



Belønningsavtale Grenland 2021-2024.

Sluttrapport 2024

Forsidebilde: Dag Jenssen

Innhold

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | SAMMENDRAG | 3 |
| 2 | INNLEDNING | 7 |
| 3 | MÅL FOR BELØNNINGSAVTALEN 2021-2024 | 8 |
| 4 | BYSTRATEGI GRENLAND 2024-2035, STRATEGI FOR AREAL OG TRANSPORT | 9 |
| 4.1 | Mål og virkemidler | 9 |
| 4.2 | Strategien - Hvordan nå målene? | 10 |
| 4.3 | Prioritering av tiltak og prosjekter | 11 |
| 5 | STATUS FOR INDIKATORER OG MÅLTALL 2024 | 12 |
| 5.1 | Kollektiv..... | 12 |
| 5.2 | Gange | 14 |
| 5.3 | Sykkel | 15 |
| 5.4 | Bysykkelordning med elsykler | 16 |
| 5.5 | Vegtrafikk | 17 |
| 5.6 | Elbiler..... | 18 |
| 5.7 | Andelen nye boliger i bybåndet | 18 |
| 5.8 | Befolkningsvekst | 19 |
| 5.9 | Luftkvalitet | 20 |
| 6 | INFORMASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID | 21 |
| 6.1 | Informasjon og holdningsskapende arbeid | 21 |
| 6.2 | Fus bedrift – forpliktende bedriftssamarbeid om miljøvennlige reiser | 22 |
| 7 | VIDEREFØRING AV BYPAKKE GRENLAND OG BYVEKSTAVTALE | 23 |
| 8 | STATUS BRUK AV MIDLER – HVA HAR MIDLENE GÅTT TIL? | 24 |
| 8.1 | Belønningsmidler..... | 24 |
| 8.2 | Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport | 24 |
| 8.3 | Rapportering stat..... | 28 |
| 8.4 | Plan for omsetning av ubrukte midler | 28 |
| 9 | EVALUERING AV AVTALEN | 29 |
| 10 | BRUK AV MIDLER I 2025 | 30 |

1 Sammendrag

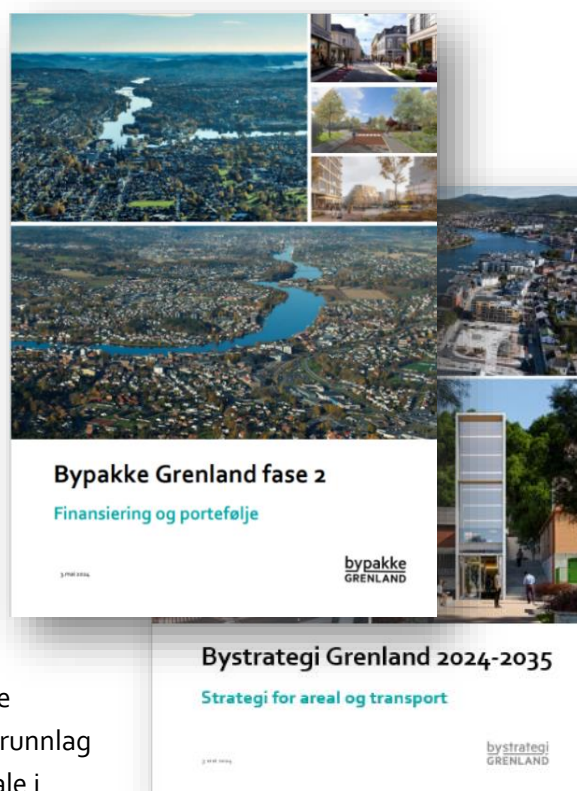
Grenland har i tre perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Avtalen for perioden 2021-2024 hadde en total ramme på 349 mill. kroner. Denne rapporten er sluttrapport for belønningsavtalen 2021-2024. Med bakgrunn i nye lokale vedtak og i påvente av forhandlinger om en byvekstavtale søkte byområdet i juni 2024 om ny belønningsavtale for perioden 2025-2028. Midler til Grenland er avsatt i statsbudsjettet for 2025. Belønningsavtalen har siden 2013 finansiert over 200 ulike tiltak i Grenland. Ordningen gjør at Grenland har ett av Norges billigste busstilbud med hyppig frekvens på sentrale linjer. Bysykelordning basert på elsykler ble etablert i 2023 og har på kort tid blitt populært. Fus bedrift er byområdets svar på «hjem jobb hjem», et forpliktende samarbeid med regionens bedrifter om grønne reiser. Ingen av disse tilbudene hadde latt seg realisere uten en forpliktende avtale med staten. Belønningsavtalen gir Grenland kraft til å utvikle regionen til et mer attraktivt og miljøvennlig sted.

Ny bypakke og Bystrategi Grenland 2024-2035

Kommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Telemark fylkeskommune gjorde våren 2024 vedtak om Bypakke Grenland fase 2 med en varighet på 10 år og en størrelse på om lag 3 milliarder kroner. Finansieringen er basert på innkreving av bompenger med 70 prosent elbilstakst og fylkeskommunale og kommunale midler i tråd med statlige føringer. Partene vedtok samtidig en felles bystrategi med helhetlig virkemiddelbruk. Bystrategien legger føringer for areal og transportutviklingen i Grenland og skal bidra til at nullvekstmålet og øvrige nasjonale og lokale mål nås. Bystrategien sammen med Bypakke Grenland fase 2 følger opp nasjonal transportplan 2025-2036 og gir grunnlag for en langsiktig byvekstavtale. For å få en byvekstavtale i Grenland må partene synliggjøre at nullvekstmålet er mulig å nå. Bypakke Grenland fase 2 er en sentral del av en slik avtale sammen med regionale og kommunale arealplaner. En byvekstavtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. Langsiktigheten i avtalen vil gi vesentlig større forutsigbarhet i finanseringen av kollektivtilbudet. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien er et prioritert tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen. Byområdet har anmodet om at det initieres forhandlinger om byvekstavtale så snart Bypakke Grenland fase 2 er vedtatt i Stortinget.

Innkreving uten opphold

I desember 2024 ble det lokalt vedtatt at fase 1 fortsetter uten opphold til bompengene innkrevingen i fase 2 starter opp, innenfor tidsrammen på maksimalt 10 år. Vedtaket om sømløs overgang vil ha positive trafikale virkninger og bedre måloppnåelsen i byområdet fram til fase 2 starter opp.

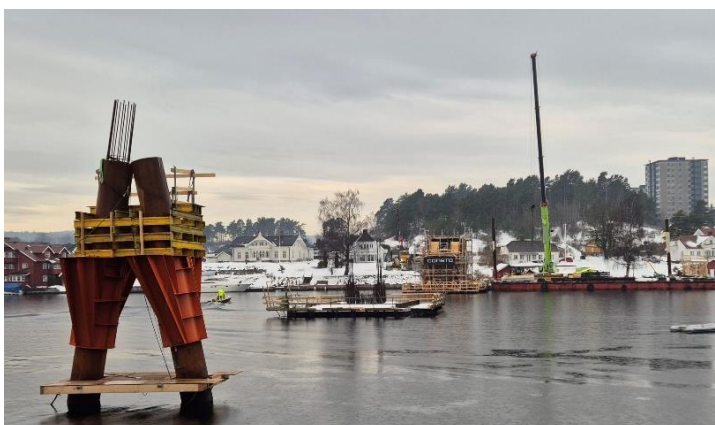


Hva er midlene i belønningsavtalen benyttet til?

- Ett av Norges billigste busstilbud med utvidet rutetilbud i rush.
- En av Norges første og gunstigste kombinasjonsbillett for buss – tog.
- Ulike rabatterte billettprodukter som familierabatt i helg, gratis gruppereiser på dagtid for barn og ungdom (inntil 12 personer) og gratis bussbillett for barn opp til 6 år
- Ulike kampanjer for å øke andelen gå-, sykkel- og kollektivreiser.
- Opplæring og kampanjer i barnehager og grunnskole.
- Gratis sykkelverksted til befolkningen ute i bydelene
- Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter.
- Fus bedrift. Bedriftssamarbeid for å øke bruk av kollektiv, gange og sykkel til og fra jobb
- Bysykelordning basert på el-sykler.
- Mindre trafikksikkerhetstiltak for gange og sykkel.
- Infrastrukturtiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.
- Full eller delvis finansiering av gang- og sykkelbruer, fortau, snarveier m.m.



Den nye gang- og sykkelforbindelsen gjennom Kverndalen er delfinansiert av belønningsmidler



Den nye gang- og sykkelbrua i Porsgrunn som er under bygging er delfinansiert av belønningsmidler



Den langsiktige satsingen på utvikling av sykkelferdigheter og holdninger i barnehager og skole er delfinansiert av belønningsmidler

Status for bruk av midlene i belønningsavtalen

Staten stiller som vilkår at tilskuddsmidlene skal benyttes i tildelingsåret. 87,2 prosent av tildelte midler i belønningsavtale 2021-2024 er benyttet. Dette er en betydelig økning i forhold til året før, og innebærer at vi i større grad innfrir statens krav om at midlene skal benyttes i tildelingsåret. Årsaken til nedgangen i ubrukte midler



Det rullende sykkelverkstedet er gratis og kommer jevnlig på besøk i bydelene. Tiltaket er finansiert av belønningsmidler.

er en omfordeling av midler som ble gjennomført ved felles politiske vedtak høsten 2023. Sekretariatet har også hatt økt oppmerksomhet på at partene skal fakturere utestående i året midlene er benyttet.

Plan for omsetning av ubrukte midler

Ubrukte belønningmidler vil bli omfordelt i en felles politisk sak våren 2025 til prosjekter og tiltak som lar seg realisere i 2025. Årsaken til de ubrukte tilskuddsmidler til reduserte billettpriser er at pandemien forsinket gjennomføringen av tiltak. Grenland har fra før et av landets billigste busstilbud. Å senke takstene ytterligere vil i liten grad gi flere passasjerer, og er ikke økonomisk bærekraftig over tid. Midlene lar seg derfor ikke omsette på en forsvarlig måte uten at staten endrer vilkårene for bruk, slik at de kan benyttes i tråd med vilkår for bruk av belønningmidler. NTP 2025-2035 har lagt opp til dette i byvekstavtalene.

Status for indikatorer og måltall 2024

Byindeksen viser at Grenland innfrir nullvekstmålet

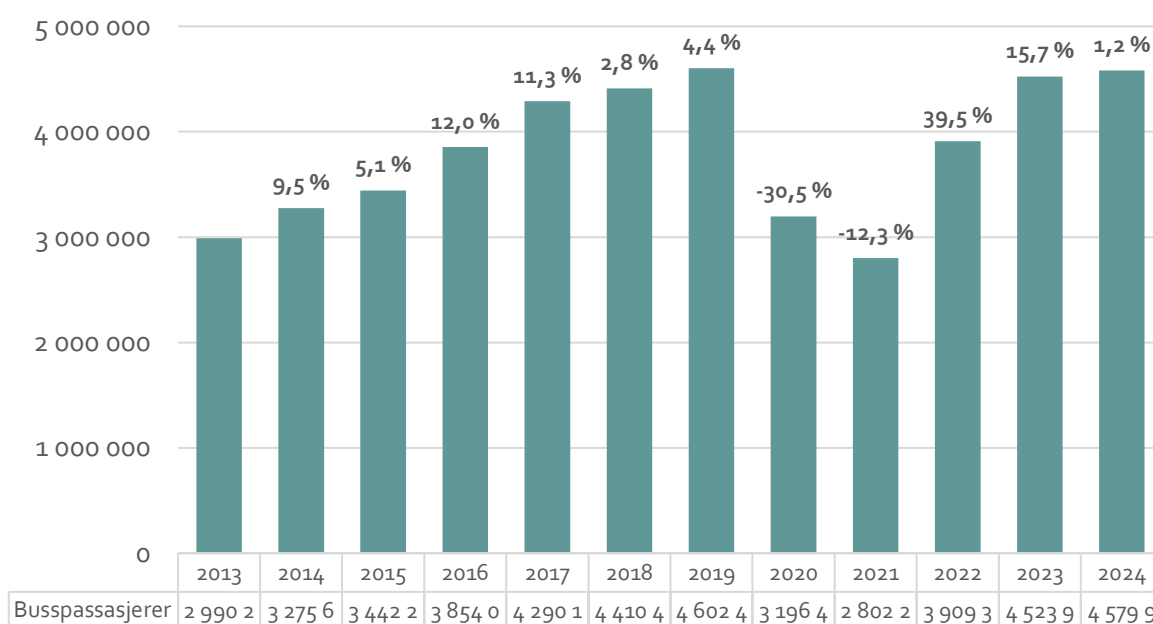
Det foreligger per januar 2025 en foreløpig byindeks for Grenland (glidende snitt over tre år). Byindeksen viser at persontransporten med bil er 1,5 prosent lavere enn i referanseåret 2016. Det betyr at Grenland fremdeles innfrir vilkårene i belønningavtalen med staten.

Vegtrafikken i Grenland er økende

Den totale vegtrafikken i Grenland er økende og var i 2024 om lag 2 prosent høyere enn i 2016. Det forklarer hvorfor mange opplever at fremkommeligheten i vegsystemet i Grenland er dårligere enn tidligere. Hovedårsaken til dette antas å være at elbilene ikke betaler i bommene og at befolkningen i noen grad har vent seg til bompengebelastningen.

Antall busspassasjerer går opp

Antall busspassasjerer i Grenland har økt med 53 prosent de siste 10 årene, med 2019 som foreløpig toppår. Antall busspassasjerer i 2024 er 0,5 prosent lavere enn i 2019, siste normalår før pandemien. Veksten fra 2023 til 2024 var på 1,2 prosent. Effekten av pandemien er ikke lenger synlig i passasjertallene.



Figuren viser passasjerutvikling på buss i Grenland i perioden 2013-2024

Utvikling i antall syklist er usikker

Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, viser tellepunktene at antall syklist er svakt nedadgående i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) viser at sykkelandelen på daglige reiser i Grenland er 6 prosent. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Utviklingene i tellepunktene samsvarer ikke helt med tallene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Veksten i antall elbiler er fremdeles stor

Økningen i antall elbiler fra 2022 til 2023 var på 3 prosentpoeng (tall for 2024 ikke er ikke klare). Andelen elbiler i 2023 i Grenland var 22,3 prosent (24 prosent for landet). Andelen elbiler i antennepunktene er 29 prosent.

Befolkningsvekst på 0,9 prosent

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent for de fire Grenlandskommunene i 2023. (tall for 2024 ikke er ikke klare) Veksten i hele landet var 1,1 prosent. Skien hadde høyest vekst i 2023 med 1,2 prosent.

Antall byggetillatelser i bybåndet

Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2024 ble 83 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned ett prosentpoeng fra 2023. For Skien var andelen 81 prosent, og 88 prosent i Porsgrunn.



Det nye fortauet langs Sentrumsveien i Siljan er delfinansiert av belønningsmidler.

Luftkvaliteten har blitt bedre med bypakka

Etter at Bypakke Grenland startet opp i oktober 2016 ble vegtrafikken redusert med over 4 prosent. Dette er en faktor som har bidratt til bedre luftkvalitet i Grenland. Trafikken har imidlertid økt gradvis og er i dag på samme nivået som før bommene kom opp. Det har resultert i noe økt svevestøv, men luftforurensningen er allikevel lavere nå enn før bommene kom. Lensmannsdalen på rv.36 er den målestasjonen i Grenland som viser den dårligste luftkvaliteten. Her ble grenseverdien for svevestøv per døgn overskredet 21 dager i 2024. Grenland har lavere forventet levealder enn landsgjennomsnittet, og ligger i toppen når det gjelder lungesykdom, kols og akutt hjerteinfarkt. Luftforurensning har en negativ påvirkning på folkehelse og forventet levealder.

2 Innledning

Gjeldende belønningsavtale med staten gjelder for perioden 2021 – 2024. Denne har en total ramme på 349 mill. kr. 87 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

Tabellen til høyre viser tildelte midler i avtaleperioden. Dette er en sluttrapport for perioden 2021-2024. Grenland har søkt om en ny fireårig avtale, og midler til denne er avsatt i statsbudsjettet.

Formelt svar på søknad om ny fireårig

avtale vil bli gitt etter at sluttrapport er levert våren 2025. Bruken av belønningsmidler er samordnet med handlingsprogrammet for bypakke og omfattes av de samme målsettingene.

| År | Belønningsmidler (mill.) | Reduserte billettpriser | Sum (mill.) |
|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------|
| 2021 | 62 | 21 | 82 |
| 2022 | 64 | 21 | 85 |
| 2023 | 67 | 22 | 88 |
| 2024 | 70 | 23 | 93 |
| 2021 - 2024 | 262 | 87 | 349 |

Figur 1: Bevilgede summer fra belønningsavtalen med staten 2021-2024.

Ny bypakke og Bystrategi Grenland 2024-2035 vedtatt våren 2024

Kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan og Telemark fylkeskommune gjorde i juni 2024 vedtak om Bypakke Grenland fase 2. Samtidig ble en ny Bystrategi Grenland vedtatt. Denne legger strategiske føringer for areal og transportpolitikken i Grenland de neste 10 årene. Det vises til kap.4 i dette dokumentet. Vedtak om fase 2 er en stor milepæl og innebærer investeringer i transportsystemet på 3 milliarder kroner de neste 10 årene. Vedtaket er viktig når byområdet nå har søkt om ny fireårig belønningsavtale. Etter Stortingets behandling av fase 2, åpner vedtaket for at Grenland kan anmode staten til å initiere forhandlinger av en mer langsiktig og omfattende byvekstavtale.

Veien til en byvekstavtale

For å få en byvekstavtale i Grenland må partene synliggjøre at nullvekstmålet er mulig å nå. Bypakke Grenland fase 2 er en sentral del av en slik avtale sammen med regionale og kommunale arealplaner. En byvekstavtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. Langsiktigheten i avtalen vil gi vesentlig større forutsigbarhet i finanseringen av kollektivtilbudet. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien er et prioritert tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen. Byområdet har anmodet om at det initieres forhandlinger om byvekstavtale så snart proposisjonen for Bypakke Grenland fase 2 er vedtatt i Stortinget.

Innkrevning uten opphold

I desember 2024 ble det lokalt vedtatt at fase 1 fortsetter uten opphold til bompengennekkningen i fase 2 starter opp, innenfor tidsrammen på maksimalt 10 år. Vedtaket om sømløs overgang vil ha positive trafikale virkninger og bedre måloppnåelsen i byområdet fram til fase 2 starter opp.

Partene i avtalen

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

3 Mål for belønningsavtalen 2021-2024

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

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 resultatoppgjør:

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



Midlene i belønningsavtalen bidrar til å opprettholde et attraktivt busstilbud med lave priser i Grenland

4 Bystrategi Grenland 2024-2035, strategi for areal og transport

Bystrategien for Grenland ble vedtatt våren 2024 og utgjør partnerskapets felles strategiske plattform. Strategien skal bidra til at byområdet samler kreftene for å nå målene.

Strategien for areal og transport omfatter helhetlig virkemiddelbruk med arealutvikling, investeringstiltak i infrastruktur, driftstiltak og bildempende tiltak.



4.1 Mål og virkemidler

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


Konsentrert arealutvikling


Investering i infrastruktur


Drift


Bildempende tiltak

Helhetlig virkemiddelbruk for å nå målene

4.2 Strategien - Hvordan nå målene?

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

- Utvikle knutepunkt Porsgrunn
- Bygge togstopp i Skien sentrum
- Forbedre forbindelsene til knutepunktene
- Gjøre det enklere å kombinere ulike transportformer
- Styrke kundegrnlaget for buss- og togtilbudet

Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

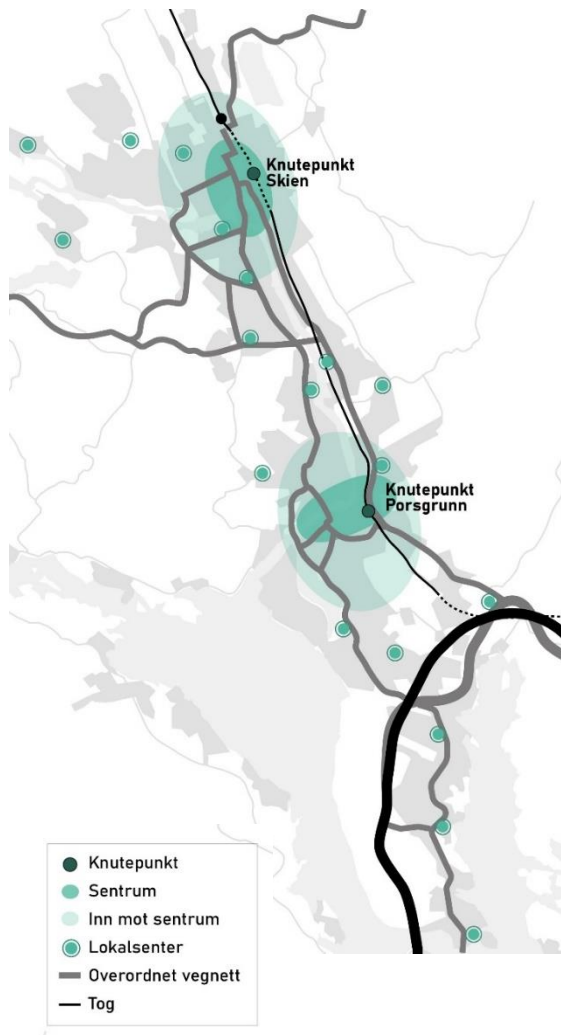
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
- Ivareta bylogistikk

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

- Bygge trygge, attraktive og trafikksikre forbindelser i lokalsentre med mange funksjoner
- Vektlegge stedskvaliteter og opplevelsesverdier
- Forsterke drift og vedlikehold

Bedre framkommelighet på overordnet vegnett

- Overføre korte bilreiser til gange og sykkel og lengre reiser til buss og tog
- Optimalisere det overordnede vegnettet
- Bygge en forbedret vegforbindelse for næringstransporten mellom Skyggstein og Menstadbrua



Bystrategien vist i kart

4.3 Prioritering av tiltak og prosjekter

Tiltak og prosjekter prioriteres:

- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra
- På overordnet vegnett

Tiltakene i strategien må forankres og følges opp gjennom nasjonale, regionale og kommunale planer, lokale og statlige vedtak av Bypakke Grenland fase 2, og i handlingsprogram og budsjett hos de ansvarlige offentlige aktørene. Bystrategien gjelder for samme geografiske område som Bypakke Grenland fase 2.

Samarbeid og felles prioritering av virkemidler og tiltak er nødvendig for å nå målene. Hvor tiltakene må forankres og finansieres er vist i figuren under.

| VIRKEMIDDEL/TILTAK | FORANKRING OG FINANSIERING |
|---|---|
|  <p>Konsentrert arealutvikling</p> | <ul style="list-style-type: none">▪ Retningslinjer og bestemmelser i arealplaner som sikrer konsentrert arealutvikling og fortetting med kvalitet → Kommuneplanens arealdel, offentlige og private reguleringsplaner og ATP Grenland▪ Bruke verktøy som byformveileder og prioritere offentlige «fortettingsagenter» → Finansieres av kommunene eller statlige tilskudd fra avtaler▪ Byrom, parker, grønnstruktur og treplanting → Forankres i alle plannivå og følges opp i handlingsprogram og prosjekt |
|  <p>Investering i infrastruktur</p> | <ul style="list-style-type: none">▪ Investeringsprosjekt som overfører bilreiser til gange, sykkel, buss og tog → Prop. 5. for Bypakke Grenland fase 2▪ Investeringsprosjekt som gir bedre framkommelighet i overordnet vegnett → Prop. 5. for Bypakke Grenland fase 2▪ Togstopp Skien → Byvekstavtale▪ Jernbaneinfrastruktur på Vestfoldbanen (stat) → NTP og statsbudsjett |
|  <p>Drift</p> | <ul style="list-style-type: none">▪ Opprettholde og videreutvikle busstilbudet (ruter, frekvens, billettprodukter og pris) → Fylkeskommunens busskontrakt finansiert av egne midler og statlige midler fra avtale▪ Forsterket drift og vedlikehold på prioriterte gang- og sykkelforbindelser → Veieiers driftskontrakter på veg og midler fra avtale – samarbeid på tvers▪ Fus -bedriftssamarbeid for grønne arbeidsreiser → Økt satsing med statlige tilskuddsmidler i belønningsavtale eller byvekstavtale▪ Kampanjer/sykkelopplæring i barnehage/skole▪ Bysykkelordning▪ Økt togtilbud (reisetid, frekvens og punktlighet) → Statlige trafikkavtaler og midler til tog i statsbudsjett |
|  <p>Bildempende tiltak</p> | <ul style="list-style-type: none">▪ Bompenger → Prop. 5. for Bypakke Grenland fase 2▪ Restriktiv parkeringspolitikk → Parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel▪ Gateutforming som prioriterer myke trafikanter og demper biltrafikken → Prosjektene i bypakke og tiltak som finansieres av andre▪ Statlige rammebetingelser |

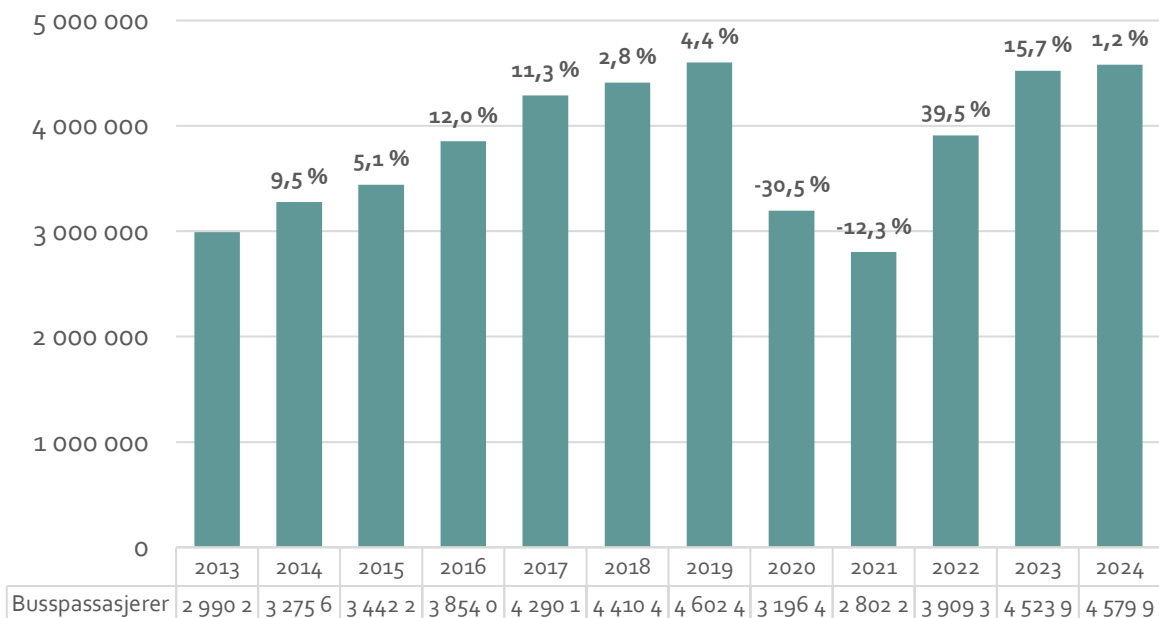
5 Status for indikatorer og måltall 2024

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 teller passasjerutvikling i kollektivtrafikken fra 2012.
- Elektroniske registreringer på bruk av bysykkel
- 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 (RVU) med eget tilleggsutvalg for Grenland. Det finnes nå RVU data til og med 2023.
- Andel nye boliger i og utenfor bybåndet basert på informasjon fra det offentlige eiendomsregisteret (matrikkelen).
- Målepunkter for luftkvalitet på fire ulike steder i bybåndet.

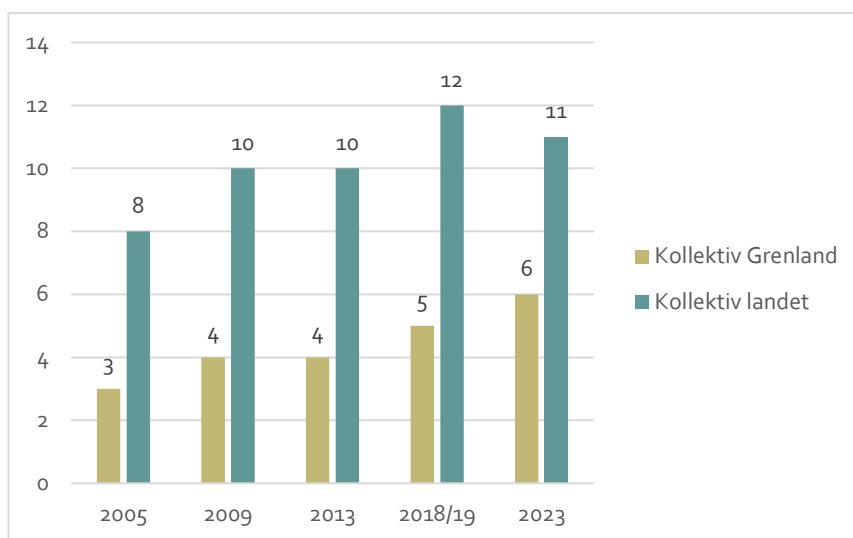
5.1 Kollektiv

Før pandemien var det en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland, med en økning på 53 prosent fra 2013 og fram til 2019. Da pandemien kom falt passasjertallet kraftig, og samlet for 2020 var det en nedgang på 30,5 prosent. I løpet av 2023 har passasjerene vendt tilbake til kollektivtilbudet og i 2024 er antall passasjerer på samme nivå som før pandemien.



Figur 2 Viser utviklingen i antall busspassasjerer per år.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) gjenspeiler veksten i passasjerer billettstatistikken viser. Som figuren til høyre viser har kollektivandelen i Grenland økt merkbart siden 2005. Imidlertid er den lav sammenlignet med landet for øvrig.



Figur 3 Viser utvikling av kollektivandel i Grenland sammenlignet med hele landet i perioden 2005-2023 i % (RVU)

Bussenes punktlighet

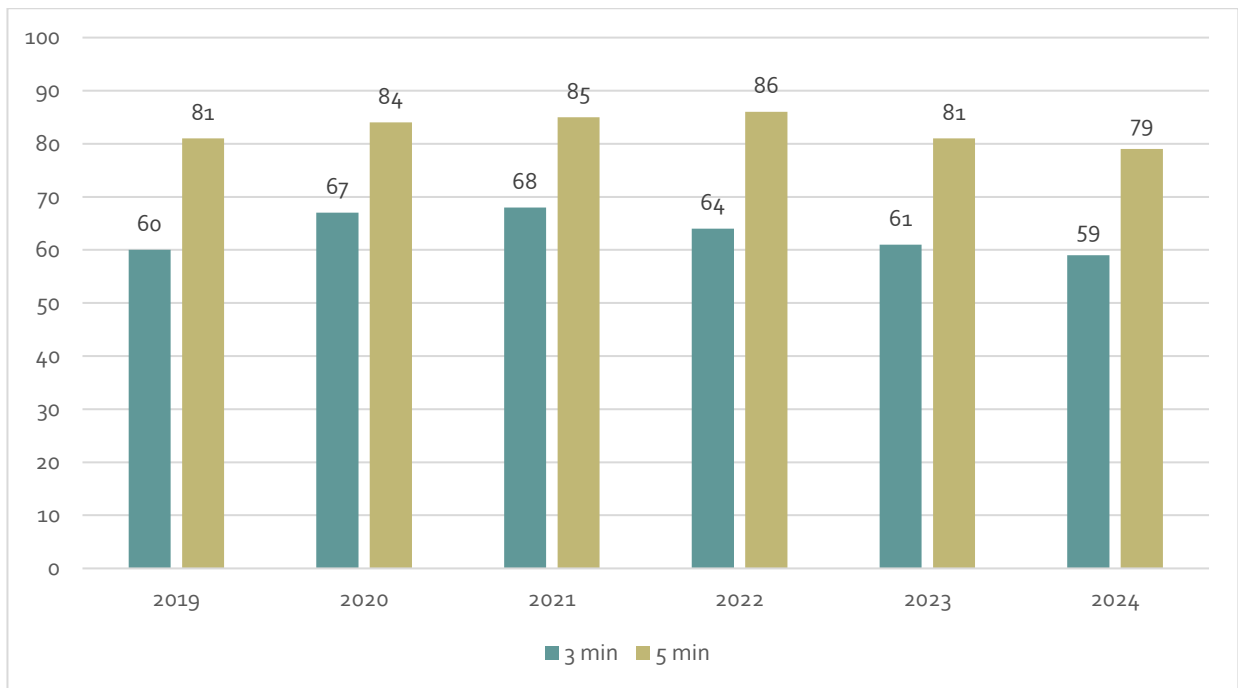
I 2024 var 59 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er ett prosentpoeng dårligere punktlighet sammenlignet med 2019, året før pandemien. Sammenlignet med 2023 er det en redusert punktlighet på to prosentpoeng. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden 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 bedre fremkommeligheten til bussene. En annen kilde til forsinkelser er tidstap ved av- og påstigning. Effektive billetteringssystemer er en del av dette.

Punktlighetsrapport 2024 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 | 58 % | 67 % | 68 % | 66 % | 63 % | 66 % | 72 % | 64 % | 63 % | 65 % | 62 % | 60 % | 65 % |
| M2 | 42 % | 53 % | 58 % | 53 % | 50 % | 58 % | 72 % | 54 % | 47 % | 50 % | 53 % | 52 % | 54 % |
| M3 | 44 % | 52 % | 59 % | 54 % | 52 % | 55 % | 71 % | 59 % | 54 % | 53 % | 50 % | 51 % | 55 % |
| P4 | 39 % | 52 % | 60 % | 58 % | 52 % | 53 % | 67 % | 54 % | 44 % | 46 % | 44 % | 46 % | 52 % |
| P5 | 43 % | 53 % | 62 % | 60 % | 55 % | 60 % | 70 % | 61 % | 56 % | 54 % | 58 % | 55 % | 58 % |
| P6 | 50 % | 59 % | 68 % | 63 % | 64 % | 66 % | 79 % | 67 % | 66 % | 62 % | 58 % | 55 % | 64 % |
| P7 | 56 % | 66 % | 73 % | 71 % | 68 % | 69 % | 84 % | 67 % | 56 % | 56 % | 56 % | 52 % | 65 % |
| P10 | 49 % | 65 % | 68 % | 64 % | 63 % | 72 % | 86 % | 68 % | 55 % | 58 % | 50 % | 49 % | 63 % |
| Total Grenland | 48 % | 58 % | 64 % | 60 % | 57 % | 61 % | 73 % | 61 % | 56 % | 56 % | 55 % | 54 % | 59 % |
| <i>Total Grenland < 5min</i> | <i>70 %</i> | <i>80 %</i> | <i>84 %</i> | <i>81 %</i> | <i>78 %</i> | <i>82 %</i> | <i>91 %</i> | <i>81 %</i> | <i>76 %</i> | <i>77 %</i> | <i>74 %</i> | <i>72 %</i> | <i>79 %</i> |

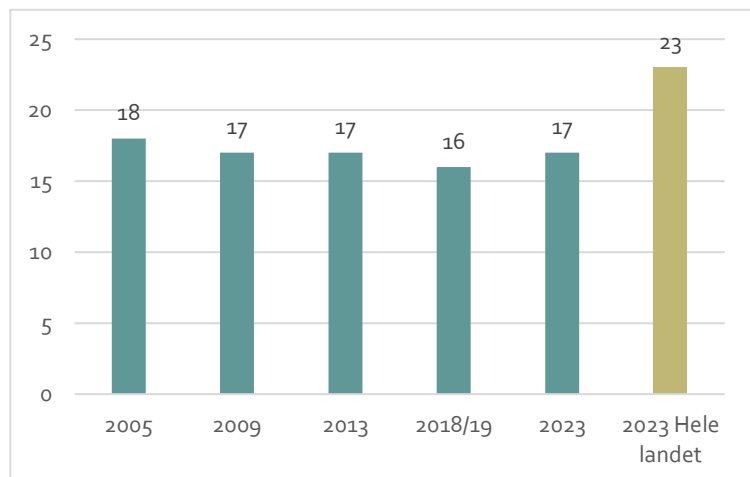
Tabellen viser andel bussavganger mindre en 3 minutter forsinket i 2024



Figur 4: Viser utviklingen i punktlighet fra 2019 til 2023. Mindre biltrafikk under pandemien ga bussene større punktlighet.

5.2 Gange

Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Denne viser at gangandelen i Grenland samlet var 17 prosent i 2023. Som figuren viser er det lavt sammenlignet med landet for øvrig. Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Utflytende arealbruk og langt mellom målpunkter antas å være hovedårsaken til den lave gangandelen.

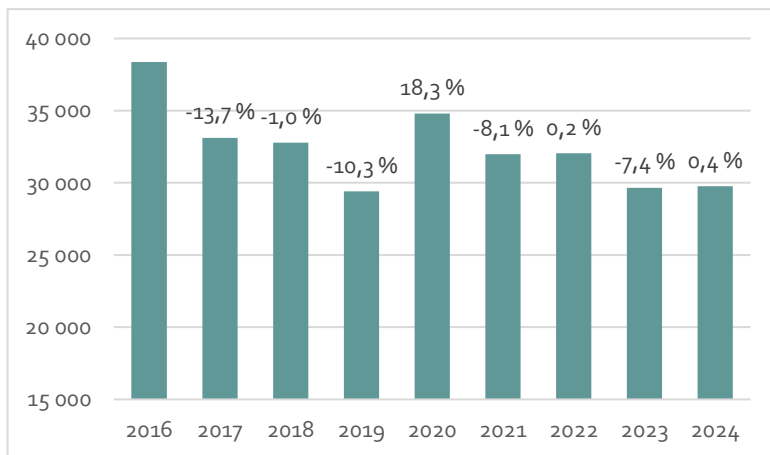


Figur 5: Viser utviklingen i andel gåturer i Grenland fra 2005 til 2023 (RVU 2005-2023)

5.3 Sykkel

Det er satt opp 34 tellepunkter rundt om i Grenland som teller sykkeltrafikken kontinuerlig gjennom døgnet. Disse viser at antall sykkelreiser varierer fra år til år. Hovedårsaken til endringer skyldes varierende vær. Tellepunktene for sykkel er mer sårbare enn biltellepunktene. Det gjør det vanskelig å trekke entydige konklusjoner. Et tellepunkt vil som eksempel kunne underrapportere når mange syklistene (skoleklasser) passerer samtidig. En annen svakhet er at punktene kun fungerer godt på gang- og sykkelveger. Mye av syklingen foregår på andre steder og blir dermed ikke fanget opp. Med den kraftige økningen i salg av elsykler skulle man kunne forvente at antall sykkelreiser gikk opp. Det er imidlertid ingen ting i telldataene som indikerer det.

Med unntak av det første pandemiåret 2020 der mange syklet, viser tellepunktene at antall syklistene er svakt nedadgående i Grenland. Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som omfatter Grenland. Resultatene fra RVU 2023 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 6 prosent. Dette er en økning på to prosentpoeng fra undersøkelsen i 2013/2014. Utviklingene i tellepunktene samsvarer ikke med tallene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen.



Figur 6: Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2016-2024. Antall syklistene varierer noe fra år til år. Dette skyldes variasjon i værforhold. I det første pandemiåret syklet nordmenn mye i hele landet.



Figur 7: Viser resultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 2005-2023. Andelen sykkelreiser i Grenland har økt noe, og er noe høyere enn i landet for øvrig



Figur 8 Spente jenter klar for sykkelopplæring (delfinansiert av belønningavtalen)

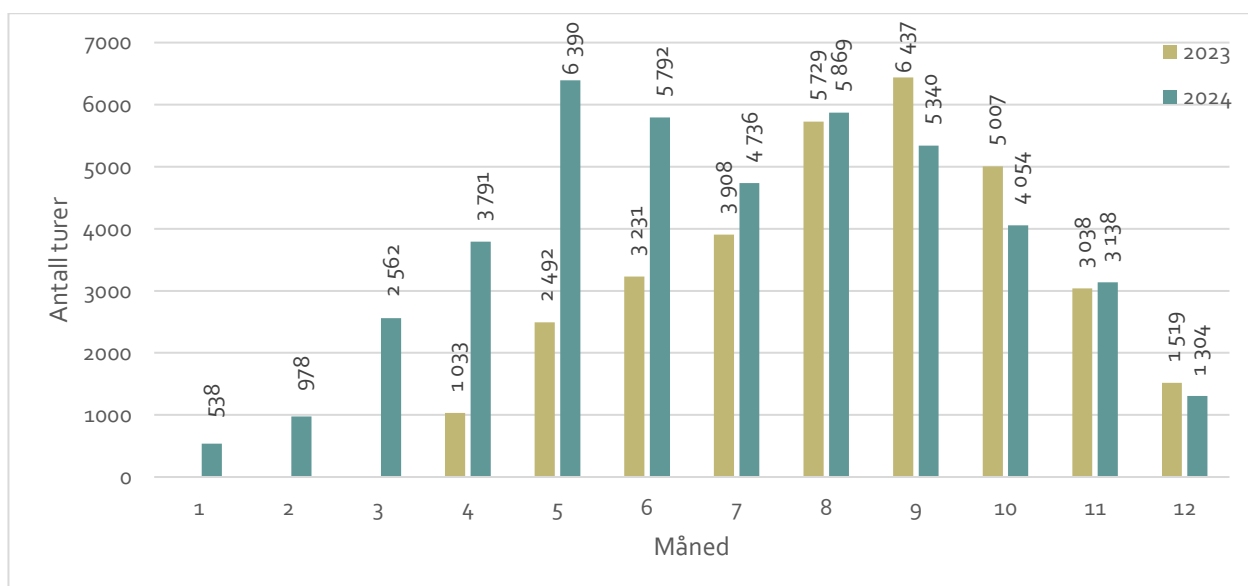
5.4 Bysysselordning med elsykler

Bysysselordningen med elsykler ble etablert i 2023 som en treårig pilot og har raskt blitt et populært tilbud. Sammenlignes perioden april til desember i 2024 med samme periode i oppstartsåret har bruken økt med 24 prosent. Ordningen ble etablert som et supplement til kollektivtilbudet i Porsgrunn og Skien, og har samme merkevareprofil som busstilbudet, Farte, i regionen.

Ordningen er et helårstilbud som består av 250 elektriske sykler, med 50 parkeringsområder fordelt i Porsgrunn og Skien. I årets vintersesong tester vi et redusert tilbud med færre sykler og færre parkeringssoner i drift. Bysyklene har blitt godt mottatt av publikum, og bidrar til at folk kan komme seg raskt, enkelt og miljøvennlig rundt i byene våre.

Syklene leies i en egen Farte bysyssel-app og koster 10 kr. for de første 15 minuttene.

Til tross for en del tekniske utfordringer med bysyklene i 2024 viser bruksdataene likevel høy bruk av syklene gjennom året. De tekniske utfordringene kan forklare nedgang i bruk i perioden august-oktober 2024. De tekniske utfordringene skal nå være løst, og det forventes ytterligere vekst i bruk av syklene i 2025.

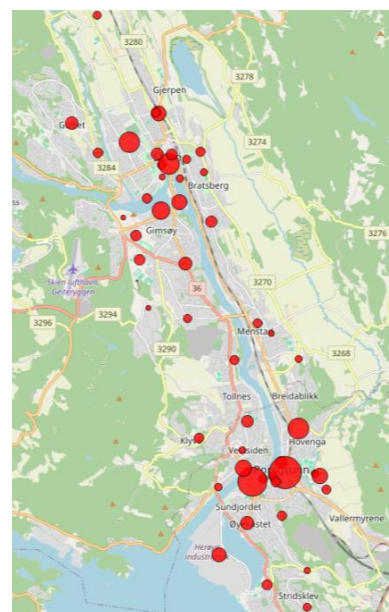


Figur 9 – Viser utviklingen i antall turer med bysykkel i 2023 og 2024. Sammenliknes perioden april til desember i 2024 med samme periode i oppstartsåret har bruken økt med 24 prosent.

Siden oppstart har bysyklene blitt brukt på over 74 000 turer, på totalt 210 000 km. I gjennomsnitt sykles det 2,8 km pr tur, som indikerer at bysyklene ofte benyttes til lengre reiser, og blant annet bidrar til å erstatte bilreiser. Dette bekreftes også av brukerundersøkelsen fra høsten 2024, hvor 43 % av brukerne oppgir at sykkelturene er med på å erstatte bilreiser, noe som understreker bysyklens positive miljøeffekt.

En av ambisjonene med etablering av bysysselordning var økt mobilitet og fleksibilitet og å knytte sammen regionens arbeidsplasser, handel,

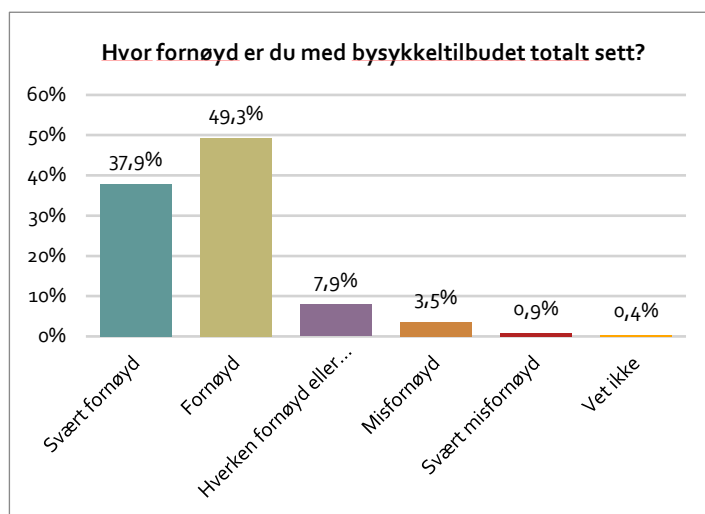
Figur 10 - Viser bruken av de ulike parkeringssonene i Porsgrunn og Skien



utdannings- og fritidstilbud, og brukstallene for bysyklene viser at dette er tilfellet.

Resultatene fra brukerundersøkelsen viser videre at brukerne av bysyklene er godt fornøyd med tilbudet. 97% svarer at de ønsker å benytte bysyklene igjen. Undersøkelsen viser at bysyklene brukes til mange formål. De vanligste er reisene er til og fra jobb, skole, sosiale arrangementer, gjerne i kombinasjon med offentlig transport.

Brugerundersøkelsen viser at flere tilgjengelige parkeringssoner, og færre tekniske problemer med bysyklene vil bidra til å øke bruken. Dette i kombinasjon med markedsføringskampanjer er fokus for 2025, og forventes å bidra til ytterligere vekst i bruken av bysyklene fremover.

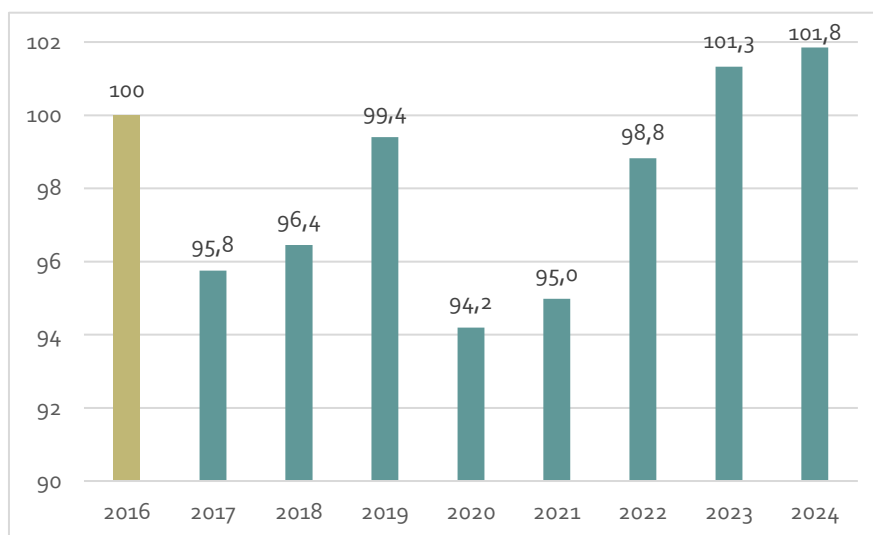


Figur 11 - Resultat fra brukerundersøkelsen høsten 2024

5.5 Vegtrafikk

Belønningsavtalen har som vilkår at Grenland skal nå nullvekstmålet. Dette måles gjennom en byindeks som baseres på 30 målepunkter ulike steder i byområdet. Referanseåret i gjeldende avtale er 2016 (året byområdet måles mot). Nullvekstmålet baserer seg på et gjennomsnitt av de tre siste årene (2022-2024). Byindeksen for 2024 viser at biltrafikken er 1,5 prosentpoeng lavere enn i 2016. I den treårs-perioden er det fortsatt ett år som er pandemipåvirket. Tallet kan derfor gi inntrykk av at Grenland har mer å gå på en vi faktisk har. Figuren nedenfor viser en enklere beregning av

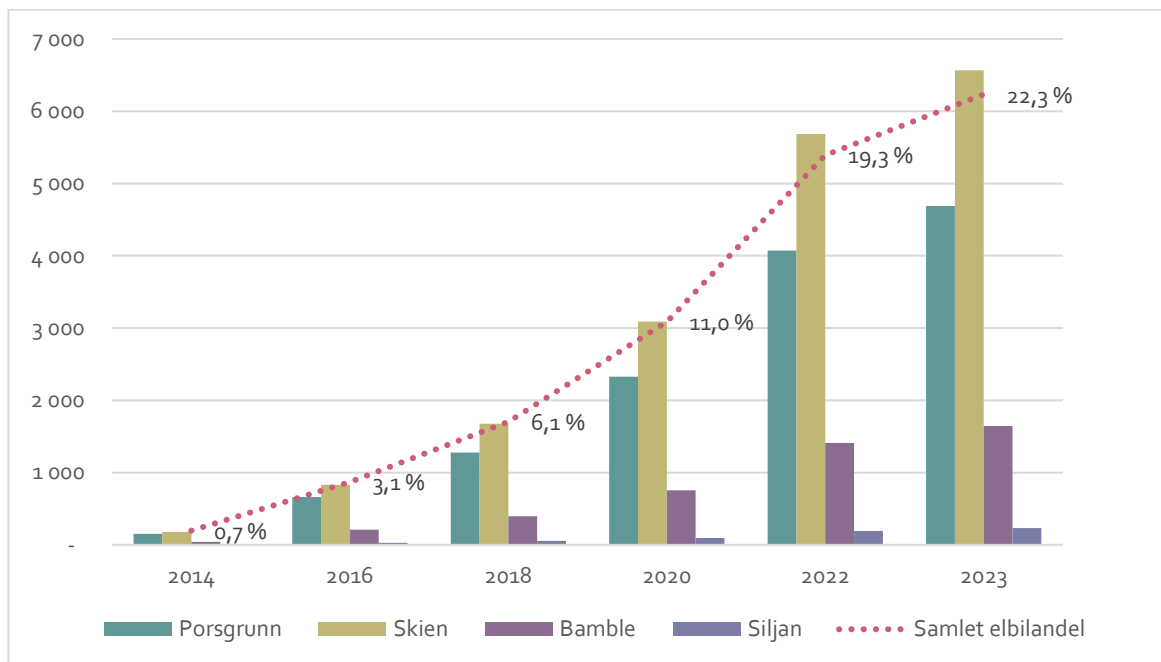
trafikkutviklingen basert på et utvalg tellepunkt. Den viser at personbiltrafikken for 2024, er 1,8 % høyere enn i 2016. Det skyldes i særlig grad at elbilene ikke betaler i bommene. Lokalt vedtak om Bypakke Grenland fase 2 legger til grunn 70 % takst på elbiler. På kort sikt er dette det viktigste tiltaket for å dempe trafikkveksten.



Figur 12 viser trafikkutvikling i Grenland i perioden 2016 – 2024 for lette kjøretøy/ under 5,6 m.

5.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 22,3 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2023. Dette er en økning på 3,0 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 24 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, selv om andelen for landet er kun 5,8 prosent.



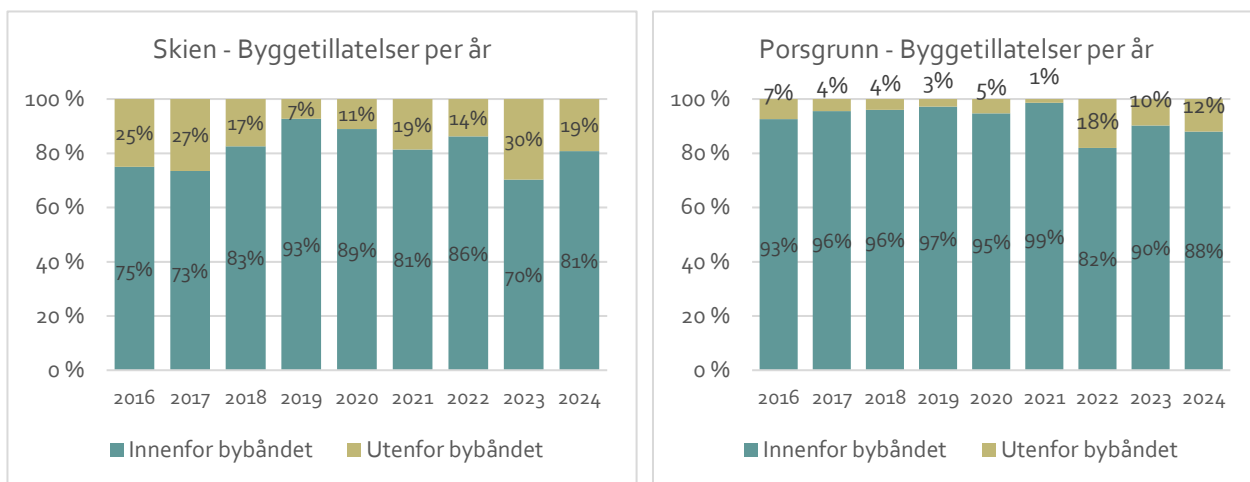
Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Antall ladepunkter i Grenland har gått betydelig opp

Tall fra Nobil viser at det per september 2024 er 531 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, en økning på 16. Dette gir en tetthet på 25 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 23 elbiler per ladepunkt.

5.7 Andelen nye boliger i bybåndet

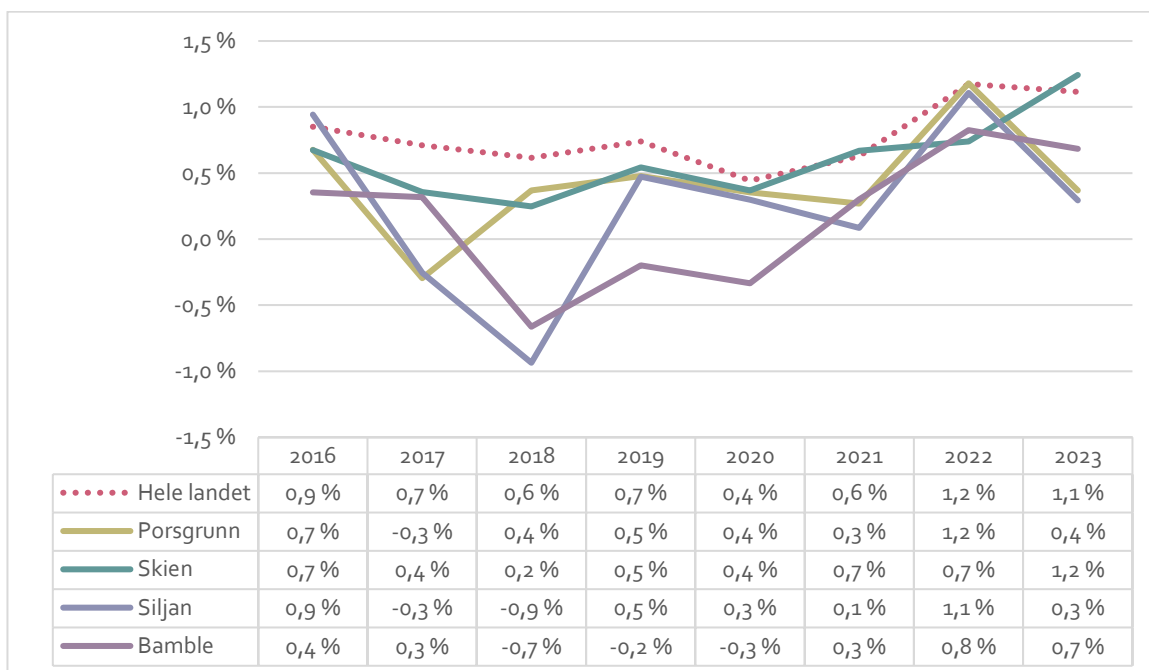
Andelen byggetillatelser utenfor bybåndet har økt de siste årene. I 2024 ble 83 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet, ned ett prosentpoeng fra 2023. For Skien var andelen 81 prosent, og 88 prosent i Porsgrunn. Målet definert i ATP Grenland er at minst 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Tallene viser at Skien i større grad enn Porsgrunn har tillatt boliger på utsiden. Det kan skyldes eldre utbyggingsområder lokalisert utenfor bybåndet som fremdeles realiseres. 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 2020-2024 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 91 % i Porsgrunn, mens andelen er 83 % i Skien.



Figur 13 Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2024.

5.8 Befolkningsvekst

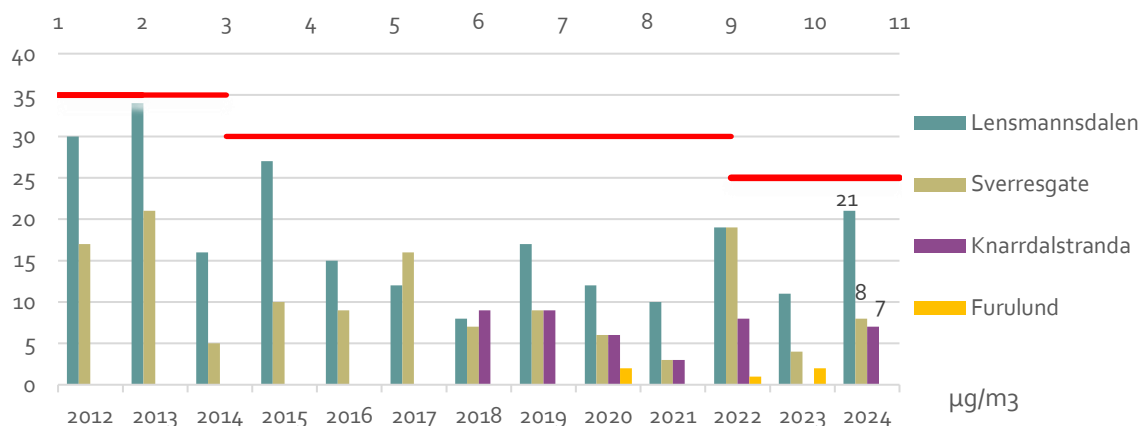
Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,9 prosent samlet for alle de fire grenlandskommunene i 2023. Veksten i hele landet var 1,1 prosent. I femårsperioden 2019 til 2023 har det til sammen blitt 2240 flere innbyggere i disse kommunene. Skien hadde høyest vekst i 2023 med 1,2 prosent.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2023. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5.9 Luftkvalitet

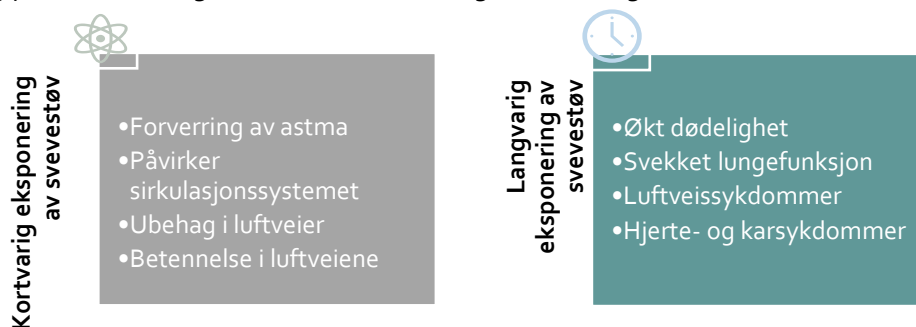
Det er fem målestasjoner for luftkvalitet i Grenland. Disse måler ulike parametere, men det er særlig svevestøv (PM₁₀) som er relatert til vegtransport. Det er en klar sammenheng mellom mengden vegtrafikk og luftkvalitet. Etter at Bypakke Grenland startet opp i oktober 2016 sank vegtrafikken med over 4 prosent. Dette er en faktor som har bidratt til bedret luftkvalitet i Grenland. Trafikken har imidlertid økt gradvis og er i dag på samme nivået som før bommene kom opp. Det har resultert i noe økt svevestøv, men luftforurensningen er lavere nå enn før bommene kom. Grenseverdiene for tillatt svevestøvnivå er imidlertid skjerpet de siste årene, slik at utfordringene med å overholde grenseverdiene fortsatt er store.



Figur 14: Viser antall dager som hadde et større gjennomsnitt enn grenseverdien for døgnmiddel i µg/m³. (PM₁₀). I 2024 er det tillatt med 25 overskridelser av denne grenseverdien. Fra 2012-2017 er det kun Lensmannsdalen og Sverresgate målestasjon som hadde godkjente data.

Forurensningsforskriften definerer grenseverdier for tillatt luftkvalitet. Grenseverdien for årlig svevestøv (PM₁₀) ble overskredet ved Lensmannsdalen målestasjon i 2024. Lensmannsdalen er den målestasjonen i Grenland som har den dårligste luftkvaliteten. Her ble grenseverdien for svevestøv per døgn overskredet 21 dager i 2024. Året 2024 hadde det høyeste årgjennomsnittet av PM₁₀, og det høyeste antallet overskridelser av døgnmiddel siden 2015. En medvirkende årsak når man ser bort fra naturlig variasjon kan være økt massetransport av løsmasser i forbindelse med bygging av ny E18.

Grenland har lavere forventet levealder enn landsgjennomsnittet, og ligger i toppen når det gjelder lungesykdom, kols og akutt hjerteinfarkt. Luftforurensning er en faktor som er bevist å ha en negativ påvirkning på folkehelse og forventet levealder, også her i Norge.



Figur 15: En oppsummering av noen helseeffekter svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) kan ha på helsen. Informasjonen kommer fra FHI sin [håndbok for uteluft](#). [Folkehelse rapporten](#) gir en god oppsummering av sykdomsbildet i Norge som følge av luftforurensning.

6 Informasjon og holdningskapende arbeid

6.1 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 bypakka bidrar til i regionen. Media viser stor interesse for Bypakke Grenland. Siden 2013 er bypakka omtaler i nesten 13 000 saker. Bypakke Grenland har en kommunikasjonsstrategi sist oppdatert i 2021. Der er følgende hovedgrep definert:

- Synliggjøre prosjekter og resultater
- Vise bypakkas betydning i en større sammenheng
- Øke kunnskapen om grønne transportalternativ
- Bruke lokale ressurspersoner og egne ansatte som ambassadører
- Sikre bedre kommunikasjon mellom involverte parter i bypakka
- Spille beslutningstakerne gode
- Gjennomføre hyppige målinger som dokumenterer om vi lykkes med bypakkas kommunikasjonsarbeid



Figur 16: Innspillskampanjen der publikum fikk melde inn forslag til små og store tiltak, ble en stor suksess

Bypakkas kommunikasjonsstrategi planlegges oppdatert i 2025 før fase 2 iverksettes.

Viktige kampanjeaktiviteter i 2021-2024:

- Sykkelopplæring og kampanjer i barnehager og grunnskolen for å få flere til å gå og sykle
- Fus bedrift – forpliktende samarbeid med bedrifter om miljøvennlig reiser
- 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

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

6.2 Fus bedrift – forpliktende bedriftssamarbeid om miljøvennlige reiser

Fus bedrift er etablert for å få flere til å velge å gå, sykle eller ta bussen til og fra jobb. I dag utføres 80 prosent av alle arbeidsreiser i Grenland med bil. Det indikerer at potensialet for endring er stort. En endring blir mer varig hvis den etableres som en vane. Derfor er Fus bedrift utformet som et fordelsprogram for ansatte, med fokus på vanereisen til og fra jobb.

Konseptet ble utviklet i 2023 og realisert i 2024. Fus er et treårig (2024-26) prosjekt, og har et budsjett på 4 mill. i 2025. Budsjettet vil måtte trappes noe opp etter som antall bedrifter øker. Det er i dag 12 operative Fus bedrifter med til sammen 1760 ansatte. Det er et mål å nå 60 bedrifter i løpet av 2026.

De viktigste fordelene med å være Fus bedrift:

- Glade og friske medarbeidere
- Et klimatiltak og godt omdømme som bedrift
- Muligheter for de ansatte til å lease elsykkel
- Gratis rekrutteringsbillett på buss i tre måneder for bilister
- Mobilt sykkelverksted som kommer til bedriften
- Tilskudd til sykkelparkering
- Motiverende konkurranser internt i bedriften og på tvers av bedrifter

Gratis sykkel service

Fus til å gjøre sykkelens sesongklar!
En sykkel i god stand gjør turen tryggere og øker sykkelgleden. Ta med sykkel på jobb, og få den fikset!

Sykkelverkstedet ruller inn til din bedrift:

Mandag 4. november
Tirsdag 5. november

• Meld deg på verkstedet minst 2 dager før vi kommer
• Merk sykkel med vår merkeklipp når du setter den fra deg

Sjekken inkluderer justering av bremses, gir, olje og luft + mulighet for dekkskifte.

Du får også med en tilstandsrapport på sykkel.

Les mer om mobilt sykkelverksted her

Prosjektet er i oppstartsfasen og 2024 er første året i drift. I løpet av 2024 har vi delt ut 138 rekrutteringsbilletter til buss, 20 elsykler har blitt leaset og det mobilsykelverkstedet har utført service på 248 sykler. Vi har holdt konkurranser og quiz på arbeidsplassen. Alle bedrifter har utført en årlig reisevaneundersøkelse.

Fus fordi

- Turen til og fra jobb er en betydelig del av en virksomhet sitt **klimaavtrykk**
- **Aktiv reisevei** er helsebringende
- **Ansattgoder** skaper trivsel og merverdi
- Gjør virksomheten mer **attraktiv**

bypakke
GRENLAND

7 Videreføring av Bypakke Grenland og byvekstavtale

For å få en byvekstavtale i Grenland må partene synliggjøre at nullvekstmålet er mulig å nå. Bypakke Grenland fase 2 er en sentral del av en slik avtale sammen med regionale og kommunale arealplaner. En byvekstavtale vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag til satsing på kollektiv, gange og sykkel enn i dag. Langsiktigheten i avtalen vil gi vesentlig større forutsigbarhet i finanseringen av kollektivtilbudet. I byvekstavtalene er det i tillegg satt av egne midler til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbane. Togstopp Skien er et prioritert tiltak det kan forhandles om i byvekstavtalen. Byområdet har anmodet om at det initieres forhandlinger om byvekstavtale så snart proposisjonen for Bypakke Grenland fase 2 er vedtatt i Stortinget.



Figuren viser hvordan bypakke fase 2 og andre virkemidler inngår i en byvekstavtale med staten

For mer informasjon: bypakka.no.



Alle barnehagene i Skien, Porsgrunn og Siljan får gjennom bypakka låne løpesykler. Et populært tiltak hvor læringsmålet er balanse, smidighet, og starten på et liv som syklist.

8 Status bruk av midler – hva har midlene gått til?

Gjeldende belønningsavtale med staten gjelder for perioden 2021 – 2024. Denne har en total ramme på 349 mill. kr. 87 mill. av disse er tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Tabellen til høyre viser tildelte midler i avtaleperioden.

| År | Belønningsmidler (mill.) | Reduserte billettpriser | Sum (mill.) |
|-------------|--------------------------|-------------------------|-------------|
| 2021 | 62 | 21 | 82 |
| 2022 | 64 | 21 | 85 |
| 2023 | 67 | 22 | 88 |
| 2024 | 70 | 23 | 93 |
| 2021 - 2024 | 262 | 87 | 349 |

8.1 Belønningsmidler

Den samlede bevilgningen av belønningsmidler 2021 – 2024 er 262 mill. kr. Tabellen nedenfor viser hva belønningsmidlene er benyttet til. 93,4 prosent av tilskuddsmidlene er benyttet.

| Nr. | Tiltak | Bevilget 2021-2024 | Resultat 2021-2024 | Avvik (rest) |
|-----|---|--------------------|--------------------|--------------|
| 1 | Videreføre busstilbudet | 188,00 | 188,00 | 0,00 |
| 2 | Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter (<i>investering</i>) | 26,00 | 26,00 | 0,00 |
| 3 | Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi - signalprioritering buss | 2,00 | 0,00 | 2,00 |
| 4 | Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter | 19,00 | 13,93 | 5,07 |
| 5 | Mobilitetsveiledning og kampanjer | 9,03 | 6,42 | 2,61 |
| 6 | Mindre tiltak for myke trafikanter | 2,30 | 1,69 | 0,61 |
| 7 | Fase 2 planleggingsmidler (utredning som vi ikke kan bruke bypakkemidler til) | 3,00 | 1,60 | 1,40 |
| 8 | Siljan (Siljan sentrum, fortau) | 0,40 | 0,40 | 0,00 |
| 9 | Skien (Kverndalen, sykkelveg med fortau) | 4,00 | 4,00 | 0,00 |
| 10 | Porsgrunn (Gang- og sykkelbru) | 6,72 | 6,72 | 0,00 |
| 11 | Ufordelt reserve | 1,51 | 0,00 | 1,51 |
| | Sum | 262,0 | 248,8 | 13,2 |

Figur gir en oversikt over hva belønningsmidlene er benyttet til. Samlet avvik er på 17,3 mill. 4,1 mill. er imidlertid gjenstående fra avtalen 2016-2019. Hele beløpet vil bli omprioritert i politisk sak våren 2025 og omsatt i løpet av året.

8.2 Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport

Grenland har mottatt til sammen 87 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport i 2021-2024. I tillegg mottok byområdet 20 mill. i 2020. Midlene er benyttet til takstreduksjon og utvikling av nye billettprodukter som gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt. Tabellen under gir en oversikt over hva tilskudd til reduserte billettpriser er benyttet til i perioden 2020 – 2024.

| Nr. | Tiltak | Bevilget 2020-2024 | Resultat 2020-2024 | Avvik (rest) |
|-----|--|--------------------|--------------------|--------------|
| 1 | Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland (takstreduksjon) | 7,73 | 4,58 | 3,15 |
| 2 | Redusert takst periodekort/enkeltbillett | 31,85 | 31,56 | 0,29 |
| 3 | Rabatterte billettprodukter: | 18,17 | 10,93 | 7,24 |
| | Barn gratis buss opp til 6 år | 1,65 | 0,55 | 1,10 |
| | Økt rabatt på app og reise penger | 6,00 | 5,30 | 0,70 |
| | «Best pris»-app. Billettprodukt gir kunden automatisk den beste prisen | 6,00 | 2,85 | 3,15 |
| | Familierabatt i helg opp til 18 år (enkeltbillett) | 1,50 | 0,23 | 1,27 |
| | Gratis gruppereiser barn og unge, dagtid | 0,50 | 1,99 | -1,49 |
| | Aksept av periodebillett på Grenlandsekspressen | 1,10 | 2,00 | -0,90 |
| 4 | Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland | 18,60 | 15,31 | 3,29 |
| 6 | Bysykel basert på elsykler | 16,80 | 13,31 | 3,49 |
| 7 | Ufordelt reserve tilskudd reduserte billettpriser kollektivtransport | 6,62 | 0,00 | 6,62 |
| 8 | Fus bedrift, kampanje for å øke grønne arbeidsreiser (Fus) | 5,95 | 1,94 | 4,01 |
| | Sum | 106 | 80 | 27 |

Figur 18 viser hva midler til reduserte billettpriser er benyttet til. Ubrukte midler (27 mill.) vil først kunne omsettes når vilkårene for belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser er slått sammen.



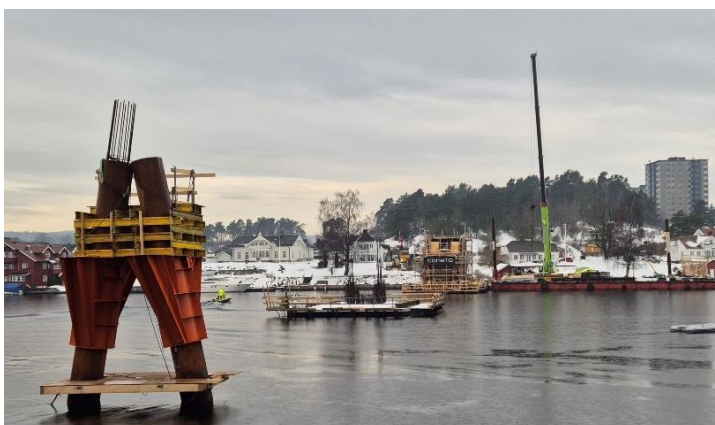
Figur 19 Bysykelordningen basert på elsykler ble etablert i 2023 og har raskt blitt populært. Finansiert av midler til reduserte billettpriser.

Hva er midlene i belønningsavtalen benyttet til?

- Ett av Norges billigste busstilbud med utvidet rutetilbud i rush.
- En av Norges første og gunstigste kombinasjonsbillett for buss – tog.
- Ulike rabatterte billettprodukter som familierabatt i helg, gratis gruppereiser på dagtid for barn og ungdom (inntil 12 personer) og gratis bussbillett for barn opp til 6 år
- Ulike kampanjer for å øke andelen gå-, sykkel- og kollektivreiser.
- Opplæring og kampanjer i barnehager og grunnskole.
- Gratis sykkelverksted til befolkningen ute i bydelene
- Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter.
- Fus bedrift. Bedriftssamarbeid for å øke bruk av kollektiv, gange og sykkel til og fra jobb
- Bysykelordning basert på el-sykler.
- Mindre trafikksikkerhetstiltak for gange og sykkel.
- Infrastrukturtiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.
- Full eller delvis finansiering av gang- og sykkelbruer, fortau, snarveier m.m.



Den nye gang- og sykkelforbindelsen gjennom Kverndalen er delfinansiert av belønningsmidler



Den nye gang- og sykkelbrua i Porsgrunn som er under bygging er delfinansiert av belønningsmidler



Den langsiktige satsingen på utvikling av sykkelferdigheter og holdninger i barnehager og skole er delfinansiert av belønningsmidler

Det rullende sykkelverkstedet er gratis og kommer jevnlig på besøk i bydelene. Tiltaket er finansiert av belønningsmidler.



Investeringsprosjekter helt eller delvis finansiert av belønningsmidler slutført i 2021-2024

| Nr. | Ferdig | Kommune | Utvalgte prosjekter finansiert av belønningsmidler | Sum (eks.mva) mill.kr |
|-----|-----------|-----------|--|-----------------------|
| 1 | 2021 | Skien | Kjørbekkevegen fortau (kun delfinansiert av belønningsmidler) | 0,2 |
| 2 | 2021 | Porsgrunn | Aallsgate, dobbeltsidig sykkelfelt inklusiv g/s-veg fra Deichmannsgate til Trollveie | 3,0 |
| 3 | 2021 | Porsgrunn | Sykkelfelt Moldhaugvegen og fortau Solumgata | 3,2 |
| 4 | 2021 | Porsgrunn | Smug Storgata 92-94 | 0,6 |
| 5 | 2021 | Skien | Ny gs-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia | 0,2 |
| 6 | 2021 | Skien | Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomskole | 1,0 |
| 7 | 2021 | Skien | Fv. 43 Gulsetvegen, fortau fra Falkum bru til Hynivegen. Delfinansiering | 5,0 |
| 8 | 2021 | Skien | Gregorius Dagsongate, universelt utformet holdeplass | 1,1 |
| 9 | 2021 | Porsgrunn | Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet | 3,0 |
| 11 | 2022 | Skien | Gangvei over Gimsøylettene, oppgradert med asfalt | 0,4 |
| 12 | 2022 | Alle | Gratis utlån av el-lastesykler på bibliotekene | 0,2 |
| 14 | 2022 | Skien | Rehabilitering av fortau langs fv.32 fra Eikornrødvegen til Skien sentrum | 2,0 |
| 15 | 2022 | Skien | Oppgradering og universell utforming av park og turvei innerst i Hjellen | 0,4 |
| 16 | 2022 | Alle | Nye sykkelstativer på 22 dagligvarebutikker i Grenland | 0,6 |
| 17 | 2023 | Porsgrunn | Snarveier Porsgrunn. Bymuseet, Brattås og Dr.Munksgate | 0,1 |
| 18 | 2023 | Skien | Turvei Fartangen | 1,7 |
| 19 | 2023 | Skien | Gang og sykkelunderganger under Nyhusvegen og Gulsetringen, delfinansiering | 13,0 |
| 20 | 2023 | Skien | Sykkelparkering ved skoler og andre målpunkter i sentrum Skien | 0,3 |
| 21 | 2024 | Siljan | Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak | 4,8 |
| 22 | 2024 | Skien | Kverndalen 1. Gågate/hovedsykkelrute delstrekning | 12,6 |
| 23 | 2024 | Alle | Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet | 1,3 |
| 24 | Ferdig 25 | Porsgrunn | Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, gange og sykkelbru, delfinansiering | 32,7 |
| 25 | 2024 | Skien | Oppgradering av trapp i Kverndalen | 0,6 |
| 26 | 2024 | Porsgrunn | Oppgradering av gangforbindelser i Rådhusparken | 0,4 |
| 27 | | Skien | Klosterøya - Jernbanebrygga, gs-bru. Delfinansiering. | 37,2 |



Figur 20 En heldig bussbruker «fikk» nytt busskur i bursdagspresang av fylkesordfører Sven Tore Løkslid. Finansiert av belønningsmidler.

8.3 Rapportering stat

| | Overført fra 2023 | Bevilget 2024 | Til disposisjon 2024 | Resultat 2024 | Avvik (til disp resultat) | % ubrukt 2021-2024 |
|---|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------|---------------------------|--------------------|
| Belønningsmidler | 53 826 532 | 69 700 000 | 123 526 532 | 106 263 730 | 17 262 801 | 6,6 |
| Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk | 36 078 384 | 23 200 000 | 59 278 384 | 32 085 498 | 27 192 886 | 31,3 |
| Totalt | 89 904 916 | 92 900 000 | 182 804 916 | 138 349 229 | 44 455 687 | 12,8 |

| Tiltak/tiltaks-områder | Overført fra 2023 | Bevilgning 2024 | Til disposisjon 2024 | Resultat 2024 |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------|
| Drift av kollektiv | 2 607 742 | 47 000 000 | 49 607 742 | 49 607 742 |
| Investering gang/sykkel | 42 076 414 | 9 122 100 | 51 198 514 | 38 330 034 |
| Investeringer kollektivtiltak | | 1 329 000 | 1 329 000 | 1 231 763 |
| Annet | 9 142 375 | 12 248 900 | 21 391 275 | 17 094 192 |
| Totalt | | 69 700 000 | 123 526 532 | 106 263 731 |

| Prosjekt | Overført fra tidligere | Bevilget 2024 | Til disposisjon 2024 | Resultat 2024 | Avvik (til disp - resultat) |
|---|------------------------|---------------|----------------------|---------------|-----------------------------|
| Bussløftet. Hyppigere avganger. 10 min avganger i rush 47 | 2 607 742 | 47 000 000 | 49 607 742 | 49 607 742 | 0 |
| Skille gående og syklende og andre tiltak i sentrum, lokalsentra og langs hovedruter(investeringer) | 13 056 414 | 8 000 000 | 21 056 414 | 13 475 087 | 7 581 327 |
| Satsing på smart mobilitet og bruk av ny teknologi (bussprioritering i lyskryss) 1 | | 1 000 000 | 1 000 000 | 0 | 1 000 000 |
| Styrke helårsdrift og vedlikehold inkl. GS løsninger som er dyre å drifte 7 | 5 285 134 | 7 000 000 | 12 285 134 | 7 216 721 | 5 068 413 |
| Mobilitetsveiledning og kampanjer 4,5 | 1 457 242 | 4 400 000 | 5 857 242 | 3 252 318 | 2 604 924 |
| Midler til mindre tiltak for myke trafikanter | | 2 300 000 | 2 300 000 | 1 691 863 | 608 137 |
| Fase 2 planleggingsmidler | 2 000 000 | 0 | 2 000 000 | 1 600 000 | 400 000 |
| GS bru Skien | 12 220 000 | | 12 220 000 | 12 220 000 | 0 |
| Siljan sentrum | 400 000 | | 400 000 | 400 000 | 0 |
| Skien Kverndalen | 10 080 000 | | 10 080 000 | 10 080 000 | 0 |
| GS bru Porsgrunn | 6 720 000 | | 6 720 000 | 6 720 000 | 0 |

| Tilskudd til reduserte billettpriser | | | | | |
|--|------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Bompengeforlik 2020 | 7 406 891 | | | | |
| Overført fra 2021-2023 | 28 671 493 | | | | |
| Redusert antall soner fra 4 til 1 i Grenland | | 2 900 000 | 2 900 000 | 2 128 605 | 771 395 |
| Redusert takst periodekort/enkeltbillett | | 8 500 000 | 8 500 000 | 8 538 695 | -38 695 |
| Rabatterte billettprodukter | | 6 800 000 | 6 800 000 | 7 313 117 | -513 117 |
| Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland 7,3 | | 7 300 000 | 7 300 000 | 6 837 578 | 462 422 |
| Bysykkell inkludert i periodekort (økning til markedsføring) | | 6 000 000 | 6 000 000 | 5 609 521 | 390 479 |
| Bedriftssatsinga , grønne arbeidsreiser (Fus) | | 2 300 000 | 2 300 000 | 1 657 983 | 642 017 |

8.4 Plan for omsetning av ubrukte midler

Ubrukte belønningsmidler vil bli omfordelt i en felles politisk sak våren 2025 til prosjekter og tiltak som lar seg realisere i 2025. Ubrukte tilskuddsmidler til reduserte billettpriser er fremdeles høy. Hovedårsaken til dette er at pandemien forsinket gjennomføringen av tiltak, med den konsekvens at midlene ble stående ubrukt. Disse lar seg ikke omsette på en forsvarlig måte uten at staten endrer vilkårene for bruk, slik NTP 2025-2035 har lagt opp til i byveksttaltene for å gi bedre måloppnåelse.

9 Evaluering av avtalen

Som kapittel 5 viser innfrir Grenland avtalens krav om nullvekst i persontransport med bil. Glidende indeks for perioden 2021-2024 viser at persontransport med bil er 1,5 prosent lavere enn referanseåret 2016. Selv om pandemien førte til en betydelig nedgang har utvikling i antall kollektivreiser har vokst med 54 prosent siden 2013.

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. Ordningen gjør at vi har ett av Norges billigste kollektivtilbud og at sentrale kollektivlinjer har fått et forsterket tilbud. I perioden 2013-2024 har bussene hatt 54 prosent vekst i antall passasjerer. Bysykkelordning basert på elsykler som ble etablert i 2023, har raskt blitt svært populært. Siden oppstarten i april 2023 er det utført 78 000 turer med bysykkel i Grenland. Fus bedrift er byområdets svar på «hjem jobb hjem», et forpliktende samarbeid med regionens bedrifter om grønne reiser. Ingen av disse tilbudene og hadde latt seg realisere uten en forpliktende avtale med staten. Belønningsavtalen gir oss kraft til å utvikle regionen til et mer attraktivt og miljøvennlig sted. Fordi den også gjør oss i stand til å tilby ulike kollektive transporttjenester til sterkt reduserte priser, virker belønningsavtalen også sosialt utjevne.

Suksessfaktorer for et vellykket tiltak

- Tiltakene/ prosjektenes bidrar effektivt til å nå Bystrategi Grenlands mål (attraktivitet og nullvekst).
- Gode systemer og rutiner som gir god kontroll på økonomi og gjennomføring
- Gode prosesser på tvers av partene i avtalen med fokus på gjennomføring
- Tilstrekkelig med plan og gjennomføringskapasitet hos respektive parter i avtalen

Bystrategi Grenland er beskrevet i kap. 4. Denne legger strategiske føringer også for prioritering av midler. I Grenland er det utviklet en metode for vurdering av investeringsprosjekters bidrag til måloppnåelse. Følgende kriterier legges til grunn for utvelgelse og prioritering av investeringsprosjekter:

1. *At tiltaket berører store reisestrømmer og en stor andel av befolkningen.*
2. *Bidrar til redusert persontransport med bil.*
3. *Bidrar til en attraktiv by og mer konsentrert arealutvikling.*
4. *Bidrar til kortere reisetid og/eller økt attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende.*
5. *Bidrar til et helhetlig, trafiksikkert og sammenhengende transportsystem.*

For nærmere beskrivelse vises til Bypakke Grenlands handlingsprogram. For driftstiltak er det primært utvikling av indikatorer og måltall 2024 som indikerer om tiltaket er vellykket eller ikke. Kap. 5 omtaler dette temaet.

Kritiske faktorer for eventuelt manglende måloppnåelse

- Tiltakene/ prosjektene benyttes til formål som ikke bidrar til måloppnåelse
- Systemer og rutiner er for dårlige til å gi god kontroll over økonomi og gjennomføring
- Tiltak er for dårlig forankret i hos partene i avtalen som skal gjennomføre tiltakene
- Det settes ikke av tilstrekkelig med plan og gjennomføringskapasitet hos respektive parter i avtalen

10 Bruk av midler i 2025

Søknad om ny fireårig belønningsavtale er sendt samferdselsdepartementet, og midler er avsatt i statsbudsjettet. Formelt svar på søknaden vil ikke foreligge før etter at sluttrapport er levert 31.01.25. Høsten 2024 ble bypakkas handlingsprogram revidert og vedtatt. I den forbindelse ble midlene i en fremtidig belønningsavtale fordelt med utgangspunkt i forventet tilsagnsbeløp. Følgende fordeling ble vedtatt:

| Nr. | Tiltak | Bevilgning 2025 | Finansiering 2025 oppsparte fond | Sum (mill) |
|-----|---|-----------------|-------------------------------------|------------|
| 1 | Opprettholde og videreutvikle busstilbudet (økt ruteproduksjon/ 10 min. i rush) | 49,65 | | 49,7 |
| 2 | Reduserte takster og billigere billettprodukter | 13,10 | 3,1 | 16,2 |
| 3 | Farte bysykkel som en del av kollektivtilbudet (250 gule elsykler) | 7,00 | | 7 |
| 4 | Mindre tiltak kollektiv gange og sykkel på fylkesveg. Oppfølging av innspillskampanje. | 2,00 | | 2 |
| 5 | Midler til mindre gange og sykkeltiltak/ oppfølging av innspillskampanje på kommunal veg (fordeles etter folketall) | 6,00 | | 6 |
| 6 | Forsterket drift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter | 7,32 | | 7,3 |
| 7 | Kampanjer og opplæring i grunnskolen, gratis rullende sykkelverksted m.m. | 4,40 | | 4,4 |
| 8 | FUS bedrift - forpliktende samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser | 4,00 | | 4 |
| 9 | Midler til utvikling av styringsverktøy, kunnskapsinnhenting og evaluering fase 1 | 3,02 | | 3 |
| | Sum | 96,5 | 3,1 | 99,6 |



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no
facebook.com/bypakkegrenland

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