



BELØNNINGSAVTALEN GRENLAND 2017-2020

ÅRSRAPPORT 2019, 31.01.20

Forside bilde: Birgitte Finne Høifødt. Fra sykkelopplæring i barnehager

Innhold

1	SAMMENDRAG	4
2	INNLEDNING	6
3	MÅL OG HOVEDSTRATEGIER	7
3.1	Mål for avtaleperioden	7
3.2	Hovedmål og virkemiddel i Bypakke Grenland	7
3.3	Resultatmål.....	7
4	EVALUERING	9
4.1	Endring i reisevaner i Grenland. Tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse	9
4.2	Trafikkutvikling buss	10
4.3	Trafikkutvikling sykkel	11
4.4	Trafikkutvikling personbil.....	11
4.5	Utviklingen i antall elbiler.....	13
4.6	Andelen nye boliger i bybåndet i 2019	13
4.7	Befolkningsvekst	14
5	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	15
5.1	Bilfri dag.....	15
5.2	Kompetanseutvikling og kampanjer for barn og unge	16
5.3	Befolkningen generelt.....	17
6	AREAL OG TRANSPORTPLANLEGGING	18
7	STATUS BRUK AV MIDLER	19
7.1	Status belønningsmidler 2017 -2020.....	20
8	BELØNNINGSPROSJEKTER GJENNOMFØRT I 2019	22
8.1	Investeringsprosjekter	22
8.2	Snarveger og enkle tiltak.....	23
8.3	Kampanjer.....	26

1 Sammendrag

Andelen grønn transport øker

Grenland har i to perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Gjeldende avtale (2017-2020) er inne i sitt siste år. Siden 2013 er det gjennomført over 130 ulike tiltak, som alle har bidratt til å øke andelen gang-, sykkel og kollektivreiser i Grenland. En videreføring av denne positive utviklingen avhenger av om regionen får en byvekstavtale med staten i løpet av 2020. Sammen med tiltakene i Bypakke Grenland har belønningsavtalen bidratt til å gjøre byene mer attraktive og at Grenland så langt tilfredsstiller avtalens krav til nullvekst for persontransport med bil. Samtidig er den private investeringslysten i sentrum av byene for tiden stor. Grunnen til dette er sammensatt, men offentlige investeringer bla. med belønnings- og bypakkemidler er en viktig medvirkende årsak.

Av samlet avtalebeløp på 250 mill.kr. er 178 mill. (71%) bevilget til å forsterke busstilbudet i Grenland. Det innebærer bla. at månedskortet for voksne koster kr. 400, og at de mest populære rutene i rushtid har 10 minutters frekvens. Antall busspassasjerer i Grenland har vokst med 54 % siden 2013. Dette skyldes i stor grad belønningsmidler i kombinasjon med bommenes bildempende effekt. 51 mill. kr. (20%) er bevilget til investeringer i infrastruktur til gange og sykkel. Midlene blir benyttet til et stort spenn av prosjekter fra enkle tiltak som opprusting av snarveger til finansiering av mer omfattende sykkelinfrastruktur. Oversikt over hvordan belønningsmidlene er brukt fremgår av kap. 7 i denne rapporten.

Offentlige investeringer i byutvikling stimulerer privat investeringslyst

I Porsgrunn har arbeidet med å tilrettelegge for sykkel skutt fart. Hovedsykkelruten gjennom deler av Storgata har fått ny og attraktiv utforming i 2019. Det er etablert sykkelveg med fortau på en viktig strekning ut mot industriområdet på Herøya der mange arbeidsplasser er lokalisert. I Storgata kan en observere hvordan offentlige investeringer i gater og byrom bidrar til investeringslyst hos tilgrensende gårdeiere og forretningsdrivere. Det samme kan observeres ved kollektivknutepunktet i Skien der bypakka er i ferd med å ruste opp hele terminalområdet med tilhørende park.

Lokalisering av kontorarbeidsplasser i sentrum og satsing på knutepunktutvikling

For å lykkes i arbeidet med å nå nullvekstmålet må mange virkemidler samspille. Lokalisering av offentlige og private kontorarbeidsplasser i bykjernene anses som svært viktig både for nullvekstmålet, men også for å øke byenes attraktivitet og verdiskapingen. I dette perspektivet er en svært viktig enkelthendelse at Vestfold og Telemark fylkeskommunes nye fylkeshus etableres ved kollektivknutepunktet i Skien sentrum i 2020. En slik lokalisering styrker mulighetene for å lykkes med etablering av nytt togstopp i Skien sentrum som har høy politisk prioritet.

Planavklaring for knutepunkt Porsgrunn er et svært viktig pågående prosjekt med stort langsiktig potensiale for miljøvennlig byutvikling og økt verdiskaping. Prosjektet kan utløse et utbyggingsvolum på 150-250 000 m2 midt i kjernen av byen. Det forutsetter at arealer som i dag er båndlagt til jernbaneformål kan frigjøres.

Grenland er klare til å forhandle om byvekstavtale

I desember 2019 oversendte kommunene i Grenland og fylkeskommunen likelydende vedtak om forhandlingsmandat for byvekstavtale til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Grenland tilfredsstiller alle krav staten stiller, og målet er å få på plass en forpliktende avtale som blant annet vil avløse gjeldende belønningsavtale. En byvekstavtale er et viktig verktøy for å styrke bærekraftig byutvikling og økt verdiskaping i Grenland.

Oppsummering av indikatorer og trafikktall:

- Grenland tilfredsstiller kravet til nullvekst for persontransport med bil. Trafikken i Grenland har steget med 0,8% fra 2018. Sammenlignet med 2016, som er året som er lagt til grunn i belønningsavtalen, er trafikken i 2019 3,5 prosent lavere.
- Antallet busspassasjerer vokser fremdeles. Passasjerstatistikk for 2019 viser en vekst på 4,4 prosent sammenlignet med 2018.
- 60% av bussene er mer enn tre minutter forsinket. Dette er en forbedring med 4 prosentpoeng fra 2018, men langt unna målet om at busser skal være maksimalt 3 minutter forsinket.
- Antall syklistene gikk ned med 8% i 2019 sammenlignet med 2018. Dette antas å skyldes værforholdene. Utviklingen over tid viser at andelen sykkelreiser har økt fra 4 til 6 prosent (nasjonal reisevaneundersøkelse 2018).
- Grenland har den laveste gå-andelen av de 9 største byområdene. Andelen gå-reiser i Grenland er 16% (reisevaneundersøkelsen 2018). Dette er en nedgang på 1 prosentpoeng fra 2013/14.
- Andelen boliger som bygges i bybåndet øker. I 2019 var andelen 88%. Det er en økning på 8 prosentpoeng fra året før. Målet er at minimum 80% av alle nye boliger skal bygges innenfor bybåndet.



Bilde 1: Franklintorget er en viktig møteplass i Porsgrunn sentrum. Området rustes opp 2021.

2 Innledning

Grenland signerte våren 2017 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2017-2020 på totalt 250,2 mill. kr.:

2017: 70,2 mill. kr

2018: 60 mill. kr

2019: 60 mill. kr

2020: 60 mill. kr

I tillegg mottok Grenland 240 mill. i belønningsmidler for 2013-2016. Denne årsrapporten omfatter resultater oppnådd i 2019 basert på midler fra begge avtalene. I tillegg har tiltak i Bypakke Grenland og areal og transportplan for Grenland stor betydning for resultatene.

Kommunene avtalen omfatter

Belønningsavtalen omfatter de samme kommunene som har vedtatt Bypakke Grenland. Det er Siljan, Skien og Porsgrunn kommuner. Rapporten for bruk av belønningsmidler i 2019 er utarbeidet av prosjektkontoret for Bypakke Grenland i samarbeid med partene.

Lokalpolitisk behandling av ny avtale

Avtalen er gitt sin lokalpolitiske tilslutning i partenes by-/kommunestyre våren 2017, med endelig behandling i fylkestinget 06.06.2017 og 06.12.2017 etter forutgående behandling i kommunene. Justeringer i fordeling av belønningsmidler er gjennomført årlig som en del av revisjonen av Bypakke Grenlands handlingsprogram.

Bypakke Grenland

18.06.2015 ble stortingsprop. 134 S (2014–2015) - Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark, enstemmig vedtatt av Stortinget. 24.06.2015 ble Bypakke Grenlands handlingsprogram 2015-2018 vedtatt i fylkestinget etter foregående behandling i kommunene. Handlingsprogrammet er siden revidert tre ganger. I 2018 ble det gjennomført en hovedrevisjon med virkning fra og med 2019. Handlingsprogrammet viser hvordan bypakka skal følge opp innholdet i stortingsproposisjonen. Bypakke Grenland omfatter investeringer i gange-, sykkel- kollektiv- og vegtiltak på 2,8 mrd. kr. over inntil ti år. Bruken av belønningsmidler er samordnet med handlingsprogrammet for bypakka og omfattes av de samme målsettingene.

Grenland er klare til å forhandle om byvekstavnale

I desember 2019 oversendte kommunene i Grenland og fylkeskommunen likelydende vedtak om forhandlingsmandat for byvekstavnale til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Grenland tilfredsstiller alle krav staten stiller, og målet er å få på plass en forpliktende avtale som blant annet vil avløse gjeldende belønningsavtale. En byvekstavnale er et viktig verktøy for å styrke bærekraftig byutvikling og økt verdiskaping i Grenland.

3 Mål og hovedstrategier

Mål for belønningsavtalen 2017-2020 er definert i signert avtale mellom samferdselsdepartementet, Telemark fylkeskommune og Skien, Porsgrunn og Siljan kommune.

3.1 Mål for avtaleperioden

Pkt 2 i avtalen definerer følgende formål:

Formålet med belønningsavtalen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil.

Pkt. 3 i avtalen definerer mål for avtaleperioden:

Veksten i personbiltrafikk skal tas med kollektiv, sykling og gange. Personbiltrafikken med bil skal ikke øke i avtaleperioden. Måloppnåelsen skal måles ved trafikkutvikling for bil – trafikkutviklingsindeks basert på Statens Vegvesens tellepunkter og tall fra bomsnitt. Referanseår er 2016.

Det legges til grunn at målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom restriktive tiltak for personbiltrafikk, arealpolitiske virkemidler og kollektivtransportfremmende tiltak (evt. også tiltak for sykkel og gange), slik det går frem av byområdets søknad om belønningsmidler. Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken.

3.2 Hovedmål og virkemiddel i Bypakke Grenland

Hovedmål

- Veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel (nullvekstmålet).
- Bypakka skal bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.
- Bypakke Grenland skal bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.

3.3 Resultatmål

Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 % til minst 35 % fordelt på reisemidlene kollektiv: 8 %, sykkel 8%, gange 19%. Indikator: Reisemiddelfordeling (RVU) byindeks/ tellepunkter for bil og sykkel.

4 % årlig vekst busspassasjerer (i snitt)

Indikator: passasjerutvikling

Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.

Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger

Målemetode: Uavklart. Foreløpig brukes forsinkelsesdata for buss.

Befolkningsvekst tilsvarende landsgjennomsnittet

Indikator: befolkningsvekst. SSB statistikk

Minimum 80 % av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skal skje innenfor bybåndet.

Indikator: Andelen nye boliger pr år innenfor bybåndet. Målemetode: Kartbaserte analyser basert på hvor nye byggetillatelser gis.

Bussene skal være maksimalt 3 min forsinket.

Indikator: minutter forsinket i forhold til ruteplan.
Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem

I tillegg følges utviklingen i antall el-/hybrid biler (utdrag kjøretøyregister). De fleste anbefalte resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig og dermed gi grunnlag for porteføljestyling og vurdering av måloppnåelse. Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) skal etter hvert gjennomføres årlig (kontinuerlig), men dette er ikke på plass foreløpig.

Helhetlig virkemiddelbruk

Målene i bypakka skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen for å innfri mål. Modellen viser en grov inndeling i hovedkategorier.

- Investeringsprosjekter (veg/næringstrafikk, kollektiv, gang-syssel, trafikkisikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektiv (buss) og økt vedlikehold av viktige gang-/sysselruter
- Informasjon og holdningsskapende arbeid
- Tiltak som reduserer bilbruken
- Arealpolitiske virkemidler/ areal og transportplanlegging (ATP)
- Nye teknologiske løsninger innen transportsektoren. ITS tiltak (intelligente transportsystemer)



Figur 1: Virkemidlene i modellen over må virke sammen for at bypakkas mål skal nås.

4 Evaluering

De fleste resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig. Det forutsetter imidlertid gode tellinger av trafikkdata. Historiske data som kan si noe om utviklingen blir stadig bedre, men er fremdeles noe mangelfulle. I Grenland har vi:

- 27 tellepunkt for sykkel. I 2018 ble det for første gang beregnet en egen sykkelindeks. Tilsvarende for 2019 er ikke ferdig.
- 34 tellepunkt for bil etablert i 2015. Disse gir døgkontinuerlige data. På bakgrunn av disse registreringene beregnes det en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet.
- Elektronisk billettering som måler passasjerutvikling i kollektivtrafikken fra 2012.
- Sanntidsregistreringer i bussene som viser forsinkelsesdata for bussene. Disse viser hvor stor andel av bussene som er mindre enn tre og fem minutter etter rutetabell.
- Data fra nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2013/14 som kan sammenlignes med foreløpige resultater for 2018.
- Målt andelen nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).

4.1 Endring i reisevaner i Grenland. Tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse Andelen grønne reiser har økt med 2 prosentpoeng siden 2013

Foreløpige resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018 viser at 27 prosent av personreisene i Grenland er med kollektiv, gange eller sykkel. Sammenlignet med forrige reisevaneundersøkelse fra 2013/2014 er dette en økning på 2 prosentpoeng.

Fordelingen er følgende:

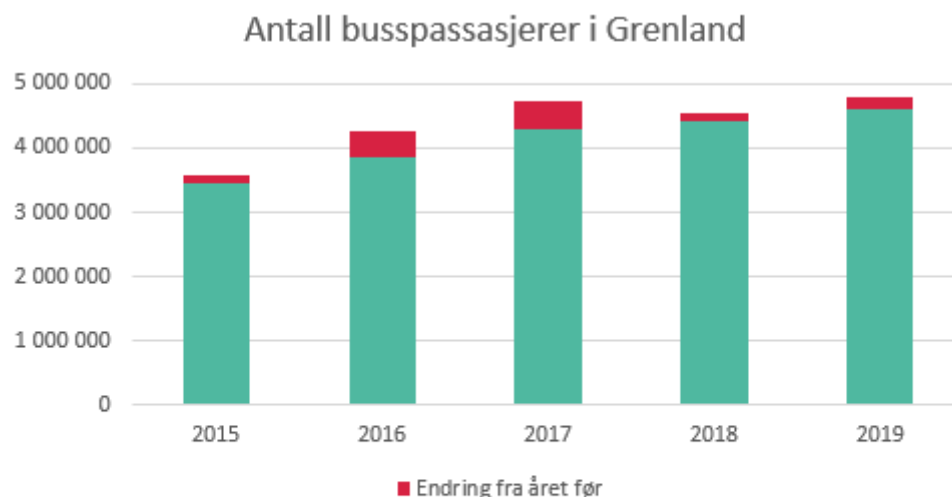
- Kollektivtransport: 5 % (opp 1 prosentpoeng)
- Sykkel: 6 % (opp 2 prosentpoeng)
- Gange 16 % (ned 1 prosentpoeng)



Bilde 2: Ny kollektivterminal er under bygging på Landmannstorget. Sammen med flytting av fylkeshuset til Skien sentrum gir dette et kraftig løft, og bidrar til å styrke arbeidet med å etablere togstopp i sentrum

4.2 Trafikkutvikling buss

Det har vært en betydelig vekst i antall kollektivreiser i Grenland siden 2013. Passasjerstatistikken viser at det har vært en vekst i antall reiser på 4,4 prosent i 2019. Etter en stor passasjerøkning i 2016 og 2017 har veksten avtatt noe, men den er fremdeles betydelig. Veksten startet før innføring av bommer og har en klar sammenheng med oppstart av «Bussløftet» i januar 2014. Da ble takstene for periodekort nesten halvert og det ble innført ti minutters frekvens på de største rutene i rushtid. Oppstart bominnkreving i oktober 2016 forsterket veksten. Gjennomført kampanjearbeid antas også å ha bidratt til den gode veksten.



Årlig endring	2015	2016	2017	2018	2019
Passasjerer	124 372	411 784	436 128	120 234	191 990
Prosent	3,8 %	12,0 %	11,3 %	2,8 %	4,4 %

Figur 2: Statistikk for 2019 viser vekst i antall passasjerer på 4,4, prosent sammenlignet med 2018. Tallene er summen av passasjerer på metro- og pendellinjer. Skoleruter er ikke med. Inkluderes disse passerte Grenland 5 mill. passasjerer i 2019.

Et av resultatmålene i Bypakke Grenland er at bussene skal være maksimalt tre minutter forsinket. Som tabellen nedenfor viser er 60 prosent av avgangene på metro- og pendellinjene i Grenland innenfor dette målet i 2019. Dette er en bedring på fire prosentpoeng fra året før. 81 prosent av avgangene er mindre enn fem minutter forsinket. Resultatene viser at mye arbeid gjenstår før målet kan innfris. Årsaken er primært at bussene står i de samme køene som biltrafikken. Høy byggeaktivitet i byene skaper ytterligere utfordringer for fremkommeligheten. Redusert personbiltrafikk, bygging av kollektivfelt, tilfartskontroll og signalprioritering for buss på strekninger/kryss med dårlig fremkommelighet vil bidra til å redusere forsinkelsene for bussen. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer redusere bussenes oppholdstid på holdeplass, som igjen vil bidra til at bussene holder ruteplanen.

Ny Fv. 32 forbi Porsgrunn sentrum ble åpnet for trafikk i 7 des. 2018. Dette har halvert biltrafikken gjennom Hovenggata/ Porsgrunn sentrum. Bussene har derfor fått bedre fremkommelighet på sentrale bussruter gjennom Porsgrunn sentrum. Sammen med kollektivprioritering ved Vabakken-tunnelen vil tiltaket også kunne gi bedre fremkommelighet for bussene over Porsgrunnsbrua.

Punktlighetsrapport 2019 Grenland

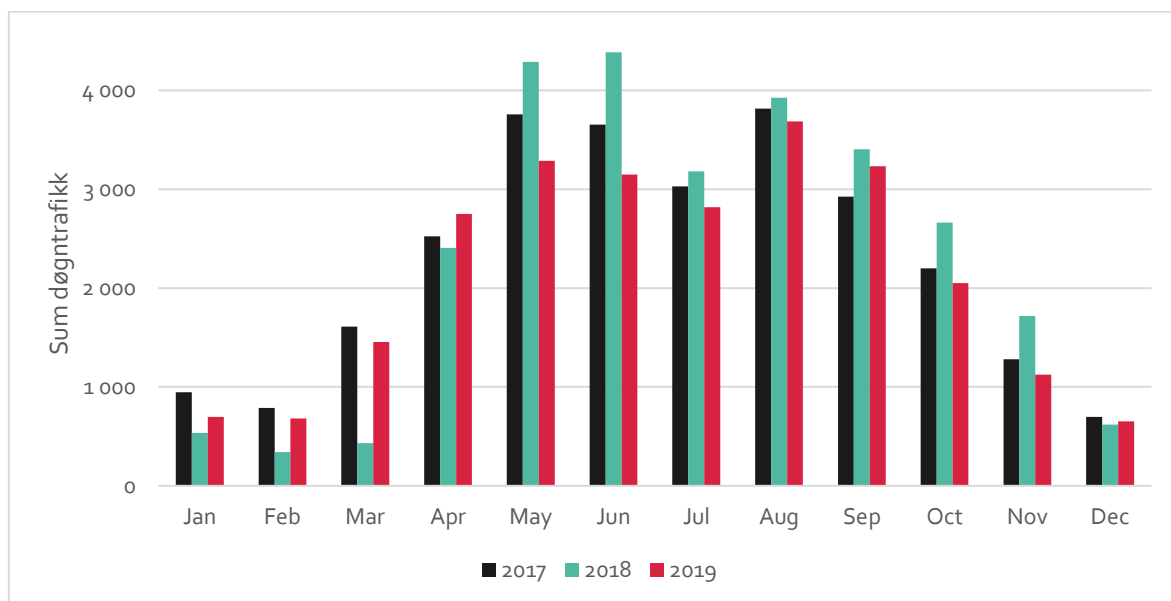
Andel avganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt tid)

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	År
M1	64 %	65 %	67 %	63 %	63 %	62 %	71 %	62 %	69 %	71 %	64 %	59 %	65 %
M2	47 %	52 %	50 %	50 %	51 %	50 %	62 %	49 %	50 %	51 %	44 %	46 %	50 %
M3	57 %	61 %	63 %	62 %	60 %	54 %	70 %	60 %	63 %	57 %	50 %	52 %	59 %
P4	63 %	65 %	69 %	69 %	69 %	69 %	78 %	71 %	70 %	71 %	64 %	58 %	68 %
P5	66 %	67 %	71 %	64 %	65 %	67 %	76 %	67 %	66 %	67 %	61 %	63 %	67 %
P6	48 %	50 %	57 %	61 %	63 %	58 %	73 %	63 %	63 %	57 %	47 %	48 %	57 %
P7	56 %	62 %	69 %	69 %	68 %	66 %	73 %	64 %	66 %	60 %	53 %	53 %	63 %
Total Grenland	57 %	60 %	62 %	60 %	60 %	58 %	70 %	60 %	63 %	61 %	54 %	54 %	60 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>83 %</i>	<i>83 %</i>	<i>85 %</i>	<i>80 %</i>	<i>79 %</i>	<i>82 %</i>	<i>87 %</i>	<i>80 %</i>	<i>82 %</i>	<i>81 %</i>	<i>74 %</i>	<i>74 %</i>	<i>81 %</i>

Figur 3: tabellen ovenfor viser at 60 prosent av avgangene på metro- og pendellinjene i Grenland innenfor dette målet i 2019. Dette er en bedring på fire prosentpoeng fra 2018.

4.3 Trafikkutvikling sykkel

Utviklingen over tid viser at andelen sykkelreiser har økt fra 4 til 6 prosent (nasjonal reisevaneundersøkelse 2018). Andelen sykling er svært værpåvirket og statistikken svinger betydelig gjennom året og fra år til år. Etter et tørt sommerhalvår i 2018 ble 2019 fuktig. I figuren nedenfor er tall fra utvalgte sykkelpunkt summert. Den viser at en nedgang i sykling på 8 prosent fra 2018 til 2019.

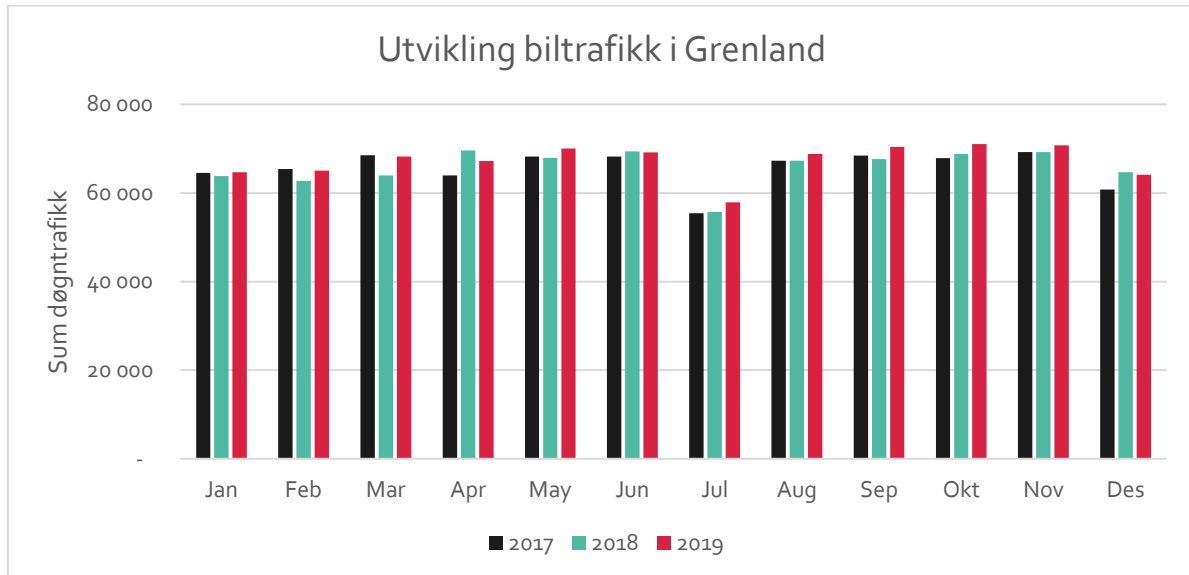


Figur 4: Viser utvikling i antall syklende i perioden 2017 til 2019. Tellepunktene viser en nedgang på åtte prosent i 2019 sammenlignet med året før.

4.4 Trafikkutvikling personbil

Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Byindeksen, som beregnes på bakgrunn av alle tellepunktene for bil i byområdet, viste en reduksjon i biltrafikken i Grenland på fire prosent fra 2016 til 2017. I 2018 var det en ytterligere

nedgang på 0,3 prosent. Byindeksen for 2019 er beregnet til 0,8 prosent viser at trafikken igjen er økende. Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2019 med året 2016 ser vi en nedgang på 3,5 prosent. Dette tyder på at bommenes avvisningseffekt er i ferd med å avta. Dette er i tråd med erfaringer fra andre bypakker. De to store vegprosjektene i bypakka ble åpnet for trafikk i desember 2018. Det er sannsynlig at dette er hovedårsaken til at biltrafikken har vokst i 2019 sammenlignet med året før.



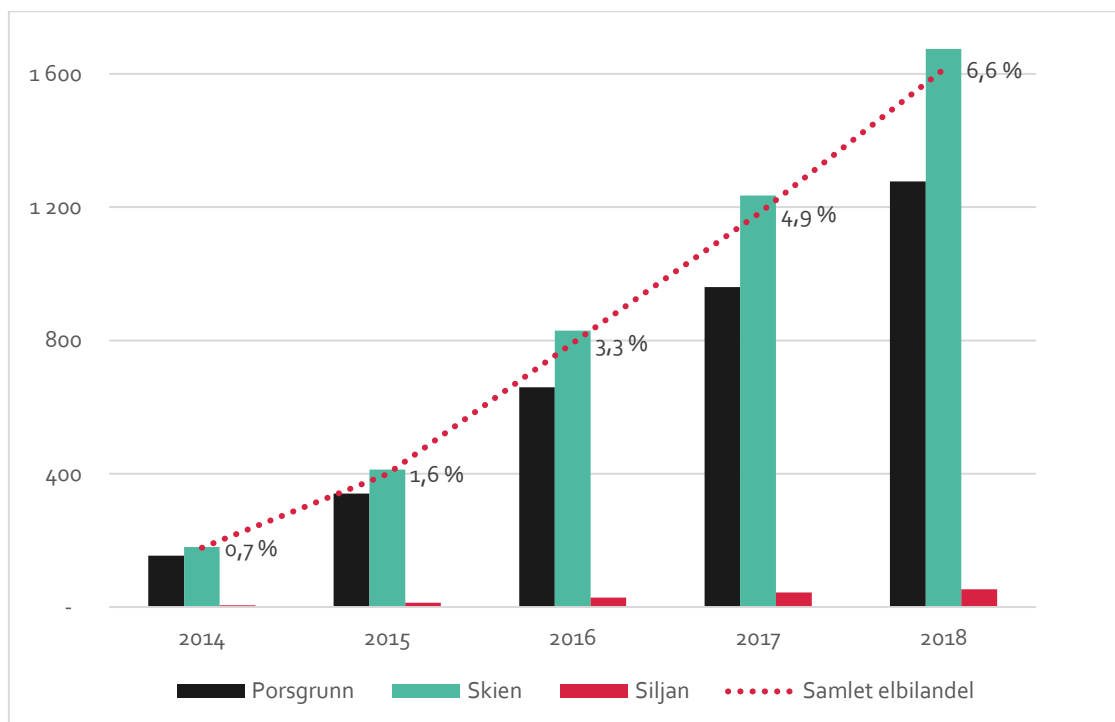
Figur 5: Viser utvikling i antall biler fra 2017 til 2019. Samlet var det en økning i biltrafikken på 0,8 prosent i 2019 sammenlignet med året før.



Bilde 3: Ny Fv.32 gjennom Porsgrunn sentrum har bidratt til et mye bedre bymiljø og økt fremkommelighet for busstrafikken. Samtidig bidrar prosjektet til økt fremkommelighet for biltransport fra Skien til E18.

4.5 Utviklingen i antall elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig særlig fra og med 2013. Fra 2015 til 2016 doblet dette antallet seg. Veksten i antall elbiler er fortsatt stor, men den har avtatt noe de siste to årene og i 2018 var den mindre enn veksten samlet for hele landet. I 2018 var elbilandelen i Grenland på 6,6 prosent, mens samlet elbilandel for hele landet var 7,6 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene var økende hele 2019, og var i siste kvartal på 10,6 prosent.

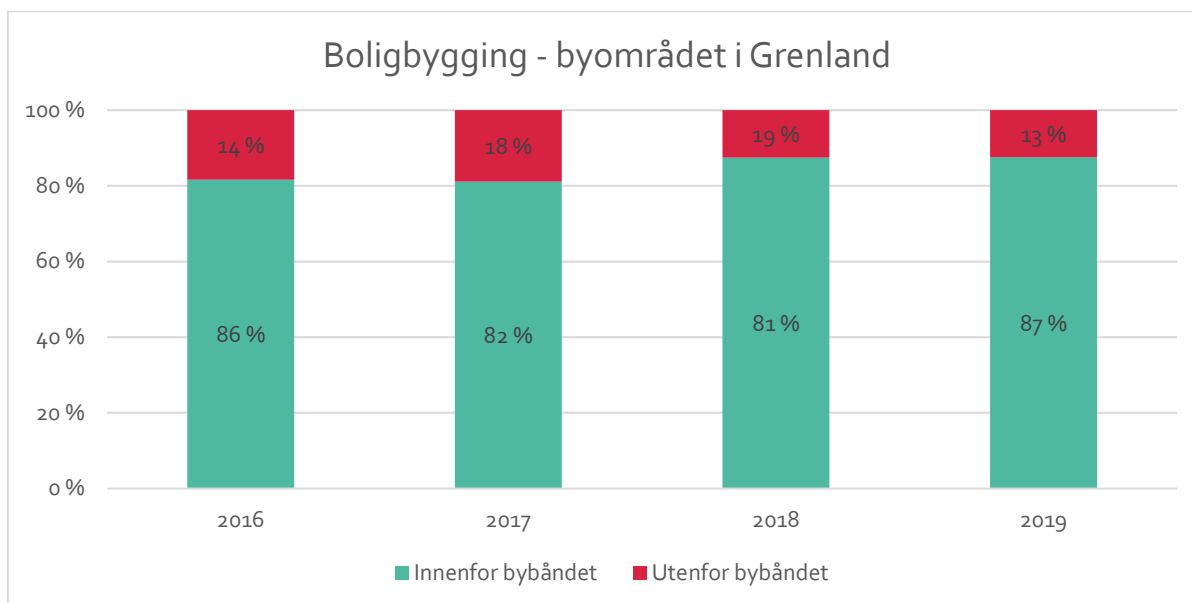


Figur 6: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2014 til 2018.

4.6 Andelen nye boliger i bybåndet i 2019

Figuren viser at 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn i 2019 ble gitt innenfor bybåndet. Målet er at minimum 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune over en fireårsperiode. Sett over årene 2016 til 2019 er andelen 84 prosent for begge kommunene samlet.

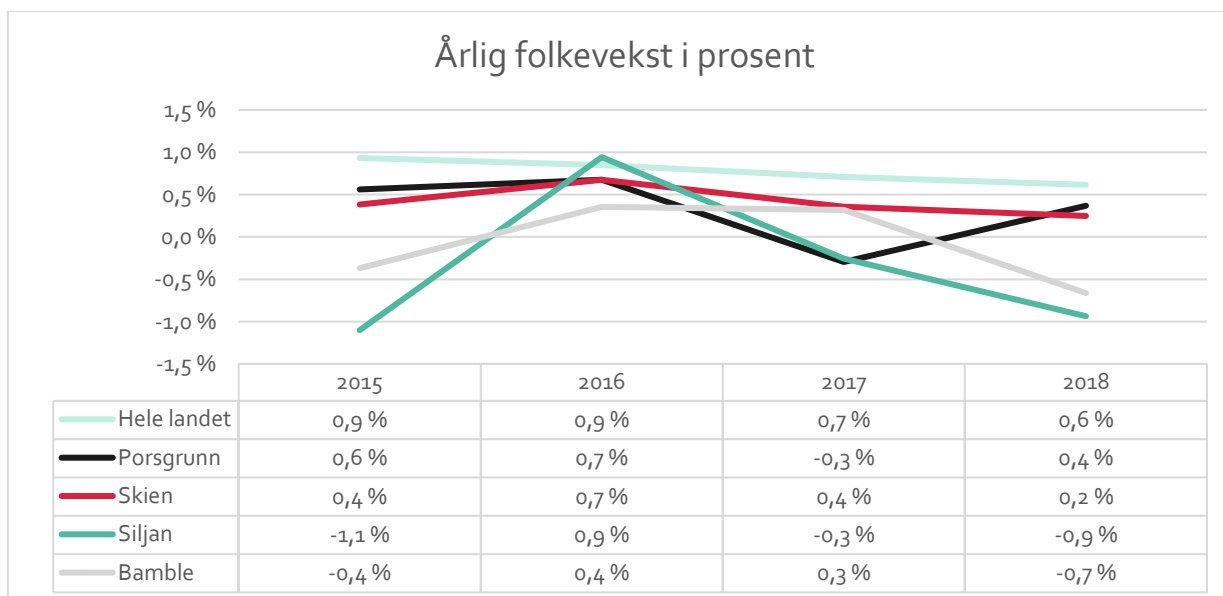
For Skien sin del er denne andelen 78 prosent, mens Porsgrunn sin andel er 94 prosent. Skien har i større grad enn Porsgrunn tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Dette skyldes eldre planer vedtatt før ATP Grenland ble vedtatt i 2015. Når eldre planer i Skien er realisert, vil andelen boliger etablert utenfor bybåndet falle betydelig og være innenfor 80/20 kravet. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år for å kunne vurdere utvikling.



Figur 7: Viser årlig fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet i prosent.

4.7 Befolkningsvekst

Samlet var det en befolkningsvekst i bypakkekommunene i 2018 på 0,3 prosent. Befolkningstall for 2019 er ikke tilgjengelige fra SSB. De siste årene har veksten i disse kommunene nærmet seg landsgjennomsnittet, og i 2018 var forskjellen 0,3 prosentpoeng.



Figur 8 Befolkningsveksten i bypakkekommunene Skien, Porsgrunn og Siljan var i 2018 på 0,3 prosent. Befolkningstall for 2019 er ikke tilgjengelige fra SSB.

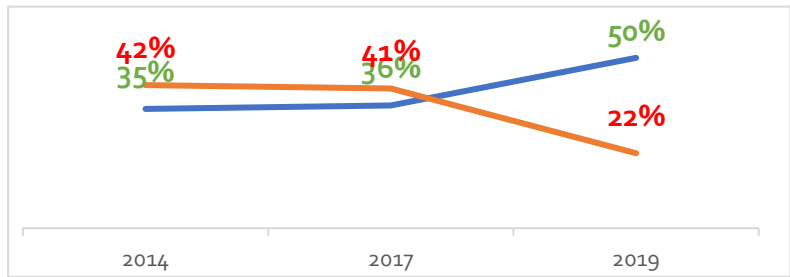
5 Informasjon og holdningsskapende arbeid

Å bidra til å endre holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Både innbyggerundersøkelsen gjennomført i 2019, og medieanalysen vitner om at kommunikasjonsarbeidet i Bypakke Grenland fungerer. Samtidig er det viktig at befolkningen nå ser resultater av bypakkas arbeid over hele regionen. Å skape gode redaksjonelle oppslag om resultater, prosjekter og kampanjearbeid er sterkt prioritert. Dette er med på å skape en bevissthet rundt hva bypakka faktisk bidrar til i regionen.

I 2019 har vi hatt ekstra fokus på å skape blest om belønningsmiddelprosjekter som snarveier. Dette har gitt flere gode oppslag i media, og bidratt til å synliggjøre hva belønningsmidler bidrar med for å styrke Bypakke Grenlands målsetning.

5.1 Bilfri dag

«Bilfri dag» består av et bedriftsnettverk og ulike kampanjer som skal bidra til at flere velger miljøvennlige reisemåter til og fra jobb og andre aktiviteter og har eksistert siden 2015. Vi har også utvidet med kampanjer rettet mot bilfrie leveringer i barnehager, og vurderer å videreutvikle kampanjen sammen med idrettslag. Premien for beste bilfrie barnehage har vært en lastesykkel.



Figur 9: Utviklingen i holdninger tilknyttet bypakka. Negative tall i rødt. Positive i grønt. Figuren viser at holdningene til Bypakke Grenland er markant mer positive. Tallene fra innbyggerundersøkelsen 2019.



TOMMEL OPP! Bypakke Grenland er overbevist om at den nye snarveien vil gjøre det enklere for gående og sykkel til å se seg gjennom byen, og på tross av pandemi opp for passasjerer

Ny snarvei ved Porsgrunnsbrua skal føre til økt trafikksikkerhet

- Mye for lite penger

- Målet med tiltaket er å bedre forholdene for gående og sykkel, sier Birgitte Høifødt i Bypakke Grenland. Planting av bedene håper kommunene å få gjort neste uke.

10. mai 2019 kl. 10.00
10. mai 2019 kl. 10.00
10. mai 2019 kl. 10.00

De siste årene har beboerne i sentrum stort bilfrie kunnnet blitt anleggsprosjektene og ønsket å gjøre snarveier ved Porsgrunnsbrua.

Arbeidet har vært utskiftning av en samling, som i samme åndestreg som at byggingen av snarveier ved Porsgrunnsbrua med mer tilsvarende på gangstien med mer tilsvarende.

De lille snarveierprosjektene i Høifødt-bruene der det å være, har vært de samarbeid mellom kommunen og Bypakke Grenland, med den hensikt å gjøre det både enklere og tryggere for de mange brukerne som opplyst gjennom byen.

Bedre trivsel
- Det er et godt bilk for beboerne, og for ferdslingen og utvekslingen av informasjon i sentrum, forteller Høifødt, som også vil ha flere sykkel og gående som vil komme til sentrum.

- De små prosjektene, sammen med de fire snarveier alle med på å gjøre stikk ut på og sykle og oppleve byen på en god måte, snarveier har blitt mer utveksling, som har blitt bedre og korter til alle trafikantene. En snarvei, mange kan bruke til og fra jobb, for eksempel.

En samles forbindelse
I Høifødt-bruene, er opplyst informasjon om brukerne som blir knyttet sammen med informasjon sentrum.

- Vi har fått gjort mye for lite penger. Snarveier har gjort en mark opplysning for beboerne i Høifødt.

Det er trafikksikkerhet kommunalt og i Porsgrunn kommune, i Høifødt, og i Høifødt.

Knytter vest med øst
- Snarveier er en forbeholdning til de som kommer over brua fra sør til nord. For når det kommer til å komme seg oppover i byen, men nå har det blitt et fokus på tryggere og mer behagelig overgang av bilfrie opplyst, og betyr det at man kan for planlegge av beste tilpasset tilpasset.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

Det er trafikksikkerhet kommunalt og i Porsgrunn kommune, i Høifødt, og i Høifødt.

Knytter vest med øst
- Snarveier er en forbeholdning til de som kommer over brua fra sør til nord. For når det kommer til å komme seg oppover i byen, men nå har det blitt et fokus på tryggere og mer behagelig overgang av bilfrie opplyst, og betyr det at man kan for planlegge av beste tilpasset tilpasset.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

Det er trafikksikkerhet kommunalt og i Porsgrunn kommune, i Høifødt, og i Høifødt.

Knytter vest med øst
- Snarveier er en forbeholdning til de som kommer over brua fra sør til nord. For når det kommer til å komme seg oppover i byen, men nå har det blitt et fokus på tryggere og mer behagelig overgang av bilfrie opplyst, og betyr det at man kan for planlegge av beste tilpasset tilpasset.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.

- Vi har blitt mye av informasjon til å gjøre av informasjon i Høifødt, som er på plass, og er det som for oss å gjøre informasjon til den ferdslingen, og informasjon er som informasjon som er informasjon.



Figur 10: Faksimile Porsgrunn Dagblad 8. mai 2019.

Bypakke Grenland har fått flere gode oppslag i media, og bidratt til å synliggjøre hva belønningsmidler bidrar med for å styrke Bypakke Grenlands målsetning.

Arbeidet har vært utskiftning av en samling, som i samme åndestreg som at byggingen av snarveier ved Porsgrunnsbrua med mer tilsvarende på gangstien med mer tilsvarende.

De lille snarveierprosjektene i Høifødt-bruene der det å være, har vært de samarbeid mellom kommunen og Bypakke Grenland, med den hensikt å gjøre det både enklere og tryggere for de mange brukerne som opplyst gjennom byen.

Bedre trivsel
- Det er et godt bilk for beboerne, og for ferdslingen og utvekslingen av informasjon i sentrum, forteller Høifødt, som også vil ha flere sykkel og gående som vil komme til sentrum.

- De små prosjektene, sammen med de fire snarveier alle med på å gjøre stikk ut på og sykle og oppleve byen på en god måte, snarveier har blitt mer utveksling, som har blitt bedre og korter til alle trafikantene. En snarvei, mange kan bruke til og fra jobb, for eksempel.

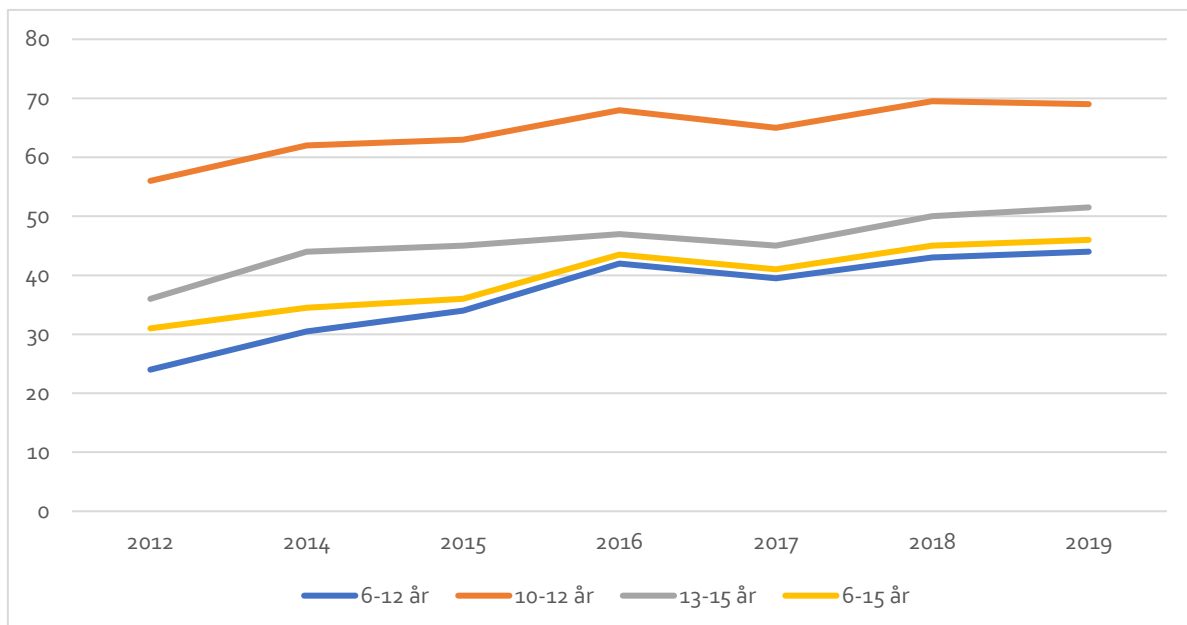
En samles forbindelse
I Høifødt-bruene, er opplyst informasjon om brukerne som blir knyttet sammen med informasjon sentrum.

- Vi har fått gjort mye for lite penger. Snarveier har gjort en mark opplysning for beboerne i Høifødt.

5.2 Kompetanseutvikling og kampanjer for barn og unge

Samtlige 4. klassinger i Porsgrunn, Siljan og Skien kommuner gjennomfører grunnleggende sykkelopplæring. Stiftelsen «På sykkel i Telemark» er ansvarlig for prosjektet og en rekke offentlige aktører har bidratt med finansiering siden oppstarten i 2005. Belønningssmidler har siden 2014 bidratt til økt aktivitet og større omfang, og sykkelandelen blant barn og unge har økt.

I tillegg til sykkelopplæring drives det ulike kampanjer som «På farta til skolen», sykkelvennlig skolevei og «I bike Kjølnes». Prosjektene innebærer også sykkelverksted ved flere skoler, som bidrar til å senke terskelen for å sykle og ha sykler som er i ok stand. Skolene i Porsgrunn og Skien har en sykkelandel på opp mot 70 % på øvre trinn på barneskolene og over 50 % på ungdomsskolene. Dette er langt over landsgjennomsnittet, og vi tror dette vil ha en positiv effekt for å senke terskelen for å bruke sykkel som fremkomstmiddel når de blir voksne.



Figur 11: Utvikling i antall syklende i skolene i kampanjeperioden. 2012 er referanseår, fra før man begynte å bruke belønningssmidler. I 2017 var det snøvær da vi gjennomførte målingene, noe som påvirket resultatet noe.

Nytt i 2019 var at vi gjennomførte et pilotprosjekt sammen med På sykkel i Telemark med tre av barnehagene som var med i bilfri barnehagekonkurransen der de fikk låne løpesykler og sykkelløype i en måned. De ansatte påpekte den enorme læringen barna hadde hatt, og unger helt ned til 2-års alderen hadde fått meget god balanse i løpet av ukene med løpesykler tilgjengelig.

20. september gjennomførte Bypakke Grenland sammen med På sykkel i Telemark «Min bilfrie skoledag» som et ledd i europeisk mobilitetsuke. Denne dagen så man en reduksjon av antall barn levert med bil på rundt 50 % kun som resultat av informasjons- og holdningskampanje.

5.3 Befolkningen generelt

Gjennom 2019 har vi ved flere anledninger vært ute og heiet på folk som velger miljøvennlig transport, og har vært en synlig aktør i bybildet. Vi har hatt stor suksess med gratis sykkelmekking og dekkskift på torgene, og markeringer av vintersyklingens dag, synlig syklist med mer. Farte, Vy og Syklistenes landsforening har sammen med På sykkel i Telemark vært verdifulle samarbeidspartnere for å skape oppmerksomhet.

Våren 2019 lanserte vi elsykkelbibliotek, der man kan låne elsykkel i fem dager fra biblioteket for å teste ut hvordan det er å ha en elsykkel, og hvorvidt det kan fungere med å bytte ut noen bilreiser med elsykkelreiser. I løpet av 2019 er det plassert ut femten sykler på totalt fem biblioteker. Pågangen gjennom sommeren og høsten har vært meget stor med tidvis flere måneders ventetid.

I desember gjennomførte vi en konkurranse på sosiale medier der vi oppfordret til bilfri julehandel. Det skapte flere gode oppslag i NRK Telemark og godt med engasjement i befolkningen.

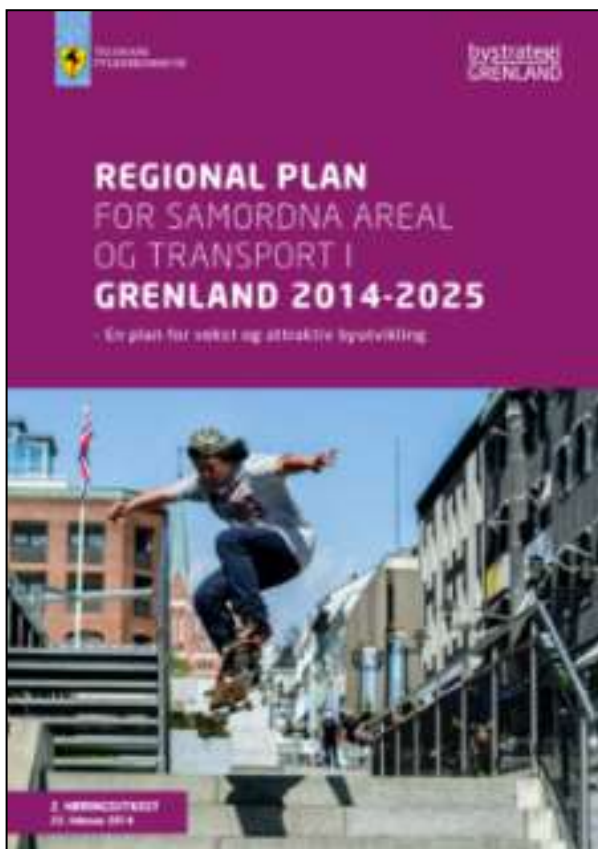


Bilde 4: Elsykkelbiblioteket har blitt en stor suksess. Svært mange har benyttet sjansen til å finne ut om elsykkel er noe for dem.

6 Areal og transportplanlegging

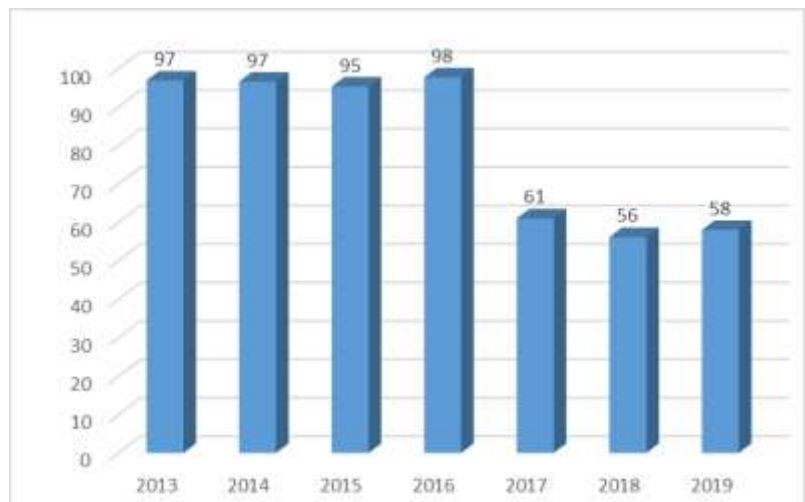
Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland (ATP Grenland) er fundamentet i Bypakke Grenland og legger opp til en konsentrert arealutvikling i bybåndet mellom Langesund og Skien. Her kreves det bla. at minimum 80% av utbygging av boliger innenfor hver kommune skal skje i gangavstand til metrolinjenettet.

Føringene i ATP Grenland innarbeides på alle nivåer i kommunenes plansystem og følges aktivt opp av regionale myndigheter i sitt forvaltningsarbeid. Det er en liten belønningspott til utredninger/ mindre tiltak innenfor dette temaet. Midlene benyttes til utredninger og viktige avklaringer som legges til grunn for prioritering av tiltak i Bypakke Grenlands handlingsprogram og fordeling av belønningsmidler.



7 Status bruk av midler

Belønningsmidlene har sammen med midler fra Bypakke Grenland og bommenes bildempende effekt økt andelen grønne reiser i Grenland. Foreløpige resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018 viser at 27 prosent av personreisene i Grenland er med kollektiv, gange eller sykkel. Sammenlignet med forrige reisevaneundersøkelse fra 2013/2014 er dette en økning på 2 prosentpoeng fra 4 til 6%.



Figur 10. Viser årlig andelen tildelte belønningsmidler som er brukt pr. 31.12.2019 i prosent

Grenland har så langt mottatt 430 mill. kr. fra staten i perioden 2013 til 2019. 80% av disse er brukt. Fra belønningsavtalen 2013-2017 gjenstår 8 mill. kr. Det skyldes delvis endringer i prosjekter. Midlene vil bli omfordelt i forbindelse med revisjon av bypakkas handlingsprogram høsten 2020. Figuren over viser årlig andel belønningsmidler som er brukt pr. 31.12.2019.



Bilde 5: Busspassasjer Monica Arntzen og fylkesordfører Sven Tore Løkslid feirer at Grenland passerte 5 millioner busspassasjerer i 2019.

7.1 Status belønningsmidler 2017 -2020

Belønningsavtalen for 2017-2020 har en ramme på 250,2 mill. Disse er fordelt i politiske behandlinger hos partene bypakka i 2017 og justeres årlig i forbindelse med politisk behandling av bypakkas reviderte handlingsprogram. Tabellen under viser hvordan belønningsmidlene i Grenland er fordelt etter formål. Totalsum i linje 3 (51 mill.) i tabellen under er summen av enkle gang og sykkeltiltak (36 mill.) og sum for øvrige investeringstiltak til gange og sykkel bevilget i politisk sak om bypakkas handlingsprogram høsten 2019.

	Belønningsavtalen i Grenland 2017-2020, fordelt etter formål	Sum	%
1	Areal og transportplanlegging	2	1
2	Drift av kollektiv	178	71
3	Gange og sykkel, investeringstiltak *	51	20
4	Forsterket vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	9	4
5	Informasjon og holdningskapende arbeid	10	4
	Totalt 2017-2020 (mill.kr.)	250,2	100

Tabellene under viser belønningsmidlene er vedtatt benyttet og status gjennomføring.

Belønningsmidler 2017

Nr.	Formål/ prosjekt	Bevilgning	Rest	Status
1	Bussløftet	46,0	11,2	Utført
2	Snarveier for myke trafikanter i Porsgrunn*	1,0	0,0	Delvis utført
3	Tiltak hovedsykkelrute Kulltangen - Franklintorget*	2,0	2,0	Utført
4	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet*	3,0	3,0	2020
5	Snarveier for myke trafikanter i Skien*	1,0	1,0	Delvis utført
6	Pilot sykkelprioritert gate Skien*	1,0	1,0	Usikkert
7	Forlengelse av turvei langs elva Lensmannsdalen - Leirvollen*	1,0	1,0	2020-21
8	Bymiljøtiltak/ trafikksikkerhetstiltak Langbrygga*	4,0	4,0	2021
9	Fv. 32 Fortau Prinsessegata*	3,0	0,0	Utført
10	Midtbygda skole, TS og sykkeltilrettelegging*	2,0	2,0	2020
12	Trafikksikkerhetstiltak langshovedsykkelruter og samleveger*	2,0	2,0	2020
13	Hjertesoneprosjekter (bilfrie soner m.m.rundt skoler)	3,2	2,1	Delvis utført
14	Sykkelstøttestøtter/ søyler	1,0	1,0	Delvis
	Sum totalt (mill.kr)	70,2	30,30	

Belønningsmidler 2018

Nr.	Formål/ prosjekt	Bevilgning	Rest	Utført
1	Bussløftet	46,0	18,5	Utført
2	ITS-tiltak Grenland, forprosjekt*	0,9	0,7	Utført
3	Enkle tiltak GS, forstudie*	0,6	0,4	Utført
4	Sykkelparkering ved dagligvarebutikker m.m. Tilskuddsordning (Inntil 50% tilskudd)*	1,0	1,0	2020
5	Sykkelhotell kollektivknutepunkt (trygge sykkelparkeringsplasser)*	1,5	1,5	2020
6	Ulykkesutsatte krysningpunkter på hovedsykkelruter*	3,0	3,0	2020-21
7	Enkle tiltak gange og sykkel i tråd med forstudie *	1,9	0,5	Utført
8	Fv.354 Heistad-Skjelsvik langsgående oppmerking gående-syklende, prosjektering	0,3	0,0	Utført
9	Fortau Håvundvegen	1,9	0,0	Utført
10	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak.	3,0	1,8	Delvis utført
	Sum fordelt	60	27,4	

Belønningsmidler 2019

Nr.	Formål/ prosjekt	Bevilgning	Rest	Utført
1	Areal- og transportplanlegging	1	1	2020
2	Bussløftet, takstreduksjon og frekvensøkning	49	14	Utført
3	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken. Fullføre sykkelveg m. fortau på strekningen	2	2	2020
4	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	3	3	2020
5	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport	5	5	2020
	Sum fordelt	60	25	

Belønningsmidler 2020

Nr.	Formål/ prosjekt	Bevilgning	Rest	Utført
1	Areal- og transportplanlegging	1,0	1,0	2020
2	Bussløftet	37,3	37,3	2020
3	Ufordelt reserve, gange og sykkel*	1,5	1,5	2020
4	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Porsgrunn kommune*	4,5	4,5	2020-2021
5	Gang- og sykkelbru til Klosterøya*	5,0	5,0	2020-2021
6	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Skien kommune*	1,9	1,9	2020-2021
7	Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune*	0,3	0,3	2020-2021
8	Hjertesone Midtbygda skole*	0,5	0,5	2020
9	Forsterket vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak*	3,0	3,0	2020-2021
10	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport	5,0	5,0	2020-2021
	Sum fordelt	60,0	60,0	



Bilde 6: Knutepunkt Porsgrunn er en av de viktigste prosjektene i bypakkas portefølje både for vekst i grønn transport og økt verdiskaping. Det arbeides med planavklaring.

8 Belønningsprosjekter gjennomført i 2019

8.1 Investeringsprosjekter

Storgata, Porsgrunn



Bilde 7: Opprusting av Storgata i Porsgrunn bedrer forholdene for myke trafikanter og stimulerer den private investeringslysten i Porsgrunn (før og etter)

Frednesøya/Sundjordet, Porsgrunn



Bilde 8: Langs Sundjordkanalen er gående og syklende skilt med enkle tiltak. Prosjektet er finansiert av belønningsmidler

Fiskeslepet, Skien



Bilde 9: Fiskeslepet i Skien sentrum er rustet opp og universelt utformet. Prosjektet er finansiert av belønningsmidler.

Langbrygga, Skien



Bilde 10: Bak hotellet på Langbrygga er kjørebanelen utvidet og åpner for etablering av miljøgata på framsiden ut mot Bryggevatnet (før og etter)

8.2 Snarveger og enkle tiltak

Stevneplassen, Skien



Bilde 11: Opprusting av snarvei på Stevneplassen

Snarvei Porsgrunnsbrua



Bilde 12: Forbedret snarvei ved Porsgrunnsbrua (før og etter)

Snarvei Håvundvegen



Bilde 13: Opprusting av snarvei mellom Breidablikk og Håvundvegen

Sykkelvennlige pullerter/ bommer



Bilde 14: En rekke sykkelfientlige stengsler er byttet ut med sykkelvennlige bommer og pullerter. Her fra hovedsykkelrute på Kjølnes.

Sykling tillatt mot enveisregulerte gater



Bilde 15: Det er satt opp 63 nye skilt Blindveg åpen for gående og syklende, samt underskilt (Sykkel unntatt) til Innkjøring forbudt og Envegskjøring.



Sykkeltellepunkt Porsgrunnsbrua



Bilde 16: På Porsgrunnsbrua fungerte vanlige sykkeltellepunkter dårlig. Nytt tellepunkt basert på optisk telling er etablert med bruk av belønningsmidler

8.3 Kampanjer

Elsykelbibliotek



Bilde 17: Femten elsykler kan nå lånes gratis av befolkningen på bibliotekene i Porsgrunn, Skien og Siljan.

På farta til skolen, kampanjer og opplæring



Bilde 18: Nyskapingen sykkelopplæring i barnehager i samarbeid med «På sykkel i Telemark» har vært en stor suksess. Barn helt ned i 2 års alderen har utviklet balanse ved å sykle på sparkesykkel. Til høyre: Borge skole sykler hele året.

Vintersyklingens dag



Bilde 19. Merkedager feires. Denne gangen vintersyklingens dag.

Vår og vinterklargjøring av sykler



Bilde 20: Bilfri dag bedrifter tilbys vår og vinterklargjøring av de ansattes sykler.

Konkurransen barnehager om bilfrie leveringer



Bilde 21: Også i år arrangerte Bypakke Grenland og Farte konkurranse mellom barnehager om hvem som hadde flest bilfrie leveringer. Vinneren vant en lastesykkel til bruk på tur med barna

Instagram fotokonkurranse «bilfri julehandel»



Bilde 22: Bypakke Grenland arrangerte Instagram fotokonkurranse med tema bilfri julehandel.



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no
facebook.com/bypakkegrenland

Et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen

bypakke
GRENLAND