



Belønningsavtale Grenland 2025-2028. Årsrapport 2025

31.januar 2025

bystrategi
GRENLAND

Forsidebilde: Jørn Steen

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 2025	12
5.1.1	Buss.....	12
5.1.2	Gange.....	15
5.1.3	Sykkel.....	15
5.1.4	Bysykkelordning med elsykler.....	15
5.1.5	Biltrafikk.....	17
5.1.6	Elbiler.....	18
5.1.7	Andelen nye boliger i bybåndet.....	19
5.1.8	Befolkningsvekst.....	19
5.1.9	Luftkvalitet.....	20
6	KOMMUNIKASJON OG KAMPANJER	22
6.1	Fus bedrift – forpliktende bedriftssamarbeid om miljøvennlige reiser.....	23
7	STATUS BRUK AV MIDLER – HVA HAR MIDLENE GÅTT TIL?	24
7.1	Rapportering stat.....	25
7.2	Plan for omsetning av ubrukte midler.....	25
7.3	Kriterier for bruk av belønningsmidler.....	25
8	BRUK AV MIDLER I 2026-2028	26

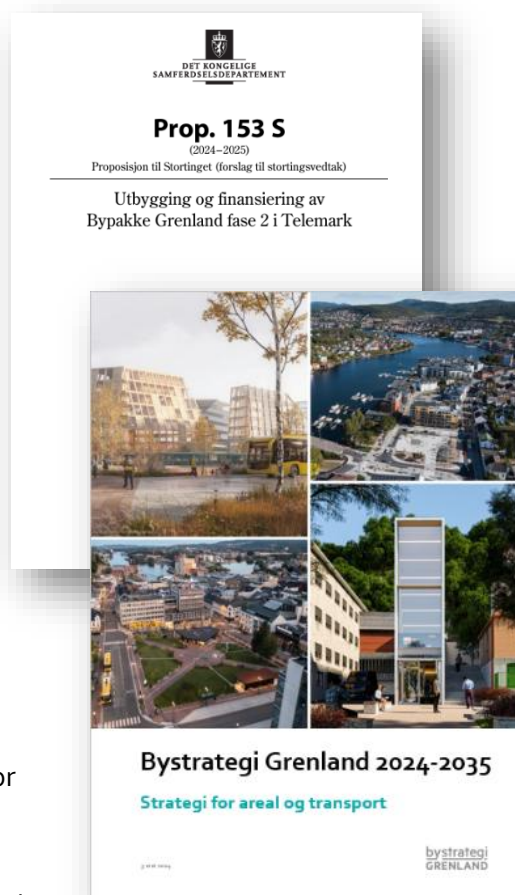
1 Sammendrag

Grenland har i tre perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Ny fireårig avtale ble inngått i 2025, og omfatter tilskudd fra Belønningsordningen på 96,5 mill. 2025-kroner årlig. Belønningsavtalen 2025-2028 har en ramme på 386 mill. 2025-kroner i avtaleperioden. Til sammen har belønningsavtalen bidratt med over 900 000 mill. kr. i statlige tilskuddsmidler i perioden 2013-2025. Statens vilkår for tildelingene er at Grenland når nullvekstmålet – ingen vekst i persontransport med bil. Dette har Grenland innfridd i hele perioden, med unntak av 2025 der byområdet ligger om lag 1 % over referanseåret 2016.

Denne rapporten er årsrapport for 2025. Belønningsavtalen har siden 2013 finansiert over 200 ulike tiltak i Grenland. Selv etter prisøkning 1 feb. 2026 har Grenland et av Norges billigste busstilbud med hyppig frekvens på sentrale linjer. Belønningsavtalen finansierer i tillegg en rekke tilbud som Farte Bysykkel, Fus bedrift (grønne jobbreiser), rullende sykkelverksted, tiltak i skoler og barnehage og forsterket drift av viktige gang- og sykkelforbindelser. Avtalen har finansiert eller delfinansiert en rekke fortau, gang- og sykkelveger, broer, snarveier og holdeplasser som gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt i Grenland. Ingen av disse tiltakene hadde latt seg finansiere uten en forpliktende avtale med staten.

Bypakke Grenland fase 2 vedtatt i Stortinget 17.des 2025

Stortinget gjorde vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 17.des 2025. Denne har en varighet på 10 år og en størrelse på om lag 3,2 milliarder kroner. Overgang fra fase 1 til fase 2 vil foregå i april 2025. Finansieringen er basert på innkreving av bompenger med 70 prosent elbilstakt, og fylkeskommunale og kommunale midler i tråd med statlige føringer. Stortingsproposisjonen bygger på et omforent lokalpolitisk vedtak fra våren 2024, og Bystrategi Grenland 2024-2035 - strategi for areal og transport (vedtatt våren 2024). 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 også i framtiden. 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. Med en varighet på 10 år vil en byvekstavtale gi vesentlig større forutsigbarhet enn dagens 4 årige belønningsavtale. 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.



Hva er midlene i belønningsavtalen benyttet til?

Nr.	Tiltak	Kategori	Bevilling 2025	Medgått 2025	Rest
1	Forsterket rutetilbud og reduserte takster buss	Buss/ kollektiv	57,9	57,9	0,0
2	Midler for å redusere behov for kutt og takstøkninger i busstilbud i 2025	Buss/ kollektiv	19,5	19,5	0,0
3	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss inn og ut av Grenland	Buss/ kollektiv	4,9	5,5	-0,7
4	Oppgradering holdeplass Herkules og skilt i Bakkane	Buss/ kollektiv	0,7	0,7	0,0
5	Etablering av nye santidsskjermer på holdeplasser og knutepunkt	Buss/ kollektiv	0,9	0,9	0,0
6	Prioritering av buss i lyskryss, tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet	Buss/ kollektiv	1,5	0,05	1,5
7	Farte Bysykkelordning (250 elsykler)	Buss/ kollektiv	7,0	6,0	1,0
8	Mindre gange og sykkeltiltak Skien (tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	3,5	0,0	3,5
9	Mindre gange og sykkeltiltak Porsgrunn (tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	2,3	2,8	-0,5
10	Mindre gange og sykkeltiltak Siljan (tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	0,2	0,0	0,2
11	Mindre tiltak kollektiv, gange og sykkel på fylkesveg	Gange og sykkel	2,0	2,5	-0,5
12	Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter	Gange og sykkel	7,3	6,8	0,5
13	Kongensgate, Skien. Etablering av toveis kollektivgate og tosidig fortau	Buss/ kollektiv	9,6	9,6	0,0
14	Langbrygga, Skien. Etablering av gågate og videreutvikling av park	Gange og sykkel	11,0	0,0	11,0
15	Siljan sentrum. Forstudie, gange- og sykkelforbindelser og utendørs møteplasser	Gange og sykkel	0,4	0,4	0,0
16	Kampanjer og mobilitetsveiledning	Kampanje	4,4	3,7	0,7
17	Opplæring og kampanjer i skole og barnehage (1,55 mill)	Kampanje			
18	Mobilt sykkelverksted - Kampanjer og mobilitetsveiledning (0,3 mill)	Kampanje			
19	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser	Kampanje	4,0	2,0	2,0
20	Utredninger, bla evaluering av fase 1 og forberedelse av gjennomføring fase 2	Utredning	3,0	2,8	0,2
	Sum		14,0	121	19

I tabellen over er Skien kommune tildelt mer midler enn Porsgrunn. For å kompensere for denne skeivfordelingen ble Porsgrunn kompensert i tråd med fordelingsnøkkel i revidert handlingsprogram høsten 2025.



Bilde: Kongensgate ble etablerdiggstilt som toveis kollektivgate med nye fortau og trær. prosjekter er delvis finansiert av belønningsmidler

Status for bruk av midlene i belønningsavtalen

Staten stiller som vilkår at tilskuddsmidlene skal benyttes i tildelingsåret. 86,4 prosent/ 119 mill. kroner av tilskuddsmidlene er benyttet. De ubrukte midlene (19 mill.) vil bli omsatt i 2026, i hovedsak til investeringsprosjekter i Skien (Langbrygga) som gjennomføres i 2026. Det innebærer at vi i stor grad innfrir statens krav om at midlene skal benyttes i tildelingsåret. Midler som ikke lar seg omsette i 2026 omprioriteres i politisk sak og omsettes i 2026.

Status for indikatorer og måltall 2025

Vegtrafikken i Grenland er økende

I hvilken grad byområdet når nullvekstmålet måles i en byindeks. Denne måles som et snitt over tre år. For de 20 byindekspunktene som inngår i indeksen for tre års glidende gjennomsnitt, viser beregningen at trafikken for de tre siste årene har hatt en svak økning på 1,0 % sammenliknet med referanseåret 2016. Økningen fra 2024 til 2025 var på 1,7%. Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag, vil det glidende gjennomsnittet bli betydelig høyere. Årsaken til veksten er den raskt økende andelen elbiler som foreløpig kjører gratis i bommene, og i noen grad at bilistene venner seg til avgiften. Elbilen vil i fase 2 betale 70% av full takst. Dette er det viktigste enkelttiltaket for at Grenland skal nå nullvekstmålet i årene som kommer. Det er svært usikkert om dette tiltaket alene vil være tilstrekkelig for å dempe trafikkveksten i årene som kommer. Andre viktige tiltak vil være en mer konsentrert arealutvikling og lokalisering av publikumsintensive virksomheter i sentrum av byene.

Nedgang i antall registrerte busspassasjerer

Antall busspassasjerer i 2025 viser en nedgang på 10 prosent sammenliknet med 2024. For å redusere kostnadsnivået på kollektivtilbudet er det gjort vesentlige endringer i rutetilbudet. Vi må forvente at det i noen grad har bidratt til redusert antall passasjerer. Det ble i 2025 tatt i bruk en ny billetteringsapp. Registrering av passasjerer har vært en utfordring, og kan være en medvirkende årsak til nedgangen. Det er derfor usikkert om hele nedgangen er reell. Fordi Bamble kommune har sagt nei til deltakelse i bypakka og ikke lenger er en del av belønningsavtalen, er takstene i Bamble økt betydelig. Det medfører nedgang i antall reisende med buss. Kundene i Bamble utgjør imidlertid ikke mer enn 7 % av kundemassen, og kan ikke være hele årsaken. Den stadig økende andelen elbiler antas å ha en medvirkende årsak til nedgang i antall busspassasjerer. Det er behov for mer kunnskap for å kunne si noe kvalifisert om årsaken.

Andel sykklister økte i 2025

Andelen sykkelreiser i Grenland måles i nasjonale reisevaneundersøkelser. Foreløpige tall for 2025 viser en økning i andel sykkelreiser på 2,5 prosentpoeng til 6%. Dette er 1% høyere en landssnittet. Økningen kan skyldes godt vær i store deler av sommersesongen. Den betydelige økningen i bruk av Farte Bysykel kan også ha bidratt til en økning. Andelen syklende svinger imidlertid mye fra år til år. Tellepunktene for sykkel på ulike steder i bybåndet viser en nedgang i antall sykklister. Disse er imidlertid plassert litt utenfor sentrum og får ikke med seg sykkelreiser i sentrum der det sykles mest. Det er usikkerhet knyttet til telling av antall/ andel sykklister. Reisevaneundersøkelsene indikerer ingen vesentlig endring i andelen sykkelreiser i Grenland de siste 20 årene, ut over svingninger som skyldes værforhold.

Veksten i antall elbiler er stor

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 25,5 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2024 (nye tall i mars 2026). Dette er en økning på 3,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 27,4 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, andelen for landet er 7,2 prosent. Andelen elbiler i antennepunktene var 34,1 prosent for hele 2025, og 37 prosent i desember. Årsaken til økningen er at elbiler foreløpig ikke betaler avgift i bommene. Dette er hovedårsaken til veksten i biltrafikk i Grenland de siste årene. Dette er sannsynligvis også en medvirkende årsak til at antall bussreiser går ned og at antall gå- og sykkelreiser ikke øker. I Bypakke Grenland fase 2 med forventet oppstart i april 2026, vil elbilene betale 70% av normal takst.

Befolkningsvekst litt under landssnittet

Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,36 prosent samlet for alle de tre kommunene i partnerskapet i 2024. I 2023 var den 0,9 prosent. Veksten i hele landet var 0,79 prosent. Av bypakkekommunene hadde Skien høyest vekst i 2024 med 0,44 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. 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. I perioden 2020-2024 er andelen byggetillatelser gitt innenfor bybåndet 91 % i Porsgrunn, mens andelen er 83 % i Skien. Tall for 2025 er ikke klare.



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.

Bilde: gjennom Fus bedrift kan ansatte låne elsykler av bypakka for å teste det ut

2 Innledning

Grenland har i tre perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Ny fireårig avtale ble inngått i 2025, og omfatter tilskudd fra Belønningsordningen på 96,5 mill. 2025-kroner årlig. Belønningsavtalen 2025-2028 har en ramme på 386 mill. 2025-kroner i avtaleperioden. Til sammen har belønningsavtalen bidratt med over 900 000 mill. kr. i statlige tilskuddsmidler i perioden 2013-2025. Statens vilkår for tildelingene er at Grenland når nullvekstmålet – ingen vekst i persontransport med bil. Dette har Grenland innfridd i hele perioden, med unntak av 2025 der byområdet ligger om lag 1 % over referanseåret 2016. Denne rapporten er årsrapport for 2025. Belønningsavtalen har siden 2013 finansiert over 200 ulike tiltak i Grenland. Selv etter prisøkning 1 feb. 2026 har Grenland et av Norges billigste busstilbud med hyppig frekvens på sentrale linjer. Belønningsavtalen finansierer i tillegg en rekke tilbud som Farte Bysykkel, Fus bedrift (grønne jobbreiser), rullende sykkelverksted, tiltak i skoler og barnehage og forsterket drift av viktige gang- og sykkelforbindelser. Avtalen har finansiert eller delfinansiert en rekke fortau, gang- og sykkelveger, broer, snarveier og holdeplasser som gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt i Grenland. Ingen av disse tiltakene hadde latt seg finansiere uten en forpliktende avtale med staten.

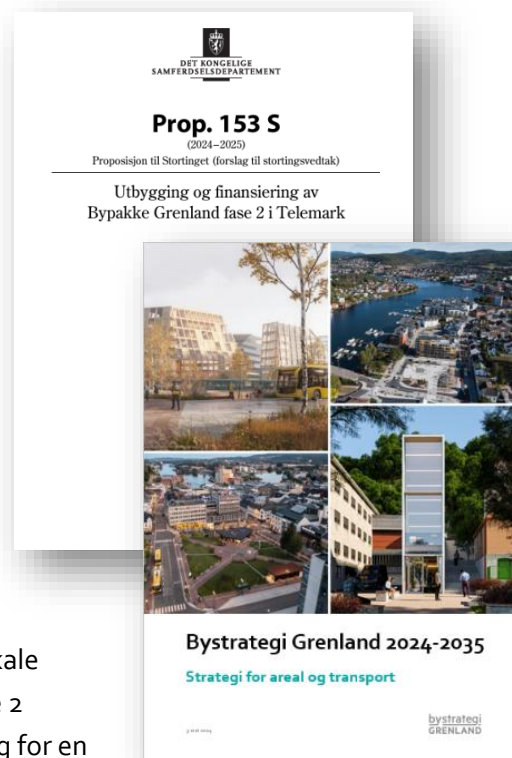
Bypakke Grenland fase 2 vedtatt i Stortinget 17.des 2025 – veien til byvekst

Stortinget gjorde vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 2 17.des 2025. Denne har en varighet på 10 år og en størrelse på om lag 3,2 milliarder kroner. Overgang fra fase 1 til fase 2 vil foregå i april 2025. Finansieringen er basert på innkreving av bompenger med 70 prosent elbiltakst, og fylkeskommunale og kommunale midler i tråd med statlige føringer. Stortingsproposisjonen bygger på et omforent lokalpolitisk vedtak fra våren 2024, og Bystrategi Grenland 2024-2035 - strategi for areal og transport (vedtatt våren 2024). 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 byvekst. For å få en byvekst i Grenland må partene synliggjøre at nullvekstmålet er mulig å nå også i framtiden.

Bypakke Grenland fase 2 er en sentral del av en slik avtale sammen med regionale og kommunale arealplaner. En byvekst vil kunne gi Grenland betydelig større statlige bidrag. Med en varighet på 10 år vil en byvekst gi vesentlig større forutsigbarhet enn dagens 4 årige belønningsavtale. I byveksttalene 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 byveksttalen.

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

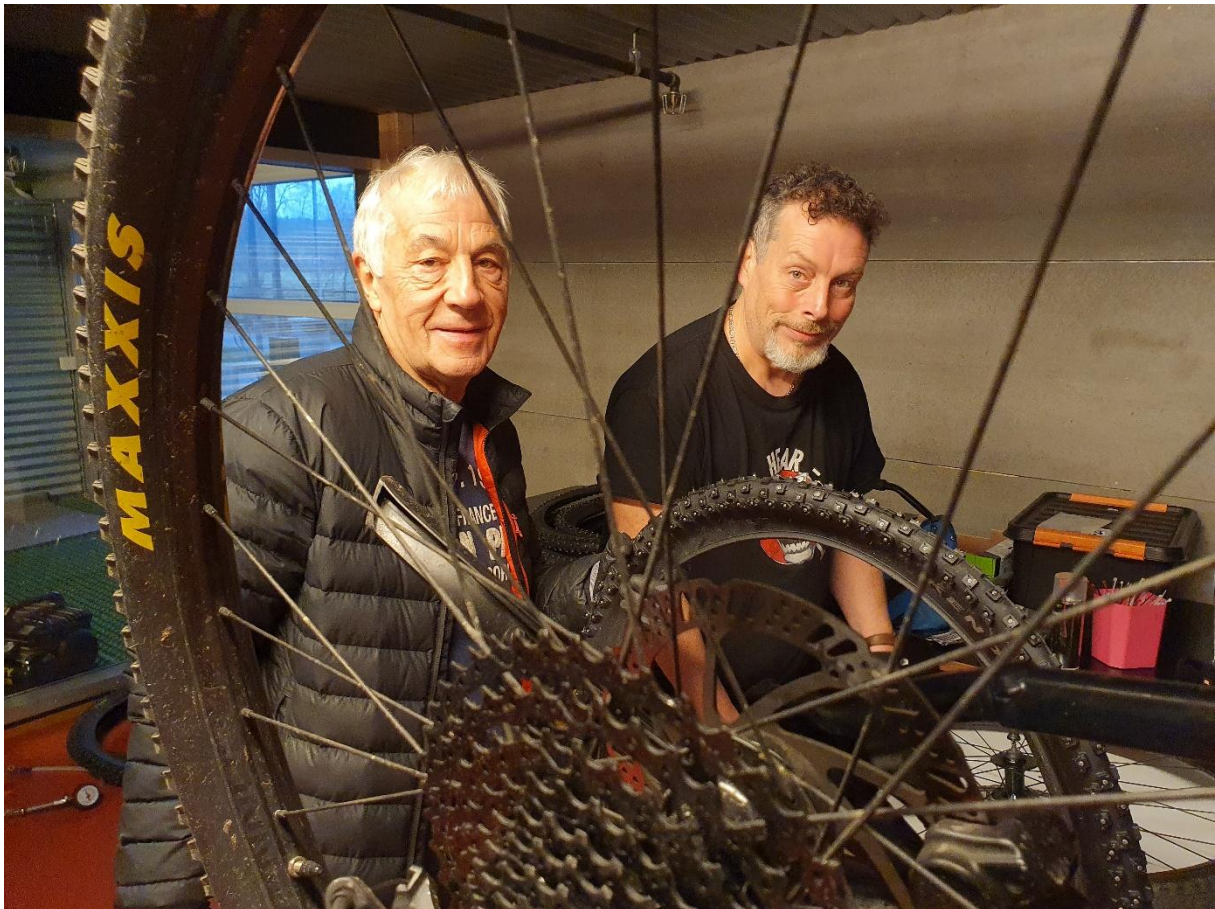
Formålet med Belønningsordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområder ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivtransportreiser på bekostning av reiser med personbil.

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*



Bilde: gratis sykkelverksted er et av mange tilbud finansiert av belønningsmidler

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



Bilde: vintersykling er svært populært på Borge skole

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 kundegrunnlaget for buss- og togtilbudet

Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

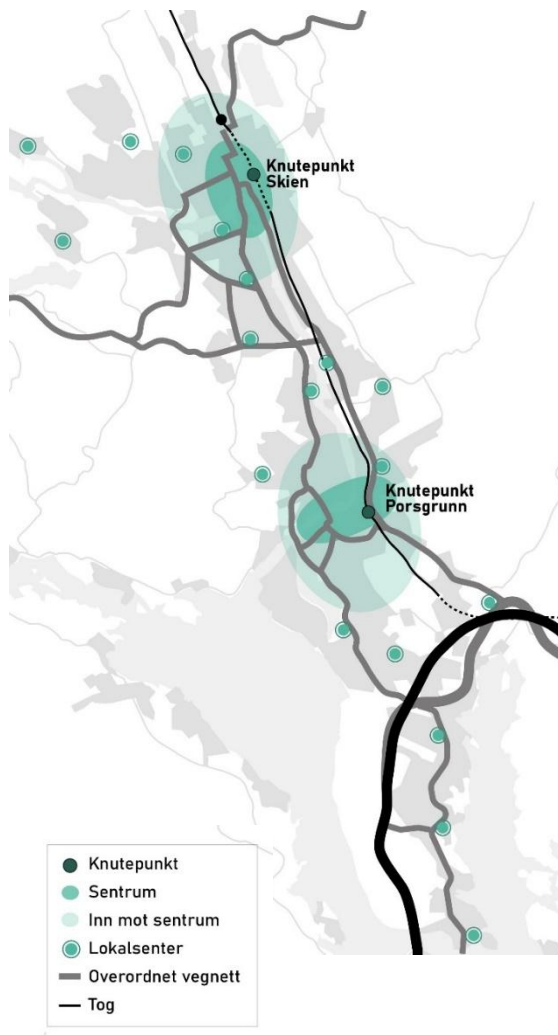
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
- 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 Skyggestein 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, grønstruktur 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/sykelopplæring i barnehage/skole▪ Bysykelordning▪ 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 2025

De fleste resultatmål og indikatorer i handlingsprogrammet følges opp årlig. Det forutsetter gode og kontinuerlige tellinger av trafikkdata. I tillegg er nasjonale reisevaneundersøkelsen en datakilde.

34 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 34 tellepunkt for sykkel i byområdet. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en sykkelindeks som sier noe om utviklingen i sykkelbruken samlet i byområdet.

50 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 50 tellepunkt for bil i Grenlandskommunene. Disse gir døgkontinuerlige data på trafikkutviklingen, og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen.

Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet i byområdet.

Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

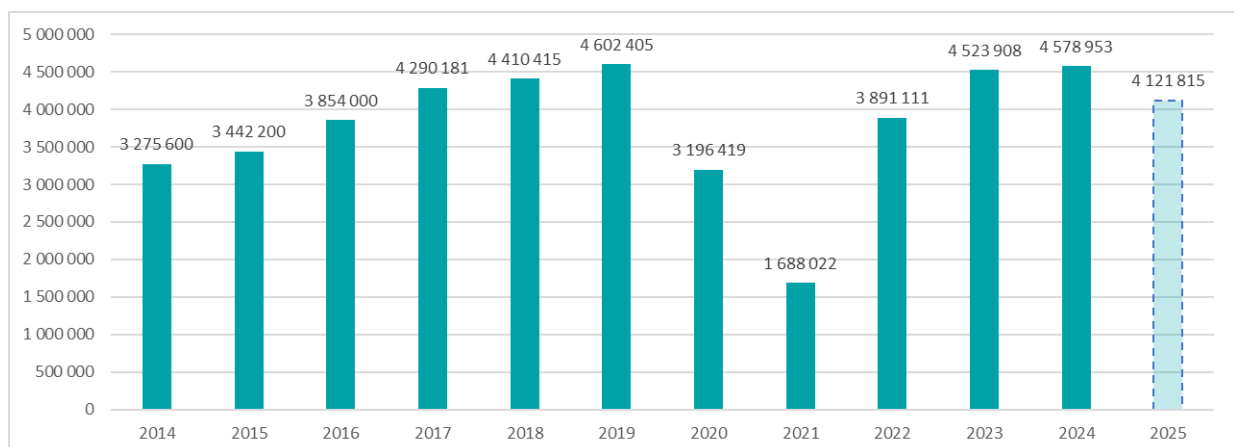
Elektronisk billettering ble innført i 2012, og dette gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

Bussenes forsinkelser

Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3 og 5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

5.1.1 Buss

Antall busspassasjerer i 2025 viser en nedgang på 10 prosent sammenliknet med 2024. For å redusere kostnadsnivået på kollektivtilbudet er det gjort vesentlige endringer i rutetilbudet. Vi må forvente at det i noen grad har bidratt til redusert antall passasjerer. Det ble i 2025 tatt i bruk en ny billetteringsapp. Registrering av passasjerer har vært en utfordring, og kan være en medvirkende årsak til nedgangen. Det er derfor usikkert om hele nedgangen er reell. Fordi Bamble kommune har sagt nei til deltakelse i bypakka og ikke lenger er en del av belønningsavtalen, er takstene i Bamble økt betydelig. Det medfører nedgang i antall reisende med buss. Kundene i Bamble utgjør imidlertid ikke mer enn 7 % av kundemassen, og kan ikke være hele årsaken. Den stadig økende andelen elbiler antas å ha en medvirkende årsak til nedgang i antall busspassasjerer. Det er behov for mer kunnskap for å kunne si noe kvalifisert om årsaken



Figur viser utviklingen i antall busspassasjerer per år i perioden 2014-2025.

Bussenes punktlighet

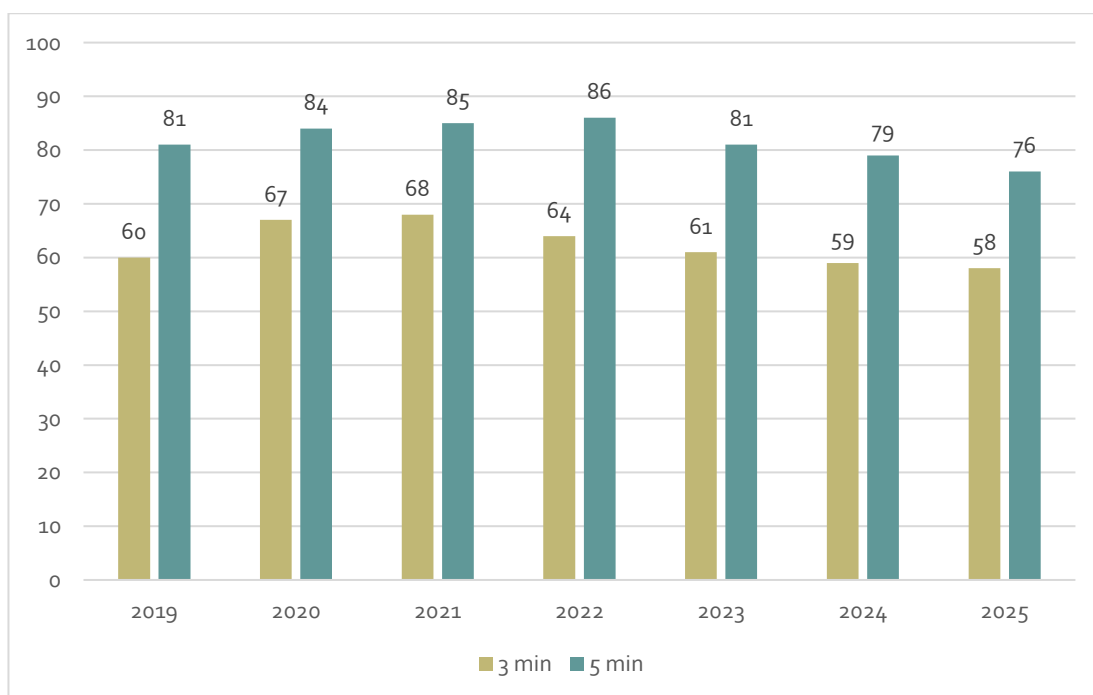
I 2025 var 58 prosent av avgangene i henhold til målet om maksimalt 3 minutters forsinkelse. Det er ett prosentpoeng dårligere punktlighet sammenlignet med 2024. Mye av forsinkelsene er konsentrert til rushtiden og berører dermed mange reisende.

Punktlighetsrapport 2025 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	57 %	66 %	60 %	62 %	63 %	62 %	67 %	56 %	59 %	63 %	57 %	61 %	62 %
M2	49 %	58 %	55 %	54 %	54 %	58 %	68 %	54 %	46 %	49 %	45 %	49 %	54 %
M3	46 %	57 %	53 %	53 %	53 %	57 %	72 %	54 %	52 %	52 %	50 %	58 %	55 %
P4	46 %	59 %	60 %	63 %	55 %	63 %	49 %	41 %	38 %	44 %	44 %	60 %	52 %
P5	49 %	61 %	61 %	63 %	61 %	59 %	65 %	51 %	43 %	48 %	45 %	46 %	55 %
P6	51 %	61 %	62 %	62 %	62 %	63 %	82 %	69 %	66 %	70 %	63 %	68 %	65 %
P7	44 %	57 %	59 %	56 %	55 %	52 %	81 %	66 %	63 %	60 %	59 %	64 %	60 %
P8	57 %	80 %	89 %	88 %	87 %	87 %	77 %	66 %	59 %	64 %	57 %	58 %	73 %
P9							76 %	67 %	59 %	62 %	65 %	65 %	66 %
P10	46 %	58 %	58 %	56 %	55 %	63 %	71 %	40 %	38 %	43 %	37 %	38 %	51 %
Total Grenland	50 %	60 %	57 %	58 %	57 %	59 %	70 %	56 %	53 %	56 %	52 %	57 %	58 %
<i>Total Grenland < 5min</i>	<i>68 %</i>	<i>80 %</i>	<i>77 %</i>	<i>76 %</i>	<i>76 %</i>	<i>78 %</i>	<i>87 %</i>	<i>74 %</i>	<i>71 %</i>	<i>74 %</i>	<i>71 %</i>	<i>75 %</i>	<i>76 %</i>

Tabellen viser andel bussavganger mindre en 3 minutter forsinket i 2025



Figur 1: Viser utviklingen i punktlighet fra 2019 til 2025. Mindre biltrafikk under pandemien ga bussene større punktlighet. Punktligheten i de senere årene har vist en negativ trend.

Tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet

Å bedre fremkommeligheten til bussene er et langsiktig og viktig arbeid. Bussene går i de samme køene som annen trafikk. Et viktig tiltak vil være å overføre noen av de korte bilreisene til kollektiv, gange og sykkel. Innføring av 70% takst i Bypakke Grenland fase 2 er derfor et viktig tiltak. Dårlig fremkommelighet bidrar til at buss konkurrerer relativt dårlig i reisetid mot bil. I tillegg viser reisevaneundersøkelsene at svært mange i Grenland disponerer bil. Det bidrar til at kun 5% av alle reiser i Grenland gjennomføres med buss. Det er blant de laveste byområdene i Norge.

Reisevaneundersøkelser i bedrifter i Grenland viser at ansatte ved kontorarbeidsplasser som ligger i sentrum i større grad velger å reise kollektivt enn de som jobber utenfor sentrum. Det vil derfor være viktig å lokalisere kontorarbeidsplasser og andre publikumsintensive virksomheter i sentrum av byene. Det er satt av betydelige midler i fase 2 til å bedre bussenes fremkommelighet både i samlepost buss (161 mill.) og i strekningsvise prosjekter på overordnet vegnett.

Fremkommelighetstiltak for buss vil inngå i disse prosjektene. Andre tiltak det jobbes med for å bedre fremkommeligheten til bussene:

- En mer effektiv betjening av passasjerer, bla knyttet til raskere billettering
- Prioriterer bussene i lyskryss langs viktige bussruter. En pilot gjennom Skien sentrum og over Klosterøya vil bli testet ut i 2026.
- Bedre koordinering av byggeprosjekter som medfører redusert fremkommelighet i vegnettet.

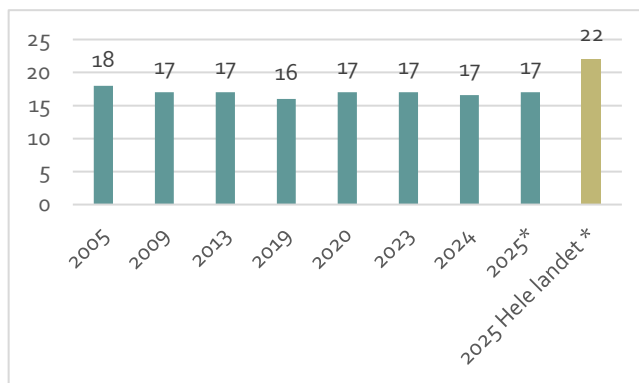


Bilde: bussene i Grenland konkurrerer dårlig med bil på reisetid. Dette er en av hovedårsakene til at andel bussreiser kun er 5%

•

5.1.2 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 2025. 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.

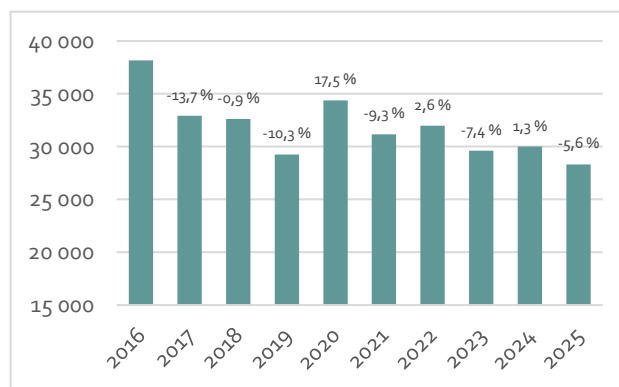


Figur 2: Viser utviklingen i andel gåturer i Grenland fra 2005 til 2025 (Kilde: Nasjonal RVU 2025). * - Tallene for 2025 er foreløpige og basert på Q1-Q3

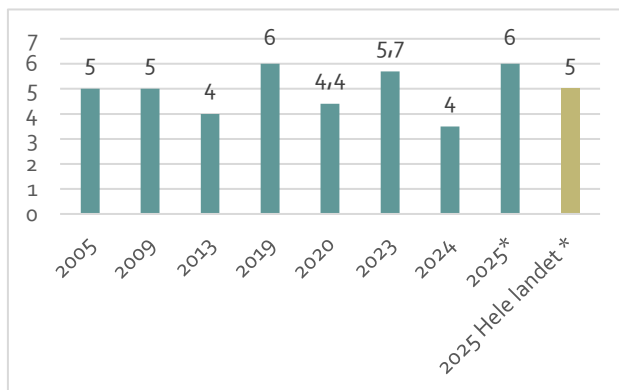
5.1.3 Sykkel

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. Tellepunktene fungerer kun godt på gang- og sykkelveger. Mye av syklingen foregår i sentrum og på andre steder og blir dermed ikke fanget opp.

Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) som omfatter Grenland. Sykkelandelen i disse undersøkelsene varierer mellom 4 og 6 prosent. Foreløpige resultater for RVU 2025 viser at sykkelandel på daglige reiser i Grenland var på 6 prosent.



Figur: Figuren viser sykling i Grenland i perioden 2016-2025. (Kilde: Statens vegvesen, sykkeltelemåling)



Figur: Viser resultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 2005-2024. Disse viser en vekst på 2,5 prosentpoeng. Dette sammenfaller ikke med utviklingen i tellepunktene.

5.1.4 Bysysselordning med elsykler

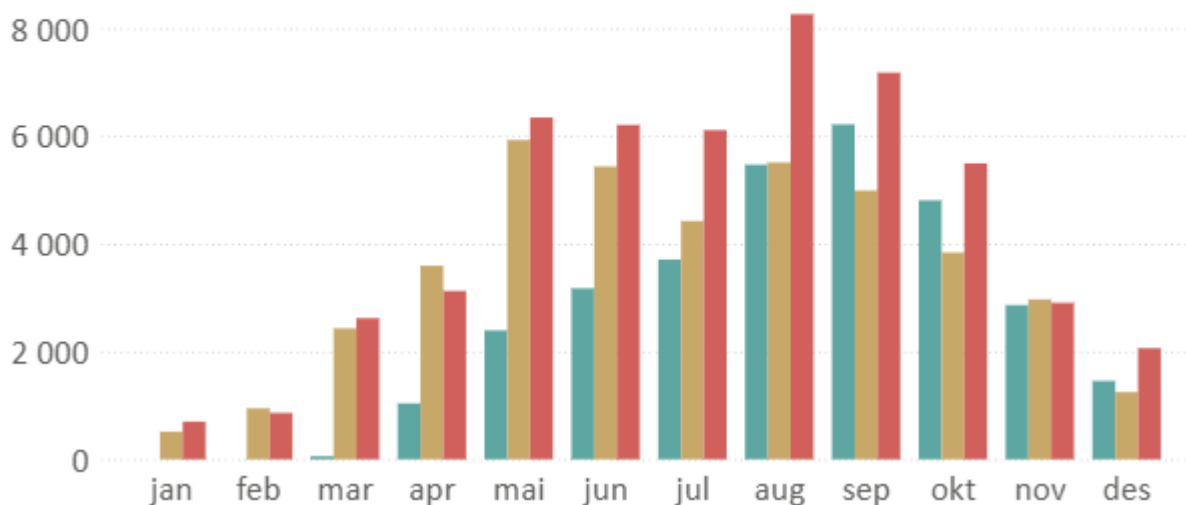
Bysysselordningen med elsykler ble etablert i 2023 som en treårig pilot og har raskt blitt et populært tilbud. Tilbudet er et helårstilbud som består av 250 elektriske sykler, med 54 parkeringsområder fordelt i Porsgrunn og Skien. Syklene leies i en egen Farte bysykkel-app og koster 10 kr. for de første 15 minuttene. Om vinteren reduseres antall sykler til 150.

Bysyklene har blitt godt mottatt av publikum, og bidrar til at folk kan komme seg raskt, enkelt og miljøvennlig rundt i byene våre. Ordningen er etablert som et supplement til kollektivtilbudet i

Porsgrunn og Skien, og har samme merkevareprofil som busstilbudet, Farte, i regionen. Bysykkellordningen er nylig evaluert og en eventuell videreføring besluttes i politisk sak våren 2026. Piloten anses som vellykket. Etter innkjøringsutfordringer med sviktende motor og dårlig lakk, fungerte driftsåret 2025 godt. I 2025 kostet gjennomsnittsturen 115 kr og antall turer var totalt 52000 (i snitt 1 tur pr. sykkel pr. dag.) Dette er en økning på 24% fra året før og tyder på at potensialet i ordningen ikke er nådd. Regnskap 2025 6 mill. kr. (budsjett 7 mill.) Snitt pr. busstur er om lag 50 kr. Gjennomsnittlig lengde pr tur er 3,1 km. Snitt pr. tur med sparkesykkel er 1,7 km. Brukerundersøkelsen indikerer at sykkelturene i noen grad erstatter bilturer.

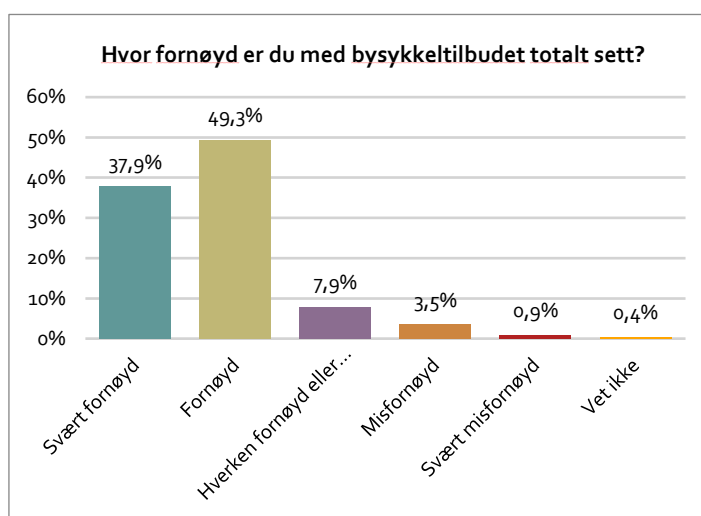
Sykkelturer per måned

År ● 2023 ● 2024 ● 2025



Figur 3: Viser utviklingen i antall turer med bysykkel fra oppstart i april 2023. Antall turer i 2025 økte med 24% sammenlignet med året før.

Resultatene fra brukerundersøkelsen gjennomført i 2024 viser 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.



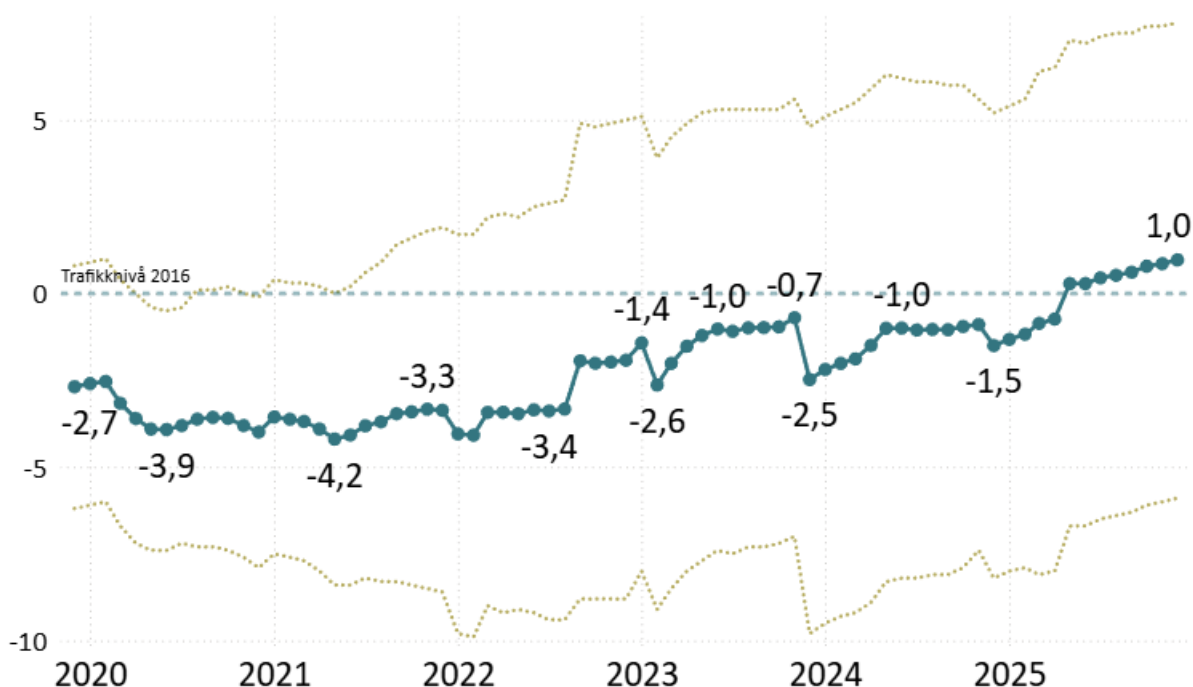
Figur 4 - Resultat fra brukerundersøkelsen høsten 2024

Brukerundersøkelsen viser at flere tilgjengelige parkeringssoner, og færre tekniske problemer med bysyklene vil bidra til å øke bruken.

5.1.5 Biltrafikk

I hvilken grad byområdet når nullvekstmålet måles i en byindeks. Denne måles som et snitt over tre år. For de 20 byindekspunktene som inngår i indeksen for tre års glidende gjennomsnitt, viser beregningen at trafikken for de tre siste årene har hatt en svak økning på 1,0 % sammenlignet med referanseåret 2016. Økningen fra 2024 til 2025 var på 1,7%. Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag, vil det glidende gjennomsnittet bli betydelig høyere. Årsaken til veksten er den raskt økende andelen elbiler som foreløpig kjører gratis i bommene, og i noen grad at bilistene venner seg til avgiften. Elbilen vil i fase 2 betale 70% av full takst. Dette er det viktigste enkelttiltaket for at Grenland skal nå nullvekstmålet i årene som kommer. Det er svært usikkert om dette tiltaket alene vil være tilstrekkelig for å dempe trafikkveksten i årene som kommer. Andre viktige tiltak vil være en mer konsentrert arealutvikling og lokalisering av publikumsintensive virksomheter i sentrum av byene.

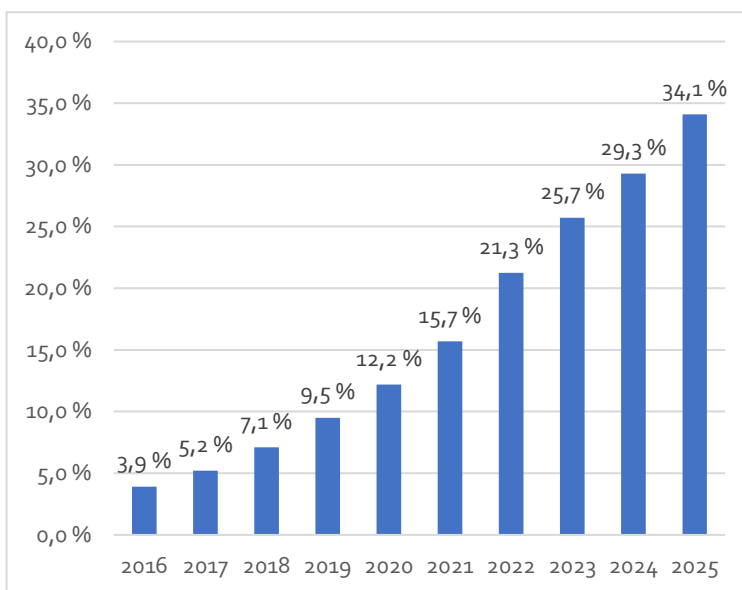
Byindeks per måned - tre års glidende gjennomsnitt



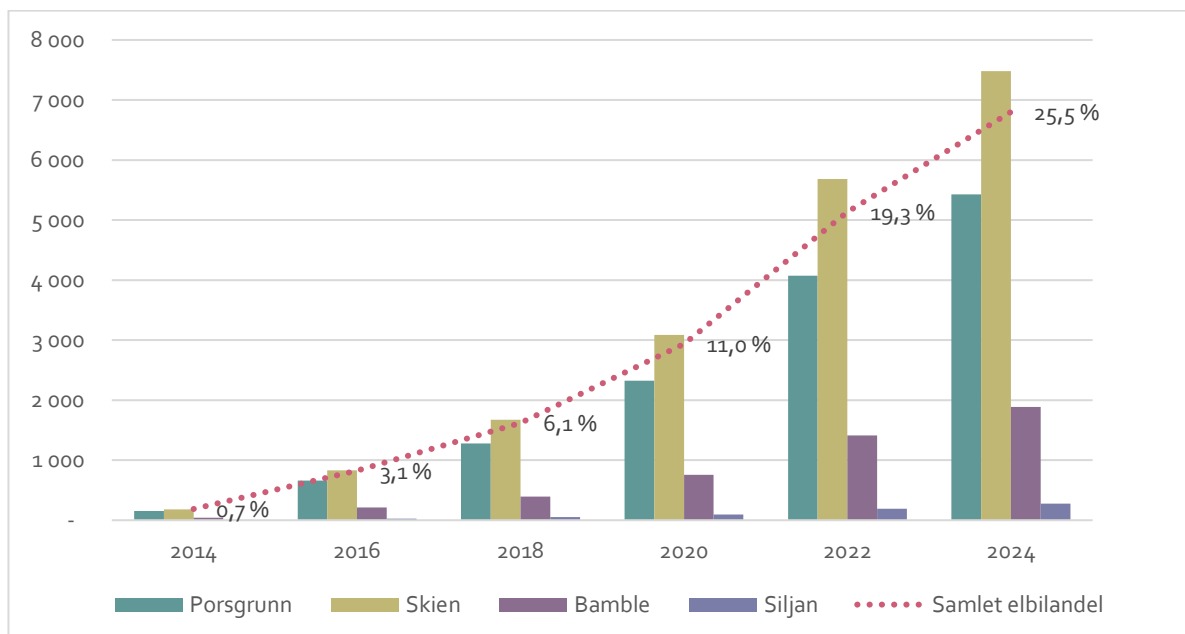
Figur 5 Viser trafikkutvikling i Grenland tom. desember 2025. Utgangspunkt er 2016 (grønn stiplet strek) som er referanseår for belønningsavtalen, og det året nullvekst måles mot. Figuren viser tidsserie med tre års glidende indeks (snitt av de tre siste årene). De prikkede linjene angir usikkerheten i beregningene i form av et 95 % konfidensintervall. (Kilde: Statens vegvesen)

5.1.6 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene Siljan, Skien og Porsgrunn har økt betydelig de siste årene. Andelen helelektriske personbiler utgjorde 25,5 prosent av alle registrerte personbiler i disse kommunene i 2024 (nye tall i mars 2026). Dette er en økning på 3,2 prosentpoeng fra året før. Elbilandelen for hele landet var 27,4 prosent. Det kjøres også flere elektriske varebiler, andelen for landet er 7,2 prosent. Andelen elbiler i antennepunktene var 34,1 prosent for hele 2025, og 37 prosent i desember. Årsaken til økningen er at elbiler foreløpig ikke betaler avgift i bommene. Dette er hovedårsaken til veksten i biltrafikk i Grenland de siste årene. Dette er sannsynligvis også en medvirkende årsak til at antall bussreiser går ned og at antall gå- og sykkelreiser ikke øker. I Bypakke Grenland fase 2 med forventet oppstart i april 2026, vil elbilene betale 70% av normal takst.



Figur viser utvikling i andel elbiler i bommene fra 2016 til 2025

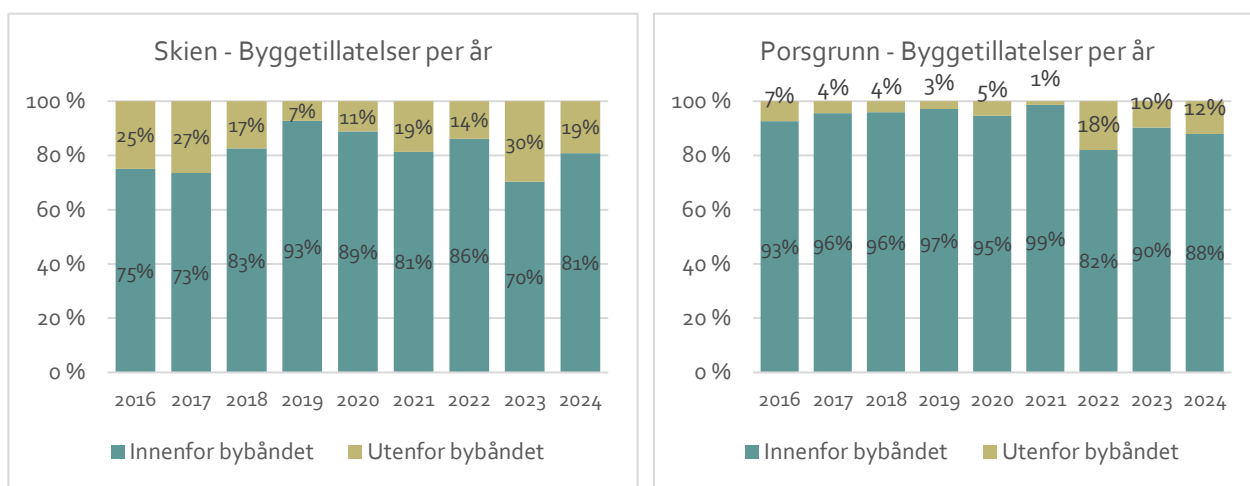


Figuren viser en betydelig økning i antall elbiler i Grenland i perioden 2014 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Tall fra Nobil viser at det per 30. september 2025 er 510 offentlig tilgjengelige ladepunkter samlet i Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, en reduksjon på 21 siste år. Reduksjonen kan skyldes utfasing av eldre ladepunkt. Dette gir en tetthet på 30 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 29 elbiler per ladepunkt.

5.1.7 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. Tall for 2025 er ikke klare.

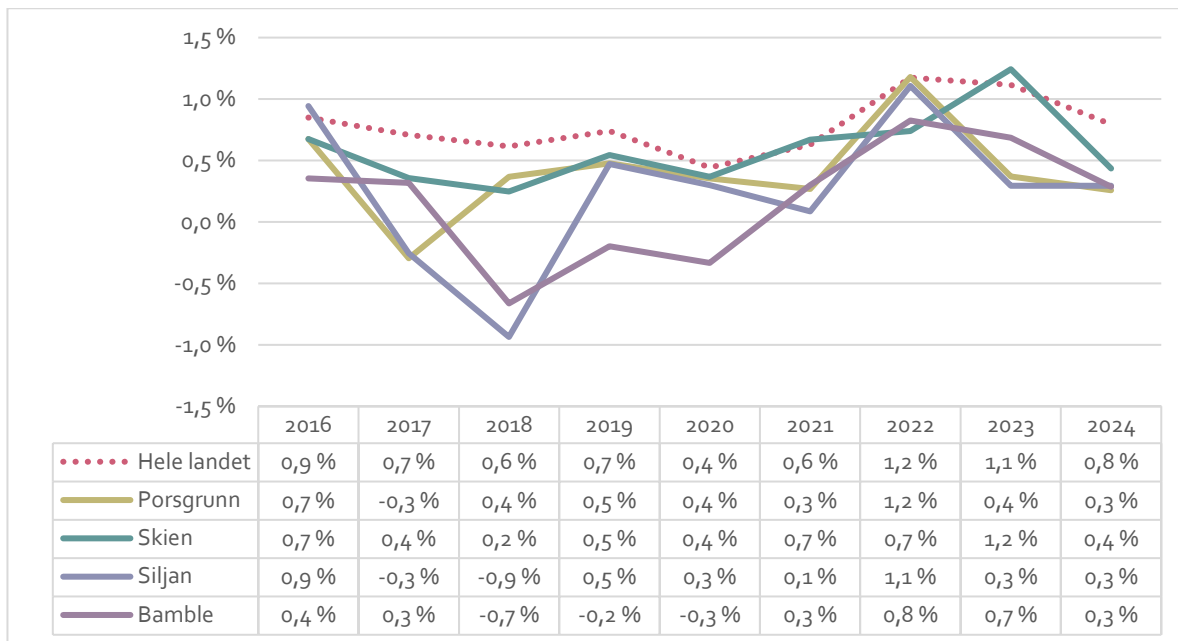


Figur 6 Figuren viser fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune i årene fra 2016 til 2024.



5.1.8 Befolkningsvekst

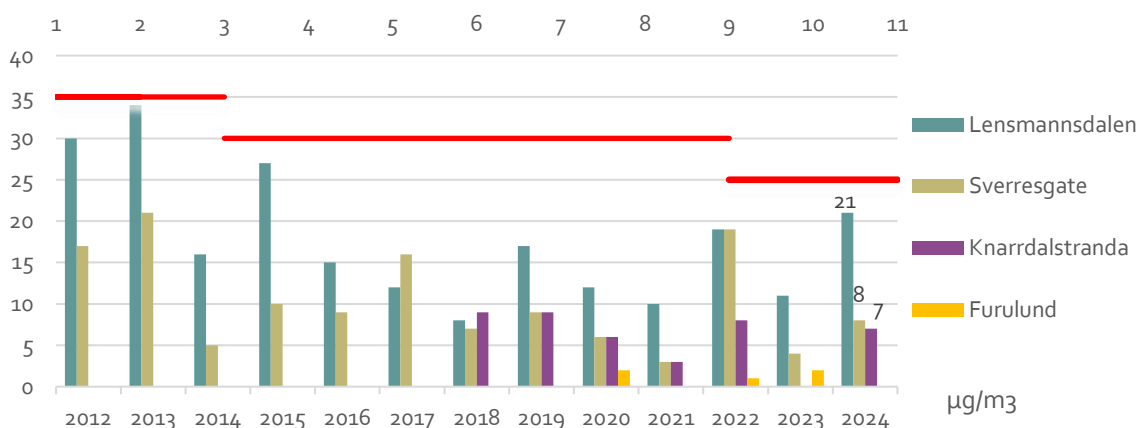
Det har vært en samlet vekst i folketallet på 0,4 prosent samlet for alle de fire grenlandskommunene i 2024. Veksten i hele landet var 0,8 prosent. I femårsperioden 2020 til 2024 har det til sammen blitt 2723 flere innbyggere i disse kommunene. Skien hadde høyest vekst i 2024 med 0,4 prosent.



Figuren viser årlig folketilvekst i perioden 2016 til 2024. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

5.1.9 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.

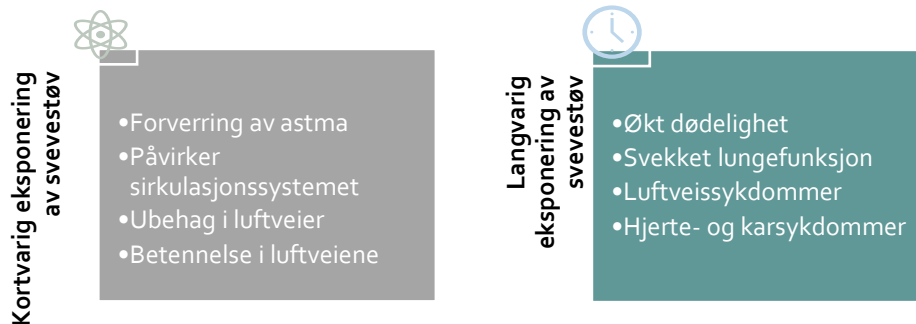


Figur 7: Viser antall dager som hadde et større gjennomsnitt enn grenseverdien for døgnmiddel i µg/m³. (PM₁₀). I 2024 er det tillatt med 25 overskridelser av denne grenseverdien. Fra 2012-2017 er det kun Lensmannsdalen og Sverresgate målestasjon som hadde godkjente data.

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 8: 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 Kommunikasjon og kampanjer

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 omtalt i om lag 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

Bypakkas kommunikasjonsstrategi planlegges oppdatert i 2026 i forbindelse med overgang til fase 2.

Viktige kampanjeaktiviteter i 2025:

- 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
- Diverse kampanjer for å premiere de som sykler, går og reiser kollektivt
- Promotering av resultater/ viktige milepæler i prosjekter
- Løfte frem gode historier om folk 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.



6.1 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. Det er i dag 21 operative Fus bedrifter, fordelt over 12 virksomheter/bedrifter, med til sammen 3510 ansatte. Det jobbes for å øke antall medlemsbedrifter. Det har vært et mål å nå 60 bedrifter i løpet av 2026.



Bildene viser mobilt sykkelverksted hos Telemarkshuset, utlåns sykler levert til ENRX og ansatt i ENRX som tester buss med Rekrutteringsbillett. (Foto: Birgitte Finne Høifødt)

De viktigste fordelene med å være Fus bedrift:

- Glade og friske medarbeidere
- Et klimatiltak og godt omdømme som bedrift
- Fordeler til ansatte som ønsker å la bilen stå i reisen til og fra jobb

Fordeler for ansatte

- Muligheter for de ansatte til å lease elsykkel
- Gratis rekrutteringsbillett på buss i tre måneder for bilister
- Mobilt sykkelverksted som kommer til bedriften
- Mulighet til å låne en elsykkel i 4 uker
- Piggdekk-kampanje: få ett dekk og betal for ett
- Tilskudd til sykkelparkering
- Motiverende konkurranser internt i bedriften og på tvers av bedrifter

Så langt i prosjektet har vi totalt delt ut 275 rekrutteringsbilletter til ansatte som i dag kjører bil, men ønsker å teste bussen. I 2024 fikk 248 sykler enkel service, med mulighet for dekkskift. I 2025 økte antallet til 488 sykler. Det har til sammen blitt leaset 80 elsykler. Vi har gjennomført en fotokonkurranse og en 20-dagers challenge-konkurranse.

For å fremme vintersykling har vi arrangert en piggdekk-kampanje. Totalt 62 ansatte benyttet seg av tilbudet, der de kjøpte ett piggdekk og fikk ett piggdekk gratis.

Vi har kjøpt inn ti elsykler som lånes ut til ti ansatte i fire uker av gangen. Det kreves påmelding og den ansatte låner sykkelen i avtalt periode. Syklene sirkulerer mellom bedriftene.

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

Grenland har i tre perioder hatt fireårig belønningsavtale med staten. Den fjerde ble inngått i 2025 for perioden 2025-2028. Tildelingen for 2025 er på 96,5 mill. Belønningsavtalen 2025-2028 har en ramme på 386 mill. 2025-kroner i avtaleperioden. Midlene vil bli prisjustert.

I tillegg til den årlige tildelingen ble det i 2025 overført 43,6 mill. fra året før. Disse ble omfordelt i egen politisk sak hos partene våren 2025. Samlet tildeling for 2025 var 140 mill. kroner. Tabellene nedenfor viser hvordan midlene er benyttet.

Nr.	Tiltak	Kategori	Bevilling 2025	Medgått 2025	Rest
1	Forsterket rutetilbud og reduserte takster buss	Buss/ kollektiv	57,9	57,9	0,0
2	Midler for å redusere behov for kutt og takstøkninger i busstilbud i 2025	Buss/ kollektiv	19,5	19,5	0,0
3	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss inn og ut av Grenland	Buss/ kollektiv	4,9	5,5	-0,7
4	Oppgradering holdeplass Herkules og skilt i Bakkane	Buss/ kollektiv	0,7	0,7	0,0
5	Etablering av nye santidsskjermer på holdeplasser og knutepunkt	Buss/ kollektiv	0,9	0,9	0,0
6	Prioritering av buss i lyskryss, tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet	Buss/ kollektiv	1,5	0,05	1,5
7	Farte Bysykkelordning (250 elsykler)	Buss/ kollektiv	7,0	6,0	1,0
8	Mindre gange og sykkeltiltak Skien(tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	3,5	0,0	3,5
9	Mindre gange og sykkeltiltak Porsgrunn (tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	2,3	2,8	-0,5
10	Mindre gange og sykkeltiltak Siljan (tildelt etter folketall)	Gange og sykkel	0,2	0,0	0,2
11	Mindre tiltak kollektiv, gange og sykkel på fylkesveg	Gange og sykkel	2,0	2,5	-0,5
12	Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter	Gange og sykkel	7,3	6,8	0,5
13	Kongensgate, Skien. Etablering av toveis kollektivgate og tosidig fortau	Buss/ kollektiv	9,6	9,6	0,0
14	Langbrygga, Skien. Etablering av gågate og videreutvikling av park	Gange og sykkel	11,0	0,0	11,0
15	Siljan sentrum. Forstudie, gange- og sykkelforbindelser og utendørs møteplasser	Gange og sykkel	0,4	0,4	0,0
16	Kampanjer og mobilitetsveiledning	Kampanje	4,4	3,7	0,7
17	Opplæring og kampanjer i skole og barnehage (1,55 mill)	Kampanje			
18	Mobilt sykkelverksted - Kampanjer og mobilitetsveiledning (0,3 mill)	Kampanje			
19	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønne arbeidsreiser	Kampanje	4,0	2,0	2,0
20	Utredninger, bla evaluering av fase 1 og forberedelse av gjennomføring fase 2	Utredning	3,0	2,8	0,2
	Sum		140	121	19



Bilde: Handelstorget i Skien har blitt grønnere og fungerer som planteskole for trær som skal plantes andre steder i byen

7.1 Rapportering stat

Tiltak/tiltaksområder	Overført fra tidligere	Bevilgning 2025	Sum disponible midler 2025	Forbruk 2025	Avvik mellom disponibelt og forbruk
Drift av kollektiv	21,10	69,75	90,85	90,86	-0,01
Investerings gange/ sykkel	21	6,00	27,00	12,82	14,18
Investeringer kollektiv	1,5	2	3,50	2,57	0,93
Annet		18,7419	18,74	14,78	3,96
Sum (mill.)	43,6	96,50	140,10	121,03	19,07

	2024	2025
Utgifter til drift av kollektivtransport i avtaleområdet	167 000 888	174 947 097
Finansiering:		
Fylkeskommunlat bidrag/ tilskudd	101 266 230	121 787 165
Billettinntekter	49 677 562	46 648 728
Belønningsmidler	65 734 658	77 402 026
Annet		
Sum finansiering	216 678 450	245 837 919

Merk: Inkludert 19,5 mill. kr i engangsbevilgning belønningsmidler for 2025

7.2 Plan for omsetning av ubrukte midler

Staten stiller som vilkår at tilskuddsmidlene skal benyttes i tildelingsåret. 86 prosent/ 120 mill. kroner av tilskuddsmidlene er benyttet. De ubrukte midlene (19 mill.) vil bli omsatt i 2026, i hovedsak til investeringsprosjekter i Skien (Langbrygga) som gjennomføres i 2026. Det innebærer at vi i større grad innfrir statens krav om at midlene skal benyttes i tildelingsåret. Årsaken til nedgangen er endringer i rutinene der ubrukte midler fra året før, omprioriteres i politisk sak. Tildelinger som ikke lar seg omsette i 2026 omdisponeres til tiltak som kan gjennomføres i 2026, i egen politisk sak.

7.3 Kriterier for bruk av belønningsmidler

Belønningsmidlene skal bidra til at Grenland innfrir nullvekst i persontransport med bil. Bystrategi Grenland er beskrevet i kap. 4. og tar utgangspunkt i nullvekstmålet/ samarbeidets mål. I bystrategien defineres strategiske føringer også for prioritering av midler. I modellen for helhetlig virkemiddelbruk er midler til drift viktig. Siden det ikke er anledning til å benytte bypakkebidrag til drift, benyttes midlene i belønningsavtalen hovedsakelig til dette formålet.

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.

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

8 Bruk av midler i 2026-2028

Høsten 2025 ble bypakkas handlingsprogram revidert og vedtatt. I den forbindelse ble midlene i belønningsavtale for 2026-2028 justert. Følgende fordeling ble vedtatt:

Nr.	Tiltak	Budsjett 2026	2027	2028
1	Opprettholde og videreutvikle busstilbudet	51,7	51,7	51,7
2	Reduserte takster og billigere billettpriser	8,6	8,6	8,6
3	Billigere kombinasjonsbillett tog/buss i og til Grenland	5,1	5,1	5,1
4	Midler til kommunene til mindre tiltak gange, sykkeltiltak og knutepunktsutvikling (etter folketall)	6,0	6,0	6,0
5	Styrket helårsdrift og vedlikehold av viktige gang- og sykkelruter	7,6	7,6	7,6
6	Kampanjer og mobilitetsveiledning, bla. kampanjer og opplæring i barnehage og grunnskole	4,0	4,0	4,0
7	Utredninger og analyse, blant annet til formål som ikke kan finansieres av bompenger	1,8	2,0	2,0
8	Farte Bysykelordning	7,3	7,3	7,3
9	FUS bedrift, systematisk samarbeid med bedrifter om grønn arbeidsveg	4,0	4,5	5,0
10	Ufordelt reserve. Fordeles i politiske vedtak vår 2026	4,0	3,4	2,8
Sum (bevilgning stat)		100,1	100,1	100,1

Basert på denne årsrapporten vil det i egen politisk sak bli foreslått justeringer i tildelingene over våren 2026. Bruken av belønningsmidler justeres hver høst som en del av den politiske behandlingen av bypakkas handlingsprogram.



Bilde: Gjenbruk av gatestein er en viktig del av Skien kommunes miljøsatsing



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, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.