



BYPAKKE GRENLAND

Handlingsprogram 2023–2026.

Revisjon høsten 2023

20.10.2023

bypakke
GRENLAND

Forsidebilde: Birte Ulveseth

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 (forrige hovedrevisjon i 2022)
- En årlig revidering

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 i tråd med stortingsvedtak i Prop. 134 S (2014-2015). Anslag for når denne grensen er nådd er første kvartal 2025. Selv om innkrevingen opphører, vil fase 1 prosjekter gjennomføres i 2026 og 2027. Bypakkas ramme er definert i proposisjonen. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,1 mrd. kr i 2023. Av disse er 2,4 mrd. kr benyttet. Slutføring av fullfinansierte prosjekter kan gjøres etter at bompengeneinnkrevingen er avsluttet.

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 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.
- 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.....	9
3	MÅL OG VIRKEMIDLER	10
3.1	HOVEDMÅL.....	10
3.2	RESULTATMÅL.....	10
3.3	HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK	11
3.4	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	11
3.5	NÆRINGSUTVIKLING OG ATTRAKTIV BY	13
4	RESULTATER 2015 – 2023	15
4.1	GJENNOMFØRTE PROSJEKTER	15
4.2	TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER	17
4.3	TRAFIKKUTVIKLING PERSONBILER	18
4.4	ELBILER.....	19
4.5	KOLLEKTIV.....	20
4.6	GANGE.....	21
4.7	SYKKEL	22
4.8	ANDELEN NYE BOLIGER I BYBÅNDET	22
4.9	BEFOLKNINGSVEKST.....	23
5	ØKONOMI	24
5.1	ØKONOMISKE RAMMER.....	24
5.2	HÅNDTERING AV RISIKO I AVSLUTNING AV BYPAKKA	25
5.3	VURDERING AV USIKKERHET I PROSJEKTENES KOSTNADSRAMMER	26
5.4	INNKRIVING AV BOMPENGER	26
5.5	VIDEREFØRING AV BYPAKKE GRENLAND – FASE 2(UNDER OPPDATERES)	27
5.6	STATLIGE TILSKUDD GJENNOM BELØNNINGSAVTALEN	29
5.7	BYVEKSTAVTALE OG BYOMRÅDEPOLITIKKEN I NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP)	30
5.8	PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN	32
5.9	VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE	32
6	BYPAKKE GRENLAND 2023-2026, PROSJEKTPORTEFØLJE	36
7	FORDELING AV STATLIGE TILSKUDDSMIDLER	37
7.1	BELØNNINGSMIDLER	37
7.2	MIDLER TIL REDUSERTE BILLETTPRISER I 2024	37
8	BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKE GRENLAND FASE 1.....	38

1 Sammendrag

30 prosjekter til en samlet sum på 2,4 milliarder kroner er ferdigstilt

Det har gått åtte år siden Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i Stortinget. Det er ferdigstilt 30 prosjekter for en samlet sum på 2,4 mrd. kroner. Det største prosjektet ferdigstilt i 2023 er ny veg og trafikkløsning på fv. 32 ved Vallermyrene/ Enger. Her er det gamle og trafikkfarlige krysset i Ullinvegen erstattet med en mer effektiv og trygg løsning. I Siljan er viktige forbindelser for gående og syklende bundet sammen med en ny gang- og sykkelveg langs fv.32 ved Holtesletta. Den nye brua over Damfoss mellom Klosterøya og Smieøya kom på plass i juni 2023. Når tilførselsvegene på begge sider av brua er ferdige i 2024 vil enda en brikke i en sammenhengende turvei rundt Bryggevannet være på plass. Det åpner dessuten for en bedre utnyttelse av Smieøya og muligheter til å fylle den verneverdige PM5 bygningen med innhold. Sammen med den vedtatte gang- og sykkelbrua over Bryggevannet/ Skienselva vil dette bidra til å gjøre Skien sentrum mer attraktivt og bidra til at gange, sykkel og kollektivreiser blir mer konkurransedyktig.

Dette er bygget i regi av Bypakke Grenland siden 2016:

- 7600 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 13 000 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 5700 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1100 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 11 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil

I april 2023 lanserte Bypakke Grenland og Vestfold og Telemark fylkeskommune en bysykkelordning. For kun 10 kr de første 15 minuttene kan folk ta i bruk en av de 250 elsykler som er tilgjengelige i og mellom byene. Det gjør det lettere og mer fleksibelt å ta seg frem på en mer miljøvennlig måte i de bynære områdene og fungerer godt i kombinasjon med tog og buss. Tilbudet har blitt en stor suksess og om lag 24 000 turer er gjennomført siden ordningen kom på plass. Midler fra belønningsavtalen utgjør grunnfinansieringen av tilbudet. En annen populær nyvinning i 2023 er den nye og billige kombinasjonsbilletten på tog og buss. Tilbudet har gjort det betydelig mer

attraktiv å være kollektivpendler inn og ut av Grenland. Også dette tilbudet er finansiert av belønningsavtalen.

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
- Etablering av «Hjertesoner» – trygg og aktiv skolevei - rundt skolene
- Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter
- Fus bedrift. Bedriftssamarbeid for å øke bruk av kollektiv, gange og sykkelbysykelordning basert på el-sykkeler
- 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
- Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)
- Gratis gruppereiser på bussen for barn og ungdom på dagtid
- Barn reiser gratis buss opp til 6 år

2,6 prosent vekst i biltrafikken utfordrer vilkårene i belønningsavtalen

Sammenlignes vegtrafikken så langt i 2023 med samme periode i foregående år, er det registrert en økning i biltrafikken på 2,6 prosent. Byområdet vil derfor med stor sannsynlighet ikke innfri statens krav om nullvekst i persontransport med bil i 2023. Hovedårsaken er den kraftige økningen i antall elbiler som ikke betaler avgift i bypakkes bommer. Vi må også forvente at biltrafikken øker i årene som kommer, i takt med at antall elbiler blir flere. Andelen elbiler som passerer bommene er nå 27 prosent, selv om andelen elbiler i bilparken er 21,5 prosent. Etablering av nye bilbaserte handelsparker og andre bilbaserte virksomheter i områder med dårlig kollektiv-, gange- og sykkeltilbud bidrar også til at det blir vanskeligere å nå forpliktelsene i avtalen med staten. Over tid øker dette risikoen for at Grenland får en avkortning av statlige bidrag i belønningsavtalen. Det vil få store konsekvenser for det offentlige transporttilbudet. Det er derfor av stor viktighet at Grenland raskt får på plass en troverdig plan for hvordan dette skal håndteres. Det viktigste enkeltstående grepet på kort sikt er å få på plass en ny bypakke, der også elbiler betaler avgift fortrinnsvis på linje med andre biler. Uten bommer som restriktivt virkemiddel må det innføres andre omfattende tiltak for å dempe trafikkutviklingen. Dette anses som svært krevende. På lengre sikt vil en mer konsentrert arealutvikling være nødvendig. Den fireårige belønningsavtalen Grenland har gått ut i 2024. Byområdet skal søke om en ny fireårig avtale innen 1 juli 2024. Innen den tid bør et lokalt vedtak om videreføring av bypakke Grenland være på plass.

Befolkningsveksten øker

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle fire kommunene i 2022. Veksten i hele landet var 1,2 prosent. I femårsperioden 2018 til 2022 har det til sammen blitt 1407 flere innbyggere som er en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,4 prosent.

Antall nye boliger som bygges innenfor bybåndet har gått noe ned

Andelen byggetillatelse utenfor bybåndet har økt noe de siste årene. Målet om at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet innfris imidlertid fremdeles. I 2022 ble 85 prosent av alle byggetillatelse til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. Det er tre prosentpoeng

lavere enn i 2021. 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.

En kompakt og levende by er nøkkelen til å nå bypakkas mål

I et areal- og transportperspektiv er en av Grenlands største utfordringer en utflytende arealbruk og mange målpunkter spredt ut over i bybåndet. Dette gir bilen som framkomstmiddel store fortrinn, og gjør at gange, sykkel og kollektivreiser konkurrerer dårligere. Sammen med relativt sett god fremkommelighet i vegnettet bidrar det blant annet til at kollektivandelen av alle reiser i Grenland er på kun 5 prosent. Nasjonale reisevaneundersøkelser viser at 34 prosent av alle reiser under 1 km og 67 prosent av alle reiser under 3 km gjennomføres med bil i Grenland. Disse tallene viser at potensialet for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt er stort. Skal vi lykkes må vi fortsette arbeidet med å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt i kombinasjon med ytterligere bildempende tiltak.

En kompakt og attraktiv bykjerne er god næringsutvikling og gjør det praktisk og hyggelig å gå og sykle. En konsentrert by lar seg også lettere betjene effektivt med et godt kollektivtilbud. Å fortette bysentrum vil derfor være en svært effektiv strategi for å nå bypakkas mål om økt attraktivitet og en lavere andel bilreiser. Flere kontorarbeidsplasser i sentrum av byene vil gi flere grønne reiser og vil gi et større kundegrunnlag for handel og servicevirksomheter i byen. Levende og attraktive byer vil også gjøre det lettere for regionenes næringsliv å rekruttere folk med høy kompetanse fra andre steder i landet. Dette fremkommer av rapporten «*Hva kjennetegner byer som vokser? Faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland skal nå sine mål*» utarbeidet av Samfunnsøkonomisk Analyse 2021.

Det er i dette perspektivet at de planlagte gang- og sykkelbruene er viktige. Det er også årsaken til at et togstopp i Skien sentrum og utvikling av knutepunkt Porsgrunn i særlig grad bidrar til bypakkas måloppnåelse. At det er fremdrift i alle disse prosjektene, gir grunnlag for optimisme i utviklingen av fremtidens Grenland. Det foreligger nå politiske vedtak og finansieringsløsninger for ny gang- og sykkelbru i Porsgrunn sentrum og for den planlagte brua fra Jernbanebrygga til Klosterøya. Begge broene skal bygges i 2024-2025.

Avslutning av fase 1 og videreføring av Bypakke Grenland – veien til en byvekstavtale

Bypakke Grenland fase 1 er ferdig nedbetalt 1.kvartal 2025. Uten nytt stortingsvedtak vil bommene bli tatt ned. I 2022 ble det utarbeidet grunnlag for en proposisjon til Stortinget for en 15-års bypakke som inkluderte ny riksveg 36. Våren 2023 foreslo Statens vegvesen ta ut rv.36-prosjektet av porteføljen i Nasjonal transportplan 2025-36. Med bakgrunn i nye premisser ble det i Skien, Porsgrunn, Siljan og fylkeskommunen i juni 2023 vedtatt å forberede en stortingsproposisjon for Bypakke Grenland fase 2 uten rv.36-prosjektet. Fase 2 skal gi grunnlag for forhandling om en byvekstavtale, det betyr en bypakke på minimum 10 år. Planlagt prosess er lokale vedtak av et grunnlag for en proposisjon til Stortinget 1.halvår 2024, med et oppfølgende stortingsvedtak i 2025. Bamble kommune har vedtatt å ikke delta i en ny bypakke.

Vedtakene i juni 2023 ga en rekke økonomiske forutsetninger for fase 2 og andre føringer for videre arbeid med porteføljen. Dagens bomsystem skal legges til grunn, med mulighet for å gjøre mindre justeringer. Med 10 års varighet og bompengetakster på dagens nivå kan en slik pakke finansiere

prosjekter for 3000 - 4000 mill. kroner. Det legges til grunn en takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70 %. Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune.

Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 2 er en forutsetning for å starte opp forhandlinger om en langsiktig byvekstavtale med staten. En slik avtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. I byvekstavgiftene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien og videre tilbudsutvikling på tog vil være tiltak det kan forhandles om i byvekstavgiften.

Planlegging av prosjekter i fase 2

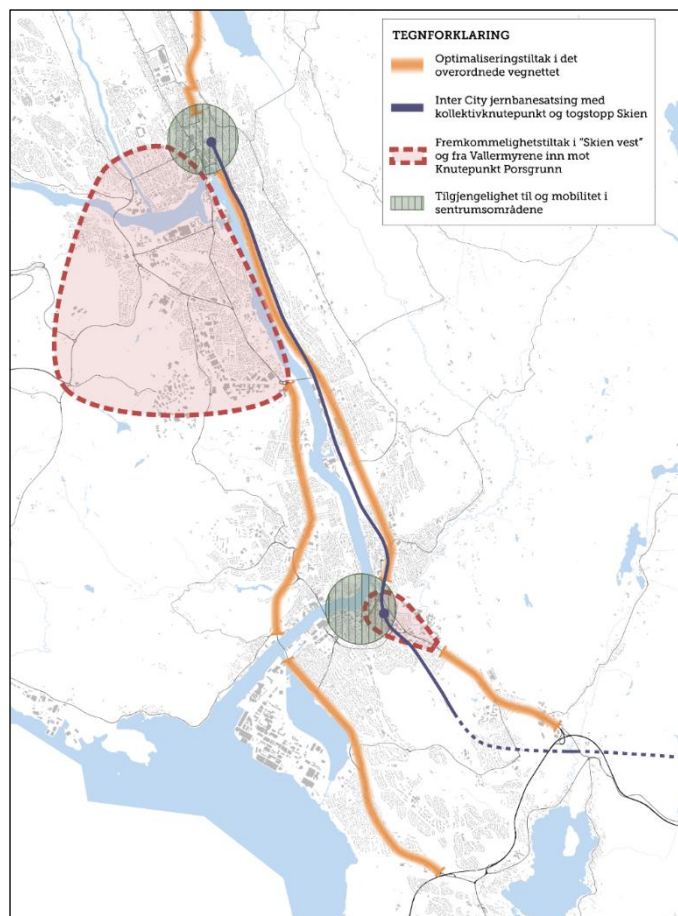
Med bakgrunn i føringene felles politiske vedtak juni 2023 er det iverksatt et omfattende arbeid med å redefinere innholdet i en ny bypakke. Det jobbes med følgende hovedelementer:

- Tilgjengelighet til og mobilitet i sentrumsområdene
- Fremkommelighetstiltak i «Skien vest»
- Fremkommelighetstiltak fra Vallermyrene og inn mot Knutepunkt Porsgrunn
- Optimaliseringstiltak i det overordnede vegnettet
- InterCity jernbanesatsing med kollektivknutepunkt og togstopp Skien

Porteføljen i bypakke fase 2 skal i tillegg inneholde tiltak og prosjekter på det øvrige vegnettet for å bidra til løse flaskehalser og å overføre korte reiser til gange, sykkel og kollektivtransport.

Staten krever at byområdet skal ha planlagt ferdig prosjekter som kan gjennomføres de første årene av en ny bypakke. Midler fra fase 1 til å planlegge prosjekter i fase 2 skal blant annet benyttes til:

- Reguleringsplan og prosjektering av fv.3294 Trommedalsvegen.
- Planlegging av ny kobling fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua.
- Planlegging av optimaliserings- og fremkommelighetstiltak i overordnet vegnett.
- Planlegging av prosjekter til gjennomføring i 2026-2027.



2 Organisering

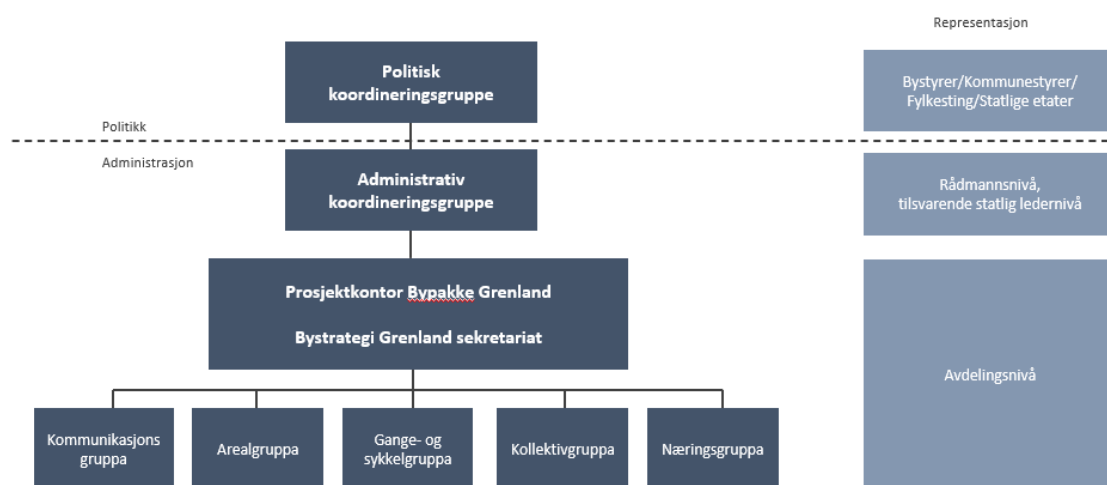
Partene i Bypakke Grenland er Vestfold og Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (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 har i den sammenheng besluttet å ikke delta i dette arbeidet.

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

I tillegg til faste medarbeidere er bypakka forsterket med ekstra ressurser i forbindelse med forberedelse av ny bypakke. Stillingene ved bypakkas prosjektkontor 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 byggetillatelse 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

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 2023 startet og avsluttet bypakka flere prosjekter som fikk god omtale i media, både ved oppstart og når de feires som ferdige. Bypakkas nettside, sosiale medier, egne kanaler og samarbeidsaktørers kanaler ble benyttet. Vi fulgte blant annet arbeidet med nye gang- og sykkelunderganger på Gulset, det store byggeprosjektet på fylkesveien ved Vallermyrene - med forbedret trafiksikkerhet og mindre forsinkelse av buss. I Siljan fulgte vi arbeidet med tryggere skolevei ved Holtesletta i Siljan.

På våren ble bysyklene satt i drift. Bysykelordningen er et offentlig tilbud fra Bypakke Grenland, og har i utgangspunktet en varighet på tre år. 250 gule bysykler er nå i bruk - målet om 1000 turer i uka ble nådd i juni. 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.

120 steder på gang- og sykkelveger i Skien og Porsgrunn ble det malt opp «Takk for at du går og sykler».

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.
- Fus bedrift - 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.

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

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 2023 er først klar i slutten av januar 2024.



Noam, Matias og Oliver – 4. klasse elever med Gjerpen barneskole trives med sykling på timeplanen – her med den ivrige klassen i bakgrunnen. Trafikktrening i nærmiljøet er en del av opplæringen. (Foto: Birgitte Finne Høifødt)

3.5 Næringsutvikling og attraktiv by

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 forskjønnning.

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.



Ny rv.36 fra Skyggestein til Skjelbredstrand åpnet i 2018 var et viktig prosjekt for næringstrafikken. Med en økning i biltrafikken i Grenland i 2023 er fremkommeligheten for næringstrafikken blitt dårligere.

4 Resultater 2015 – 2023

4.1 Gjennomførte prosjekter

30 bypakkeprosjekter for til sammen 2,4 mrd. kroner og flere 10-talls belønningsprosjekter er ferdig bygget.

Tabellen under viser en liste med ferdigstilte bypakkeprosjekter:

Ferdig	Kommune	Prosjekt	SUM kr. (mill.)
2016	Porsgrunn	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	13
2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	21
2016	Siljan	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
2017	Alle	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	13
2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,1
2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	705
2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3
2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13
2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemysrene	2
2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	716
2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	29
2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22
2019	Skien	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	9
2019	Skien	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	72
2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20
2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulltangen og Vabakken)	20
2019	Skien	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	9
2020	Skien	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	78
2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	46
2020	Skien	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau	12
2021	Skien	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen	69
2021	Porsgrunn	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	77
2021	Porsgrunn	Sverresgata-Hovenggata. Sykkelfelt og kollektivprioritering	94
2022	Skien	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	19
2022	Porsgrunn	Fv.356 Franklintorget, kollektivknutepunkt og byromstiltak	75
2022	Porsgrunn	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	18
2022	Porsgrunn	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim), ny trafikkløsning (kun delfinansiering)	7
2023	Siljan	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikkikkerhetstiltak	7
2023	Porsgrunn	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og GS-veg	36

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 Bjørtvedtveg	1,0
3	2016	Alle	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
4	2016	Skien	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
5	2016	Skien	Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, zoom.	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 Ungdomsskole	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	Sykkelhotell 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
36	2023	Porsgrunn	Snarveier Porsgrunn. Bymuseet, Brattås og Dr.Munksgate	0,1
37	2023	Skien	Turvei Fartangen	1,7
38	2023	Skien	Gang og sykkelunderganger under Nyhusvegen og Gulsetringen	13,0
39	2023	Skien	Sykkelparkering ved skoler og andre målpunkter i sentrum Skien	0,3

Hva er bygget i 2016-2023?

Følgende er bygget av ulike kategorier i bypakka i perioden 2016-2023:

Dette er bygget i regi av Bypakke Grenland 2016 - 2023:

- 7600 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 13 000 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 5700 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1100 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 11 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil



Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og gang- og sykkelveg er det største prosjektet som er realisert i 2023

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.

34 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 34 tellepunkt for sykkel i byområdet. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en sykkelindeks som sier noe om utviklingen i sykkelbruken samlet i byområdet.

46 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 46 tellepunkt for bil i grenlandskommunene. Disse gir døgkontinuerlige 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.

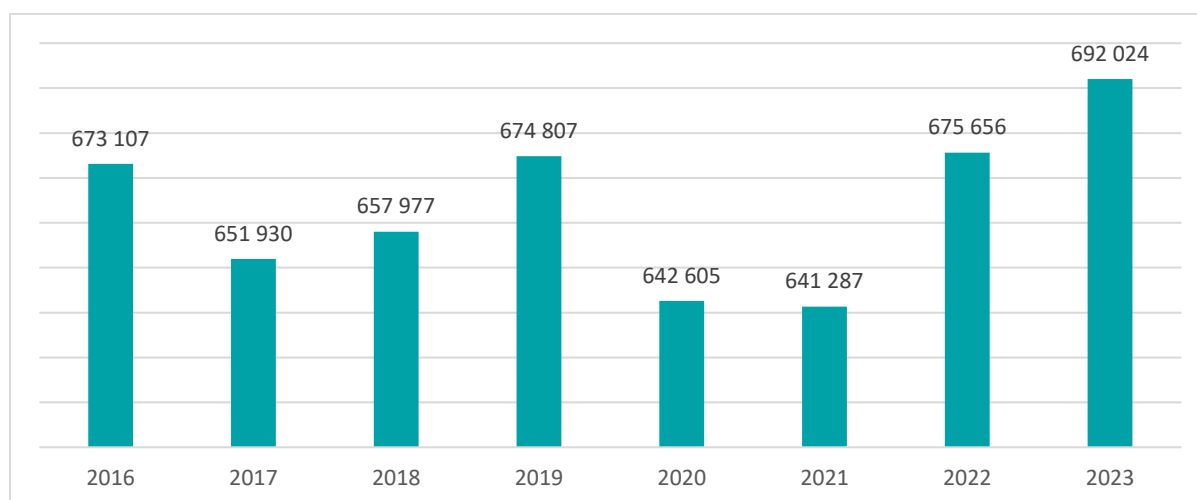
Bussenes forsinkelser

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.

4.3 Trafikkutvikling personbiler

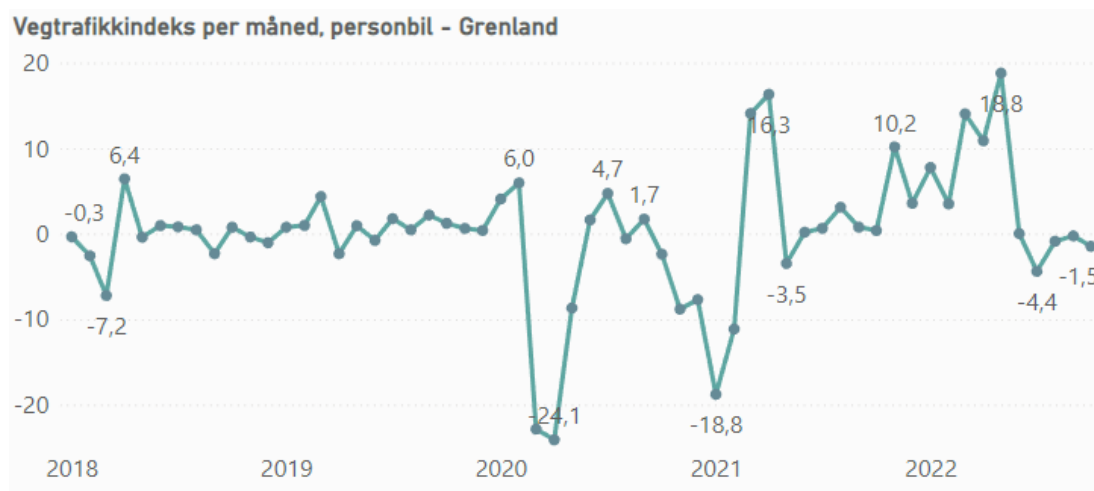
Sammenlignes vegtrafikken så langt i 2023 med samme periode i foregående år, er det registrert en betydelig vekst. Trafikken i Grenland er nå tilbake til nivået før bommene ble satt opp i 2016.

Hovedårsaken antas å være den kraftige økningen i antall elbiler som ikke betaler avgift i bypakkas bommer. Etablering av nye bilbaserte handelsparker på utsiden av bybåndet er et annet eksempel som over tid vil gjøre oss enda mer bilavhengige. Grenland vil ikke innfri statens krav om nullvekst i persontransport med bil i 2023. Det er også lite som tyder på at vi vil greie det i 2024 og 2025. Uten troverdige svar på hvordan vi skal håndtere denne veksten vil utviklingen utfordre vilkårene i belønningsavtalen med staten. I hvilken grad staten vil holde igjen eller avkorte tilskudd til Grenland er uavklart. Skulle dette skje vil det imidlertid få store konsekvenser for det offentlige transporttilbudet i Grenland. Det er derfor av stor viktighet at Grenland får på plass en troverdig plan for hvordan dette skal håndteres. Det viktigste enkeltstående grepet er å få på plass en ny bypakke, der også elbiler betaler avgift fortrinnsvis på linje med andre biler. Uten bommer som restriktivt virkemiddel må det innføres andre omfattende tiltak for å dempe trafikkutviklingen. Dette anses som svært krevende. Den fireårige belønningsavtalen Grenland har med staten går ut i 2024. Byområdet skal søke om en ny fireårig avtale innen 1 juli 2024. Innen den tid bør et lokalt vedtak om videreføring av bypakke Grenland være på plass.



Trafikkutvikling personbil Grenland tom. Sept. 2023 sammenlignet med samme periode i 2017-2022.

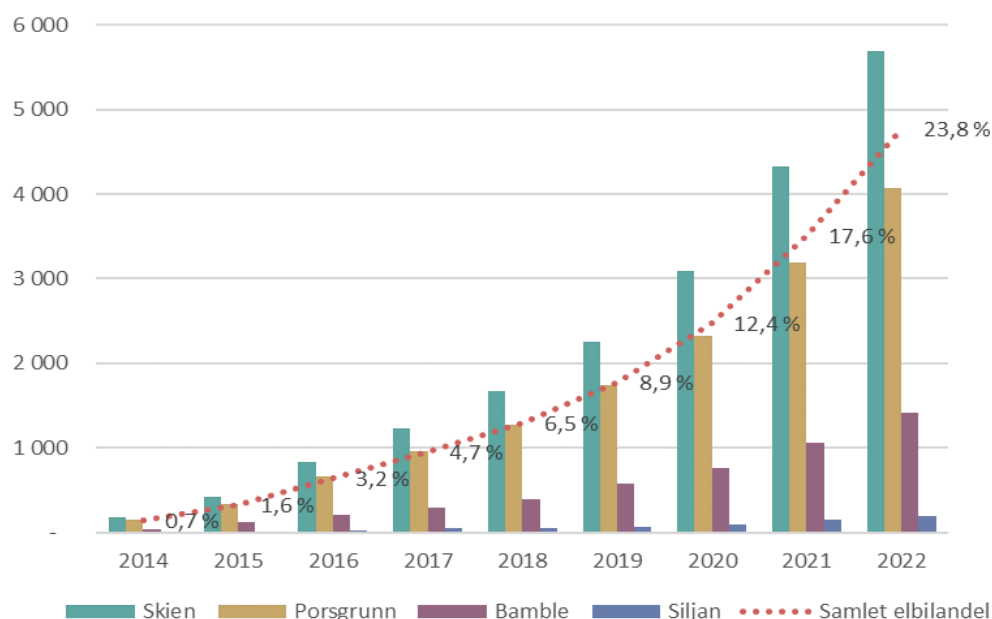
Figuren viser utvikling i biltrafikk så langt i 2023 sammenlignet med samme periode i foregående år.



Figuren viser vegtrafikkindeksen for Grenland estimert per måned. Figuren har ikke med økningen i 2023 Kilde: Trafikkdataportalen

4.4 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 23,8 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2022. Dette er en økning på 6,3 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 26 prosent. Det er også flere elektriske varebiler, selv om andelen er kun 3,1 prosent. Antall elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Så langt i 2023 har elbilandelen i antennepunktene vært 25 prosent (21,5 prosent i 2022). Andelen stiger fra måned til måned og var i september 2023 på 27 prosent.



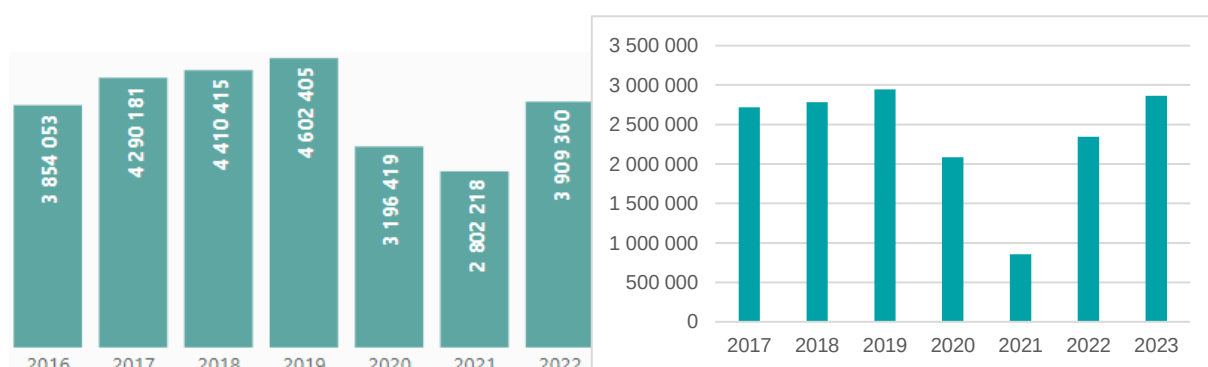
Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2022. Kilde: Statistisk sentralbyrå. Andelen i antennepunktene er enda høyere fordi elbiler ikke betaler.

Antall ladepunkter i Grenland har gått betydelig opp

Tall fra Nobil viser at det per september 2023 er 515 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, en økning på 128. Dette gir en tetthet på 22 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det også 22 elbiler per ladepunkt.

4.5 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. I løpet av 2023 har passasjerene vendt tilbake til kollektivtilbudet og antall passasjerer er om lag på samme nivå som før pandemien.



Utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland. Diagrammet til høyre viser utviklingen til og med september 2023 sammenlignet med foregående år.



Grenland har et godt busstilbud. Som voksen kan du reise så mye du vil for 430 kr. i måneden. 80 % av bosatte og ansatte i Grenland er innenfor 10 minutters gangavstand fra holdeplass

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 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>94 %</i>	<i>92 %</i>	<i>92 %</i>	<i>93 %</i>	<i>93 %</i>	<i>80 %</i>	<i>90 %</i>	<i>79 %</i>	<i>77 %</i>	<i>79 %</i>	<i>76 %</i>	<i>82 %</i>	<i>86 %</i>

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.

4.6 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



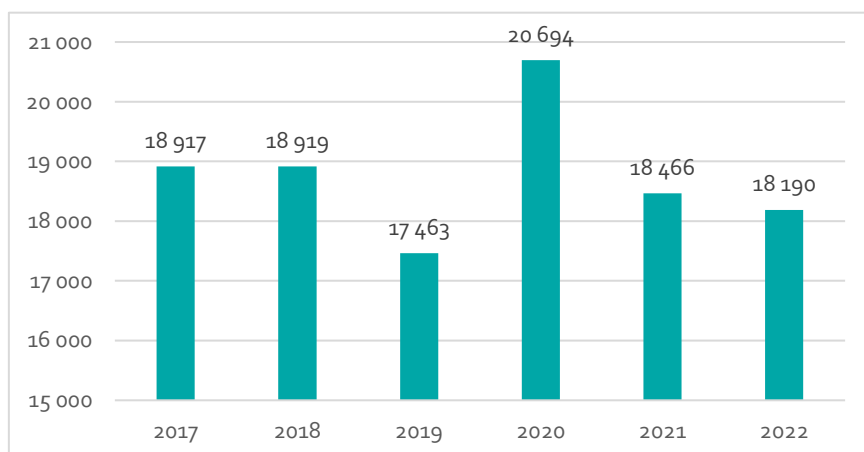
Andelen reiser der befolkningen velger å gå er 16 prosent i Grenland. Det er relativt lavt.

økes for at byene skal utvikle seg ytterligere. Grenland vil få oppdaterte data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen tidlig i 2024. Da vil vi kunne si noe sikrere om utviklingen i antall gående.

4.7 Sykkel

Det er satt opp 32 tellepunkter rundt om i Grenland som teller sykkeltrafikken kontinuerlig gjennom døgnet. Disse viser at antall sykkelreiser varierer fra år til år. Hovedårsaken til endringer skyldes varierende vær. Tellepunktene for sykkel er mer sårbare enn biltellepunktene. Det gjør det vanskelig å trekke entydige konklusjoner. Et tellepunkt vil som eksempel kunne underrapportere når mange syklist (skoleklasser) passerer samtidig. En annen svakhet er at punktene kun fungerer godt på gang- og sykkelveger. Mye av syklingen foregår på andre steder og blir dermed ikke fanget opp. Med den kraftige økningen i salg av elsykler skulle man kunne forvente at antall sykkelturet gikk opp. Det er imidlertid ingen ting i telldataene som indikerer det.

Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, viser tellepunktene at antall syklist er 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. Utviklingene i tellepunktene samsvarer ikke med tallene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Forhåpentlig vis vil nye reisevanedata gi oss bedre svar tidlig i 2024.

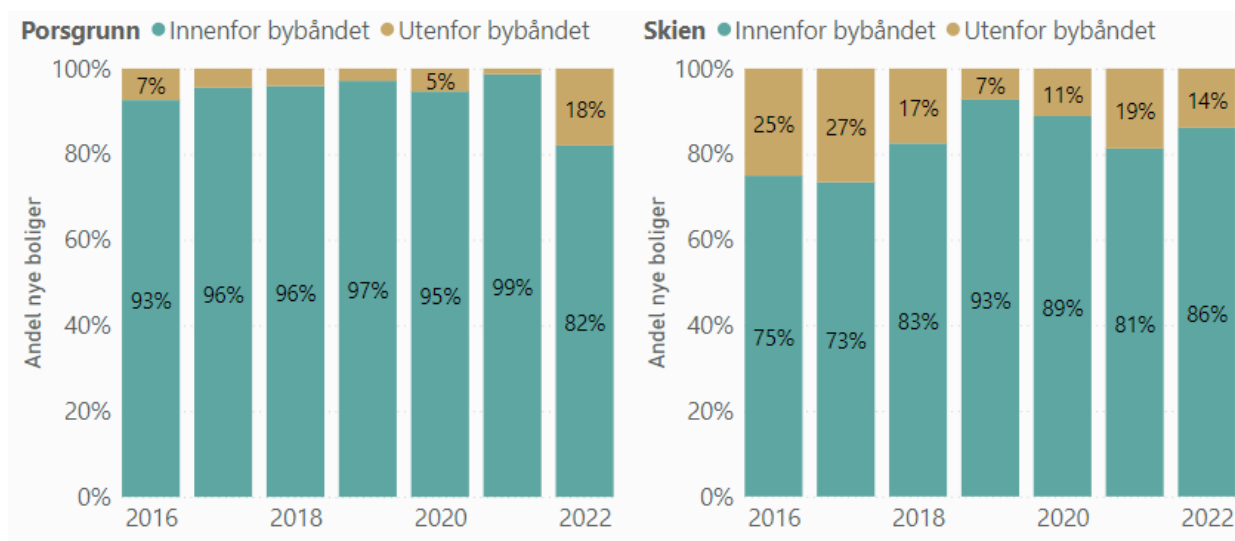


Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2017 - 2022. Antall syklist varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.

4.8 Andelen nye boliger i bybåndet

Andelen byggetillatelse utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2022 ble 85 prosent av alle byggetillatelse til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned tre prosentpoeng fra 2021. For Skien var andelen 86 prosent, og 82 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.

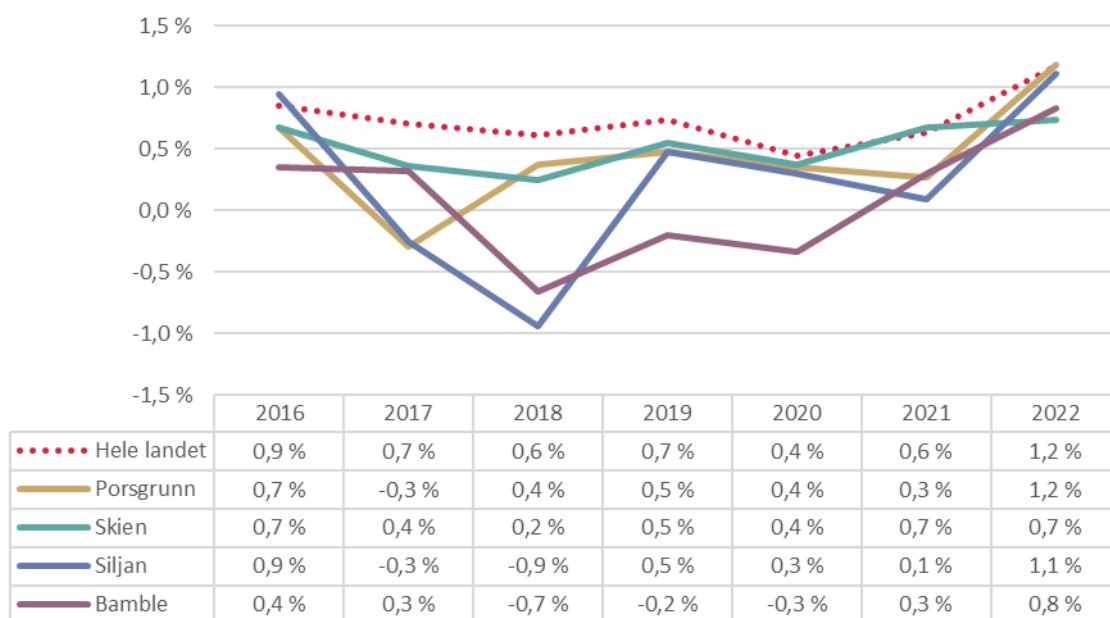
Antall byggetillatelse totalt er ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år. I perioden 2018-2022 er andelen byggetillatelse gitt innenfor bybåndet 94 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 87 prosent i Skien.



Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2022.

4.9 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle fire kommunene i 2022. Veksten i hele landet var 1,2 prosent. I femårsperioden 2018 til 2022 har det til sammen blitt 1407 flere innbyggere som er en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,4 prosent. Det var størst vekst i Porsgrunn i 2022 som økte folketallet med 432 innbyggere. Skien hadde en folkevekst på 411, Siljan økte med 26 og Bamble med 116.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2022. 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

Inntekter	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	15,3	31,8	220	312	106,5	30								716
Statlige bevilg./programområder			13,2											13,2
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
Bompenger		204	191	194	97	153	91	34,5	76	384	175	50	42,5	1694
Sum inntekter	73	337	495	577	274,5	254	162	106	147	223	218			3133

Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2021 til 2022

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens anleggsindeks for prisregulering fra 2022 til 2023, 14,2%.
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden.

Endringer i prosjektrammer fra 2022 til 2023

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering.
- De fleste prosjekter er kostnadsberegnet på nytt og har fått nye tall som gjenspeiler dette.
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes til neste år 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. kr 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. kr i 2022. Av disse er 2,4 mrd. kr 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.



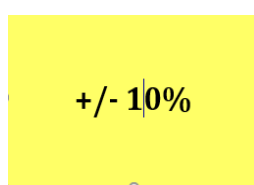
I April kom de gule Farte-syklene til Skien og Porsgrunn. 250 elsykler er utplassert på sentrale steder i og mellom byene. En tur på inntil 15 minutter koster kr. 10.

5.3 Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

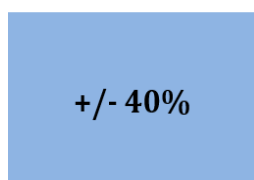
Det er beregnet kostnader for alle prosjekter i handlingsprogrammet, men for prosjekter som ikke er detaljplanlagt eller ligger noe fram i tid er anslagene usikre og prosjektenes omfang er ikke endelig avklart. Ny kunnskap og planlegging vil bidra til å redusere usikkerheten ved kostnadene, men erfaring 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

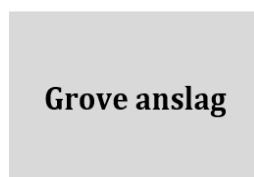
Kostnadsanslag – 3 nivåer



- 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 2016-2025, estimerte inntekter i 2024-2025, og utviklingen i andelen elbiler.

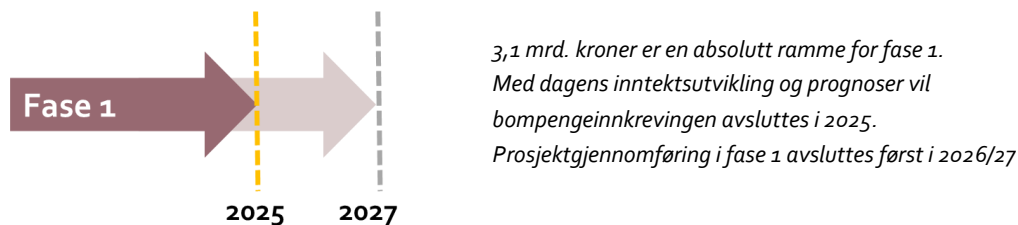
År	Andel elbiler av totaltrafikk	Inntekt
2016	3,9 %	60 000 000
2017	5,2 %	243 000 000
2018	7,1 %	242 000 000
2019	9,5 %	238 024 245
2020	12,2 %	220 349 618
2021	15,7 %	216 700 000
2022	21,25 %	210 000 000
2023	27,00 %	206 000 000
2024 prognose	33,75 %	195 927 260
2025 prognose	41,50 %	182 636 010

Innkrevning i bypakkas fase 1 avsluttes i løpet av 1.kvartal 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. (2023-kr). Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,4 mrd. Total investeringsramme 3,1 mrd. Kr.
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill. kr (2015-kr)
- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. kr ved 10 års innkrevning (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 1. kvartal 2025. Prosjektgjennomføring i fase 1 avsluttes først i 2026/27.



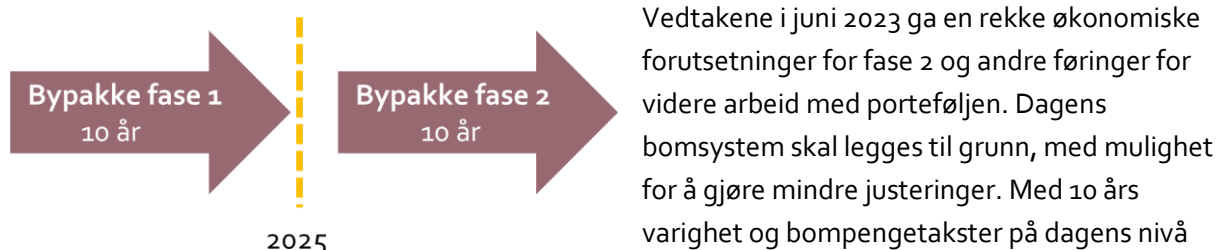
92 prosent har brikke

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

5.5 Videreføring av Bypakke Grenland – fase 2

Bypakke Grenland fase 1 er ferdig nedbetalt 1.kvartal 2025. Uten nytt stortingsvedtak vil bommene bli tatt ned. I 2022 ble det utarbeidet grunnlag for en proposisjon til Stortinget for en 15-års bypakke som inkluderte ny riksveg 36. Våren 2023 foreslo Statens vegvesen ta ut rv.36-prosjektet av porteføljen i Nasjonal transportplan 2025-36.

Med bakgrunn i nye premisser ble det i Skien, Porsgrunn, Siljan og fylkeskommunen i juni 2023 vedtatt å forberede en stortingsproposisjon for Bypakke Grenland fase 2 uten rv.36-prosjektet. Fase 2 skal gi grunnlag for forhandling om en byvekstavtale, det betyr en bypakke på minimum 10 år. Planlagt prosess er lokale vedtak av et grunnlag for en proposisjon til Stortinget 1.halvår 2024, med et oppfølgende stortingsvedtak i 2025. Bamble kommune har vedtatt å ikke delta i en ny bypakke.



kan en slik pakke finansiere prosjekter for 3000 - 4000 mill. kroner. Det legges til grunn en takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70 %. Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune.

Planlegging av prosjekter i fase 2

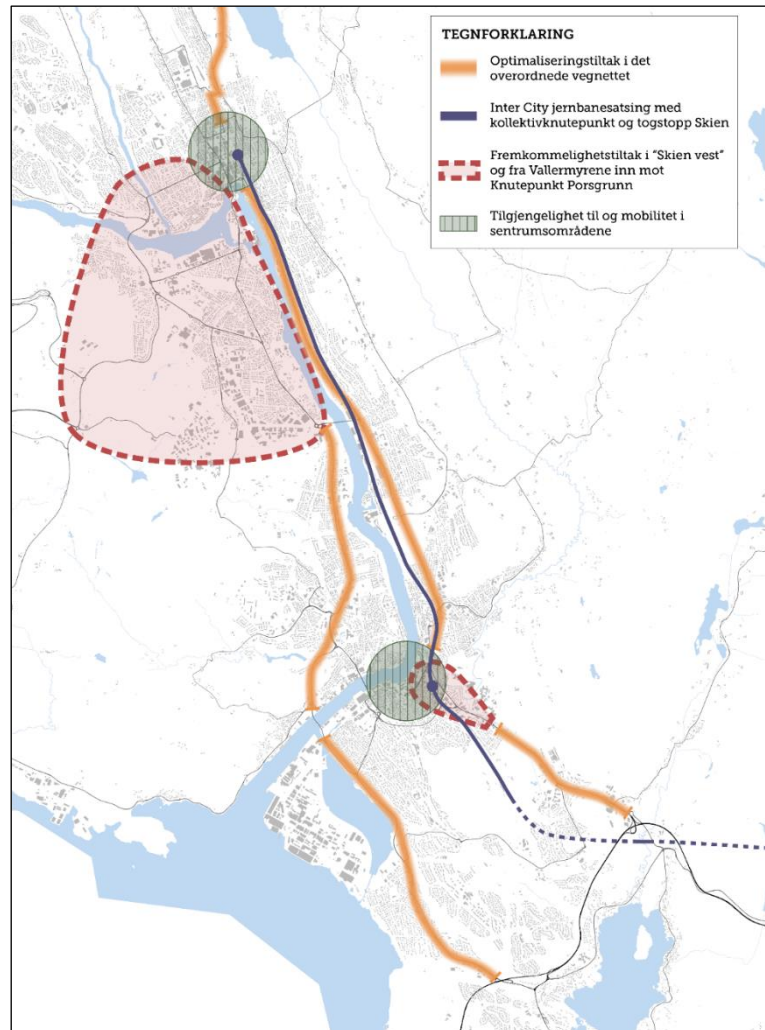
Med bakgrunn i føringene fra vedtakene juni 2023 er det iverksatt et omfattende arbeid med å redefinere innholdet i en ny bypakke.

Det jobbes med følgende hovedelementer:

- Tilgjengelighet til og mobilitet i sentrumsområdene
- Fremkommelighetstiltak i «Skien vest»
- Fremkommelighetstiltak fra Vallermyrene og inn mot Knutepunkt Porsgrunn
- Optimaliseringstiltak i det overordnede vegnettet
- InterCity jernbanesatsing med kollektivknutepunkt og togstopp Skien

Porteføljen i bypakke fase 2 må i tillegg inneholde tiltak og prosjekter på det øvrige vegnettet for å bidra til løse flaskehalser og å overføre korte reiser til gange, sykkel og kollektivtransport.

Staten krever at byområdet skal ha planlagt ferdig prosjekter som kan gjennomføres de første årene av en ny bypakke.



Midler fra fase 1 til å planlegge prosjekter i fase 2 skal blant annet benyttes til:

- Reguleringsplan og prosjektering av fv.3294 Trommedalsvegen.
- Planlegging av ny kobling fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua.
- Planlegging av optimaliserings- og fremkommelighetstiltak i overordnet vegnett.
- Planlegging av prosjekter til gjennomføring i 2026-2027.

Det vises for øvrig til bypakkeprosjekt nr. 54 «Fase 2 planleggingsmidler» beskrevet i kap 8 (side 49)

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:

[Analyse av overordnet vegnett i Grenland, Norconsult 22.05.2023](#)

[Togstopp Skien. Videreutvikling av konsept for et sentralt plassert togstopp i Skien, WSP Norge 9.05.2023](#)

[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. Reisestrømsanalyse. Norconsult 2021](#)

[Transportsystemet i Grenland. Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover. Norconsult 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

94 mill. kr. i årlige statlige tilskudd gjennom belønningsavtale 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. Tilskuddet indeksreguleres hvert år og vil i 2024 være på om lag 94 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.



Å sykle er gøy, synes barna i Borgestad barnehage. I sommer får de låne de populære løpesyklene. Finansiert av belønningsmidler

5.7 Byvekstavtale og byområdepolitikken i nasjonal transportplan (NTP)

I gjeldende Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 er Grenland ett av 9 prioriterte byområder i Norge som kan få en byvekstavtale med store statlige tilskudd til satsing på kollektiv, sykkel og gange. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien og videre tilbudsutvikling på tog vil være tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen. Staten legger til grunn at et stortingsvedtak på en langsiktig bompengeproposisjon skal foreligge før forhandlinger kan starte opp.



Sammenhengen mellom en bompengefinansiert bypakke, belønningsmidler og byvekstavtale.

Proessen for neste nasjonale transportplan (NTP 2025-2036) er fremskyndet. Våren 2023 ble transportvirksomhetenes svar på regjeringenes utredningsoppdrag og prioriteringsoppdrag til NTP 2025-36 presentert. Fylkeskommunen er høringsinstans til NTP, og de felles vedtakene som ble gjort i juni 2023 var grunnlag for høringsinnspillene om byområdepolitikken.

NTP 2025–2036 legges fram våren 2024.

Transportvirksomhetene har anbefalt at byområdepolitikken videreføres og avtaleordninger videreutvikles i kommende NTP. Grenland er fortsatt anbefalt som et prioritert byområde. Transportvirksomhetene mener at det kritiske for å nå nullvekstmålet blir å ta vare på det vi har og utnytte eksisterende muligheter til det fulle, og anbefaler blant annet følgende i NTP 2025-36:

- *Staten må fortsette **satsningen på kollektiv, sykkel og gange gjennom byvekstavgifter og belønningsavgifter**. I avtalene skapes samhandlingsarenaer der hensikten er nettopp å kunne håndtere endrede forutsetninger gjennom felles styring av porteføljene med tiltak og virkemidler. Dette er nødvendig for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy og bidra til attraktiv by og stedsutvikling. For å nå Norges klima- og miljømål må vi lykkes i byene.*

- **Restriktive tiltak og effektiv arealutnyttelse** blir enda viktigere for å oppnå nullvekstmålet. Det vil ikke være tilstrekkelig å påvirke reisevaner med attraktive kollektivtilbud hvis ikke lokaliseringen av fremtidige boliger og arbeidsplasser støtter byområdenes målsetninger. Den trafikkregulerende effekten av tids- og miljødifferensierte bompenger, parkeringspolitikk, prioritering av arealer til kollektiv, gående og syklende er viktig for å skape et konkurransedyktig alternativ til personbilen. Det er behov for å redusere bruksfordeler for nullutslippsbiler for å nå nullvekstmålet
- **Vi må i større grad vurdere mindre tiltak fremfor store utbygginger.** Byområdene og transportvirksomhetene må se etter enklere løsninger som utnytter eksisterende infrastruktur på en bedre måte, for å fortsatt kunne holde nullvekstmålet innenfor et trangere handlingsrom.
- Vi må bli enda bedre på å vurdere **måloppnåelse og effekt** i de prioriteringene som gjøres. I dag kan administrative og økonomiske detaljer knyttet til avtalene ta for stor plass i diskusjonene i byområdene. Transportvirksomhetene foreslår forenklinger, spesielt innen finansieringsstruktur, som vil gi bedre rammer for å diskutere virkemidler fremfor styring og kontroll av den enkelte tilskuddspost. Tilskudd til reduserte billettpriser opphører som egen tilskuddsordning og legges inn i belønningsmidlene
- **Tydeligere oppfølging av byvekstavtaler** slik at arealutvikling skjer kompakt og at finansiering og prising av kollektivtransporten optimaliseres.
- **Økt samhandling med statlig arealutvikling og utbygging av statlig infrastruktur** er viktig for å nå nullvekstmålet. Plassering av større statlige virksomheter og statlige utbyggingsprosjekter på vei og jernbane har innvirkning på nullvekstmålet og oppfylging av avtalene, og må derfor ses i sammenheng i større grad enn i dag.

Statsbudsjett 2024

I forslag til statsbudsjett for 2024 står det følgende om byvekstavtaler:

Regjeringen viderefører satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god fremkommelighet og bedre kollektivtilbud gjennom byvekst- og belønningsavtalene. Hovedmålet for regjeringens politikk i byområdene er nullvekst i persontransport med bil. Det settes av midler i 2024 til å forhandle om nye byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma og til ny byvekstavtale med Tromsø.

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 over 90 mill. kr i året til dette formålet.

Krever nullvekst i persontransport med bil

For å forhandle om en byvekstavtale må det foreligge stortingsvedtak på en langsiktig bompengefinansiert bypakke, og det må 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 de byområdene som kan få en byvekstavtale med staten, slik som Grenland, vil en ny bompengefinansiert bypakke inngå i en fremtidig avtale.

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. Siste hovedrevisjon ble gjennomført i 2022/23 i Bypakke Grenland fase 1.

Prinsipper for revisjon av bypakkas handlingsprogram

- 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 telldata 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. Sykkeltgate 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/hovedsykkeltgate Kverndalstunellen - Kverndalstorget	2	1	2	2	0	1	1,3
8	23	Turveg langs elva i Skien kommune, Borgestadjordet, Menstad og Bøle-Follesstad	1	0	3	3	0	1	1,3
10	7	Kongensgate sør, Skistredet - Rådhusplassen	3	1	0	2	0	1	1,2
10	10	Bryggevatnet 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

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, se tabell over. Denne uttrykker hvor godt prosjektet bidrar til bypakkas hovedmål.

Metodiske begrensninger

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

- Vurderinger er basert på faglig skjønn i tillegg til objektive parametere.
- Helhetlig nytte-/kostnadsanalyse inngår ikke.
- Prosjektets økonomiske ramme er en viktig vurderingsparameter som ikke inngår, og som må vurderes skjønnsmessig i tillegg.
- Tiltakenes effekt på 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.



Områderegeringsplan Knutepunkt Porsgrunn ble lagt ut på offentlig ettersyn høsten 2023. Prosjektet er sammen med togstopp Skien det prosjektet som gir størst bidrag til måloppnåelse.

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 bypakkes 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.



Slik kan det komme til å se ut i togstopp Skien om noen år. Vegen dit går via en forpliktende byvekstavtale med staten. Tåg-infrastruktur kan ikke finansieres av en bypakke.

6 Bypakke Grenland 2023-2026, prosjektportefølje

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

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet	Prosjekt- ramme 2024	Forbruk 2015 2023	2024	2025	2026	2027
1	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	Utført	716,0	716,0				
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	Utført	705,0	705,0				
3	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt	Utført	8,6	8,6				
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	Utført	71,7	72,6				
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	Utført	77,0	77,7				
7	Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen		20,4	5,9	10	5		
8	Mælagata, gs-tiltak Slemdalsgate - Schweigaards gate. Kun planlegging.		0,0	0,0				
9	Kvermdalen. Gågate/hovedsykkelturte delstreking i Kvermdalstunellen - Kvermdalstorget		12,2	1,8	10,4			
10	Bru over Damfoss, Bryggevanntet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstreking Klosterøya - Smieøya		34,6	27,8	6,9			
11	Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru		221	0,0	190	31		
12	Trafikkmodelltesting i Skien	Utført	1,5	1,5				
55.1	Fv.356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	Utført	45,7	45,7				
55.2	Fv.356 Franklinterget, kollektivknutepunkt og byromtiltak	Utført	75,0	81,5				
55.3	Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og kryssutbedring	Utgår	8,2	8,2				
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	Utført	20,1	20,1				
57	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølens ring	Utført	2,0	2,0				
14	Sverresgata-Hovengata. Sykkelfelt og kollektivprioritering	Utført	93,95	93,95				
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Utført	1,9	1,9				
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie	Utført	1,6	1,6				
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva, turveg under bruene	Utgår	3,2	3,2				
18	Storgata, miljøgate fra Franklinterget til Meieritorget.	Utført	12,7	12,7				
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 30 mill. i belønningsmidler)		156,6	23,4	114	19		
20	Bussstoldeplasser, opprusting	Utført	15,8	15,8				
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	Utført	22,0	22,0				
22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune, fra kommunegrensa til Osebro		50,0	2,6	24	20	3	
23	Turveg langs elva i Skien kommune, Borgestadjordet, Menstad og Bøle-Follestad (kun planlegging)	Utgår	3,86	3,86				
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Sykkelveg	Utgår	0,2	0,2				
28	Århus bru (kun planlegging, ingen gjennomføring)	Utgår	3,0	3,0				
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak		150,0	18,3	5	68	59	
30	Fv. 59 Tuftekrisset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	Utført	19,3	18,2	1,1			
31	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	Utført	8,5	8,5				
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau	Utført	12,1	12,1				
35	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei	Utført	12,6	12,6				
36	Fv 49 Klyvevegen, Fortau fra Kongerødveien til Hukaveien	Utført	3,0	3,0				
37	Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua, utredning og mulige kortsiktige tiltak	Utgår	0,6	0,6				
39	Fv. 32 Bølevegen, gs-tiltak Siloen - Blåbærlia	Utgår	1,8	1,8				
40	Fv. 32 Hovengasenteret/Sandbakken. Ny holdeplass	Utført	18,0	18,0				
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	Utført	77,0	77,0				
43	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	Utført	13,2	13,2				
44	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	Utført	12,5	12,5				
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	Utført	20,8	20,8				
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	Utført	0,5	0,5				
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	Utført	3,1	3,1				
60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	Utført	7,1	7,1				
61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak		7,0	7,0				
50	Fv. 32 Hovenga, kapasitetsutbedring i rundkjøring	Utført	20,0	20,0				
51	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen	Utført	68,1	68,1				
53	Rv. 36 ved Bjørnstadkrysset. Fortau internveg og sanering av avkjørsler	Utgår	0,1	0,1				
62	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering		28,5	22,3	6			
63	Stoppested tog Skien sentrum, (15 mill. bevilget av fra Skien kommune)		13,2	2,8	4	4	2	
69	Ufordelt reserve Porsgrunn		17	0,0	5	10,0	2,5	
70	Ufordelt reserve Skien		20,8	0,0	7	7	7	
	Ufordelt reserve Siljan		0,5		1			
64	Ufordelt felles reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger		15,5		6			
65	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim). Ny rundkjøring og GS-bru.Kun delfinansiering.	Utført	7,2	7,2				
66	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og GS-veg	Utført	36,1	31,4	5			
67	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstreking 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (+2mill fra Skien k)		39,8	20,4	19,3			
68	Fv.354 Heistad, trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter (1,6 mill er BO midler)		0,4	0,4				
74	Fv. Forberede nødvendige reguleringsarbeider gs-løsninger. Kampekastet - Vadrette, Brekka - Geiteryggen,		3,0					3
48	Etablering og drift av antennepunkter	Utført	29,5	26,9	2,6			
49	Finansiering av prosjektkontor		63,6	41,3	7,4	7,4	7,5	
54	Fase 2 planleggingsmidler		19,1	1,0	14	4		
	Sum		3133					

7 Fordeling av statlige tilskuddsmidler

7.1 Belønningsmidler

Tabellen nedenfor viser fordeling av belønningsmidler i 2024.

Nr.	Tiltak	Opprinnelig bevilgning	Forelått endring	Ny sum 2024
1	Videreføre forsterket busstilbud. 10 minutters frekvens på metrolinjer i rush og reduserte takster m.m.	47		47
2	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (etter folketall)	6	2	8
	Skien	4,7		
	Porsgrunn	3,1		
	Siljan	0,2		
3	Smart mobilitet/ ny teknologi, prioritering av buss i lyskryss	1		1
4	Styrke helårsdrift og vedlikehold på viktige gang og sykkelruter i og inn i mot sentrum	4	3	7
5	Mobilitetsveiledning og kampanjer. Satsing mot barn og unge, rullende sykverksted, utlån av elsykler på bibliotek, Fus bedrift/ grønne arbeidsreiser, lønn til kampanjemedarbeider m.m	4	1	5
6	Mindre tiltak for å bedre forholdene for myke trafikanter. Snarveier, trafiksikkerhet, sykkelparkering planting av bytrær m.m.		2,3	2,3
	Sum			70,3

7.2 Midler til reduserte billettpriser i 2024

Tabellen under viser forslag til omfordeling av disse midlene.



NYE UNDERGANGER PÅ GULSET: Cornelia og Henrik fra 6 B ved Kollmyr skole holdt i den røde snora, mens ordfører Hedde Foss Five klippet og erklærte undergangene for offisielt åpne. Belønningsmidler er viktig del av finansieringen (Foto: Lene Hysing)

Nr.	Tiltak	Sum 2024
1	Redusert takst periodekort/enkeltbillett	8,5
2	Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	2,9
3	Rabatterte billettprodukter	6,8
	Barn gratis buss opp til 6 år	
	Økt rabatt på app og reisepenger	
	Pilot «Best pris»-app . Nytt billettprodukt som sikrer at kunden får den gunstigste prisen	
	Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden	
	Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)	
	Ufordelt reserve tilskudd reduserte billettpriser kollektivtransport	
	Gratis gruppereiser barn og unge, dagtid	
4	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	7,3
5	Farte bysykkel (250 elsykler)	6,0
6	Fus Bedrift, kampanje for å øke grønne arbeidsreiser	2,3
	Sum	33,7

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 2023: 60,4 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: +- 30 prosent

Prosjektet har til hensikt å ruste opp Torggata, Telemargata 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 syklister. 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 2022 er det gjennomført en mulighetsstudie som ser på flere alternative løsninger. Mulighetsstudien peker på at for å få til en god løsning er det ikke plass til alle trafikanter 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.

Prosjektet planlegges som ett tiltak, men vil bygges trinnvis. For å håndtere omlegging av trafikken i sentrum under bygging, må Kongens gate bygges om før Torggata og Telemarksgata. Kongens gate kan bygges i 2025. Torggata og Telemarksgata bygges i 2026 – 2027 og finansieres i bypakke fase 2.

9. Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelfelt gjennom byen

Ramme 2023: 17,1 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: +-10 prosent

Prosjektet innebærer opprusting av gågate 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.

Bygging av gang- og sykkelforbindelsen er tett koblet til den private boligutbyggingen på Lie. Byggetrinn 1 av boligutbyggingen er ferdig. Sommeren 2023 ble det klart at Lietorvet boligutvikling ikke går i gang med byggetrinn 2 nå, men at de tar ansvaret for å bygge hele gang- og sykkelforbindelsen forbi byggetrinn 1 og 2. Beslutning om å bygge gang- og sykkelveien ble behandlet i bystyret i september. Byggearbeidet kan starte våren 2024 og stå ferdig i løpet av sommeren.

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

Ramme 2023: 31,6 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2022: Smieøyabrua usikkerhet +- 10prosent

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse rundt Bryggevanntet 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.

Bryggevanntet rundt består av mange delprosjekter: bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya, forbindelse over Smieøya til Hjellevanntet-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.

Den økonomiske potten i «Bryggevannet rundt» finansierer bru over Damfossen og gang- og sykkelveier på hver side av brua. Brua ble heist på plass i juni 2023. I tillegg til ny bru er også ledemurene i fossen rehabilitert. Hele prosjektet har vært et samarbeid mellom Telemarkskanalen/Vestfold og Telemark fylkeskommune, Steinar Moe Eiendom AS og Skien kommune. Telemarkskanalen har rehabilitert sitt damanlegg med ledemurer samtidig. Det vil ta noe tid før brua kan tas i bruk, siden det først må opparbeides gang- og sykkelveier på begge sider. Steinar Moe Eiendom har ansvar for å bygge gs-vegene på hver side av brua. Det er fortsatt byggevirkksomhet på Klosterøya (Tømmerkaia). Tidspunkt for når brua kan åpne er derfor avhengig av hensynet til sikkerhet og framdrift for disse arbeidene.

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.

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2023: 221 mill. kr. Totalramme 259 mill. kr, hvorav 26 mill. kr (inkl. mva) i belønningsmidler og 12 mill. kr i eksterne bidrag)

Usikkerhet i anslag 2023: 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 Bryggevannet. Brua vil også binde sammen hovedrutene for sykkel på begge sider av elva. Entreprenør for bygging er anskaffet høsten 2023. Investeringsbeslutning i bystyret i september. Brua kan stå ferdig våren 2025.

12. Trafikkmodelltesting Skien sentrum

Sluttsum 2019: 1,5 mill. kr

Tiltaket er utført.

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

14. Sverresgate-Hovenggata

Sluttsum 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 vegnettet. 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 i 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. Forbindelsen ivaretas i områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn og sikrer muligheten for å opparbeide gangforbindelse under sporet den dagen Bane NOR bygger ny jernbanebru.

18. Storgata, fra Franklintonet til Meieritorvet. Miljøgate.

Sluttsum: 12,7 mill. kr (prosjektet er også tildelt belønningsmidler)
Ferdigstilt i 2020.

Strekningen fra Franklintonet 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 2023: 156,6 mill. kr/ totalramme 195 mill. kr. Hvorav 38,4 mill. kr i belønningsmidler.

Tiltaket innebærer etablering av en gang- og sykkelbru med 2 klaffer mellom Reynoldsparken og Storvegen på Vestsiden. Brua vil gi mange innbyggere kortere reisevei til fots og på sykkel. Erfaringen fra andre byer viser også potensiale for mange rekreasjonsturer da man får en ny "rundløype" sentralt i byen. Reguleringsplanen for gang- og sykkelbrua ble vedtatt i juni 2019. Byggearbeidene starter i slutten av 2023 og det er en forventet anleggsperiode på halvannet år.

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 krysningpunkter.

22-23. Turveg langs elva fra Porsgrunn til Skien

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

22. Turveg langs elva i Porsgrunn

Ramme 2023: 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. Tiltak på andre strekninger kan vurderes i sluttfasen av perioden dersom det er ledige midler etter gjennomføring her.

23. Turveg langs elva i Skien

Ramme 202: 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 Menstadområdet.

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 ideskisser).

Prosjektet er avsluttet etter revisjon av handlingsprogram i 2019.

28. Århus bru

Sluttsum: 3,0 mill. kr

Prosjektet er avsluttet

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

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

Ramme 2023: 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. I løpet av 2025 skal anbefalte tiltak i henhold til tabellen/ politisk vedtak være realisert.

- Vurdere behov for fotgjengerkryssing over Telemarksvegen mellom rundkjøringen i Bjørntvedtvegen og lysregulert fotgjengerkryssing ved Tufte i løpet av oktober 2023
- Flytte holdeplassene Skien Fritidspark lenger nord til undergangen ved Solumgata, slik at lysregulert fotgjengerkryssing kan fjernes, og eksisterende undergang kan benyttes mer.
- Etablere ekstra kjøre- eller filterfelt fra vest i Telemarksvegen inn Bjørntvedtvegen
- Etablere filterfelt for høyresvingende i Bjørntvedtvegen fra sør og østover inn Telemarksvegen
- Utvide holdeplasser mellom rundkjøringene på Moflata

Hvis noen av de anbefalte tiltakene blir mer omfattende og kostnadskrevende enn antatt skal det fremmes en ny politisk sak. Kan tas som en del av årlig revisjon av bypakkas handlingsprogram.

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

Sluttsum: 19,3 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 veien. Dette gir også bedre framkommelighet for næringstrafikken.

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua - utredning

Sluttsum: 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 foreslår 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

Sluttsum: 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 Elvegata. 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 Porsgrunntunnelen 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-Skrapeklev

Sluttsum: 77 mill.kr
Ferdigstilt i 2021

Prosjektet omfattet å etablere sykkelveg med fortau langs vestsiden av rv.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 Prestalleen – 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

Sluttsum: 69 mill. kr

Ferdigstilt i 2022.

Prosjekt innebar etablering av ensidig fortau på strekning mellom Augonsplassen og Hynivegen på Strømdal. Dette har bedret fremkommeligheten og trafiksikkerheten 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.

53. Porsgrunnsvegen 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. Prosjektet tas ut av fase 1.

54. Planlegging av fase 2

Totalramme 2023: 20 mill. kr

Etter vedtakene i juni er det iverksatt et omfattende arbeid med å redefinere innholdet i en ny bypakke. Det jobbes spesielt med tiltak i og inn mot sentrumsområdene, trygge forbindelser for myke trafikanter og framkommelighet- og optimaliseringstiltak i det overordnede vegnettet. Staten krever at byområdet skal ha planlagt ferdig prosjekter som kan gjennomføres de første årene av en ny bypakke. Det er derfor i første omgang satt av planleggingsmidler til fase 2 prosjekter på om lag 20 mill. kr. Det er ikke sikkert dette er tilstrekkelig. Eventuelt nye behov vil måtte innarbeides i revisjon av handlingsprogrammet i 2024. Fase 2 planleggingsmidler skal benyttes til planlegging og prosjektering av prosjekter i tidlig fase av neste bypakke og til prosjekter senere i fase 2 med særlige behov for snarlig ny kunnskap. Midlene skal blant annet benyttes til:

- Reguleringsplan og prosjektering av fv.3294 Trommedalsvegen.
- Planlegging av ny kobling fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua.
- Planlegging av optimaliserings- og framkommelighetstiltak i overordnet vegnett.
- Planlegging av prosjekter til gjennomføring i 2026-2027.

En detaljert oversikt over bruk av fase 2 planleggingsmidler vil fremgå av politisk sak om Bypakke Grenland fase 2 våren 2024.

Aktuelle prosjekter i Skien 2026-2027:

- Fv.3294 Trommedalsvegen: Standardheving
- Fv.3282 Hoppestadvegen: Gang- og sykkelveg
- Lundegata sør: Mobilitet og adkomst nytt Ibsenbibliotek
- Torggata og Telemarksgata: Oppgradering av sentrumsgate med sykkelfelt
- Kverndalen 2: Oppgradering av gågate og hovedsykkelrute
- Eilert Sundts gate: Pilot gang- og sykkelvennlig gate

Aktuelle prosjekter i Porsgrunn 2026-2027:

- Fv. 356 Raschebakken - Skippergata
- Fv. 32 Hovenga – Hammerkrysset: Gang- og sykkeltiltak
- Fv. 3262 Bjørkedalsvegen: Gang- og sykkeltiltak (Kvestad)

- Bergsbygdavegen: gang- og sykkeltiltak
- Slottsbrogate, Poppelvegen, Idunns veg i Hovenga): Pilot gang- og sykkelvennlig gate (prosjektene samkjøres med VA-oppgraderinger i området
- Sam Eydes gate, Kr. Birkelands gate på Herøya: Fortau og fartsreducerende tiltak
- Storvegen, Fredbovegen på Vestsida: Fortau
- Industrivegen - Lundedalen på Heistad: Fortau (i forbindelse med ny atkomst fra dagens E-18)
- Strømtangvegen - Storgata i Brevik: Ny plastring av sjøfront og utforming

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. Kryssområdet 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 2023: 8 mill. kr (planleggingsmidler)
Prosjektet er satt på vent.

Hensikten med prosjektet er å lede mer av trafikken som skal nordover bort fra Porsgrunnsbrua og over mot Frednesbrua, og samtidig prioritere bussen fra Raschebakken inn mot Franklintonorget. Prosjektet er regulert og konkurransegrunnlaget ferdig utarbeidet, men lar seg ikke realiseres innenfor rammene i bypakkas fase 1. Oppdatert kostnadsoverslag for prosjektet er på 72 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 2023: 7 mill. kr
Ferdigstilt i 2023

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.

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 et attraktivt sentrum i Siljan med redusert bilbruk og forbedret fremkommelighet 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. Fortettingsstudien viser 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. 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. En gangveiforbindelse langs Siljanelva som knytter seg til øvrig tur-/snarveisystem vil også kunne oppleves som svært attraktivt og bidra til flere snarveier. Bygging startet høsten 2023.

62. Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering

Ramme 2023: 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. Prosjektet innebærer å fastsette framtidige behov og plassering av togspor med plattformer, øvrige trafikkfunksjoner og ønsket utbyggingsmønster med tilhørende byggehøyder. Planen legger til rette for en kraftig fortetting og samlet bygningsmasse på over 160 000 kvm bruksareal på et optimalt sted for arbeidsplassintensive virksomheter. Foreslåtte høyder på bebyggelsen er fra 3 til 16 etasjer. En framtidig realisering vil ha stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland da området kan huse 5000-6000 arbeids- og studieplasser ved optimal utnyttelse. Planforslaget er førstegangsbehandlet og ble lagt ut til offentlig ettersyn 5. oktober 2023. Ubrukte planleggingsmidler benyttes til planlegging av offentlige funksjoner og arealer som for eksempel ombygging av bussterminal, gater og forbindelser for myke trafikanter i planområdet.

63. Togstopp Skien

Ramme 2023: 13,2 mill. kr (Skien kommune har bevilget ytterligere 15 mill. kr)

Usikkerhet i anslag: 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 Telemarks største målpunkt og arbeidsplasskonsentrasjon. Togstoppet vil også bidra til fortetting og byutvikling i områdene rundt, som igjen vil øke aktiviteten og attraktiviteten i sentrum.

Jernbanedirektoratet gjennomført en mulighetsstudie i 2019 som konkluderer med at det er teknisk mulig å etablere et togstopp i fjellet ved Landmannstorget. I 2022 gjennomførte Jernbanedirektoratet 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.

I 2023 har WSP Norge AS vært leid inn av kommunen for å kvalitetssikre konseptet for et togstopp i sentrum av Skien. For bedre å ivareta tekniske krav og fremtidig kapasitetsbehov anbefaler WSP å plassere togstoppet noe lenger sør i fjellet, og at det etableres en lengre plattform. Den justerte plasseringen åpner for en tredje adkomst til togstoppet i området ved rådhusrundkjøringen, i tillegg til Landmannstorget og Brekkeparken. Det videreutviklede konseptet kan bygges som en enkeltsporet løsning med sidestilt plattform, eller som en tosporet løsning med midstilt plattform. Den tosporede løsningen vil i praksis være et kryssningsspor som øker kapasiteten på enden av Vesfoldbane-pendelen.

På bakgrunn av det videreutviklede konseptet skal det gjøres en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse av togstoppet og videre planlegging i 2024.

65. Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim)

Sluttsum: 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 trafikksikkerheten 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 2023: 36,1 mill. kr (delfinansiering)
Utført i 2023.

Prosjektet har til hensikt å bidra til økt trafikksikkerhet og redusere forsinkelsene på M2-bussene i rushtida. Det er bygget to nye rundkjøringer, gs-veger langs Ullinvegen og nytt signalregulert gangfelt over fv. 32. Videre sørger prosjektet for at allerede regulerte bolig- og næringsarealer av betydelig størrelse kan realiseres ved å innfri rekkefølgekrav i eldre reguleringsplaner.

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

Ramme 2023: 39,8 mill. kr. I tillegg 2 mill. kr i kommunale bidrag.

Usikkerhet i kostnadsoverslag 2023: +-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. Bygging kan starte i 2024.

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

Ramme 2023: 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 ramme er satt til 0 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 sykkelløsninger

Ramme 2023: 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 Skyggestein 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.



«Nå skapes det nye Grenland»