

## Referat fra møte i politisk koordineringsgruppe

Tid: 5.04.2022 kl. 9-11  
Sted: Teams

Til stede: Terje Riis Johansen, fylkesordfører Vestfold og Telemark fylkeskommune (møteleder)  
Robin Kåss, ordfører Porsgrunn kommune  
Hedda Foss Five, ordfører Skien kommune  
Kjell Abraham Sølvørød, ordfører Siljan kommune  
Hallgeir Kjeldal, ordfører Bamble kommune  
Trond Ballestad, varaordfører Skien kommune  
Arve Høiberg, leder utvalg for samferdsel, Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Trond Ingebretsen, leder utvalg for miljø og byutvikling Porsgrunn kommune  
Jan Terje Olsen, vara for opposisjonsleder Skien kommune  
Anne Karin Hansen, opposisjonsleder Porsgrunn kommune  
Bent Gurholt, varaordfører Siljan kommune  
Roger Plassen, opposisjonsleder Siljan kommune  
Torstein Dahl, varaordfører Bamble kommune  
Roar Midtbø Jensen, avdelingsdirektør Statens vegvesen, Transport  
Ove Skovdahl, Jernbanedirektoratet  
Grete Helgås, Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Til stede fra administrasjon: Karin Finnerud (Skien kommune), Mette Gundersen (Skien kommune), Marius Lid (Porsgrunn kommune), Erika Klein (SVV), David Ramslien (SVV), Mari Vårdal Nordhus (SVV), Olav Risholt (Bypakke Grenland), Birgitte Finne Høifødt (Bypakke Grenland), Torbjørn Landmark (VTFK), Gunnar Berg Treidene (VTFK), Siv Tørudbakken (VTFK), Marte Bakken Resell (Skien kommune), Marit Synnes Lindseth (VTFK), Kjersti Visnes Øksenholt (VTFK), Kari Floten, (SVV, sak 2), Birgitte Hellstrøm (Bystrategi Grenland sekretariat),

Ikke til stede: Gunn Marit Helgesen, opposisjonsleder Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Lars Inge Rønholt, vara for opposisjonsleder Bamble kommune  
Benedicte Bruun-Lie, jernbanedirektoratet

Referent: Birgitte Hellstrøm (Bystrategi Grenland sekretariat)

Saksliste	Ansvar
<p><b>Sak 1 Referat fra forrige møte</b> <i>Vedlegg: referat fra møtet 25.03</i></p> <p><b>Konklusjon:</b> Referat fra møtet 25.03.2022 godkjennes</p>	Sekretariat
<p><b>Sak 2 Kommunedelplan rv.36 Skjelsvik – Skyggestein</b></p> <p>Statens vegvesen orienterte om status og videre prosess.</p> <p>Porsgrunn kommune v/ordfører orienterte nærmere om bakgrunn for tilleggspunkt og vedtak gjort i formannskapet i Porsgrunn 31.03:</p>	SVV

**Formannskapetets vedtak i Porsgrunn 31.03.2022 sak 15/22**

Med hjemmel i plan og bygningsloven § 11-13 legges forslag til planprogram for kommunedelplan for RV36 Skjelsvikdalen-Skyggestein, datert 09.02.22, ut til høring og offentlig ettersyn.

Følgende må innarbeides i utredningsprogrammet før planprogrammet fastsettes:

- Hvordan alternativer for ny RV36 påvirker personbiltrafikken og hvordan dagens vegnett kan avlastes for å oppnå nullvekstmålet i byområdet.
- Hvordan alternativer for ny RV36 bidrar til god rollefordeling mellom nytt og eksisterende vegnett, spesielt for dagens RV36 og Fv32
- Dersom utredningsprogrammet viser at ny RV36 medfører behov for investeringer på eksisterende vegnett, skal dette tas hensyn til ved anbefaling av korridor.

Det forutsettes at planarbeidet utreder mulige kryssløsninger som på en trafiksikker måte kobler lokaltrafikken til riksveinettet i Skjelsvikdalen.

RV36 er en viktig infrastruktur og går gjennom tettbygde byområder i Grenland. For Porsgrunns del er dette først og fremst et bypakkeprosjekt, og har aldri vært vurdert som en fremtidig høyhastighets motorveg. Formannskapet ønsker en rask gjennomføring og en god planprosess. Det er viktig at planprogrammet begrenser seg til vedtatt KVVU og til løsninger som er realistiske å finansiere, og ikke har opplagt uakseptable inngrep. Det er negativt for planprosessen å ta med store inngrep og kostnader som uansett ikke vil bli gjennomført.

Planprogrammet begrenses derfor noe:

- Planområdet i Porsgrunn kommune begrenses i nord av sørbredden av Porsgrunnselva.
- Planprogrammet i sør begrenses til løsninger som ivaretar tilkobling fra områdene Skjelsvik og Brevik til RV36 og E18.
- Forbi Herøya er det tidligere vedtatt tunell, og formannskapet anser det som helt utenkelig å legge en ny stamveg i dagen gjennom hele bydelen.

**Konklusjon:**

Informasjon tas til orientering.

Fylkesordfører ba SVV forberede en redegjørelse av mulige konsekvenser av punkter i Porsgrunns vedtak til neste møte.

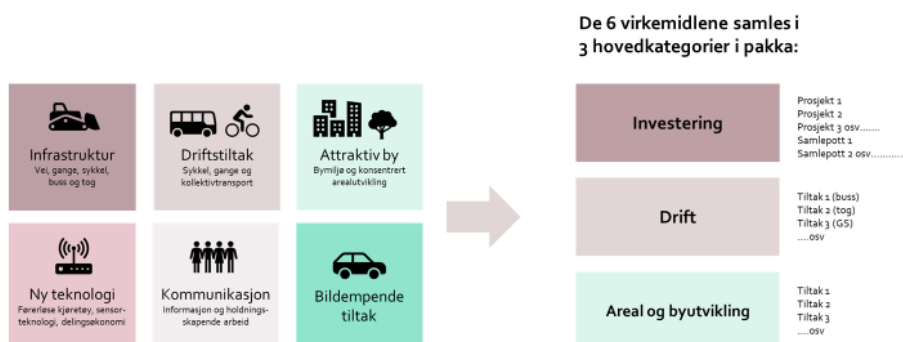
**Sak 3 Ny bystrategi og bypakke**

Sekretariat SVV

Sekretariatet presenterte følgende i møtet:

- Skisse til hovedpunkt i ny bystrategi
- Økonomiske rammer for ny bypakke, hovedtema i portefølje av investeringsprosjekt
- Finansiering: Faktorer som legges til grunn for videre analyser

**Helhetlig tiltakspakke**



## Bombelastning fordelt på postnummer 2019

Med Bambles kunder:

Kommune	Andel inntekter %	Innkrevd per kunde. Kr	Andel befolkning %
Siljan	1,70 %	2393	2,20 %
Skien	59,90 %	3937	51,00 %
Porsgrunn	33,70 %	3542	33,80 %
Bamble	4,70 %	1444	13,10 %

Uten Bambles kunder:

Kommune	Andel inntekter %	Innkrevd per kunde	Andel befolkning %
Siljan	2	kr 2 393	2,20 %
Skien	63	kr 3 937	51,00 %
Porsgrunn	35	kr 3 542	33,80 %

- Kunder i Skien står for en større andel av inntektene (63%) enn befolkningsandelen skulle tilsi
- Av investeringene i bypakke fase 1 nå er 51% i Skien, 48% i Porsgrunn og 1,3% i Siljan
- Kunder i Skien betaler 395 kr. mer i året enn kunder i Porsgrunn

## Hovedfunn i analyser av bomsystem

- En stor del av bommenes effekt på trafikkveksten i Grenland er tatt ut med eksisterende bomsystem
- Nye bommer kan bidra til trafikkregulering i byområdet
- Takstene må økes mye for å dempe trafikkveksten betraktelig (dobbel takst gir 4,5 % reduksjon)
- Beregnet trafikkvekst frem til 2030 på **7-8%** (med dagens bomsystem og gjennomførte tiltak så langt i bypakke fase 1)
- El-bilutvikling har særlig stor betydning. (3,5 % trafikkvekst frem til 2030 gjennom økt andel el-biler)
- Et bomsystem kan aldri bli helt rettferdig. Økonomi og reisevaner kan påvirke en husstands bomutgifter mer enn hvor de bor i byområdet.
- Flere bommer kan bidra til å utjevne geografisk fordeling av bompengebelastningen – men kan ikke gjøre det helt jevnt.



Forventet trafikkvekst 7-8% uten nye tiltak i fase 2

Dersom dagens takstnivå i ny bypakke: Nødvendig med andre virkemidler enn bommer for å oppnå målet om nullvekst i framtida

## Bomsystem: Anbefalinger for videre analyser

Påvirkningsmulighetene	Inntekter	Trafikkregulering/ nullvekstmål	Utjevne forskjeller
Tovestsinnkreving med halv takst	-	-	0
Øke takster	+	+	0
Fjerne timesregel	+	+	0
50% elbiltakst	+	+	+
Uten rushtid	-	-	0
Kort rushtid med ekstra høy takst	0	-/+	+
Dobbel takst for tunge	+	0	0
Månedstak	0	0	+

	Anbefales i videre analyse
	Mulig virkemiddel
	Ikke anbefalt / politisk utfordrende



## Administrasjon legger følgende faktorer til grunn for videre analyser

bystrategi  
GRENLAND

- Plassering av og antall bommer:
  - Dagens system + 2 snitt (13+ 3 bommer)
  - Dagens system + 3 snitt (13 + 8 bommer)
- Justering av takst
  - Normal takst (lette kjøretøy): Prisjustert, mulighet for å øke eller redusere
  - El-biltakst: 50% for å utjevne forskjeller
  - Tungbiltakst: Dobbel takst av lette kjøretøy
- Rushtid: Kortere periode vurderes nærmere
- Rabattsystem
  - Timesregel: Beholde
  - Månedstak: Beholde



bystrategi  
GRENLAND

## Inntekspotensial fra bomsystem i videre analyser

- 15 år innkreving (standard)
- 50% elbilavgift
- Moderate justeringer av takst og bomsnitt gir vesentlig økning i inntekter

Bomssystem	Antall bommer	Dagens takst (prisjustert)	Takstøkning 10%
Dagens bomsystem	13	3600 mill. kr	
Dagens +2 snitt	13+3	<b>4050 mill. kr</b>	4275 mill. kr
Dagens +3 snitt	13+8	4350 mill. kr	4500 mill. kr

22

### Konklusjon:

Informasjon tas til orientering. Innspill fra møtet tas med i det videre arbeidet. Forslag til mer detaljert bystrategi og bypakke, inklusiv resultater av nye analyser, presenteres i mai.

### Eventuelt

Porsgrunn kommune etterspurte informasjon og vurderinger knyttet til annonsert åpning av trafikk over Breviksbrua, uten at bussen begynner å kjøre der samtidig. VTFK v/samferdsel sjekker opp og svarer ut saken etter møtet.

*Birgitte Hellstrøm, ref*