



BYPAKKE GRENLAND

Handlingsprogram 2023–2026

Hovedrevisjon, 12.01.2023

Vedtatt

bypakke
GRENLAND

Forsidebilde: Dag Jenssen

Forord

Proposisjon til Stortinget *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Basert på føringer gitt i Prop. 134 S (2014-2015) ble *Bypakke Grenland Handlingsprogram 2015-2018* første gang vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning. Handlingsprogrammet er siden revidert og behandlet politisk hvert år.

Prp. 134 S legger til grunn et system for porteføljestyring som innebærer at handlingsprogrammet revideres slik:

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Årets hovedrevisjon definerer hva vi får gjennomført av prosjekter i fase 1

Bypakkas fase 1 har 10 års varighet, med oppstart av bompengeneinnkreving 3.oktober 2016. Innkrevingen skal senest opphøre innen 3.oktober 2026, eller når det er tatt inn det byområdet har lov til av bompenger i tråd med stortingsvedtak i Prop. 134 S (2014-2015). Foreløpige anslag for når denne grensen er nådd er våren 2025. Årets hovedrevisjon blir dermed den siste i fase 1 og avgjørende for hvilke prosjekter som får plass. Bypakkas ramme er definert i proposisjonen. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,1 mrd. i 2022. Av disse er 2,2 mrd. benyttet. Slutføring av fullfinansierte prosjekter kan gjøres etter at bompengeneinnkrevingen er avsluttet.

Mulighetene for å dekke inn kostnadsøkninger avtar mot slutten av fase 1

Det er ikke rom for å ta ut mer midler en stortingsvedtaket åpner for. Ettersom vi nærmer oss slutten av fase 1 blir mulighetene for å kutte prosjekter eller kostnadsrammer mindre.

Risiko for overskridelser håndteres ved å:

- opprettholde en betydelig ufordelt reserve (buffer)
- sikre at det er mulig å kutte eller nedskalere prosjekter
- finne inndekning i den årlige porteføljestyringen ved å utsette noen prosjekter

Hvis vegeier ønsker å gjennomføre et prosjekt som ikke er fullfinansiert av bypakka må vegeier selv finansiere merkostnaden.

Prinsipper for endringer i årets handlingsprogram

Følgende prinsipper er lagt til grunn for endring av handlingsprogrammet 2023-2026:

- I den årlige revisjonen av handlingsprogrammet kan rammer for prosjekter som allerede ligger i porteføljen justeres eller prosjekter kan tas ut.
- Ved hovedrevisjon av handlingsprogrammet kan nye prosjekter tas inn. Det forutsettes enighet mellom partene (hvert fjerde år).
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter legges til grunn.
- Det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene skal være tilnærmet lik det den var i det første handlingsprogrammet vedtatt høsten 2015.

Innhold

1	SAMMENDRAG	5
2	ORGANISERING	10
3	MÅL OG VIRKEMIDLER	11
3.1	HOVEDMÅL	11
3.2	RESULTATMÅL	11
3.3	HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK.....	12
3.4	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	13
3.5	NÆRINGSUTVIKLING OG ATTRAKTIV BY.....	15
4	RESULTATER 2015 – 2021	18
4.1	GJENNOMFØRTE PROSJEKTER.....	18
4.2	TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER	21
4.2.1	<i>Endringer i befolkningens reisevaner</i>	<i>21</i>
4.2.2	<i>Kollektiv</i>	<i>22</i>
4.2.3	<i>Gange</i>	<i>23</i>
4.2.4	<i>Sykkel.....</i>	<i>23</i>
4.2.5	<i>Trafikkutvikling personbiler.....</i>	<i>24</i>
4.2.6	<i>Elbiler</i>	<i>25</i>
4.2.7	<i>Andelen nye boliger i bybåndet</i>	<i>25</i>
4.2.8	<i>Befolkningsvekst.....</i>	<i>26</i>
5	ØKONOMI.....	27
5.1	ØKONOMISKE RAMMER	27
5.2	HÅNDTERING AV RISIKO I AVSLUTNING AV BYPAKKA.....	28
5.3	VURDERING AV USIKKERHET I PROSJEKTENES KOSTNADSRAMMER	28
5.4	INNKRIVING AV BOMPENGER	29
5.5	VIDEREFØRING AV BYPAKKE GRENLAND.....	30
5.6	STATLIGE TILSKUDD GJENNOM BELØNNINGSAVTALEN	32
5.7	BYVEKSTAVTALE	33
5.8	PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN	35
5.9	VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE	35
6	BYPAKKE GRENLAND 2023-2026, PROSJEKTPORTEFØLJE	38
7	FORDELING AV STATLIGE TILSKUDDSMIDLER	39
7.1	BELØNNINGSMIDLER – INGEN VESENTLIGE ENDRINGER	39
8	BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKE GRENLAND FASE 1	43

1 Sammenheng

28 prosjekter til en samlet sum på 2,2 milliarder kroner er ferdigstilt

Det har gått syv år siden Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i Stortinget. Det er ferdigstilt 28 prosjekter for en samlet sum på 2,2 mrd. kroner. I 2022 ble Franklintorget ferdigstilt, med nye trafikk løsninger som i større grad prioriterer byliv, gange, sykkel- og kollektivreiser. I Skien er det etablert sykkelveg med fortau og ryddet opp i avkjøringsforhold langs fv.59 ved Tuftekrysset/ Gråtenmoen. Ny bussholdeplass i sørgående retning på fv. 32 ved lokalsenteret på Hovenga har gitt bedre kollektivtilgjengelighet i et område med høy boligtetthet. Delfinansieringen av ny rundkjøring på Moheim sikret at det ble bygget gang- og sykkelbru over fylkesvegen.

Dette er bygget i regi av Bypakke Grenland fra 2016 til i dag:

- 7400 meter gang og sykkelveg
- 6700 meter ny veg
- 13 000 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 4700 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelveg
- 1100 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelveg
- 8 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil

De viktigste prosjektene som skal gjennomføres i 2023 er ny gang- og sykkelbru i Porsgrunn, fra Reynoldsparken i Storgata til Moldhaugen på Vestsida, og ny bro over Damfoss fra Klosterøya til Smieøya. Nye gang- og sykkelbruer fjerner barrierer og er viktige for å gi gående og syklende nye konkurransefortrinn. Bruene er også bynære der potensialet for nye gang- og sykkelreiser er størst. Det legger forholdene særlig til rette for at noen av de mange korte bilreisene i Grenland kan gjennomføres på beina eller med sykkel. 34 prosent av alle reiser under 1 km i Grenland gjennomføres med bil.



Bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya skal stå ferdig høsten 2023. Foto: Dag Jenssen

Hederspris til Michel Fouler og «På sykkel i Telemark» for sykkelinnsats i Grenland

«På sykkel i Telemark» ble i 2022 tildelt Sykkelpreisen fra Syklistenes Landsforening for innsatsen med å fremme sykling blant barn og unge. Michel Foulers arbeid har gjort at Grenland er i landstoppen i sykling blant barn og unge.

Belønningsmidler fra Bypakke Grenland er en viktig del av finansieringen av «På sykkel i Telemark» og arbeidet utgjør fundamentet i bypakkas satsing mot barn og unge.



Michel Fouler fra «På sykkel i Telemark» fikk Sykkelpreisen 2022 for innsatsen med å fremme sykling blant barn og unge.

Franklintorget og Landmannstorget nominert til beste uterom på Østlandet

Både Franklintorget i Porsgrunn og Landmannstorget i Skien var to av fem finalister i kåringen av Østlandets beste uterom. Selv om Grenland ikke vant denne gangen, er dette en viktig bekreftelse at vi er på rett vei, og en fin oppfølging av «Attraktiv by» prisen Porsgrunn og Skien sammen fikk i 2021. Landmannstorget sto ferdig høsten 2020, mens Franklintorget ble ferdigstilt høsten 2022.

Begge prosjektene inngår i bypakkas portefølje.



Franklintorget og Landmannstorget er byrom med mange funksjoner og som bidrar til attraktive byer.

Trafikkutvikling i Grenland – vi reiser noe mindre

Ett år etter at samfunnet åpnet opp igjen kjører vi fremdeles noe mindre bil, og reiser mindre kollektivt enn tidligere. I 2022 er det registrert 0,6 prosent færre biler i Grenland, sammenlignet med 2019. For 2022 sett under ett er antall busspassasjerer på 85 prosent av normalåret 2019. Antallet har imidlertid steget jevnt, og var i desember på nivå med normalåret 2019. Mye av det kortsiktige potensialet for økning i kollektivreiser er sannsynligvis tatt ut i Grenland. Skal vi ta nye steg, vil fortetting i sentrum og bildempende tiltak være mest effektivt. Med unntak av det første pandemiåret, er antall syklistar rimelig stabilt i Grenland.

Kraftig økning i elbiler

Andelen elbiler økte med 5,3 prosentpoeng fra 2020. I 2021 var det 17,6 prosent elbiler i Grenland, mot 19 prosent på landsbasis. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var 21,5 prosent i 2022. Dette er 5,5 prosentpoeng høyere enn i 2021. Det er også flere varebiler med eldrift, selv om andelen her er beskjedne 3 prosent. Antall elbiler vil fortsette å vokse kraftig. I 2022 var elbilandelen av nybilsalget ca. 80 prosent på landsbasis.

0,5 prosent vekst i folketall fra 2020

Alle bypakkekommunene har de siste årene hatt vekst i folketallet. Samlet har antall innbyggere økt med 0,5 prosent fra 2020 til 2021. Gjennomsnitt for alle kommuner i Norge er 0,6 prosent. Størst vekst hadde Skien, med en økning på 0,7 prosent. Porsgrunn har vokst med 0,3 prosent og Siljan med 0,1 prosent. Befolkningsveksten i bypakkekommunene har vært rimelig stabil de siste årene, mens den for landet totalt sett har gått noe ned. Fra 2021 til 2022 var befolkningsveksten i Grenland litt under snittet for landet.

Antall nye boliger som bygges innenfor bybåndet

I 2021 ble 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. Dette er en nedgang på 2 prosent fra året før. I Skien var andelen 81 prosent, mens den var på 99 prosent i Porsgrunn. Målet er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Tall for 2022 er ikke klare.

Flyfoto: Dag Jensen



Avslutning av fase 1 og videreføring av Bypakke Grenland

Bompenginntektene i Bypakke Grenland tilsier at fase 1 er ferdig nedbetalt i løpet av våren 2025. Det er noe seinere enn antatt da det ble gjort felles politiske i 2021 om videreføring av bypakka med bestilling av et grunnlag for en ny proposisjon til Stortinget. Lokalpolitisk behandling var planlagt i 2022 for å sikre framdrift og muliggjøre sømløs overgang mellom fase 1 og fase 2.

Høsten 2022 ble det klart at det er politiske ønsker om å vite mer om løsningen for rv. 36 og hva som skal bygges før det fattes lokale vedtak om langsiktig finansiering av en fase 2. Det må derfor utredes flere realistiske måter å komme videre med bypakka på. Planlagt framdrift for lokalpolitisk behandling av grunnlaget for en proposisjon til Stortinget blir dermed forskjøvet.

I løpet av våren 2023 vil det bli lagt fram en felles politisk sak med oppdatert informasjon, utredning av muligheter og anbefalinger for videreføring av Bypakke Grenland. Nye signaler og prioriteringer fra transportvirksomhetene til kommende Nasjonal transportplan (2025-2036) vil foreligge innen utgangen av mars 2023 og vil inngå i utredningen.

Planlegging av framtidig bruk av dagens hovedvegnett

I kommuneplanprosessen for rv.36 fra Skjelsvik til Skyggstein vurderes det ulike traseer for framtidig rv.36 som vil påvirke det overordnede transportsystemet. Både denne planprosessen og annet pågående planarbeid i Grenland viser at det er behov for en mer tydelig rolledeling mellom vegene i det overordna transportnettet.

I planprogrammet for rv.36 som skal fastsettes i kommunene tidlig i 2023 påpekes det at de ulike vegeiere er ansvarlig for planlegging og bygging av tiltakene som skal bidra til måloppnåelse av porteføljen i Bypakke Grenland. Videre planlegging av framtidig bruk av dagens hovedvegnett sett i sammenheng med alternativer for ny rv.36 innarbeides som prosjekt i handlingsprogrammet for å følge opp dette. Det er allerede satt av midler til planlegging av fase 2 i gjeldende handlingsprogram. Tiltakene skal samlet bidra til å nå målene i bypakka.



Ny rv. 36 vil påvirke det overordnede transportsystemet, og rollen til de ulike vegene har betydning for planlegging av framtidig bruk av dagens rv. 36, resten av vegnettet i Skien vest og fylkesveg 32 på østsiden av elva. Flyfoto: Dag Jenssen

En byvekstavtale vil øke statens bidrag og gi større økonomisk forutsigbarhet

Dagens belønningsavtale gjelder fra 2021-2024. Ut over denne perioden har Grenland begrenset forutsigbarhet. Grenlands posisjon som ett av 9 prioriterte byområder i NTP 2022-2033 gir mulighet for betydelig økte statlige bidrag i en byvekstavtale. En byvekstavtale skal inkludere en langsiktig bompengefinansiert bypakke, og det må foreligge stortingsvedtak av en bypakke for å starte forhandlinger om en slik avtale.

I arbeidet med ny nasjonal transportplan for perioden 2025-2036 evaluerer transportvirksomhetene avtaleordningene, og det er i statsbudsjettet for 2023 signalisert kutt i samferdselssektoren. Dette kan påvirke framtidige rammebetingelser for statlige tilskudd og langsiktige forpliktende avtaler om areal- og transporttiltak. Det er viktig å bruke de statlige tilskuddsmidlene sammen med midlene i Bypakke Grenland fase 1 på en måte som gir mest mulig måloppnåelse og dermed bidrar til å innfri krav om nullvekst i byområdet. Konsekvensene for byområdet er store hvis Grenland ikke skulle få videreført statlige tilskudd i framtiden. Det må derfor jobbes for å sikre Grenlands posisjon som prioritert byområde i ny NTP og legge til rette for større økonomisk forutsigbarhet som en langsiktig avtale vil gi.

Belønningsavtalen finansierer blant annet følgende:

- billigere billettpriser og forsterket rutetilbud for buss og tog
- opplæring og kampanjer for økt sykling og bedre trafiksikkerhet i grunnskolen (På sykkel i Telemark/ Michel Fouler)
- etablering av «Hjertesoner» – trygg og aktiv skolevei - rundt skolene
- forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter
- bedriftssamarbeid for å øke andelen kollektiv, gange og sykkel til og fra arbeid
- ny bysykkelordning som lanseres våren 2023 basert på el-sykkel. Ordningen integreres i det helhetlige kollektivtilbudet
- utbedring av snarveier for gående og syklende på ulike steder i bybåndet
- fortausprosjekter og opprusting og etablering av mindre gangs- og sykkelveger
- mindre trafiksikkerhetstiltak for gående og syklende i hele bybåndet



1

Flere syklende i Grenland

2

Flere kombinertreiser sykkel/kollektiv i Grenland

3

Bedre og mer fleksibelt mobilitetstilbud til innbyggerne

2 Organisering

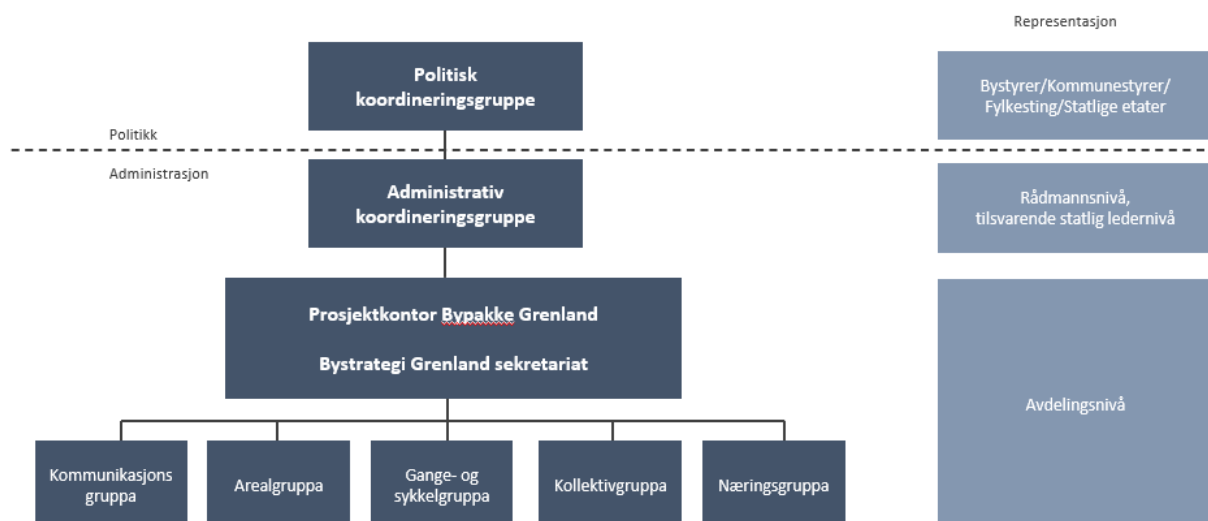
Partene i Bypakke Grenland er Vestfold og Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (rådmannsnivået). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Bamble kommune er ikke med i bypakka, men er part i Bystrategi Grenland med felles regional plan for samordna areal og transport (ATP Grenland). De fire kommunene og fylkeskommunen har vedtatt å starte forberedelser av en ny bypakke. Bamble kommune må i den sammenheng avklare sin deltakelse i en fremtidig bypakke.

Bypakkas prosjektkontor har ansvar for koordineringen av drifts- og investeringsprosjektene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen. Prosjektkontoret har tre faste ansatte som er lokalisert på fylkeshuset. I tillegg er det ansatt en prosjektkoordinator for bypakka i Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune og hos Statens vegvesen.

Stillingene i prosjektkontoret er fordelt på følgende funksjoner:

- Prosjektledelse og koordinering av bypakkas portefølje
- Kommunikasjon og mediehandling
- Kampanjearbeid for å motivere innbyggerne til å gå, sykle og reise kollektivt

Stillingene er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland med unntak av kampanjeansvarlig, som er finansiert av belønningsmidler. Vegvesenets prosjektkoordinator er finansiert av statlige midler. Sekretariatet for Bystrategi Grenland består av én stilling og finansieres av fylkeskommunen. Det forutsettes at kommunene og fylkeskommunen stiller nødvendige ressurser til rådighet slik at prosjektene i bypakka kan gis en effektiv behandling. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.



Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det enkelte prosjekt har egen organisering der ansvaret er lagt til den enkelte vegeier/ ansvarlig partner. Prosjektene blir definert i egne mandater som vedtas i administrativ koordineringsgruppe i tråd med politisk bestilling nedfelt i bypakkas handlingsprogram.

3 Mål og virkemidler

Målene i bypakka er førende for hvilke prosjekter som er prioritert i porteføljen. Måltall og indikatorer i bypakka skal gjøre det mulig å evaluere måloppnåelse. I prosessen med å sette sammen porteføljen blir det enkelte prosjekts bidrag til bypakkas mål vurdert. Til sammen gir dette et grunnlag for langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogram.

3.1 Hovedmål

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

3.2 Resultatmål

- Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 prosent til minst 35 prosent fordelt på reisemidlene kollektiv 8 prosent, sykkel 8 prosent, gange 19 prosent. Indikator: Reisemiddelfordeling (RVU) byindeks/ tellepunkter for bil og sykkel.
- 4 prosent årlig vekst i busspassasjerer. Indikator: Passasjerutvikling
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 prosent. Indikator: Hastighet i rush på utvalgte strekninger. Måles indirekte gjennom forsinkelsesdata fra bussene.
- Befolkningsvekst tilsvarende landsgjennomsnittet. Indikator: Befolkningsvekst. Statistikk fra SSB.
- Minimum 80 prosent av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skal skje innenfor bybåndet. Indikator: Andelen nye boliger pr år innenfor bybåndet. Målemetode: Kartbaserte analyser basert hvor nye byggetillatelser gis.
- Bussene skal være maksimalt 3 min forsinket. Indikator: Minutter forsinket i forhold til ruteplan. Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem.

I tillegg følges utviklingen i antall el-/hybrid biler (utdrag kjøretøyregister).

3.3 Helhetlig virkemiddelbruk

Målene i bypakka nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler innen areal, transport og byutvikling. Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid.

Modellen viser en grov inndeling i seks hovedkategorier:



Helhetlig virkemiddelbruk må til for å nå bypakkas mål



Barnehagebarn og politiske representanter fra bypakkekommunene var med på åpningen av Franklintorget i september 2022

3.4 Informasjon og holdningsskapende arbeid

Endring av holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Det er viktig for bypakkas omdømme at befolkningen ser resultater som betyr noe for dem. Å skape gode redaksjonelle oppslag om resultater, prosjekter og kampanjearbeid er derfor høyt prioritert. Dette er med på å skape en bevissthet rundt hva bypakka bidrar til i regionen.

I 2021 og 2022 har vi mer enn tidligere benyttet levende bilder for å synliggjøre resultater. Det største prosjektet har vært en egen bypakkefilm som viser mangfoldet av prosjekter i porteføljen. I tillegg oppfordres folk til å gå inn og stemme på sitt favorittprosjekt. Det kom inn 745 stemmer, noe som viser et betydelig engasjement i befolkningen. Det er også laget kortfilmer fra prosjektene. For å bidra til en bedre og sikrere sykkelkultur, er det laget film om hvordan man sykler i sykkelbokser og sykkelfelt.



Filmen om hvordan vi lærer barn i barnehager å sykle ble vist på den nasjonale sykkelkonferansen. Dette skjedde da Michel Fouler, som drifter satsingen vår rettet mot barn og unge, vant nasjonal sykkelpris.

I år ble også sykkelbiblioteket utvidet med utlån av el-lastesykler. Syklene gjør det mulig å gjennomføre større innkjøp og kan for noen være et alternativ til bil.



Varaordfører i Skien var med på lanseringen da el-lastesykkel ble en del av tilbudene ved bibliotekene i Skien og Porsgrunn i 2022

Viktige kampanjeaktiviteter i bypakka i 2023 er:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle
- Rullende/ oppsøkende gratis sykkelverksted på ulike steder i bybåndet.
- Elsykkelbibliotek. Gratis lån av elsykkel og el-lastesykkel på bibliotekene.
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt.
- Bilfri bedriftskonsept/sertifisering som sykkelvennlig bedrift.
- Hjertesone ved skolene. Kampanjer og enkle tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle til skolen. Pilot gjennomført ved fem skoler.

Alle kampanjetiltak er gratis og kan være et viktig tilbud særlig til den delen av befolkningen som har lavest inntekt.



Rullende sykkelverksted er populært! Bypakka besøkte 19 lokalsentra i bypakkekommunene i 2022.

Mediedekning

Medieinteressen for Bypakke Grenland er stor. I alt ble Bypakke Grenland omtalt 890 ganger i mediene i 2022, gjennom 35 unike kilder. Dette er et høyt tall, og vil si ca. 2-3 oppslag per dag. Siden Bypakke Grenland ble vedtatt lokalt 2013 har vi hatt årlige medieanalyser.

I 10 år har det vært en jevn høy omtalemengde i mediene. Det tyder på at det er en vedvarende interesse for bypakka. Åpenhet og god mediedekning er viktig for bypakkas troverdighet og omdømme både nasjonalt og lokalt. Hele medieanalysen for 2022 er først klar i slutten av januar 2023.



3.5 Næringsutvikling og attraktiv by

En attraktiv og levende by er nøkkelen for å lykkes med bypakkas mål. Aktivitet i sentrum lar seg i mye større grad betjene med gange, sykkel eller kollektivtilbud enn målpunkter spredt ut over i bybåndet. Både Franklintorget i Porsgrunn og Landmannstorget i Skien var to av fem finalister i kåringen av Østlandets beste uterom. Selv om Grenland ikke vant denne gangen, er dette en viktig bekreftelse at vi er på rett vei, og en fin oppfølging av Attraktiv by-prisen Porsgrunn og Skien sammen fikk i 2021. Landmannstorget sto ferdig høsten 2020, mens Franklintorget ble ferdigstilt høsten 2022.



Illustrasjon som viser hvordan Torggata i Skien sentrum kan bli i framtiden. Det er sett på flere alternative løsninger for å ruste opp Torggata og Kongens gate med tiltak som bedrer bymiljøet og fremkommeligheten for gående, syklende og buss. Med toveis busstrafikk i Kongens gate kan det etableres sykkelfelt nordover i Torggata og kantparkeringen kan beholdes. Ill: Vill Arkitektur

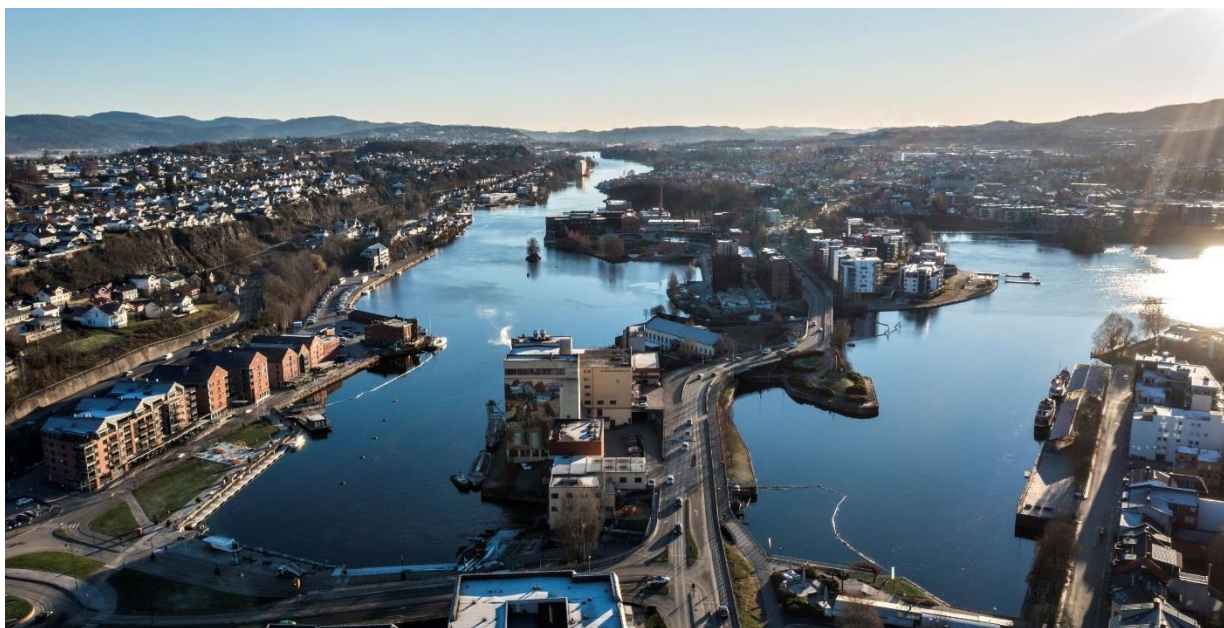
Næringsutvikling og etablering av nye arbeidsplasser

Samfunnsøkonomisk analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet rapporten *Hva kjennetegner regioner som vokser?* Her trekkes betydningen av levende sentrumsområder, konsentrert arealutvikling og effektiv persontransport frem som svært viktige kjennetegn. Kontorbedrifter (virksomheter som selger og produserer kunnskap) er driverne i en slik vekst. Denne typen virksomhet trives best i levende bysentra med korte avstander til kollektivknutepunkt og annen kunnskapsbasert virksomhet.

Bypakkas portefølje består derfor ikke bare av transporttiltak, men også av prosjekter som vil bidra til å gjøre byene mer attraktive. Anbefalingene synliggjør betydningen av at byområdet både har tradisjonelle infrastrukturprosjekter, men også prosjekter som i større grad har til hensikt å gjøre bykjernene mer kompakte, attraktive og levende. Oppfølging av anbefalingene under vil inngå i arbeidet med ny bystrategi og bypakke og en mulig byvekstavtale for Grenland.

Rapporten *Hva kjennetegner regioner som vokser?* (2021) oppsummerer følgende anbefalinger til 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.



Hjellevannet og det nedenforliggende Bryggevatnet i Skienselva. Foto: Dag Jenssen.

Fremkommelighet for næringstrafikken

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

Utbedring av fremkommelighet for næringstrafikken er viktig i utvalgte flaskehalser. Vegsystemet i Grenland er imidlertid finmasket og stort. Målpunktene for næringstrafikken er mange og spredt. All erfaring viser at det ikke er mulig å bygge seg ut av fremkommelighetsproblemene alene. Økt kapasitet vil normalt bli «spist» opp av overført/økende trafikk innen relativt kort tid, hvis en ikke kompenserer med andre virkemidler. Av økonomiske og miljømessige hensyn blir det derfor særlig viktig å flytte en andel reisende over fra personbil til andre transportformer. Dette vil gi bedre fremkommelighet for næringstrafikk i hele vegsystemet, og samtidig gi de som ikke har andre valg enn bilen bedre forhold. For å lykkes med dette må vi gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå enn det er i dag. 34 prosent av alle reiser i Grenland under 1 km gjøres med bil og indikerer et stort potensial i å flytte reiser over fra bil til gange og sykkel.

På lang sikt vil det viktigste tiltaket også for næringstrafikkens fremkommelighet være fortetting i sentrum av byene og langs de viktigste kollektivrutene. Boliger, arbeidsplasser og andre viktige funksjoner i folks hverdag må lokaliseres slik at gange-, sykkel- og kollektivreiser er konkurransedyktige reisevalg. En slik arealutvikling vil også bygge oppunder utviklingen av attraktive bysentrum. Dette anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.



Å få flere til å la bilen stå gir bedre framkommelighet for næringstransporten i vegnettet. 34 prosent av alle reiser i Grenland under 1 km gjøres med bil og indikerer et stort potensial i å flytte reiser over fra bil til gange og sykkel.

4 Resultater 2015 – 2021

4.1 Gjennomførte prosjekter

28 bypakkeprosjekter for til sammen 2,2 mrd. kroner og flere 10-talls belønningsprosjekter er ferdig bygget.

Tabellen under viser en liste med ferdigstilte bypakkeprosjekter:

Nr.	Ferdig	Kommune	Prosjekt	SUM kr. (mill.)
1	2016	Porsgrunn	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	13
2	2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	21
3	2016	Siljan	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0
4	2017	Alle	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
5	2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	13
6	2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3
7	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	705
8	2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3
9	2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13
10	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemyrne	2
11	2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	716
12	2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	29
13	2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22
14	2019	Skien	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	9
15	2019	Skien	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	71
16	2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20
17	2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulltangen og Vabakken)	20
18	2019	Skien	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	9
19	2020	Skien	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	73
20	2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	46
21	2020	Skien	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etableringa av fortau	13
22	2021	Skien	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau Falkum bru til Hynivegen	69
23	2021	Porsgrunn	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	77
24	2021	Porsgrunn	Sverresgata-Hovengata. Sykkel og kollektivprioritering	94
25	2022	Skien	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	19
26	2022	Porsgrunn	Fv.356 Franklintorget, kollektivknutepunkt og byromstiltak	75
27	2022	Porsgrunn	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	18
28	2022	Porsgrunn	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim), ny trafikkløsning (kun delfinansiering)	7
			Sum totalt ferdige prosjekter (mill.kr.)	2175

Tabellen under viser et utvalg av ferdigstilte belønningsprosjekter

Nr.	Ferdig	Kommune	Utvalgte prosjekter finansiert av belønningsmidler	Sum (eks.mva) mill.kr
1	2015-19	Alle	Oppgradering av snarveier i alle kommuner	6,7
2	2016	Skien	Gang og sykkelveg i Bjørntvedtvegen fra Rødmyrvegen til Gamle Bjørntvedtveg	1,0
3	2016	Alle	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
4	2016	Skien	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
5	2016	Skien	Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, 200m.	1,0
6	2016-17	Alle	Sykkelparkering på skoler og idrettsanlegg i alle kommuner	2,0
7	2016-18	Alle	Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet i alle kommuner	22,5
8	2017	Skien	GS veg. Håvundvegen, strekning Frogneraleen til Frognerlia	1,5
9	2017	Porsgrunn	Fortau Setrevegen, Brevik (delfinansiert av TS midler)	1,1
10	2018	Skien	Fortau Håvundvegen ved Frogner	6,8
11	2018	Skien	Prinsessegata, nytt fortau	2,3
12	2018	Skien	Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate	3,5
13	2019	Skien	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
14	2019	Porsgrunn	Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Skippergata	2,0
15	2019	Porsgrunn	Storgata, miljøgate	12,0
16	2020	Alle	Hjertesone Grønli og Stigeråsen, Heistad oppvekstsenter	1,0
17	2020	Porsgrunn	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken, sykkelveg med fortau	1,5
18	2020	Alle	Trygge sykkelparkeringsplasser (sykkelbokser)	1,5
19	2020	Siljan	Midtbygda skole, ny trafikkordning og hjertesone	2,5
20	2020	Porsgrunn	Meieritorget, byrom/ møteplass	6,0
21	2021	Skien	Kjørbekkvegen fortau (kun delfinansiert av belønningsmidler)	0,2
22	2021	Porsgrunn	Aalsgate, dobbeltsidig sykkelfelt inklusiv snarvei fra Deichmannsgate til Trollveien	3,0
23	2021	Porsgrunn	Sykkelfelt Moldaugvegen og fortau Solumgata	3,2
24	2021	Porsgrunn	Smug Storgata 92-94	0,6
25	2021	Skien	Ny gs-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia	0,2
26	2021	Skien	Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomskole	1,0
27	2021	Skien	Gregorius Dagsonsgate, universelt utformet holdeplass	1,1
28	2021	Porsgrunn	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	3,0
29	2021	Skien	Sykelhotell Landmannstorget	
30	2022	Skien	Gangvei over Gimsøyslettene, oppgradert med asfalt	
31	2022	Alle	Gratis utlån av el-lastesykler på bibliotekene	0,2
32	2022	Alle	Ny kombinasjonsbillett for buss og tog gjør det billigere og enklere for pendlere	
33	2022	Skien	Rehabilitering av fortau langs fv.32 fra Eikornrødvegen til Skien sentrum	2,0
34	2022	Skien	Oppgradering og universell utforming av park og turvei innerst i Hjellen	
35	2022	Alle	Nye sykkelstativer på 22 dagligvarebutikker i Grenland	0,6

Nytt tilbud skal gjøre det enklere: - De som reiser vil tjene på det



Hva er bygget i 2016-2022?

Følgende er bygget av ulike kategorier i bypakka i perioden 2016-2022:

Løsning	Antall
Veg (meter)	6690 meter
Miljøgate (meter)	600 meter
Gang- og sykkelveg (meter)	7350 meter
Sykkelfelt, ensidig (meter)	405 meter
Sykkelfelt 2-sidig (meter)	2705 meter
Sykkelveg med fortau (meter)	1070 meter
Fortau (meter)	4710 meter
Knutepunkt/ kollektiv/byrom (m2)	13015 m2
Kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet med bil (antall)	8 (antall)



I september 2022 sto Franklintorget i Porsgrunn ferdig. Franklintorget er en del av «Grønn lenke» som går fra Vestsiden og over brua til Franklintorget ved handlesenteret Down Town. Parken vil bare bli grønnere og vakrere, år for år med alle trærne som er plantet på torget. Foto: Dag Jenssen

4.2 Trafikktellinger og indikatorer

De fleste resultatmål og indikatorer i handlingsprogrammet følges opp årlig. Det forutsetter gode og kontinuerlige tellinger av trafikkdata. Dette systemet er godt utviklet i Grenland. Vi har ikke velfungerende system for telling av fotgjengere. Her er reisevaneundersøkelsen datakilde.

32 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 32 tellepunkt for sykkel i byområdet. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en sykkelindeks som sier noe om utviklingen i sykkelbruken samlet i byområdet.

39 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 39 tellepunkt for bil i grenlandskommunene. Disse gir døgntkontinuerlige data på trafikkutviklingen, og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet i byområdet.

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

Elektronisk billettering ble innført i 2012, og dette gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

Bussenes forsinkelser

Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3 og 5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

4.2.1 Endringer i befolkningens reisevaner

Ett år etter at samfunnet åpnet opp igjen kjører vi fremdeles noe mindre bil, og reiser mindre kollektivt enn tidligere. I 2022 er det registrert 0,6 prosent færre biler i Grenland, sammenlignet med 2019. For 2022 sett under ett er antall busspassasjerer på 85 prosent av normalåret 2019. Antallet har imidlertid steget jevnt, og var i desember på nivå med normalåret 2019.

Mye av det kortsiktige potensialet for økning i kollektivreiser er sannsynligvis tatt ut i Grenland. Skal vi ta nye steg, vil fortetting i sentrum og bildempende tiltak være mest effektivt. Med unntak av det første pandemiåret, er antall syklistar rimelig stabilt i Grenland. Grenland har definert høye mål, bla. at andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 prosent til minst 35 prosent fordelt på reisemidlene kollektiv 8 prosent, sykkel 8 prosent og gange 19 prosent. Skal vi nå disse målene må byområdet ta større grep enn vi så langt har fått til.

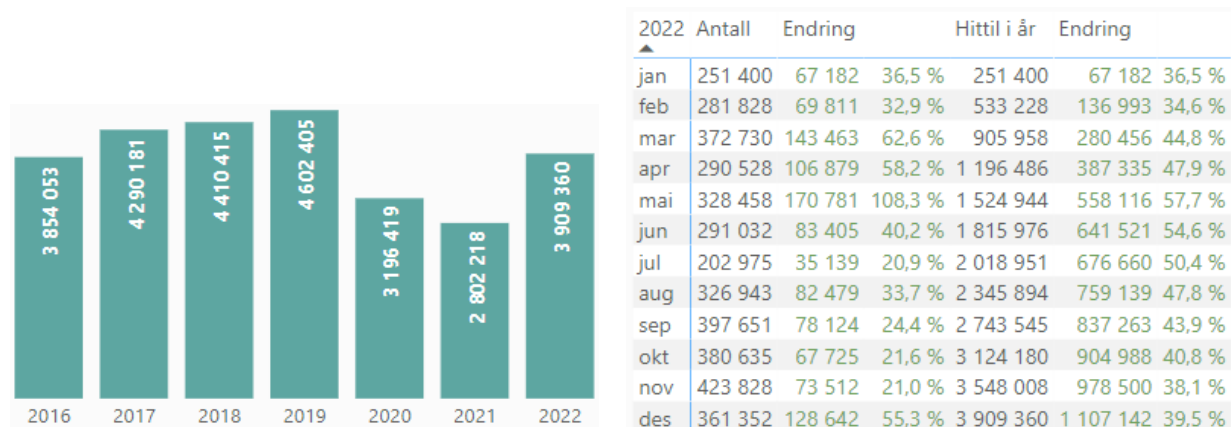


Satsing på sykkelopplæring i barnehager og skoler bidrar til endring i reisevaner på langsikt.

Alle skoler i bypakkesamarbeidet får sykkelopplæring, som her ved Grønli skole.

4.2.2 Kollektiv

Før pandemien var det en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland med en økning på 34 prosent fra 2015 og fram til 2019. Da pandemien kom falt passasjertallet kraftig, og samlet for 2020 var det en nedgang på 30,5 prosent. Ett lite år etter gjenåpningen er passasjerene i ferd med å komme tilbake. For 2022 sett under ett er antall busspassasjerer 85 prosent av normalåret 2019. Antall bussreiser var for de tre siste månedene av 2022 på 94 prosent av nivået fra før pandemien. Dette er bedre enn kollektivtrafikkforeningen spådde under pandemien, men det er fremdeles en stor jobb å gjøre hvis kollektivtilbudet i framtiden skal vokse ytterligere.



Utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland.

Bussenes punktlighet

I 2022 var 64 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er fire prosentpoeng forbedring fra 2019, året før pandemien. 86 prosent av avgangene var mindre enn 5 minutter forsinket, en bedring på 5 prosentpoeng fra 2019. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden og berører dermed mange reisende. Det er behov for et målrettet arbeid for å bedre punktligheten. Bedre koordinering av byggeprosjekter er viktig, men svært krevende å få til i praksis med så mange byggherrer. Redusert personbiltrafikk og større grad av bussprioritering i hele vegnettet er nødvendig for å redusere forsinkelsene. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer bedre punktligheten.

Punktlighetsrapport 2022 Grenland

Andel avganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt tid)

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Snitt
M1	70 %	68 %	60 %	54 %	57 %	79 %	80 %	69 %	70 %	71 %	65 %	68 %	68 %
M2	71 %	68 %	57 %	58 %	55 %	40 %	76 %	59 %	58 %	61 %	54 %	53 %	61 %
M3	67 %	65 %	59 %	59 %	55 %	45 %	74 %	60 %	57 %	59 %	54 %	52 %	60 %
P4	61 %	66 %	65 %	61 %	62 %	66 %	78 %	63 %	57 %	61 %	53 %	55 %	64 %
P5	73 %	74 %	69 %	64 %	67 %	79 %	82 %	73 %	72 %	73 %	68 %	62 %	73 %
P6	60 %	66 %	70 %	75 %	67 %	59 %	72 %	62 %	61 %	62 %	57 %	55 %	66 %
P7	78 %	78 %	80 %	81 %	76 %	78 %	88 %	76 %	75 %	77 %	70 %	68 %	79 %
Total Grenland	70 %	68 %	63 %	61 %	60 %	61 %	78 %	65 %	63 %	65 %	60 %	59 %	64 %
Inntil 5 min etter planlagt tid	94 %	92 %	92 %	93 %	93 %	80 %	90 %	79 %	77 %	79 %	76 %	82 %	86 %

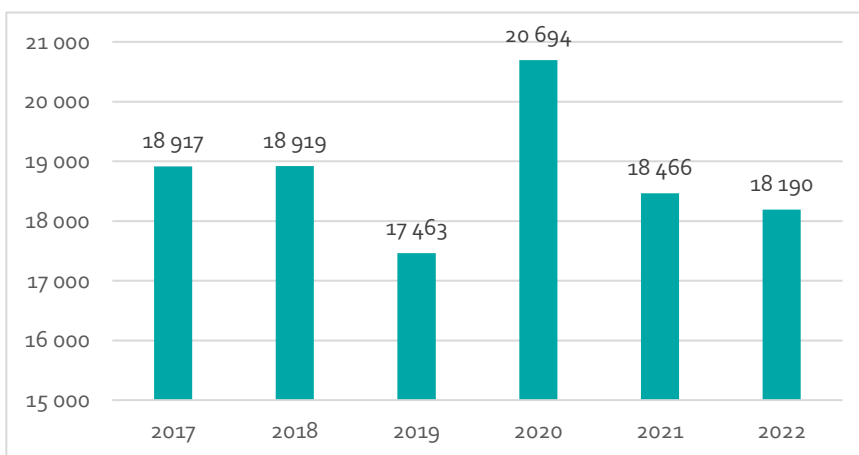
Tabellen viser at andel busser mindre enn 3 minutter forsinket så langt i 2022. Nederste linje er andel busser med mindre enn 5 minutters forsinkelse.

4.2.3 Gange

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

4.2.4 Sykkel

Det er satt opp 32 tellepunkter rundt om i Grenland som teller sykkeltrafikken kontinuerlig gjennom døgnet. Disse viser at antall sykkelreiser varierer noe fra år til år. Hovedårsaken til endringer skyldes varierende vær. Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, er antall syklistene rimelig stabilt i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som omfatter Grenland. Dette er data som anses som noe bedre enn data fra tellepunktene. Resultatene fra RVU 2018/2019 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 6 prosent. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Nye reisevanedata vil foreligge i 2023. Det er krevende å finne årsaken til denne økningen. Oppstart av Bypakke Grenland kan være en medvirkende årsak. Samtidig er det bygget en del ny sykkelinfrastruktur og gjennomført en rekke sykkelkampanjer. Dette er tiltak som til sammen kan ha bidratt til vekst.



Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2017 - 2022. Antall syklistene varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.

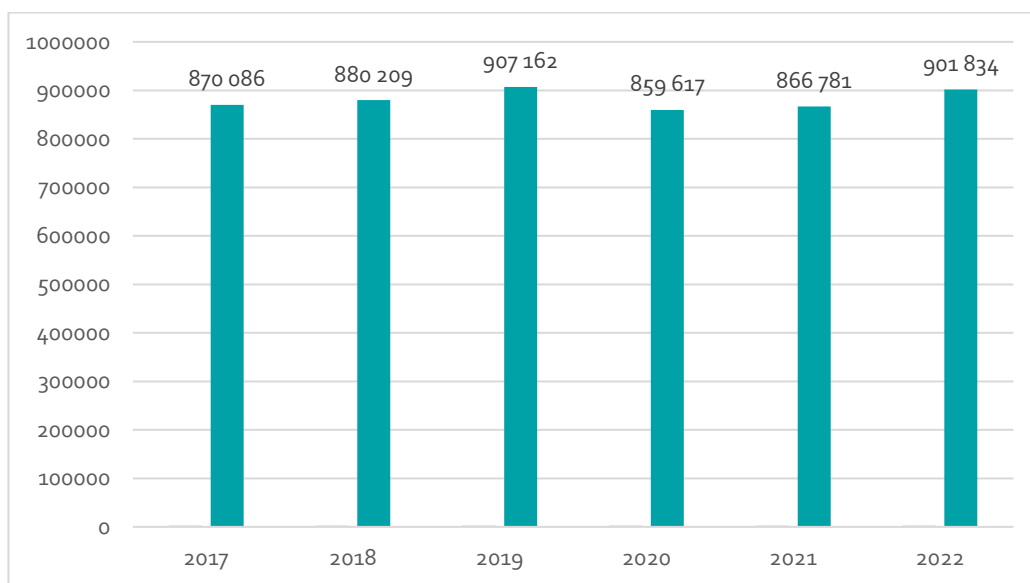


Landmannstorget i Skien sto ferdig i 2020. Det har blitt et attraktivt knutepunkt og møtested ved Telemarks største kollektivknutepunkt, målt i antall passasjerer.

4.2.5 Trafikkutvikling personbiler

Ett år etter at samfunnet åpnet opp igjen kjører vi fremdeles noe mindre bil, og reiser mindre kollektivt enn tidligere. I 2022 er det registrert 0,6 prosent færre biler i Grenland, sammenlignet med 2019. Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Biltrafikken gikk raskt ned 4 prosent, for deretter å øke svakt fram til pandemien.

Denne medførte en betydelig nedgang i trafikken. Det er rimelig å forvente at personbiltrafikken vil øke i årene fremover. Årsaken er den sterke veksten i antall elbiler, og at disse så langt ikke betaler avgift i bommene. Byindeks Grenland har 2016 som basisår, og estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til august 2022 til å være -2,1 prosent.



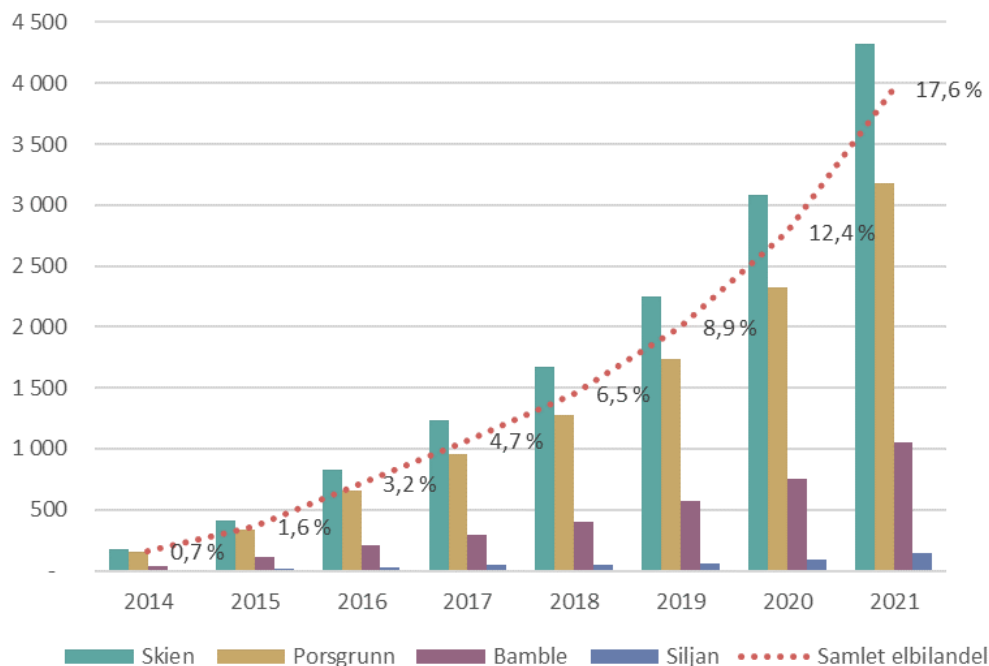
Figuren viser utvikling i biltrafikk i bypakkekommunene de seks siste årene. Årsdøgntrafikk.



Figuren viser vegtrafikkindeksen for Grenland estimert per måned. Kilde: Trafikkdataportalen

4.2.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Andelen personbiler med kun el-drift utgjorde 17,6 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2021, en økning på hele 5,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 19 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var i gjennomsnitt 21,5 prosent i 2022. Det er også flere elektriske varebiler, selv om andelen er beskjedne 3,1 prosent.



Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2021. Kilde: Statistisk sentralbyrå

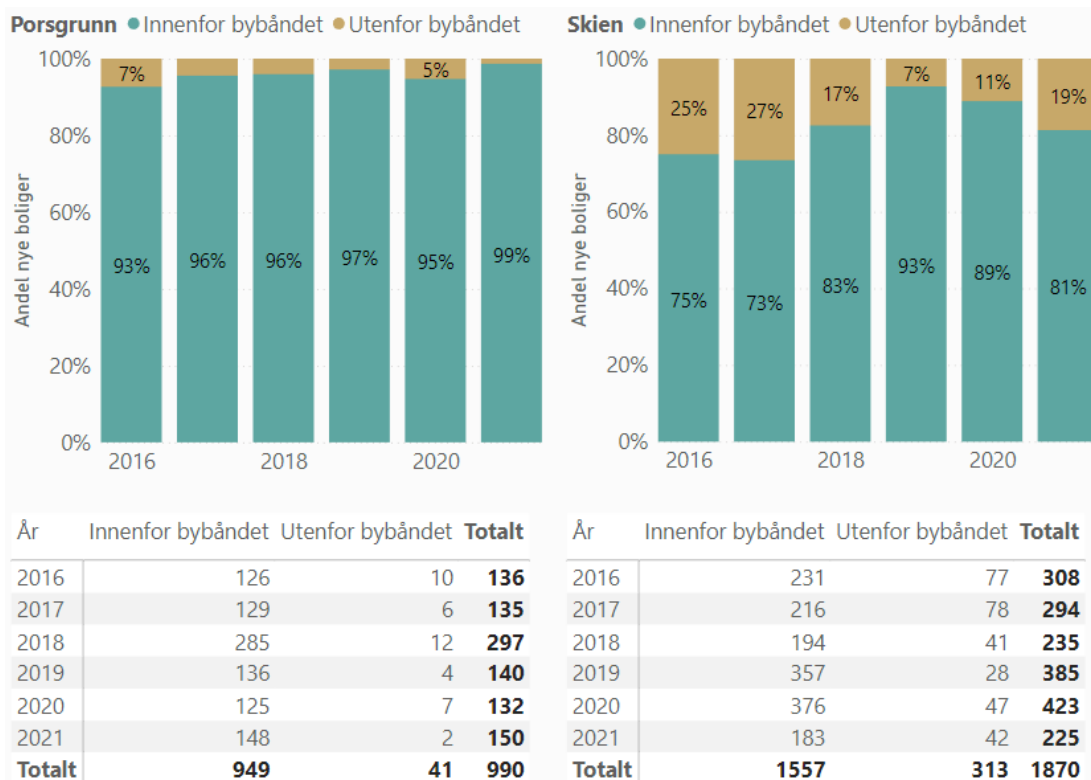
Tall fra Nobil viser at det per desember 2022 er 387 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. Dette er gir en tetthet på 23 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 20 elbiler per ladepunkt.

4.2.7 Andelen nye boliger i bybåndet

Andelen byggetillatelser innenfor bybåndet har økt de siste årene. Dette er en nedgang på 2 prosent fra året før. I 2021 ble 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. For Skien var andelen 81 prosent, mens den var på 99 prosent i Porsgrunn. Målet definert i ATP Grenland er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune.

Tallene viser at Skien i større grad enn Porsgrunn har tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Det kan skyldes eldre utbyggingsområder lokalisert utenfor bybåndet som fremdeles realiseres. Det foreligger ikke oppdaterte tall for 2022.

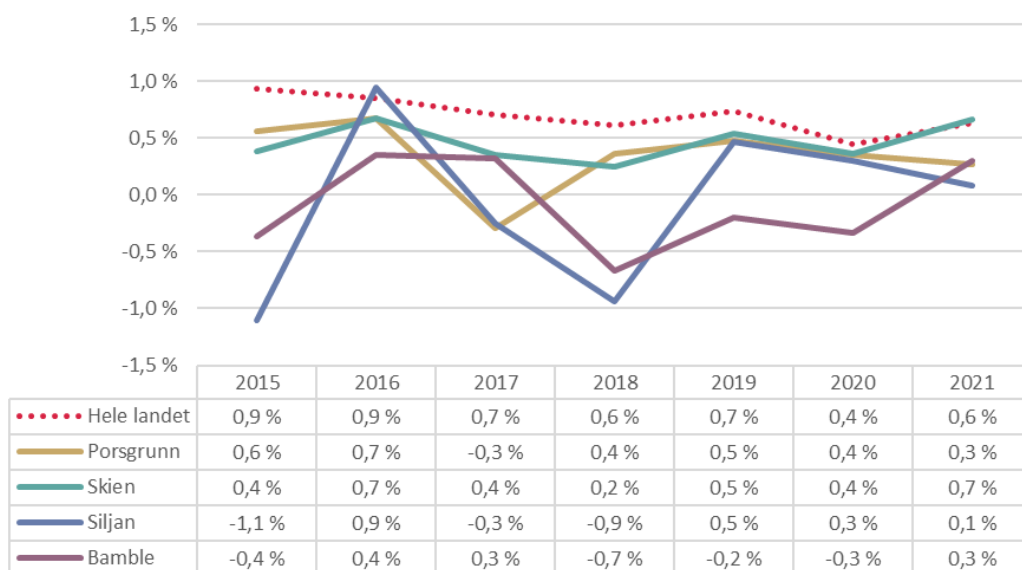
Antall byggetillatelser totalt er ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år. I perioden 2017-2021 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 96 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 85 prosent i Skien.



Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2021.

4.2.8 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,5 prosent samlet for alle fire kommunene i 2021. Veksten i hele landet var 0,6 prosent. I femårsperioden 2017 til 2021 har det til sammen blitt 1022 flere innbyggere som er en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,3 prosent. Det var størst vekst i Skien i 2021 som økte folketallet med 369 innbyggere. Porsgrunn hadde en folkevekst på 98, Siljan økte med 2 og Bamble med 42.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2015 til 2021. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5 Økonomi

5.1 Økonomiske rammer

Rammene for Bypakke Grenland er gitt i «Prp. 134 S - Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark» vedtatt av Stortinget 18.juni 2015. Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 3,1 mrd. kr (2022 kr).

Rammer for handlingsprogrammet 2023-2026

Årlige investeringer	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	SUM (mill.)
Rv 36 Skyggestein- Skjelbredstrand	15	32	220	312	107	30							716
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien	60	190	223	142	95	11	-24	8					705
Øvrige prosjekter	3	62	68	111	159	166	213	181	212	249	150	91	1665
Sum investeringer i tiltak	78	284	511	565	361	207	189	189	212	249	150	91	3086
Investering bomstasjoner	0,7	24,7	0,74		0,7				0,7				28
SUM investering	79	308	512	565	361,6	207	189	189	425	497	301	182	3113

Inntekter	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	15	32	220	312	107	30							716
Statlige bevilg./programområder			13										13
Fylkeskommunale bevilgninger	40	84	53	53	53	53	53	53	53	35			530
Kommunale bevilgninger	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18			180
Sum offentlige bevilgninger	73	134	304	383	178	101	71	71	71	53	0		1439
Bompenger		204	191	194	97	153	91	35	178	170	178	185	1674
Sum inntekter	73	337	495	577	275	254	162	106	249	223	178		3113

Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2021 til 2022

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2021 til 2022 (6,9 prosent).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden.

Endringer i prosjektrammer fra 2021 til 2022

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2021 til 2022 er denne indeksen 6,9 prosent.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2022 og har fått nye tall som gjenspeiler dette.
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2023 er oppgitt i løpende kroneverdi. Statens indekser legges til grunn.

Kommunale og regionale egenandeler

Vegeiers bidrag til de ulike prosjektene er beregnet i forhold til de årlige andelene som fylkeskommunen og kommunene bidrar med. Bidragene er ferdig prisjustert for hele fase 1. Fylkeskommunens andel er 53 mill. kr årlig, mens kommunene til sammen bidrar med 18 mill. årlig. Ut fra folketall gir det følgende fordeling (alle tall i løpende kroneverdi/ ferdig prisjustert):

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

5.2 Håndtering av risiko i avslutning av bypakka

Årets hovedrevisjon er den siste i fase 1 og avgjørende for hvilke prosjekter som får plass. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,1 mrd. i 2022. Av disse er 2,2 mrd. benyttet. Slutføring av fullfinansierte prosjekter kan gjøres etter at bompengeneinnkreving er avsluttet. Det er ikke rom for å ta ut mer midler en stortingsvedtaket åpner for. Etter som vi nærmer oss slutten av fase 1 blir mulighetene for å kutte prosjekter eller kostnadsrammer mindre. Det innebærer en viss økonomisk risiko.

Risiko for overskridelser håndteres på følgende måte:

- Opprettholde en betydelig ufordelt reserve (buffer)
- Sikre at det er mulig å kutte eller nedskalere prosjekter
- Finne inndekning i den årlige porteføljestyringen ved å utsette noen prosjekter

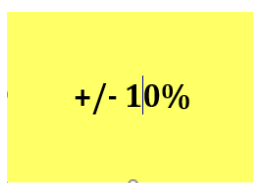
Hvis vegeier ønsker å gjennomføre et prosjekt som ikke er fullfinansiert av bypakka må vegeier selv finansiere merkostnaden.

5.3 Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

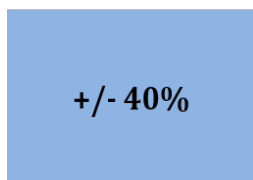
Det er beregnet kostnader for alle prosjekter i handlingsprogrammet, men for prosjekter som ikke er detaljplanlagt eller ligger noe fram i tid er anslagene usikre og prosjektenes omfang er ikke endelig avklart. Ny kunnskap og planlegging vil bidra til å redusere usikkerheten ved kostnadene, men erfaring viser at kvalifiserte kostnadsanslag som regel blir høyere. Den økonomiske rammen for Bypakke Grenland ligger fast, og kun deler av inntektene blir prisjustert.

Prinsipper lagt til grunn for kostnadsanslag i handlingsprogrammet

Kostnadsanslag – 3 nivåer



- 1 Prosjekter som skal gjennomføres i påfølgende år skal ha en usikkerhet på **+/- 10 prosent**. Hvis tiltaket krever det, vil det her som regel ligge en vedtatt reguleringsplan til grunn, noe som reduserer usikkerheten betraktelig.



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



- 3 Prosjekter som ligger langt fram i tid har betydelig usikkerhet og er å anse som **grove anslag**. Her vil det kunne komme store endringer som følge av ny kunnskap og endring i prosjektets innhold.

5.4 Innkreving av bompenger

Innkrevningssystemet i Grenland består av 13 innkrevingspunkter med enveis innkreving i bybåndet i Porsgrunn og Skien. Systemet fungerer godt og er vel innarbeidet hos befolkningen.

Tabellen viser inntekter i bomsystemet i Grenland i perioden 2016-2022, estimerte inntekter 2023-2025, og utviklingen i andelen elbiler.

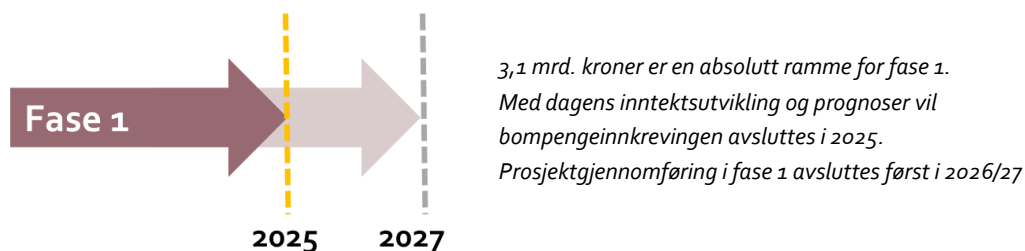
År	Andel elbiler av totaltrafikk	Årlig økning i elbil	Inntekt
2016	3,9 %		60 000 000
2017	5,2 %	1,3 %	243 000 000
2018	7,1 %	1,9 %	242 000 000
2019	9,5 %	2,4 %	238 024 245
2020	12,2 %	2,7 %	220 349 618
2021	15,7 %	3,5 %	216 700 000
2022	21,25 %	5,6 %	217 364 760
2023 prognose	27,80 %	6,6 %	206 131 510
2024 prognose	35,35 %	7,6 %	193 183 260
2025 prognose	43,90 %	8,6 %	178 520 010

Innkreving i bypakkas fase 1 avsluttes i løpet av 2025

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

- Bompenger til prosjektene: 1,7 mrd. (2022-kr). Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,4 mrd. Total investeringsramme 3,1 mrd.
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill. (2015-kr)
- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. ved 10 års innkreving (2015-kr)

Prop.134 S åpner for å ta inn bompenger i inntil 10 år (03.10.2026). Bypakka har anledning til å prisjustere bompengene. Fordi vi ikke indeksregulerer bomtakstene vil den høye prisveksten føre til at vi kan kreve inn bompenger lenger. Det er fritak for nullutslippskjøretøy i bommene. Som tabellen over viser, gjør den sterke veksten i antall elbiler at inntektene faller betydelig. Med dagens inntektsutvikling og prognoser vist i tabellen over vil bypakka ha tatt inn det stortingsproposisjonen åpner for i løpet av våren 2025. Prosjektgjennomføring i fase 1 avsluttes først i 2026/27.



92 prosent har brikke

Brikkeandelen i Grenland er på 92 prosent og er i nasjonal målestokk svært høy. Dette bidrar til å effektivisere innkrevingen i Bypakke Grenland og redusere administrative kostnader til innkreving av bompenger.

5.5 Videreføring av Bypakke Grenland

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. Vedtakene innebar en bestilling av en langsiktig bystrategi med et grunnlag for en ny proposisjon til Stortinget. Lokalpolitisk behandling var planlagt i 2022 for å sikre framdrift og blant annet muliggjøre sømløs overgang mellom fase 1 og fase 2.

Det ble i 2022 utredet grunnlag for en ny bompengefinansiert bypakke i tråd med den politiske bestillingen fra 2021. Kunnskapsgrunnlaget vil også inngå i arbeidet med revisjon av den regionale planen for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) som er planlagt utført fra 2023.

Rv.36 i Grenland har i lang tid vært planlagt som en del av Bypakke Grenland. Det er heller ikke mulig å finansiere ny rv. 36 som et separat bompengeprosjekt. En realisering av prosjektet er avhengig av at det inngår i en ny bypakke når staten forutsetter delvis bompengefinansiering. Dette henger sammen med at trafikk- og inntektst grunnlaget blir for lavt på ny rv. 36.

Planprogrammet for kommunedelplan for rv.36 fra Skjelsvik-Skyggestein fastsettes av kommunene tidlig i 2023 . Siden planleggingen av ny rv. 36 er kommet kortere enn normalt for store vegprosjekter i bypakker, var det foreslått å legge opp til en 15-års proposisjon med to stortingsvedtak underveis i prosessen. Porteføljen ville kunne inkludere rv.36 med en forutsetning om revidering av porteføljen gjennom nye lokale vedtak og nytt stortingsvedtak når ny rv.36 var ferdig planlagt og det forelå mer kunnskap.

Høsten 2022 ble det klart at det er politiske ønsker om å vite mer om løsningen for rv.36 og hva som skal bygges før det fattes lokale vedtak om langsiktig finansiering av en fase 2. Det må derfor utredes flere realistiske måter å komme videre med bypakka på. Planlagt framdrift for lokalpolitisk behandling av grunnlaget for en proposisjon til Stortinget blir dermed forskjøvet.

I løpet av våren 2023 vil det bli lagt fram en felles politisk sak med oppdatert informasjon, utredning av muligheter og anbefalinger for videreføring av Bypakke Grenland. Nye signaler og prioriteringer fra transportvirksomhetene til kommende Nasjonal transportplan (2025-2036) vil foreligge innen utgangen av mars 2023 og vil inngå i utredningen.



For mer informasjon om kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet så langt vises foreløpig til dokumentene vist under som finnes på bypakke.no.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag for ny bystrategi og bypakke:

[Mulighetsstudie – Lokalt togtilbud i Grenland – Endelig 2022-10-28](#)

[Temautredning by- og næringsutvikling 2021](#)

[Temautredning kollektivtransport 2021](#)

[Temautredning gange og sykkel 2021](#)

[Temautredning næringstransport og persontransport med bil 7.03.2022](#)

[Videreføring av Bypakke Grenland – kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter.14.10.2021](#)

[Analyse av det overordnede transportsystemet i Grenland. Reisesrømsanalyse. Norconsult 2021](#)

[Transportsystemet i Grenland. Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover. Norconsult 2021](#)

[Evaluerings av bomsystemet i Bypakke Grenland. Asplan Viak 2021.](#)

[Hva kjennetegner byer som vokser. Samfunnsøkonomisk Analyse 2021](#)

Lenker til dokumenter og rapporter i arbeidet med langsiktig bystrategi og ny bypakke. Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget vil også inngå i arbeidet med revisjon av den regionale planen for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) som er planlagt utført fra 2023.

5.6 Statlige tilskudd gjennom belønningsavtalen

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

Grenland har mottatt belønningsmidler siden 2008. Samlet tilskuddsbeløp i perioden 2013-2024 er 780 mill. kr. Samlet beløp for gjeldende avtaleperiode er 330 mill. kr. Målene som er lagt til grunn er de samme som byområdet har nedfelt for sin bypakke, og omfatter både utvikling av en attraktiv region og målet om nullvekst i persontransport med bil. Midlene finansierer blant annet buss-satsingen i Grenland som gir befolkningen 10 minutters frekvens i rushtid og månedskort til kr. 430 for voksne.

I avtalen stilles det krav fra staten om at veksten i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet) og at persontransport med bil ikke skal øke. Det vises til kap.3.1 Hovedmål. Det er også et krav om at midlene fra belønningsordningen skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. I følge gjeldende nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) skal belønningsmidler i framtiden inngå i byvekstavtalene. I arbeidet med ny NTP for perioden 2025-2036 evalueres ordningen med belønningsavtaler.



Belønningsordningen gir Grenland et av landets billige busstilbud. Her fra Kammerherreløkka i Porsgrunn.



Områdene langs vannene i Skien sentrum er svært mye brukt, som her ved Laugstolparken. Belønningsmidler er benyttet til å bedre tilgjengeligheten og gjøre det mer universelt tilgjengelig – samt hyggeligere ved å oppgradere beplantningen..

5.7 Byvekstavtale

Byområdet Grenland er ett av de ni prioriterte byområdene i NTP 2022-2033 som kan få byvekstavtale. Staten legger til grunn at et stortingsvedtak på en langsiktig bompengeproposisjon skal foreligge før forhandlinger kan starte opp.

En byvekstavtale vil gi en mer langsiktig forutsigbarhet i videreføring av busstilbudet

En byvekstavtale vil kunne innebære betydelige økninger i statlige tilskudd til Grenland. En annen stor fordel er at den er langsiktig, i motsetning til dagens belønningsavtale som er 4-årig. En byvekstavtale vil gi en langsiktig forutsigbarhet i finansieringen av det forsterkede kollektivtilbudet vi har i Grenland. Staten bidrar med om lag 70 mill. kr i året til dette formålet.

Krever nullvekst i persontransport med bil

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. Bompenger kan ikke brukes til investeringer og drift av jernbane. Det er i en byvekstavtale at byområdet kan forhandle om statlige bidrag til dette.



For å øke kundegrunnlaget til tog bør det satses på utvikling av knutepunkt og sentrum. Nytt togstopp i Skien sentrum vil gi høy måloppnåelse i framtiden. Bompenger kan ikke brukes til investeringer og drift av jernbane. Det er i en byvekstavtale at byområdet kan forhandle om statlige bidrag til dette.

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

- Satsingen på byvekstavtaler fortsetter. Avtalene skal være langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak.
- Nullvekstmålet legges til grunn. Det innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette målet vil også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet.
- Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken. For å bremse trafikkveksten er det behov for bredt sammensatte og langsiktige tiltakspakker som er tilpasset det enkelte byområdet.
- Staten har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner.
- De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene. Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål.
- Samlet er det forutsatt om lag 80,1 mrd. til byvekstavtalene i de 9 byområdene. 10 mrd. kroner er til forhandlinger om byvekstavtaler for de fem øvrige byområdene Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø (hele planperioden, dvs. 12 år).
- Rv 36 fra Skjelsvik til Skyggestein er aktuelt prosjekt å prioritere innenfor byvekstavtalen. Prosjektet har en ramme i NTP på 5,3 mrd. kroner (2020-kroner), og det forutsettes om lag 50 prosent finansiering fra bompenger.

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



Forskjellen på dagens situasjon med bypakke og belønningsavtale og en framtidig mulig situasjon med ny bypakke og byvekstavtale basert på tall i NTP 2022-2033. Prosess for ny NTP 2025-36 er igangsatt og premissene kan endres.

5.8 Prinsipper for porteføljestyringen

Bypakke Grenland porteføljestyres med årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon. Bypakke Grenlands første handlingsprogram ble vedtatt i 2015. Rulleringen i 2022/23 er den siste hovedrevisjonen i Bypakke Grenland fase 1.

Prinsipper for endringer i årets hovedrevisjon

- I den årlige revisjonen av handlingsprogrammet kan rammer for prosjekter som allerede ligger i porteføljen justeres eller prosjekter kan tas ut.
- Ved hovedrevisjon av handlingsprogrammet kan nye prosjekter tas inn (hvert fjerde år). Det forutsettes enighet mellom partene.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter legges til grunn.
- Det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene skal være tilnærmet lik det den var i det første handlingsprogrammet vedtatt høsten 2015.

5.9 Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse

Det enkelte prosjekts bidrag til måloppnåelse i bypakka er det viktigste kriteriet som skal legges til grunn for oppbygging av prosjektporteføljen. En slik vurdering er gjennomført for alle prosjekter der bygging ikke er startet opp. Selv om underskuddet i porteføljen primært krever kutt, bør det også være rom for å vurdere nye prosjekter i hovedrevisjonen hvert fjerde år.

Bypakkas mål legges til grunn

Vurdering av prosjektene har tatt utgangspunkt i bypakkas vedtatte hovedmål. Alle prosjekters bidrag til måloppnåelse er vurdert.

Se for øvrig kap. 3 Mål og virkemidler.



Hvordan dokumentere måloppnåelse?

Nullvekstmålet i personbiltrafikken måles med bakgrunn i telledata ved 47 trafikktelepunkter på utvalgte steder i bybåndet. Disse måler trafikkmengden døgntkontinuerlig. Med bakgrunn i disse tellingene utarbeides det en byindeks som viser hvordan personbiltrafikken endrer seg.

Langt vanskeligere er det å måle bypakkas bidrag til regionens attraktivitet. Det finnes imidlertid mye forskningsbasert kunnskap om hva som kjennetegner regioner som vokser og er attraktive. Konsulentfirmaet Samfunnsøkonomisk Analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet rapporten «Hva kjennetegner regioner som vokser?». Rapporten vurderer særlig areal- og transport og byutviklingens bidrag til denne veksten. Konklusjonene herfra er lagt til grunn i vurderingen av prosjektene.

Vurdering av gjenværende og nye prosjekters bidrag til bypakkas mål

Følgende kriterier legges til grunn for utvelgelse og prioritering av investeringsprosjekter:

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

Rang	Nr.	Prosjekt	Kriterie 1	Kriterie 2	Kriterie 3	Kriterie 4	Kriterie 5	Kriterie 6	Snitt-karakter
1	63	Stoppested tog Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kommune)	3	2	3	3	1	2	2,3
2	62	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering	3	2	3	2	1	2	2,2
3	11	Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru	2	2	3	3	0	2	2,0
3	19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 30 mill. i belønningsmidler)	2	2	3	3	0	2	2,0
5	7	Torggata og Kongensgate. Sykklegate og bussgate fra Skistredet til Rådhusrundkjøringen	3	2	1	2	0	1	1,5
5	22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune, fra kommunegrensa til Osebro	1	1	3	3	0	1	1,5
7	61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	2	1	2	2	1	1	1,5
8	9	Kverndalen. Gågate/hovedsykkelrute Kverndalstunellen - Kverndalstorget	2	1	2	2	0	1	1,3
8	23	Turveg langs elva i Skien kommune, Borgestadjordet, Menstad og Bøle-Follestad	1	0	3	3	0	1	1,3
10	7	Kongensgate sør, Skistredet - Rådhusplassen	3	1	0	2	0	1	1,2
10	10	Bryggevannet rundt. Bru over Damfoss, gs-veg Klosterøya - Smieøya	1	1	2	2	0	1	1,2
10	27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Fullverdig tilbud til gående og syklende	1	1	0	2	1	2	1,2
10	39	Fv. 32 Bølevegen, gs-tiltak Siloen - Blåbærlia	2	0	1	1	1	2	1,2
10	Ny	Kverndalen. Gang- og sykkeltiltak, Kverndalstorget - Hesselbergsgate	3	0	2	1	0	1	1,2
15	60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	1	1	0	2	1	1	1,0
15	Ny	Kamperhauggata. Gang- og sykkeltiltak	2	0	1	1	0	2	1,0
17	67	Fv. 357 Skotfossvegen. Gs-veg Skotfossvegn 121 via Kampekastet til Grøtsundvegen (2 mill fra Skien	1	1	0	1	0	2	0,8
17	Ny	Fv.3282 Hoppestadvegen. Gang- og sykkelveg, Petersborg til Venstøpbakken	0	1	0	1	1	2	0,8
19	8	Mælagata, gs-tiltak Slemdalsgate - Schweigaards gate. Kun planlegging.	1	0	1	1	0	1	0,7
19	53	Rv. 36 ved Bjørnstadkrysset. Fortau internveg og sanering av avkjørsler	0	0	0	1	2	1	0,7
19	55-3	Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og kryssutbedring	2	0	1	1	-1	1	0,7
21	126	Fv. 357 Skotfossvegen del 2. Gang- og sykkelveg fra Skotfossvegen 121 til Grøtsundvegen	1	0	0	1	0	1	0,5
	29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak	Består av mange enkelt-tiltak. Ikke mulig å effektivt evaluere samlet						

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

Hvert prosjekt i bypakka blir kvalitativt vurdert mot kriteriene over og gitt en karakter. Gjennomsnittet av disse blir presentert som prosjektets samlekarakter. Denne uttrykker hvor godt prosjektet bidrar til bypakkas hovedmål.

Metodiske begrensninger

Metoden som er brukt har begrensninger som gjør at karaktergivningen ikke alene bør legges til grunn for prioritering av prosjekter. Oppsummert har metoden bl.a. følgende begrensninger:

- Vurderinger er basert på faglig skjønn i tillegg til objektive parametere.
- Helhetlig nytte-/kostnadsanalyse inngår ikke.
- Prosjektets økonomiske ramme er en viktig vurderingsparameter som ikke inngår, og som må vurderes skønnsmessig i tillegg.
- Tiltakenes effekt på folkehelse inngår ikke i vurderingen, f.eks. om et tiltak bidrar til økt fysisk aktivitet i befolkningen, bedre trafiksikkerhet eller bedre luftkvalitet.
- Metoden beskriver ikke effekter av prosjektet på utsiden av prosjektområdet. Nye vegprosjekter kan f.eks. bidra til å lede ny biltrafikk inn i et område som ikke er dimensjonert for det. Det vil gi en uønsket belastning for befolkningen i området og utløse ytterligere investeringsbehov.
- Kriteriene er ikke vektet innbyrdes. Alle kriterier er gitt samme verdi selv om dette i noen tilfeller ikke er riktig.

Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

I tillegg til prosjektenes bidrag til måloppnåelse vil følgende påvirke prosjektenes prioritet:

1. Fordelingen av investeringer mellom kommunene skal være omtrent den samme som ved oppstart av bypakkas fase 1 i oktober 2015.
2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas. Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste fem årene. Det kan føre til store fremkommelighetsutfordringer. Rekkefølgen i gjennomføring av prosjekter gjøres slik at disse ikke blir urimelig store. Det vil bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.
3. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.

6 Bypakke Grenland 2023-2026, prosjektportefølje

	= Svært usikre estimater		= Planlegging
	= +/- 40% usikkerhet		= Gjennomføring
	= +/- 10 % usikkerhet		

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet	Prosjekt-ramme 2023	Regnskap 2015-2021	Forbruk 2015-2022	2023	2024	2025	2026
1	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand, ny veg	Utført	716,0	715,9	716,0				
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	Utført	705,0	697,1	705,0				
3	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt	Utført	8,6	8,6	8,6				
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	Utført	71,7	71,6	71,6				
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	Utført	77,0	77,0	77,0				
7	Torggata og Kongensgate. Gang-, sykkel- og kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen		60,4	0,0	1,3	3	10	17	29
8	Mælagata, gs-tiltak Slendalsgate - Schweigaards gate. Kun planlegging.		0,0	0,0	0,0				
9	Kverndalen. Gågate/hovedsykkellute delstreking 1 Kverndalstunellen - Kverndalstorget		17,1	1,5	1,5		15,6		
10	Bru over Damfoss, Bryggevatnet rundt. GS-veg delstreking Klosterøya - Smieøya		31,6	1,5	1,5	30,2			
11	Klosterøya - Jernbanebygga, gs-bru		162	0,0	0,0	30	100	32	
12	Trafikkmodelltesting i Skien	Utført	1,5	1,5	1,5				
55.1	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	Utført	45,7	45,7	45,7				
55.2	Fv.356 Franklintorget, kollektivknutepunkt og byromtiltak	Utført	75,0	23,1	72,6	2,4			
55.3	Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og kryssutbedring	Utgår	8,2	8,2	8,2				
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	Utført	20,1	20,1	20,1				
57	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring	Utført	2,0	2,0	2,0				
14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkelfelt og kollektivprioritering	Utført	94,0	85,8	93,2	0,9			
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Utført	1,9	1,9	1,9				
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie	Utført	1,6	1,6	1,6				
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva, turveg under bruene	Utgår	3,2	3,2	3,2				
18	Storgata, miljøgate fra Frankintorget til Meiritorget.	Utført	12,7	12,7	12,7				
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 30 mill. i belønningsmidler)		165,0	6,9	7,4	31,5	114	12	
20	Bussholdeplasser, opprusting	Utført	15,8	15,8	15,8				
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	Utført	22,0	22,0	22,0				
22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune, fra kommunegrensa til Osebro		50,0	1,5	1,6	10	15	11	12
23	Turveg langs elva i Skien kommune, Borgestadjordet, Menstad og Bøle-Follestad (kun planlegging)	Utgår	3,9	3,9	3,9				
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Sykkelveg	Utgår	0,2	0,2	0,2				
28	Århus bru (kun planlegging, ingen gjennomføring)	Utgår	3,0	3,0	3,0				
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak		150,0	9,8	12,5	5	5	68	59,5
30	Fv. 59 Tuftekrysset. Gang-, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	Utført	18,3	17,0	18,2	0,1			
31	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	Utført	8,5	8,5	8,5				
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etableringa av fortau	Utført	12,1	12,1	12,1				
35	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei	Utført	12,6	12,6	12,6				
36	Fv 49 Klyvevegen, Fortau fra Kongerødveien til Hulkaveien	Utført	3,0	3,0	3,0				
37	Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa, utredning og mulige kortsiktige tiltak	Utgår	0,6	1,5	0,6				
39	Fv. 32 Bølevegen, gs-tiltak Siloen - Blåbærlia	Utgår	1,8	1,8	1,8				
40	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	Utført	18,0	11,3	18,0				
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapekleiv. Sykkelveg med fortau	Utført	77,0	60,1	77,0				
43	Fv.30 Nystrandvegen. Gang- og sykkelveg	Utført	13,2	13,2	13,2				
44	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	Utført	12,5	12,5	12,5				
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	Utført	20,8	20,8	20,8				
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	Utført	0,5	0,5	0,5				
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	Utført	3,1	3,1	3,1				
60	Fv. 32 Holtesletta. Gang- sykkel og trafikksikkerhetstiltak		7,1	0,6	1,6	5,5			
61	Siljan sentrum. Gang- sykkel og trafikksikkerhetstiltak		7,5	1,0	1,0	7			
50	Fv. 32 Hovenga, kapasitetsutbedring i rundkjøring	Utført	20,0	20,0	20,0				
51	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen	Utført	69,0	60,3	69,0				
53	Rv. 36 ved Bjørnstadkrysset. Fortau internveg og sanering av avkjørsler	Utgår	0,1	0,1	0,1				
62	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering		28,5	4,6	11,3	11	6		
63	Stoppested toq Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kommune)		13,2	0,2	1,2	3	3	3	3
69	Ufordelt reserve Porsgrunn/ buffer		9,1	0,0	0,0		5	4,6	
70	Ufordelt reserve Skien/ buffer		34,5	0,0	0,0		15	10	10
64	Ufordelt felles reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger		5,7	0,0		6			
65	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim). Ny rundkjøring og GS-bru. Kun delfinansiering.	Utført	7,2	5,8	-39,4				
66	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og GS-veg		36,1	8,3	21,1	15			
67	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstreking 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (+2 mill fra Skien k)		37,5	3,7	5,3	7	25,2		
68	Fv. 354 Heistad, trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter (1,6 mill er BO midler)		0,4	0,4	0,4				
71	Fv.3282 Hoppestadvegen. Gang- og sykkelveg, Petersborg til Venstøpbakken		0,0						
	Fv. Forberede nødvendige reguleringsarbeider gs-løsninger. Kampekastet – Vadrette, Brekka – Geiteryggen, Luksefjellvegen		3,0						
48	Etablering og drift av antennepunkter	Utført	29,5	26,9	26,9	2,6			
49	Finansiering av prosjektkontor		60,0	30,0	35,1	6,2	6,2	6,2	6,3
54	Fase 2 planleggingsmidler/ midler utredninger byvekstavtale		18,1	0,0	1,0	5	6	6	
	Planlegging av fremtidig bruk av dagens hovedvegnett, delprosjekter								
	Sum		3113	2182					

7 Fordeling av statlige tilskuddsmidler

7.1 Belønningsmidler – ingen vesentlige endringer

23.06.21 ble en ny belønningsavtale mellom staten og byområdet signert. Avtalen sikrer byområdet 247,5 millioner kroner i avtaleperioden til arbeidet med å bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdet. I tillegg får regionen 82,5 millioner i tilskudd til reduserte billettpriser i samme periode. Midlene ble fordelt i politisk sak hos partene våren 2021. Tabellen nedenfor viser vedtatt fordeling. Det foreslås ingen vesentlige endringer i forbindelse med årets hovedrevisjon.

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

Tabellen viser samlet oversikt over tiltak i avtalen og fordeling av midler som er vedtatt i egen politisk sak.

* tiltak nr. 5 omfatter øremerkede tilskuddsmidler til reduserte billettpriser og er vist i egen tabell

Til sammen 7,1 mill.kr. ble vedtatt omdisponert. Midlene er rester fra gjennomførte prosjekter eller prosjekter som av ulike grunner ikke har latt seg realisere. Tabellen under oppsummerer endringene.

Endringer i bruk av eldre belønningsmidler i hovedrevisjon 2023-2026	Sum (mill.)
Forsterket vedlikehold av sykkelfelt i 2023-2024 og andre GS løsninger som er dyrere å drifte	2,0
Tilskuddsordning for planting av bytrær	1,0
Gang- og sykkeltiltak i og inn mot sentrum og i lokalsentra/oppgradering og drift av snarveier (etter folketall)	
Skien	2,40
Porsgrunn	1,59
Siljan	0,10
Sum	7,1

Forsterket vedlikehold av sykkelfelt og andre GS-løsninger som er dyrere å drifte

Økt tilrettelegging for gående og syklende krever styrket drift og vedlikehold. Det meste av denne styrkingen må vegeier finansiere over egne budsjetter. I vedtatte avtale er det imidlertid satt av kr. 4 mill. kroner i året til styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter. Det er de siste årene etablert 3,1 km sykkelfelt i Grenland. Disse krever mer vedlikehold en andre løsninger for å fungere godt. Det foreslås derfor å styrke budsjettet til forsterket vedlikehold av bla. sykkelfelt med totalt 2 mill.

Prosjekt «bytrær»

Trær er viktige for naturmangfold, trivsel og byenes evne til å håndtere klimaendringer. Trær i byene gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Fortetting og vegutbygging gir imidlertid økt press på gatetrær og grønne lunger i bysentra, samtidig som trær har svakt juridisk vern. Å utvikle og bevare vegetasjon i urbane områder nevnes av FNs klimapanel som en av løsningene for å redusere klimagassutslipp og øke klimatilpasning i byene. Rapporten «Verdiskapende fortetting i Grenland» peker på viktigheten av å styrke tilgangen til grønnstruktur for å oppnå attraktiv og kvalitetsmessig fortetting i bysentra. Det er behov for å øke kunnskapsnivået og bevisstheten om den samfunnsøkonomiske gevinsten av god forvaltning av trær i by. Det er også behov for bedre rutiner og metoder for å sikre gode forhold for eksisterende og nye trær. Det foreslås det å sette av 1 mill. kroner fra belønningsmidlene til arbeid med bytrær. Arbeidet kan omfatte både kartlegging og overordnet plan for gatetrær og tilskuddsordning for planting av nye bytrær.



Tilskuddsmidler til reduserte billettpriser kollektivtransport

Tilskudd til reduserte billettpriser kollektivtransport er en oppfølging av bompengeavtalen fra 2019. Grenland har fra 2020 mottatt følgende (beløpet indeksreguleres hvert år):

2020:	20,5 mill. kr
2021-2024:	85 mill. kr (prisjustert)
Totalt.	105,5 mill. kr

Tabellen under viser forslag til omfordeling av disse midlene.

Nr.	Status	Tiltak reduserte billettpriser	Fordeling 2020 midler	Fordelig 2021-2024 midler	Ny fordeling 2020-2024 midler
1	Justering	Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	1,5	6	6,3
2	Justering	Redusert takst periodekort/enkeltbillett	8	31	38,0
3	Justering	Barn gratis buss opp til 6 år	0,5	2	2,3
4	Justering	Økt rabatt på app og reise penger	2	8	6,5
5	Justering	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	3,5	10	8,6
6	Justering	Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,5	2	0,6
7	Justering	Pilot «Best pris»-app	3	6	6,3
8	Justering	Bysykel inkludert i periodekort (2021-25)		17	20,0
10	Ny	Bedriftssatsinga , grønne arbeidsreiser			4,5
11	Ny	Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden			1,4
12	Ny	Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)			3,0
13	Ny	Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid			1,0
14	Ny	Buffer/ økning pga. prisjustering		3	7,0
		Sum	20	85	105

I punkt 1 til 8 i tabellen over viser vedtatte summer inkludert endringer i handlingsprogram 2023-2026. Hensikten er å kunne opprettholde og styrke regionens kollektivsatsing, med bla. et av landets laveste billettpriser. Alle tildelinger er justert for prisvekst.

Det er vedtatt fire nye tiltak i årets revisjon. Formålet fremgår av tabellen over og de nye tiltakene er nærmere beskrevet på neste side.

Tiltak 10. Bedriftssatsing, grønne arbeidsreiser

Andelen bilreiser til og fra arbeid i Grenland er på over 80%. Det foreslås derfor å sette av 4,5 mill. kroner til et forpliktende samarbeid med byområdets bedrifter for å øke andelen grønne arbeidsreiser.

Tiltak 11. Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden.

Innebærer å utvide kombinasjonsbilletten til også å gjelde enkeltbillett. Stimulere til økt tog og bussreiser internt i Grenland og Bratsbergbanen, 25,- turen i Grenland, maks 60,- til Notodden

Tiltak 12. Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)

Foreslås for å stimulere til bussreiser på lørdag og søndager. 1 betalende voksen kan ta med inntil 3 barn/ungdom gratis. Tidsavgrenset pilot.

Tiltak 13. Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid

Kapasitetsutfordringer har medført at ordningen ble lagt på is i 2022. For å kunne gjeninnføre ordningen er det satt av 1.mill. kr. Det kan være behov for å justere vilkårene for å unngå for store kostnader. Aktuelle justeringer er innsnevring av åpningstid og/eller gruppestørrelse, eller økt kapasitet av buss i aktuelle tidsrom.

I tillegg settes det av en buffer for å kunne håndtere kostnadsøkning i prosjektene pga. prisjustering på billettene.



Bussreisende på Landmannstorget i Skien. Det jobbes med gode løsninger for å opprettholde tilbudet med gratis gruppereiser for ungdom på dagtid, og det settes av midler til denne ordningen

8 Beskrivelse av prosjektene i Bypakke Grenland fase 1

1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand

Sluttsum: 716 mill. kr (100 prosent statlige midler)

Ferdigstilt i 2019

Det ble bygget ny riksveg 36 fra Skjelbredstand til Skyggestein. Målet med prosjektet var å bedre framkommeligheten for næringstrafikk, spesielt tunge kjøretøy. Også personbiltrafikken opplever betydelige forbedringer. Den nye vegstrekningen gir dessuten bedre trafiksikkerhet for strekningen og forbedrer miljøet i nærområdene langs dagens veg, samtidig som trafikken langs Klovholtvegen blir betydelig redusert. Ny veg ble åpnet for trafikk 27. november 2018 og ble i hovedsak ferdigstilt våren 2019. Prosjektet ble endelig avsluttet i 2021. Gamle rv. 36 er overlevert til Skien kommune og fylkeskommunen.

2. Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen «Lilleelvprosjektet»

Sluttsum: 705 mill. kr (løpende kroner).

Anleggsarbeidet ferdigstilt i 2019.

Det er bygget ny veg i miljøtunnel fra Hovengasenteret til Beha-kvartalet. Prosjektet har hatt som mål å gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold for gående og syklende. Hele strekningen ble åpnet for trafikk den 7. desember 2018, og offisielt åpnet den 17. desember 2018. En del årstidsavhengige arbeider på sidearealene ble utført våren 2019, og lokale støytiltak på naboeiendommer ble gjennomført høsten 2019. Alt anleggsarbeid ble ferdigstilt i 2019. Entreprenørkontraktene inkluderer også vedlikehold av plantefelt og grøntområder i 3 år fra overtakelse fra entreprenør. Det er fortsatt flere bygg som setter seg ved Hovengtunnelen. Disse følges opp inntil setningene stanser opp.

3. Skien jernbanestasjon Nylende

Sluttsum: 8,6 mill. kr

Ferdigstilt i 2019

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

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

Sluttsum: 71,7 mill. kr

Ferdigstilt i 2019

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

5. Landmannstorget kollektivknutepunkt og park

Sluttsum: 77 mill. Kr.

Ferdigstilt i 2020

Prosjektet innebar bygging av nytt kollektivknutepunkt og grønn park på Landmannstorget. Hensikten har vært å utvikle et attraktivt knutepunkt og møtested ved Telemarks største kollektivknutepunkt, målt i antall passasjerer. Det gamle Landmannstorget var utflytende og tilfredsstilte ikke kravene til universell utforming, og hadde stort behov for opprusting. På det nye knutepunktet er det etablert nye holdeplasser for bussene i Kongens gate og Hesselbergs gate. Denne nye løsningen i området må ses i sammenheng med prosjektene for Kverndalen og resten av Torggata sørover.

Det nye kollektivknutepunktet bidrar til:

- at antall busspassasjerer øker til og fra Landmannstorget
- økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- å få et universelt utformet og trafiksikkert kollektivknutepunkt
- at flere virksomheter vil etablere seg i nærheten av Landmannstorget på grunn av nærheten til kollektivknutepunktet og den nye byparken
- at Landmannstorget blir et attraktivt, grønt og pulserende byrom i sentrumskjernen.

7. Torggata og Kongens gate. Sykklegate og bussgate fra Skistredet til rådhusrundkjøringen

Ramme 2022: 60,4 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: +- 30 prosent

Prosjektet har til hensikt å ruste opp Torggata og Kongens gate med tiltak som bedrer bymiljøet og fremkommeligheten for gående, syklende og buss. Skien kommune skal separere vann- og avløpsnett i begge gatene innen 2028. Torggata og Kongens gate er parallelle gater som påvirker hverandre, og bør planlegges som ett prosjekt og bygges i en hensiktsmessig rekkefølge.

I dag er det enveis biltrafikk sørover i Torggata og enveis trafikk nordover i Kongensgate. Det er kantparkering i begge gater. Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, men

ikke tilrettelagt for syklist. Det er i tillegg behov for å gjøre gata universelt utformet. Tilrettelegging for sykkel ses i sammenheng med løsningen forbi Landmannstorget og videre nordover i Kverndalen.

I løpet av 2022 er det gjennomført en mulighetsstudie som har sett på flere alternative løsninger. Mulighetsstudien peker på at for å få til en god løsning er det ikke plass til alle trafikantgrupper i Torggata. Gjennom politisk behandling av mulighetsstudien (høst 2022) er det vedtatt at busstrafikken flyttes til Kongens gate, slik at det blir toveis busstrafikk der. Da kan det etableres sykkelfelt nordover i Torggata og kantparkeringen kan beholdes. Torggata kan på den måten fortsatt være en gate med byliv og disse kvalitetene kan forsterkes.

For å håndtere omlegging av trafikken i sentrum under bygging, må Kongens gate bygges om før Torggata. Kongens gate kan bygges i 2025, og Torggata i 2026 – 2027.



Illustrasjon av framtidig situasjon i Kongensgate. Ill: Vill arkitektur

9. Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen

Ramme 2022: 17,1 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: +/-10 prosent

Prosjektet innebærer opprusting av gågata med tilrettelegging for gående og syklende, universell utforming og bymiljøtiltak. Strekningen er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og er definert som lokal rute i plan for myke trafikanter. Politisk sak våren 2020 har avklart at strekningen forbi boligutbyggingen på Lie prioriteres. Ansvaret for bygging og kostnadsfordeling er nedfelt i en utbyggingsavtale. Gang- og sykkelforbindelse forbi boligutbyggingen på Lie er ferdig detaljprosjektert. Bygging er todelt: gang og sykkelrampe fra Kverndalstorget til kjøkkenhagen ferdigstilles seinest 9 måneder etter investeringsbeslutning. Resterende del av gs-forbindelsen ferdigstilles seinest 24 måneder etter investeringsbeslutning. Det skal fremmes politisk sak om investeringsbeslutning når utbyggerne er klare med salgsstart for byggetrinn 2. Dersom utbyggerne velger å ikke bygge trinn 2 av boligutbyggingen, har de ansvar for å bygge gs-rampa forbi trinn 1, mens Skien kommune bygger den øverste delen. Bygging av lekeplass i byrommet, som utbygger har krav om å finansiere deler av, gjennomføres som eget prosjekt, og finansieres ikke som del av bypakke.

10. Bryggevannet rundt. Gs-veg og bru Klosterøya til Smieøya

Ramme 2022: 31,6 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: Smieøyabrua usikkerhet +/- 10prosent

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

Bryggevannet rundt består av mange delprosjekter: bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya, forbindelse over Smieøya til Hjellevannet-siden og videre langs fylkesvegen inn til Fisketrappa, forbedringer ved Bryggeparken, promenade gjennom Skien Brygge, gangforbindelse og park i Klosterhavna, promenade langs Klosterøya øst. Noen av prosjektene gjøres som del av private utbygginger, mens andre finansieres av bypakka. For å få til en runde, må gang- og sykkelbru fra Klosterøya til Jernbanebrygga bygges.

Bru over Damfossen bygges vinteren 2022-2023. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Telemarkskanalen/Vestfold og Telemark fylkeskommune, Steinar Moe Eiendom AS og Skien kommune. Telemarkskanalen rehabiliterer sitt damanlegg med ledemurer samtidig. Den økonomiske potten finansierer brua, gang- og sykkelveger på hver side av brua. Brua skal stå ferdig høsten 2023. Steinar Moe Eiendom har ansvar for å bygge gs-vegene på hver side av brua etter at brua er på plass.

Det har ikke lyktes å få til en enighet med Norgesmøllene om en forbindelse forbi Mølla på Bryggevannet-siden. Det er derfor laget en mulighetsstudie som ser på ulike løsninger for en trasé langs fylkesvegen/Hjellevannet. Mulighetsstudien viser at det er kostbart å få til separate løsninger for gående og syklende. Ny fisketrapp innerst i Bryggevannet sto ferdig våren 2018.



Illustrasjon av Damfoss bru

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2022: 162 mill. kr. Totalramme 200 mill. kr, hvorav 26 mill. kr (inkl. mva) i belønningsmidler og 12 mill. kr i eksterne bidrag)

Usikkerhet i anslag 2022: 10 %

Prosjektet innebærer bygging av en gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga. Hensikten er å øke tilgjengeligheten mellom østsiden av elva og Klosterøya, bidra til sentrumsutvikling og øke andelen gående og syklende. Brua korter ned reiseavstanden mellom områdene øst for elva og områdene ved sykehuset og Herkules hvor mange har sin arbeidsplass. Den vil også gi en snarvei for gående og syklende som skal til og fra videregående skole på Klosterøya. Gang- og sykkelbrua er en viktig delstrekning i arbeidet med å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg rundt Bryggevannt. Brua vil også binde sammen hovedrutene for sykkel på begge sider av elva. Brua er detaljprosjektet. Anskaffelse av entreprenør før sommeren 2023. Byggestart september.

12. Trafikkmodelltesting Skien sentrum

Sluttsum 2019:1,5 mill. kr

Tiltaket er utført.

Prosjektet innebar opparbeidelse av kunnskap om hvordan ulike trafikale tiltak påvirker trafikksituasjonen i Skien. I arbeidet benyttes digitale trafikkmodeller. Mange prosjekter er under planlegging og på gang i Skien sentrum, derfor er det sett på trafikale konsekvenser av tiltakene hver for seg og samlet. Dette omfatter bla. trafikkflyt rundt Landmannstorget og å vurdere muligheten av å redusere Møllebruas barrierevirkning mellom byen og Bryggevannt. Kunnskap fra utredningen vil inngå i fremtidige planleggingsprosesser for vegsystemet i og rundt Skien sentrum.

14. Sverresgate-Hovenggata

Ramme 2022: 94 mill. kr

Ferdigstilt i 2022

Prosjektet innebar omforming av Kirkehaugen - Sverresgate – Hovenggata til bygate, etter at "Lilleelvprosjektet" ble ferdig og gjennomgangstrafikken betydelig redusert. Tiltaket har stor betydning for opplevelsen av Porsgrunn sentrum i et bymiljøperspektiv og målet om økt fremkommelighet for bussene og de syklende. Det er etablert over 1 km sammenhengende sykkelfelt gjennom bysentrum.

Siste del av arbeidene i Hovenggata ble utført i 2022. Parallelt har vann- og avløpsnettet blitt oppgradert. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata - Slottsbrugate skiftet ut i 2018.

16. Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie

Sluttsum: 1,9 mill. kr

Avsluttet i 2016.

Utredningen identifiserte tiltak og utbyggingsrekkefølge i Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnett. Med bakgrunn i mulighetsstudien er anbefalingene konkretisert og innarbeidet i bypakkas handlingsprogram

17. Fv. 32 gangveg Lilleelva, turveg under bruene

Sluttsum 3,2 mill. kr

Avsluttet 2022

Prosjektet innebærer etablering av en snarveg/ turstiforbindelse langs Lilleelva under ny Fv.32/ jernbanen/Hovenggata. Hensikten er å bedre forholdene for gående mellom Porsgrunn sentrum og Kjølnes. Forbindelsen kan ikke etableres med en trygg og attraktiv løsning med dagens jernbanebru. Det bør legges inn rekkefølgekrav i områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn som sikrer en gangforbindelse forbi jernbanen den dagen Bane NOR bygger ny jernbanebru.

18. Storgata, fra Franklintorget til Meieritorvet. Miljøgate.

Sluttsum: 12,7 mill. kr (prosjektet er også tildelt belønningsmidler)

Ferdigstilt i 2020

Strekningen fra Franklintorget til Meieritorvet er ferdigstilt med høy materialkvalitet på fortau og med motstrøms sykkelfelt i nedre del. Gata skal invitere til hensynsfull ferdsel fra alle trafikanter og med tydelig prioritering av gående og syklende. Prosjektet ble finansiert delvis av belønningsmidler, og har vært gjennomført etappevis i 2019 og 2020.

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

Ramme 2022: 165 mill. kr/ totalramme 195 mill. Kr. Hvorav 30 mill. kr i belønningsmidler.

Usikkerhet i anslag 2022: 10%

Tiltaket innebærer etablering av en bevegelig gang- og sykkelbru mellom Reynoldsparken og Storvegen på Vestsiden. Brua vil gi mange innbyggere kortere reisevei til fots og på sykkel. Erfaringen fra andre byer viser også mange nye rekreasjonsturer da man får en ny "rundløype" sentralt i byen. Reguleringsplanen for gang- og sykkelbrua ble vedtatt i juni 2019 og det er sikret nødvendige avtaler om grunnerverv. Etter endring av reguleringsplanen i 2022 for å redusere kostnader har det vært gjennomført ny totalentreprisekonkurranse.

20. Bussholdeplasser, opprusting

Sluttsum: 15,8 mill. kr

Ferdigstilt, utført i perioden 2017-2019

Prosjektet innebærer oppgradering av holdeplasser langs de mest attraktive kollektivrutene blant annet med løsninger for bedre universell tilgjengelighet, nye busskur og i noen tilfeller sykkelparkering. Målet er at 100 prosent av holdeplasser langs metrolinjene, og 100 prosent av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende/år langs pendellinjene, skal utbedres og være universelt utformet.

Det ble oppgradert ca. 40 holdeplasser i 2016. I 2018 ble holdeplassen på Klosterøya oppgradert i sammenheng med åpning av den nye videregående skolen. Det er foreløpig ikke avsatt midler til oppgradering av nye holdeplasser

21. Trafikksikkerhetstiltak

Sluttsum: 22 mill. kr

Ferdigstilt, utført i perioden 2017-2019

Tiltaket innebærer etablering av intensivbelysning og universell utforming av fotgjengerkryssinger og utbedring av ulykkesbelastete kryss. Tiltakene bidrar til økt fremkommelighet og sikkerhet for myke

trafikanter. Første delen ble bygget i 2017 og 2018, den andre delen ferdigstilles i 2019, samlet er blir det oppgradert 34 kryss. Det er ikke satt av midler til utbedring av flere krysningspunkter.

22-23. Turveg langs elva fra Porsgrunn til Skien

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende turveg langs elva mellom Porsgrunn og Skien sentrum. Hensikten er å gjøre elva mellom byene tilgjengelig for befolkningen og bidra til utvikling av en attraktiv region.

Delstrekninger som allerede eksisterer, som Bøle på østsiden og Lahelle på vestsiden, oppgraderes ved hjelp av belønningsmidler. Resten av delstrekningene prioriteres i bypakkas handlingsprogram.

22. Turveg langs elva i Porsgrunn

Ramme 2022: 50 mill. kr

Usikkerhet i anslag: +/- 25 prosent

Reguleringsplan for strekningen Osebro brygge til Osebakken park ble vedtatt sommeren 2020. Deler av turvegen har vært regulert siden 2006, men ikke blitt opparbeidet. Der kommunen er grunneier kan oppgradering av turvegen påbegynnes. Resten av turvegen kan etableres når avtaler med grunneierne er inngått. Turvegen skal gis universell utforming og etableres i hovedsak på fast grunn, men kan på korte strekninger gå på bryggedekke. Prosjektet kan til en viss grad skaleres i omfang og kvalitet. Reguleringsplanen for Osebakken park har rekkefølgekrav som sikrer turvegforbindelse opp til Skien grense. Denne strekningen er nå under bygging, og delfinansieres iht. utbyggingsavtalen. Tiltak på andre strekninger kan vurderes senere i 4-årsperioden.

23. Turveg langs elva i Skien

Ramme 2022: 4 mill. Kr

Prosjektet er avsluttet etter hovedrevisjonen 2022

1. Strekning Borgestadjordet – Borgestadholmen: Reguleringsplan for strekningen over Borgestadjordet er vedtatt i 2019.

2. Strekning Menstad: Tilrettelegging av midlertidig trasé gjennom framtidig transformasjonsområde som i dag er stengt for allmennheten. På grunn av kryssing av jernbanespor og aktiv industrivirksomhet på Menstad har det ikke lyktes å fremføre en turveg gjennom Menstad-området.

3. Strekning Bøle-Follestad. Det er utarbeidet en mulighetsstudie som belyser alternative traséer og kostnader. I politisk sak vinteren 2019 ble det vedtatt å prioritere strekningen fra eksisterende turveg på Bøle til og med kornsiloen. Turvegen er regulert inn i privat reguleringsplan for boligutbygging ved Kornsiloen. Kommunen har forhandlet med utbygger om ansvar og finansiering i en utbyggingsavtale, som ikke er signert.

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

Ramme 2019: 0,2 mill. kr. (kun midler til ideskitser).

Prosjektet er avsluttet etter revisjon av handlingsprogram i 2019.

28. Århus bru

Sluttsum: 3,0 mill. kr
Prosjektet er avsluttet

Våren 2020 vedtok Skien bystyre å stoppe planarbeidet av hensyn til jordvern, sterk motstand fra beboerne på Falkum og tvil om planen vil passe inn i en overordnet plan for en eventuell framtidig ringveg.

29. Rv. 36/fv. 59/fv. 48 «Moflataprojektet» Telemarksvegen-Ulefossvegen Bjørntvedtvegen

Ramme 2022: 150 mill. kr
Usikkerhet i ramme: Betydelig, men prosjektet består av mange tiltak og kan nedskaleres ved behov

Hensikten med prosjektet er å forbedre fremkommelighet i området. Samtidig skal bomiljøet i området ivaretas. Dagens rv. 36 og ny trasé for riksvegen vil påvirke trafikkforholdene på Moflata. Det er derfor anbefalt å avvente ny rv. 36 for å avklare hvilke tiltak som kan løse trafikkutfordringene i Skien nord-vest. Vinteren 2022/2023 er det valgt tiltak som kan bedre framkommeligheten på Moflata på kort sikt og kan gjennomføres innenfor rammen av bypakke fase 1. Reguleringsplanlegging kan starte i 2023.

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

Sluttsum: 18,3 mill. kr (privat utvikler bidrar med 1 mill. kr i tillegg)
Ferdigstilt i 2022

Prosjektet innebar etablering av sammenhengende traseer for gående og syklende langs Fv.59 fra rundkjøring til Infanteriveien (ca. 160 meter) Bussholdeplasser på strekningen er oppgradert. Prosjektet har gitt bedre og tryggere adkomst til lokalsenteret og ryddet opp i de uoversiktlige trafikale forholdene. Åpnet 16. desember 2021.

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

Sluttsum: 8,5 mill. kr
Ferdigstilt i 2019

Prosjektet innebar en utvidelse av rundkjøringens kapasitet. Trafikkmodellberegninger viste at den planlagte reduksjon av trafikken gjennom Porsgrunn sentrum ville gi fremkommelighetsutfordringer i rundkjøringen ved Menstadbrua vest. Modellen viste at tiltak i Vabakken rundkjøringen gir bedre fremkommelighet på rv. 36 og samtidig økte kølengder i rundkjøringen på Menstad vest. Opprinnelig var prosjektet et fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i begge retninger inn mot rundkjøring.

34. Rv. 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau

Sluttsum: 12 mill. kr
Ferdigstilt i 2021

Prosjektet utbedret dagens kryss slik at det er blitt mer oversiktlig og trafiksikkert

spesielt for næringstrafikken fra Raset. Det er samtidig etablert fortau på østsiden av vegen fra Raset til Goberg. Tiltaket innfrir kravet til rekkefølgebestemmelse ved fremtidig utbygging ved Raset.

35. Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen)

Sluttsum: 12,6 mill. kr

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet hadde til hensikt å etablere ny gang- og sykkelveg og bussholdeplasser med universell utforming langs Bedriftsvegen fra Stabburet til Hagebyvegen (ca. 550 m). Prosjektet stod ferdig høst 2017. Tiltaket skiller myke trafikanter og vegtrafikk, slik at næringstrafikken gis bedre og mer trafiksikker fremkommelighet. Prosjektet sikrer god trygghet og framkommelighet for gående og syklende langs Bedriftsvegen.

36. Fv. 49 Klyvevegen (Kongerødvegen - Hulkavegen)

Sluttsum: 3,2 mill. kr

Ferdigstilt i 2018

Hensikten med prosjektet var bygging av fortau langs fylkesvegen fra Kongerødvegen til Hulkavegen (ca. 450 m). Tiltaket sikret sammenheng og økt trafiksikkerhet ved at det har fylt ut manglende fortaustilbud langs vegen. Dette gir også bedre framkommelighet for næringstrafikken.

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua - utredning

Ramme 2021: 0,57 mill. kr.

Avsluttet.

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

39. Fv. 32 Bølevegen, tiltak myke trafikanter

Sum 2022: 1,8 mill. kr (kun planlegging)

Avsluttet. Restsum skal dekke medgåtte planleggingskostnader.

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

Det er i etterkant utarbeidet en forstudie. Denne anbefaler å anlegge en egen sykkelveg langs jernbanen, og tosidig fortau langs fv.32. Det har vært dialog med Bane NOR om prinsippløsningen.

Prosjektet er ikke fullfinansiert. Fordi prosjektet er omfattende og involverer både jernbane og mange grunneiere, avventes videre arbeid med reguleringsplan til endelig finansiering er avklart.

40. Fv. 32 Holdeplass Sandbakken

Sluttsum :17,8 mill. kr

Ferdigstilt i 2022

Holdeplassen ble åpnet for bruk 11. april 2022. Hensikten med prosjektet var å etablere en holdeplass langs fv.32 ved Sandbakken rett nord for rundkjøringen ved Hovengasenteret. Dette er viktig for å sikre god kollektivtilgjengelighet på deler av Osebakken og Hovenga. Fram til 2022 har et slikt tilbud i sørgående retning manglet. Kostnadsrammen ble høy. Dette skyldes at man i utgangspunktet utarbeidet en reguleringsplan fra Hammerkrysset til Hovenga som blant annet inneholdt en gang- og sykkelundergang. Denne ble stoppet som følge av at prosjektet ikke lenger hadde finansiering. Det hadde imidlertid allerede påløpt betydelige planleggingskostnader i prosjektet.

41. Fv. 356/fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie

Sluttsum: 1,6 mill. kr

Ferdigstilt i 2015

Hensikten med mulighetsstudiet var å definere tiltak for å øke fremkommeligheten for buss på strekningen. Tiltaket avventes inntil plan for knutepunkt Porsgrunn avklarer hvor framtidig trasé for fv. 356 nord for Porsgrunnstunnelen skal kobles til fv. 32. Svingefelt i rundkjøring ved Kjølnes ring (prosjekt nr.57) er gjennomført for å øke kapasiteten i det overordnede vegnettet.

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapekleiv

Sluttsum: 77 mill.kr

Ferdigstilt i 2021.

Prosjektet omfattet å etablere sykkelveg med fortau langs vestsiden av riksveg 36 fra Bakkedammen til Klevstrandkrysset. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket bidrar til bedre framkommelighet og trafiksikkerhet både for myke trafikanter og øvrig trafikk.

43. Fv. 30 Nystrandvegen

Sluttsum: 13,2 mill. kr (finansiert av statlige programområdemidler)

Ferdigstilt i 2018

Prosjektet har gitt en sammenhengende gang- og sykkelveg langs Nystrandvegen på strekningen Prestealleen – Herregårdsbekken. Prosjektet har bedret både framkommeligheten og løftet trafiksikkerheten på strekningen. Strekningen er skoleveg, og fungerer som omkjøringsveg for E18.

44. Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua

Sluttsum: 12,5 mill. kr

Ferdigstilt i 2016

Prosjektet hadde til hensikt å bedre forholdene for gående og syklende langs strekningen ved å omgjøre ett av kjørefeltene til gang- og sykkelveg, samt utvide fortauet gjennom tunnelen.

45. Fv. 32 Holtesletta-Heivannet

Sluttsum: 20,8 mill. kr

Ferdigstilt i 2016

Prosjektet innebar bygging av 1,4 km gang og sykkelveg langs fylkesveg mellom Holtesletta og Heivannet. Tiltaket har bidratt til økt fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesvegen. Prosjektet ble gjennomført i 2016 med ferdigstilling i 2017.

46. Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss

Sluttsum: 0,5 mill. kr

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet bygget snuplass og holdeplass for buss ved boligområdet Snurråsen. Snurråsen er et stort boligfelt i Siljan kommune, med flere beboere som pendler til de øvrige Grenlandsområdene. Hensikten med tiltaket var å bidra til mer attraktive forhold for kollektivreisende samt styrke kollektivtilbudet mellom byområdene og Siljan.

47. Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum

Sluttsum: 3,1 mill. kr

Ferdigstilt i 2017

Prosjektet har gitt Siljan sentrum et nytt kollektivknutepunkt. Hensikten var å bidra til mer attraktive forhold for reisende med kollektiv. Det er oppført leskur / overdekning og parkeringsplasser for sykkel i området. Det er også etablert pendleparkering og hurtigladestasjon for el-bil. Området er opparbeidet og beplantet slik at holdeplassen framstår som et tiltalende oppholds- og ventested for bussreisende.

50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring

Sluttsum: 20 mill. kr

Ferdigstilt i 2018

Prosjektet innebar kapasitetsforbedrende tiltak i rundkjøringen ved Hovengasenteret. Dette viste seg nødvendig pga. økte trafikkmengder ved bygging av ny fv.32. For å hindre oppstuvning av kollektiv- og næringstrafikk i Hovengarundkjøringene, ble to kjørefelt på alle armer inn i hovedrundkjøringen etablert. Løsningen innebar forlengelse av de to gang- og sykkelkulvertene i kryssområdet.

51. Fv. 43 Fortau Gulsetvegen

Ramme 2022: 69 mill. kr

Ferdigstilt i 2022.

Prosjekt innebar etablering av ensidig fortau på strekning mellom Augonsplassen og Hynivegen på Strømdal. Hensikten med prosjektet var å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av hovedsykkelrutenettet i Skien. Strekningen er kanskje den viktigste

sykkelforbindelsen til og fra Gulset. Skien kommune bygget samtidig nytt VA-anlegg på strekningen. Tiltaket har involvert mange grunneiere og krevd omlegging av adkomster. I tillegg var veien smal og grunnforhold krevende. Gjennomføring av prosjektet starter i 2020. Offisiell åpning var 30. september 2021. Noe grunnverv gjenstår, og det legges opp til en mindre reguleringsendring på deler av strekningen.

53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau

Sluttsum 2022: 0,1 mill. kr

Prosjektet gjennomføres ikke og avsluttes. Restsum er medgåtte planleggingsmidler.

Prosjektet hadde til hensikt å stenge utkjøring til Rv. 36 fra Strandvegen og Wesselvegen. Sammen med andre småveger i området ledes trafikken til en mer effektiv og trafiksikker adkomst til Rv.36 i rundkjøringen på Bjørnstad. For å få stengt Strandvegen, må en intern veg i området oppgraderes. Avsatt ramme er sannsynligvis ikke tilstrekkelig til å realisere prosjektet. Ny rv. 36 er under planlegging og utforming av dagens riksveg må ses i sammenheng med dette. Når ny rv. 36 er på plass, kan dagens riksveg benyttes mer til kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet tas ut av fase 1.

54. Planlegging av fase 2

Totalramme: 18 mill. kr

- Delprosjekt: Planlegging av framtidig bruk av dagens hovedvegnett

Ramme for delprosjekt: *må vurderes nærmere. Midlene til planlegging av fase 2 skal også dekke planlegging av andre tiltak utenom hovedvegnettet*

I kommuneplanprosessen for rv.36 fra Skjelsvik til Skyggstein vurderes det ulike traseer for framtidig rv.36. Både denne planprosessen og annet pågående planarbeid i Grenland viser at det er behov for en mer tydelig rolledeling mellom vegene i det overordna transportnettet. Det må blant annet vurderes hvor mange bilreiser som kan flyttes over på ny rv. 36 eller til andre transportformer.

Ny rv. 36 vil ha betydning for store deler av det overordnede transportsystemet, og rollen til de ulike vegene har betydning for planlegging av framtidig bruk av dagens rv. 36, resten av vegnettet i Skien vest og fylkesveg 32 på østsiden av elva. Vegenes rolle og framtidig utforming må også sees i sammenheng med ønsket arealutvikling.

I planprogrammet for rv.36 som skal fastsettes i kommunene påpekes det at de ulike veieiere er ansvarlig for planlegging og bygging av tiltakene som samlet skal bidra til måloppnåelse av porteføljen i Bypakke Grenland. Videre planlegging av framtidig bruk av dagens hovedvegnett sett i sammenheng med alternativer for ny rv.36 innarbeides som prosjekt i handlingsprogrammet for å følge opp dette. Det er allerede satt av midler til planlegging av fase 2 i gjeldende handlingsprogram, i tråd med føringer i Prop. 134 S.

Delprosjektet skal omfatte vurdering og planlegging i hovedvegnettet som gjør at byområdet når vedtatte hovedmål og sannsynliggjør at nullvekstmålet kan nås i framtiden, slik at kravene til belønningsavtale og mulig forhandling om byvekstavtale ivaretas.

De ulike veieierne må avklare omfang og ansvar for gjennomføring av planleggingen.

55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Prosjektet har bidratt til en stor oppgradering av fylkesveglenken som går gjennom Porsgrunn sentrum. Det er etablert et gjennomgående og helhetlig tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Samtidig har byrommene på hver side av Porsgrunnsbrua fått ny utforming og bymiljøkvalitetene løftet betydelig. Arbeidet var delt inn i delprosjektene Linaaesgate/PP-krysset, Franklintorget og Raschebakken. Sistnevnte lar seg ikke bygge innenfor rammene i fase 1 av bypakka.

Rammen 2022 fordelt på delprosjektene på følgende måte:

55.1 Linaaesgate/PP-krysset

Sluttsum: 46,5 mill. kr

Ferdigstilt i 2020.

Statens Vegvesen/Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennomførte tiltakene i 2019 og 2020 med PP-krysset på Vestsiden. Det er etablert sykkelfelt på hele strekningen opp til Moldhaugvegen hvor hovedsykkelruta fortsetter mot og inn i Kirkegata. Nytt signalanlegg er krympet inn i størrelse og bussholdeplassene justert. Byrommet har fått nytt bygulv i granitt og det er plantet mange trær som på sikt vil gi plassen en tydelig identitet.

55.2 Franklintorget

Ramme 2022: 75 mill. kr

Ferdigstilt i 2022.

Torget åpnet 15. september 2022. Prosjektet innebar omlegging av kjøremønster, oppgradering av bussholdeplassene og forvandling av den gamle Essotomta til et attraktivt torg med flere aktivitetssoner. Fonteneanlegget rakk å skape begeistring hos barn før det ble vinterstengt, og hammocksetene under paviljongtaket er hyppig i bruk blant ungdom. Utformingen sørger for lavt fartsnivå på biltrafikken, men ytterligere tiltak i gatenettet er påkrevd for å nå målsetningen til bystyrevedtaket om en trafikkmengde på 7-8000 ÅDT over Porsgrunnsbrua. Torget var nominert sammen med Landmannstorget til «Østlandets beste uterom» som to av fem utvalgte høsten 2022 av totalt 30 vurderte forslag.

55.3 Raschebakken

Ramme 2022: 8 mill. kr

Prosjektet er avsluttet. Gjenstående sum er medgåtte planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å lede mer av trafikken som skal nordover bort fra Porsgrunnsbrua og over mot Frednesbrua. Prosjektet er regulert og konkurransegrunnlaget ferdig. Prosjektet lar seg ikke realiseres innenfor rammene i bypakkas fase 1. Kostnadsoverslaget for prosjektet er 63 mill. kr.

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

Sluttsum 20 mill. kr

Ferdigstilt i 2018.

Prosjektet har bidratt med bedre fremkommelighet på rv.36 på Kulltangen og Vabakken. Hensikten har vært å styrke overordnet vegnett for å kunne ta imot trafikken som overføres når gjennomgangstrafikken over fv. 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate reduseres. Det er gjennomført kapasitetsutbedring og trafikkstyring i rundkjøringen nord for Vabakkentunnelen – Linaaesgate. Det er etablert filterfelt fra nord som styrer trafikken inn mot Vabakkentunnelen og bidrar til redusert forsinkelse på riksvegen i begge retninger. Rundkjøringen ved Kulltangen har fått økt kapasitet ved å utvide sirkulasjonsarealet og etablere to kjørefelt inn fra tre av armene.

57. Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring av rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring

Sluttsum: 2 mill. kr

Ferdigstilt i 2018.

Prosjektet besto av kapasitetsutbedring ved rundkjøringen fv. 32 Vallermyrvegen/Kjølnes ring. Prosjektet er en del av arbeidet med å bedre fremkommelighet på utvalgte steder i det overordnede vegnettet slik at trafikken over Porsgrunnsbrua kan reduseres og bysentrum avlastes for gjennomgangstrafikk.

60. Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak

Ramme 2022: 7 mill. kr

Usikkerhet i kostnadsoverslag 2020: +-10prosent

Prosjektet innebærer etablering av gang- og sykkelveg på en strekning på Holtesletta som ikke har dette tilbudet i dag. Den nye gang- og sykkelvegen vil støtte opp under den eksisterende fotgjengerovergangen og krysningspunkt. Hensikten er å bedre trafiksikkerheten gjennom blant annet å redusere villkryssingen over den svært trafikkerte fylkesveg 32, og trygge adkomsten til holdeplasser langs strekningen. Vegstrekningen er omkranset av boligområder på Holtesletta. Prosjektet kan ikke løse de grunnleggende trafiksikkerhetsutfordringene langs vegen, men gjør forholdene noe bedre. FV. 32 er en viktig kommunikasjonsåre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo-regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. Som et trafiksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der gang- og sykkelvegene er lagt. Reguleringsplanen ble godkjent i Siljan kommune 14. desember 2021. Mandat for fase 3 er godkjent.

61. Siljan sentrum. Gange-, sykkel- og trafiksikkerhetstiltak

Ramme 2022: 7,6 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2020: +-40prosent

Prosjektet innebærer gjennomføring av tiltak som skal bidra til å realisere visjonen for Siljan sentrum med et attraktivt sentrumsmiljø: Redusere bilbruken og forbedre fremkommeligheten for gående og syklende. Prosjektet retter seg mot sentrale gangforbindelser i Siljan sentrum som gjennom oppgradering vil bidra til økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.

Sentrumsveien er klassifisert som skoleveg og er lokal rute i plan for myke trafikanter, men framstår ikke tilstrekkelig tilrettelagt for gående og syklende. Det er etablert en ny barnehage i sentrum som er satt i drift januar 2021. Fortettingsstudien som er i gang, viser foreløpig et potensial for ca. 5 000 m² ny boligbebyggelse og 3000 m² nye næringsbygg på arealer som er avklart til byggeformål. Ferdig utbygd vil dette bidra til økt trafikk langs Sentrumsveien. Dermed er det et sterkt behov for å se på tiltak som kan gjøre Sentrumsveien mer trafiksikker og samtidig se på løsninger for å gjøre Siljan sentrum til et attraktivt område for gående og syklende. I visjonen for Siljan sentrum er det også et ønske om å opprette en bedre og kortere gang- og sykkelforbindelse mellom Snurråsen/Kløverødområdet og Siljan sentrum. I 2017 fikk sentrum et nytt kollektivknutepunkt, en ny dagligvarehandel og kommunen har planlagt et nytt folkebibliotek. En gangveiforbindelse langs Siljanelva som knytter seg til øvrig tur-/snarveisystem vil også kunne oppleves som svært attraktivt og bidra til flere snarveier som igjen kan bidra til økning av andelen gående og syklende. Det er mål om å realisere bygging i 2022.

62. Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering

Ramme 2022: 28,5 mill. kr

Usikkerhet i anslag: Kun planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å få vedtatt en områdereguleringsplan som bidrar til en kraftfull utvikling av knutepunkt Porsgrunn. Det ble i 2018 gjennomført en mulighetsstudie. Basert på anbefalinger fra denne er det satt av midler for å finansiere det overordnede planarbeidet. Prosjektet innebærer å fastsette framtidige behov og plassering av togspor med plattformer, øvrige trafikkfunksjoner og ønsket utbyggingsmønster med tilhørende byggehøyder. Planavklaring vil frigjøre store utbyggingsarealer på et optimalt sted for arbeidsplassintensive virksomheter. En framtidig realisering vil få stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland generelt. Det er etablert samarbeid med Bane NOR for å gjennomføre planarbeidet. Planprogrammet ble fastsatt desember 2021 og det er mål om å behandle planforslaget i løpet av 1. halvår 2023.

63. Togstopp Skien

Ramme 2022: 13,2 mill. kr (Skien kommune har bevilget ytterligere 15 mill. kr)

Usikkerhet i anslag 2022: Kun planleggingsmidler.

Prosjektet har til hensikt å etablere et sentrumsnært togstopp i fjellet ved Landmannstorget. Stasjonen på Nylende ligger utenfor sentrum, og gir dårlig tilgjengelighet til togtilbudet og få synergigevinster til byen. Et togstopp i sentrum av fylkeshovedstaden vil gi et bedre togtilbud til innbyggere i hele fylket, og øke tilgjengeligheten til sentrale målpunkt og arbeidsplasser. Togstoppet vil også bidra til fortetting og byutvikling i områdene rundt, som igjen vil øke aktiviteten og attraktiviteten i sentrum.

På oppdrag fra Jernbanedirektoratet ble det gjennomført en mulighetsstudie i 2019 som konkluderer med at det er teknisk mulig å etablere et togstopp i fjellet ved Landmannstorget. Våren 2022 gjennomførte bystrategisamarbeidet en mulighetsstudie for et lokalt banetilbud i Grenland. Studien peker på at et sentrumsnært togstopp i Skien er en forutsetning for tilbudsforbedringer på tog i Grenland, fordi det utløser det største eksisterende passasjergrunnlaget i regionen. Høsten/vinteren 2022 er WSP Norge leid inn for å kartlegge utredningsbehov i forkant av reguleringsprosessen.

65. Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim)

Ramme 2022: 7,2 mill. kr (delfinansiering)
Utført i 2022.

I forbindelse med bygging av ny E18 har Nye Veier inngått avtale med Vestfold og Telemark fylkeskommune om delfinansiering for å gjennomføre tiltak som skal ivareta hensyn til trafiksikkerheten i eksisterende kryss ved Telemarksporten og fylkesveg 32. Dette for å redusere skaderisikoen, spesielt for gående og syklende som følge av massetransport knyttet til utbyggingen av ny E18.

Reguleringsplanen ble vedtatt 9. desember 2021. Grunnerverv ble gjennomført januar 2022 og anlegget ble åpnet 8. desember 2022. Bypakke Grenland sin andel i prosjektet har vært 7,2 mill. kr. (prisjustert).

66. Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss

Ramme 2022: 36,1 mill. kr (delfinansiering)
Usikkerhet i kostnadsoverslag: +-10 prosent

Prosjektet har til hensikt å bidra til økt trafiksikkerhet og redusere forsinkelsene på M2-bussene i rushtida. Videre vil prosjektet sørge for at allerede regulerte bolig- og næringsarealer av betydelig størrelse kan realiseres.

Reguleringsplan for Enger handelsområde trådte i kraft 11.02.2016 og legger til rette for stenging av krysset fv.2 (Ullinvegen) - fv. 32 Vallermyrvegen («Engerkrysset») og krysset fv. 32 – Bjørndalvegen, og ny rundkjøring til Fv. 2 Ullinvegen. De to eksisterende kryssene, samt avkjørselen inn til «Ruukki/CCB stål» er ulykkesutsatt. Engerkrysset har en god del forsinkelse for bussen M2 retning sentrum, spesielt på ettermiddagen (inntil 4 minutter). Reguleringsplanen legger i tillegg til rette for utvikling av næringsarealer sør for Fv. 32 og boligområder nord for fv. 32 (reguleringsplan 630 – Valler søndre). Tiltakene på vegsystemet er gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging av området. Porsgrunn kommune har tatt initiativ til et forprosjekt og inngått utbyggingsavtale med grunneiere. Porsgrunn kommune tar ansvar for mellomfinansiering og risiko i forhold til utbyggingsavtalene. Oppstart desember 2022, gjennomføring 2023.

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

Ramme 2022: 37,5 mill. kr. I tillegg 2 mill. kr i kommunale bidrag.
Usikkerhet i kostnadsoverslag 2022: +-25 prosent

Hensikten med prosjektet er å etablere et tilbud til gående og syklende langs fv.357 Skotfossvegen. Delstrekning 1 fra Skotfossvegen 121 til Kampekastet og delstrekning 2 fra Grøtsundvegen og til Skotfossvegen 121 er slått sammen til ett prosjekt. Dette prosjektet innebærer å bygge gang-sykkelveg på hele den regulerte strekningen. Grunnerverv kan starte i 2023. Bygging kan trolig starte i 2024.

71. Fv.3282 Hoppestadvegen. Gang- og sykkelveg, Petersborg til Venstøpbakken

Ramme 2022: 0 mill. kr

Hensikten med prosjektet er å bygge gang- og sykkelveg langs Hoppestadvegen, fra Petersborg til Venstøpbakken, samt kryssutbedring i krysset Hoppestadvegen/Jernverksvegen hvor det også etableres fysisk kanalisering. Dette vil kreve noe justering og utvidelse av fylkesvegen. I tillegg skal eksisterende busslommer oppgraderes. Strekningen er cirka 1,9 kilometer, og inngår som del av arm av rød sykkelrute. Det foreligger godkjent reguleringsplan. Det gjenstår detaljprosjektering og grunnnerv. Den økonomiske ramma er satt til o mill. kr. Prosjektet står derfor stille inntil det eventuelt tilføres midler ved senere revisjoner.

72. Kampekastet – Vadrette, Brekka – Geiteryggen, Luksefjellvegen. Forberede nødvendige reguleringsarbeider for gang- og sykkeløsninger

Ramme: 3 mill. kr

Usikkerhet: Kun planleggingsmidler

For de tre delstrekningene skal det lages et kunnskapsgrunnlag som inneholder kartlagte behov for gang- og sykkeltilbud, sammenhengen med eksisterende tilbud i området og søk etter den beste traséen. Det skal gjennomføres en effektvurdering av måloppnåelsen av tiltakene og grove kostnadsoverslag for gjennomføring. Arbeidet kan gjennomføres i 2024.

Fv. 3300 Kampekastet – Vadrette (ca 1300 m): Som del av bypakke fase 1, bygges det gs-veg/fortau på strekningen fra Grøtsundvegen nord til Kampekastet (600 m) i 2024. Det vil da være et sammenhengende gang- og sykkeltilbud fra Skotfoss sentrum til Kampekastet. Et forprosjekt fra 2017 viser mulighetene for gs-løsning på strekningen fra Kampekastet til Vadrette. Forprosjektet ser på ulike konsepter for fortau og gs-løsninger. Tiltak må reguleres.

Fv. 3300 Brekka – Geiteryggen (ca 1150 m): Strekningen fra rundkjøringen ved Geiteryggen til avkjøringen til Åfoss ved Brekka er nedklassifisert til fylkesveg etter at ny riksveitrasé fra Skyggstein til Skjelbredstrand ble bygd. Kjørebredden og trafikkmengden er redusert etter omleggingen. Det er ikke noen gs-løsning langs fylkesveien. Det finnes alternative ruter for myke trafikanter mellom Åfoss og Skien sentrum ned mot Moflata. Det er et etablert stinett i området rundt flyplassen som treffer på eksisterende gs-nett. Det er tidligere vurdert alternative traséer og grove kostnader for en gs-løsning på strekningen Brekka – Geiteryggen, som ble behandlet politisk i 2018 og 2020.

Fv. 3270 Luksefjellvegen (ca 2500 m): Strekningen fra Venstøpbakken til Jønnevall har ikke gs-løsning langs fylkesvegen. Det er gs-vei videre sørover og nordover.



«Nå skapes det nye Grenland»