



# Belønningsavtale Grenland 2021-2024. Årsrapport 2023

## Årsrapport 2023

31.januar 2024

**bystrategi**  
**GRENLAND**

Forsidebilde: Birte Ulveseth

## Innhold

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>MÅL OG HOVEDSTRATEGIER</b> .....	<b>10</b>
3.1	Mål for avtaleperioden .....	10
3.2	Hovedmål.....	10
3.3	Resultatmål.....	10
3.4	Helhetlig virkemiddelbruk .....	11
<b>4</b>	<b>EVALUERING</b> .....	<b>12</b>
4.1	Endringer i befolkningens reisevaner.....	12
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 .....	16
4.9	Befolkningsvekst .....	16
<b>5</b>	<b>INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID</b> .....	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>AREALPLANLEGGING OG BYUTVIKLING</b> .....	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>VIDEREFØRING AV BYPAKKE GRENLAND</b> .....	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>STATUS BRUK AV MIDLER</b> .....	<b>20</b>
8.1	Belønningsmidler.....	20
8.2	Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport .....	22
8.3	Midler til reduserte billettpriser i 2024 .....	23
8.4	Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet .....	23
<b>9</b>	<b>PROSJEKTER FINANSIERT AV BELØNNINGSAVTALEN 2021-2024</b> .....	<b>24</b>

## 1 Sammendrag

### Belønningsordningen gjør Grenland mer miljøvennlig og attraktivt og utjevner forskjeller

Grenland har i tre perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Gjeldende avtale er for perioden 2021-2024 og har en total ramme på 349 mill. kroner (2023 kr.) 87 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Denne rapporten er årsrapport for 2023.

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.

Tellepunkter på ulike steder i Grenland viser en økning i biltrafikken på 1,3 prosent i forhold til belønningsavtalens referanseår 2016. Det er byindeksen som legges til grunn i belønningsavtalen. Denne foreligger ikke enda, men indeksen baseres på de samme tellepunktene. Det er grunn til å tro at også denne viser en vekst. Det innebærer at det i 2023 var like mye trafikk som før bommene ble satt opp i 2016. Hovedårsaken til det er den sterke veksten i elbiler, som ikke betaler avgift i bommene. Åpning av større vegprosjekter som ny veg gjennom Porsgrunn (fv.32) og ny rv.3 fra Skyggestein -Skjelbredstrand (2018/2019) kan også være en medvirkende årsak. Bilistene kan også i noen grad har vendt seg til avgiften slik at bommene ikke lenger har den samme trafikkaviseende effekten.

### Hva har midlene blitt benyttet til?

Av belønningsavtalens samlede tildeling på 256 mill. kr for perioden 2021-2023, er 205 mill. (80 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 et av de billigste tilbudene i landet i 2023. I tillegg finansierer belønningsavtalen 10 min. frekvens på busser i rushtid. Dette har ført til at antall busspassasjerer i Grenland har vokst med over 50 prosent fra 2013 til 2019. Etter at pandemien førte til en sterk nedgang i passasjerer, er vi i dag nesten på nivå med toppåret 2019. Antall passasjerer i 2023 er 1,7 prosent lavere enn i 2019. Veksten fram mot 2019 skyldes i stor grad takstreduksjon og forsterket tilbud finansiert av belønningsmidler, i kombinasjon med bommenes bildempende effekt.

Priser pr 2022	Enkeltbillett (kr)		30 dagers billett	
	App	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

### Nytt i 2023: Fus Bedrift – Grenlands nye konsept for grønnere arbeidsreiser

I 2023 lanserte Grenland sitt nye samarbeid med regionens bedrifter med sikte på å øke antall grønne arbeidsreiser. Fus bedrift er et forpliktende samarbeid mellom byområdets bedrifter og Bypakke Grenland tilsvarende HjemJobbHjem i noen andre byområder. Som Fus bedrift får man tilgang til en rekke fordeler som skal gjøre det enklere å velge grønn transport til og fra jobb og i hverdagen. De fem første bedriftene tilsluttet seg ordningen i slutten av 2023. Innen utløpet av 2026 er målet at det skal være 60 Fus bedrifter. Fus ønsker å gi virksomheter i Grenland mulighet til å la reisen til egne ansatte bli en del av eget klimaregnskapet, tilby egne ansatte goder som gjør det lettere å velge et alternativ til bil, og samtidig ta ut gevinst knyttet til helse og trivsel.



Bilde 1: Asplan Viak ble tidens første Fus bedrift

### Nytt i 2023: Farte Bysykkel – 250 elsykler som skal forenkle befolkningens reisehverdag

Midt i april 2023 lanserte Bypakke Grenland «Farte Bysykkel» 250 elsykler er plassert ut på viktige reisemål i byområdet. Syklene er tilgjengelige hele året, og er i vinterhalvåret utstyrt med piggdekk. Målet er at bysykkelen skal bli en integrert del av kollektivtilbudet i Grenland, og supplere buss og tog på kortere strekninger. I løpet av 2023 har bysykkelordningen rukket å bli populær. Fra lanseringen i april 2023 er det gjennomført 32 700 turer. En tur på inntil 15 minutter koster 10 kr. Første uka i september var den mest populære, med totalt 1670 gjennomførte turer.

### De største enkeltprosjektene i belønningsavtalen

De største enkeltprosjektene i 2017-2023		2017-20	2021	2022	2023	Sum
1	Bussløftet, økt rutetilbud. 10 min. frekvens i rush.	144	47	47	47	285
2	Bussløftet, redusert takst periodekort/enkeltbillett	20	7,8	7,8	8,4	44
3	Gang-og sykkelbro Skien	25,4			3,2	29
4	Gang-og sykkelbro Porsgrunn	16,9	2,3	2,3	2,3	24
5	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	9	4	4	4	21
6	Billigere kombinasjonsbilletter tog buss	3,5	2,5	2,5	6,6	15
7	Farte bysykkel (250 elsykler)		4,3	4,3	6,0	15
8	Mobilitetsveiledning og kampanjer bla. gratis sykkelverksted, utlån av elsykler på bibliotek og Fus bedriftssatsing/ grønn reiseveg	3,0	2,7	2,7	2,5	11
9	Sykling i barnehager, barne og ungdomskoler. Kampanjer og opplæring	4,8	1,3	1,3	1,5	8,9

### Midler til mobilitetsveiledning og kampanjer

Det er i perioden 2021-2023 bevilget 12 mill. kroner til mobilitetsveiledning og kampanjer for å øke andelen grønne reiser. Disse finansierer blant annet:

- 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
- Fus bedrift - bedriftssamarbeid for å øke grønne arbeidsreiser

### Bruk av belønningsmidler 2024

Nr.	Tiltak	Sum 2024 (mill)
1	Bussløftet. Hyppigere avganger. 10 min avganger i rush	47
2	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (investering) Etter folketall	8
3	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi (bussprioritering i lyskryss)	1
4	Styrke helårsdrift og vedlikehold inkl. GS løsninger som er dyre å drifte	7
5	Mobilitetsveiledning og kampanjer	4,5
6	Fus bedrift, bedriftssamarbeid for flere grønne arbeidsreiser	0,5
7	Midler til mindre tiltak for myke trafikanter	2,3
	Sum	70,3

Tabell 1: Viser hvordan belønningsmidler benyttes i 2024

### Ubrukte belønningsmidler

89 prosent av tildelte belønningsmidler i 2021-2023 er benyttet. Dette er en betydelig økning i sammenlignet med 2022. Årsaken til økningen er:

- At forsinkede prosjekter delfinansiert av belønningsmidler nå realiseres. Et eksempel er pågående bygging av ny gang- og sykkelbru i Porsgrunn. Prosjektet er tildelt mye belønningsmidler.
- Det er foretatt en opprydding i eldre tildelinger som ikke har latt seg gjennomføre. Disse er omdisponert i politisk sak og er under realisering.

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

### Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 64 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2021-2023. Midlene er benyttet til takstreduksjon og utvikling av nye billettprodukter som gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt. Grenland mottok i 2023 22,1 mill. kroner fra denne ordningen. De tre største tiltakene dette året var:

- Redusert takst periodekort/enkeltbillett 8,4 mill.
- Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland 6,6 mill.
- Bysykkel inkludert i periodekort 5,7 mill.

### 63 prosent (40 mill.) av midlene til reduserte billettpriser er benyttet

Grenland har mottatt 64 mill. kroner i tilskudd i perioden 2021-2023. Av tildelte midler er 24 mill. ubenyttet. Dette er omtrent som året før. Hovedårsaken til at det står igjen midler, er at pandemien forsinket gjennomføringen av tiltakene. De fleste av disse er i dag i drift.

Vilkårene for bruk av midlene har gjort at midlene ikke har latt seg omprioritere til andre formål på en forsvarlig måte. Billettprisene i Grenland er allerede et av landets billigste. Ytterligere kutt i takster vil pådra fylkeskommunen langsiktige utgifter som ikke er økonomisk bærekraftig. Det er også lite som tyder på at ytterligere kutt vil gi bedre måloppnåelse. Det er viktig at vilkårene for bruken av midler til reduserte billettpriser endres slik at de sammenfaller med vilkår i belønningsordningen, slik det er foreslått i forslag til ny NTP. En detaljert oversikt over tildeling og bruk av midlene fremgår av kap. 9.

### Vurdering av måloppnåelse

- Det er registrert 1,3 prosent flere personbiler i tellepunktene i Grenland i 2023, sammenlignet med 2016 som er referanseåret i belønningsavtalen. 2023 er første året Grenland opplever trafikkvekst siden regionen inngikk fireårige belønningavtaler i 2013. Nullvekstmålet måles som et snitt over tre år.
- Antall busspassasjerer i 2023 var 1,7 prosent lavere enn normalåret 2019. Det innebærer at passasjertallet er tilnærmet tilbake på nivået før pandemien.
- Tellepunktene på sykkel viser en jevn nedgang i antall syklistene. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til kvaliteten på tellingene. En mulig årsak til nedgangen kan være at sykkelene i noen grad er byttet ut med elbil. Det er behov for sikrere data for å kunne trekke endelige konklusjoner.
- Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Disse utgjorde 23,8 prosent i 2022. Det er en økning på 6,3 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 26 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var i underkant av 30 prosent i 2023.
- Antall elektriske varebiler er lavt, men har økt fra 2 til 3 prosent fra 2022 til 2023. Andelen er 4,4 prosent for landet.
- Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle fire kommunene i 2022. Dette er 0,4 prosent høyere enn året før. Veksten i hele landet var 1,2 prosent. (mangler for 2023)
- 85 prosent av alle byggetillatelser til boliger ble i 2022 gitt innenfor bybåndet definert i areal og transportplan for Grenland. Målet er 80 prosent.



Bilde 2 Bilde 2: Moflata skole er med i et eget vintersyklingsprosjekt

### **Ny bypakke som avgiftsbelegger elbiler er nødvendig for å innfri statens krav om nullvekst**

I takt med at antall elbiler øker forventes det en ytterligere vekst i biltrafikken i årene som kommer. Over tid øker dette risikoen for at Grenland får en avkortning av statlige bidrag i belønningsavtalen. Det vil få store konsekvenser for det offentlige transporttilbudet. Det er derfor av stor viktighet at Grenland raskt får på plass en troverdig plan for hvordan dette skal håndteres. Det viktigste enkeltstående grepet på kort sikt er å få på plass en ny bypakke der også elbiler betaler avgift, fortrinnsvis på linje med andre biler. Uten bommer som restriktivt virkemiddel må det innføres andre omfattende tiltak for å dempe trafikkutviklingen. Dette anses som svært krevende. En mer konsentrert arealutvikling vil også være viktig for å nå nullvekstmålet i framtiden.

Den fireårige belønningsavtalen Grenland har, går ut i 2024. Byområdet må søke om en ny fireårig avtale innen 1. juli 2024. Innen den tid bør et lokalt vedtak om Bypakke Grenland fase 2 være på plass. Å søke om en belønningsavtale uten vedtak om ny bypakke er lite gunstig. I juni 2023 vedtok partene i Bypakke Grenland en politisk bestilling på å forberede en ny bypakke. Planen er at lokal tilslutning behandles politisk våren 2024.



Bilde 3: Den nyoppussede og moderniserte undergangen under Gulsetvegen er finansiert av belønningsmidler.



## 2 Innledning

Grenland signerte i juni 2021 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2021-2024. Avtalen har en total ramme på 349 mill. kr fordelt over fire år (2023 kr). 87 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Tabellen til høyre viser summene i belønningsavtalen. Dette er en årsrapport for 2023. 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 (mill)	Reduserte billettpriser
2021	62	21
2022	64	21
2023	67	22
2024	70	23
Sum 2021-2023	262	87

Figur 1: Bevilgede summer fra belønningsavtalen med staten. Midlene indeksreguleres årlig.

### Partene i avtalen

Belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet omfatter Vestfold og Telemark fylkeskommune og kommunene Siljan, Skien og Porsgrunn.

### Lokalpolitisk behandling av ny belønningsavtale

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

### Avslutning av fase 1 og videreføring av Bypakke Grenland – veien til en byvekstavtale

Bypakke Grenland fase 1 er ferdig nedbetalt 1.kvartal 2025. Uten nytt stortingsvedtak vil bommene bli tatt ned. I 2022 ble det utarbeidet grunnlag for en proposisjon til Stortinget for en 15-års bypakke som inkluderte ny riksveg 36. Våren 2023 foreslo Statens vegvesen ta ut rv.36-prosjektet av porteføljen i Nasjonal transportplan 2025-36. Med bakgrunn i nye premisser ble det i Skien, Porsgrunn, Siljan og fylkeskommunen i juni 2023 vedtatt å forberede en stortingsproposisjon for Bypakke Grenland fase 2 uten rv.36-prosjektet. Fase 2 skal gi grunnlag for forhandling om en byvekstavtale, det betyr en bypakke på minimum 10 år. Planlagt prosess er lokale vedtak av et grunnlag for en proposisjon til Stortinget 1.halvår 2024, med et oppfølgende stortingsvedtak i 2025. Bamble kommune har vedtatt å ikke delta i en ny bypakke.

Vedtakene i juni 2023 ga en rekke økonomiske forutsetninger for fase 2 og andre føringer for videre arbeid med porteføljen. Dagens bomsystem skal legges til grunn, med mulighet for å gjøre mindre justeringer. Med 10 års varighet og bompengetakster på dagens nivå kan en slik pakke finansiere

prosjekter for 3000 - 4000 mill. kroner. Det legges til grunn en takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70 %. Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelasting i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune.

Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 2 er en forutsetning for å starte opp forhandlinger om en langsiktig byvekstavtale med staten. En slik avtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien og videre tilbudsutvikling på tog vil være tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen.



Bilde 4: Farte bysykkel er et nytt tilbud i 2024 som er finansiert av belønningsmidler. 250 elsykler og 50 holdeplasser gir nye muligheter til å reise miljøvennlig.

## 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

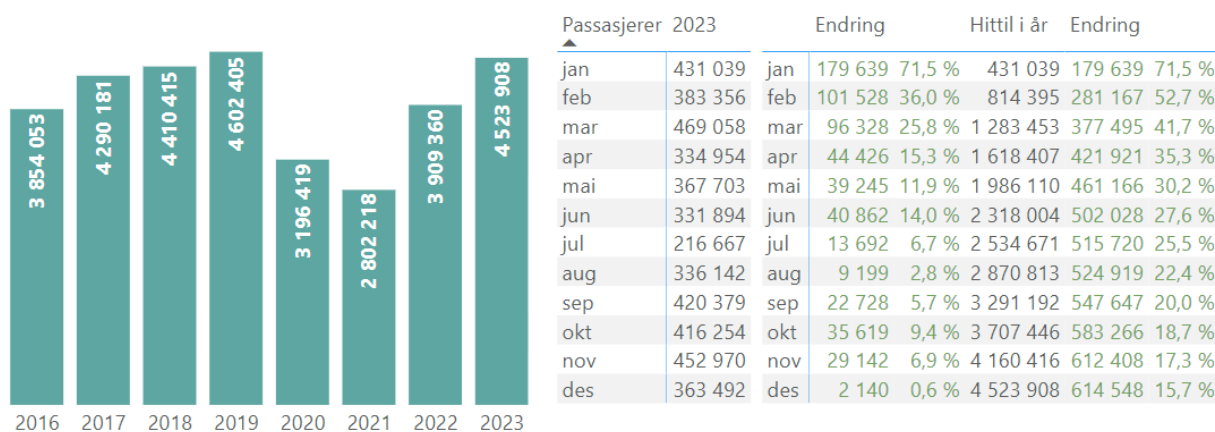
De fleste resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig. Det forutsetter imidlertid gode tellinger av trafikkdata. Historiske data som kan si noe om utviklingen blir stadig bedre, men er fremdeles noe mangelfulle. I Grenland har vi:

- 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 døgkontinuerlige data. På bakgrunn av disse registreringene beregnes det en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet.
- Elektronisk billettering som måler passasjerutvikling i kollektivtrafikken fra 2012.
- Sanntidsregistreringer i bussene som viser forsinkelsesdata for bussene. Disse viser hvor stor andel av bussene som er mindre enn tre og fem minutter etter rutetabell.
- Data fra nasjonal reisevaneundersøkelse 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 er bestilt nye tilleggsutvalg i 2023 og 2024.
- Andel nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).

### 4.1 Endringer i befolkningens reisevaner

#### 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. To år etter gjenåpningen er passasjerene i ferd med å komme tilbake. For 2023 sett under ett er antall busspassasjerer bare 1,7 prosent lavere enn normalåret 2019. Sammenlignet med 2022 var det en økning på 15,7 prosent.



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

### 4.3 Bussenes punktlighet

I 2023 var 61 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er ett prosentpoeng bedre enn 2019, året før pandemien. 81 prosent av avgangene var mindre enn 5 minutter forsinket, dette er likt som i 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 billetteringsystemer bedre punktligheten.

#### Punktlighetsrapport 2023 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	65 %	69 %	66 %	66 %	68 %	67 %	77 %	67 %	67 %	68 %	61 %	62 %	<b>67 %</b>
M2	55 %	61 %	54 %	55 %	54 %	57 %	76 %	57 %	56 %	53 %	51 %	51 %	<b>57 %</b>
M3	53 %	58 %	54 %	54 %	53 %	53 %	73 %	56 %	56 %	54 %	51 %	52 %	<b>56 %</b>
P4	53 %	58 %	59 %	58 %	60 %	64 %	78 %	61 %	55 %	60 %	51 %	50 %	<b>59 %</b>
P5	58 %	66 %	63 %	65 %	68 %	68 %	79 %	70 %	65 %	64 %	58 %	56 %	<b>65 %</b>
P6	55 %	64 %	62 %	62 %	59 %	63 %	75 %	66 %	65 %	61 %	59 %	59 %	<b>63 %</b>
P7	64 %	75 %	69 %	77 %	73 %	76 %	90 %	73 %	76 %	73 %	68 %	62 %	<b>73 %</b>
P10	40 %	49 %	33 %	39 %	42 %	48 %	73 %	50 %	45 %	40 %	33 %	32 %	<b>44 %</b>
<b>Total Grenland</b>	<b>58 %</b>	<b>64 %</b>	<b>59 %</b>	<b>60 %</b>	<b>60 %</b>	<b>62 %</b>	<b>77 %</b>	<b>63 %</b>	<b>61 %</b>	<b>60 %</b>	<b>56 %</b>	<b>55 %</b>	<b>61 %</b>
<i>Inntil 5 min etter planlagt</i>	<i>78 %</i>	<i>84 %</i>	<i>80 %</i>	<i>79 %</i>	<i>79 %</i>	<i>81 %</i>	<i>93 %</i>	<i>80 %</i>	<i>81 %</i>	<i>79 %</i>	<i>77 %</i>	<i>76 %</i>	<i>81 %</i>

Tabellen viser at andel busser mindre en 3 minutter forsinket i 2023. 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.

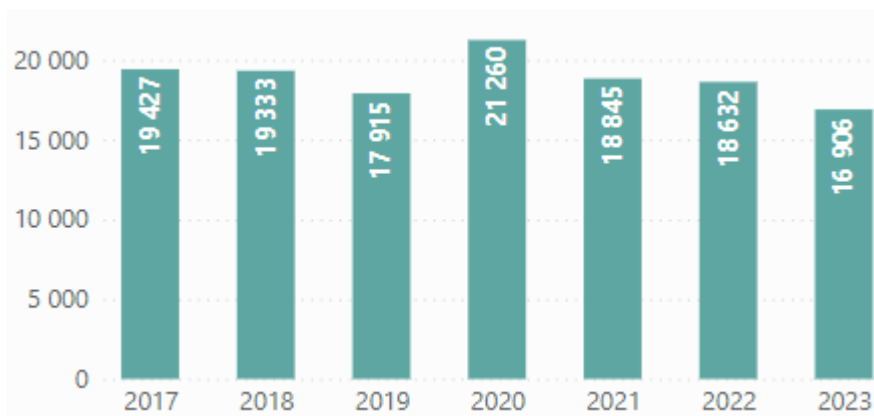
## 4.5 Sykkel

Det er satt opp 33 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. Tellepunktene på sykkel viser en jevn nedgang i antall sykklister. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til kvaliteten på tellingene. En mulig årsak til nedgangen kan være at sykkelen i noen grad er byttet ut med elbil. Det er behov for sikrere data for å kunne trekke endelige konklusjoner.

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 for Grenland vil foreligge i 2024.



Bilde 5: Kiwi Frogner er en av 25 dagligvarebutikker som har fått nytt og sikrere sykkelstativ

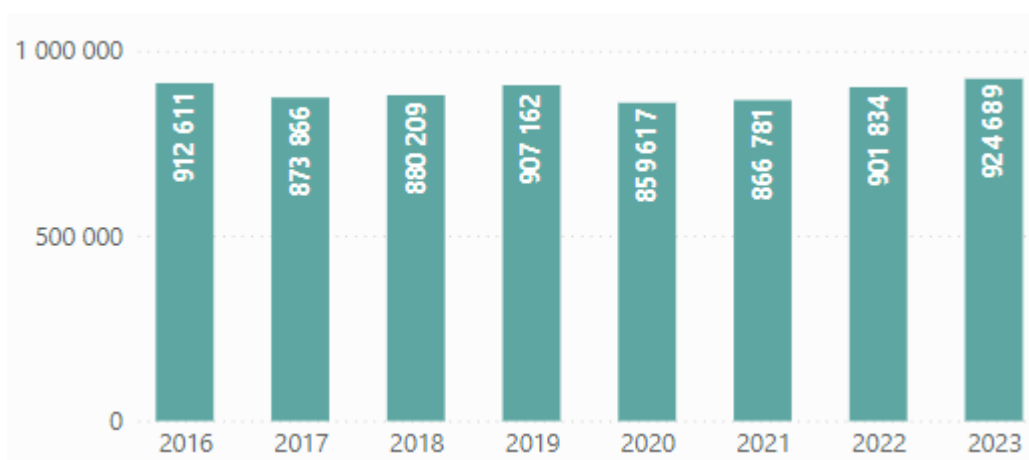


Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2017 - 2023. Antall sykler varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.

#### 4.6 Trafikkutvikling personbiler

Det er registrert 1,3 prosent flere personbiler i tellepunktene i Grenland i 2023, sammenlignet med 2016 som er referanseåret i belønningsavtalen. 2023 er første året Grenland opplever trafikkvekst siden regionen inngikk fireårige belønningavtaler i 2013. Nullvekstmålet måles som et snitt over tre år.

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. 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. Sum månedsdøgntrafikk for utvalgte tellepunkter.

Vegtrafikindeks per måned, personbil - Grenland

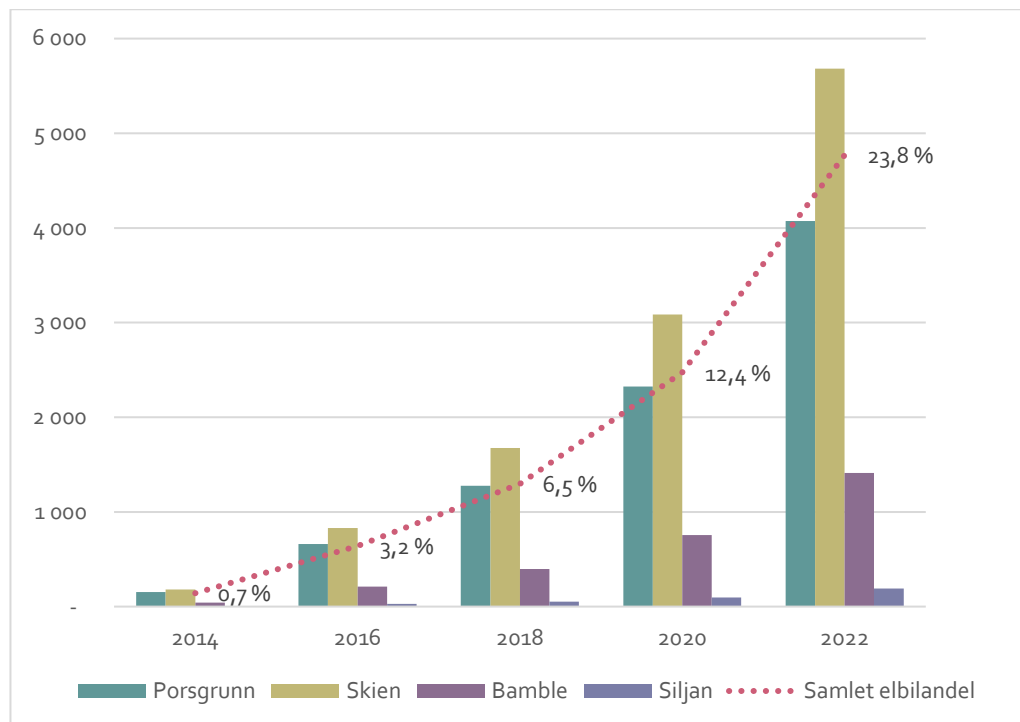


Figuren viser vegtrafikindeksen for Grenland estimert per måned. Kilde: Trafikkdataportalen

## 4.7 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt betydelig de siste årene. Disse utgjorde 23,8 prosent i 2022. Det er en økning på 6,3 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 26 prosent. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var i underkant av 30 prosent i 2023.

Antall elektriske varebiler er lavt, men har økt fra 2 til 3 prosent fra 2022 til 2023. Andelen er 4,4 prosent for landet.



Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2022. Kilde: Statistisk sentralbyrå

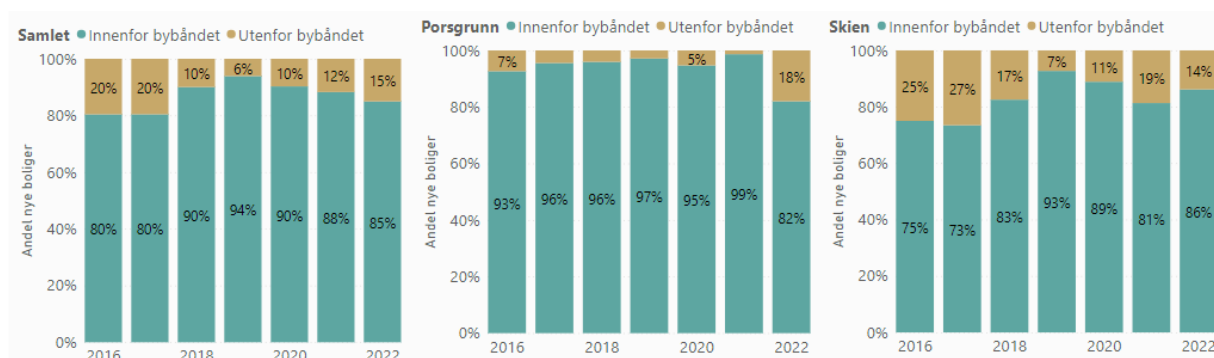
Tall fra Nobil viser at det per januar 2024 er 502 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. Dette er gir en tetthet på 23 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 22 elbiler per ladepunkt.



## 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. 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.

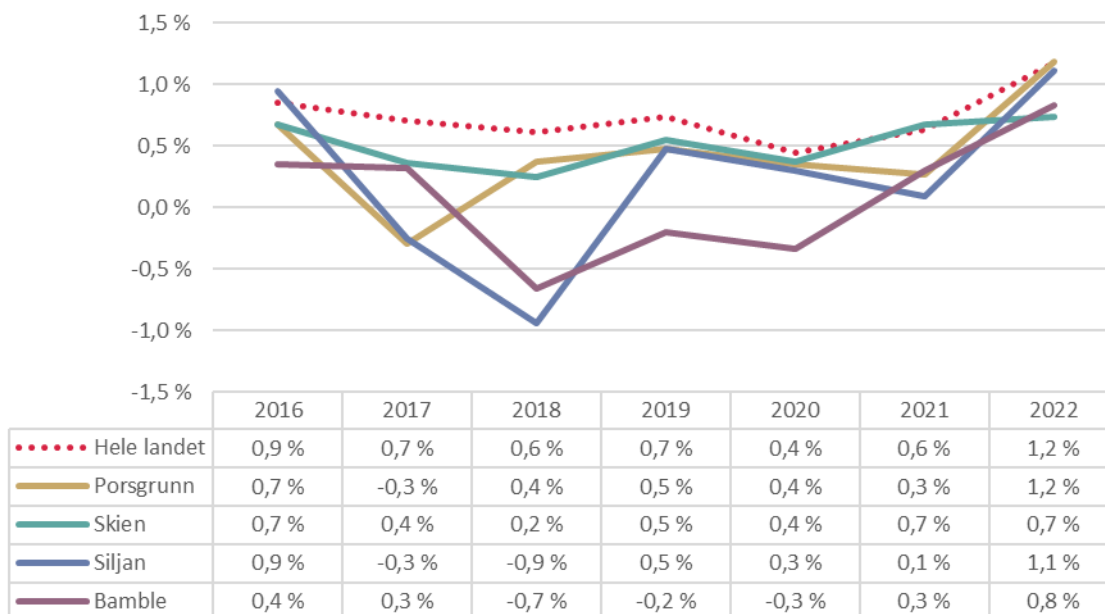


Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2022.

## 4.9 Befolkningsvekst

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle fire kommunene i 2022. Dette er 0,4 prosent høyere enn året før. Veksten i hele landet var 1,2 prosent. (mangler for 2023)

I femårsperioden 2018 til 2022 har det til sammen blitt 1407 flere innbyggere som er en gjennomsnittlig årlig vekst på 0,4 prosent. Det var størst vekst i Porsgrunn, som i 2022 økte folketallet med 432 innbyggere. Skien hadde en folkevekst på 411, Siljan økte med 26 og Bamble med 116.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2022. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

## 5 Informasjon og holdningskapende 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.

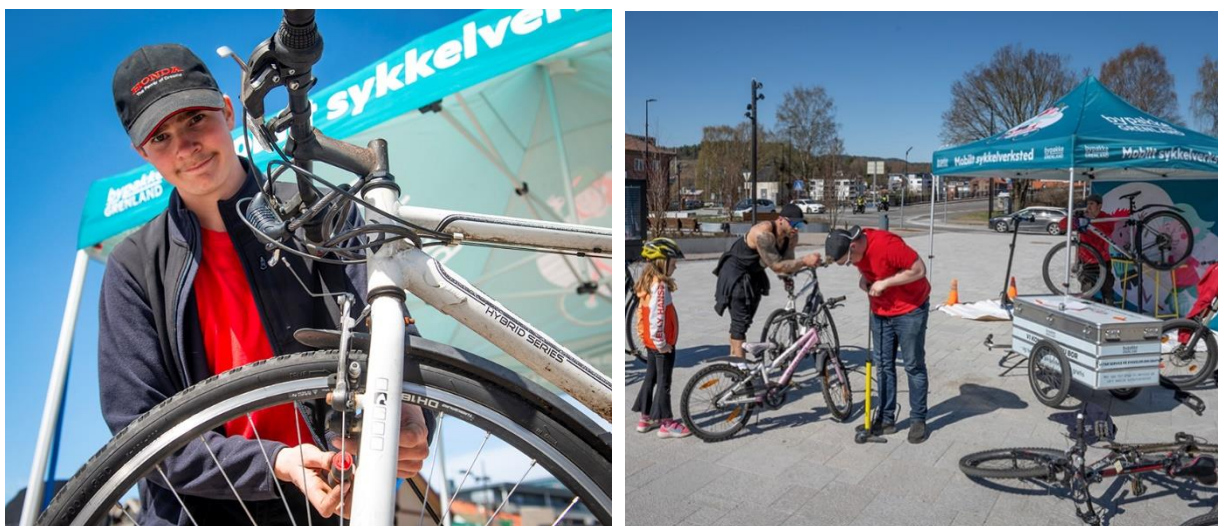
Midlene brukt til kampanjearbeid er i sin helhet finansiert av belønningsmidler. I gjeldende avtale er det bevilget 4. mill. kroner i året til formålet. Vi har definert to særlig viktige målgrupper i vårt kampanjearbeid:

1. Barn og unge
2. Voksne arbeidsreisende

### Viktige kampanjeaktiviteter i bypakka i 2023 var:

- 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.
- Elsykelbibliotek. Gratis lån av elsykkel og el-lastesykkel på bibliotekene.
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt.
- Fus bedrift. Fordelsprogram som skal bidra til flere grønne arbeidsreiser
- 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.



Bilde 6: Bypakkas rullende sykkelverksted er en populær gjest rund omkring i byområdet

## 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

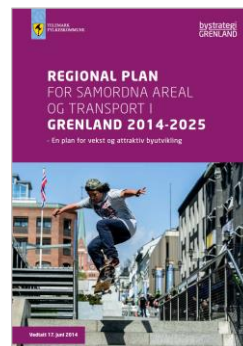
Følgende tiltak under temaet arealplanlegging og byutvikling er forankret i belønningsavtalen 2021-2024 i påvente av en byvekstavtale:

- 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

Bypakke Grenland fase 1 er ferdig nedbetalt 1.kvartal 2025. Uten nytt stortingsvedtak vil bommene bli tatt ned. I 2022 ble det utarbeidet grunnlag for en proposisjon til Stortinget for en 15-års bypakke som inkluderte ny riksveg 36. Våren 2023 foreslo Statens vegvesen ta ut rv.36-prosjektet av porteføljen i Nasjonal transportplan 2025-36. Med bakgrunn i nye premisser ble det i Skien, Porsgrunn, Siljan og fylkeskommunen i juni 2023 vedtatt å forberede en stortingsproposisjon for Bypakke Grenland fase 2 uten rv.36-prosjektet. Fase 2 skal gi grunnlag for forhandling om en byvekstavtale, det betyr en bypakke på minimum 10 år. Planlagt prosess er lokale vedtak av et grunnlag for en proposisjon til Stortinget 1.halvår 2024, med et oppfølgende stortingsvedtak i 2025. Bamble kommune har vedtatt å ikke delta i en ny bypakke.

Vedtakene i juni 2023 ga en rekke økonomiske forutsetninger for fase 2 og andre føringer for videre arbeid med porteføljen. Dagens bomssystem skal legges til grunn, med mulighet for å gjøre mindre justeringer. Med 10 års varighet og bompengetakster på dagens nivå kan en slik pakke finansiere prosjekter for 3000 - 4000 mill. kroner. Det legges til grunn en takst på el-/nullutslippskjøretøy på 70 %. Det skal være rimelig balanse mellom bompengebelastning i Bypakke Grenland og investert volum innenfor hver kommune.

Stortingsvedtak av Bypakke Grenland fase 2 er en forutsetning for å starte opp forhandlinger om en langsiktig byvekstavtale med staten. En slik avtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien og videre tilbudsutvikling på tog vil være tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen.

For mer informasjon: [bypakka.no](http://bypakka.no).



Bilde 7: Lokalisering av kontorarbeidsplasser i sentrum er god næringspolitikk og gjør grønn transport mer konkurransedyktig. Telemarkshuset/ fylkeshuset i bakgrunnen

## 8 Status bruk av midler

### 8.1 Belønningsmidler

#### Hva har midlene blitt benyttet til?

Av belønningsavtalens samlede tildeling på 256 mill. kr for perioden 2021-2023, er 205 mill. (80 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 et av de billigste tilbudene i landet i 2023. I tillegg finansierer belønningsavtalen 10 min. frekvens på busser i rushtid. Dette har ført til at antall

busspassasjerer i Grenland har vokst med over 50 prosent fra 2013 til 2019. Etter at pandemien førte til en sterk nedgang i passasjerer, er vi i dag nesten på nivå med toppåret 2019. Antall passasjerer i 2023 er 1,7 prosent lavere enn i 2019. Veksten fram mot 2019 skyldes i stor grad takstreduksjon og forsterket tilbud finansiert av belønningsmidler, i kombinasjon med bommenes bildempende effekt.

#### Nytt i 2023: Fus Bedrift – Grenlands nye konsept for grønnere arbeidsreiser

I 2023 lanserte Grenland sitt nye samarbeid med regionens bedrifter med sikte på å øke antall grønne arbeidsreiser. Fus bedrift er et forpliktende samarbeid mellom byområdets bedrifter og Bypakke Grenland tilsvarende Hjem Jobb Hjem i noen andre byområder. Som Fus bedrift får man tilgang til en rekke fordeler som skal gjøre det enklere å velge grønn transport til og fra jobb og i hverdagen. De fem første bedriftene tilsluttet seg ordningen i slutten av 2023. Innen utløpet av 2026 er målet at det er etablert 60 Fus bedrifter. Fus ønsker å gi virksomheter i Grenland mulighet til å la reisen til egne ansatte bli en del av eget klimaregnskapet, tilby egne ansatte goder som gjør det lettere å velge et alternativ til bil, og samtidig ta ut gevinst knyttet til helse og trivsel.

#### Nytt i 2023: Farte Bysykkel – 250 elsykler som skal forenkle befolkningens reisehverdag

Midt i april 2023 lanserte Bypakke Grenland «Farte Bysykkel» 250 elsykler er plassert ut på viktige reisemål i byområdet. Syklene er tilgjengelige hele året, og er i vinterhalvåret utstyrt med piggdekk. Målet er at bysykkelen skal bli en integrert del av kollektivtilbudet i Grenland, og supplere buss og tog på kortere strekninger. I løpet av 2023 har bysykkelordningen rukket å bli populær. Fra lanseringen i april 2023 er det gjennomført 32 700 turer. En tur på inntil 15 minutter koster 10 kr. Første uka i september var den mest populære, med totalt 1670 gjennomførte turer.

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

## De største enkeltprosjektene i belønningsavtalen

De største enkeltprosjektene i 2017-2023		2017-20	2021	2022	2023	Sum
1	Bussløftet, økt rutetilbud. 10 min. frekvens i rush.	144	47	47	47	285
2	Bussløftet, redusert takst periodekort/enkeltbillett	20	7,8	7,8	8,4	44
3	Gang-og sykkelbro Skien	25,4			3,2	29
4	Gang-og sykkelbro Porsgrunn	16,9	2,3	2,3	2,3	24
5	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak	9	4	4	4	21
6	Billigere kombinasjonsbilletter tog buss	3,5	2,5	2,5	6,6	15
7	Farte bysykkel (250 elsykler)		4,3	4,3	6,0	15
8	Mobilitetsveiledning og kampanjer bla. gratis sykkelverksted, utlån av elsykler på bibliotek og Fus bedriftssatsing/ grønn reiseveg	3,0	2,7	2,7	2,5	11
9	Sykling i barnehager, barne og ungdomskoler. Kampanjer og opplæring	4,8	1,3	1,3	1,5	8,9

### Midler til mobilitetsveiledning og kampanjer

Det er i perioden 2021-2023 bevilget 12 mill. kroner til mobilitetsveiledning og kampanjer for å øke andelen grønne reiser. Disse finansierer blant annet:

- 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 Fus bedrift - bedriftssamarbeid for å øke grønne arbeidsreiser

### Forbruk av midler fra belønningsavtalen 2021-2023

Tabellen under gir en oversikt over forbruk av belønningsmidler i perioden 2021 – 2023.

År	Belønningsmidler (mill)	Medgått tom 23	Ubrukt tom 23	Ubrukt %
2021	62	54	8	12
2022	64	62	2	3
2023	67	55	12	17
Sum 2021-2023	192	171	21	11

### Ubrukte belønningsmidler

Som tabellen over viser er 89 prosent av tildelte belønnoingsmidler i 2021-2023 er benyttet. Dette er en betydelig økning i sammenlignet med 2022. Årsaken til økningen er:

- At forsinkede prosjekter delfinansiert av belønningsmidler nå realiseres. Et eksempel er pågående bygging av ny gang- og sykkelbru i Porsgrunn. Prosjektet er tildelt mye belønningsmidler.
- Det er foretatt en opprydding i eldre tildelinger som ikke har latt seg gjennomføre. Disse er omdisponert i politisk sak og er under realisering.

Ubrukte belønningsmidler er i stor grad omprioritert til prosjekter som skal gjennomføres i 2024. Prosjekter som allikevel ikke lar seg realisere vil primært bli omprioritert til andre formål som en del av behandlingen av Bypakke Grenland handlingsprogram høsten 2024.

## 8.2 Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 64 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2021-2023. Midlene er benyttet til takstreduksjon og utvikling av nye billettprodukter som gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt. Grenland mottok i 2023 22,1 mill. kroner fra denne ordningen. Tabellen under gir en oversikt over forbruk av tilskudd til reduserte billettpriser i perioden 2021 – 2023.

År	Reduserte billettpriser	Medgått tom 23	Ubrukt tom 23	Ubrukt %
2021	21	4	16	78
2022	21	9	12	58
2023	22	27	-5	-
Sum 2021-2023	64	40	24	37

De tre største tiltakene i 2023 var:

- Redusert takst periodekort/enkelbillett 8,4 mill.
- Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland 6,6 mill.
- Bysykkel inkludert i periodekort 5,7 mill.

Grenland har mottatt 64 mill. kroner i tilskudd i perioden 2021-2023. Av tildelte midler er 24 mill. ubenyttet. Dette er omtrent som året før. Hovedårsaken til at det står igjen midler, er at pandemien forsinket gjennomføringen av tiltakene. De fleste av disse er i dag i drift.

Vilkårene for bruk av midlene har gjort at midlene ikke har latt seg omprioritere til andre formål på en forsvarlig måte. Billettprisene i Grenland er allerede et av landets billigste. Ytterligere kutt i takster vil pådra fylkeskommunen langsiktige utgifter som ikke er økonomisk bærekraftig. Det er også lite som tyder på at ytterligere kutt vil gi bedre måloppnåelse. Det er viktig at vilkårene for bruken av midler til reduserte billettpriser endres slik at de sammenfaller med vilkår i belønningsordningen, slik det er foreslått i forslag til ny NTP.

### 8.3 Midler til reduserte billettpriser i 2024

Vedtatt høsten 2023 (mill.kr.)

Nr.	Tiltak	Sum 2024
1	Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland	2,9
2	Redusert takst periodekort/enkeltbillett	8,5
3	Rabatterte billettprodukter	6,8
	Barn gratis buss opp til 6 år	
	Økt rabatt på app og reise penger	
	Pilot «Best pris»-app . Nytt billettprodukt som sikrer at kunden får den gunstigste prisen	
	Tog til busspris på enkeltbillett i Grenland og mellom Grenland og Notodden	
	Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett)	
	Gratis gruppereiser barn og unge, dagtid	
4	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	7,3
5	Bysykkel inkludert i periodekort (økning til markedsføring og utvikling av tilbudet)	6,0
6	Bedriftssatsinga , grønne arbeidsreiser (Fus)	2,3
	Sum	33,8

#### Finansiering:

Tildeling 2024:	23,3 mill.
Ubrukte midler fra 21-23:	11,7 mill.
Sum:	33,8 mill.

### 8.4 Rapporteringstabeller til Samferdselsdepartementet

Mill.kr

Grenland	Overført fra 2022/ tidligere	Bevilgning 2023	Til disposisjon 2023	Forbruk 2023	Avvik (til disp. - forbruk 2023)
Belønningsmidler	9,7	67	76	55	21
Tilskudd til reduserte billettpriser	28	22	51	27	24
Sum	38	88,7	127	82	45

Samlet tildeling i 2021-2023:	192 mill.
Medgått:	171 mill.
Forbruk 21-23:	88 prosent
Ubrukt:	11 prosent
Forbruk 2023:	17 prosent



## 9 Prosjekter finansiert av belønningsavtalen 2021-2024

### Belønningsmidler 2021. Mill.kr.

Tiltak	Bevilgning	Medgått
Bussløftet. Hyppigere avganger. 10 min avganger i rush	47,0	44,4
Gs-underganger Gulsetringen og Nyhusvegen	3,5	3,5
Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro	2,3	2,3
Siljan. Sentrumsvvegen, fortau og trafiksikkerhetstiltak	0,2	0,2
Delfinansiering av bypakke prosjekt (omprioritert høsten 2023)	5,0	
Styrke helårsdrift og vedlikehold	4,0	4,0
<b>Sum 2021</b>	<b>62,0</b>	<b>54,4</b>

### Belønningsmidler 2022. Mill.kr.

Tiltak	2022 Bevilgning	Medgått
Videreføre busstilbudet	47,00	47,00
Gs-underganger Gulsetringen og Nyhusvegen	3,52	3,52
Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro	2,33	2,33
Siljan: Fortau sentrum	0,15	0,15
Delfinansiering av bypakke prosjekt (omprioritert høsten 2023)	6,03	
Styrke helårsdrift og vedlikehold	4,00	4,00
Mobilitetsveiledning og kampanjer	0,63	0,63
<b>Sum</b>	<b>63,66</b>	<b>57,63</b>

### Belønningsmidler 2023. Mill.kr.

Tiltak	2023 Bevilgning	2023 Forbruk
Bussløftet. Hyppigere avganger. 10 min avganger i rush	47	47
Gs-underganger Gulsetringen og Nyhusvegen	0,3	0,3
Gang- og sykkelbru til Klosterøya	3,2	0,0
Gang- og sykkelbru Porsgrunn	2,3	2,3
Siljan sentrum, fortau og trafiksikkerhet i Sentrumsvvegen	0,2	0,2
Styrke helårsdrift og vedlikehold	4,0	4,0
Mobilitetsveiledning og kampanjer	4,0	3,2
Utredninger bypakke fase 2	2,0	0,0
Delfinansiering av bypakke prosjekt (omprioritert høsten 2023)	3,6	
<b>Sum</b>	<b>66,6</b>	<b>56,9</b>

## Belønningsmidler 2024

Nr.	Tiltak	Sum 2024 (mill)
1	Bussløftet. Hyppigere avganger. 10 min avganger i rush	47
2	Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (investering) Etter folketall	8
3	Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi (bussprioritering i lyskryss)	1
4	Styrke helårsdrift og vedlikehold inkl. GS løsninger som er dyre å drifte	7
5	Mobilitetsveiledning og kampanjer	4,5
6	Fus bedrift, bedriftseamarbeid for flere grønne arbeidsreiser	0,5
7	Midler til mindre tiltak for myke trafikanter	2,3
	Sum	70,3







## Nå bygges fremtidens Grenland!

[bypakka.no](http://bypakka.no)  
[facebook.com/bypakkegrenland](https://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.