

## Referat fra møte i politisk styringsgruppe

Tid: 21.9.2018 kl. 10:00-13:00

Sted: Fylkeshuset, møterom Store & lille Breivann

Tilstede: Sven Tore Løkslid, fylkesordfører Telemark fylkeskommune (møteleder)  
Hedda Foss Five, ordfører Skien kommune  
Jan Terje Olsen, opposisjonsleder Skien kommune  
Erik Næs, varaordfører Skien kommune  
Robin Kåss, ordfører Porsgrunn kommune  
Anne Karin Hansen, opposisjonsleder Porsgrunn kommune  
Kjell Abraham Sølvørød, ordfører Siljan kommune  
Dag Jøran Myrvang, opposisjonsleder Siljan kommune  
Hallgeir Kjeldal, ordfører Bamble kommune  
Vibeke-Emilie Abrahamsen, vara opposisjonsleder Bamble kommune  
Arne Malme, Fylkesmannen Telemark  
Ove Skovdahl, seksjonssjef Regional samhandling Jernbanedirektoratet

Tilstede fra administrasjon: Hildegunn Sørbø (Telemark fylkeskommune), Jorid Heie Sæthre (Telemark fylkeskommune), Ole Magnus Stensrud (Skien kommune), Mette Gundersen (Skien kommune), Øistein Brinck (Porsgrunn kommune), Tore Kaurin (Statens vegvesen), Birgitte Finne Høifødt (Bypakke Grenland prosjektkontor), Marte bakke Resell (Telemark fylkeskommune)

Tilhører: Hans Rønning (KRIO)

Ikke tilstede: Kjell Inge Davik, regionvegsjef Statens vegvesen Region sør  
Jon Pieter Flølo, opposisjonsleder Bamble kommune  
Gunn Marit Helgesen, opposisjonsleder Telemark fylkeskommune

Referent: Marte Bakken Resell (Telemark fylkeskommune)

Saksliste	Ansvar
<b>Sak 1 Referat fra forrige møte</b> Vedlegg: <i>Justert referat fra møtet 24.8.2018</i>  <b>Konklusjon:</b> Justert referat fra møtet 24.8.2018 godkjennes med de endringer som fremkom i møtet.	Tfk
<b>Sak 2 Kommunikasjon</b>	Prosjekt-kontoret

<p>Aktuelle saker ble presentert i møtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Åpning av Prinsessegata og rundkjøring Beha-kvartalet</li> <li>• Spørsmål og kommunikasjon av turveg langs elva</li> <li>• Kommunikasjonsgruppa i Grenland arrangerer møte i nettverket for bypakke-kommunikasjon 30.10-1.11. Tema er «bompenger og reaksjoner: hvordan best kommunisere»</li> <li>• Kommunikasjonsgruppa ba om innspill til hvordan markere kommende veg-åpninger Innspill om å tenke kreativt og annerledes rundt markeringene enn tidligere. Ønske om å invitere ministeren til åpningen av rv36.</li> </ul>	
<p><b>Sak 3 Trafikkutvikling</b></p> <p>Oppdaterte trafikk tall ble presentert i møtet</p> <p>Kollektivtrafikk: 2,4 % vekst hittil i år Biltrafikk: Reduksjon på 1,6 % i august Sykkel: Økning på 2,8 % i august</p>	Prosjekt-kontoret
<p><b>Sak 4 Attraksjonskraft og kjennetegn ved byer som vokser</b> Vedlegg: <i>Hva kjennetegner regioner som vokser? Faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland skal nå definert mål, Samfunnsøkonomisk analyse</i></p> <p>Bakgrunn for saken er styringsgruppas bestilling av et nytt mål om næringsutvikling i bypakkas målsystem. For å få et faglig grunnlag ble det bestilt en analyse, samt opprettet ressursgruppen Næringsgruppen i Grenland. Daglig leder i Samfunnsøkonomisk analyse Rolf Røtnes presenterte hovedpunktene i notatet. Oppfølging av dette vil tas i arbeidet med grunnlag byvekstavtale.</p> <p>Norge vokser ikke like raskt lenger. Fremover blir det stor konkurranse blant de mellomstore byene om hvem som klarer å tiltrekke seg befolkningsveksten. Det mest slående samfunnsgeografiske fenomenet i Norge i dag er den voldsomme veksten i og rundt Oslo. Grenland ligger utenfor pendlerområdet til Oslo-regionen, og er avhengig av å lage en strategi der vi skaper inntekter og synergier selv.</p> <p>Kjennetegn på byer i vekst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkurransedyktige spesialiserte virksomheter</li> <li>• Høyt utdannet eller spesialisert arbeidskraft</li> <li>• God tilgjengelighet (transport)</li> <li>• Høy befolkningstetthet</li> <li>• Lokale/regionale myndigheter arbeider aktivt for tilrettelegging og tilpasning av egne bygg og virksomheter</li> </ul> <p>Vekstpoenger for Grenland:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre. Må tiltrekke både kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med høyere og relevant kompetanse.</li> <li>• Tilrettelegging for næringsetablering i sentrum</li> <li>• Videreutvikling av Universitetet i Sørøst-Norges campus i Porsgrunn. Lokalisering av campusen tettere på sentrum vil være en fordel.</li> <li>• Mange gevinster dersom offentlige virksomheter lokaliseres i sentrum.</li> </ul>	Samfunns-økonomisk analyse

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Må tilrettelegge for effektiv persontransport, til sentrum, innad i sentrum og mellom Skien og Porsgrunn sentrum. Klar fordel om sentrale kollektive knutepunkt er i, eller tett på, sentrum av byene</li> <li>• Vakre, nære rekreasjonsmuligheter får økende betydning. Selv i de aller største byer legges det stor vekt på å ta vare på og videreutvikle grøntarealer og vannspeil som attraktive rekreasjonsområder.</li> </ul> <p><b>Konklusjon:</b> Styringsgruppa tar presentasjonen til etterretning. Presentasjonen sendes ut med referatet.</p>	
<p><b>Sak 5 Hovedrevisjon handlingsprogram Bypakke Grenland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Møte med statssekretær Anders B. Werp torsdag 20.9. Ordfører i Skien orienterte på vegne av de tre bypakke-ordførerne som deltok. Temaet for møtet var Lilleelvgate-prosjektet, og det prinsipielle rundt ansvarsavklaring for kostnadsoverskridelsene. Statssekretæren syns det var interessant å høre hvordan styringsgruppa har blitt informert sent, og hvordan prosjektene er styrt. Det ble videre snakket om styringsgruppens rolle, verktøy og handlingsrom, delaktighet og spørsmålet om «likeverdige parter». Det var fokus på hva som kan gjøres nå, i og med at det ikke foreligger midler fra staten. Må finne løsninger innenfor porteføljen. Deltakerne opplevde det som et konstruktivt og nyttig møte.</li> <li>• Leder for prosjektkontoret orienterte om forslag til revidert handlingsprogram. Forslag til vedtak var ikke sendt ut i forkant, og ble gjennomgått i møtet.</li> </ul> <p>Kommentarer i møtet: Det er viktig å presisere ansvarsforholdet til overskridelsene i Lilleelvgate-prosjektet. Ønske om å bestille en revisjon/granskning.</p> <p>Svv ønsker å gå ut og klargjøre ansvarsforholdet for Lilleelvgate-prosjektet, og være tydelig på at styringsgruppen ikke kan ansvarliggjøres for dette. Styringsgruppens ansvar ligger til den totale porteføljestylingen, ikke til enkeltprosjekt.</p> <p>Det ble fremmet forslag om en sak som redegjør for muligheten til å gjennomføre utbyggingsprosjekter på tvers av vegeier.</p> <p>Forslaget til revidert handlingsprogram er ikke diskutert i noen av kommunene eller fylkeskommunen. Prosjektene som i forslaget ikke lenger er fullfinansiert er beklagelig, men det er forståelig at det er nødvendig å kutte. Det er stort behov for politisk forankring og diskusjon rundt forslaget. Det ble videre påpekt at andre saker vedrørende arealbruk som foregår parallelt kan påvirke prosess og framdrift.</p> <p>Viktig å huske på byvekstavgift-perspektivet. Salderingen betyr ikke at prosjektene blir borte – det skal jobbes for å få finansiert disse gjennom byvekstavgiften.</p> <p>Viktig ikke å tone ned betydningen bypakken har for å få frem næringstrafikken.</p> <p>Det ble uttrykt ønske om å diskutere styringsgruppens rolle i videre møter, og behov for rolleavklaring av styringsgruppens mandater.</p>	<p>Skien kommune</p> <p>Prosjekt-kontoret</p>

<p><b>Konklusjon:</b> Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	
<p><b>Sak 6 Grunnlag byvekstavgift</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presisering av betingelser for å delta i forhandlinger om byvekstavgift Vedlegg: <i>Byvekstavgifter – betingelser for å komme i forhandlingsposisjon</i>, Vegdirektoratet 31.8.2018</li> <li>• Alternative løp og konsekvenser for forhandlinger om byvekstavgift Vedlegg: <i>Notat – grunnlag byvekstavgift</i></li> </ul> <p>Fylkesordfører orienterte rundt presiseringen fra Vegdirektoratet, som gir to nye alternative løp for forhandlinger om byvekstavgift:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Byvekstavgift basert på nytt bompengeredtak</li> <li>2. Byvekstavgift basert på eksisterende bompengeredtak</li> </ol> <p>En mulig konsekvens av alt. 2 er at Bamble kanskje ikke blir med i byvekstavgiften i første omgang. Bamble er fortsatt del av bystrategi-samarbeidet, av ATP og byutredningen – og vil kunne tre inn i en avtale dersom alle parter er enige om det, og Bamble oppfyller statens vilkår for å bli med.</p> <p>Kommentarer i møtet: Det ble uttrykt bekymring for om Grenland klarer å oppnå nullvekst med dagens bypakke, og en anbefaling om å ta inn arealdisponering og parkering i forhandlingsgrunnlaget.</p> <p>Nullvekst er en forutsetning for å inngå byvekstavgift, og dette skal sannsynliggjøres. Dersom parkering blir en del av avtalen må det tas inn og revideres. Det er konkrete spørsmål som dette som kommer til å diskuteres i prosessen videre.</p> <p>Revisjon av ATP Grenland er så vidt vi vet ikke nødvendig å revidere i første omgang ved alt. 2. Det er derimot forventet at det blir et press på dette ved hovedrevisjon av avtalen, til en evt. ny, større pakke.</p> <p><b>Konklusjon:</b> Politisk styringsgruppe ber administrasjonen legge alternativ 2, byvekstavgift basert på eksisterende bompengeredtak, til grunn for videre forberedelser og grunnlag for forhandlinger.</p>	Tfk
<p><b>Sak 7 Bypakke-konferanse i Grenland 2019</b></p> <p>Den årlige bypakke-konferansen arrangeres av Svv Region sør. I 2018 var konferansen i Tønsberg. Neste års konferanse arrangeres 24. og 25. september 2019 i Grenland.</p>	Prosjekt-kontoret
<p><b>Sak 8 Felles nettverk med de fem nest største byområdene</b></p> <p>Det er foreslått å opprette et felles nettverk for erfaringsutveksling og politisk påvirkning overfor staten, for de fem nest største byområdene.</p> <p><b>Konklusjon:</b> Politisk styringsgruppe gir sin tilslutning til at det opprettes et felles nettverk for de fem nest største byområdene.</p>	Prosjekt-kontoret

## Eventuelt

- Revisjon av fv32 Lilleelvgate-prosjektet.  
Skien kommune har spørsmål til Lilleelvgate-prosjektet som ønskes belyst i en kommende revisjon av fv32 Lilleelvgate-prosjektet:

Lilleelva-krysset fikk en total ramme, men prosjektet er delt i to uavhengige entrepriser og har forskjellig tidsløp og ferdigstillelse og kan derfor også anses som to uavhengige prosjekter med egne adskilte budsjetter.

1. Vi ber om en redegjørelse per prosjekt/entreprise (AF Gruppen entreprise og HAB Construction entreprise) i forhold til økonomi og fremdrift. Under økonomi ønsker vi en detaljert redegjørelse for hvor overskridelsene har oppstått.

2. Multiconsult har slik vi forstår laget underlaget for begge entreprisene for gjennomføring nevnt ovenfor.

Det er tidligere uttalt at vegvesenet ikke er fornøyd med dette arbeidet. Gjelder det for begge entreprisene/prosjektene?

- Hvorfor er det valgt ulike typer entrepriseform i de to prosjektene (Total/gjennomføringsentreprise)
- Er grunnforholdene vesentlig forskjellig i de to ulike entreprise-områdene og påvirket det da valg av løsning?
- Hvordan ser vegvesenet på sin rolle som utfører i forhold til politisk styringsgruppe og gjennomføring av dette prosjektet?
- Hvor stor økonomisk uenighet er det per nå mellom Statens vegvesen, prosjekterende (Multiconsult) og utførende (HAB) i utførelses-entreprisen?
- Hvilke rutiner har Statens vegvesen for godkjenning av anbudsunderlag – og hvem i Statens vegvesen godkjente anbudsunderlaget for utførelses-entreprisen?
- Forventes det rettslig etterspill i utførelses-entreprisen?

### Konklusjon:

Spørsmålene oversendes Fylkesordfører, som viderebringer dette til Kontrollutvalget.

- Invitasjon til regionvise møter mellom NTP-sekretariatet og fylkeskommuner/byområdene – 15. desember i Drammen.  
Tema er deltakernes kommentarer til utredningsrapportene, og deres innspill til det videre arbeidet med NTP 2022-2033. Tfk får stille med tre personer, byområdet med tre.

### Konklusjon:

Skien og Porsgrunn avklarer hvilke tre representanter som stiller for byområdet.

Skien  
kommune

Tfk