



BYPAKKE GRENLAND fase 1

Handlingsprogram 2023-2026

Revisjon høsten 2025

15.10.2025

bypakke
GRENLAND

Forsidebilde: Dag Jenssen

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
5.4.1	Buss	18
5.4.2	Gange	20
5.4.3	Sykkel	20
5.4.4	Bysykkelordning med elsykler	21
5.4.5	Biltrafikk	22
5.4.6	Elbiler	23
5.4.7	Andelen nye boliger i bybåndet	24
5.4.8	Befolkningsvekst	25
5.4.9	Luftkvalitet	26
6	ØKONOMI	27
6.1	ØKONOMISKE RAMMER	27
6.2	PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRINGEN	28
6.3	KRITERIER FOR PRIORITERING AV PROSJEKTER	29
7	BYPAKKE GRENLAND FASE 1, 2023-2026, PROSJEKTPORTEFØLJE	30
8	FORDELING AV MIDLER I BELØNNINGSAVTALEN	31
9	BESKRIVELSE AV PROSJEKTENE I BYPAKKE GRENLAND FASE 1	32
9.1	PROSJEKTER SOM ER GJENNOMFØRT	32
9.2	PROSJEKTER SOM GJENSTÅR I BYPAKKE GRENLAND FASE 1	44

1 Sammendrag

Proposisjon til Stortinget *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Med oppstart 3. oktober 2016 har innkrevingen nå pågått i 9 år. 37 prosjekter er realisert, for en samlet sum på 2,5 mrd. Før sommeren 2024 ble det fattet lokale vedtak om oppstart av Bypakke Grenland fase 2. Forslag til *Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark* ble godkjent i statsråd 20. juni 2025. Den forventes behandlet i Stortinget snarlig. Fra vedtak i Stortinget vil det gå om lag tre måneder før fase 2 starter opp.

Partene i bypakka vedtok høsten 2024 å videreføre fase 1 uten opphold i innkreving frem til oppstart av fase 2. Fordi vi ikke vet når Stortinget behandler Bypakke Grenland fase 2 legges det til grunn at fase 1 fortsetter frem til 3. oktober 2026, som er maksimal tidsramme. Dette gir merinntekter på om lag 278 mill. kr. Øvre ramme for investeringer i fase 1 vil med forutsetningene over bli 3,4 mrd. kroner. Så snart Stortinget har gjort sitt vedtak, avløses fase 1 av fase 2 uten opphold. Det innebærer at dette er det siste handlingsprogrammet i fase 1. Gjenværende portefølje består nå av 15 prosjekter. 9 av disse er finansiert med merinntekter. En komplett oversikt over gjenværende prosjekter fremgår av kap 7. Forutsatt vedtak i Stortinget vil første handlingsprogram for fase 2 bli behandlet høsten 2026.

Følgende tre prosjekter vil bli ferdigstilt i 2025:

- Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen.
- Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.
- Første parsell av Slottsbrugate. Gang- og sykkelvennlig gate. Utbygging følger rehabilitering av vann og avløpsnett og måtte av den grunn deles opp.

Arbeidet med Moldhaugbrua (Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro) er nå i gang igjen etter at en konkurs hos en underleverandør medførte forsinkelser. Prosjektet forventes slutført våren 2026. En komplett oversikt over alle gjennomførte prosjekter fremgår av kap. 5.1.



Måloppnåelse i 2025

Vegtrafikken i Grenland er økende

Vegtrafikken i Grenland er økende. Basert på trafikken i utvalgte tellepunkt i bybåndet er trafikken i 2025 om lag 2 prosent høyere enn i samme periode i 2016. Dette var før bommene ble etablert. Bypakkas trafikkdempende effekt er dermed ikke lenger synlig. I hvilken grad vi når nullvekstmålet måles i en byindeks. Denne måles som et snitt over tre år. For perioden september 2022 til august 2025 viser byindeksen en økning på 0,5%, sammenliknet med referanseåret 2016.

Antall busspassasjerer synker

Antall busspassasjerer så langt i 2025 viser en nedgang på 7 prosent sammenliknet med samme periode i 2024. Dette er et høyt tall. Det er behov for mer kunnskap for å kunne si noe kvalifisert om årsaken til nedgangen. Tekniske utfordringer ved innføring av nye validatorer/betalingsterminaler i bussene kan blant annet ha ført til at mange gjennomførte reiser ikke er registrert.

Andel sykklister synker

Andelen sykkelreiser i Grenland måles i nasjonale reisevaneundersøkelser. Disse viser en nedgang og var i 2024 kun 3,5% av alle reiser. Andelen svinger imidlertid mye fra år til år. Også tellepunktene for sykkel på ulike steder i bybåndet viser en nedgang. Det er usikkerhet knyttet til telling av antall/andel sykklister.

Veksten i antall elbiler er stor

Andelen helelektriske personbiler utgjorde 25,5 prosent av alle registrerte personbiler i bypakkekommunene i 2024. Dette er en økning på 3,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 27,4 prosent.

Befolkningsvekst litt under landssnittet

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,36 prosent samlet for alle de tre kommunene i partnerskapet i 2024. I 2023 var den 0,9 prosent. Veksten i hele landet var 0,79 prosent. Av bypakkekommunene hadde Skien høyest vekst i 2024 med 0,44 prosent.

Antall byggetillatelser i bybåndet

Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2024 ble 83 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned ett prosentpoeng fra 2023. For Skien var andelen 81 prosent, og 88 prosent i Porsgrunn. Målet definert i ATP Grenland er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet.

Dette er totalt bygget i regi av Bypakke Grenland 2016-2025:

- 8200 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 17 200 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 7100 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1200 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 10 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil
- 1 gang- og sykkelbru (Damfoss)

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 rabaterte 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.
- Bysykelordning basert på el-sykler.
- Mindre trafikksikkerhetstiltak for gange og sykkel.
- Utbedring av snarveier, fortau og gangs- og sykkelveger m.m.



Bystrategi Grenland 2024-2036

Bystrategi Grenland 2024-2036, strategi for areal og transport ble vedtatt våren 2024. Strategien for areal og transport omfatter helhetlig virkemiddelbruk med arealutvikling, investeringstiltak i infrastruktur, driftstiltak og bildempende tiltak. Viktige punkter i bystrategien fremgår av kap.4. Dokumentet er også tilgjengelig i sin helhet på www.bypakka.no

Avslutning av fase 1 og overgang til fase 2 – veien til en byvekstavtale

Når Stortinget har gjort sitt vedtak og nødvendige tekniske forberedelser til fase 2 er gjennomført, opphører fase 1, og fase 2 starter opp. Ubrukte midler fra fase 1 overføres til i fase 2, og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Økonomiske forpliktelser knyttet til tiltak og prosjekter i fase 1 overføres og følges opp i fase 2.

Grenlands posisjon som ett av ni prioriterte byområder i NTP 2025 -2036 gir mulighet for betydelig økte statlige midler i en byvekstavtale. Med et 10-årig perspektiv vil en slik avtale gi langsiktig og økonomisk forutsigbarhet. Det vil være viktig for utvikling av infrastruktur og transporttilbud i Grenland, og kan gi mulighet for å realisere togstopp Skien. Et vedtak i Stortinget om Bypakke Grenland fase 2, er et viktig steg på vei mot en byvekstavtale i Grenland.



2 Innledning

Proposisjon til Stortinget *Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Med oppstart 3. oktober 2016 har innkrevingen nå pågått i 9 år. 37 prosjekter er realisert, for en samlet sum på 2,5 mrd. Før sommeren 2024 ble det fattet lokale vedtak om oppstart av Bypakke Grenland fase 2. Forslag til *Prop. 153 S (2024–2025) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark* ble godkjent i statsråd 20. juni 2025. Den forventes behandlet i Stortinget snarlig. Fra vedtak i Stortinget vil det gå om lag tre måneder før fase 2 starter opp.

Partene i bypakka vedtok høsten 2024 å videreføre fase 1 uten opphold i innkreving frem til oppstart av fase 2. Fordi vi ikke vet når Stortinget behandler Bypakke Grenland fase 2 legges det til grunn at fase 1 fortsetter frem til 3. oktober 2026. Dette gir merinntekter på om lag 278 mill. kr. Øvre ramme for investeringer i fase 1 vil da bli 3,4 mrd. Så snart Stortinget har gjort sitt vedtak, avløses fase 1 av fase 2 uten opphold. Det innebærer at dette er det siste handlingsprogrammet i fase 1.

Gjenværende portefølje består nå av 16 prosjekter. 9 av disse er finansiert med merinntekter som en følge av beslutningen om innkreving uten opphold. En komplett oversikt over gjenværende prosjekter fremgår av kap 7. Forutsatt vedtak i Stortinget vil første handlingsprogram for fase 2 bli behandlet høsten 2026.

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

- En hovedrevisjon hvert 4. år (siste 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.
- Nye prosjekter som tas inn i fase 1 som følge av merinntekter er vedtatt som en del av fase 2/ inngår i prop 153 S, og bygging kan starte opp i 2026. Prosjekter som ikke er planlagt og klare for utbygging kan ikke tas inn.

Byvekstavtale

Praksis for andre byområder tilsier at et stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 2 er en forutsetning for å bli invitert til forhandlinger om en langsiktig byvekstavtale med staten. En slik avtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektivtransport, gange og sykkel. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane.

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.

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 besluttende myndighet.



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

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 kundegrunnlaget for buss- og togtilbudet

Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

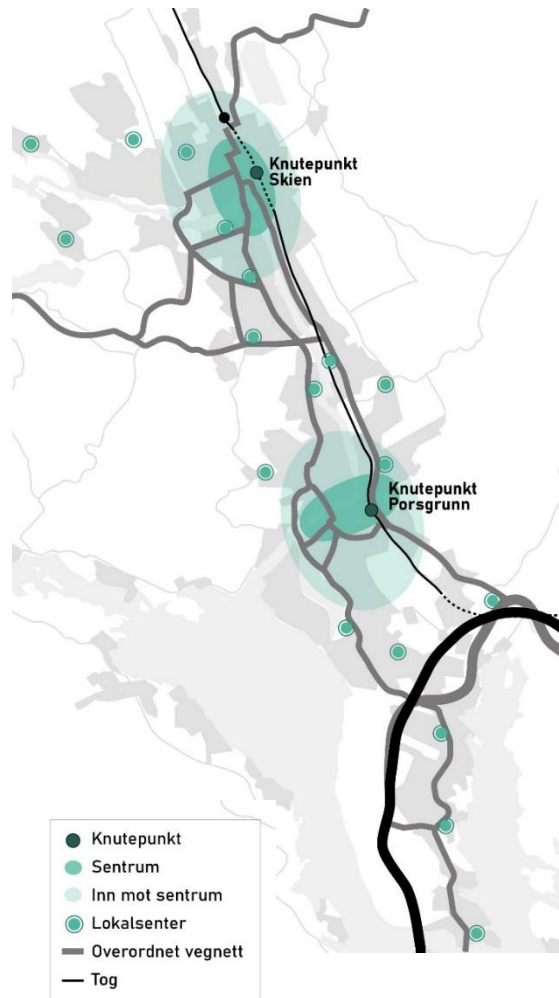
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
-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

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

- Bygge trygge, attraktive og trafikksikre 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
 Konsentrert arealutvikling	▪ 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
 Investering i infrastruktur	▪ 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
 Drift	▪ 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
 Bildempende tiltak	▪ 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

38 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.)
1	2016	Porsgrunn	Rv. 354 Gang- og sykkelveg fra Setrevegen-Breviksbrua.	13
2	2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	21
3	2016	Siljan	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
4	2017	Alle	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
5	2017	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett. Utbedring, rundkjøring Vallermyrvegen/Kjølnes ring	2,0
6	2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,1
7	2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	13
8	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	70,5
9	2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13
10	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemyrene	2
11	2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	3
12	2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22
13	2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	29
14	2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulttangen og Vabakken)	20
15	2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20
16	2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein - Skjelbredstrand, ny veg	71,6
17	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
20	2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate, sykkelfelt, GS veg og byromtiltak	4,6
21	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
27	2022	Porsgrunn	Fv. 32 Hovengasenteret/ Sandbakken. Ny holdeplass	18
28	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.	7,2
30	2023	Porsgrunn	Fv. 32 Vallermyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss og GS-veg	36
31	2023	Siljan	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	7
32	2024	Siljan	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak (Tillegg 4,8 mill i BO midler)	7
33	2024	Skien	Kverndalen. Gågate/hovedsykkelrute delstrekning 1 Kverndalstunellen - Kverndalstorget (12,6 mill BO midler)	14
34	2024	Skien	Bru over Damfoss, Bryggervannet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smieøya	35
35	2024	Skien	Fv. 357 Skotfossvegen. Delstrekning 1 og 2, gs-veg Grøtsund - Kampekastet (inkl. 2 mill fra Skien k)	40
36	2025	Porsgrunn	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	37
37	2025	Skien	Kongensgate, kollektivtiltak fra Skistredet til rådhusrundkjøringen	41
38	2025	Porsgrunn	Første parsell av Slottsbrugate. Gang- og sykkelvennlig gate.	

Tabellen under viser et utvalg av ferdigstilte belønningsprosjekter

Nr.	Ferdig	Kommune	Utgatte prosjekter finansiert av belønningsmidler	Sum (eks. mva) mill.kr
1	2015-19	Alle	Oppgradering av snarveier i alle kommuner	6,7
2	2016	Skien	Gang og sykkelveg i Bjørntvedtvegen fra Rødmyrvegen til Gamle Bjørntvedtveg	1,0
3	2016	Alle	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
4	2016	Skien	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
5	2016	Skien	Fortau Øvre gate, 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	Prinsesseveg, nytt fortau	2,3
12	2018	Skien	Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate	3,5
13	2019	Skien	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
14	2019	Porsgrunn	Skille gående og syklende på hovedsykkelfelt 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	Aallsgate, dobbeltsidig sykkelstige inklusiv g/s-veg fra Deichmannsgate til Trollveien	3,0
23	2021	Porsgrunn	Sykkelstige Moldhaugvegen og fortau Solumgata	3,2
24	2021	Porsgrunn	Smug Storgata 92-94	0,6
25	2021	Skien	Ny g/s-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia	0,2
26	2021	Skien	Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomsskole	1,0
27	2021	Skien	Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen. Delfinansiering	5,0
28	2021	Skien	Gregorius Dagsonsgate, universelt utformet holdeplass	1,1
29	2021	Porsgrunn	Tiltak hovedsykkelfelt strekning Linaesgate - Bjørndalsjordet	3,0
30	2022	Skien	Gangvei over Gimsøylettene, oppgradert med asfalt	0,4
31	2022	Alle	Gratis utlån av el-lastesykler på bibliotekene	0,2
32	2022	Skien	Rehabilitering av fortau langs fv.32 fra Eikornrødvegen til Skien sentrum	2,0
33	2022	Skien	Oppgradering og universell utforming av park og turvei innerst i Hjellen	0,4
34	2022	Alle	Nye sykkelstativer på 22 dagligvarebutikker i Grenland	0,6
35	2023	Porsgrunn	Snarveier Porsgrunn. Bymuseet, Brattås og Dr.Munksgate	0,1
36	2023	Skien	Turvei Fartangen	1,7
37	2023	Skien	Gang og sykkelunderganger under Nyhusvegen og Gulsetringen, delfinansiering	13,0
38	2023	Skien	Sykkelparkering ved skoler og andre målpunkter i sentrum Skien	0,3
39	2024	Siljan	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	4,8
40	2024	Skien	Kverndalen 1. Gågate/hovedsykkelfelt delstreking	12,6
41	2024	Alle	Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet	1,3
42	Ferdig 25	Porsgrunn	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbru, delfinansiering	32,7
43	2024	Skien	Oppgradering av trapp i Kverndalen	0,6
44	2024	Porsgrunn	Oppgradering av gangforbindelser i Rådhusparken	0,4
45	2025	Porsgrunn	Delfinansiering oppgradering av gangbanedekke i Rådhusparken	0,4
46	2026	Porsgrunn	Delfinansiering oppgradering av gangbanedekke i Neptunparken	0,3
47	2025	Skien	Fv. 59 Ulefossvegen. Busslomme ved Herkules	
48	2025	Skien	Fv. 3270 Håvundvegen i kryss med Sanssoucivegen. Gangfelt, intensivbelysning, universell utforming.	0,6
49	2025	Skien	Fv. 3290 Klyvevegen. Ny gruset gangsti bak støyskjermen mellom GS-senteret	0,3
50	2025	Skien	Gangfeltet Peder Claussøns gate er flyttet lengre fra Ulefossvegen. Blir plass til en ventende bil mellom.	

Hva er bygget i 2016-2024?

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

- 8200 meter gang og sykkelveg
- 7900 meter ny veg
- 17 200 m² torg/ kollektivknutepunkt
- 7100 meter fortau
- 2700 meter tosidig sykkelfelt
- 1200 meter sykkelveg med fortau
- 600 meter miljøgate
- 400 m. ensidig sykkelfelt
- 10 kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet bil
- 1 gang- og sykkelbru (Damfoss)

5.2 Informasjon og holdningsskapende arbeid

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

Bypakkas kommunikasjonsstrategi planlegges oppdatert i 2025 før fase 2 iverksettes.

Viktige kampanjeaktiviteter i 2025:

- 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

- 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 2026. Budsjettet vil måtte trappes noe opp etter som antall bedrifter øker. Fus består i dag av 11 bedrifter fordelt på 19 lokasjoner, til sammen 3400 ansatte. Det er et mål å nå 60 lokasjoner i løpet av 2026.

De viktigste fordelene med å være Fus bedrift:

- Glade og friske medarbeidere
- Et klimatiltak og godt omdømme som bedrift
- Mulighet for de ansatte til å lease elsykkel over lønnstrekk
- Gratis lån av elsykkel i 4 uker
- Gratis rekrutteringsbillett på buss i tre måneder for bilister
- Mobilt sykkelverksted på arbeidsplassen
- Tilskudd til sykkelparkering
- Motiverende konkurranser internt i bedriften og på tvers av bedrifter

Vi har så langt delt ut ca.190 rekrutteringsbilletter til buss, 92 elsykler har blitt leaset og det mobilsykkelverkstedet har utført 519 sykkelsjekker. Vi har gjennomført flere konkurranser og hatt quiz på arbeidsplassen.

I 2025 har det blitt kjøpt inn 10 elsykler som lånes ut til ansatte i 4 uker. Målet er å gi ansatte mulighet til å erfare hvordan elsykkel passer inn i egen hverdag. Det gjennomføres også en piggdekk-kampanje, *få ett dekk og betal for ett dekk*, et insentiv til å forlenge sykkelsesongen.



Alle bedrifter gjennomfører en reisevaneundersøkelse før de blir en Fus bedrift. Deretter følger det en årlig undersøkelse som gjennomføres hver september påfølgende år. Det arbeides med en visning av resultatene i Power BI.

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 døgntkontinuerlige data på trafikkutviklingen, og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet i byområdet.

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

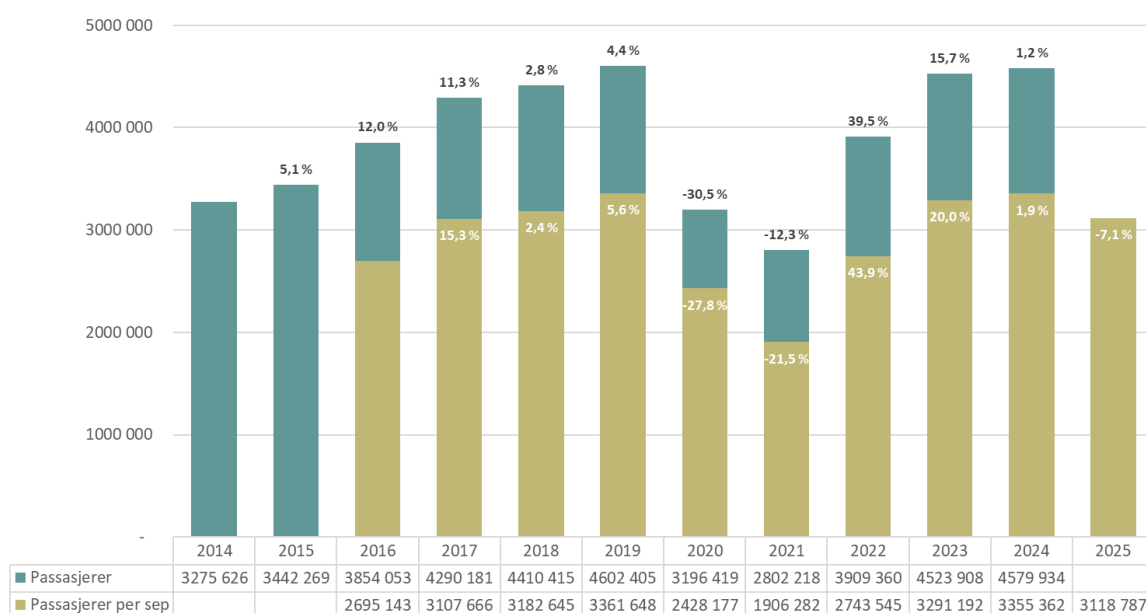
Elektronisk billettering ble innført i 2012, og dette gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

Bussenes forsinkelser

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

5.4.1 Buss

Før pandemien var det en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland, med en økning på 53 prosent fra 2013 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 i 2024 er antall passasjerer på samme nivå som før pandemien.



Figur 1 Viser utviklingen i antall busspassasjerer per år.

Bussenes punktlighet

I 2024 var 59 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er ett prosentpoeng dårligere punktlighet sammenlignet med 2019, året før pandemien.

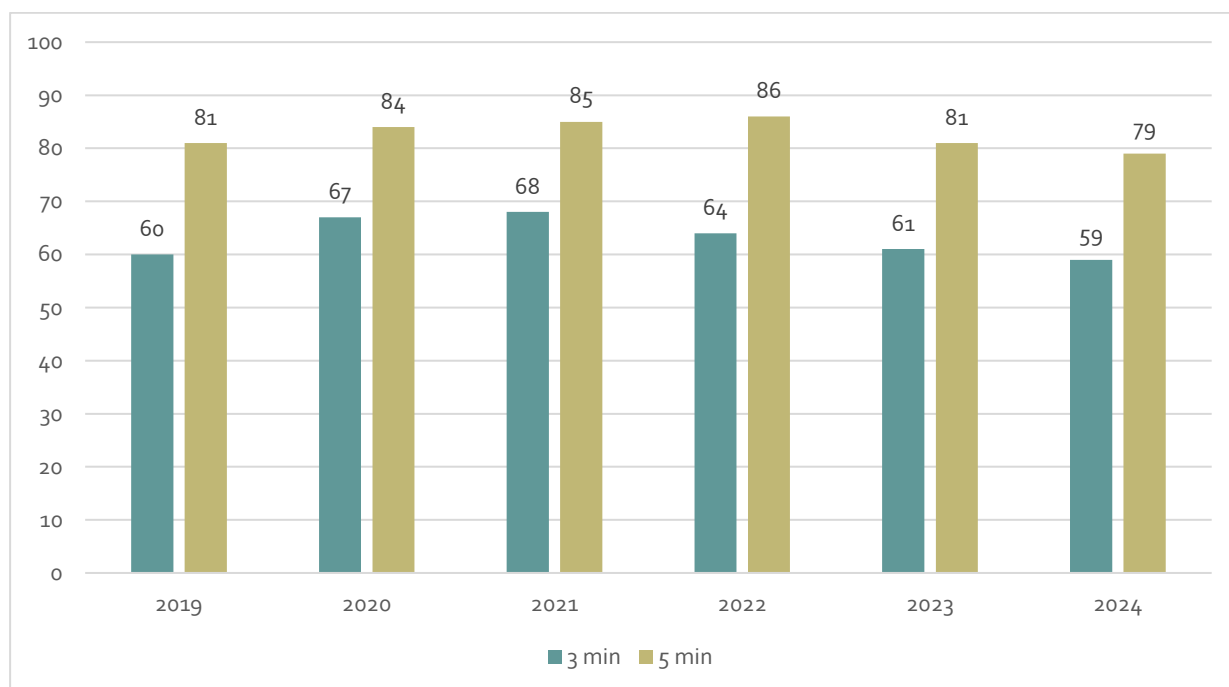
Sammenlignet med 2023 er det en redusert punktlighet på to prosentpoeng. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden og berører dermed mange reisende. Det er behov for et målrettet arbeid for å bedre punktligheten. Bedre koordinering av byggeprosjekter er viktig, men svært krevende å få til i praksis 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 2024 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	58 %	67 %	68 %	66 %	63 %	66 %	72 %	64 %	63 %	65 %	62 %	60 %	65 %
M2	42 %	53 %	58 %	53 %	50 %	58 %	72 %	54 %	47 %	50 %	53 %	52 %	54 %
M3	44 %	52 %	59 %	54 %	52 %	55 %	71 %	59 %	54 %	53 %	50 %	51 %	55 %
P4	39 %	52 %	60 %	58 %	52 %	53 %	67 %	54 %	44 %	46 %	44 %	46 %	52 %
P5	43 %	53 %	62 %	60 %	55 %	60 %	70 %	61 %	56 %	54 %	58 %	55 %	58 %
P6	50 %	59 %	68 %	63 %	64 %	66 %	79 %	67 %	66 %	62 %	58 %	55 %	64 %
P7	56 %	66 %	73 %	71 %	68 %	69 %	84 %	67 %	56 %	56 %	56 %	52 %	65 %
P10	49 %	65 %	68 %	64 %	63 %	72 %	86 %	68 %	55 %	58 %	50 %	49 %	63 %
Total Grenland	48 %	58 %	64 %	60 %	57 %	61 %	73 %	61 %	56 %	56 %	55 %	54 %	59 %
<i>Total Grenland < 5min</i>	<i>70 %</i>	<i>80 %</i>	<i>84 %</i>	<i>81 %</i>	<i>78 %</i>	<i>82 %</i>	<i>91 %</i>	<i>81 %</i>	<i>76 %</i>	<i>77 %</i>	<i>74 %</i>	<i>72 %</i>	<i>79 %</i>

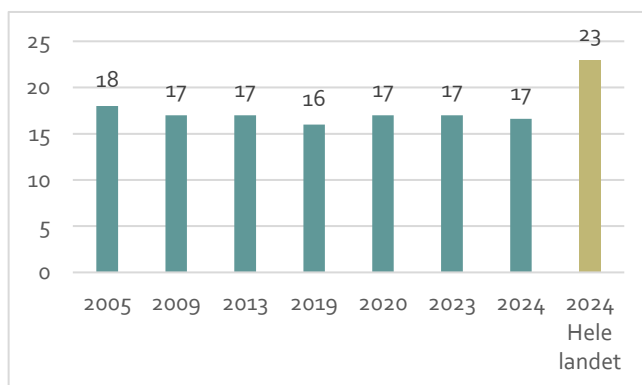
Tabellen viser andel bussavganger mindre en 3 minutter forsinket i 2024



Figur 2: Viser utviklingen i punktlighet fra 2019 til 2024. Mindre biltrafikk under pandemien ga bussene større punktlighet.

5.4.2 Gange

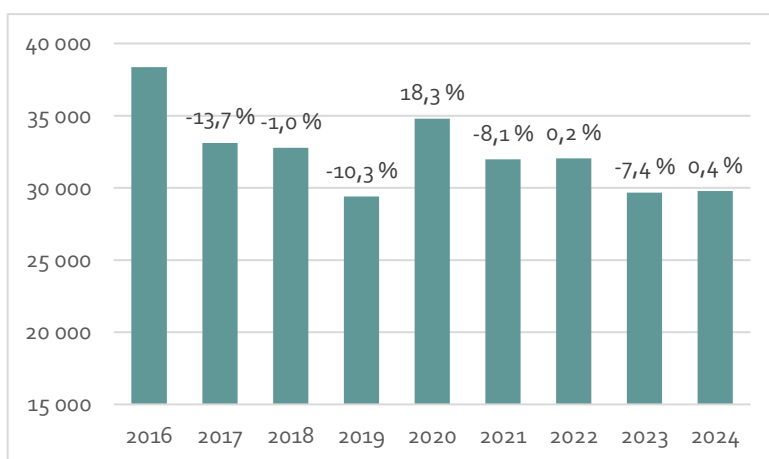
Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Denne viser at gangandelen i Grenland samlet var 17 prosent i 2024. Som figuren viser er det lavt sammenlignet med landet for øvrig. Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Utflytende arealbruk og langt mellom målpunkter antas å være hovedårsaken til den lave gangandelen.



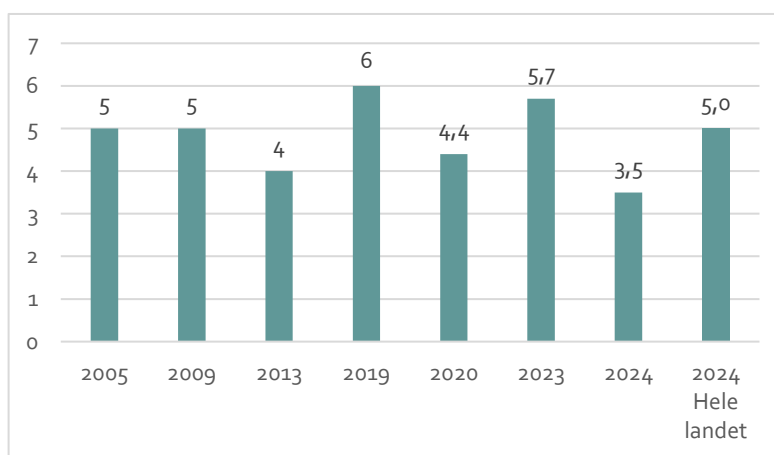
Figur 3: Viser utviklingen i andel gåturer i Grenland fra 2005 til 2024 (RVU 2005-2024)

5.4.3 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 syklistene (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.



Figur 4: Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2016-2024. Antall syklistene varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.



Figur 5: Viser resultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 2005-2024.

Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, viser tellepunktene at antall syklistene er svakt nedadgående i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som

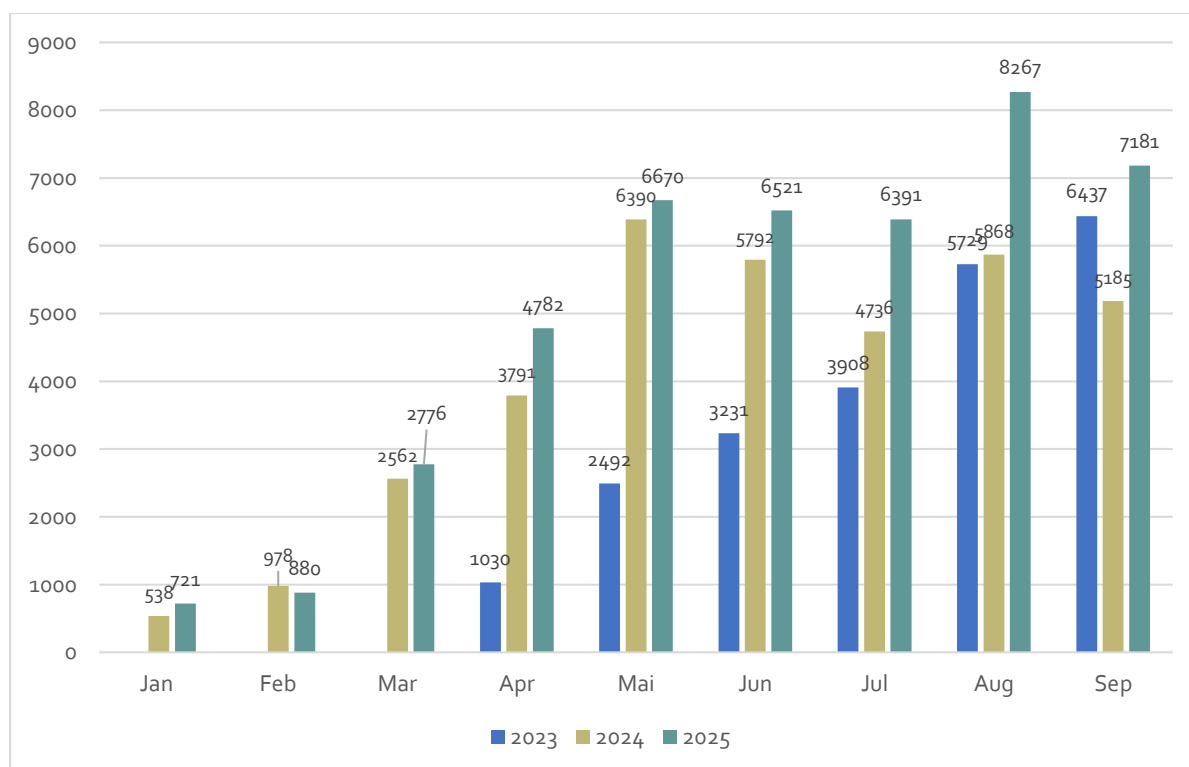
omfatter Grenland. Resultatene fra RVU 2024 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 3,5 prosent. Dette er en nedgang 2,2 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2023.

5.4.4 Bysykkelloordning med elsykler

Bysykkelloordningen med elsykler ble etablert i 2023 som en treårig pilot og har raskt blitt et populært tilbud. Sammenliknes perioden januar-september i år med samme periode i 2024 har det vært en vekst på 23,3%. Ordningen er etablert som et supplement til kollektivtilbudet i Porsgrunn og Skien, og har samme merkevareprofil som busstilbudet, Farte, i regionen. Ordningen skal nå evalueres og spørsmålet om videreføring ut over pilotperioden vil bli lagt frem for politisk behandling våren 2026.

Ordningen er et helårstilbud som består av 250 elektriske sykler, med 53 parkeringsområder fordelt i Porsgrunn og Skien. Bysyklene har blitt godt mottatt av publikum, og bidrar til at folk kan komme seg raskt, enkelt og miljøvennlig rundt i byene våre.

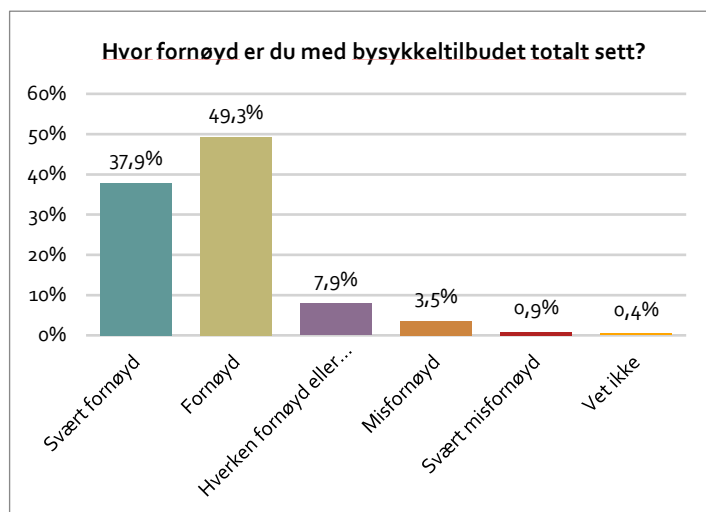
Syklene leies i en egen Farte bysykkel-app og koster 10 kr. for de første 15 minuttene.



Figur 6 Figur 9 – Viser utviklingen i antall turer med bysykkel fra oppstart i april 2023 til august 2025. Sammenliknes perioden januar -september i år med samme periode i 2024 har det vært en vekst på 23,3%.

Resultatene fra brukerundersøkelsen viser at brukerne av bysyklene er godt fornøyd med tilbudet. 97% svarer at de ønsker å benytte bysyklene igjen. Undersøkelsen viser at bysyklene brukes til mange formål. De vanligste er reisene er til og fra jobb, skole, sosiale arrangementer, gjerne i kombinasjon med offentlig transport.

Brukerundersøkelsen viser at flere tilgjengelige parkeringssoner, og færre tekniske problemer med bysyklene vil bidra til å øke bruken.



Figur 7 - Resultat fra brukerundersøkelsen høsten 2024

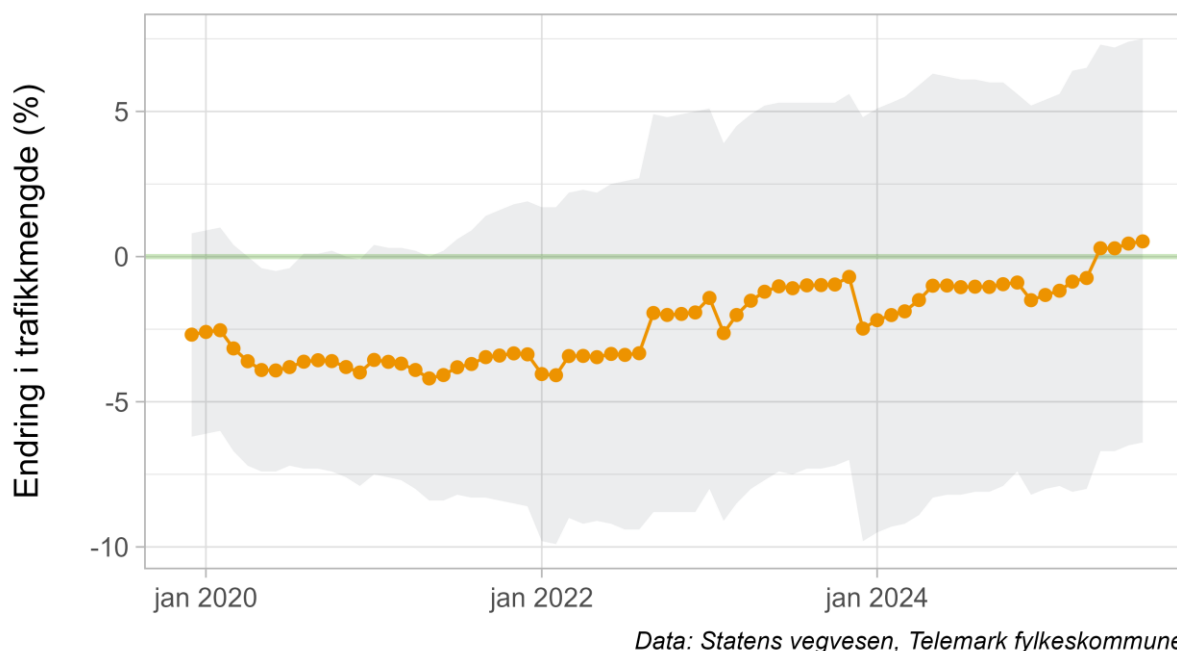


5.4.5 Biltrafikk

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 (2023-2025). Som det fremgår av figuren nedenfor er byindeksen pr. august 2025 biltrafikken de tre siste årene 0,5 prosentpoeng høyere enn i 2016. Det treårige snittet tar med seg de fire siste månedene av 2022, en periode hvor bilkjøringen fremdeles var noe pandemipåvirket. Det er ikke usannsynlig at indeksen for 2023-2025 blir noe høyere. Figuren nedenfor viser at trafikken i tellepunktene tom. august 2025, 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.

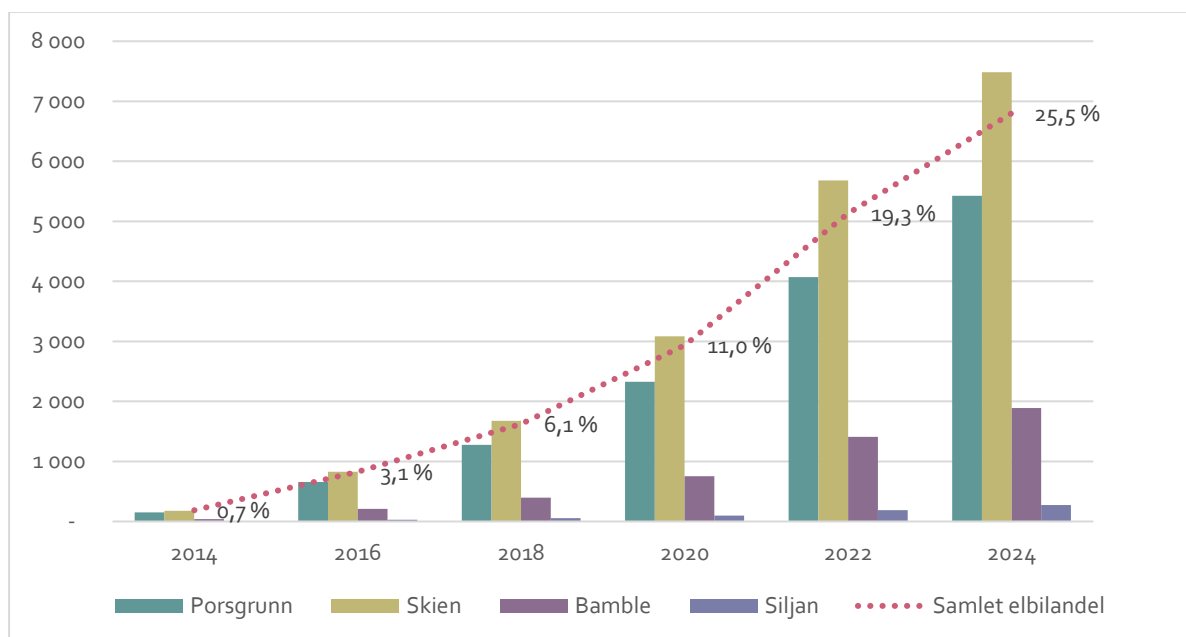
Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år Sammenlignet med 2016



Figur 8 Viser trafikkutvikling i Grenland tom. august 2025. Utgangspunkt er 2016 (grønn strek) som er referanseår for belønningsavtalen og det året nullvekst måles mot. Figuren viser tidsserie med tre års glidende indeks (snitt av de tre siste årene). Skravert område angir usikkerheten i beregningene i form av et 95 % konfidensintervall

5.4.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 25,5 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2024. Dette er en økning på 3,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 27,4 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, andelen for landet er 7,2 prosent. Andelen elbiler i antennepunktene er 33,3 prosent i så langt i 2025.

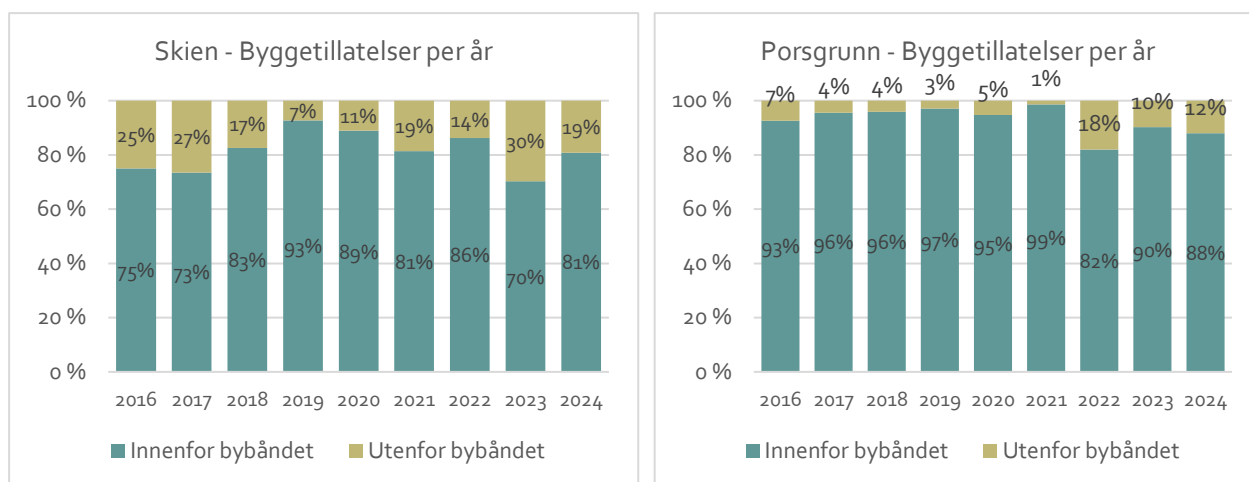


Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Tall fra Nobil viser at det per 30.september 2025 er 510 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, en reduksjon på 21 siste år. Reduksjonen kan skyldes utfasing av eldre ladepunkt. Dette gir en tetthet på 30 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 29 elbiler per ladepunkt.

5.4.7 Andelen nye boliger i bybåndet

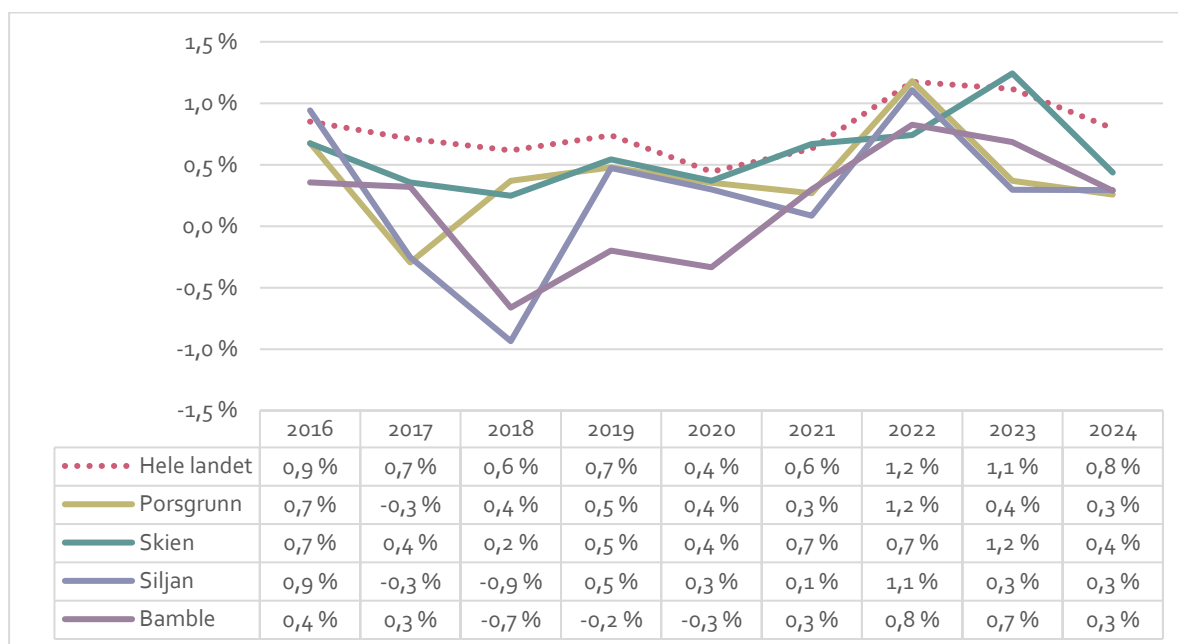
Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2024 ble 83 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned ett prosentpoeng fra 2023. For Skien var andelen 81 prosent, og 88 prosent i Porsgrunn. Målet definert i ATP Grenland er at minst 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. 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 2020-2024 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 91 % i Porsgrunn, mens andelen er 83 % i Skien.



Figur 9 Figuren viser fordeling av nye byggetillatelse gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2024.

5.4.8 Befolkningsvekst

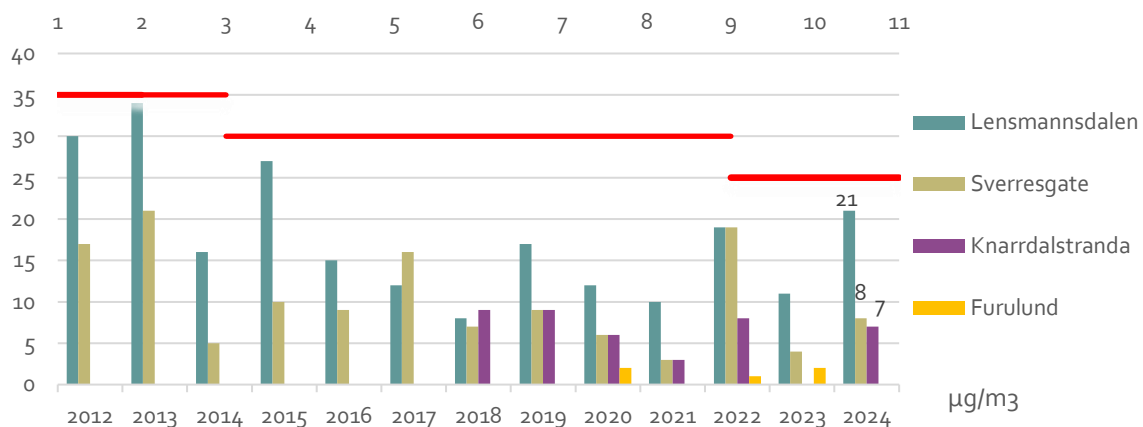
Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,4 prosent samlet for alle de fire grenlandskommunene i 2024. Veksten i hele landet var 0,8 prosent. I femårsperioden 2020 til 2024 har det til sammen blitt 2723 flere innbyggere i disse kommunene. Skien hadde høyest vekst i 2024 med 0,4 prosent.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5.4.9 Luftkvalitet

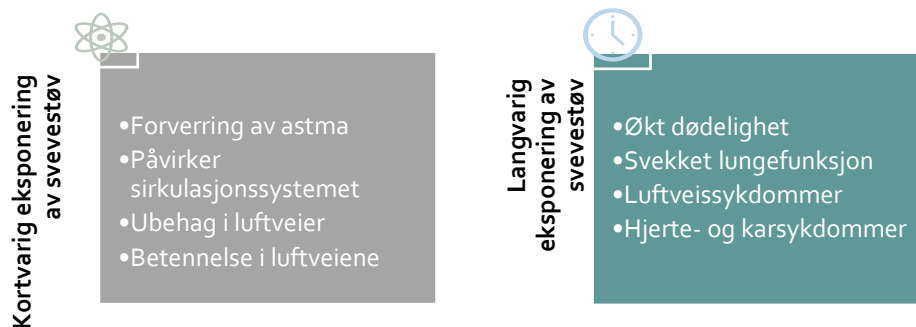
Det er fem målestasjoner for luftkvalitet i Grenland. Disse måler ulike parametere, men det er særlig svevestøv (PM₁₀) som er relatert til vegtransport. Det er en klar sammenheng mellom mengden vegtrafikk og luftkvalitet. Etter at Bypakke Grenland startet opp i oktober 2016 sank vegtrafikken med over 4 prosent. Dette er en faktor som har bidratt til bedret luftkvalitet i Grenland. Trafikken har imidlertid økt gradvis og er i dag på samme nivået som før bommene kom opp. Det har resultert i noe økt svevestøv, men luftforurensningen er lavere nå enn før bommene kom. Grenseverdiene for tillatt svevestøvnivå er imidlertid skjerpet de siste årene, slik at utfordringene med å overholde grenseverdiene fortsatt er store.



Figur 10: Viser antall dager som hadde et større gjennomsnitt enn grenseverdien for døgnmiddel i µg/m³. (PM₁₀). I 2024 er det tillatt med 25 overskridelser av denne grenseverdien. Fra 2012-2017 er det kun Lensmannsdalen og Sverresgate målestasjon som hadde godkjente data.

Forurensningsforskriften definerer grenseverdier for tillatt luftkvalitet. Grenseverdien for årlig svevestøv (PM₁₀) ble overskredet ved Lensmannsdalen målestasjon i 2024. Lensmannsdalen er den målestasjonen i Grenland som har den dårligste luftkvaliteten. Her ble grenseverdien for svevestøv per døgn overskredet 21 dager i 2024. Året 2024 hadde det høyeste årsgjennomsnittet av PM₁₀, og det høyeste antallet overskridelser av døgnmiddel siden 2015. En medvirkende årsak når man ser bort fra naturlig variasjon kan være økt massetransport av løsmasser i forbindelse med bygging av ny E18.

Grenland har lavere forventet levealder enn landsgjennomsnittet, og ligger i toppen når det gjelder lungesykdom, kols og akutt hjerteinfarkt. Luftforurensning er en faktor som er bevist å ha en negativ påvirkning på folkehelse og forventet levealder, også her i Norge.



Figur 11: En oppsummering av noen helseeffekter svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) kan ha på helsen. Informasjonen kommer fra FHI sin [håndbok for uteluft](#). [Folkehelse rapporten](#) gir en god oppsummering av sykdomsbildet i Norge som følge av luftforurensning.

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. Partene i bypakka vedtok høsten 2024 å videreføre fase 1 uten opphold i innkreving frem til oppstart av fase 2. Fordi vi ikke vet når Stortinget behandler Bypakke Grenland fase 2 er det i denne saken lagt til grunn at fase 1 fortsetter frem til 3. oktober 2026. Dette gir merinntekter på om lag 278 mill. kr. Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 3,45 mrd. kr (2025 kr).

Rammer for handlingsprogrammet 2023-2026

Inntekter	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	716
Statlige bevilg./programområder	13
Fylkeskommunale bevilgninger	530
Kommunale bevilgninger	180
Sum offentlige bevilgninger	1439
Bompenger	2012
Sum inntekter	3451

Endringer i inntektsgrunnlaget

Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.

- Bominntektene er oppjustert med statens foreløpige anleggsindeks for prisregulering i 2025 på 3,5%.
- 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

Innkrevningssystemet i Grenland består av 13 innkrevingspunkter med enveis innkreving i bybåndet i Porsgrunn og Skien. Det blir ingen endringer i bomsystem i fase 2.

Tabellen viser utviklingen i andelen elbiler.

År	Andel elbiler av totaltrafikk	Økning
2016	3,9 %	
2017	5,2 %	1,3 %
2018	7,1 %	1,9 %
2019	9,5 %	2,4 %
2020	12,2 %	2,7 %
2021	15,7 %	3,5 %
2022	21,3 %	5,6 %
2023	25,7 %	4,5 %
2024	29,3 %	3,6 %
2025	33,3 %	4,0 %
2026 prognose	37,3 %	4,0 %

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.

6.2 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.

6.3 Kriterier for prioritering av prosjekter

1. Prosjektenes bidrag til måloppnåelse

Vurdering av gjenværende og nye prosjekters bidrag til bypakkas mål

Følgende kriterier legges til grunn for utvalgelse 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.*

2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas.

Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste fem årene. Det kan føre til store fremkommelighetsutfordringer. Rekkefølgen i gjennomføring av prosjekter gjøres slik at disse ikke blir urimelig store. Det vil bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafiksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.

3. Synergi mellom prosjekter

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



7 Bypakke Grenland Fase 1, 2023-2026, prosjektportefølje

Prosjekter som er en del av fase 1 fra før

Nr.	Kommune	Vegeier	Prosjekt	Ramme 2024	Ny ramme 2026	Forbruk tom. 2025	2026	2027
1	Alle	Felles	Ufordelt felles reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger	5	5			
2	Alle	Felles	Fase 2 planleggingsmidler	41	10		10,0	
3	Alle	Felles	Finansiering av prosjektkontor	56,5	63,5	56,5	7,0	
4	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbro (tillegg: 45 mill. i belønningsmidler)	160	160	14,8	12	
5	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	BP 22 Turveg langs elva i Porsgrunn	51	63	19,8	29,0	14,0
6	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering	30	23	23		
7	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Ufordelt reserve Porsgrunn	22	0			
8	Skien	Skien kommune	Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru (tillegg 46,5 mill i BO midler)	239	239		40	200
9	Skien	Skien kommune	Fv. 32 Møllebrua og Rådhusrundkjøringen. (tidligere Togstopp Skien)	13,8	13,8	1,7	4	3
10	Skien	Skien kommune	Ufordelt reserve Skien	30	0,0			
11	Skien	SVV	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak	117	117	13	52	52
12	Skien	TFK	Fv. 3282 Hoppestadvegen (Petersborg - Venstøpbakken). Gang- og sykkelvei.	17	80	9,3	22,7	48,0
13	Skien	TFK	Fv. Forberede nødvendige reguleringsarbeider gs-løsninger. Kampekastet – Vadrette, Brekka – Geiteryggen, Luksefjellvegen	3	0			
14	Siljan	Siljan kommune	Ufordelt reserve Siljan	0,5	0			

Nye prosjekter i fase 1, overført fra fase 2

Nr.	Kommune	Vegeier	Prosjekt	Ramme 2024	Ny ramme 2026	Forbruk tom. 2025	2026	2027
15	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	0	36,2	36,2		
16	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Slottsbrugate (fra Storgata til Bjerketvedtvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. (iht N-V125)	0	12,5	9,5	3,0	
17	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Kjølnes U - Myrene og Borge skole. Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	0	15,0	0,3	9,2	5,5
18	Porsgrunn	Porsgrunn kommune	Østre brygge – strandpromenaden Porsgrunn sentrum (fra Stangsgate til Moldhaugbrua). Utvide og forbedre gang- og sykkelforbindelsen langs elva.	0	102,0	0,3	23,0	78,7
19	Skien	Skien kommune	Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg og Hother Bøtters gate/Vatner Ring. Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125)	0	16,4	2,5	13,9	
20	Skien	Skien kommune	Torggata, Telemarksgata og Rådhusplassen. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt.	0	68,0	7,0	25,0	36
21	Skien	SVV	Rv.36 Tre korte fortausstreknninger på østsiden av vegen mellom Rabben og Tufte	0	20,3	0,4	19,9	
22	Porsgrunn	SVV	Rv.354 Ørvik bru. Utbedring av gang- og sykkeløsning	0	11,6	1,1	10,5	
23	Siljan	TFK	Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen). Gang- og sykkelvei.		7,0	0,3	6,7	

8 Fordeling av midler i belønningsavtalen

Tabellen nedenfor viser fordeling av belønningsmidler i 2025.

Nr.	Tiltak	Bevilling 2025	Budsjett 2026	2027	2028
1	Opprettholde og videreutvikle busstilbudet	49,7	51,7	51,7	51,7
2	Reduserte takster og billigere billettpriser	8,3	8,6	8,6	8,6
3	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	4,9	5,1	5,1	5,1
4	Midler til kommunene til mindre tiltak gange, sykkeltiltak og knutepunktsutvikling (etter folketall)	6,0	6,0	6,0	6,0
5	Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter	7,3	7,6	7,6	7,6
6	Kampanjer og mobilitetsveiledning, bla. kampanjer og opplæring i barnehage og grunnskole	4,4	4,0	4,0	4,0
7	Utredninger og analyse, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger	3,0	1,8	2,0	2,0
8	Farte Bysykelordning	7,0	7,3	7,3	7,3
9	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønn arbeidsveg	4,0	4,0	4,5	5,0
10	Ufordelt reserve. Fordeles i politiske vedtak vår 2026	0,0	4,0	3,3	2,8
Sum (bevilgning stat)		96,5	100	100	100

Kort beskrivelse av tiltakene

1. Opprettholde og videreutvikle busstilbudet. Økt frekvens på viktige bussruter i rushtid.
2. Reduserte takster og billigere billettpriser. Grenland (utenom Bamble) har av et av Norges billigste billettpriser, bla. 30 kroner for enkeltbillett i app og 500 kr. for periode-/månedskort for voksne.
3. Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland: Betydelig rabattert pris på kombinasjonsbillett tog buss på reiser inn og ut av Grenland.
4. Midler til kommunene til mindre gange og sykkeltiltak og knutepunktsutvikling. Fordeles mellom kommunene etter folketall.
5. Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter. Benyttes for å styrke trafiksikkerheten og attraktiviteten på utvalgte, prioriterte strekninger. Tilskudd til drift av veg og gater for en høyere kvalitet på brøyting, feiing, vegoppmerking og stell av vegetasjon og gatetrær enn driftsstandarden hos den enkelte vegeier vil tilsi.
6. Kampanjer og mobilitetsveiledning, bla. kampanjer og opplæring i barnehage og grunnskole, rullende sykkelverksted og ulike kampanjer for å stimulere til flere gange- sykkel og kollektivreiser.
8. Utredning og analyse. Midler til utredninger, mulighetsstudier, kunnskapsgrunnlag og utvikling av styringsverktøy, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger.
9. Farte Bysykel. 250 elektriske bysykler som kan leies for 10 kr. (inntil 15 min.) Supplerer øvrig kollektivtilbud og kan benyttes på strekninger der ikke bussen gir et egnet tilbud.
10. FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønn arbeidsvei
11. Ufordelt reserve. Fordeles i politiske vedtak vår 2026. Kan benyttes til buss, gange og sykkelformål. Både investeringer og drift.

Farte Bysykel har vært gjennomført som pilot i årene 2023-2025. Avtalen med leverandør er forlenget med ett år til november 2026. Tilbudet skal nå evalueres, og spørsmålet om videreføring vil bli lagt frem for politiske utvalg i partnerskapet våren 2026. Hvis det besluttes at ordningen skal avvikles vil midlene til formålet avsatt i 2027 og 2028 bli omprioritert i politisk sak.

9 Beskrivelse av prosjektene i Bypakke Grenland fase 1

9.1 Prosjekter som er gjennomført

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 på 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, delvis i miljøtunnel, fra Hovengasenteret til Beha-kvartalet. Prosjektet har hatt som mål å gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold for gående og syklende. Hele strekningen ble 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. Entreprenørkontraktene inkluderte også vedlikehold av plantefelt og grøntområder i 3 år fra overtakelse av veganlegget. Det er fortsatt flere bygg som setter seg ved Hovengatunnelen. 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. Det er etablert 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 Kongens gate slik at det blir toveis kjøring for buss med bussholdeplass mellom Thon Hotell og rådhusplassen. Som følge av dette etableres fortau på begge sider, og kantparkeringen forsvinner. Det blir fortsatt enveis kjøring for biler nordover. Skien kommune separerer vann- og avløpsnettet i gata.

Prosjektet er første del av prosjektet Kongens gate, Torggata, Telemarksgata, Rådhusplassen og Brekketrappa. En mulighetsstudie fra 2022 viser at for å få til en god løsning er det ikke plass til alle trafikantergrupper i Torggata. Gjennom politisk behandling av mulighetsstudien (høst 2022) er det vedtatt at busstrafikken flyttes til Kongens gate. Det gir et tydeligere kollektivsystem gjennom sentrum og bussene får bedre framkommelighet ved at bussene som kommer nordfra ikke lenger trenger å kjøre rundt Landmannstorget og ned Torggata.

Byggingen startet i mars 2025 og avsluttes i november.

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 gangsoner. 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. Bryggevanntet rundt inkl. gs-veger. Gs-veg delstrekning Klosterøya - Smieøya

Ramme 2025: 33,6 mill. kr

Utført i 2023 og 2024

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

Bryggevanntet rundt består av mange delprosjekter: Bru over Damfossen fra Klosterøya til Smieøya, forbindelse over Smieøya til 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. For å få til en runde må det etableres en forbindelse mellom Klosterøya og Jernbanebrygga. Noen av prosjektene gjøres som del av private utbygginger, mens andre finansieres av bypakka.

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. 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 bygde gs-vegene på hver side av brua høsten 2024. I 2025 er gs-veien under fylkesveien og opp til gs-veien langs fylkesveien oppgradert med asfalt, rekkverk og belysning.

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 avløpsnettet blitt oppgradert. Som en del av prosjektet ble signalanlegget i krysset Hovenggata - Slottsbrugate skiftet ut i 2018.



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 mulighet for å sykle mot den envegskjørt trafikken i nedre del. Gata skal invitere til hensynsfull ferdsel fra alle trafikanter og med en tydelig prioritering av gående og syklende.



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 ulykkesbelastete kryss. Tiltakene bidrar til økt fremkommelighet og sikkerhet for

myke trafikanter. Første delen ble bygget i 2017 og 2018, den andre delen ferdigstilles i 2019, samlet er blir det oppgradert 34 kryss.

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 2025: 63 mill. kr

Usikkerhet i anslag: +- 10 prosent

Reguleringsplan for strekningen Osebro brygge til Osebakken park ble vedtatt sommeren 2020. En kortere strekning ved Osebakken park til Skien grense ble ferdigstilt i 2024. To delparseller av turvegen påbegynnes vintersesongen 25/26. Etableringen vil samtidig sikre elvefronten mot erosjon og mindre utrasninger. Resten av turvegen kan etableres når avtaler med grunneierne er inngått. Turvegen gis i størst mulig grad universell utforming og etableres i hovedsak på fast grunn, men kan på korte strekninger gå på bryggedekke.

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 trafikksikkert 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 trafikksikker 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 trafikksikkerhet ved at det har fylt ut manglende fortaustilbud langs vegen. Dette gir også bedre framkommelighet for næringstrafikken.

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.

42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev

Sluttsum: 70,5 mill. kr

Ferdigstilt i 2021

Prosjektet omfattet å etablere en 5 meter bred 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 trafikksikkerhet både for myke trafikanter og øvrig trafikk.

43. Fv. 30 Nystrandvegen

Sluttsum: 13,2 mill. kr (finansiert av statlige programområdemidler)
Ferdigstilt i 2018

Prosjektet har gitt en sammenhengende gang- og sykkelveg langs Nystrandvegen på strekningen Prestealleen – Herregårdsbekken. Prosjektet har bedret både framkommeligheten og trafikksikkerheten 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 framkommelighet og bedre trafikksikkerhet 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 hurtiglادestation 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.

55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

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

Prosjektet ble delt i tre delprosjekter.

55.1 Linaaesgate/PP-krysset

Sluttsum: 46,5 mill. kr



Ferdigstilt i 2020.

Prosjektet innebar å etablere sykkelfelt på hele strekningen opp til Moldhaugvegen hvor hovedsykkelruta fortsetter mot og inn i Kirkegata. Kryssområdet er strammet inn 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.



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

Sluttsum: 20 mill. kr

Ferdigstilt i 2018.

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

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

Sluttsum: 2 mill. kr
Ferdigstilt i 2018.

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

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

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 trafiksikkerheten gjennom blant annet å redusere villkryssingen over den svært trafikkerte fylkesveg 32, og trygge adkomsten til holdeplasser langs strekningen. Vegstrekningen er omkranset av boligområder på Holtesletta. Prosjektet kan ikke løse de grunnleggende trafiksikkerhetsutfordringene langs vegen, men gjør forholdene noe bedre. FV. 32 er en viktig kommunikasjonsåre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo-regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. Som et trafiksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der gang- og sykkelvegene er lagt. Reguleringsplanen ble godkjent i Siljan kommune 14. desember 2021.

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

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 2022: 22,6 mill. kr

Usikkerhet i anslag: Kun planleggingsmidler.

Hensikten med prosjektet er å få 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 16 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. Det er forventet sluttbehandling innen kort tid.

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 trafiksikkerheten i eksisterende kryss ved Telemarksporten og fylkesveg 32. Dette for å redusere skaderisikoen, spesielt for gående og syklende som følge av massetransport knyttet til utbyggingen av ny E18.

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

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

Ramme 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.
Ferdigstilt i 2024

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.

9.2 Prosjekter som gjenstår i Bypakke Grenland fase 1

2. Planlegging av fase 2

Totalramme 2026: 10 mill. kr

Det er lagt inn en sum til fase 2 planleggingsmidler. Hensikten med denne er å sikre fremdrift i viktige fase 2 prosjekter før Stortinget har gjort sitt vedtak. Eksempler på slike prosjekter er Kverndalen 2, fv.356 Raschebakken/ Skippergata, fv.3294 Trommedalsvegen og forbindelse fra fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 36 Menstadbrua.

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

Ramme 2025: 160,2 mill. kr. (45 mill. inkl. mva i belønningsmidler i tillegg.)

Tiltaket innebærer etablering av Moldhaugbrua, 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 et betydelig potensial for mange rekreasjonsturer da man får en ny "rundløype" sentralt i byen.

Byggearbeidene er kommet langt, men har blitt forsinket grunnet problemer i leverandørleddet og forventes åpnet for publikum før sommeren 2026.

8. Klosterøya – Jernbanebrygga, gang- og sykkelbru

Ramme 2025: 231 mill. kr. Totalramme 259 mill. kr, hvorav 26 mill. kr (inkl. mva) i belønningsmidler og 12 mill. kr i eksterne bidrag). Det er i tillegg bevilget 19 mill. kr i belønningsmidler 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). Skien Bystyre har klaget på vedtaket 25.11.2024. I juni 2025 oversendte kystverket klagen til Nærings- og fiskeridepartementet for avgjørelse.

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.

9. Fv. 32 Møllebrua og rådhusrundkjøringen (tidligere Togstopp Skien)

Ramme 2025: 13,8 mill. kr (Skien kommune har bevilget ytterligere 15 mill. kr)

Usikkerhet i anslag: Planleggingsmidler. I bypakke fase 2 er det satt av 100 mill. kr til prosjektet.

Prosjektet har til hensikt å legge til rette for en effektiv trafikkløsning i området rundt rådhusrundkjøringen i sentrum, som sikrer framkommelighet for kollektiv- og næringstransporten på hovedgatenettet og tilgjengelighet for gående og syklende mellom Murbyen og de nye sentrumsbydelene Skien brygge og Klosterøya.

Transportsystemet i sentrum er bygd opp med to hovedgater inn fra sør (fylkesveier), på hver side av elva, med rådhusrundkjøringen og Møllebrua som kobler disse sammen midt i byen. Parallelt med disse ligger Fiskeslepet med atkomstveg til parkering, varelevering til Arkaden og sykkelvei med fortau. I tillegg er Jernbanebrygga, Langbrygga, Kongens gate, Torggata og Henrik Ibsens gate sidegater som kobler seg på fylkesvegen. Rundkjøringen er stor og prioriterer alle trafikkstrømmer likt. Med utbygging av Skien brygge i sør, og toveis busstrafikk i Kongens gate vil det bli mer trafikk fra sidegatene. Det er behov for å sikre framkommeligheten i hovedgatenettet og for kollektivtransporten.

Dagens transportsystem med rådhusrundkjøringen, Møllebrua, Jernbanebrygga, Langbrygga og Fiskeslepet utgjør i dag store, grå arealer midt i sentrumskjernen. De åpne arealene oppleves som en barriere for gående og syklende som skal bevege seg mellom de nordlige delene av sentrum med Murbyen og de sørlige delene med Bryggeparken, Klosterøya og Skien brygge. Prosjektet skal sikre at gatene og byrommene blir utformet slik at det er trygt, effektivt og attraktivt å bevege seg i

sentrum. Det skal planlegges en løsning som gjør det mulig å utnytte arealene til nye bygg og etablere et gatenett i tråd med kvartalsstrukturen. Trafikkløsningen foran Bryggevannt er samtidig en utfordring for flom og overvann fra Kongens gate, Torggata og Henrik Ibsens gate fordi det ligger for høyt til at vannet renner ut i elva.

Et framtidig togstopp i fjellet innenfor Landmannstorget vil kunne få inngang også fra området ved rådhusrundkjøringen. Prosjektet vil derfor ta høyde for et inngangsparti og sikre arealer til dette. Utredning av mulig inngangsparti og vurderinger knyttet til togstoppet finansieres av kommunale midler og belønningsmidler.

I 2026 kan arbeidet med en mulighetsstudie av ny trafikkløsning for gående, syklende, nærings- og kollektivtransport i området starte. Prosessen vil ta utgangspunkt i felles utarbeidet strategi for overordnet vegnett, og vil være et samarbeid mellom alle parter. Studien vil finansieres av prosjektets kommunale midler og belønningsmidler.

Mulighetsstudien vil danne grunnlag for oppstart av en reguleringsplanprosess med tilhørende arealer. Det skal utarbeides et planprogram for områderegeringsplan med konsekvensutredning. Reguleringsplanen vil finansieres av bypakkemidler, og omfatte ny trafikkløsning, innfartsparkering og -kapasitet og arealutnyttelse mellom rådhusplassen/Kaffehuset og Bryggevannt.

11. 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.

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

Ramme 2024 (fase 1 midler): 17,2 mill. kr avsatt til prosjektering og grunnnerv
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 grunnnerv før kontrahering og bygging. Den økonomiske ramma er satt til 80,2 mill. kr. Bygging finansieres av fase 2.

15. Kammerherreløkka

Ramme 2025: 36,2 mill. kr

Store setningsskader på eksisterende bussterminal ga svært dårlig komfort for passasjerer og sjåførere, og vanskeliggjorde i tillegg god brøyting. Dette sammen med stadige småreparasjoner medførte høye driftskostnader. Ny terminalflate bygges høsten 2025 og viderefører tidligere utforming med 3 holdeplasser i hver retning, men området får i tillegg forbedringer, spesielt for gående og ventende passasjerer. Det tilrettelegges samtidig for en utvikling av nye bygninger i området i tråd med ny reguleringsplan for knutepunktet, blant annet ved å tilrettelegge for ny oppstilling av «buss for tog» og annen infrastruktur.

16. Slottsbrugate

Ramme 2025: 12,5 mill. kr

Gata er en sentral akse for befolkningen på Hovenga i retning sentrum. I forbindelse med pågående opprusting og separering av vann- og avløpsnett vil gata få et løft med bedre materialbruk, økt innslag av vegetasjon og gatetrær og en rekke mindre trafikksikkerhetstiltak. Summen av tiltakene skal bidra til at det blir mer attraktivt å ferdes i gata for myke trafikanter. Arbeidene startet sommeren 2025 og vil slutføres i 2026.

17. Kjølnes U - Myrene og Borge skole. Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak

Ramme: 15 mill.kr

Prosjektområdet utgjør en sentral akse mellom skolene i bydelen og ulike sidearmer. I forbindelse med pågående opprusting og separering av vann- og avløpsnett vil delstrekninger få et løft.

Tiltakene vil spenne fra helt enkle oppgraderinger som nedsenket kantstein og nytt asfaltdekke, til nye fortau. Det skal bli økt innslag av vegetasjon og gatetrær og en rekke mindre trafiksikkerhetstiltak. Summen av tiltakene skal bidra til at det blir mer attraktivt å ferdes i gata for myke trafikanter og redusere fartsnivået på biltrafikken.

18. Østre brygge – strandpromenaden Porsgrunn sentrum (fra Stangsgate til Moldhaugbrua). Utvide og forbedre gang- og sykkelforbindelsen langs elva. Fase 1

Ramme 2026: 102 mill. kr. (Delfinansiering. Totalramme for prosjektet er rundt 280 mill. kr)

Usikkerhet: Pristilbud fra entreprenør er lagt til grunn.

Dagens strandpromenade med tilhørende kaifront har på store deler av strekningen oppnådd og passert teknisk levealder. Deler av bryggeanlegget utenfor kaifronten er allerede stengt av og området framstår nedslitt. Det er gjennomført en pris- og designkonkurranse for hele det offentlige arealet langs elva og vinnerkonseptet Driv legges til grunn for videre prosjektering og bygging. Nytt konsept tilfører mange kvaliteter til området, i tillegg til at forholdene for gående og syklende blir vesentlig bedre enn i dag.



19. Eilert Sundts gate/Søndre Falkumveg og Hother Bøttgers gt./Vatner ring

Ramme 2025: 16,5 mill. kr

Usikkerhet: Grovt anslag

Hensikten med prosjektet er å utforme Eilert Sundts gate og Søndre Falkumveg som en gang- og sykkelvennlig boliggate. Hother Bøttgers gt og Vatner ring er en samlegate med mye trafikk som krysser Eilert Sundts gate. Skien kommune skal separere vann- og avløpsnett (VA) i alle disse gatene i perioden 2025 - 2028. Det er hensiktsmessig å utbedre overflatene samtidig.

Hother Bøttgers gate går i nord-sør retning og er viktig transportåre til målpunkt som Grane-banen og Bakken nærmiljøsentre, Skien matservice og ulike næringsaktører. Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg er en viktig gate for gående og syklende mellom Myren og sentrum, med Lunde barneskole og Lundehallen som et sentralt målpunkt på veien.

Prosjektet er en pilot for å finne gode tiltak for å redusere fart og gjennomgangstrafikk i boligggater, og legge til rette for at det er trygt og attraktivt å gå og sykle og oppholde seg i gatene. Standard for gang- og sykkelvennlige gater skal innarbeides i kommunens vei- og gatenorm høst 2025/vinter 2026.

Skien kommune startet gravearbeidet for vann- og avløpsnett i Eilert Sundts gate ved Jonassens bru høsten 2025 og fortsetter i Hother Bøttgers gate i 2026. Fra 2027 fortsetter gravearbeidet østover i Søndre Falkumveg. Prosjektering av tiltakene på overflaten i alle gatene pågår, mens gjennomføring vil foregå i etapper etter hvert som VA-arbeidene blir ferdig. Kostnadsrammen kan justeres i bypakke fase 2.

20. Torggata, Telemarksgata, Rådhusplassen og Brekкетrappa

Ramme 2025: 68 mill. kr

Usikkerhet i anslag 2025: +- 20 prosent

Hensikten med prosjektet er å ruste opp Torggata, Telemarksgata mellom Torggata og Kongens gate, Brekкетrappa og Rådhusplassen. Opprusting av Kongens gate er eget prosjekt.

Skien kommune skal separere vann- og avløpsnett. Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, men ikke tilrettelagt for syklist. Det er i tillegg behov for å gjøre gata universelt utformet. Tilrettelegging for sykkel ses i sammenheng med løsningen forbi Landmannstorget og videre nordover i Kverndalen.



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

Brekke-trappa er forlengelsen av Telemarksgata østover og en viktig gangforbindelse opp til Bekkeparken og områdene på høyden øst i byen. Trappa er sterkt preget av slitasje, varmekablene fungerer ikke lenger og den er en fare for gående. Rehabilitering av trappa er en del av prosjektet.

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. Bygging av Kongens gate startet i mars 2025 og skal avsluttes i løpet av året. Torggata og Telemarksgata bygges i 2026 – 2027. 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, Rådhusplassen og Brekke-trappa finansieres av planleggingsmidler i fase 1 (BP 54). Bygging finansieres av bypakke fase 2.

21. Rv.36 Tre korte fortausstrekn timer langs Porsgrunnsvegen mellom Rabben og Tufte

Ramme 2026: 20,3 mill. kr

Prosjektet innebærer bygging av fortau på tre korte strekn timer østsiden av rv 36. som i dag ikke har et tilbud (Rabben, Lensmannsdalen og Tufte). Rv,36 vil da ha et sammenhengende tilbud til myktrafikanter på strekningen.

22. Rv.356 Ørvik bru

Ramme 11,6 mill. kr

Prosjektet innebærer etablering av ny gang- og sykkelbru over Breviksbanen som erstatning av dagens smale bru med tredekke. Dagens bru er for smal for normal vinterdrift og tidvis vært svært glatt. Ny bru vil bidra til at strekningen blir tryggere å bruke, samt mer rasjonell å drifte.

23. Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen-Langmyrvegen)

Ramme 2026: 7 mill. kr.

Usikkerhet: +- 10%

Flere gs-delstrekn timer er bygd langs Heivannsvegen på Holtesletta. For å få sammenhengende gs-veg ned til det opphøyde gangfeltet ved Sagdalsringen, er det behov for å bygge en siste delstrekn timer. Dette er 190 m gs-veg mellom Sagdalsringen og Langmyrvegen.



«Nå skapes det nye Grenland»