

Bypakke Grenland fase 2

Handlingsprogram 2027-2030

16. oktober 2026

bypakke GRENLAND

Innhold

1 SAMMENDRAG 3

2 INNLEDNING 7

3 ORGANISERING 8

4 BYSTRATEGI GRENLAND 2024-2035, STRATEGI FOR AREAL OG TRANSPORT 9

4.1 MÅL OG VIRKEMIDLER 9
4.2 STRATEGIEN: HVORDAN NÅ MÅLENE? 10
4.3 FØRINGER FOR PRIORITERING AV TILTAK OG PROSJEKTER 10

5 KOMMUNIKASJON 12

5.1 INFORMASJONS- OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID 13
5.2 FUS BEDRIFT: FORPLIKTENDE BEDRIFTSSAMARBEID OM MILJØVENNLIGE REISER 15

6 GJENNOMFØRTE PROSJEKTER 17

6.1 ÅRETS PROSJEKTER 18

TRAFIKKTELLINGER OG INDIKATORER 19

6.2 BILTRAFIKK/OPPFØLGING AV NULLVEKSTMÅLET 19
6.3 ENDRING I TRANSPORTMIDDELFORDELINGEN 20
6.4 UTVIKLING AV KLIMAGASSUTSLIPP 20
6.5 ENDRING I ANTALL KOLLEKTIVREISER 21
6.6 GANGE 23
6.7 SYKKEL 24
6.8 BYSYKKELORDNING MED ELSYKLER 25
6.9 AREALUTVIKLING 26
6.10 PARKERING 26
6.11 ELBILER 26
6.12 BEFOLKNINGSVEKST 28
6.13 LUFTKVALITET 29

7 ØKONOMI OG PORTEFØLJESTYRING 31

7.1 ØKONOMISKE RAMMER 31
7.2 FØRINGER FRA PROP.153 S BYPAKKE GRENLAND FASE 2 (UTDRAG) 32
7.3 BYPAKKE GRENLAND FASE 2, 2027-2030, PROSJEKTPORTEFØLJE 33
7.4 FORDELING AV MIDLER I SAMLEPOTTER 36

8 FORDELING AV MIDLER I BELØNNINGSAVTALEN 38

8.1 KORT BESKRIVELSE AV TILTAKENE 39

9 KORT BESKRIVELSE AV PROSJEKTER I PORTEFØLJEN 40

1 Sammendrag

11. mai 2026 startet Bypakke Grenland fase 2 opp etter at Prop. 153S «Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland» ble vedtatt i Stortinget 17.12.2025. Samtidig ble gjenværende prosjekter og midler i fase 1 overført til fase 2. Fase 2 har da en inntektsramme på 4 mrd. kr der 0,8 mrd. kr er overført fra fase 2.

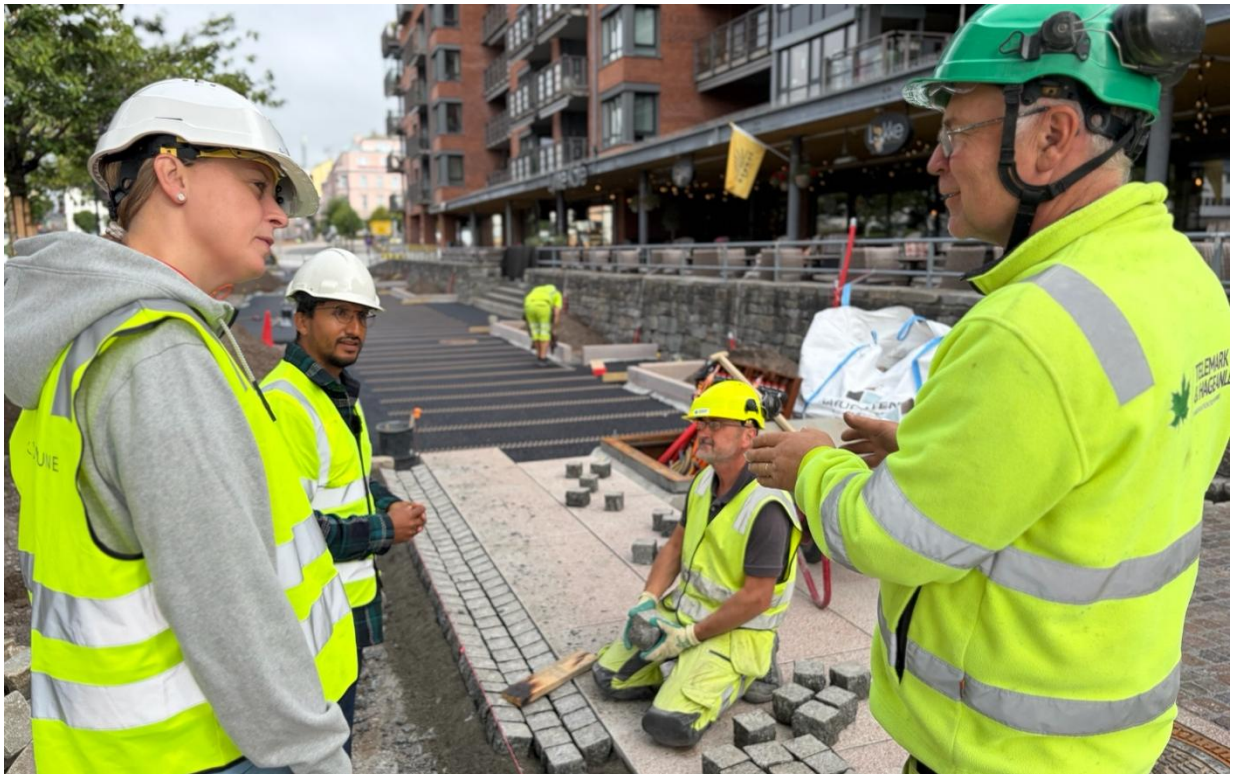
Bypakke Grenland fase 2 består av i alt 80 prosjekter, der investeringsvolum er fordelt mellom kommunene etter folketall. I tillegg består fase 2 av tre samlepotter:

- Mindre tiltak for å bedre fremkommelighet for buss (167 mill.)
- Mindre tiltak som bedrer fremkommeligheten for næringstransporten (167 mill.)
- Mindre tiltak som øker fremkommelighet og attraktivitet for myke trafikanter (127 mill.)

Disse prosjektene ferdigstilles i 2026:

- Skien, Langbrygga, gågate (finansiert av belønningsmidler)
- Skien, Brekketrappa
- Skien, Rådhusplassen
- Skien, fv. Forberede nødvendige reguleringsarbeider gang- og sykkelløsninger.
- Porsgrunn, områdereguleringsplan knutepunkt Porsgrunn
- Porsgrunn, Slottsbrugate, andre parsell. Gang- og sykkelvennlig gate.
- Porsgrunn, Moldhaugbrua
- Siljan, Fv32 Heivannsvegen. Gang-, sykkelveg og trafikksikkerhetstiltak.

Det vises for øvrig til prosjektoversikten på side 33-35.



Arbeid ved Langbrygga i Skien. Foto: Bypakke Grenland

Måloppnåelse i 2026

I hvilken grad vi når nullvekstmålet i persontransport med bil måles i en byindeks. Denne måles som et snitt over tre år. For perioden september 2023 til august 2026 viser byindeksen en økning på 1,6 prosent, sammenliknet med referanseåret 2016. Det innebærer at Grenland ikke innfrir krav om nullvekst definert i belønningsavtalen. Det er imidlertid heftet betydelig usikkerhet til tallet. Etter at takstene ble juster i mai 2026, med blant annet 70 prosent takst på elbiler kan det se ut som om veksten i biltrafikk flater ut. Hvordan dette slår ut på byindeksen er for tidlig å si.

Det er allikevel sannsynlig at Grenland i årene som kommer må justere virkemiddelbruken for å innfri statens krav om nullvekst i persontransport med bil. Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reisekollektivt er viktige. Skal disse få forventet effekt må de kombineres med ulike bildempende tiltak og mer konsentrert arealbruk.

Etter mange år med vekst har antall busspassasjerer gått ned betydelig de to siste årene. Asplan Viak har utført en analyse av årsakene. Om lag 1/3 av nedgangen skyldes trolig at passasjerene ikke har blitt registrert i billetteringssystemet, altså ingen reel nedgang. Om lag 2/3 av nedgangen skyldes trolig en kombinasjon av kutt i rutetilbud, økte priser og økt konkurranse fra blant annet elektriske sparkesykler.

Gradvis dårligere fremkommelighet for bussene som følge av mer biltrafikk, har også over tid bidratt til at busstilbud er blitt mindre attraktivt. Kollektivtransporten konkurrerer dårlig med bil i Grenland. På enkelte strekninger bruker bussen opp til 2,5 gang så lang tid som privatbil. Dette er årsaken til at Grenland har en av de laveste kollektivandelene i større norske byområder (5 prosent kollektivandel).

Hvis antall busspassasjerer igjen skal øke i Grenland er det helt avgjørende at reiser med buss i større grad konkurrerer tidsmessig med personbil. Siden bussene står i de samme køene som personbilene, er det viktig at noen av de mange korte bilreisene i Grenland konverteres til kollektiv-gange eller sykkelreiser.

I tillegg er det viktig at kontorarbeidsplasser og andre publikumsintensive virksomheter i større grad lokaliseres i bysentrum. Det skyldes at kollektivtrafikk konkurrerer betydelig bedre når målpunktene for reisene ligger i bysentrum.

87 prosent av boligveksten har foregått innenfor senterstrukturen/bybåndet. Det har vært en vekst i boligbygging og ansatte i virksomheter med høy tetthet av ansatte og/eller mange besøkende i sentrum og inn mot sentrum (sykkelby).

Omsetningen i Skien og Porsgrunn sentrum har falt siden 2008, mens handelsområdene Kjørbekk har hatt sterk vekst og Herkules vokste fram til 2015 før omsetningen gikk noe ned. Ansatte i annen detaljhandel har også flyttet seg fra sentrum til handelsområdene.

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:

	Kategori	Antall
1	Veg (meter)	7880
2	Kryssutbedringer/bedre fremkommelighet med bil (antall)	10
3	Knutepunkt/kollektiv/byrom (m2)	19334
4	Kollektivgate (meter)	325
5	Gang- og sykkelveg (meter)	8560
6	Fortau (meter)	7080
7	Sykkelfelt tosidig (meter)	2705
8	Sykkelveg med fortau (meter)	1865
9	Sykkelfelt, ensidig (meter)	405
10	Gågate (meter)	200
11	Gang- og sykkelbru – Damfossbrua og Moldhaugbrua (meter)	320
12	Gang og sykkelvennlig gate/miljøgate (meter)	1600
13	Turvei langs elva (meter)	700



Foto: Fjuz

Belønningsavtalen finansierer blant annet følgende:

- Ett av landets billigste busstilbud og forsterket rutetilbud for buss.
- En av Norges første og gunstigste kombinasjonsbillett for buss og tog. Gjelder innenfor, 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 seks år.
- Ulike kampanjer for å øke andelen gå-, sykkel- og kollektivreiser. Opplæring og kampanjer i barnehager og grunnskole.
- Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter.
- Fus bedrift. Bedriftssamarbeid for å øke bruk av kollektiv, gange og sykkel.
- Bysykkelordning basert på el-sykler (avvikles i 2026).
- 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.



Foto: Bypakke Grenland

2 Innledning

11. mai 2026 startet Bypakke Grenland fase 2 opp etter at *Prop. 153S «Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland»* ble vedtatt i Stortinget 17.12.2025. Samtidig ble gjenværende prosjekter og midler i fase 1 overført til fase 2. Fase 2 har 10 års varighet og en inntektsramme på 4 mrd. kr der 0,8 mrd. av disse er overført fra fase 1. Den viktigste endringen i fase 2 er at elbiler/nullutslippskjøretøy som hadde fritak i fase1, skal betale 70 prosent av ordinær takst. Bypakke Grenland fase 2 består av i alt 80 prosjekter, der investeringsvolum er fordelt mellom kommunene etter folketall. I tillegg består fase 2 av tre samlepotter på til sammen 461 mill. kr.

Føringer for handlingsprogram 2027-2030:

- Handlingsprogrammet følger opp Stortingets vedtak
- Rammer for prosjekter som allerede ligger inne i porteføljen kan justeres
- Vedtatt Bystrategi Grenland 2024-2035 legges til grunn
- Investeringsvolumet i bypakkekommunene fordeles etter folketall

Veien til byvekstavtale

Grenlands posisjon som ett av ni prioriterte byområder i NTP 2025-2036 gir mulighet for betydelig økte statlige midler i en byvekstavtale.

Med Bypakke Grenland fase 2 i gang, er vilkårene for en slik avtale på plass, og videre fremgang i arbeidet med en byvekstavtale i Grenland ligger nå i hendene på regjering og Storting.

Med et tiårig 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.



Foto: Fjuz

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 fylkesordfører) og i administrativ koordineringsgruppe (kommune-/fylkesdirektørnivået). Politisk koordineringsgruppe er et rådgivende og koordinerende organ og har ingen beslutningsmyndighet.

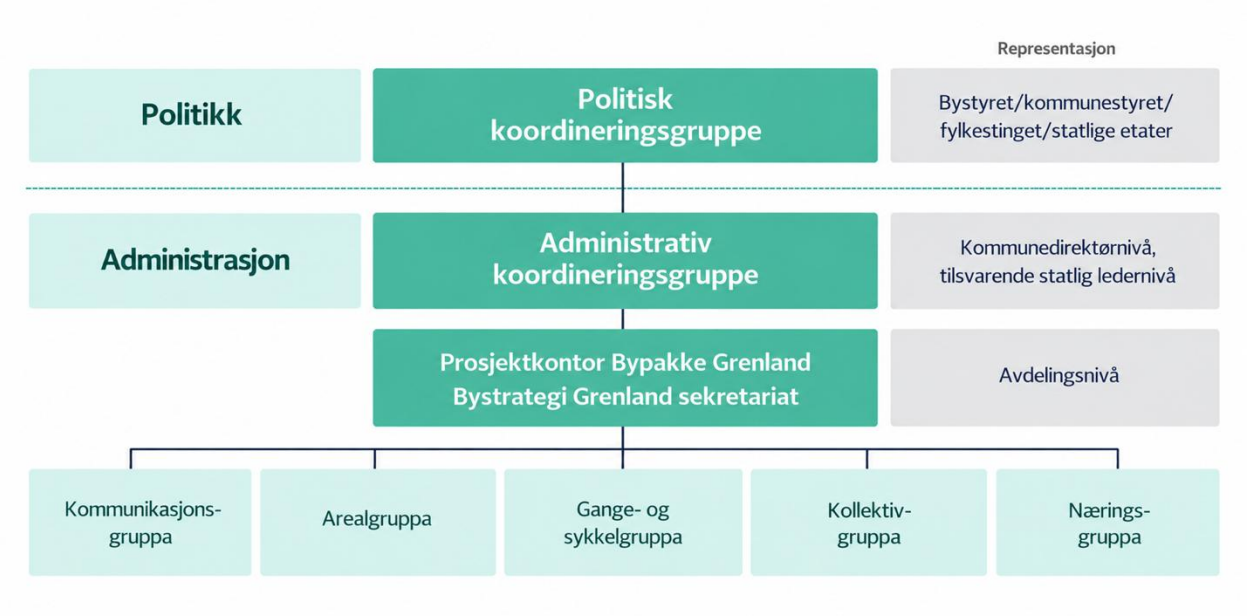
Bypakkas prosjektkontor har ansvar for koordineringen av drifts- og investeringsprosjektene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen. Prosjektkontoret har fire faste ansatte som er lokalisert på fylkeshuset. I tillegg er det ansatt en prosjektkoordinator for bypakka i Telemark fylkeskommune, 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 er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland (to stillinger) midler fra belønningsavtalen (to 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 kommunestyrer og fylkesting som besluttende myndighet.

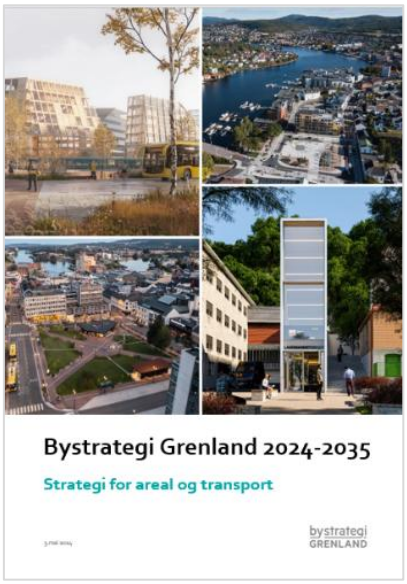


Modellen viser organiseringen av Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det enkelte prosjekt har egen organisering der ansvaret er lagt til den enkelte vegeier/ ansvarlig partner. Prosjektene blir definert i egne mandater som vedtas i administrativ koordineringsgruppe i tråd med politisk bestilling nedfelt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





Bystrategi Grenland bygger på en helhetlig tilnærming til areal og transport.

Målene nås ikke gjennom enkeltprosjekter alene, men gjennom samspill mellom arealutvikling, investeringer i infrastruktur, drift og vedlikehold, kollektivtilbud og tiltak som bidrar til å begrense biltrafikken.

Virkemidlene må ses i sammenheng og støtte opp under utviklingen av attraktive byer, god framkommelighet og mer bærekraftige reisevaner.

4.2 Strategien: Hvordan nå målene?

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

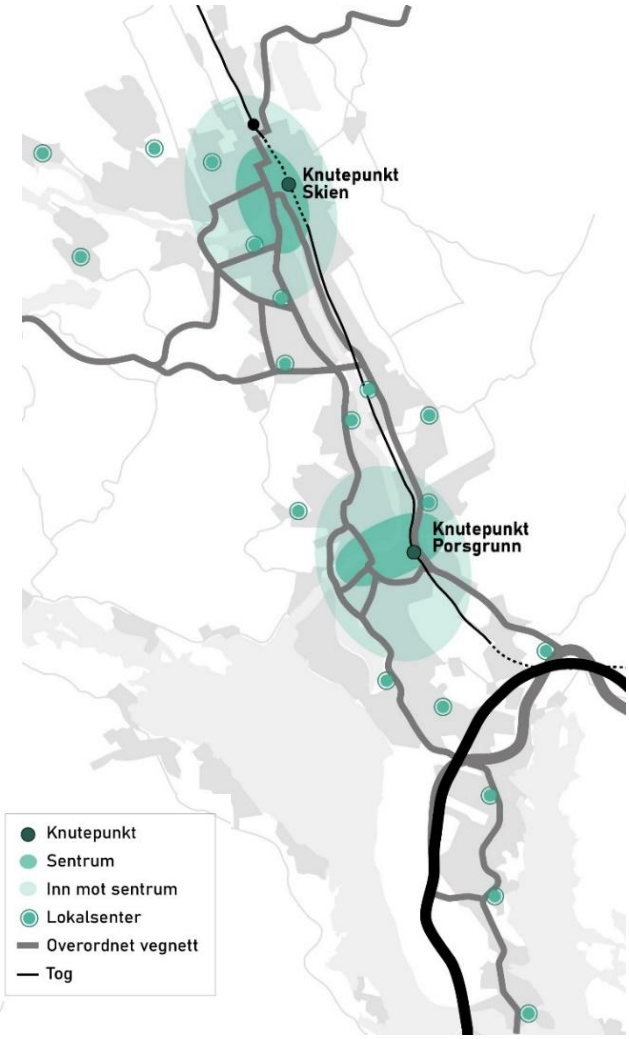
- Utvikle knutepunkt Porsgrunn
- Bygge togstopp i Skien sentrum
- Forbedre forbindelsene til knutepunktene
- Gjøre det enklere å kombinere ulike transportformer
- Styrke kundegrunnlaget for buss- og togtilbudet

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



Bystrategien vist i kart.

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

4.3 Føringer for prioritering av tiltak og prosjekter

Tiltak og prosjekter prioriteres:

- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra

- På overordnet vegnett



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

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.

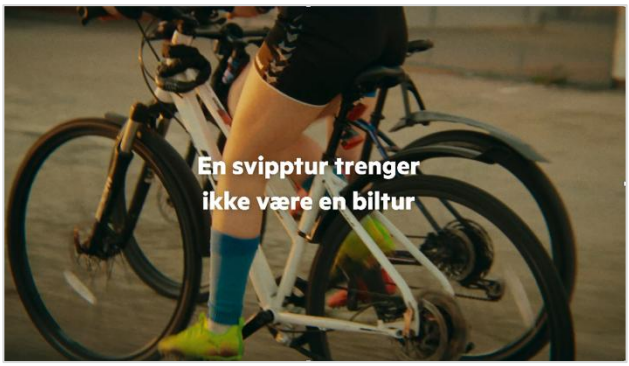
5 Kommunikasjon


Telemarksdebatt

God luft og god helse henger sammen

Jan-Arne Hunnestad, kommuneoverlege i Porsgrunn og Anne Gunhild Waagsbø-Kjellsen, kommuneoverlege i Skien.










Helse →

Nå får 2.800 ansatte i Grenland tilgang på nye gratistilbud

En av Grenlands største arbeidsplasser, Sykehuset Telemark, vil gjøre det enklere for ansatte å reise til og fra jobb uten bil.

Eksempler på kommunikasjonstiltak i egeneide og redaksjonelle kanaler i 2026.

Kommunikasjon er en integrert del av arbeidet med å nå målene for Bypakke Grenland. Den skal bidra til forståelse for hvorfor tiltakene gjennomføres, hvordan de henger sammen med bypakkas mål og finansiering, og hvilken betydning de har for innbyggernes hverdag og utviklingen av Grenland.

Arbeidet skal synliggjøre prioriteringer, framdrift og resultater, og formidle hvordan de konkrete tiltakene inngår i en større helhet. Det skal også vise hvilke muligheter tiltakene gir for å gå, sykle og reise kollektivt, og hvordan dette kan bidra til en enklere og tryggere hverdag for ulike trafikantgrupper.

Kommunikasjonen videreutvikles løpende, basert på erfaringer, dialog og kunnskap om hva som når fram til ulike målgrupper. Målet er å styrke tilliten til Bypakke Grenland, synliggjøre resultater og bidra til at flere tar valg som støtter opp under bypakkas mål.

5.1 Informasjons- og holdningsskapende arbeid

Endring av holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Det er viktig for Bypakke Grenlands omdømme at befolkningen ser resultater som betyr noe for dem. Å skape redaksjonelle oppslag om resultater, prosjekter og kommunikasjonsarbeid er derfor høyt prioritert. Dette bidrar til å synliggjøre hva bypakka gjør og hvilken betydning arbeidet har for regionen.

Bypakke Grenland har over tid fått betydelig oppmerksomhet i mediene. Redaksjonell omtale er viktig for å nå ut til befolkningen, synliggjøre resultater og forklare sammenhengen mellom enkeltprosjekter og bypakkas overordnede mål.

Kommunikasjonsarbeidet skal bidra til å:

- synliggjøre prosjekter, framdrift og resultater
- vise bypakkas betydning i en større sammenheng
- øke kunnskapen om mulighetene for å gå, sykle og reise kollektivt
- bruke lokale ressurspersoner og egne ansatte som ambassadører
- styrke kommunikasjonen og samhandlingen mellom aktørene i bypakka
- bidra til god dialog med beslutningstakere
- følge hvordan kommunikasjonsarbeidet når ut, og bruke erfaringene til å videreutvikle det

Kampanjeaktiviteter i 2026:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle
- Fus bedrift: Forpliktende samarbeid med bedrifter om miljøvennlige reiser
- Rullende/oppsøkende gratis sykkelverksted på ulike steder i bybåndet
- Kampanje for å få folk til å tenke over reisevalg i hverdagen – «Svipptur»
- 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.

Resultater fra øvrig kommunikasjonsarbeid

Bypakke Grenland har det siste året arbeidet for økt synlighet i sosiale medier. Fra 1. januar 2026 - 1. oktober 2026 har innholdet i disse kanalene fått 2,27 millioner visninger, en økning på 200 prosent sammenlignet med samme periode i 2025. Innholdet har så langt nådd nær 396 000 unike kontoer og gitt om lag 4 700 samhandlinger, en økning på 160 prosent.

Nettsiden hadde i den aktuelle rapporteringsperioden 49 000 aktive brukere og 88 000 visninger. Dette er henholdsvis 26,8 og 18,5 prosent mer enn samme periode i fjor.

Tallene gir innsikt i hvordan innholdet når ut og skaper engasjement. Denne innsikten brukes til å videreutvikle kommunikasjonen, slik at den til enhver tid bidrar til kunnskap om bypakka, forståelse for tiltakene og kjennskap til mulighetene for å velge andre reisemåter enn bil når det er mulig.

Bypakke Grenland har også fått redaksjonell omtale i 2026, men statistikken må dessverre utelates fra kapittelet. Vi måtte bytte medieovervåkingsløsning tidligere i år, og overgangen har medført utfordringer med datagrunnlaget. Nedenfor har vi derfor valgt å fremheve et utvalg saker:


Grenland

Mulig milliardavtale for Grenland: – Vi har nådd en viktig milepæl

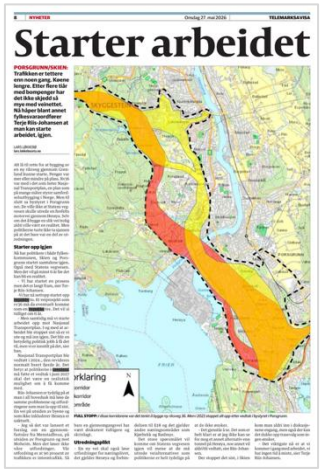
Bompenger er en forutsetning for å kunne realisere Bypakke Grenland. I løpet av året vil det innføres bompenger for elbiler, for å nå nullvekstmålet. Foto: ARKIVTA


Informasjon

Nå skjer endringen - dette betyr det for deg

Fase 2 av Bypakke Grenland starter mandag 11. mai.

Takstene endres noe og elbiler må også betale. Det er noen av endringen i Bypakke Grenlands neste fase. FOTO: FREDRIK PEDERSEN


Starter arbeidet


Sykkelstrede tall fra Grenland:

Én av tre bilturer er under én kilometer


KULTUR OG FOLKELIV

Mandag er de endelig på plass i elva


Skal stå ferdig til sommeren


Porsgrunn

Her kjører 10–15 000 daglig – snart starter arbeidene: – Det vil påvirke trafikken

Fotoillustrasjoner: Haugen/Zohar Architects/Telemark fylkeskommune



Fokus fremover

Videre inn i fase 2 skal kommunikasjonen fortsette med å synliggjøre sammenhengen mellom tiltakene, bypakkas mål og nytten for innbyggerne. Det innebærer å formidle både konkrete resultater og hva tiltakene betyr for hverdagsreisene i Grenland. Samarbeid med kommunene og de øvrige partene i samarbeidet, lokalt næringsliv og andre relevante aktører skal bidra til å nå enda flere innbyggere.

Nettsiden skal fortsatt være en oppdatert kilde til informasjon om bypakka og prosjektene. Nyhetsbrev skal prioriteres sterkere som kanal for å formidle relevant informasjon over tid. Erfaringer og resultater fra ulike kanaler skal brukes til å videreutvikle kommunikasjonsarbeidet.

5.2 Fus bedrift: Forpliktende bedriftssamarbeid om miljøvennlige reiser



Foto: Birte Ulveseth

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 har et budsjett på 4,6 mill. i 2027, og vil evalueres i løpet av dette året. Budsjettet vil måtte trappes noe opp etter som antall bedrifter øker. Fus består i dag av 19 bedrifter fordelt på 32 lokasjoner, til sammen 7700 ansatte. Det er et mål å nå 40 lokasjoner i løpet av 2027.

De viktigste fordelene med å være Fus-bedrift:

- Bidrar til bedre lokalmiljø med mindre trafikk som fører til mindre svevestøv og støy
- 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 fire uker
- Gratis rekrutteringsbillett på buss i tre måneder for bilister
- Mobilt sykkelverksted på arbeidsplassen
- Piggdekk kampanje - *få ett dekk og betal for et dekk*
- Tilskudd til sykkelparkering
- Motiverende konkurranser internt i bedriften og på tvers av bedrifter

Vi har så langt delt ut ca. 400 rekrutteringsbilletter til buss, 120 elsykler har blitt leaset og det mobilsykkelverkstedet har utført 1061 sykkelsjekker. I tillegg har utlånssyklene vært lånt ut til 105 ansatte. Vi har gjennomført konkurranser og viderefører fjorårets piggdekkampanje – 60 ansatte benyttet seg av tilbudet i 2025.

Ordningen med utlån av elsykler til ansatte i Fus bedrifter har vært svært populært. I 2026 har det blitt kjøpt inn ytterligere 10 elsykler. Målet med de nye syklene er å på våren 2027 gi ansatte mulighet til å delta i et vaneendringsprosjekt for å teste hvordan det er å la bilen stå. Prosjektet vil ha fokus på helsegevinst.

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

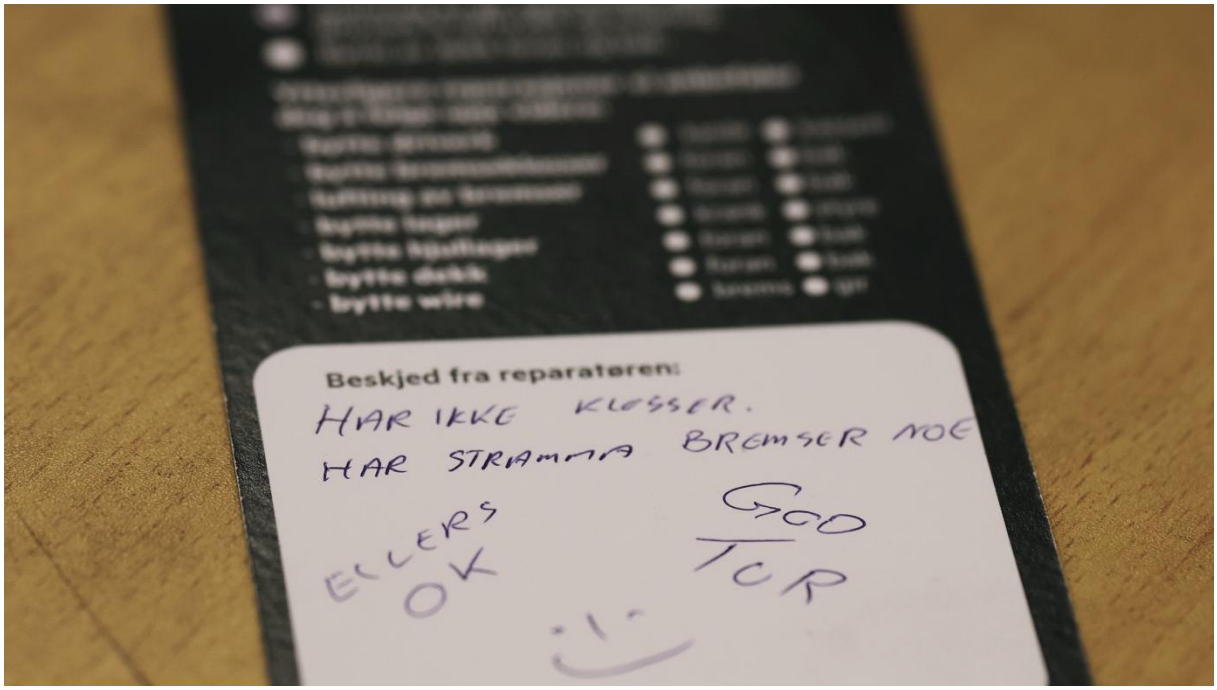


Foto: Birte Ulveseth

6 Gjennomførte prosjekter

43 bypakkeprosjekter for til sammen 3 mrd. kroner og flere titalls belønningsprosjekter er ferdig bygget siden oppstarten i 2016. Tabellen nedenfor oppsummerer hva som er realisert i regi av Bypakke Grenland.

	Kategori	Antall
1	Veg (meter)	7880
2	Kryssutbedringer/ bedre fremkommelighet med bil (antall)	10
3	Knutepunkt/kollektiv/byrom (m2)	19334
4	Kollektivgate (meter)	325
5	Gang- og sykkelveg (meter)	8560
6	Fortau (meter)	7080
7	Sykkelfelt tosidig (meter)	2705
8	Sykkelveg med fortau (meter)	1865
9	Sykkelfelt, ensidig (meter)	405
10	Gågate (meter)	200
11	Gang- og sykkelbru. Damfossbrua og Moldhaugbrua (meter)	320
12	Gang og sykkelvennlig gate/ miljøgate (meter)	1600
13	Turvei langs elva (meter)	700



Turveg langs elva i Porsgrunn. Foto: Bypakke Grenland

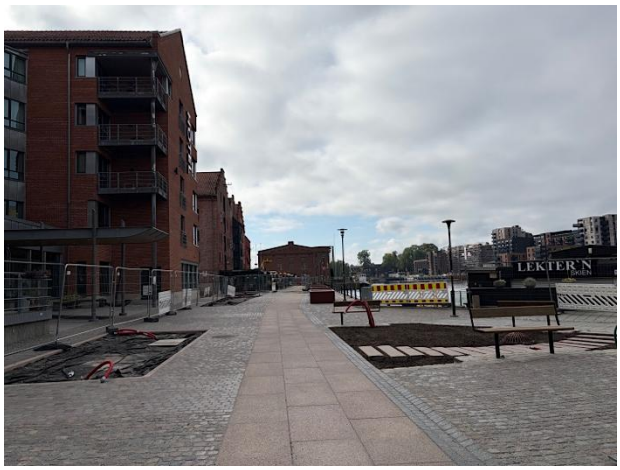
6.1 Årets prosjekter

Prosjekter som ferdigstilles i 2026:

- Skien, Langbrygga – gågate (finansiert av belønningsmidler)
- Skien, Brekketrappa
- Skien, Rådhusplassen
- Skien, fv. – forberede nødvendige reguleringsarbeider gang- og sykkelløsninger
- Porsgrunn – områdereguleringsplan knutepunkt Porsgrunn
- Porsgrunn, Slottsbrugate, andre parsell – gang- og sykkelvennlig gate
- Porsgrunn, Moldhaugbrua
- Siljan, Fv32 Heivannsvegen – gang-, sykkelveg og trafikksikkerhetstiltak

Prosjekter under bygging i 2026:

- Porsgrunn, Lundedalen Heistad – fortau/turveg (ferdig 2027)
- Porsgrunn – turveg langs elva
- Skien, Torggata og Telemarksgata – gateopprusting, flomveg, sykkelfelt (ferdig 2027)
- Porsgrunn, Fv. 356 Raschebakken/ Skippergata – ombygging av kryss/kollektivfelt (ferdig 2028)
- Skien, Fv. 3282 Hoppestadvegen – gang- og sykkelveg (ferdig 2027)
- Porsgrunn, Borge-Kjølnes-Myrene – gang- og sykkelakse



Langbrygga (Skien)



Brekketrappa (Skien)



Rådhusplassen (Skien)



Moldhaugbrua (Porsgrunn)

Trafikktellinger og indikatorer

6.2 Biltrafikk/oppfølging av nullvekstmålet

I hvilken grad vi når nullvekstmålet i persontransport med bil måles i en byindeks som er basert på 30 målepunkter ulike steder i byområdet. Denne måles som et snitt over tre år.

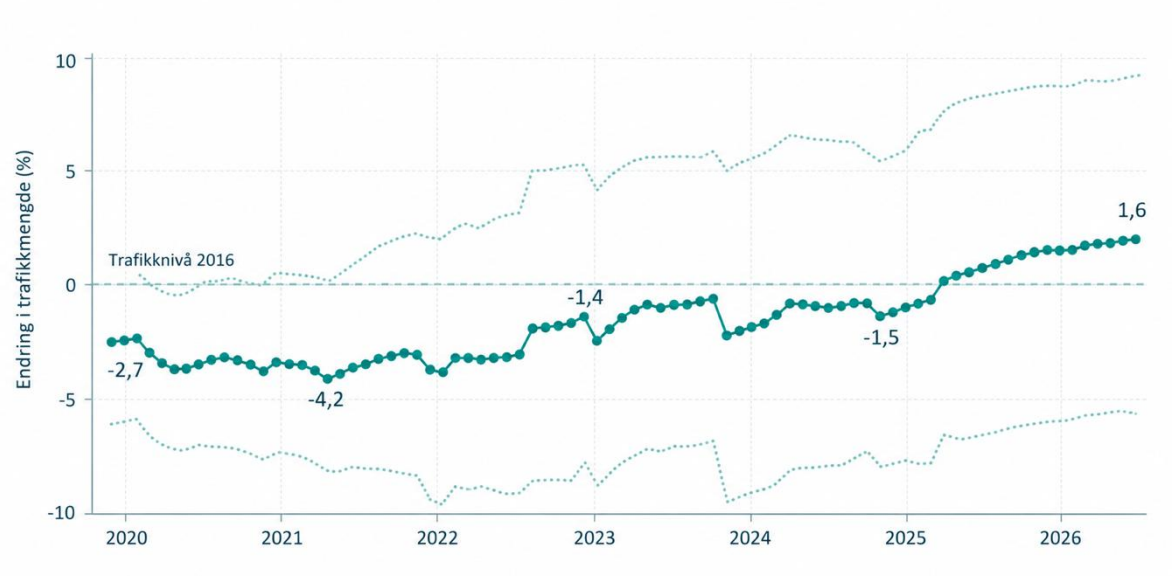
Som figuren nedenfor illustrerer, viser byindeksen for perioden september 2023 til august 2026 en økning på 1,6 prosent, sammenliknet med referanseåret 2016.

Det innebærer at Grenland ikke innfrir krav om nullvekst definert i belønningsavtalen. Det er imidlertid heftet stor usikkerhet til tallet. En ny og forbedret indeks med betydelig mindre usikkerhet vil bli tatt i bruk i 2027.

Etter at takstene ble justert i mai 2026, med blant annet 70 prosent takst på elbiler, kan det se ut som om veksten i biltrafikk flater ut. Hvordan dette slår ut på byindeksen er for tidlig å si.

Det er allikevel sannsynlig at Grenland i årene som kommer må justere virkemiddelbruken for å innfri statens krav om nullvekst i persontransport med bil.

Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reisekollektivt er viktige. Skal disse få forventet effekt, må de kombineres med ulike bildempende tiltak og mer konsentrert arealbruk.

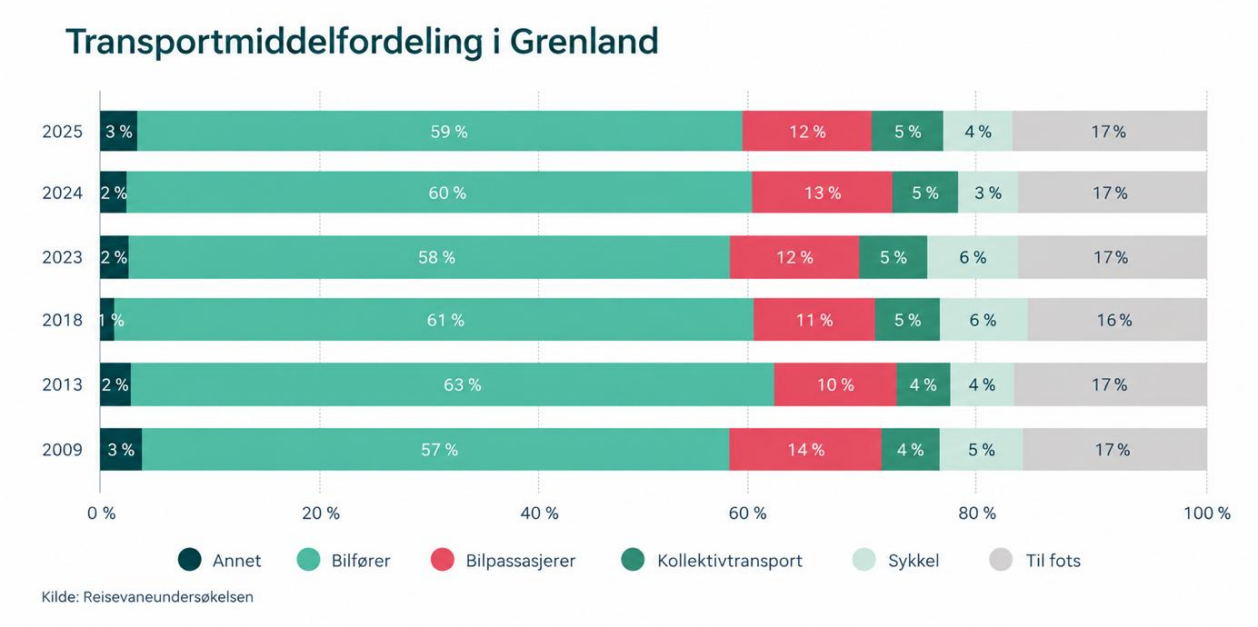


Trafikkutvikling i Grenland t.o.m. august 2026. Utgangspunkt er 2016 (stiplet grønn strek) som er referanseår for belønningsavtalen og det året nullvekst måles mot. Figuren viser tidsserie med tre års glidende indeks (snitt av de tre siste årene). Usikkerheten i beregningene er angitt med prikkede linjer. Kilde: Statens vegvesen og www.grenlandsbarometeret.no.

6.3 Endring i transportmiddelfordelingen

Transportmiddelfordelingen i Grenland har ikke endret seg vesentlig de siste 20 årene.

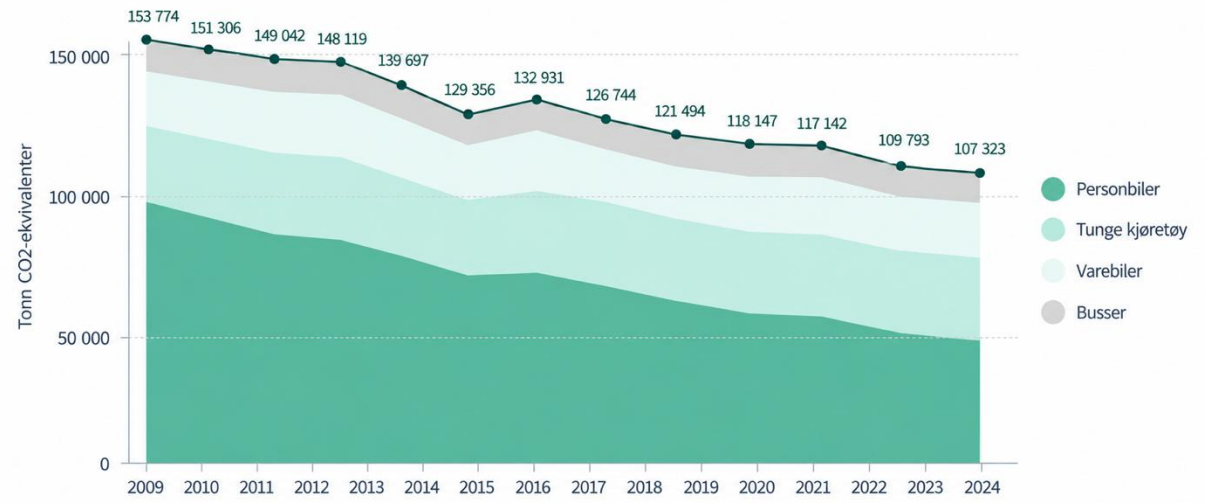
Trafikkbildet preges av en svært stor andel biltransport. Sykkelandelen på 4,5 prosent er omtrent på landssnittet, men andelen kollektivreiser 5 prosent er betydelig lavere enn landssnittet på 10 prosent. Også andelen reiser til fots på 17 prosent er lavere en landssnitt (21 prosent).



Transportmiddelfordeling i Grenland. Kilde: Reisevaneundersøkelsen

6.4 Utvikling av klimagassutslipp

Kommunefordelte utslippstall fra Miljødirektoratet viser at veitrafikk er den nest største kilden til klimagassutslipp i kommunene Siljan, Skien og Porsgrunn. Fra 2016 er utslippene redusert med 23 prosent, der i all hovedsak reduksjonen har skjedd i utslipp fra personbiler.



Utslipp fra veitrafikk i Siljan, Skien og Porsgrunn kommuner, fordelt etter kjøretøy gruppe. Kilde: Miljødirektoratet.

6.5 Endring i antall kollektivreiser



Foto: Dag Jenssen

Buss

Etter mange år med vekst, har antall busspassasjerer falt betydelig de siste to årene. Den målte passasjernedgangen i Grenland er større enn i sammenlignbare byområder.

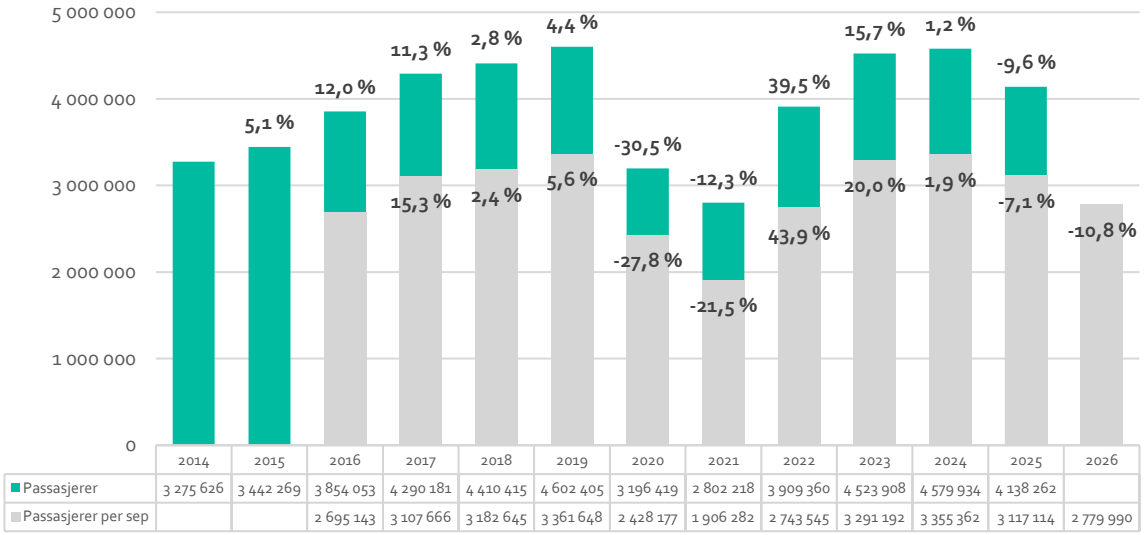
En analyse utført av Asplan Viak viser at inntil 1/3 av nedgangen kan knyttes til manglende registrering av passasjerer i billettsystemet, dvs. at det reelle passasjerbortfallet sannsynligvis er lavere enn det registrerte.

Om lag 2/3 av passasjernedgangen kan forklares av en kombinasjon av redusert rutetilbud, store prishopp og økt konkurranse fra andre transportformer, blant annet elsparkesykler. Gradvis dårligere framkommelighet som følge av økt biltrafikk har også gjort busstilbudet mindre attraktivt.

Kollektivtransporten konkurrerer dårlig mot bil i Grenland. På enkelte strekninger bruker bussen opp til 2,5 ganger så lang tid som privatbil. Dårlig konkurranseforhold mellom bil og kollektivtrafikk, er hovedårsaken til at Grenland har en av de laveste kollektivandelene blant større norske byområder (5 prosent). Hvis antall busspassasjerer igjen skal øke i Grenland er det viktig at reiser med buss i større grad konkurrerer tidsmessig med personbil.

Mange bilreiser i Grenland er korte, og potensialet for overføring til gange og sykkel er betydelig. Dette gjelder særlig på reiser i og inn mot sentrum.

I tillegg er det viktig at kontorarbeidsplasser og andre publikumsintensive virksomheter i større grad lokaliseres i bysentrum. Det skyldes blant annet at kollektivtrafikk konkurrerer betydelig bedre når målpunktet ligger i bysentrum.



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Passasjerer	3 275 626	3 442 269	3 854 053	4 290 181	4 410 415	4 602 405	3 196 419	2 802 218	3 909 360	4 523 908	4 579 934	4 138 262	
Passasjerer per sep			2 695 143	3 107 666	3 182 645	3 361 648	2 428 177	1 906 282	2 743 545	3 291 192	3 355 362	3 117 114	2 779 990

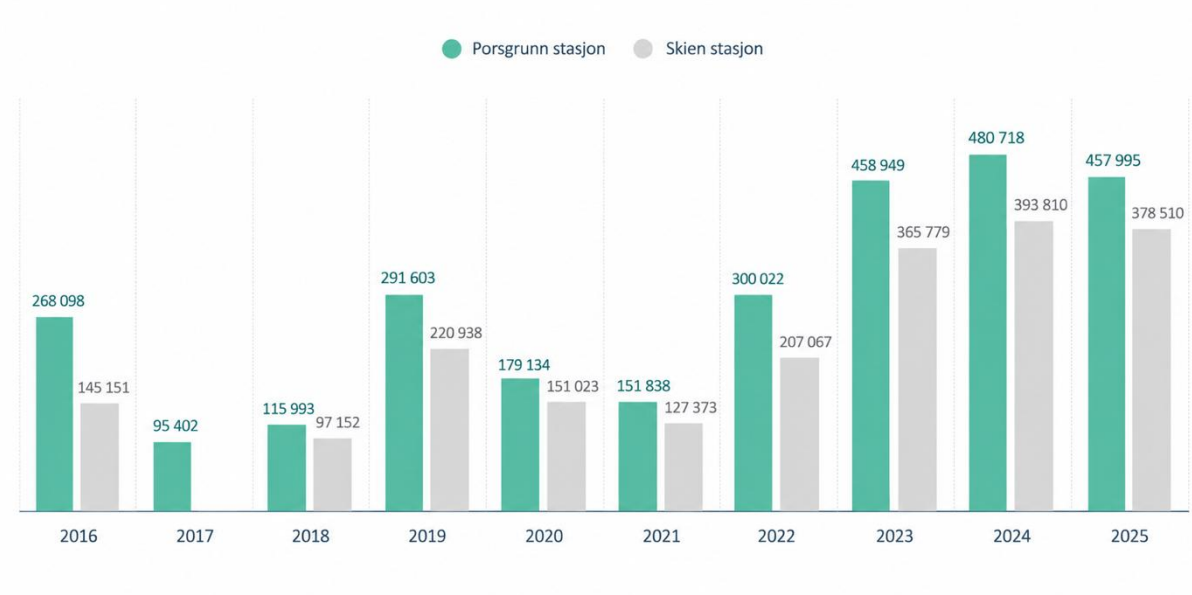
Utviklingen i antall busspassasjerer per år.

Tog

Regiontoget Eidsvoll-Skien (RE11) hadde 836 500 reisende til sammen til og fra Skien stasjon og Porsgrunn stasjon i 2025. Det var en nedgang på 4,3 prosent fra året før.

Det benyttes belønningsmidler til en kombinasjonsbillett tog/ buss i og inn i mot Grenland. Et periodekort hos VY fra Sandefjord koster per oktober 2026 lag 1200,-.

Som figuren nedenfor viser har tilbudet blitt stadig mer populært, med en liten nedgang i 2025.



Antall togreiser til og fra Skien stasjon og Porsgrunn stasjon. Kilde: Jernbanedirektoratet

6.6 Gange

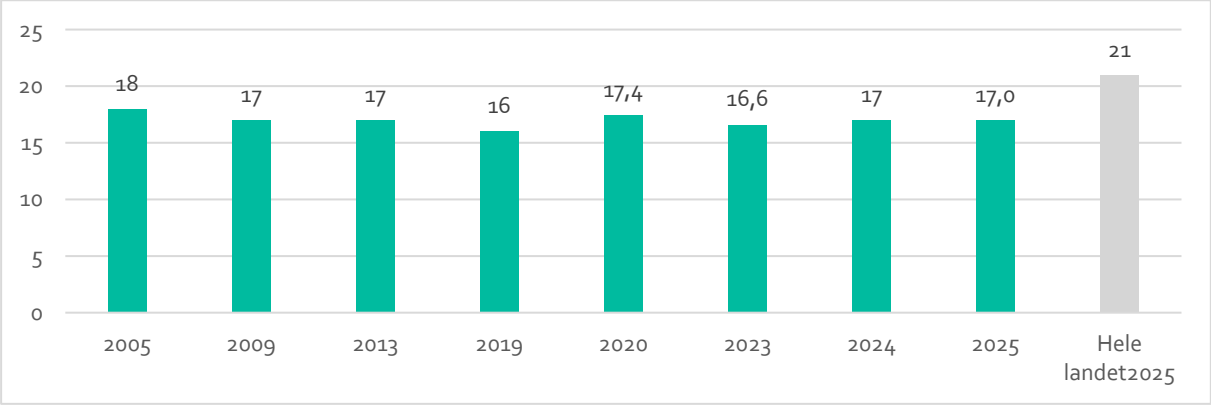


Foto: Dag Jenssen

Det er vanskelig å telle antall gående, og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2025 (RVU).

Denne viser at gangandelen i Grenland samlet var 17 prosent i 2025. 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.



Utviklingen i andel turer til fots i Grenland fra 2005 til 2024 (RVU 2005-2025).

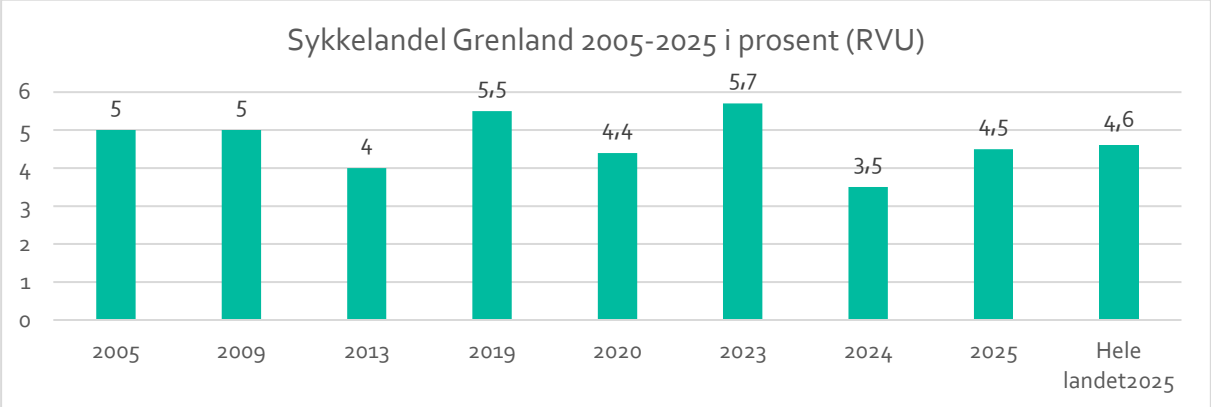
6.7 Sykkel



Foto: Dag Jenssen

Resultatene fra RVU 2025 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 4,5 prosent. Dette er en økning på ett prosentpoeng fra året før, og omtrent på landsnittet.

Figuren nedenfor viser at det ikke har vært store endringer i andel sykkelreiser de siste 20 årene. Valg av sykkel som reisemiddel påvirkes betydelig med værforholdene, og kan svinge en del fra år til år.



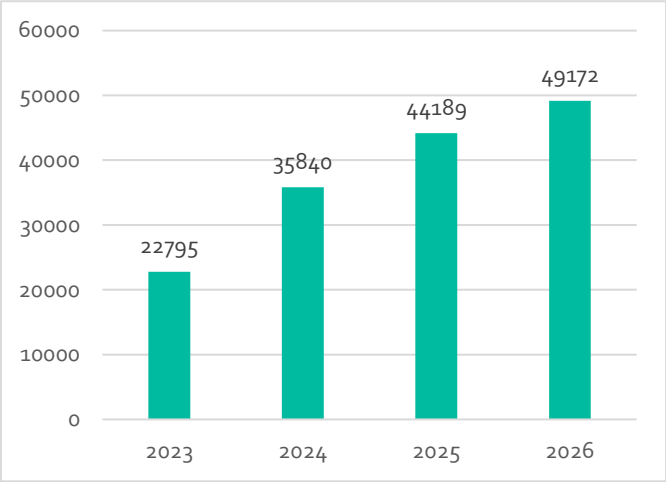
Viser utviklingen av andelen sykkelreiser i Grenland hentet fra nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) 2005-2025.

6.8 Bysykkelordning med elsykler

Farte bysykkelordning har eksistert i Porsgrunn og Skien kommune fra august 2023. Den omfatter 250 gule elsykler som har vært disponible for befolkningen, med 53 ulike parkeringssoner i byområdet.

For å være sosialt inkluderende har prisen vært lav, 10 kr. for 15 min. + 1kr. per påfølgende min.

Tilbudet har i sin helhet vært finansiert av midler fra belønningsavtalen, og har kostet om lag 6 mill. kr i året.



Figur viser utviklingen i antall turer med bysykkel fra oppstart i april 2023 til september 2026. Utviklingen i antall turer med bysykkel fra oppstart i april 2023 til september 2026. Sammenliknes perioden januar -september i år med samme periode i 2025 har det vært en vekst på 11,3 prosent.Sammenliknes perioden januar-september i år med samme periode i 2025, har det vært en vekst på 11,3 prosent.

Hensikten med bysykkelordningen har vært å gi innbyggerne et rimelig, fleksibelt og miljøvennlig reisealternativ. Bysyklene er ment å supplere det øvrige kollektivtilbudet på strekninger der buss og tog ikke er like hensiktsmessig.

Samtidig skal ordningen bidra til at Grenland når nullvekst i persontransport med bil. Dette er et vilkår i belønningsavtalen som Grenland har med staten, hvor byområdet mottar om lag 100 mill. i året bla. til å styrke gange, sykkel og kollektivreiser. Fylkeskommunen har på vegne av partnerskapet driftet tilbudet i samarbeid med kommunene.

Avtalen med nåværende leverandør går ut 15. november 2026, og ordningen slik den er i dag blir da avviklet. Et nytt tilbud i 2027 er ikke mulig å få på plass. En eventuell videreføring vil tidligst kunne være på plass i 2028.



Foto: Dag Jenssen

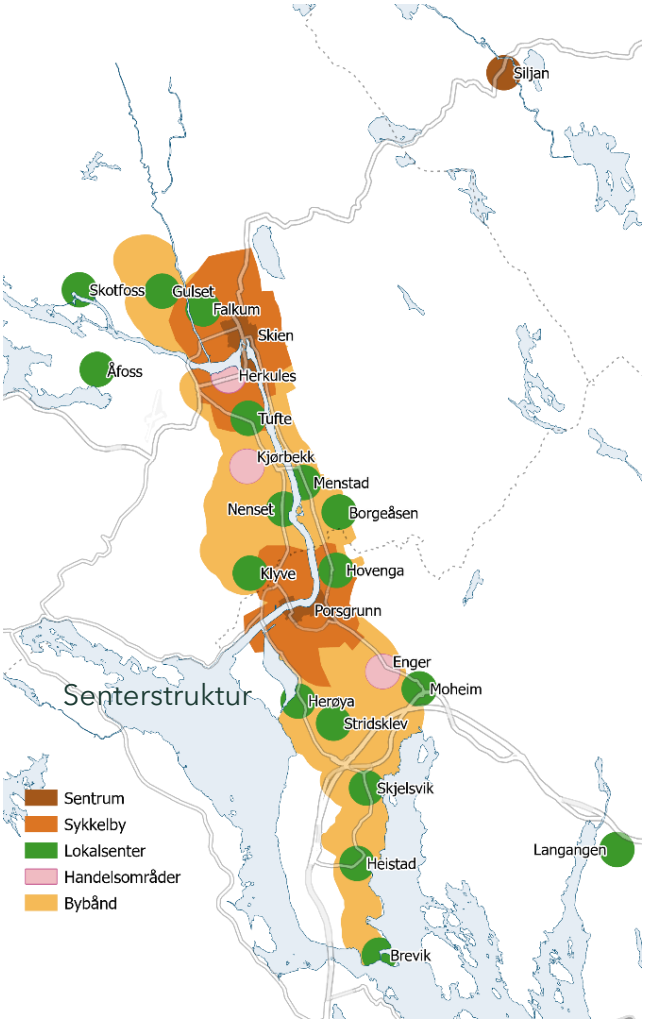
6.9 Arealutvikling

Som en del av arbeidet med regional plan for arealbruk og mobilitet har Asplan Viak kartlagt arealutviklingen i senterstrukturen de ti siste årene i Grenland.

87 prosent av boligveksten har foregått innenfor senterstrukturen/bybåndet. Det har vært en vekst i boligbygging og ansatte i virksomheter med høy tetthet av ansatte og/eller mange besøkende i sentrum og inn mot sentrum (sykkelby). Skien sentrum har hatt en stor vekst, mens i Porsgrunn er det områdene inn mot sentrum som har hatt en særlig stor vekst.

Omsetningen i Skien og Porsgrunn sentrum har falt siden 2008, mens handelsområdene Kjørbekk har hatt sterk vekst og Herkules vokste fram til 2015 før omsetningen gikk noe ned. Ansatte i annen detaljhandel har også flyttet seg fra sentrum til handelsområdene.

Næringsarealer er kartlagt for Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. Kartleggingen viser at regionen har mye areal avsatt til næring i arealplanene, mer enn dobbelt så mye som er tatt i bruk i dag.

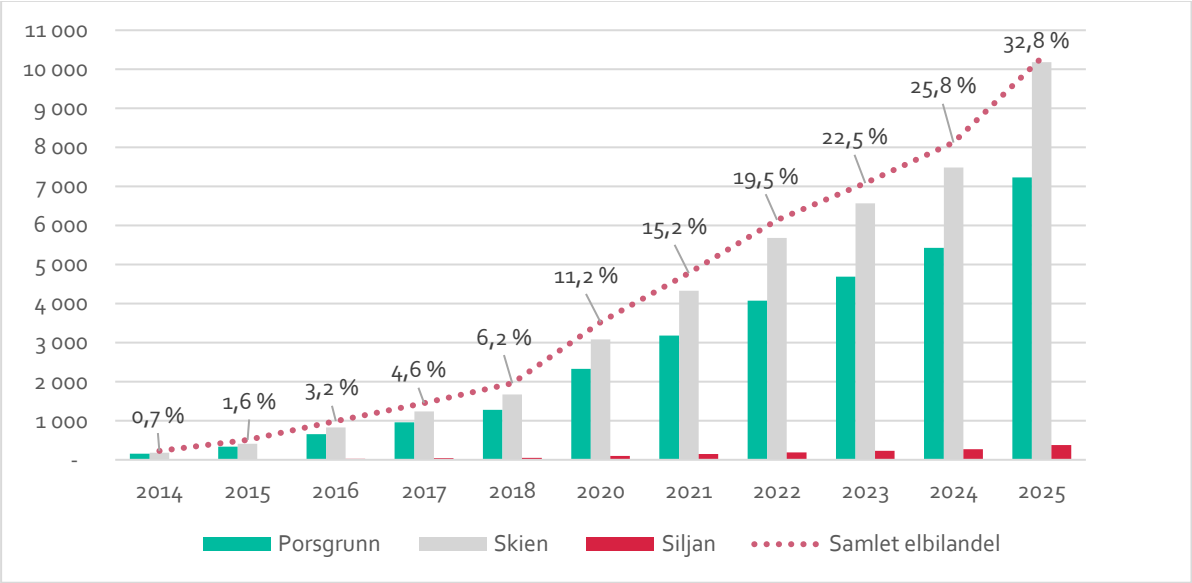


6.10 Parkering

Resultatene fra RVU 2025 viser at mange har tilgang på gratis parkering ved arbeidsplassen i Grenland. I 2025 svarer 70 prosent av de yrkesaktive med mulighet til å kjøre bil svarer at de har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplassen. Av byområdene det gjennomføres reisevaneundersøkelser i, er det bare Nedre Glomma som har høyere andel. Der svarer 72 prosent at de har tilgang til gratis parkering ved arbeidsplassen. I Buskerudbyen, Kristiansandregionen og på Nord-Jæren er andelen henholdsvis 66 prosent, 64 prosent og 70 prosent.

6.11 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 32,8 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2025. Dette er en økning på 6,9 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 32,2 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, andelen i de tre bypakkekommunene er 8,5 prosent mens den for hele landet er på 9,5 prosent. Andelen elbiler i antennepunktene er 38,9 prosent i så langt i 2026. Andelen i september 2026 var 40,4.



Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2025. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Bussenes punktlighet

I 2025 var 58 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er to prosentpoeng dårligere punktlighet sammenlignet med 2019, året før pandemien. Sammenlignet med 2025 er det en redusert punktlighet på ett prosentpoeng. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden og berører dermed mange reisende.

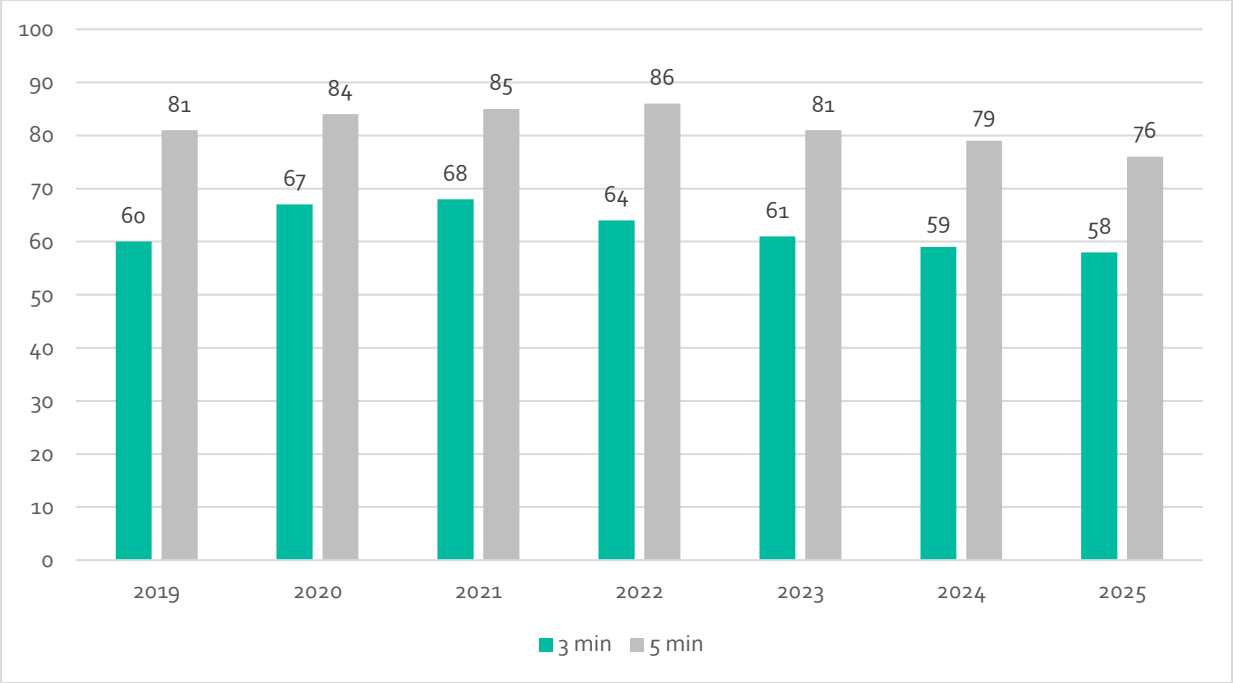
Det er behov for et målrettet arbeid for å bedre punktligheten. Bedre koordinering av byggeprosjekter er viktig, men svært krevende å få til i praksis med så mange byggherrer. Redusert personbiltrafikk og større grad av bussprioritering i hele vegnettet er nødvendig for å bedre fremkommeligheten til bussene. En annen kilde til forsinkelser er tidstap ved av- og påstigning.

Det arbeides med ulike tiltak for å bedre punktlighet/ bussenes fremkommelighet:

- Et system for prioritering av buss i lyskryss er under etablering
- Mer effektive/ lavere tidstap ved billettering/ validering av passasjerer.
- Fysiske tiltak som bedrer bussenes fremkommelighet, bla. prioritering av buss i og inn mot kryss med kø som korte kollektivfelt og filterfelt, kantstopp i stedet for busslommer m.m.



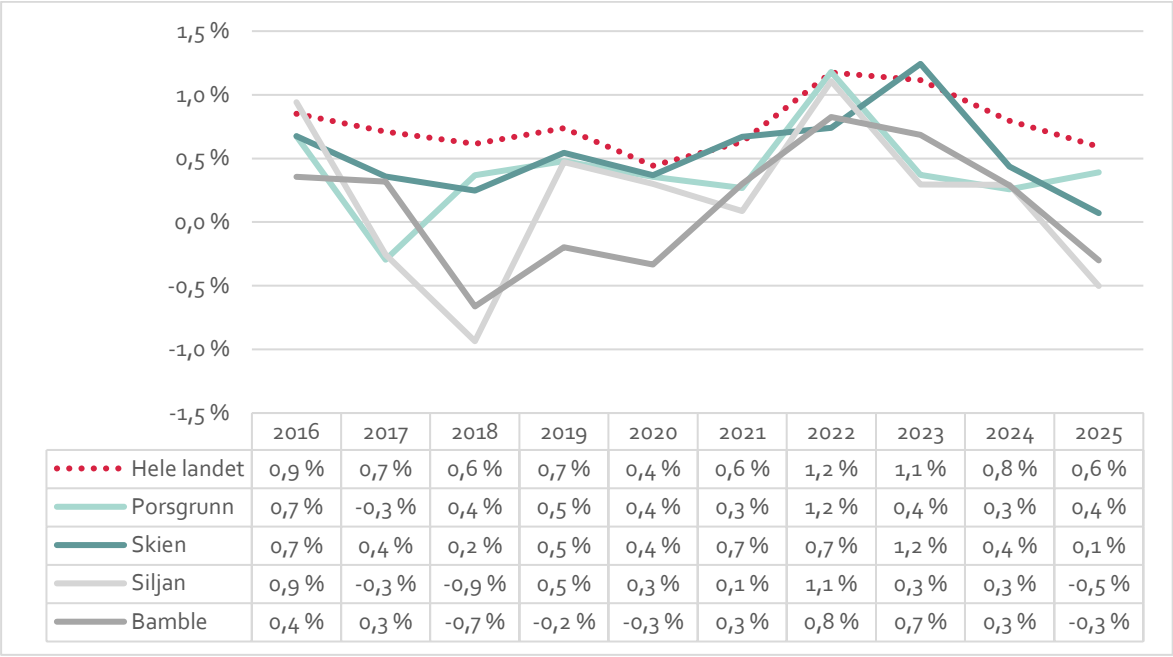
Foto: Dag Jenssen



Viser utviklingen i punktlighet fra 2019 til 2025. Mindre biltrafikk under pandemien ga bussene større punktlighet.

6.12 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,1 prosent samlet for alle de fire grenlandskommunene i 2025. Veksten i hele landet var 0,6 prosent. I femårsperioden 2021 til 2025 har det til sammen blitt 2823 flere innbyggere i disse kommunene. Porsgrunn hadde høyest vekst i 2025 med 0,4 prosent.



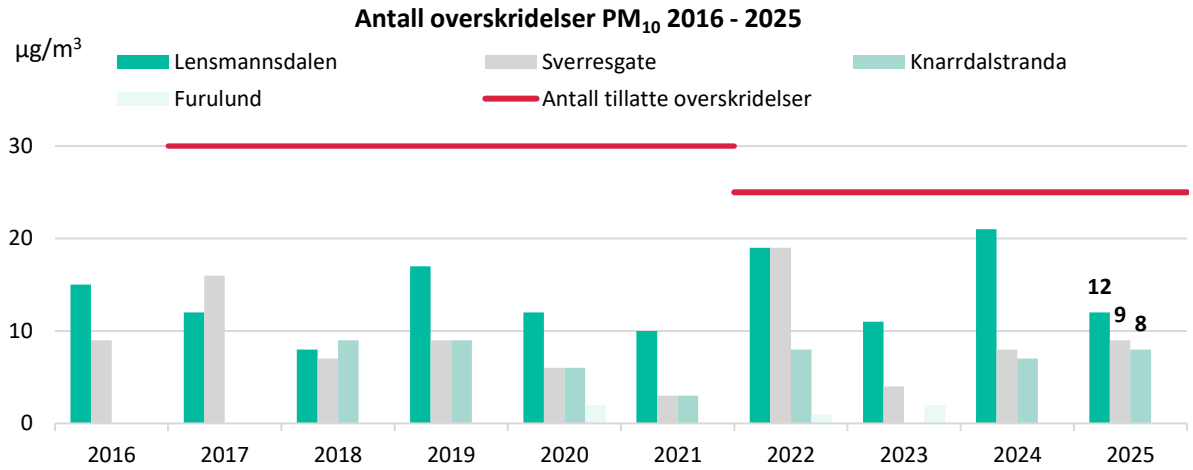
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Hele landet	0,9 %	0,7 %	0,6 %	0,7 %	0,4 %	0,6 %	1,2 %	1,1 %	0,8 %	0,6 %
Porsgrunn	0,7 %	-0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	1,2 %	0,4 %	0,3 %	0,4 %
Skien	0,7 %	0,4 %	0,2 %	0,5 %	0,4 %	0,7 %	0,7 %	1,2 %	0,4 %	0,1 %
Siljan	0,9 %	-0,3 %	-0,9 %	0,5 %	0,3 %	0,1 %	1,1 %	0,3 %	0,3 %	-0,5 %
Bamble	0,4 %	0,3 %	-0,7 %	-0,2 %	-0,3 %	0,3 %	0,8 %	0,7 %	0,3 %	-0,3 %

Årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2025. Kilde: Statistisk sentralbyrå

6.13 Luftkvalitet

Det er fem målestasjoner for luftkvalitet i Grenland. Disse måler ulike parametere, men det er særlig svevestøv (PM_{10}) som er relatert til vegtrafikk. 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.



Figuren viser antall dager som hadde et større gjennomsnitt enn grenseverdien for døgnmiddel i µg/m³ (PM_{10}). Det er tillatt med 25 overskridelser av denne grenseverdien. I 2025 ble det registrert overskridelser av grenseverdien hos alle målestasjoner, med unntak av Furulund målestasjon.

Forurensingsforskriftens kapittel 7 definerer grenseverdier for tillatt luftkvalitet. Ingen grenseverdier for årlig svevestøvnivå ble overskredet i Grenland i 2025. Lensmannsdalen er den målestasjonen i Grenland som måler høyest svevestøvnivå. Her ble grenseverdien for svevestøv per døgn overskredet 12 dager i 2025. Forskriften tillater 25 døgnoverskridelser.

Året 2025 hadde lavere svevestøvnivå sammenlignet med 2024, både for døgnnivå og årsnivå. Reduksjonen av svevestøvnivået kan skyldes naturlige variasjoner i metrologiske parametere, samtidig som det ikke ble registrert noen større hendelser eller aktiviteter som medførte økte støvmengder på den aktuelle veistrekningen, slik tilfellet var i 2024, med langvarig transport av store mengder løsmasser forbi Lensmannsdalen målestasjon 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 folkehelsa generelt, forventet levealder og spesifikke sykdommer som f.eks. demens.

- Forverring av astma
- Påvirker sirkulasjonssystemet
- Ubehag i luftveier
- Betennelse i luftveiene

- Økt dødelighet
- Svekket lungefunksjon
- Luftveissykdommer
- Hjerte- og karsykdommer



Foto: Dag Jenssen

7 Økonomi og porteføljestyring

7.1 Økonomiske rammer

Da fase 2 startet opp i mai 2026, ble gjenværende inntekter og prosjekter i fase 1 overført til fase 2. I st.prop. 153 S har fase 2 en ramme på om lag 3,2 mrd. kr over ti år. Om lag 0,8 mrd. ble overført fra fase 1. Samlet rammet for Bypakke Grenland fase 2 blir da 4 mrd.

Før endringene i årets handlingsprogram er 3,74 mrd. fordelt på prosjektene. Det innebærer at 321 mill. kr er udisponert før årets endringer. Hovedårsaken til dette er merinntekter som følge av beslutningen om sømløs overgang mellom fase 1 og fase 2.

Kostnadsanslagene som er lagt til grunn i fase 2 svært usikre. De ufordelte midlene gir bypakka en buffer som forhindrer at vi allerede i høst må kutte i porteføljen.

Finansiering Bypakke Grenland fase 2	Mill. (2026)
Egenandel kommunene (25 prosent av egenandel fordelt etter folketall)	116
Egenandel fylkeskommunen (75 prosent av egenandel)	349
Merverdiavgift	507
Bompenger fase 2	2293
Bompenger overført fra fase 1	774
Sum	4040

Alle inntekter blir prisjustert årlig med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin konsumprisindeks uten lokalpolitisk behandling.

Endringer i prosjektrammer

- Alle prosjektrammer der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering.
- Kostnadsanslag er oppgitt i løpende kroneverdi.

Fylkeskommunale og kommunale midler

Den lokale egenandelen fra Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan er foreløpig beregnet til om lag 466 mill. i 2026 kr.

Endelig nivå på den lokale egenandelen og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor del av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til prosjekter og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

Den lokale egenandelen fordeles ved at Telemark fylkeskommune bidrar med 75 prosent og kommunene bidrar med 25 prosent. Mellom kommunene fordeles egenandelen etter innbyggertall, noe som gir en fordeling der Skien kommune bidrar med 59 prosent, Porsgrunn kommune med 39 prosent og Siljan kommune med 2 prosent.

Tabellen på neste side viser foreløpig fordeling av lokale egenandeler i fase 2.

Egenandeler fase 2	Mill. (2026)
Skien kommune	68
Porsgrunn kommune	45
Siljan kommune	3
Telemark Fylkeskommune	349
Sum	466

92 prosent har brikke

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

7.2 Føringer fra Prop.153 S Bypakke Grenland fase 2 (utdrag)

«Prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Det innebærer at tiltakene i den prioriterte porteføljen, kan bli omprioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram.

Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker og/eller inntektene i bypakken blir lavere enn beregnet, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres eller må nedskaleres.

Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere og/eller inntektene i bypakken blir høyere enn beregnet, kan det bli rom for å gjennomføre noen av prosjektene fra marginallisten, jf. omtale i kap. 4. i Prop.153 S.

Dersom det innenfor rammene av bypakken blir mulig å gjennomføre ytterligere prosjekter enn de prioriterte prosjektene i tabell 4.1 i Prop.153 S, kan tiltak fra marginallisten gjennomføres.»

Føringer for handlingsprogram 2027-2030:

- Vedtatt Bystrategi Grenland 2024-2035 legges til grunn.
- Handlingsprogrammet skal følge opp Stortingets vedtak.
- Handlingsprogrammet er 4-årig med en årlig revisjon hver høst
- Investeringsvolumet i bypakkekommunene fordeles etter folketall.
  Kutt må tas i egen kommune.
- Eventuelle prosjekter fra marginallisten drøftes tidligst i 2028 og forutsetter at vilkår i Prop. er oppfylt.
- Det er et krav om parallell innkreving
  (prosjektene skal gjennomføres parallelt med innkreving).

7.3 Bypakke Grenland Fase 2, 2027-2030, prosjektportefølje

Alle tall i mill. kr. inklusiv mva.

Nr.	Prosjekt	Prosjekt ramme	Medgått tom. 2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035
89	Knutepunkt Porsgrunn. Områderegulering	**21,5**	21,5					
87	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord "Moldhaugbrua". Gang- og sykkelbru (tillegg: 45 mill. i belønningsmidler)	**160,6**	160,7					
18	Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen). Gang- og sykkelvei.	**7,2**	5,9	1,3				
3	Torggata, Telemarksgata, Rådhusplassen og Brekketrappa. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt.	**70**	32,5	37,6				
10	Slottsbrugata (fra Storgata til Bjerketvedtvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter.	**16**	8,5	1,0	6,5			
4	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	**33**	30,0		3,4			
2	Fv. 356 Raschebakken og Skippergata (fra Jønholtgata til Frednesøya). Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, oppstramming av gate og nytt fortau.	**121**	25,0	48,0	48,0			
17	Kjølnes U - Myrene og Borge skole. Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter.	**17**	9,5	7,5				
11	Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg og Hother Bøttgers gate/Vatner Ring. Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter	**43**	5,5	12,0	25,6			
91	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprosjektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak	**121**	24,0	68	28,6			
9	Kverndalen 2 (fra Hesselbergs gate til Kverndalstunnelen). Opprusting av gågata, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelløsning.	**65**	6,7	58				
88	Turveg langs elva i Porsgrunn	**79**	40,5	34,0	4,5			
5	Fv. 3282 Hoppestadvegen (Petersborg - Venstøpbakken). Gang- og sykkelvei.	**84**	29,5	36,7	18,2			
8	Bergsbygdavegen (fra Haslerlia til Vissevåg). Etablering av fortau eller gang- og sykkelveg	**170**	5,8	70,0	70,0	24,5		
23	Østre brygge – strandpromenaden Porsgrunn sentrum (fra Stangsgate til Moldhaugbrua). Utvide og forbedre gang- og sykkelforbindelsen langs elva.	**106**	8,0	40,0	42,0	15,6		
1	Fv. 3294 Trommedalsvegen (fra Rødmyrvegen til Voldsvegen). Standardheving/ny veg.	**202**	14,7	20	85	81		1
86	Storgata i Brevik – området forbi Brevik kulturhus. Tilrettelegge for myke trafikanter.	**18**	1,0	16,6				
93	Rv.36 Tre korte fortausstrekninger på østsiden av vegen mellom Rabben og Tufte. Parsell Rabben.	**21**	5,2	15,8				
61	Elverhøy bru (fra Norkynvegen til Leirkupgata). Ny/ utvidet gang- og sykkelbru.	**18**	4,0	13,6				
7	Marensro - Lunde. Tilgjengelighet kulturkvartalet. Tiltak for gående, syklende og buss i Hesselbergs gate og Lundegata sør.	**44**	4,4	10	4	13	13	
16	Forbindelse fra Menstadbrua til Trommedalsvegen. Forbedre fremkommelighet for bussene og næringstransport. Trafikksikkerhet for gående og syklende	**466**	10,8	9	5	5		436
12	Industrivegen - Heistad (fra Lundedalen til kryss ny påkobling dagens E18). Etablere fortau og bedre forhold for næringstransport.	**12**	4,0	8,0				
6	Rv.354 Ørvik bru. Utbedring av gang- og sykkelløsning	**12**	2,8	9,1				
40	Fv. 32 fra Holtesletta til Torsholt. Utbedring av Torsholt sving og mindre gang- og sykkeltiltak.	**14**	2,2	5	7			
90	Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru (tillegg 46,5 mill i BO midler)	**248**	0,0	5	243			
21	Knutepunkt Skien. Fv. 32 Møllebrua og rådhusrundkjøringen (fra Nedre Skottlandsveg til Bruene). Ny trafikkløsning. Sikre tilgjengelighet til togstopp.	**123**	6,7	5	5	5	5	97
22	Siljan sentrum. Videreutvikling av knutepunkt Siljan	**11,4**	0,5	4,5	6,4			
58	Fredbovegen- Storvegen. Gang og sykkelvennlig gate mot GS-brua. Tilrettelegge for myke trafikanter	**14,5**	0,5		0,5	13,5		
19	Tverrforbindelser fv. 32 - Bryggevannet. Nye gangforbindelser som binder fylkesvegen sammen med Jernbanebrygga og ny gs-bru.	**13**	0,0	6				7
20	Rv. 354 Trosvikvegen bru – gang- og sykkelbru. Etablering av fullverdig tilbud til myke trafikanter	**99**	0,0	4,5	4,0			90,9
26	Fv. 32 Storgata (fra Hovengarundkjøringa til Hammerkrysset). Tiltak for gange, sykkel og næringstransport.	**93**	0,0	5	10	18		60
27	Solumgata (fra Skien Fritidspark til Gimsøy skole). Bedre fremkommelighet for gående og syklende.	**32**	0,0	3	29			
29	Gulsetringen gs-kryssinger. Enkle tiltak for å gjøre eksisterende underganger mer attraktive.	**43**	0,0	3	20	21		
30	Kommunesenter i Siljan - Møllekrysset. Kryssutbedring og tilrettelegging for myke trafikanter	**2**	0,0		2			
31	Storgata (fra Meieritorvet til Rådhusgata). Opprusting av eksisterende miljøgate. Prioritere myke trafikanter og byliv.	**22**	0,1	0,8	1,3	17,8	1,7	
33	Sykehusområdet. Ny intern inftrastruktur gjennom området. Prioritere framkommelighet for gående, syklende og buss.	**22**	0,0		3	5	5	9
34	Brevik sentrum (fra Strømtangvegen til Langbrygga). Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming/ opprusting av miljøgate (iht N-V125).	**22**	0,0	1,5	7,0	10,5	2,7	

Alle tall i mill. kr. inklusiv mva.

Nr.	Prosjekt	Prosjekt ramme	Medgått tom. 2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035
35	Rv. 36 fra Skjelsvik til Sam Eydes gate. Tiltak næringstransport, attraktiv og trafikksikker løsning for syklende.	53	0,0	7	1	23,0	21,8	
36	Ferjegata fra Storgata til Skomværsgata 12. Opprustning av kollektivgate.	13,5	0,0		1	12,5		
37	Rv. 36 fra Kulltangsundet bru til Hydrovegen. Utvide bru og etablere filterfelt i sørgående retning.	33	0,0		3	2	28,1	
39	Jernbanegata (fra Storgata til Sverdrupsgate). Tilrettelegging for myke trafikanter. Helhetlig gateutforming og redusert kantparkering (iht N-V125).	84	0,0			2	7,0	74,8
41	Rv. 36 fra Herøyakrysset til Kulltangsundbrua. Utbedring for gående og syklende. Trafikksikkerhetstiltak.	22	0,0		2,0	1	18,7	
43	Fv. 3300 Elsetvegen/Rambergvegen (fra Gamle Fjæreveg til Gautes veg). Tiltak for gående og syklende langs fylkesvegen og ved lokalsenteret på Åfoss.	43	0,0	1	4	5		34
47	Fv. 32 Sandviksvegen/Nedre Skotlandsveg (fra Nedre Elvegate til Rådhusplassen). Tiltak for gående og syklende Oppgradere fortau, kryssingspunkt, flytting av holdeplasser.	15,5	0,0	0,5	1,5	3		11
49	Gang og sykkelforbindelse langs vestsiden av elva. Fra Byebakken til Skien grense.	63	0,0		1	2	17,0	43,1
52	Fv. 3262 Bjørkedalsvegen (fra Moen til Kvestadåsen). Fortau/ gang- sykkelveg.	22	0,0			6		16
56	Nylende - Kverndalen (fra Schweigaards gate til Jernbanestasjonen). Oppgradering av gang og sykkelveg.	9,3	0,0	2	7			
59	Nedre Hjellegate (fra Fløtningen til Prinsessegata). Opprusting av gata. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	9,3	0,0		1	1	7	
60	Telemarksgata vest (fra Lundegata til Prinsessegata). Prioritere gående og syklende. Tilgjengelighet mellom Lunde-området og sentrum.	17	0,0		2	15		
62	Kamperhauggata (fra Kongens gate til Hans Houens gate) . Tiltak for som prioriterer myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming.	7,2	0,0		1	6		
65	Hjellen (mellom Prinsessegata og Grandgården). Framkommelighet for gående og syklende til målpunkt i sentrum, som kulturkvartalet og kanalbåtene. Redusere arealbeslag til parkering.	9,3	0,0		1	1	8	
68	Frognerkrysset. Tiltak for gående og syklende på tvers av fylkesvegen. Kryssutbedring/trafikksikkerhetstiltak.	6,2	0,0		1	1	4	
70	Kjølnesparken - Kjølnes U - Campusområdet. Gang- og sykkelvennlige bydel. Økt tilrettelegging og attraktivitet for myke trafikanter.	7,2	0,0	0,5	2,0			4,7
74	Lunde barneskole. Tiltak for gående og syklende mellom Lundedalen og kulturkvartalet/sentrum.	2,1	0,0			2		
75	Fv. 32 Bølevegen nord (fra Siloen til Nedre Elvegate). Fortau på vestsiden av fylkesvegen.	58	0,0	1	2	3		52
78	Moldhaugvegen (fra Gunder Solvesens veg til Storvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak (iht N-V125).	10,4	0,0		1	9,3		
46	Knutepunkt Porsgrunn. Etablere tilbud til myke trafikanter langs sporområdet.	20	0,0				1	18,7
50	Bryggepromenaden (fra Fiskeslepet til Langbrygga). Oppgradering av gangforbindelsen langs Bryggevannet.	12,4	0,0				1	11
55	C.E.Berg-Hansens gate. Utbedring av gang- og sykkeltilbud og kjøreadkomst til BeHa og gamle Urædd (iht N-V125).	18	0,0				1	16,6
64	Fv./Rv. 354 Breviksvegen gjennom Heistad lokalsenter (fra Heistaddalen til kryss Fjordgløttvegen). Ombygging til bydelsgate. Økt tilrettelegging og attraktivtet for myke trafikanter.	7,2	0,0			1		6,2
67	Langmyrvegen (fra Vallermyrvegen til Feiselvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Tilrettelegge for myke trafikanter	7,2	0,0				0,6	6,6
73	Fredneshalvøya fra Porsgrunnsbrua til Kulltangen. Sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs elva.	28	0,0				1,5	26,4
79	Rv. 36 Stadionvegen - Tuftekrysset - Bjørntvedtvegen. Tiltak for gående, syklende, kollektiv og næringstransport.	33	0,0			2		31,1
97	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	712	698,9	12,9				
13	Samlepott buss. Mindre tiltak for å bedre fremkommelighet for buss	167	16,7	17	17	17	17	83
14	Samlepott næringstransport. Mindre tiltak som bedrer fremkommeligheten for næringstransporten	167	16,7	17	17	17	17	83
15	Samlepott gange og sykkel. Mindre tiltak som øker fremkommelighet og attraktivitet for myke trafikanter	127	12,7	13	13	13	13	64
94	Administrasjon bypakka (prosjektkontor)	89	7,0	8	8	8	8	50
96	Ufordelt felles reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger	10,0	0,0					
95	Oppdatering av bomsystem	31	0,0	15	16			

Prosjekter som planlegges og gjennomføres i 2031-2035.

Alle rammer er foreløpige (mill. kr. inklusiv mva.)

Nr.	Prosjekt	Prosjekt ramme
24	Fv. 357 Myren. Fremkommelighetstiltak for næringstransport, buss, gange og sykkel.	66
25	Siljan sentrum (fra Saga til Sentrumsveien) Snarveg og tilrettelegging for myke trafikanter	17
28	Fv. 3288 Høisethbakkane fra Snurråsen til Fv.32. Gatebelysning. Trafikksikkerhetstiltak	2,1
30	Gregorius Dagssons gate sør (fra Borgevegen til Meensvegen). Tiltak for gående og syklende. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. Redusere	37
32	Fv. 32 fra Kjølnes ring til Jernbanegata. Fremkommelighetstiltak buss. Kollektivfelt og nedprioritering av sideveger.	27
38	Fv. 32 fra Jernbanegata til Augestadvegen. Tiltak næringstransport i og inn mot kryss, tilfartskontroll som prioriterer hovedveg.	38
42	Øverbølia. Snarveg til skolen.	2,1
44	Fv. 32 Rundkjøring Menstadbrua øst (fra Gunnar Knudsens veg til Menstadbrua). Ekstra kjørefelt inn mot rundkjøringen fra sør og nord. Nye busslommer sør for rundkjøring.	22
45	Fv. 32 fra Solvika til kommunegrense Skien. Gang og sykkelveg	27
48	Fv. 59 Ulefossvegen øst. Tiltak for bussprioritering, gange og sykkel.	12,4
51	Gulset lokalsenter. Framkommelighet for gående, syklende og buss mellom Gulsetsenteret og Nyhusvegen.	11,4
53	Landstadsgate nord (fra Hesselbergs gate til Øysteins gate). Tiltak for gående og syklende. Oppgradere opphøyde kryss.	10,4
57	Kjørbekkhøgda skole. Gang- og sykkelvennlig skolevei.Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming/ opprusting av miljøgate (iht N-V125)	9,3
63	Venstøp skole. Gang- og sykkelvennlig skolevei. Rydde i trafikkfarlig parkering og drop off-soner.	7,2
66	Øvregate nord (fra Bloms Minde til Frognervegen). Tiltak for gående, syklende og buss.	22
72	Fløtningsmonumentet. Tiltak for gående og syklende på vestsiden av Smieøya.	2,1

7.4 Fordeling av midler i samlepotter

Det er ikke anledning til å prioritere nye prosjekter som ikke er på prioritert liste eller på marginallista. Det er imidlertid satt av 461 mill. kr (2026) i tre samlepotter. Disse omfatter:

- Buss *(tiltak for å bedre fremkommeligheten og øker attraktivitet for busstransporten)* 167 mill.
- Gange og sykkel *(tiltak for å gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle)* 127 mill.
- Næringstransport *(tiltak som bidrar til et helhetlig, trygt og sammenhengende transportsystem)* 167 mill.

Føringer:

- Tildeles i tråd med vedtatt Bystrategi Grenland 2024-2035
- Fordeles mellom kommunene etter folketall
- Detaljer avklares i tiltaksplaner som revideres årlig av administrativ koordineringsgruppe i partnerskapet

For å sikre gjennomføringskraft må den enkelte vegeier ha forutsigbarhet for hvor mye midler de har til rådighet. Det legges til grunn at tildelingen gis for minimum fire år av gangen og at det er mulig å gjøre mindre justeringer på tvers av vegeiere i utarbeidelse av den årlige tiltaksplanen.



Foto: Fjuz

Gange og sykkel

Hovedtyngden av investeringsbehovet er på kommunal veg. Fordelingsnøkkel:

Statens vegvesen (SVV)	10 prosent
Telemark fylkeskommune	20 prosent
Kommunene (etter befolkningsmengde)	70 prosent

Gange og sykkel (mill.)	2026	2027	2028	2029	2030	SUM
SVV	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	6,4
TFK	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	12,7
Skien kommune	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	26,3
Porsgrunn kommune	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	17,4
Siljan kommune	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,9
Sum	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	63,7

Næringstransport

Hovedtyngden av investeringsbehovet er på fylkes- og riksveg. Fordelingsnøkkel:

Statens vegvesen (SVV)	20 prosent
Telemark fylkeskommune	65 prosent
Kommunene (etter befolkningsmengde)	15 prosent

Næringstransport (mill.)	2026	2027	2028	2029	2030	SUM
SVV	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	16,7
TFK	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	54,1
Skien kommune	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	7,4
Porsgrunn kommune	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,9
Siljan kommune	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Sum	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	83,3

Buss

Hovedtyngden av investeringsbehovet er på fylkes- og riksveg. Fordelingsnøkkel:

Statens vegvesen (SVV)	20 prosent
Telemark fylkeskommune	65 prosent
Kommunene (etter befolkningsmengde)	15 prosent

Kollektiv	2026	2027	2028	2029	2030	SUM
SVV	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	16,7
TFK	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	54,1
Skien kommune	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	7,4
Porsgrunn kommune	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,9
Siljan kommune	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Sum	16,7	16,7	16,7	16,7	16,7	83,3

8 Fordeling av midler i belønningsavtalen

Tabellen nedenfor viser fordeling av belønningsmidler i 2027-2028.

Nr.	Tiltak	2027	Endring 2026 til 2027	2028
1	Opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet (ruteproduksjon og redusert takst buss/ tog)	70,2	2,5	72,7
2	Prioritering av buss i lyskryss, tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet	2,4	1,0	0,9
3	Systemer og rutiner for bedre styringsinformasjon i kollektivtilbudet (engangssum)	4,0	4,0	0,00
4	Styrket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelforbindelser, inklusiv tilskudd til prosjekter der kvalitetskrav medfører løsninger som er dyrere å drifte	12,7	4,1	12,8
5	Elektrisk bysykkelordning		-6,5	
6	Kampanjer og mobilitetsveiledning, bla. kampanjer og opplæring i barnehage og grunnskole	4,2	0,5	4,2
7	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser	4,6	1,9	5,1
8	Utredninger og analyse, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger	3,0	-1,9	1,0
9	Samlepott til tiltak som bidrar til å nå målene i belønningsavtalen/ nullvekstmålet	2,8	0,3	1,20
10	Udisponert, fordeles høsten 2027			6,00
	Sum (bevilgning stat)	**103,9**		**103,9**



Foto: Bypakke Grenland

8.1 Kort beskrivelse av tiltak finansiert av belønnigsmidler

1. **Opprettholde og videreutvikle busstilbudet.** Økt frekvens på viktige bussruter i rushtid og reduserte takster.

2. **GPS-basert system som gir bussene prioritering i lyskryss.**

3. **Systemer og rutiner for bedre styringsinformasjon** i kollektivtilbudet (engangssum) innebærer innkjøp av systemer som gir bedre oversikt over endringer i passasjerer på holdeplassnivå. Viktig beslutningsgrunnlag i arbeidet med utvikling av tilbudet.

4. **Styrket drift og vedlikehold** av viktige gang- og sykkelforbindelser, inkluderer tilskudd til strekninger der kvalitetskrav medfører løsninger som er dyrere å drifte. Midlene prioriteres i områder med mange korte bilreiser, og med stort potensial for å overføre korte bilreiser til gange og sykkel. Dette er særlig i og inn mot sentrum av byene. Midlene kan også benyttes som driftstilskudd i bypakkeprosjekter der valg av løsning på kort og mellomlang sikt har ført til økt behov for drift og vedlikehold. Eksempler på dette kan være gang- og sykkelbruer, eller prosjekter der det er stilt krav til etablering av trær og grønne flater som har til hensikt å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

5. ***Farte bysykkel (pilot 2023-2026).*** Kontrakten med leverandør går ut 15. november 2026 og kan ikke forlenges. I hvilken grad ordningen i en eller annen form skal videreføres avgjøres i egen politisk sak. Opprinnelig plan var å videreføre ordningen ytterligere ett år, ut 2027. Dette lot seg ikke gjennomføre av innkjøpstekniske årsaker. En eventuell videreføring vil tidligst kunne være på plass i 2028.

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.

7. **Fus bedrift** er byområdets forpliktende samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser. Antall ansatte i våre medlemsbedrifter har doblet seg fra 2025 til 2026. Ordningen omfatter nå 7700 ansatte. Antall bedrifter har økt fra 11 til 19 bedrifter, med totalt 32 ulike lokasjoner. Denne gledelige utviklingen krever større ressurser til oppfølging. Rammene foreslås derfor økt med 1,9 mill. Dette er i tråd med opprinnelig vedtatte bevilgning.

8. **Utredning og analyse**. Midler til utredninger, mulighetsstudier, kunnskapsgrunnlag og utvikling av styringsverktøy, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger.

9. **Samlepott** til tiltak som bidrar til å nå målene i belønningsavtalen/ nullvekstmålet. Denne har til hensikt å gi noe fleksibilitet slik at byområdet innfrir krav om at midlene skal benyttes i tildelingsåret.

9 Kort beskrivelse av prosjekter i porteføljen

1. F v.3294 Trommedalsvegen

Prosjektet innebærer å heve standarden på Trommedalsvegen fra rv.36 ved Skyggestein til Rødmyr slik at vegen kan benyttes av alle kjøretøy. Dette vil gi næringstransporten bedre fremkommelighet og avlaste riksvegen. Prosjektet skal også legge til rette for videre sammenkobling mot rundkjøringa ved Menstadbrua. Arbeid med grunnerverv og konkurransegrunnlag pågår. Ferdigstillelse av vegen planlegges i 2029.

2. Fv.356 Raschebakken og Skippergata

Prosjektet innebærer ombygging av kryss for å lede trafikk bort fra Franklintorget og Porsgrunnsbrua i tråd med gatebruksplanen. Hensikten er å sikre bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende. Etter vegrampen ned fra Øyekastvegen bygges det kollektivfelt inn mot lyskrysset. Skippergata strammes opp med nytt fortau og grøntanlegg på sørsiden av gata. Anleggsoppstart var tidlig høst 2026 og åpning av anlegget er planlagt til høsten 2028.

3. Torggata, Telemarksgata, Rådhusplassen og Brekketrappa

Hensikten med prosjektet er å ruste opp Torggata, Telemarksgata, Brekketrappa og Rådhusplassen. Skien kommune skal separere vann- og avløpsnettet i gatene. Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, men ikke tilrettelagt for syklister.

Samtidig er gata viktig flomvei og må bygges for å håndtere store vannmengder. Opprusting av Kongens gate var del av bypakke fase 1 og stod ferdig i 2025. Kongens gate er nå bygget for toveis buss og enveis kjøring for bil.

Når bussen er flyttet ut av Torggata, 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.

Brekketrappa 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.

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.

4. Kammerherreløkka terminal (opprustning)

Store setningsskader på eksisterende bussterminal ga svært dårlig komfort for passasjerer og sjåfører, og vanskeliggjorde i tillegg god vinterdrift. Dette sammen med stadige småreparasjoner medførte høye driftskostnader.

Ny terminalflate ble ferdigstilt høsten 2025 og viderefører tidligere utforming. Noe av de offentlige uteoppholdsarealene vil realiseres i forbindelse med at nytt bygg med stasjonsfunksjoner bygges i nær framtid.

5. Fv.3282 Hoppestadvegen – gang- og sykkelveg, Petersborg til Venstøpbakken

Hensikten med prosjektet er å bygge gang- og sykkelveg langs Hoppestadvegen, fra Petersborg til Venstøpbakken, samt kryssutbedring i krysset Hoppestadvegen/Jernverksvegen. Dette vil kreve noe justering og utvidelse av fylkesvegen. I tillegg skal eksisterende busslommer oppgraderes. Strekningen er cirka 1,8 kilometer, og inngår som del av arm av rød sykkelrute. Det foreligger godkjent reguleringsplan. Byggeplan ble lyst ut sommeren 2026 og oppstart byggeplan er høst 2026. Ferdigstillelse av vegen planlegges i 2027.

6. Rv.356 Ørvik bru

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

7. Marensro-Lunde

Hensikten med prosjektet er å gjennomføre tiltak som sørger for effektiv trafikkavvikling og god og trygg tilgjengelighet for alle mellom Kulturvartalet, Lunde-kvartalet og Marensro-kvartalet. Marensro-Lunde er et sentralt område i Skien sentrum med mange målpunkt og aktivitet alle tider på døgnet; Lunde barneskole med SFO, idrettsanlegg, Ibsenhuset, kulturskolen og nytt bibliotek som skal stå ferdig i løpet av 2027. Trafikksituasjonen i dag er utfordrende, der levering og kjøring til de ulike målpunktene og parkeringsarealene skaper konflikt og trafikkfarlige situasjoner med gående og syklende i området.

Nytt bibliotek bygges ut på det som tidligere var en p-plass, og etableres uten ny parkering. Kommunedelplan for sentrum med parkeringsstrategi peker på Marensro som ett av fire mobilitetspunkt med langtidsparkering i sentrum. Det er behov for å finne en effektiv og god trafikkløsning i forbindelse med nytt mobilitetspunkt. Selve mobilitetspunktet er ikke en del av bypakke-prosjektet og skal ha egen finansiering.

Det utarbeides et forprosjekt for Marensro-Lunde med anbefalt løsning for trafikkavvikling i hele området og alternativer for utvikling av mobilitetspunkt på Marensro-tomta.

Tiltak i sørdelen av Lundegata skal gjennomføres parallelt med nytt bibliotek, og har derfor egen framdrift.

8. Bergsbygdavegen – Haslerlia til Vissevåg

I forbindelse med E18-prosjektet gjennom Porsgrunn har Nye Veier etablert gang- og sykkelveg fra Lillegården ned til Haslerlia. Prosjektet innebærer å forlenge et separert tilbud for de gående i form av fortau på de to kilometrene til Vissevåg. Ved eventuell framtidig etablering av boliger i området fra Solbakkmoen og sørover vil det gjennom rekkefølgebestemmelser i forbindelse med utbyggingene etableres gangveg og fortau fram til Bergsbygda skole (1,4 km).

Prosjektet har en høy løpemeterpris. Dette skyldes flere faktorer:

- På grunn av dagens tekniske standard på vegen, med svært lite grøfteareal og varierende kvalitet på massene i vegens overbygning, ender man i stor grad opp med å bygge opp hele vegstrekningen på nytt.
- Det er en bru på strekningen som må utbedres og utvides eller erstattes.
- Terrenget vegen ligger i, med mye bebyggelse tett på, medfører en del murer og fjellsikring for å begrense utslag i sideterreng ved breddeutvidelsen.

9. Kverndalen 2

Hensikten med prosjektet er å ruste opp gågata gjennom Kverndalen, som er en viktig nord-sørforbindelse gjennom byen og leder ned til kollektivknutepunktet med flere målpunkt langs veien. Gågatesystemet er preget av slitasje og unødvendig bilkjøring. Kverndalen er hovedrute for sykkel og en viktig flomvei som må bygges for å tåle store vannmengder.

Prosjektet innebærer å oppgradere Kverndalen, fra Schweigaards gate til Hesselbergs gate med sidegater, som en reell gågate med tilpasset sykkelløsning, gatevarme og tilrettelagt for opphold. Overvannshåndtering skal sikres med etablering av vegetasjon. I prosjektområdet er det mye som kan, og bør, bevares eller gjenbrukes.

Deler av Kverndalen ble rustet opp i bypakke fase 1 med ny gang- og sykkelrampe fra øvre torg til Kverndalstorget. I bypakke fase 2 skal resten av gågatesystemet oppgraderes. Høsten 2026 ble det avdekket at parkeringskjelleren under det øvre torget i Kverndalen er i dårlig forfatning. Eierne av p-kjelleren er i dialog om hvordan dette skal løses.

I påvente av utbedringen må tiltakene i Kverndalen-prosjektet, som berøres av dette, skyves på. Bygging av resten av gågatesystemet fra Hesselbergs gate til Kverndalstorget kan skje i 2027.

10. Slottsbrugate

Gata er en sentral akse for befolkningen på Hovenga i retning sentrum. I forbindelse med pågående opprusting og separering av vann- og avløpsnettet 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 sluttføres før utgangen av 2026.

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

Hensikten med prosjektet er å bidra til bedre trafikksikkerhet og sørge for at det blir tryggere å gå, sykle og ferdes langs to sentrumsnære gater på Bakken. Det er mye aktivitet og mange målpunkt i området, og mange barn og voksne ferdes her.

Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg er en boliggate, skoleveg og viktig rute for sykkel, og en sentral ferdselsåre mellom Myren-området og sentrum/Lundedalen. Hother Bøttgers gate/Vatner Ring er mer trafikkert og har mange målpunkt med idrettsanlegg, nærmiljøsenter og næringsvirksomheter. Gata er bred og uoversiktlig, og bilene holder høy fart. Særlig i kryssene og ifm. med parkering oppstår det trafikkfarlige situasjoner.

Prosjektet innebærer tiltak som reduserer gjennomgangstrafikk og høy fart, og som legger bedre til rette for de som går og sykler. Det vurderes ulike løsninger og tiltak for gatene, som følge av gatenes ulike karakter med næringsdrivende, idrettsanlegg og boliger – som har ulike behov og hensyn å ivareta.

Kommunen fornyer vann- og avløpssystemet i gatene i perioden 2025 – 2028.

12. Lundedalen/Industrivegen-Heistad – fortau

Ved åpning av E18 parsellen gjennom Porsgrunn vil adkomsten til næringsområdet Lundedalen fra Breviksvegen stenges og ny atkomst blir fra den gamle E18 via Industrivegen.

Prosjektet innebærer å etablere fortau for å få sammenhengende tilbud fra skole- og boområdet ut mot naturområdene i retning Versvika. Fortauet etableres i tråd med gjeldende reguleringsplan i Lundedalen og kobles inn mot krysset via den gamle lysløypa. Videre vil det gjøres mindre utbedringer i kurver og kryssområder for næringstransporten.

13, 14, 15 Samlepott buss, næringstransport og gange og sykkel

Omtalt tidligere i handlingsprogrammet.

16. Forbindelse fra fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 36 Menstadbrua

Prosjektet innebærer en ny eller forbedret forbindelse mellom Trommedalsvegen ved Rødmyr og Menstadbrua, og vil forsterke ønsket effekt av standardhevingen av Fv 3294 Trommedalsvegen. Den samlede veglenken Skyggestein-Menstadbrua via Rødmyr og Kjørbekkdalen bør fremstå som gjennomgående og prioriteres i forhold til sidevegene.

Det er sett på flere mulige traséløsninger, men løsning avklares i den videre planprosessen. Det legges opp til vedtatt kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning i løpet av 2027 eller tidlig i 2028. Reguleringsplanfase 2028-2030. Byggefase frem til 2033.

17. Kjølnes U-Myrene og Borge skole – skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater

Hovenga er et av boområdene med høyest andel myke trafikanter i bybåndet. I forbindelse med pågående opprusting og separering av avløpsnettet blir flere strekninger oppgradert. Prosjektet ivaretar viktige ferdselsakser der tilbudet for gående har vært dårlig. Majoriteten av strekningene er viktige som skoleveg.

Prosjektet innebærer etablering og oppgradering av fortau i flere gater samt andre trafikksikkerhetstiltak som fartsreduserende tiltak, oppstramming av kryss, opprydding i private utkjørsler og reasfaltering der dekkekvaliteten har vært dårlig. Summen av tiltakene skal bidra til at det blir mer trafikksikkert og attraktivt for myke trafikanter, samt redusere fartsnivået på biltrafikken. Hovedtyngden av arbeidene ferdigstilles i 2026.

18. Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalringen-Langmyrvegen)

Flere gs-delstrekninger 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 én siste delstrekning. Dette er 190 m gs-veg mellom Sagdalsringen og Langmyrvegen. Prosjektet inneholder også tre småtiltak som er overført fra prosjektet Torsholtsvingen. Byggefase i 2026.

19. Tverrforbindelser fv. 32-Bryggevannet

Hensikten med prosjektet er å sikre to nye forbindelser for gående og syklende mellom fv. 32 og Jernbanebrygga, hvor det er stor høydeforskjell. Forbindelsene på tvers skal øke tilgjengeligheten til sentrumsområdene på Jernbanebrygga og Klosterøya.

Prosjektet innebærer etablering av en offentlig tilgjengelig heis med trapp, «Bratsbergheisen», i Bratsbergallmenningen og en trapp, «Gampetrappa», som treffer på Gampedalen østover og ny gang- og sykkelbru over Bryggevannet. Etablering av forbindelsene er del av forhandlinger om utbyggingsavtale mellom Skien Brygge AS og Skien kommune.

Byggetrinn 1 på Skien Brygge er under bygging i 2026/2027, og «Bratsbergheisen» skal bygges sammen med dette. Tidspunkt for gjennomføring av «Gampetrappa» er ikke avklart.

20. Rv. 354 Trosvikvegen bru – gang- og sykkelbru

Det vil bygges en GS-bru parallelt med dagens vegbru som vil gi et mer trafikksikkert tilbud til myke trafikanter mellom Trosvikvegen bru og Breviksbrua. Strekning inngår i hovedvegnett for sykkel og mangler i dag et trygt og trafikksikkert tilbud.

21. Fv. 32 Møllebrua og rådhusrundkjøringen – Knutepunkt Skien

Hensikten med prosjektet er å urbanisere området rundt rådhusrundkjøringen, og sikre framkommelighet for kollektiv- og næringstransporten på hovedveinettet og tilgjengelighet for gående og syklende mellom Murbyen og de nye sentrumsbydelene Skien Brygge og Klosterøya.

Det skal planlegges en løsning som gjør det mulig å utnytte arealene til nye bygg, etablere et gatenett i tråd med kvartalsstrukturen og sikre arealer til inngang til et fremtidig togstopp i fjell. Flomvann fra gatene oppstrøms skal kunne renne ut i elva.

Arbeidet starter med en mulighetsstudie i 2026. Skien kommune har satt av egne midler til arbeid knyttet til togstoppet.

22. Videreutvikling av knutepunkt Siljan

Dagens gang- og sykkelveger er fragmentert og mangler sammenheng i og inn mot området ved bussknutepunktet. Kollektivplassens utforming og trafikksikker adkomst til denne og øvrig bebyggelse for gående og syklende må ivaretas bedre.

Prosjektet skal sikre etablering av trafikksikre og sammenhengende løsninger for gående- og syklende til og fra ulike målpunkt i kommunesenteret. Dette må forsterkes betydelig da området i for stor grad er prioritert til løsninger for privatbil i dag.

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

Dagens strandpromenade med tilhørende kaifront har på store deler av strekningen oppnådd og passert teknisk levetid. Strekningen er mye brukt av gående og syklende. 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 er lagt 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. Ny kaifront dimensjoneres og bygges for 100 år levetid. Finansieringen gjennom bypakka utgjør omtrent 1/3 av totalkostnaden. Detaljreguleringsplanen er straks klar for førstegangsbehandling.

24. Fv. 357 Myren

Prosjektet innebærer fremkommelighetstiltak for gange, sykkel, buss og næringstransport langs fylkesvegen fra Hesselbergs gate til Elstrømbrua, og for sykkel og gange gjennom næringsområdet på Myren. Bedre kapasitet inn mot og gjennom rundkjøringen, lysprioritering, optimalisering av holdeplasstruktur. Etablere gang- og sykkelforbindelser til målpunkt i området og turveg langs Hjellevannet.

25. Siljan sentrum. Snarvei og tilrettelegging for myke trafikanter

Prosjektet inneholder en rekke mindre tiltak i tråd med sentrumsplanen.

26. Fv. 32 Storgata, fra Hovengarundkjøringa til Hammerkrysset

Prosjektet innebærer tiltak for å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende i kryssingspunktet og på strekningen mellom Hammerkrysset - Heimdalsgate - Storgata. I tillegg er det behov for å bedre fremkommeligheten for næringstransporten på det overordnede vegnettet. Aktuelle tiltak kan være avkjørselssanering, justering av tilfarter inn mot og av rundkjøring, etablere trygg/planskilt gang- og sykkelkrysning, samt erstatte fortau med en bred g/s-veg eller sykkelveg med fortau. Strekningen inngår i hovedvegnett for sykkel.

27. Solumgata

Hensikten med prosjektet er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle i Solumgata, som er en sentral gate og skolevei mellom målpunktene Gimsøy skole, Moflata skole og Skien Fritidspark. Undergangen under rv. 36 blir utbedret som del av «Moflata-prosjektet». Det kan være aktuelt med tiltak som innsnevringer i kryss, beplantning, skilting, oppmerking for syklister og utbedring av sti over parkområdet ved Gimsøy skole.

28. Fv. 3288 Høisethbakkane fra Snurråsen til Fv.32

Prosjektet innebærer tiltak for å styrke trafikksikkerheten, ved å etablere sammenhengende gatelys fra bussholdeplassen ved Opdalsveien til fv. 32. Strekningen representerer korteste vei fra boligområdet på Snurråsen til barneskolen og idrettsanlegget.

29. Gulsetringen – gs-kryssinger

Hensikten med prosjektet er å oppgradere gang- og sykkelundergangene ved Ravnåsen, Fluesnapperen og Uglevegen langs Gulsetringen. Gs-undergangene er smale, mørke og overvannshåndteringen fungerer dårlig. Tiltak kan være bedre belysning og drenering. Bygging av bredere underganger, eller nye fotgjengerkryssinger i plan skal vurderes.

30. Kommunesenter i Siljan, Møllekrysset

Hensikten er å utbedre og stramme opp Møllekrysset så det blir mer oversiktlig. Dagens situasjon er utflytende og spesielt dårlig tilrettelagt for gående. Tiltaket skal bedre trafikksikkerheten og virke fartsdempende. Det er et mål å ha sammenhengende fortau langs Sentrumsveien fra Rema 1000 til Siljan Auto. I bypakke fase 1 ble det bygget fortau mellom bussholdeplassen ved Rema 1000 til mølla.

31. Storgata, fra Meieritorvet til Rådhusgata

Storgata er hovedgata gjennom Porsgrunn og byens tradisjonelle handelsgate. Kjøredekket i den eksisterende miljøgata gjennom Midtbyen er nedkjørt og trenger opprustning. Før prosjektering

starter bør gatebruksplanen fra 2016 rulleres for å avklare kjøremønster og prioritering av ulike trafikantgrupper.

32. Fv. 32 fra Kjølnes ring til Jernbanegata

Prosjektet innebærer å vurdere fremkommelighetstiltak for buss og næringstrafikk, som f.eks. etablering av tungtrafikkfelt eller kollektivfelt, optimalisering av kryss/rundkjøringer og nedprioritering av sideveger. På denne strekningen har fv. 32 kø i begge retninger i rushperiodene. Samtidig er området viktig for kollektivtrafikk, med mange arbeidsplasser, skoleelever og studenter.

33. Området rundt Sykehuset Telemark

Hensikten med prosjektet er å bedre tilgjengeligheten til Sykehuset Telemark, for å avlaste det overordnede vegnettet rundt området. Moflata er et av områdene i Skien med mest trafikk og kø i rushtiden som skapes primært av lokaltrafikk, men også av gjennomgangstrafikk på rv. 36. Det skal lages en mulighetsanalyse som grunnlag for en områdeutviklingsplan, hvor tilgjengelighet til sykehuset som en av regionens største arbeidsplasser vektlegges spesielt. Analysen skal ta høyde for en situasjon hvor Klosterskogen travbane relokaliseres. Det skal analyseres mulige løsninger for ulike trafikantgrupper og ny bussforbindelse gjennom sykehusområdet. Det skal vurderes om opprusting av gang- og sykkelforbindelser internt i sykehusområdet kan gjennomføres på kort sikt.

34. Brevik sentrum, Strømtangvegen og Langbrygga

Etter bygging av ny kai til bilferga, ble det oppdaget store skader i vegkroppen på Strømtangvegen. Tilstanden under Langbrygga er ikke kartlagt. I tillegg til å tilrettelegge bedre for myke trafikanter gjennom en helhetlig gateutforming, vil man også måtte vurdere plastringen og en annen utforming av kaifronten. Strekningen gis en utforming som sikrer lavt fartsnivå og indikerer at man er i sentrum.

35. Rv. 36 fra Skjelsvik til Sam Eydes gate

Strekningen skal få en attraktiv og trafikksikker løsning for myke trafikanter, blant annet ved å forlenge sykkelvegen med fortau som bygget langs riksvegen i fase 1 videre sørover. Strekningen inngår i hovedvegnett for sykkel.

36. Ferjegata

Opprustning av kollektivgate. Dagens gate er nedslitt og må rustes opp, i tillegg har området rundt Bratberg bruk gatevarmeanlegg som er ødelagt og må saneres. Parallelt skal flomvegproblematikk i området ved krysset Storgata utredes.

37. Rv. 36 fra Kulltangsundbrua til Hydrovegen

Hensikten er å bedre trafikkavvikling for næringstransport ved å utvide Kulltangsundbrua til to kjørefelt fra Herøya og etablere filterfelt inn på Rv. 36 i sørgående retning mot Øyekast. Det vurderes å bygge planskilt kryssing for myke trafikanter under brua for å unngå kryssing i plan.

38. Fv. 32 fra Jernbanegata til Augestadvegen

Prosjektet innebærer å vurdere tiltak for å prioritere buss og næringstransport i og inn mot kryss, tilfartskontroll som prioriterer hovedveg. Legge til rette for utvikling av knutepunkt Porsgrunn i tråd med områdereguleringsplanen. Det går viktige forbindelser på strekningen for alle trafikantgrupper. Området preges i dag av høy trafikkbelastning i rushtidene. Dette gir dårlig fremkommelighet for bussene og næringstransporten som står i samme kø som bilene.

39. Jernbanegata, fra Storgata til Sverdrupsgate

Ny, helhetlig gateutforming og styrking av grøntstrukturen ved planting av gatetrær for å reetablere den historiske aksen fra Storgata i retning av togstasjonen. Gatenettet Storgata, Jernbanegata, Sverresgate og området rundt Kammerherreløkka får lik kvalitet på fortaus- og torgarealer. I dette prosjektet ligger også offentlige arealer mellom gata og togplattformen.

40. Fv. 32 fra Holtesletta til Torsholt

Prosjektet innebærer å bedre fremkommeligheten for lange kjøretøy slik at disse kjøretøyene kan holde sin fil gjennom Torsholtsvingen. Det skal også legges vekt på trafikksikre løsninger for myke trafikanter, særlig tilknyttet nærliggende holdeplasser for buss. Reguleringsplanarbeid igangsettes høst 2026 med mål om å få vedtatt planen i løpet av 2027.

41. Rv. 36 fra Herøyakrysset til Kulltangsundbrua

Trafikksikkerhetstiltak og utbedring for gående og syklende. Deler av strekningen inngår i hovedvegnett for sykkel. Avkjørselssanering vurderes der det er mulig.

42. Øverbølia – snarvei til skolen

Trafikkbelastningen langs fv.32 er periodevis stor, med høy hastighet og stedvis dårlig sikt. Prosjektet innebærer å etablere en alternativ trafikksikker trase ned til Siljan sentrum, ved å etablere en snarvei mellom Lardalsveien og privat vei ved Rønningane/Øverbølia.

43. Fv. 3300 Elsetvegen/Rambergvegen, fra Gamle Fjæreveg til Gautes veg

Prosjektet innebærer å bygge gang- og sykkelløsning for å få et sammenhengende tilbud, og bedre tilgjengelighet for gående og syklende til lokalsenteret og Åfoss skole. Oppgradere området rundt lokalsenteret tilrettelagt for opphold. Strekningen mangler i dag et tilbud for gående og syklende mellom Gamle Fjæreveg og Gautes veg.

44. Fv. 32 Rundkjøring Menstadbrua øst, fra Gunnar Knudsens veg til Menstadbrua

Prosjektet innebærer å gjennomføre fremkommelighetstiltak for buss. Vurdere å bygge ekstra kjørefelt inn mot rundkjøringen fra sør og nord. Vurdere lokalisering av bussholdeplasser.

45. Fv. 32 fra Solvika til kommunegrense Skien

Prosjektet innebærer å etablere et tilbud til gående og syklende på strekningen fra Heivannsåsen til kryss med Meitjenn/Heivannsveien: ca. 590 m. Strekningene inngår i Rød hovedsykkelrute mellom Siljan og Skien. Per i dag finnes det ikke et tilbud til gående og syklende på strekningen.

46. Knutepunkt Porsgrunn – etablere tilbud til myke trafikanter langs sporområdet

Når utbyggingen, regulert i områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn, av Gamle Urædd igangsettes blir det et betydelig offentlig areal langs sporområdet hvor det skal opparbeides bygulv som gjør området attraktivt for både opphold og ferdsel. Dette blir en utvidelse av dagens sentrum og konkret utforming må landes i samarbeid med utbygger av de tilstøtende nye kvartalene.

47. Fv. 32 Sandviksvegen/Nedre Skotlandsveg, fra Nedre Elvegate til Rådhusplassen

Prosjektet innebærer å forbedre forholdene for gående og syklende langs fylkesvegen, gang- og sykkelkryssinger og optimalisering av holdeplasstruktur. Tiltak på deler av strekningen vil bli utført i forbindelse med bygging av Skien brygge. Strekningen mangler tosidig tilbud for gående og syklende på deler av strekningen mellom Rådhusplassen og Nedre Elvegate.

48. Fv. 59 Ulefossvegen øst

Prosjektet innebærer framkommelighetstiltak for buss, gående og syklende langs og på tvers av fylkesvegen. Optimalisering av holdeplasstruktur, avkjørselssanering, gang- og sykkelkryssinger og utbedring av eksisterende tilbud for gående og syklende.

49. Byebakken til Skien grense – gang og sykkelforbindelse langs vestsiden av elva

Prosjektet har til hensikt å sikre og oppgradere en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs vestsiden av elva. På deler av strekningen må dette løses i eksisterende gatenett, andre steder

handler det om å etablere ny, eller utbedre dagens, turveg nede langs elvefronten. På langs sikt er målet å få til et godt og sammenhengende tilbud langs elva mellom byene.

50. Bryggepromenaden

Hensikten med prosjektet er å oppgradere Bryggeparken med promenaden som er en viktig gangakse og brukes av mange til opphold. Området preges av slitasje og har potensial for å gjøre det mer framkommelig og attraktivt. Aktuelle tiltak er utskifting/gjenbruk av dekket, universell utforming, flere sitteplasser og mer vegetasjon som skaper soner for opphold. Prosjektet ses i sammenheng med Knutepunkt Skien.

51. Gulsetsenteret-Nyhusvegen

Hensikten med prosjektet er bidra til etablering av bussvei ved Gulset lokalsenter som sikrer framkommelighet for bussene, samtidig som torgfunksjonen skal ivaretas. Torget og bussveien er knyttet til privat utbyggingsprosjekt og er regulert i Områderegulering for Gulset lokalsenter. Tiltaket kan inngå i en utbyggingsavtale dersom utbyggingsprosjektet realiseres.

52. Fv. 3262 Bjørkedalsvegen, fra Moen til Kvestadåsen

Prosjektet innebærer trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter, etablering av gang- og sykkelveg eller fortau. Deler av det nedlagte jernbanesporet vil inngå som del av gang- og sykkelvegen. Kommunen har varslet oppstart av reguleringsplanarbeid.

53. Landstadsgate nord

Hensikten med prosjektet er å oppgradere Landstadsgate nord som er en trafikkert boliggate nord-sør gjennom bydelen Falkum. Gata har en del gjennomkjøring som følge av at gata er den av en snarvei mellom Lie og Hesselbergs gate. Det skal gjøres tiltak for å redusere gjennomkjøring og fart. Det bør vurderes andre fartsreduserende tiltak enn fartshumper, og tiltakene må tilpasses arkitekturen og omgivelsene (bevaring kulturmiljø). Klimatilpasning med lokal fordrøyning av overvann der det er egnet.

54./ 69./71. Rv.36 Tre korte fortausstrekninger langs Porsgrunnsvegen mellom Rabben og Tufte

Prosjektet innebærer bygging av tre fortaustrekninger som utgjør «missing links» på østsiden av rv.36 mellom Tollnes syd (Rabben) og Tufte på Gråtenmoen. De nye fortauene vil gi en mer sammenhengende og trafikksikker transportløsning for myke trafikanter langs den høytrafikkerte riksvegen, som vil gjøre det enklere, mer attraktivt og tryggere å gå mellom boligområder og viktige lokale funksjoner på delstrekningen.

55. C.E. Berg-Hansens gate – byrom og bygulv

Tiltaket omfatter det kommunale arealet mellom fv. 32 og sporområdet. Dette er regulert som en torgflate med kjøreatkomst til både BeHa-kvartalet og gamle Urædd. Prosjektet avhenger av at utbygging i tilstøtende kvartaler kommer i gang i løpet av tidsperioden til fase 2.

56. Nylende-Kverndalen

Hensikten med prosjektet er å utbedre den sentrale gang- og sykkelforbindelsen nord – sør fra jernbanestasjonen til Kverndalen. Aksen er hovedrute for sykkel, men er dårlig skiltet, har variert standard, ulike løsninger og det er vanskelig å vite hvilken trasé man skal velge ved ulike kryss.

Mulige tiltak er bedre skilting, oppmerking, tilpasninger ved kryssing av trafikkerte gater, lede flomvann mot Kverndalstunnelen istedenfor parkeringskjelleren. Utbedring er spesielt viktig der traséen krysser Slemdalsgata, Adjunkt Arentz gate og Herman Baggers gate ved Kverndalstunellen. Prosjektet koordineres med vann og avløpsarbeid.

57. Kjørbekkhøgda skole

Hensikten med prosjektet er å gjøre oppgraderinger langs skoleveg og boliggate forbi Kjørbekkhøgda skole som prioriterer gående og syklende.

Myrhattvegen, fra Østmo til Kjørbekkvegen, har fartshumper i dag, men disse bidrar til at avrenning og overvannshåndtering ikke fungerer godt. Det er flere snarveier inn til skolegården fra gata. Myrhattvegen kan fungere som rute for sykkel parallelt med riksvegen. Det er fortau og drop off-sone i Mosevegen.

Tiltak kan være fortau i Myrhattvegen, eller løsninger som innsnevringer og oppstramming, møblering, klimatilpasning med lokal fordrøyning av overvann, utbedring og tydeliggjøring av snarveiene. Koordinering med vann- og avløpsarbeid i deler av gata.

58. Fredbovegen-Storvegen

Dette prosjektet inngår sammen med to andre om å tilrettelegge gater inn mot Moldhaugbrua på en mer gang- og sykkelvennlig måte. Prosjektet skal ivareta myke trafikanter i den nye aksen mellom Pors stadion/Tollnes og sentrum. Der det er hensiktsmessig samkjøres gjennomføring med rehabilitering av vann- og avløpsnettet.

59. Nedre Hjellegate

Nedre Hjellegate er en bygate med boliger, mange næringsdrivende på gatenivå og atkomst til brygga med kanalbåtene. Gata binder sammen boligområdene og turområdet på Bakken med sentrum og er hovedrute for sykkel. Fortauet på vestsiden av gata er nedslitt.

Hensikten med prosjektet er å oppgradere gata med bedre tilrettelegging for uteservering, tydeligere kobling mellom kanalbåtene og sentrum og bedre tilrettelegging for gående og syklende.

60. Telemarksgata vest

Telemarksgata vest er en sentral bygate mellom øst og vest i sentrum, og fungerer som snarvei mellom området rundt Lunde barneskole og Ibsenhuset til sentrumskjernen. Gata er bratt med skråparkering og stengt for gjennomkjøring med betonggriser. Det er næringsvirksomhet med uteservering.

Hensikten med prosjektet er å bygge om gata slik at den blir mer hyggelig og tilrettelagt for gående og syklende, etablere fotgjengerkryssing over Lundegata, fjerne skråparkering, tydeliggjøre koblingen til passasjen til Ibsenhuset.

61. Elverhøy bru, fra Norkynvegen til Leirkupgata

Dagens gang- og sykkelbru er i dårlig teknisk tilstand, kan ikke lenger brøytes maskinelt og må erstattes av en ny bru så raskt som mulig. Ny bru får minimum fem meter bredde for å skille gående og syklende mellom kulverten under jernbanesporene og Leirkupgata. Brua ble regulert til denne bredden i planen for fv.32 Gimlevegen – Augestadvegen i 2013 og på nytt i områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn.

62. Kamperhauggata

Kamperhauggata er en viktig snarveg mellom «høgda"/Skien øst til sentrum og kollektivknutepunktet. Gata er bratt og stengt for gjennomkjøring. Et mulig nytt togstopp i fjell kan ha inngang ved krysset Kamperhauggata x Skistredet. Deler av gata er flomvei. Hensikten med prosjektet er å oppgradere gata og gjøre den bedre tilrettelagt for gående og syklende med tiltak som oppmerking, rekkverk, benker og vegetasjon.

63. Venstøp skole

Hensikten med prosjektet er å rydde opp i trafikkløsningene ved Venstøp barneskole og forbedre trafikksikkerheten. To drop off-soner ved skolen skaper uoversiktlige og trafikkfarlige situasjoner. Eksisterende trafikkløsninger bør revurderes, og det bør tilrettelegge for sikker kryssing av Venstøpbakken med fysiske tiltak som reduserer fart.

64. Breviksvegen gjennom Heistad, fra Heistaddalen til Fjordgløttvegen

Prosjektet innebærer ombygging til bydelsgate med opprusting av sidearealer. Det er et mål å redusere gjennomgangstrafikk med fartsreduserende tiltak og gjøre det mer attraktivt for gående og syklende.

65. Hjellen

Hensikten med prosjektet er å gjøre om parkeringsplassen utenfor Grandgården til en park og byrom for opphold og byliv. Det er veiareal på tre sider av plassen, hvor Prinsessegata utgjør en barriere for myke trafikanter øst/vest og krysset Nedre Hjellegate x Prinsessegata utgjør en barriere i sør. Det er flere næringsdrivende i bygårdene rundt plassen.

Prosjektet skal etablere tydelige gang- og sykkelløsninger, legge til rette for uteservering og sikre tilgjengelighet og synliggjøring av kanalbåtene og til det nye biblioteket og Ibsen besøkssenter. Prosjektet må ses i sammenheng med Nedre Hjellegate-prosjektet.

66. Øvregate nord

Hensikten med prosjektet er å legge til rette for gående og syklende i Øvregate nord fra Frognervegen til Bloms Minde. Dette er en sentral boliggate forbi Telemark museum, Brekkeparken og Bratsbergkleiva skole. Det er varierende tilbud for myke trafikanter i dag. Det er bussrute med kantstopp, og gata er viktig sykkelrute.

Prosjektet innebærer fartsreduserende tiltak, klimatilpasning med overvannshåndtering og vegetasjon, skilting og vurdere parkeringssituasjonen. Koordinering med vann- og avløpsarbeid i deler av gata.

67. Langmyrvegen

Gang- og sykkelvennlig gate som alternativ til G/s-veg langs fv.32. Tilrettelegge for myke trafikanter gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak. Prosjektet må sees i sammenheng med hvilke tiltak som skal bygges langs fylkesvegen og er derfor plassert sent i fase 2.

68. Frognerkrysset – kryssutbedring/trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende

Uoversiktlig kryss der mange gater møtes. Oppleves trafikkfarlig, særlig blant barn. Prosjektet må vurdere en rekke tiltak som utbedring av kryssinger for gående og syklende, stenging av sidegater, oppstramming av parkeringsarealer mot kolonihagen og tydeliggjøre hovedsykkelruten gjennom krysset.

70. Kjølnesparken, Kjølnes U, campusområdet

Prosjektet innebærer å gjøre det tryggere og hyggeligere å ferdes for myke trafikanter mellom Elverhøy og campusområdet til USN. Det skal vurderes om noen av tiltakene som er regulert skal realiseres.

72. Fløtningsmonumentet

Prosjektet innebærer oppgradering av gang- og sykkelforbindelsen på vestsiden av Smieøya fra undergangen under fylkesveien forbi Fløtningsmonumentet og opp til gang- og sykkelvegen langs fylkesveien, slik at det bl.a. blir bedre tilrettelagt for universell utforming.

Prosjektet er i hovedtrekk utført i forbindelse med bypakke fase 1 med bygging av Smieøyabrua og gang- og sykkelvei på Smieøya, men det gjenstår noen mindre arbeider og tilpasninger.

73. Fredneshalvøya fra Porsgrunnsbrua til Kulltangen

Tiltak innebærer å etablere en sammenhengende gangforbindelse langs elva i tråd med vedtatte reguleringsplaner og gjennom museumsområdet mellom Sundjordkanalens utløp og inn til DownTown.

74. Lunde barneskole

Hensikten med prosjektet er å opparbeide nye gang- og sykkelforbindelser gjennom skoleområdet og forbedre de som er der. Området rundt Lunde barneskole er en sentral snarvei for gående og syklende fra Bakken og Falkum til og fra sentrum og Kulturkvartalet.

Det er lite tilrettelagt for gående og syklende gjennom området, og det er ulike type stengsler som skaper omveier. Løsningen mot Prestegårdsgata er dårlig tilrettelagt og skaper trafikkfarlige situasjoner.

Aktuelle tiltak er å opparbeide gang- og sykkelforbindelser gjennom området, fjerne stengsler, og avgrense transportsoner fra oppholdssoner med beplantning. Prosjektet må ses i sammenheng med prosjektet Marensro – Lunde (Trafikkavvikling Lunde).

75. Fv. 32 Bølevegen nord, fra Kornsiloen til Nedre Elvegate

Prosjektet innebærer å bygge fortau på vestsiden av vegen for å få et sammenhengende, tosidig tilbud fra sentrum til fremtidig boligutbygging på Kornsiloen.

Vurdere kryssingspunkt for gående og syklende. Strekningen mangler tilbud for gående og syklende på vestsiden av fylkesvegen, fra Nedre Elvegate til Kornsiloen.

76. Storgata i Brevik, området rundt Brevik kulturhus

Prosjektet samkjøres med oppgradering av vann- og avløpsnettet og gatenettet må ivareta flomveger ut til sjøen.

Innebærer oppgradering av Storgata og Trompetbakken i området ved kulturhuset inkludert arealene ned mot kaifronten. Kvaliteten på bygulvet heves til lik standard som tidligere sentrumsprosjekter i Brevik. Utflytende trafikkområder strammes inn og grøntstruktur utbedres.

77. Gregorius Dagssons gate sør, fra Borgevegen til Meensvegen

Tiltak for gående og syklende og gjøre det hyggeligere og mer trafikksikkert for de som bor i området.

78. Moldhaugvegen, fra Gunder Solvesens veg til Storvegen

Med Moldhaugbrua vil det bli flere gående og syklende i gatenettet tett på bruhodet på Vessia. Hensikten er gjennom helhetlig gateutforming og bildempende tiltak å sikre en trygg og trafikksikker forbindelse inn mot brua.

79. Rv. 36 Stadionvegen-Tuftekrysset-Bjørntvedtvegen

Fremkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak for gående, syklende, nærings- og kollektivtransport langs og på tvers av riksvegen, fra Stadionvegen ved kommunegrensa til Bjørntvedtvegen.

Prosjekter fra fase 1 som ikke er avsluttet, eller som har hatt aktivitet i 2026:

87. Vestsida: Porsgrunn sentrum nord, Moldhaugbrua – gang- og sykkelbru

Den nye gang- og sykkelbrua 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. Brua forventes åpnet for publikum innen utløpet av 2026.

88. Turveg langs elva i Porsgrunn – Osebro til Skien grense

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 ble åpnet sommeren 2026.

Etableringen erstatter eldre spunter og kaifronter av dårlig kvalitet, kort eller overskredet restlevetid, sikrer elvefronten mot erosjon og forbedrer områdestabiliteten lokalt. Prosessen med grunnerverv for de to siste parsellene er godt i gang. Disse bygges med samme utførelse som de ferdigstilte strekningene og vil starte så fort avtalene er inngått.

89. Knutepunkt Porsgrunn – områdereguleringsplan

Reguleringsplanen ble vedtatt og trådte i kraft våren 2026. Finansieringen gjaldt bare planarbeidet med tilhørende utredninger og illustrasjonsprosjekt. Oppstart av første byggeprosjekt innenfor planområdet ser ut til å starte i 2027.

90. Klosterøya, Jernbanebrygga – gang- og sykkelbru

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 (NFD) for avgjørelse.

I påvente av svar fra NFD er midlene og forpliktelsen i prosjektet overført til bypakke fase 2, og inngår i porteføljestyringen sammen med de andre prosjektene. Avhengig av svaret fra departementet vil det jobbes videre med å utrede hva forpliktelsen om å bygge en bruforbindelse innebærer.

Det kan bli endringer på gang- og sykkelbrua slik den er prosjektert, annen/ny plassering, finne andre måter å krysse elva på, eller avslutte prosjektet og omdisponere midlene til andre prosjekter i porteføljen.

91. Rv. 36/fv. 59/fv. 48 «Moflataprosjektet» Telemarksvegen-Ulefossvegen Bjørntvedtvegen

Prosjektet innebærer nye kjørefelt i krysset rv. 36 Telemarksvegen x fv. 3290 Bjørntvedtvegen, flytting av bussholdeplasser på rv. 36 nærmere GS-undergang ved Solumgata og ny GS-kulvert under rv. 36 Telemarksvegen på den mest sentrale gang- og sykkelaksen mellom Gimsøy og Fritidsparken.

Prosjektet omfatter også fjerning av fotgjengerovergangen på rv. 36 ved Bamblevegen, forlengelse av busslommene mellom rundkjøringene på Moflata og opprusting av tre eksisterende gs-underganger. Opprustningen gjelder undergangen under rundkjøring fv. 357 Ulefossvegen fra Bakkane til Faret, under rv. 36 Voldsvegen ved Moflatavegen og under fv. 3290 Bjørntvedtvegen ved Regimentsvegen. Tiltakene vil bli gjennomført i 2026-2028

97. Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen «Lilleelvprosjektet»

Det er bygget ny veg, delvis i miljøtunnel, fra Hovengasenteret til Beha-kvartalet. Prosjektet har hatt som mål å gi bedre fremkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold for gående og syklende. Hele strekningen ble offisielt åpnet den 17. desember 2018. Det er fortsatt flere bygg som setter seg ved Hovengatunnelen. Disse følges opp inntil setningene eventuelt stopper opp.



**Et Grenland som er godt å bo,
leve og bli gammel i.**

bypakke
GRENLAND