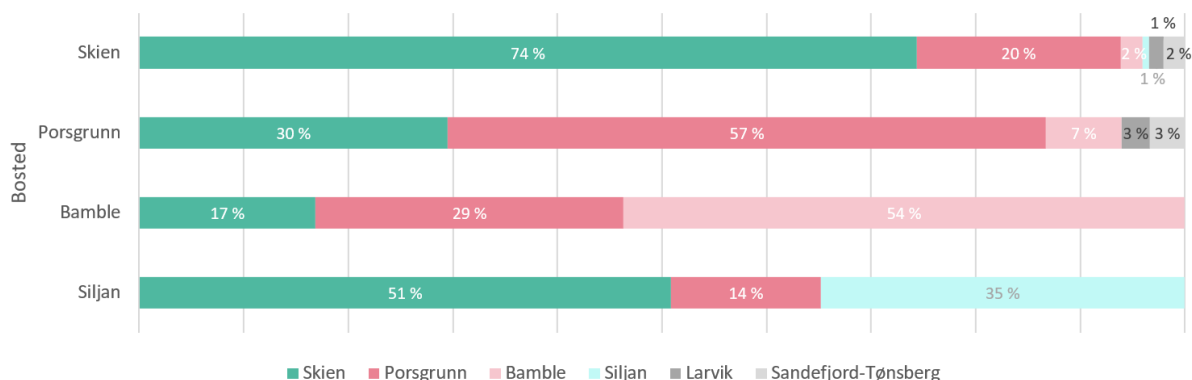
Grenland har høye bilandeler og lave kollektivandeler på daglige reiser, sammenlignet med byområder av samme størrelse. Gangandelen på korte reiser er også lavere enn i andre byområder, mens sykkelandelen er noe høyere enn i sammenlignbare byområder – selv om denne også er lav. Innbyggerne i Grenland tilbys et kollektivtilbud som er på høyde med andre sammenlignbare byområder, men sammenlignet med de fleste andre byområder er det færre passasjerer per avgang (Norconsult 2021).

Den høye bilandelen kan delvis forklares med at Grenland har et langstrakt bybånd med en spredt bolig- og arbeidsplasslokalisering. De viktigste målpunktene, som kjøpesentre, store kontorarbeidsplasser og utdanningsinstitusjoner mv, er spredt plassert. Reisestrømmene er størst til områder som har flest målpunkter, som Porsgrunn og Skien sentrum og Skien vest. Sonene som ligger lengst fra sentrumsområder både skaper og tiltrekker seg færre reiser: Bamble, Bamble vest og Siljan. Samtidig ser vi at også mange av de kortere reisene gjennomføres med bil, og andelen korte bilturer er høyere enn i andre byområder. 34% bruker bil på reiser under 1km.





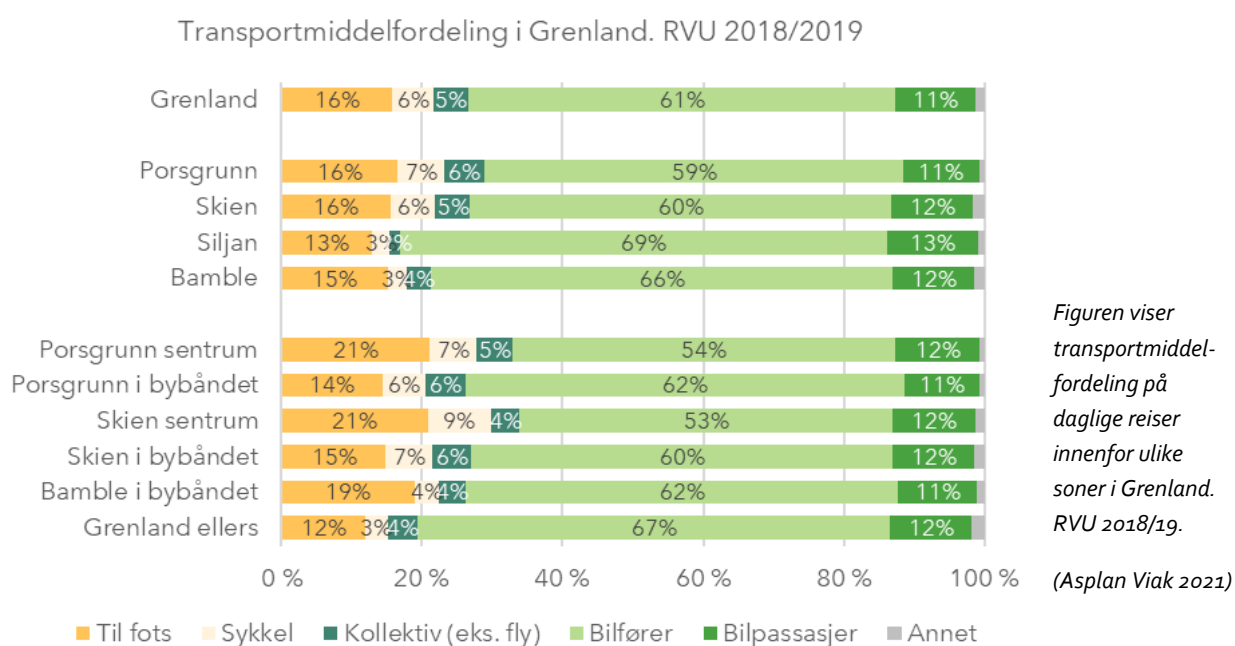
Pendling i byområdet



Figuren viser SSBs pendlingsstatistikk for Grenland. Prosentfordeling av arbeidssted for innbyggere i de forskjellige kommunene. De fleste bor og jobber i samme kommune, spesielt i Skien og Porsgrunn. Skien er kommunen som er målpunkt for flest arbeidere som bor i andre kommuner i Grenland, spesielt fra Porsgrunn og Siljan. Det er veldig få som har arbeidssted utenfor Grenland.

Reisevaneundersøkelse 2018/2019

Den siste reisevaneundersøkelse (2018/2019) viser at av de daglige reisene i Grenland gjennomføres 61 % som bilfører, 11 % som bilpassasjer, 16 % av reisene er gangturer, 6 % er sykkelture, og 5 % er kollektivreiser. Transportmiddelfordelingen i området har vært relativt stabil over tid.



Figuren viser transportmiddel-fordeling på daglige reiser innenfor ulike soner i Grenland. RVU 2018/19.

Bosatte i Skien sentrum og Porsgrunn sentrum bruker bilen mindre enn de som bor i resten av Grenland. Den totale andelen av miljøvennlig transport (kollektiv, sykkel og gåing) er høyest i Skien og Porsgrunn sentrum (33-34%), fulgt av ellers i bybåndet (26-28%). Utenfor bybåndet i Grenland er samlet andel miljøvennlig transport 19%.

I både Porsgrunn sentrum og Skien sentrum er 21 % av de daglige reisene gangturer, mens de ellers i bybåndet ligger på 14-19 % og på 12 % utenfor bybåndet. Sykkelandelen varierer mellom 3-9%, med høyest andeler i de mer sentrale områdene.

Kollektivandelen i Grenland er på 5 %, og variasjonen er forholdsvis lav. Selv om gangturene er forholdsvis mange, er de også korte. Gangturer utgjør derfor kun 2 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer. Sykkelturer utgjør 2 %. Kollektivreisene er relativt lange, og utgjør dermed 10 % av det totale transportarbeidet (Ellis mfl. 2021).

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 30 %. 20 % av reisene er arbeidsreiser, 23 % er en fritidsreise, 11 % er besøksreiser og 9 % er følge- og omsorgsreiser. Det er verdt å merke seg at **andelen arbeidsreiser er underrepresentert**¹ i RVU-undersøkelser.

Transportmiddelfordelingen er svært forskjellig på reiser til ulike formål

På *arbeidsreiser* er bil det mest brukte transportmiddelet. Samtidig vet vi at mer enn 8 av 10 yrkesaktive har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. 62 % av de med arbeidsplass i Skien sentrum, og 80 % av de med arbeidsplass i Porsgrunn sentrum har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mot 93 % av de med arbeidsplass i Grenland utenfor bybåndet.

De fleste *handle-/servicereisene* gjennomføres også med bil.

Fritidsreiser utgjør også en relativ stor andel av totalt reiseformål, men her er gangandelen høy (33%) og bilandelen allerede forholdsvis lav (40% bilfører, 15% bilpassasjer) (Ellis mfl. 2021).

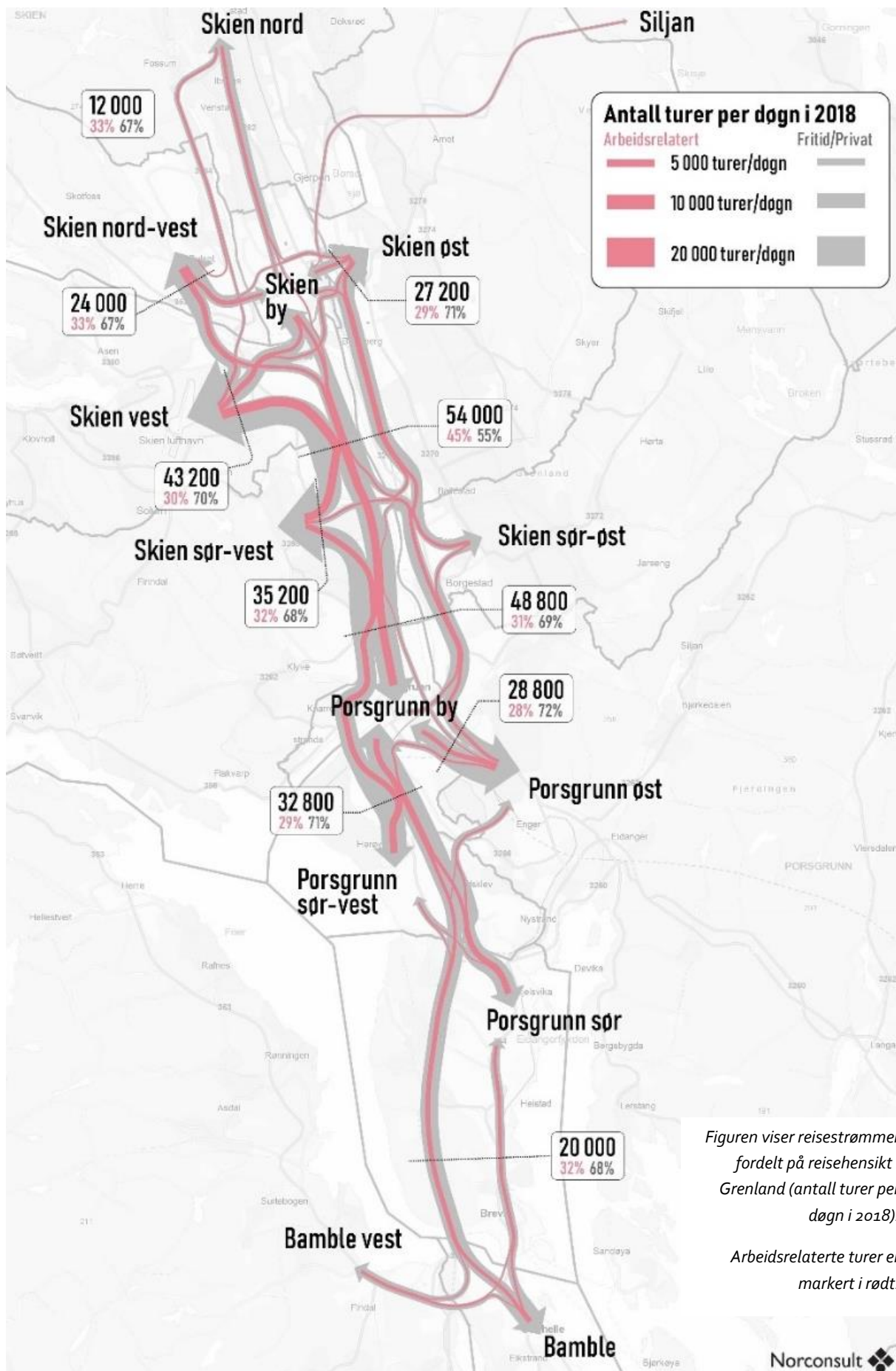
Arbeidsreiser og handle-/servicereiser utgjør til sammen halvparten av alle reiser og bør dermed prioriteres i videre arbeid med å endre reisevaner. Spesielt arbeidsreiser som både er daglige reiser og som er underrepresentert statistisk, har potensial til å bidra til en endret transportmiddelfordeling for Grenland som helhet.

Tilgang til sykkel og bil

74 % av befolkningen i Grenland har tilgang til sykkel. Likevel svarer 60 % av befolkningen i Grenland at de aldri sykler på sine daglige gjøremål, og 15 % sykler sjeldnere enn en gang i måneden.

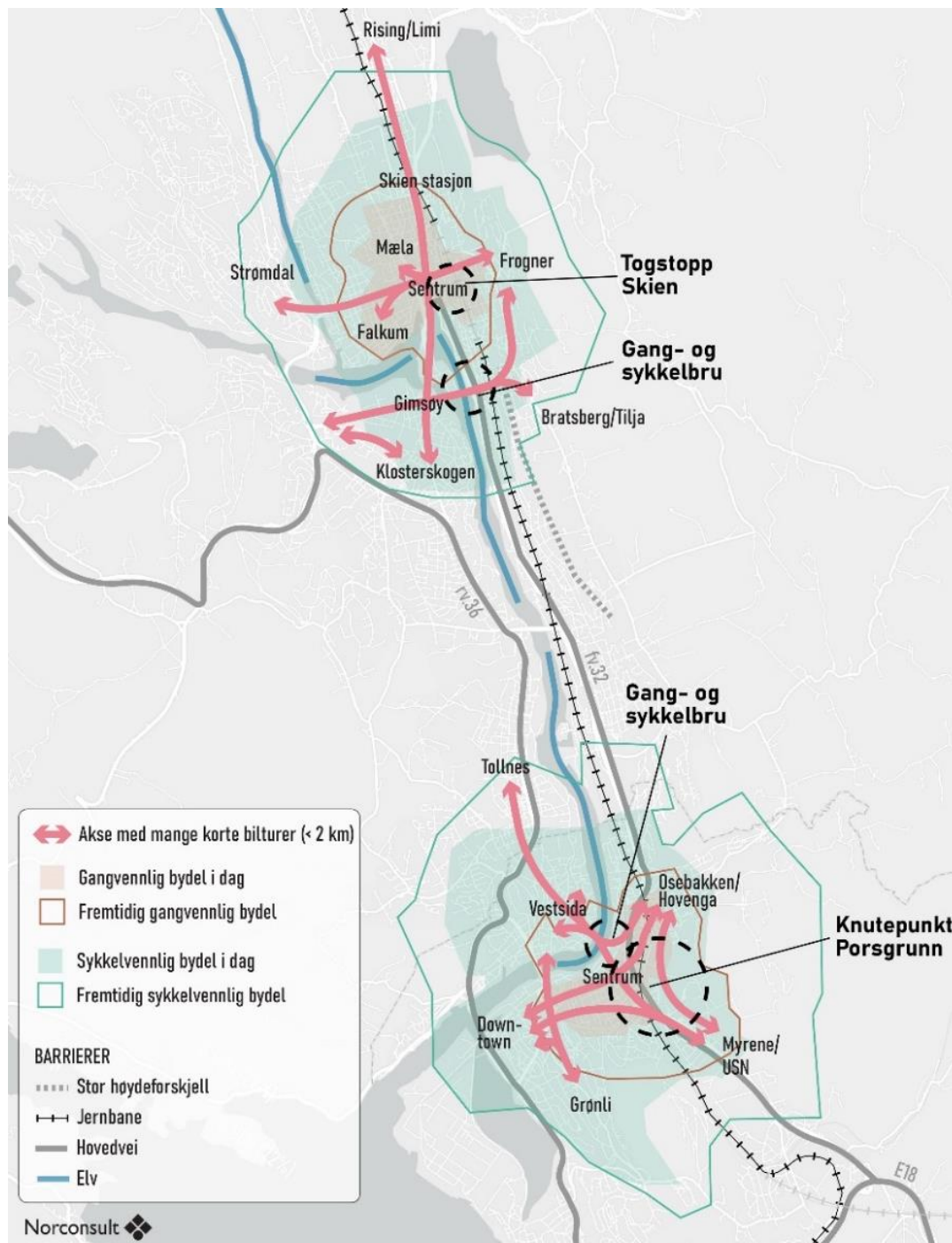
91 % av den voksne befolkningen i Grenland har førerkort, og 92% av befolkningen bor i en husholdning med tilgang til bil. Hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,6 biler og det er en økende trend.

¹ Arbeidsreiser er underrepresentert som reiseformål på grunn av måten undersøkelsen er lagt opp på. En reise fra arbeid via barnehage og hjem vil f.eks. bli registrert som en følge- og omsorgsreise og ikke som en arbeidsreise, siden formålet med den siste reisen (fra barnehage til hjem) definerer reiseformålet for hele reisen.



Norconsult har i sin analyse av transportsystemet følgende oppsummering av hovedfunn og anbefalinger for det videre arbeidet med ny bystrategi:

- Spredt bolig- og arbeidsplasslokalisering gir utfordringer for transportsystemet
- Flere av de planlagte prosjektene som GS-bruene, togstopp Skien og knutepunkt Porsgrunn, vil bidra til attraktive og levende bysentre.
- Å begrense parkeringstilgjengeligheten vil øke nytten av de planlagte tiltakene
- Byregionen har et godt kollektivtilbud, men potensial for bedre kapasitetsutnyttelse
- Fremkommelighetstiltak for kollektivt bør ikke gi nye barriereeffekter for gående og syklende
- Måloppnåelse avhenger av trasévalg for ny rv. 36 og etterbruk av eksisterende veinett
- Planlagte næringsetableringer bør bygge opp under målene i Bystrategi Grenland



Norconsult anbefaler å prioritere følgende innsatsområder:

- *Utnytte fortettpotensialet og fortette med kvalitet:* Skien og Porsgrunn kommuner bør i framtidige planer utnytte fortettpotensialet som ble kartlagt i fortettpanalysen for de to kommunene fra 2020 (Spacescape og Vill 2020). For at fortettede boligområder skal bli attraktive, er det samtidig viktig at det stilles konkrete krav til felles utearealer, blå-grønn faktor, til barn og unges oppvekstmiljø, boligtyper og solforhold.
- *Bedre gang- og sykkeltilrettelegging, spesielt inn mot, i og gjennom Porsgrunn og Skien sentrum og ved knutepunkter:* For å sikre bedre fremkommelighet for syklende bør det utarbeides en plan for anlegg som skiller gående og syklende 2-3 km inn mot sentrum av byene. Det bør også satses på tilretteleggingstiltak som sykkelparkering, tilgang til bysykler og ev. elsparkesykler i bysentrum og ved knutepunkter. Nytt av gang- og sykkelbruene vil øke dersom satsingen kombineres med tiltak som reduserer biltilgjengeligheten.
- *Differensiert parkeringsstrategi:* Arbeidsplassparkeringene i Grenland bør kartlegges for å identifisere hvor det eventuelt er mest formålstjenlig å redusere parkeringstilgjengeligheten, enten i form av økte avgifter eller ved å fjerne parkeringsplasser. Det må i den forbindelse vurderes hvilke insentiver som kan gis til de som berøres, for eksempel i form av målrettede tiltak for å gjøre det mer attraktivt å velge andre transportformer enn bil.
- *Justere busstilbudet for å øke kapasitetsutnyttelsen:* Det bør vurderes justeringer av kollektivtilbudet (ruter og frekvens) for å treffe markedet i større grad enn i dag. Justeringene må sees i sammenheng med togtilbudet og den planlagte stasjons- og knutepunktutviklingen. Potensialet for å reise kollektivt er størst der hvor kollektivtransporten kan konkurrere godt mot bil på reisetid og attraktivitet. Det bør derfor spesielt fokuseres på sentrumsrettede reiser og reiserasjoner med stor reiseetterspørsel.
- *Utnytte ITS og eksisterende data på en smart og effektiv måte:* Det bør utarbeides en plan for lyssignalprioritering og trafikkstyring for syklende og kollektivtransport, og mulighetsrommet for bruk av stordata til oppfølging av måloppnåelse bør kartlegges.
- *Overvåke mobilitetstrender og innføre en «teknologiindikator»:* Det bør utvikles et enkelt overvåkingssystem for nye mobilitetstrender. Dette gir mulighet til å «hoppe på toget» til rett tid. Vi anbefaler også at det vurderes å innføre en «teknologi-/stresstestindikator» som supplement til det etablerte indikatorsettet til Bypakke Grenland.

3.2 By- og næringsutvikling

Attraktiv by-prisen 2021

Skien og Porsgrunn kommuner fikk høsten 2021 tildelt Attraktiv by-prisen. Dette er statlig pris for bærekraftig by- og stedsutvikling som belønner planlegging og gjennomføring av by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Byene har fått prisen for felles innsats og samarbeid om å snu tap av industriarbeidsplasser til en positiv og bærekraftig byutvikling i Grenlandsområdet.

Juryens begrunnelse er bl.a. at

«Juryen mener tvillingbyene Skien og Porsgrunn er et fremragende eksempel på at virkemiddelapparatet virker når aktørene makter å samle innsatsen mot felles mål. [...]

Samarbeid over kommunegrensen, særlig gjennom bypakke Grenland, har styrket begge byenes forutsetninger for videre utvikling. [...]

Skien / Porsgrunn viser hvordan samordnet innsats på tvers av fysiske og administrative grenser kan øke muligheten for at begge byene lykkes i sitt arbeid for styrket attraktivitet. [...]

Skien/ Porsgrunn har, i samarbeid med statlige og regionale myndigheter, her lagt grunnlaget for større sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft for sin region. Samtidig har bærekraftsmål 17, «Sammen for å nå målene», vist sin styrke! Juryen mener at kulturen for samarbeid som er etablert i Grenlandsregionen er noe andre tettsteder og byområder i Norge kan lære av.»

Dette er en viktig annerkjennelse av arbeidet som er lagt ned i byene i samarbeid med fylkeskommunen, statelige aktører og det lokale næringslivet over mange år. Prisen viser at byområdet har gjort mange viktige grep allerede, men gir også retning for videre arbeid med bærekraftig og attraktiv byutvikling.



Skien og Porsgrunn fikk statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling i 2021. Foto: Skien kommune

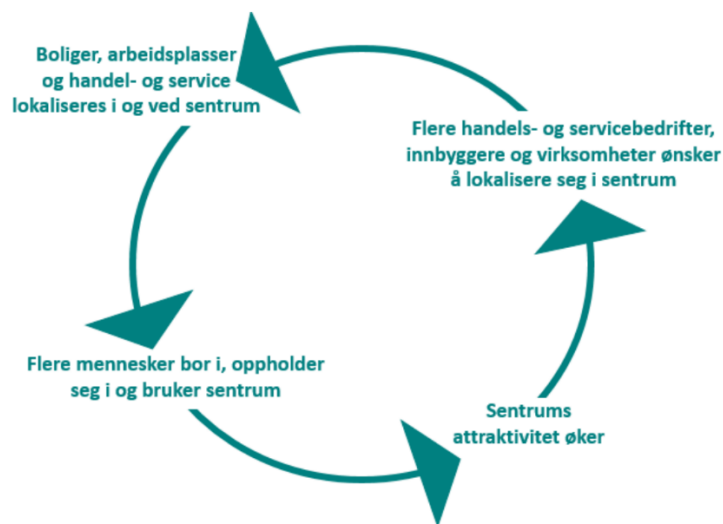
Viktige sammenhenger

Grenland skal være et tyngdepunkt for befolkningsutvikling og næringsutvikling sør-vest for Oslo. Visjonen fra ATP Grenland er at folk fra hele landet velger å flytte til Grenland på grunn av spennende jobbmuligheter og gode bykvaliteter. Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, innbyggere og besøkende. Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

Økt tetthet og mer sentral lokalisering av boliger, arbeidsplasser, handel og andre viktige funksjoner, bidrar til redusert biltrafikk og til at flere kan gå, sykle og reise kollektivt. Strategiene som utarbeides må bidra til at vedtatte målsettinger nås.

En attraktiv by har et livlig sentrum. Dette krever høy nok konsentrasjon av aktiviteter og mennesker i sentrum til å danne grunnlag for et variert tilbud av sentrumsfunksjoner, slik som handel og service, opplevelser og kultur. Sentrums attraktivitet kan bl.a. økes ved en riktig lokalisering av funksjoner.

Hvis boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner lokaliseres i og ved sentrum, vil flere mennesker bo og oppholde seg i og bruke sentrum. Sentrums attraktivitet øker - både som destinasjon og som bosted. Denne økte attraktiviteten bidrar til at flere handels- og servicebedrifter, innbyggere og andre virksomheter ønsker å lokalisere seg i sentrum. I mellomstore byer er det spesielt viktig å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering mot sentrum; nyetableringer og relokaliseringer kommer sjeldnere enn i de største byene.



TØI-rapport: 1612/2017

Målsettingen om en attraktiv og levende by blir vanskeligere å oppnå for hver eneste «feil» lokalisering man vedtar.

Byers tetthet er kilde til økonomisk vekst. Videreutvikling av Grenlands to bysentre og tilrettelegging for næringsetablering i sentrum er viktig for å stimulere egen vekst. Hvilke beslutninger som ligger bak hvor ulike type bedrifter og næringer velger å lokalisere seg, er viktig bakgrunnsinformasjon. Studier viser bl.a. at pris er et viktig kriterium, sammen med tilgjengelighet for ansatte, tilgang på arbeidskraft og tilgjengelighet for kunder, marked og besøkende. Hvilke av disse kriteriene som veier tyngst vil være avhengig av type bedrift. I mange tilfeller vil valg av lokalisering gjøres basert på flere av disse kriteriene. For å støtte opp under god sentrumsutvikling og gå foran som et godt eksempel, er det viktig å lokalisere offentlige virksomheter i sentrumsområdene.

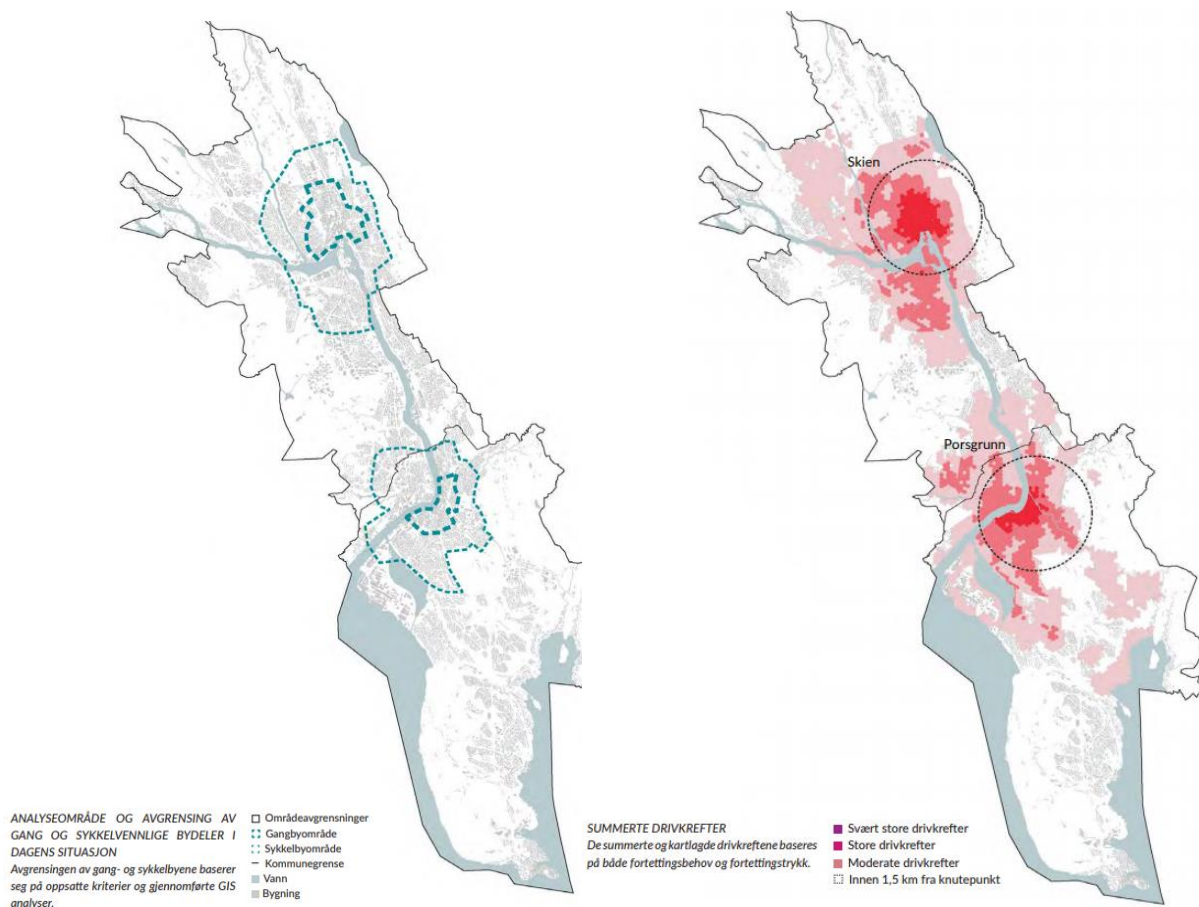
Det er en klar sammenheng mellom vekst i sysselsetting og vekst i innbyggertall. Grenland er ett bo- og arbeidsmarked som strekker seg over kommunegrenser, og byområdet må sees på som en helhet. Det er avgjørende for videre vekst at Grenland klarer å tiltrekke seg både kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med høyere og relevant kompetanse. Grenland har sterke industrielle tyngdepunkt og spisskompetanse, og investeringer knyttet til det grønne skiftet gir vekstmuligheter. Nye industrietableringer vil naturlig lokaliseres utenfor sentrum, mens sentrum kan være aktuelt for tilknyttede tjenestevirksomheter. Samtidig er det viktig å arbeide for å få flere kontorarbeidsplasser til sentrum, og at man tenker riktig lokalisering av ulike typer næringer i fremtidig planarbeid.

Hvordan kan og bør Grenland vokse?

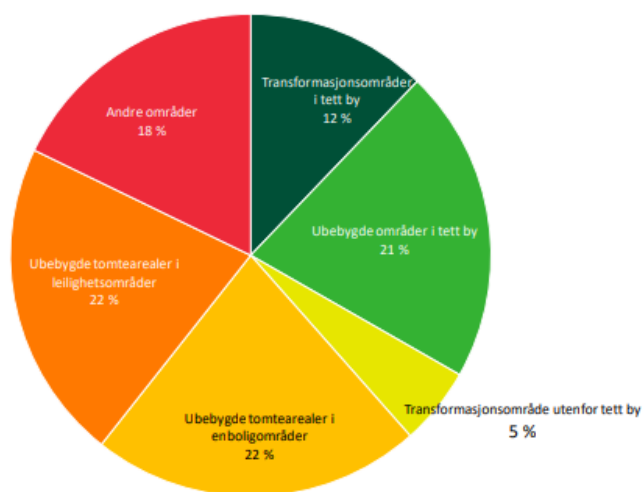
Rapporten *Hva kjennetegner regioner som vokser?* fra Samfunnsøkonomisk Analyse (2021) er et faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland kan nå definerte mål. Den har følgende anbefalinger til videre arbeid med utvikling av byregionene i Grenland:

- Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre for å stimulere egen vekst.
- Kunnskapsbaserte næringer og helse- og omsorgstjenester vil vokse mest de kommende årene. Det vil bli en hardere konkurranse om å tiltrekke seg unge voksne. Det er avgjørende at byene i Grenland klarer å tiltrekke seg både kunnskapsbaserte virksomheter og unge voksne.
- Tilrettelegging for næringsetablering i sentrum blir særlig viktig for å være attraktiv for både publikumsrettede virksomheter generelt og kunnskapsbaserte virksomheter spesielt.
- 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. Det er mange gevinster å hente når offentlige virksomheter lokaliseres i sentrumsområdene, som lokalisering av administrasjonen til den nye fylkeskommunen i Skien. Signaleffekten til andre kunnskapsvirksomheter kan være stor. (Også omvendt – det gir negative signaleffekter når offentlige virksomheter lokaliseres utenfor sentrum.)
- Grenland har sterke industrielle tyngdepunkter og spisskompetanse. Investeringer knyttet til det grønne skiftet gir vekstmuligheter for Grenland. Nye industrietableringer vil naturlig lokaliseres utenfor sentrum, mens sentrumsområdene kan være mer aktuelle for tilknyttede tjenestevirksomheter.
- Framkommelighet blir viktig, både til, innad i og mellom Skien og Porsgrunn sentrum. For å få til økt tetthet, bør det fortsatt legges mer til rette for både kollektive trafikkløsninger, samt sykkel og forgjengerløsninger. Kollektive knutepunkter bør ligge tett på sentrum av byene
- Vakre nære rekreasjonsmuligheter i og ved byene får økende betydning ettersom byene vokser. Økt bruk av hjemmekontor også etter pandemien, forsterker viktigheten av gode boligområder tett på byenes sentrum. Byene i Grenland har et særlig godt utgangspunkt for å kombinere fortetting, aktivitetsbasert attraktivitet og forskjønning.

I rapporten *Verdiskapende fortetting i Grenland* (2020) finner man en klar sammenheng mellom det som er definert som gang- og sykkelvennlige bydeler (venstre) og de områdene hvor drivkreftene for fortetting er sterkest (høyre).



Gang- og sykkelvennlige bydeler og summerte drivkrefter for fortetting.
Figur fra Vill/Spacescape 2020.



Det ble også kartlagt hvor stor andel av fortetningspotensialet som finnes i hvilke typer områder.

I figuren ser man at hele 33% av det totale fortetningspotensialet i Grenland ligger i transformasjonsområder og ubebygde områder i tett by.

Det skal også gjennomføres fortetningsundersøkelser i Siljan og Bamble.



Rapporten definerer syv prinsipper for videre arbeid med verdiskapende fortetting i Grenland:

1. **Prioritert fortetting innenfor de gangvennlige bydelene** bidrar til økt bykvalitet, redusert biltrafikk og til økt attraktivitet for unge voksne og nye bedrifter.
2. Man må ha et **mangfold av fortettingsstrategier** som er tilpasset ulike steder i byen og som bidrar til variasjon i det bygde miljøet.
3. **Fortetting med boliger må balanseres med næringslokaler**, for å sikre et bymiljø med blanding av innbyggere og arbeidsplasser.
4. **Fortetting må balanseres med parkareal**, for å få økt attraktivitet, styrke det biologiske mangfoldet, rense luften og bidra til fremtidig klimatilpasning.
5. **Bylivsnettverk som knytter sammen de gang- og sykkelvennlige bydelene**, og bidrar til nye koblinger i nettverket og å knytte sammen viktige målpunkt.
6. **Relokalisering av offentlige virksomheter til knutepunktnære steder**, for å styrke sentrumsstrukturene, gi grobunn for handelsliv og redusere privatbilisme.
7. **Utvikle prosesser for lokal stedsutvikling**, slik at byens viktigste ressurs, menneskene som bor der, kommer på banen og bidrar til utvikling.

Foreløpige strategiske grep for by- og næringsutvikling

- Legge til rette for arealbruk som gir økt bruk av kollektiv, gåing og sykling.
- Følge prinsippene for ABC-lokalisering av næring – «*rett virksomhet på rett sted*».
- Styring og relokalisering av kontorarbeidsplasser og sentrumsfunksjoner (detaljhandel/service/kultur/opplevelse) til sentrum.
- Fortetting av boliger i sentrumsområdene før annen utbygging innenfor bybåndet.
- Understøtte en satsing på sentrum gjennom vedtak og tillatelser som gis/avslås
- Samarbeide på tvers av kommunegrenser om en parkeringsløsning som underbygger sentrum og bidrar til økt bruk av kollektiv, gåing og sykling.
- Legge gode rammebetingelser for bedre bymiljø, økt attraktivitet og bedre forhold for gående i sentrum.
- Beholde og videreutvikle gode uteoppholdsareal og tilgang til grønnstruktur.

Tiltak innenfor by- og næringsutvikling som bør prioriteres:

- Lokalisere og relokalisere offentlige virksomheter til sentrum
- Sette krav til rekkefølge av utbyggingsområder på en måte som understøtter by- og sentrumsfunksjoner.
- Utvikle knutepunktene i Porsgrunn og Skien sentrum
- Innføre felles parkeringsordning (trinnvis)
- Gjennomføre tiltak som bidrar til bedre bymiljø, økt attraktivitet og bedre forhold for gående i sentrum og sentrale områder.
- Sette krav som sikrer gode uteoppholdsareal og tilgang til grønnstruktur gjennom byggesaker og planarbeid.

Foreløpig og ikke uttømmende liste!



Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter til sentrum: Sentral lokalisering av offentlige virksomheter vil stimulere til byutvikling ved at det øker andelen som kan benytte seg av kollektivtransport, sykling eller gåing på arbeidsreisen. Dette understøtter bruk av sentrum til lunsjmøter, innkjøp og ærend og bidrar positivt til måloppnåelse.

Sette krav til rekkefølge av utbyggingsområder: Kommunene har avsatt flere utbyggingsområder i sine arealplaner enn hva behovet er basert på fremtidig befolkningsvekst. Kommune bør gjennomgå disse områdene og sette krav til utbyggingsrekkefølge. Rekkefølgen bør støtte opp om byutvikling og miljøvennlig transport.

Knutepunktutvikling: Gode knutepunkt er en forutsetning for at kollektivtrafikk skal være attraktivt for lokale og regionale reiser. Det har stor betydning for å nå nullvekstmålet. Det anbefales å jobbe videre med planlegging av togstopp Skien og knutepunkt Porsgrunn for å realisere disse prosjektene.

Felles parkeringsordning: Tilgang til parkering påvirker om man velger bil og hvor man velger å reise. Det er viktig for måloppnåelsen. En felles parkeringsordning må ha som mål å få flest mulig til å reise kollektivt, sykle og gå, uten at avvisningseffektene gjør at sentrum taper kunder til handelsområder.

Bedre bymiljø, økt attraktivitet og bedre forhold for gående i sentrum og sentrale områder: En attraktiv by bør ha et minimum av funksjoner. Dette betinger et visst kundegrunnlag som følger av tiltak som bidrar til bedre bymiljø, økt attraktivitet og bedre forhold for gående i sentrum og sentrale områder. Dette gjelder både innbyggere og næringsliv.

Gode uteoppholdsareal og tilgang til grønnstruktur: Fortetting medfører økt press på sentrumsnær grønnstruktur, viktige landskapstrekk og bynære friluftsområder. En viktig del av en fortetnings – og utbyggingsstrategi i sentrale områder, er å tilrettelegge for og sikre gode uteoppholdsareal og tilgang til grønnstruktur. Det er viktig for at sentrale områder skal være gode å bo og oppholde seg i. Det må settes konkrete krav som sikrer grønnstruktur i byggesaker og planarbeid.

3.3 Kollektivtransport

Kollektivtilbudet i Grenland har hatt et stort løft som et resultat av virkemidler gjennom Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det er prioritert betydelige midler til å forbedre kollektivtilbudet, redusere billettprisene, holdningsskapende arbeid og helhetlig informasjon og markedsføring av tilbudet. Fra 2015 til 2019 var det en økning på 34 % i busspassasjer. Før pandemien så utviklingen imidlertid ut til å flate ut, og det er behov for å optimalisere tilbudet slik at det vil treffe enda bedre på markedet.

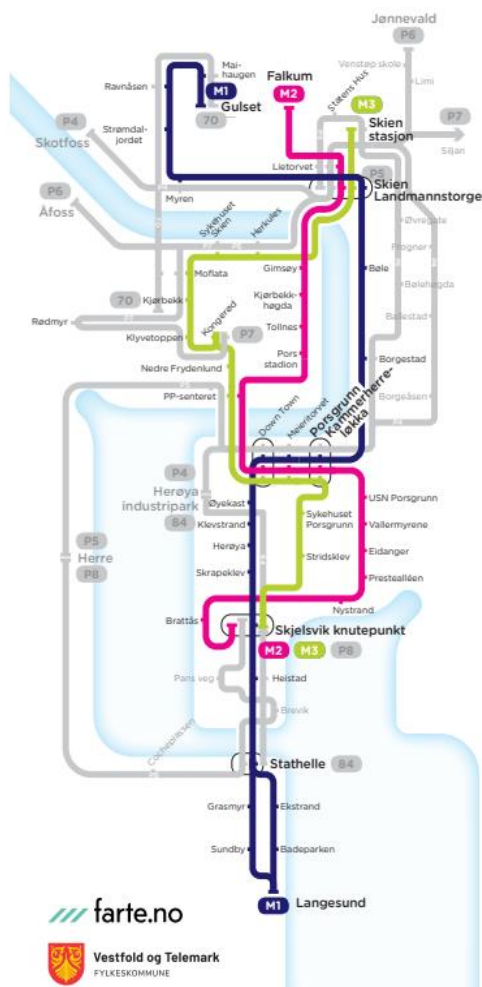
Den viktigste rammebetingelsen for høy kollektivandel er arealbruken og hvordan kollektivtilbudet er knyttet opp mot viktige målpunkter i byområdet. Områder som er koblet opp mot et kollektivtilbud med høy frekvens vil ha den høyeste kollektivandelen. En annen avgjørende faktor er hvor gode rammebetingelsene bilen har. I tillegg til et effektivt og treffsikkert kollektivtilbud, vil bompenger og begrenset tilgang på parkering gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig vis a vis personbil.

Viktige sammenhenger:

- Kollektivtrafikk konkurrerer best på reiser over 3,5 – 4 km
- Kollektivtrafikken konkurrerer best til/fra sentrum og blant folk bosatt i sentrum med lavt bilhold
- Høy frekvens, god fremkommelighet, høy kvalitet på infrastruktur og materiell, og god tilgang på informasjon gir høyere kollektivbruk
- Konkurranseflater mot bil viser at lengre reiselengder konkurrer best, og at områder med parkeringsavgift, bompenger og der det er tungvint å bruke bil har høyest kollektivandel.

Stamlinjene i dagens rutestruktur er metrolinjene M1, M2 og M3 langs nord-søraksen med innbyrdes overgangsmulighet ved knutepunktene i Skien, Porsgrunn og Skjelsvik. Tilbudet kjører med frekvens på 10 minutter i rush på hverdager, og 20/30 minutter utenfor rush og helgene. De tre metrolinjene står for ca. 75 prosent av bussproduksjonen og nær 90 prosent av antall passasjerer i Grenland. På neste nivå følger **pendellinjene** (P4, P5, P6, P7, P8) som gir tilbud til områder og reiserelasjoner som metrolinjene ikke dekker.

Togtilbudet i Grenlandsområdet omfattes av Vestfoldbanen fra Oslo til Skien og Bratsbergbanen fra Notodden til Porsgrunn. Frekvensen på Vestfoldbanen er på hverdager 4 tog fra Skien til Oslo i perioden kl. 05:25 til 06:26, og ett tog i timen resten driftsdøgnet til kl. 23:09. Fra Oslo til Skien er ett tog i timen fra kl. 05:39 til kl. 22:39. Bratsbergbanen har 7 avganger per retning per hverdagsdøgn.



Styrker og hovedutfordringer i dagens kollektivtilbud

Grenland har i dag et godt kollektivtilbud sammenliknet med tilsvarende byområder.

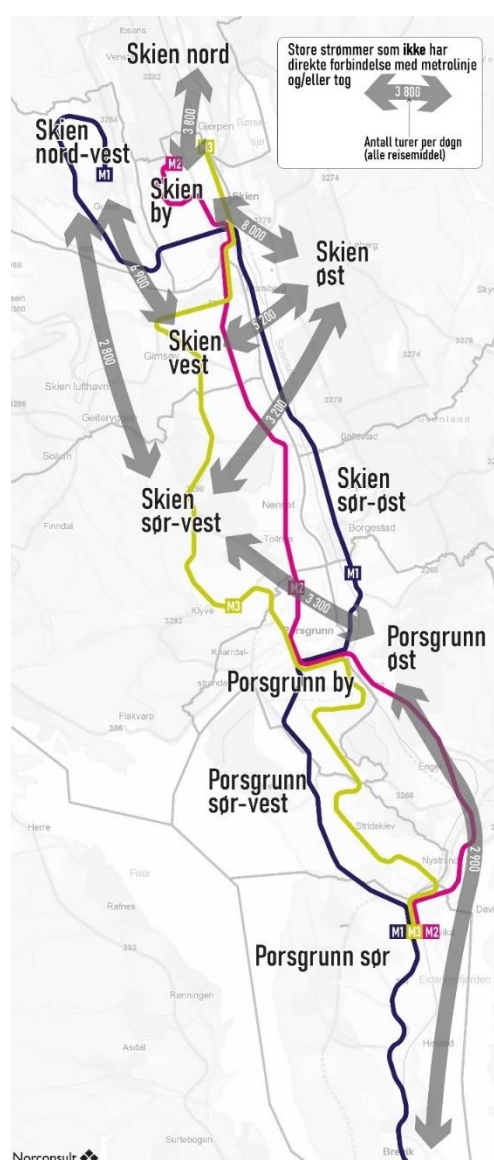
Styrkene i busstilbudet:

- Enkel struktur og et oversiktlig tilbud
- Høy frekvens
- Få varianter av de ulike linjene
- Totalt sett gir M- og P-linjene høy flatedekning og de viktige målpunktene er dekket
- Gunstig pris
- Tatt i betraktning høyt produksjonsvolum over driftsdøgnet, oppleves passasjerbelegget som relativt godt på store deler av strekningene

Hovedutfordringene i kollektivtilbudet:

- Svakt belegg i forhold til tilbud på enkelte delstrekninger. Det må derfor stilles spørsmål om hvorvidt utstrekningen av metrolinjene er optimale.
- Mens bilturer er ganske spredt i hele Grenland, er kollektivturer konsentrert til/fra tre soner: Skien by, Skien vest og Porsgrunn by. Enkelte store reisestrømmer er ikke dekket med direktelinjer for buss (øst-vest forbindelse).
- Bussen konkurrerer dårlig på reisetid mot bil, spesielt på reiser forbi sentrum.
- Punktligheten for buss har vært lav, men er i positiv utvikling. Behovet for fremkommelighetstiltak må ses over tid, bl.a. med tanke på ettervirkninger av pandemien.
- Passasjerutviklingen på buss har vært positiv, men har flatet ut. Kollektivandelen har økt fra 4 til 5%. Det kan synes svært vanskelig å nå målet om 8% i 2025 uten sterke bilrestriktive tiltak.
- Jernbanestasjonen i Skien er usentral. En mer sentral stasjon og et økt togtilbud vil kunne gi positive effekter.

Andre viktige rammebetingelser som påvirker kollektivbruken, er arealbruk/arealutvikling i tillegg til bilregulerende tiltak i form av bompenger og begrenset tilgang på gratis parkering.



Foreløpige strategiske grep for kollektivtransporten:

- Ytterligere markedstilpassing av kollektivtilbudet
- Styrke togtilbudet
- Utvikle knutepunktene
- Supplere kollektivtilbudet med mikromobilitet (bysykler)
- Samordne takst og billettsystem for tog og buss
- Utbedre flaskehalser – økt fremføringshastighet buss
- Tilpasset bruk av ITS/ny teknologi
- Tilpassede krav i nye anbud (bl.a. effektiv billettvalidering, passasjertelling)
- Prioritere buss i lyskryss
- Gi sterkere føringer i planer for kompakt arealutvikling og fortetting i sentrumsområder, ved knutepunkt og langs viktige kollektivakser
- Regulering av parkeringstilbudet



Investeringsiltak som bør prioriteres:

- Togstopp Skien (jernbaneinvestering)
- Knutepunkt Porsgrunn (ikke behov for jernbaneinvestering, kun andre tiltak)
- Større fremkommelighetstiltak på strekninger langs metrolinjene ved behov. (Nytten må ses i sammenheng med kostnadene med utbedringene).
- Mindre fremkommelighetstiltak i kryss langs metrolinjene
- Opprusting av holdeplasser (UU, lys, leskur, sanntidsinformasjon med mer)
- Publikumløsninger (billetteringsløsninger, informasjonssystemer)

Foreløpig og ikke uttømmende liste!



Nye løsninger for buss og myke trafikanter i Sverresgate i Porsgrunn

Utvikling av togtilbudet

Økt frekvens på jernbanen vil styrke jernbanens konkurranseforhold mot bil. Det er imidlertid viktig å se tog- og busstilbudet i sammenheng, med god korrespondanse og et samordnet takstsystem for tog og buss. Fortetting i sentrum kan øke markedspotensialet til togtilbudet som allerede eksisterer.

Det er et mål å få to tog i timen i hver retning på hele Vestfoldbanen. Inntil nytt dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er etablert (anslagsvis i 2033), vil togtilbudet på Vestfoldbanen Oslo-Skien (R11) være som i dag. Det betyr tre tog i timen i rushretningen og ett tog i timen motsatt vei i rushtiden. I grunnrute kjøres ett tog i timen i hver retning.

Jernbanedirektoratet har etter ønske fra Bystrategi Grenland-samarbeidet gjennomført en mulighetsanalyse av forlengelse av togtilbudet på Bratsbergbanen til Larvik/Vestfoldbyene. Målet er å øke togtilbudet på kort sikt og dermed utnytte muligheten som Eidangerparsellen gir. Analysene tyder på at det kan være det markedsmessig og økonomisk interessant å vurdere et slikt togtilbud nærmere. Det betyr at det er mulig å få halvtimesfrekvens mellom Skien og Larvik fra 2023 etter følgende ruteopplegg:

- Rushtid: Time 1: Ett tog Skien-Larvik i hver retning (motsatt halvtime av R11)
 Time 2: Ett tog Notodden-Larvik i hver retning (motsatt halvtime av R11)
 Time 3: Ett tog Skien-Larvik i hver retning (motsatt halvtime av R11)

Grunnrute: Ett tog hver annen time i hver retning Notodden-Porsgrunn

Kapasiteten på jernbanen mellom Porsgrunn og Skien er ifølge Jernbanedirektoratet begrenset til to tog i timen i hver retning. Det betyr at etter at Vestfoldbanen får kapasitet til å kjøre to tog i timen sør for Tønsberg, vil forlengelsen av togtilbudet på Bratsbergbanen til Larvik bli erstattet av halvtimesfrekvens på Vestfoldbanen.

En grundigere vurdering av lokaltogtilbudet i byområdet er en del av videre utredninger for kollektivtransporten knyttet til endelig bystrategi. På grunn av begrensninger i kapasiteten på sporet (maks. to tog i timen per retning), er det verdt å merke seg at en eventuell forlengelse av Bratsbergbanen til Brevik i første omgang vil konkurrere med en forlengelse til Larvik. For å kunne kjøre 3 tog i timen mellom Porsgrunn og Skien kreves det etablering av et kryssingsspor på strekningen, mens flere enn 3 tog i timen krever dobbeltspor.



Det er et mål å få to tog i timen i hver retning på hele Vestfoldbanen



Mulig inngang til togstopp i fjell fra Landmannstorget. Illustrasjon: Vill

Togstopp Skien

I 2018 laget Sweco på oppdrag fra Jernbanedirektoratet en mulighetsstudie som tyder på at det er mulig å etablere et togstopp i fjellet ved Landmannstorget, til en langt rimeligere kostnad enn tidligere antatt. Togstopp i fjell ved Landmannstorget ble i rapporten anslått til rundt 130 millioner kroner (med en usikkerhetsmargin på 40 %).

Jernbanen eies av staten, og det er vanligvis Bane NOR som igangsetter og planlegger slike prosjekter. Togstopp i sentrum er et viktig prosjekt for å bedre togtilbudet og styrke Skien som regionhovedstad, og det er satt av lokale midler til videre planlegging. Som et ledd i arbeidet med å forberede ny bypakke har Jernbanedirektoratet nylig bedt Bane NOR kvalitetssikre kostnadsanslaget.

Togstopp i Skien er et av prosjektene som er vurdert i rapporten fra Norconsult. Prosjektet skårer høyt på måloppnåelse, spesielt når det gjelder kortere reisetid for kollektivreisende, potensial for redusert personbiltrafikk og mer konsentrert arealutvikling. Togstoppet vil kunne bidra til sammenhengende reisekjeder med flere kollektive transportmidler. Et togstopp i Skien sentrum vil berøre en større andel av befolkningen enn dagens lokalisering av Skien stasjon. Flere reisende til/fra Landmannstorget vil gi mer aktivitet og grunnlag for flere virksomheter i sentrum. Togstoppet vil betjenes av samtlige metrolinjer, noe som ikke er tilfellet på dagens stasjon.

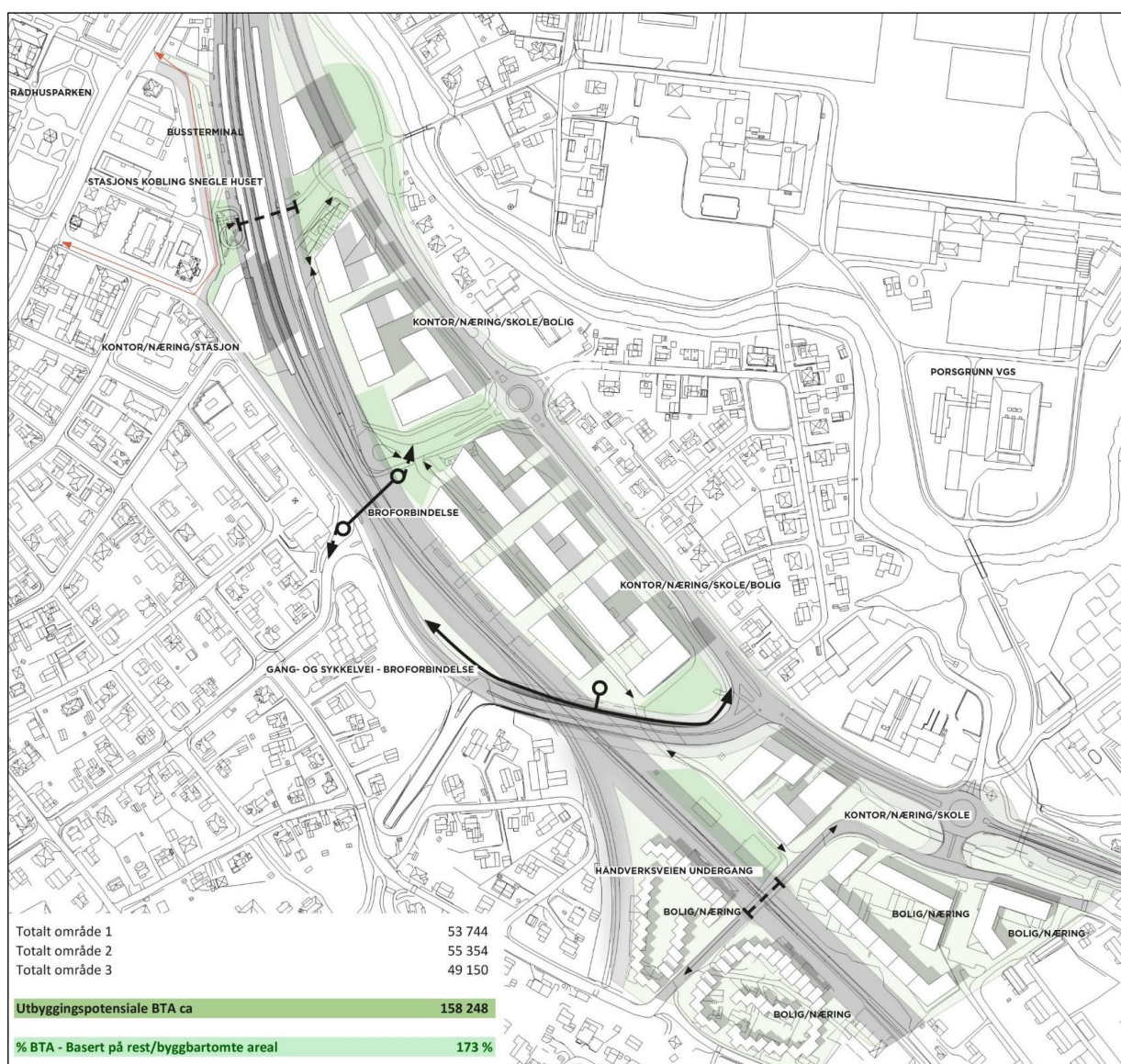
Knutepunkt Porsgrunn

Områdene rundt dagens jernbanestasjon i Porsgrunn er i dag preget av store arealer med bygningsmessig lav utnyttelse og overflateparkering. Ved å legge til rette for parkering under bakken og en høy utnyttelse på de byggbare arealene, kan dagens sentrumsområde utvides med ny bygningsmasse i størrelsesorden 150-170 000 m² med en miks av forretninger og tjenesteyting i de sentrale delene og boliger inn mot dagens boligområder. Realisering av prosjektet vil knytte sentrum bedre sammen med universitetsområdet på Kjølnes. Det er prioritert 26 mill. kroner til planarbeid i bypakkas fase 1.

Planprogrammet for områderegeringsplanen har vært ute på høring og skal fastsettes før nyttår. Målsetningen er å behandle planforslaget i løpet av 2022. Bane NOR har avklart at dagens sportrasé og plattformplassering kan beholdes. Framtidig utvidelse vil skje øst for dagens spor.

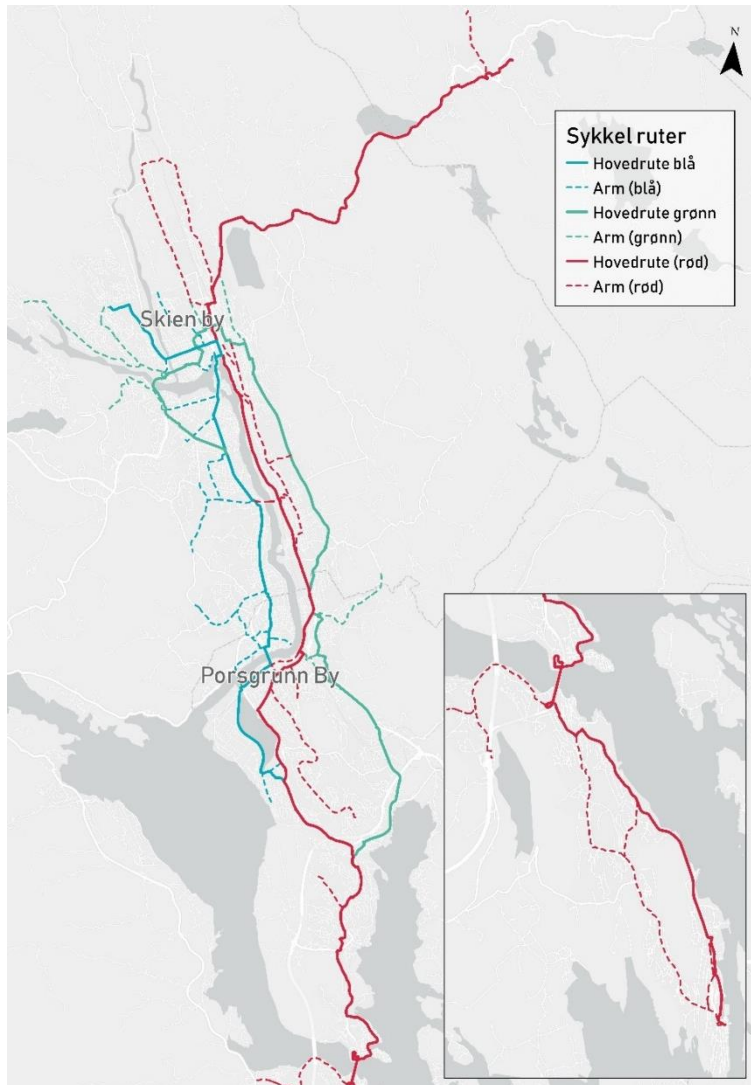
Knutepunktsfunksjonene er allerede gode, men man vil i planarbeidet forsøke å videreutvikle og areal-effektivisere disse.

Det er ikke behov for jernbaneinvesteringer for å komme i gang med utbyggingen ved knutepunktet. Parallelt med utvikling av området vil det være behov for investeringer i offentlig infrastruktur som oppgradering av blant annet bussterminalen, kiss&ride, sykkelparkering, taxiholdeplasser, byrom, ny krysning av jernbanen for myke trafikanter og etablering av ny tverrakse over til Kjølnesområdet. Prosjektet knutepunkt Porsgrunn er også vurdert i rapporten fra Norconsult. Oppsummert skårer knutepunkt Porsgrunn høyt på måloppnåelse, spesielt når det gjelder kortere reisetid for gående og mer konsentrert arealutvikling. Den største gevinsten ved å utvikle knutepunktet er potensialet for fortetting og utvikling av sentrum. Å satse på sentrumsnær byutvikling med knutepunkt Porsgrunn som midtpunkt vil også kunne gi synergieffekter til andre sentrumsnære områder. Samtidig vil prosjektet kunne gi innbyggerne et mer helhetlig mobilitetstilbud ved at buss, tog og mikromobilitetsløsninger kan samles i ett mobilitetspunkt sentralt i byen.



3.4 Gange og sykkel

Økt tilrettelegging for gående og syklende bidrar til triveligere og mer levende byer. En mer aktiv og attraktiv by bidrar også til bedre folkehelse, ved at det skapes møteplasser og byliv for alle, samtidig som bilbruk og utslipp reduseres. Kompakt arealutvikling med korte avstander mellom målpunkt og sammenhengende og tilgjengelig infrastruktur, er de viktigste rammebetingelsene for å få flere til å velge å gå og sykle i hverdagen.



Utfordringer:

- Langstrakt byområde med lav tetthet og spredte målpunkt
- God framkommelighet for bil
- Lite sammenhengende og enhetlig sykkelinfrastruktur
- Lav og synkende gangandel

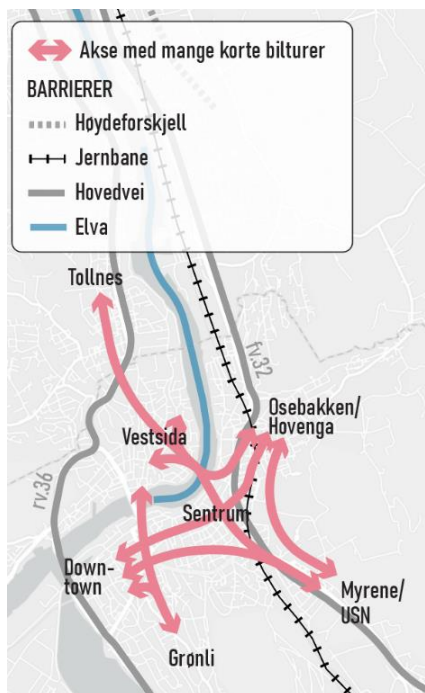
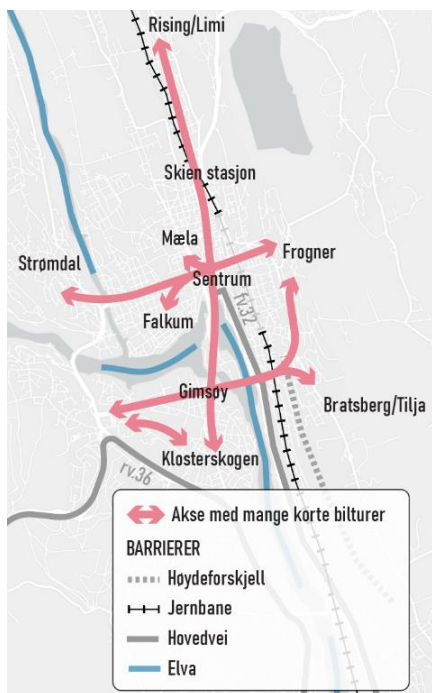
Muligheter:

- Mange korte bilreiser som kan overføres til sykkel og gange
- Bygge tettere by med funksjonsmangfold og gode rammer for byliv og miljøvennlig mobilitet
- Bygge infrastruktur som skiller gående og syklende der potensialet er størst

Grenlands sykkelruter er strukturert i tre nord-sørgående hovedruter med armer (Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland). I tillegg finnes et mer finmasket nett for lokale gang og sykkelreiser (Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland). (Ill: Norconsult 2021)

Utfordringer og muligheter for gang- og sykkelreiser i Grenland

Byområdet i Grenland er langstrakt med mange spredte målpunkt. Bybåndet er avgrenset av gangavstand til metrolinjenettet, og åpner for at boligutbygging kan skje innenfor hele bybåndet. Dette er et arealgrep som ikke styrker konkurransekraften for gang- og sykkelreiser i hverdagen. I tillegg medvirker lav tetthet og mangel på bilrestriktive tiltak og funksjonsmangfold til at reiser til fots



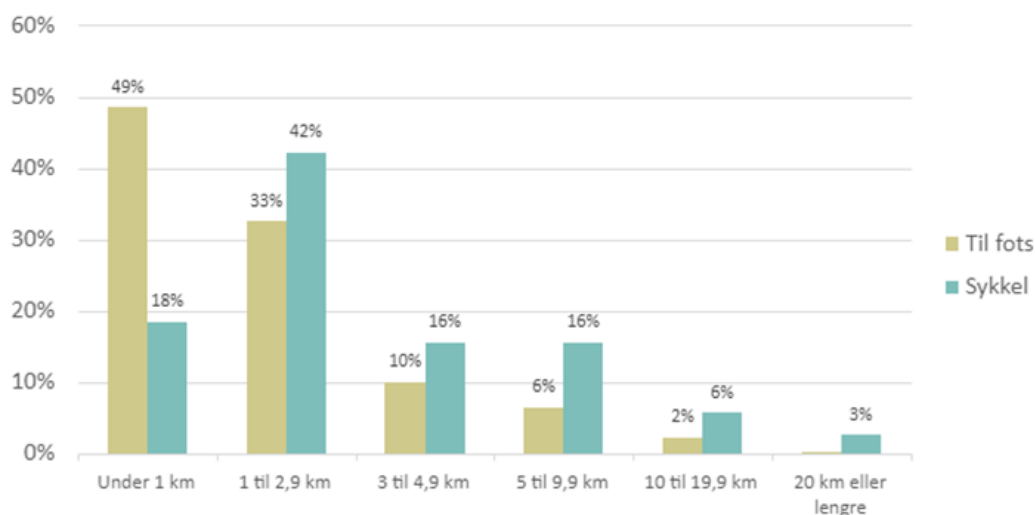
og på sykkel taper i konkurranse med bilen. I Grenland kjører vi mer bil på korte reiser enn i andre sammenliknbare byområder. Analyser av reisestrømmene og reisemiddelfordelingen viser at gang- og sykkelturene skjer først og fremst til/fra Skien by og Porsgrunn by, og antallet reduseres lengre bort fra byområdene (Norconsult, 2021).

Det er et stort potensial for å få flere av de korte bilreisene over på gange og sykkel, gjennom tilrettelegging av infrastruktur, attraktivitetstiltak og økt prioritering av gående og syklende i utvalgte gater. I tillegg vil prioritert fortetting i og nært Porsgrunn og Skien sentrum og i lokalsentra, kombinert med bildempende tiltak, bidra til at flere kan gå og sykle til daglige gjøremål.

Vi går og sykler mest på korte reiser

Gåing er særlig konkurransedyktig på avstander inntil 1 km. 49 prosent av alle gangreiser i Grenland er under 1 km. Gående påvirkes i stor grad av omgivelsenes utforming, og vi går derfor mer og lengre i omgivelser som oppleves som attraktive. Utforming av gater som i tillegg til transport også inviterer til byliv og opphold er derfor viktig.

60 prosent av sykkelreisene i Grenland er under 3 km, mens størsteparten av sykkelreisene (42 prosent) skjer på reiser mellom 1 og 3 km. Sykkel kan også dekke lengre turer, og ved innføring av bilrestriktive tiltak som parkeringsavgift, viser forskning at villigheten til å sykle lengre øker.



Prosentandel av reisene som er av ulike reiselengde, til fots og på sykkel (RVU 2018/19)

Fysisk infrastruktur Separate løsninger for gående og syklende er viktig for å sikre god framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming. Det er særlig viktig å legge til rette for separate løsninger på strekninger med høyt potensial for mange gående og syklende, det vi si i områder med høy tetthet av boliger og målpunkt. Gang- og sykkelveger utgjør i dag hovedtilbudet for syklist i Grenland. Det er i dag store mangler langs hovedsykkelnettet. Kun få delstrekninger er etablert med separate løsninger, tilsvarende i underkant av tre prosent av hovedrutene for sykkel.

Det er krevende å legge til rette for sykkelinfrastruktur, særlig i sentrumsgater der tilgjengelig areal er begrenset. Tydeligere prioritering av trafikantgrupper og omdisponering av areal i eksisterende gater, vil bidra til økt framkommelighet samtidig som gode rammer for byliv sikres.

Foreløpige strategiske grep for gange og sykkel

- Øke tilrettelegging og framkommelighet for gange og sykkel i områder med mange og korte reiser:
 - Strekninger i og inn mot bysentrum
 - Viktige gang-/sykkelruter i lokalsentra, inkludert skoleveg og adkomst til holdeplasser
 - Utenfor sentrum: Strekninger med dårlig eller manglende tilbud med høyt potensial for gang-/ sykkeltrafikk, for eksempel ved store arbeidsplasser
- Kompakt arealbruk med fortetting med kvalitet og funksjonsmangfold i sentrum
- Styrke bylivsperspektivet og gjennomføre tiltak som bidrar til bedre bymiljø, økt attraktivitet og bedre forhold for myke trafikanter i sentrumsområder og lokalsentra
- Satse på hverdagssyklisten og tilrettelegge for alle grupper i befolkningen, spesielt barn, ungdom og eldre



Tiltak som bør prioriteres:

- Etablere separate løsninger for gående og syklende langs hovedruter i og inn mot bysentrum
- Utbedre manglende lenker og forbedre trafiksikkerhet og framkommelighet langs ruter med høyt potensial for økt gang- og sykkeltrafikk, som for eksempel i lokalsentre og ved store arbeidsplasser
- Benytte gatestandard som prinsipp for utforming i by- og lokalsentre
- Stille krav i planer som sikrer bykvaliteter og tilrettelegger for myke trafikanter og byliv
- I større grad prioritere gående og syklende på bekostning av biltrafikk i bynære gater
- Styrke samspillet mellom gåing/sykling/mikromobilitet og kollektivtrafikk
- Sikre høy standard for drift og vedlikehold av prioriterte strekninger langs hovednett for gang/sykkel
- Bygge sykkelkultur og øke kunnskap om de gående gjennom kampanjer, piloter og kartlegging

Foreløpig og ikke uttømmende liste!





Brede fortau gjør det tryggere for de gående og inviterer til byliv (her fra Storgata i Porsgrunn)



Gående påvirkes i stor grad av omgivelsenes utforming, og vi går både mer og lengre i omgivelser som oppleves som attraktive. Utforming av gater som ikke bare ivaretar transport, men også inviterer til byliv og opphold er derfor viktig.

Gjennom helhetlig gateplanlegging ivaretas behovet for mobilitet, samtidig som gatene utvikles til steder for byliv, opphold og møteplass.

(Gateveileder V125, høringsutkast, SVV)

3.5 Næringstransport og persontransport med bil

Bypakke Grenland har et mål om å øke fremkommelighet for næringstrafikken. Gode rammevilkår for næringstrafikken vurderes som viktig for hele regionen, og følgende resultatmål ligger i dagens handlingsprogram: *Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.*

Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger. Måles indirekte gjennom forsinkelsesdata fra bussene.

Samtidig ligger nullvekstmålet for persontransport med bil fast. Mål om bedre framkommelighet for næringstrafikken kan komme i konflikt med nullvekstmålet. Dette skyldes at 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 nullvekstmålet skal nås, vil tiltak som gir økt framkommelighet, føre til økt behov for andre virkemidler som reduserer privatbiltrafikken. Utbedring av framkommelighet for næringstrafikken er viktig i utvalgte flaskehalser. Prosjektene fv.32 Gimleveggen – Augestadvegen (Lilleelvprosjektet) og rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand som er gjennomført i fase 1 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 framkommelighetsproblemene 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 framkommelighet 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 framkommelighet være fortetting i sentrum av byene og langs de viktigste kollektivrutene. Boliger, arbeidsplasser og andre viktige funksjoner i folks hverdag må lokaliseres slik at gange-, sykkel- og kollektivreiser er konkurransedyktige reisvalg. En slik arealutvikling vil også bygge opp under utviklingen av attraktive bysentrum, noe som anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.



Ny rv.36 må kombineres med en rekke andre tiltak for å både sikre næringstransporten bedre framkommelighet og oppnå nullvekst i persontransport med bil i framtiden.

Behov for mer kunnskap om næringstransporten

Det er behov for mer kunnskap om næringslivets og nyttetransportens rammevilkår og utfordringer i Grenland, samt effektene mellom tilrettelegging for næringstransport og persontrafikk med bil. Det er derfor igangsatt en egen temautredning på dette temaet. I forbindelse med utredningen ble det den 6. september 2021 gjennomført et verksted med næringslivet. I oktober gjennomføres en spørreundersøkelse blant transportører og mobile tjenesteytere. Resultatene fra verkstedet og spørreundersøkelsen vil være viktig kunnskapsgrunnlag for anbefaling av tiltak.

Foreløpige strategiske grep for næringstransport og persontransport med bil

- Legge til rette for arealbruk som gir økt bruk av kollektiv, gåing og sykling.
- Følge prinsippene for ABC-lokalisering av næring – «*rett virksomhet på rett sted*».
- Styring og relokalisering av kontorarbeidsplasser og sentrumsfunksjoner til sentrum.
- Fortetting av boliger i sentrumsområdene før annen utbygging innenfor bybåndet.
- Samarbeide på tvers av kommunegrenser om en parkeringsløsning som underbygger sentrum og bidrar til økt bruk av kollektiv, gåing og sykling.
- Endrede reisevaner for persontransport for å øke framkommeligheten for næringslivet

Tiltak som bør prioriteres:

- Sterkere føringer for kompakt arealutvikling
- Forsterke arealsamarbeidet på tvers av kommunegrensene
- Sette krav til rekkefølge av utbyggingsområder på en måte som understøtter by- og sentrumsfunksjoner.
- Parkeringsrestriksjoner/Trinnvis innføring av felles parkeringsordning
- Konkrete investeringsprosjekter: Rv. 36 og evt. fv.353 Gassveien m.fl. (se egen omtale)
- Logistikknutepunkt?
- Bedre tilrettelegging for varelevering og tilgjengelighet for nyttetransport?
- Jobbe med reisevaner ved store arbeidsplasskonsentrasjoner

Foreløpig og ikke uttømmende liste!

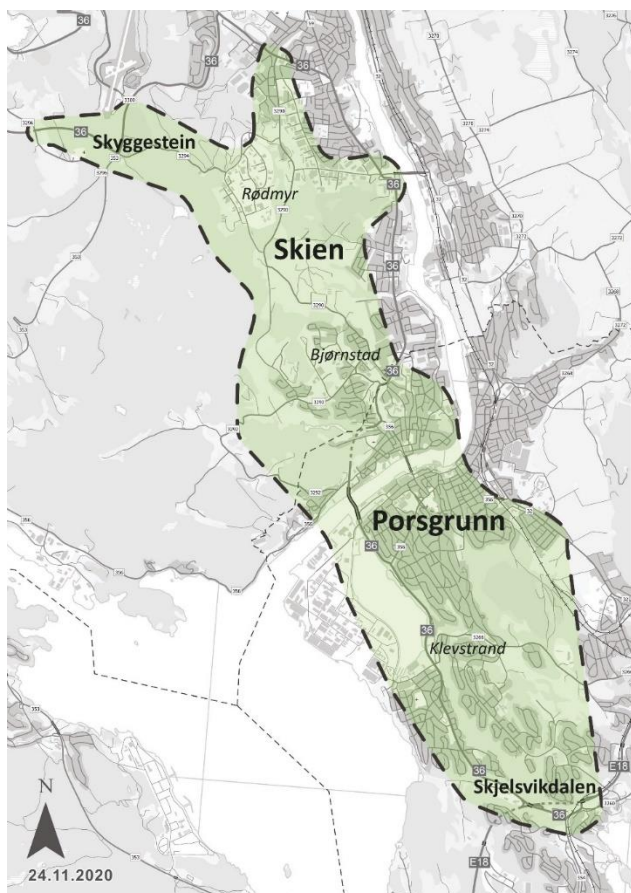


Rv.36 fra E18 til Skyggestein

Riksveg 36 knytter E18 og E134 sammen. Rv 36 har i tillegg en sentral funksjon i transportnettverket i Grenland. Dagens rv. 36 mellom E18 og Skyggestein går gjennom tettbebyggelsen i byområdet og fartsgrensen varierer fra 50 til 80 km/t, årsdøgtrafikken (ÅDT) varierer fra 7000 til 18500. Hovedtyngden av trafikken på rv. 36 er lokal, kun om lag 7% skal fra E18 og videre forbi Skyggestein eller motsatt. Tungtransportandelen på strekningen varierer, men ligger på om lag 10 %. 40 prosent av reisene i Grenland berøres av veistrekningene mellom Skien og Porsgrunn (rv. 36 og fv. 32).

Statens vegvesen har igangsatt arbeid med kommunedelplan som skal fastlegge ny korridor for rv. 36 i byområdet. Målene med planarbeidet er å legge til rette for effektiv og trafikksikker hovedveg mellom E18 og indre Telemark for gods og persontrafikk, noe som blant annet betyr kortere reisetid og fjerning av forsinkelser i rush gjennom byområdet. Planen skal også gjøre det enklere for kommunene å få til ønsket byutvikling ved å avlaste lokalvegene og legge til rette for at veksten i trafikk kan tas med kollektiv, sykkel og gange.

Kryssløsning mellom ny E18 og ny rv. 36 har stor betydning for hvordan trafikken fordeler seg på omliggende vegnett i framtiden. For at rv. 36 skal bli den foretrukne adkomst inn til byområdet fra øst (Vestfoldbyene/Oslo) må det ifølge Statens vegvesen tilrettelegges for en kapasitetssterk kryssløsning med E18. Dersom ny kryssløsning ikke får nok kapasitet eller oppfattes som omveg for disse trafikantene, vil fv. 32 bli foretrukne adkomstveg inn til byområdet.





Varsel om oppstart av planarbeid

RV 36 SKJELSVIKDALEN-SKYGGESTEIN vegvesen.no

Statens vegvesen starter nå arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning for ny rv. 36 på strekningen Skjelsvikdalen i Porsgrunn kommune til Skyggestein i Skien kommune. Riksveg 36 har en sentral rolle i hovedvegsystemet i byområdet. Ny rv. 36 planlegges for hele strekningen fra ny E18 i Skjelsvikdalen til Skyggestein for å sikre helhetlig løsning for byområdet. Planavgrensning er vist i kartet.

Målet med prosjektet er å avlaste dagens vegnett, bedre framkommeligheten og bidra til attraktiv by- og næringsutvikling. Byggingen av ny rv. 36 er avhengig av prioritering i Nasjonal transportplan (2022-2033).

I kommunedelplanarbeidet vil Statens vegvesen foreta korridorvalg. Kryssing av Porsgrunnselva på bru eller i tunnel vil være en del av søket. For å være realistisk i planleggingen vil det være nødvendig å gjennomføre oppmåling, geotekniske og geologiske undersøkelser. Før Statens vegvesen utfører undersøkelser på eiendommen, vil aktuelle grunneiere varslers med eget brev. Varslet inneholder hva som skjer på eiendommen, hensikt og tidspunkt.

Statens vegvesen skal utarbeide et planprogram. Planprogrammet fastsetter hvilke vegkorridorer og konsekvenser som utredes videre i kommunedelplanen. En kommunedelplan setter av en korridor for ny veg (inkludert kryss og tilførselsveger), og forteller hvilke konsekvenser vegen får for omgivelsene (miljø, trafiksikkerhet, kulturminner osv.).

Planarbeidet vil bli gjort i samarbeid med kommunene. Bystyret i Skien og Porsgrunn kommuner fastsetter planprogrammet og vedtar kommunedelplanen.

Offentlig ettersyn - din mulighet til å påvirke
Forslag til planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning vil bli lagt ut til offentlig ettersyn, og det vil bli invitert til åpne møter. Under offentlig ettersyn kan myndigheter, interesseorganisasjoner, brukergrupper, grunneiere, beboere og privatpersoner komme med innspill. Åpne møter blir annonsert.

Spørsmål
Har du spørsmål, kan du kontakte oss på telefon eller e-post.
● Prosjektleder Kari Floten, telefon +47 976 02 344, e-post: kari.floten@vegvesen.no
● Planleggingsleder Ole Magnus Haug, telefon +47 402 43 350, e-post: ole.magnus.haug@vegvesen.no
● Planleggingsleder Espen Rise Kankoski, telefon +47 404 80 247, e-post: espen.kankoski@vegvesen.no

Mer informasjon er tilgjengelig på <https://www.vegvesen.no/Rikeveg/rv36Grenland>

Varsel om oppstart av planarbeid sendes ut i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 11-12. Planen utløser krav om planprogram og konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven §§ 4-1, 14-2 og forskrift om konsekvensutredning. Rett til å foreta grunnundersøkelser er hjemlet i Matrikkelova § 41 og Oregningslovens § 4.

Samferdselsdepartementet har gitt prosjektet ny rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggstein et KVVU-estimat på ca. 5,2 milliarder. Prosjektet har ikke mandat til å gå over rammene gitt av departementet.

Forslag til planprogram skal etter planen overleveres Porsgrunn og Skien kommuner til førstegangsbehandling høsten 2021.

Norconsult påpeker i sin analyse av transportsystemet at uavhengig av løsning vil ny rv. 36 gi økt veikapasitet. Økt veikapasitet vil kunne gi økt biltrafikk, noe som vil være i konflikt med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Det er derfor nødvendig å kompensere med bilregulerende tiltak, i tillegg til økt tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv. Måloppnåelse avhenger av trasévalg for ny rv. 36 og etterbruk av eksisterende veinett.

Rv.36-prosjektet har lenge vært et prioritert tiltak i Grenland. Faktorer som høy andel lokaltrafikk, statens krav til riksveger og samfunnsnytte og kravet til nullvekst gjør dette til et spesielt prosjekt som krever helt tilpassede løsninger. Prosjektet bør anses som en pilot, og planprosessen må sees i tett sammenheng med en helhetlig bystrategi og de andre tiltakene i en bypakke.

Fv. 353 Rugtvedt-Surtebogen (Gassveien)

Fylkesveg 353 i Bamble kommune er hovedforbindelsen mellom Bamble og Skien på vestsiden av Frierfjorden, og er eneste vei til nasjonalt og regionalt viktige industriområder på Rafnes, Rønningen og Skjerkøya. Veien er også viktig for lokaltrafikken i kommunen. Spesielt har strekningen Rugtvedt – Surtebogen dårlig standard. Store deler av strekningen mangler i dag tilbud til myke trafikanter, og framkommeligheten for tunge kjøretøy på dagens veg er svært redusert.

Formålet med ny fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen (Gassveien) er å sikre en ensartet vegstandard, redusere ulykker, bedre framkommeligheten for næringstrafikken og sikre god kontakt mellom E18 og industrien, etablere et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i området, samt løse miljøproblemene langs eksisterende vei. Prosjektet er videre trukket frem som en viktig del av forutsetningene for at næringsområdet Frier Vest skal øke sin attraktivitet. En opprustning av veien vil være et viktig bidrag for å skape attraktive forhold for industrietableringer.

Prosjektet omfatter etablering av 3,9 km ny fylkesveg på strekningen Rugtvedt – Surtebogen. Ny veg går utenom Rugtvedtområdet og vil forbedre forholdene for beboere, myke trafikanter og for gjennomfartstrafikken, samt redusere de miljømessige ulempene.

Reguleringsplan for strekningen ble vedtatt i november 2020.

I politiske vedtak i Bamble kommune og fylkeskommunen er det fastlagt at prosjektet må delfinansieres av bompenger for å kunne gjennomføres. Vedtakene våren 2021 gaføring om at det skulle vurderes to mulige alternative løp i den videre prosessen for å avklare endelig finansiering:

- Gassveien som et enkeltprosjekt med egen strekningsproposisjon
- Gassveien som del av ny prosjektportefølje ved videreføring av Bypakke Grenland

4 Finansieringsmuligheter

4.1 Finansieringskilder (statlige bidrag, lokale egenandeler og bompenger)

Bypakker og byvekstavgifter er spleiselag

Bypakker er et spleiselag mellom flere aktører og finansieringskilder. I bypakkene inngår lokale egenandeler, bompenger og statlige bidrag til enkelte investeringsprosjekter som er prioritert i NTP, slik som rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i bypakke fase 1. I dagens situasjon i Grenland får byområdet i tillegg statlige bidrag gjennom belønningsavtalen, både i form av belønningsmidler og øremerkede tilskudd til reduserte billettpriser. Dagens belønningsavtale er for perioden 2021-2024 og innebærer en årlig sum på 82,5 millioner kroner i statlige tilskudd.

For de byområdene som kan få en byvekstavgift med staten, slik som Grenland, vil en ny bompengefinansiert bypakke inngå i en slik fremtidig avtale. Som beskrevet i kap 2.2 skal byvekstavgiftene være langsiktige, og inneholde en bredt sammensatt pakke av vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak som er tilpasset det enkelte byområdet.



Forskjellen på dagens situasjon med bypakke og belønningsavtale og en framtidig situasjon med ny bypakke og byvekstavgift

Statlige bidrag i en mulig ny bypakke og byvekstavgift:

- Belønningsmidler
- Midler til reduserte billettpriser kollektivtransport (i henhold til bompengeavtalen 2019)
- Programområdemidler: Midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier
- Midler til stasjons- og knutepunktutvikling
- Midler til riksveg 36 (i NTP 2022-2033: 2,8 mrd. kr i statlig bidrag, 2,5 mrd. kr i bompenger)
- Midler til fv.353, Gassvegen
(Statsbudsjett 2021:70 mill. kr. I tillegg 44 mill. kr fra Nye Veier i hht avtale)

Lokale egenandeler

Bypakke Grenland fase 1 har en total egenandel fra kommunene og fylkeskommunen på 710 mill.kroner (inkludert mva). Det gir en årlig egenandel på 71 mill.kroner (inkludert mva).

I hht. bompengavtalen fra 2019 er det for nye bypakker krav om 20% egenandel for prosjekter på kommunal og fylkeskommunal veg. Merverdikompensasjon kan ikke regnes som egenandel, men skal inngå i finansiering av pakka. Det betyr at minimumskrav om egenandel i en ny bypakke er avhengig av investeringsvolum på kommunal veg og fylkesveg.

Årlig egenandel i dagens pakke eksklusiv mva er ca 33 mill.kroner. Årlig egenandel i en fremtidig pakke med samme investeringsvolum på kommunal og fylkeskommunal veg som i dag og som følger opp det statlige kravet om 20% egenandel gir til sammenligning en årlig egenandel på ca 38 mill. kroner.

En grov beregning av den totale summen for egenandeler i en fremtidig pakke med en tidshorisont på 15 år vil bli om lag 1 mrd.kroner (0,6 mrd. og 0,4 mrd. i mva-kompensasjon.)

Bompenger

Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål (NTP 2022-2033). Bompenger gir derfor både en mulighet til å finansiere det lokale bidraget i bypakker/byvekstavtaler og samtidig bidra til å regulere og begrense trafikkmengden i byområder. Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

Ved beregninger av bompenger i bypakker kan det skilles mellom nasjonale premisser og lokalt handlingsrom.

Premisser som er nasjonalt bestemt og som ikke kan endres lokalt:

- Beregningsteknisk rente: 5,5 – 6,5%
- Brikkerabatt 20%
- Elbilavgift ikke over 50% av full takst (nasjonal avgiftspolitik)
- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025 (Regjeringen)
- Innkrevingstid (normal periode er 15 år, lengere innkrevingstid må begrunnes)

Faktorer som utredes og avklares lokalt:

- Takst og rabattordninger: Månedstak, timesregel, rushtidsavgift, tungbiltakst
- -> Gjennomsnittstakst
- Antall og plassering av bommer

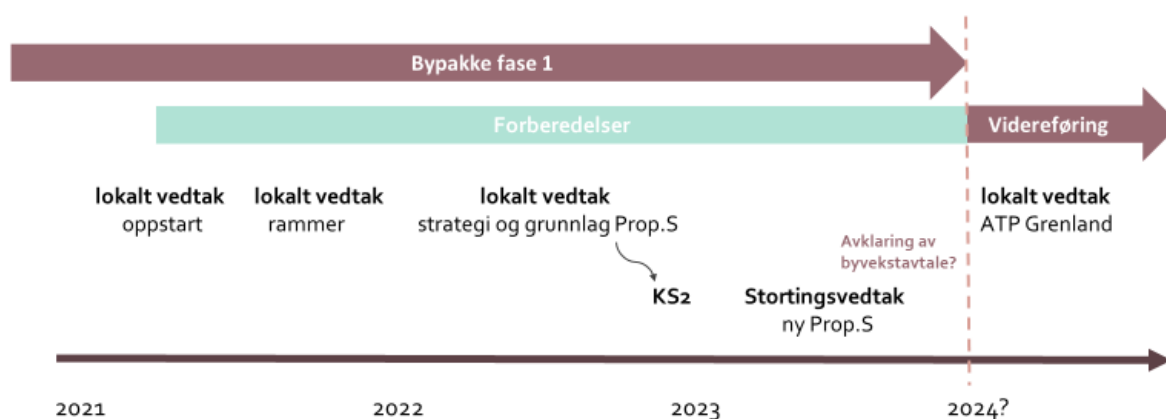
Andel som ikke betaler ved bomplassering øker med antall bommer dersom bomsystemet har timesregel og andre rabatter.

El-bilandelen er nå ca 12% i Grenland og det er i foreløpige beregninger satt 40% el-bilandel i snitt for hele 15 års-perioden. I 2022 vil det foreligge nye prognoser for el-bilandelen.

Lokale vedtak og grunnlag for proposisjon til Stortinget

En bypakke skal vedtas av Stortinget gjennom en proposisjon. Lokalt må det først vedtas et faglig grunnlag som legger føringer for innholdet i proposisjonen. Mellom vedtak av faglig grunnlag og vedtak i Stortinget er det krav om ekstern kvalitetssikring (KS2) når størrelsen på pakken er over 1 mrd. kroner. For bypakker gjennomføres KS2 på helheten av pakken og det må dokumenteres at målene oppnås med den økonomiske rammen som er tilgjengelig og at inntektene fra bomsystemet er realistisk estimert.

Riksveg 36 er en sentral del av en ny bypakke i Grenland. I dag pågår arbeidet med kommunedelplan, og det vil ta flere år før en reguleringsplan foreligger. For en langsiktig bypakke som inkluderer riksveg 36 vil det i tillegg vil bli gjennomført KS2 på rv.36 når prosjektet er ferdig regulert.



Følgende dokumentasjon må foreligge før lokalpolitisk behandling av faglig grunnlag for en proposisjon til Stortinget (i henhold til bompengerveileder):

- Prosjektbeskrivelse: Beskrivelse av mål, strategi og helhetlig tiltakspakke, inklusiv beskrivelse av noen større konkrete prosjekt. Det må gis en prioritering av prosjektporteføljen og en beskrivelse av utbyggingsløp de første årene.
- Redegjørelse for tidligere lokal saksgang, inkl. tidligere lokalpolitiske prinsippvedtak
- Planstatus og evt. videre planarbeid for bomstasjonsområdene
- Kostnadsoverslag med vurdering av usikkerhet.
Dokumentasjon: ANSLAG-rapport for enkeltprosjekter.
For en ny bypakke i Grenland må det dokumenteres kostnader for noen prosjekt, omfanget må avklares i den videre prosessen.
- Trafikkgrunnlag. Dokumentasjon: trafikknotat
- Bompengoordning
- Plassering av bomstasjoner (detaljert kart)
- Innkrevingsordning (parallellinnkrevning)
- Innkrevingsssystem med takst og rabatter
- Bekreftelse fra Samferdselsdepartementet i de tilfellene det er behov for bom på sideveg på riksvegprosjekt
- Vurdering av de prinsippene som er lagt til grunn for bompengesaken, for eksempel forholdet mellom nytte og betaling

Finansiering av knutepunkt og jernbanetiltak

Statlige investeringer i jernbanetiltak over statsbudsjettet avgjøres i de enkelte års statsbudsjett og kan ikke bindes opp i en stortingsproposisjon om Bypakke Grenland. Det vil si at ingen jernbaneinvesteringer i utgangspunktet kan inngå i en ny bypakke. Disse vil måtte utstå til etterfølgende forhandlinger om en byvekstavtale. Jernbaneinvesteringer prioriteres gjennom porteføljestyring. Prinsippene for porteføljeprioritering vil bli beskrevet i Statsbudsjettet for 2022.

I hht vegloven §27 er det allikevel mulig å finansiere jernbaneinfrastruktur med bompenger når det gir mer nytte enn en tilsvarende investering i andre transportformer. Om noen tiltak i Grenland svarer ut dette kravet, utredes nå i samarbeid med Jernbanedirektoratet. Vurderingen må godkjennes av Vegdirektoratet før behandling av den faglige grunnlag hos de lokale parter.

Veglovas § 27, første ledd sier: Med samtykke fra Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsetje storleiken på avgiftene, og setje vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

Det er i denne sammenhengen viktig å skille mellom konkrete jernbaneinstallasjoner og tiltak for andre transportformer, som også bygges i sammenheng med et knutepunkt. Andre tiltak/infrastruktur kan finansieres av bompenger uten særskilt begrunnelse, mens det for jernbaneinfrastruktur må vises at investeringer i jernbane vil gi mer nytte for trafikantene enn investering i veg-infrastruktur.

Et knutepunkt har mange funksjoner i byen og omfatter flere transportformer og trafikantgrupper. Når det gjelder finansiering må det derfor skilles på knutepunktfunksjon og knutepunktinfrastruktur.

For knutepunkt Porsgrunn er arealavklaring av jernbanen gjennomført, og det ikke behov for «jernbanetiltak» for å sikre knutepunktfunksjonen.

Togstopp Skien krever imidlertid jernbanetiltak for å få til en fullstendig knutepunktfunksjon. Kostnadsoverslag kvalitetssikres nå av Bane NOR.



4.2 Foreløpige beregninger av finansieringspotensial

Finansieringspotensial fra bompenger baseres på trafikkmengden gjennom bomstasjonene. I disse beregningene tas det i tillegg hensyn til statlige krav knyttet til låneopptak, trafikk gjennom bomsnittet, lokale ønsker knyttet til finansiering av portefølje, bomsystem, takst og rabattsystem.

For å illustrere finansieringspotensialet med bompenger ved videreføring av Bypakke Grenland er det foreløpig gjort grove beregninger med utgangspunkt i dagens takstnivå (prisjustert) og 50%-avgift for el-biler. Beregningene viser følgende:

Årlig finanseringspotensial: fra ca. 200 mill. kroner til ca. 330 mill. kroner
Totalt finanseringspotensial på 15 år: fra 3 til 5 milliarder kroner

Det er en rekke faktorer som påvirker finansieringspotensialet: takst, rabattsystem, trafikk, bomsystem, porteføljen med varianter av låneopptak og påfølgende rentekostnader og tidspunkt for statlige bevilgninger. Disse faktorene må utredes nærmere i prosessen fram mot lokale vedtak og det er derfor stor usikkerhet knyttet til finansieringspotensialet på nåværende tidspunkt.

I lokale vedtak skal det avklares en *gjennomsnittstakst*, som beskriver inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 (lette kjøretøy) og takstgruppe 2 (tunge kjøretøy). Gjennomsnittstaksten legges til grunn ved beregning av taksten på skiltet for de ulike takstgruppene.

Den totale størrelsen på statlige bidrag i en framtidig byvekstavtale er ikke kjent. Men dersom vi forutsetter at tilskuddsmidlene i NTP fordeles jevnt på de fem nye byområdene, vil Grenland motta om lag 2 mrd. kroner fra staten fordelt over 12 år. Med utgangspunkt i dette eksempelet kan følgende regnestykke illustrere finansieringspotensialet i en bypakke og en langsiktig byvekstavtale i Grenland:

Finansieringspotensial i en langsiktig byvekstavtale	Kroner
Bypakke med tidshorisont 15 år	
- Bompenger - <i>forutsetter dagens takstnivå i 15 år</i>	3 – 5 mrd.
- Lokale netto egenandeler fra kommuner og fylkeskommunen og MVA-kompensasjon - <i>forutsetter dagens nivå i 15 år</i>	1 mrd.
- Statlige bidrag til rv.36 i NTP 2022-2033	2,8 mrd.
Statlige bidrag i avtalen (eksempel med 1/5 av rammen i NTP 2022-2033)	
- Belønningsmidler, reduserte billettpriser, programområdemidler	2 mrd. ?
Mulig totalsum	9-11 mrd.

Mulig totalt finanseringspotensial i en ny bypakke og byvekstavtale forutsatt at Grenland mottar 1/5 av rammen avsatt i NTP 2022-2033. Tabellen illustrerer en antagelse om statlige bidrag i byvekstavtalen, men det presiseres at de statlige deltagerne i Bystrategi Grenland-samarbeidet ikke har gitt, eller kan gi, noen garantier om disponering av fremtidige statsbudsjetter.

5 Evaluering av bomsystemet i Bypakke Grenland

5.1 Bakgrunn og formål

Som en del av forberedelsene til mulig videreføring av Bypakke Grenland har Asplan Viak på oppdrag fra partene i Bystrategi Grenland-samarbeidet evaluert dagens bomsystem. Basert på evalueringen av fordelings-effekter gir rapporten innspill til mulige endringer i innretning av bomsystemet.



Utdrag fra rapportens innledning:

Norge har en omfattende bruk av bompenger for å finansiere nye vegprosjekter og bypakker. I de største byområdene er denne finansieringen knyttet opp til målet om nullvekst i biltrafikken, slik at det både skal bidra til finansiering og redusert biltrafikk. Bypakkene og byvekstavtalene er samtidig et spleiselag mellom byene, trafikantene og staten, hvor måloppnåelse av nullvekstmålet, spørsmålet om fordelingsvirkninger og virkemiddelbruk står sentralt.

Et av hovedargumentene mot bompenger og kjøprising er at slike avgifter kan gi uheldige fordelingsvirkninger fordi noen trafikantgrupper er mer bundet til bestemte transportmåter og reisetidspunkter enn andre. I den offentlige debatten er det spesielt fokus på småbarnsfamilier med barn i barnehage og på småskolen. Denne gruppen har mer rigide tidsrammer å forholde seg til enn andre, og må derfor i større grad fortsette å kjøre på bestemte tidspunkt, uavhengig av om de vurderer at tidsgevinsten oppveier avgiften eller ei. Det er også fokusert på lavinntektsgrupper, som må bruke en større del av inntekten sin på en køavgift fordi den er lik for alle rushtidsbilister.

Bomsystemet i Grenland består av 13 innkrevingspunkt, fordelt på tre snitt, spredt utover bybåndet mellom Skien og Porsgrunn. Innkrevingspunktene er plassert der det er mye trafikk og på steder hvor man vil hindre uønsket trafikk. Systemet er utformet for å holde etablerings- og driftskostnader nede, og samtidig være så rettfærdig som mulig for befolkningen. Dette er hensyn som ikke fullt ut lar seg forene, og dagens bomsystem har skapt en omfattende debatt om urettferdig og ujevn belastning.

På bakgrunn av dette har vi (Asplan Viak) evaluert bomsystemet for å kartlegge fordelingsvirkninger og konsekvenser. Vi har kartlagt hvordan innkrevingen fordeles på demografiske og sosioøkonomiske grupper. Videre har vi studert hvordan innkrevingen fordeles på ulike reisehensikter og reisestrømmer. Basert på evalueringen av fordelings-effekter har vi utarbeidet innspill til mulige endringer i innretning av bomsystemet.

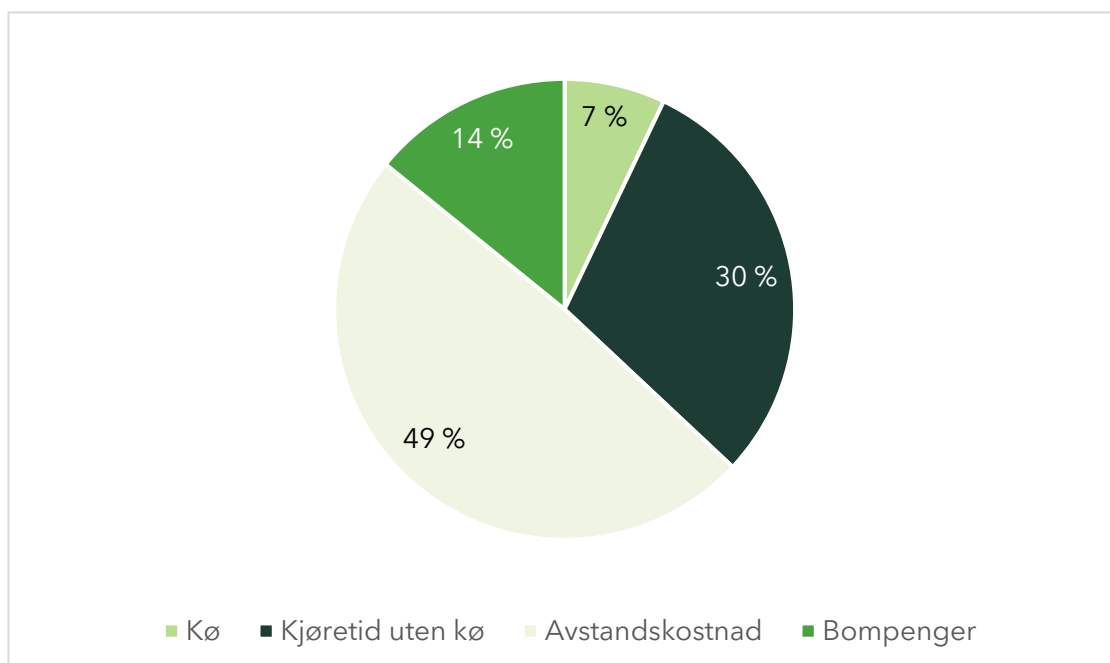
5.2 Fordelingsvirkninger og vurderinger av rabattsystemet

I evalueringen er det fokusert på konsekvensene for barnefamilier og lavinntektsgrupper fordi dette er grupper som kan bli ekstra hardt rammet av bompenger:

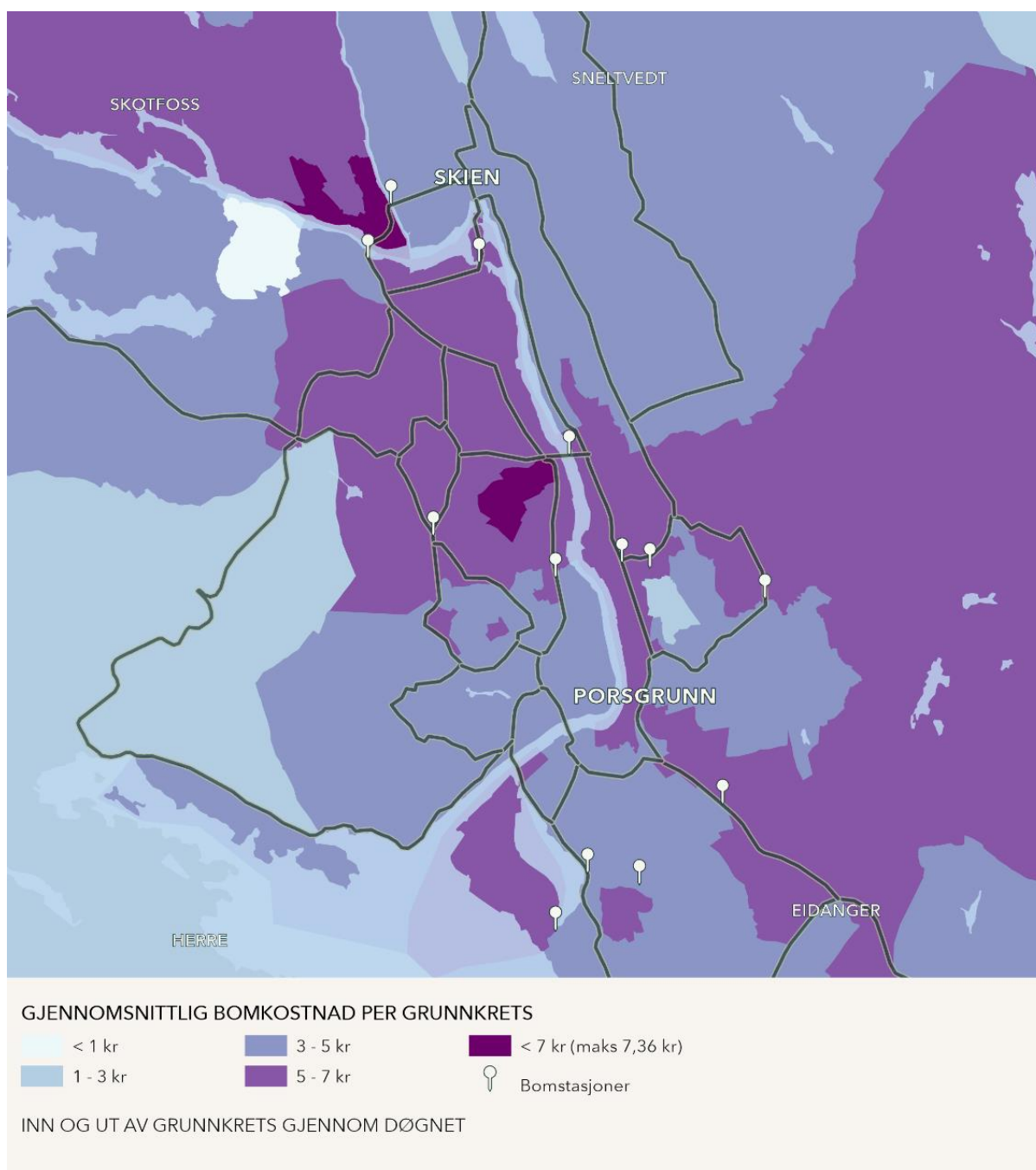
- Barnefamilier har i større grad tilgang til bil enn andre. Enslige har i mindre grad tilgang til bil. Blant par med barn er det kun 1 prosent som ikke har tilgang til bil, og over 50 prosent har tilgang til mer enn en bil.
- Høyinntektsgrupper har i større grad tilgang til bil enn andre. 16 prosent av de med en samlet husholdningsinntekt under 600.000 har ikke tilgang til bil. Nesten alle med en samlet husholdningsinntekt på 600.000 eller mer har tilgang til minst en bil, og over halvparten har tilgang til mer enn en bil.
- De som har flere biler, har i stor grad også elbil. 14 prosent av bilene i Grenland er en elbil.
- Høyinntektsgrupper har også i større grad tilgang til elbil enn andre. Blant de med over 1,6 millioner i samlet husholdningsinntekt er det 32 prosent som eier en elbil, mot 4 prosent blant de med under 600.000 kr i samlet husholdningsinntekt.

Bompenger utgjør en liten andel av bilistenes kostnader

Bompengebelastningen avhenger av hvor man bor, men i gjennomsnitt utgjør bompengene en liten del av bilistenes kostnader. Rundt 40 prosent av alle bilturer passerer et innkrevingspunkt og bompenger utgjør i snitt 4,4 kr eller 14 prosent av bilistenes kostnader per biltur. Uten bompenger i Grenland ville køene øke, og kostnaden ved økningen i kø tilsvarer om lag 10 prosent av bomkostnadene. Totalt sett utgjør bompenger under 1 prosent av husholdningenes inntekter og har derfor små fordelingsvirkninger.



Figuren viser totale bilkostnader for en gjennomsnittsreise i Grenland. (Asplan Viak 2021)



Gjennomsnittlig bompengebelastning per bilreise til og fra ulike soner. Hvite markeringer viser innkrevingspunkt. Uttak fra RTM. (Asplan Viak 2021)

De med høyest inntekt betaler minst per passering

Forskjeller i elbilandel påvirker hvor mye de ulike trafikantene må betale i bompenger. Med utgangspunkt i dagens elbilandeler vil trafikanter med høyest inntekt i gjennomsnitt betale ca. 30 prosent lavere bomtakst per passering enn de med lavest inntekt. I rushperioden er forskjellene 17,7 kr mot 12,5 kr, og utenfor rush er det 13,1 kr mot 9,2 kr. Samtidig kjører de med høyest inntekt mer bil slik at deres totale bomkostnader blir høyere.

Høyinntektsgrupper har best tilgang til elbil og betaler minst bompenger per passering

32 prosent av husholdningene med over 1,6 mill kr i inntekt har elbil, mens bare 4 prosent av de med lavest inntekt har elbil. Det betyr at trafikanter med lavest inntekt i snitt betaler ca 40 prosent mer per passering. Samtidig kjører de mindre bil, slik at deres totale bomkostnader per år er 2.300 kr per person i husstanden. For høyinntektsgrupper er bomkostnadene ca 3.400 kr per person per år.

Fordelingsvirkninger av bompenger

Et alternativ til bompenger vil være skattefinansiering. En slik omlegging vil ramme de som i dag ikke har bil og som går, sykler eller reiser kollektivt. De vil få en økt kostnad på rundt 2.400 kr per år.

Barnefamilier kjører mest bil og gruppen med barn og mer enn en bil vil få redusert kostnadene med ca. 1 400 kr per år. Husholdninger med høyest inntekt, over 1,6 mill kr, vil tjene ca 800 kr i året på å kutte ut bompenger mens de med lavest inntekt vil få ca 300 kr i økte kostnader.

5.3 Anbefalinger til innretning av bomsystemet

Asplan Viak har i sin evaluering følgende anbefalinger for et fremtidig bomsystem:

- **Øke antall innkrevpunkt** for å utjevne forskjeller og spre belastningen på flere trafikanter. Pris per passering kan da reduseres.
- **Redusere elbilrabatten** for å dempe trafikkveksten og sikre finansiering av bypakke. Dette reduserer også fordelingseffektene av el-bilrabatten.
- **Øke rushtidsavgiften og redusere innkrevsperiode** for rushtidsavgift for å kutte ruhtidstoppe og dempe fordelingsvirkninger
- **Endre fra en til toveis innkreving** med halv pris i hver retning for å utjevne og redusere belastning.
- **Beholde månedstaket** fordi det gir en maksbelastning for trafikantene uten at det påvirker inntektene i særlig grad.
- **Beholde timesregelen.** Det er vanskelig å gjøre noe med timesregelen uten at det vil gi betydelig økte kostnader for trafikantene. Behov for mer kunnskap.

6 Videre prosess

6.1 Behov for langsiktig bystrategi med helhetlig tiltakspakke

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er behov for en langsiktig bystrategi med en bred sammensatt tiltakspakke for å nå vedtatte hovedmål i Grenland.

Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid.

Tiltakspakken må derfor inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling. En bompengefinansiert bypakke er en sentral del av den totale tiltakspakken.



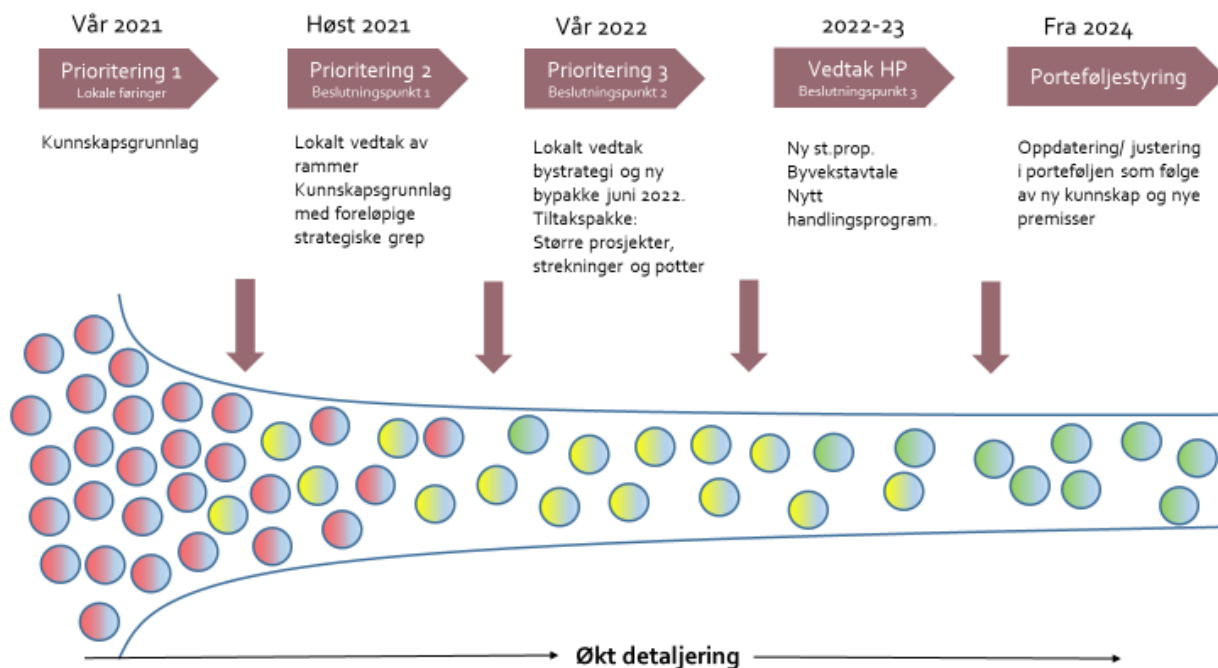
Skjematisk modell over framtidens tiltakspakke med helhetlig virkemiddelbruk

Sentrale tema:	Helhetlig sett av virkemidler:					
	Infrastruktur	Drift	Attraktiv by	Bildempende tiltak	Kommunikasjon	Ny teknologi
	 Infrastruktur Vei, gange, sykkel, buss og tog	 Driftstiltak Sykkel, gange og kollektivtransport	 Attraktiv by Bymiljø og konsentrert arealutvikling	 Bildempende tiltak	 Kommunikasjon Informasjon og holdnings-skapende arbeid	 Ny teknologi Førerløse kjøretøy, sensor-teknologi, delingsøkonomi
By- og næringsutvikling			.....	.....	.....	
Kollektivtransport	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gange og sykkel	.....	.....	.....	.....	.....	
Næringstransport og persontransport med bil	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Fram mot lokale vedtak i 2022 vil tiltakene i modellen over konkretiseres.

6.2 Videre prosess med utvikling av ny bypakke

Den videre prosessen med å utvikle porteføljen i en ny bypakke kan skisseres slik:



Følgende premisser legges til grunn for utvalgelse av prosjekter og tiltak i den videre prosessen:

- Bidrag til måloppnåelse er det viktigste vilkår for prioritering av prosjekter og tiltak. Prosjekter skal prioriteres etter måloppnåelse og ikke etter vegeier.
- Tiltakene i porteføljen detaljeres gradvis i prosessen. Det startes opp med overordnede strategiske grep og geografiske-/ strekningsvise prioriteringer
- Det settes av pottar til formål som innebærer mange små og mellomstore tiltak som bygger opp under helhetlig virkemiddelbruk. Særskilte kriterier bør utformes for disse. Innholdet i pottene bør detaljeres gradvis i henhold til felles vedtatte kriterier.
- Prosjekter som skal vurderes er:
 - prosjekter fra lokalpolitisk vedtatt mandat for forhandling om byvekstavtale
 - prosjekter fra fase 1 som er delvis eller ikke gjennomført
 - nye prosjekter som i særlig grad bidrar til måloppnåelse

Følgende kriterier legges foreløpig til grunn for utvelgelse og prioritering av investeringsprosjekter i ny bypakke:

- Berører store reisestrømmer og en stor andel av befolkningen
- Bidrar til redusert persontransport med bil
- Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling
- Bidrar til kortere reisetid og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende
- Bidrar til bedre vilkår for næringstransporten
- Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert 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/nytte vurderinger av prosjektet gjøres fortløpende under utvikling av porteføljen og som del av porteføljestyringen ved revisjon av handlingsprogrammet.

Kriterier for fordeling av statlige midler til programområdetiltak

Programområdemidlene kan nå brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, Det forutsettes at bruken avgrenses til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei, og at en slik prioritering vurderes som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom eller øker måloppnåelsen i byvekstavtalene sammenlignet med riksveitiltak. Staten forutsetter at partene har tett dialog slik at omfanget av planlegging og prosjektering tilpasses forventede økonomiske rammer i kommende budsjettår.

Potter i porteføljen

I tillegg til større prosjekter bør porteføljen settes sammen av en rekke mindre prosjekter og tiltak. I lokalt vedtak våren 2022 kan disse samles i potter med klare politisk vedtatte kriterier for tildeling basert på modell for helhetlig virkemiddelbruk. I den årlige revisjonen av handlingsprogrammet kan bruken av midlene avklares og detaljeres.

Følgende formål kan for eksempel ivaretas i potter:

- Trafikksikkerhet
- Universell utforming
- Snarveier og andre attraktivitetstiltak gange og sykkel
- Bymiljø
- Mindre tiltak for å bedre vilkår for næringstransporten
- Mindre kollektivtiltak (mindre fremkommelighetstiltak, utbedring av holdeplasser/ adkomst holdeplasser)

Beregninger av areal- og transportutviklingen

I den videre prosessen med å teste tiltak og dokumentere virkninger av tiltakene i helhetlig strategi og en bypakke, vil det bli gjort en rekke beregninger med ulike verktøy. Mest sentral er regional transportmodell (RTM).

Beregninger i RTM viser fremtidig trafikkmengde i hele avtaleområdet og på enkelte delstrekninger. Trafikkmengden er avhengig av ulike tiltak, bomsystem, takst og rabattsystem. Trafikkmengder fra RTM-beregninger er også grunnlag for finansieringsberegninger -> se avsnitt 4.2.

Den regionale transportmodellen (RTM) beregner hvordan tiltak på vegnettet og i kollektivtilbudet påvirker hvordan folk reiser (trafikkmengde og reisemiddelfordeling). RTM har fokus på arbeidsreiser, men andre typer reiser og arealbruk påvirker også disse tallene. Arealdataverktøyet (ADV) er et nytt digitalt kartverktøy, som skal gi RTM denne informasjonen. ADV er resultat av samarbeid mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vegdirektoratet, KS, Jernbanedirektoratet og Miljødirektoratet. Grenland er et av byområdene i Norge som er pilot ved utvikling og testing av ADV.

I ADV legger byområdet inn data om lokalisering av boliger og arbeidsplasser, steder som folk besøker (feks matbutikk, kjøpesenter, kino), og parkeringstilbud. Dataene hentes blant annet fra SSB, kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og kommunenes egen kartlegging. RTM bruker disse dataene og beregner hvordan dette påvirker trafikkmengde og valg av reisemiddel.

Med ADV kan vi teste ut ulike strategier for fremtidig arealbruk og transportsystem, og sammenlikne resultater av ulike tiltak. ADV gjør at transportmodellenes beregninger blir mer realistiske, som igjen betyr at beslutningsgrunnlaget for videre utvikling blir bedre. Resultatene blir illustrert i både kart og tall, som gjør det enklere å forstå og kommunisere.

ADV forventes å være klart rundt årsskiftet 2021/2022 og vil da benyttes i arbeidet med å teste og synliggjøre virkningene av ulike arealtiltak i Grenland. Beregningene vil i utgangspunktet også legges til grunn for framtidige forhandlinger om byveksttale.

Andre analyseverktøy vil også bli benyttet etter behov i den videre prosessen, blant annet for å kunne sannsynliggjøre nullvekstmålet.

6.3 Viktige tema som må avklares i den videre prosessen

- Fordeling mellom store vegprosjekt og andre tiltak i porteføljen
- Håndtering av kostnadsoverskridelser på et stort vegprosjekt som rv.36 i porteføljen (begrense risiko)
- Vurdering av tidshorisont på proposisjonen (15 år, 20 år, eller for eksempel 2 proposisjoner på henholdsvis ca 5 år og 10-15 år)
- Ny teknologi: Den teknologiske utviklingen vil påvirke transportbehov og reisestrømmer i byområdene og ny teknologi kan påvirke måten vi løser transportutfordringer på. Bruk av hjemmekontor i forbindelse med pandemien er et godt eksempel. El-sparkesykler et annet.
- Klima- og miljøhensyn (eksempel totalt CO₂-avtrykk) i byggeprosjekter
- Geografisk avgrensning av bypakkas virkeområde i Grenland med hensyn til mindre investeringer på fylkesveg. Dette er spesielt en problemstilling i områder der det er behov for mindre tiltak som ikke når opp på prioriteringslista mht vurdering av måloppnåelse
- Statlige bidrag knyttet til krav i en byvekstavtale for å sikre helhet i porteføljen og høyere måloppnåelse.

6.4 Informasjon og medvirkning

Det er behov for god informasjon og medvirkning fra en rekke aktører i prosessen med å utvikle en ny bystrategi og bypakke. Alle partene i samarbeidet har ansvar for å forankre arbeidet internt i egne organisasjoner og bidra til tilstrekkelig medvirkning overfor befolkning og næringslivet.



Fra sekretariatet tilrettelegges det spesielt for informasjon og medvirkning på følgende måter:

- Informasjon på nett: <https://bypakka.no/ny-bypakke/> og sosiale medier
- Informasjon og dialog med media
- Digitale frokostmøter om sentrale tema. Opptak av møtene tilgjengeliggjøres på nett.
- Dialogmøter og webinarer i samarbeid med næringsliv og andre interessegrupper
- Innspill på digitalt innspillskart: [Lenke til kart på nett](#)
- Informasjon i politiske utvalg
- Møteplass for byutvikling (vinter 2022)

Andre aktuelle informasjons- og medvirkningsstiltak vil gjennomføres etter behov i prosessen.

7 Vedlegg

- Verdiskapende fortetting i Grenland. Kortversjon. Vill og Spacescape 2020
- Hva kjennetegner regioner som vokser? Samfunnsøkonomisk analyse 2021
- Transportsystemet i Grenland. Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover. Norconsult 2021
- Analyse av det overordnede transportsystemet i Grenland. Reisesrømsanalyse. Norconsult 2021
- Evaluering av bomsystemet i Bypakke Grenland. Asplan Viak 2021

Dokumentene finnes her: [Vedlegg til politisk sak om videreføring av Bypakke Grenland \(bypakka.no\)](https://bypakka.no)

Foto der ikke annet er angitt: Birgitte Hellstrøm



Nå bygges fremtidens Grenland!

<https://bypakka.no/ny-bypakke/>

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