



Bystrategi Grenland 2024-2035

Strategi for areal og transport

3.mai 2024

bystrategi
GRENLAND

Strategien i kortform

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 innsatsområder

Knutepunkt

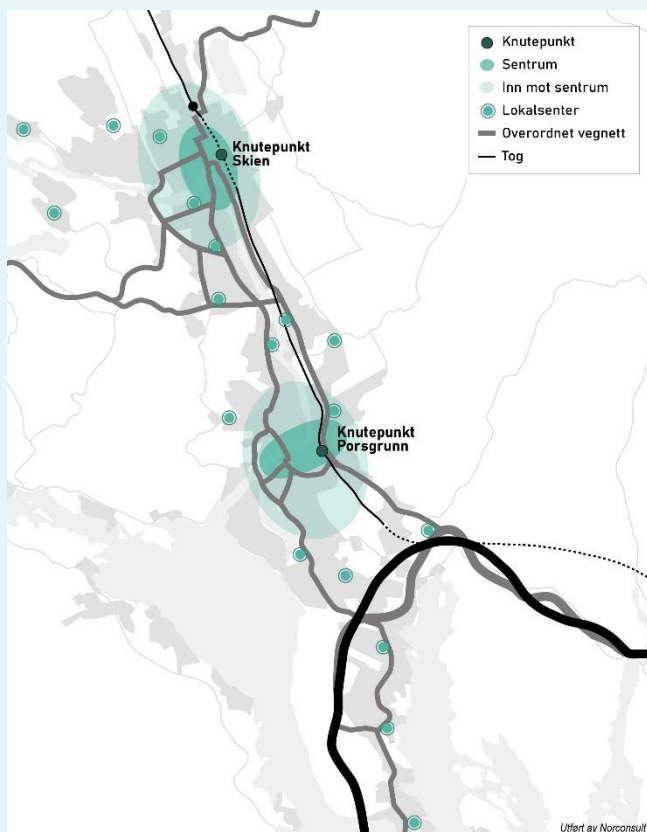
med mange funksjoner og transportformer

Levende sentrum

med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

Bedre framkommelighet på overordnet vegnett



STRATEGIEN I KORTFORM	2
1 INNLEDNING - HVORFOR FELLES BYSTRATEGI?	4
1.1 Partnerskapets felles strategiske grunnlag - samle krefter for å nå målene	4
2 HVILKE UTFORDRINGER OG MULIGHETER HAR VI I GRENLAND?	5
2.1 Kort om temaer med særlig betydning for bystrategien	5
2.2 Grenland er prioritert byområde i Nasjonal transportplan 2025-2036	7
3 MÅL – HVA VIL VI OPPNÅ?	8
4 STRATEGIEN - HVORDAN NÅ MÅLENE?	9
5 GJENNOMFØRING OG FINANSIERING – HVORDAN FÅR VI DET TIL?	10
5.1 Forpliktende samarbeid om helhetlig virkemiddelbruk	10
5.2 Bypakke Grenland fase 2	11
5.3 Kollektivtilbud i Grenland	11
5.4 Belønningsavtale 2025-2029	13
5.5 Byvekstavtale Grenland	13
5.6 Samordning av drift og vedlikehold for gang- og sykkelforbindelser på tvers av vegeier	14
5.7 Revisjon av ATP Grenland og kommunenes planer	14
5.8 Finansiering av statlige infrastruktur og togtilbud	14
5.9 Oppfølging gjennom årlige handlingsprogram	15
6 MER OM MÅL OG INDIKATORER	16
6.1 Internasjonale og nasjonale mål og føringer	16
6.2 Delmål og indikatorer for Grenland	19

1 Innledning - Hvorfor felles bystrategi?

1.1 Partnerskapets felles strategiske grunnlag - samle krefter for å nå målene

Bystrategi Grenland-samarbeidet har siden 2008 hatt et forpliktende samarbeid om areal, transport og klima. En oppdatert felles strategi for areal- og transportutvikling skal bidra til at Grenland blir et mer konkurransedyktig og bærekraftig byområde.

Byutvikling krever samspill mellom mange aktører, og skjer som et resultat av en rekke beslutninger på tvers av fagområder og tjenester, som til sammen påvirker hvordan vi lykkes. Arealpolitikken legger grunnlaget for transportbehovet. Lokalisering av bolig, handel og arbeidsplasser påvirker reisebehov og valg av transportmiddel i hverdagen. En samordnet innsats med enighet om virkemiddelbruk og prioriteringer fra de offentlige aktørene er en forutsetning for å nå nasjonale og lokale mål. En langsiktig bystrategi vil også bidra til større forutsigbarhet for innbyggere og næringslivet.

Bystrategien inkluderer gjennomføring av Bypakke Grenland fase 2, men synliggjør også de andre virkemidlene som må til for å nå målene. Strategien med helhetlig virkemiddelbruk vil danne et lokalt forhandlingsgrunnlag for en langsiktig byvekstavtale med staten.

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.

Bystrategien med tilhørende tiltakspakke vil bidra til å nå FNs bærekraftsmål og nasjonale forpliktelser for klima og natur slik:



2 Hvilke utfordringer og muligheter har vi i Grenland?

2.1 Kort om temaer med særlig betydning for bystrategien

Befolkningsutvikling

Kommunene i Grenland har en voksende andel eldre og færre yngre. Dette medfører økt behov for helse- og omsorgstjenester, og økt forsørgerbyrde som følge av at andelen som er i arbeid er mindre enn andel eldre.

Samordnet areal- og transportplanlegging bidrar til inkluderende byer med redusert transportbehov og effektive mobilitetsløsninger. Ved å legge til rette for aldersvennlig transport, og utvikle aldersvennlige nærmiljøer for fysiske og sosiale aktiviteter, vil flere eldre kunne delta i samfunnet. Universell utforming er en viktig forutsetning for å utvikle nærmiljø som oppleves som tilgjengelig og inkluderende for alle.



Folkehelse – fysisk og psykisk helse, støv og støy

Sosial ulikhet i helse er den største folkehelseutfordringen i Telemark. En stor andel barn vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt. Psykiske helseplager er et økende problem, spesielt blant unge mennesker. Det er også lavere levealder i Grenland enn landet som helhet. Mye av dette skyldes forebyggbare sykdommer knyttet til livsstil, og luftkvalitet.

I Grenland har luftforurensningen vært høy i lang tid og det har vært jobbet med å redusere forurensningen siden 70-tallet. Mange av de skadelige stoffene er nå redusert i betydelig grad, men det er fortsatt høye verdier av svevestøv, og særlig om vinteren. Svevestøv deles inn i to størrelsesklasser som har forskjellige forskriftsfestede maksverdier: PM_{2,5} og PM₁₀. Dette angir størrelsen på partiklene i mikrometer og dermed hvor langt ned i luftveiene de kan komme.

Verdier over maksverdiene utløser og forverrer sykdommer i sårbare grupper, mens verdier over kvalitetsverdiene kan bidra til å utløse sykdommer ved lang tids eksponering. Det er særlig sykdommer i luftveiene og hjerte- karsystemet dette gjelder. Sårbare grupper er ufødte barn, små barn, eldre, overvektige og de med eksisterende sykdom i de samme organene. Grenland har de siste årene ligget under forskriftens grenseverdier, men har blant landets høyeste verdier sett i forhold til kvalitetskriteriene.

I Grenland kommer PM_{2,5} i lufta hovedsakelig fra naturlige kilder og langtransport fra industri. Det er et lite bidrag fra veitrafikk i form av partikler fra bremseskiver og finmalt veistøv. For PM₁₀ utgjør veistøv og vedfyring i gamle ovner utgjør ca. 36 prosent. Mindre veitrafikk hvor færre bruker piggdekk og energieffektivisering av boliger vil ha god effekt på folkehelsen vår. For PM₁₀ er konsentrasjonen høyest nær de store veiene og vegetasjon kan ha en dempende effekt på spredningen.

Nært veiene er også støynivået høyest. Støy går ut over livskvalitet og helse ved at kommunikasjon, konsentrasjon, søvn og hvile forstyrres. Dette kan gi sykdommer som for eksempel hjerteinfarkt. I stor grad henger støyeksponering og lav sosioøkonomisk status sammen. Riktig bruk av vegetasjon kan også bidra til å redusere støy.

For å møte disse utfordringene må arealplanleggingen legge til rette for helsefremmende nærmiljøer som sikrer trygg og god oppvekst. Fysisk og sosialt miljø påvirker helse, trivsel og livskvalitet. Det er store gevinster for både psykisk og fysisk helse ved økt fysisk aktivitet. Det er et stort potensial for økt fysisk aktivitet i hverdagen, ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektiv til og fra arbeid, skole og fritidsaktiviteter. Inkluderende fritid og sosiale møteplasser, god tilgang på grønnstruktur og mer aktiv transport som følge av at det er enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen, er viktige bidrag for bedre fysisk og psykisk helse.

Økonomi

Kommunene i Grenland står overfor økonomiske utfordringer knyttet til lav befolkningsvekst, økt andel eldre, færre i yrkesaktiv alder og økt forsørgerbyrde. Gjennom fortetting og samordning av areal- og transportutviklingen dempes kostnadsveksten ved at eksisterende og sosial infrastruktur kan benyttes av flere. Det begrenser investerings- og driftskostnadene for fysisk infrastruktur som veg, vann og avløp, reduserer reiseavstand for helse- og omsorgstjenester og gir bedre kundegrunnlag for kollektivtilbudet. Gjennom Grenlands posisjon for nasjonale avtaleordninger gis byområdet tilgang til betydelige statlige midler. Strategisk byutvikling med langsiktige mål bidrar til forutsigbarhet i investeringer, og økt verdiskaping. Samtidig bidrar god framkommelighet i transportnettet til reduserte kostnader for næringslivet.

Natur

Tap av natur og klimaendringer er to store samfunnsutfordringer som gjensidig påvirker hverandre, og som må løses gjennom en bærekraftig og samordnet forvaltning. Natur- og friluftsområder er under press som følge av utbygging og fortetting.

Hensynet til natur er forsterket i nasjonal transportplan 2025-2036, hvor det framgår at vi skal unngå nedbygging av verdifull natur og dyrket mark, og ta mer hensyn til natur i framtidig transportplanlegging. Ved å legge til rette for en mer kompakt arealutvikling der allerede bebyggt areal transformeres og fortettes, vil viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftsområder, overordnet grønnstruktur og landskap skjermes mot nedbygging.

Klima

Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Klimaloven, vedtatt i 2018, har som mål å redusere klimagassutslippene i Norge med 90 til 95 % innen 2050, sammenliknet med utslippsnivået i 1990. De største kildene til klimagassutslipp i Telemark er industri (81 %) og veitrafikk (9%). De totale klimagassutslippene fra vegtrafikken i Telemark har sunket jevnt de siste ti årene, og er redusert med nær en firedel siden 2009. Fra 2021 til 2022 er nedgangen imidlertid veldig liten.

Klimaendringene fører til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann, havnivåstigning og stormflo, endringer i flomstørrelser, og skred. I byområdet i Grenland er det særlig behov for klimatilpasningstiltak rettet mot håndtering av mer kraftig nedbør, flom og overvann.

Ved å fortette og benytte allerede bebyggt areal, og i større grad ta vare på og utbedre det transportsystemet vi har, spares i tillegg natur og landbruksjord for nedbygging.

Arealutvikling

En av hovedutfordringene i Grenland er spredt arealbruk i kombinasjon med lav befolkningsvekst. Boliger er lokalisert i hele det langstrakte bybåndet. Mye av handelen er spredt utenfor sentrum, og mange kontorarbeidsplasser er lokalisert utenfor bysentrene. Dette bidrar til at byområdet har lavere befolknings- og arbeidsplassetetthet enn andre sammenliknbare byer. Byspredningen har ført til en bilbasert transport- og næringsutvikling som i liten grad henter ut merverdi og synergieffekter lokalisering kan gi.

En arealutvikling som bidrar til korte reiseavstander, gjør det enklere for befolkningen å velge miljøvennlige transportmidler som gåing, sykling, buss og tog i stedet for bil. Dette gjør det også lettere for den delen av befolkningen som ikke disponerer bil, å forflytte seg og delta i samfunnet. I tillegg viser rapporten *Verdiskapende fortetting i Grenland* (2020) at det er et stort potensial for fortetting innenfor gang- og sykkelvennlig avstand til knutepunktene. Fortetting vil bidra til mer levende og attraktive byer ved at andelen beboere og ansatte i sentrum økes, og dermed også grunnlaget for handel og næringsvirksomhet. Flere som bor og jobber i sentrum gir også økt kundegrunnlag for tog- og busstilbud. Porsgrunn og Skien kommune har samarbeidet om å utvikle en *byformveileder* for hver kommune (2023). Byformveilederen er et verktøy for å realisere fortetting med kvalitet i knutepunkt og sentrum og på den måten utvikle den attraktive bærekraftige byen. Målet er at hvert prosjekt skal «gi mer til byen enn det tar».

Transport og reisevaner

Grenland har høye bilandeler og lave kollektivandeler på daglige reiser, sammenlignet med byområder av samme størrelse. Mange av de kortere reisene gjennomføres med bil, og andelen korte bilturer er høyere enn i andre byområder. Gangandelen på korte reiser er også lavere enn i andre byområder, mens sykkelandelen er noe høyere enn i sammenliknbare byområder – selv om denne også er lav. Ved å fortette mer innenfor gang- og sykkelavstand til knutepunkt og sentrumsområder, og utvikle sammenhengende og trygge forbindelser for myke trafikanter, vil flere kunne velge bort bilen til fordel for å gå, sykle og reise kollektivt.

2.2 Grenland er prioritert byområde i Nasjonal transportplan 2025-2036

Grenland er ett av 9 prioriterte byområder i Norge i nasjonal transportplan (NTP). Grenland har hatt 4-årige belønningsavtaler med staten siden 2013 og byområdet er i posisjon til å forhandle om en mer langsiktig byvekstavtale med staten. I byvekstavtalene forplikter staten, fylkeskommunene og kommunene seg til en felles innsats for å nå nullvekstmålet. Staten bidrar til å finansiere økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange, som støttes opp av lokale virkemidler som restriktive tiltak mot biltrafikk og en effektiv arealbruk, samt drift av kollektivtrafikk og investeringer i infrastruktur. Både belønningsavtaler og byvekstavtaler innebærer betydelig statlige tilskudd til utvikling av et konkurransedyktig og bærekraftig byområde.

3 Mål – hva vil vi oppnå?

Hovedmål

Ett av tre hovedmål i Grenland er det statlige nullvekstmålet. Nullvekstmålet har flere hensikter og vil bidra til å oppfylle klimamål, bedre folkehelse, bedre framkommelighet og mer attraktive byer.

Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger

Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange

Hvordan bidrar ulike tiltak til å nå nullvekstmålet?

Grenland ønsker å inngå en langsiktig byvekstavtale med staten, og må søke om ny belønningsavtale i påvente av forhandlinger om byvekstavtale. Nullvekstmålet er styrende for disse avtalene og Bypakke Grenland fase 2 vil være en sentral del av det lokale forhandlingsgrunnlaget. Bomtaksen i fase 2 og innføring av elbiltakst i bomsystemet har størst effekt på nullvekstmålet. Den bompengefinansierte bypakka er imidlertid bare én del av en større virkemiddelpakke for å nå nullvekstmålet, og må suppleres med ytterlige virkemidler for å ikke øke personbiltrafikken.

Restriktiv parkeringspolitikk og andre bildempende tiltak som prioritering av andre trafikantgrupper i gatenettet har betydning i å nå nullvekstmålet. Mer konsentrert arealbruk vil også redusere trafikkveksten. Dette forutsetter en mer målrettet fortetting og konsentrasjon av kontorarbeidsplasser, handel og tjenester i knutepunkt og sentrum. Samtidig må det prioriteres en satsing på mange mindre drift- og investeringstiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.

Beregninger viser at ved helhetlig virkemiddelbruk, kombinert med mulige endringer i de statlige rammevilkårene, vil trafikkreduksjonen kunne bli så stor at det er mulig å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i Grenland fram til 2030.



4 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

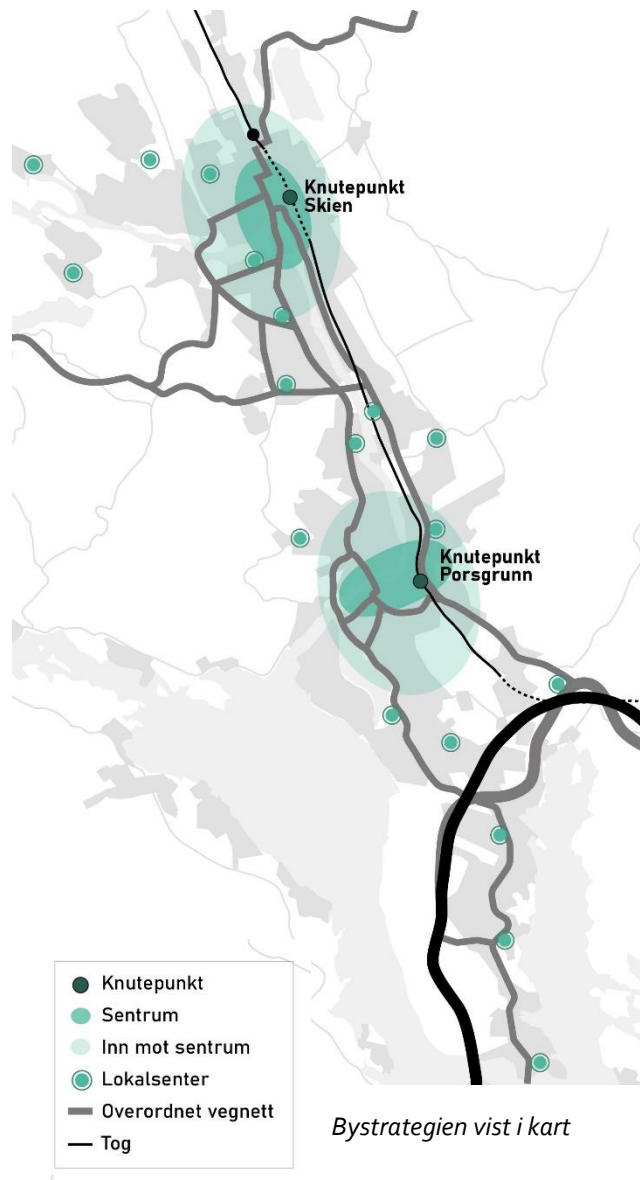
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
-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

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

- Bygge trygge, attraktive og trafikksikre forbindelser i lokalsentre med mange funksjoner
- Vektlegge stedsqualiteter 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

Tiltak og prosjekter prioriteres:

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

5 Gjennomføring og finansiering – hvordan får vi det til?

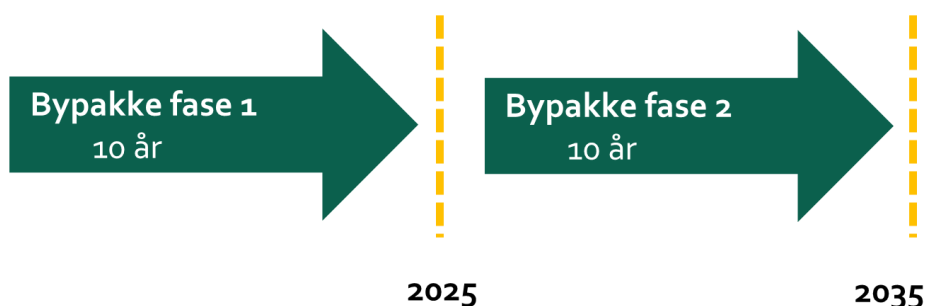
5.1 Forpliktende samarbeid om helhetlig virkemiddelbruk

Samarbeid og felles prioritering av de offentlige aktørenes virkemidler er nødvendig for å nå målene. Hvor tiltakene må forankres og finansieres er vist under.

	VIRKEMIDDEL/TILTAK	FORANKRING OG FINANSIERING
 Konsentrert arealutvikling	- Retningslinjer og bestemmelser i arealplaner som sikrer konsentrert arealutvikling og fortetting med kvalitet - Bruke verktøy som byformveileder og prioritere offentlige «fortetningsagenter» - Byrom, parker, grønnsstruktur og treplanting	→ Kommuneplanens arealdel, offentlige og private reguleringsplaner og ATP Grenland → Finansieres av kommunene eller statlige tilskudd fra avtaler → Forankres i alle plannivå og følges opp i handlingsprogram og prosjekt
 Investering i infrastruktur	- Investeringsprosjekt som overfører bilreiser til gange, sykkel, buss og tog - Investeringsprosjekt som gir bedre framkommelighet i overordnet vegnett - Togstopp Skien - Jernbaneinfrastruktur på Vestfoldbanen (stat)	→ Prop S. for Bypakke Grenland fase 2 → Prop S. for Bypakke Grenland fase 2 → Byvekstavtale → NTP og statsbudsjett
 Drift	- Opprettholde og videreutvikle busstilbudet (ruter, frekvens, billettprodukter og pris) - Forsterket drift og vedlikehold på prioriterte gang- og sykkelforbindelser - Fus -bedriftssamarbeid for grønne arbeidsreiser - Kampanjer/sykkelopplæring i barnehage/skole - Bysykkellordning - Økt togtilbud (reisetid, frekvens og punktlighet)	→ Fylkeskommunens busskontrakt finansiert av egne midler og statlige midler fra avtale → Veieiers driftskontrakter på veg og midler fra avtale – samarbeid på tvers → Økt satsing med statlige tilskuddsmidler i belønningsavtale eller byvekstavtale → Statlige trafikkavtaler og midler til tog i statsbudsjett
 Bildempende tiltak	- Bompenger - Restriktiv parkeringspolitikk - Gateutforming som prioriterer myke trafikanter og demper biltrafikken - Statlige rammebetingelser	→ Prop. S. for Bypakke Grenland fase 2 → Parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel → Prosjektene i bypakka og tiltak som finansieres av andre

5.2 Bypakke Grenland fase 2

Bypakke Grenland fase 1 avsluttes i 2025 og videreføres gjennom vedtak av fase 2. Fase 2 vil finansiere en rekke investeringsprosjekt i infrastruktur som vil bidra til å overføre bilreiser til gange, sykkel, buss og tog og gi bedre framkommelighet i overordnet vegnett. Bomsystemet har til hensikt både å finansiere prosjekter og dempe bilbruken. Videreføring av bompenger med innføring av elbiltakst er det lokale virkemiddelet som har størst effekt i å redusere trafikken. Bypakke Grenland fase 2 er en sentral del av den totale virkemiddelbruken i bystrategien. For nærmere beskrivelse vises til dokumentet «Bypakke Grenland fase 2 – finansiering og portefølje»



5.3 Kollektivtilbud i Grenland

Busstilbudet i Grenland styres gjennom anbudskonkurranser, og finansieres gjennom både fylkeskommunale midler og statlige tilskuddsmidler. Midler fra belønningsordningen har bidratt sterkt til å utvikle busstilbudet i Grenland til å bli både markedstilpasset og robust, og tilrettelegger for at transport flyttes fra bil til kollektiv. I tillegg har det muliggjort å holde lave billettpriser. Dette gir i seg selv et incitament til å velge kollektivt, samtidig som det gir en god sosial profil som bidrar til å forhindre utenforskap.



Elektrifisering av bussene vil kreve økte investeringer. Langsiktig byvekstavtale med statlige tilskudd vil gi forutsigbar delfinansiering av busstilbudet og bidra til å realisere mål om nullvekst og nullutslipp.

En langsiktig og forutsigbar finansiering som inkluderer statlige tilskudd, er avgjørende bidrag til den gode trenden med økning i kollektivreiser i Grenland. Dette gjelder både for å opprettholde og utvikle rutetilbudet, og for å holde takstene lave.

Nye bussanbud vil i fremtiden handle om nullutslipp. Elektrifisering av bussparken vil kreve økte investeringer til både busser og ladeinfrastruktur, og anbudsperiodene økes dermed til kanskje opp mot 10-12 år. Usikkerhet om delfinansiering av busstilbudet fra en belønningsavtale eller byvekstavtale og hvorvidt rutetilbudet kan opprettholdes, vil i en anbudsutlysning medføre en økonomisk risiko for bussoperatør. Dette vil bidra til en kostnadsøkning i anbudet.

Grunnet blant annet usikkerhet om bypakke fase 2 og nye avtaler med staten, ble det lyst ut kortsiktig anbud på kollektivtransport i Grenland for perioden 2025 – 2027. Neste langsiktige anbudsperiode skal lyses ut høst 2025, med oppstart juli 2027. En byvekstavtale vil være avgjørende for å få forutsigbar finansiering av busstilbudet over 10 år og bidra til å realisere mål om nullvekst og nullutslipp.



Partnerskapet har etterspurt vurderinger av mer persontransport på bane i Grenland. I *Mulighetsstudie for lokalt togtilbud i Grenland* (2022) er det blant annet vurdert etablering av persontrafikk på Breviksbanen innenfor kort, mellomlang og lang planhorisont. Rapporten sier at for å være regningsvarende, forutsetter et konkurransedyktig lokaltogtilbud på Breviksbanen på mellomlang sikt følgende:

- All befolknings- og arbeidsplassvekst i Grenland frem til 2050 lokaliseres innen 1 km fra stasjonen
- Det etableres nytt stoppested i Skien sentrum
- Tre avganger i timen Heistad-Skien, samtidig som Intercitytogene terminerer i Porsgrunn
- Busstilbud legges om og passasjerer mates med buss inn til nærmeste stasjon på Eidangerhalvøya og Langesundshalvøya

Det er ikke markedsgrunnlag for et lokalt togtilbud på Breviksbanen per i dag. Samtidig viser mulighetsstudien at uavhengig av planhorisont, vil etablering av et stoppested i Skien sentrum gi god trafikanntytte og ha stor effekt på antall reisende. Større kundegrunnlag til knutepunktene i Skien og Porsgrunn gir muligheter for bedre statlig togtilbud på Vestfoldbanen og dermed hyppigere togavganger mellom byene. Togstopp i Skien kan finansieres av en byvekstavtale.

5.4 Belønningsavtale 2025-2029

Grenland fikk sin første 4-årige belønningsavtale med staten høsten 2013 med bakgrunn i lokale vedtak av Bypakke Grenland fase 2. Midlene benyttes i hovedsak til driftstiltak, og finansierer en stor del av busstilbudet i Grenland. Dagens belønningsavtale mellom byområdet og staten gjelder for perioden 2021-2024, og byområdet må søke om en ny avtale sommeren 2024. Lokale vedtak av bypakke fase 2 er avgjørende for at byområdet skal ha en troverdig plan for å nå nullvekstmålet i denne søknaden.

Figuren viser en framtidig situasjon med en bypakke fase 2 og kun belønningsavtale med staten, tilsvarende situasjon med fase 1 og belønningsavtale.

Tiltakene som belønningsavtalen finansierer, er en viktig del av den helhetlige virkemiddelbruken som bidrar til måloppnåelse. Belønningsavtalen finansierer økt ruteproduksjon for bussene (høyere frekvens), lave takster, forsterket drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier, bsysykelordning, kampanjer og sykkelopplæring i barnehage og skole og forpliktende bedriftssamarbeid om grønne arbeidsreiser (fus).



5.5 Byvekstavtale Grenland

Byvekstavtalene skal bidra til bedre samordning i areal- og transportpolitikken, og er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet. I byvekstavtalene forplikter staten, fylkeskommunene og kommunene seg til en felles innsats med sine virkemidler. Det forventes at kommunal og regional arealplanlegging må sikre en effektiv arealbruk og tilstrekkelig boligbygging i tråd med nullvekstmålet og at det tas i bruk restriktive tiltak mot biltrafikk.

Statens tilskudd i byvekstavtaler kan benyttes til drift av kollektivtransport og mindre investeringer i kollektiv, gange og sykkel på vegnettet. I tillegg er det aktuelt å gjennomføre mindre investeringer langs riksveier og stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen i byvekstavtalene, for eksempel togstopp i Skien som har høy prioritert. Midler til investering kan også finansiere og sikre gjennomføring av prosjekt som står på marginallisten til bypakke fase 2. I byvekstavtalen skal det være god balanse mellom bruk av midler til drift og investeringer, og mellom tiltak på de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder. Tiltakene som virker best, skal prioriteres.

Figuren viser hvordan en bypakke fase 2 og andre virkemidler inngår i en byvekstavtale med staten. Statlige tilskudd i byvekstavtaler kan brukes til både drift og investeringer til gange, sykkel og kollektiv. En byvekstavtale varer normalt 10 år. Byvekstavtalen erstatter en belønningsavtale og inneholder en mye høyere årlig sum enn belønningsavtalen.



5.6 Samordning av drift og vedlikehold for gang- og sykkelforbindelser på tvers av vegeier

Både staten, fylkeskommunen og kommunene har ansvar for drift og vedlikehold på egne veier. For å gi et best mulig tilbud til befolkningen med forsterket helårsdrift og vedlikehold på prioriterte gang- og sykkelforbindelser, er det behov for mer samordning på tvers av vegeiere. Dette må følges opp av alle parter i videre arbeid med driftskontrakter og gjennomføring av tiltak.

5.7 Revisjon av ATP Grenland og kommunenes planer

Den regionale planen for samordna areal- og transport i Grenland (ATP Grenland 2014-2025) og de kommunale arealplanene skal bidra til å gjøre bystrategien gjennomførbar og målene mulig å nå.

Grenland har utarbeidet et omfattende felles kunnskapsgrunnlag som ligger til grunn for Bypakke Grenland fase 2 og for videre arbeid med revisjon av ATP Grenland og kommunenes arealplaner.

I NTP 2025-2036 framgår det at det som hovedregel skal foreligge et oppdatert og omforent faglig grunnlag i form av forenklede byutredninger før byområdet inviteres til forhandlinger. Arbeidet med eventuell oppdatert byutredning og revisjon av ATP Grenland må samordnes.

Bystrategiens hovedgrep og virkemidler må følges opp i alle plannivå med tilhørende handlingsprogram og i gjennomføring av prosjekter. Det innebærer blant annet retningslinjer og bestemmelser i arealplaner for konsentrert arealutvikling og fortetting med kvalitet. En revidert ATP Grenland vil omfatte ulike arealformål, senterstruktur og blågrønn struktur i tillegg til de ulike transportformene (næringstransport, buss, tog, personbil, gange, sykkel, mikromobilitet).

5.8 Finansiering av statlige infrastruktur og togtilbud

Statlig infrastruktur finansieres gjennom prioritering i nasjonal transportplan og oppfølging i statsbudsjett og de statlige transportvirksomhetenes handlingsprogram.

Jernbane er statlig infrastruktur og kan ikke finansieres av bompenger fra bypakka. Et togstopp i fjell i Skien og andre mindre investeringer langs jernbanen kan imidlertid finansieres av en byvekstavtale, og må spilles inn i forhandlingene. Dette har høy prioritet i en byvekstavtale.



Togstopp Skien er planlagt med flere innganger, her fra Landmannstorget



Utviklingen av Knutepunkt Porsgrunn gir mulighet for flere tusen ansatte, som øker kundegrunnlaget til toget

Staten har også ansvar for togtilbudet på Vestfoldbanen. Togtilbudet styres gjennom trafikkavtaler som staten har med operatør. Fylkeskommunen koordinerer årlige innspill til togtilbudet.

Konsentrert arealutvikling i knutepunktene og sentrum øker kundegrunnlaget for toget, og legger til rette for at staten skal prioritere økt satsing på Vestfoldbanen til Grenland. Nytt togstopp sentralt i Skien vil umiddelbart treffe det største kundegrunnlaget i Telemark, og vil være et viktig statlig bidrag til måloppnåelse i Grenland.

Store statlige vegprosjekter må prioriteres som eget prosjekt i NTP. Rv. 36 Skjelsvik -Skyggestein inngår i utviklingsporteføljen i NTP 2025-2036. Utviklingsporteføljen består av strekninger der det av ulike årsaker per nå ikke er vurdert som aktuelt med større utbyggingsprosjekter i den kommende tolvårsperioden. Det kan være aktuelt å bøte på noen av problemene på dagens riksveg ved bruk av ny teknologi, forsterket drift og vedlikehold eller utbedringer.

5.9 Oppfølging gjennom årlige handlingsprogram

Oppfølgingen av bystrategien og de ulike aktørenes virkemidler og tiltak koordineres gjennom Bystrategi Grenland-samarbeidets faste møteplasser, rapportering til staten og årlig revisjon av felles handlingsprogram som behandles politisk i kommunene og fylkeskommunen. Alle parter er representert i politisk koordineringsgruppe (ledet av politisk ledelse i fylkeskommunen) og i administrativ koordineringsgruppe. Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttende myndighet.



6 Mer om mål og indikatorer



6.1 Internasjonale og nasjonale mål og føringer

FN's bærekraftsmål

Norge har sluttet seg til FNs 2030-agenda, og forpliktet seg til å fremme miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Som samfunnsutviklere, tjenesteytere og planmyndigheter, er fylkeskommunene og kommunene avgjørende for å lykkes med å realisere en bærekraftig samfunnsutvikling. Bærekraftig utvikling har tre dimensjoner: miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Det er sammenhengen mellom disse tre dimensjonene som avgjør om noe er bærekraftig.

Parisavtalen

De nasjonale klima- og miljømålene gir rammer for planleggingen i fylkeskommuner og kommuner og er sentrale for at FNs bærekraftsmål skal nås. Gjennom Parisavtalen om klima har Norge forpliktet seg til å kutte klimagassutslippene med minst 55 prosent innen 2030, og med 90-95 prosent innen 2050. NOU-rapporten *Omstilling til lavutslipp - Veivalg for klimapolitikken mot 2050*, understreker viktigheten av at all planlegging må ta utgangspunkt i at Norge skal være et lavutslippssamfunn nesten uten utslipp i 2050. Dagens areal- og transportplanlegging påvirker både transportbehovet og hvor mye areal som bygges ned, og dermed også mulighetene for om Norge klarer å omstille seg til et lavutslippssamfunn innen 2050.

Naturavtalen

Norge har forpliktet seg til det globale rammeverket for naturmangfold (2022), som har som mål å stanse og reversere tapet av natur. I avtalen framgår det at naturen kan bevares, restaureres og brukes bærekraftig, samtidig som andre globale samfunns mål nås, gjennom umiddelbar og samordnet innsats for å utløse gjennomgripende samfunnsendringer.

Naturavtalen omhandler også grønne og blå områder i urbane og tettbygde strøk, med mål om at arealenes størrelse, kvalitet og sammenheng må styrkes og sikres i byplanleggingen, for å sikre naturmangfold, livskvalitet og bidra til bærekraftige byer og økosystemer.

Nasjonal jordvernstrategi

Regjeringen skjerpet den nasjonale jordvernstrategien i 2023, med et nytt mål om at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2000 dekar. Dette målet skal være nådd innen 2030. For å redusere klimagassutslippene fra nedbygging av areal, pekes det på i den oppdaterte jordvernstrategien (Prop. 212 S) at det verken bør bygges ut på myr, i skog eller på jordbruksarealer.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging samler regjeringens viktigste prioriteringer i arbeidet med å fremme en bærekraftig utvikling i tråd med FN-målene. Målene skal være grunnlaget for fylkeskommuners og kommuners planlegging.

I forventningene for perioden 2023-2027 pekes det på at Norge har utfordringer med å nå målene om reduserte klimagassutslipp, bevaring av naturmangfold, mindre ulikhet, ansvarlig forbruk og ressursbruk. I tillegg trekkes det fram utfordringer som følger av en aldrende befolkning og mangel på arbeidskraft, samt behovet for klimatilpasning og styrket beredskap som følge av klimaendringene.

Utdrag fra nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

20. I byer og tettsteder lokaliseres boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud slik at de bidrar til å styrke stedenes attraktivitet og bygger opp under sentrumsfunksjonene. Sentrumsområdene utvikles og følges opp i samarbeid med private aktører og innbyggerne.

25. Det settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelse og sosialt fellesskap, samtidig som byer og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon.

26. Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg. I arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.

27. Det legges til rette for trygge skoleveier og aktivitetsvennlige nærmiljøer med varierte tilbud for lek og opphold for ulike aldersgrupper. Deltakelse i samfunnet for flest mulig sikres gjennom universell utforming av nye bygninger og uteområder.

45. Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.

47. Ved revidering av kommuneplanens arealdel, vurderer kommunen om tidligere godkjent arealbruk skal endres av hensyn til klima, naturmangfold, kulturmiljø, jordvern, reindrift, klimatilpasning, samfunnssikkerhet og et hensiktsmessig utbyggingsmønster.

49. Fortetting og transformasjon av bolig- og næringsområder vurderes før nye, større utbyggingsområder settes av og tas i bruk.

51. Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.



Folkehelsemeldingen

Meld.St. 15 (2022-2023) *Folkehelsemelding - nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjeller* har fokus på at fylkeskommuner og kommuner i sin rolle som tjenesteutøver, planlegger, samfunnsutvikler og eier av eiendom, veier og virksomhet, har et ansvar for å fremme helsen i befolkningen og jevne ut sosiale helseforskjeller.

Statlige planretningslinjer

Nasjonale forventning til regional og kommunal planlegging konkretiseres gjennom statlige planretningslinjer, som er hjemlet i plan- og bygningsloven. Sammen med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, skal statlige planretningslinjer tydeliggjøre hvordan ulike mål, verdier og hensyn skal ivaretas og avveies i planleggingen. Statlige planretningslinjer skal legges til grunn for regional og kommunal planlegging.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Nullvekstmålet legges til grunn i byområdepolitikken: *«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*. Nullvekstmålet har flere hensikter og vil bidra til å oppfylle klimamål, bedre folkehelse, bedre framkommelighet og mer attraktive byer.

I NTP 2025-2036 trekkes det fram at en større del av innsatsen framover må rettes mot mindre investeringstiltak. Omdisponering av eksisterende vei- og gateareal til syklist og fotgjenger er eksempel på tiltak som anbefales vurdert før store investeringstiltak. Restriktive tiltak mot biltrafikk og mer fortetting rundt knutepunkter pekes på som kostnadseffektive tiltak med høy måloppnåelse. Regjeringen ønsker også å styrke arbeidet med trafiksikkerhet inn i byvekstavtalene.

Nullvisjonen, vedtatt av Stortinget i 2002, har en visjon om ingen hardt skadde eller drepte i vegtrafikken. I Nasjonal transportplan for 2025–2036 framgår det at regjeringen ønsker å styrke innsatsen på trafiksikkerhet.



6.2 Delmål og indikatorer for Grenland

Forslag til mål og indikatorer som legges til grunn i rapportering og revisjon av handlingsprogram for Bypakke Grenland og belønningsavtale/byvekstavtale

Delmål	Indikatorer og målemetode	Frekvens
Areal og byutvikling		
Flere bosatte innenfor sentrum, sykkelvennlig by og prioriterte lokalsentre	«Nye boligers avstand til sentrumssone». C10 fra SSB, arealprofil Endring i antall bosatte/ folkeregister registreringer. Antall byggetillatelser innenfor sentrum/ sykkelvennlig bydel Rutenettstatistikk fra SSB. Kan brukes for for boliger, bygg og arbeidsplasser	Hvert 4. år Årlig Årlig
Flere besøk- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor sentrum	Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt. Nye næringsbyggs nærhet til sentrum (km). C12, fra SSB, arealprofil	Hvert 4. år Årlig
Økt byliv	Optisk telling av myke trafikanter på utvalgte steder i sentrum.	Årlig
Flere trær, økt biologisk mangfold og lokal overvannshåndtering <i>F.eks. følge den internasjonale 3-30-300-regelen:</i> - 3 trær synlig fra hvert hjem - 30 prosent trekronedekke i hvert nabolag - 300 meter fra offentlige park eller grøntområde	Økt antall trær og % trekronedekke.	Hvert 4. år
Trafikkutvikling		
Nullvekst i persontransport med bil	Hovedindikator: Trafikktellinger for personbiler (byindeksen). Støtteindikator: Reisemiddelfordeling fra RVU reisevaneundersøkelsen	Årlig
Flere bussreisende	Antall busspassasjerer fra billettsystemer/ andel bussreiser (RVU)	Årlig
Bedre framkommelighet for bussene	Forsinkelsesdata fra bussene.	Årlig
Flere togreisende	Antall togpassasjerer/data fra transportør. Andel togreiser (RVU)?	Årlig
Bedre togtilbud	Togfrekvens og punktlighet	Hvert 4 år
Flere som går mer <i>innenfor sentrum og lokalsentre</i>	Optisk telling på utvalgte steder i sentrum. Antall/andel gående	Årlig
Flere syklende	Antall/andel syklende	Årlig
Bedre framkommelighet i overordnet vegnett	<i>Metode for måling må utvikles</i>	

Trafikksikkerhet		
Færre ulykker	Ulykkesregisteret TRULS. Drepte og skadde i trafikken og antall politirapporterte personskadeulykker.	Årlig
Parkering		
Færre med gratis parkering på arbeidsplass	Reisevaneundersøkelsen (RVU)	Hvert 4 år
Mer restriktiv parkeringspolitikk	Registrering/ telling av offentlig tilgjengelige parkeringsplassen (antall, avgifter og tidsbegrensning). Gjeldende parkeringsnorm. Beregninger i arealdataverktøy ADV	Hvert 4 år
Folkehelse og klima		
Bedre luftkvalitet	Kontinuerlige luftkvalitetsmålinger. Miljørettet helsevern Grenland	Årlig
Bedre tilrettelegging for økt hverdagsaktivitet	Utvikling i antall gående og syklende. Optiske tellepunkter/ tellepunkter for sykkel/ RVU	Årlig
Reduserte klimagassutslipp fra transport i byområdet.	CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter) SBB	Årlig

Mål og indikatorer må tilpasses og videreutvikles i tråd med framtidige behov og statlige krav, blant annet nye standardindikatorer for byvekstavtale.





Nå bygges fremtidens Grenland!

bystrategi
GRENLAND

<https://bypakka.no/ny-bypakke/>

Bystrategi Grenland er et regionalt samarbeid om areal, transport og klima