



Belønningsavtale Grenland 2021-2024

Årsrapport 2021

31.januar 2022

bystrategi
GRENLAND

Forsidebilde: Per Stian Johnsen

Innhold

1	SAMMENDRAG	3
2	INNLEDNING	7
3	MÅL OG HOVEDSTRATEGIER	9
3.1	Mål for avtaleperioden	9
3.2	Hovedmål.....	9
3.3	Resultatmål	9
3.4	Helhetlig virkemiddelbruk	10
4	EVALUERING.....	11
4.1	Endring i reisevaner i Grenland	11
4.2	Trafikkutvikling sykkel	13
4.3	Trafikkutvikling personbil	14
4.4	Utviklingen i antall elbiler.....	15
4.5	Andelen nye boliger i bybåndet	16
4.6	Befolkningsvekst	17
5	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	18
5.1	Virkningen av kampanjearbeid	18
5.2	Målgruppe barn og unge.....	18
5.3	Målgruppe voksne arbeidsreisende «Min bilfrie dag»	19
5.4	Bypakka og belønningsordningen i mediebildet.....	20
6	AREALPLANLEGGING OG BYUTVIKLING.....	21
6.1	Attraktiv by-prisen 2021	21
6.2	Oppdatering av felles bystrategi og revisjon av ATP Grenland	21
7	STATUS BRUK AV MIDLER	23
7.1	Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet	24
7.2	Plan for ubrukte midler.....	24
7.3	Samlet oversikt over prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2017-2020.....	25

1 Sammendrag

Belønningsordningen har gjort Grenland mer miljøvennlig og attraktivt

Grenland har i to perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten og er nå inne i tredje periode. Gjeldende avtale er for perioden 2021-2024 og har en total ramme på 330 mill. kr. 82 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport, som er en del av oppfølgingen av regjeringens bompenggeavtale i 2019. Denne rapporten er årsrapport for 2021, men omhandler også bruk og resultater fra forrige avtaleperiode (2017-2020).

Belønningsavtalen har siden 2013 finansiert over 190 ulike tiltak i Grenland. I sum bidrar disse til bedre bymiljø, redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Sammen med tiltakene i Bypakke Grenland har belønningsavtalen bidratt til å gjøre byområdet mer attraktivt. I 2021 mottok Porsgrunn og Skien sammen Attraktiv by-prisen. Dette er statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling. Begrunnelsen for prisen er sammensatt, men juryen la vekt på resultater oppnådd gjennom Bypakke Grenland og samarbeidet på tvers av kommunegrensene. Investeringslysten i sentrum av byene er fremdeles høy, og boligprisene i Grenland er blant dem som har steget mest i 2021. Grenland tilfredsstiller avtalens krav til nullvekst for persontransport med bil. I 2020 og 2021 har pandemien i særlig grad bidratt til nedgangen.



Figur 1: Sykling i barnehager var et nytt prosjekt i 2019. Barnehagene i regionen kan nå låne både løpesykler og tråsykler over lengre perioder. Det gjør overgang til tråsykkel enkel, er veldig gøy, og gir barna grunnleggende ferdighet på sykkel.

Hva har midlene blitt benyttet til?

Av samlet tildeling på 320 mill. kr for perioden 2017-2021 er 191 mill. (61 prosent) bevilget og benyttet til å forsterke busstilbudet i Grenland. Det innebærer at Grenland kan tilby månedskort for voksne til 400 kr. Det er ett av de billigste kollektivtilbudene i landet. I tillegg har de mest populære rutene i rushtid 10 minutters frekvens. Dette har ført til at antall busspassasjerer i Grenland har vokst med 54 prosent fra 2013 til 2019. Dette skyldes i stor grad belønningsmidler i kombinasjon med bommenes bildempende effekt.

109 mill. kr (35 prosent) av midlene er bevilget til ulike tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Det er anlagt en rekke fortau, snarveier og andre former for infrastruktur for gående og syklende. Det er bygd flere nye plasser for sykkelparkering ved skoler, idrettsanlegg og andre store målpunkt. De viktigste sykkelrutene har fått forsterket drift og vedlikehold, særlig om vinteren.

12 mill. kr (4 prosent) er benyttet til informasjon, kampanjer og ulike former for holdningsskapende arbeid, som blant annet:

- Sykkelopplæring og kampanjer i skoler og barnehager
- Utlån av elsykler på bibliotekene
- Gratis rullende sykkelverksted til befolkningen
- Gjentakende kampanjer som heier på gående og syklende Vintersyklingskampanjer med sponing av piggdekk til nye vintersyklister

Oversikt over hvordan belønningsmidlene i sin helhet er brukt vises i kapittel 7.

Plan for ubrukte midler

Belønningsmidler

76 prosent av tildelte midler i 2021 er benyttet. For forrige avtaleperiode 2017-2020 er 77 prosent benyttet. Gjenstående midler er bevilget til prosjekter som i stor grad bidrar til måloppnåelse, men som er kompliserte å planlegge og gjennomføre. Det gjelder for eksempel nye gang- og sykkelbruer i Porsgrunn og Skien. Mindre prosjekter som «Hjertesone på skolene» og «sykkelparkering ved dagligvarebutikker» har også tatt lengre tid å gjennomføre enn planlagt. Her har samarbeid med eksterne aktører i noen grad styrt framdriften. Vi er imidlertid sikre på at disse prosjektene er gode, og at midlene vil bli benyttet i stor grad i 2022. Kapittel 7 viser hvilke prosjekter dette gjelder.



Figur 2: Tilskudd til reduserte billettpriser er vedtatt benyttet bla. til utvikling av nye billettprodukter som gjør kollektivreisene både billigere og mer attraktive. Pandemien har imidlertid forsinket framdriften i dette arbeidet

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 40,5 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2020 og 2021. Av disse er om lag 30 prosent benyttet. En del midler står foreløpig ubrukt. Det skyldes både at det har tatt lang tid å få tiltakene klare til gjennomføring og at pandemien har krevd store ressurser fra fylkeskommunen som kollektivansvarlig. Planlagte prosjekter har måttet settes på vent, og personalressurser har i stor grad blitt benyttet til å håndtere den akutte situasjon som pandemien har medført. Det har også vært vanskelig å markedsføre tilbud som oppfordrer til økt kollektivbruk, når nasjonale råd og føringer anbefaler det motsatte.

Vurdering av måleindikatorer

Antall syklistar øker og personbiltrafikken går ned

Det store bildet er at i perioden fra 2016 (referanseåret for belønningsavtalen) til 2021 har antall syklistar økt, det har blitt flere kollektivreisende og personbiltrafikken har gått ned. Pandemien har forsterket dette bildet. Unntaket er kollektivtrafikken der antall passasjerer har gått betydelig ned i 2020 (30 prosent fra 2019) og 2021 (39 prosent fra 2019).

Sykkel: Antall syklende varierer mye fra år til år, og det er været som er den viktigste påvirkningsfaktoren. I et tørt og varmt år som 2018 ble det syklet mye sammenlignet med 2019 da det regnet mer (ned 7 prosent sammenlignet med året før). Over tid er imidlertid trenden at antall syklistar øker. Reisevaneundersøkelsen (RVU) viser at andelen syklistar har økt med to prosentpoeng fra 4 til 6 prosent fra 2014 til 2019. Sykkelindeksen viser en økning på 14,7 prosent i koronaåret 2020, mens den i første halvår 2021 faller med 11 prosent sammenlignet med 2020. Sykkelindeks for hele 2021 er ikke klar.



Figur 3: Forbedret infrastruktur for syklende sammen med bildempende tiltak vil øke antall syklistar. Her fra Sverresgate i Porsgrunn. Dobbeltsidig sykkelstige ferdig i 2021.

Busspassasjerer: Samlet har det i femårsperioden 2015 til 2019 vært en vekst i busspassasjerer på 34 prosent. Den kraftige reduksjonen i 2020 og 2021 skyldes koronapandemien, som i 2021 ga en nedgang på hele 39 prosent, sammenlignet med normalåret 2019.

Personbilreiser: Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2021 med avtalens referanseår 2016, ser vi en nedgang i personbiltrafikken på 8,1 prosent. Sammenlignes 2019 med 2016 er det en

nedgang på 3,5 prosent. I 2019 og i 2020 før pandemien slo til, viste biltrafikken for første gang siden 2016 en økende tendens.

Gange: Antallet som går er en viktig indikator, særlig for sentrumsutviklingen. Grenland har den laveste gangandelen av de 9 største byområdene i Norge. Grenland har ikke egne tellepunkt for gående. Dette er en svakhet, men telling av gående er svært ressurskrevende.

Reisevaneundersøkelsen antyder en nedgang i gåing på 1 prosentpoeng i Grenland, til 16 prosent. Reduksjonen er særlig stor i Skien. Gangandelen har stor geografisk variasjon, og særlig for bysentrum er andelen som går høyere (21 prosent), men også her er det en stor nedgang for Skien sentrum. Det kan indikere at vi i Grenland bør styrke innsatsen framover på tiltak som bidrar til å øke gangandelen.

Andelen boliger i bybåndet øker

Andelen boliger som bygges i bybåndet øker. I 2021 var andelen 88 prosent. Det er en reduksjon på 2 prosentpoeng fra året før. Det store bildet er imidlertid at gjennomsnittlig avstand mellom boliger og kommunesenter sakte blir mindre i Porsgrunn og Skien. Andelen nye boliger i bybåndet i Porsgrunn er 99 prosent. Målet er at minimum 80 prosent av alle nye boliger skal bygges innenfor bybåndet.

Offentlige investeringer i byutvikling stimulerer privat investeringslyst

Økt aktivitet i sentrum av byene er en viktig parameter i byer og regioner som vokser. Bypakke Grenland har en rekke prosjekter i sentrum av byene som skal bidra til økt attraktivitet. Byggingen av ny park og gateterminal i Skien sentrum er et godt eksempel på dette. Svært mange av de private bygårdene rundt Landmannstorget rustes nå opp. Det samme skjer i Storgata i Porsgrunn, der bypakka har gjennomført prosjekter, og det vil mest sannsynlig også skje når Franklintorget nå rustes opp. Gode indikatorer for aktivitet og utvikling i sentrum er viktig, men krevende å måle.



Figur 4: Trivelige omgivelser er viktig for om folk velger å gå og bruke byen. Det nye Landmannstorget er et yndet møtested for byens befolkning, og bidrar til at flere går, sykler og reiser kollektivt.

2 Innledning

Grenland signerte i juni 2021 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2021-2024. Avtalen har en total ramme på 330 mill. kr fordelt over fire år (2021 kr). 82,5 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Tabellen til høyre viser summene i belønningsavtalen.

År	Belønningsmidler	Tilskudd til reduserte billettpriser	Sum
2021	61,86	20,62	82,48
2022	61,86	20,62	82,48
2023	61,86	20,62	82,48
2024	61,86	20,62	82,48
	247,4	82,5	330

Figur 5: Bevilgede summer fra belønningsavtalen med staten

Dette er en årsrapport for belønningsavtalen i Grenland for perioden 2021-2024. I tillegg har tiltak i Bypakke Grenland og oppfølging av regional plan for samordnet areal og transport for Grenland (ATP Grenland) og kommunenes arealplaner stor betydning for resultatene. Rapport for bruk av belønningsmidler er utarbeidet av prosjektkontoret for Bypakke Grenland i samarbeid med partene.

Partene i avtalen

Belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet omfatter Vestfold og Telemark fylkeskommune og kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble. Bamble kommune vil først motta midler fra belønningsavtalen utover det som finansieres av busstilbudet når forpliktende vedtak om videreføring av Bypakke Grenland foreligger.

Lokalpolitisk behandling av ny belønningsavtale

Avtalen er gitt sin lokalpolitiske tilslutning i partenes by-/kommunestyre våren 2021, med endelig behandling i fylkestinget 15.06.2021. Justeringer i fordeling av belønningsmidler er gjennomført årlig som en del av revisjonen av Bypakke Grenlands handlingsprogram. Siste revisjon av handlingsprogrammet ble gjennomført høsten 2021.

Bypakke Grenland

Den 18.06.2015 ble *St.prp. 134 S (2014–2015) - Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*, enstemmig vedtatt av Stortinget. Den 24.06.2015 ble Bypakke Grenlands første handlingsprogram vedtatt i fylkestinget etter foregående behandling i kommunene. Handlingsprogrammet er siden revidert seks ganger.

Handlingsprogrammet viser hvordan bypakka skal følge opp innholdet i stortingsproposisjonen. Bypakke Grenland omfatter investeringer i gang-, sykkel-, kollektiv- og vegtiltak på 3 mrd. kr over inntil ti år. Bruken av belønningsmidler er samordnet med handlingsprogrammet for bypakka og omfattes av de samme målsettingene.

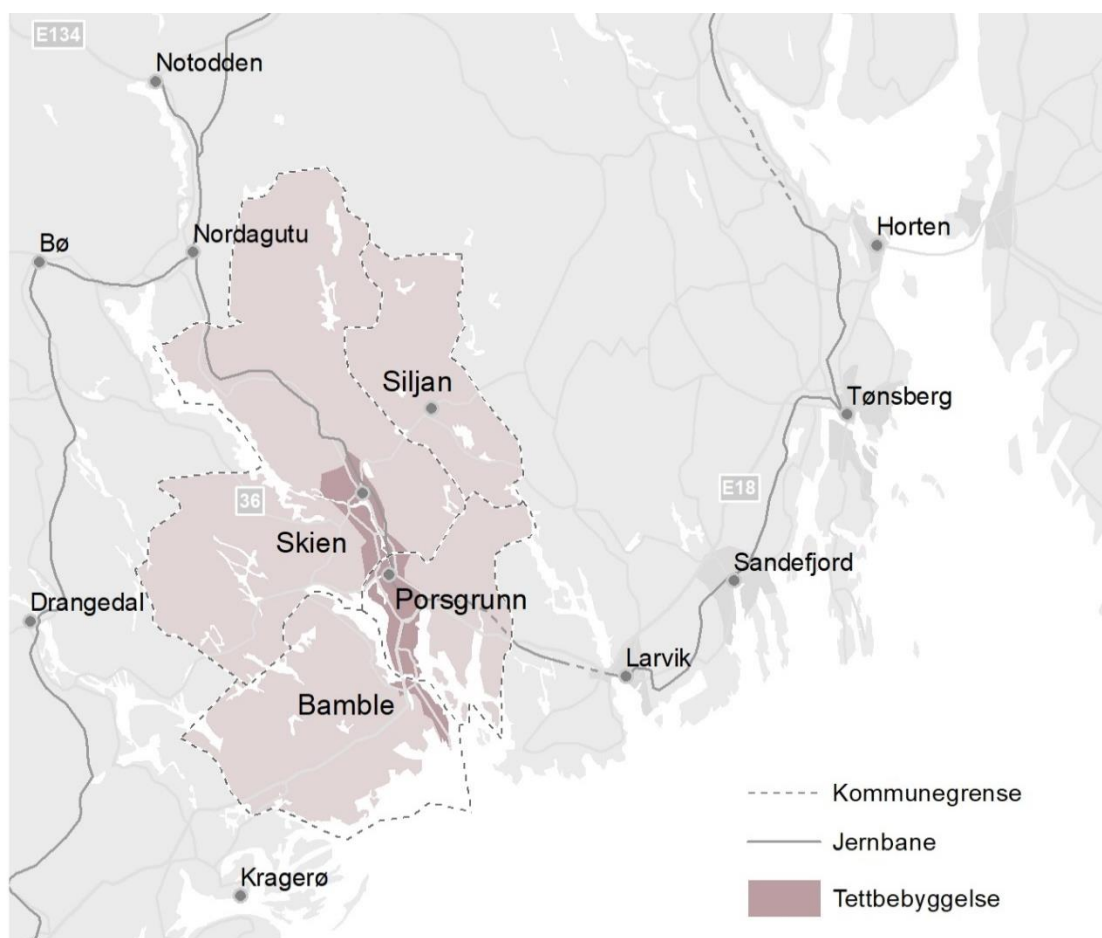


Grenland forbereder videreføring av Bypakke Grenland



Alle de fire kommunene i byområdet og fylkeskommunen vedtok våren 2021 oppstart av forberedelser til videreføring av bypakka. Høsten 2021 ble det lagt fram en felles politisk sak med oppdatert kunnskapsgrunnlag. Alle partene fattet da felles vedtak der de ber om at det utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål. Arbeidet med å forberede et faglig grunnlag og politisk sak for endelige lokalpolitiske vedtak er i full gang. En ny bypakke med langsiktige, lokale forpliktelser vedtatt i Stortinget, er vilkår som staten har satt for å kunne starte forhandlinger om en byvekstavtale mellom staten og byområdet Grenland.

Kart over byområdet Grenland



Belønningsavtalen 2021-2024 gjelder for hele byområdet Grenland, som omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan i Vestfold og Telemark fylke. Tettbebyggelsen utgjør et bybånd fra nord til sør i byområdet.

3 Mål og hovedstrategier

Målene for belønningsavtalen 2021-2024 er definert i signert avtale mellom Samferdselsdepartementet, Vestfold og Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble.

3.1 Mål for avtaleperioden

Avtalens formål

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

Mål for avtaleperioden

I byområdet skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. I tillegg skal regionen være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft, og Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.

Følgende indikatorer benyttes for å måle resultatoppnåelse:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy for byområdet (byindeksen)
- Endring i antall kollektivreiser og reiser med sykkel og gange

3.2 Hovedmål

Hovedmål Bystrategi Grenland		
Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger	I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange	Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

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: 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: Bussenes sanntidssystem.

I tillegg følges utviklingen i antall elbiler (utdrag kjøretøyregister). De fleste anbefalte resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig og dermed gi grunnlag for porteføljestyling og vurdering av måloppnåelse.

3.4 Helhetlig virkemiddelbruk

Målene skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen.

Kunnskapsgrunnlaget som ble utarbeidet i 2021 underbygger betydningen av dette. Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid.

Tiltakspakken må derfor inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling. En bompengefinansiert bypakke er en sentral del av den totale tiltakspakken

Modellen viser en grov inndeling i hovedkategorier:



Figur 6: Grenlands mål om å skape attraksjonskraft, byvekst og en bærekraftig areal- og transportutvikling skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som vist i modellen

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:

- 31 tellepunkt for sykkel. I tillegg til å se på månedstall brukes disse til å beregne en trafikkindeks for sykkel.
- 39 tellepunkt for bil. Disse gir døgnkontinuerlige 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 med eget tilleggsutvalg for Grenland. Det finnes nå årsresultater for 2019, 2018. Fram til 2013 ble disse gjennomført med fire års intervall.
- Andel nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).

Koronapandemiens påvirkning på trafikken

Transportbildet i 2020 og 2021 er sterkt påvirket av koronapandemien, og reisemønsteret har variert mye fra måned til måned. Det er foreløpig for tidlig å si noe om varige effekter av pandemien på befolkningens reisevaner. Gjennom pandemien har myndighetene kommet med anbefalinger blant annet om å jobbe hjemmefra, reise mindre og bruke andre framkomstmidler enn kollektivtransport. Dette har gitt en kraftig reduksjon i kollektivreiser og en økning i sykling. Gjennom pandemien har også personbiltrafikken vært lavere enn ellers. Byindeksen viser en reduksjon på ca. 4% fra normalåret 2019.

4.1 Endring i reisevaner i Grenland

Andelen grønne reiser har økt med ett prosentpoeng siden 2013

Resultater fra reisevaneundersøkelsen for 2019 viser at 27 prosent av personreisene i Grenland er med kollektivtransport, på sykkel eller til fots. Sammenlignet med forrige reisevaneundersøkelse fra 2013/2014 er dette en økning på to prosentpoeng.

Fordelingen er følgende:

- Kollektivtransport: 5 % (opp ett prosentpoeng)
- Sykkel: 6 % (opp to prosentpoeng)
- Gange: 16 % (ned ett prosentpoeng)

Andelen reiser som bilfører går ned to prosentpoeng til 61 prosent, og andelen reiser som bilpassasjer går opp med ett prosentpoeng til 11 prosent. Det er

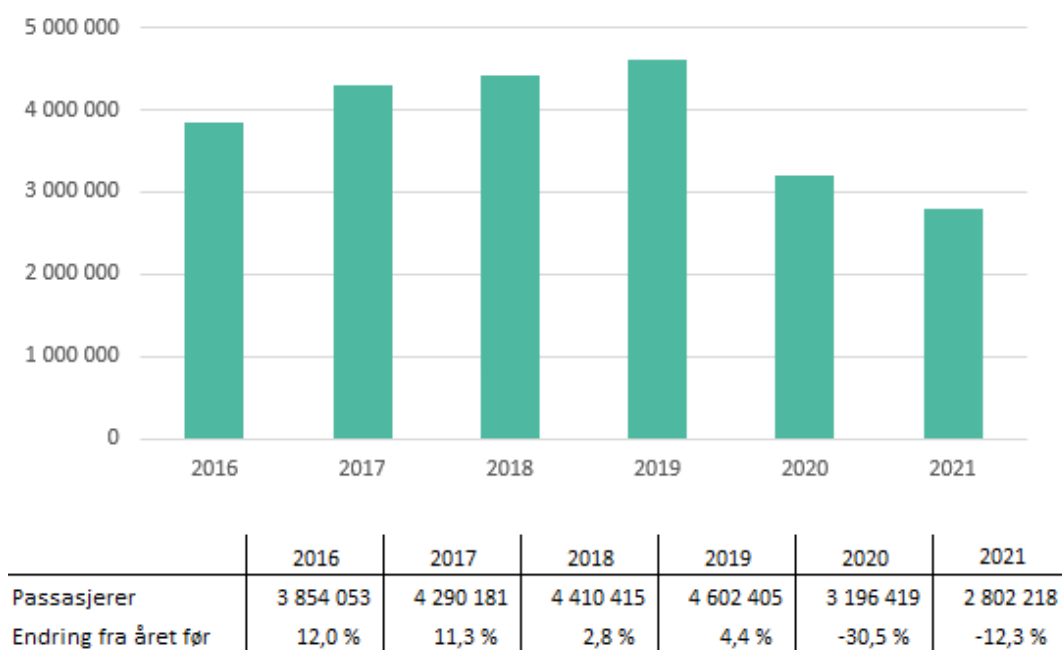


Figur 7: To fornøyde barn har akkurat fått gratis service på sykkelen sin på vårt rullende sykkelverksted. «Vi kommer til et sted nær deg!»

nødvendig å se nærmere på hva som kan skyldes nedgangen i andelen gående, og generelt bygge mer kunnskap om de gåendes adferd og behov. Dette vil blant annet bli gjort som del av arbeidet med igangsatt temautredning for gange og sykkel, samtidig som tellinger og observasjoner ved før- og ettersituasjoner i større grad må inngå i konkrete utbyggingsprosjekter.

For kollektivreiser har det før koronapandemien vært en betydelig vekst siden 2013. Etter en stor passasjerøkning i 2016 og 2017 har veksten avtatt noe. I 2018 og 2019 var det en vekst på henholdsvis 2,8 prosent og 4,4 prosent. Samlet har det i femårsperioden 2015 til 2019 vært en vekst på 34 prosent. Den kraftige reduksjonen de siste to årene skyldes koronapandemien, som har medført en samlet nedgang på 39,1 prosent sammenlignet med 2019. Årsakene er primært at reiserådene fra myndighetene har gjort at befolkningen reiser mindre, og at de velge andre reisemidler enn kollektivtransport. I en periode var det av hensyn til smittefare lite eller ingen kontroll av billetter. Det gjorde det vanskelig å føre god passasjerstatistikk.

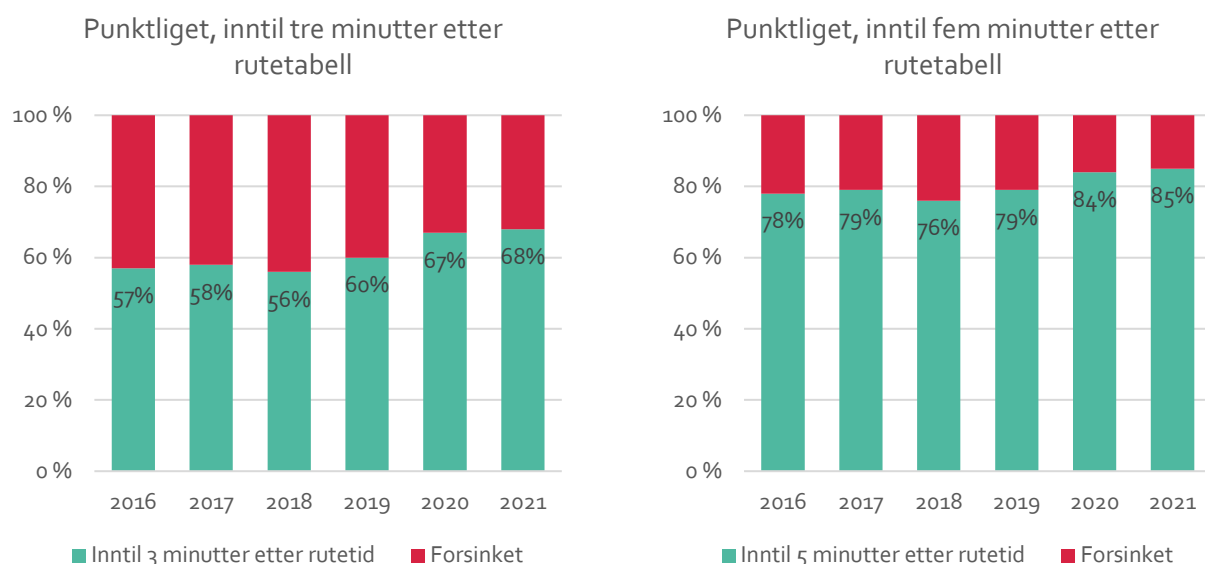
Veksten vist i figuren under startet før innføring av bommer og har en klar sammenheng med oppstart av «Bussløftet» i januar 2014. Da ble takstene for periodekort nesten halvert og det ble innført ti minutters frekvens på de største rutene i rushtid. Oppstart bominnkreving i oktober 2016 forsterket veksten. Gjennomført kampanjearbeid antas også å ha bidratt.



Figur 8: Antall passasjerer per år viser en reduksjon i antall busspassasjerer fra 2020 på 12,3 prosent i 2021.

Bussenes punktlighet

Bussenes punktlighet i 2021 var på 68 prosent. Dette er andelen busser som er mindre enn 3 min forsinket inn til holdeplass, noe som samlet er 1 prosentpoeng bedre enn året før. Færre passasjerer og mindre trafikk på vegene i perioder med gjennomgripende koronatiltak har gitt økt punktlighet. Med sommertrafikken og færre tiltak gjennom sommeren og høst 2021 har punktligheten gått tilbake igjen. Årsaker til dårlig fremkommelighet er sammensatt. Billettering er for eksempel en kilde til forsinkelser. Et annet forhold kan være at bussene har for lav prioritet i vegsystemet i Grenland. Skal vi bedre fremkommeligheten kan det kreve at bussene må få forrang i sentrale veger og gater inn mot og igjennom byene våre. En medvirkende årsak til forsinkelser er at mange byggeprosjekter har gitt bussene dårligere fremkommelighet.



Punktlighetsrapport 2021 Grenland

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

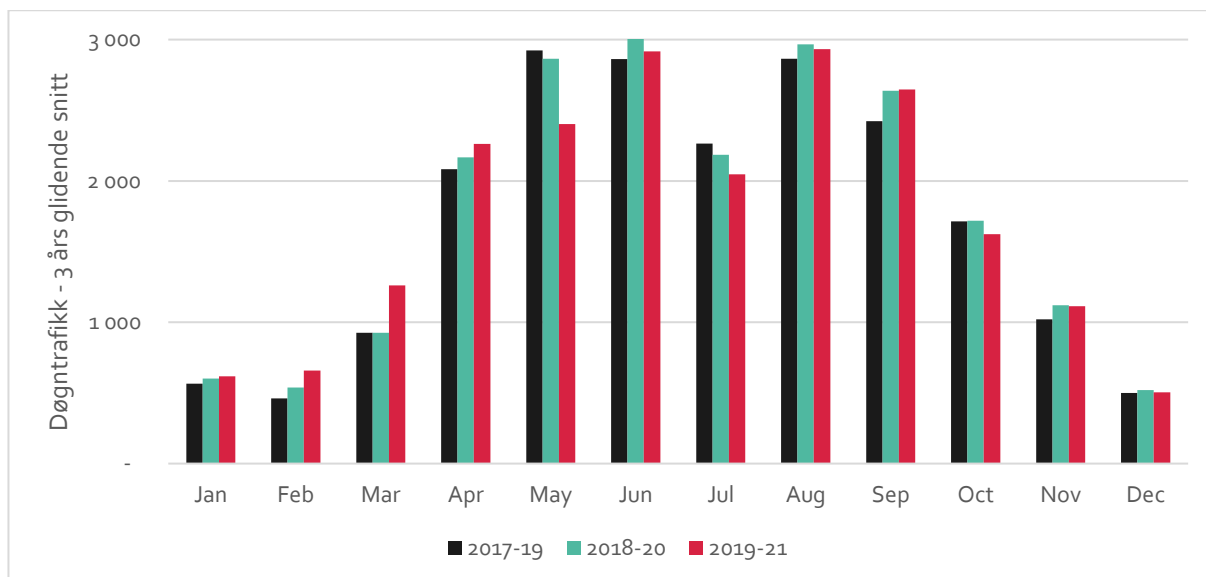
Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	År 2021
M1	84 %	79 %	82 %	70 %	71 %	52 %	58 %	54 %	46 %	52 %	51 %	64 %	64 %
M2	76 %	71 %	70 %	69 %	79 %	66 %	72 %	60 %	60 %	61 %	57 %	66 %	67 %
M3	80 %	74 %	78 %	78 %	82 %	65 %	73 %	63 %	60 %	61 %	56 %	63 %	69 %
P4	74 %	73 %	74 %	72 %	63 %	55 %	69 %	56 %	52 %	56 %	51 %	59 %	63 %
P5	76 %	77 %	71 %	73 %	70 %	60 %	70 %	57 %	55 %	59 %	56 %	65 %	66 %
P6	78 %	76 %	79 %	81 %	85 %	75 %	82 %	74 %	74 %	70 %	66 %	65 %	75 %
P7	88 %	87 %	86 %	87 %	87 %	70 %	84 %	71 %	70 %	64 %	55 %	64 %	76 %
Total Grenland	79 %	76 %	77 %	74 %	76 %	62 %	70 %	61 %	58 %	60 %	56 %	64 %	68 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>94 %</i>	<i>93 %</i>	<i>92 %</i>	<i>90 %</i>	<i>91 %</i>	<i>80 %</i>	<i>87 %</i>	<i>79 %</i>	<i>77 %</i>	<i>79 %</i>	<i>76 %</i>	<i>80 %</i>	<i>85 %</i>

Figur 9: Punktlighet for bussene i Grenland. Kilde: Vestfold og Telemark fylkeskommune

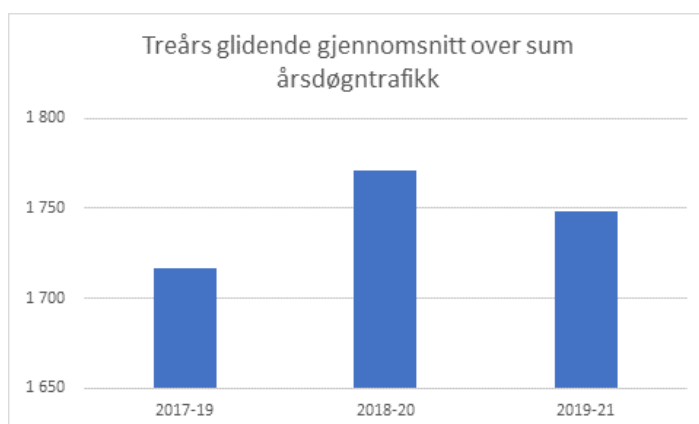
Ny fv. 32 gjennom Porsgrunn sentrum har gitt bussene bedre fremkommelighet på sentrale ruter. Det er behov for å analysere bussenes fremkommelighet (punktlighet og reisetid) ytterligere for å komme opp med flere effektive tiltak. Som figuren over viser er det langt igjen til å nå målet, selv om utviklingen går i riktig retning.

4.2 Trafikkutvikling sykkel

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen 2019 viser at andelen sykkelreiser har økt fra 4 til 6 prosent fra 2013. Valget av sykkel som framkomstmiddel på en reise er svært værtpåvirket, og statistikken svinger betydelig gjennom året og fra år til år. Figuren nedenfor viser et 3-års glidende gjennomsnitt for døgntrafikken i utvalgte tellepunkt. Vær og føre påvirkning er i en slik fremstilling mindre. Det kan se ut til at det i har vært en økning i sykling både vinter, vår og høst.



Figur 10: 3-års glidende gjennomsnitt av døgnetrafikk i utvalgte sykkelpunkt.



Sykkelindeksen er en trafikkindeks for sykkeltrafikk beregnet på bakgrunn fra data fra tellepunktene for sykkel. Fra 2018 til 2019 viste sykkelindeksen en nedgang i sykkeltrafikken på 7 prosent. I 2020 var det en vekst på 14,7 prosent sammenlignet med året før, og fram til august 2021 var det en nedgang på 11 prosent sammenlignet med samme periode året før.

Figur 11: Viser utvikling i antall syklende i treårs glidende snitt.

Periode	Sykkelindeks endring i prosent	Standardavvik i prosent
2017-2018	1,0	6,4
2018-2019	-7,0	6,7
2019-2020	14,7	9,0
2020-2021 jan-aug.	-11,0	4,3

4.3 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 4,1 prosent fra 2016 til 2017. I 2018 var det en ytterligere nedgang på 0,4 prosent, men byindeksen for 2019 viste en økning i trafikken på 0,8 prosent.

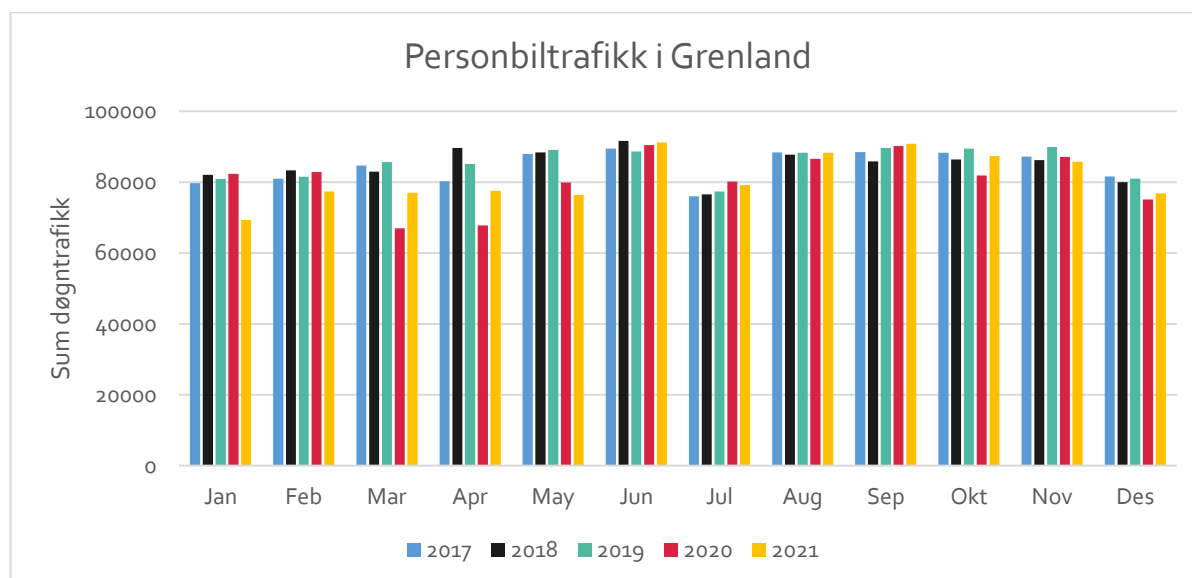
Pandemien har medførte store endringer i befolkningens reisemønster. Byindeksen viser en nedgang i biltrafikken i 2020 på 4,6 prosent fra året før. Gjennom hele pandemien har det vært store svingninger i biltrafikken.

Periode	Byindeks endring i prosent	Standardavvik i prosent
2016-2017	-4,1	4,8
2017-2018	-0,4	3,1
2018-2019	0,8	9,8
2019-2020	-4,6	4,2
2020-2021 jan-aug	0,0	4,9
2016-2020	-8,1	9,9

Tabell 1 Byindeksen for Grenland. Kilde: Byindeks Grenland 2016-2021-08, Statens vegvesen.

Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2020 med året 2016 ser vi en nedgang på 8,1 prosent.

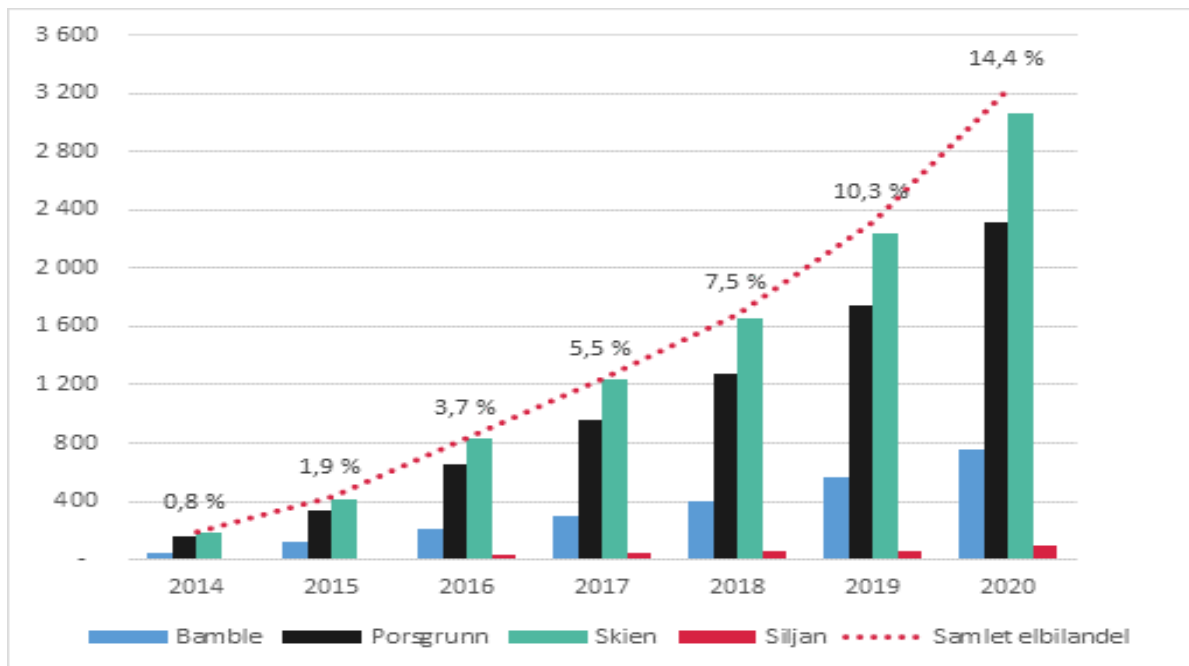
Bommenes avvisningseffekt er i ferd med å avta, noe som er i tråd med erfaringer fra andre bypakker. De to store vegprosjektene i bypakka ble åpnet for trafikk i desember 2018. Det er sannsynlig at dette er hovedårsaken til at biltrafikken økte noe i 2019 sammenlignet med året før.



Figur 12: Viser utvikling i personbiltrafikken fra 2017 til 2021. Disse tallene indikerer en reduksjon i biltrafikken på 4,9 prosent i 2021 sammenlignet med 2019.

4.4 Utviklingen i antall elbiler

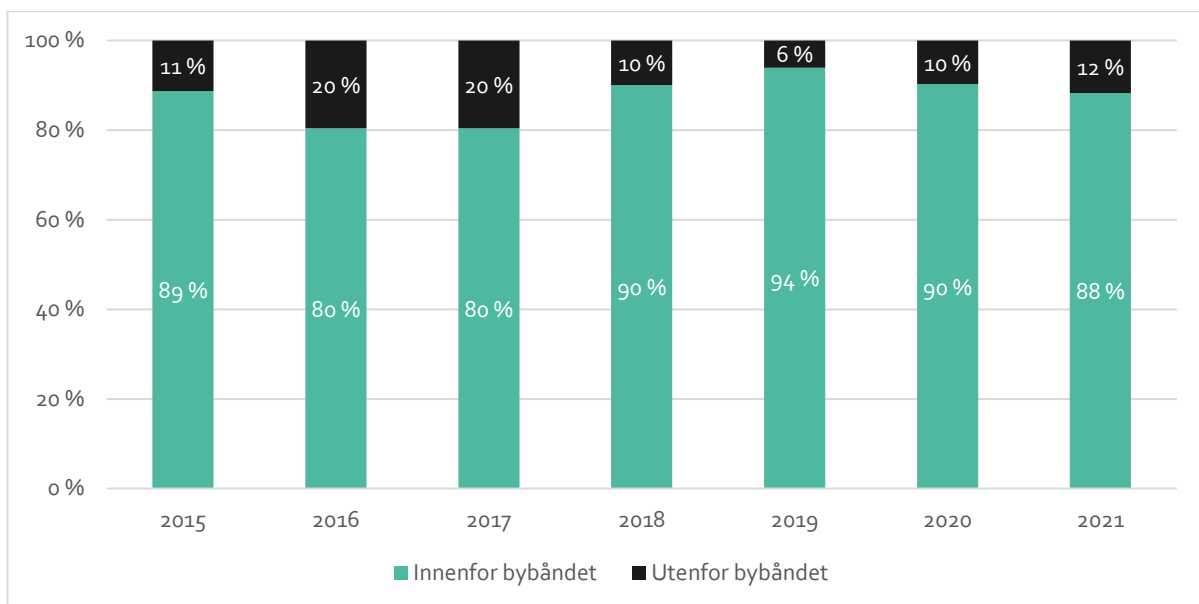
Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig. Fra 2015 til 2016 doblet dette antallet seg, og veksten er fremdeles sterk. I 2019 var elbilandelen 9,0 prosent, og den hadde økt til 12,6 prosent i 2020. De siste årene har det også kommet flere varebiler med el-drift, og i 2020 var denne andelen 2 prosent. Elbilandelen for 2021 foreligger ikke enda. Andelen elbiler som passerte antennepunktene i 2021 var 15,7 prosent. Det er en økning på 3,5 prosent fra året før og indikerer at antall elbiler øker mer enn noen gang.



Figur 13: Viser en markant utvikling i antall elbiler i perioden 2014 til 2020. Kilde: SSB tabell 07849.

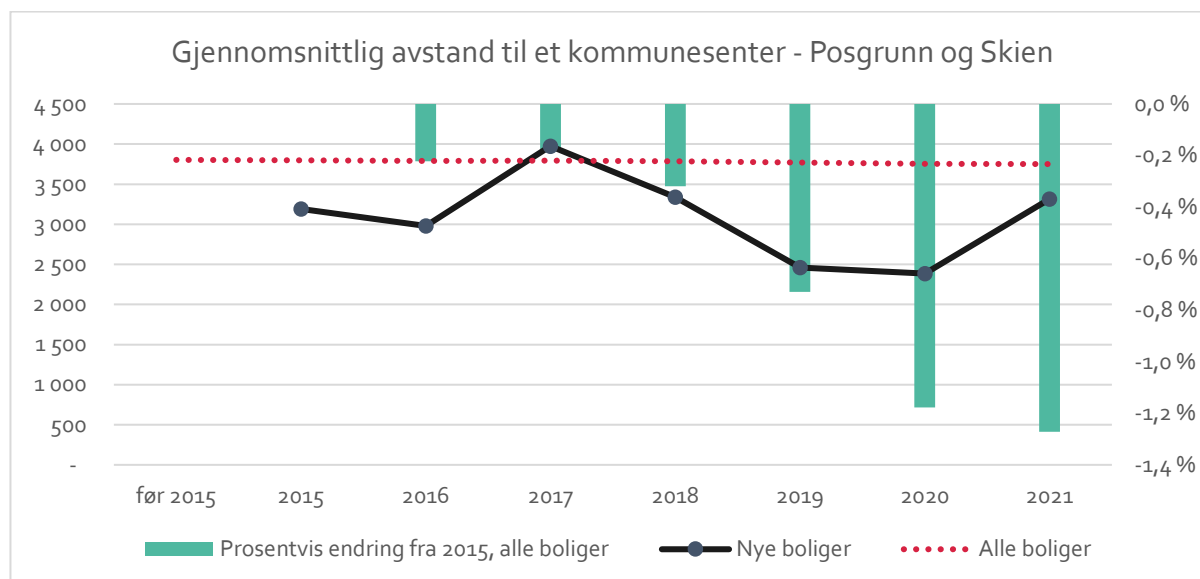
4.5 Andelen nye boliger i bybåndet

Andelen boliger som bygges innenfor bybåndet øker jevnt. Målet er at minimum 80 prosent av nye boliger over en fireårsperiode i hver kommune skal bygges innenfor bybåndet. Figuren under viser utviklingen i perioden 2015-2021. 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i kommunene Skien og Porsgrunn i 2021 var innenfor bybåndet. I perioden 2018 til 2021 er andelen 91 prosent for begge kommunene samlet. I 2021 er andelen for Skien 81 prosent, og 97 prosent i Porsgrunn. Skien har i større grad enn Porsgrunn tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Dette skyldes at Skien er betydelig større i areal, og at eldre reguleringsplaner vedtatt før ATP Grenland ble vedtatt i 2015 tillater boliger utenfor bybåndet. Når vedtatte eldre planer i Skien er realisert, vil andelen boliger som etableres utenfor bybåndet falle betydelig.



Figur 14: Viser årlig fordeling av nye byggetillatelser gitt innenfor og utenfor bybåndet.

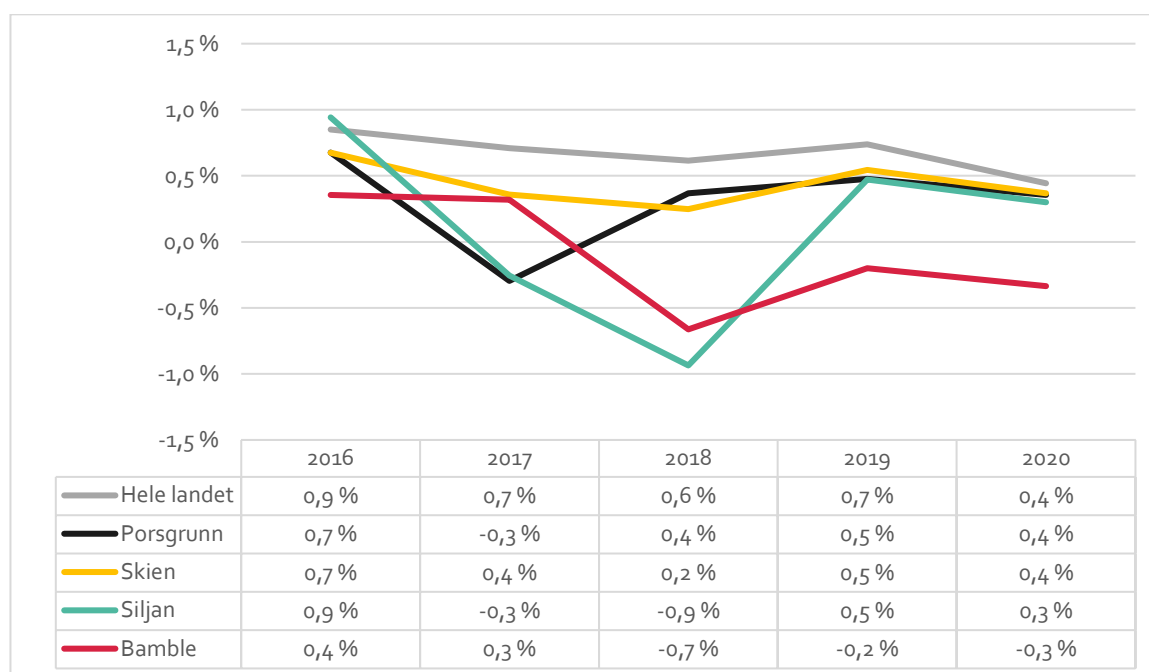
Nye boligers avstand til større sentra og kollektivknutepunkt sammenlignet med gjennomsnittet for alle boliger i et referanseår blir brukt som indikator i byvekstavtaler. 13 viser en beregning av denne indikatoren for Skien og Porsgrunn. Avstanden er beregnet til nærmeste kommunesenter. Figuren under viser gjennomsnittsavstanden fra alle boliger redusert med 1,2 prosent fra 2015.



Figur 15 Gjennomsnittlig avstand fra nye boliger til et kommunesenter i Skien og Porsgrunn.

4.6 Befolkningsvekst

Samlet var det en befolkningsvekst i bypakkekommunene i 2020 på 0,4 prosent. Det er det samme som landsgjennomsnittet. Som figuren under viser har befolkningsveksten i hele landet sunket, mens den i Skien og Porsgrunn har vært rimelig stabil. Bamble er den eneste Grenlandskommunene som hadde befolkningsnedgang i 2021.



Figur 16 Befolkningsveksten i bypakkekommunene Skien, Porsgrunn og Siljan var i 2020 på 0,4 prosent. Kilde: SSB tabell 06913.

5 Informasjon og holdningsskapende arbeid

Informasjons- og holdningsskapende arbeid er en viktig del av den helhetlige virkemiddelbruken i Bypakke Grenland. Midlene brukt til kampanjearbeid er i sin helhet finansiert av belønningsmidler. I gjeldende avtale er det bevilget 4. mill. i året til formålet. Vi har definert to særlig viktige målgrupper i vårt kampanjearbeid:

1. Barn og unge
2. Voksne arbeidsreisende

I tillegg vil folk flest være en målgruppe vi når gjennom media, nett og sosiale medier. Kampanjer gjennomført i 2021 er:

- Sykkelopplæring og kampanjer i skoler og barnehager
- Utlån av elsykler på bibliotekene. Utvidet med el-lastesykler i 2022
- Gratis rullende sykkelverksted til befolkningen
- Gjentakende kampanjer som heier på gående og syklende
- Vintersyklingskampanjer med sponsing av piggdekk til nye vintersyklister

5.1 Virkningen av kampanjearbeid

Å måle effekten av kampanjevirkosomhet er krevende. Ser en bort i fra tiden med pandemi har Grenland hatt god vekst i både kollektivreiser og antall syklende. Å isolere kampanjearbeidets betydning i denne sammenheng er vanskelig. Busstilbudet er betydelig forbedret, men det er samtidig svært sannsynlig at vi ikke ville fått denne økningen uten å samtidig ha satset hardt på kampanjer. På dette området jobber Vy, som drifter busstilbudet i Grenland, godt sammen med fylkeskommunen og Bypakke Grenland.



Figur 17: Elsykkel kan være dyrt. På bibliotekene i Porsgrunn, Skien og Siljan kan du låne deg en helt gratis.

5.2 Målgruppe barn og unge

Prosjektet «Alle barn sykler» innebærer grunnleggende sykkelopplæring for 4. og 5. klassinger i Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner. Programmet er gjennomført i stadig større omfang siden starten i 2005 og omfatter alle 4.klassinger i Grenland. I tillegg til sykkelopplæring gjennomføres ulike kampanjer som «på farta til skolen» og «I-bike Kjølnes». Enkelte skoler i Grenland er i kampanjeperiodene oppe i over 80 % syklende elever. Også ellers i året er antall syklende barn langt over landsgjennomsnittet. I økende grad jobbes det også med bedre sykkeltilrettelegging på skolene, samt at vi ved enkelte skoler har en pilotordning for å få flere barn og unge til å sykle på vinteren. Belønningsmidler er bærende i finansiering av tiltakene over. I tillegg har mange offentlige aktører bidratt til finansiering.

I 2019 startet vi en pilot med løpesykkelopplæring for barn i noen utvalgte barnehager. Konseptet ble utvidet i 2020, og ble satt ut i full drift fra 2021 med ca. 200 løpesykler til utlån. 17 barnehager har

benyttet seg av tilbudet i 2021. I tillegg har vi startet en ny pilot med pedalsykler til utlån i to barnehager for å ytterligere bygge sykkelferdigheter i så ung alder som mulig.

5.3 Målgruppe voksne arbeidsreisende «Min bilfrie dag»

«Min bilfrie dag» er navnet på bypakkas kampanjekonsept. Kampanjen skal bidra til økt bevissthet i befolkningen om at det finnes gode alternativer til å kjøre bil til og fra jobb hver eneste dag, og økt motivasjon for å prøve disse alternativene innimellom. Hovedbudskapet er: «*Gi bilen én fridag i uka*». Det er noe mange kan få til i en travel hverdag. Det vil også gi effekt for den enkeltes lommebok og helse. Bilfrie dager kan være å sykle til jobben, gå eller ta buss. Samkjøring og hjemmekontor er også definert som bilfrie dager.

«Bilfri dag bedrift»

Konseptet «bilfri dag bedrift» er et samarbeid mellom bedrifter i Grenland og bypakka. Budskapet er at vi sammen kan bidra til spreke og blide medarbeidere, bedre miljø og økt fremkommelighet for næringstransporten (ved at de som kan velger bort bilen). Det arbeides med utvikling av et avtalekonsept som forplikter bedriften til å bidra til måloppnåelse, samtidig som bypakka gir noe tilbake.

Vi har så langt tilbudt stimuleringsmidler til trygg sykkelparkering, mobilt sykkelverksted som kommer til bedriften, kampanjemateriell og motivasjonsforedrag. Kampanjen «Min bilfrie dag» når ut til flere av de største aktørene på arbeidsmarkedet i Grenland i dag, og det jobbes med å få flere bedrifter med på kampanjen. I 2022 vil vi se på muligheten for å utvide konseptet med et samarbeid sammen med Farte og Vy for å ta det enda et steg videre.

Nå er det tryggere å parkere sykkel på Sykehuset Telemark

-Vi ønsker å være en attraktiv arbeidsgiver. Det er en av grunnene til at vi har investert i tyverisikre sykkelparkeringsplasser for til sammen 250.000 kroner.



Figur 18: Som "Bilfri dag" bedrift mottok Sykehuset Telemark støtte til etablering av trygg sykkelparkering til ansatte i 2021

5.4 Bypakka og belønningsordningen i mediebildet

Medieinteressen for Bypakke Grenland er stor. I alt ble Bypakke Grenland omtalt 969 ganger i mediene i 2021, gjennom 68 unike kilder. Dette er en økning fra fjoråret, da det ble registrerte 892 oppslag fordelt på 31 kilder.

Medieanalysen i 2021 (Infomedia) viser et noe varierende bilde. Mer omtale i nasjonal media har gjort at potensielle eksponeringer har økt fra året før. Positiv omtale om næringsutvikling og «Attraktiv by» prisen Porsgrunn og Skien kommune fikk i 2021, har gitt gode oppslag i nasjonale medier. Mange gode oppslag om viktige prosjekter som er ferdige gir også god omtale. Det er det viktig å fortsette med. Negativ omtale av Storgata-prosjektet, usosiale forhold knyttet til bompengeneinnkreving og fokus på bruk av kinastein har bidratt negativt. Uten et aktivt kampanjearbeid og tilrettelegging for positive oppslag i media og i sosiale medier ville andelen negative oppslag vært betydelig større. Satsing på kampanjer og opplæring av barn og ungdom, elsykkelbibliotek og gratis rullende sykkelverksted gir mange gode oppslag. En aktiv rolle i aviser og sosiale medier er viktig for å legitimere bypakkas arbeid, og bygge positive holdninger i befolkningen.

Nøkkeltall	2020	2021	Trend
Antall artikler	892	969	↗
Potensielle eksponeringer (mill.)	25.1	29.7 %	↗
Andel positiv omtale	36 %	32 %	↓
Andel negativ omtale	24 %	23 %	↓
Andel riksoppslag	0,1 %	2 %	↗
Andel meningsstoff	30 %	26 %	↓
Andel saker med sitat	41 %	33 %	↓

Figur 19: Sammenligner nøkkeltall i medieanalysen fra 2020 til 2021

Kåret til Norges mest attraktive byer

Skien og Porsgrunn får Attraktiv by-prisen 2021.

Julie Anda Hovland,
Jonas Fossum
og Caroline Tusvåg
redaksjonen@varden.no

SKIEN/PORSGRUNN

– Tellingene for Skien og Porsgrunn får Attraktiv by-prisen 2021 for felles innsats og samarbeid om å vise tap av industriarbeidsplasser til en positiv og bærekraftig utvikling i Østlandsområdet, det melder Kommunal- og moderniseringsdepartementet i en pressemelding.

De to byene deler dermed Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling for 2021 som deles ut av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

I sin begrunnelse skriver juryen, ledet av Alexandra Algard, at de tradisjonsrike industristeder har greid å snu en negativ trend fra tap av industriarbeidsplasser, butikkstengning og trafikkpropp til en positiv utvikling i hele Østlandsregionen.

– **Stolt**
Det var to stolte ordførere som onsdag mottok prisen for å fortelle den gode nyheten.

– Dette er kjempetår. Man blir glad og stolt, sier ordfører i Skien Hilde Foss Frie.

Robin Klæs sier at dette viser at Porsgrunn og Skien, ikke bare er Norges beste byer, men verdens beste.

– Ja, Norge er verdens beste land, og vi Norges beste byer, sier en fornøyd Klæs.

– **Impenetrable transformasjon**

– Utviklingen i Skien og Porsgrunn viser at gjennom samarbeid om bærekraftig by-



FEIERER: Hilde Foss Frie og Robin Klæs kan feire å være ordførere for de mest attraktive byene i Norge. Her sammen med byutviklingsleder i kommunene.

Mette Gundersen og Edda Frie Eriksen.

==FOTO: JONAS FOSSUM

Figur 20: Porsgrunn og Skien mottok i 2021 sammen "Attraktiv by" prisen fra kommunal og moderniseringsdepartementet. Samarbeidet gjennom bypakka var en viktig del av begrunnelsen.

6 Arealplanlegging og byutvikling



6.1 Attraktiv by-prisen 2021

Skien og Porsgrunn kommuner fikk høsten 2021 tildelt Attraktiv by-prisen. Dette er statlig pris for bærekraftig by- og stedsutvikling som belønner planlegging og gjennomføring av by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Byene har fått prisen for felles innsats og samarbeid om å snu tap av industriarbeidsplasser til en positiv og bærekraftig byutvikling i Grenlandsområdet.

Juryens begrunnelse er bl.a. at

«Juryen mener tvillingbyene Skien og Porsgrunn er et fremragende eksempel på at virkemiddelapparatet virker når aktørene makter å samle innsatsen mot felles mål. [...]

Samarbeid over kommunegrensen, særlig gjennom bypakke Grenland, har styrket begge byenes forutsetninger for videre utvikling. [...] Skien / Porsgrunn viser hvordan samordnet innsats på tvers av fysiske og administrative grenser kan øke muligheten for at begge byene lykkes i sitt arbeid for styrket attraktivitet. [...]

Skien/ Porsgrunn har, i samarbeid med statlige og regionale myndigheter, her lagt grunnlaget for større sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft for sin region. Samtidig har bærekraftsmål 17, «Sammen for å nå målene», vist sin styrke! Juryen mener at kulturen for samarbeid som er etablert i Grenlandsregionen er noe andre tettsteder og byområder i Norge kan lære av.»

Dette er en viktig annerkjennelse av arbeidet som er lagt ned i byene i samarbeid med fylkeskommunen, statelige aktører og det lokale næringslivet over mange år. Prisen viser at byområdet har gjort mange viktige grep allerede, men gir også retning for videre arbeid med bærekraftig og attraktiv byutvikling.

6.2 Oppdatering av felles bystrategi og revisjon av ATP Grenland

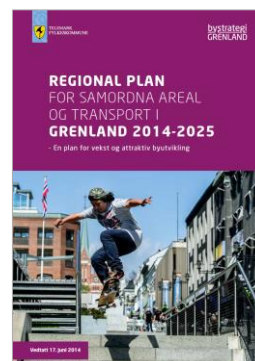
Følgende tiltak under temaet arealplanlegging og byutvikling er forankret i belønningsavtalen 2021-2024 i påvente av en byvekstavtale:

- Tiltak 1: Lokalisering og relokalisering av offentlige virksomheter (gjensidig forpliktelse)
- Tiltak 2: Oppdatere felles bystrategi og revidere ATP Grenland (gjensidig forpliktelse)

Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025 (ATP Grenland) er fundamentet for Bypakke Grenland og legger opp til en konsentrert arealutvikling i bybåndet mellom Langesund og Skien. Ifølge planen skal minimum 80% av utbygging av boliger i Skien og Porsgrunn skal skje i gangavstand til metrolinjenettet, og i Bamble 70%. Føringene i ATP Grenland innarbeides på alle nivåer i kommunenes plansystem og følges aktivt opp av regionale myndigheter i sitt forvaltningsarbeid.

Strategier i ATP Grenland:

- Konsentrert arealutvikling i bysentrum og bybåndet
- Konsentrasjon av handel
- Utnytte elvas attraksjonskraft
- Attraktive bo-områder
- Et effektivt transportsystem
- Bedre kollektivtilbud
- Bedre forhold for gående og syklende
- Helhetlig parkeringspolitikk



Tiltaket i avtalen omfatter prosessen med å oppdatere partnerskapets felles bystrategi og deretter revidere ATP Grenland slik at målene og strategien kan nås i framtiden. Revisjonen av ATP er forankret i fylkeskommunens regionale planstrategi.

Som beskrevet i kap.2 ble det høsten 2021 gjort felles politiske vedtak om videreføring av Bypakke Grenland. Nytt oppdatert kunnskapsgrunnlag om temaene vist i figuren under lå til grunn for vedtaket. En ytterligere utredning om næringstransport og persontransport med bil ferdigstilles om kort tid, og en mulighetsstudie om lokaltog i Grenland skal gjennomføres fra februar-april 2022. Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget har synliggjort at det er behov for en helhetlig tiltakspakke og mange ulike virkemidler for å nå de vedtatte hovedmålene. Kompakt arealutvikling, prioritering av sentrum og knutepunktene, valg av løsning for ny rv. 36 og etterbruk av eksisterende veinett har særlig stor betydning for måloppnåelse.



Statens Vegvesen er i gang med kommunedelplan for riksveg 36 fra E18 til Skyggestein. Faktorer som høy andel lokaltrafikk, statens krav til riksveger og samfunnsnytte og kravet til nullvekst i belønningsavtalen og en fremtidig byvekstavtale gjør dette til et spesielt prosjekt som krever tilpassede løsninger. Den videre planprosessen må derfor sees i tett sammenheng med en helhetlig strategi og de andre tiltakene i en ny bypakke for at byområdet skal lykkes med å nå målene.

Felles vedtatt bystrategi vil også være grunnlag for revisjon av den regionale areal- og transportplanen for Grenland (ATP Grenland) og kommuneplanenes arealdeler. En formell revisjon av ATP Grenland gjennomføres når partnerskapets strategiske grunnlag og vedtak av en ny bypakke er på plass. Prosessene med revisjon av arealdeler i kommunene samordnes i så stor grad som mulig med oppdatering av kunnskapsgrunnlag og felles strategi.

Mer konsentrert arealbruk er nødvendig for å styrke byene og nå nullvekstmålet i framtiden

Rapporten «Verdiskapende fortetting i Grenland» (2020) avdekket et stort fortettpotensial i sentrum av Porsgrunn og Skien. Kraftfulle klynger av kontorarbeidsplasser i bykjernen er særlig viktige for å øke verdiskapning og skape miljøvennlige byer. Relokalisering av kontorvirksomheter fra ytterkanten av bybåndet til bykjernene vil være en effektiv måte å bidra til vekst ifølge rapporten «Hva kjennetegner byer som vokser» (Samfunnsøkonomisk analyse 2021). Nytt fylkeshus på Landmannstorvet og flytting av NRK til Porsgrunn sentrum er gode eksempler. Fremdeles er det for mange kontorarbeidsplasser i Grenland plassert på utsiden av bykjernene. Det hemmer veksten og hindrer en mer miljøvennlig utvikling. Antall boliger i bysentrum viser en positiv trend.

7 Status bruk av midler

Belønningsmidlene har sammen med midler fra Bypakke Grenland og bommenes bildempende effekt økt andelen grønne reiser i Grenland.

Av samlet tildeling på 320 mill. kr for perioden 2017-2021 er 191 mill. (61 prosent) bevilget og benyttet til å forsterke busstilbudet i Grenland. Det innebærer at Grenland kan tilby månedskort for voksne til 400 kr. Det er ett av de billigste kollektivtilbudene i landet. I tillegg har de mest populære rutene i rushtid 10 minutters frekvens. Dette har ført til at antall busspassasjerer i Grenland har vokst med 54 prosent fra 2013 til 2019. Dette skyldes i stor grad belønningsmidler i kombinasjon med bommenes bildempende effekt.

109 mill. kr (35 prosent) av midlene er bevilget til ulike tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Det er anlagt en rekke fortau, snarveier og andre former for infrastruktur for gående og syklende. Det er bygd flere nye plasser for sykkelparkering ved skoler, idrettsanlegg og andre store målpunkt. De viktigste sykkelrutene har fått forsterket drift og vedlikehold, særlig om vinteren. 12 mill. kr (4 prosent) er benyttet til informasjon, kampanjer og ulike former for holdningsskapende arbeid.

Fordeling på kategori (mill.)	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	%
Kollektiv og mobilitet	46	47	49	1	47	191	61
Gange og sykkel	24	13	6	56	10	109	35
Informasjon og holdningsskapende arbeid	0	0	5	3	4	12	4
Sum	70	60	60	60	62	313	100

De største enkeltprosjektene i 2017-2021 (mill.)	2017-20	2021	2017-21
Bussløftet, takstreduskjon, nye billettprodukter og økt frekvens	144	47	191
Gang-og sykkelbro Skien	22		22
Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	9	4	13
Gang-og sykkelbro Porsgrunn	12		12
Informasjon og holdningsskapende arbeid	8	4	12
Sum de største prosjektene 2017-2021	195	51	250
% av tot.	72	85	81

Figur 21: Oversikt over de største prosjektene 2017-2020

7.1 Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet

Belønningsmidler 2017-2021

Tiltak/tiltaks-områder	Overført fra tidligere (2017-2020)	Bevilgning 2021	Sum overførte midler og bevilg. 2021	Forbruk 2021	Avvik mellom disponible midler og forbruk
Drift av kollektivtransport	30	47	77	47	30
Investeringer gang-/sykkel	23	6	29	0	29
Investeringer kollektivtiltak	0	0	0	0	0
Annet	3	9	12	0	12
Sum	57	62	119	47	71,7

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Tiltak/tiltaksområder	Bevilgning 2021	Forbruk 2021	Avvik mellom disponible midler og forbruk
Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	1,5	0	1,5
Redusert takst periodekort/enkeltbillett	7,75	3,4	4,35
Barn gratis buss opp til 6 år	0,5	0	0,5
Økt rabatt på app og reise penger	2	0	2
Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	2,5	0	2,5
Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,5	0	0,5
Pilot «Best pris»-app	1,5	0	1,5
Bysykkel inkludert i periodekort	4,25	0	4,25
Sum	20,5	3,4	17,1

7.2 Plan for ubrukte midler

Belønningsmidler

76 prosent av tildelte midler i 2021 er benyttet. For forrige avtaleperiode 2017-2020 er 77 prosent benyttet.

Gjenstående midler er bevilget til prosjekter som i stor grad bidrar til måloppnåelse, men som er kompliserte å planlegge og

gjennomføre. Det gjelder for eksempel nye gang- og sykkelbruer i Porsgrunn og Skien. Mindre prosjekter som «Hjertesone på skolene» og «sykkelparkering ved dagligvarebutikker» har også tatt lengre tid å gjennomføre enn planlagt. Her har samarbeid med eksterne aktører i noen grad styrt framdriften. Vi er imidlertid sikre på at disse prosjektene er gode, og at midlene vil bli benyttet i stor grad i 2022. Kapittel 7 viser hvilke prosjekter dette gjelder.

År	2017	2018	2019	2020	2021
Bevilgning (mill.kr.)	70	60	60	60	62
Ubrukt (mill.kr.)	10	4	2	40	15
Brukt (mill.kr.)	60	56	58	20	47
Brukt i %	85	93	96	34	76

Figur 22. Viser årlig andelen tildelte belønningsmidler som er brukt pr. 31.12.2021 i prosent.

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 40,5 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2020 og 2021 (Oppfølging av regjeringens bompenggeavtale 2019). Av disse er om lag 30 prosent benyttet. En del midler står foreløpig ubrukt. Det skyldes både at det har tatt lang tid å få tiltakene klare til gjennomføring (spesielt kombinasjonsbillett tog/buss og piloten» Best pris») og at pandemien har krevd store ressurser fra fylkeskommunen som kollektivansvarlig. Planlagte prosjekter har måttet settes på vent, og personalressurser har i stor grad blitt benyttet til å håndtere den akutte situasjon som pandemien har medført. Det har også vært vanskelig å markedsføre tilbud som oppfordrer til økt kollektivbruk, når nasjonale råd og føringer anbefaler det motsatte.

7.3 Samlet oversikt over prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2017-2020

Belønningsmidler 2017

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Bussløftet	VTFK	46,0	0,0	
2	Snarveier for myke trafikanter i Porsgrunn	PK	1,00	0,00	
3	Tiltak hovedsykkelrute Kulltangen - Franklintorget, sykkelveg m	PK	2,00	0,00	
4	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	PK	3,00	0,00	
5	Snarveier for myke trafikanter i Skien	SK	1,00	0,20	
6	Pilot sykkelprioritert gate Skien	SK	1,00	1,00	2023
7	Forlengelse av turvei langs elva Lensmannsdalen - Leirvollen	SK	1,00	1,00	
8	Bymiljøtiltak/ tilrettelegging for mer trafiksikre løsninger på Langbrygga, strekning Fiskeslepet-Tollboden	SK	4,00	4,00	2023
9	Fv. 32 Fortau Prinsessegata	SVV	3,00	0,79	
10	Midtbygda skole, TS og sykkeltilrettelegging	SiK	2,00	2,00	
12	Trafikksikkerhetstiltak langshovedsykkelruter og samleveger	Alle	2,00	0,59	
13	Hjertesoneprosjekter (bilfrie soner m.m.rundt skoler)	Alle	3,20	2,16	2023
14	Sykkeltelepunkter/ søyler	VTFK	1,10	0,30	2023
	Sum totalt		70,30	12,03	

Belønningsmidler 2018

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Bussløftet	VTFK	46,0	0,0	
2	ITS-tiltak Grenland, forprosjekt	SVV	0,9	0,0	
3	Enkle tiltak GS, forstudie	SVV	0,6	0,0	
4	Sykkelparkering ved dagligvarebutikker m.m. Tilskuddsordning (Inntil 50% tilskudd)	Felles	1,0	1,0	2023
5	Sykkelhotell kollektivknutepunkt (trygge sykkelparkeringsplasser)	VTFK	1,5	0,2	
6	Ulykkesutsatte kryssningspunkter på hovedsykkelruter	Felles	3,0	3,0	2023
7	Oppfølging av rapport forstudie enkle tiltak gang og sykkel	Felles	1,9	0,2	2023
8	Fv.354 Heistad-Skjelsvik langsgående oppmerking gående og syklende, prosjektering	SVV	0,3	0,0	
9	Fortau Håvundvegen	VTFK	1,9	0,0	
10	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veier.	Felles	3,0	0,1	
	Sum fordelt		60,0	4,5	

Belønningsmidler 2019

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro	PK	1,00	1,00	2023
2	Bussløftet	VTFK	49,0	0,00	
3	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken (Fullføre sykkelveg med fortau på hele strekningen)	PK	2,00	1,20	2023
4	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veier.	Felles	3,00	0,07	
5	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport*	VTFK	5	0,00	
	Sum fordelt		60,00	2,27	

Belønningsmidler 2020

	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest 20	Utført innen
1	Bussløftet	VTFK	1,3	0,2	
2	Ufordelt reserve		1,5	1,5	2023
3	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Porsgrunn kommune	PK	4,5	3,4	2023
4	Gang- og sykkelbru i Porsgrunn (Vestsiden-Porsgrunn sentrum)	PK	11,2	9,7	2023
5	Sykkelparkering/ snarveier og andre enkle tiltak for gående og syklende på hovedvegnettet, i sentrum og lokalsentre	SK	3,0	2,6	2023
6	Gang- og sykkelbru til Klosterøya	SK	21,6	11,0	2023
7	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Skien kommune	SK	1,9	0,7	2023
8	Tiltak for myke trafikanter i sentrum og lokalsentre, styrking av aksjon skolevei	SK	6,3	4,8	2023
9	Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune	SiK	0,3	0,3	2023
10	Hjertesone Midtbygda skole	SiK	0,5	0,0	
11	Gang, sykkel og kollektivtiltak i Siljan sentrum	SiK	1,4	1,4	2023
12	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veger.	VTFK	3,0	0,3	
13	Felles bysykkelordning i Porsgrunn og Skien, forprosjekt	VTFK	0,5	0,5	2023
14	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport*	Bypakka	3,0	3,0	2023
	Sum fordelt		60,0	39,5	

Belønningsmidler 2021

Nr.	Tiltak	Ansvarlig	Bevilgning	Rest	Utført innen
1	Videreføring av busstilbudet	VTFK	47	0	
2	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter	Ikke fordelt	6	6	2023
3	Styrke helårsdrift og vedlikehold	VTFK	4	4	2023
4	Mobilitetsveiledning og kampanjer	Bypakka	4	4	2023
5	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi	Bypakka	1	1	2023
	Sum		62	15	

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport 2020

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Redusere antall soner fra 4 til 1 i Grenland	VTFK	1,5	1,5	2023
2	Billige periodekort	VTFK	4,5	0	
3	Takstreduksjon enkeltbilletter	VTFK	3,5	0	
4	Barn gratis buss opp til 6 år	VTFK	0,5	0,5	2023
5	Økt rabatt på app og reisepenger	VTFK	2	2	2023
6	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	VTFK	3,5	3,5	2023
7	Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	VTFK	0,5	0,1	
8	Pilot «Best pris»-app	VTFK	3	3	2023
9	Gratis buss på utvalgte dager	VTFK	1	1	2023
			20	11,6	

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport 2021

Nr.	Tiltak	Ansvarlig	Sum	Medgått	Rest	Utført innen
1	Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	VTFK	1,5	0	1,5	2023
2	Redusert takst periodekort/enkeltbillett	VTFK	7,75	3,4	4,35	2023
3	Barn gratis buss opp til 6 år	VTFK	0,5	0	0,5	2023
4	Økt rabatt på app og reisepenger	VTFK	2	0	2	2023
5	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	VTFK	2,5	0	2,5	2023
6	Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	VTFK	0,5	0	0,5	2023
7	Pilot «Best pris»-app	VTFK	1,5	0	1,5	2023
8	Bysykkel inkludert i periodekort	VTFK	4,25	0	4,25	2023
	Sum		20,5	3,4	17,1	



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no
facebook.com/bypakkegrenland

Bystrategi Grenland er et samarbeid om areal, transport og klima mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Bamble kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.