



Porsgrunn kommune

Møteinnkalling

Formannskapet

Dato: 28.10.2021 kl. 09:00
Sted: Rådhuset
Arkivsak: 19/11828

Medlemmene innkalles med dette til møtet. Varamedlemmer innkalles etter nærmere beskjed.

Eventuelle forfall bes snarest meldt på e-post: merete.halvorsen@porsgrunn.kommune.no

Sakskart

Side

Godkjenning av møteinnkalling

Godkjenning av protokoll

15/21	Møteprotokoll Formannskapet 30.09.2021	3
-----------------------	--	---

Saker til behandling

69/21	Ny prosjektperiode 2022-2027 for vannområde Skien-Grenlandsfjordene med vedtak om finansiering for 2022.	4
70/21	Handlingsprogram Bypakke Grenland 2029-2022. Revisjon 2022.	8
71/21	Gave til Brevik sykehjem i forbindelse med 100-års jubileum	17
72/21	Videreføring av Bypakke Grenland - rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget	18
73/21	Porsgrunn kommunes kostnader i forbindelse med SIAN-arrangement 9.oktober 2021	24
74/21	Avhending av bedriftshytter - ettersendes Eventuelt	26

Porsgrunn, den 19.10.2021

Robin Kåss
Ordfører

Godkjenning av møteinnkalling

Godkjenning av protokoll

15/21 Møteprotokoll Formannskapet 30.09.2021

Arkivsak-dok.	19/11828-78
Saksbehandler	Merete Halvorsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	15/21

Formannskapetets vedtak/innstilling

Protokollen godkjennes

Saker til behandling

69/21 Ny prosjektperiode 2022-2027 for vannområde Skien-Grenlandsfjordene med vedtak om finansiering for 2022.

Arkivsak-dok.	21/14748-1
Saksbehandler	Martine Hem

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	69/21

Rådmannens innstilling:

1. Porsgrunn kommune vedtar, under forutsetning om økonomiske bidrag fra øvrige parter i vannområdet, videreføring av kommunens finansielle bidrag for 2022. Kommunens andel innarbeides i handlingsplanen for 2022.
2. Porsgrunn kommune fortsetter som vertskommune for vannområdekoordinator med en 50% stilling i sin organisasjon i 2022.
3. Vannområdet kommer med en ny sak for finansiering for den resterende delen av prosjektperioden 2023-2027 i løpet av 2022.

Referanser i saken

- Formannskapet, sak 43/21 – Høring av regional vannforvaltningsplan for Vestfold og Telemark Vannregion
- Vannforskriften <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2006-12-15-1446>
- EUs vanndirektiv <https://www.vannportalen.no/regelverk-og-foringer/vanndirektivet/>
- Presisering av kommunane sine oppgaver og ansvar i vassforvaltninga <https://www.vannportalen.no/aktuelt/2021/presisering-av-kommunane-sine-oppgaver-ogansvar-i-vassforvaltninga/>

Bakgrunn

I to prosjektperioder (2010-2015 og 2016-2021) har vannforskriften vært lagt til grunn for arbeidet med å gjennomføre EUs vanndirektiv i Norge. Den tredje prosjektperioden starter i 2022 og går til 2027.

Vannforskriftens hovedformål er å sikre beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet. Om nødvendig skal det iverksettes forebyggende og/eller forbedrende tiltak for å sikre miljøtilstanden i ferskvann, grunnvann og kystvann. Et viktig mål er derfor å sikre en helhetlig og økosystembasert vannforvaltning i Norge ved utarbeiding av helhetlige, regionale vannforvaltningsplaner i henhold til vanndirektivet.

Vannforskriften deler landet i 10 vannregioner. Disse er avgrenset av nedbørsfelt med tilhørende kystsoner. Vannregionmyndighet er fylkeskommunen. Hver vannregion er videre

inndelt i vannområder. Vannområdet Skien-Grenlandsfjordene tilhører Vestfold og Telemark vannregion.

Arbeidet i vannområde Skien-Grenlandsfjordene ledes av en politisk styringsgruppe bestående av politikere fra kommunene og fylkeskommunen. For å sikre praktisk gjennomføring av vannforskriften har det siden prosjektet startet vært ansatt en vannområdekoordinator. Porsgrunn kommune har siden 2010 vært vertskommune for vannområdekoordinator med en 50% stilling i sin organisasjon. Stillingen er finansiert av kommunene og fylkeskommunen.

Saksfremstilling

Vannforvaltningsarbeidet er en lovpålagt oppgave, og alle offentlige aktører som har ansvar for vann har både rett og plikt til å delta i arbeidet, jf. plan- og bygningsloven og vannforskriften.

Fylkestinget i Vestfold og Telemark vedtok i sak 103/20 følgende angående videreføring av samarbeid med vannområdene for perioden 2021-2027 (33):

- 1. Vestfold og Telemark vannregion viderefører dagens modell om samarbeid og organisering i vannområdene for perioden 2021-2027 (33) ved å delta i spleiselag etter «Telemarksmodellen» med en slik fordeling; 40% på kommunene, 24% nasjonal stat, 12% regional stat (statsforvalteren) og 24% fylkeskommunen.*
- 2. Fylkeskommunens deltakelse i spleiselaget for perioden 2021-2027(33) skjer under forutsetning av at sentral- og regional stat og kommunen også deltar iht. oppsatt fordeling.*
- 3. I de vannområdene som besluttet ledes av politiske styringsgrupper legger Vestfold og Telemark fylkeskommune til grunn at fylkeskommunen gis anledning til å være politisk og administrativt representert i styringsgruppas møter.*

I kapittel 10 i den gjeldende regionale vannforvaltningsplanen om organisering av vannregionen for prosjektperioden 2016-2021, samt i Fylkestingets vedtak, fastholder regionen en videreføring av eksisterende organisering av vannområdet. En forutsetning for å kunne videreføre dagens ordning er å ha vannområdekoordinatorer som er knyttet til vertskommuner og finansiering gjennom et spleiselag mellom stat, fylke og kommune.

Kostnadsfordelingen for perioden 2016-2021 mellom kommunene i vannområdet har vært som angitt nedenfor. Det har ikke vært noe justering av de kommunale bidragene i perioden som følge av indeksregulering, økte lønnskostnader osv. Vannområdets utgifter har derfor i perioder vært noe høyere enn bidragene. Underdekningen har frem til nå vært finansiert med ledige midler fra vannområdets fond.

Kommunale bidrag 2016-2021 (totalt 230 000 fordelt følgende):

- Porsgrunn 65 000,-
- Skien 100 000,-
- Bamble 40 000,-
- Larvik 25 000,-

I Fylkestingets vedtak i sak 103/20 det angitt et overslag for kostnadsfordeling basert på *Telemarksmodellen* for perioden 2022-2027. Overslaget tar ikke utgangspunkt i faktiske kostnader, men et antatt utgiftsnivå. For vannområdet Skien-Grenlandsfjordene er anslått som følger:

Vannområde	Stilling % 2020	Brutto utgift	Stat- sentral 24%	Stat – regional 14%	Fylkes- kommuner 24%	Kommuner 40%	Ansvarlig vannregionmyndighet
Skien- Grenlandsfjordene	50%	700 000	168 000	84 000	168 000	280 000	VTFK

Dersom man la fylkeskommunes anslag til grunn, skal hver enkelt kommunes økonomiske bidrag øke med ca. 22% for perioden 2022-2027. Politisk styringsgruppe i vannområdet har diskutert finansiering i forbindelse med forlengelse av prosjektperioden for 2022-2027 i møte 2. september 2021. Vannområdet har også diskutert saken med vannregionmyndigheten. Det foreligger usikkerhet for vannområdet på hva som ligger til grunn for fylkeskommunens beregninger og om Telemarksmodellen faktisk følges opp av alle parter etter intensjonen.

Vannområdet anbefaler derfor at man i 2022 viderefører kostnadsfordelingen brukt i perioden 2016-2021, og kommer tilbake med en ny sak i 2022 som redegjør for grunnlaget og foreslår finansieringsmodell for resten av prosjektperioden frem til 2027. Eventuelt underskudd i 2022 belastes ikke kommunene, men tas av vannområdets fond.

Det foreslås at Porsgrunn kommune fortsetter å være vertskommune for vannområdekoordinator med en 50% stilling i sin organisasjon i 2022.

Vannområdet vil også bruke 2022 til å avklare om Helhetlig plan for Oslofjorden, Grenlandsrådets prosjekt Ren Frierfjord og Regional plan for vannforvaltning for 2022-2027 fører til behov for økt stillingsprosent for vannområdekoordinator. Konsekvenser som vil påvirke vannområdets utgifter, som et eventuelt behov for høyere stillingsprosent for vannområdekoordinator, vil redegjøres for i saken om foreslås lagt frem i 2022. Forslag til vertskommune ut perioden vil også fremgå.

Rådmannens vurdering

En evaluering av den norske vannforvaltningen i 2016 konkluderte bl.a. med at: *«Kommunene har en nøkkelrolle for å oppnå god lokal forankring og medvirkning, og at vannområdekoordinator fremheves som en nøkkel til suksess i vannområdene»*. Rådmannen viser til at dette arbeidet ikke har blitt mindre viktig de senere år gitt det økende fokuset som er på blant tidligere forurensning og tilstanden til Oslofjorden.

Vannforskriften er basert på EU sitt vanndirektiv og representerer et permanent forvaltningssystem uten slutt dato. Det vil hele tiden komme ny kunnskap, men også nye utfordringer som mikroplast, legemidler, ny arealbruk og klimaendringer som vil gjøre vannforvaltningsplaner relevante og nødvendige.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga i mars 2019 nye nasjonale føringer for vannforvaltningen og understreket kommunenes viktige rolle med å peke på lokal kunnskap og forvaltning som sentralt i dette arbeidet, samt myndighetsrollen med ansvar for å treffe vedtak om gjennomføring av tiltak som berører vannområdet. Rådmannen vurderer det som viktig å videreføre det gode arbeidet for å følge opp vannforskriften.

Dagens organisering og finansiering antas å være kjent, og det forventes derfor ikke andre økonomiske og administrative konsekvenser for 2022 enn hva som har vært gjeldende for perioden 2016-2021.

Konklusjon

Kommunene har en viktig rolle i vannforvaltningsarbeidet. For å oppnå de kommunale forpliktelsene i vanndirektivet og målene vedtatt i den regionale vannforvaltningsplanen foreslår rådmannen at det settes av tilstrekkelige midler til videreføring av prosjektet.

Samtidig er det viktig å få oversikt over hva den reelle kostnaden er i forhold til dagens innsats, men også sett i lys av kommende arbeid som beskrevet i saken. Det bes derfor om mandat til å utarbeide ny sak som legges frem i 2022, hvor det blant annet tas stilling til finansiering for resten av prosjektperioden. Rådmannens innstilling fremgår av sakens første side.

70/21 Handlingsprogram Bypakke Grenland 2019-2022. Revisjon 2022.

Arkivsak-dok.	21/16071-1
Saksbehandler	Lars Martin Sørli

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	70/21
2 Bystyret	11.11.2021	

Rådmannens innstilling:

1. Revidert handlingsprogram for Bypakke Grenland fase 1, 2019-22, datert 05.10.2021 legges til grunn for det videre arbeidet med bypakka. Endringer i finansiering av prosjektene i bypakkas portefølje fremgår av tabellene i denne saksutredningen. Budsjettene i porteføljen er i balanse slik kommuneloven krever.
2. Er det behov for vesentlige endringer i prosjektenes rammer i vedtatt handlingsprogram før neste revisjon, legges saken fram for kommunestyret og fylkesting.
3. Det er i revidert handlingsprogram avsatt midler til felles ufordelt reserve. Rådmannen gis fullmakt til å disponere inntil 5 mill. kr pr. år til prosjekter med mindre behov for økning i kostnadsrammer. Det forutsettes at rådmennene/ fylkesrådmann i bypakkesamarbeidet er omforent.
4. Porsgrunn og Skien bystyret gis fram til hovedrevisjon i 2022 fullmakt til å omdisponere respektive ufordelte reserver avsatt i prosjekt 69 og 70. Midlene kan overføres til prosjekter med høy grad av måloppnåelse i henhold til tabell på side 30 i handlingsprogrammet.

Vedlegg:

1. Bypakke Grenland Handlingsprogram 2019-2022 revisjon 2021, datert 05.10.2021

Bakgrunn

Proposisjon til Stortinget «Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark» ble vedtatt i Stortinget 18. juni 2015. Basert på føringer gitt i «Prp. 134 S» ble Bypakke Grenland Handlingsprogram 2015-2018 første gang vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning. Handlingsprogrammet er siden revidert og behandlet politisk hvert år. Prp. 134 S legger til grunn et system for porteføljestyring som innebærer at handlingsprogrammet revideres slik:

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Siste hovedrevisjon var i 2018 og skal neste gang gjennomføres i 2022. Årets revidering er en enklere revisjon. Det innebærer at det kun er rom for mindre justeringer. Bypakkas ramme

er definert i stortingsproposisjon 134 S. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 2,96 mrd. kr.

Saksfremstilling

Rammer for årets revidering

Følgende prinsipper er lagt til grunn for endring av handlingsprogrammet 2021:

- Nye prosjekter skal vurderes i forbindelse med handlingsprogrammets hovedrevisjon. Dette ble gjort i 2018 og planlegges på nytt i 2022.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter skal legges til grunn.
- Justeringer i porteføljen kan kun gjøres hvis alle partene er enige om det. Vedtak skal fortrinnsvis være likelydende og ikke motstridende.
- Det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet mellom bypakkekommunene fra det første handlingsprogrammet (2015) skal være rettesnor for fordeling av prosjekter mellom kommunene.

Resultater - gjennomførte prosjekter bypakka

Nr.	Ferdig	Kommune	Prosjekt	SUM kr. (mill.)
1	2016	Porsgrunn	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg	12,5
2	2016	Siljan	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	20,8
3	2016	Siljan	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
4	2017	Alle	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	15,8
5	2017	Skien	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	12,6
6	2017	Siljan	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,1
7	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	70,5
8	2018	Skien	Fv 49 Klyveveien (Kongerødn. - Hulkavn.) Fortau	3,0
9	2018	Porsgrunn	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13,2
10	2018	Porsgrunn	Fv. 32 Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Vallemysene	2,0
11	2019	Skien	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	71,4
12	2019	Porsgrunn	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	28,7
13	2019	Alle	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	22,0
14	2019	Skien	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	8,5
15	2019	Skien	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	71,0
16	2019	Porsgrunn	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20,0
17	2019	Porsgrunn	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn (Kulltangen og Vabakken)	20,1
18	2019	Skien	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende.	8,6
19	2020	Skien	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	77,0
20	2020	Porsgrunn	Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate	46,0
21	2020	Skien	Rv 36 Raset. Kryssutbedring og etablering av fortau	12,3
22	2021	Skien	Fv. 43 Fortau Gulsetvegen	64,0
23	2021	Porsgrunn	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	77,0
24	2021	Porsgrunn	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering	94,0

Uvalg av ferdige prosjekter finansiert av belønningsmidler

Nr.	Ferdig	Kommune	Uvalgte prosjekter finansiert av belønningsmidler	Sum (eks.mva)
1	2015-19	Alle	Oppgradering av snarveier i alle kommuner	6,7
2	2016	Skien	Gang og sykkelveg i Bjørntvedtvegen fra Rødmyrvegen til Gamle Bjørntvedtveg	1,0
3	2016	Alle	Asfaltering av hovedruter for sykkel i alle kommuner	13,0
4	2016	Skien	Ny trafikkordning foran Ibsenhuset	1,7
5	2016	Skien	Fortau Øvregate, strekning Tomtegata Lammers gate, zoom.	1,0
6	2016-17	Alle	Sykkelparkering på skoler og idrettsanlegg i alle kommuner	2,0
7	2016-18	Alle	Oppgradering av holdeplasser med universell tilgjengelighet i alle kommuner	22,5
8	2017	Skien	GS veg. Håvundvegen, strekning Frogneraleen til Frognerlia	1,5
9	2017	Porsgrunn	Fortau Setrevegen, Brevik (delfinansiert av TS midler)	1,1
10	2018	Skien	Fortau Håvundvegen ved Frogner	6,8
11	2018	Skien	Prinsessegata, nytt fortau	2,3
12	2018	Skien	Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate	3,5
13	2019	Skien	Fiskeslepet. Universelt utformet gangareal	1,0
14	2019	Porsgrunn	Skille gående og syklende på hovedsykkelrute Kulltangen - Skippergata	2,0
15	2019	Porsgrunn	Storgata, miljøgate	12,0
16	2020	Alle	Hjertesone Grønli og Stigeråsen, Heistad oppvekstsenter	1,0
17	2020	Porsgrunn	Frednesøya/Skippergata -Raschebakken, sykkelveg med fortau	1,5
18	2020	Alle	Trygge sykkelparkeringsplasser (sykkelbokser)	1,5
19	2020	Siljan	Midtbygda skole, ny trafikkordning og hjertesone	2,5
20	2020	Porsgrunn	Meieritorget, byrom/ møteplass	6,0
21	2021	Skien	Kjørbekevegen fortau (kun delfinansiert av belønningsmidler)	0,2
22	2021	Porsgrunn	Aalsgate, dobbeltsidig sykkelfelt inklusiv snarvei fra Deichmannsgate til Trollveien	3,0
23	2021	Porsgrunn	Sykkelfelt Moldaugvegen og fortau Solumgata	3,2
24	2021	Porsgrunn	Smug Storgata 92-94	0,6
25	2021	Skien	Ny gs-vegforbindelse/ snarvei mellom Ove Geddes veg og Frognerlia	0,2
26	2021	Skien	Meensvegen, nytt fortau fra Fv.32 til Menstad Ungdomskole	1,0
27	2021	Skien	Gregorius Dagsonsgate, universelt utformet holdeplass	1,1
28	2021	Porsgrunn	Tiltak hovedsykkelrute strekning Linaaesgate - Bjørndalsjordet	3,0

Resultater 2021 – vurdering av måloppnåelse

Pandemien påvirker all reisevirksomhet i betydelig grad. Det er derfor vanskelig å trekke entydige konklusjoner basert på trafikk tall de siste 1,5 årene. Det store bildet er at andelen kollektivreiser er tilnærmet halvert, vi har kjørt mindre bil og syklet mer. Ettersom pandemiens reiserestriksjoner nå er avsluttet forventes en stabilisering av reisemønster. Hvordan reisevanene vil avvike fra det vi så i 2019 er for tidlig å si. Under følger en oppsummering av trafikk- og måltall i Grenland:

Personbiltrafikk: Personbiltrafikken i Grenland i 2020 sank med 4,6 % sammenlignet med året før, og de første fire månedene av 2021 viser en videre nedgang på 0,8 %. Fra juni 2021 har personbiltrafikken økt sammenlignet med normalåret 2019.

Andel elbiler: Andelen elbiler økte med 3,6% fra 2019. I 2020 var det 12,6 % elbiler i Grenland, mot 10,2 % på landsbasis. Andelen elbiler som passerte antennepunktene er høyere enn andel registrerte elbiler. Det skyldes fritak for bomavgift. Andelen elbiler i antennepunktene var 14,5 % i 1. halvår 2021. Det er også flere varebiler med eldrift, selv om andelen her er beskjedne 2,0 %. Antall elbiler vil fortsette å vokse kraftig. I august 2021 var elbilandelen av nybilsalget 72% på landsbasis og i september 77,5%.

Andel gåturer: Antall gående i bysentrum regnes som en viktig indikator på hvordan et bysentrum fungerer. Det er vanskelig å telle antall gående og vi må derfor basere oss på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Denne forteller oss at gangandelen i Grenland samlet er 16% og at den i bysentraene er 21%. Dette er i nasjonal målestokk lavt, og viktig å gjøre noe med.

Andel sykkelreiser: I Grenland utgjør sykkelreiser 6% av alle reiser. Sykkelindeksen for 2020 viste en økning i sykling på 14,7 % sammenlignet med året før. Så langt i 2021 har det vært en merkbar nedgang fra året før. Det antas at dette skyldes måneder med kaldere vær enn vanlig, eller mye nedbør.

Bussenes punktlighet: 67 % av alle avganger var i 2020 under 3 minutter forsinket. Det er en forbedring på 7 prosentpoeng fra 2019. Store byggeprosjekter på mange sentrale steder i Grenland har ført til en betydelig forverring av bussenes punktlighet i 2021. I september 2021 var det på den største bussruten i Grenland (M1) kun 46% av avgangene som var i henhold til ruteplan.

Utvikling i folketall: Alle bypakkekommunene har de siste to årene hatt vekst i folketallet. Samlet har antall innbyggere økt med 0,4 % i 2020. Befolkningsveksten i bypakkekommunene har vært stabil de siste årene, mens den for landet totalt sett har gått noe ned. I dag er befolkningsveksten i Grenland den samme som i landet for øvrig.

Andelen nye boliger i bybåndet: I 2020 ble 90 % av alle byggetillatelser til boliger i Skien og Porsgrunn gitt innenfor bybåndet. Det er en økning på 2 prosentpoeng fra året før. I Skien var andelen 89 %, mens den var på 95 % i Porsgrunn. Målet er at minst 80 % av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune.

Endringer i prosjektporteføljen i 2021

Bypakkas øvre investeringsramme i henhold til stortings vedtak er 2,96 milliarder kroner i 2021. Av denne summen er 51 % bompenger, 25 % statlige bidrag og 24 % kommunale og fylkeskommunale egenandeler. Årlig revisjon av handlingsprogrammet sikrer at det aldri er flere prosjekter i porteføljen enn det det er finansiering til. Totalt inneholder handlingsprogrammet 54 prosjekter. Tre større prosjekter er ikke lenger fullfinansiert i bypakkas fase 1. Disse vil måtte finansieres av fremtidig ny bypakke hvis de skal realiseres. Det er fv.356 Raschebakken, kollektivfelt og trafikkregulering, fv.32 Bølevegen, fortau/sykkelveg og fv.32 Hammerkrysset- Hovengasenteret, sykkelveg med fortau/undergang.

Følgende prosjekter har fått økt ramme:

Porsgrunn	Ramme 2020	Ny ramme	Økning i ramme	Kommentar
Ufordelt reserve Porsgrunn	3	9	6	Betydelige økninger i materialkostnader og generelt usikkert i markedet gjør det nødvendig å sette av midler til uforutsette kostnadsøkninger.
Sverresgata- Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering	87	94	7	Rammen i gjeldende handlingsprogram har ikke tatt høyde for parsell 5 lengst nord i Hovenggata. Det er viktig for helheten i prosjektet å fullføre helt fram til Storgata.
Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau	72	77	5	Prosjektet blir 5 mill. kr dyrere enn rammen avsatt i gjeldende handlingsprogram. Årsaken er at det er avdekket forurensede masser og dårligere grunnforhold enn forutsatt.
Fv.356 Franklintorget	73	75	2	Nye prognoser for Fv.356 Franklintorget viste behov for å øke rammen med 2 mill. kr. Administrasjonen har gjennom politisk vedtak fullmakt til å omdisponere inntil 5 mill. kr. til prosjekter med mindre behov for økning. Midlene ble tilført prosjektet i desember 2020 etter behandling i administrativ koordineringsgruppe.
Sum økt ramme i Porsgrunn			20	

Skien	Ramme 2020	Ny ramme	Økning i ramme	Kommentar
Ufordelt reserve Skien	16	40	24	Betydelige økninger i materialkostnader og generell usikkerhet i markedet gjør det mer nødvendig å sette av midler til uforutsette kostnadsøkninger i prosjektene.
Fv. 43 Fortau Gulsetvegen	52	64	12	Prosjektet er ferdigstilt. Gjennomføringen har vært meget krevende med bebyggelse tett på og skrånende terreng. Det har medført at prosjektet vil koste 12 mill. mer enn rammen avsatt i gjeldende handlingsprogram. Økningen skyldes at det var behov for en ny mur det ikke var tatt høyde for, og uforutsett vanninntrenging i flere private kjellere.
Fv. 357 Skotfossvegen ved Grøtsund, fortau/ gang- sykkelveg. (2 mill fra Skien k. i tillegg)	11,6	13,5	2,5	Krav om håndtering av overvann/ usikre grunnforhold gjøre at det er behov for å tilføre prosjektet 2,5 mill. kroner. Prosjektets totale ramme er nå 15,5 mill. Skien kommune har finansiert 2 mill. av prosjektet (planlegging)
Sum økt ramme i Skien			38,5	

Følgende prosjekter har fått redusert ramme:

Porsgrunn	Ramme 2020	Ny ramme	Reduksjon i ramme	Kommentar
Fv.356 Raschebakken	32,5	15	17,5	Prosjektet lar seg ikke gjennomføre for midlene avsatt i vedtatt handlingsprogram. Kostnadsanslag for prosjektet slik det er prosjektert er 63 mill. kr. Det innebærer at prosjektet eventuelt må finansieres i en fremtidig bypakke. Ny ramme tar kun høyde for planlegging og eiendomserverv.
Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg	710	705	5,0	Sluttoppgjør med entreprenør foreligger. Rammen kan som følge av det nedjusteres fra 710 til 705 mill. Endelig oppgjør må avvente til alle setninger i grunnen har satt seg.
Fv-356 PP-krysset-Linaaesgate	48,5	46	2,6	Prosjektet er slutført til 2 mill. under rammen avsatt i gjeldende handlingsprogram.
Sum reduksjon i ramme Porsgrunn			25,1	

Skien	Ramme 2020	Ny ramme	Reduksjon i ramme	Kommentar
Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	85,7	77	8,7	Prosjektet er gjennomført med et mindreforbruk på 9 mill. Overskytende kan overføres andre prosjekter.
Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg. Skille nærings-trafikk, myke trafikanter	29	3	25,7	Rammene i prosjektet ble i 2019 redusert til 27 mill. Det innebar at prosjektet ikke lenger var fullfinansiert. En gjennomføring er avhengig av at prosjektet prioriteres i en eventuell ny bypakke. Resten av rammen foreslås overført til ufordelt reserve. Det settes av en mindre ramme til planlegging av en fremtidig løsning.
Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) Tosidig fortau og kryssutbedring	10,8	0	10,8	Prosjektet er ikke igangsatt. Pandemien har medført en kraftig økning i materialkostnader. I tillegg er byggemarkedet usikkert. Det foreslås at midlene i dette prosjektet overføres til ufordelt reserve for å kunne håndtere usikkerhet i pågående prosjekter i Skien sentrum
Fv. 32 Hovengasenteret til Menstadbroa, utredning og mulige kortsiktige tiltak	1,5	0,6	0,9	Prosjektet avsluttes. Utredningen er fremdeles viktig, men foreslås innarbeidet i forberedelse av ny bypakke. Ubrukt del av rammen overføres til andre prosjekter i porteføljen.
Sum reduksjon i ramme Skien			46,1	

Felles, reduserte rammer	Ramme 2020	Ny ramme	Reduksjon i ramme	Kommentar
Fase 1 Planleggingsmidler	8,8	0	8,8	Planleggingsmidler til prosjekter i fase 1 er finansiert av prosjektrammene. Det er ikke behov for egen pott til formålet. Midlene overføres andre prosjekter.
Ufordelt reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger	7,0	5,6	1,4	Nye prognoser for Fv.356 Franklintorget viste behov for å øke rammen med 2 mill. kr. Rådmennene har gjennom politisk vedtak fullmakt til å omdisponere inntil 5 mill. kr. til prosjekter med mindre behov for økning. Midlene ble tilført prosjektet desember 2020.
Finansiering av prosjektkontor	58	53	5	Det anslås et noe lavere behov enn opprinnelig ramme.
Sum reduksjon felles rammer			15,2	

Saldering av bypakkas handlingsprogram

Tabellene over viser et totalt behov for å øke rammene i prosjektene med 57 mill. kr. I tillegg har bompenginntektene i bypakka vært overestimert med ca. 27,5 mill. kr. For å dekke inn disse to forholdene er det behov for å kuttet i øvrige prosjektramme med totalt 87 mill. kr. Prosentvis investeringsvolum mellom Porsgrunn og Skien er uforandret.

Oppdatert strategi for byutvikling og transport og forberedelse av ny bypakke

Inntektene i innkrevingspunktene i Bypakke Grenland tilsier at dagens bypakke er ferdig i løpet av 2024. For å slippe å stoppe innkrevingen for så å starte på nytt igjen, er arbeidet med å forberede en ny bypakke startet opp med bakgrunn i politisk bestilling våren 2021. For å sikre en tiltakspakke som effektivt bidrar til måloppnåelse oppdateres regionens strategi for byutvikling og transport. Denne planlegges vedtatt sammen med lokalt vedtak om ny bypakke våren 2022.

Inntektene i bommene

Veksten i antall 0-utslipps-/ elbiler er den usikkerhetsfaktoren som i størst grad påvirker inntektene i antennepunktene. I tillegg har pandemien medført mindre kjøring og dermed reduserte inntekter. Som tabellen under viser, er inntektene i 2020 og 2021 en del lavere enn i normalåret 2020. Andelen elbiler gjennom innkrevingspunktene er noe høyere enn andel elbiler i bilparken. Det skyldes avgiftsfritaket. I juni 2021 var elbilandelen i innkrevingspunktene 14,5 % og raskt økende. Beregningen av bominntekter som er lagt til grunn i Bypakke Grenland er likevel robuste. Det anslås at stortingsproposisjonens rammer for hva vi kan ta inn nås i løpet av 2024.

År	Andel elbiler	Inntekt
2016	3,9 %	60 000 000
2017	5,2 %	243 000 000
2018	7,1 %	242 000 000
2019	9,5 %	238 000 000
2020	12,2 %	220 000 000
2021 (prognose)	16,0 %	220 000 000

Rådmannens vurdering

Bypakke Grenland har fungert i seks år. 24 prosjekter til om lag 2,2 mrd. er fullført. I tillegg er en rekke små og mellomstore prosjekter finansiert av belønningsmidler fra staten. Dette har bidratt til å gjøre regionen mer attraktiv og har ført til at stadig flere sykler og reiser kollektivt. At Porsgrunn og Skien ble tildelt KMDs «Attraktiv by»-pris i 2021 er en bekreftelse på dette. Tiltakene i bypakka bidrar også til renere luft og bedre folkehelse. I dag realiseres de fleste bypakkeprosjektene i sentrum av byene våre. Dette er prosjekter som i stor grad bidrar til måloppnåelse, men som i byggeperioden gir dårlig fremkommelighet og utfordrer trafiksikkerheten. Dette kan være krevende for de som bor i byen og ikke minst for de som driver butikk i sentrum. Nøkkelen er god planlegging og løpende involvering av berørte. Kunden må i størst mulig grad finne frem til butikken, og varelevering må kunne løses i byggeperioden. Dette er et viktig fokus i tiden fremover.

En konsentrert arealbruk er viktig for å nå bypakkas mål. Fortettingsstudien fra 2020 avdekker store fortetningsmuligheter i Grenland. Relokalisering av viktige institusjoner som NRK og fylkeshus til sentrum i byene er svært positivt og av stor betydning for bypakkas måloppnåelse. Det er imidlertid mange kontorarbeidsplasser, både offentlige og private som fremdeles er spredt utover i bybåndet i Grenland. Det er knyttet et betydelig potensiale til muligheten for å relokalisere disse. En kraftfull satsing på klynger av private og offentlige kontorbedrifter i sentrum av byene vil kunne skape vekst, og vil styrke konkurransekraften til miljøvennlig transport ytterligere.

Etter mange år med sterk vekst har pandemien ført til en sterk nedgang i antall kollektivreiser. Det blir en stor utfordring å få tilbake disse kundene. Dette gjelder særlig hvis inntektsfall tvinger fram en reduksjon i rutetilbudet. Det vil igjen kunne gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet. Stabiliserer kollektivbruken seg på et lavere nivå enn tidligere vil satsing på gange, sykkel og mikromobilitet (bl.a. sparkesykler) bli viktigere. Ulike bildempende tiltak vil også bli viktig. Bussprisene i Grenland er ikke blitt regulert siden 2014. En økning i 2022 vil kunne forhindre at kutt i rutetilbud blir nødvendig. Selv med en økning godt over indeksregulering vil Grenland ha de laveste bussprisene i landet.

2/3 deler av porteføljen i bypakka er nå utbygd. Det innebærer at mange viktige prosjekter er realisert, men også at handlingsrommet er i ferd med å bli mindre. Viktige prosjekter er tatt ut som følge av manglende finansiering. Hvis vi ønsker å unngå avbrudd i innkrevingen må ny pakke være på plass innen 2025.

Porteføljestyringen i Bypakke Grenland fungerer etter hensikten. Stadig nye prosjekter blir ferdige og måltall viser med noen unntak fremdeles en positiv utvikling. Rådmannen anbefaler derfor at Bypakke Grenland, handlingsprogram 2019-2022 vedtas i henhold til vedtaksforslag.

71/21 Gave til Brevik sykehjem i forbindelse med 100-års jubileum

Arkivsak-dok.	21/16196-1
Saksbehandler	Hendrik Knipmeijer

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	71/21

Ordføreres innstilling:

1. Formannskapet gir 50 000 kroner i gave til Brevik sykehjem i anledning sykehjemmets 100-årsjubileum. Midlene skal gå til sosiale aktiviteter for sykehjemmets beboere.

Saldo på kontoen *Bevilgninger til formannskapets disposisjon* vil være 332 000 kroner etter bidraget til Brevik sykehjem.

Bakgrunn

Det er den eldste delen av Brevik sykehjem som kan feire 100-årsjubileum. Det er den delen av bygget som til daglig kalles A-bygget. Da bygget stod ferdig i 1921 ble det først brukt som sykehus, men etter hvert ble det bygget aldersboliger i tilknytning til sykehuset. Fra 1967 ble bygget brukt til sykehjem. Bygningsmassen er senere utvidet med det som i dag kalles B-bygget.

Sykehjemmet har i dag rundt 50 pasienter og 87 ansatte fordelt på fire avdelinger.

Ordførers vurdering

Formannskapet ønsker å gratulere beboere og ansatte ved Brevik sykehjem med 100-årsjubileet. Jubileumsgaven på 50 000 kroner hentes fra formannskapets disposisjonspott. Gaven skal være øremerket hyggelige sosiale aktiviteter som eksempelvis konserter og turer for sykehjemmets beboere.

72/21 Videreføring av Bypakke Grenland - rammer for ny bystrategi og proposisjon til Stortinget

Arkivsak-dok.	21/16304-1
Saksbehandler	Lars Martin Sørli

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	72/21
2 Bystyret	11.11.2021	

Rådmannens innstilling:

1. Porsgrunn kommune ber om at det utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland. Dette legges fram til politisk behandling 1.halvår 2022 for raskest mulig behandling i Stortinget.
2. Bystrategien med tilhørende tiltakspakke skal inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling for å kunne nå vedtatte hovedmål.
3. Det skal utredes flere alternativer for varighet på ny bypakke for å belyse mulige investeringsvolum og forholdet til statens signaler om langsiktighet for å kunne få en byvekstavtale.
4. Porteføljen skal finansieres som et spleiselag av lokale egenandeler, statlige bidrag (blant annet rv. 36) og bompenger. Det skal utredes mulige nivå på egenandeler og takster, med dagens nivå som utgangspunkt.
5. Det skal utredes hvordan et framtidig bomssystem kan justeres for å utjevne forskjeller.

Vedlegg:

1. Videreføring av Bypakke Grenland. Kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter. Bystrategi Grenland
2. Verdiskapende fortetting i Grenland.Kortversjon. Vill og Spacescape 2020
3. Hva kjennetegner regioner som vokser? Samfunnsøkonomisk analyse 2021
4. Transportsystemet i Grenland. Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover. Norconsult 2021
5. Analyse av det overordnede transportsystemet i Grenland. Reisesrømsanalyse. Norconsult 2021
6. Evaluering av bomssystemet i Bypakke Grenland. Asplan Viak 2021

Dokumentene finnes også her: [Vedlegg til politisk sak om videreføring av Bypakke Grenland \(bypakka.no\)](#)

Bakgrunn

Bypakke Grenland fase 1 er nedbetalt om ca. 3 år. Denne saken følger opp felles vedtak våren 2021 om oppstart av forberedelser til videreføring av Bypakke Grenland. Saken redegjør for status på kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter og gir rammer for videre arbeid. Endelige lokale vedtak av en bystrategi og grunnlag for proposisjon til Stortinget (Prop. S) for en ny bypakke gjøres først i 2022.

Saksframlegget er felles for kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble, og Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Saksfremstilling

Lokale og nasjonale mål og føringer:

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

Satsingen på byvekstavtaler fortsetter i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Avtalene skal være langsiktige, og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. Nullvekstmålet legges til grunn. Dette målet vil også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. Byområdepolitikken i NTP påpeker at arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken. For å bremse trafikkveksten er det derfor behov for bredt sammensatte og langsiktige tiltakspakker som er tilpasset det enkelte byområdet.

De bompengefinansierte bypakkene inngår i byvekstavtalene. Samlet er det i NTP 2022-2033 forutsatt om lag 80,1 mrd. kroner til byvekstavtalene i de 9 prioriterte byområdene, og av dette 10 mrd. kroner til de 5 øvrige byområdene hvor Grenland inngår. Rv. 36 fra Skjelsvik til Skyggestein er aktuelt prosjekt å prioritere innenfor byvekstavtalen. Prosjektet har en kostnad på 5,3 mrd. kroner, og i NTP forutsettes det et statlig bidrag på 2,8 mrd. kroner og 2,5 mrd. kroner fra bompenger. Dette kommer i tillegg til midler avsatt til byvekstavtaler.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag

Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget omfatter følgende tema som er beskrevet nærmere i vedlegg 1 til denne saken:

- Reisesstrømmer, reisevaner og påvirkningsfaktorer
- By- og næringsutvikling
- Kollektivtransport
- Gange og sykkel
- Næringstransport og persontransport med bil

For hvert av temaene er det foreslått innsatsområder eller foreløpige strategiske grep og tiltak som bør prioriteres i det videre arbeidet med ny bystrategi og bypakke i Grenland. Kunnskapsgrunnlaget synliggjør at det er behov for en helhetlig tiltakspakke og mange ulike virkemidler for å nå de vedtatte målene. Kompakt arealutvikling, prioritering av sentrum og knutepunktene og valg av løsning for ny rv. 36 har særlig stor betydning for måloppnåelse.

Finansieringsmuligheter

Bypakker er spleiselag mellom flere aktører og finansieringskilder. I bypakkene inngår lokale egenandeler, bompenger og statlige bidrag til enkelte investeringsprosjekter som er prioritert i NTP, slik som rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand i bypakke fase 1. I dagens situasjon i Grenland får byområdet i tillegg statlige bidrag gjennom belønningsavtalen, både i form av belønningsmidler og øremerkede tilskudd til reduserte billettpriser. Dagens belønningsavtale er for perioden 2021-2024 og innebærer en årlig sum på 82,5 millioner kroner i statlige tilskudd. I en fremtidig byvekstavtale kan Grenland i tillegg motta programområdemidler (midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier og midler til stasjons- og knutepunktutvikling).

For de byområdene som kan få en byvekstavtale med staten, slik som Grenland, vil en ny bompengefinansiert bypakke inngå i en slik fremtidig avtale. Forskjellen på dagens situasjon og en framtidig situasjon kan illustreres som vist i figuren under.



Bompenger i byområdene har både finansiering og trafikkregulering som formål (NTP 2022-2033). Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

For å illustrere finansieringspotensialet med bompenger er det foreløpig gjort grove beregninger med utgangspunkt i dagens taksnivå (prisjustert) og 50%-avgift for el-biler. Beregningene viser følgende:

- Årlig finansieringspotensial (ca.): fra 200 mill. kroner til 330 mill. kroner
- Totalt finansieringspotensial på 15 år (ca.): fra 3 til 5 milliarder kroner

Det er en rekke faktorer som påvirker finansieringspotensialet: takst, rabattsystem, trafikk, bomsystem, porteføljen med varianter av låneopptak og påfølgende rentekostnader og tidspunkt for statlige bevilgninger. Disse faktorene må utredes nærmere i prosessen fram mot lokale vedtak av en ny bypakke og det er derfor stor usikkerhet knyttet til finansieringspotensialet på nåværende tidspunkt.

Den totale størrelsen på statlige bidrag i en framtidig byvekstavtale er ikke kjent. Men dersom det forutsettes at tilskuddsmidlene i NTP 2022-2033 fordeles jevnt på de 5 nye byområdene, vil Grenland motta om lag 2 mrd. kroner fra staten fordelt over 12 år. Med

utgangspunkt i dette eksempelet kan følgende regnestykke illustrere det totale finansieringspotensialet i en bypakke og en langsiktig byvekstavgift i Grenland:

Finansieringspotensial i en langsiktig byvekstavgift	Kroner
Bypakke med tidshorisont 15 år	
- Bompenger - <i>forutsetter dagens takstnivå i 15 år</i>	3 – 5 mrd.
- Lokale netto egenandeler fra kommuner og fylkeskommunen og MVA-kompensasjon- <i>forutsetter dagens nivå i 15 år</i>	1 mrd.
- Statlige bidrag til rv. 36 i NTP 2022-2033	2,8 mrd.
Statlige bidrag i avtalen (eksempel med 1/5 av rammen i NTP 2022-2033)*	
- Belønningsmidler, reduserte billettpriser, programområdemidler	2 mrd.?
Mulig totalsum	9 – 11 mrd.

*Tabellen illustrerer en antagelse om statlige bidrag i byvekstavgiften, men det presiseres at de statlige deltagerne i Bystrategi Grenland-samarbeidet ikke har gitt, eller kan gi, noen garantier om disponering av fremtidige statsbudsjetter.

Evaluering av bomsystemet i Bypakke Grenland

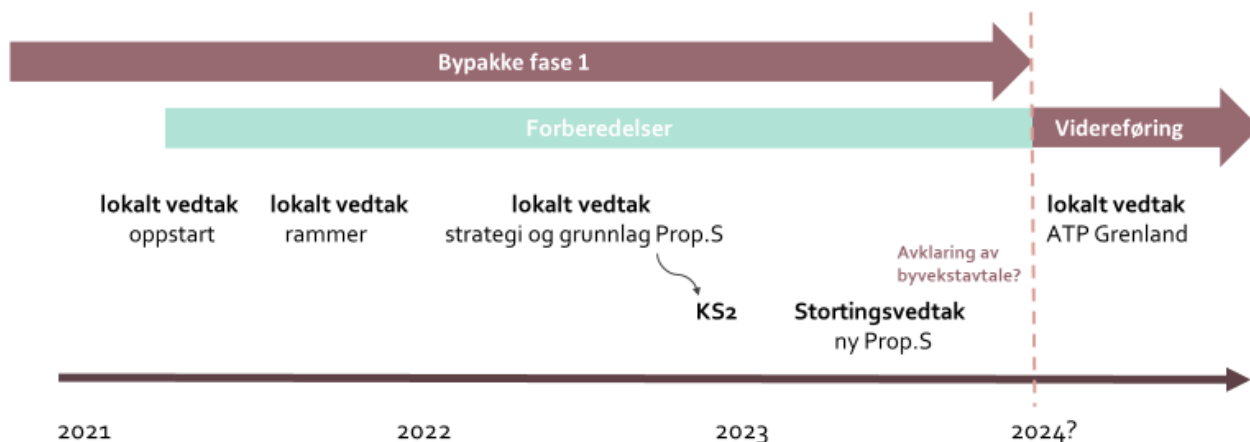
Asplan Viak har på oppdrag fra partene i Bystrategi Grenland-samarbeidet evaluert bomsystemet i Bypakke Grenland. I evalueringen er det fokusert på konsekvensene for barnefamilier og lavinntektsgrupper fordi dette er grupper som kan bli ekstra hardt rammet av bompenger. Evalueringen viser at bompengebelastningen avhenger av hvor man bor, men i gjennomsnitt utgjør bompengene en liten del av bilistenes kostnader.

Asplan Viak har i sin evaluering følgende anbefalinger for et fremtidig bomsystem:

- Øke antall innkrevpunkt for å utjevne forskjeller og spre belastningen på flere trafikanter
- Redusere el-bilrabatten for å dempe trafikkveksten og sikre finansiering av bypakka
- Øke rushtidsavgiften og redusere innkrevsperioden for rushtidsavgift
- Endre fra en til toveis innkreving med halv pris i hver retning for å utjevne og redusere belastning
- Beholde månedstaket
- Beholde timesregelen

Videre prosess

En bompengefinansiert bypakke skal vedtas av Stortinget gjennom en proposisjon. Lokalt må det først vedtas et faglig grunnlag som legger føringer for innholdet i proposisjonen. Mellom vedtak av faglig grunnlag og vedtak i Stortinget er det krav om ekstern kvalitetssikring (KS2) når størrelsen på pakken er over 1 mrd. kroner. For bypakker gjennomføres KS2 på helheten av pakken og det må dokumenteres at målene oppnås med den økonomiske rammen som er tilgjengelig og at inntektene fra bomsystemet er realistisk estimert.



Utvikling av porteføljen i en ny bypakke vil være en trinnvis prosess med økende grad av detaljering. Bidrag til måloppnåelse bør være det viktigste vilkåret for prioritering av prosjekter og tiltak. I tillegg til større prosjekter bør porteføljen settes sammen av en rekke mindre prosjekter og tiltak. I lokalt vedtak våren 2022 kan disse samles i pottar med klare politisk vedtatte kriterier for tildeling basert på modell for helhetlig virkemiddelbruk. Gjennom de årlige revisjonene av handlingsprogrammet kan bruken av slike midler avklares og detaljeres nærmere.

Prosjekter som skal vurderes i den videre prosessen fram mot lokale vedtak i 2022 er:

- prosjekter fra lokalpolitisk vedtatt mandat for forhandling om byvekstavtale
- prosjekter fra fase 1 som er delvis eller ikke gjennomført
- nye prosjekter som i særlig grad bidrar til måloppnåelse

Økonomiske og juridiske konsekvenser

Det er dekning innenfor Bypakke Grenlands vedtatte handlingsprogram til forberedelser av en ny bypakke. Oppdatering av en langsiktig bystrategi er igangsatt som kunnskapsgrunnlag til revisjon av regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP Grenland), hvor fylkeskommunale midler i tillegg benyttes. Det er ikke behov for ytterligere midler for å gjennomføre arbeidet denne saken beskriver.

Rådmannens vurdering

Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget viser at det er behov for en langsiktig bystrategi med en bred sammensatt tiltakspakke for å nå vedtatte hovedmål i Grenland. Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid. Tiltakspakken må derfor inneholde helhetlig virkemiddelbruk innen areal, transport og byutvikling.

En bompengefinansiert bypakke er en sentral del av den totale tiltakspakken. Erfaringer viser at det tar lang tid fra det fattes lokale vedtak om en bypakke før Stortinget vedtar proposisjonen som gir mulighet til å ta inn bompenger. For å sikre framdrift i prosessen anbefaler rådmannen at det raskt utarbeides en langsiktig bystrategi med grunnlag for en proposisjon til Stortinget for videreføring av Bypakke Grenland.

Bypakker og byvekstavtaler er spleiselag mellom kommunene, fylkeskommunen, trafikantene og staten som gir mulighet til kraftfull og samordnet satsing på by- og transportutvikling. Grenlands posisjon som ett av 9 prioriterte byområder i NTP 2022-2033 gir mulighet for betydelig økte statlige bidrag i denne satsingen. Varigheten på en ny bypakke

påvirker både omfanget av investeringer og langsiktigheten i forpliktelser. Med bakgrunn i både lokale signaler i tidligere vedtak og statlige føringer anbefaler rådmannen å utrede flere alternativer for varighet på ny bypakke og mulige nivå på egenandeler og takster. Dette vil bidra til å synliggjøre det lokale handlingsrommet og belyse forholdet til statens signaler om langsiktighet for å kunne få en byvekstavtale.

Evalueringen av bomsystemet i Bypakke Grenland viser blant annet at det er geografisk skjevhet i systemet med hensyn til hvem som betaler og at bare 40% av alle bilturer passerer antennepunkt. El-bilfritak bidrar også til sosiale skjevheter fordi det er de med høyest inntekt som i størst grad har el-bil. Rådmannen anbefaler å utrede hvordan et framtidig bomsystem kan justeres for å utjevne forskjeller.

Rådmannens innstilling fremgår av sakens første side.

73/21 Porsgrunn kommunes kostnader i forbindelse med SIAN-arrangement 9.oktober 2021

Arkivsak-dok.	21/16440-1
Saksbehandler	Hendrik Knipmeijer

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	73/21

Rådmannens innstilling:

2. Formannskapet dekker de kostnadene som kommunens virksomheter har hatt i forbindelse med SIAN-arrangementet på Rådhusplassen 9.oktober 2021. Dette beløper seg til 172 000 kroner. Saldo på kontoen *Bevilgninger til formannskapets disposisjon* vil være 160 000 kroner etter overføringen.
3. Det etableres en rutine som sikrer at de ansvarlige for liknende arrangementer på forhånd blir varslet om at de kan bli fakturert for kommunenes kostnader
4. Formannskapet debatterer hvilke type arrangementer og organisasjoner som kommunen skal leie ut kommunal grunn til i fremtiden
5. Kommunen nekter SIAN å legge fremtidige arrangementer til Porsgrunn kommune med utgangspunkt i erfaringer fra arrangementet 2021. Uttalelser og plakater som fremkom under SIANS markering bør vurderes oppimot straffelovens § 185, også kjent som rasismeparagrafen

Bakgrunn

Lørdag 9.oktober 2021 gjennomførte SIAN (Stop Islamiseringen av Norge) en markering på Rådhusplassen i Porsgrunn. Arrangementet førte til at store deler av sentrum ble stengt ned. Politi, ambulansepersonell og flere kommunale virksomheter rigget og sikret sentrum i forbindelse med arrangementet.

Saksfremstilling

Virksomhetene for Kultur, Kommunalteknikk og Bygg- og eiendomsdrift hadde store utgifter knyttet til arrangementet, henholdsvis 75 000, 88 000 og 10 000 kroner. Dette dreier seg blant annet om kostander knyttet til rydding/flytting, leie av materiell, leie av maskiner, overtid for kommunens ansatte og tapte billettinntekter for kulturarrangementer i sentrum. I tillegg kommer kostnader knyttet til planlegging og møtevirksomhet i forkant av arrangementet.

Under SIANS markering fremkom det flere uttalelser og plakater som bør vurderes oppimot straffelovens § 185, også kjent som rasismeparagrafen. Plakater med budskap som «Avskaff islamproblemet før det avskaffer deg» og «kom og hør hvorfor de må deporteres til opprinnelsesland», «skabbete kjøter», «lenkes til nærmeste moske» samt visuelle og skriftlige påstander mot muslimer om seksuelt avvikende atferd var å finne på parkbenker i byen. Fra talerstolen kom uttalelser som «det er en sjukdom i samfunnet, og denne sykdommen heter Islam».

Ordførers vurdering

Formannskapet dekker kostnadene som virksomhetene for Kultur, Kommunalteknikk og Bygg- og eiendomsdrift hadde i forbindelse med SIAN-arrangementet 9.oktober, ettersom det ikke er tatt hensyn til denne typen kostnader i virksomhetenes budsjetter. Porsgrunn kommune bør også vurdere muligheter for å i fremtiden fakturere ansvarlig organisasjon for kommunens kostnader i forbindelse med slike arrangementer.

Rådhusplassen skal være et sted for fri meningsutveksling, men ikke en møteplass for spredning av hatefulle og rasistiske ytringer. Grupperinger med holdninger og uttalelser som angriper andre menneskers rettigheter og verdi bør få begrenset plass i det offentlige rom. Bystyret i Porsgrunn har vedtatt en erklæring som sier at kommunen skal være en rasismefri sone, i samsvar med kommunens kjerneverdier – fellesskap, likeverd, mangfold og raushet. Formannskapet bør med utgangspunkt i dette debattere muligheten for å nekte denne typen arrangementer i fremtiden.

74/21 Avhending av bedriftshytter

Arkivsak-dok.	21/16303-1
Saksbehandler	Kristine Asphaug-Hansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	28.10.2021	74/21

Saksdokument ikke ferdigstilt. Ettersendes til møtet