

Bypakke Grenland fase 2

Ny bystrategi

Felles politiske saker til behandling i mai/juni 2024

Informasjonsmøte for politikere
17.april 2024

Bypakke fase 2 og avtaler med staten gir muligheter for framtidens Grenland!

Terje Riis-Johansen
Fylkesvaraordfører
Leder av politisk koordineringsgruppe
Telemark fylkeskommune



Grenland

2040

Et konkurransedyktig
og bærekraftig
byområde!



- Klima og miljø
- Økonomi
- Sosiale forhold



- **Klima og miljø**

- Økonomi

- Sosiale forhold

- Reduserte klimagassutslipp
- Beskyttelse av landbruksjord, biologisk mangfold og natur
- Bedre klimatilpasning
- Redusert lokal forurensing (støy og støv)



- Klima og miljø
- **Økonomi**
- Sosiale forhold

- Større verdiskaping
- Demping av veksten i offentlige utgifter til infrastruktur, kollektivtransport, helse- og omsorgstjenester
- Bruk av nasjonale avtaleordninger med statlige midler
- Økt framkommelighet og reduserte kostnader for næringstransport



- Klima og miljø
 - Økonomi
 - **Sosiale forhold**
- Aldersvennlige og inkluderende byer
 - God fysisk og psykisk folkehelse
 - Trygg og sikker mobilitet for alle





Framtidens Grenland



Nye knutepunkt



Levende sentrum

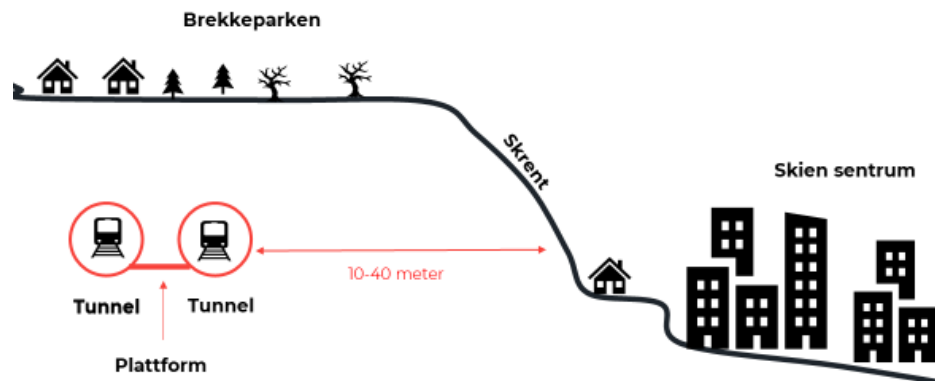


Trygt og enkelt å gå og sykle



Bedre framkommelighet

Togstopp i Skien sentrum og knutepunktutvikling gir god måloppnåelse og må prioriteres



Levende sentrum

- Flere offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser i sentrum
- Flere boliger
- Mer handel og opplevelser
- Fortetting med kvalitet
- Gode møteplasser



Trygt og enkelt å gå og sykle i hverdagen

Må bli et konkurransedyktig alternativ i folks hverdag

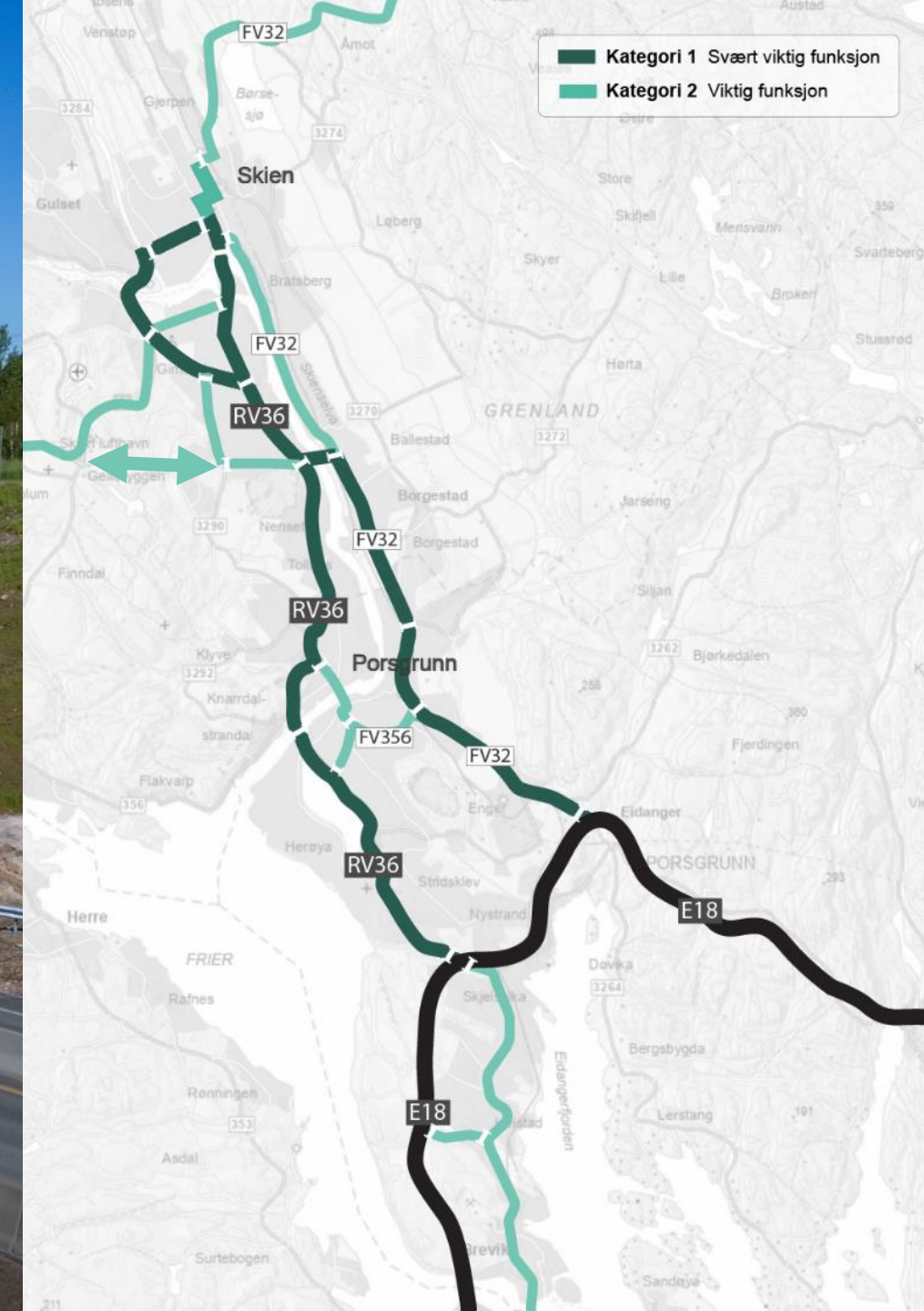
Det må være trygt, enkelt og trivelig

Grenland har mange korte bilreiser i og inn mot sentrum
= stort potensial for endring



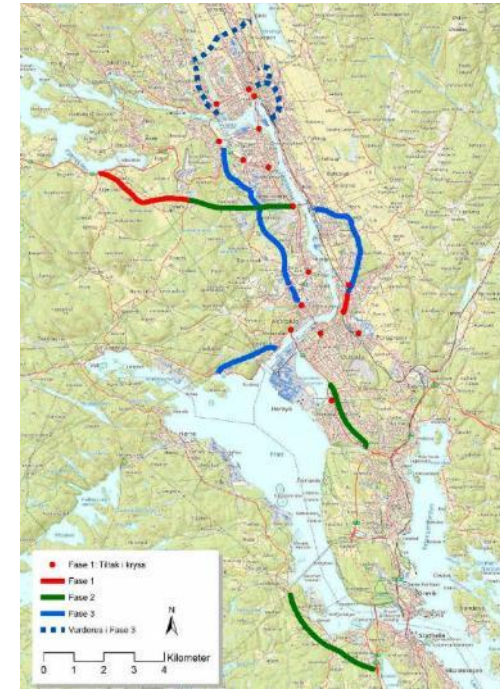
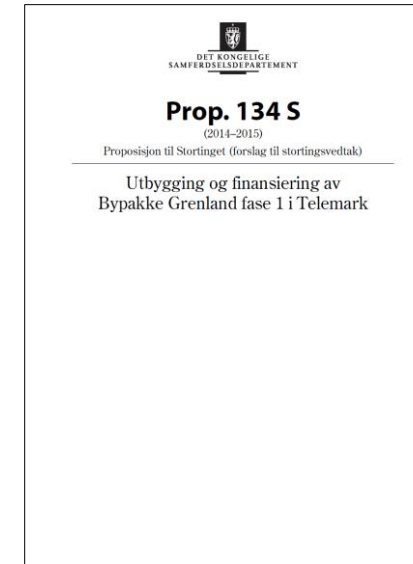
Bedre veier og framkommelighet

- Redusere korte og unødvendige bilreiser
- Prioritere det overordnede vegnettet
- Utbedre flaskehalser
- Flytte trafikk – f.eks ved standardheving Trommedalsvegen



Tilbakeblikk: Lang prosess fram til oppstart av bypakke fase 1

- 2001: Infrastrukturplan Grenland
- 2008-2010: KVV Grenland (*statlig utredning*)
- 2010: Felles høringsuttalelse fra byområdet til KVV Grenland
- 2011: KS1 Grenland (*statlig utredning/kvalitetssikring*)
- 2012: Regjeringsvedtak KVV/KS1
- 2013: Lokale vedtak fase 1
- 2014: Lokale vedtak ATP Grenland
- 2015: Stortingsvedtak fase 1
- 2016: Oppstart bompengeneinnkreving





Fv. 32



bystrategi
GRENLAND

Bypakke fase 1

Totalt 3,1 mrd.kr
(50% bompenger)
30 prosjekt bygget
9 gjenstår



Rv. 36





Tvillingbyene Skien og Porsgrunn er fremragende eksempel på at virkemiddelapparatet virker når aktørene makter å samle innsatsen mot felles mål

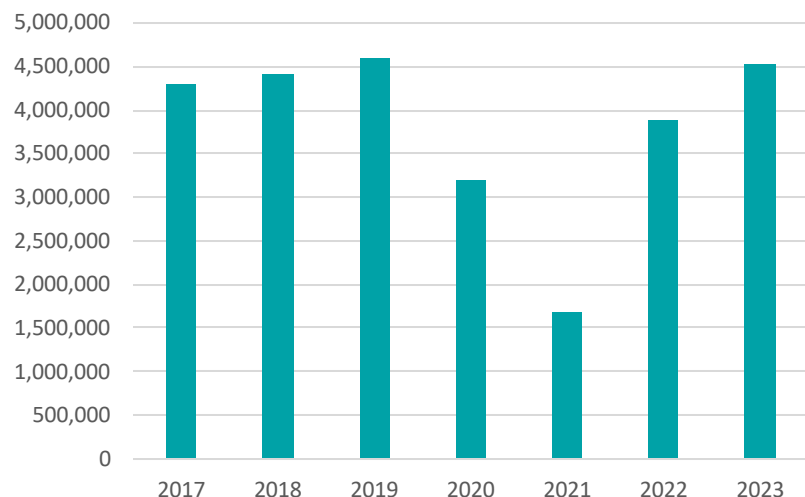
Juryens begrunnelse



Juryen oppfatter at samarbeid over kommunegrensen, særlig gjennom Bypakke Grenland, har styrket begge byenes forutsetninger for videre utvikling.



Belønningsavtalene har gitt oss et av Norges *beste* og *billigste* busstilbud



Priser pr 2023	Enkeltbillett (kr)		30 dagers billett	
	Voksen		Voksen	Barn/honnør
	App	Om bord		
Grenland	25	41	430	310
Drammen	25	45	853	407
Nedre Glomma	30	30	400	310
Kristiansand	35	57	655	285
Tønsberg	37	43	500	310
Oslo	40	59	853	407
Bergen	40	60	755	380
Tromsø	41	60	580	220
Stavanger/Sandnes	42	61	630	300
Trondheim	43	62	920	360
Bodø	44	62	830	470

- 35% passasjervekst på buss fra 2013 til 2023
- Kombinasjonsbillett tog og buss stor suksess
- Bysykkel gir fleksibilitet i kollektivtilbudet

Satsingen på buss i Grenland har pågått siden 2014 - ikke mulig uten belønningsavtaler med staten



«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

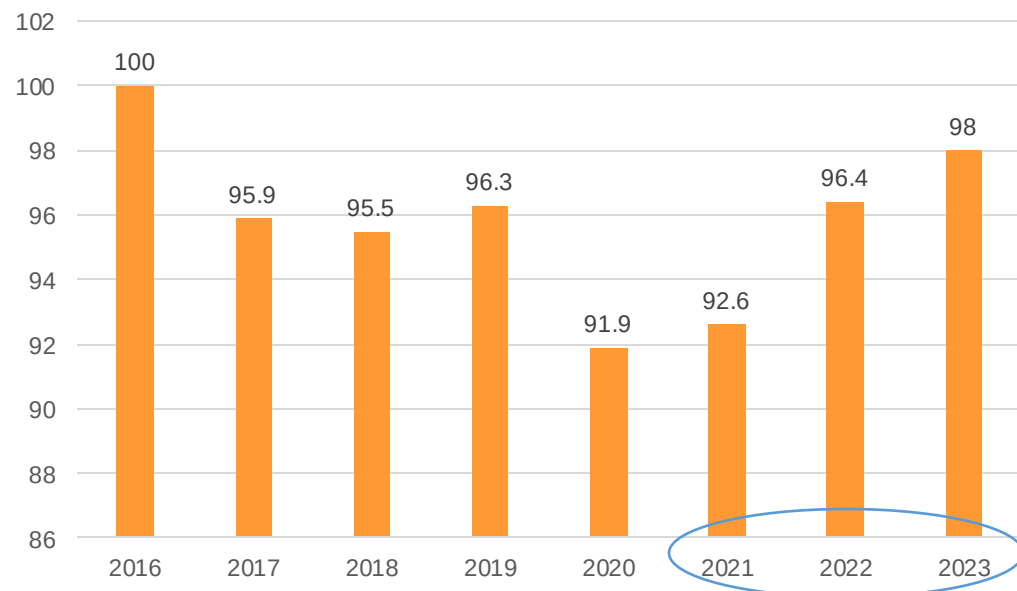
Nullvekstmålet i NTP

Målet er nullvekst i trafikken!



Grenland har så langt nådd nullvekstmålet

Sammenlignet med referanseåret 2016 er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 2,5 % mindre (snitt over tre år)



Statens byindeks



Belønningsavtaler med staten

2025-2029?

2021-2024:	330 mill.kr
2017-2020:	240 mill.kr
2013-2016:	210 mill.kr
Totalt:	780 mill.kr

2024: 94 mill. kr

Avtale

mellom

Samferdselsdepartementet
og
Vestfold og Telemark fylkeskommune,
Porsgrunn kommune, Skien kommune,
Bamble kommune og Siljan kommune

om

belønningsmidler til bedre kollektivtransport
og mindre bilbruk for 2021–2024

og
tilskudd til reduserte billettpriser på
kollektivtransport for 2021–2024

1. Om avtalen

Samferdselsdepartementet inngår herved avtale med Vestfold og Telemark fylkeskommune, Porsgrunn kommune, Skien kommune, Bamble kommune og Siljan kommune (Grenland) om tildeling av midler fra Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdet ("Belønningsordningen") for perioden 2021–2024.

Belønningsavtalen inkluderer tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport i tråd med bompengeavtalen fra 2019.

Avtalen angir mål og tilskuddsbeløp, samt rammer for bruk av midlene.

2. Formål

Formålet med Belønningsordningen og denne avtalen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområder ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivtransportreiser på bekostning av reiser med personbil.

Bypakke Grenland fase 1 mot slutten

Innkrevingen opphører 1. kvartal 2025



2025



2035

MENINGER



ØKE KATSEND: Det er ikke høye bompasjoner i Grenland i dag, og i tillegg er det naturlig å øke uttaket i løst med privatiseringen som for alle andre kommuner i landet. Slik ser det ut i Grenland. Foto: JAKOB TUNHOLM

Næringslivet i Grenland ser stort behov for ny bypakke

En betydelig, alvorlig og kostnadsbærende utfordring for næringslivet i Grenlands-regionen dreier seg om fremkommeligheten på veinettet vårt.

Når vi fikk godkjennelse i statsråd for innføring av bypakke 1 i 2015, ble utfordringen med å utvikle et hensiktsmessig veinett i Grenland pålyst. Siden den gang har det skjedd store endringer, utfordringer og nye utfordringer som til sammen har bidratt til vesentlige og helt nødvendige forbedringer for alle typer trafikanter. Men fremtiden står over liden for vi virkelig kan medle i trafikken for fremkommelighet er tett på alvor og at næringslivet kan oppleve veisystemet som en medspiller og ikke en utsluttet motspiller.

Prisnivået og hvem som betaler i bompasjer er det som har størst betydning for hver nye trafikk- og bompasjer i Grenland. Det er ikke høye bompasjer i Grenland i dag, og vi mener det er naturlig å øke uttaket i løst med privatiseringen som for alle andre kommuner i landet.

Det er naturligvis mange syn på saken om innkreving av bompasjer, og ikke minst om hvordan midlene brukes. Utvikling av infrastruktur for alle typer trafikk er en svært kompleks oppgave som innebærer at noen alltid vil være svært fornøyd med noe som andre er tilfreds med. Det er derfor viktig å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Etter nye medlemskap om saken, ønsker vi å ryddiggjøre og næringslivet i Grenland ser på bypakke fase 2 og bypakke fase 3 som en nødvendighet og en nødvendighet for næringslivet og en nødvendighet for næringslivet og en nødvendighet for næringslivet.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

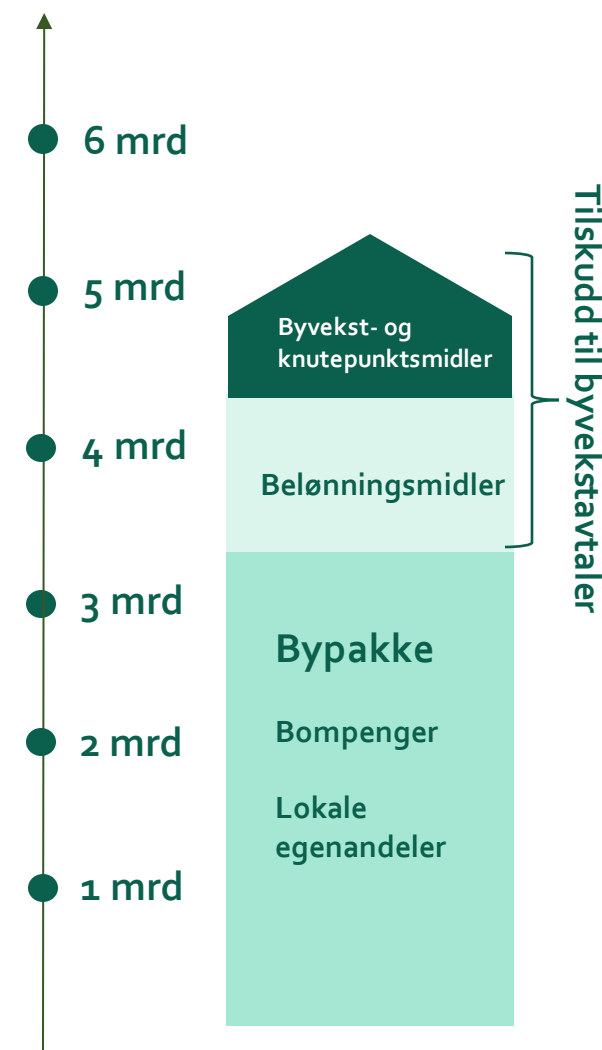
Vi på det sterkeste ryddiggjøre Grenlands politikk til samarbeid for å brette med fase 2 og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig og å se på saken som et helhetlig.

Lokale vedtak for statlige penger

- Grenland må ha en plan for å nå nullvekstmålet framover
- Lokale vedtak av fase 2 sammen med andre virkemidler er vår «plan» og gir grunnlag for:
 - Søknad om ny 4-årig belønningsavtale
 - Langsiktig byvekstavtale



Helhetlig virkemiddelbruk gir grunnlag for avtaler med staten



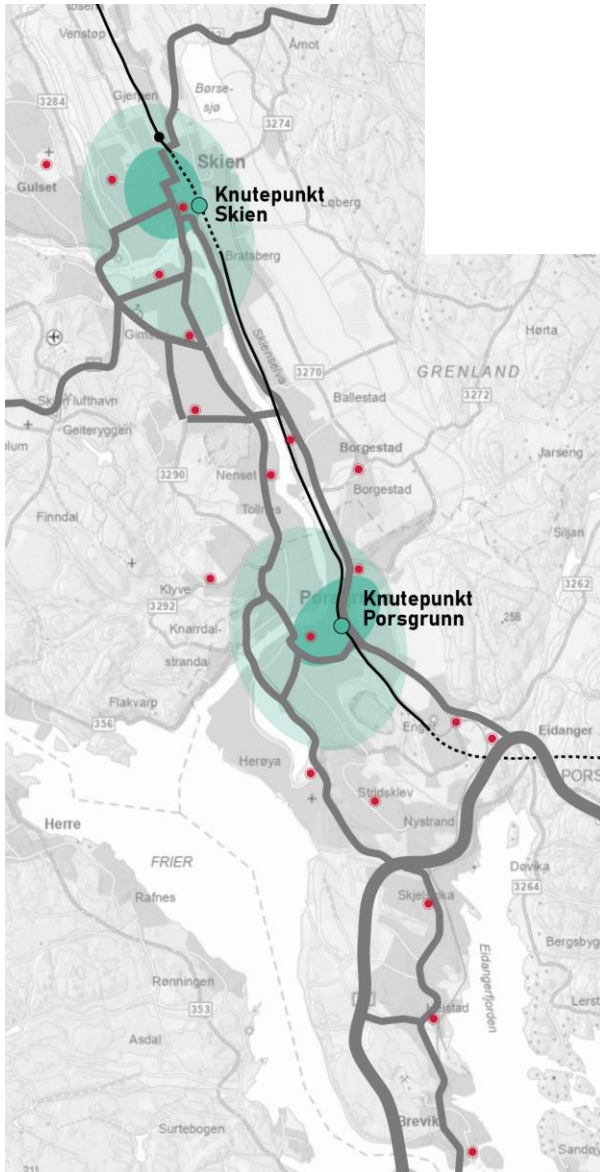


«Grenland leverer resultater i tråd med regjeringens forventninger» *Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård*

Omfattende liste med prioriterte prosjekter

- Total inntektsramme på +- 3 mrd.kr
- Totalt +- 150 prosjekter
- +-100 prosjekter er på nettolista (finansiert)
- +-50 prosjekter på bruttolista (ikke finansiert)
- Omprioritering kan gjøres i årlig porteføljestyring
- **Fordeling mellom kommunene står fast:**
 - 59% til Skien
 - 39% til Porsgrunn
 - 2% til Siljan

Prosjektene i fase 2 følger opp bystrategien



10 % til knutepunkt



**25 % til sentrum
og inn mot sentrum**

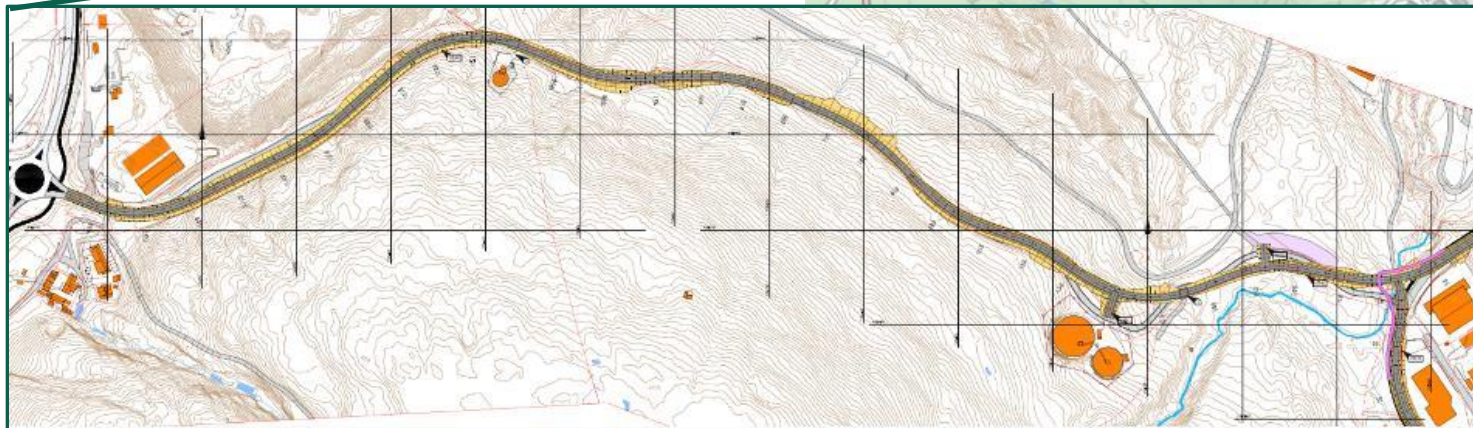


**20 % til trygge forbindelser
i nærmiljøet**



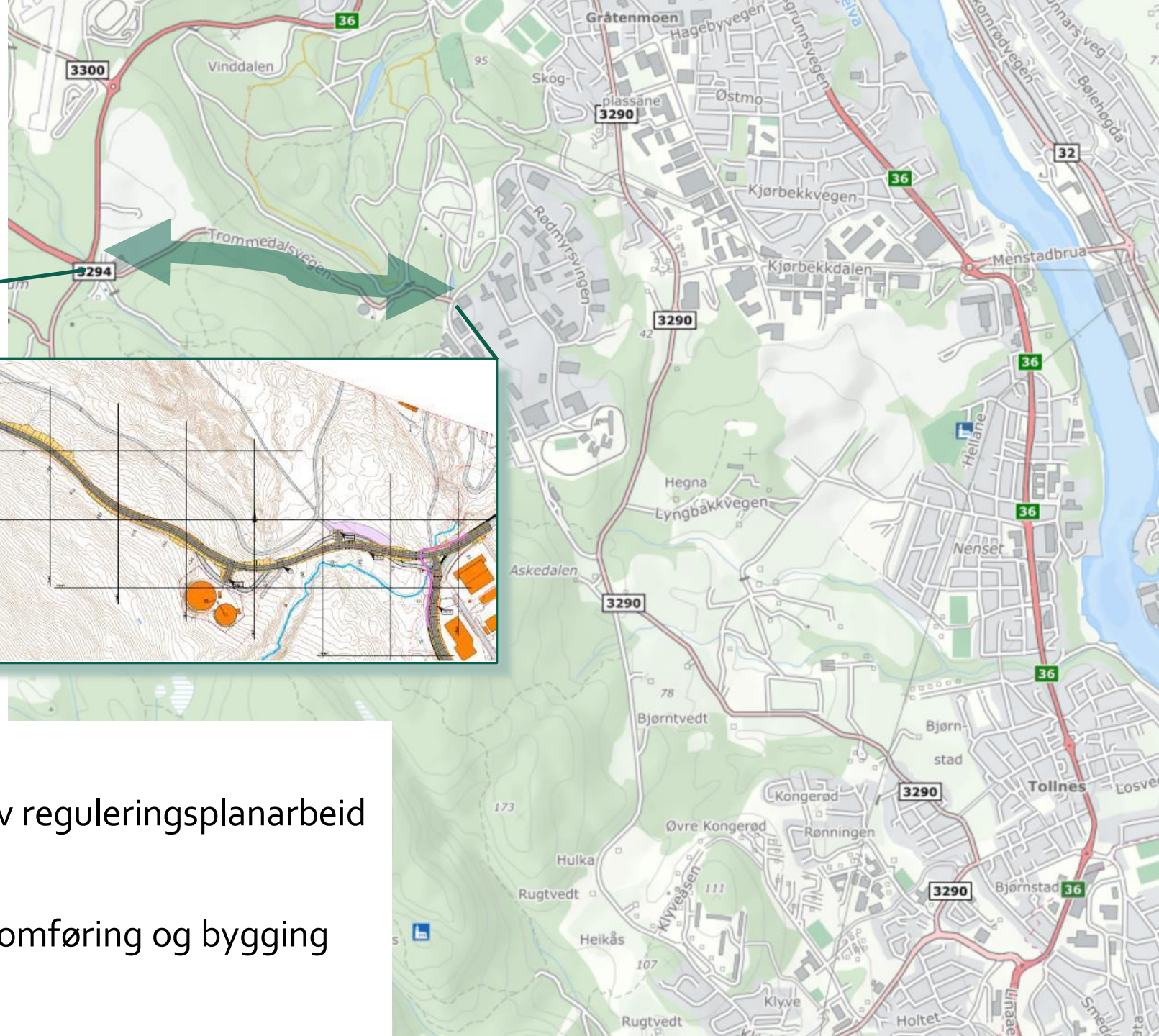
**45% til framkommelighet
overordnet vegnett**

Fv. 3294 Trommedalsveien



Videre prosess:

- April 2024 - Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid
- 2025 - Reguleringsplan ferdig
- 2026-2028 - Prosjektering, gjennomføring og bygging

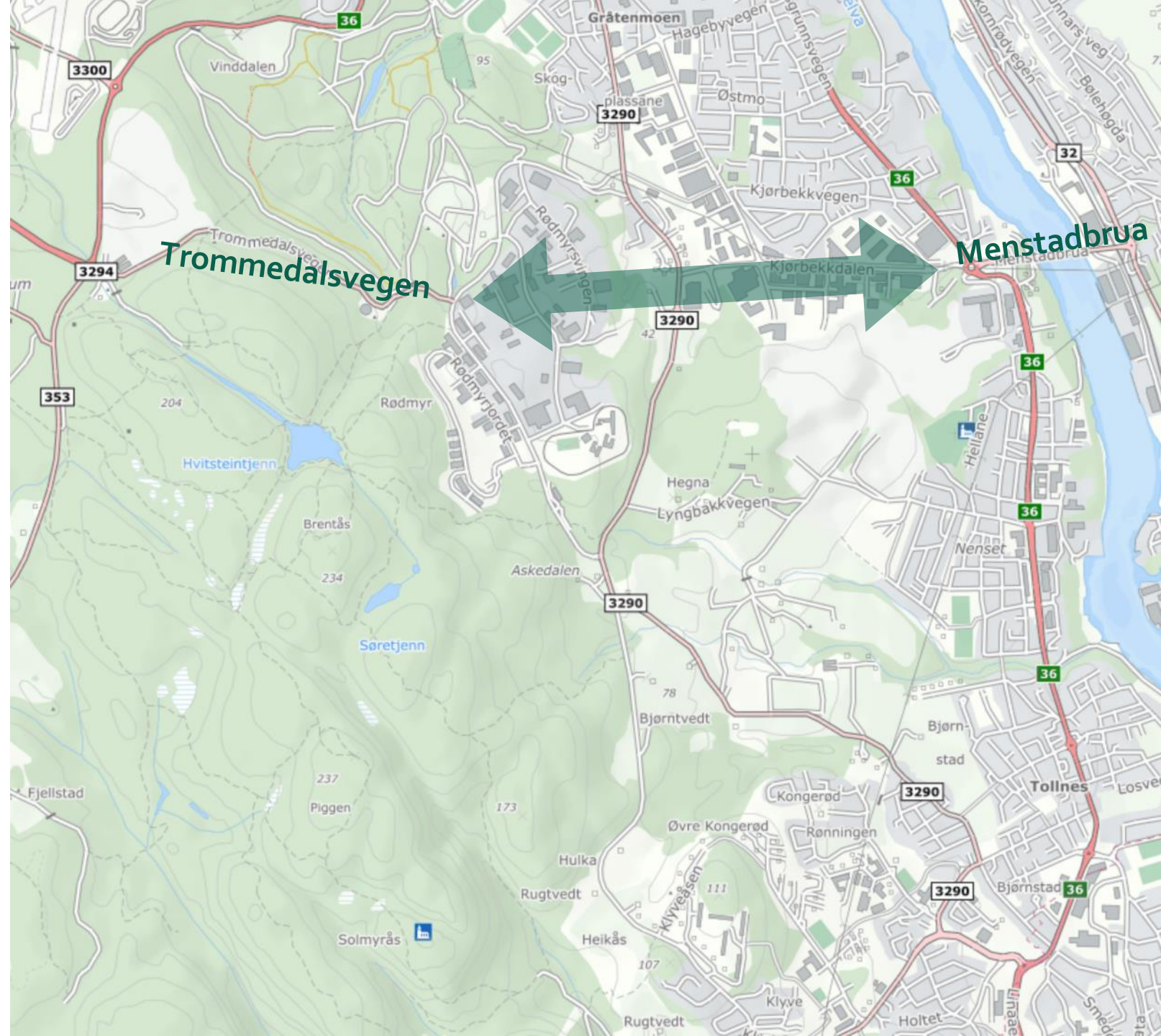


Forbindelse fra Trommedalsvegen til Menstadbrua

- Ny foretrukket trasé for næringstransporten
- Avlaste trafikken på Telemarksvegen (Moflata)

Videre prosess:

- 2024 – Ferdigstille forstudie
- 2025/26 – Kommunedelplan
- 2027/28 – Reguleringsplan
- 2029/31– Prosjektering og bygging



- Det må vurderes ulike traseer for ny forbindelse
- Foreløpig ramme **420 mill. kr.**

Mer enn en veg!

Det må sees på:

- Flomberedskap/flomveier, mulig åpning av **Kjørbecken**
- Trafikkløsningene i området – både for biler, busser, gående, syklende
- Arealbruken i området nå og i framtiden
- Tilgjengeligheten til elva og marka



Spådom om dommedag



2014

Et konkurransedyktig og bærekraftig byområde



2040

Program

18.00 Velkommen og innledning *v/fylkesvaraordfører Terje Riis-Johansen*

*Om samarbeid og felles strategier v/Jørn Inge Næss, fungerende ordfører Skien kommune ,
Janicke Andreassen, ordfører Porsgrunn og Elisabeth Hammer, ordfører i Siljan*

*Nasjonal transportplan 2025-2036 og mulighetsrommet for Grenland.
Statens rolle i prosessen med fase 2 v/Roar Midtbø Jensen, Statens Vegvesen*

Bypakke Grenland fase 2 - finansiering og bomsystem v/administrasjon

Politiske saker - Videre prosess for politisk behandling v/administrasjon

Bypakkas betydning for folkehelse i Grenland v/kommuneoverlege Jan-Arne Hunnestad

Perspektiver fra næringslivet v/Mette Sannerholt Andersen, Grenland næringsforening

Spørsmål og svar

20.30 Slutt

Skien
Porsgrunn
Siljan

Samarbeid

Opplever at det er et godt
politisk samarbeid

Tar de vanskelige diskusjonene

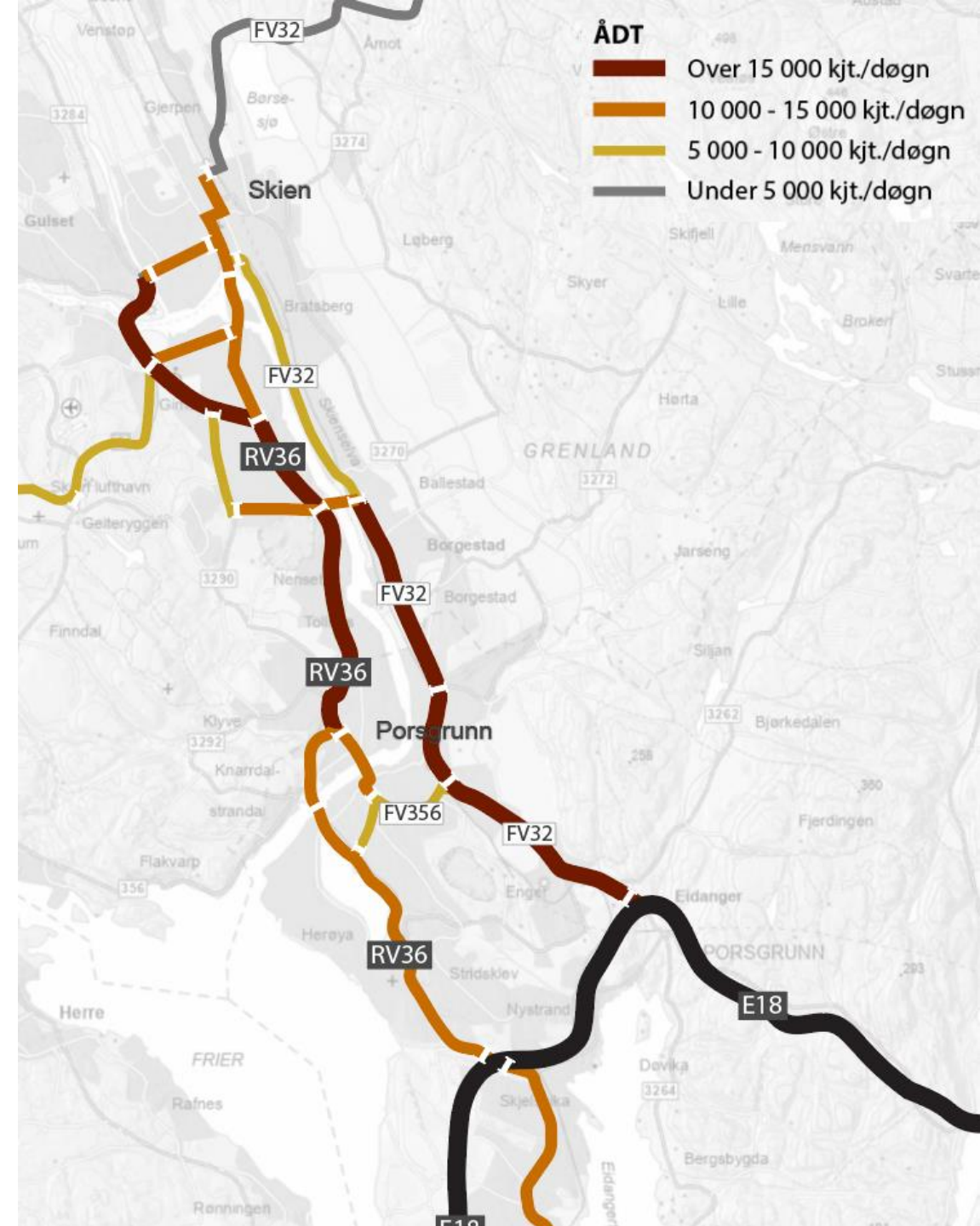
Det er nå politikken skal
vurdere det man får opp mot
det man må gi



Trafikkvekst

Uten bommer øker trafikken opp mot 20% fram mot 2030:

- Falkumbrua: **2600** flere biler
- Elstrømbua: **3200** flere biler
- Klosterøya: **2800** flere biler
- Vallermyrene: **3700** flere biler
- Herøya: **2600** flere biler
- Menstadbrua: **2900** flere biler



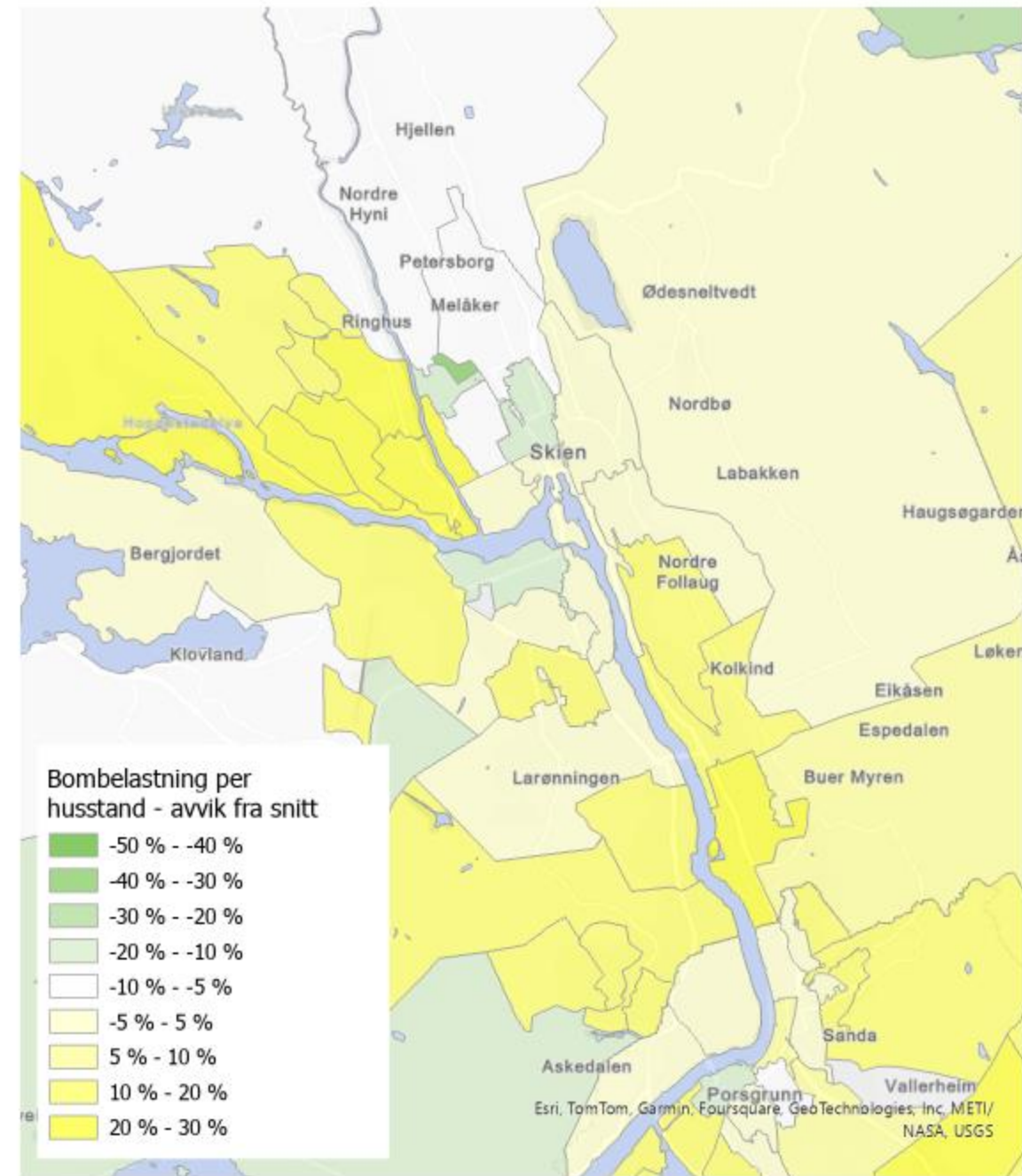
Mer rettferdig bomssystem

Bystyret i Skien har vedtatt at «*det skal utredes hvordan et framtidig bomssystem kan justeres for å utjevne forskjeller*».

Det faglige grunnlaget foreslår to hovedgrep:

- Innføre bomavgift for el-biler
- Et nytt bomsnitt nord-øst i Skien

Politikken skal vurdere om man skal gå for den faglige anbefalingen



Bombelastning pr. husstand basert på fakturagrunnlag

Hva får vi igjen?

Mindre trafikk

Prosjektportefølje og investeringer til 3 mrd:

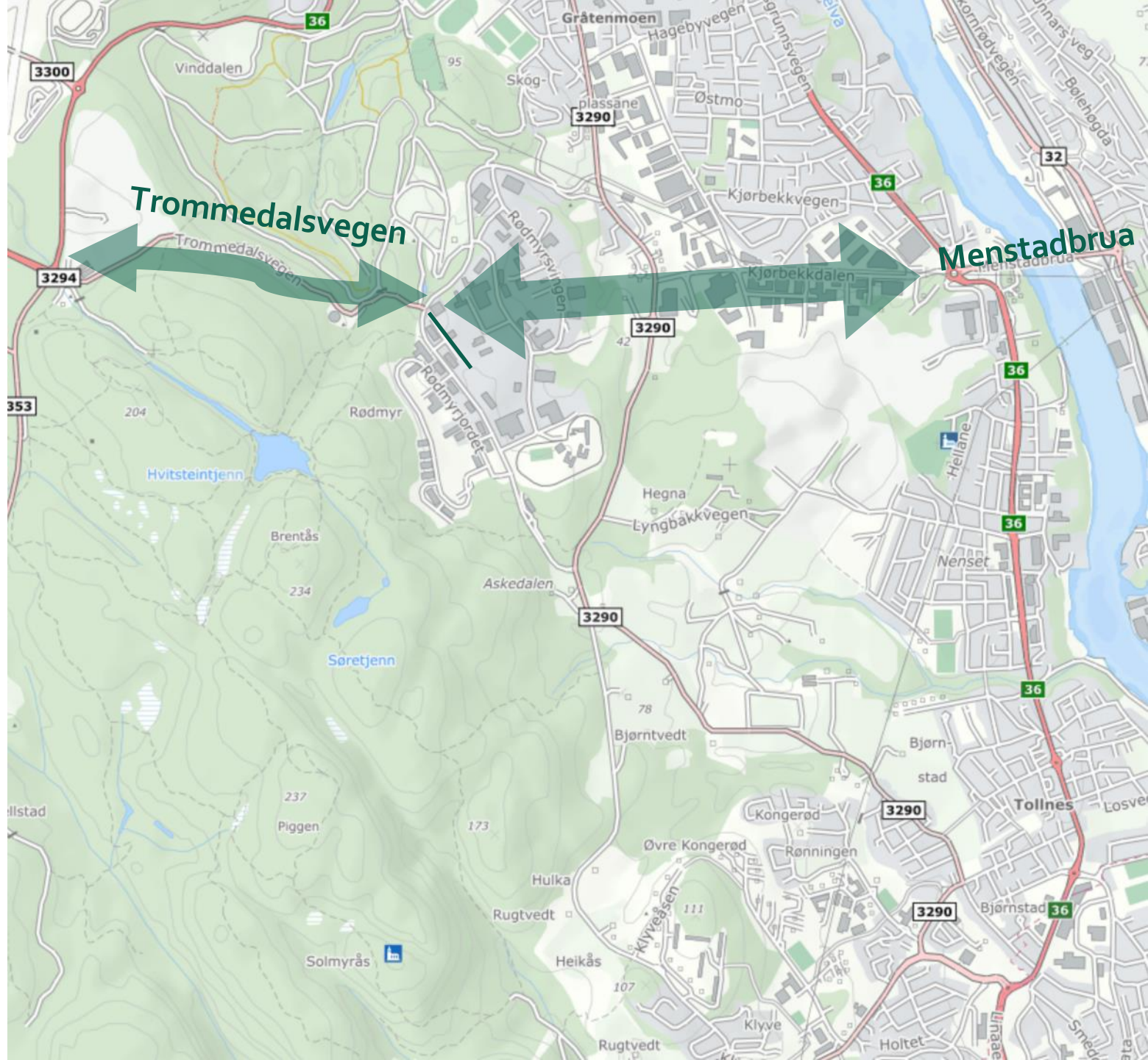
- Prosjekter på overordnet vegnett – Trommedalsvegen og forbindelsen til Menstadbrua, Hoppestadvegen mm.
- Prosjekter som styrker sentrum, knutepunktet og togstopp



Standardheving Trommedalsvegen

Kobling til Menstadbrua

Prosjektene gir mindre trafikk
på Moflata



Vedtak av fase 2 viktig for ny belønningsavtale

- Bypakke fase 2 bidrar mest til nullvekstmålet
- Lokale vedtak av fase 2 gir grunnlag for ny belønningsavtale





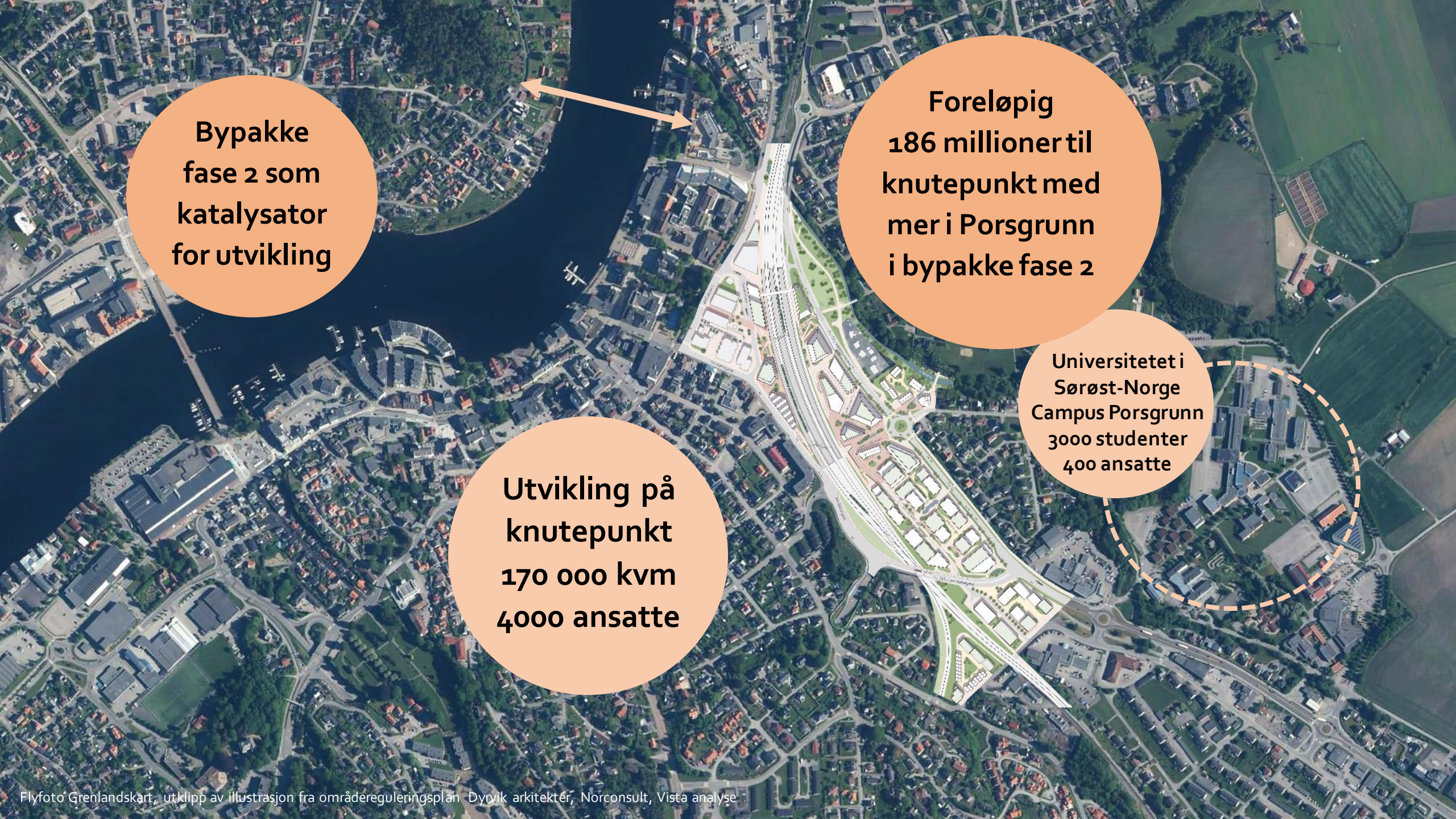
Grenlandskart, Blom, Terratec

Franklintorget 2012



Dag Jenssen

Franklintorget 2022



**Bypakke
fase 2 som
katalysator
for utvikling**

**Foreløpig
186 millioner til
knutepunkt med
mer i Porsgrunn
i bypakke fase 2**

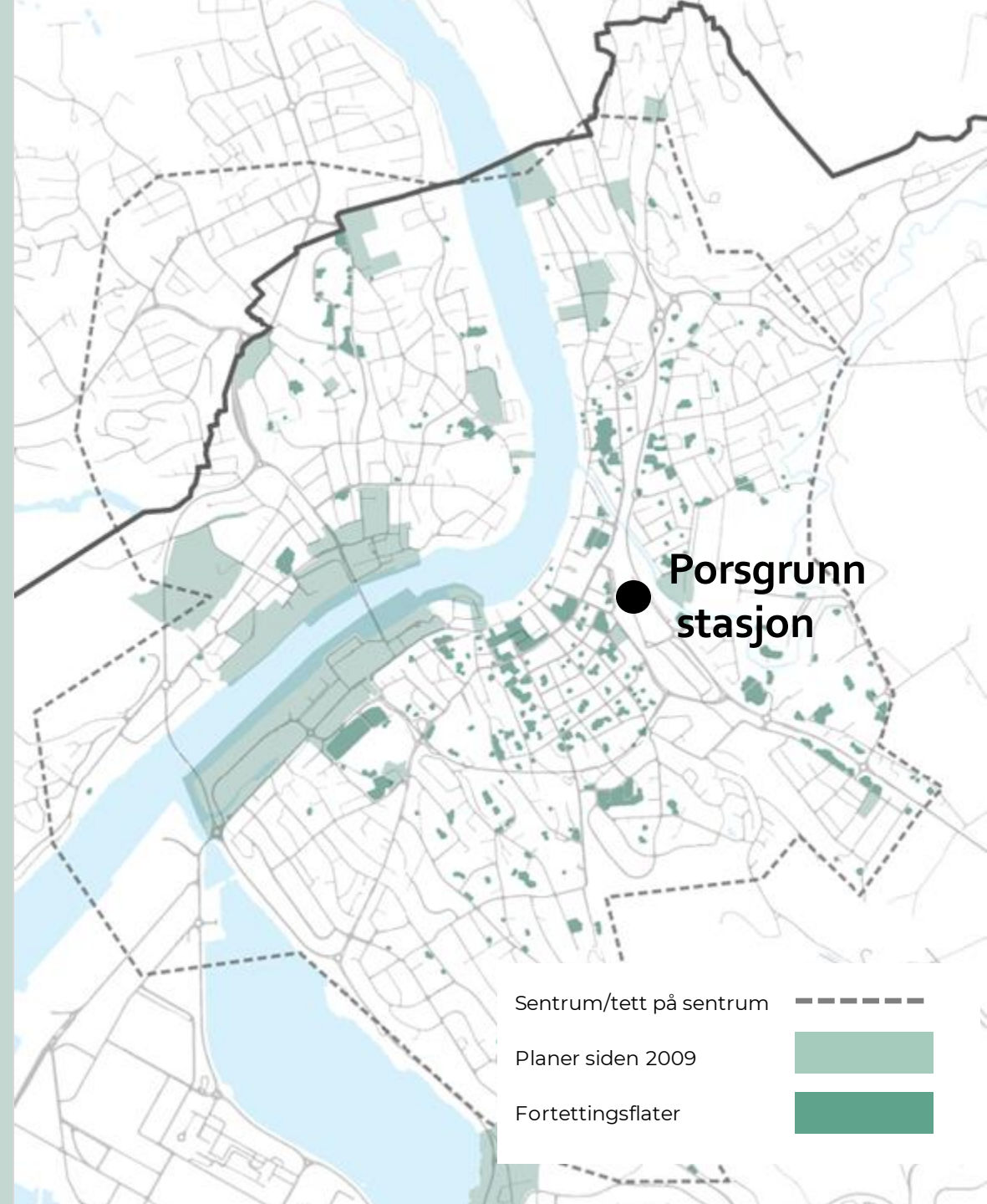
**Utvikling på
knutepunkt
170 000 kvm
4000 ansatte**

**Universitetet i
Sørøst-Norge
Campus Porsgrunn
3000 studenter
400 ansatte**

**Flere som bor og jobber i
sentrum gir økt kundegrunnlag
for bedre togtilbud**

**Fortettingspotensial i sentrum
10 000 flere ansatte
5000 flere bosatte**

Regulerte boliger i planer fra 2009 i sentrum / tett på sentrum
Fortettingspotensial bosatte og ansatte fra
Verdiskapende fortetting i Grenland 2020 Vill og Spacescape



Andre prosjekter

Prosjekter i og inn mot sentrum

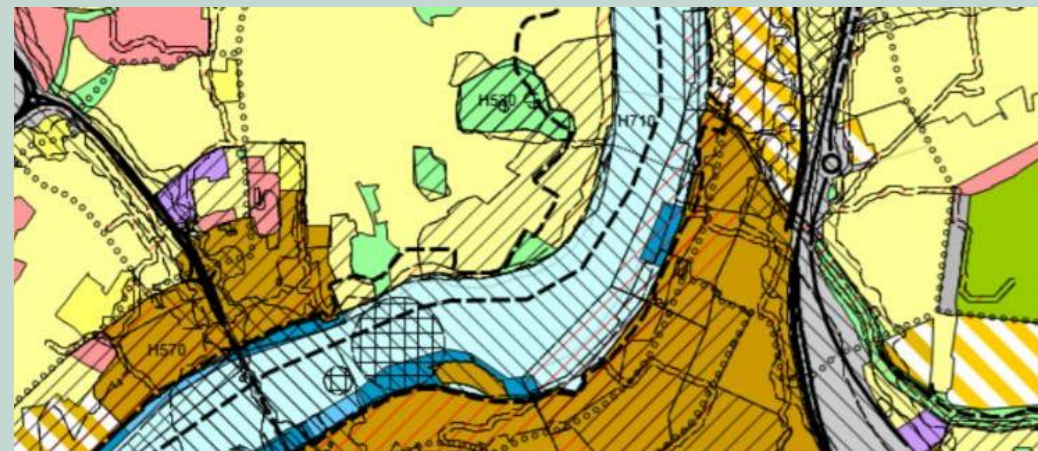
Prosjekter i lokalsentre i bydelene

Nye forbindelser og snarveger for myke trafikanter



Kommunens planer
er del av en helhetlig
virkemiddelbruk

Helhetlig virkemiddelbruk
gir grunnlag for avtaler
med staten





Bypakke fase 2
Knutepunktutvikling
To tog i timen
Byvekstavtale

Samarbeid
og helhetlig
virkemiddelbruk
gir resultater



Statens vegvesen

NTP 2025–2036 og Bypakke Grenland fase 2

Mulighetsrommet for Grenland, veien videre og statens rolle

Roar Midtbø Jensen, avdelingsdirektør Statens vegvesen

Nasjonal transportplan og mulighetsrommet for Grenland



Ny Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

«Regjeringens prioriteringer skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem, der vi tar vare på det vi har, utbedrer og utnytter kapasiteten bedre der vi kan og bygger nytt der vi må.»

- Høy andel til drift, vedlikehold og utbedring
- Færre store prosjekter
- Transport som tar bedre vare på klima, natur og dyrka mark



Sterk satsing på by og byvekstavtaler fortsetter

- Midler til byområder på samme nivå som i NTP 2022–2033: **88 mrd. kr**
- Ressursbruken må i større grad rettes mot å utnytte eksisterende infrastruktur, restriksjoner på biltrafikk og fortetting
- Enklere finansieringsstruktur: **tilskudd til byvekstavtaler**
- Forsterket satsing på trafiksikkerhet



Midler i byvekstavgiftene

- Tilskudd i byvekstavgifter til:
 - drift av kollektivtransport
 - mindre investeringer i kollektiv, gange og sykkel på vegnettet
- I tillegg aktuelt å gjennomføre mindre investeringer langs riksveier og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen i byvekstavgiftene.
- Viktig med god balanse mellom drift og investeringer, og mellom tiltak på de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder
- Prioritering av tiltakene som virker best



NTP – Nullvekstmålet gjelder fortsatt

Nullvekstmålet står fast

«Nullvekstmålet for persontransport med bil er styrende for avtalene»



Virkemidlene må forsterkes for å nå nullvekstmålet

«Nullvekstmålet vil komme under press. Det vil derfor være behov for kraftfulle og målrettede tiltak i byvekstavtalene de nærmeste årene»

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Hensikten med nullvekstmålet

- Oppfylle klimamål
- Bedre framkommelighet
- Bedre folkehelse
- Mer attraktive byer

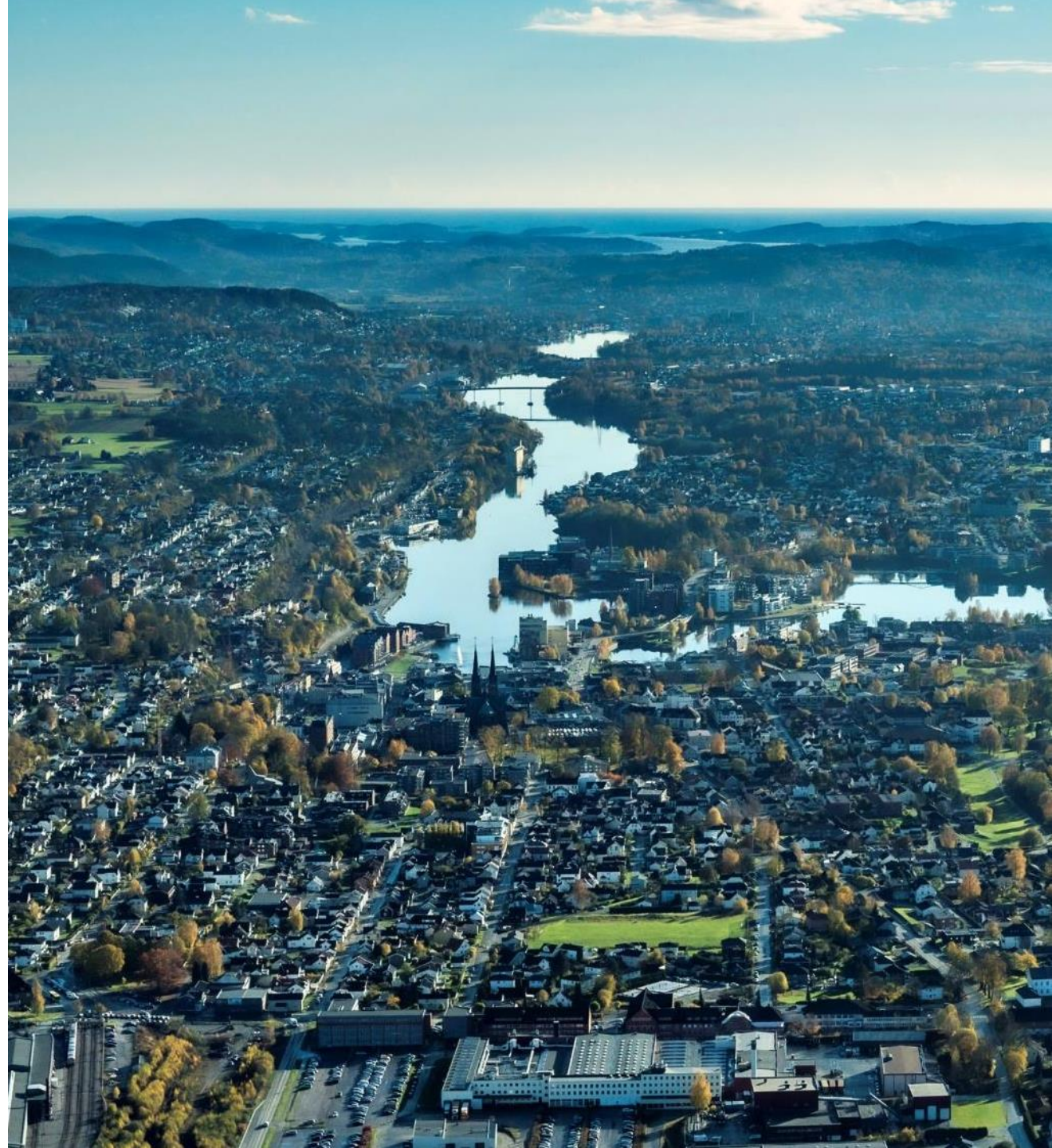
Helhetlig virkemiddelbruk nødvendig for å nå mål

- Kommunal og regional arealplanlegging må sikre en **effektiv arealbruk** og tilstrekkelig boligbygging i tråd med nullvekstmålet
- Restriktive tiltak mot biltrafikk er avgjørende for måloppnåelsen
- I kommende forhandlinger vil staten være opptatt av at
 - fortetting rundt knutepunkter avtalefestes
 - statens egne tiltak bygger opp under og er i tråd med nullvekstmålet
 - bompengerekravet er innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet.



Hvorfor er nullvekstmålet viktig for Grenland?

1. Møte dagens og framtidens areal-, transport- og miljøutfordringer
2. Få større økonomisk handlingsrom gjennom belønningsavtale og byvekstavtale



NTP om belønningsavtale og byvekstavtale for Grenland

- Videreføring av belønningsmidler inntil videre
- Tidspunkt for forhandling om byvekstavtale er ikke avklart

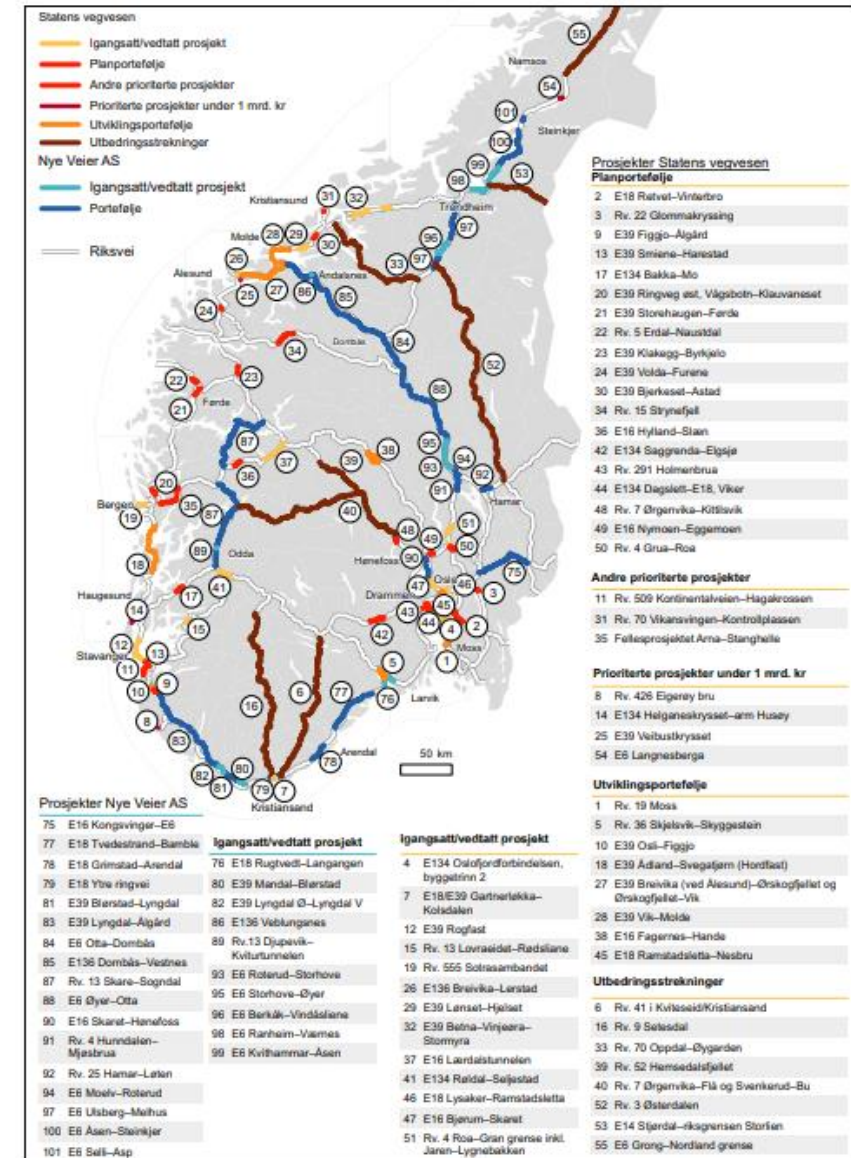
«Buskerudbyen og Grenland er også omfattet av ordningen med byvekstavgifter, men det er så langt ikke tatt stilling til når det kan være aktuelt å starte forhandlinger. De to byområdene har i dag belønningsavgifter.»



Merk: Grenland må
søke om ny 4-årig
belønningsavtale
sommern 2024

Rv. 36 Skjelsvik –Skygggestein inngår i utviklingsporteføljen i NTP

- Utviklingsporteføljen består av strekninger der det av ulike årsaker per nå ikke er vurdert som aktuelt med større utbyggingsprosjekter i den kommende tolvårsperioden.
- Det kan være aktuelt å bøte på noen av problemene på dagens riksveg ved bruk av ny teknologi, forsterket drift og vedlikehold eller utbedringer.



Figur 13.6 Kart over veitiltak i Sør-Norge for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier AS

Synstolkning: Kart som viser prosjekter i Sør-Norge for Nye Veier AS som er igangsatt eller vedtatt, samt prosjekter i porteføljen. Kartet viser også prosjekter for Statens vegvesen som er igangsatt eller vedtatt, samt prosjekter i plan- og utviklingsporteføljen, andre prioriterte prosjekter, prioriterte prosjekter under 1 mrd. kr og utbedringsstrekninger.

Jernbane i byvekstavtaler

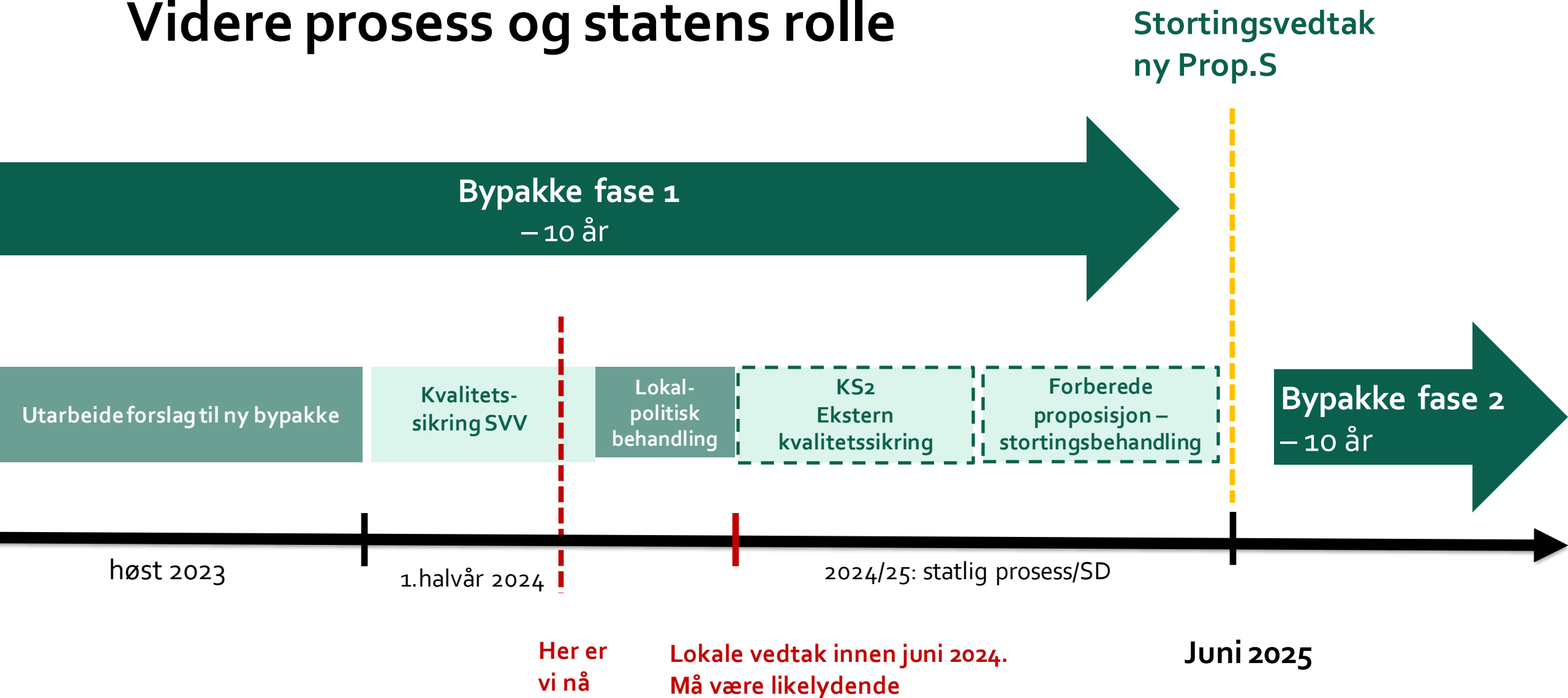
- Mindre investeringer i stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen kan inngå byvekstavtaler
- Det kan forhandles om **togstopp i Skien** og andre tiltak i en byvekstavtale for Grenland
- Må spilles inn i forhandlingene



Bypakke Grenland fase 2

Videre prosess og statens rolle

Bypakke fase 2: Videre prosess og statens rolle



Bypakke Grenland fase 2

Finansiering og bomsystem

Takst og rabattsystem

Endringer:

- Takstgruppe 1/lette kjøretøy: Takst med brikkerabatt er **16 kr og 21,6 kr i rushtid** (2023-kroner).
- 30% rabatt på el-/nullutslippskjøretøy. Rabatten fjernes når staten åpner for det.

Som i fase 1:

- Passeringstak/månedstak: 60 passeringer
- Timesregel der kjøretøy passerer gratis en time etter en betalt passering.
- Rushtidstakst i periodene 0700-0900 og 1500-1700.
- Takstgruppe2/tunge kjøretøy: Dobbel takst av lette kjøretøy
- 100% rabatt (gratis) for tunge nullutslippskjøretøy.

Takstgruppe 1 - lette kjøretøy

	Takst	Takst i rush
Skiltet takst	20 kr	27 kr
Takst med brikkerabatt	16 kr	21,6 kr
Takst med 30% rabatt for elbil/-nullutslippskjøretøy	11,2 kr	15,1 kr

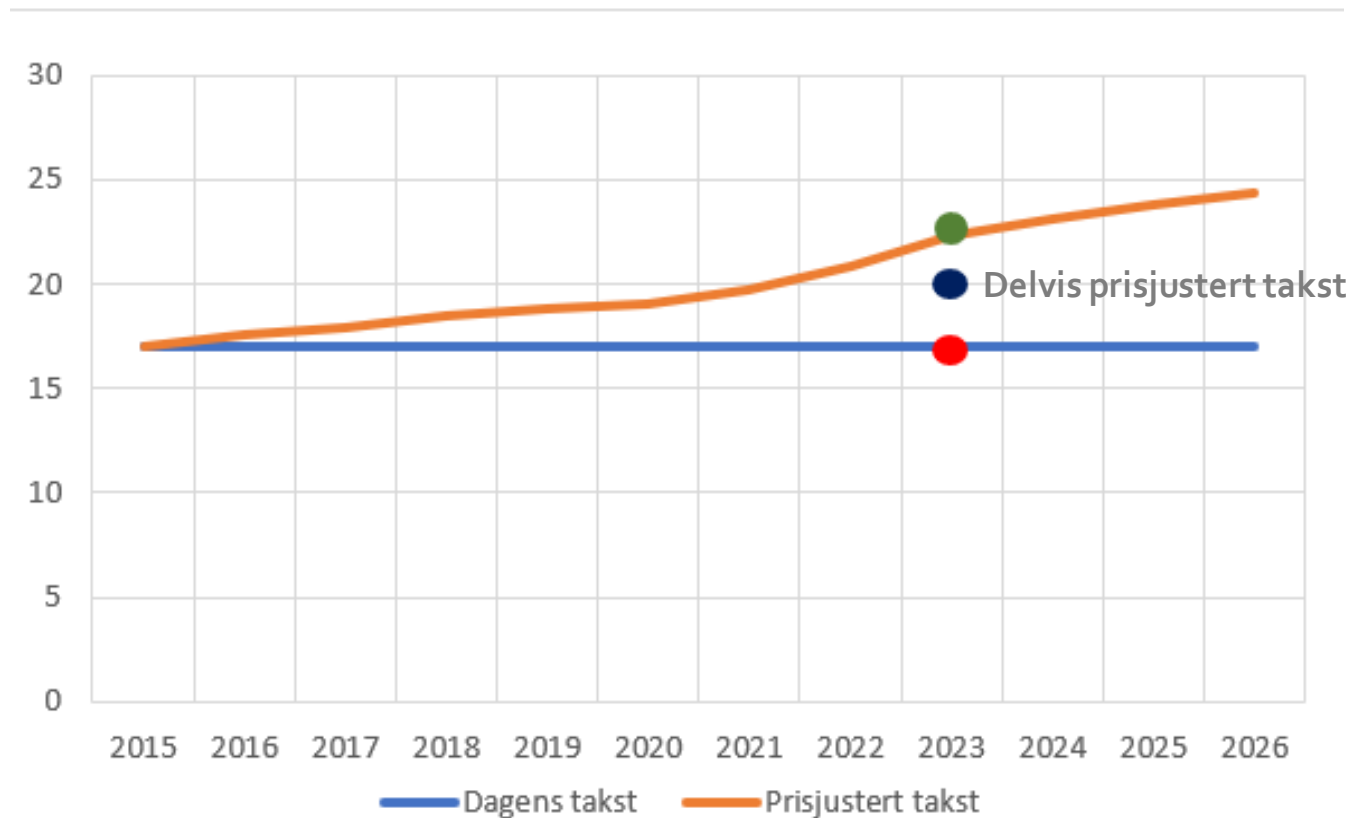
Takster er oppgitt i 2023-kroner

For fase 2 vil takstene følge den generelle prisveksten i samfunnet

Kvalitetssikring i Statens vegvesen

- **Delvis prisjustert takst** er lagt til grunn i kvalitetssikringen
- Det er også dokumentert virkninger av de andre alternativene:
 - dagens takst
 - prisjustert takst

I tillegg er det dokumentert virkninger av et alternativ med skiltet takst 15 kroner, der rushtidsavgiften fjernes og månedstak for antall passeringer settes til 50.

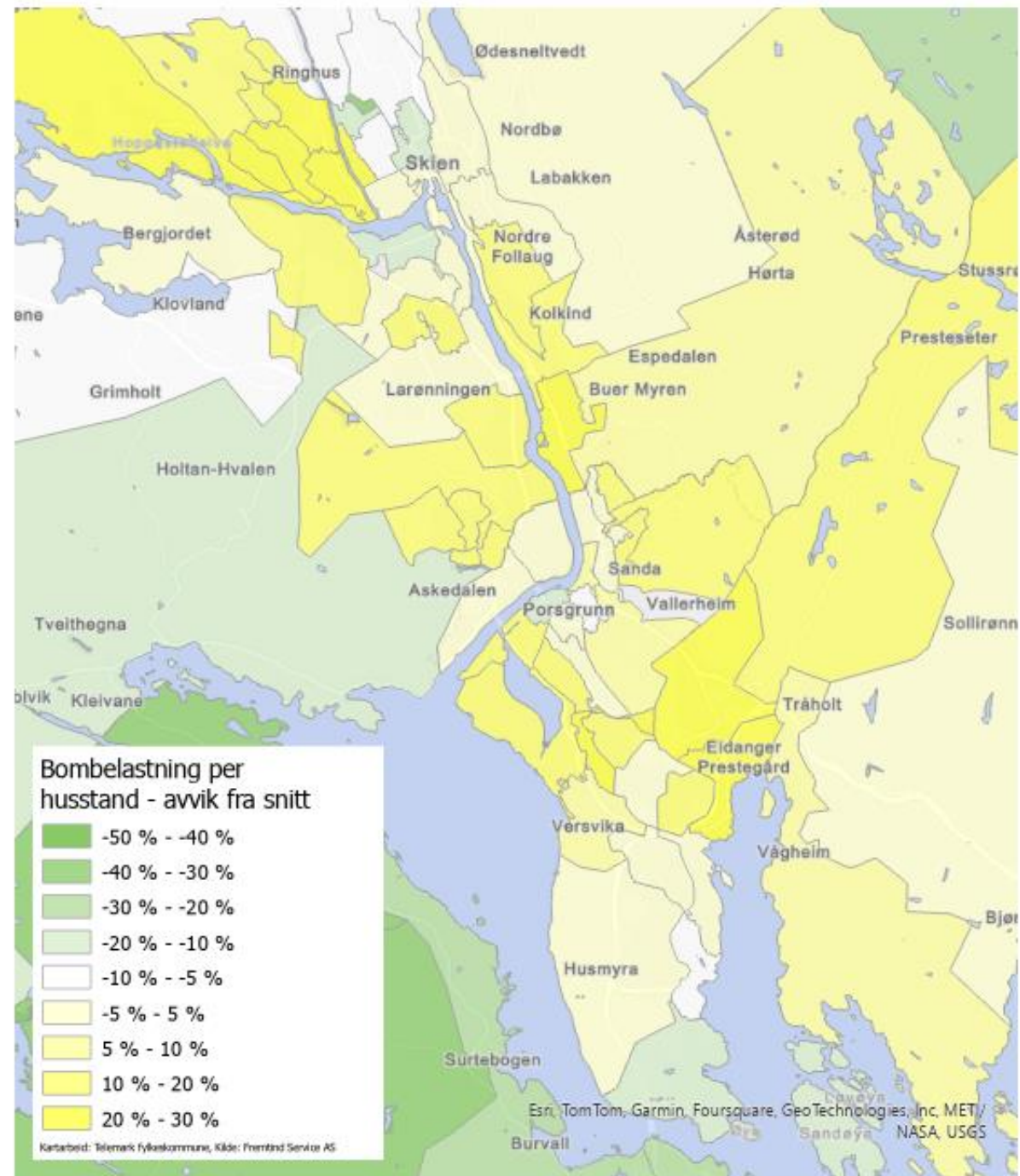


Bombelastning

I arbeidet med videreføring av Bypakke Grenland er det gitt politiske føringer om å beholde dagens bomsystem, men mulighet for mindre justeringer for å fordele belastningen bedre på innbyggerne.

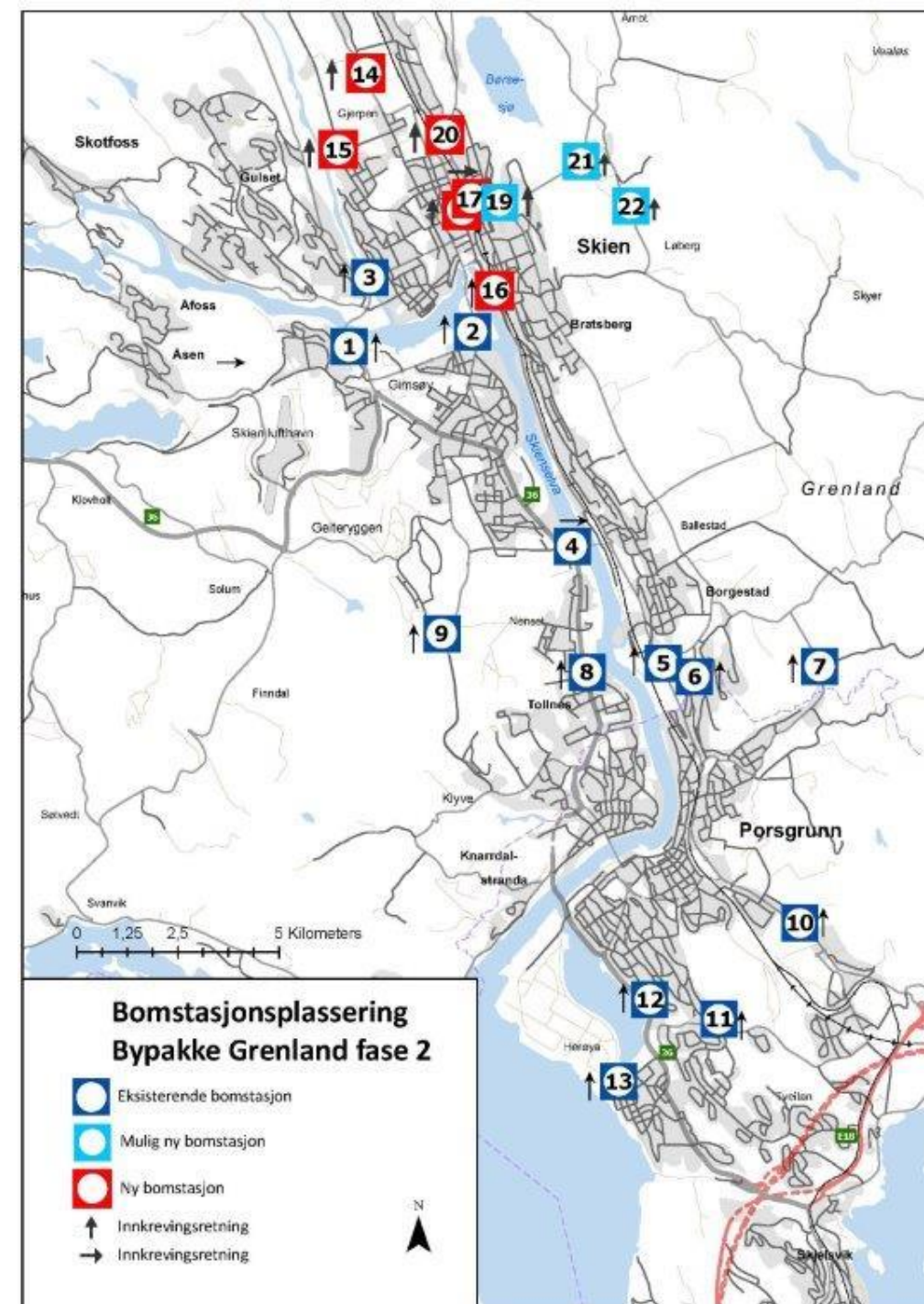
Skien nord-øst har noe lavere belastning en gjennomsnitt

- Hvite og grønne områder: under snitt
- Gule områder: på snitt eller over



Bomstasjoner i fase 2

- Dagens bomstasjoner videreføres
- Det foreslås noen nye bomstasjoner for å utjevne forskjeller i Skien



Kriterier for lokalisering

- Gi god inntjening
- Virke trafikkdempende
- Krav til tett bomsnitt – unngå uheldig kjøremønster
- Teknisk og praktisk løsbart
- Fortrinnsvis på hovedveg, unngå boligkater
- Trafikksikker løsning

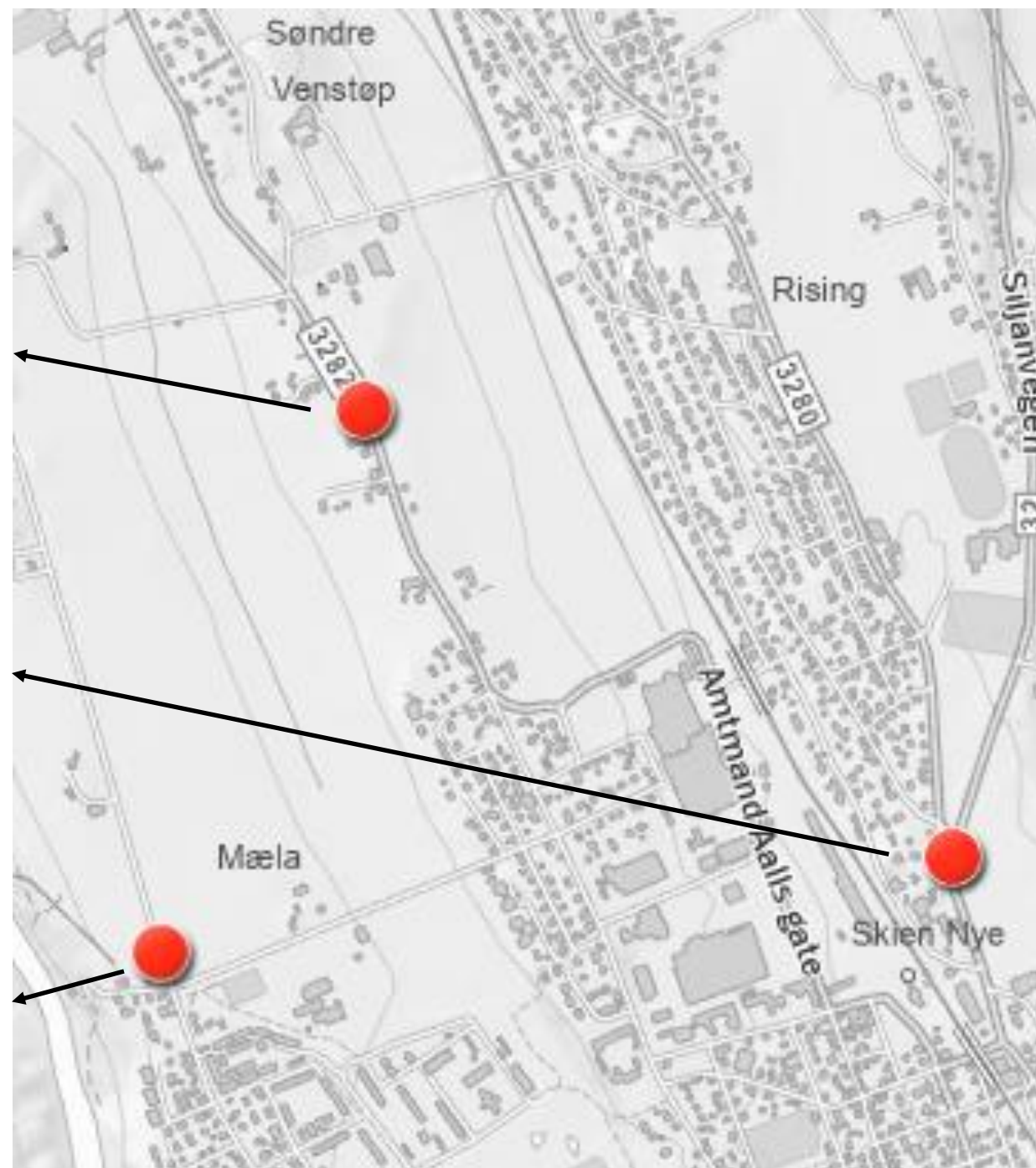


Mulige nye bomstasjoner i Skien nord-øst

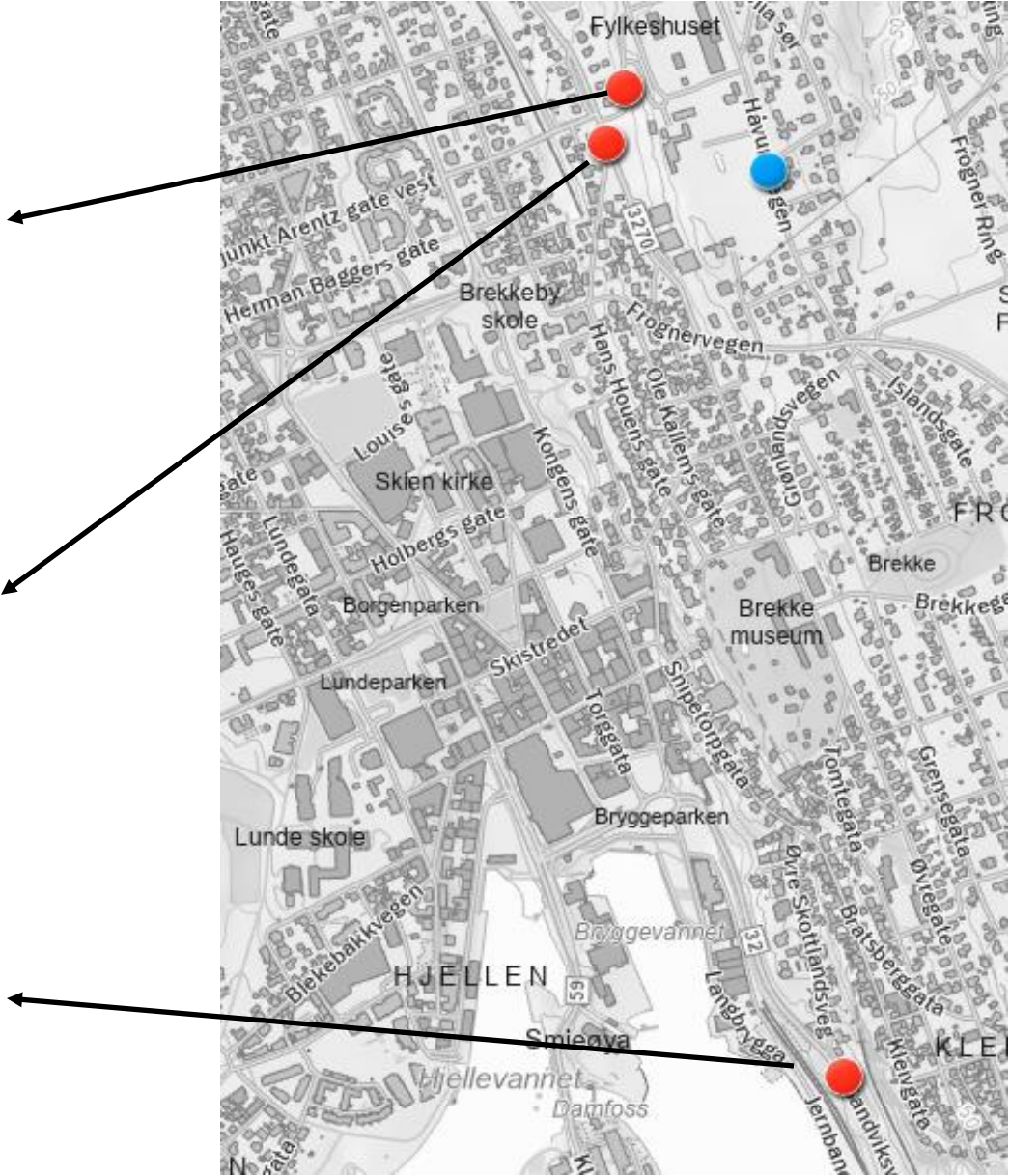
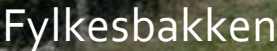
- Seks nye bomstasjoner
- Krever 3 stengte veger
- Bomstasjoner Sneltvedt kan etableres ved behov på et seinere tidspunkt
- 150 mill.kr til 250 mill.kr. i nettoinntekter
- Reduserer biltrafikken med 2-3%.
- Gir høyere belastning i Skien nordøst
- Bidrar til å utjevne forskjeller i Skien



Nye bomstasjoner

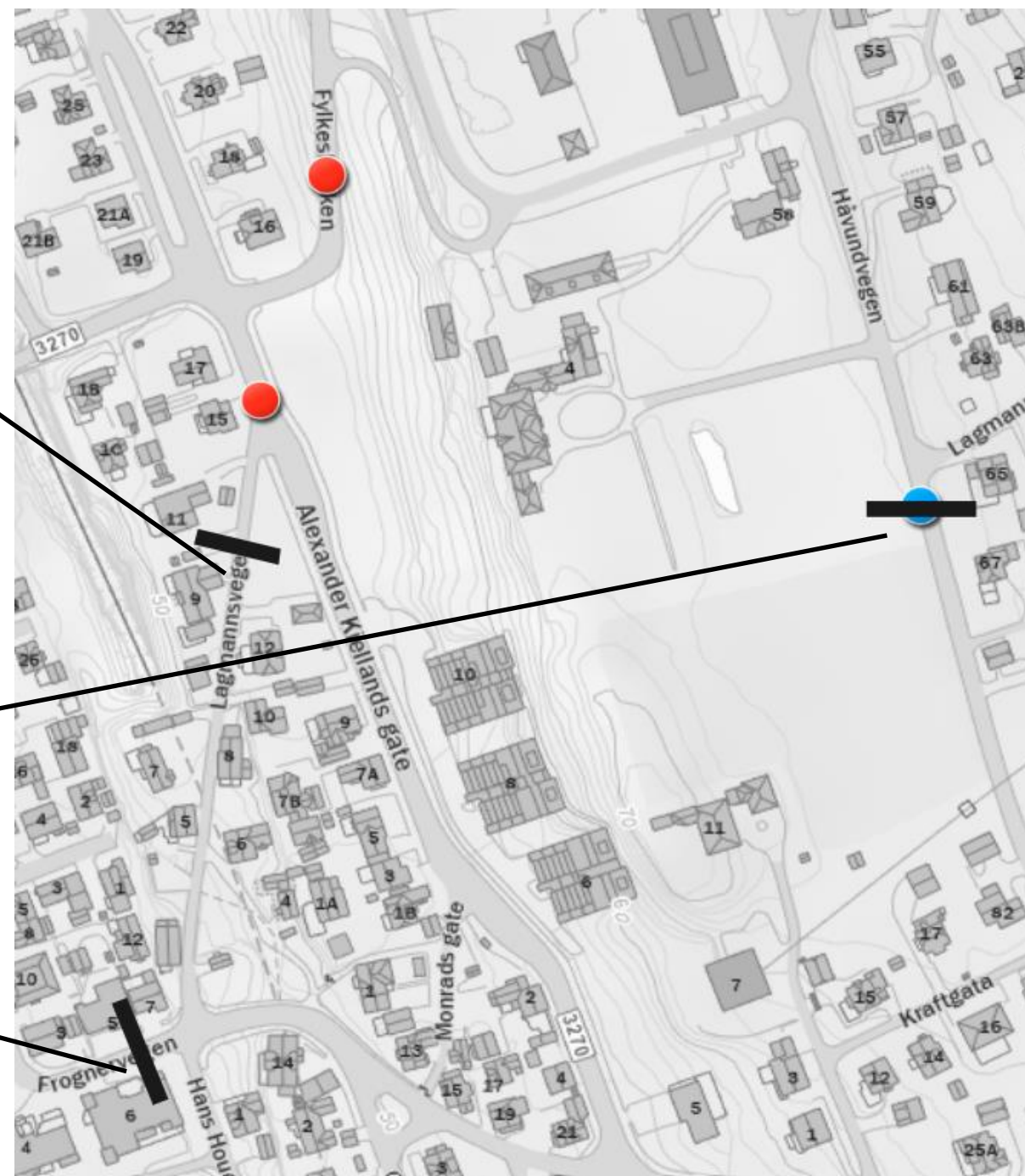


bystrategi
GRENLAND

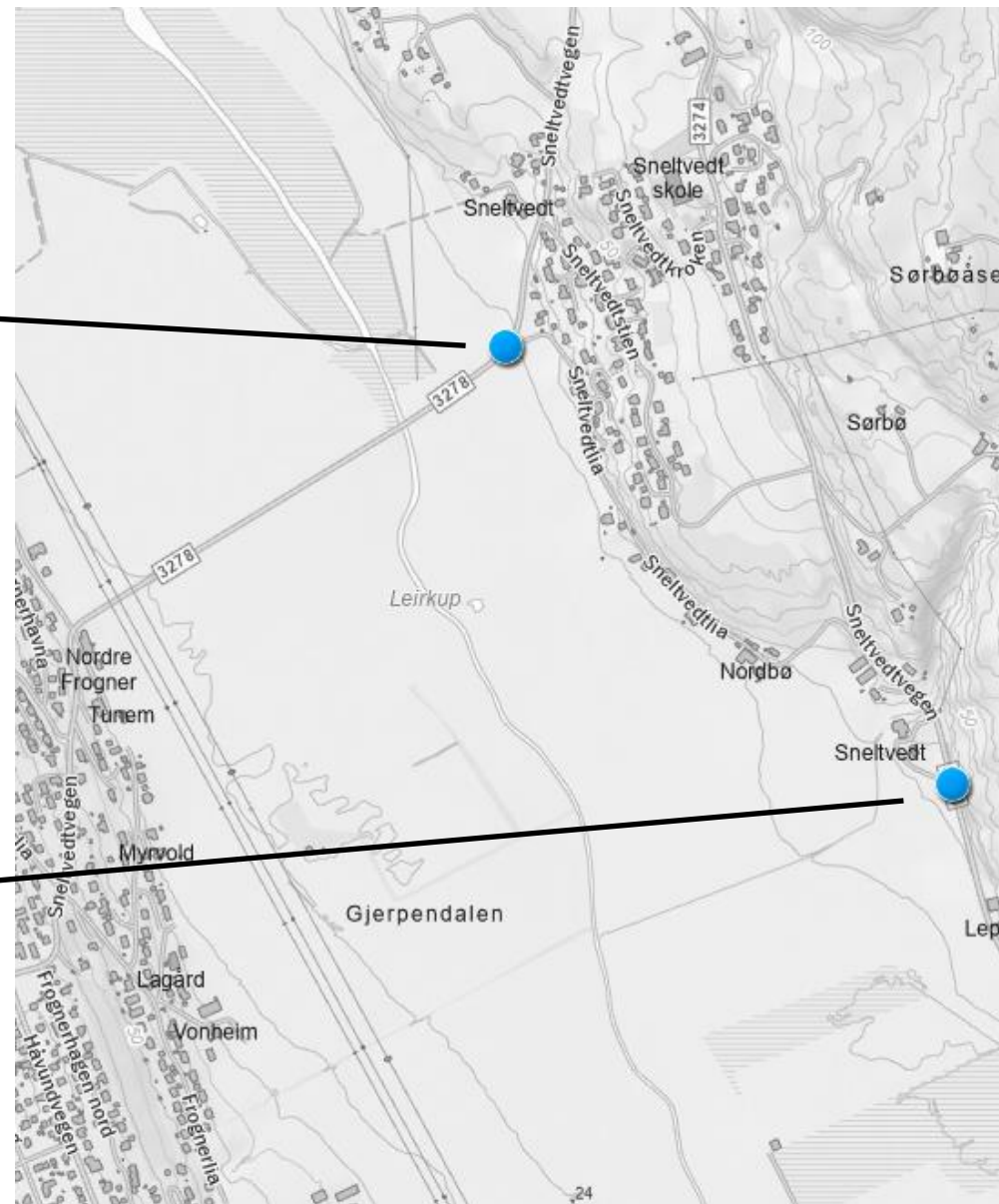


Behov for stengte veger

Nødvendig for å hindre uønsket kjøring

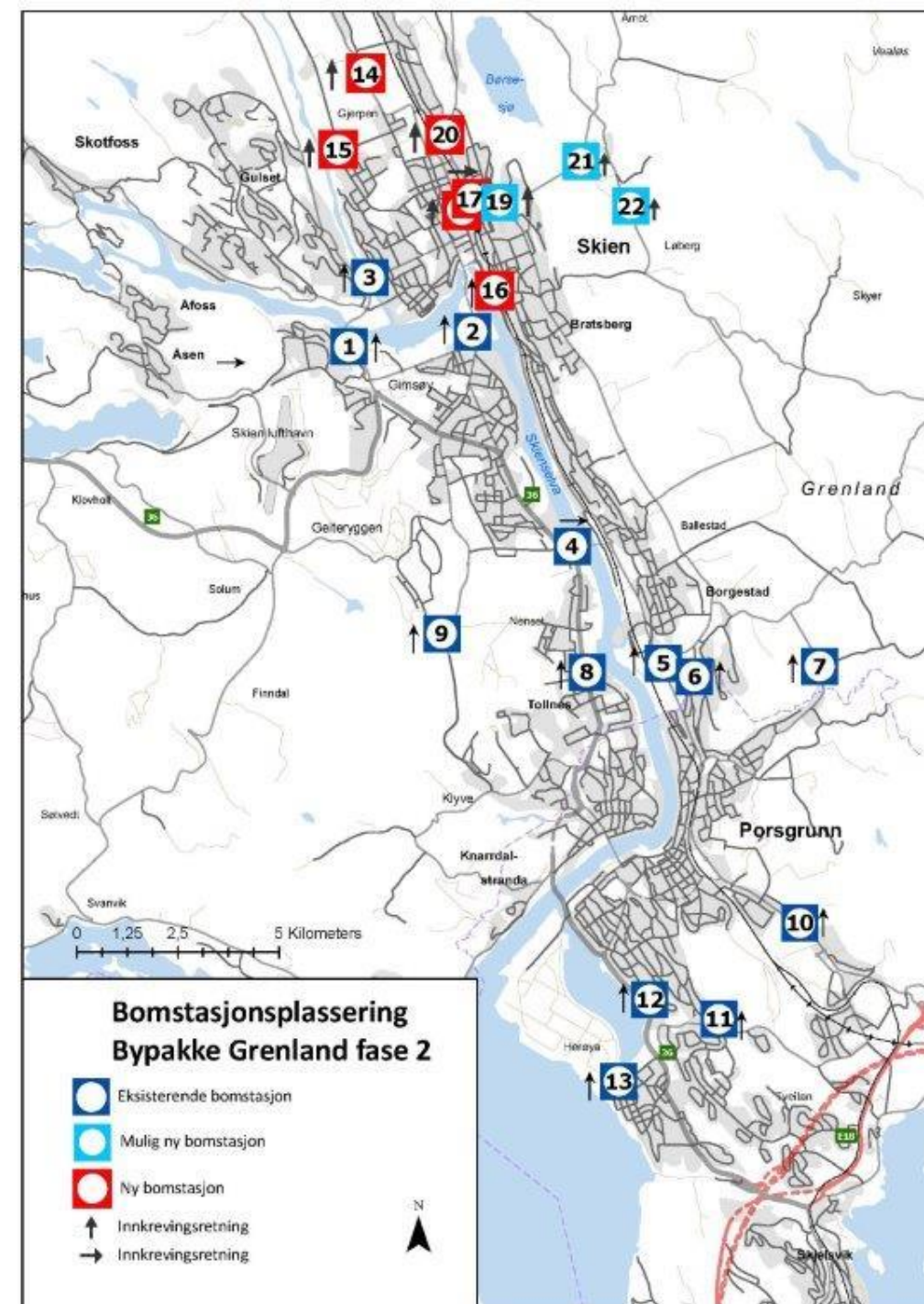


Opsjoner for framtiden



Foreslått bomsystem i fase 2

- Totalt 19 bomstasjoner (13 i fase 1)
- 4 snitt (3 i fase 1)
- 6 nye bomstasjoner
- 3 stengte veger



Oppsummering nye bomstasjoner i Skien nord-øst:

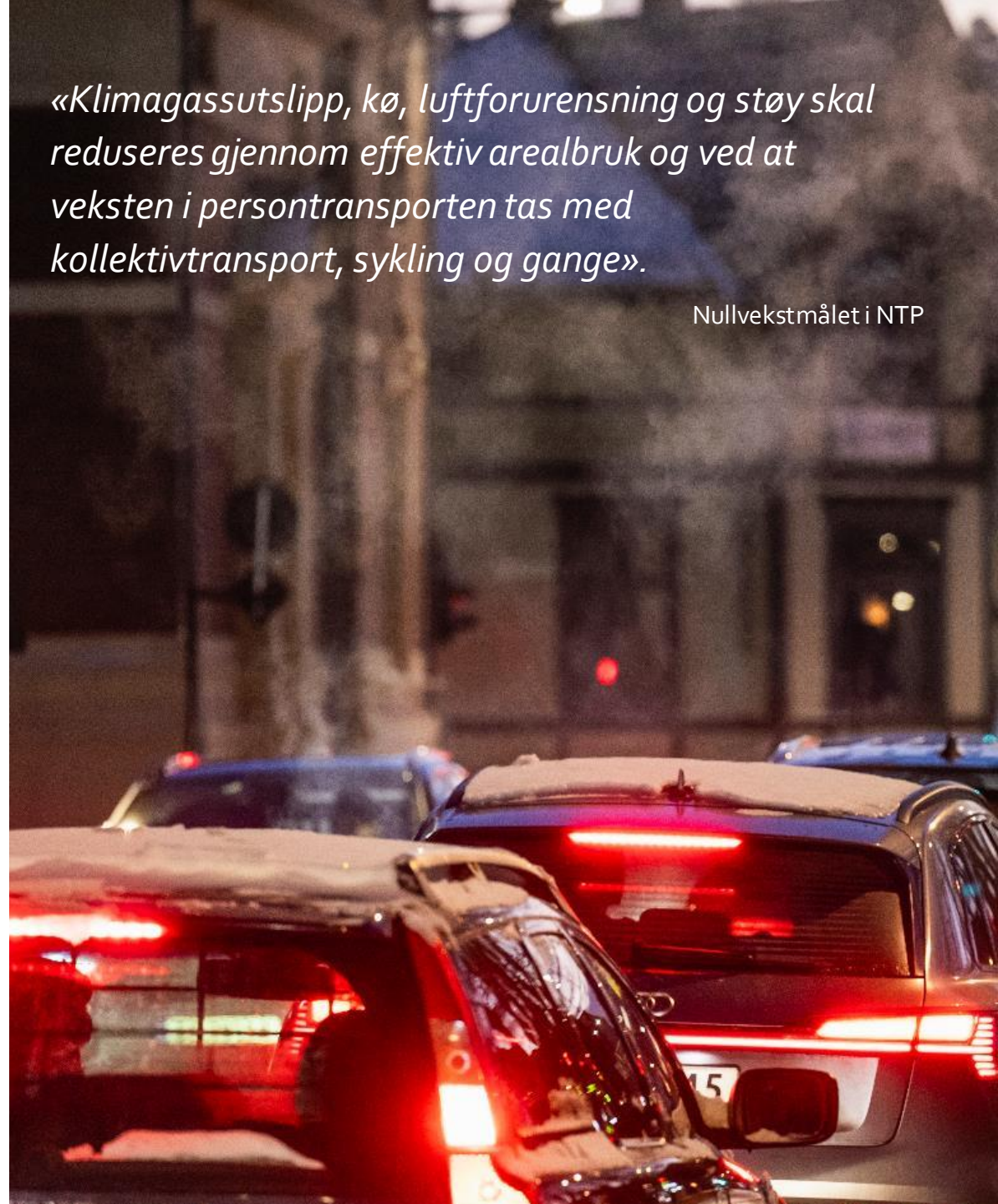
- I arbeidet med videreføring av Bypakke Grenland er det gitt politiske føringer om å beholde dagens bomsystem, men mulighet for mindre justeringer for å fordele belastningen bedre på innbyggerne.
- Elbiler kjører i dag gratis i bomsystemet. For å utjevne sosiale forskjeller og gjøre bomsystemet mer rettferdig foreslås det å innføre elbilrabatter i tråd med den nedre grensen staten tillater (minimum 30% rabatt).
- Områdene nord for Skien sentrum er et av få bynære områder som har en lavere bompengebelastning enn gjennomsnittet.
- Det foreslås et nytt bomsnitt med seks bomstasjoner i Skien nord øst. En syvende bomstasjon er nødvendig hvis Skien kommune ikke velger å stenge Håvundvegen ved Lagmannshøgda. Det nye snittet vil medføre noe høyere belastning i Skien nordøst, og vil dermed bidra til å utjevne forskjeller i Skien.
- Det nye bomsnittet vil bidra med årlig inntekter på mellom 150 mill.kr til 250 mill.kr.
- Beregninger viser at de nye bommene vil bidra til å redusere andelen korte bilreiser og gjøre at biltrafikken i området reduseres med ytterligere 2-3%.
- Det foreslåtte snittet følger i stor grad dagens barneskolegrenser med unntak av noen områder i skolekretsen til Gjerpen barneskole.
- Etter en helhetlig vurdering anbefales det at foreslåtte bomsnittet innarbeides i Bypakke Grenland fase 2.

Bompenger med elbiltakst virker mest

- Mange virkemidler må tas i bruk for å nå nullvekstmålet
 - Bompenger og andre bildempende tiltak
 - Konsentrert arealutvikling
 - Økt satsing på kollektiv, gange og sykkel
- **Statlige rammebetingelser** påvirker. Kommune, fylke og stat må samarbeide for å oppnå nullvekstmålet
- Bompenger med elbiltakst bestemmes **lokalt** og er det som virker mest for å redusere trafikken

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Nullvekstmålet i NTP



Videre prosess – politisk behandling

Hva skal vedtas i politisk sak om fase 2?

- Varighet – 10 år
- De økonomiske forutsetningene for pakka:
 - Takst og-rabattsystem. *Gjennomsnittstakst, skiltet takst og rabatter*
 - Forpliktelse om egenandel på 20% på kommunale og fylkeskommunale prosjekt
- Prosjektene
- Bomstasjonene
- Styringsmodell og porteføljestyring
- Håndtering av overgang mellom fase 1 og fase 2
- Fylkeskommunal garanti for låneopptak



Bypakke fase 2
10 år

2 politiske saker til behandling

Bypakke Grenland fase 2

- Gir grunnlag for investeringer i prosjekter
- Bompenger som finansiering og restriktivt virkemiddel

Ny bystrategi

– strategi for areal og transport i Grenland

- Samarbeid om helhetlig virkemiddelbruk
- Felles retning og mål for areal- og transportutviklingen
- Grunnlag for søknad om ny 4-årig **belønningsavtale** og langsiktig **byvekstavtale**

Videre prosess - politisk behandling mai/juni 2024

	Utvalg	Formannskap/FU	Bystyre/kommunestyre /fylkesting
Skien	14.5	21.5	30.5
Porsgrunn	14.5	16.5	30.5
Siljan		4.6	18.6
TFK	28/29.5	5.6	12.6

**Hva betyr dette for
folkehelse i Grenland?**



PORSGRUNN KOMMUNE

Folkehelse og bypakke

Kommuneoverlege Jan-Arne Hunnestad



PORSGRUNN KOMMUNE

Folkehelse

Folkehelsearbeid handler om å fremme helse og trivsel og dermed forebygge sykdommer eller forverring av sykdommer

Enkelt sagt skal vi planlegge samfunnet slik at innbyggerne både kan og vil ta de små og store beslutningene i hverdagen som bidrar til et sunnere og bedre liv





Folkehelsetiltak (Regjeringen)

- Redusere sosiale forskjeller i helse
- Redusere geografiske forskjeller i helse
- Stimulere til gode levevaner og helseatferd
- Verne mot helsetrusler og legge til rette for sunt miljø



Folkehelse (utdrag)

Nasjonalt

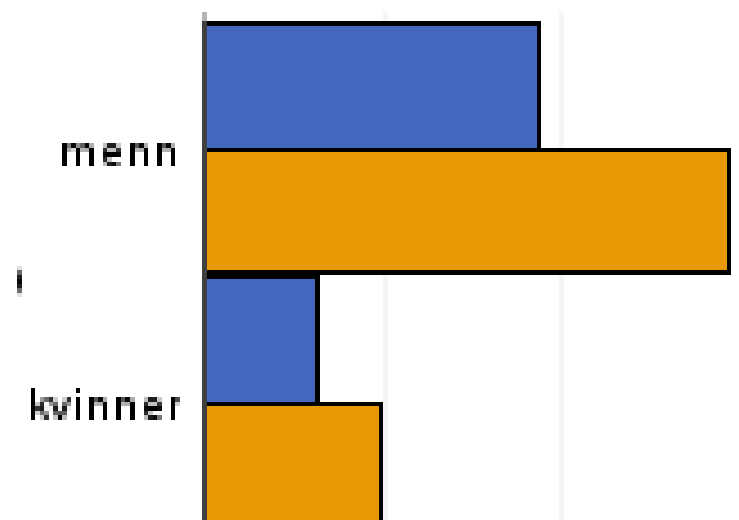
- Aldrende befolkning
- Sosioøkonomiske forskjeller i sykdommer og levealder
- De fleste av oss vil dø av en sykdom som kan forebygges (eller utsettes)

Grenland

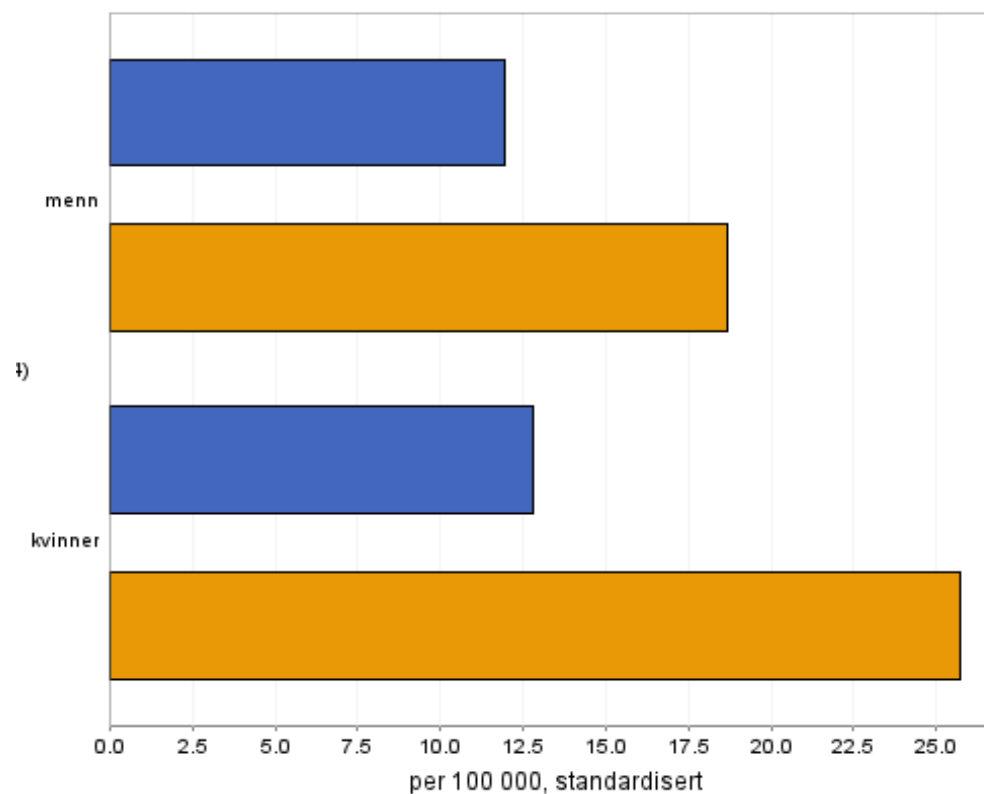
- 20 % flere over 80 år, og færre under 18 år
- 1 år kortere levealder i Grenland og ½ år større sosioøkonomisk forskjell i levealder
- Vi fortsetter å dø tidlig av sykdommer som er sterkt redusert i resten av landet

Grunner til kortere levealder, som kan måles (FHI)

Akutt hjerteinfarkt



Kols





Kjente faktorer for hjerteinfarkt og kols

Hjerteinfarkt

- Arv
- Røyking
- **Stillesitting**
- Kosthold
- Støy
- **Svevestøv**

Kols

- Arv
- Røyking
- **Stillesitting**
- Asbest
- **Svevestøv**



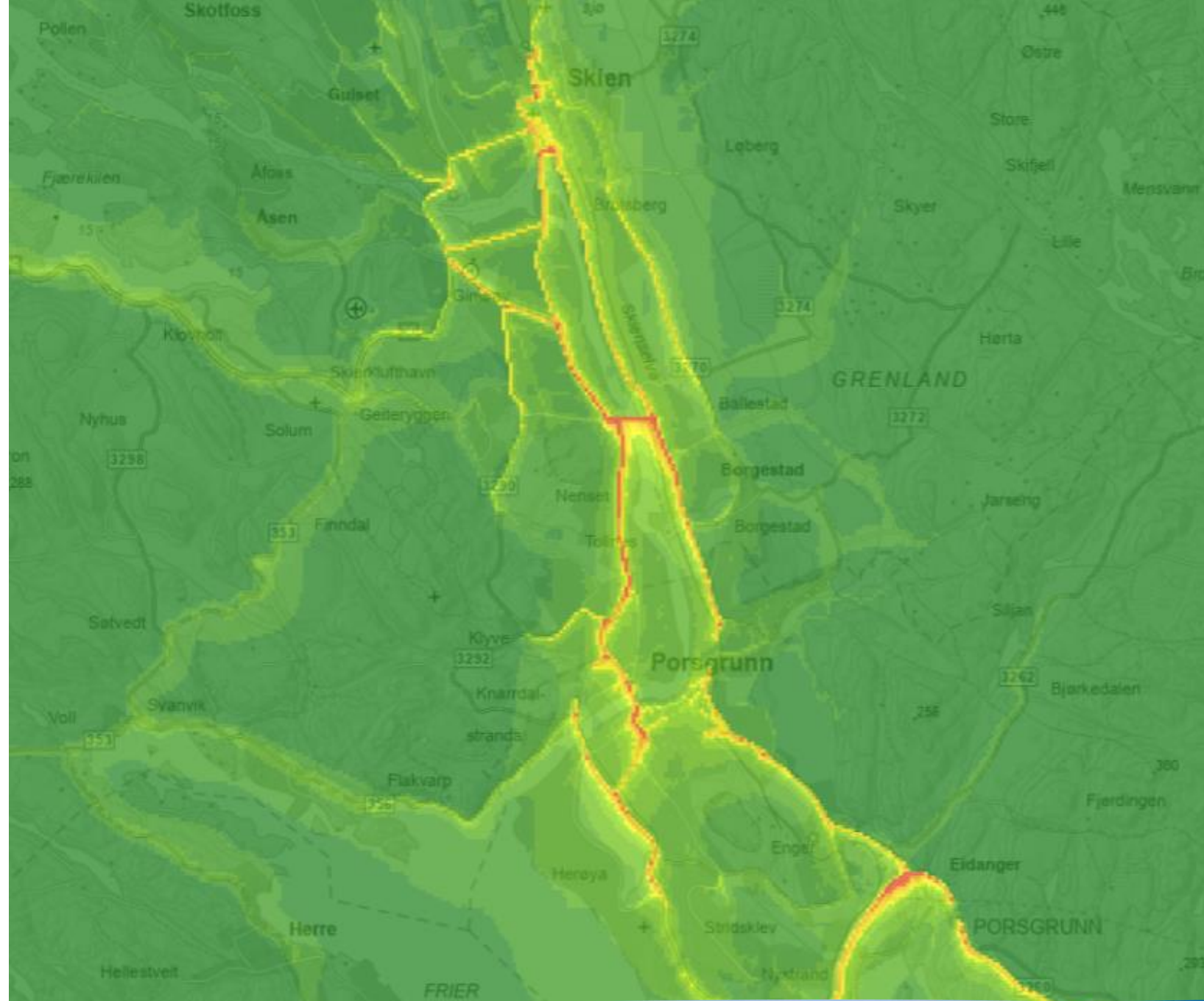
Svevestøv i Grenland

- Kortvarig eksponering for høye verdier stresser luftveier, hjerte- karsystemet og immunforsvaret. De som allerede har svekkelser eller sykdom kan bli akutt dårligere.
- Langvarig eksponering gir økt dødelighet og sykdommer i luftveiene (astma, kols og svekket lungefunksjon), hjerte- karsystemet (hjertesvikt og –infarkt) og immunsystemet (allergier)
- Støy gir lavere levealder og mer hjerte- karsykdommer



PORSGRUNN KOMMUNE

PM10 svevestøv i dag kl 08





Hva skjer om man reduserer farten i bysentrum?

Endringer: Trafikkulykker

- Reduksjon i totalt antall ulykker i alle byene vi har data for
 - Hele Brussel: 15%, relevante gater i London: 25%, Hele Bilbao: 23%
- Reduksjon i antall alvorlige ulykker
 - Brussel: 25% reduksjon i antall hardt skadde, 41% reduksjon i antall dødsulykker
 - London (relevante gater): 25% reduksjon i antall alvorlige ulykker
 - Alle spanske byer: 9% reduksjon i antall dødsulykker
- Reduksjon i antall ulykker som involverer fotgjengere
 - Grenoble: 24% reduksjon, 50% reduksjon i gater hvor fartsgrensen ble redusert til 30 km/t
 - London (relevante gater): 63% reduksjon
 - Alle spanske byer: 14% reduksjon i antall dødsulykker blant fotgjengere, 11% blant syklist
-

Endringer: Annet

- Brussel målte reisetider og fant ikke økning
- London rapporterte at det ikke ble mer kø
- Grenoble og Bilbao hhv. beregnet og målte reduksjon i lokal forurensning
- Brussel har målt støy reduksjoner i støynivå



Hvordan jobbe praktisk med folkehelse

- Vi bruker mye tid på å informere slik at folk skal vite hva som er gode valg...



- Som regel gjør vi det som *føles* riktig for oss...



- Lage byer man *føler* man har lyst å gå og sykle i, istedenfor å kjøre gjennom vil redusere støv, støy, trafikkulykker og stillesitting



Bypakke og folkehelse

Mer bruk av kollektivtrafikk, gange og sykling
gir bedre folkehelse



Mindre biltrafikk gir mindre forurensning
og svevestøv



Mer attraktive byrom gir mer
hverdagsaktivitet

Perspektiver fra næringslivet



ØKE SATSENE: Det er ikke høye bomtakster i Grenland i dag, og vi mener det er naturlig å øke satsene i takt med prisveksten som for alle andre kostnader i samfunnet, skriver Mette Sannerholt Andersen i dette innlegget. FOTO: JAN LARSEN FARANGØ

Næringslivet i Grenland ser stort behov for ny bypakke

En betydelig, alvorlig og kostnadskrevende utfordring for næringslivet i Grenlands-regionen dreier seg om fremkommeligheten på veinettet vårt.

Når vi fikk godkjenning i statsråd for innføring av bypakke i 2015, ble arbeidet med å utvikle et hensiktsmessig veinett i Grenland påbegynt. Siden den gang har det skjedd store endringer, utbedringer og nyetableringer som til sammen har bidratt til vesentlige og helt nødvendige forbedringer for alle typer trafikanter. Men fremdeles står mye igjen før vi virkelig kan merke at behovet for fremkommelighet er tatt på alvor og at næringslivet kan oppleve veisystemet som en medspiller og ikke en slitsom motspiller.

For vi er bare halvveis på veien frem til gode nok

løsninger og derav avhengige av at bypakkeprosjektet forlenges inn i fase 2. Vi kan gjerne bidra til å dokumentere næringslivets konkrete behov for forbedringer utover det som allerede følger saken fra tidligere.

En av forutsetningene for en bypakke i 2015, var at deler av finansieringen skulle skje gjennom innkreving av bompenger. Slik har det blitt både i Norge og i mange andre land rundt oss: Veitbygginger må finansieres ved hjelp av brukerbetaling. I alle deler av samfunnet opplever vi at prisene stiger. Det ville antagelig være naivt å tro at bypakkeprosjektet skulle være beskyttet mot prisøkninger.

Prisnivået og hvem som betaler i bommene er det som har størst betydning for hvor mye trafikk og -løp vi får i Grenland framover. Det er ikke høye bomtakster i Grenland i dag, og vi mener det er naturlig å øke satsene i takt med prisveksten som for alle andre kostnader i samfunnet.

Det er naturligvis mange syn på saken om innkreving av bompenger, og ikke minst om hvordan midlene brukes. Utvikling av infrastruktur for alle typer trafi-

kant er en svært kompleks oppgave som innebærer at noen alltid vil være svært fornøyd med noe som andre er tilsvarende misfornøyd med. Allikevel må det sies at det oppleves at folk flest har forståelse for tiltaket som beløp og at majoriteten aksepterer at brukerne av vei må ta en del av regningen.

Etter mye mediestrykk om saken, ønsker vi å tydeliggjøre at næringslivet i Grenland sier ja til Bypakke fase 2 og Bypakkestavtale som gir mindre trafikk og løp, raskeere varetransport - og en bedre by for alle. Avtalene gir en unik mulighet for Grenland som næringslivet oppfordrer politikerne til å utnytte til beste for næringslivet og befolkningen.

Vi vil på det sterkeste tydelig anmode Grenlands politikere til samarbeid for å fortsette med fase 2 og akseptere den virkeligheten som ligger i at prisveksten selv sagt også rammer bygging av vei.

Mette Sannerholt Andersen
Grenland Næringsforening/Utvalg for samfunnskostnads og hæringer

Spørsmål og svar

Nå bygges fremtidens Grenland!

