



BYPAKKE GRENLAND

Handlingsprogram 2023–2026

Revisjon høsten 2024, vedtatt desember 2024

bypakke
GRENLAND

Forsidebilde: Birte Ulveseth

Innhold

1	SAMMENDRAG	5
2	INNLEDNING	9
3	ORGANISERING	10
4	BYSTRATEGI GRENLAND 2024-2035, STRATEGI FOR AREAL OG TRANSPORT	11
4.1	MÅL OG VIRKEMIDLER.....	11
4.2	STRATEGIEN - HVORDAN NÅ MÅLENE?	12
4.3	PRIORITERING AV TILTAK OG PROSJEKTER I FASE 2	13
5	RESULTATER 2015 – 2024	14
5.1	GJENNOMFØRTE PROSJEKTER	14
5.2	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID.....	16
5.3	FUS BEDRIFT – FORPLIKTENDE BEDRIFTSSAMARBEID OM MILJØVENNLIG REISER	17
5.4	TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER	18
5.5	TRAFIKKUTVIKLING PERSONBILER	18
5.6	ELBILER.....	19
5.7	KOLLEKTIV.....	19
5.8	GANGE.....	21
5.9	SYKKEL	21
5.10	BYSYKKEL.....	22
5.11	ANDELEN NYE BOLIGER I BYBÅNDET	23
5.12	BEFOLKNINGSVEKST.....	24
6	ØKONOMI	25
6.1	ØKONOMISKE RAMMER.....	25
6.2	INNKRIVING AV BOMPENGER	26
6.3	PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN	26
6.4	VURDERING AV PROSJEKTENES BIDRAG TIL MÅLOPPNÅELSE	27
7	BYPAKKE GRENLAND 2023-2026, PROSJEKTPORTEFØLJE	30
8	FORDELING AV MIDLER I BELØNNINGSAVTALEN	31
9	BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKE GRENLAND FASE 1	33

1 Sammendrag

Ny bypakke og bystrategi vedtatt våren 2024

Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune gjorde i juni 2024 vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Samtidig ble en ny Bystrategi Grenland vedtatt. Denne legger strategiske føringer for areal og transportpolitikken i Grenland de neste 10 årene. Vedtak om fase 2 er en stor milepæl og innebærer investeringer i transportsystemet på 3 milliarder kroner de neste 10 årene. Vedtaket er viktig når byområdet nå har søkt om ny fireårig belønningsavtale. Etter Stortingets behandling av fase 2, åpner vedtaket for at Grenland kan anmode staten til å initiere forhandlinger av en mer langsiktig og omfattende byvekstavtale.

34 prosjekter til en samlet sum på 2,5 milliarder kroner er ferdigstilt

Proposisjon til Stortinget *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Handlingsprogrammet er siden revidert og behandlet politisk hvert år. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer i fase 1 3,16 mrd. (2024). Av disse er 2,5 mrd. kr benyttet. Høstens rullering er den siste i Bypakke Grenland fase 1. 34 prosjekter til en samlet sum på 2,5 milliarder kroner er ferdigstilt. 5 byggeprosjekter gjenstår. Dette er:

- Skien: Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen
- Skien: Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru
- Skien: Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak
- Porsgrunn: Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbru
- Porsgrunn: Turveg langs elva i Porsgrunn kommune, fra kommunegrensa til Osebro

Med unntak av Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru og enkelte tiltak på Moflata, skal prosjektene realiseres 2025. Prosjekter som ikke er ferdige i løpet av 2025 vil bli overført til fase 2 etter Stortingets behandling. Arbeidet med reguleringsplan for knutepunkt Porsgrunn er inne i slutfasen og 2.gangsbehandling forventes i januar 2025. Gjennomføring av prosjekter på området inngår i fase 2. Flere utredninger viser det store potensialet knyttet til etablering av togstopp i Skien sentrum. Det er ikke anledning til å benytte bompenger til jernbaneinvesteringer. En videre framdrift er avhengig av en byvekstavtale med staten.



Figur 1: Ny gang og sykkelforbindelse gjennom Kverndalen ble ferdig i 2024

Prosjektene ferdigstilt i 2024:

- Ny gang- og sykkelløsning gjennom Kverndalen i Skien. (25 mill./50% belønningsmidler)
- Ny bru over Damfossen (34,6 mill.) med tilhørende gang- og sykkelveg i begge ender.
- Nytt fortau langs Sentrumsvegen i Siljan opp til Møllekrysset (800 m)
- Ny gang- og sykkelveg langs Skotfossvegen ved Grøtsund (40 mill.). Strekningen er 640 meter fremkommelighet langs fylkesvegen og tryggere adkomst til bussholdeplassene ved Kampekastet.

En komplett oversikt over alle gjennomførte prosjekter fremgår av kap. 5.1.

Måloppnåelse i 2024

Vegtrafikken i Grenland er økende

Både i 2023, og så langt i 2024 er trafikken høyere enn før bommene ble etablert i 2016. Nullvekstmålet måles som et snitt over tre år. Fordi 2022 er med i snittet og var påvirket av pandemien, vil vi allikevel innfri statens krav i 2024. Mye tyder imidlertid på at dette vil bli krevende i 2025.

Antall busspassasjerer går opp

Så langt i 2024 er antall busspassasjerer på nivå med normalåret 2019. Utviklingen viser en vekst på 1,9 prosent så langt i 2024 (oktober), sammenlignet med samme periode i 2023. Effekten av pandemien er ikke lenger synlig i passasjertallene.

Antall sykklister faller?

Andelen sykkelreiser økte med 2 prosentpoeng fra 2014 til 2019. Etter toppåret i pandemiåret 2020 har antall sykklister registrert i tellepunktene sunket noe. Datagrunnlaget er mangelfullt.

Veksten i antall elbiler er fremdeles stor.

Økningen fra 2022 til 2023 var på 3 prosentpoeng. Andelen elbiler i 2023 i Grenland var 22,3 prosent (24 prosent for landet). Andelen elbiler i antennepunktene er 29 prosent. Det kjøpes også flere elektriske varebiler, selv om andelen for landet er kun 5,8 prosent.

Befolkningsvekst på 0,9 prosent

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle de fire Grenlandskommunene i 2023. Veksten i hele landet var 1,1 prosent. Skien hadde høyest vekst i 2023 med 1,2 prosent.

Antall byggetillatelser i bybåndet

I perioden 2019-2023 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 92 prosent i Porsgrunn og 86 prosent i Skien. Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt noe de siste årene. Målet definert i ATP Grenland er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet. I 2023 var andelen 70 prosent i Skien og 90 prosent i Porsgrunn.

Dette er totalt bygget i regi av Bypakke Grenland 2016-2024:

- 8340 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 13 000 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 6580 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1200 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 11 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil
- 1 gang- og sykkelbru (Damfoss)



Figur 2: Den nye gang- og sykkelbrua over Damfossen ble ferdig høsten 2024

Belønningsavtalen finansierer blant annet følgende:

- Ett av Norges billigste busstilbud og forsterket rutetilbud for buss. En av Norges første og gunstigste kombinasjonsbillett buss – tog. I og inn og ut av Grenland.
- Ulike rabatterte billettprodukter som familierabatt i helg, gratis gruppereiser på dagtid for barn og ungdom (inntil 12 personer) og gratis bussbillett for barn opp til 6 år
- Ulike kampanjer for å øke andelen gå-, sykkel- og kollektivreiser. Opplæring og kampanjer i barnehager og grunnskole.
- Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter.
- Fus bedrift. Bedriftssamarbeid for å øke bruk av kollektiv, gange og sykkel.
- Bysykkelordning basert på el-sykler. Mindre trafiksikkerhetstiltak for gange og sykkel.
- Utbedring av snarveier, fortau og gangs- og sykkelveger m.m.

Ny Bystrategi Grenland 2024-2036

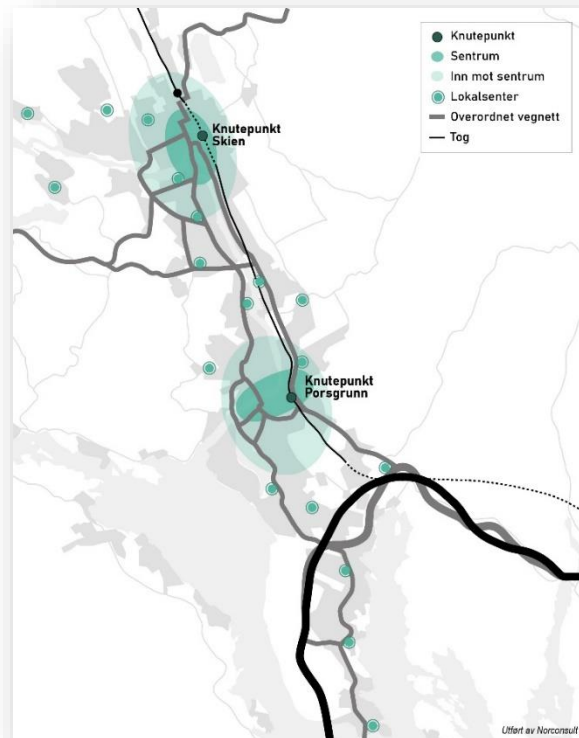
Ny bystrategi ble vedtatt våren 2024. Strategien for areal og transport omfatter helhetlig virkemiddelbruk med arealutvikling, investeringstiltak i infrastruktur, driftstiltak og bildempende tiltak.

Bystrategien har 4 innsatsområder:

- Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer
- Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser
- Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen
- Bedre framkommelighet på overordnet vegnett

Tiltak og prosjekter prioriteres:

- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra
- På overordnet vegnett



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

Våren 2024 gjorde kommuner og fylkeskommune vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Grunnlaget for ny stortingsproposisjon skal kvalitetssikres av finansdepartementet før behandling i Stortinget. Forutsatt stortingsvedtak våren 2025, forventes oppstart av fase 2 innen 01.jan 2026. Prosjekter fra «Bypakke Grenland Handlingsprogram 2023-2026» som ikke ferdigstilles i løpet av bypakkens fase 1 overføres til Bypakke Grenland fase 2. Bypakke Grenland fase 1 er ferdig nedbetalt i januar 2025. Med utgangspunkt i lokalpolitisk vedtak våren 2024 arbeides det med å forberede realisering av prosjektene som er prioritert gjennomført i 2026 og 2027. I tillegg er planlegging av prosjekter med lang planleggingshorisont igangsatt. Dette gjelder bla. ny kobling fra fv.3294 Trommedalsvegen til Menstadbrua. Midler til planlegging av fase 2 prosjekter finansieres av fase 1. For å sikre nødvendig framdrift er rammen i dette prosjektet økt fra 19 til 41 mill. kr. Hvilke prosjekter det gjelder fremgår av kap. 9 i handlingsprogrammet.



Figur 3: Et attraktivt bysentrum gir konkurransefortrinn til gå-, sykkel- og kollektivreiser

2 Innledning

Bypakkas fase 1 har 10 års varighet, med oppstart 3.oktober 2016. Innkrevingen skal senest opphøre innen 3.oktober 2026, eller når det er tatt inn det byområdet har lov til i henhold til stortingsproposisjon 134 S (2014-2015) om Bypakke Grenland fase 1. Denne grensen vil bli nådd i januar 2025. Om ikke annet er bestemt må innkrevingen opphøre inntil ny bypakke er på plass. Våren 2024 gjorde kommuner og fylkeskommune likelydende vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Grunnlaget for ny stortingsproposisjon skal kvalitetssikres av finansdepartementet før den fremmes for stortinget. Forutsatt vedtak våren 2025, forventes oppstart av fase 2 innen 1.jan 2026. Det innebærer at årets rullering blir den siste i fase 1. Høsten 2025 vil et nytt handlingsprogram for fase 2 behandles politisk av partene i bypakka. Gjenværende prosjekter inklusiv finansiering vil da bli overført til fase 2.

Bypakke Grenland fase 1 er definert i prop.134 S. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 3,16 mrd. kr i 2024. Av disse er 2,5 mrd. kr benyttet. 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

Prinsipper for endringer i årets handlingsprogram

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

- Rammer for prosjekter som allerede ligger i porteføljen kan justert.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter legges til grunn.
- Det prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene opprettholdes.
- Det er kun i hovedrevisjon hvert 4 år det er anledning til å ta inn nye prosjekter.

Vedtak Bypakke Grenland fase 2

Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune gjorde i juni 2024 vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Samtidig ble en ny Bystrategi Grenland vedtatt. Denne legger strategiske føringer for areal og transportpolitikken i Grenland de neste 10 årene. Vedtak om fase 2 er en stor milepæl og innebærer investeringer i transportsystemet på 3 milliarder kroner de neste 10 årene. Vedtaket er viktig når byområdet nå har søkt om ny fireårig belønningsavtale. Etter Stortingets behandling av fase 2, åpner vedtaket for at Grenland kan anmode staten til å initiere forhandlinger av en mer langsiktig og omfattende byvekstavtale.

3 Organisering

Partene i Bypakke Grenland er Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Alle er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av fylkesvaraordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (kommune-/fylkesdirektør nivået). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. De fire kommunene og fylkeskommunen har vedtatt å starte forberedelser av en ny bypakke.

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

Stillingene i prosjektkontoret er fordelt på følgende funksjoner:

- Prosjektledelse og koordinering av bypakkas portefølje
- Kommunikasjon og mediehåndtering
- Kampanjearbeid for å motivere innbyggerne til å gå, sykle og reise kollektivt
- Prosjektleder Fus bedrift, et samarbeid med regionens bedrifter om grønne reiser

Stillingene ved bypakkas prosjektkontor er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland (2 stillinger) midler fra belønningsavtalen (2 stillinger). 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 besluttsende 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.

4 Bystrategi Grenland 2024-2035, strategi for areal og transport

Bystrategi Grenland ble vedtatt våren 2024 og utgjør partnerskapets felles strategiske plattform. Strategien skal bidra til at byområdet samler kreftene for å nå målene.

Strategien for areal og transport omfatter helhetlig virkemiddelbruk med arealutvikling, investeringstiltak i infrastruktur, driftstiltak og bildempende tiltak.



4.1 Mål og virkemidler

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


Konsentrert arealutvikling


Investering i infrastruktur


Drift


Bildempende tiltak

Helhetlig virkemiddelbruk for å nå målene

4.2 Strategien - Hvordan nå målene?

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

- Utvikle knutepunkt Porsgrunn
- Bygge togstopp i Skien sentrum
- Forbedre forbindelsene til knutepunktene
- Gjøre det enklere å kombinere ulike transportformer
- Styrke kundegrnlaget for buss- og togtilbudet

Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

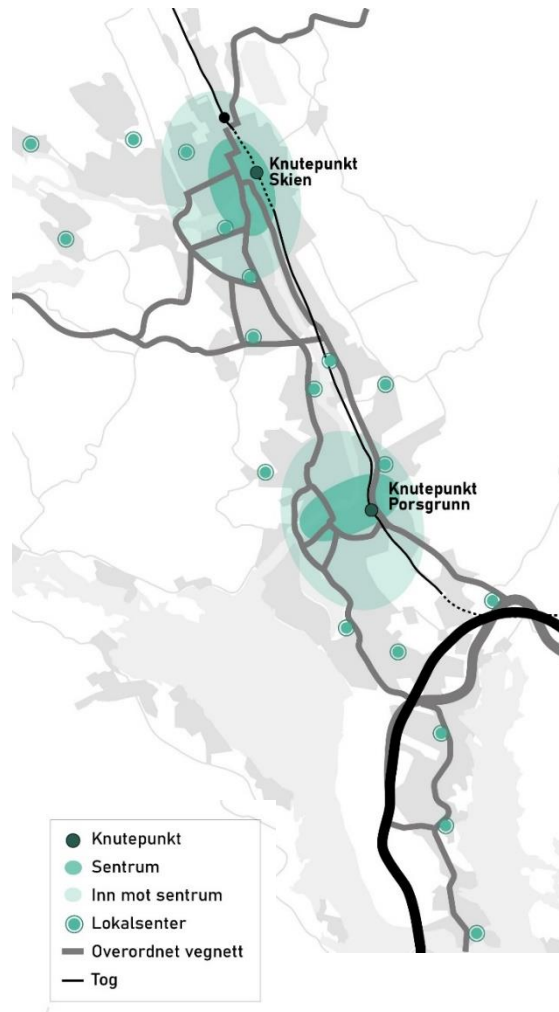
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
- Ivareta bylogistikk

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

- Bygge trygge, attraktive og trafiksikre forbindelser i lokalsentre med mange funksjoner
- Vektlegge stedskvaliteter og opplevelsesverdier
- Forsterke drift og vedlikehold

Bedre framkommelighet på overordnet vegnett

- Overføre korte bilreiser til gange og sykkel og lengre reiser til buss og tog
- Optimalisere det overordnede vegnettet
- Bygge en forbedret vegforbindelse for næringstransporten mellom Skyggestein og Menstadbrua



Bystrategien vist i kart

4.3 Prioritering av tiltak og prosjekter i fase 2

Tiltak og prosjekter prioriteres:

- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra
- På overordnet vegnett

Tiltakene i strategien må forankres og følges opp gjennom nasjonale, regionale og kommunale planer, lokale og statlige vedtak av Bypakke Grenland fase 2, og i handlingsprogram og budsjett hos de ansvarlige offentlige aktørene. Bystrategien gjelder for samme geografiske område som Bypakke Grenland fase 2.

Samarbeid og felles prioritering av virkemidler og tiltak er nødvendig for å nå målene. Hvor tiltakene må forankres og finansieres er vist i figuren under.

VIRKEMIDDEL/TILTAK	FORANKRING OG FINANSIERING
 <p>Konsentrert arealutvikling</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Retningslinjer og bestemmelser i arealplaner som sikrer konsentrert arealutvikling og fortetting med kvalitet → Kommuneplanens arealdel, offentlige og private reguleringsplaner og ATP Grenland▪ Bruke verktøy som byformveileder og prioritere offentlige «fortettingsagenter» → Finansieres av kommunene eller statlige tilskudd fra avtaler▪ Byrom, parker, grønnstruktur og treplanting → Forankres i alle plannivå og følges opp i handlingsprogram og prosjekt
 <p>Investering i infrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Investeringsprosjekt som overfører bilreiser til gange, sykkel, buss og tog → Prop S. for Bypakke Grenland fase 2▪ Investeringsprosjekt som gir bedre framkommelighet i overordnet vegnett → Prop S. for Bypakke Grenland fase 2▪ Togstopp Skien → Byvekstavtale▪ Jernbaneinfrastruktur på Vestfoldbanen (stat) → NTP og statsbudsjett
 <p>Drift</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Opprettholde og videreutvikle busstilbudet (ruter, frekvens, billettprodukter og pris) → Fylkeskommunens busskontrakt finansiert av egne midler og statlige midler fra avtale▪ Forsterket drift og vedlikehold på prioriterte gang- og sykkelforbindelser → Veieiers driftskontrakter på veg og midler fra avtale – samarbeid på tvers▪ Fus -bedriftssamarbeid for grønne arbeidsreiser → Økt satsing med statlige tilskuddsmidler i belønningsavtale eller byvekstavtale▪ Kampanjer/sykkelopplæring i barnehage/skole▪ Bysykkelordning▪ Økt togtilbud (reisetid, frekvens og punktlighet) → Statlige trafikkavtaler og midler til tog i statsbudsjett
 <p>Bildempende tiltak</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Bompenger → Prop. S. for Bypakke Grenland fase 2▪ Restriktiv parkeringspolitikk → Parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel▪ Gateutforming som prioriterer myke trafikanter og demper biltrafikken → Prosjektene i bypakka og tiltak som finansieres av andre▪ Statlige rammebetingelser

5 Resultater 2015 – 2024

5.1 Gjennomførte prosjekter

34 bypakkeprosjekter for til sammen 2,5 mrd. kroner og flere titalls belønningsprosjekter er ferdig bygget.

Tabellen under viser en liste med ferdigstilte bypakkeprosjekter:

Nr.	Ferdig	Kommune	Prosjekt	SUM kr. (mill.)
2	2016	Porsgrunn	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	13
1	2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	21
3	2016	Siljan	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
4	2017	Alle	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
7	2017	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring	2,0
6	2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,1
5	2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	13
8	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	705
9	2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13
11	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemyrene	2
10	2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3
15	2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22
14	2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	29
16	2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulltangen og Vabakken)	20
17	2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20
12	2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	716
13	2019	Skien	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	72
18	2019	Skien	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	9
19	2019	Skien	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	9
21	2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	46
20	2020	Skien	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	77
22	2020	Skien	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etableringa av fortau	12
23	2021	Porsgrunn	Sverresgata-Hovenggata. Sykkelfelt og kollektivprioritering	94
24	2021	Porsgrunn	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	77
25	2021	Skien	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen (tillegg 6,3 mill i BO midler)	69
26	2022	Porsgrunn	Fv.356 Franklintorget, kollektivknutepunkt og byromstiltak	75
28	2022	Porsgrunn	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	18
27	2022	Skien	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	19
29	2023	Porsgrunn	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim). Ny rundkjøring og GS-bru.Kun delfinansiering.	36
30	2023	Siljan	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	7
34	2024	Siljan	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak (Tillegg 4,8 mill i BO midler)	7
31	2024	Skien	Kverndalen. Gågate/hovedsykkelrute delstrekning 1 Kverndalstunellen - Kverndalstorget (12	14
32	2024	Skien	Bru over Damfoss, Bryggevannet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smie	35
33	2024	Skien	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstrekning 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (inkl. 2 mill fra	40

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	Jernbanebygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate	3,5
13	2019	Skien	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
14	2019	Porsgrunn	Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Skippergata	2,0
15	2019	Porsgrunn	Storgata, miljøgate	12,0
16	2020	Alle	Hjertesone Grønli og Stigeråsen, Heistad oppvekstsenter	1,0
17	2020	Porsgrunn	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken, sykkelveg med fortau	1,5
18	2020	Alle	Trygge sykkelparkeringsplasser (sykkelbokser)	1,5
19	2020	Siljan	Midtbygda skole, ny trafikkordning og hjertesone	2,5
20	2020	Porsgrunn	Meieritorget, byrom/ møteplass	6,0
21	2021	Skien	Kjørbekkvegen fortau (kun delfinansiert av belønningsmidler)	0,2
22	2021	Porsgrunn	Aalsgate, dobbeltsidig sykkelfelt inklusiv snarvei fra Deichmannsgate til Trollveien	3,0
23	2021	Porsgrunn	Sykkelfelt Moldaugvegen og fortau Solumgata	3,2
24	2021	Porsgrunn	Smug Storgata 92-94	0,6
25	2021	Skien	Ny gs-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia	0,2
26	2021	Skien	Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomskole	1,0
27	2021	Skien	Gregorius Dagsonsgate, universelt utformet holdeplass	1,1
28	2021	Porsgrunn	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	3,0
29	2021	Skien	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 2016-2024?

Følgende er bygget av ulike kategorier i bypakka i perioden 2016-2024:

- 8340 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 13 000 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 6580 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1200 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 11 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil
- 1 gang- og sykkelbru (Damfoss)

5.2 Informasjon og holdningskapende 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. Media viser stor interesse for Bypakke Grenland. Siden 2013 er bypakka omtaler i nesten 13 000 saker. Bypakke Grenland har en kommunikasjonsstrategi sist oppdatert i 2021. Der er følgende hovedgrep definert:

- Synliggjøre prosjekter og resultater
- Vise bypakkas betydning i en større sammenheng
- Øke kunnskapen om grønne transportalternativ
- Bruke lokale ressurspersoner og egne ansatte som ambassadører
- Sikre bedre kommunikasjon mellom involverte parter i bypakka
- Spille beslutningstakerne gode
- Gjennomføre hyppige målinger som dokumenterer om vi lykkes med bypakkas kommunikasjonsarbeid



Figur 4: Innspillskampanjen der publikum fikk melde inn forslag til små og store tiltak, ble en stor suksess

Bypakkas kommunikasjonsstrategi planlegges oppdatert i 2025 før fase 2 iverksettes.

Viktige kampanjeaktiviteter i 2024:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle
- Fus bedrift – forpliktende samarbeid med bedrifter om miljøvennlig reiser
- Rullende/ oppsøkende gratis sykkelverksted på ulike steder i bybåndet
- Eلسykkelbibliotek. Gratis lån av elsykkel og el-lastesykkel på bibliotekene
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt

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

5.3 Fus bedrift – forpliktende bedriftssamarbeid om miljøvennlig reiser

Fus bedrift er etablert for å få flere til å velge å gå, sykle eller ta bussen til og fra jobb. I dag utføres 80 prosent av alle arbeidsreiser i Grenland med bil, så potensialet for endring er stort. En endring blir mer varig hvis den etableres som en vane. Derfor er Fus bedrift utformet som et fordelsprogram for ansatte, med fokus på vanereisen til og fra jobb.

Konseptet ble utviklet i 2023 og realisert i 2024. Fus er et treårig (2024-26) prosjekt, og har et budsjett på 4 mill. i 2025. Budsjettet vil måtte trappes noe opp etter som antall bedrifter blir større. Det er i dag 12 operative Fus bedrifter med til sammen 1760 ansatte. Det er et mål å nå 60 bedrifter i løpet av 2026.

De viktigste fordelene med å være Fus bedrift:

- Glade og friske medarbeidere
- Et klimatiltak og godt omdømme som bedrift
- Muligheter for de ansatte til å lease elsykkel
- Gratis rekrutteringsbillett på buss i tre måneder for bilister
- Mobilt sykkelverksted som kommer til bedriften
- Tilskudd til sykkelparkering
- Motiverende konkurranser internt i bedriften og på tvers av bedrifter

The flyer is titled "Gratis sykkel-service" and features a smiling man working on a bicycle. It includes the following text:

- Gratis sykkel-service**
- Fus til å gjøre sykkelens sesongklar!**
- En sykkel i god stand gjør turen tryggere og øker sykkelgleden. Ta med sykkel på jobb, og få den fikset!
- Sykelverksteder ruller inn til din bedrift:**
 - Mandag 4. november**
 - Tirsdag 5. november**
- *Heldag på verkstedet minst 2 dager før vi kommer
- *Merk sykkel med vår merkelapp når du setter den fra deg
- Sjekken inkluderer justering av bremses, gir, olje og luft + mulighet for dekkskifte.
- Du får også med en tilstandsrapport på sykkel.
- Let mer om mobilt sykkelverksted her (with QR code)

Figur 5: Gratis sykkel-service er et av tilbudene ansatte i Fus bedrifter får

Prosjektet er i oppstartsfasen. Så langt i år har vi delt ut 90 rekrutteringsbilletter til buss, 20 elsykler har blitt leaset og det mobilsykkelverkstedet utført service på 105 sykler. Vi har holdt konkurranser og quiz på arbeidsplassen. Alle bedrifter har utført en årlig reisevaneundersøkelse.

5.4 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.

48 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 48 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

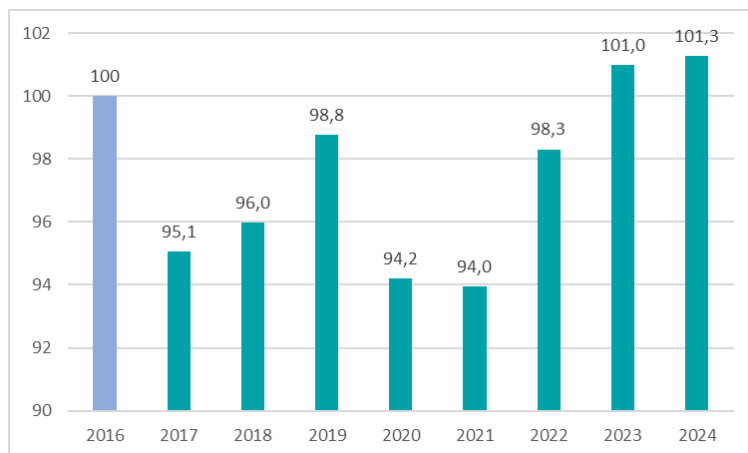
Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3 og 5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

5.5 Trafikkutvikling personbiler

Belønningsavtalen har som vilkår at Grenland skal nå nullvekstmålet. Dette måles gjennom en byindeks som baseres på 30 målepunkter ulike steder i byområdet. Referanseåret i gjeldende avtale er 2016 (året byområdet måles mot). Nullvekstmålet baserer seg på et gjennomsnitt av de tre siste årene (2021-2023). Byindeksen for 2023 viser at biltrafikken er 2,5 prosentpoeng lavere enn i 2016. Snittet inneholder imidlertid 2021 og 2022 som i stor grad er pandemipåvirket. Tallet kan derfor gi

inntrykk av at Grenland har mer å gå på en vi faktisk har. Figuren nedenfor viser at trafikken i tellepunktene tom. okt 2024, er høyere enn i 2016. Det skyldes i særlig grad at elbilene ikke betaler i bommene. Lokalt vedtak om Bypakke Grenland fase 2 legger til grunn 70 % takst på elbiler fra og med 2026. Det vil dempe trafikkveksten i

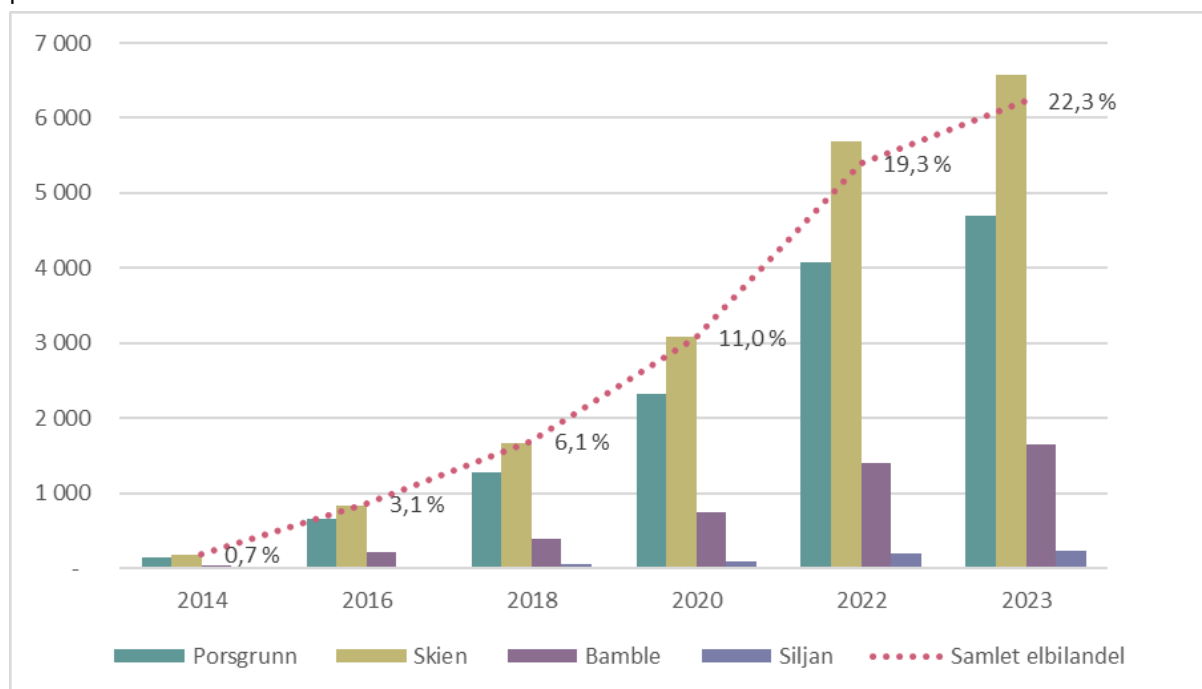
Grenland, men over tid er dette ikke tilstrekkelig for å innfri statens krav om nullvekst.



Figur 6: Viser trafikkutvikling i Grenland tom. okt. 2024, sammenlignet med samme periode i årene før. Utgangspunkt er 2016 som er referanseår for belønningsavtalen og det året nullvekst måles mot

5.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 22,3 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2023. Dette er en økning på 3,0 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 24 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, selv om andelen for landet er kun 5,8 prosent.



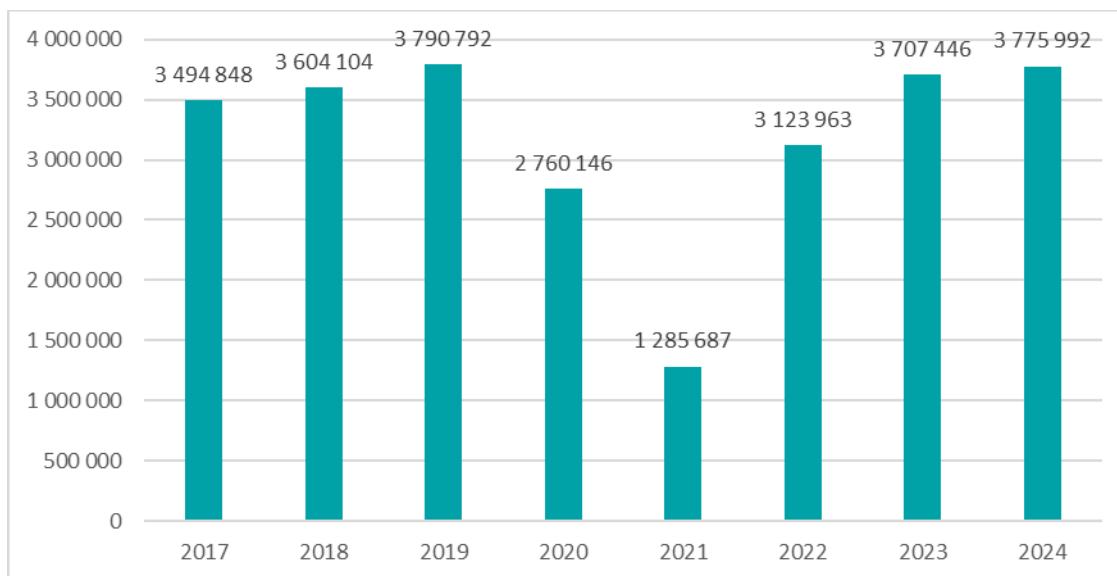
Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Antall ladepunkter i Grenland har gått betydelig opp

Tall fra Nobil viser at det per september 2024 er 531 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, en økning på 16. Dette gir en tetthet på 25 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 23 elbiler per ladepunkt.

5.7 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. Per oktober 2024 er antall passasjerer 1,9 prosent over samme periode i 2023.



Figur 7 Viser utviklingen i antall busspassasjerer tom. okt. 24, sammenlignet med samme periode i foregående år.

Bussenes punktlighet

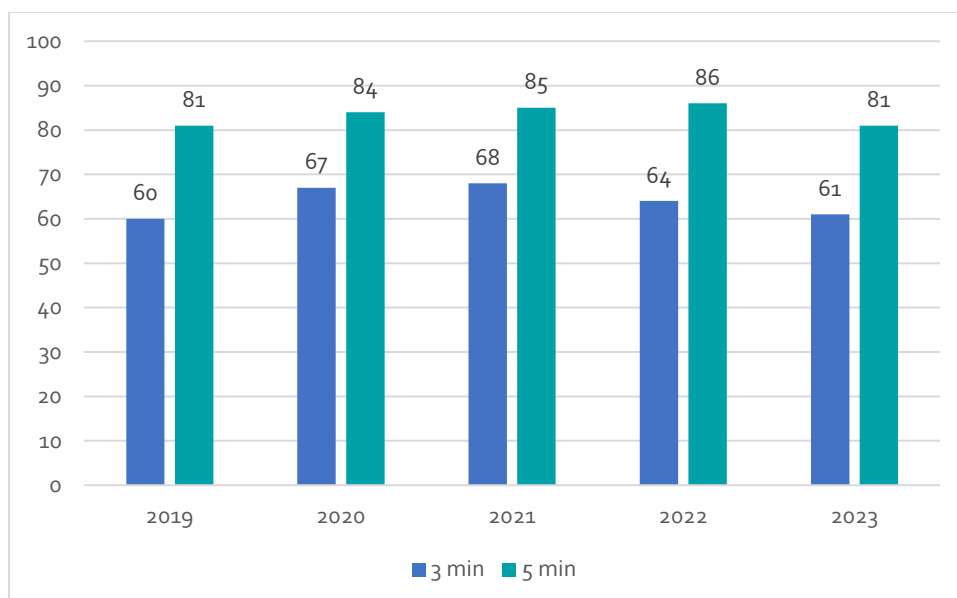
I 2023 var 61 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er ett prosentpoeng forbedring fra 2019, året før pandemien. Sammenlignet med 2023 er det en redusert punktlighet på tre prosentpoeng. 81 prosent av avgangene var mindre enn 5 minutter forsinket. Dette er det samme som i 2019, men en redusert punktlighet på 5 prosentpoeng sammenlignet med 2023. 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 bedre fremkommeligheten til bussene. En annen kilde til forsinkelser er tidstap ved av- og påstigning. Effektive billetteringssystemer er en del av dette.

Punktlighetsrapport 2023 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	65 %	69 %	66 %	66 %	68 %	67 %	77 %	67 %	67 %	68 %	61 %	62 %	67 %
M2	55 %	61 %	54 %	55 %	54 %	57 %	76 %	57 %	56 %	53 %	51 %	51 %	57 %
M3	53 %	58 %	54 %	54 %	53 %	53 %	73 %	56 %	56 %	54 %	51 %	52 %	56 %
P4	53 %	58 %	59 %	58 %	60 %	64 %	78 %	61 %	55 %	60 %	51 %	50 %	59 %
P5	58 %	66 %	63 %	65 %	68 %	68 %	79 %	70 %	65 %	64 %	58 %	56 %	65 %
P6	55 %	64 %	62 %	62 %	59 %	63 %	75 %	66 %	65 %	61 %	59 %	59 %	63 %
P7	64 %	75 %	69 %	77 %	73 %	76 %	90 %	73 %	76 %	73 %	68 %	62 %	73 %
P10	40 %	49 %	33 %	39 %	42 %	48 %	73 %	50 %	45 %	40 %	33 %	32 %	44 %
Total Grenland	58 %	64 %	59 %	60 %	60 %	62 %	77 %	63 %	61 %	60 %	56 %	55 %	61 %
<i>Inntil 5 min etter planlag</i>	<i>78 %</i>	<i>84 %</i>	<i>80 %</i>	<i>79 %</i>	<i>79 %</i>	<i>81 %</i>	<i>93 %</i>	<i>80 %</i>	<i>81 %</i>	<i>79 %</i>	<i>77 %</i>	<i>76 %</i>	<i>81 %</i>

Tabellen viser at andel busser mindre en 3 minutter forsinket i 2023. Nederste linje er andel busser med mindre enn 5 minutters forsinkelse.



Figur 8: Viser utviklingen i punktlighet fra 2019 til 2023. Mindre biltrafikk under pandemien ga bussene større punktlighet.

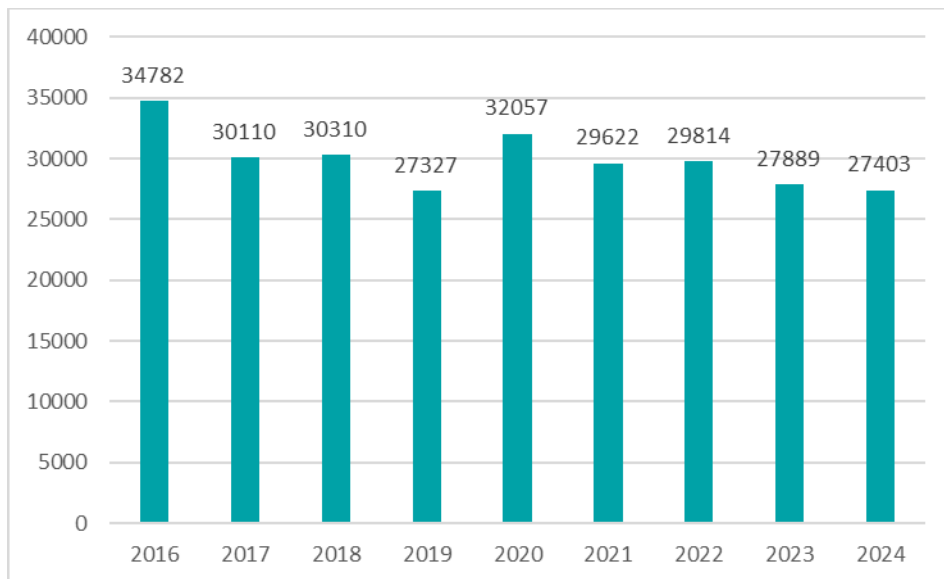
5.8 Gange

Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Denne forteller oss at gangandelen i Grenland samlet er 16 prosent og at den i bysentraene er 21 prosent. Det er i nasjonal målestokk lavt. Gangandelen i Grenland bør økes for at byene skal utvikle seg ytterligere. Grenland vil få oppdaterte data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen tidlig i 2025. Da vil vi kunne si noe sikrere om utviklingen i antall gående.

5.9 Sykkel

Det er satt opp 34 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 syklistere (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 sykkelreiser gikk opp. Det er imidlertid ingen ting i telldataene som indikerer det.

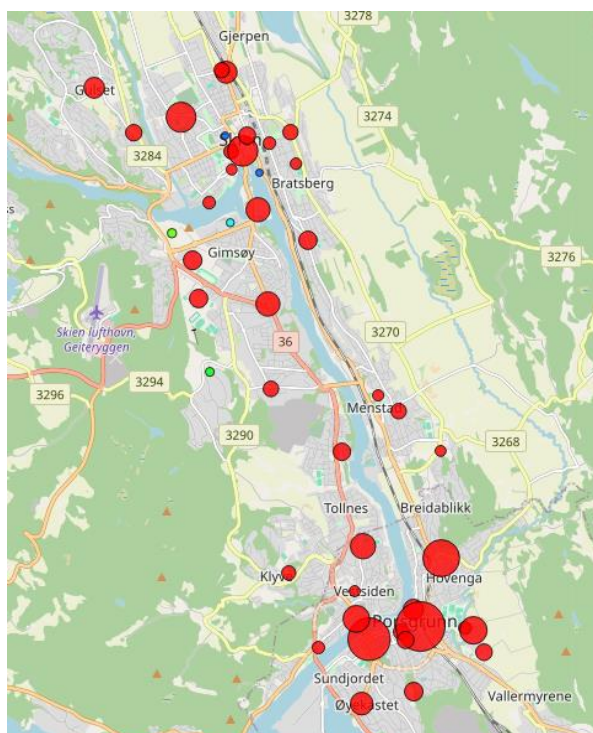
Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, viser tellepunktene at antall syklistere er svakt nedadgående i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som omfatter Grenland. Resultatene fra RVU 2018/2019 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 6 prosent. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Utviklingene i tellepunktene samsvarer ikke med tallene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Det vil foreligge nye reisevanedata fra nasjonal reisevaneundersøkelse i 2025.



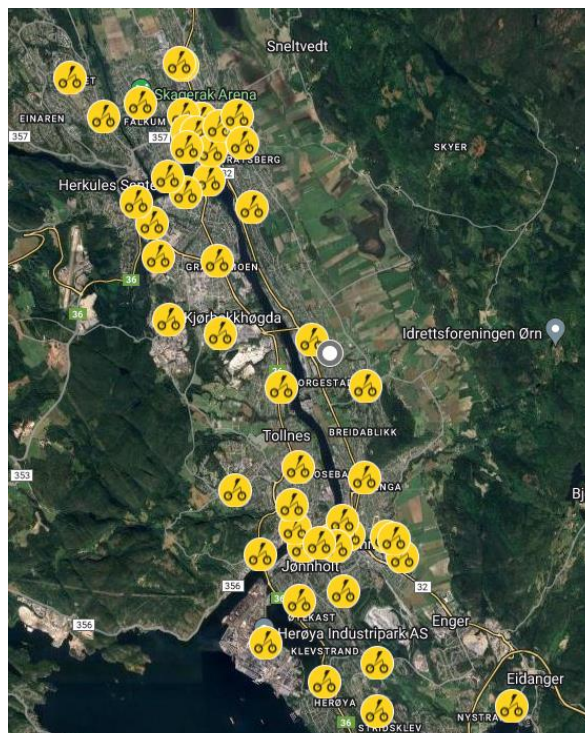
Figuren viser sykling i Grenland til og med oktober 2024 sammenlignet med samme periode i årene før. Antall sykler varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.

5.10 Bysykkel

Bysykkelordningen ble etablert i 2023 som en treårig pilot. Med de elektriske syklene kommer folk seg raskt, enkelt og miljøvennlig rundt i byene våre. Ordningen er i sin helhet finansiert av midler fra belønningsavtalen med staten. Tjenesten består av 250 elsykler, og skal være et tilbud til

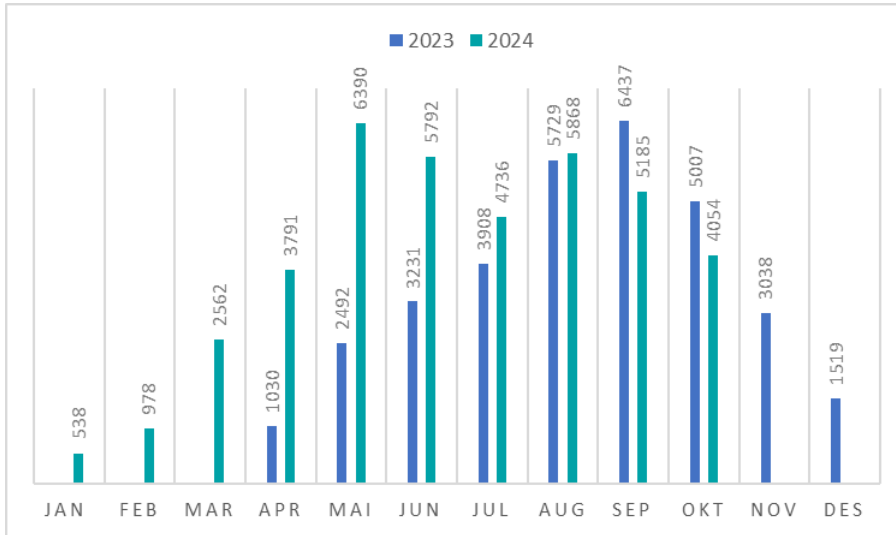


Figur 9: Viser de mest populære bysykkelstasjonene i Porsgrunn og Skien



Figur 10: Viser parkeringsoner for bysykkel i Grenland. Totalt 54 parkeringsoner.

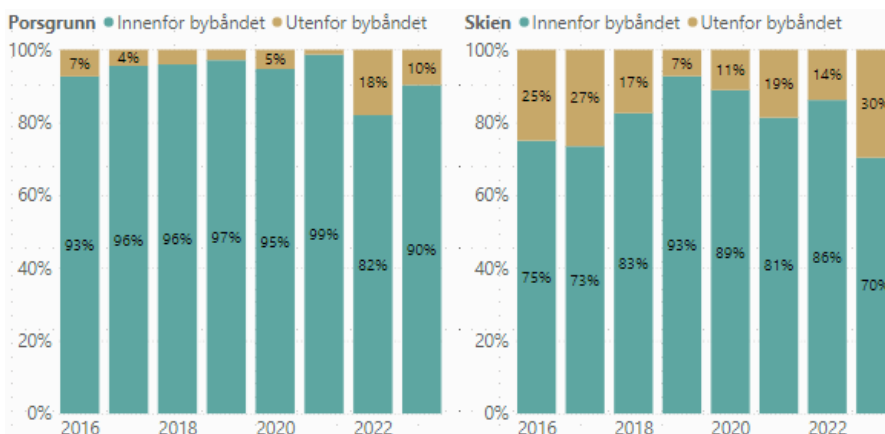
befolkningen året rundt. Syklene leies i en egen Farte bysykkel-app og koster 10 kr. for de første 15 minuttene. Bysyklene har blitt et populært supplement til buss og annet mobilitetstilbud i Grenland. Siden oppstarten i april 2023 har bysyklene blitt brukt på 70 000 turer. Som figuren nedenfor viser, har antall turer gått ned i september. Det kan skyldes tekniske problemer med motorene som har gjort at antall tilgjengelige sykler er redusert betydelig.



Figur 11: Viser utvikling i antall turer med Farte bysykkel. Antall turer er fallende i september 2024. Det kan skyldes tekniske utfordringer med elmotorene.

5.11 Andelen nye boliger i bybåndet

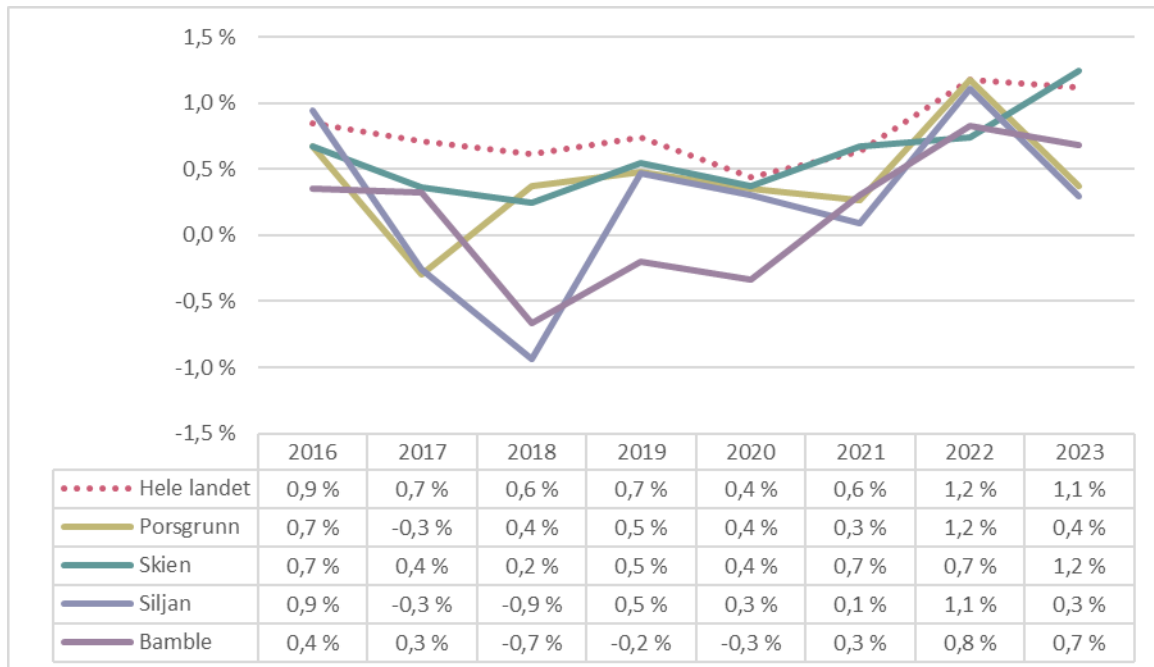
Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2023 ble 84 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned ett prosentpoeng fra 2022. For Skien var andelen 70 prosent, og 90 prosent i Porsgrunn. Målet definert i ATP Grenland er at minst 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 byggetillatelser totalt er ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år. I perioden 2019-2023 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 92 % i Porsgrunn, mens andelen er 86 % i Skien.



Figur 12 Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2023.

5.12 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle de fire grenlandskommunene i 2023. Veksten i hele landet var 1,1 prosent. I femårsperioden 2019 til 2023 har det til sammen blitt 2240 flere innbyggere i disse kommunene.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2023. Kilde: Statistisk sentralbyrå.



En attraktiv og levende by er viktig for befolkningsvekst. (Foto: Dag Jensen)

6 Økonomi

6.1 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 3,16 mrd. kr (2024-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	32	220	312	107	30								716
Statlige bevilg./programområder			13											13
Fylkeskommunale bevilgninger	40	84	53	53	53	53	53	53	53	35				530
Kommunale bevilgninger	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18				180
Sum offentlige bevilgninger	73	134	304	383	178	101	71	71	71	53	0			1439
Bompenger		204	191	194	97	153	91	35	15	100	214	214	214	1722
Sum inntekter	73	337	495	577	275	254	162	106	86	153	214			3161

Endringer i inntektsgrunnlaget

Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.

- Bominntektene er oppjustert med statens foreløpige anleggsindeks for prisregulering i 2024 på 4,6%.
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden.

Endringer i prosjektrammer

- Alle prosjektrammer der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering.
- 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.

Kommunal egenandel	Innbyggere (2014)	% av befolkning	Årlig andel (mill.kr)
Skien kommune	53 500	58,5	10,5
Porsgrunn kommune	35 500	38,8	6,99
Siljan	2 400	2,6	0,47
Sum total	91 400	100,00	18

6.2 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	25,70 %	204 312 656
2024 prognose	29,00 %	184 000 000

Øvre ramme for hvor mye bompenger det kan tas inn i Bypakke Grenland er definert i Prop. 134 S. Denne åpner for å ta inn bompenger i inntil 10 år (03.10.2026). I 2024 kroner er det 3,16 mrd. Denne grensen nås i januar 2025. Hvis ikke annet bestemmes må innkrevingen opphøre på dette tidspunktet.

92 prosent har brikke

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

6.3 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

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

- Rammer for prosjekter som allerede ligger i porteføljen kan justeres.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter legges til grunn.
- Det prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene opprettholdes.
- Det er kun i hovedrevisjon hvert 4. år det er anledning til å ta inn nye prosjekter.

6.4 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 trafikkellepunkter på utvalgte steder i bybåndet. Disse måler trafikkmengden døgnkontinuerlig. 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.

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



Foto: Dag Jensen

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	Togstopp Skien, (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 (tillegg 46,5 mill i BO midler)	2	2	3	3	0	2	2,0
3	19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 45 mill. i belønningsmidler)	2	2	3	3	0	2	2,0
5	7	Kongensgate, kollektivtiltak 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 (Tillegg 4,8 mill i BO midler)	2	1	2	2	1	1	1,5
8	9	Kverndalen. Gågate/hovedsykkelrute delstrekning 1 Kverndalstunellen - Kverndalstorget (12,6 mill BO midler)	2	1	2	2	0	1	1,3
8	23	Turveg langs elva i Skien kommune, Borgestadjordet, Menstad og Bøle-Follestad (kun planlegging)	1	0	3	3	0	1	1,3
10	7	Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen	3	1	0	2	0	1	1,2
10	10	Bru over Damfoss, Bryggevannet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smieøya	1	1	2	2	0	1	1,2
12	60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	1	1	0	2	1	1	1,0
13	67	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstrekning 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (inkl. 2mill fra Skien k)	1	1	0	1	0	2	0,8
13	72	Fv. 3282 Hoppestadvegen, gang- og sykkelveg fra Pettersborgveien til Venstøpbakken	0	1	0	1	1	2	0,8
15	55-3	Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og kryssutbedring	2	0	1	1	-1	1	0,7
	29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommighetstiltak	Består av mange enkelt-tiltak. Ikke mulig å effektivt vurdere samlet						

I tillegg skal det gjøres kvalitative vurderinger av nytte/ kostnader for det enkelte prosjekt. Det innebærer blant annet en vurdering av kvaliteten på dagens infrastruktur og foreløpig kunnskap om prosjektets økonomi. Kost-/nyttevurderinger av prosjektet gjøres fortløpende under utvikling av porteføljen og som del av porteføljestyringen ved revisjon av handlingsprogrammet. Hvert prosjekt i bypakka blir kvalitativt vurdert mot kriteriene over og gitt en karakter. Gjennomsnittet av disse blir presentert som prosjektets samlekarakter, 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.

Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

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

1. 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.
2. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.



Foto: Dag Jenssen

7 Bypakke Grenland 2023-2026, prosjektportefølje

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

+/- 10%	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.
+/- 40%	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 .
Grove anslag	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.



Foto: Dag Jensen

Prosjektportefølje 2023-2026

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet Tall=år ferdig	Prosjekt- ramme	Forbruk 2015-2024	2025	2026
1	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand, ny veg	2019	71,6	715,9		
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lillelvprosjektet" ny veg	2018	71,0	697,4	12,6	
3	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt	2019	8,6	8,6		
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	2019	71,14	71,15		
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	2020	77,0	77,0		
7	Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen	Skien	31,3	5,3	26,1	
9	Kverndalen. Gågate/hovedsykkelrute delstrekning 1 Kverndalstunellen - Kverndalstorget (12,6 mill BO mid	2024	13,6	13,6		
10	Bru over Damfoss, Bryggevannet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smieøya	2024	34,6	34,6		
11	Klosterøya - Jernbanebrugga, gs-bru (tillegg 46,5 mill i BO midler)	Skien	231,2	0,0		231,2
12	Trafikkmodelltesting i Skien	Utført	1,5	1,5		
55	Fv. 356Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke. Kollektiv, sykkel og byromstiltak			0,0		
55.1	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	2020	45,7	45,7		
55.2	Fv.356 Franklintorget, kollektivknutepunkt og byromstiltak	2022	68,6	68,6		
55.3	Fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og kryssutbedring	Porsgrunn	21,2	8,2	13,0	
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	2019	20,1	20,1		
57	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring	2018	2,0	2,0		
14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkelfelt og kollektivprioritering	2021	88,9	88,92		
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Utført utrec	1,9	1,9		
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen. Mulighetsstudie	Utført utrec	1,6	1,6		
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva, turveg under bruene	Utgår	3,2	3,2		
18	Storgata, miljøgate fra Franklintorget til Meieritorget.	2019	12,7	12,7		
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 45 mill. i belønningsmidler)	Porsgrunn	160,2	83,2	77,1	
20	Bussholdeplasser, opprusting	2017	15,8	15,8		
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	2019	22,0	22,0		
22	Turveg langs elva i Porsgrunn kommune, fra kommunegrensa til Osebro	Porsgrunn	51,2	6,7	26,0	18,4
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	Skien	113	18,3	70,0	24,7
30	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak (tillegg: 1 mill. fra privat utbygger)	2022	19,3	19,3		
31	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	2019	8,5	8,5		
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau	2020	12,1	12,1		
35	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei	2017	12,6	12,6		
36	Fv 49 Klyvevegen, Fortau fra Kongerødveien til Hulkaveien	2018	3,0	3,0		
37	Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa, utredning og mulige kortsiktige tiltak	Utført utrec	0,6	0,6		
39	Fv. 32 Bølevegen, gs-tiltak Siloen - Blåbærlia	Utgår	1,8	1,8		
40	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	2022	15,4	15,4		
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	2021	70,5	70,5		
43	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	2018	13,2	13,2		
44	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	2016	12,5	12,5		
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	2016	20,8	20,8		
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	2016	0,5	0,5		
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	2017	3,1	3,1		
60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	2023	4,8	4,8		
61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak (Tillegg 4,8 mill i BO midler)	2024	7,0	7,0		
50	Fv. 32 Hovenga, kapasitetsutbedring i rundkjøring	2019	20,0	20,0		
51	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen (tillegg 6,3 mill i BO midler)	2021	67,00	67,00		
53	Rv. 36 ved Bjørnstadkrysset. Fortau internveg og sanering av avkjørsler	Utgår	0,1	0,1		
62	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering	Porsgrunn	29,8	21,0	8,8	
63	Togstopp Skien, (15 mill. bevilget av fra Skien kommune)	Skien	13,8	2,7	5,1	6,0
69	Ufordelt reserve Porsgrunn	Porsgrunn	21,8	0,0	21,8	
70	Ufordelt reserve Skien	Skien res	30,2	0,0	30,2	
71	Ufordelt reserve Siljan	Siljan res	0,5			
64	Ufordelt felles reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger	Alle	5,0		5,0	
65	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim). Ny rundkjøring og GS-bru.Kun delfinansiering.	2022	7,2	7,2		
66	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og GS-veg	2023	36,1	36,1		
67	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstrekning 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (inkl. 2mill fra Skien k)	2024	39,8	28,2	11,6	
68	Fv.354 Heistad, trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter (1,6 mill er BO midler)	Utgår	0,0	0,0		
72	Fv. 3282 Hoppestadvegen, gang- og sykkelveg fra Pettersborgveien til Venstøpbakken	Skien	17,2		17,2	
74	Fv. Forberede nødvendige reguleringsarbeider gs-løsninger. Kampekastet – Vadrette, Brekka –	Skien	3,0		3,0	
48	Drift og avvikling av antennepunkter	Utført	36,9	26,9	10,0	
49	Finansiering av prosjektkontor	Annet	56,5	49,2	7,3	
54	Fase 2 planleggingsmidler	Annet	41,0	10,0	31,0	
	Sum		3161,4			
	Samlede inntekter 2024		3161,4	2505	375,7	280,3

Figur 13 Gule er prosjekter som fremdeles er aktive/ under realisering. Lys grønn er planlegging, mørk grønn er bygging

8 Fordeling av midler i belønningsavtalen

Tabellen nedenfor viser fordeling av belønningsmidler i 2025.

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 luskryss	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



Tabellen under viser forslag til bruk av midlene til reduserte billettpriser.

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 reispenger	
	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

9 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: 710 mill. kr (løpende kroner).

Anleggsarbeidet ferdigstilt i 2019.

Det er bygget ny veg i miljøttunnel 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: 71,1 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. Kongens gate. Kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen

Ramme 2024: 31,3 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2024: +- 10 prosent

Prosjektet har til hensikt å ruste opp Torggata, Kongens gate, Telemarksgata og Rådhusplassen med tiltak som bedrer bymiljøet og fremkommeligheten for gående, syklende og buss. Skien kommune skal separere vann- og avløpsnett i alle gatene innen 2027.

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 syklistene. 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.

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

Et forprosjekt for utforming av alle gatene ble vedtatt av Utvalg for teknisk sektor august 2024. Prosjektet planlegges som ett tiltak, men må bygges trinnvis. For å håndtere omlegging av trafikken i sentrum under bygging, må Kongens gate bygges om før Torggata og Telemarksgata. Kongens gate bygges i 2025. Torggata og Telemarksgata bygges i 2026 – 2027. Rådhusplassen blir riggplass i anleggsperioden og må tas til slutt. Rådhusplassen ligger mellom Torggata og Kongens gate, og det må tas areal av plassen for å etablere ny holdeplass og tosidig fortau. Sammen med Rådhusgata er Rådhusplassen viktige gangforbindelser mellom ny holdeplass og sentrumskjernen.

Detaljprosjektering av Torggata, Telemarksgata og Rådhusplassen finansieres av planleggingsmidler i fase 1 (BP 54). Bygging finansieres av bypakke fase 2.

9. Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute gjennom byen

Sluttsum 2024: 13,6 mill. kr

Utført i 2024

Det er bygd ny gang- og sykkelforbindelse i Kverndalen fra øvre torg til Kverndalstorget. Prosjektet er gjort i samarbeid med Lietorvet boligutvikling som har bygd første byggetrinn med nye leiligheter opp mot Lietorvet. Gs-forbindelsen har gatevarme og er universelt utformet. Den er fem meter bred, merket opp med tre meter for toveis sykkel og med to meter gangsone. Forbindelsen fungerer som flomvei, og det er plantet trær og vegetasjon langs hele strekningen. Prosjektet stod ferdig august 2024 og er et spleiselag mellom Bypakke Grenland, Skien kommune og Lietorvet boligutvikling AS.

10. Bru over Damfoss. Bryggevannet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smieøya

Ramme 2024: 34,6 mill. kr

Utført i 2023 og 2024

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

Bryggevannet rundt består av mange delprosjekter: Bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya, forbindelse over Smieøya til Hjellevannet-siden og videre langs fylkesvegen inn til Fisketrappa, forbedringer ved Bryggeparken, promenade gjennom Skien Brygge, gangforbindelse og park i Klosterhavna, promenade langs Klosterøya øst. Noen av prosjektene gjøres som del av private

utbygginger, mens andre finansieres av bypakka. For å få til en runde, må det etableres en forbindelse mellom Klosterøya og Jernbanebrygga.

Den økonomiske potten i «Bryggevannet rundt» finansierer bru over Damfossen, gang- og sykkelveier på hver side av brua og opp til fylkesveien på vestsiden av Smieøya. Damfossbrua 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/fylkeskommunen, Steinar Moe Eiendom AS og Skien kommune. Telemarkskanalen har rehabilitert sitt damanlegg med ledemurer samtidig. Steinar Moe Eiendom bygger gs-vegene på hver side av brua høsten 2024 og strekningen skal åpnes for ferdsel i november.

11. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2024: 231 mill. kr. Totalramme 259 mill. kr, hvorav 26 mill. kr (inkl. mva) i belønningmidler og 12 mill. kr i eksterne bidrag). Det er i tillegg bevilget 19 mill. kr i belønningmidler tidligere år. Usikkerhet i anslag 2024: 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. En bru vil korte 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 ble anskaffet høsten 2023. Etter at Kystverket har gitt kryssingstillatelse til å bygge brua to ganger tidligere, ble det avdekket saksbehandlingsfeil hos Kystverket som førte til at kommunen ble bedt om å søke på nytt. I den forbindelse ble det gjennomført strømningsanalyse og simulatorkjøring. Kystverket har i brev 4. oktober 2024 gitt avslag på brua som omsøkt, som følge av sikkerhetshensyn ved særlig høy vannstand (flom). Kommunen har klagerett og vurderer i egen politisk sak om vedtaket skal påklages.

Siden det er svært kort tid igjen av fase 1 er det ikke mulig å bruke midlene som er satt av til brua før fase 1 er over. Midlene og forpliktelsene i prosjektet overføres til bypakke fase 2, i tråd med føringer i «Faglig grunnlag Bypakke Grenland fase 2» for håndtering av prosjekter som ikke blir ferdige i fase 1.

I fase 2 vil prosjektet inngå i porteføljestyringen sammen med de andre prosjektene. Her vil det være mulig å utrede hva forpliktelsen om å bygge en bruforbindelse innebærer. Det kan være endringer av gang- og sykkelbrua slik den er prosjektert, annen/ny plassering, finne andre måter å krysse elva på, som for eksempel ferjeforbindelse, eller avslutte prosjektet og omdisponere midlene til andre prosjekter i porteføljen.

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: 88,9 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 avløpsnettene blitt oppgradert. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata - Slottsbrugate skiftet ut i 2018.

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

Sluttsum: 1,9 mill. kr
Avsluttet i 2016.

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

17. Fv. 32 gangveg Lilleelva, turveg under bruene

Sluttsum: 3,2 mill. kr
Avsluttet 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 Franklintorget til Meieritorvet. Miljøgate.

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

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

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

Ramme 2024: 160,2 mill. kr. (45 mill. inkl. mva i belønningsmidler i tillegg.)

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.

Byggearbeidene er godt i gang og brua forventes åpnet for publikum sommeren 2025.

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.

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 ulykkesbelastede kryss. Tiltakene bidrar til økt fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter. Første delen ble bygget i 2017 og 2018, den andre delen ferdigstilles i 2019, samlet er blir det oppgradert 34 kryss. Det er ikke satt av midler til utbedring av flere krysningspunkter.

22-23. Turveg langs elva fra Porsgrunn til Skien

Prosjektet innebærer etablering av en sammenhengende turveg langs elva mellom Porsgrunn og Skien sentrum 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 2024: 51,2 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 kun en kortere strekning ved Osebakken park til Skien grense er ferdigstilt i nyere tid. Der kommunen er grunneier kan oppgradering av turvegen påbegynnes vintersesongen 24/25. 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. Tiltak på andre strekninger kan vurderes i slutfasen av perioden dersom det er ledige midler etter gjennomføring her.

23. Turveg langs elva i Skien

Ramme 2024: 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 2024: 113 mill. kr.
Usikkerhet i ramme: +- 20%

Hensikten med prosjektet er å forbedre fremkommelighet i området og samtidig ivareta et godt bomiljø. Tiltakene som skal gjennomføres på Moflata som en del av fase 1 ble definert i hovedrevisjon av bypakkas handlingsprogram 2022:

- 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
- Vurdere behovet for en fotgjengerkryssing mellom rundkjøringen ved Bjørntvedtvegen og Tuftekrysset

Behovet for fotgjengerkryssing på tvers av rv. 36 Telemarksvegen mellom rundkjøringen i Bjørntvedtvegen og lysregulert fotgjengerkryssing ved Tufte er utredet av konsulentfirmaet Cowi. Hovedkonklusjonen er at antall gående og syklende på strekningen er for lavt til å kunne anbefale kryssing i plan eller en planskilt løsning.

Det er jobbet videre med de andre tiltakene i 2024, og reguleringsplan fremmes for førstegangsbehandling før jul. Solumgata er den mest sentrale gang- og sykkelaksen mellom Gimsøy og Fritidsparken. Når bussholdeplassen til Fritidsparken flyttes til Solumgata vil undergangen under rv. 36 bli mer sentral. I reguleringsplanen er det derfor lagt opp til å bygge ny undergang i Solumgata, og ruste opp tre andre gang- og sykkelunderganger i området. Det gjelder undergangen under rundkjøring fv. 357 Ulefossvegen fra Bakkane til Faret, under Voldsvegen ved Moflatavegen og under Bjørntvedtvegen ved Regimentsvegen. Tiltakene vil bli gjennomført i 2025/2026.

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

Sluttsum: 19,34 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 fremkommelighet for næringstrafikken.

37. Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbrua - utredning

Sluttsum: 0,57 mill. kr.

Prosjektet er avsluttet.

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

39. Fv. 32 Bølevegen, tiltak myke trafikanter

Sluttsum: 1,8 mill. kr (kun planlegging)

Prosjektet er avsluttet.

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

40. Fv. 32 Holdeplass Sandbakken

Sluttsum: 17,8 mill. kr

Ferdigstilt i 2022

Holdeplassen ble åpnet for bruk 11. april 2022. Hensikten med prosjektet var å etablere en holdeplass langs fv.32 ved Sandbakken rett nord for rundkjøringen ved Hovengasenteret. Dette er viktig for å sikre god kollektivtilgjengelighet på deler av Osebakken og Hovenga. Fram til 2022 har et slikt tilbud i sørgående retning manglet. Kostnadsrammen ble høy. Dette skyldes at man i utgangspunktet utarbeidet en reguleringsplan fra Hammerkrysset til Hovenga som blant annet

inneholdt en gang- og sykkelundergang. Denne ble stoppet som følge av at prosjektet ikke lenger hadde finansiering. Det hadde imidlertid allerede påløpt betydelige planleggingskostnader i prosjektet.

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

Sluttsum: 1,6 mill. kr

Ferdigstilt i 2015

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

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev

Sluttsum: 70,5 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 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: 67 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: 0,1 mill. kr

Prosjektet gjennomføres ikke og er avsluttet.

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 2024: 41 mill. kr

Våren 2024 gjorde kommuner og fylkeskommune likelydende vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Forutsatt stortingsvedtak våren 2025, forventes oppstart av fase 2 innen 1.jan 2026. Det er satt i gang et omfattende planarbeid for at prosjektene prioritert tidlig i fase 2 skal kunne realiseres i 2026-2027. Også planlegging av prosjekter med lang planleggingshorisont er foreslått finansiert med disse midlene. Arbeidet er finansiert av fase 1-midler. Planlegging av gang- og sykkelveg langs Hoppestadvegen og nytt kryss/oppgradering i Raschebakken og Skippergata finansieres med egne linjer i handlingsprogrammet. Fase 2-planleggingsmidler benyttes til følgende (mindre justeringer kan bli nødvendig):

Vegeier	Prosjekt	Sum
Skien	Trafikkavvikling Lunde. Tilgjengelighet kulturkvartalet. Tiltak for gående, syklende og buss i Hesselbergs gate og Lundegata sør.	7,5
Skien	Kvermdalen 2 (fra Hesselbergs gate til Kvermdalstunnelen). Opprusting av gågata, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkeløsning.	4,5
Skien	Eilert Sundts gate (fra Jonassens bru til Lundedalen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	2,5
Skien	Torggata, Telemargsgata og Rådhusplassen. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt.	6,0
Porsgrunn	Fv. 356 Raschebakken og Skippergata (fra Jønholtgata til Frednesøya). Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, oppstramming av gate og nytt fortau.	0,3
Porsgrunn	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	2,2
Porsgrunn	Bergsbygdavegen (fra Haslerlia til Vissevåg). Etablering av fortau eller gang- og sykkelveg	6,6
Porsgrunn	Slottsbrugate (fra Storgata til Bjerketvedtvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. (iht N-V125)	0,5
Porsgrunn	Industrivegen - Heistad (fra Lundedalen til kryss ny påkobling dagens E18). Etablere fortau og bedre forhold for næringstransport.	0,4
Porsgrunn	Kjølnes U - Myrene og Borge skole. Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	0,3
Porsgrunn	Storgata (fra Meieritorvet til Rådhusgata). Opprusting av eksisterende miljøgate. Prioritere myke trafikanter og byliv.	0,7
TFK	Bygge GS-veg fra Sagdalsringen til Langmyrvegen	0,3
TFK	Fv. 3294 Trommedalsvegen (fra Rødmyrvegen til Voldsvegen). Standardheving/ny veg.	5,0
TFK	Forbindelse fra Menstadbua til Trommedalsvegen. Forbedre fremkommelighet for bussene og næringstransport. Trafikksikkerhet for gående og syklende	3,0
SVV	Rv. 354 Ørvik bru (Breviksvegen). Utbedring av gang- og sykkeløsning.	1,1
	Sum	41

**55-
Fv.
356**

Linaesgate-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 Linaesgate/PP-krysset, Franklintorget og Raschebakken. Sistnevnte lar seg ikke bygge innenfor rammene i fase 1 av bypakka.

Prosjektet er delt i tre delprosjekter.

55.1 Linaesgate/PP-krysset

Sluttsum: 46,5 mill. kr

Ferdigstilt i 2020.

Statens Vegvesen/fylkeskommunen 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 ramme inn og gi plassen en tydelig identitet.

55.2 Franklintorget

Sluttsum: 68,6 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. 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 - Skippergata

Ramme 2024 (fase 1-midler): 13 mill. kr avsatt til prosjektering og grunnerverv
Usikkerhet i anslag: +- 10 prosent

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 Franklintorget. Prosjektet er regulert. Oppdatert kostnadsoverslag for prosjektet er på 96 mill. kr. Detaljprosjektering, grunnerverv, kontrahering og bygging innen 2027. Bygging finansieres av fase2.

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 trafikksikkerhetstiltak

Sluttsum: 4,8 mill. kr
Ferdigstilt i 2024

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 trafikksikkerheten 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 trafikksikkerhetsutfordringene langs veien, 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 trafikksikkerhetstiltak 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 trafikksikkerhetstiltak

Sluttsum: 7,6 mill. kr
Ferdigstilt i 2024

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 2024: 29,8 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 betydelig økning av bygningsvolumet i sentrum med en samlet bygningsmasse på over 160 000 kvm bruksareal, og på et optimalt sted for arbeidsplass-

intensive virksomheter. Foreslåtte høyder på bebyggelsen er fra 3 til 13 etasjer. En framtidig realisering vil ha stor betydning for by- og næringsutviklingen i Porsgrunn og Grenland da området kan huse opp mot 5000-6000 arbeids- og studieplasser ved optimal utnyttelse. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 5. oktober 2023. Det hefter innsigelser ved noen elementer i planen ved 2.gangsbehandling. Ubrukte planleggingsmidler når planen er vedtatt benyttes til planlegging av offentlige byrom, gater og forbindelser for myke trafikanter i planområdet.

63. Togstopp Skien

Ramme 2024: 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 gjennomførte 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 ble det gjennomført kvalitetssikring av konseptet for et togstopp i sentrum av Skien. For bedre å ivareta tekniske krav og fremtidig kapasitetsbehov ble det anbefalt 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 kryssingsspor som øker kapasiteten på enden av Vestfoldbane-pendelen.

På bakgrunn av det videreutviklede konseptet skal det gjøres en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse av togstoppet og videre planlegging i 2025. Midlene til prosjektet vil ikke bli brukt opp i løpet av bypakkas fase 1, og forpliktelsen og midlene vil derfor overføres til bypakkas fase 2. Gjennomføring av prosjektet er avhengig av en byvekstavtale, der det ligger midler til stasjons- og knutepunktutvikling for jernbane.

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 fylkeskommunen om delfinansiering for å gjennomføre tiltak som skal ivareta hensyn til trafikkikkerheten 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 2024: 36,1 mill. kr (delfinansiering)
Utført i 2023.

Prosjektet har til hensikt å bidra til økt trafiksikkerhet 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 2024: 39,8 mill. kr. Inkludert 2 mill. kr i kommunale bidrag.
Usikkerhet i kostnadsoverslag 2023: +-10 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 startet i 2024 og avsluttes senest våren 2025.

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

Ramme 2024 (fase 1 midler): 17,2 mill. kr avsatt til prosjektering og grunnerverv
Usikkerhet i anslag: +- 10 prosent

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 grunnerverv før kontrahering og bygging. Den økonomiske ramma er satt til 80,2 mill. kr. Bygging finansieres av fase 2.

74. Kampekastet – Vadrette, Brekka – Geiteryggen, Luksefjellvegen. Forberede nødvendige reguleringsarbeider for gang- og sykkelløsninger

Ramme 2024: 3 mill. kr

Usikkerhet: Kun planleggingsmidler

For de tre delstrekningene skal det lages et kunnskapsgrunnlag som inneholder kartlagte behov for gang- og sykkeltilbud, sammenheng 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 2025. Alle tre delstrekningene ligger på marginallista til bypakke fase 2.

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-vegnett. Det er tidligere vurdert alternative traséer og grove kostnader for en gs-løsning på strekningen Brekka – Geiteryggen, som ble behandlet politisk i 2018 og 2020.

Fv. 3280 Luksefjellvegen (ca. 2580 m): Strekningen fra Venstøpbakken til Jønnevallia har ikke tilbud for gående og syklende. Tiltak på strekningen krever reguleringsplan. Strekningen er omtalt i Skien kommunes trafikksikkerhetsplan 2019 – 2022.



«Nå skapes det nye Grenland»