

Notat om byområdet Grenland

11.februar 2022

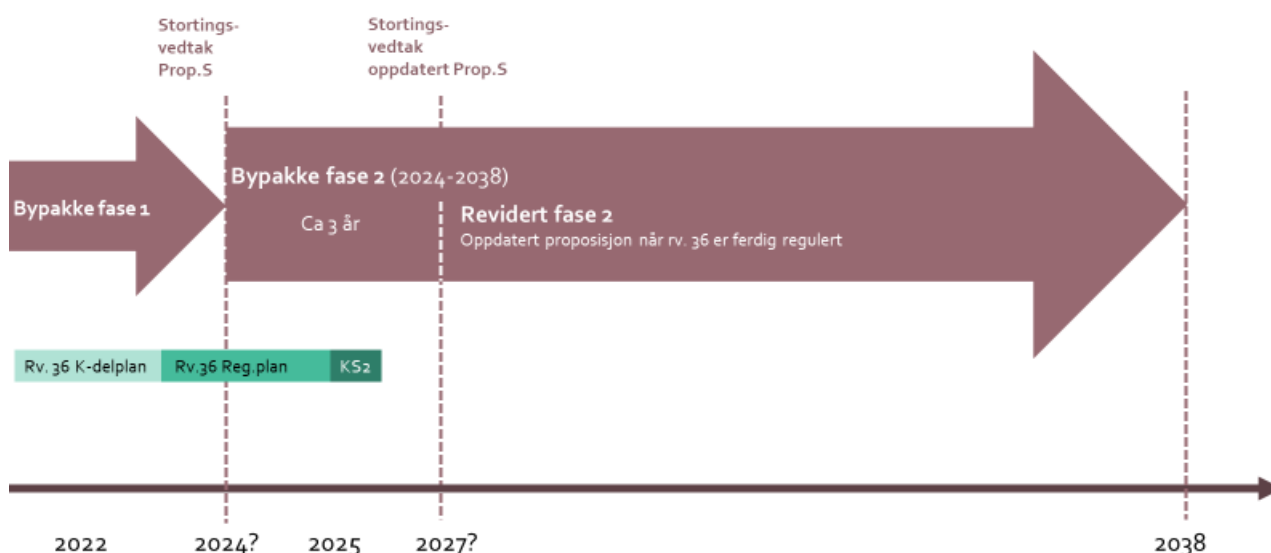
Bakgrunn og punkter til drøfting i møte 14.02.2022

Bypakke Grenland har vært en stor suksess, men fase 1 er ferdig allerede om 2-3 år. Grenland trenger lokale vedtak av ny bypakke i 2022 for en sømløs overgang til fase 2.

Byområdet Grenland ønsker dialog og avklaring på følgende spørsmål:

1. Kan det legges opp til en prosess med en 15-års proposisjon for Bypakke Grenland fase 2 som må ha et nytt stortingsvedtak når rv.36 er ferdig regulert?
2. Ivaretar en slik prosess statens krav til langsiktighet slik at Grenland kommer i gang med forhandlinger om byvekstavtale?
3. Togstopp Skien gir stor måloppnåelse i pakka, men investeringene i jernbanen må finansieres av byvekstavtalen. Hvordan kommer byområdet raskest mulig videre i samarbeid med staten om dette prosjektet?

Riksveg 36 som sentralt prosjekt i ny bompengefinansiert pakke (fase 2)



Rv.36 er «fundamentet» i Bypakke Grenland og det største prosjektet i porteføljen (ca 60%). Den fremtidige løsningen for rv.36 påvirker måloppnåelse og utforming av andre prosjekter i porteføljen i svært stor grad. Prosjektet og løsningen som velges er avgjørende for å sikre enighet og støtte for fase 2 for Bypakke Grenland lokalt. Samtidig er det nødvendig å håndtere eventuelle kostnadsoverskridelser og sikre nok midler til finansiering av de øvrige tiltakene i porteføljen. Investeringsprosjektene i en ny pakke som avhenger av løsningen på rv. 36 må planlegges parallelt,

detaljerte løsninger og kostnader kan ikke avklares nå. Byområdet ønsker på lik linje med staten god kontroll over kostnader og risiko i porteføljestyringen.

Med bakgrunn i denne situasjonen i Grenland er det behov for å få til en langsiktig bompengefinansiert pakke i Stortinget basert på dagens kunnskap og overordna rammer, med rom for justeringer og revisjon og ytterligere detaljering av porteføljen når ny kunnskap foreligger underveis i bompengeperioden. SDs nye rutiner for styring av store prosjekt inngår i dette. En slik prosess vil kreve flere lokale og statlige vedtak underveis i perioden for å gi alle parter trygghet for innhold, kostnadsrisiko og måloppnåelse. Et nytt stortingsvedtak av oppdatert proposisjon etter at reguleringsplan for rv.36 er ferdig vil måtte følges opp av en hovedrevisjon av handlingsprogrammet for fase 2 som vedtas lokalt. Nullvekstmålet gir også behov for helhetlig planlegging av transportsystemet med ny riksveg som viktigste premissleverandør i byområdet.

Byområdet har en rekke prosjekter som kan gjennomføres fra oppstart av en ny bypakke mens planlegging av ny rv.36 pågår og etterbruk av dagens rv.36 og fv.32 gjennom byområdet pågår.

Følgende kan bygges i perioden 2024-2026:

- Knutepunkt Porsgrunn
- Knutepunkt Skien (tiltak som bygger opp under investering i togstopp Skien)
- Tiltak sentrumsområder
- Tiltak i lokalsenter og ved skoler
- Ferdig regulerte prosjekt på overordnet vegnett (f.eks: fv.356 Rashebakken, fv. 353 Gassvegen, Moflata trinn 2)
- Ferdig regulerte gang- og sykkelprosjekt

Fremdrift for byvekstavtale og videre arbeid med togstopp Skien

Byområdet Grenland ønsker best mulig framdrift i arbeidet med helhetlig tiltakspakke i en framtidig byvekstavtale. Staten legger til grunn at et stortingsvedtak på en langsiktig bompengeproposisjon skal foreligge før forhandlinger kan starte opp. Byområdet erfarer at det er krevende å lokalt avklare innhold i en helhetlig tiltakspakke og bompengefinansiering uten å kjenne mer til hva en eventuell byvekstavtale kan bidra med i den regionale utviklingen.

For å komme i forhandlingsposisjon til en byvekstavtale må det videre sannsynliggjøres at nullvekstmålet nås med virkemidlene som legges til grunn. Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget som Grenland har utarbeidet viser at byområdet bør prioritere en satsing på mange, mindre tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport i og inn mot sentrum og knutepunkt. Det er også behov for en enda mer målrettet fortetting og konsentrasjon av kontorarbeidsplasser i sentrum. En slik satsing kombinert med nytt togstopp i Skien sentrum vil gi et bedre grunnlag for kollektivtransport med buss og tog og dermed høyere måloppnåelse. Prosjektet Togstopp i fjell i Skien er anslått til under 200 millioner kroner. Investeringene i jernbanen må imidlertid finansieres av byvekstavtalen.

Det er behov for dialog om hvordan byområdet kommer raskest mulig videre i samarbeid med staten om dette prosjektet. En parallell dialog om statens bidrag i en framtidig byvekstavtale vil gjøre det enklere å ta nødvendige beslutninger lokalt knyttet til arealutvikling, bomsystem og andre bildempende tiltak.

Status og historikk

Byområdet Grenland er ett av de ni prioriterte byområdene i NTP 2022-2033 som kan få byvekstavtale. Består av kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble i Vestfold og Telemark fylke. Totalt 108 000 innbyggere.

Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt lokalt i 2013 og i Stortinget i 2015 og omfatter kommunene Vestfold og Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan. Bypakke Grenland fase 1 har varighet på maksimalt 10 år og en øvre økonomisk ramme på ca. 3.mrd kroner (2021 kr). Fase 1 inneholder to større vegprosjekt (totalt 48%), rv.36 Skyggestein - Skjelbredstrand og fv.32 Gimleveggen-Augestadvegen (begge ferdigstilt 2018) og 54 mindre prosjekt som skal gjøre det mer attraktivt og gå, sykle og ta buss. Det er nå ferdigstilt 24 prosjekter til samlet sum 2,2 mrd. Fase 1 ser ut til på bli nedbetalt medio 2024. Byområdet har gjennomført en detaljert porteføljestyring siden 2015 med årlige felles politiske vedtak av revidert handlingsprogram med tett kobling til øvrig byutvikling i området. Det er tverrpolitisk støtte enighet om at bypakka og belønningsavtalene har hatt stor betydning for byområdets positive utvikling de siste årene.

Felles vedtak om å videreføre Bypakke Grenland ble gjort av Fylkestinget, By- og Kommunestyrene i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble i november og desember 2021.

Vedtaket viser at Grenland vil følge opp føringene i NTP 2022-2033 om en helhetlig tiltakspakke, tilpasset byområdet, som samlet sett oppfyller nullvekstmålet og gir mer attraktive byer. Kunnskapsgrunnlaget viser at kompakt arealutvikling, prioritering av sentrum og knutepunktene, valg av løsning for ny rv. 36 og etterbruk av eksisterende veinett har særlig stor betydning for måloppnåelse.

1. Vestfold og Telemark fylkesting/Skien/Porsgrunn/Bamble/Siljan 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

Grenland fikk sin første **belønningsavtale** i 2013, og underskrev siste avtale for perioden 2021-2024 i juni 2021. Avtalen har en ramme på 330 mill.kr. Byområdet har fokus på helhetlig tiltakspakke og alle partnerners virkemidler i belønningsavtalen i påvente av en byvekstavtale, inkl gjensidige forpliktelser innenfor arealplanlegging, byutvikling og planlegging av knutepunkt for tog. Byområdet har gjennom den årlige rapporteringen til Samferdselsdepartementet dokumentert måloppnåelse. Den nye avtalen har tatt inn lokale hovedmål i tillegg til nullvekstmålet. Byområdet har årlig nådd nullvekstmålet.

Attraktiv by 2021

Bypakke Grenland har sammen med de statlige tilskuddsmidlene gitt gode resultater og gjort byene bedre å bo i. Betydningen av denne satsingen og samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og staten ble fremhevet da Porsgrunn og Skien fikk tildelt statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling av Kommunal- og moderniseringsministeren i 2021.

Riksveg. 36 gjennom byområdet

Prosjektet rv. 36 Skyggestein- Skjelbredstrand i Skien ble fullfinansiert av staten som en del av fase 1 (714 mill. kr). Resten av rv.36 gjennom byområdet var delt inn i faser i KVV Grenland (2010). Byområdet har hatt en rekke lokale vedtak, dialog med SD og innspill til NTP over lang tid for å komme videre med rv.36 gjennom byområdet. Regjeringsvedtaket av KVV Grenland (2012) krevde en revisjon av KVV Grenland før videre planlegging av rv.36 kunne starte. Kravet ble erstattet av Byutredning Grenland, som ble ferdigstilt av SVV og jernbanedirektoratet i januar 2018. Mandat for videre planlegging av hele strekningen fra E18 til Skyggestein ble gitt SVV tidlig i 2019. Den formelle kommunedelplanprosessen kunne ikke starte før et KVV-estimat ble godkjent i SD. Brevet om godkjent KVV-estimat ble sendt fra SD 17.juni 2020.

I NTP 2022-2033 er prosjektet rv.36 Skjelsvikdalen – Skyggestein prioritert basert på KVV-estimatet på om lag 5,3 mrd kroner og det forutsettes 2,5 mrd kr i lokal bompengefinansiering. Det ble varslet oppstart av planarbeidet i desember 2020. Forslag til planprogram ble oversendt fra SVV til kommunene Porsgrunn og Skien rett før jul 2021, og forventes lagt på høring av kommunene etter politisk behandling i februar/mars 2022. Skissert framdrift er ferdig kommunedelplan i løpet av 2023, og ferdig reguleringsplan i 2025. Faktorer som lav gjennomgangstrafikk (7%), prosjektets betydning for det øvrige transportsystemet i Grenland og kravet til nullvekst i en fremtidig byvekstavgift gjør dette til et prosjekt som krever tilpassede løsninger og andre metoder for beregning av måloppnåelse enn det som er normalt for strekningsprosjekter på riksveg.

Kryss ny E18/ny rv.36 - Utfordringer i løsning og finansiering

Hovedutfordringen er at bygging av ny E18 og planlegging av ny rv.36 er i ufase. Dette kan medføre at den fremtidige påkobling av ny rv. 36 blir enten dårlig eller svært kostbar og vil kunne føre til stenging av en nybygget E18. Forventet sluttbehandling av reguleringsplanen for E18 er mars 2022.

Status for saken så langt byområdet kjenner til:

- Nye Veier uttaler at de har mandat og midler til å koble E18 til dagens rv.36 i Skjelsviksdalen, ikke til ny rv.36. Nye Veier skal synkronisere arbeidet på hele E18, planlagt åpning i 2025.
- Nye Veier uttaler at de kan tilpasse og bygge klart for kobling til ny rv.36 i fjellet uten ny avtale med SD, men finansiering og løsning må avklares i løpet av 2022, for antatt bygging i 2023.
- SVV uttaler at det ikke er mulig å koble ny rv. 36 til Nye Veiers forslag til kryss på E18 på en robust og god måte for framtida
- SVV uttaler at de har funnet en god langsiktig løsning for kryss i fjell med direkteførte ramper. SVV jobber med å se på teknisk løsning, kostnad og konsekvenser. Løsningen vil legge føringer for fremtidige planvedtak av ny rv.36 (kommunedelplan/reguleringsplan).
- Kryssløsningen er ikke tatt med i KVV-estimatet for rv.36.

- SVV ønsker primært at Nye Veier bygger det som er nødvendig for å unngå stenging av E18 over lengre tidsrom og merkostnader ved bygging på et senere tidspunkt.
- SVV uttaler at dersom Nye Veier ikke kan bygge krysset, er det viktig at det som bygges nå ikke er til hinder for fremtidig robust kryssløsning i fjell for rv. 36.

Knutepunkt Porsgrunn og togstopp Skien

Knutepunkt Porsgrunn: Prosessen med å få til realisering av det store potensialet for byutvikling rundt knutepunkt Porsgrunn har pågått i mange år. Etter avklaring med Bane NOR om at dagens sportrasé og plattformplassering kan beholdes, har nå kommunen startet prosess for områderegulering av knutepunktet med midler fra Bypakke Grenland fase 1 (26 mill.kr). Det er ikke behov for jernbaneinvesteringer for å komme i gang med utbyggingen ved knutepunktet. Offentlige investeringer i veg-, kollektiv, byrom og GS-tiltak i området er planlagt finansiert av ny bypakke.

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 i Skien sentrum, 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 %). Et togstopp i Skien sentrum vil berøre en større andel av befolkningen enn dagens lokalisering av Skien stasjon og gi grunnlag for flere kollektivreisende, økt attraktivt for byutvikling og flere virksomheter i Skien sentrum.

Togstoppet er høyt prioritert i en helhetlig tiltakspakke i Grenland, og det er satt av midler til planlegging både av Skien kommune og i Bypakke fase 1. Jernbaneinvesteringer i togstoppet kan ikke inngå i ny bompengefinansiert bypakke, men kan inngå i byvekstforhandlinger og finansieres av en fremtidig avtale. Det er avklart med Jernbanedirektoratet at Bane Nor som infrastructureier og -forvalter er rett aktør for videre deltakelse i planarbeid for togstopp Skien.

Foreløpige rammer for Bypakke fase 2 og finansieringspotensial i en langsiktig avtale

(som vist i lokalpolitisk sak høsten 2021)

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.

*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.

Sentrale vedtak og dokument

Bypakke Grenland:

- Prop.134 S (2014-2015) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark
- Bypakke Grenland handlingsprogram 2019-2022_Revisjon 2021 ([handlingsprogram 2021](#))
- Byutredning Grenland trinn 1 (januar 2018) [Byutredning Grenland 1](#)
- Byutredning Grenland trinn 2 (oktober 2018) [Byutredning Grenland 2](#)
- Felles lokale vedtak om oppstart av forberedelser til videreføring av Bypakke Grenland, våren 2021
- Felles lokale vedtak om videreføring av Bypakke Grenland – rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget november/desember 2021, med tilhørende dokument «Kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter» ([Kunnskapsgrunnlag 2021](#))

Belønningsavtale:

- Søknad om belønningsavtale 2021-2024, 30.10.2020
- Felles politiske vedtak av belønningsavtale for Grenland 2021-2024, juni 2021
- Underskrevet belønningsavtale 2021-2024, juni 2021
- Årsrapport belønningsavtale 2021, 31.01.2022

Rv.36 fra E18- Skyggestein:

- Mandat fra SD (SVV, 2019)
- Forslag til planprogram til kommunedelplan (SVV), desember 2021
- Høringsuttalelser til reguleringsplan for E18 (SVV, VTFK, Skien kommune – desember 2021)

Andre relevante lokale felles vedtak og dokumenter:

- Felles vedtak med innspill til mandat for byutredning Grenland 2017
- Felles vedtak av lokalt forhandlingsmandat for byvekstavtale 2019 og tilhørende vedlegg <https://bypakka.no/byvekstavtale/>