



Bypakke Grenland fase 2

Finansiering og portefølje

Innhold

1	INNLEDNING	3
2	BAKGRUNN OG FØRINGER	4
3	FINANSIERING	8
4	PORTEFØLJE	10
5	VIRKNINGER OG MÅLOPPNÅELSE	21
6	STYRINGSMODELL	23
7	VIDERE PROSESS	24

1 Innledning

Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan har sammen med fylkeskommunen fattet likelydende vedtak om å forberede en proposisjon til Stortinget for Bypakke Grenland fase 2. Bypakke Grenland fase 2 skal gi grunnlag for en langsiktig byvekstavtale med staten.

Bypakke Grenland fase 2 skal besluttes lokalt mai/juni 2024. Kvalitetssikring av fase 2 i Statens vegvesen er en nødvendig del av forberedelsene til lokale vedtak. Dette dokumentet oppsummerer det faglige grunnlaget som oversendes til Statens vegvesen for kvalitetssikring.

Det må være enighet i samarbeidet om hvilke økonomiske forutsetninger som skal ligge til grunn i kvalitetssikringen. Staten stiller også krav til en prosjektportefølje i prioritert rekkefølge og til tilstrekkelig plangrunnlag for å dokumentere at prosjektene kan gjennomføres i takt med innkrevingen. Inntekter og utgifter må være i balanse, og det skal dokumenteres at inntektene kan finansiere alle prosjektene i porteføljen. Prosjekter til de første årene (2026-2027) må være ferdig planlagt og klare til å bygges når fase 2 starter.

Dagens 4-årige belønningsavtale mellom byområdet og staten gjelder for perioden 2021-24, og byområdet må søke om en ny avtale innen sommeren 2024. For å få en ny avtale fra 2025 med årlig utbetaling av midler må Grenland sannsynliggjøre og opprettholde nullvekstmålet. Lokale vedtak av bypakke fase 2 med en innretning som bidrar til dette er avgjørende for at byområdet skal ha en troverdig søknad.

Både belønningsavtale og byvekstavtale har krav om at nullvekst i persontransport med bil nås.



2 Bakgrunn og føringer

Nasjonale mål og føringer

- I gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022-2033 er Grenland ett av 9 prioriterte byområder i Norge som kan få en byvekstavtale.
- Nullvekstmålet legges til grunn: «*Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*». Nullvekstmålet har flere hensikter og vil bidra til å oppfylle klimamål, bedre folkehelse, bedre framkommelighet og mer attraktive byer.
- De bompengefinansierte bypakkenes inngår i byvekstavtalene. Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål.
- Byvekstavtalene er langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak.
- Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken. For å bremse trafikkveksten er det behov for bredt sammensatte og langsiktige tiltakspakker som er tilpasset det enkelte byområdet.
- Staten har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner.

NTP for perioden 2025-2036 legges fram våren 2024. Transportvirksomhetene har her anbefalt at byområdepolitikken videreføres og avtaleordninger videreutvikles, og 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 byvekstavtaler og belønningsavtaler. 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 finansierungsstruktur, 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.*

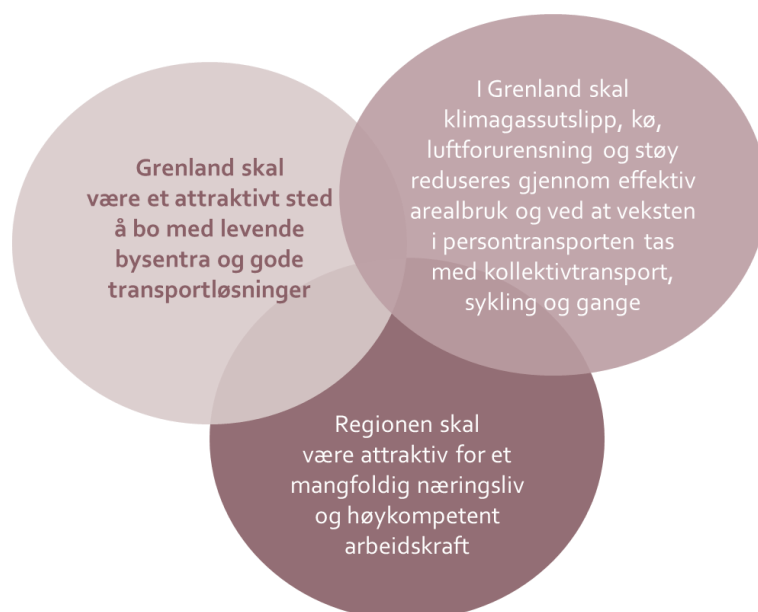
Bypakke Grenland fase 1

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 i kommunene og fylkeskommunen hvert år. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,1 mrd. kr i 2023. Av siste handlingsprogram revidert høsten 2023 fremgår det at 2,4 mrd. kr er benyttet så langt. 30 prosjekter er ferdigstilt og 9 prosjekter gjenstår.

Mål for Bypakke Grenland fase 2

Bypakke Grenland fase 2 følger opp vedtatte hovedmål for Bystrategi Grenland og bypakke fase 1. Det statlige nullvekstmålet inngår, og alle hovedmålene er implementert i gjeldende belønningsavtale med staten.

For bypakke fase 1 er det i tillegg 6 konkrete resultatmål. Oppdatert resultatmål er foreløpig ikke detaljert for fase 2.



Lokale felles vedtak om fase 2

Det er gjort tre likelydende vedtak i kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og i fylkeskommunen.

Mars/april 2021: Videreføring av Bypakke Grenland – oppstart av forberedelser

Bypakke Grenland har bidratt til å utbedre trafikale problemer for alle trafikantgrupper og utvikle gode bymiljø. For å kunne videreføre dette arbeidet når fase 1 er nedbetalt, må forberedelsene starte nå. X kommune ber administrasjonen om å utrede fremtidige finansieringsmuligheter for en prosjektportefølje i en mulig ny bypakke.

November/desember 2021:

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

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

Juni 2023:

Videreføring av Bypakke Grenland – avklaringer av videre prosess for fase 2 og innspill til NTP 2025-2036:

1. *Det skal forberedes en proposisjon til Stortinget for Bypakke Grenland fase 2 med forutsetningene og videre prosess som beskrevet i saken. Bypakke Grenland fase 2 skal gi grunnlag for en langsiktig byvekstavtale med staten.*

Innspill til NTP 2025-2036:

2. *Forpliktende avtaler om helhetlig virkemiddelbruk mellom de offentlige aktørene er viktig for å nå mål om framkommelighet, byutvikling og klima. Satsing på avtaler med byområdene er en god måte å løse framtidens utfordringer i en tid med mindre ressurser. Byområdet ber om at staten i NTP 2024-36 prioriterer midler til byvekstavtale med alle de store byområdene fra 2025 på minimum tilsvarende nivå som i gjeldende NTP.*
3. *Byområdet ber om at staten i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen prioriterer tiltak for framkommelighet for næringstrafikken og optimalisering av det overordna transportnettet i fase 2. Det må legges til rette for videre utvikling av rv.36 på lengre sikt.*
4. *Grenland ønsker et bedre togtilbud i byområdet og vil lokalt satse på tiltak som øker kundegrunnlaget til tog. Byområdet ber om at staten prioriterer togstopp i Skien, knutepunkt og andre investeringer som er avgjørende for utvikling av et bærekraftig og fremtidsrettet byområde.*

Byvekstavtale

Det legges til grunn at Bypakke Grenland fase 2 skal inngå i en byvekstavtale.



Sammenhengen mellom en bompengefinansiert bypakke, belønningsmidler og byvekstavtale er vist i figuren.

I byvekstavtalene bidrar staten med belønningsmidler, midler til kollektiv, sykkel- og gangtiltak og stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen der det er aktuelt.

Byvekstavtalene omfatter gjensidige forpliktelser mellom kommune, fylke og stat.

Både byvekstavtaler og belønningsavtaler har krav om måloppnåelse i tråd med nullvekstmålet. Dagens 4-årige belønningsavtale mellom byområdet og staten gjelder for perioden 2021-2024. Det må foreligge et stortingsvedtak av fase 2 før Grenland kan forvente å få invitasjon til å forhandle om en mer langsiktig byvekstavtale. Byområdet må derfor søke om en ny belønningsavtale i påvente av byvekstavtale.

I belønningsavtaler er det krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan sikre måloppnåelsen i avtaleperioden. For å forhandle om en byvekstavtale må det også sannsynliggjøres at nullvekstmålet nås med virkemidlene som legges til grunn.

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

Helhelhetlig virkemiddelbruk

Vedtaket høsten 2021 gir føringer om at det skal utarbeides en langsiktig bystrategi sammen med en ny bypakke. «Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål».

Grenland legger opp til lokale vedtak av en oppdatert bystrategi sammen med lokale vedtak av proposisjon til Stortinget for fase 2 våren 2024.

Kunnskapsgrunnlaget og bystrategien vil videre være grunnlag for revisjon av areal- og transportplan for Grenland og kommuneplanenes arealdeler.



3 Finansiering

Fylkeskommunale og kommunale midler/egenandeler

Bypakker er spleiselag. Det skal legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter i porteføljestyrt bompengepakker i byområder og innenfor avtaleområdet for byvekstavtaler. Kravet om 20 prosent egenandel gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakka. Bompenger og mva. kompensasjon kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift. Mva. kompensasjon skal inntektsføres prosjektene i bypakka.

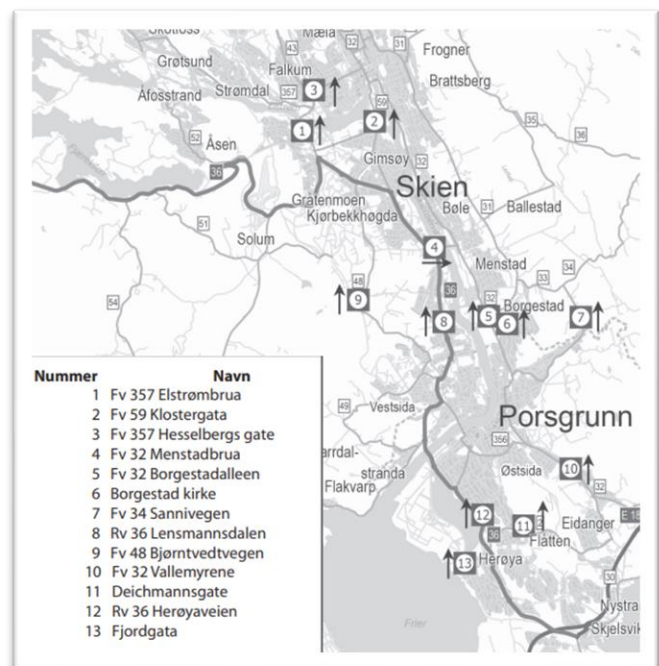
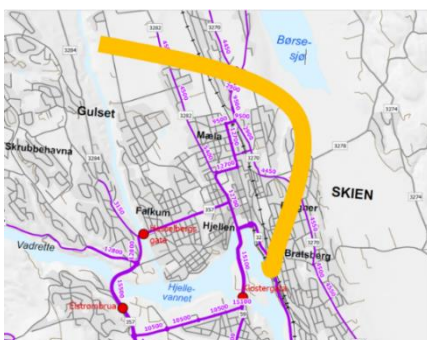
Vedtakene i juni 2023 la en forutsetning om egenandeler fra fylkeskommunen og kommunene på dagens nivå. Det forutsettes at dagens nivå er prisjusterte summer. Den samlede egenandelen i fase 1 er 46 mill kr (eks. mva.) i året omregnet til 2023 kr. Foreløpig beregnet egenandel i fase 2 ved takstnivå 20/27 blir 53,6 mill kr i året og 536 mill kr totalt.

Fordeling av egenandel følger samme prinsipielle fordeling som i fase 1. Det innebærer: 75 prosent fra fylkeskommunen og 25 prosent totalt fra kommunene. Den kommunale egenandelen fordeles prosentvis etter innbyggertall (59/39/2).

Bomplasseringer

Bypakke fase 2 vil i hovedsak fortsette med samme bomsystem og bomplasseringer som i fase 1.

For å utjevne forskjeller i Skien legges det til grunn et nytt bomsnitt i Skien øst som vist med gul linje i kartet under. Dette bomsnittet vil gi insentiv til mindre bilkjøring på korte reiser og redusere trafikken noe i Skien. Det tas forhold om at dette er teknisk og trafikalt gjennomførbart.



Bomplasseringer og innkrevingsretning i fase 1

Takst- og rabattsystem

Vedtaket i juni 2023 la en forutsetning om bompengetakst på «dagens nivå». Bomtaksen i fase 1 har ikke vært prisjustert. Bompengebelastningen er i realiteten redusert med 30 prosent fra oppstart av fase 1 til i dag. Det er utredet 3 alternativer innenfor «dagens nivå», fra dagens takst til prisjustert takst. Det forutsettes at takstene i fase 2 reguleres i takt med årlig prisstigning (konsumprisindeksen).

Det forutsettes at rabatter og fritak for betaling skal følge gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter. Den generelle brikkerabatten er 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1/lette kjøretøy. Det forutsettes gyldig brikkeavtale.

Stortinget har fastsatt at det er en gjennomsnittstakst som skal vedtas for en bypakke, men at det samtidig gis et estimat på hva gjennomsnittstaksten vil innebære i grunntakster (skiltet takst). Gjennomsnittstakst er definert som gjennomsnittlig inntekt per passering. Dvs. det bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom takstgruppene.

For bypakke fase 2 legges det videre til grunn følgende:

- 10 års innkrevingstid av bompenger. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn fra og med 2026 til og med 2035.
- Passeringstak/månedstak: 60 passeringer
- Timesregel der kjøretøy passerer gratis en time etter en betalt passering. Det er den første registrerte passering gjennom bomstasjonen som belastes ved timesregel.
- Timesregel og passeringstak skal gjelde for både takstgruppe 1 og 2.
- Rushtidstakst i periodene 0700-0900 og 1500-1700.
- 30% rabatt på el-/nullutslippskjøretøy. Rabatten fjernes når staten åpner for det.
- Takstgruppe 2/tunge kjøretøy: Dobbel takst av lette kjøretøy
- 100% rabatt (gratis) for tunge nullutslippskjøretøy.
- Takstgruppe 1/lette kjøretøy: Skiltet takst 20 kr og 27 kr i rushtid. Takst med brikkerabatt er 16 kr og 21,6 kr i rushtid.

	Dagens takst (2015 kr)	Delvis prisjustert takst	Prisjustert takst (2023 kr) *
Skiltet takst lette kjøretøy/ rushtid	17 kr/23 kr	20 kr/27 kr	22 kr/29 kr
Takst med brikkerabatt/ rushtid	13,6 kr/18,4 kr	16 kr/21,6 kr	17,6 kr/23,2 kr
Takst med 30% rabatt for elbil/rushtid	9,5 kr/12,9 kr	11,2 kr/15,1 kr	12,3 kr/16,2 kr
Total investeringsramme med 20% egenandel	3,0 mrd kr	3,6 mrd kr	3,9 mrd kr

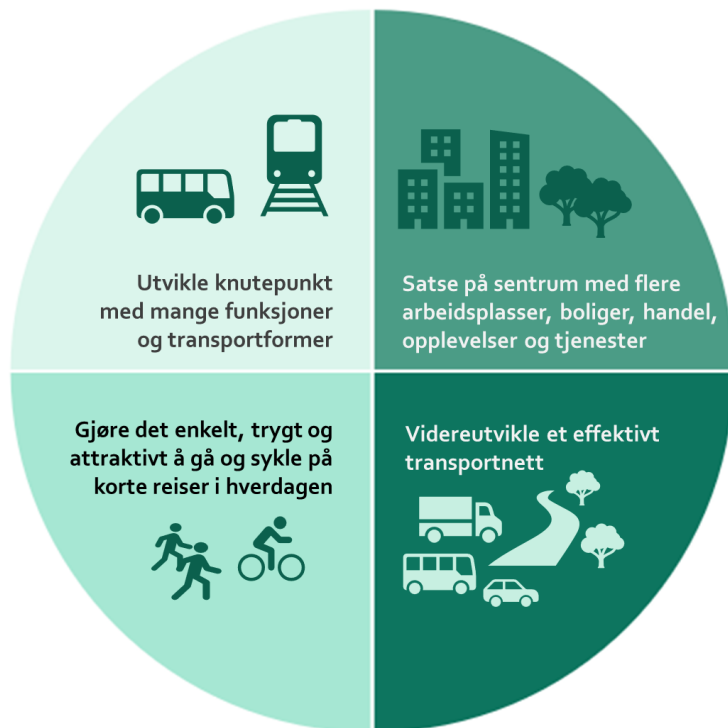
*Foreløpig beregnet gjennomsnittstakst for prisjustert takst er 13,4 kr med 30% rabatt for elbil og 15,6 kr når elbilrabatten er fjernet.

4 Portefølje

Beskrivelse av porteføljen

Prosjektporteføljen består av totalt av 111 investeringsprosjekter, inklusiv 3 samlepotter. Det høye antallet prosjekter skyldes at porteføljen i stor grad består av optimaliseringstiltak og mindre infrastrukturtiltak som bidrar til overføring av reiser fra bil til annen transport.

Investeringsprosjektene i porteføljen følger opp bystrategien:



Porteføljen inneholder prosjekter som bidrar i alle innsatsområdene i bystrategien.

Investeringsprosjektene må ses i sammenheng med helhetlig virkemiddelbruk og en samordnet satsing på sentrum og knutepunktutvikling.

Porteføljen inneholder prosjekter og tiltak som følger opp hovedelementene i vedtaket fra juni 2023:

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

Bedre framkommelighet løses gjennom to hovedgrep:

- Optimalisering av overordnet vegnett
- Overføring av reiser til tog, buss, gange og sykkel.

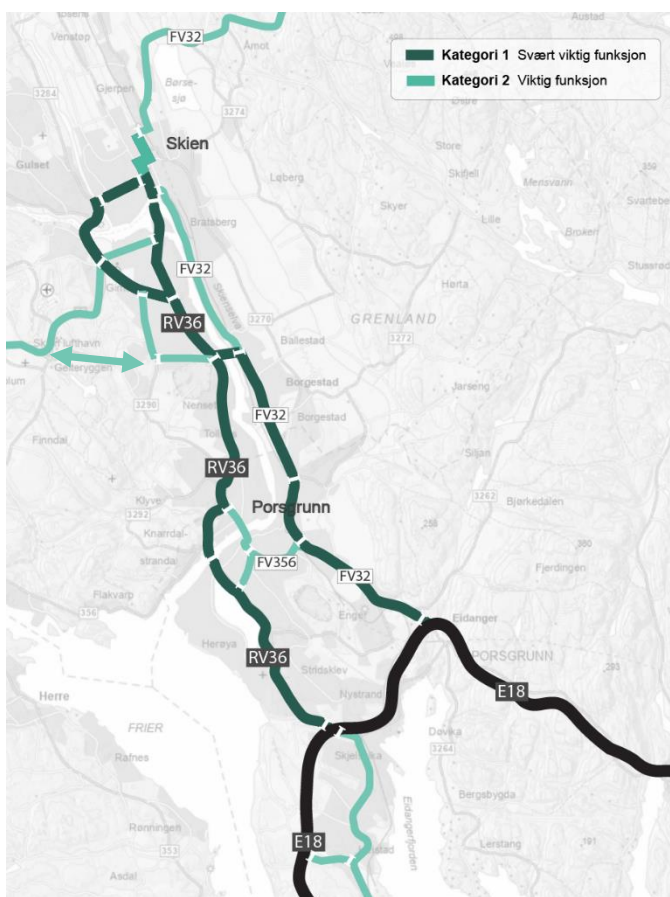
Optimalisering av overordnet vegnett

Det overordnede vegnettet vist i figuren består av både E18, riksveg 36, fylkesveger og kommunale veger. Dette vegnettet har høy trafikkbetlastning både i bykjernene og bybåndet. Uten tiltak vil dagens trafikkproblemer på overordnet vegnett forsterkes i framtiden. Bilkøene vil gjøre næringstransporten og bussenes framkommelighet og punktlighet dårligere.

Optimalisering av overordnet vegnett er i tråd med anbefalingene i NTP 2025-36:

«Å ta vare på eksisterende veinett betyr å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. En slik innretning er bærekraftig, samfunnet får mest igjen for pengene, det bidrar til forbedret klimautvikling og gjør Norge mindre sårbart»

Optimalisering av overordnet vegnett gjøres bl.a. ved å utbedre flaskehalser, prioritere hovedstrømmene foran sidetrafikk og ved å flytte trafikk. Det er to prosjekter som innebærer bygging av nye vegstrekninger som vil inngå i det overordnede vegnettet. Disse er beskrevet under.



Kategorisering av overordnet vegnett i Grenland basert på analyse av trafikkmengde (lette/tunge) og viktige forbindelser for gange, sykkel og buss

Standardheving av fv. 3294 Trommedalsvegen

Dagens veg er smal, svingete og bratt. Den er ikke egnet for lange kjøretøy, og er forbudt for kjøretøy lenger enn 13 m. ÅDT er 4300. Prosjektet innebærer å heve standarden på Trommedalsvegen fra rv.36 ved Skyggestein til Rødmyr slik at vegen kan benyttes av alle kjøretøy. Dette vil gi næringstransporten bedre framkommelighet og avlaste riksvegen. Det settes i gang arbeid med reguleringsplan for prosjektet tidligst mulig i 2024.

Forbindelse fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua

Prosjektet innebærer en forbedret forbindelse fra Rødmyr videre til Menstadbrua og vil forsterke ønsket effekt av standardhevet Trommedalsveg. Den samlede veglenken Skyggestein-Menstadbrua via Rødmyr og Kjorbekkdalen bør fremstå som gjennomgående og prioriteres i forhold til sidevegene. Det er sett på flere mulige traséløsninger, men løsning avklares i den videre planprosessen.

Overføring av reiser til tog, buss, gange og sykkel

For å gi bedre framkommelighet på overordnet vegnett inneholder porteføljen også en rekke prosjekter som bidrar til å overføre reiser til buss, tog, gange og sykkel.

Et togstopp sentralt i Skien treffer det største eksisterende markedsgrunnlaget i Telemark, og vil kunne gi en økning i togpassasjerer i Grenland på mellom 10 og 20 prosent. En del av dagens bilreiser vil dermed kunne overføres til toget. I en framtidig situasjon med to tog i timen på Vestfoldbanen til Skien vil toget få en enda større betydning. Jernbane er statlig infrastruktur og kan ikke finansieres av bompenger fra bypakka. Et togstopp kan imidlertid finansieres av en byvekstavtale.

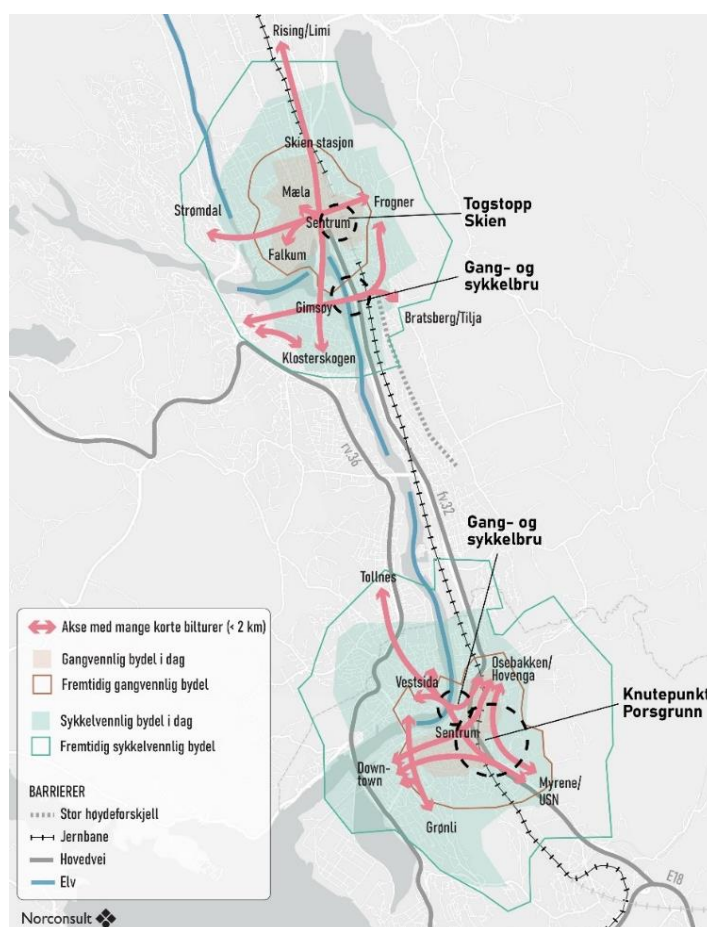
Potensialet for overføring av bilreiser til buss er størst på de mellomlange reisene (over 3 km). I porteføljen er det prioritert tiltak som reduserer reisetiden på buss på forbindelser med stort marked, både på det overordnede vegnettet og det øvrige veg- og gatenettet.

I porteføljen er det prioritert en rekke prosjekter som gjør det enkelt å bytte mellom transportmidler og som bidrar til attraktiv sentrums- og knutepunktsutvikling i Skien og Porsgrunn. Skien har blant annet prosjekter som legger til rette for adkomst til nytt togstopp både fra rådhusplassen og Landmannstorget, og bedre kobling mellom sentrumskjernen og Bryggevannet. Porsgrunn har prosjekter som utbedrer og bygger nye byrom og forbindelser for kollektivreisende, gående og syklende i og gjennom det store utviklingsområdet ved knutepunktet.

Det er flest som går og sykler på korte reiser, i områder med høy tetthet og mange målpunkt. Gåing som transportform har størst konkurransefortrinn mot bil på avstander opp til 1-1,4 km. For sykkel er konkurransefortrinnet størst på avstander rundt 2 km.

Det er et stort potensial for å få flere av de korte bilreisene i Grenland over på gange og sykkel. 34 prosent bruker bil på reiser under 1 km, og 67 prosent bruker bil på reiser under 3 km.

I porteføljen prioriteres prosjekter i sentrumsnære områder med mange korte bilreiser. Rosa piler illustrerer reiser på under 2 km, med en bilandel på over 60 prosent.



I porteføljen er det prioritert en rekke prosjekter som vil øke konkurransekraften for gang- og sykkelreiser i og inn mot sentrum og i øvrige områder med mange korte reiser. Dette gjøres blant annet ved å tilrettelegge for myke trafikanter og gjennomføre bildempende tiltak som reduserer hastighet og gjennomgangstrafikk. Disse prosjektene baserer seg på Statens vegvesens *N-V125 Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater*, der steds kvalitet og transport balanseres gjennom helhetlig gateutforming.



Sammenhengende sykkelinfrastruktur med god framkommelighet er prioritert der det er et potensial for flere sykklister. Dette innebærer tiltak både langs og på tvers av det overordnede vegnettet og i det øvrige veg- og gatenettet. Sykkelinfrastrukturen er samordnet med tiltak for andre trafikantergrupper i prosjektene i porteføljen.

Porteføljen inneholder prosjekter med videreutvikling av gang-sykkelforbindelse langs elva. Arbeidet med en sammenhengende forbindelse langs østsiden av elva og rundt Bryggevatnet i Skien startet i Bypakke Grenland fase 1, og må sees i sammenheng med de nye gang-sykkelbruene. Flere forbindelser langs elva vil bidra til alternative ruter for gående og syklende både i og inn mot sentrum og mellom byene og vil bidra til avlastning av vegnettet.

Prosjektportefølje på 10 år: 2026-2035

Prosjektporteføljen består av totalt av 111 investeringsprosjekter, inklusiv 3 samlepotter. Det høye antallet prosjekter skyldes at porteføljen i stor grad består av optimaliseringstiltak og mindre infrastrukturiltak. En portefølje med mange mindre prosjekter gir stor fleksibilitet i porteføljestyringen, men vil også kreve omfattende ressurser til både planlegging og gjennomføring. Kostnadsestimatene for prosjektene har ulik grad av usikkerhet. Mange av prosjektene kan skaleres i omfang, noe som allikevel gir god kostnadskontroll i porteføljen som helhet.

Prosjektporteføljen er satt opp i prioritert rekkefølge. Prioriteringen er et utgangspunkt for videre porteføljestyring. Prosjekter som er prioritert for gjennomføring de første årene (2026-2027) skal være ferdig planlagt og klare til å bygges når fase 2 starter.

Det er tre samlepotter i porteføljen:

- **Tiltak for å bedre framkommeligheten for næringstransporten**

Fjerning av flaskehalser, separering av ulike typer trafikk, prioritering av hovedstrømmer foran sidevegstrafikk ved avkjørselssanering og tilfartskontroll mm

- **Tiltak for å bedre framkommeligheten for buss**

Fartsregulerende tiltak, holdeplasstiltak, tiltak i busstrasé (fjerning av «tidstyver» i bussens kjørevei), signalprioritering i lyskryss, bussmateriell og billettering mm

- **Tiltak for å gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle**

Attraktive forbindelser for gående og syklende i områder med potensial for flere gå- og sykkelreiser (dvs. i og rundt by- og lokalsentre), med trygge skoleveger/hjertesone, universell utforming, gode rammer for byliv og gang- og sykkelvennlighet, møteplasser og styrket blågrønn struktur

Pottene gir økt handlingsrom, og kan benyttes til tiltak som ikke er definert i egne prosjekt i porteføljen.

Prinsipp for fordeling

Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune. Befolkningsandelen benyttes som rettesnor for fordeling av inntektene i fase 2 (Skien 59 prosent, Porsgrunn 39 prosent, Siljan 2 prosent).

Prioriterte prosjekter 111 prosjekter er prioritert innenfor investeringsrammen. Resten på bruttoliste.

Prioritet	Prosjektnr.	Prosjektnavn og kort beskrivelse	Kostnad mill. (2023 kr)
1	46	Fv.3294 Trommedalsvegen (fra Rødmyrvegen til Voldsvegen). Standardheving/ny veg.	140
2	1	Fv. 356 Raschebakken og Skippergata (fra Jønholtgata til Frednesøya). Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, oppstramming av gate og nytt fortau.	93
3	51	Torggata, Telemarksgata og Rådhusplassen. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt.	50
4	17	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	22
5	48	Fv.3282 Hoppestadvegen (fra Petersborg til Venstøpbakken). Gang- og sykkelveg.	77
6	30	Rv. 354 Ørvik bru (Breviksvegen). Utbedring av gang- og sykkeløsning.	10
7	53	Trafikkavvikling Lunde. Tilgjengelighet kulturkvartalet. Tiltak for gående, syklende og buss i Hesselbergs gate og Lundegata sør.	40
8	2	Bergsbygdavegen (fra Haslerlia til Vissevåg). Etablering av fortau eller gang- og sykkelveg	90
9	50	Kverndalen 2 (fra Hesselbergs gate til Kverndalstunnelen). Opprusting av gågata, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkeløsning.	50
10	26	Slottsbrugate (fra Storgata til Bjerketvedtvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. (iht N-V125)	12
11	59	Eilert Sundts gate (fra Jonassens bru til Lundedalen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	23
12	34	Industrivegen - Heistad (fra Lundedalen til kryss ny påkobling dagens E18). Etablere fortau og bedre forhold for næringstransport.	7
13	37	Samlepott buss. Mindre tiltak for å bedre fremkommelighet for buss	150
14	38	Samlepott næringstransport. Mindre tiltak som bedrer fremkommeligheten for næringstransporten	150
15	39	Samlepott gange og sykkel. Mindre tiltak som øker fremkommelighet og attraktivitet for myke trafikanter	115
16	45	Menstadbrua - Trommedalsvegen. Ny eller oppgradert vegforbindelse	420
17	22	Kjølnes U - Myrene og Borge skole (fra Grenlandsrata til Gudrunsvog). Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	15
18	42	Fv. 32 Heivannsvegen (fra Sagdalsringen til Langmyrvegen). Gang- og sykkelveg.	6
19	65	Tverrforbindelser fv. 32 - Bryggevatnet. Nye gangforbindelser som binder fylkesvegen sammen med Jernbanebrygga og ny gs-bru.	11
20	3	Rv. 354 Trosvikvegen bru – gang- og sykkelbru. Etablering av fullverdig tilbud til myke trafikanter.	90
21	47	Fv. 32 Møllebrua og rådhusrundkjøringen (fra Nedre Skottlandsveg til Bruene). Ny trafikkøsning. Sikre tilgjengelighet til togstopp.	100
22	148	Siljan sentrum. Videreutvikling av knutepunkt Siljan	10
23	7	Østre brygge – strandpromenaden Porsgrunn sentrum (fra Friisbrygga til Rådhusamfiet). Utvide og forbedre gang- og sykkelforbindelsen langs elva	40
24	49	Fv. 357 Myren. Fremkommelighetstiltak for næringstransport, buss, gange og sykkel.	60
25	40	Siljan sentrum (fra Saga til Sentrumsveien) Snarveg og tilrettelegging for myke trafikanter	15
26	4	Fv. 32 Storgata (fra Hovengarundkjøringa til Hammerkrysset). Tiltak for gange, sykkel og næringstransport.	84
27	56	Solumgata (fra Skien Fritidspark til Gimsøy skole). Bedre fremkommelighet for gående og syklende. Innsnevring og andre fartsdempende tiltak	29
28	149	Fv. 3288 Høisetbakkan fra Snurråsen til Fv.32. Trafikksikkerhetstiltak	2
29	55	Gulsetringen gs-kryssinger. Enkle tiltak for å gjøre eksisterende underganger mer attraktive.	39
30	43	Kommunesenter i Siljan - Møllekrysset. Kryssutbedring og tilrettelegging for myke trafikanter	2
31	20	Storgata (fra Meieritorvet til Rådhusgata). Opprusting av eksisterende miljøgate. Prioritere myke trafikanter og byliv.	19
32	14	Fv.32 fra Kjølnes ring til Jernbanegata. Fremkommelighetstiltak buss. Kollektivfelt og nedprioritering av sideveger.	25
33	60	Sykehusområdet. Ny intern infrastruktur gjennom området. Prioritere framkommelighet for gående, syklende og buss.	20
34	11	Brevik sentrum (fra Strømtangvegen til Langbrygga). Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming/ opprusting av miljøgate (iht N-V125).	20
35	6	Rv.36 fra Skjelsvik til Sam Eydes gate. Tiltak næringstransport, attraktiv og trafiksikker løsning for syklende.	48
36	27	Ferjegata fra Storgata til Skomværgata 12. Opprusting av kollektivgate.	12
37	10	Rv.36 fra Kulltangundet bru til Hydrovegen. Utvide bru og etablere filterfelt i sørgående retning.	30
38	9	Fv.32 fra Jernbanegata til Augestadvegen. Tiltak næringstransport i og inn mot kryss, tilfartskontroll som prioriterer hovedveg.	35

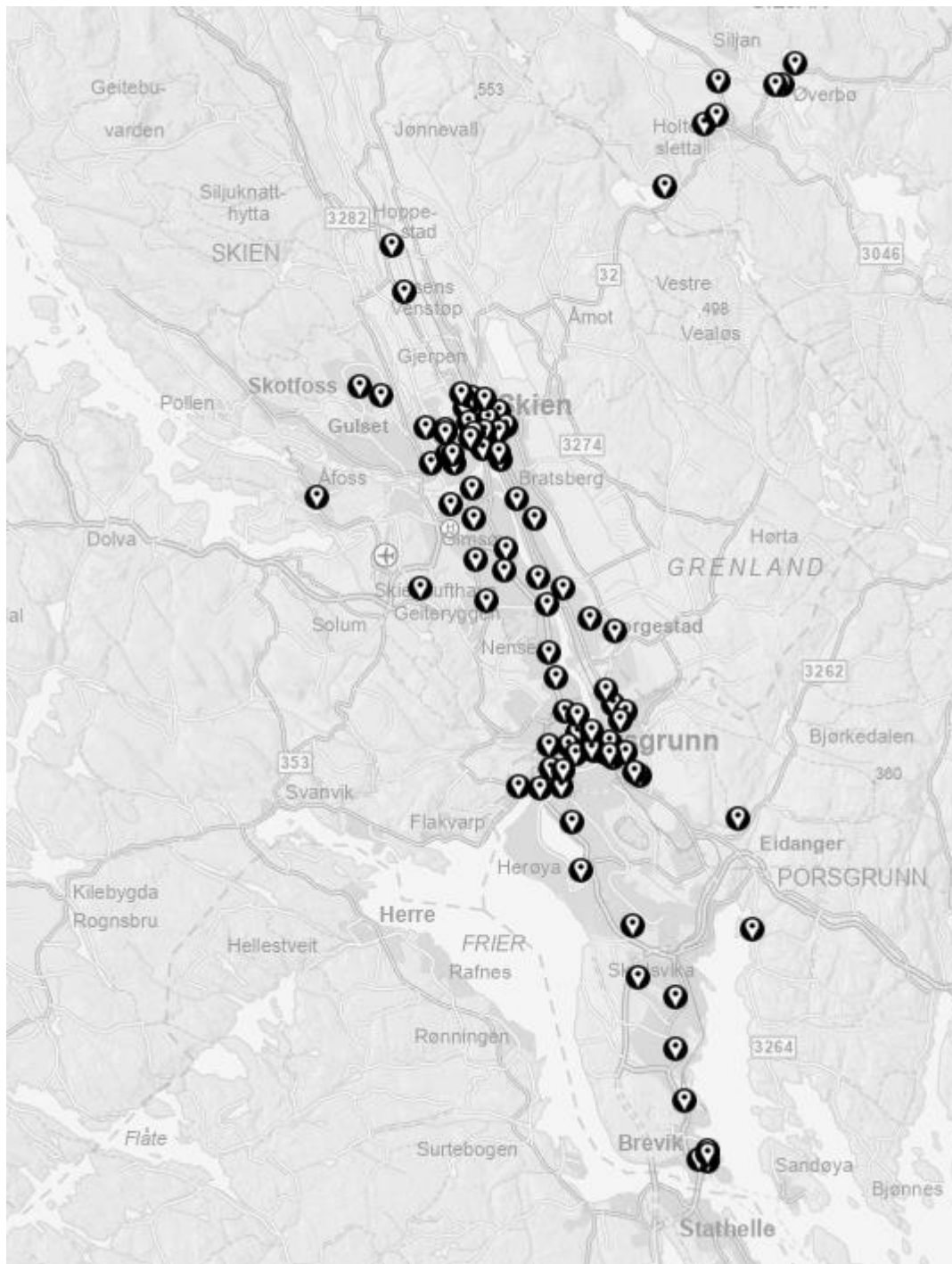
Prioritet	Prosjektnr.	Prosjektnavn og kort beskrivelse	Kostnad mill. (2023 kr)
39	15	Jernbanegata (fra Storgata til Sverdrupsgate). Tilrettelegging for myke trafikanter. Helhetlig gateutforming og redusert kantparkering (iht N-V125).	76
40	41	Fv. 32 fra Holtesletta til Torsholt. Utbedring av Torsholt sving og mindre gang- og sykkeltiltak.	7
41	18	Rv.36 fra Herøyakrysset til Kulltangsbuena. Utbedring for gående og syklende. Trafikksikkerhetstiltak.	20
42	44	Øverbølia. Snarveg til skolen.	2
43	54	Fv 3300 Elsetvegen/Rambergvegen (fra Gamle Fjæreveg til Gantes veg). Tiltak for gående og syklende langs fylkesvegen og ved lokalsenteret på Åfoss.	39
44	62	Fv. 32 Rundkjøring Menstadbrua øst (fra Gunnar Knudses veg til Menstadbrua). Ekstra kjørefelt inn mot rundkjøringen fra sør og nord. Nye busslommer sør for rundkjøring.	20
45	150	Fv.32 fra Solvika til kommunegrense Skien. Gang og sykkelveg	24
46	12	Knutepunkt Porsgrunn. Etablere tilbud til myke trafikanter langs sporområdet.	18
47	63	Fv. 32 Sandviksvegen/Nedre Skotlandsveg (fra Nedre Elvegata til Rådhusplassen). Tiltak for gående og syklende Oppgradere fortau, kryssingspunkt, flytting av holdeplasser.	14
48	64	Fv .59 Ulefossvegen øst. Tiltak for bussprioritering, gange og sykkel.	11
49	5	Gang og sykkelforbindelse langs vestsiden av elva. Fra Bybakken til Skien grense.	57
50	66	Bryggepromenaden (fra Fiskeslepet til Langbrygga). Oppgradering av gangforbindelsen langs Bryggevatnet.	11
51	67	Gulset lokalsenter. Framkommelighet for gående, syklende og buss mellom Gulsetsenteret og Nyhusvegen.	10
52	19	Fv.3262 Bjørkedalsvegen (fra Moen til Kvestadåsen). Fortau/ gang- sykkelveg.	20
53	70	Landstadsgate nord (fra Hesselbergs gate til Øysteins gate). Tiltak for gående og syklende. Oppgradere opphøyde kryss.	9
54	71	Rv.36 (fra Lensmannsdalen til Østre Buktenveg). Fortau på østsiden av riksvegen.	9
55	23	C.E.Berg-Hansens gate. Utbedring av gang- og sykkeltilbud og kjøreadkomst til BeHa og gamle Urædd (iht N-V125).	16
56	72	Nylende - Kverndalen (fra Schweigaards gate til Jernbanestasjonen). Oppgradering av gang og sykkelveg.	9
57	73	Kjørbekkhøgda skole. Gang- og sykkelvennlig skolevei.Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming/ opprusting av miljøgate (iht N-V125)	8
58	21	Fredbovegen- Storvegen. Gang og sykkelvennlig gate mot GS-brua. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	13
59	74	Nedre Hjellegata (fra Fløtingen til Prinsessegata). Opprusting av gata. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	8
60	75	Telemarksgata vest (fra Lundegata til Prinsessegata). Prioritere gående og syklende. Tilgjengelighet mellom Lunde-området og sentrum.	15
61	24	Elverhøy bru (fra Norkynvegen til Leirkupgata). Ny/ utvidet gang- og sykkelbru.	16
62	76	Kamperhauggata (fra Kongens gate til Hans Houens gate) . Tiltak for som prioriterer myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming.	7
63	77	Venstøp skole. Gang- og sykkelvennlig skolevei. Rydde i trafikkfarlig parkering og drop off-soner.	6
64	28	Rv.354 Breviksvegen gjennom Heistad lokalsenter (fra Heistaddalen til kryss Fjordgløttvegen). Ombygging til bydelsgate. Økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.	7
65	78	Hjellen (mellom Prinsessegata og Grandgården). Framkommelighet for gående og syklende til målpunkt i sentrum, som kulturkvarteret og kanalåstene. Redusere arealbeslag til parkering.	8
66	107	Øvregate nord (fra Bloms Minde til Frognervegen). Tiltak for gående, syklende og buss.	20
67	35	Langmyrvegen (fra Vallermyrvegen til Feiselvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	7
68	80	Frognerkrysset. Tiltak for gående og syklende på tvers av fylkesvegen. Kryssutbedring/trafikksikkerhetstiltak.	6
69	81	Rv. 36 Gråtenmoen (fra Leiremoen til Tufte). Fortau på østsiden av riksvegen.	6
70	36	Kjølnesparken - Kjølnes U - Campusområdet. Gang- og sykkelvennlige bydel. Økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.	7
71	82	Rv. 36 Tollnes syd (fra undergang Kiwi Tollnes til Tollmo). Fortau på østsiden av riksvegen.	5
72	84	Fløtningsmonumentet. Tiltak for gående og syklende på vestsiden av Smieøya.	2
73	13	Fredneshalvøya fra Porsgrunnsbrua til Kulltangen (fra Frednesøya til Franklintorget). Sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs elva.	25
74	85	Lunde barneskole. Tiltak for gående og syklende mellom Lundedalen og kulturkvarteret/sentrum.	2
75	101	Fv. 32 Bølevegen nord (fra Siloen til Nedre Elvegata). Fortau på vestsiden av fylkesvegen.	53
76	25	Storgata i Brevik – området forbi Brevik kulturhus. Tilrettelegge for myke trafikanter.	16
77	103	Gregorius Dagssons gate sør (fra Borgevegen til Meensvegen). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. Redusere avkjørsler til næringsområdet.	33
78	31	Moldhaugvegen (fra Gunder Solvesveg til Storvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	9

Prioritet	Prosjektnr.	Prosjektnavn og kort beskrivelse	Kostnad mill. (2023 kr)
79	104	Rv. 36 Stadionvegen - Tuftekrysset - Bjørntvedtvegen. Tiltak for gående, syklende og næringstransport.	30
80	105	Gregorius Dagsongate midt (fra Skolebakken til Skauenvegen). Tiltak for gående og syklende.	29
81	33	Langgata (fra Drangedalsvegen til Linaaes gate). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	31
82	106	Lundegata nord (fra Hesselbergs gate til Otto Banholdts gate). Tiltak for gående, syklende og næringsdrivende.	23
83	32	Øvre Frednesveg (fra Edvard Griegsgate til Øyekastvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	16
84	108	Arne Garborgs gate (fra Hesselbergs gate til Falkumlia). Tiltak for gående, syklende. Hindre unødvendig gjennomgangstrafikk. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak	20
85	29	Gimlevegen til Kjølnes Ungdomsskole – ny forbindelse. Ny gang- og sykkelbru.	15
86	110	Vatner ring og Hother Bøttgers gate (fra Oscars gate til Hesselbergs gate). Tiltak for gående og syklende. Opprydding i utflytende trafikkarealer/ bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter.	16
87	111	Hans Houens gate (fra Øvregate til Frognervegen). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	12
88	86	Fv. 354 fra Heistad til Skjelsvik (fra Fjordgløttvegen til Østvedtvegen). Skille gående og syklende.	45
89	112	Oscars gate. Tiltak for gående og syklende (fra Fartangen til Lundedalen). Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	11
90	113	Mælagata sør (fra Otto Barnholdts gate til Slemdalsgate). Tiltak for gående og syklende. Standardheving på gang- og sykkelforbindelser. Tiltak for å bedre trafikkavvikling ved Pleznerparken.	11
91	16	Lilleelva (fra Kjølnesgate til Floodeløkka). Ny gangforbindelse.	23
92	114	Skistredet (fra Kulturkvartalet til Kamperhauggata). Tilgjengelighet for gående og syklende mellom kulturkvartalet, kollektivknutepunktet og inngang togstopp.	16
93	115	Seljordsgate (fra Mælagata sør til Ivar Aasens gate). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	5
94	118	Knarrdalsstrand fra Tjernløkka til Frednesbrua (fra Torsbergvegen til Dokkvegen). Sammenhengende gang- og sykkeltilbud langs elva	33
95	126	Fv. 3270 Adjunkt Arentzgate øst (fra P.A. Munchs gate nord til Fylkesbakken). Framkommelighetstiltak for næringstransport, gående og syklende.	21
96	129	Slemdalsgate øst (fra Mælagata sør til Rektor Ørns gate). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	13
97	88	Vestsida (fra Porselensvegen til Byebakken). Oppgradering av gågate og utbedre gang- og sykkelforbindelse langs elva. Stenge gate for trafikk og ruste opp sidearealer for økt attraktivitet og trygghet.	22
98	130	Brekkegata (fra Øvregate til Håvundvegen). Tiltak for gående og syklende.	13
99	138	Øysteins gate (fra Lia til Betanien hospital). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak.	6
100	90	Fjordgata (fra Hydrovegen til Herøyavegen). Etablere miljøgate. Økt tilrettelegging for myke trafikanter.	14
101	52	Sammenhengende gang- og sykkelforbindelse på begge sider av elva i Skien.	50
102	145	Fv. 3290 (fra kryss Bedriftsvegen til Bjørntvedtvegen). Kapasitetsutvidelse fra Bedriftsvegen til Bjørntvedtvegen.	10
103	89	Storgata i Brevik (fra Torgbakken til Fisketorget). Gateopprustning (iht N-V125)	20
104	147	Borgeåsensenteret. Oppgradering av gang- og sykkelundergang under Håvundvegen.	10
105	93	Porsgrunnsvegen (fra Jonas Wessels gate til Fredbovegen). Skille gående og syklende.	12
106	141	Handelstorget og Rådhusgata. Gjenåpne Rådhusgata for gående og syklende. Opprusting av gangakser inn i mot og gjennom torget.	45
107	87	Vipevegen-Leirkupgata (fra Vallermyrvegen til Grenlandsgata). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	9
108	69	Nybergåsen nord (fra Nybergvegen til undergang GS-senteret). Tiltak for gående og syklende. Etablere fortau. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	10
109	95	Heigata/ Anders Baars veg (fra Drangedalsvegen til Nybergvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. (iht N-V125)	8
110	83	Herkulesgata (fra Kragerøgata til Ulefossvegen). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	4
111	96	Torggata (fra Gunnigata til Fjordgata) på Herøya. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	7

Prioritet	Prosjektnr.	Bruttoliste. Prosjektnavn og kort beskrivelse	Kostnad mill. (2023 kr)
114	127	Fv. 32 Bølevegen sør (fra Menstadbrua til kornsiloen). Tiltak for gående og syklende langs fylkesvegen.	20
115	91	Kr. Birkelands gate - Sam Eydes gate (fra Herøyavegen til Fjordgata). Gjennomgående fortau	14
116	97	Grensegata (fra Aallsgate til Jernbanegata). Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	4
117	57	Bussforbindelse Klyve. Framkommelighet for buss (egen trasé) gjennom Klyve.	25
118	151	Fv.3046 Austadvegen fra Torsholtsvingen til Hauen. Gateløys	2
119	94	"Porselensstien" (fra Wintersgate til Floodeløkka/Lilleelvata). Utbedre bilfri gangakse. Økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.	11
120	58	Sykelrute vest fra Porsgrunn sentrum til Skien sentrum. Etablere en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse mellom byene. Alternativ til sykkelrute langs rv.36	25
121	137	FV32 Heivannsveien/ Siljanvegen (fra Heivannsåsen til Åmot). Gang- og sykkelveg	95
122	124	Øvre Lundeveg (fra Fjordgløttvegen til Hagerup Knutsens veg). Fartsreducerende tiltak og fortau.	5
123	61	Dr. Backers veg (fra Håvundvegen til Frognerkrysset). Tiltak for gående, syklende og beboere. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	20
124	98	Fv.3268 Augestadvegen (fra Øvre Liane til Sannivegen). Ensidig fortau.	7
125	117	Buer skole (fra Gunnar Knudsens veg til Håvundvegen til skole og idrettsanlegg.). Gang- og sykkelvennlig skolevei. Rydde opp i trafikkfarlig parkering og drop off-soner.	4
126	120	Vestheimvegen (fra Stadionvegen til Storvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	11
127	128	Chr. Bloms gate. (fra Adjunkt Arentz gate vest til Gjerpensgate). Tiltak for gående, syklende og beboere. Tiltak for gående, syklende og beboere. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	18
128	123	Skolegata (fra Grensegata til Olavsgate). Gatetun. Tilrettelegge for myke trafikanter.	6
129	131	Hesselbergs gate øst (fra Torggata til Lundegata). Bedre framkommelighet for gående og syklende fra Landmannstorget til Prinsessegata.	10
130	99	Stridsklev lokalsenter. Tilrettelegging for myke trafikanter gjennom gode forbindelser.	6
131	68	Fv. 32 Borgestad sentrum (fra Berglivegen til Gunnar Knudsensveg 104). Tiltak for gående, syklende, næringstrafikk og beboere.	19
132	119	Ny gang- og sykkelbru over Leirkup (fra PVS Nord til USN).	21
133	136	Fv. 32 Heivannsvegen (fra Holtesletta til Torsholt). Ny omkjøringsveg	307
134	116	Keyzers gate (fra Asbjørnsens gate til Wessels gate). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	5
135	121	Fridtjof Nansens gate (fra Øyekastvegen til Kulltangvegen). Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	8
136	142	Klokkergata og Peder Claussøns gate (fra Solumgata til Ulefossvegen). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	15
137	122	Helleberget - Franklintorget (fra Tordenskioldsgate til Storgata). Etablere trapp som snarveg for gående	1
138	102	Kjørbekkdalen (fra Menstadbrua til Bjørntvedtvegen). Bedre framkommeligheten for alle trafikantgrupper. Optimalisering av veg, samle avkjørsler, flytte bussholdeplasser, tiltak for gående og syklende.	43
139	92	Sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs Leirkup (fra Rolandsveg til Slottsbru), samt krysning. Turveg og ny gangbru	13
140	125	Mølla (fra Smieøya til Fiskeslepet). Etablere gang- og sykkelforbindelse forbi Mølla langs Bryggevaanen.	83
141	133	Sverdrupgate-C.E. Berg-Hansens gate jernbaneundergang. Ny gang- og sykkelundergang under jernbanen til Gamle Urædd	72
142	139	Fv. 3290 Bjørntvedtvegen/Hulkavegen (fra Klyveåsen til Rødmyrvegen). Tiltak for gående og syklende.	111
143	134	Fv.32 Engerkrysset. Tiltak for næringstransport. Gang- og sykkelundergang og tilfartskontroll som prioriterer hovedveg	35
144	140	Fv. 357 Skotfossvegen (fra Gulsetringen til Kampekastet). Tiltak for gående og syklende .	132
145	132	Bånnåsen bru (fra Vallermyrvegen til Sverdrupgate). Gang- og sykkeltilbud på nordsiden av vegbrua.	53
146	144	Fv.3270 Håvundvegen (fra Sanssoucivegen til Brekkegata) Tiltak for gående og syklende. Fortau langs vestsiden av fylkesvegen.	31
147	135	Skjelsvikrøstet-Ørstvedt. Utbedring av gang- og sykkelforbindelse.	15
148	146	Fv. 3280 Luksefjellvegen (fra Venstøpbakken til Jønnevallia). Tiltak for gående og syklende.	75
149	143	Brekka - Geiteryggen. Etablere gang- og sykkeløsning. Vurdere trasé langs fylkesvegen eller gjennom skogen.	33

Oversiktskart prosjektportefølje

[Lenke til nummererte prosjekter i webkart](#) (søk på prosjektnummer)



Porteføljestyling

Prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 2 skal prioriteres gjennom porteføljestyling. Det innebærer at tiltakene blir prioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli foretatt endringer innenfor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

Det legges til grunn at omfanget på utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen og de føringer om gjeld som blir fastsatt. Det forutsettes sterk kostnadskontroll, og eventuelle kostnadsøkninger må håndteres innenfor den økonomiske rammen. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter.

Arbeidet med porteføljestylingen skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon.

Følgende kriterier legges til grunn for 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.*

I tillegg skal det gjøres kvalitative vurderinger av nytte/ kostnader for det enkelte prosjekt. Dette gjøres fortløpende under utvikling av porteføljen og som del av porteføljestylingen ved revisjon av handlingsprogrammet.

5 Virkninger og måloppnåelse

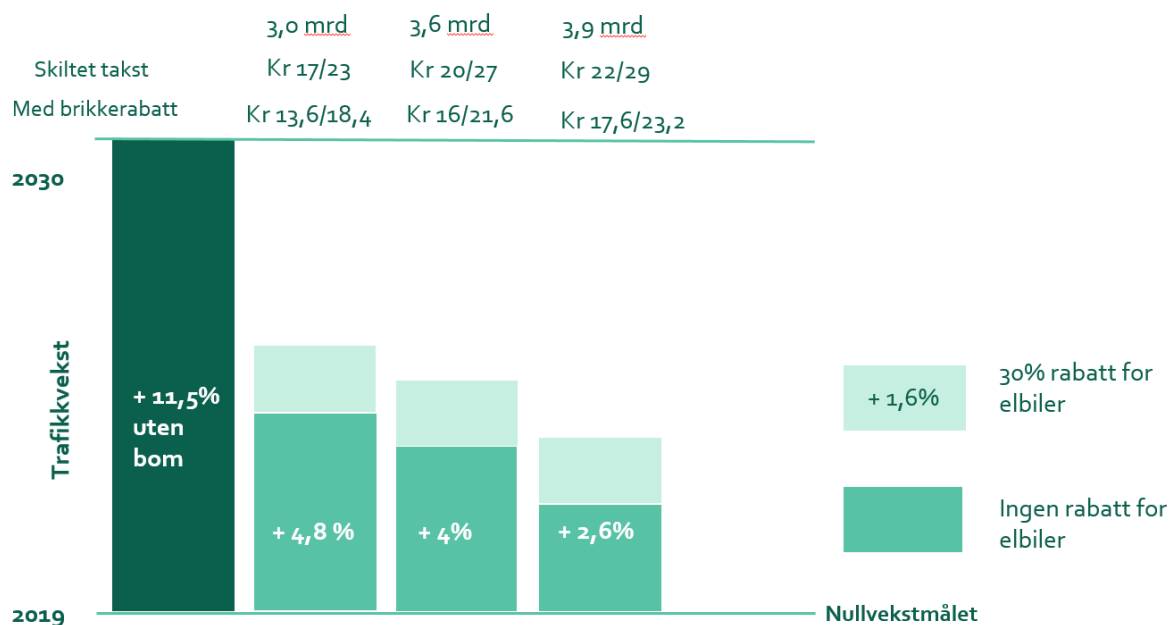
Trafikkutvikling uten en bypakke

Uten en ny bypakke vil trafikken i Grenland øke. Foreløpige trafikkberegninger viser at trafikken totalt i byområdet vil øke med om lag 11 prosent fram mot 2030 uten bommer i Grenland. Veksten i trafikken der bommene står i dag er beregnet til om lag 18 prosent. Den forventede trafikkveksten vil kunne påvirkes av endrede rammebetingelser som økonomisk utvikling, befolkningsvekst og statlig avgiftspolitik.

Hvordan ulike tiltak bidrar til å nå nullvekstmålet

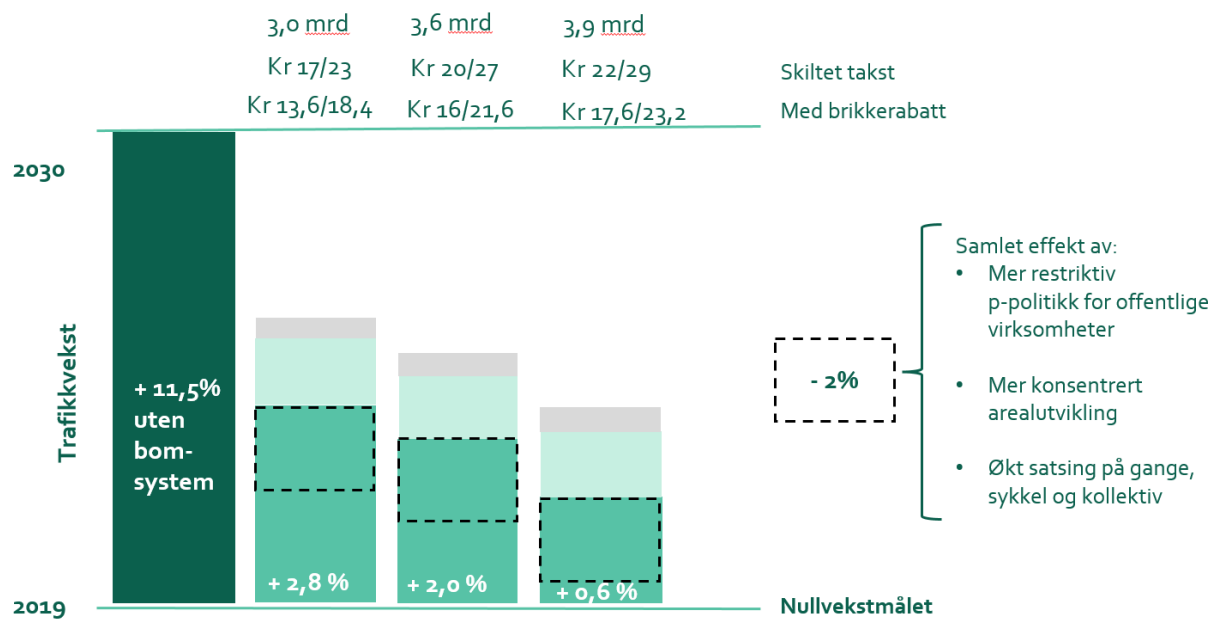
Det er gjort beregninger av hvilken effekt takstnivå og andre virkemidler har på den estimerte trafikkveksten.

Effekt av ulikt takstnivå:



Foreløpige beregninger viser at takstnivå og innføring av elbiltakst i bomsystemet har størst effekt på nullvekstmålet. Som figuren over viser, øker avvisningseffekten med takstnivået. Det er lagt til grunn at rabatten for elbil fjernes når staten åpner for det. Estimert trafikkvekst reduseres da fra 11,5 prosent til et spenn mellom 4,8 prosent og 2,6 prosent.

Effekt av andre virkemidler:



Den samlede effekten av mer restriktiv parkeringspolitikk for offentlige virksomheter, mer konsentrert arealutvikling og økt satsing på gange, sykkel og kollektiv er vurdert å kunne redusere trafikkveksten med ytterligere 2 prosent.

Det er i vurderingene lagt til grunn både nasjonale og lokale forhold knyttet til parkeringspolitikk. Det er ikke mulig å pålegge avgift på private parkeringsplasser. Ny parkeringsordning trer i kraft i Porsgrunn i desember 2023 og må få tid til å sette seg. Det vil være mye byggeaktivitet i Skien sentrum i årene framover som allerede påvirker aktørene i sentrum. Det lokale handlingsrommet på kort sikt er derfor trolig en mer restriktiv parkeringspolitikk på offentlige parkeringsplasser, spesielt for de ansatte i offentlige virksomheter.

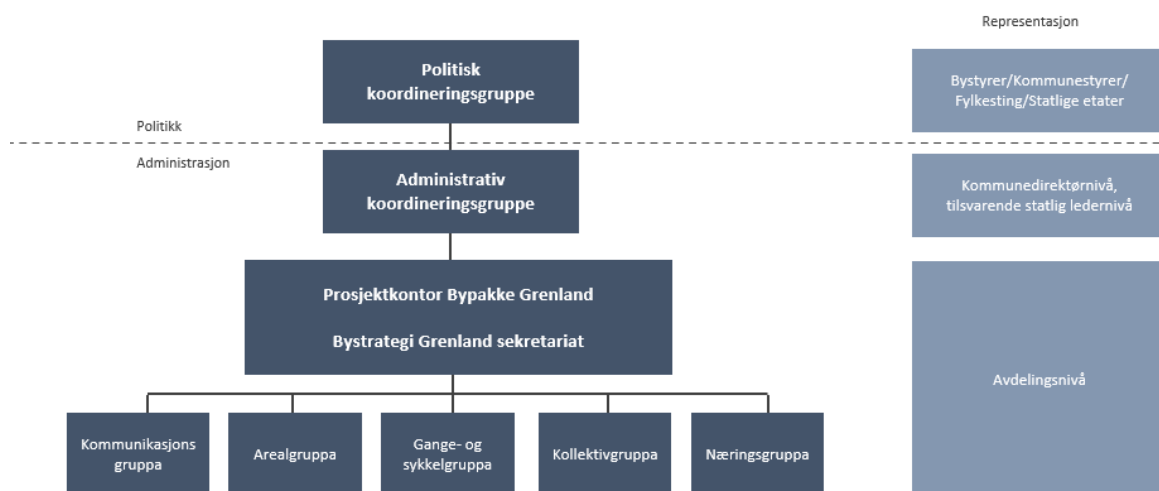
Beregningene forutsetter også en mer målrettet fortetting og konsentrasjon av kontorarbeidsplasser, handel og tjenester i knutepunkt og sentrum. Dette bidrar til å redusere behovet for bilbruk og styrker grunnlaget for andre transportformer enn bil. Beregningene forutsetter videre en prioritert satsing på mange mindre tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.

6 Styringsmodell

Det legges til grunn at Bypakke Grenland fase 2 skal inngå i en byvekstavtale. Inntil det foreligger en byvekstavtale, vil dagens organisering av Bystrategi Grenland og Bypakke fase 1 videreføres.

Partene i Bypakke Grenland er Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesordfører eller fylkesvaraordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (rådmannsnivået). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.

Det legges til grunn at sentrale føringer for styringsmodell for byvekstavgifter vil bli implementert i Bypakke Grenland fase 2 gjennom forhandlingene om byvekstavtale, jf. omtale av styringsmodell i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033.



Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det enkelte prosjekt i Bypakke Grenland 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 proposisjonen og i handlingsprogrammet.

7 Videre prosess

Milepæler i prosessen

	2023							2024							2025	
Milepæler i prosessen	Jun	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	høst	vår	
Kvalitetssikring i Statens vegvesen																
Orienteringer i politiske utvalg																
NTP 2025-36 legges fram og besluttes																
Politisk sak grunnlag prop. S fase 2 ferdig																
Lokale vedtak fase 2																
Søknad om ny belønningsavtale																
Ekstern kvalitetssikring og forberedelse av prop. S fase 2																
Stortingsvedtak fase 2, medio 2025																

Informasjon fram mot lokale vedtak

Det er behov for god informasjon i den videre prosessen fram mot lokale vedtak av fase 2.

Det vil bli tilrettelagt for informasjon og dialog på følgende måter:

- Informasjon i politiske utvalg
- Informasjon på nett: <https://bypakka.no/bypakke-grenland-fase-2/> og sosiale medier
- Informasjon og dialog med media
- Dialogmøter i samarbeid med næringsliv og andre interessegrupper





«Nå skapes det nye Grenland»

<https://bypakka.no>

bypakke
GRENLAND