

Notat

Oppdatert informasjon etter Formannskapetets vedtak i Porsgrunn 31.03.2022 om riksveg 36 og statens forslag til endring av vegnormaler

Riksveg 36 er hovedaksen mellom E18 og E134 og en viktig transportåre for næringslivet og beboere i Grenlandsområdet og fylket. Samtidig har rv. 36 en sentral lokal funksjon i byområdet i Grenland. Hovedtyngden av trafikken på rv.36 er lokal. Gjennomgangstrafikken på rv. 36 er fra i underkant av 10 prosent til over 50 prosent avhengig av mengden lokaltrafikk på delstrekningene.

Trafikkmengden på de forskjellige delstrekningene i dag:

| | |
|------------------------|---------------------|
| Skjelsvik – Øyekast: | 10 000 -12 000 ÅDT |
| Øyekast– Vabakken: | 10500 – 11 500 ÅDT |
| Vabakken – Gråtenmoen: | 15 000 – 18 000 ÅDT |
| Gråtenmoen – Moflata: | 15 000 – 17 000 ÅDT |
| Moflata – Skyggestein: | 7000 – 8600 ÅDT |

Trafikkberegninger viser at man kan regne med om lag 20 prosent mer trafikk på rv.36 gjennom Porsgrunn og frem til Moflata mot 2050. Noe av veksten skyldes at vesentlig flere vil velge rv. 36 i stedet for fv. 32 når ny E18 er ferdig nedbetalt. Beregningene viser at dagens trafikale utfordringer vil forsterkes betydelig i framtida selv om man legger nullvekst i personbiltransporten til grunn for analysene.

Finansiering av rv.36 og forholdet til Bypakke Grenland

Staten forutsetter gjennom NTP 2022-2033 delvis bompengefinansiering for å realisere rv. 36-prosjektet. Det vil derfor ikke være mulig å finansiere en løsning for ny rv. 36 som Porsgrunn og Skien kommuner ikke støtter, siden en realisering av prosjektet er avhengig av lokal tilslutning om bompenger. Kommunene i Grenland og fylkeskommunen har bedt om at det legges fram grunnlag for en ny bypakke som inkluderer rv. 36 til lokalpolitisk behandling i 2022. I en bypakke fase 2 foreslås det å legge inn en ramme til rv. 36 i tråd med totalsum avsatt i NTP 2022-2033. Innhold og finansieringsløsning for en ny bypakke skal vedtas lokalpolitisk før det fastsettes i et stortingsvedtak.

I tråd med politiske vedtak foreslår administrasjonen å prisjustere dagens bomtakster i en ny bypakke. Det legges opp til at tungbiler betaler dobbelt takst av lette kjøretøy, noe som er standard. Alle bomtakster skal vedtas lokalpolitisk før de fastsettes i et stortingsvedtak. Foreløpige trafikkberegninger viser at det ikke er mulig å finansiere ny rv. 36 som et separat bompengeprojekt utenfor bypakka. En realisering av prosjektet er avhengig av at det inngår i og delvis bompengefinansieres av en ny bypakke. Dette henger sammen med at trafikk- og inntekstgrunnlaget blir for lavt på ny rv. 36. Det skyldes at folk vil velge å kjøre andre veger for å slippe unna den ekstra bompengebelastningen. Da lar ikke vegen seg finansiere med bompenger slik som NTP 2022-2033 forutsetter.

Det er for tidlig å slå fast hva som skal gjøres av tiltak på rv. 36 mellom E18 og Skyggestein, men *Statens vegvesen er tydelige på at de vil utbedre vegen der de kan og bygge nytt der de må*. Det kan også være aktuelt å beholde dagens løsninger på deler av strekningen. Hva som skal bygges avklares etter at nødvendige analyser er utført og eventuell etappevis utbygging er utredet. Deretter gjøres lokalpolitiske vedtak med påfølgende stortingsvedtak. Uten lokalpolitisk tilslutning og enighet blir det ikke bygget noe.

Forholdet til mål om nullvekst i persontransport med bil i en framtidig byvekstavtale

Nullvekstmålet gjelder for hele avtaleområdet samlet, og avtaleområdet tilsvarer kommunene som er med i avtalen. Det er den totale sammensetningen av virkemidler i en byvekstavtale som avgjør om partene i samarbeidet i Grenland vil lykkes med å nå nullvekstmålet. Prosjektsammensetning og valg av bompenggeordning i bypakka vil derfor påvirke måloppnåelse. Det samme gjelder politiske beslutninger knyttet til arealutvikling, parkeringspolitikk og andre tiltak som ikke inngår i bypakka. Muligheten til å nå nullvekstmålet vil også kunne styrkes gjennom en forsterket satsning på kollektiv, sykkel og gange gjennom friske byvekstavtalemidler.

Når det gjelder ny rv. 36 vil både valg av trasé, standard og kryss kunne ha betydning for framtidig vekst i persontransport med bil. Derfor skal man gjennom arbeidet med kommunedelplanen for rv. 36 se på hvordan de ulike løsningene påvirker nullvekstmålet. Det betyr at de ulike alternativene skal vurderes når det gjelder trafikkvekst, og sees i sammenheng med andre tiltak som vil gi mer bruk av kollektiv, sykkel og gange i byområdet.

For staten er det ikke et mål i seg selv å bygge mer vegkapasitet.

Behovet for helhetlig kommunedelplan

Det er viktig å planlegge hele strekningen fordi vegsystemet henger sammen. Gjøres det endringer et sted i byområdet kan det få uheldige virkninger et helt annet sted. Utbygging av delstrekningene på ny rv. 36 som er vist i Konseptvalgutredning Grenland (KVU) fra 2010, kan gi fremkommelighetsproblemer på andre deler av vegen og utløse behov for økt standard og endret utforming. Dette ble ikke fanget opp i KVU-en. I Byutredning Grenland fra 2018 ble det synliggjort behov for en ny analyse av trafikale virkninger i Porsgrunn sentrum og Porsgrunnstunnelen med bakgrunn i at utbygging av rv. 36 på vestsiden av elva vil endre trafikkstrømmer og påføre disse områdene økt belastning.

Enkeltstrekninger bør ikke tas ut av kommunedelplanen, fordi en da ikke får nok kunnskap om konsekvenser og muligheter til å lage et godt grunnlag for valg av løsning for rv.36.

I kommunedelplanprosessen vil det også ses nærmere på muligheten for etappevis utbygging. Det betyr at man gjennom prosessen vil få ytterligere kunnskap om muligheter og konsekvenser av å ta ut eller skyve på utbyggingen av delstrekninger. Det foreligger per i dag ikke et godt nok kunnskapsgrunnlag som gjør det mulig å ta stilling til dette.

Betydningen av framdrift i riksveg 36-prosjektet og sammenheng med ny bypakke

Rv.36 Skjelsvikdalen-Skyggestein er prioritert i Nasjonal Transportplan med 2,78 mrd. 2020-kroner i statlige bidrag. Alle regioner i Norge konkurrerer om å få med sine vegprosjekt i NTP. Regjeringen har signalisert behov for kutt i samferdselssektoren. Da økes konkurransen ytterligere. Stopper planleggingen av rv. 36 opp, er det en betydelig risiko for at rv. 36 faller ut av prioriteringslista. Da må byområdet betale hele prosjektet selv med bompenger, alternativt blir det ikke noe av.

Prosjektet rv. 36 Skjelsvikdalen-Skyggestein er i en tidlig planfase og det er derfor stor usikkerhet og begrenset kunnskap om mulige løsninger, virkninger og kostnader. Framdrift i planleggingen av prosjektet er en viktig forutsetning for at bystyrene skal kunne få et bredt og godt faglig kunnskaps- og beslutningsgrunnlag når de skal ta stilling til valg av trasé og konkrete løsninger.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er ny rv. 36 forutsatt delvis bompengefinansiert med mulig oppstart i slutten av første seksårsperiode. En slik framdrift vil ikke være mulig å få til dersom

planprosessen stopper opp eller forsinkes vesentlig. Dette fordi det er behov for flere trinn med konkretisering av planleggingen før byggingen kan starte.

Rv. 36 er avhengig av både bompengemidler gjennom bypakke og de statlige bevilgningene i NTP. En stopp i planleggingen av prosjektet vil derfor også få konsekvenser for fremdriften i arbeidet med ny bypakke. Partene i samarbeidet er enige om å jobbe for en sømløs overgang fra Bypakke Grenland fase 1 til neste fase. Dette vil ikke være mulig å få til hvis kommunedelplanarbeidet for rv. 36 stopper opp.

Videreføring av Bypakke Grenland er også en forutsetning for å kunne forhandle om ytterligere statlige midler gjennom en byvekstavtale. Staten har vært tydelige på at det ikke er aktuelt å forhandle om en byvekstavtale med Grenland *før en langsiktig bypakke er vedtatt i Stortinget*.

Forslag til endring av statens vegnormaler for vegutbygging 15.juni 2022

Statens vegvesen fikk i mars 2022 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet blant annet å vurdere følgende endringer i vegklassene for motorveg;

- Kostnadsreduksjon og en mer effektiv gjennomføring av veiporteføljen i NTP
- Reduserte klimagassutslipp og naturinngrep
- Økt fleksibilitet for utbygger og en bedre verktøykasse for prosjektene
- Færre drepte og hardt skadde

I dag følger det av vegnormalene at det skal planlegges for 4-felts motorveg dersom ÅDT (årsdøgntrafikk) overstiger 12 000 biler i dimensjoneringsåret. Det kan bygges smal 4-felts motorveg ned til 6000 i ÅDT dersom samfunnsøkonomiske analyser i det konkrete prosjektet viser at dette er fornuftig. Øvre grense for smal 4-felts motorveg er ÅDT 20 000.

Departementet ønsket en vurdering av konsekvensene av å åpne opp for en større grad av fleksibilitet ved vurdering av standard i hvert enkelt vegprosjekt innenfor ÅDT-segmentet 12 000–20 000. De ba videre om at Statens vegvesen vurderte behovet for en egen standard som legger til rette for økt gjenbruk av eksisterende veg i større utbyggingsprosjekter.

Statens vegvesen har 15.juni 2022 gitt departementet følgende anbefaling til endringer:

- Økt bruk av H2 (2/3-felts veg) opptil ÅDT 15 000 (i dag 12 000)
- To nye fartsnivå for H3 (motorveg) - 90 km/t og 100 km/t
- Økt innslagspunkt for H3 (motorveg) til ÅDT 15 000
- Fortsatt H3 (motorveg) med smal 4-felt opptil ÅDT 20 000

Hvordan påvirker dette planprogrammet for rv.36?

Med bakgrunn i riksvegens plassering og funksjon i Grenland har Statens vegvesen allerede fått godkjent av Vegdirektoratet at det skal utredes hastighet på maksimalt 90 km/t (i stedet for 110 km/t) og at avstanden mellom kryss skal være minimum 1,5 km (i stedet for 5 km). Dette er i tråd med nye anbefalinger.

Andre mulige endringer vurderes løpende av SVV i planprosessen for rv.36.

15.juni 2022

- Vi skal gjenbruke det vi har og bygge nytt der vi må. Statens vegvesen vil ha mest mulig ut av ressursene, og dermed bygge med et så lite fotavtrykk som mulig, sier vegdirektør Ingrid Dahl Hovland

<https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2022/06/nye-regler-for-vegbygging-skal-gi-god-lokal-tilpasning/>