



Belønningsavtalen Grenland 2017-2020

Sluttrapport 2017-2020, 31.01.21

Forsidebilde: Dag Jenssen

Innhold

1	SAMMENDRAG	3
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.	10
4.2	Trafikkutvikling buss	10
4.3	Trafikkutvikling sykkel	12
4.4	Trafikkutvikling personbil	13
4.5	Utviklingen i antall elbiler	14
4.6	Andelen nye boliger i bybåndet	15
4.7	Befolkningsvekst	15
5	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	17
5.1	Virkningen av kampanjearbeid	17
5.2	Målgruppe barn og unge	17
5.3	Målgruppe voksne arbeidsreisende «Min bilfrie dag»	18
5.4	Bypakke og belønningsordningen i mediebildet	19
6	AREAL OG TRANSPORTPLANLEGGING	20
7	STATUS BRUK AV MIDLER	21
7.1	Samlet oversikt over prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2017-2020	23

1 Sammendrag

Belønningsordningen har gjort Grenland mer miljøvennlig og attraktivt

Grenland har i to perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Gjeldende avtale 2017-2020 har en total ramme på 250 mill. kr. I tillegg mottok Grenland 20 mill. kr fra staten i 2020 som en del av regjeringens bompenggeavtale. Denne rapporten er en sluttrapport for hele avtaleperioden. Siden 2013 er det gjennomført ca. 190 ulike tiltak. Sammen med tiltakene i Bypakke Grenland har belønningsavtalen bidratt til å gjøre byområdet mer attraktivt, og til 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 bl.a. med belønnings- og bypakkemidler antas å være en viktig medvirkende årsak.

Hva har midlene blitt benyttet til?

Av samlet avtalebeløp på 270 mill. kr er 164 mill. (61 prosent) bevilget 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. 99 mill. kr (37 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 vedlikehold, særlig om vinteren. 8 mill. kr (3 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 sponsing av piggdekk til nye vintersyklister

Oversikt over hvordan belønningsmidlene i sin helhet er brukt vises i kap. 7 i denne rapporten.



Figur 1: Midtbygda skole i Siljan feirer at skolen har fått Hjertesone. Det er ryddet opp i trafikkforhold og tilrettelagt for sykling og gåing i trygge rammer. (Foto: Jørn Steen)

Vurdering av måleindikatorer

Antall syklistar og kollektivreisende øker og personbiltrafikken går ned

Det store bildet er at i perioden fra 2016 (referanseåret for belønningsavtalen) til 2020 har antall syklistar økt, det har blitt flere kollektivreiser og personbiltrafikken har gått ned. Pandemien har forsterket dette bildet, med unntak av kollektivtrafikken som har gått kraftig ned i 2020 (-30,4 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 understreker dette ved at andelen syklistar har økt fra 4 til 6 prosentpoeng fra 2014 til 2019. Sykkelindeksen viser en økning på 14,7 prosent i koronaåret 2020 sammenlignet med året før.

Busspassasjer: Samlet har det i femårsperioden 2015 til 2019 vært en vekst i busspassasjerer på 34 prosent. Den kraftige reduksjonen i 2020 skyldes koronapandemien, som medførte en nedgang på 30,5 prosent sammenlignet med 2019.

Personbilreiser: Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2020 med avtalens referanseår 2016 ser vi en nedgang 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. Mye tyder på at årsaken til dette er at de to store vegprosjektene i bypakka åpnet for trafikk i november 2018.

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 (RVU) antyder en nedgang i gåing på 2 prosentpoeng i Grenland, til 15 prosent. Reduksjonen er særlig stor i Skien. Det er vanskelig å finne logiske årsaker til denne nedgangen og det er behov for mer kunnskap.

Andelen boliger i bybåndet øker

Andelen boliger som bygges i bybåndet øker. I 2019 var andelen 88 prosent. Det er en økning på 8 prosentpoeng fra året før. 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 kollektivterminal 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. Gode indikatorer for aktivitet og utvikling i sentrum er viktig, men krevende. Utvikling i antall besøkende i kjøpesentrene i sentrum kan være en mulig indikator. I Skien viser disse en positiv trend, særlig Arkaden som ligger helt inne i bykjernen. Tilsvarende tall fra Porsgrunn er ikke tilgjengelig.

Utfordringer i 2021

Belønningsavtalen og bypakka må konverteres til en byvekstavtale for å nå felles mål

Knutepunktutvikling i Skien (stoppested for tog) og Porsgrunn sentrum med ny Rv36 mellom Geiteryggen og E18 er de viktigste prosjektene i en fremtidig portefølje. Å realisere disse vil kreve en videreføring av bypakka. Dette vil imidlertid ikke alene være tilstrekkelig. Disse prosjekter har store statlige interesser som ikke lar seg løse innenfor rammene i en belønningsavtale. Skal Grenland komme videre med disse viktige prosjektene, er det behov for en mer gjensidig forpliktende byvekstavtale med staten. En byvekstavtale handler ikke bare om muligheter for økte statlige økonomiske bidrag, men er i like stor grad et ønske om å få staten med på laget i et forpliktende samarbeid for å løse felles utfordringer. Det gjelder særlig jernbane-/knutepunktsprosjektene.

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

Rapporten «Verdiskapende fortetting i Grenland» (2020) avdekker et stort fortettingspotensial i sentrum av byene i Grenland. 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 2018). Nytt fylkeshus ved Landmannstorvet i Skien og flytting av NRK til Porsgrunn sentrum er gode eksempler. Fremdeles er 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.



Figur 2: Ylva i fjerdeklasse på Borge skole har tegnet sykkel i regnbue. Borge skole vant "På farta til skolen" kampanjen i 2020. Skolen har over mange år utviklet en sterk sykkelkultur også vinterstid.

2 Innledning

Grenland signerte våren 2017 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2017-2020. I tillegg mottok Grenland 20 mill. kr fra regjeringens bompenggeavtale i 2019. Inklusiv disse er avtalen samlet på 270,2 mill. kr fordelt slik:

2017: 70,2 mill. kr

2018: 60 mill. kr

2019: 60 mill. kr

2020: 60 mill. kr

2020: 20 mill. kr (fra bompenggeavtalen)

Dette er en sluttrapport for belønningsavtalen i Grenland for perioden 2017-2020. I tillegg har tiltak i Bypakke Grenland og regional plan for samordnet areal og transport for Grenland (ATP) stor betydning for resultatene.

Kommunene avtalen omfatter

Belønningsavtalen omfatter de samme kommunene som har vedtatt Bypakke Grenland, dvs. kommunene Siljan, Skien og Porsgrunn. Sluttrapport for bruk av belønningsmidler i 2017-2020 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. Siste revisjon ble gjennomført høsten 2020.

Bypakke Grenland

18.06.2015 ble St.prp. 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 vedtatt i fylkestinget etter foregående behandling i kommunene. Handlingsprogrammet er siden revidert fem 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 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. Dette er helt nødvendig for å komme videre med bl.a. viktige knutepunktsprosjekter i Porsgrunn og Skien der staten har store interesser. Statlig engasjement er nødvendig for at disse prosjektene skal kunne realiseres. Et slikt samarbeid formaliseres i en byvekstavtale.

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

- I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (revidert nullvekstmål)
- 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: 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 elbiler (utdrag kjøretøyregister). De fleste anbefalte resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig og dermed gi grunnlag for porteføljestyling og vurdering av måloppnåelse.

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



Figur 3: 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:

- 31 tellepunkt for sykkel. I tillegg til å se på månedstall brukes disse til å beregne en trafikkindeks for sykkel.
- 36 tellepunkt for bil. Disse gir døgntkontinuerlige 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.
- Målt andel nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).

Koronapandemiens påvirkning på trafikken

Transportbildet i 2020 er sterkt påvirket av koronapandemien, og bidraget har variert mye fra måned til måned. Etter unntakstilstanden våren 2020 ser forholdene ut til å ha stabilisert seg noe. Gjennom året har myndighetene kommet med anbefalinger 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. Sammenlignet med samme periode i fjor økte biltrafikken svakt i januar og februar. Når pandemien slo inn i mars falt antall biler på vegene kraftig, for så å stige jevnt igjen. Trafikkmengden på slutten av 2020 har stabilisere seg på et nivå litt under fjorårets nivå.



Figur 4: Ny park og kollektivterminal på Landmannstorget i Skien åpnet i 2020. Prosjektet gjør det attraktivt å oppholde seg i sentrum, styrker kollektivtilbudet og bidrar til privat investeringslyst. Øverst til høyre i bildekant ses det nye fylkeshuset. (Foto: Per-Åge Eriksen)

4.1 Endring i reisevaner i Grenland.

Andelen grønne reiser har økt med ett prosentpoeng siden 2013

Resultater fra reisevaneundersøkelsen for 2019 viser at 26 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 ett prosentpoeng. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til disse tallene. Så langt har vi ikke funnet gode forklaringer som kan bekrefte at andel gange har gått ned slik RVU viser.

Fordelingen er følgende:

- Kollektivtransport: 5 % (opp ett prosentpoeng)
- Sykkel: 6 % (opp to prosentpoeng)
- Gange: 15 % (ned to prosentpoeng)

Andelen reiser som bilfører går ned tre prosentpoeng til 60 prosent, og andelen reiser som bilpassasjer går opp med to prosentpoeng til 12 prosent. Det er nødvendig å se nærmere på hva som kan skyldes nedgangen i andelen gående, og generelt bygge mer kunnskap om gangreiser. Dette vil bli gjort som del av oppdatert kunnskapsgrunnlag for Bystrategi Grenland, og blant annet inngå i arbeidet med igangsatt temautredning for gange og sykkel.



Figur 5: Storgata i Porsgrunn er bygget om og delvis finansiert av belønningsmidler. Gata har nå blitt et godt sted å ferdes som myk trafikant. Offentlige investeringer har medført at gårdeiere har rustet opp sine eiendommer. Foto: B. Hellstrøm

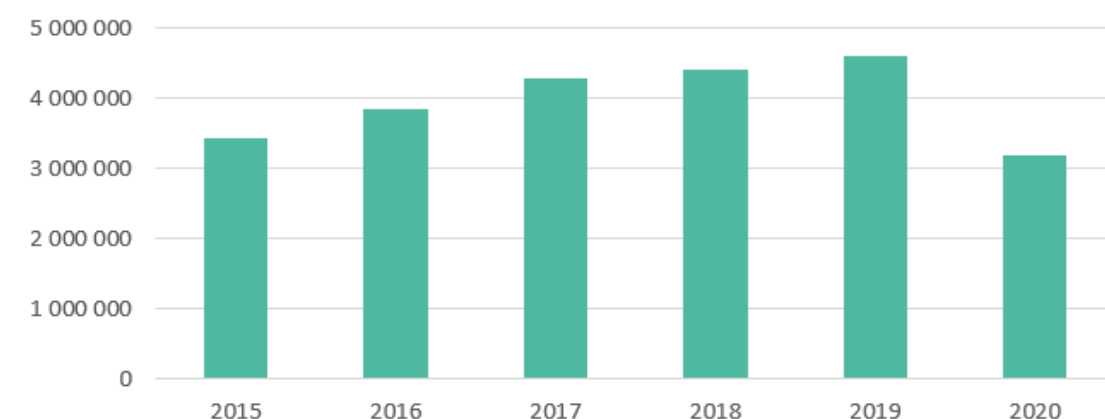
4.2 Trafikkutvikling buss

Det har vært en betydelig vekst i antall kollektivreiser i Grenland 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 i 2020 skyldes koronapandemien, som medførte en nedgang på 30,5 prosent sammenlignet med 2019. Årsakene var at folk fulgte oppfordringene fra myndighetene om å

reise mindre og velge annet framkomstmiddel enn kollektivtransport. I en periode var det også lite eller ingen kontroll av billetter, som gjorde det vanskelig å føre god passasjerstatistikk.

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.

Antall busspassasjerer i Grenland



	2016	2017	2018	2019	2020
Passasjerer	3 854 053	4 290 181	4 410 415	4 602 405	3 196 419
Endring fra året før	12,0 %	11,3 %	2,8 %	4,4 %	-30,5 %

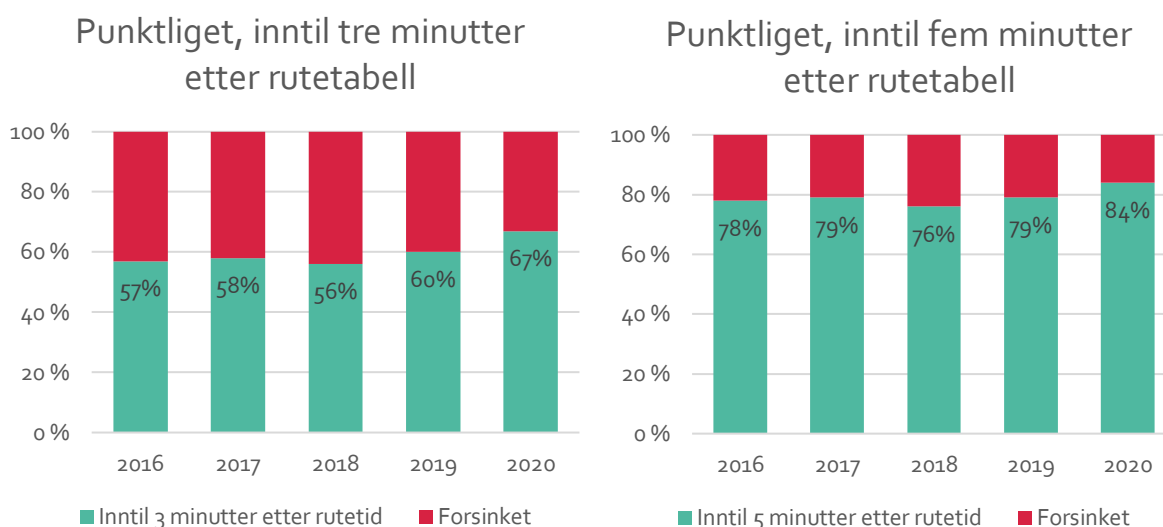
Figur 6: Statistikk for 2020 viser en reduksjon i antall busspassasjerer på 30,5 prosent i Grenland.



Figur 7: Antall busspassasjerer har vokst kraftig over mange år helt til pandemien slo inn. I 2020 falt antall passasjerer med 30,5 prosent. (Foto: Birgitte Hellstrøm)

Bussenes punktlighet

Bussenes punktlighet i 2020 var på 67 prosent (andel busser som var mindre enn 3 min forsinket). Det er 7 prosent bedre enn året før. Mye av årsaken kan ligge i at redusert trafikk som følge av pandemien ga bedre fremkommelighet. Det gjelder særlig i andre kvartal 2020. Etter det har trafikken tatt seg opp igjen. 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 under viser er det langt igjen til å nå målet, selv om utviklingen går i riktig retning.



Punktlighetsrapport 2020 Grenland

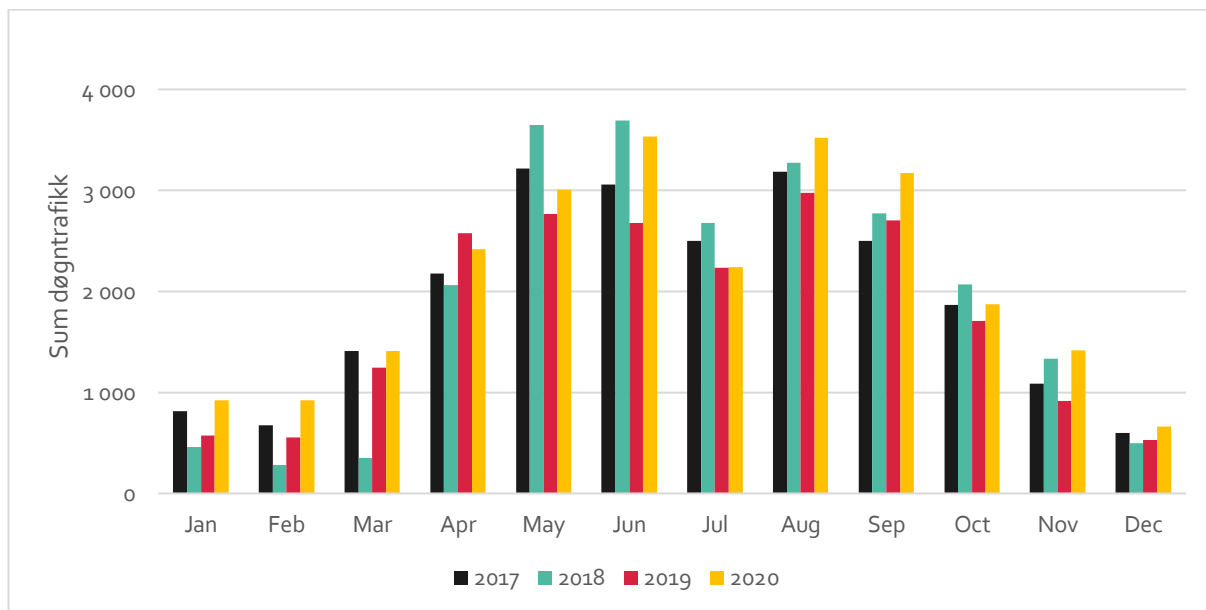
Andel avganger i rute (inntil 3 minutter etter planlagt tid)

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	År 2020
M1	64 %	64 %	79 %	89 %	83 %	75 %	78 %	57 %	55 %	66 %	76 %	82 %	72 %
M2	40 %	43 %	66 %	73 %	62 %	60 %	65 %	45 %	39 %	42 %	50 %	62 %	55 %
M3	53 %	54 %	71 %	82 %	73 %	76 %	79 %	57 %	59 %	60 %	64 %	75 %	67 %
P4	68 %	71 %	84 %	85 %	74 %	68 %	80 %	66 %	53 %	53 %	53 %	63 %	72 %
P5	56 %	69 %	78 %	85 %	78 %	74 %	82 %	67 %	61 %	63 %	64 %	70 %	72 %
P6	46 %	51 %	64 %	78 %	77 %	70 %	77 %	62 %	61 %	60 %	65 %	73 %	65 %
P7	52 %	54 %	72 %	83 %	80 %	76 %	82 %	69 %	69 %	70 %	73 %	85 %	71 %
Total Grenland	55 %	57 %	73 %	82 %	74 %	72 %	76 %	58 %	56 %	59 %	65 %	73 %	67 %
<i>Inntil 5 min etter planlagt tid</i>	<i>74 %</i>	<i>77 %</i>	<i>88 %</i>	<i>94 %</i>	<i>89 %</i>	<i>89 %</i>	<i>92 %</i>	<i>78 %</i>	<i>77 %</i>	<i>80 %</i>	<i>91 %</i>	<i>91 %</i>	<i>84 %</i>

Figur 8: tabellen ovenfor viser at 67 prosent av avgangene på metro- og pendellinjene i Grenland innenfor dette målet i 2020. Dette er en bedring på 7 prosentpoeng fra 2019, og 11 prosentpoeng bedre enn i 2018.

4.3 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 værpåvirket, og statistikken svinger betydelig gjennom året og fra år til år. Etter et tørt sommerhalvår i 2018 ble 2019 fuktig. Sykkelandelen i 2020 ble veldig påvirket av pandemien. I figuren nedenfor er tall fra utvalgte sykkelpunkt summert. 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 har det vært en vekst i sykkeltrafikk på 14,7 prosent sammenlignet med året før.



Figur 9: Viser utvikling i antall syklende i perioden 2017 til 2020. Sykkelindeksen viser en økning på 14,7 prosent i 2020 sammenlignet med året før.

4.4 Trafikkutvikling personbil

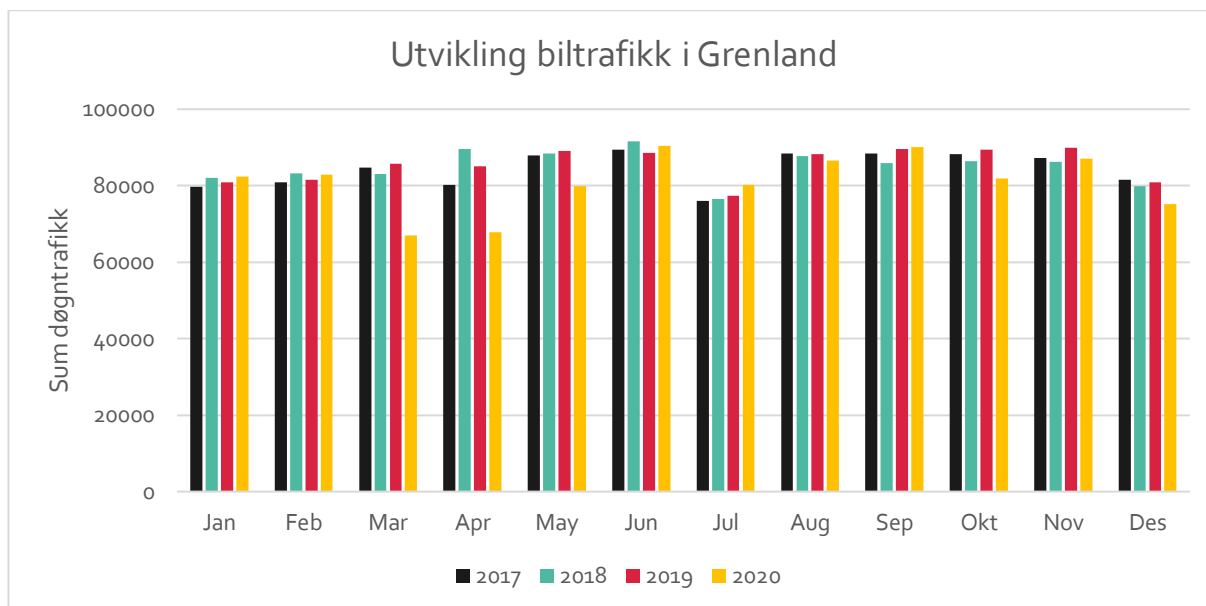
Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Byindeksen, som beregnes på bakgrunn av alle tellepunktene for bil i byområdet, viste en reduksjon i biltrafikken i Grenland på 4,1 prosent fra 2016 til 2017. I 2018 var det en ytterligere nedgang på 0,4 prosent, men byindeksen for 2019 viste en økning i trafikken på 0,8 prosent. Pandemien i 2020 medførte at den samlede trafikken ble redusert med 4,6 prosent fra året før.

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
2016-2020	-8,1	9,9

Tabell 1 Byindeksen for Grenland. Kilde: Byindeks Grenland 2016-2020, Statens vegvesen.

Dersom man sammenligner trafikkmengden i 2020 med året 2016 ser vi en nedgang på 8,1 prosent. Sammenligner vi med 2019 var det en nedgang på 3,5 prosent fra 2016.

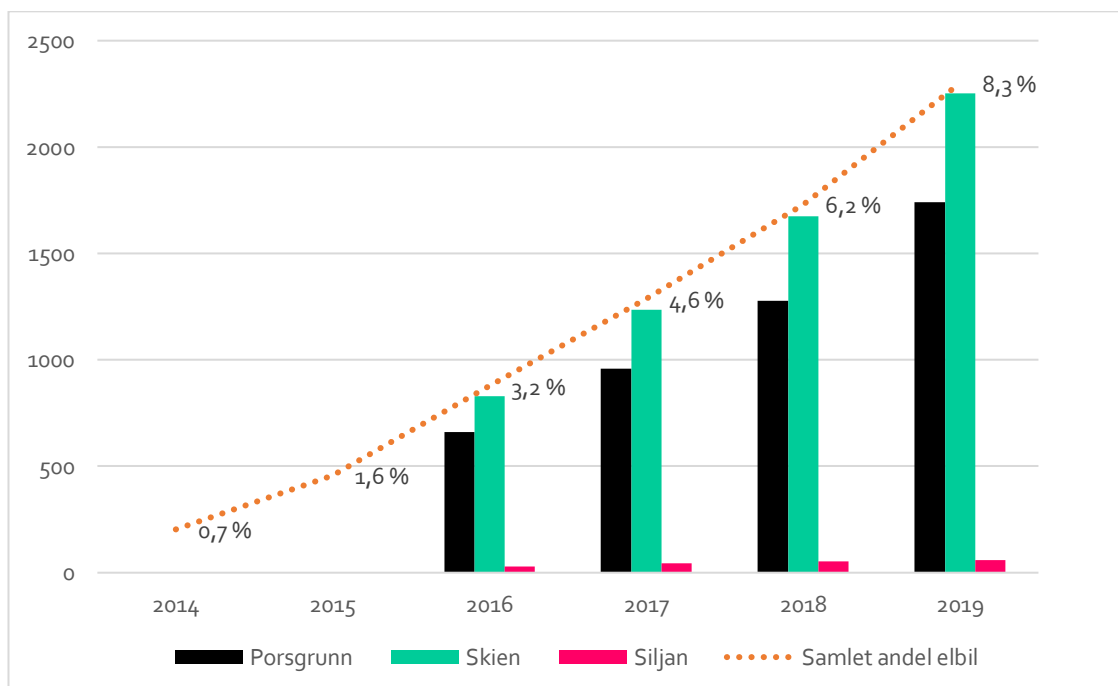
Dette tyder på at bommenes avvisningseffekt er i ferd med å avta. Dette er i tråd med erfaringer fra andre bypakker. De to store vegprosjektene i bypakka ble åpnet for trafikk i desember 2018. Det er sannsynlig at dette er hovedårsaken til at biltrafikken har vokst i 2019 sammenlignet med året før.



Figur 10: Viser utvikling i antall biler fra 2017 til 2020. Samlet var det en reduksjon i biltrafikken på 4,6 prosent i 2020 sammenlignet med året før.

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 er fortsatt stor. Økningen i antall elbiler i 2018 og 2019 var på ca 35 prosent, omtrent samme økning som resten av landet. I 2019 var elbilandelen i Grenland på 8,3 prosent, mens samlet elbilandel for hele landet var 9,3 prosent. De siste årene har det også kommet flere varebiler med el-drift, og i 2019 var denne andelen 1 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene i 2020 var 11,7 prosent.

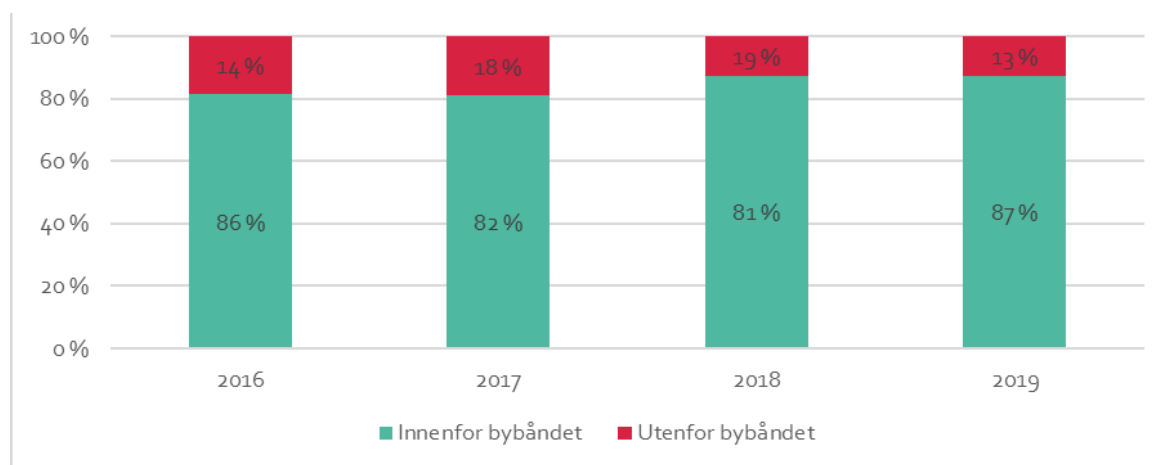


Figur 11: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2014 til 2019. Kilde: SSB tabell 11823.

4.6 Andelen nye boliger i bybåndet

Utvikling i antall boliger innenfor bybåndet viser en tydelig positiv utvikling. Tallene for 2020 er imidlertid ikke ferdige. Figuren viser utviklingen i perioden 2016-2019. 88 prosent av alle byggetillatelser til boliger i kommunene Skien og Porsgrunn i 2019 ble gitt innenfor bybåndet. Målet er at minimum 80 prosent av nye boliger over en fireårsperiode i hver kommune skal bygges innenfor bybåndet. I perioden 2016 til 2019 er andelen 84 prosent for begge kommunene samlet.

For Skien er andelen 78 prosent, mens Porsgrunn har en andel på 94 prosent. Skien har i større grad enn Porsgrunn tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Dette skyldes eldre reguleringsplaner vedtatt før ATP Grenland ble vedtatt i 2015. Når vedtatte eldre planer i Skien er realisert, vil andelen boliger som etableres utenfor bybåndet falle betydelig og være innenfor 80/20 kravet. Tallene for 2020 er ikke klare.



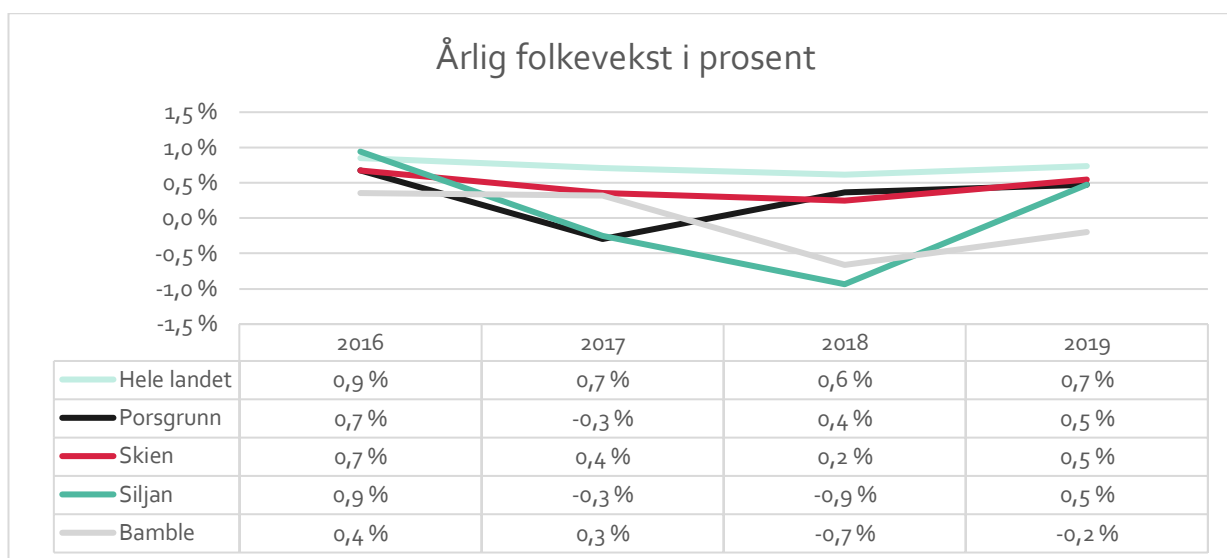
Figur 12: Viser årlig fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet i prosent. Tallene for 2020 er ikke klare.

4.7 Befolkningsvekst

Samlet var det en befolkningsvekst i bypakkekommunene i 2019 på 0,5 prosent. De siste årene har veksten nærmet seg landsgjennomsnittet, og i 2018 var forskjellen 0,2 prosentpoeng. Tabellen under viser at veksten i 2019 er høyere enn i 2017 og 2018, men noe lavere enn i 2016.



Figur 13: Gode møteplasser i bykjernen er svært viktig for bedre miljø, næringsutvikling og trivsel. Meiertorget er rustet opp bl.a. med belønningsmidler. (Foto: Birgitte Hellstrøm)



Figur 14 Befolkningsveksten i bypakkekommunene Skien, Porsgrunn og Siljan var i 2019 på 0,5 prosent. Befolkningstall for 2020 er ikke tilgjengelige fra SSB.

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. Total er det bevilget 8 mill. kr til formålet i hele avtaleperioden. Det er i tillegg benyttet noe gjenværende midler fra forrige avtaleperiode. Vi har definert to særlig viktige målgrupper for 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. Noen av kampanjene som er gjennomført i perioden 2017-2020 er:

- 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 sponsing av piggdekk til nye vintersyklister

5.1 Virkningen av kampanjearbeid

Å måle effekten av kampanjevirkosomhet er krevende. I Grenland har vi i den 4-årige belønningsavtaleperioden fortsatt den gode veksten i antall kollektivreiser, med unntak av 2020 hvor covid-19 førte til et stort fall i antall kollektivreisende. Gjennom belønningsavtaleperioden har det vært en jevn økning i 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.

Foreløpige tallene fra reisevaneundersøkelsen viser en økning i andelen syklende. I 2019 og 2020 er det gjort en del fysiske tiltak for å skille syklende og gående, som forhåpentligvis vil gi en ytterligere økning i tiden fremover. Bypakke Grenland har i tillegg lansert både elsykkelutlån på bibliotekene fra mai 2019. I juni 2020 startet rullende sykkelverksted opp, med gratis sykkelservice til publikum i eget nærmiljø.

For å måle effekten av kommunikasjon og kampanjearbeid ble det gjennomført en innbyggerundersøkelse i 2017 og 2019. Ny undersøkelse gjennomføres i 2021.



Oppslag 1: Varden – Nå kan du låne elsykkel på biblioteket.

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.

Vi har også hatt konkurranser rettet mot barnehager for å få foreldre til å levere og hente barna bilfritt. I 2019 startet vi en pilot med løpesykelopplæring for barn i noen utvalgte barnehager. Konseptet ble utvidet i 2020, og vil settes fullt ut i drift i 2021.

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.



Bilde 1: Kampanje Mobilt sykkelverksted – både til befolkningen generelt og til bedrifter i «Min bilfrie dag» nettverket.

«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. Kampanjen er under vurdering for videre satsning.

Nøkkeltall medieoppslag	2017	2018	2019	2020
Antall oppslag	922	1228	1430	892
Andel positiv omtale	29 %	31 %	24 %	36 %
Andel negativ omtale	20 %	30 %	23 %	24 %
Antall riksoppslag	1	3	57,2	1
Antall meninger	253	293	348	268
Antall med sitat	330	512	465	366
Potensielt publikum (mill.)	31	36	58	25,1

5.4 Bypakke og belønningsordningen i mediebildet

Medieinteressen for Bypakke Grenland er svært stor. Bypakke Grenland ble nevnt i totalt 922 oppslag i 2017, 1228 i 2018, 1430 oppslag i 2019 og 892 i 2020.

Økningen i antall negative oppslag i 2018 antas å ha sammenheng med budsjettsprekk særlig i Lilleelvkrysset, men også andre prosjekter. Uten et aktivt kampanjearbeid og tilrettelegging for positive oppslag i media og i sosiale medier ville andelen negative oppslag vært betydelig større. Artiklene i 2017 nådde et potensielt publikum på 31 millioner. Dette steg til 58 millioner i 2019. I hovedsak skyldes økningen i potensielt publikum den betydelige økningen i riksdekkende oppslag. 2019 var et valgår der bompengemotstand fikk stor spalteplass i media, særlig med det såkalte «bompengelopprøret». Etter en betydelig oppgang i antall positive oppslag i 2017 og særlig 2018 var det en nedgang i 2019, men det er fortsatt godt balansert i forhold til de negative oppslagene. I 2020 har det vært en nedgang i oppslag. Dette skyldes nok i stor grad Covid-19-situasjonen og de utfordringer det har gitt. For 2020 har andelen positive oppslag økt betraktelig, til tross for cirka likt antall negative oppslag som tidligere år. En større andel av oppslagene er med sitat nå enn tidligere, og det er vitner om den gode kommunikasjonsjobben som gjøres.

For Mariann ble dette starten på en ny hverdag - nå er det flere som gjør som henne: - Den beste sesongen vi har hatt



Nå kan du ta bussen til bushen: Se lista over turmålene her



1 / 2 Bussen: Flere turmål åpenbarer seg få meter fra bussholdeplassene i Grenland, melder DNT Telemark. Foto: Dan Riis

Av Ellen Esborg

24. mai 2019, kl. 08:52

Stadig flere sykler - én million registret i Grenland



1 / 3 ER MED: Det er en oppgang når det gjelder antall syklende i Grenland. En av dem som bidrar er Kasper Borgeraas i Skien.

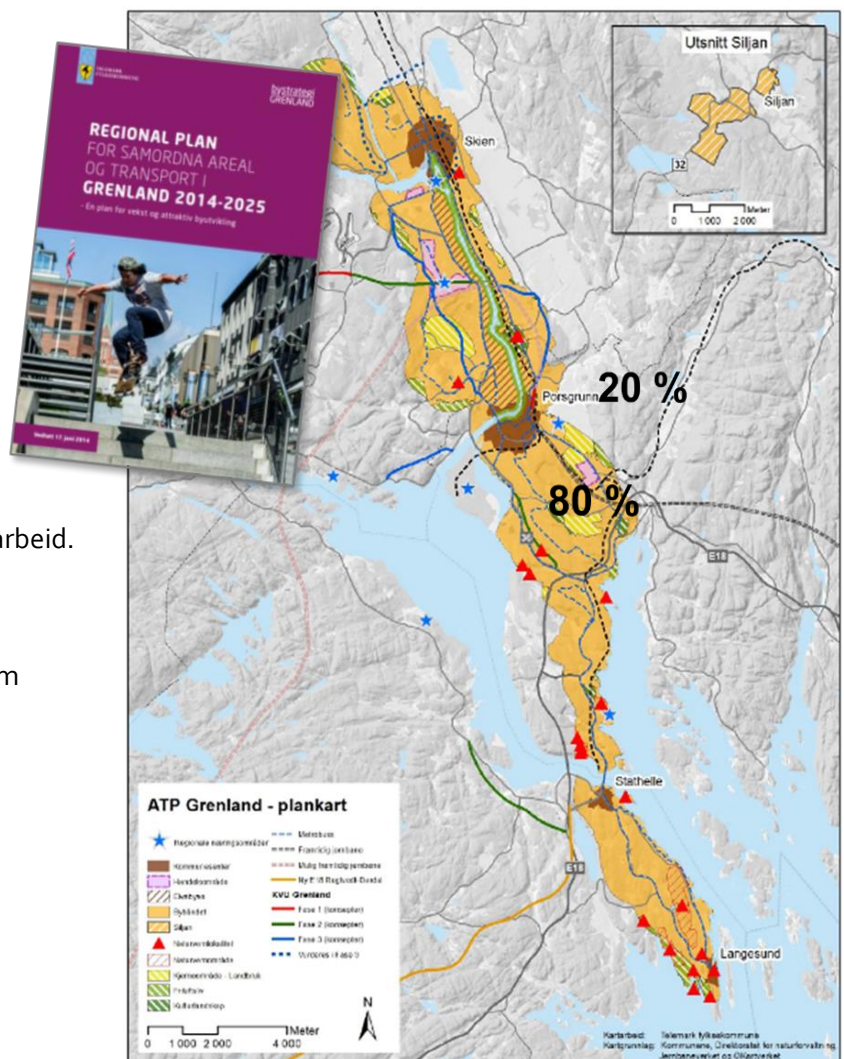
6 Areal og transportplanlegging

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.

Strategier i ATP:

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



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

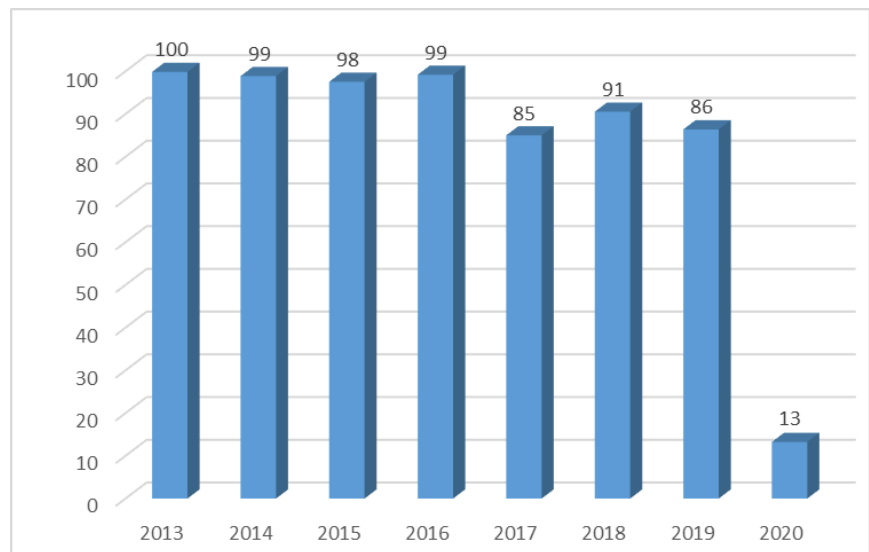
Rapporten «Næringsvennlig fortetting» (2020) avdekker et stort fortettpotensial i sentrum av byene i Grenland. Kraftfulle klynger av kontorarbeidsplasser i bykjernen er særlig viktige for å øke verdiskaping og skape miljøvennlige byer. Relokalisering av kontorvirksomheter fra ytterkanten av bybåndet til bykjernene vil være en effektiv måte å bidra til vekst ifølge rapporten «Hva kjennetegner byer som vokser» (Samfunnsøkonomisk analyse 2018). 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.

Samlet har Grenland mottatt 270 mill. kr. fra staten i perioden 2017 til 2020. 65% av disse er benyttet. Det største enkeltstående prosjektet er Bussløftet (takstreduksjon og frekvensøkning). Det er tildelt 164 mill. kr (61%) av den totale rammen på 270 mill. 94 mill. kr. er så langt

ikke benyttet. Det er primært midler tildelt i 2020. En hovedårsak til dette er at de er bevilget til prosjekter som er svært viktige for måloppnåelse, men som er krevende å planlegge. Eksempler på dette er gang- og sykkelbru i Porsgrunn og tilsvarende i Skien. Dette er store og krevende prosjekter som primært er finansiert av bypakkebidrag, og som er viktige for måloppnåelse i bypakkebelønningsavtalen. Byggestart for disse broene er planlagt i 2021. Figur 16 under viser en oversikt over de tre største prosjektene som er tildelt belønningsmidler i avtaleperioden 2017-2020.



Figur 15. Viser årlig andelen tildelte belønningsmidler som er brukt pr. 31.12.2020 i prosent. 20 mill. fra regjeringens bompengavtale er inkludert i 2020.

Bruk av 20 mill. kr. fra regjeringens bompengavtale

Grenland ble tildelt 20 mill. kr. i regjeringens bompengavtale i 2019. Kap. 7.1 figur 22 viser hva disse er bevilget til. 12 mill. står foreløpig ubrukt. Det skyldes at pandemien har forsinket planleggingen av tiltakene. To tiltak er gjennomført og ytterligere fire tiltak er gjennomført i februar 2021.

Midlene er benyttet til å forbedre reisevilkår, nye felles billettprodukter, billigere priser og enklere sone-struktur for buss i hele Vestfold og Telemark fylke. I Grenland blir det en felles sone, som gir enklere og mer forutsigbar pris for publikum. Det blir også innført økt rabatt på billetter kjøpt på app og nett og gratis buss for barn opp til 6 år.

Billettsamarbeidet mellom tog og buss har høy prioritet. Pris, produkt og gyldighet er ferdigforhandlet og togoperatør og Jernbanedirektoratet er i slutfasen av sine samtaler.

Produktet «Best-pris» innebærer at kunden til enhver tid får det billettproduktet som er billigst. Fylkeskommunen har nå inngått avtale med Entur. En pilot gjennomføres våren 2021, med plan om lansering i august når smittesituasjonen forhåpentligvis er bedre. Gratis-kampanjer planlegges gjennomført når pandemien tillater det og tiden er inne for å få folk tilbake til busstilbudet.

Andre endringer i tilbudet som er finansiert av fylkeskommunen er reduksjon av antallet soner og innføring av gratis reise for sykkel og hund i hele fylket. Det blir også innført mer fleksible billettløsninger som 7-dagerskort og 180-dagerskort. Det nye billettproduktet «Utenom rush» er tilpasset en ny hverdag etter pandemien.

Tabellen 15 under viser status bruk av belønningsmidler i avtaleperioden 2017-2020.

Status bruk	2017	2018	2019	2020	2017-2020
Bevilgning (mill.kr.)	70	60	60	80	270
Ubrukt (mill.kr.)	10	6	8	69	94
Brukt (mill.kr.)	60	54	52	11	176
Brukt i %	85	91	86	13	65

Figur 16: Status bruk av belønningsmidler

De største enkeltprosjektene i 2017-2020	17-20 (mill.)
Bussløftet, takstreduskjon, nye billettprodukter og økt frekvens	164
Gang-og sykkelbro Skien	22
Gang-og sykkelbro Porsgrunn	12
Sum	198
% av tot.	73

Figur 17: Oversikt over de største prosjektene 2017-2020

Belønningsmidler 2017 – 2020 fordelt på formål/ hovedkategorier

Kategori (mill.)	2017	2018	2019	2020	2017-2020	%
Kollektiv og mobilitet	46	47	49	21	164	61
Gange og sykkel	24	13	6	56	99	37
Informasjon og holdningsskapende arbeid	0	0	5	3	8	3
Sum	70	60	60	80	270,2	100

Figur 17: Belønningsmidler 2017-2020 fordelt på formål/ hovedkategori



Figur 18: Sponsing av piggdekk til nye vintersyklister er en ny kampanje i 2020, finansiert av belønningsmidler.

7.1 Samlet oversikt over prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2017-2020

Belønningsmidler 2017

Nr.	Tiltak/ formål	Sum (mill.)	Rest	Utført innen
1	Bussløftet, takstreduksjon og frekvensøkning	46,0		
2	Snarveier for myke trafikanter i Porsgrunn	1,00		
3	Tiltak hovedsykkelrute Kulltangen - Franklintorget, sykkelveg med fortau	2,00		
4	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	3,00		
5	Snarveier for myke trafikanter i Skien	1,00	1,00	2021
6	Pilot sykkelprioritert gate Skien	1,00	1,00	2021
7	Forlengelse av turvei langs elva Lensmannsdalen - Leirvollen	1,00	1,00	2021
8	Bymiljøtiltak/ tilrettelegging for mer trafikksikre løsninger på Langbrygga	4,00	4,00	2021
9	Fv. 32 Fortau Prinsessegata	3,00	0,79	
10	Midtbygda skole, TS og sykkeltilrettelegging	2,00		
11	Trafikksikkerhetstiltak langshovedsykkelruter og samleveger (felles)	2,00	0,85	Rest i 2021
12	Hjertesoneprosjekter (bilfrie soner m.m.rundt skoler) (felles)	3,20	1,05	Rest i 2021
13	Sykkeltelepunkter/ søyler (felles)	1,10	0,80	Rest i 2021
	Sum total	70,20	10,49	



Figur 18: Opprusting av snarveier er en billig og effektiv måte å gi gående og syklende fortrinn på. Her fra Kjærlighetsstien i Skien (etter og før bilde)

Belønningsmidler 2018

Nr.	Formål/ tiltak	Sum (mill.)	Rest	Utført innen
1	Bussløftet, takstreduksjon og frekvensøkning	46,0	0,0	
3	ITS-tiltak Grenland, forprosjekt	0,90	0,00	
4	Enkle tiltak GS, forstudie	0,55	0,00	
5	Sykkelparkering ved dagligvarebutikker m.m. Inntil 50% tilskudd	1,00	1,00	2021
6	Sysselhotell kollektivknutepunkt (trygge sykkelparkeringsplasser)	1,50	0,00	
7	Ulykkesutsatte krysningpunkter på hovedsykkelruter	3,00	3,00	2021
8	Oppfølging av rapport forstudie enkle tiltak gang og sykkel	1,85	0,22	
9	Fv.354 Heistad-Skjelsvik langsgående oppmerking gående og syklende, rapport	0,30	0,00	
10	Fortau Håvundvegen	1,90	0,00	
11	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak.	3,00	1,46	Rest i 2021
	Sum	60,00	5,68	

Belønningsmidler 2019

Nr.	Formål/ tiltak	Sum (mill.)	Rest	Utført innen
1	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro	1,0	1,0	2021
2	Bussløftet, takstreduksjon og frekvensøkning	49,0	0,0	
3	Frednesøya/Skippergata - Raschebakken, sykkelveg med fortau	2,0	0,0	
4	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak.	3,0	2,5	2021
5	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport	5,0	2,6	Rest i 2021
	Sum fordelt	60,0	6,2	



Figur 19: i 2021 starter bygging av gang- og sykkelbro i Porsgrunn i Porsgrunn. Prosjektet er delfinansiert med belønningsmidler og vil gjøre byen mer attraktiv, og gjøre det mer populært å gå og sykle.

Belønningsmidler 2020

Nr.	Formål/ tiltak	Sum (mill.)	Rest	Utført innen
1	Bussløftet, takstreduksjon og frekvensøkning	1,30	0,2	
2	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Porsgrunn kommune	4,50		2021
3	Gang- og sykkelbru i Porsgrunn (Vestsiden-Porsgrunn sentrum)	11,20	9,7	Rest i 2021
4	Sykkelparkering/ snarveier og andre enkle tiltak for gående og syklende på hovedvegnetter, i sentrum og lokalsentre i Skien	3,00		92
5	Gang- og sykkelbru til Klosterøya	21,60		2021
6	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Skien kommune	1,90		2021
7	Tiltak for myke trafikanter i sentrum og lokalsentre, styrking av aksjon skolevei i Skien	6,30		2021
8	Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune	0,30		2021
9	Hjertesone Midtbygda skole	0,50		2021
10	Gang, sykkel og kollektivtiltak i Siljan sentrum	1,40		2021
11	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	3,00		2021
12	Felles bysykkelordning i Porsgrunn og Skien, forprosjekt	0,50		2021
13	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport	3,0		2021
14	Ufordelt reserve	1,50		2021
	Sum	60,00	57,4	

Figur 20: Viser oversikt over prosjekter finansiert av 2020 midler. Det er benyttet 53 mill. til Bussløftet i 2020, men dette er finansiert av 2018 og 19 midler

Midler fra regjeringens bompengavtale

Nr.	Formål/ tiltak	Sum (mill.)	Rest	Utført innen
1	Redusere antall soner fra 4 til 1 i Grenland	1,5	1,5	2021
2	Bussløftet, billige periodekort	4,5	0	
3	Bussløftet, takstreduksjon enkeltbilletter	3,5	0	
4	Barn gratis buss opp til 6 år	0,5	0,5	2021
5	Økt rabatt på app og reise penger	2	2	2021
6	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	3,5	3,5	2021
7	Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,5	0,5	2021
8	Pilot «Best pris»-app	3	3	2021
9	Gratis buss på utvalgte dager	1	1	2021
	Sum	20	12	

Figur 21: Viser bruken av midlene. Gjennomføring er noe forsinket på grunn av pandemien. 6 av 9 tiltak er imidlertid gjennomført i februar 2021



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no
facebook.com/bypakkegrenland

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

bypakke
GRENLAND