

Videreføring av Bypakke Grenland - kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter

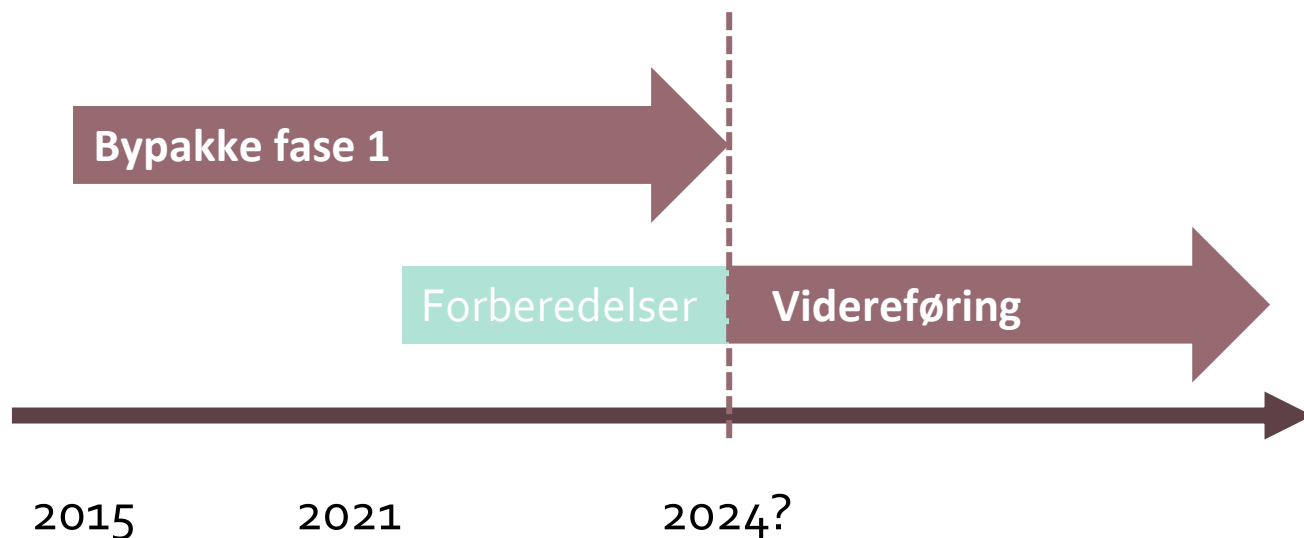
Felles politisk sak

Frokostmøte 2.november 2021



Vi forbereder ny bypakke

- Bypakke Grenland fase 1 er nedbetalt om ca 3 år
- Det tar tid å avklare innhold og finansieringsløsning
- Felles vedtak i kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble, og Vestfold og Telemark fylkeskommune om oppstart av forberedelser våren 2021.
- Vi planlegger for framtida



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

Hvor er vi i prosessen nå?



Politisk sak høsten 2021:

Felles forankring og informasjon om oppdatert kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter.

Bestilling med rammer for videre arbeid fram mot lokale vedtak av bystrategi og grunnlag for proposisjon til Stortinget i 2022.

Nasjonal transportplan 2022-2033

Byområdepolitikk:

- Satsingen på byvekstavtaler fortsetter.
- Avtalene skal være langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak.
- Nullvekstmålet legges til grunn.
Dette målet vil også bidra til mer attraktive byer.
- 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.



Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



NTP 2022-2033

- De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene.
- Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål.
- Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.
- 10 mrd kroner til fem nye byvekstavtaler (inkl. Grenland).
- Rv 36 fra Skjelsvik til Skyggestein er prioritert prosjekt:
 - Kostnad: 5,3 mrd. kroner
 - Forutsetter bompenger (ca 50%)
 - Planarbeidet er i gang - vil ta tid å avklare løsning



NÅ: Dagens bypakke og belønningsavtale

Belønningsmidler
Midler til reduserte billettpriser | 82,5 mill kr årlig

Bypakke fase 1

Lokale egenandeler
Bompenger
Statlig bidrag: 729 mill kr
rv.36 Skyggestein- Skjelbredstrand og Nystrand

FRAMOVER: Ny bypakke og byvekstavtale

Programområdemidler (kollektiv og GS)
Midler til stasjons- og knutepunktutvikling | 84 mill kr årlig?

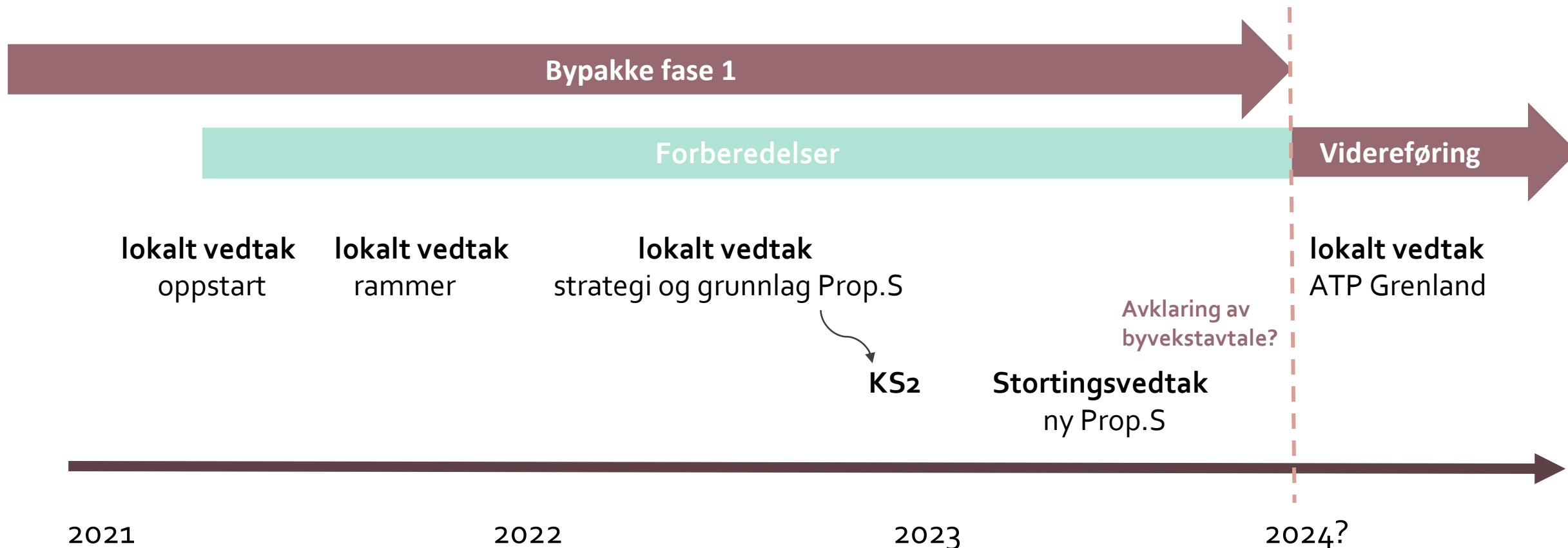
Belønningsmidler
Midler til reduserte billettpriser | 82,5 mill kr årlig

Ny bypakke

Lokale egenandeler
Bompenger
Statlig bidrag til rv.36 (50%): 2,8 mrd kr

2
mrd kr
på 12 år?
(166,6 per år)

Proessen fram mot stortingsvedtak



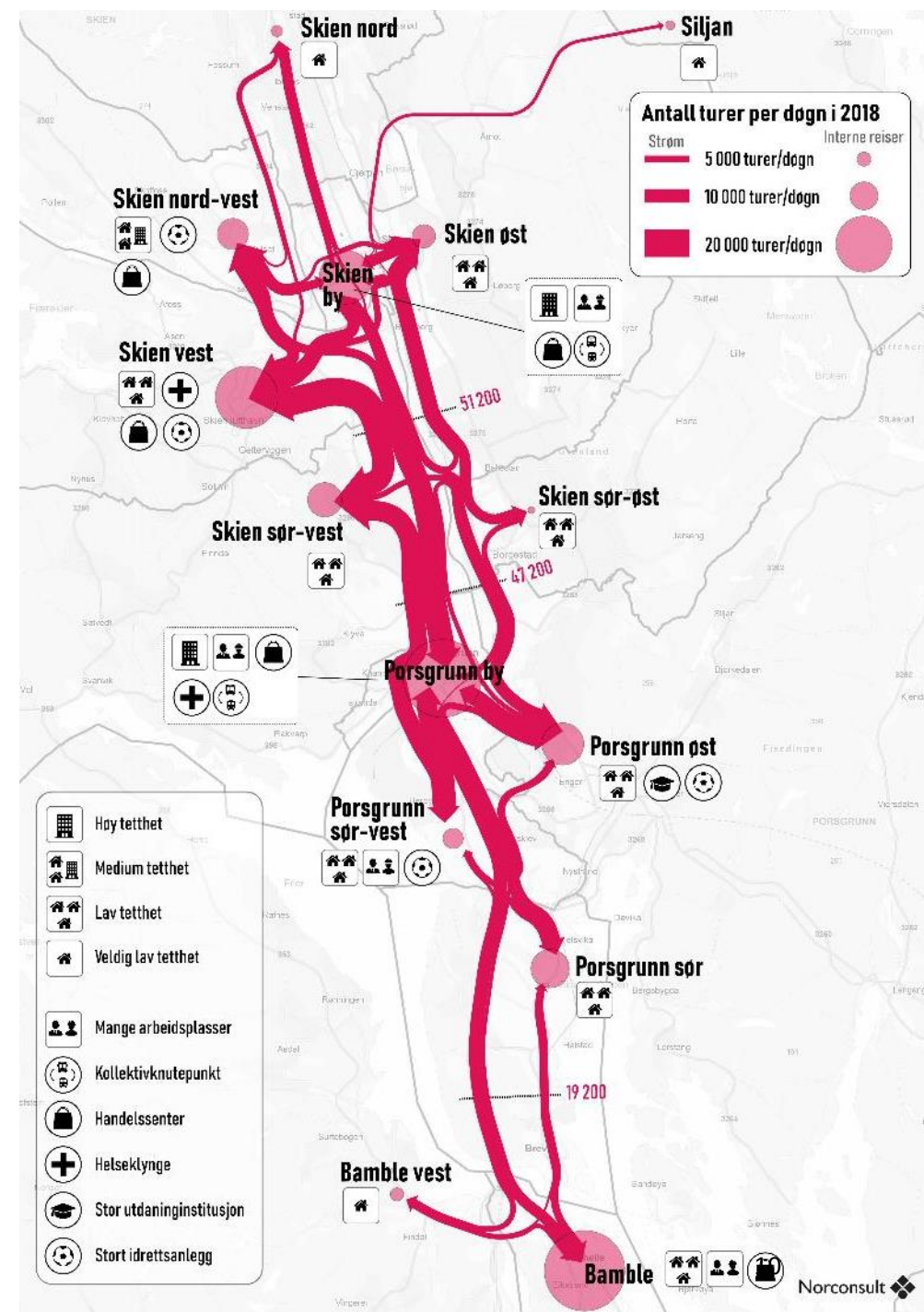
KS2= ekstern kvalitetssikring, gjennomføres når en bypakke er over 1 mrd. kroner.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag - hovedfunn

- Reisestrømmer, reisevaner og påvirkningsfaktorer
- By- og næringsutvikling
- Kollektivtransport
- Gange og sykkel
- Næringstransport og persontransport med bil

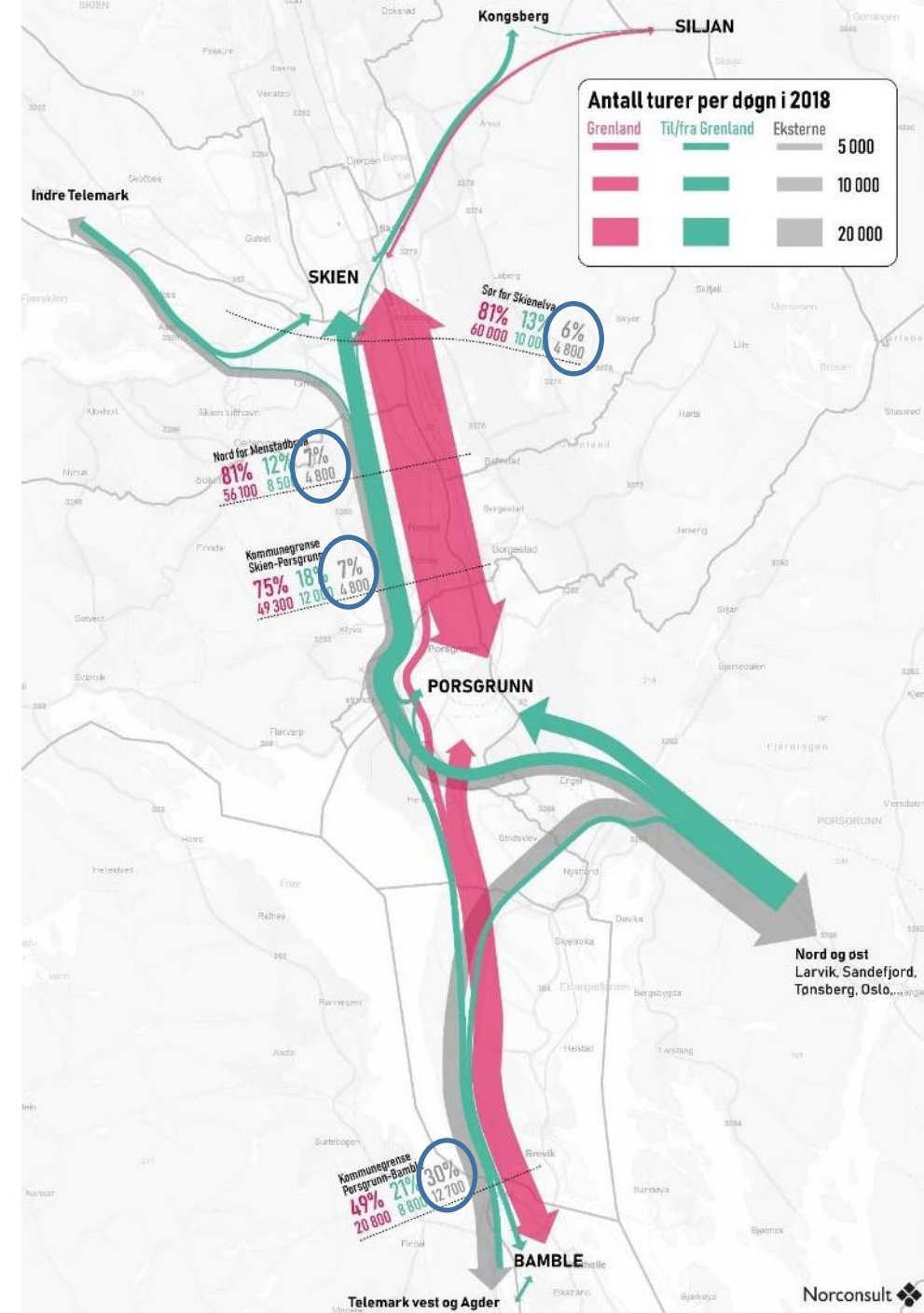
Reisestrømmer i Grenland

- Spredte målpunkter gir reisestrømmer i mange retninger.
- De største reisestrømmene går til Skien og Porsgrunn sentrum.
- De fleste reiser internt i egen kommune.



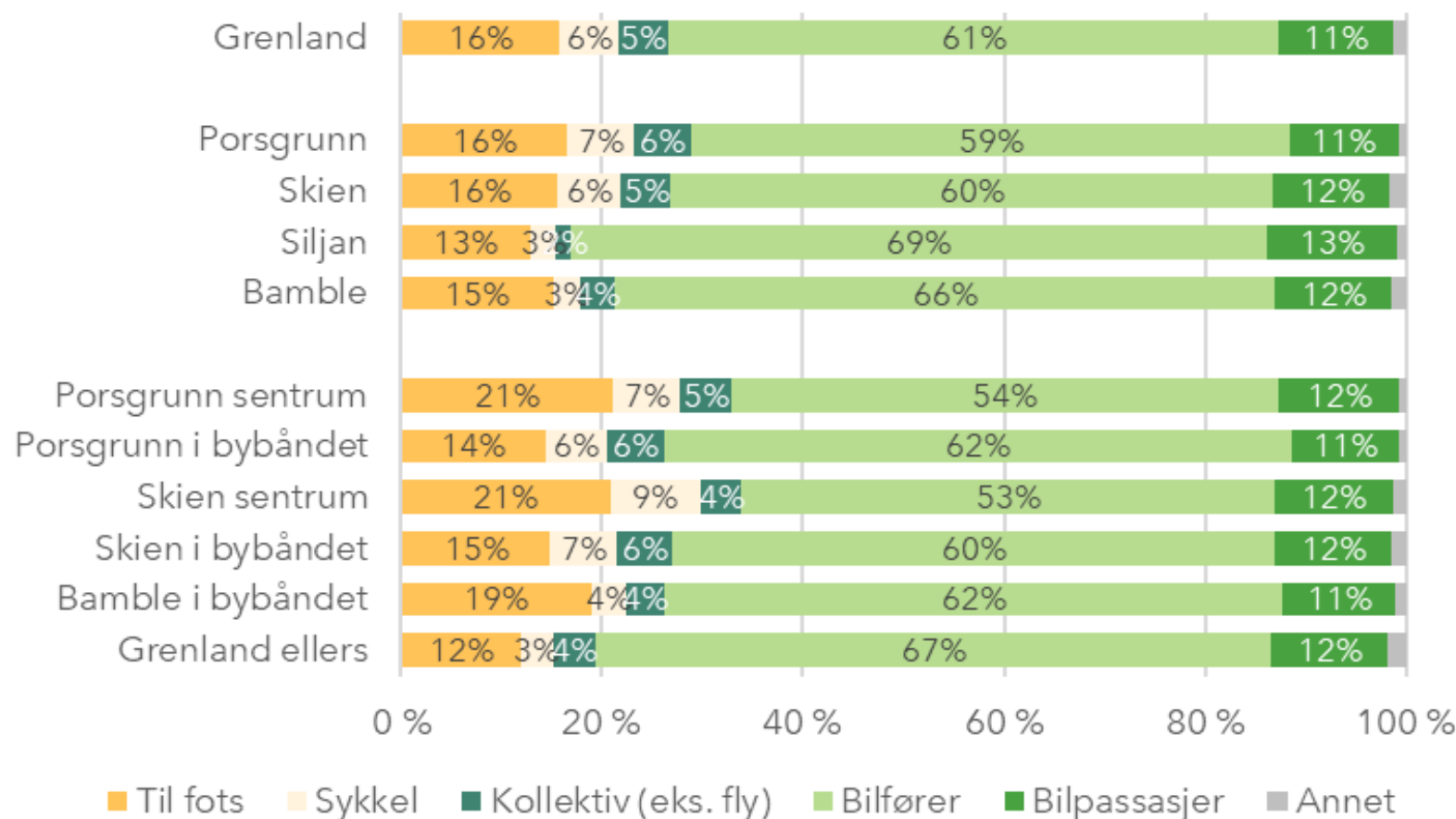
Gjennomgangstrafikk

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



Reisevaner

Transportmiddelfordeling i Grenland. RVU 2018/2019



Bosatte i Skien sentrum og Porsgrunn sentrum bruker bilen mindre enn de som bor i resten av Grenland.

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og de fleste gjennomføres med bil.

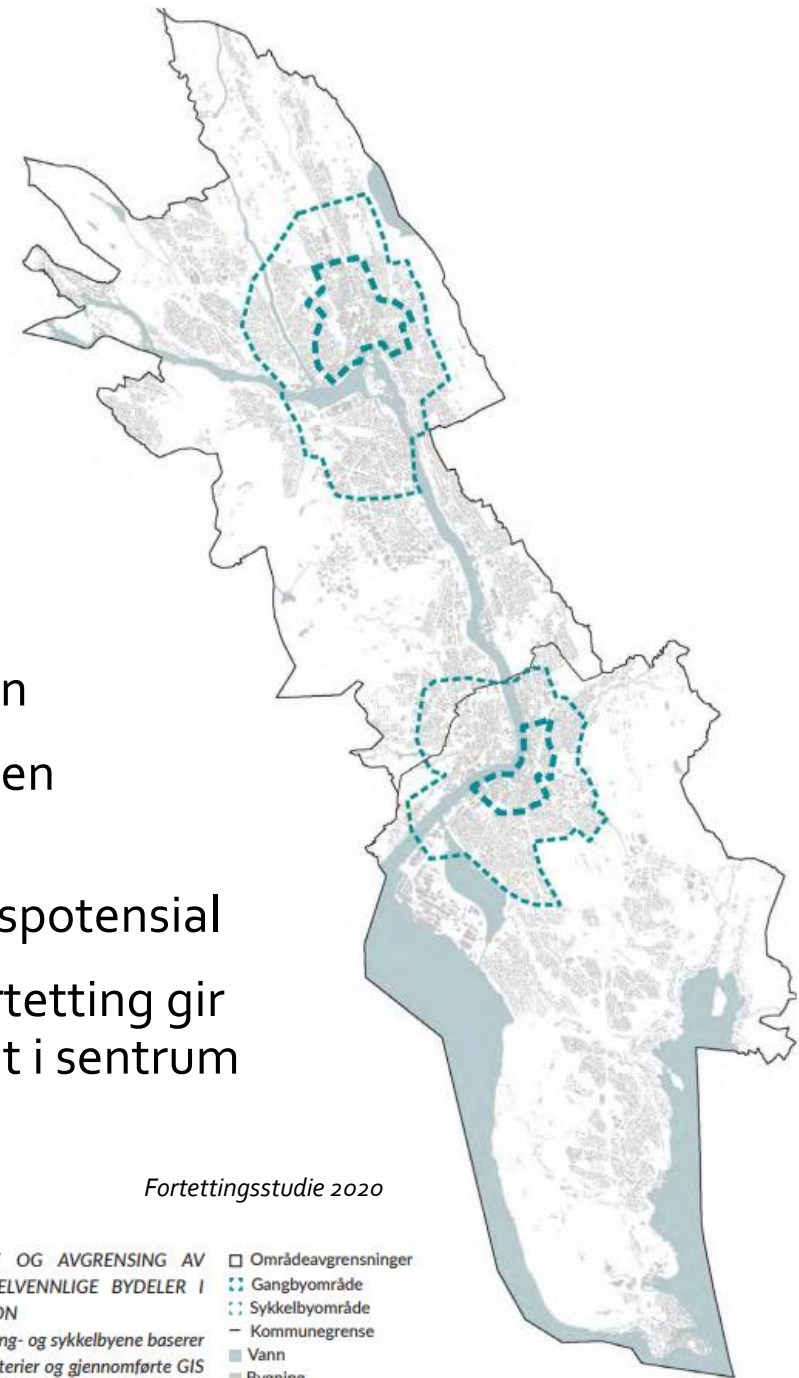
Mer enn 8 av 10 yrkesaktive har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver.

(62 % i Skien sentrum, og 80 % i Porsgrunn sentrum)

Arbeidsreiser og handle-/servicereiser utgjør til sammen halvparten av alle reiser og bør prioriteres i videre arbeid med å endre reisevaner.



- Gangbyen
- Sykkkelbyen
- Stort fortetningspotensial
- Riktig fortetting gir mer grønt i sentrum



Fortetningsstudie 2020

ANALYSEOMRÅDE OG AVGRENSING AV
GANG OG SYKKELVENNLIGE BYDELER I
DAGENS SITUASJON
Avgrensingen av gang- og sykkelbyene baserer
seg på oppsatte kriterier og gjennomførte GIS
analyser.

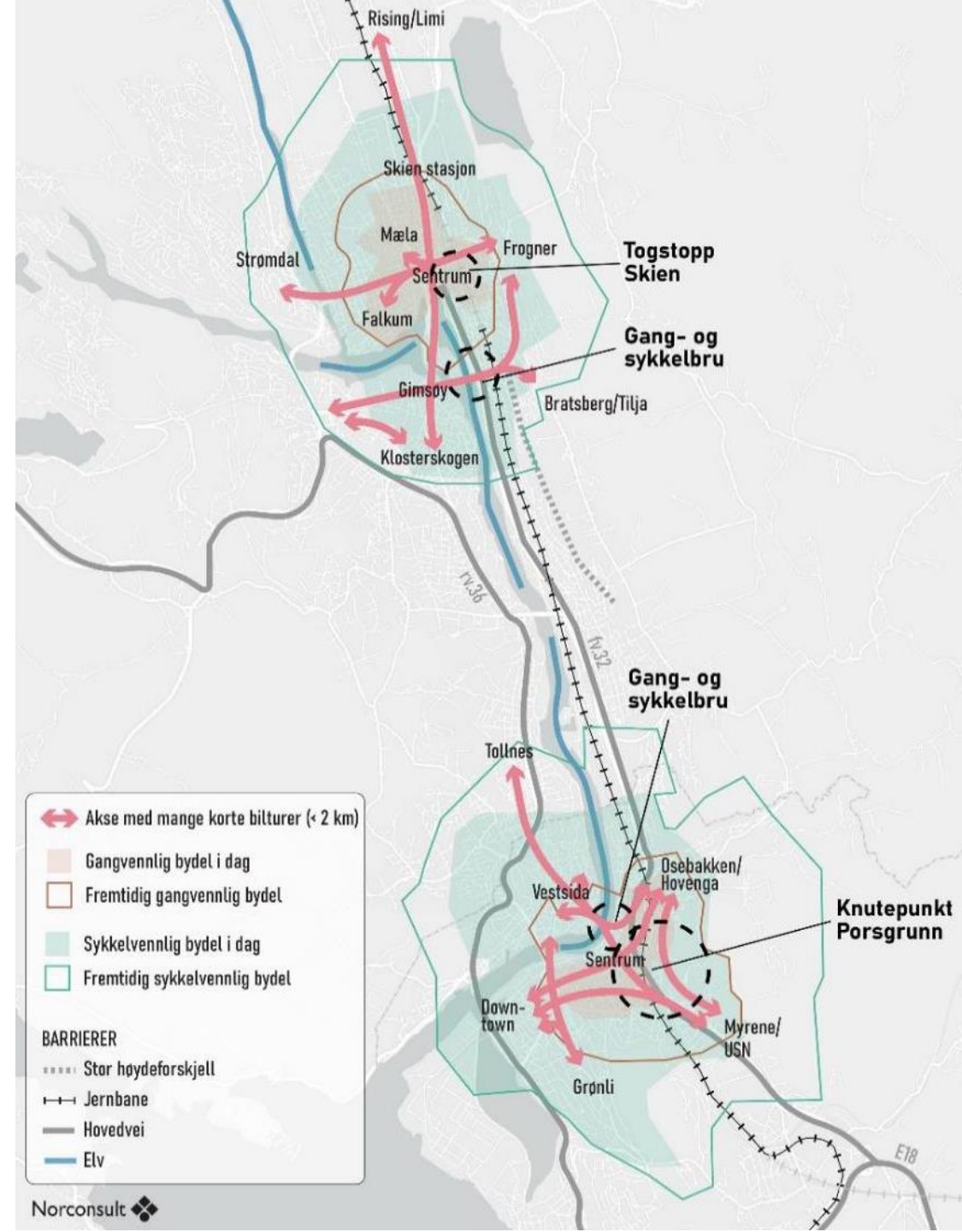
□ Områdeavgrensninger
■ Gangbyområde
■ Sykkkelbyområde
— Kommunegrense
■ Vann
■ Bygning

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

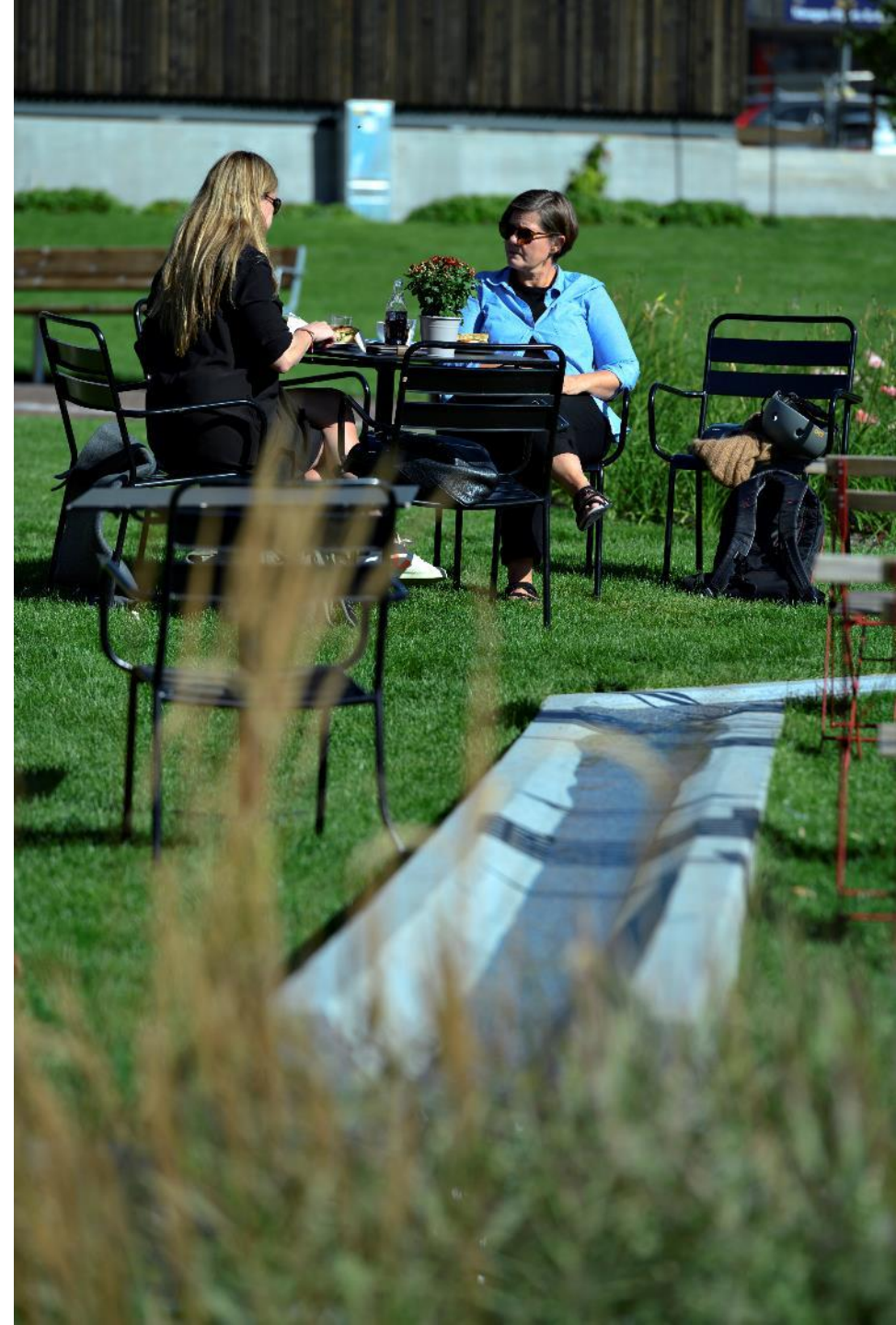
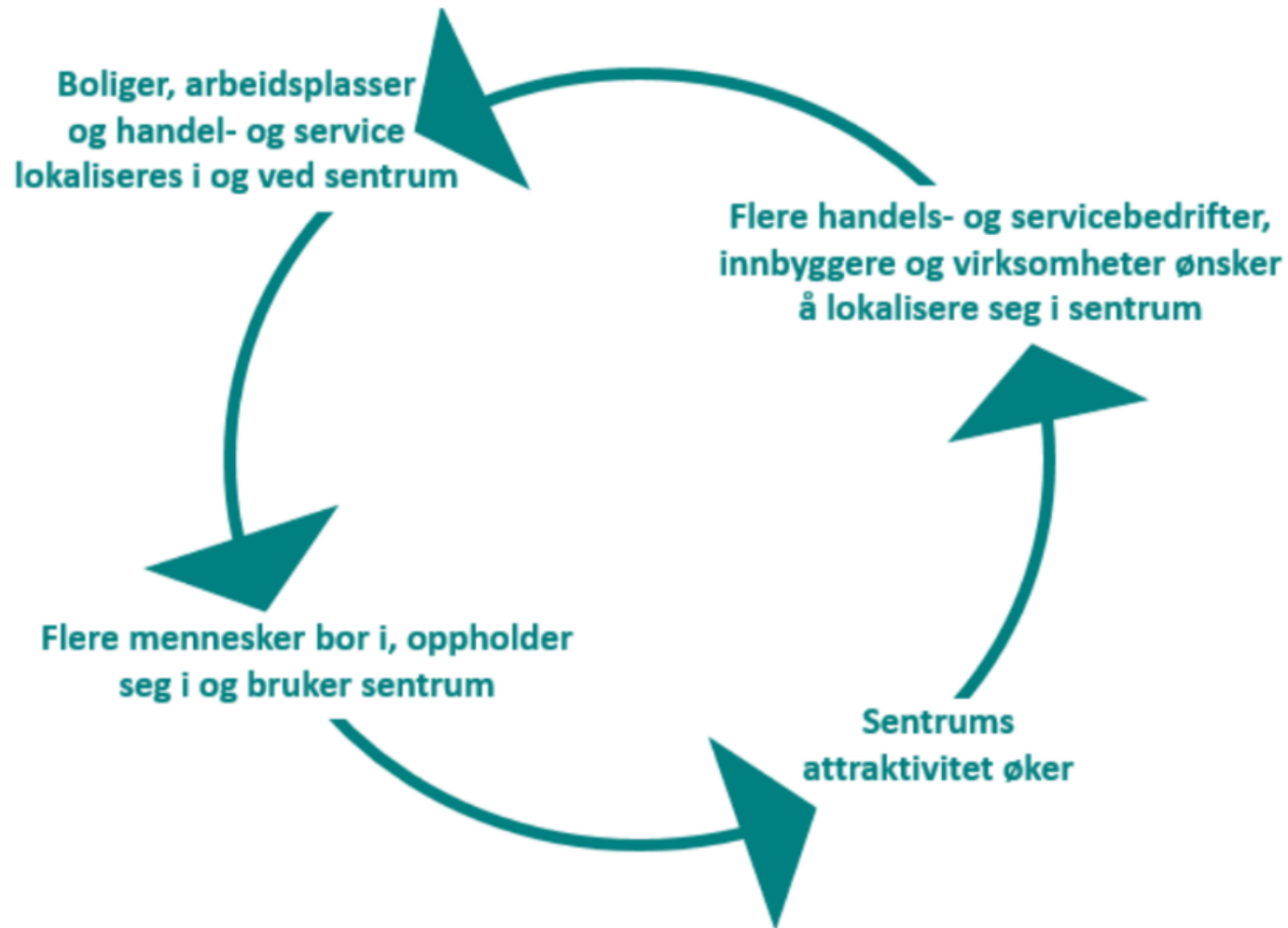
- Fortetningsstudie 2020

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

- Hva kjennetegner regioner som vokser?
Rapport fra Samfunnsøkonomisk analyse AS



En attraktiv by har et livlig sentrum



By- og næringsutvikling

Vi må:

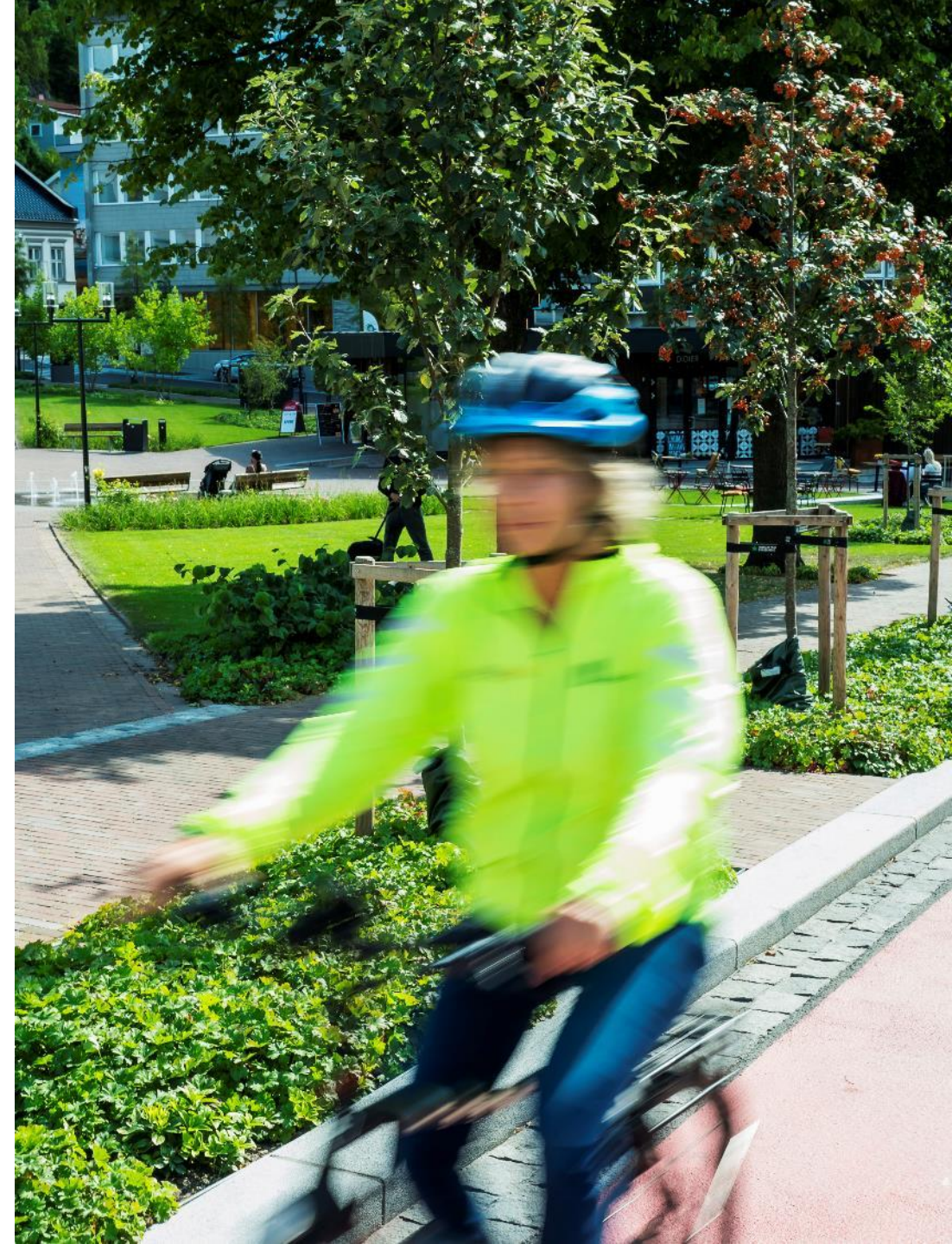
- Utvikle attraktive bysentrum
- Ha en mer konsentrert arealbruk som gir økt bruk av kollektiv, gåing og sykling.
- Lokalisere kontorarbeidsplasser og sentrumsfunksjoner til sentrum
- Utvikle knutepunktene
- Først fortette i sentrum
- Samarbeide om parkeringsløsninger som styrker sentrum og gir økt grønn transport
- Utvikle gode uteoppholdsareal og ha tilgang til grønnstruktur



Gange og sykkel

Vi må:

- Satse i områder med mange og korte reiser:
 - Strekninger i og inn mot bysentrum
 - Viktige gang-/sykkelruter i lokalsentra
 - Utenfor sentrum: Strekninger med høyt potensial for gang-/ sykkeltrafikk
- Fortette med kvalitet og funksjonsmangfold i sentrum
- Gjøre det attraktivt for myke trafikanter i sentrumsområder og lokalsentra
- Satse på hverdagssyklisten og tilrettelegge for alle



Kollektivtransport

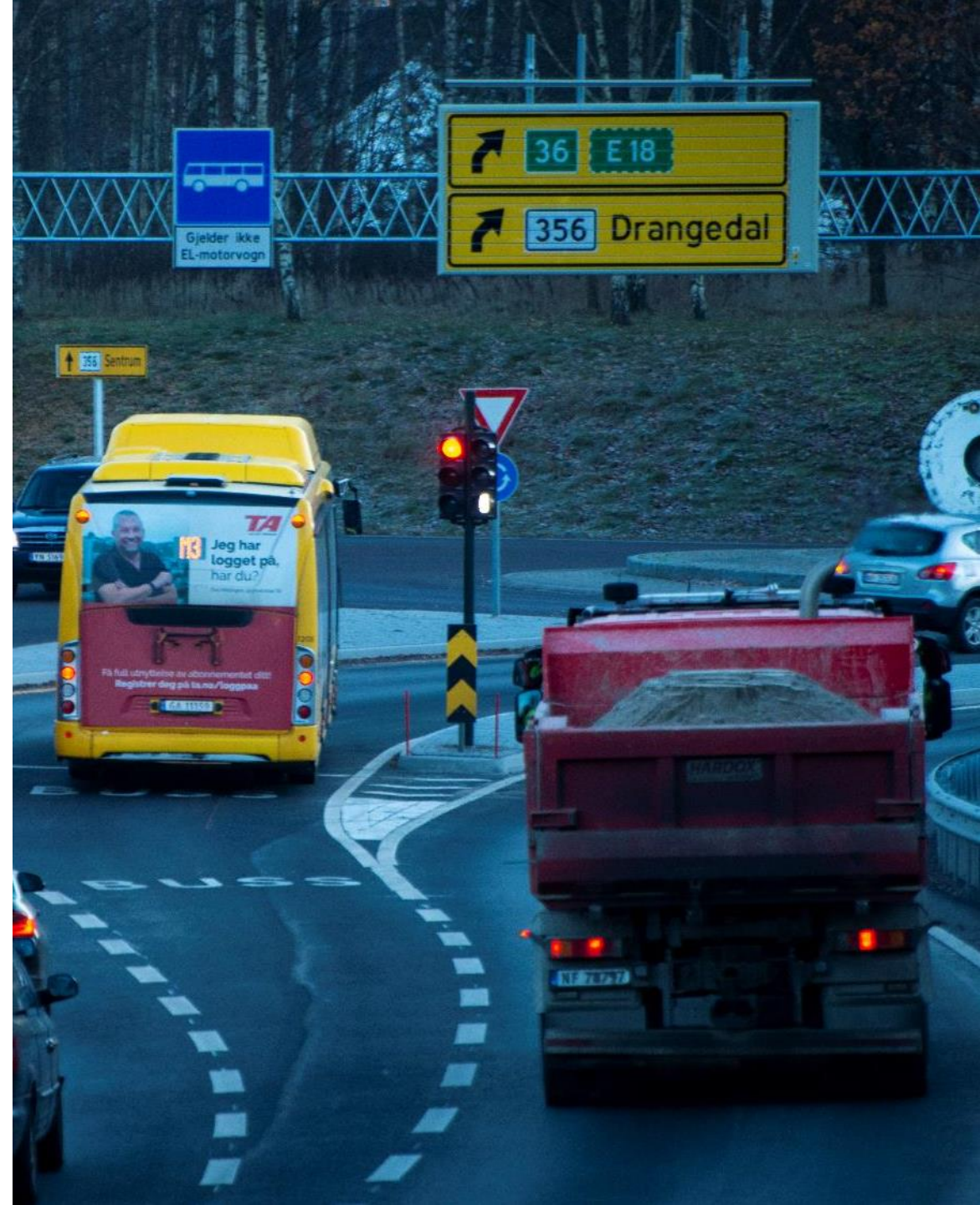
Vi må:

- Ha mer kompakt arealutvikling, fortette i sentrum, ved knutepunkt og langs viktige kollektivakser
- Styrke togtilbudet
- Markedstilpasse busstilbudet bedre
- Supplere kollektivtilbudet med mikromobilitet
- Bruke ny teknologi
- Utvikle felles billettsystem for alle kollektivtilbud – ett billettprodukt til alt
- Prioritere bussen i kryss og flaskehalser
- Regulere parkeringstilbudet



Næringstransport og persontransport med bil

- Prioritere utvalgte strekninger/ flaskehalser
- Gi bedre fremkommelighet i vegsystemet ved å få de som har mulighet til det til å reise kollektivt, gå og sykle
- Persontransport: Har mye kunnskap
- Næringstransport: Nye analyser utføres nå
- Rv 36:
 - Vil gi økt vegkapasitet -utfordrer nullvekstmålet
 - Måloppnåelse avhenger av trasévalg for ny veg og etterbruk av eksisterende veinett.



Hvordan skal vi nå målene våre?

Vi må bruke alle verktøyene i verktøykassa



Infrastruktur

Vei, gange, sykkel,
buss og tog



Driftstiltak

Sykkel, gange og
kollektivtransport



Attraktiv by

Bymiljø og konsentrert
arealutvikling



Ny teknologi

Førerløse kjøretøy, sensor-
teknologi, delingsøkonomi



Kommunikasjon

Informasjon og holdnings-
skapende arbeid



Bildempende tiltak

Kunnskapsgrunnlaget synliggjør at det er behov for en helhetlig tiltakspakke og mange ulike virkemidler for å nå de vedtatte målene.

Særlig stor betydning for måloppnåelse:

- Kompakt arealutvikling
- Prioritering av sentrum og knutepunktene
- Valg av løsning for ny rv. 36

Finansieringsmuligheter

Evaluering av dagens bomsystem

Bypakker er spleiselag

- Bompenger
- Lokale egenandeler
- Statlige bidrag (krav om nullvekst)
 - Midler til byvekstavtale
 - Midler til rv.36



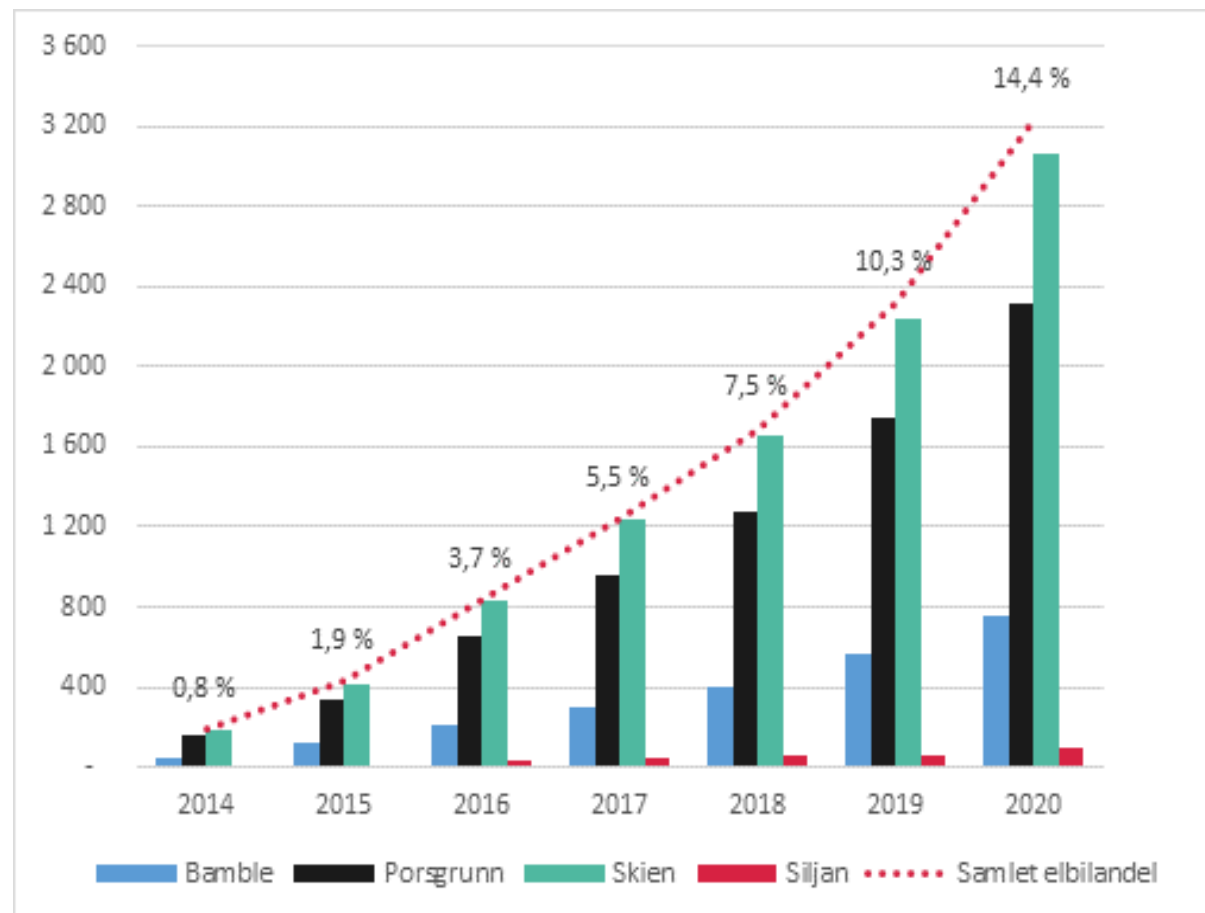
Finansieringspotensial i en langsiktig byvekstavtale	Kroner
Bypakke med tidshorisont 15 år	
- Bompenger - <i>forutsetter dagens takstnivå i 15 år</i>	3 – 5 mrd.
- Lokale netto egenandeler fra kommuner og fylkeskommunen og MVA-kompensasjon- <i>forutsetter dagens nivå i 15 år</i>	1 mrd.
- Statlige bidrag 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 finansieringspotensial 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.

Dagens bomsystem belaster innbyggerne ulikt

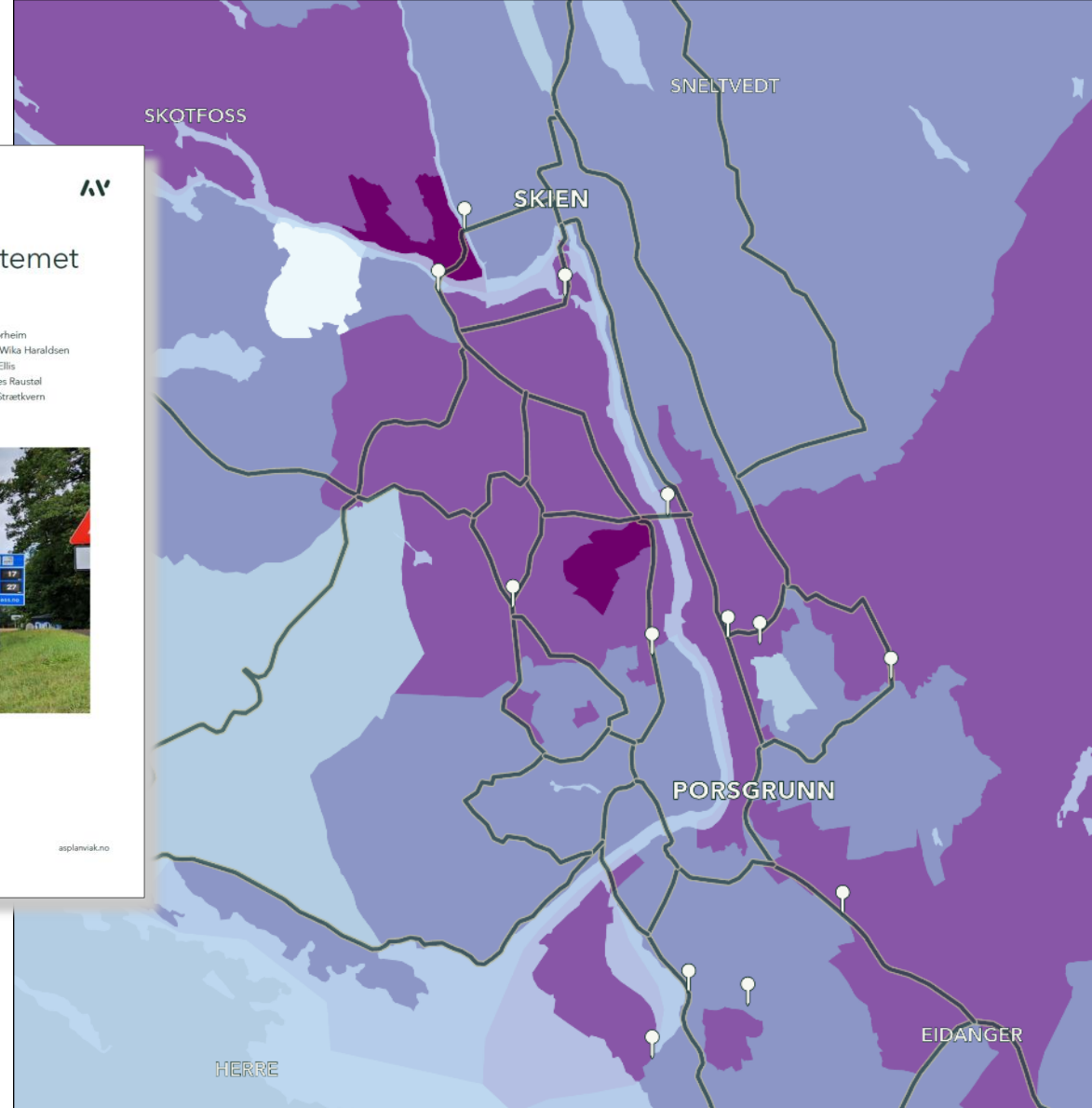
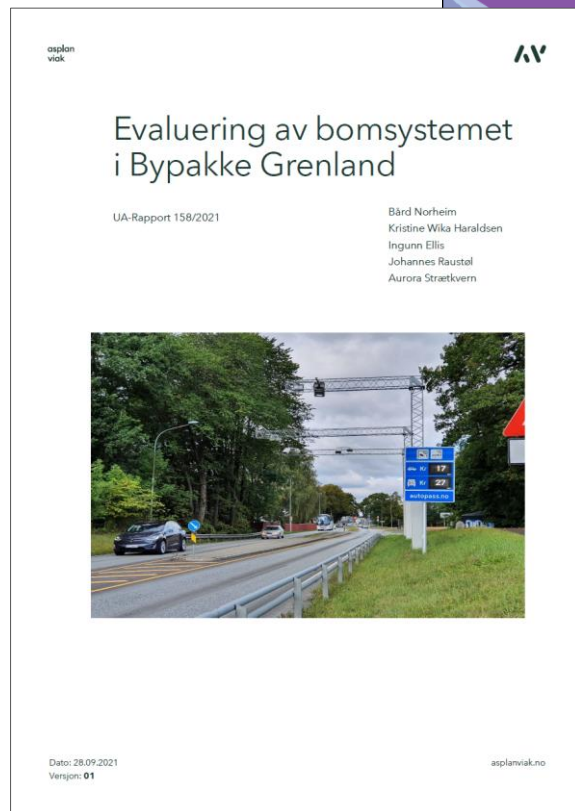
- Geografisk skjevhet
- Mange som ikke betaler.
Kun 40% av alle turer som passerer antennepunkt
- Elbilfritak bidrar til sosiale skjevheter fordi det er de med høyest inntekt som i størst grad har elbil.

Denne skjevheten vil øke



Asplan Viaks anbefalinger for et fremtidig bomsystem

- Øke antall innkrevingspunkt for å utjevne forskjeller og spre belastningen på flere trafikanter.
- Redusere elbilrabatten
- Øke rushtidsavgiften og redusere innkrevingsperiode for rushtidsavgift
- Endre fra en til toveis innkreving med halv pris i hver retning
- Beholde månedstaket
- Beholde timesregelen



GJENNOMSNIITTLIG BOMKOSTNAD PER GRUNNKRETS

< 1 kr
1 - 3 kr

3 - 5 kr
5 - 7 kr

< 7 kr (maks 7,36 kr)
Bomstasjoner

INN OG UT AV GRUNNKRETS GJENNOM DØGNET

Videre proses

Prioriteringer i ny bypakke

Rv 36

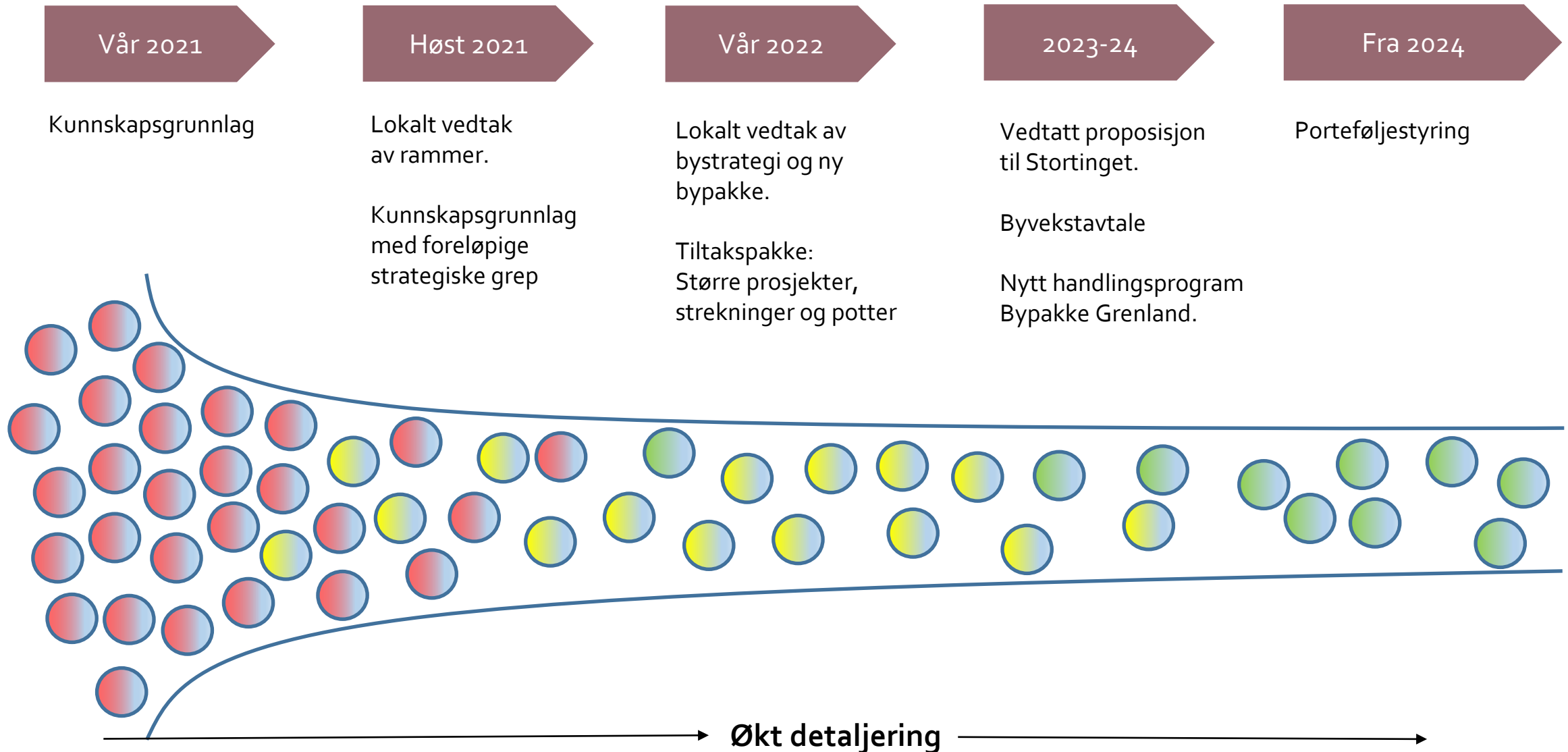
Knutepunkt for jernbane/togstopp

Videre tilrettelegging for gange,
sykkel, kollektiv- og næringstransport

Trafikkløsninger i sentrumsområdene

Tiltak for et attraktivt bymiljø

Prosess for utvikling av ny portefølje



Felles politisk sak: Videreføring av Bypakke Grenland – rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget

Forslag til vedtak

1. *XX bystyre/kommunestyre/fylkesting ber om at det utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Dette legges fram til politisk behandling 1.halvår 2022 for raskest mulig behandling i Stortinget.*
2. *Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål.*
3. *Det skal utredes flere alternativer for varighet på ny bypakke for å belyse mulige investeringsvolum og forholdet til statens signaler om langsiktighet for å kunne få en byvekstavtale.*
4. *Porteføljen skal finansieres som et spleiselag av lokale egenandeler, statlige bidrag (blant annet rv. 36) og bompenger. Det skal utredes mulige nivå på egenandeler og takster, med dagens nivå som utgangspunkt.*
5. *Det skal utredes hvordan et framtidig bomsystem kan justeres for å utjevne forskjeller.*

Nå bygges fremtidens Grenland!



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