



Belønningsavtale Grenland 2021-2024

Årsrapport 2022

31.januar 2023

bystrategi
GRENLAND

Forsidebilde: Birgitte Hellstrøm

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	Endringer i befolkningens reisevaner.....	11
4.2	Kollektiv.....	12
4.3	Bussenes punktlighet	12
4.4	Gange	13
4.5	Sykkel	13
4.6	Trafikkutvikling personbiler	14
4.7	Elbiler.....	15
4.8	Andelen nye boliger i bybåndet	15
4.9	Befolkningsvekst	16
5	INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	17
6	AREALPLANLEGGING OG BYUTVIKLING.....	19
7	VIDEREFØRING AV BYPAKKE GRENLAND	20
8	STATUS BRUK AV MIDLER	22
8.1	Hva har midlene blitt benyttet til?	22
8.2	Plan for ubrukte midler.....	23
8.3	Endringer i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport	24
8.4	Endring i bruk av midler til reduserte billettpriser.....	25
8.5	Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet	26
9	PROSJEKTER FINANSIERT AV BELØNNINGSAVTALEN 2017-2020	27

1 Sammendrag

Belønningsordningen gjør Grenland mer miljøvennlig og attraktivt og utjevner forskjeller

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. kroner (2021 kr.). 82,5 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Denne rapporten er årsrapport for 2022, men omhandler også bruk og resultater fra forrige avtaleperiode (2017-2020).

Belønningsavtalen har siden 2013 finansiert over 200 ulike tiltak i Grenland. I sum bidrar disse til bedre bymiljø, redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Midlene gjør at vi kan tilby svært billige kollektive transporttjenester, og at belønningsavtalen derfor virker sosialt utjevne. Sammen med tiltakene i Bypakke Grenland har belønningsavtalen bidratt til å gjøre byområdet mer attraktivt. Den nasjonale attraktiv by-prisen som Porsgrunn og Skien sammen mottok i 2021 er en bekreftelse på dette.

Byindeksen for 2022 viste en nedgang i personbiltrafikk på 3,6 prosent i forhold til belønningsavtalens referanseår 2016. Det innebærer at Grenland tilfredsstiller avtalens krav til nullvekst for persontransport med bil.

Hva har midlene blitt benyttet til?

Av belønningsavtalens samlede tildeling på 423 mill. kr for perioden 2017-2022 er 300 mill. (71 prosent) benyttet til å styrke kollektivtilbudet. Det innebærer blant annet takstreduksjon, økt rutetilbud og nye billettprodukter. Grenland tilbyr månedskort til voksne for 430 kr, og enkeltbillett kjøpt gjennom app til 25 kr. Som tabellen viser er dette det nest billigste kollektivtilbudet i landet. I tillegg finansierer belønningsavtalen 10 min.

frekvens på busser i rushtid. 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.

I 2022 kom den nye kombinasjonsbilletten på tog og buss på plass. For en person som for eksempel pendler med tog mellom Skien og Larvik koster månedsbilletten nå 880 kr. Det innebærer en besparelse på 1260 kr. i måneden. Det er også benyttet belønningsavtalemidler for å gjøre det billigere å pendle med ekspressbuss inn og ut av Grenland. Som et eksempel koster det i dag kr. 500 for et månedskort på reiser tur retur Gvarv. I 2021 kostet samme produkt 780 kr.

Det er i perioden 2017-2022 benyttet 16 mill. kroner til kampanjer, informasjon og holdningsskapende arbeid. Noen eksempler på tilbud finansiert av belønningsmidler:

- Sykkelopplæring og kampanjer i alle grunnskoler og mange barnehager. Bidrar til at Grenland er på landstoppen i skolesykling. (På sykkel i Telemark/ Michel Fouler)
- Gratis utlån av elsykler på bibliotekene i byområdet. Tilbudet er i 2022 utvidet med el-lastesykkel.

Priser pr 2022	Enkeltbillett (kr)		30 dagers billett	
	Voksen		Voksen	Barn/honnør
	App	Om bord		
Nedre Glomma	25	30	350	310
Grenland	25	41	430	310
Drammen	25	45	814	407
Kristiansand	34	57	630	285
Tønsberg	35	43	500	310
Tromsø	39	60	550	220
Oslo	39	59	814	407
Bergen	40	60	755	380
Stavanger/Sandnes	41	61	600	300
Bodø	42	62	800	470
Trondheim	42	62	890	360

Tabellen viser en oversikt over billettpriser i de ulike byområdene.

Kilde: Strategisk ruteplan

- Gratis rullende sykkelverksted gjennomført på 22 ulike steder i byområdet
- Kampanjer som heier på gående og syklende året rundt
- Bedriftssamarbeid for å øke andelen kollektiv, gange og sykkel til og fra arbeid

I tillegg til kampanjer finansierer belønningsavtalen:

- billigere billettpriser og forsterket rutetilbud for buss og tog
- etablering av «Hjertesoner» – trygg og aktiv skolevei - rundt skolene
- forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter
- ny bysykkelordning som lanseres våren 2023 basert på elsykler. Ordningen integreres i det helhetlige kollektivtilbudet
- utbedring av snarveier for gående og syklende på ulike steder i bybåndet
- fortausprosjekter og opprusting og etablering av mindre gangs- og sykkelveger
- mindre trafiksikkerhetstiltak for gående og syklende i hele bybåndet

De største enkeltprosjektene i belønningsavtalen

De største enkeltprosjektene i 2017-2022	Sum (mill.)	%
Bussløftet, takstreduskjon, nye billettprodukter og økt frekvens	300	71
Gang-og sykkelbro Skien (forutsetter endelig politisk vedtak)	22	5,1
Gang-og sykkelbro Porsgrunn (forutsetter endelig politisk vedtak)	17	4,0
Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	17	4,0
Informasjon og holdningsskapende arbeid	16	3,8

I tillegg benyttes det i samme periode 61 mill. kroner til mindre gange- og sykkeltiltak

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 62 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2020-2022. Midlene er benyttet til takstreduksjon og utvikling av nye billettprodukter som gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt. Av tildelte midler er 36 prosent benyttet. Pandemien gjorde at mange av tiltakene er skjøvet på. I tillegg har en del av tiltakene vært utviklingsarbeid som har krevd omfattende planlegging. I dag er imidlertid mange de nye billettproduktene på plass. Det gjelder blant annet den nye kombinasjonsbillett tog-buss, inkludering av ekspressbuss i Grenlandskortet og ikke minst pilotering av «best pris» appen. Produktet vil sikre kunden det til enhver tids billigste billettproduktet. Dette er nye tilbud som reduserer reisekostnadene betydelig.

Forbruk av midler fra belønningsavtalen 2017-2022

Tabellen under gir en oversikt over forbruk av belønningsmidler i perioden 2017 – 2022.

Forbruk av belønningsavtalemidler	2017-2020	2021	2022	Totalt 2017-2022
Samlet bevilgning, belønningsavtalen 2017-2022	260	80	82	423
Samlet forbruk	198	46	63	307
Samlet ubrukt beløp	62	34	11	107
% medgått	76	57	77	73

Oversikt over hvordan belønningsmidlene i sin helhet er brukt vises i kapittel 9.

Plan for ubrukte midler

Tabellen over viser at 26 prosent av alle tildelte midler i 2017-2022 er ubenyttet. Av midlene tildelt i 2022 er 23 prosent ubenyttet.

Årsaken til at noe av tildelte midler ikke er brukt:

- Grenland har prioritert prosjekter som i særlig grad bidrar til måloppnåelse, men som er krevende å realisere. Det gjelder særlig kompliserte investeringsprosjekter i by. Midler avsatt til gang- og sykkelbruene i Porsgrunn og i Skien sentrum er eksempler på dette. Forutsatt endelig politisk tilslutning kan bygging av disse bruene starte i 2023.
- Grenland har helt fra 2014 hatt svært lave billettpriser blant annet med en månedskortpris på 430 kr. Å bruke ytterligere midler på å redusere det generelle takstnivået ytterligere anses som lite effektivt. Rammebetingelsene for bruk av tilskudd til reduserte billettpriser gjør det krevende å finne alternativ bruk av midlene, som raskt lar seg realisere og som samtidig gir høy grad av måloppnåelse.
- Midler i ny fireårig avtale tildeles i praksis godt ut på vårparten året avtalen inngås. Med krav om lokalpolitisk tilslutning og deretter tid til planlegging medfører det at mye av midlene ikke kan benyttes før året etter. Denne forsinkelsen forplanter seg videre ut over i avtaleperioden.
- Noen prosjekter viser seg å være vanskeligere å realisere enn opprinnelig forutsatt. Hvis prosjektene ikke lenger gir samme grad av måloppnåelse, eller av ulike grunner ikke lar seg realisere, omprioriteres midlene i den årlige rulleringen av bypakkas handlingsprogram. Dette er nødvendige omprioriteringer, men som bidrar til etterslep i bruken av midler.
- Mangel på prosjektledere og grunnerververe har gitt noen forsinkelser.

Plan for bruk av ubrukte midler:

Prosjektene som er planlagt finansiert av belønningsmidler bidrar i stor grad til måloppnåelse. Selv om framdriften er noe forsinket legges det derfor ikke opp til store endringer i plan for bruk. Denne er vist i kap. 7. Mange av tiltakene som er planlagt finansiert med midler til reduserte billettpriser er utviklingsprosjekter med en lengre planleggingshorisont. Det er fullt mulig å bruke disse midlene raskere, men da til tiltak med langt dårligere måloppnåelse. Vår vurdering har vært at det er viktigst å nå mål, og at vi derfor må akseptere noe etterslep i bruken av midler. Det jobbes målrettet fra alle parter i samarbeidet med å realisere prioriterte prosjekter etter ny framdriftsplan.

Endring i bruk av midler til reduserte billettpriser:

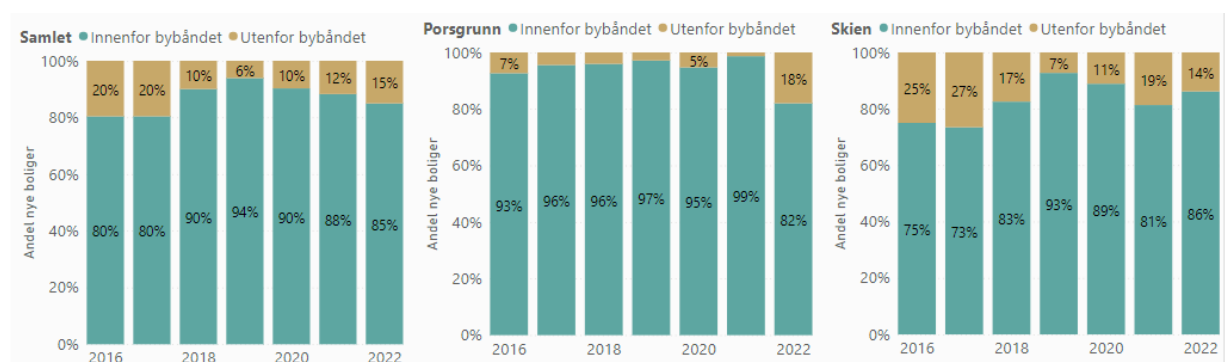
Det er gjort mindre justeringer i summene til allerede vedtatte prosjekter. I tillegg er det foreslått midler til følgende nye tiltak:

- | | |
|--|--------------|
| – Bedriftssatsing «Fus bedrift», som skal bidra til flere grønne arbeidsreiser: | 4,5 mill. |
| – Tog til busspris på enkeltbillett mellom Grenland og Notodden: | 1,4 mill.kr. |
| – Familierabatt i helg opp til 18 år. Tre barn følger gratis med i en voksenbillett: | 3 mill.kr. |
| – Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid: | 1 mill.kr. |

På grunn av særlige kostnadsøkninger er det holdt av en buffer på 7 mill. kr.

Vurdering av måloppnåelse

- Det er registrert 0,6 prosent færre personbiler i tellepunktene i Grenland i 2022, sammenlignet med normalåret 2019. Det innebærer at vi innfrir nullvekstmålet.
- Antall busspassasjerer i 2022 var 85 prosent av normalåret 2019. Antallet har steget jevnt i hele 2022. I desember var antall kunder på nivå med normalåret 2019.
- Andelen sykkelreiser økte med 2 prosentpoeng fra 2014 til 2019 (Nasjonal reisevaneundersøkelse -RVU). Fra 2021 til 2022 sank antallet syklistregistrert i tellepunktene med 1 prosent.
- Andelen elbiler økte med 5,3 prosentpoeng fra 2020 til 2021 og utgjorde i 2021 17,6 prosent av alle personbiler. I 2022 var 21,3 prosent av alle biler som passerte antennepunktene elbiler.
- Antall innbyggere i Grenland økte med 0,5 prosent fra 2020 til 2021 (mangler for 2022)
- 85 prosent av alle byggetillatelser til boliger ble i 2022 gitt innenfor bybåndet definert i areal og transportplan for Grenland. Målet er 80 prosent.



Figur 1 viser andelen byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet. Målet er at minimum 80 prosent skal være innenfor.

Resultater fra Grenland som har fått nasjonal oppmerksomhet

- Michel Fouler og «På sykkel i Telemark» ble i 2022 tildelt Syklistenes landsforenings hederspris for sykkelinnsats i Grenland. Virksomheten mottar betydelige tilskudd fra belønningsavtalen. Michel Foulers arbeid har gjort at Grenland er i landstoppen i sykling blant barn og unge.
- «Best pris» billettprodukt ble nominert til kollektivprisen 2022. Dette er en ny app som sikrer at kunden automatisk får det billigste billettproduktet. Utvikling av produktet er finansiert av belønningsmidler.
- Bypakke-prosjektene Franklintorget i Porsgrunn og Landmannstorget i Skien var to av fem finalister i kåringen av Østlandets beste uterom i 2022.



Michel Fouler fra «På sykkel i Telemark» fikk Sykkelprisen 2022 for innsatsen med å fremme sykling blant barn og unge.

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. Dette er en årsrapport for 2022. 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.

År	Belønningsmidler	Tilskudd til red. billettpriser	Sum
2021	61,9	20,6	82,5
2022	63,8	21,3	85,1

Figur 2: Bevilgede summer fra belønningsavtalen med staten. Midlene indeksreguleres årlig.

Partene i avtalen

Belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet omfatter Vestfold og Telemark fylkeskommune og kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble. Bamble kommune mottar midler gjennom det helhetlige busstilbudet i Grenland. Ut over dette vil kommunen først kunne motta belønningsmidler 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 januar 2023.

Bypakke Grenland

Den 18.06.2015 ble *Prop. 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 syv ganger.

Handlingsprogrammet viser hvordan bypakka skal følge opp innholdet i stortingsproposisjonen. Bypakke Grenland omfatter investeringer i gang-, sykkel-, kollektiv- og vegtiltak på 3,1 mrd. kr over ti år. Bruken av belønningsmidler er samordnet med handlingsprogrammet for bypakka og omfattes av de samme målsettingene.



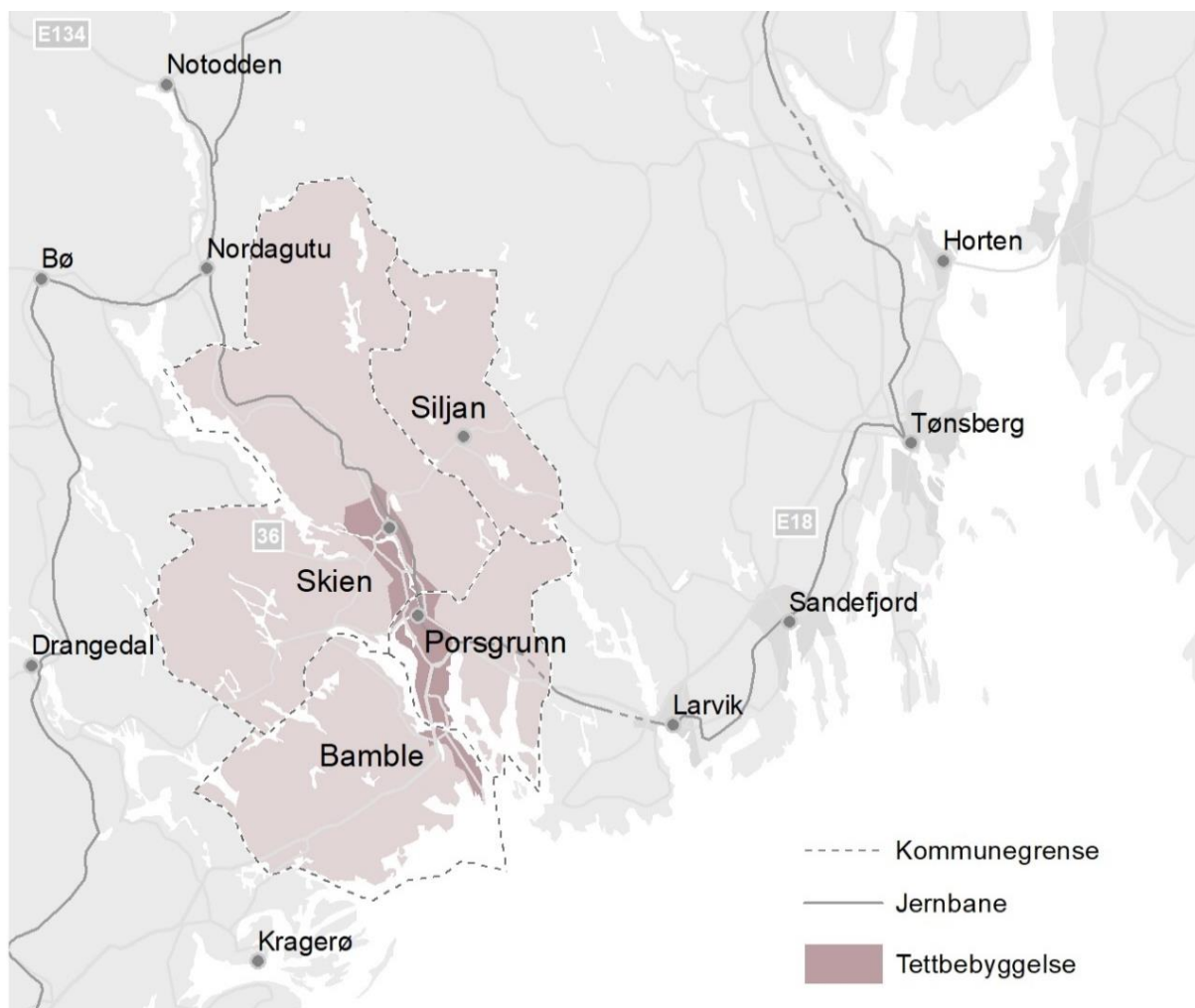
Figur 3: Elsykkelbibliotekene er i 2022 utvidet med lastesykkel

Avslutning av fase 1 og videreføring av Bypakke Grenland

Bompenginntektene i Bypakke Grenland tilsier at fase 1 er ferdig nedbetalt i løpet av våren 2025. Det er noe seinere enn anslått i felles politiske vedtak 2021 om videreføring av bypakka. Lokalpolitisk behandling av ny bypakke var planlagt i 2022 for å sikre framdrift og muliggjøre sømløs overgang mellom fase 1 og fase 2.

Høsten 2022 ble det klart at det er politiske ønsker om å vite mer om løsningen for riksveg 36 og hva som skal bygges før det fattes lokale vedtak om langsiktig finansiering av en fase 2. Det må derfor utredes flere realistiske måter å komme videre med bypakka på. Planlagt framdrift for lokalpolitisk behandling av grunnlaget for en proposisjon til Stortinget blir dermed forskjøvet. I løpet av våren 2023 vil det bli lagt fram en felles politisk sak med oppdatert informasjon, utredning av muligheter og anbefalinger for videreføring av Bypakke Grenland. Nye signaler og prioriteringer fra transportvirksomhetene til kommende Nasjonal transportplan (2025-2036) vil foreligge innen utgangen av mars 2023 og vil inngå i utredningen.

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 i bystrategi Grenland samarbeidet skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen. Det oppdaterte 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:



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:

- 32 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. Grenland har valgt å stå over innhenting av tilleggsutvalg i et par år. Delvis fordi pandemien gjorde dataene mindre relevante og årlig kostnad relativt høy. Det vil bli bestilt nye tilleggsutvalg i 2023.
- Andel nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).

4.1 Endringer i befolkningens reisevaner

Ett år etter at samfunnet åpnet opp igjen kjører vi fremdeles noe mindre bil, og reiser mindre kollektivt enn tidligere. I 2022 er det registrert 0,6 prosent færre biler i Grenland, sammenlignet med 2019. For 2022 sett under ett er antall busspassasjerer på 85 prosent av normalåret 2019. Antallet har imidlertid steget jevnt, og var i desember på nivå med normalåret 2019.

Mye av det kortsiktige potensialet for økning i kollektivreiser er sannsynligvis tatt ut i Grenland. Skal vi ta nye steg, vil fortetting i sentrum og bildempende tiltak være mest effektivt. Med unntak av det første pandemiåret, er antall syklistar rimelig stabilt i Grenland. Grenland har definert høye mål, bla. at andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 prosent til minst 35 prosent fordelt på reisemidlene kollektiv 8 prosent, sykkel 8 prosent og gange 19 prosent. Skal vi nå disse målene må byområdet ta større grep enn vi så langt har fått til.

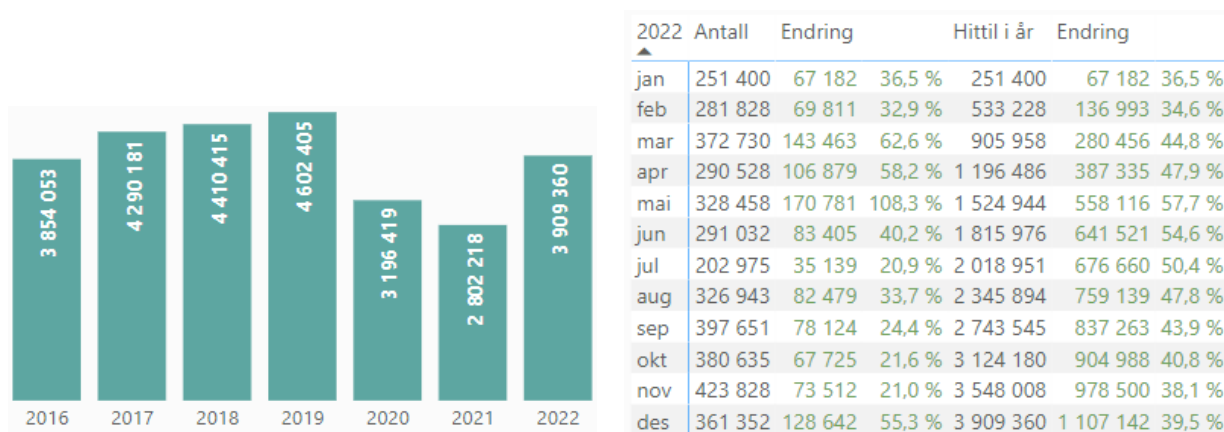


Satsing på sykkelopplæring i barnehager og skoler bidrar til endring i reisevaner på langsikt.

Alle skoler i bypakkesamarbeidet får sykkelopplæring, som her ved Grønli skole.

4.2 Kollektiv

Før pandemien var det en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland med en økning på 34 prosent fra 2015 og fram til 2019. Under pandemien falt passasjertallet kraftig, og samlet for 2020 var det en nedgang på 30,5 prosent. Ett år etter gjenåpningen er passasjerene i ferd med å komme tilbake. For 2022 sett under ett er antall busspassasjerer 85 prosent av normalåret 2019. Antall busspassasjerer i 2022 var 85 prosent av normalåret 2019. Antallet har steget jevnt i hele 2022. I desember var antall kunder på nivå med normalåret 2019.



Utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland.

4.3 Bussenes punktlighet

I 2022 var 64 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er fire prosentpoeng forbedring fra 2019, året før pandemien. 86 prosent av avgangene var mindre enn 5 minutter forsinket, en bedring på 5 prosentpoeng fra 2019. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden og berører dermed mange reisende. Det er behov for et målrettet arbeid for å bedre punktligheten. Bedre koordinering av byggeprosjekter er viktig, men svært krevende å få til i praksis med så mange byggherrer. Redusert personbiltrafikk og større grad av bussprioritering i hele vegnettet er nødvendig for å redusere forsinkelsene. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer bedre punktligheten.

Punktlighetsrapport 2022 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	Snitt
M1	70 %	68 %	60 %	54 %	57 %	79 %	80 %	69 %	70 %	71 %	65 %	68 %	68 %
M2	71 %	68 %	57 %	58 %	55 %	40 %	76 %	59 %	58 %	61 %	54 %	53 %	61 %
M3	67 %	65 %	59 %	59 %	55 %	45 %	74 %	60 %	57 %	59 %	54 %	52 %	60 %
P4	61 %	66 %	65 %	61 %	62 %	66 %	78 %	63 %	57 %	61 %	53 %	55 %	64 %
P5	73 %	74 %	69 %	64 %	67 %	79 %	82 %	73 %	72 %	73 %	68 %	62 %	73 %
P6	60 %	66 %	70 %	75 %	67 %	59 %	72 %	62 %	61 %	62 %	57 %	55 %	66 %
P7	78 %	78 %	80 %	81 %	76 %	78 %	88 %	76 %	75 %	77 %	70 %	68 %	79 %
Total Grenland	70 %	68 %	63 %	61 %	60 %	61 %	78 %	65 %	63 %	65 %	60 %	59 %	64 %
Inntil 5 min etter planlagt tid	94 %	92 %	92 %	93 %	93 %	80 %	90 %	79 %	77 %	79 %	76 %	82 %	86 %

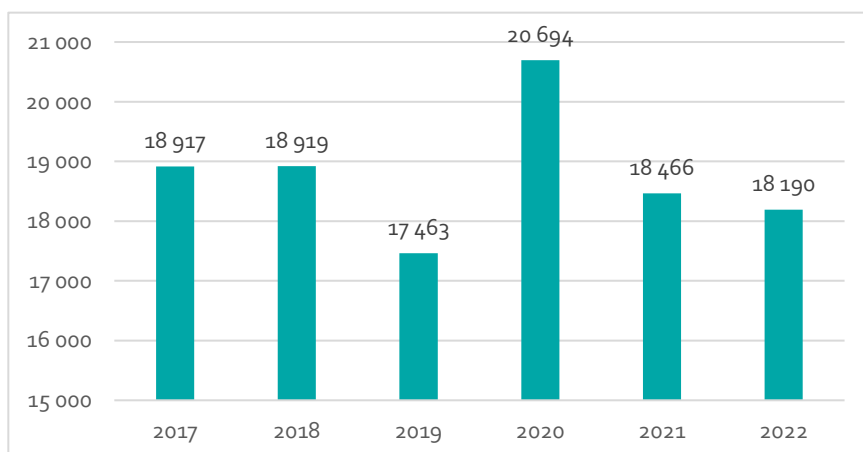
Tabellen viser at andel busser mindre en 3 minutter forsinket så langt i 2022. Nederste linje er andel busser med mindre enn 5 minutters forsinkelse.

4.4 Gange

Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Denne forteller oss at gangandelen i Grenland samlet er 16 prosent og at den i bysentraene er 21 prosent. Det er i nasjonal målestokk lavt. Gangandelen i Grenland bør økes for at byene skal utvikle seg ytterligere. Potensialet for nye gå-reiser er størst i og inn mot bysentrum.

4.5 Sykkel

Det er satt opp 32 tellepunkter rundt om i Grenland som teller sykkeltrafikken kontinuerlig gjennom døgnet. Disse viser at antall sykkelreiser varierer noe fra år til år. Hovedårsaken til endringer skyldes varierende vær. Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, er antall syklistar rimelig stabilt i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som omfatter Grenland. Dette er data som anses som noe bedre enn data fra tellepunktene. Resultatene fra RVU 2018/2019 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 6 prosent. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Nye reisevanedata vil foreligge i 2023. Det er krevende å finne årsaken til denne økningen. Oppstart av Bypakke Grenland er en medvirkende årsak. Samtidig er det bygget en del ny sykkelinfrastruktur og gjennomført en rekke sykkelkampanjer. Dette er tiltak som til sammen kan ha bidratt til noe vekst.



Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2017 - 2022. Antall syklistar varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.

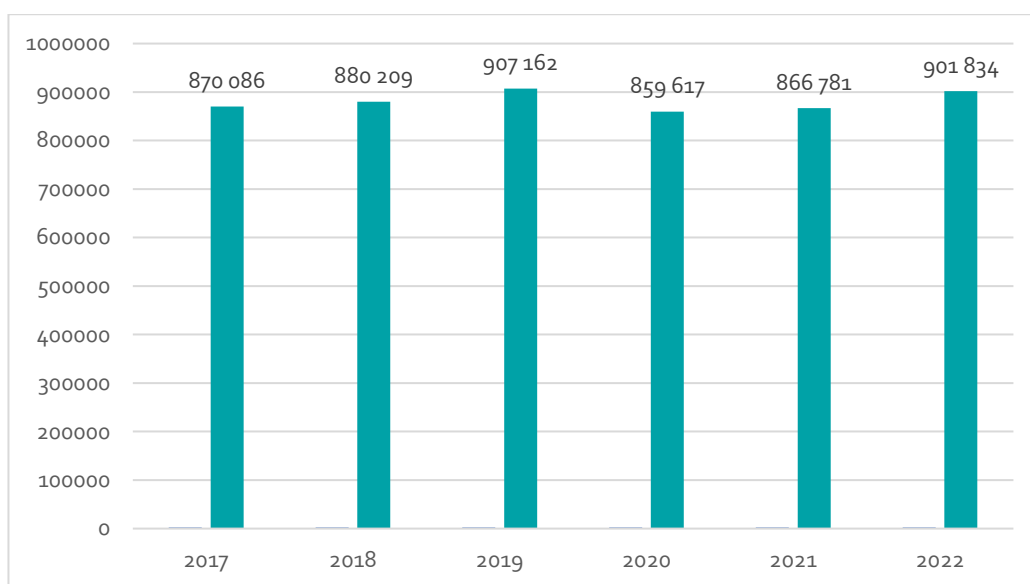


Landmannstorget i Skien sto ferdig i 2020. Det har blitt et attraktivt knutepunkt og møtested ved Telemarks største kollektivknutepunkt, målt i antall passasjerer.

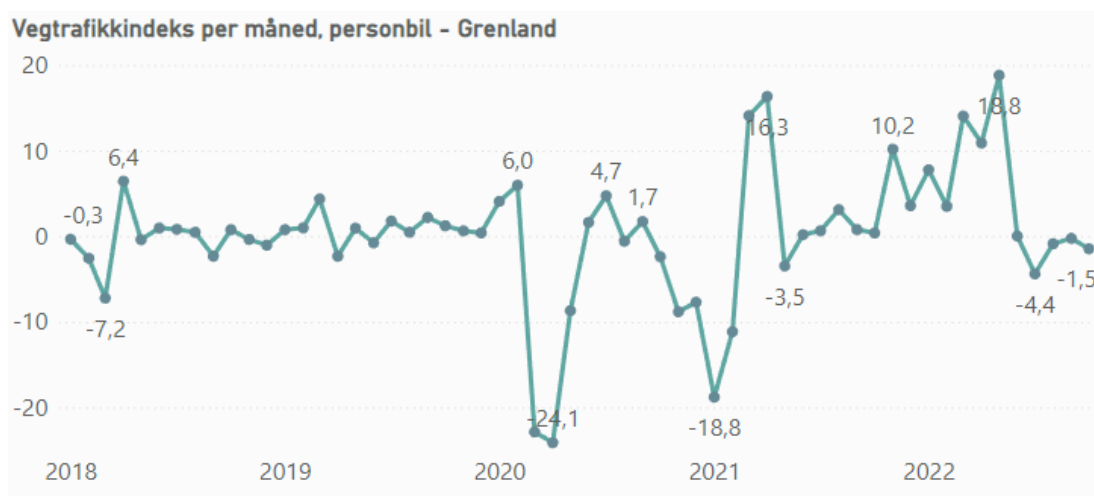
4.6 Trafikkutvikling personbiler

Ett år etter at samfunnet åpnet opp igjen kjører vi fremdeles noe mindre bil, og reiser mindre kollektivt enn tidligere. I 2022 er det registrert 0,6 prosent færre biler i Grenland, sammenlignet med 2019. Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Biltrafikken gikk raskt ned 4 prosent, for deretter å øke svakt fram til pandemien.

Pandemien medførte en betydelig nedgang i trafikken. Det er rimelig å forvente at personbiltrafikken vil øke i årene fremover. Årsaken er den sterke veksten i antall elbiler, og at disse så langt ikke betaler avgift i bommene. Byindeks Grenland har 2016 som basisår, og estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til august 2022 til å være -2,1 prosent. Innføring av bomavgift på nullutslippskjøretøy er et effektivt tiltak som kan innføres dersom byområdet i årene fremover har problemer med å innfri kravet om nullvekst i persontransport med bil.



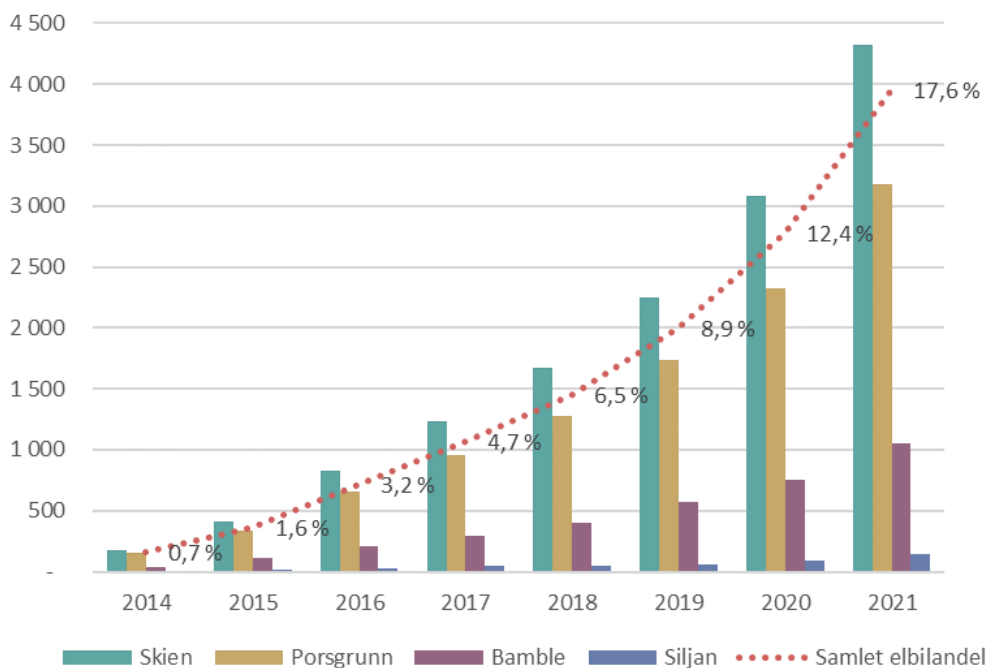
Figuren viser utvikling i biltrafikk i bypakkekommunene de seks siste årene. Årsdøgntrafikk.



Figuren viser vegtrafikkindeksen for Grenland estimert per måned. Kilde: Trafikkdataportalen

4.7 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Andelen personbiler med kun el-drift utgjorde 17,6 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2021, en økning på hele 5,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 19 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var i gjennomsnitt 21,5 prosent i 2022. Det er også flere elektriske varebiler, selv om andelen er beskjedne 3,1 prosent.



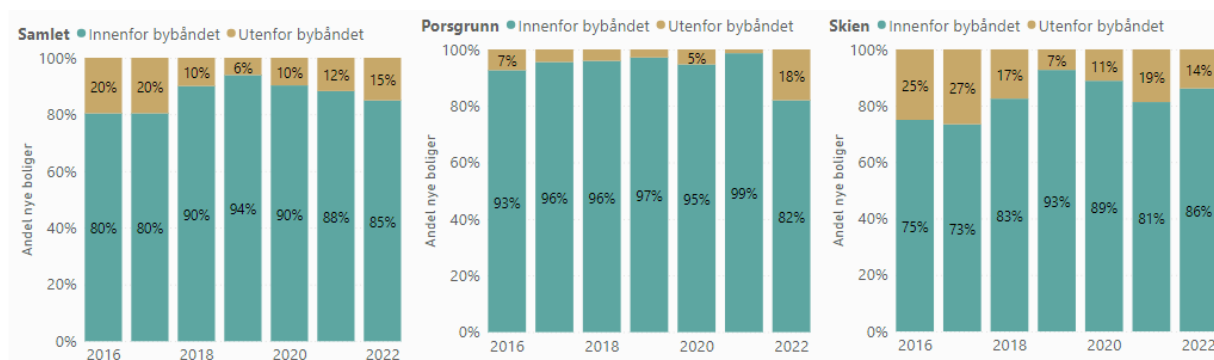
Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2021. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tall fra Nobil viser at det per desember 2022 er 387 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. Dette gir en tetthet på 23 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 20 elbiler per ladepunkt.

4.8 Andelen nye boliger i bybåndet

85 prosent av alle byggetillatelser til boliger ble i 2022 gitt innenfor bybåndet definert i areal og transportplan for Grenland. Målet er minst 80 prosent. Retningslinjen definert i ATP Grenland er at minimum 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i Porsgrunn og Skien.

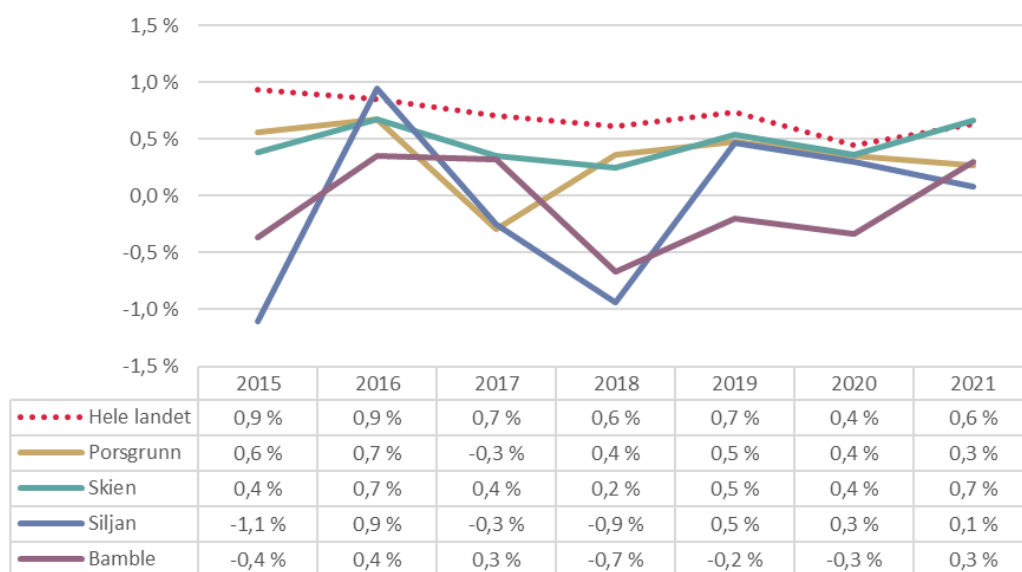
Antall byggetillatelser totalt er ikke veldig mange i løpet av ett år. Ett enkelt, stort byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år. I perioden 2016-2022 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 94 prosent i Porsgrunn, mens andelen er 84 prosent i Skien.



Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2022.

4.9 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,5 prosent samlet for alle fire kommunene i 2021. Veksten i hele landet var 0,6 prosent. I femårsperioden 2017 til 2021 har det til sammen blitt 1022 flere innbyggere som er en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,3 prosent. Det var størst vekst i Skien i 2021 som økte folketallet med 369 innbyggere. Porsgrunn hadde en folkevekst på 98, Siljan økte med 2 og Bamble med 42.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2015 til 2021. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5 Informasjon og holdningsskapende arbeid

Endring av holdninger og handlinger krever langsiktig og målrettet arbeid. Det er viktig for bypakkas omdømme at befolkningen ser resultater som betyr noe for dem. Å skape gode redaksjonelle oppslag om resultater, prosjekter og kampanjearbeid er derfor høyt prioritert. Dette er med på å skape en bevissthet rundt hva belønningsavtalen og bypakka bidrar til i regionen.

Midlene brukt til kampanjearbeid er i sin helhet finansiert av belønningsmidler. I gjeldende avtale er det bevilget 4. mill. kroner i året til formålet. Vi har definert to særlig viktige målgrupper i vårt kampanjearbeid:

1. Barn og unge
2. Voksne arbeidsreisende

I 2021 og 2022 har vi mer enn tidligere benyttet levende bilder for å synliggjøre resultater. Det største prosjektet har vært en egen bypakkefilm som viser mangfoldet av prosjekter i porteføljen. I tillegg ble folk oppfordret til å stemme på sitt favorittprosjekt. Det kom inn 745 stemmer, noe som viser et betydelig engasjement i befolkningen. Det er også laget kortfilmer fra prosjektene. For å bidra til en bedre og sikrere sykkelkultur, er det laget film om hvordan man sykler i sykkelbokser og sykkelfelt.



Filmen om hvordan vi lærer barn i barnehager å sykle ble vist på den nasjonale sykkelkonferansen. Dette skjedde da Michel Fouler, som driver satsingen vår rettet mot barn og unge, vant nasjonal sykkelpris.

I 2022 ble også sykkelbiblioteket utvidet med utlån av el-lastesykler. Syklene gjør det mulig å gjennomføre større innkjøp og kan for noen være et alternativ til bil.

Viktige kampanjeaktiviteter i bypakka i 2023 er:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle
- Rullende/ oppsøkende gratis sykkelverksted på ulike steder i bybåndet.
- Elsykkelbibliotek. Gratis lån av elsykkel og el-lastesykkel på bibliotekene.
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt.
- Bilfri bedriftskonsept/sertifisering som sykkelvennlig bedrift.
- Hjertesone ved skolene. Kampanjer og enkle tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle til skolen. Pilot gjennomført ved fem skoler.

Alle kampanjetiltak er gratis og kan være et viktig tilbud særlig til den delen av befolkningen som har lavest inntekt.

Mediedekning

Medieinteressen for Bypakke Grenland er stor. I alt ble Bypakke Grenland omtalt 890 ganger i mediene i 2022, gjennom 35 unike kilder. Dette er et høyt tall, og vil si ca. 2-3 oppslag per dag. Siden Bypakke Grenland ble vedtatt lokalt i 2013 har vi hatt årlige medieanalyser.

I 10 år har det vært en jevn høy omtalemengde i mediene. Det tyder på at det er en vedvarende interesse for bypakka. Åpenhet og god mediedekning er viktig for bypakkas troverdighet og omdømme både nasjonalt og lokalt.



Rullende sykkelverksted er populært! Bypakka besøkte 22 lokalsentra i bypakkekommunene i 2022.

6 Arealplanlegging og byutvikling



En attraktiv og levende by er nøkkelen for å lykkes med bypakkas mål.

Aktivitet i sentrum lar seg i mye større grad betjene med gange, sykkel eller kollektivtilbud enn målpunkter spredt ut over i bybåndet. Både

Franklintorget i Porsgrunn og Landmannstorget i Skien var to av fem

finalister i kåringen av Østlandets beste uterom. Dette er en viktig bekreftelse at vi er på rett vei, og en fin oppfølging av Attraktiv by-prisen Porsgrunn og Skien sammen fikk i 2021. Landmannstorget sto ferdig høsten 2020, mens Franklintorget ble ferdigstilt høsten 2022.

Oppdatering av felles bystrategi og revisjon av ATP Grenland

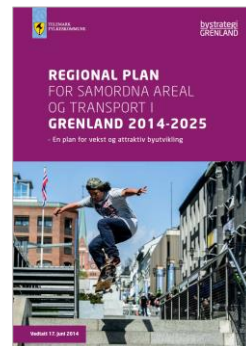
Følgende tiltak under temaet arealplanlegging og byutvikling er forankret i belønningsavtalen 2021-2024 i påvente av en byvekstavtale:

- 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 skje i gangavstand til metrolinjenettet, og i Bamble 70%. Føringsene i ATP Grenland innarbeides i kommunenes planer og følges aktivt opp av regionale myndigheter i deres 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-Grenland er forankret i fylkeskommunens regionale planstrategi.

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

Rapporten «Verdiskapende fortetting i Grenland» (2020) avdekket et stort fortettingspotensial 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 Videreføring av Bypakke Grenland

Felles vedtak om å videreføre Bypakke Grenland ble gjort av fylkestinget, by- og kommunestyrene i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble i november og desember 2021. Vedtakene innebar en bestilling av en langsiktig bystrategi med et grunnlag for en ny proposisjon til Stortinget. Lokalpolitisk behandling var planlagt i 2022 for å sikre framdrift og blant annet muliggjøre sømløs overgang mellom fase 1 og fase 2.

Det ble i 2022 utredet grunnlag for en ny bompengefinansiert bypakke i tråd med den politiske bestillingen fra 2021. Kunnskapsgrunnlaget vil også inngå i arbeidet med revisjon av den regionale planen for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland).

Riksveg.36 i Grenland har i lang tid vært planlagt som en del av Bypakke Grenland. Det er heller ikke mulig å finansiere ny rv. 36 som et separat bompengeprojekt. En realisering av prosjektet er avhengig av at det inngår i en ny bypakke når staten forutsetter delvis bompengefinansiering. Dette henger sammen med at trafikk- og inntekstgrunnlaget blir for lavt på ny rv. 36.

Planprogrammet for kommunedelplan for rv.36 fra Skjelsvik-Skyggstein fastsettes av kommunene tidlig i 2023. Siden planleggingen av ny rv. 36 er kommet kortere enn normalt for store vegprosjekter i bypakker, var det foreslått å legge opp til en 15-års proposisjon med to stortingsvedtak underveis i prosessen. Porteføljen ville kunne inkludere rv.36 med en forutsetning om revidering av porteføljen gjennom nye lokale vedtak og nytt stortingsvedtak når ny rv.36 var ferdig planlagt og det forelå mer kunnskap.

Høsten 2022 ble det klart at det er politiske ønsker om å vite mer om løsningen for rv.36 og hva som skal bygges før det fattes lokale vedtak om langsiktig finansiering av en fase 2. Det må derfor utredes flere realistiske måter å komme videre med bypakka på. Planlagt framdrift for lokalpolitisk behandling av grunnlaget for en proposisjon til Stortinget blir dermed forskjøvet.

I løpet av våren 2023 vil det bli lagt fram en felles politisk sak med oppdatert informasjon, utredning av muligheter og anbefalinger for videreføring av Bypakke Grenland. Nye signaler og prioriteringer fra transportvirksomhetene til kommende Nasjonal transportplan (2025-2036) vil foreligge innen utgangen av mars 2023 og vil inngå i utredningen.



For mer informasjon om kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet så langt vises foreløpig til dokumentene vist under som finnes på bypakke.no.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag for ny bystrategi og bypakke:

Mulighetsstudie – Lokalt togtilbud i Grenland – Endelig 2022-10-28

Temautredning by- og næringsutvikling 2021

Temautredning kollektivtransport 2021

Temautredning gange og sykkel 2021

Temautredning næringstransport og persontransport med bil 7.03.2022

Videreføring av Bypakke Grenland – kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter.14.10.2021

Analyse av det overordnede transportsystemet i Grenland. Reisestrømsanalyse. Norconsult 2021

Transportsystemet i Grenland. Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover. Norconsult 2021

Evaluerings av bomsystemet i Bypakke Grenland. Asplan Viak 2021.

Hva kjennetegner byer som vokser. Samfunnsøkonomisk Analyse 2021

Lenker til dokumenter og rapporter i arbeidet med langsiktig bystrategi og ny bypakke. Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget vil også inngå i arbeidet med revisjon av den regionale planen for samordna areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) som er planlagt utført fra 2023.



Illustrasjon som viser hvordan Torggata i Skien sentrum kan bli i framtiden. Det er sett på flere alternative løsninger for å ruste opp Torggata og Kongens gate med tiltak som bedrer bymiljøet og fremkommeligheten for gående, syklende og buss. Med toveis busstrafikk i Kongens gate kan det etableres sykkelfelt nordover i Torggata og kantparkeringen kan beholdes. Ill: Vill Arkitektur

8 Status bruk av midler

8.1 Hva har midlene blitt benyttet til?

Av belønningsavtalens samlede tildeling på 423 mill. kr for perioden 2017-2022 er 300 mill. (71 prosent) benyttet til å styrke kollektivtilbudet. Det innebærer blant annet takstreduksjon, økt rutetilbud og nye billettprodukter. Grenland tilbyr månedskort til voksne for 430 kr, og enkeltbillett kjøpt gjennom app til 25 kr. Som tabellen viser er dette det nest billigste kollektivtilbudene i landet. I tillegg finansierer belønningsavtalen 10 min. frekvens på busser i rushtid. 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.

I 2022 kom den nye kombinasjonsbilletten på tog og buss på plass. For en person som for eksempel pendler med tog mellom Skien og Larvik koster månedsbilletten nå 880 kr. Det innebærer en besparelse på 1260 kr. i måneden. Det er også benyttet belønningsavtalemidler for å gjøre det billigere å pendle med ekspressbuss inn og ut av Grenland. Som et eksempel koster det i dag kr. 500 for et månedskort på reiser tur retur Gvarv. I 2021 kostet samme produkt 780 kr.

Det er i perioden 2017-2022 benyttet 16 mill. kroner til kampanjer, informasjon og holdningsskapende arbeid. Noen eksempler på tilbud finansiert av belønningsmidler:

- Sykkelopplæring og kampanjer i alle grunnskoler og mange barnehager. Bidrar til at Grenland er på landstoppen i skolesykling. (På sykkel i Telemark/ Michel Fouler)
- Gratis utlån av elsykler på bibliotekene i byområdet. Tilbudet er i 2022 utvidet med el-lastesykkel.
- Gratis rullende sykkelverksted gjennomført på 22 ulike steder i byområdet
- Kampanjer som heier på gående og syklende året rundt
- bedriftssamarbeid for å øke andelen kollektiv, gange og sykkel til og fra arbeid

I tillegg til kampanjer finansierer belønningsavtalen:

- billigere billettpriser og forsterket rutetilbud for buss og tog
- etablering av «Hjertesoner» – trygg og aktiv skolevei - rundt skolene
- forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter
- ny bysykkelordning som lanseres våren 2023 basert på elsykler. Ordningen integreres i det helhetlige kollektivtilbudet
- utbedring av snarveier for gående og syklende på ulike steder i bybåndet
- fortausprosjekter og opprusting og etablering av mindre gangs- og sykkelveger
- mindre trafiksikkerhetstiltak for gående og syklende i hele bybåndet

Priser pr 2022	Enkeltbillett (kr)		30 dagers billett	
	App	Voksen Om bord	Voksen	Barn/ honnør
Nedre Glomma	25	30	350	310
Grenland	25	41	430	310
Drammen	25	45	814	407
Kristiansand	34	57	630	285
Tønsberg	35	43	500	310
Tromsø	39	60	550	220
Oslo	39	59	814	407
Bergen	40	60	755	380
Stavanger/Sandnes	41	61	600	300
Bodø	42	62	800	470
Trondheim	42	62	890	360

Tabellen viser en oversikt over billettpriser i de ulike byområdene.

Kilde: Strategisk ruteplan

Forbruk av midler fra belønningsavtalen 2017-2022

Tabellen under gir en oversikt over forbruk av belønningsmidler i perioden 2017 – 2022.

Forbruk av belønningsavtalemidler	2017-2020	2021	2022	Totalt 2017-2022
Samlet bevilgning, belønningsavtalen 2017-2022	260	80	82	423
Samlet forbruk	198	46	63	307
Samlet ubrukt beløp	62	34	11	107
% medgått	76	57	77	73

De største enkeltprosjektene i belønningsavtalen

De største enkeltprosjektene i 2017-2022	2017-20	2021	2022	Sum (mill.)	%
Bussløftet, takstreduskjon, nye billettprodukter og økt frekvens*	144	47	47	300	70
Gang-og sykkelbro Skien (forutsetter endelig politisk vedtak)	22			22	5,1
Gang-og sykkelbro Porsgrunn (forutsetter endelig politisk vedtak)	12	2,3	2,3	17	3,9
Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	9	4	4	17	4,0
Informasjon og holdningsskapende arbeid	8	4	4	16	3,7

De største prosjektene i 2017-2022. * Bussløftet inneholder 62 mill. i tilskudd til reduserte billettpriser i perioden 2022-2022. Disse er innarbeidet i totalbeløpet.

I tillegg til prosjektene i tabellen over, ble det i samme periode benyttet 61 mill. kroner til mindre gange- og sykkeltiltak.

8.2 Plan for ubrukte midler

Tabellen under gir en oversikt over forbruk av belønningsmidler i perioden 2017 – 2022.

Forbruk av belønningsavtalemidler	2017-2020	2021	2022	Totalt 2017-2022
Samlet bevilgning, belønningsavtalen 2017-2022	260	80	82	423
Samlet forbruk	198	46	63	307
Samlet ubrukt beløp	62	34	11	107
% medgått	76	57	77	73

Oversikt over hvordan belønningsmidlene i sin helhet er brukt vises i kapittel 9. Tabellen viser at 26 prosent av alle tildelte midler i 2017-2022 er ubenyttet. Av midlene tildelt i 2022 er 23 prosent ubenyttet.

Årsaken til at noe av tildelte midler ikke er brukt:

- Grenland har prioritert prosjekter som i særlig grad bidrar til måloppnåelse, men som er krevende å realisere. Det gjelder særlig kompliserte investeringsprosjekter i by. Midler avsatt til gang- og sykkelbruene i Porsgrunn og i Skien sentrum er eksempler på dette. Forutsatt endelig politisk tilslutning kan bygging av disse bruene starte i 2023.
- Grenland har helt fra 2014 hatt svært lave billettpriser blant annet med en månedskortpris på 430 kr. Å bruke ytterligere midler på å redusere det generelle takstnivået ytterligere anses som lite effektivt. Rammebetingelsene for bruk av tilskudd til reduserte billettpriser gjør det krevende å finne alternativ bruk av midlene, som raskt lar seg realisere og som samtidig gir høy grad av måloppnåelse.
- Midler i ny fireårig avtale tildeles i praksis godt ut på vårparten året avtalen inngås. Med krav om lokalpolitisk tilslutning og deretter tid til planlegging medfører det at mye av midlene ikke kan benyttes før året etter. Denne forsinkelsen forplanter seg videre ut over i avtaleperioden.

- Noen prosjekter viser seg å være vanskeligere å realisere enn opprinnelig forutsatt. Hvis prosjektene ikke lenger gir samme grad av måloppnåelse, eller av ulike grunner ikke lar seg realisere, omprioriteres midlene i den årlige rulleringen av bypakkas handlingsprogram. Dette er nødvendige omprioriteringer, men som bidrar til etterslep i bruken av midler.
- Mangel på prosjektledere og grunnerververe har gitt noe forsinkelser.

Plan for bruk av ubrukte midler

Prosjektene som er planlagt finansiert av belønningsmidler bidrar i stor grad til måloppnåelse. Selv om framdriften er noe forsinket legges det derfor ikke opp til store endringer i plan for bruk. Denne er vist i kap. 7. Mange av tiltakene som er planlagt finansiert med midler til reduserte billettpriser er utviklingsprosjekter med en lengre planleggingshorisont. Det er fullt mulig å bruke disse midlene raskere, men da til tiltak med langt dårligere måloppnåelse. Vår vurdering har vært at det er viktigst å nå mål, og at vi derfor må akseptere noe etterslep i bruken av midler. Det jobbes målrettet fra alle parter i samarbeidet med å realisere prioriterte prosjekter etter ny framdriftsplan.

8.3 Endringer i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 62 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2020-2022. Midlene er benyttet til takstreduksjon og utvikling av nye billettprodukter som gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt. Av tildelte midler er 36 prosent benyttet. Pandemien gjorde at mange av tiltakene er skjøvet på. I tillegg har en del av tiltakene har vært utviklingsarbeid som har krevd omfattende planlegging. I dag er imidlertid mange de nye billettproduktene på plass. Det gjelder blant annet den nye kombinasjonsbillett tog-buss, inkludering av ekspressbuss i Grenlandskortet og ikke minst pilotering av «best pris» appen. Den vil sikre at kunden alltid får den mest prisgunstige billetten.

Det er gjort mindre justeringer i summene til allerede vedtatte prosjekter. I tillegg er det foreslått midler til følgende nye tiltak:

- | | |
|--|--------------|
| – Bedriftssatsing «Fus bedrift», som skal bidra til flere grønne arbeidsreiser: | 4,5 mill. |
| – Tog til busspris på enkeltbillett mellom Grenland og Notodden: | 1,4 mill.kr. |
| – Familierabatt i helg opp til 18 år. Tre barn følger gratis med i en voksenbillett: | 3 mill.kr. |
| – Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid: | 1 mill.kr. |

På grunn av særlige kostnadsøkninger er det holdt av en buffer på 7 mill. kr.

Tiltak 9. Bedriftssatsing «Fus bedrift», grønne arbeidsreiser

Andelen bilreiser til og fra arbeid i Grenland er på over 80%. Det foreslås derfor å sette av 4,5 mill. kroner til et forpliktende samarbeid med byområdets bedrifter for å øke andelen grønne arbeidsreiser.

Tiltak 10. Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden.

Innebærer å utvide kombinasjonsbilletten til også å gjelde enkeltbillett. Stimulere til økt tog og bussreiser internt i Grenland og Bratsbergbanen, 25,- turen i Grenland, maks 60,- til Notodden

Tiltak 11. Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)

Foreslås for å stimulere til bussreiser på lørdag og søndager. 1 betalende voksen kan ta med inntil 3 barn/ungdom gratis. Tidsavgrenset pilot.

Tiltak 12. Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid

Kapasitetsutfordringer har medført at ordningen ble lagt på is i 2022. For å kunne gjeninnføre ordningen er det satt av 1.mill. kr. Det kan være behov for å justere vilkårene for å unngå for store kostnader. Aktuelle justeringer er innsnevring av åpningstid og/eller gruppestørrelse, eller økt kapasitet av buss i aktuelle tidsrom.

I tillegg settes det av en buffer for å kunne håndtere kostnadsøkning i prosjektene pga. prisjustering på billettene.



Bussreisende på Landmannstorget i Skien. Det jobbes med gode løsninger for å opprettholde tilbudet med gratis gruppereiser for ungdom på dagtid, og det settes av midler til denne ordningen

8.4 Endring i bruk av midler til reduserte billettpriser

Det er gjort mindre justeringer i summene til allerede vedtatte prosjekter. I tillegg er det foreslått midler til følgende nye tiltak:

- | | |
|--|--------------|
| – Bedriftssatsing «Fus bedrift», som skal bidra til flere grønne arbeidsreiser: | 4,5 mill. |
| – Tog til busspris på enkeltbillett mellom Grenland og Notodden: | 1,4 mill.kr. |
| – Familierabatt i helg opp til 18 år. Tre barn følger gratis med i en voksenbillett: | 3 mill.kr. |
| – Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid: | 1 mill.kr. |

På grunn av særlige kostnadsøkninger er det holdt av en buffer på 7 mill. kr.

8.5 Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet

Belønningsmidler 2017-2022

Tiltak/tiltaks-områder	Overført fra tidligere	Bevilgning 2022	Sum overførte midler og	Forbruk 2022	Avvik mellom disponible
Drift av kollektivtransport	2,6	47	50	49	0
Investeringer gang-/sykkel	5	6	11	0	11
Investeringer kollektivtiltak	0	0	0	0	0
Annet	14	10,66	25	6	19
Sum	22	63,66	85	55	30

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Tiltak/tiltaksområder	Ubrukte midler 2020	Ubrukte midler 2021	Bevilgning 2022	Sum overførte midler 2020/21 og bevilgning 2022	Forbruk 2022	Ubrukte midler 2020-2022
Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	1,5	1,5	1,5	4,5	0	4,5
Redusert takst periodekort/enkeltillett	3,5	4,4	7,8	15,6	3,5	12,1
Barn gratis buss opp til 6 år	-3,0	0,5	0,5	-2,0	0	-2,0
Økt rabatt på app og reise penger	2,0	2,0	2	6,0	0	6,0
Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	3,5	2,5	2,5	8,5	1,5	7,0
Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,1	-0,1	0,5	0,5	0,6	-0,1
Pilot «Best pris»-app	2,4	1,5	1,5	5,4	0,8	4,7
Bysykel inkludert i periodekort	-1,0	4,3	4,25	7,5	1,9	5,6
Gratis buss på utvalgte dager	1,0	0,0	0	1,0	0	1,0
Ufordelt reserve tilskudd reduserte billettpriser kollektivtransport	0	0,12	0,8	0,9	0	0,9
Sum	10,0	16,7	21,3	47,9	8,3	39,7



1 Flere syklende i Grenland

2 Flere kombinertreiser sykkel/kollektiv i Grenland

3 Bedre og mer fleksibelt mobilitetstilbud til innbyggerne

I april 2023 starter en bysykelordning med elsykler opp i Porsgrunn og Skien. 250 sykler blir da tilgjengelig for befolkningen og kan betjene reisebehov som bussen ikke greier i samme grad.

9 Prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2017-2020

Belønningsmidler 2017

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Pilot sykkelprioritert gate Skien	Skien kommune	1,0	1,0	31.12.24
2	Turveg på Fartangen/Bakkestranda som del av Hjellevannet rundt.	Skien kommune	1,0	1,0	31.06.23
3	Langbrygga. Bymiljøtiltak/ tilrettelegging for mer trafiksikre løsninger, fra Fiskeslepet til Lekteren	Skien kommune	4,0	3,8	31.12.23
4	Gs-underganger på Gulset	Skien kommune	0,8	0,8	01.08.23
5	Gang- og sykkeltiltak i og inn mot sentrum og i lokalsentra/ oppgradering og drift av snarveier (etter folketall)		0,6	0,6	
6	Hjertesoneprosjekter (bilfrie soner m.m.rundt skoler)	Bypakka	3,2	2,2	31.12.23
7	Tellepunkter gange, sykkel og byliv	Bypakka	1,1	0,5	31.06.23

Belønningsmidler 2018

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Sykkelparkering ved dagligvarebutikker m.m. Tilskuddsordning (Inntil 50% tilskudd) Store arbeidsplasser	Bypakka	1,0	0,4	31.12.23
2	Sykelhotell kollektivknutepunkt (trygge sykkelparkeringsplasser)	VTFK	1,5	1,5	Løpende
3	Forsterket vedlikehold av sykkelfelt i 2023-2024 og andre GS løsninger som er dyrere å drifte	Bypakka	2,0	2,0	31.12.25
4	Tilskuddsordning for planting av bytrær	Bypakka	1,0	1,0	31.12.25
5	Gang- og sykkeltiltak i og inn mot sentrum og i lokalsentra/ oppgradering og drift av snarveier (etter folketall)		0,2	0,2	31.12.23

Belønningsmidler 2019

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro	Porsgrunn kommune	1,0	1,0	31.12.23
2	Frednesøya/Skippergata - Raschebakken (Fullføre sykkelveg med fortau på hele strekningen)	Porsgrunn kommune	2,0	1,2	31.12.23

Belønningsmidler 2020

Nr.	Tiltak	Ansvar	Sum	Rest	Utført innen
1	Bussløftet	VTFK	1,3	0,2	31.12.23
2	Ufordelt reserve gange og sykkel	Bypakka	1,5	1,5	31.12.23
3	Gang- og sykkeltiltak i bysentrum og definerte lokalsentra i Porsgrunn kommune	Porsgrunn kommune	4,5	3,3	31.12.24
4	Gang- og sykkelbru i Porsgrunn (Vestsiden-Porsgrunn sentrum)	Porsgrunn kommune	11,2	9,7	31.12.23
5	Sykkelparkering/ snarveier og andre enkle tiltak for gående og syklende på hovedvegnettet, i sentrum og lokalsentre	Skien kommune	2,0	0,5	31.12.23
6	Gang- og sykkelbru til Klosterøya	Skien kommune	1,0	1,0	31.12.23
7	Gang- og sykkelbru til Klosterøya	Skien kommune	21,6	10,3	31.12.23
8	Gang- og sykkelbru til Klosterøya	Skien kommune	0,7	0,7	31.12.23
9	Gs-underganger på Gulset	Skien kommune	4,8	4,8	01.08.23
10	Gange- og sykkeltiltak i sentrum og ved skoler i Siljan kommune	Siljan kommune	0,3	0,3	31.12.23
11	Hjertesone Midtbygda skole	Siljan kommune	0,5	0,5	
12	Gang, sykkel og kollektivtiltak i Siljan sentrum	Siljan kommune	1,4	1,4	31.12.24
14	Felles bysykkelordning i Porsgrunn og Skien, forprosjekt	VTFK	0,5	0,5	31.12.23
15	Kampanjer og kommunikasjon miljøvennlig transport	Bypakka	3,0	0,4	31.12.23

Belønningsmidler 2021

Nr.	Tiltak	Ansvarlig	Bevilgning 2021-2024
1	Videreføre busstilbudet	VTFK	188
2	Skien - Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (investering)	Skien kommune	14,1
3	Porsgrunn - Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (investering)	Porsgrunn kommune	9,3
4	Siljan - Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (investering)	Siljan kommune	0,6
5	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi	Bypakka	4
6	Styrke helårsdrift og vedlikehold	Bypakka	16
7	Mobilitetsveiledning og kampanjer	Bypakka	16
8	Ufordelt reserve myke trafikanter	Bypakka	1,66

Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport 2020-2024

Nr.	Tiltak reduserte billettpriser	Sum 2020-2024
1	Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	6,3
2	Redusert takst periodekort/enkeltbillett	38
3	Barn gratis buss opp til 6 år	2,3
4	Økt rabatt på app og reise penger	6,5
5	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	8,6
6	Aksept av Grenlandskortet på ekspressbuss	0,6
7	Pilot «Best pris»-app	6,3
8	Bysykel inkludert i periodekort (2021-25)	20
10	Bedriftssatsinga , grønne arbeidsreiser	4,5
11	Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden	1,4
12	Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)	3
13	Gratis gruppereiser for ungdomsskolene på dagtid	1
14	Buffer/ økning pga. prisjustering	7
	Sum	105



Det blir benyttet belønningsmidler for å styrke drift og vedlikehold av viktige gange- og sykkelakser. Traseen over Jonassens bru, inn mot Skien sentrum er ny i 2022.



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.