

Referat – møte i styringsgruppe

Tid: 20.4.2018 kl. 10:00-13:00

Sted: Fylkeshuset, møterom store og lille Breivann

Tilstede: Sven Tore Løkslid, fylkesordfører Telemark fylkeskommune (møteleder)
Hedda Foss Five, ordfører Skien kommune
Kjell Abraham Sølverød, ordfører Siljan kommune
Hallgeir Kjeldal, ordfører Bamble kommune
Ole Kåre Wagenius, utvalgsmedlem miljø og byutvikling Porsgrunn kommune
Knut Duesund, leder hovedutvalg for samferdsel Telemark fylkeskommune
Jan Terje Olsen, opposisjonsleder Skien kommune
Erik Næs, varaordfører Skien kommune
Vibeke-Emilie Abrahamsen, formannskapsmedlem Bamble kommune
Kjell Inge Davik, regionvegsjef Statens vegvesen Region sør
Ove Skovdahl, seksjonssjef Regional samhandling Jernbanedirektoratet
Hans Bakke, miljøverndirektør Fylkesmannen Telemark

Fra administrasjonen: Ole Magnus Stensrud (Skien kommune), Øistein Brinck (Porsgrunn kommune), Hildegunn Sørbo (Telemark fylkeskommune), Tore Kaurin (Statens vegvesen), Ingunn Foss (avdelingsdirektør prosjektavdelingen Statens vegvesen Region sør), Birgitte Finne Høifødt (Bypakke Grenland Prosjektkontor), Olav Risholt (Bypakke Grenland Prosjektkontor), Marte Bakken Resell (Telemark fylkeskommune)

Ikke tilstede: Robin Kåss, ordfører Porsgrunn kommune
Anne Karin Hansen, opposisjonsleder Porsgrunn kommune
Gunn Marit Helgesen, opposisjonsleder Telemark fylkeskommune
Dag Jøran Myrvang, opposisjonsleder Siljan kommune
Jon Pieter Flølo, opposisjonsleder Bamble kommune

Referent: Marte Bakken Resell (Telemark fylkeskommune)

Saksliste	Ansvar
Sak 1 Referat fra forrige møte Vedlegg: <i>Referat fra møtet 16.3.2018</i> Konklusjon: Referat fra møtet 16.3.2018 godkjennes.	Tfk
Sak 2 Kommunikasjon Aktuelle saker ble presentert i møtet.	Prosjekt-kontoret

<p>Statistikken for mars viste en overvekt av negative artikler om bypakka. Trenden snudde i april, med mer fokus på prosjekter under gjennomføring og prosjekter som skal i gang.</p>	
<p>Sak 3 Trafikkutvikling</p> <p>Nyeste tall for mars ble presentert i møtet. Bildet viser mye av det samme som forrige måned, med noe nedgang i biltrafikken og antall busspassasjerer, samt lite bruk av sykkel. For buss kan det se ut som at mye av potensialet for økning er hentet ut, og det er utfordrende å få til ytterligere vekst. Generelt gjør påsken tallene vanskelig å sammenlikne med samme tid i fjor.</p>	<p>Prosjekt-kontoret</p>
<p>Sak 4 Revisjon av mål i Bypakke Grenland</p> <p>Hovedrevisjon av Bypakke Grenland og arbeidet med grunnlag byvekstavtale går parallelt og samkjøres. Det er ønske om å legge til grunn en felles metode for hvordan prosjekter og tiltak vurderes i begge prosessene.</p> <p>For arbeidet med grunnlag byvekstavtale er det egne indikatorer og retningslinjer for måloppnåelse initiert av staten. Tidligere vedtatt målstruktur i bypakka foreslås justert for å kunne benyttes også i byvekstavtalesammenheng. Det er snakk om mindre tilpasninger for å gjøre det mulig å bruke samme mål og metode i begge prosessene. Det er videre et ønske fra administrasjonen om å orientere styringsgruppa om dette slik at det ikke oppstår uklarheter.</p> <p>Vedtatte mål i Bypakke Grenland har seks hovedmål og to nasjonale og regionale mål. Det ble foreslått å forenkle dette til to hovedmål med tilhørende delmål og indikatorer. Disse er sammenfallende med det som i dag er benevnt som nasjonale og regionale mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nullvekstmålet: Veksten i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel • Attraktivitet: Bypakka skal gjøre Grenland til et attraktivt sted å bo og arbeide <p>Kommentarer i møtet: Det er bra å få ryddet i målsettingene gjennom få og tydelige mål, i stedet for flere punkter slik det er i dag.</p> <p>Det er viktig å fremheve næringsviden i målstrukturen, og forsøke å konkretisere hva som ligger i «et attraktivt sted å arbeide» i målet om attraktivitet. Målsettingen om å legge til rette for næringstrafikk har vært viktig for at næringslivet har vært positivt og en drahjelp i arbeidet med bypakka. Det ble fremsatt ønske om et eget hovedmål om næringsliv og attraksjonsverdi.</p> <p>Konklusjon: Politisk styringsgruppe utfordrer administrasjonen til å få inn et tredje punkt i målstrukturen, som tydeliggjør viktigheten av næringslivet i Grenland.</p>	<p>Prosjekt-kontoret</p>
<p>Sak 5 Vurdering av prosjekter i hovedrevisjon av handlingsprogram og grunnlag byvekstavtale</p> <p>Hovedrevisjonen åpner for å kunne gjøre større endringer i bypakkas portefølje. Endringene skal ta utgangspunkt i bypakkas mål. I vedtatt handlingsprogram er kriterier for utvelgelse av prosjekter nedfelt.</p> <p>Saken ble lagt frem som følge av behov for justering og forenkling av arbeidsopplegget som ble brukt i bypakke-sammenheng, for å tilpasse bruk også i byvekstavtalesammenheng. Saken</p>	<p>Prosjekt-kontoret</p>

<p>er samtidig aktualisert gjennom vedtak i Porsgrunn kommune om å kost/nytte-beregne alle prosjekter over 1 mill.kr.</p> <p>Det er et ønske om åpenhet og synliggjøring av hvordan vurderingene gjøres, og det er lagt vekt på at metodikken skal være enkel, tydelig og etterprøvbar – samtidig som den skal avdekke i hvilken grad et prosjekt/tiltak bidrar til måloppnåelse.</p> <p>Administrasjonen gikk kort gjennom arbeidsopplegget, og la frem justert kriteriesett for faglig vurdering av tiltak og prosjekter. Vurderingene gjøres administrativt av representanter fra alle partene og fagmiljø, på grunnlag av kvantitative data der dette er tilgjengelig og kvalitative vurderinger basert på faglitteratur.</p> <p>Prosjektkontoret orienterte også om etableringen av næringsgruppa som ressursgruppe i arbeidet med hovedrevisjon av handlingsprogram bypakka og grunnlag forhandlinger om byvekstavtale. Første møte i næringsgruppa er 4. mai.</p> <p>Kommentarer i møtet: Styringsgruppa ga uttrykk for at det er vanskelig å forberede seg når viktige saksgrunnlag ikke kommer før i møtet. Der det forventes at styringsgruppa skal gi signaler blir det prematurt når man ikke får gått gjennom materialet på forhånd. Da må styringssignalene komme i neste møte, og orienteringen i møtet fungere som saksgrunnlaget.</p> <p>De langsiktige perspektivene og effektene ble trukket frem, som noe det ofte kan være vanskelige å måle/vurdere. Det er også viktig ikke å bli for kategorisk i kost-/nyttevurderinger, i og med at det er få prosjekter som kan vise til god samfunnsnytte. Det ble også understreket at trafikksikkerhet er et viktig kriterie, som bør tydeliggjøres i den faglige vurderingen.</p> <p>Hovedrevisjonen vil på et punkt innebære tøffere prioriteringer, som skal vedtas politisk. Dette er en politisk utfordring, der den faglige vurderingen vil være et av verktøyene til den videre debatten i styringsgruppa. Arbeidsopplegget gir et godt grunnlag for de faglige vurderingene, mens de politiske vurderingene vil ha med seg andre vurderinger i tillegg. I tillegg til de faglige vurderingene vil dette være en avveining mellom penger, prosjekter og balanse mellom kommunene. Da må man kanskje ta med noen prosjekter som ikke når opp i den faglige vurderingen. Det er ikke nødvendig å bruke lang tid på å få politisk aksept for dette.</p> <p>Dette er metoden. I neste omgang fylles den med innhold. Da blir det en mer reell diskusjon om hva som skal inn eller ut. Metoden tydeliggjør også negativ effekt for det vi skal måles på i bypakka og en evt. byvekstavtale. Partene må bli utfordret på hva som er topprioritert hos hver enkelt, inkludert SVV. Helst på neste møte.</p> <p>Konklusjon: Politisk styringsgruppe tar arbeidsopplegget til orientering.</p>	
<p>Sak 6 Prosjektplan grunnlag byvekstavtale Vedlegg: <i>Prosjektplan grunnlag byvekstavtale</i></p> <p>Hovedpunkter fra prosjektplanen ble forelagt styringsgruppa i forrige møte (16.3.18). Med bakgrunn i interpellasjon i Skien bystyre angående forhold som står beskrevet i prosjektplanen, legges planen frem for styringsgruppen i sin helhet på nytt – for å kunne gjøre en vurdering av hvordan denne bør behandles videre, og om det er behov for politisk behandling i kommunene/fylkeskommunen.</p>	Tfk

<p>Jernbanedirektoratet orienterte kort om at de fire største byområdene har mottatt brev med invitasjon til første forhandlingsmøte. Invitasjonene beskriver blant annet den nye organiseringen av hvordan forhandlingene skal foregå. Det vil opprettes en politisk styringsgruppe for hvert byområde, bestående av ordførere fra hver av partene og statssekretær fra hvert av departementene. Det vil i tillegg etableres en administrativ forhandlingsgruppe, som skal ledes av Statens vegvesen. Partene får utnevne én representant hver til denne gruppen.</p> <p>Administrativt svar på spørsmål fra forrige styringsgruppemøte 16.3.18: <i>«Sekretariatet vil komme tilbake til spørsmålet om Bambles deltakelse må behandles i de øvrige kommunene».</i></p> <p>Bambles inntreden i bypakka innebærer en endring av premissene, og krever politisk behandling av de andre partene. Administrasjonen anbefaler at dette tas i forbindelse med behandling av grunnlaget for forhandlinger om en byvekstavgift – der alle parter, premisser og prosjekter skal behandles.</p> <p>Bamble kommune vil ha en sak om deltakelse i grunnlagsarbeidet våren 2018, og vil kunne behandle grunnlaget på lik linje med de andre partene når dette foreligger (høst 2018). Det kan utarbeides to alternative grunnlagspakker som partene vedtar, slik at det ikke er behov for flere runder hvis Bamble trekker seg.</p> <p>Kommentarer i møtet: Interpellasjonen i Skien er uttrykk for et behov for å være tett på prosessen og arbeidet med grunnlag byvekstavgift. Alle dokumenter forankres i styringsgruppen først. Hver enkelt representant må sørge for å orientere sine kommunestyre/bystyre, og å bringe informasjonen og diskusjonen videre. Utgangspunktet er likt herfra, mens eventuelle vedtak hos partene nødvendigvis vil kunne bli forskjellig.</p> <p>Det er svært viktig at arbeidet forankres, og at grunnlaget får tid til å modnes. Det finnes eksempler på andre byområder der arbeidet har havart som følge av manglende politisk forankring.</p> <p>Konklusjon: Prosjektplanen godkjennes, og legges til grunn i det videre arbeidet. Styringsgruppa presiserer at det er et stort behov for politisk forankring av arbeidet blant partene.</p>	
<p>Sak 7 Store vegprosjekter Bypakke Grenland</p> <p>Ingunn Foss fra prosjektavdelingen i Statens vegvesen Region sør orienterte om rv36 Skyggestein – Skjelbredstrand og fv32 Gimleveien – Augestadvegen.</p> <p>Rv36 Skyggestein – Skjelbredstrand Statens vegvesen melder om anstrengt økonomi i prosjektet. Det gjøres alt man kan for å holde prosjektet innenfor styringsrammen. Samtidig er det satt i gang kuttforlag. Prognosen frem til nå er at det er mulig å holde prosjektet innenfor styringsrammen. Det er igangsatt forhandlinger ifm. krav fra entreprenøren. Hvis ikke kuttene monner i stor nok grad, vil det meldes til regionveisjefen om økt ramme. Staten vil i så fall ta ansvar for dette. Prosjektet ligger riktig mht. fremdrift.</p> <p>Fv32 Gimleveien – Augestadvegen Prosjektet møter på mange utfordringer, og det er mye som har gått galt i prosjektet. SVV varsler at det er nødvendig å ta høyde for en økning i prosjektkostnaden som overstiger det</p>	<p>SVV</p>

som ble varslet i september 2017. Sannsynlig verdi for prosjektets sluttkostnad er nå på 710 mill. kroner.

Utfordringer med feil og mangler i prosjektgrunnlaget for utførelsesentreprisen, vanskelige grunnforhold, uforutsette forhold i grunnen, og en vinter med mye snø har bidratt til forsinkelser med bl.a. armerings- og støpearbeider for entreprenøren. Dette har medført fortsatt krav om tillegg og endringer, både av økonomisk og fremdriftsmessig art. Støyentreprisen forventes også å øke som følge av at SVVs rådgiver på fagfeltet ikke beskrev fullstendige tiltak.

Det har vist seg å være store mangler i grunnlaget fra SVVs rådgiver Multiconsult når det gjelder elektro/SRO, inkludert installasjoner i teknisk bygg. Det er lagt ned et stort arbeid i å kvalitetssikre anbudsgrunnlaget.

Det er satt i gang juridisk prosess for å vurdere grunnlag for kravene fra entreprenøren. For å redusere kostnader i prosjektet er mulige kuttforslag gjennomgått. Planlegging og innkjøp er i stor grad gjennomført, noe som medfører at å redusere eller trekke ut enkelte elementer gir liten besparelse – samtidig som det gjør det vanskelig å levere produktet som opprinnelig bestilt. Gjenstående reelle kuttmuligheter er beregnet til om lag 5,5 mill. kroner.

Mht. fremdrift vil GS-vei mellom Elverhøy og jernbanestasjonen og rundkjøring i Gimleveien ferdigstilles i juni 2018. Vegen skal bli åpnet i løpet av oktober 2018, med endelig slutt for anleggsarbeidene november 2018.

Kommentarer i møtet:

Det ble gitt tydelig uttrykk for at kostnadssprekken er svært alvorlig, og sterkt beklagelig. Kostnadssprekken går hardt utover bypakka og dens omdømme. Fv32 er et av de viktigste prosjektene i bypakka.

Orienteringen om ny kostnadssprekk i prosjektet oppleves som en reprise fra i fjor. Det er de samme årsakene nå som da som blir nevnt, og det ble stilt spørsmål om hva SVV har gjort for å følge opp prosjektet etter forrige gang? Det ble sagt at det er vanskelig å forstå at man ikke kjenner grunnforholdene i området, når det foreligger analyser av prosjektet fra flere år tilbake. Her burde man ha gått inn med kritiske øyne på utredningene av grunnforholdene på et langt tidligere stadiet i prosessen.

Det ble stilt spørsmål om hvem som har ansvaret for at dette skjer igjen? Det er ubehagelig, men nødvendig, å plassere ansvaret der det hører hjemme. Det virker å ha vært store mangler i anbudsunderlaget, som er byggherres ansvar. Det er der det nå må pekes, og byggherren må ta dette ansvaret.

Det ble understreket at det nå er viktig å ettergå alle sider av hvordan dette prosjektet er gjennomført, få alle fakta på bordet og finne ut av hva som er årsaken til at dette nå skjer igjen.

Det er utfordrende for styringsgruppen å skulle ha tillitt til at vi ikke kommer til å havne i samme situasjon senere. Det ble sagt forrige gang at det skulle tas lærdom, og at situasjonen skulle evalueres. SVV ble utfordret på hvordan tillitten nå må bygges opp igjen.

Styringsgruppa understreket behovet for snarest å få på plass en kommunikasjonsplan for hvordan dette skal kommuniseres ut. Utad må det tydeliggjøres at dette ikke vil gå på bekostning av bompenger, men at det er porteføljen som må ta konsekvensene.

<p>SVV presiserte at dette er deres ansvar, og at de vil utarbeide og sende ut en pressemelding snarest. Det vil være viktig å få frem at beløpet i dag tar høyde for all usikkerhet, og at de vil jobbe for å få dette tallet til å bli minst mulig.</p> <p>Konklusjon: Styringsgruppen ser svært alvorlig på meldingen fra SVV om ytterligere kostnadssprekk. Det er viktig at prosjektet nå fullføres, det skal leveres på tid og det må leveres på kvalitet.</p> <p>Styringsgruppen ønsker revisjon av prosjektet umiddelbart. Administrasjonen bes sette opp et forslag på dette som sendes ut til partene for godkjenning.</p> <p>Statens vegvesen utarbeider snarest en kommunikasjonsplan. Det må umiddelbart utarbeides pressemelding som tas med ordførerne før den går ut til media.</p>	
<p>Sak 8 Baneløsning Grenland Vedlegg: <i>Notat Baneløsning Grenland</i></p> <p>Notatet er utarbeidet som følge av utspill i media, og henvendelser/spørsmål fra aktører om hva Bystrategi-samarbeidet mener om saken. Spørsmålet aktualiseres i tillegg gjennom arbeidet med grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale.</p> <p>Notatet sammenfatter administrasjonens vurderinger av hva som er</p> <ul style="list-style-type: none"> • en konkurransedyktig kollektivløsning mellom byene • mulig å få til gjennom en byvekstavtale • hensiktsmessig strategi for å nå frem overfor staten på kort og lang sikt <p>Styringsgruppa var bedt om å vurdere om det er behov for politisk behandling av notatet, eller om det kan legges til grunn for det videre arbeidet uten forutgående politisk behandling.</p> <p>Kommentarer i møtet: Notatet tydeliggjør hva det er mulig å forhandle om og hva som kan inngå i en byvekstavtale, og gir et godt grunnlag for videre arbeid med grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale og innspill til NTP.</p> <p>Anbefalingene om videre arbeid med en baneløsning i Grenland er en naturlig oppfølging av byutredningen og konklusjonene der. En lokaltogløsning med tre tog i timen mellom Grenland og Vestfoldbyene, kan tas med inn i det videre arbeidet med grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale.</p> <p>Konklusjon: Politisk styringsgruppe stiller seg bak at notatet følger arbeidet med grunnlag byvekstavtale videre.</p>	Tfk
<p>Sak 9 Knutepunkt Porsgrunn</p> <p>Øistein Brinck orienterte om mulighetsstudien Knutepunkt Porsgrunn, og resultatene av parallelloppdrag som nå foreligger.</p> <p>De to konsulentoppdragene har kommet med tilbakemeldinger på hvordan man kan utvikle byen, og gitt tall på hvilket utviklingsrom arealene rundt stasjonen i Porsgrunn representerer. Konsulentene peker på et sted mellom 120 000 - 300 000 kvm bebyggelse.</p>	Porsgrunn kommune

<p>Det er avgjørende for kommunen å komme over i planfasen, for å kunne utarbeide et godt grunnlag for å komme i posisjon for å få infrastrukturmidler. Kommunen ønsker å spille inn planleggingsmidler ifm. hovedrevisjon av bypakka. Samt innspill til Jernbanedirektoratets handlingsprogram med mål om å være i drift- og vedlikeholdsfasen fra 2026.</p> <p>Bane NOR sitt innspill til handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-29 anbefaler en knutepunktspott, og omtaler konkret planlegging av knutepunkt i Porsgrunn. Jernbanedirektoratets høringsutgave av handlingsprogrammet omtaler utredning av stopp i sentrum av Skien, og at tilknytningen til Vestfold må utredes videre. Skien og Porsgrunn jobber sammen med fylkeskommunen om innspill til Arena samferdsel 26.4.</p> <p>Konklusjon: Saken tas til orientering.</p>	
<p>Sak 10 Orienteringer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utvalgte bypakke-prosjekter med ny informasjon Tore Kaurin fra Statens vegvesen orienterte om følgende prosjekter <ul style="list-style-type: none"> - <i>Mælagata</i>: Byggestart april/mai 2018. - Overordnet vegnett Porsgrunn: Byggestart på Vabakken og Kjølnes ring rundkjøring april/mai 2018, byggestart Kulltangen rundkjøring sommer 2018, og Kulltangen bro i 2019. - <i>Grønn lenke og Raschebakken</i>: Prosjektering i gang med planlagt byggestart i 2019. - <i>Holdeplass Klosterøya</i>: Ny bussholdeplass ved Skien VGS med bidrag fra bypakka igangsatt. Kommentarer: Det ble stilt spørsmål om det er gjort trafikkanalyser av området i nyere tid? Det kan være lurt å se an virkeligheten i dag, mht. tungtransporten som gikk der før – men som ikke går der nå. Statens vegvesen svarte i møtet at det har vært fokus på å ivareta myke trafikanter, og der trafikkavvikling har stått mot myke trafikanter er sistnevnte prioritert. SVV har hatt dialog med fylkeskommunen rundt dette. - <i>Trafikksikkerhetstiltak</i>: Starter opp igjen nå etter vinterpause. Gjennomføring i 2018 og 2019. - <i>Moflata</i>: Gjennomført møte for varsel av oppstart. Utredning av vedtakspunkt fra politisk behandling er i gang. Orientering i HOTS 8.5. og HUS 14.5. Beslutning for videre arbeid ifm. revisjon av handlingsprogram. Oppstart fase 2 med detaljregulering i august 2018, iht. planlagt fremdrift. - <i>Ressurssituasjon og fremdrift</i>: Utfordrende med byggherreressurser, jobber med å utnytte flere deler av SVV for å få dette på plass. Lite respons på søk om å leie inn ressurser. Det foreslås å skyve på noen prosjekter ifm. revisjon av handlingsprogrammet, for å sikre robust prosjektorganisering. Kommentarer: Skien kommune viste til politisk behandling av brua over Bryggevanet og Moflata. I den grad det skal gjøres prioriteringer er dette et viktig signal fra Skiens side. • Temamøte byvekstavtale Fylkestinget 24. april Det vil holdes et temamøte om byvekstavtale i Fylkestinget tirsdag 24. april, av modell som tilsvarende temamøte i Skien bystyre i mars. • Dato for åpent møte for formannskapsmedlemmer 	<p>SVV</p> <p>Tfk</p> <p>Prosjekt-kontoret</p>

<p>Styringsgruppa ønsker at det arrangeres et åpent møte for alle formannskapsmedlemmer. Administrasjonen i Skien sjekker mulighetene for å kombinere dette møtet med møtet i Grenlandsrådet fredag 8. juni.</p>	
<p>Eventuelt</p> <ul style="list-style-type: none">• Fv32 Lilleelvgate Styringsgruppa har tidligere bestilt en prinsippsak om avsigelse av eiendom i bypakkeprosjekter. Prosjektkontoret legger frem mandat og fremdriftsløp for saken i neste møte 16.5.18.	