



bypartiet

setter fart på byen

Partiprogram

Kommunevalget 2015



Contains short version in English

Innhold

| | |
|--|----|
| Short version in English..... | 3 |
| Målsetning | 4 |
| Ideologi | 5 |
| Administrasjon, økonomi og kommunale tjenester | 6 |
| Regional infrastruktur | 7 |
| Lokal infrastruktur | 9 |
| Næring | 11 |
| Arealbruk, utbygging og byforskjønnelse..... | 11 |
| Miljø..... | 14 |
| Skole og oppvekst..... | 15 |
| Helse og sosial | 16 |
| Idrett og kultur | 16 |
| Innvandring og integrering..... | 17 |
| Uteliv..... | 18 |
| Referanser | 19 |

"Vi må slutte å bygge stykkevis og delt, litt her og litt der, alle skal få en veistump eller noen tonn asfalt. Vi må tenke stort, og tørre å prioritere. Finne oss i at alle ikke kan få litt hele tiden, men innse at det er bedre å vente til vi får noe stort - en skikkelig vei fra øst til vest, eller fra nord til sør - i stedet for noen kilometer her og der i ny og ne."

Short version in English

Among the 25 largest urban areas in Norway, Grenland has experienced the lowest population growth since year 2000. This is not only caused by shut-down of traditional industry, but also an underdeveloped infrastructure in and around Grenland, which makes Grenland a less attractive location for new businesses.

Infrastructure in a city is like blood vessels in a body. It has to work. Today, the time it takes to drive from Skien to E18 is unfortunately way too long as a result of an almost endless series of obstructions in the form of traffic lights, roundabouts, crosswalks and speed bumps. A significant upgrade of the internal road network in Grenland will reduce transportation costs for people and businesses. Equally important is the establishment of efficient transport corridors in and out of Grenland, such that the functional urban area increases and businesses can recruit competent labour from a larger geographical region.

Current infrastructure plans for Grenland will *not* provide an efficient functional road network of international standard. The acknowledgement of this fact has led to the foundation of Bypartiet, whose main objectives are to improve the existing road plans and promote a business friendly policy that will bring Grenland's future population growth to the same level as for the other urban areas in Norway.

Bypartiet is a modern, urban and religiously neutral party based on liberal democratic values. Different population groups in society shall be met with tolerance, be equally treated, and have the same basic rights and duties. Bypartiet will show great respect for choices and priorities made by individuals.

This program describes the party's political views in all political fields, not only infrastructure and business friendliness, which are the two focus areas. It is, however, limited to topics that are relevant for a municipal election. An important objective in the preparation of this program was to reach out to all people, from left to right, with a common interest in city development and growth. For this reason, the program should not be particularly controversial.

As only a few of Bypartiet's candidates have a previous political career, the candidates represent something new. In fact, most of them never wanted to become politicians, but they have nevertheless accepted to stand for election simply because they find it imperative to renew the municipal politics. As most of these candidates work in the private sector, the formation of Bypartiet can be considered as a call for a new political course that stimulates growth.

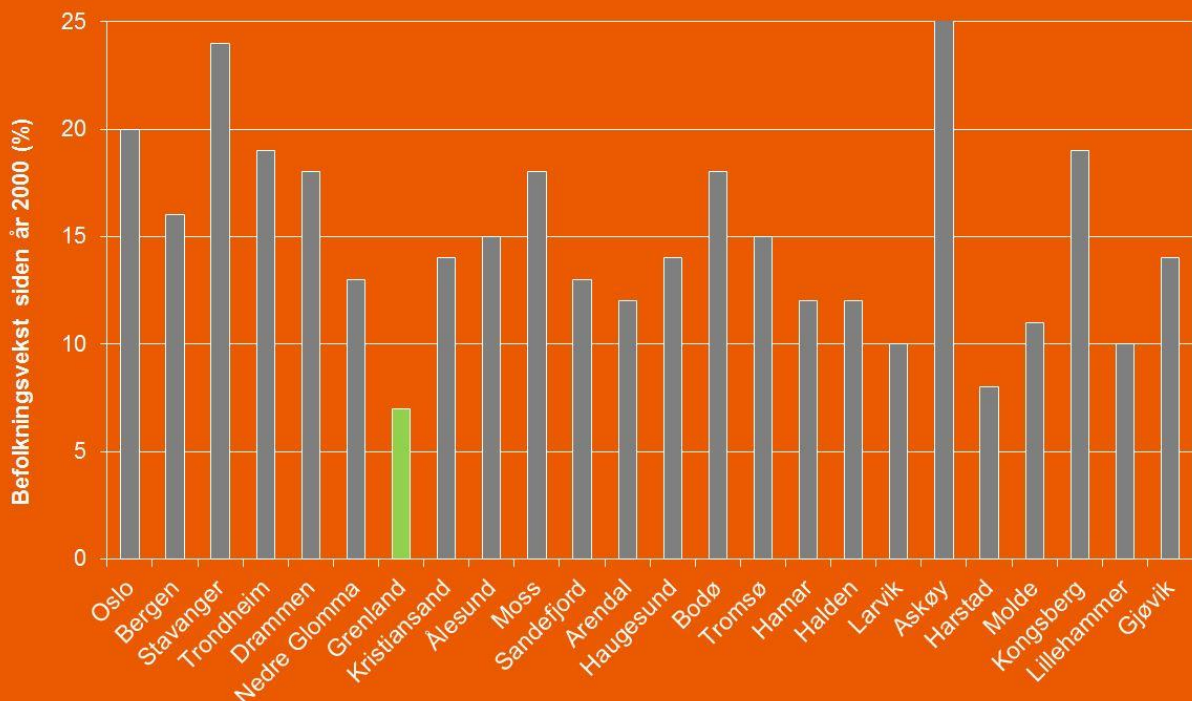
For Bypartiet, it is essential that politics is based on competence. This means that politicians must understand their own limitations and listen to professionals and specialists. Furthermore, politicians should not interfere with or impose irrational constraints on work performed by specialists, like they have already done for too long time in the area of road planning. Local referendums should be held for political decisions that have large economical impact and long-term consequences, like Bypakke Grenland.

Målsetning

Histogrammet i Figur 1 viser prosentvis befolkningsvekst i de 25 største byområdene i Norge fra år 2000 frem til i dag. Tallene er hentet fra Wikipedia [1] og viser at Grenland har opplevd den laveste befolkningsveksten av alle de 25 byområdene. Bypartiet mener dette ikke bare skyldes nedbygging av tradisjonell industri, men også en altfor dårlig infrastruktur i og rundt Grenland, som gjør Grenland og særlig Skien til et lite attraktivt etableringssted for ny og mer fremtidsrettet, kompetansebasert næringsvirksomhet.

Infrastruktur i en by er som blodårer i en kropp. Det må fungere. I dag tar det dessverre altfor lang tid å kjøre fra Skien til E18 fordi veistrekningen fremstår som en nærmest endeløs rekke av trafikale hindringer i form av lyskryss, rundkjøringer, fotgjengerfelt og fartshumper. En kraftig oppgradering av veinettet internt i Grenland vil redusere transportkostnadene for folk og næringsliv. Like viktig er det å etablere effektive transportkorridorer inn og ut av Grenland, slik at den funksjonelle bystørrelsen økes og bedriftene kan rekruttere kompetent arbeidskraft fra et større geografisk område.

Gjeldende veiplaner for Grenland vil *ikke* gi et effektivt, velfungerende veinett av internasjonal standard. Denne erkjennelsen har ført til grunnleggelsen av Bypartiet, som er et spin-off fra to aksjonsgrupper: Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland og Aksjon Rett E18. Partiets overordnede mål er å forbedre veiplanene og føre en næringslivsvennlig politikk, som vil bringe Grenlands fremtidige befolkningsvekst opp på samme nivå som for de andre store byområdene i Norge.



Figur 1: Prosentvis befolkningsvekst i Norges 25 største byområder fra år 2000 til 2015

Ideologi

Bypartiet er et moderne, urbant, religionsnøytralt ja-parti basert på liberale, demokratiske verdier. Ulike befolkningsgrupper i samfunnet skal møtes med toleranse, behandles likeverdig og ha de samme rettigheter og plikter. Bypartiet vil utvise stor grad av respekt for enkeltindividers valg og prioriteringer.

Dette partiprogrammet beskriver Bypartiets standpunkt på alle politiske områder, ikke bare infrastruktur og næring, som er partiets to fokusområder. Etersom Bypartiet kun stiller liste ved kommunevalg, ikke ved fylkesvalg og stortingsvalg, er partiprogrammet avgrenset til saker som er relevante for kommunevalg. Dessuten er programmet først og fremst en beskrivelse av politiske *endringer* som søkes gjennomført. Dersom en bestemt politisk sak ikke er nevnt, vil det normalt bety at gjeldende politikk ønskes videreført, eller at representantene kan stemme fritt.

Under utarbeidelsen av partiprogrammet har det vært et mål å gjøre programmet "spiselig" for folk flest, fra venstre til høyre på den politiske skala, som alle har til felles at de er opptatt av byutvikling. Det aller meste av partiprogrammet burde således være lite kontroversielt. Det er kun innenfor infrastruktur og næring at Bypartiet skiller seg fra andre partier. Utelivspolitikken blir betraktet som en del av næringspolitikken.

Få av Bypartiets kandidater har en tidligere politisk karriere, og de representerer således noe nytt. De fleste hadde ikke noe ønske om å bli politikere, men har likevel valgt å stille til valg fordi de mener det er tvingende nødvendig å fornye byens politikk. Dette er personer som vil noe med byen, ikke med seg selv. Personer fra privat næringsliv er overrepresentert på partiets liste, og partiets tilblivelse kan sånn sett sees på som et opprop fra privat næringsliv om at det må føres en mer vekstfremmende politikk.

Bypartiet er opptatt av at politikk skal baseres på kompetanse. Dette betyr at politikere må se sin egen faglige begrensning og lytte til fagspesialister der hvor egen kompetanse ikke strekker til. Politikere må heller ikke legge irrasjonelle føringer på fagspesialisters arbeid, slik de for eksempel har gjort på Vegvesenets arbeid. Eksempler på dette er: 1) krav om bruk av altfor streng lønnsomhetsmodell for veiinvesteringer, 2) sammenblanding av veipolitikk og miljøpolitikk, 3) sammenblanding av veipolitikk og distriktspolitikk, og 4) krav om at veiplanleggingen skal være lokal, ikke nasjonal.

At Bypartiet er opptatt av kompetanse, betyr også at partiets representanter i utvalgene vil ha mest mulig relevant kompetanse. For eksempel vil det være naturlig at en ingeniør plasseres i Hovedutvalg for teknisk sektor mens en sykepleier plasseres i Hovedutvalg for helse og velferd.

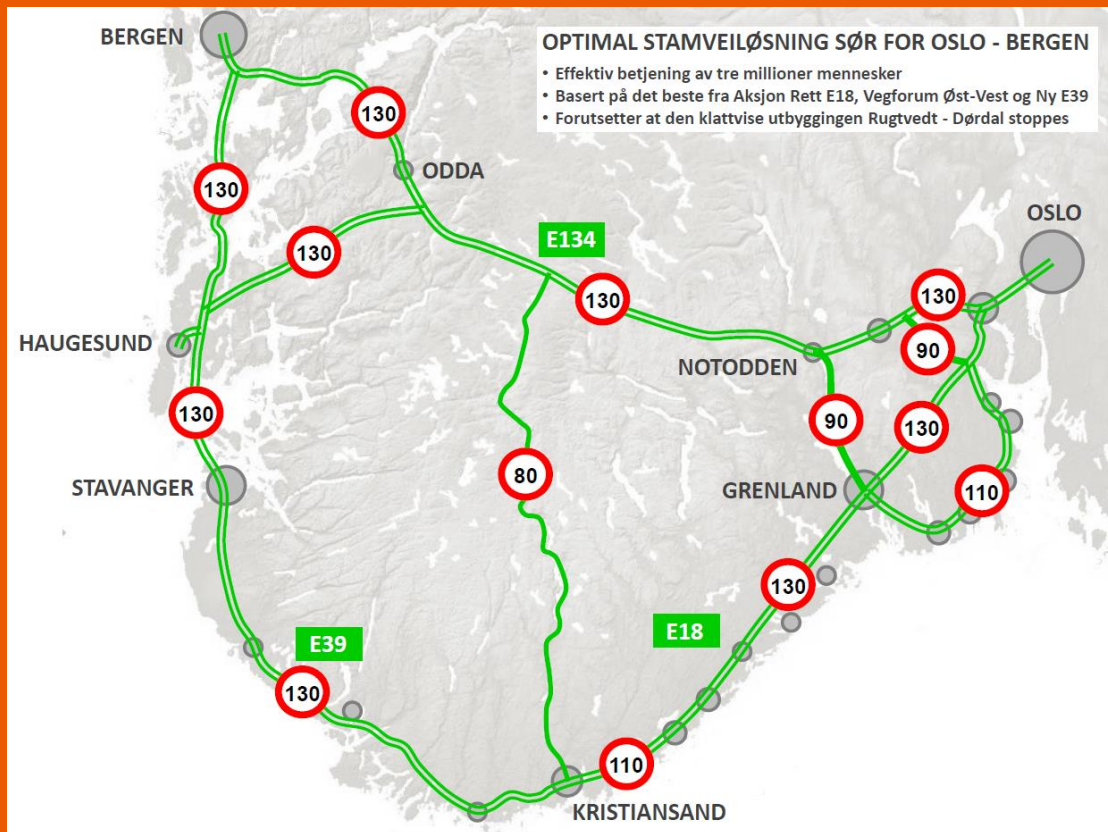
Bypartiet ønsker at viktige politiske saker gjøres til gjenstand for folkeavstemning, fortrinnsvis i tilknytning til kommunevalg. Dette bør begrenses til saker som har stor økonomisk betydning, og som får konsekvenser som strekker seg over flere valgperioder. Bypakke Grenland er et eksempel på en slik sak.

Administrasjon, økonomi og kommunale tjenester

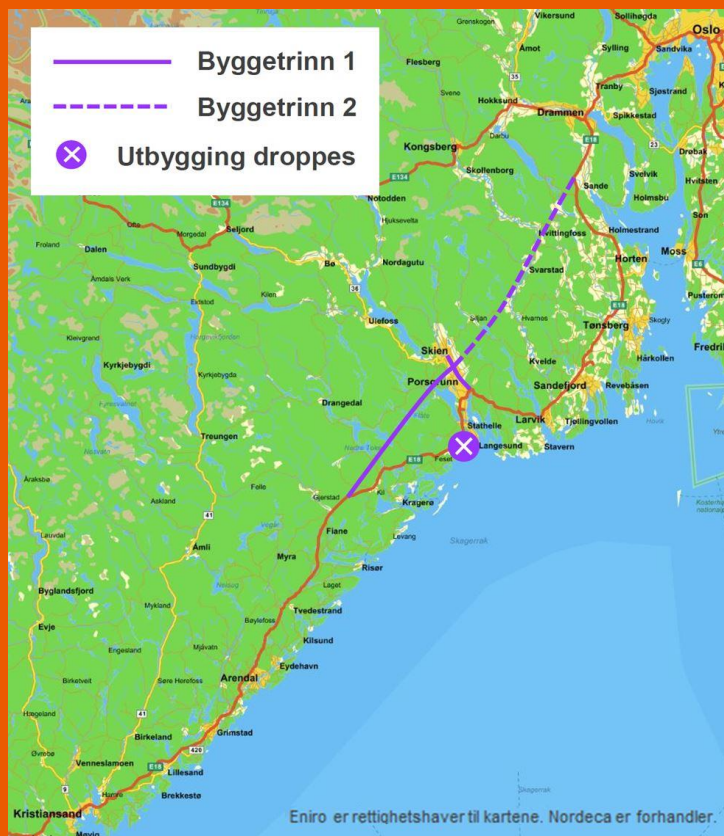
- I et land med bare fem millioner innbyggere bør det ikke være nødvendig med flere enn to forvaltningsnivå: stat og kommune. Det bør derfor være et mål at fylkeskommunens oppgaver på sikt fordeles mellom staten og kommunene, og at fylkeskommunen deretter avvikles som forvaltningsnivå. Dessuten bør småkommuner slås sammen til større og mer effektive enheter. Bypartiet støtter en sammenslåing av seks kommuner i nedre Telemark: Skien, Porsgrunn, Bamble, Siljan, Kragerø og Drangedal. I tillegg bør Nome inviteres til å være med. Den nye storkommunen bør hete Grenland.
- Bystyret bør representere et bredt utvalg av befolkningen. For at det skal være mulig å sitte i Bystyret også for personer med tidsknapphet, kommer Bypartiet til å foreslå en lang rekke endringer som vil effektivisere bystyremøtene. Eksempler er: 1) mindre viktige saker skal ikke bringes helt opp til Bystyret, 2) mens en politiker holder sitt innlegg, går neste politiker opp og gjør seg klar, 3) møtelederen slår hardere ned på politikere som forteller irrelevante personlige historier, vitser o.l., 4) opprop gjøres elektronisk, 5) sang og kulturinnslag droppes, 6) pauser forkortes.
- Stemmerettsalderen bør være lik myndighetsalderen, dvs. 18 år.
- Politikerne skal utvise respekt for skattebetalernes penger. For eksempel skal politikere aldri reise på businessklasse med mindre det kan forsvares av fleksibilitetshensyn. Politikernes regelmessige turer til vennsbyen Minot må avsluttes. Størrelsen på ordførerens representasjonskonto reduseres.
- Fordyrende, byråkratiserende ordninger bør avskaffes eller forenkles der det er mulig.
- Det må føres god kostnadskontroll på alle nivå i kommunen. Ved kommunale innkjøp må reglene om offentlige anskaffelser følges strengt.
- Kommunen må ha profesjonalitet i økonomiforvaltningen, som bør baseres på prinsippet om tæring etter næring.
- Lave kommunale avgifter og lav eiendomsskatt bør tilstrebes.
- Utbytte fra Skagerak Energi bør fortrinnsvis investeres, ikke konsumeres. Det bør være et mål at langsiktige investeringer gir positiv forventet nåverdi basert på gjeldende lønnsomhetsmodell for offentlige investeringer. Enkelte infrastrukturprosjekter vil kunne oppfylle et slikt avkastningsmål.
- Kommunen skal som utgangspunkt ikke tilby tjenester som private kan tilby med minst like god kvalitet.
- Bypartiet vil evaluere muligheten for en prøveordning der publikumsrettet kommunal virksomhet gjøres tilgjengelig for innbyggerne minst én kveld i kvartalet, slik at byens innbyggere slipper å måtte ta fri fra jobben for å oppsøke offentlige kontorer.

Regional infrastruktur

- Bypartiet ønsker en fremtidsrettet regional stamveiløsning og at Bypakke Grenland stoppes, subsidiært modifiseres. Dette avsnittet tar for seg den regionale infrastrukturen mens bypakken og den lokale infrastrukturen er omtalt i neste avsnitt.
- Ifølge World Economic Forum har Norge den laveste veikvaliteten av samtlige land i den vestlige verden [2]. En viktig årsak til dette er at veibyggingen har vært stykkevis og delt uten noen helhetlig, langsiktig plan for stamveinettet [3]. Dette er nå under endring, noe Grenland kan dra fordel av hvis lokalpolitikerne er villige til å forkaste eksisterende, feilslåtte veiplaner, som faktisk vil skade mer enn de gavner.
- Bypartiet vil kjempe for at stamveinettet bringes opp på internasjonalt nivå. Figur 2 viser et eksempel på en mulig, langsiktig stamveiløsningen det kan jobbes mot over tid. Der er det tatt hensyn til Regjeringens beslutning om at fremtidige motorveier skal dimensjoneres for 130 km/t [4].
- Som det fremgår av Figur 2, bør det etableres en P-formet stamveiløsning mellom Oslo og Kristiansand, med 4-felts motorvei mellom Sande og Skien, slik det er foreslått av Aksjon Rett E18. Dette kan gjennomføres i to trinn, som illustrert i Figur 3. Konsulentselskapet COWI har foretatt en samfunnsøkonomisk beregning for denne veiløsningen [5] og konkludert med at den vil gi en nåverdi (nettogevinst) som er ca. 10 mrd. kr. høyere enn den planlagte utbyggingen langs dagens trasé. Veiprojektet Rugtvedt - Dørdal er inkompatibelt med den mest lønnsomme, fremtidsrettede veiløsningen og fremstår således som utilrådelig.
- Skien kommune må forhindre at en fremtidig motorvei mellom Sande og Grenland legges i Bjørkedalen som følge av eventuelle tidligere feilinvesteringer. Fra Steinholt må motorveien følge en tilnærmet rett linje mot Vold da dette er luftlinjen mellom Oslo og Kristiansand.
- Det må bli slutt på at utbyggingen av stamveinettet påvirkes av enkeltpolitikeres ønske om å sende en "hilsen hjem".
- Det bør bygges lengre parseller. Ifølge Rådgivende Ingeniørers Forening [6] tapte samfunnet 7 mrd. kr. på at E18 gjennom Vestfold ble bygget som åtte korte parseller istedenfor én lang. Det er derfor bekymringsfullt at gjeldende plan er å gjenta denne feilen mellom Langangen og Grimstad, med minst fem parseller hvorav minst fire er veldig korte. Det økonomiske tapet knyttet til dette, som grovt kan anslås til 3 mrd. kr., kommer i tillegg til tapet på 10 mrd. kr. nevnt ovenfor. I tillegg gir Bypakke Grenland et tap på minst 5 mrd. kr. (neste avsnitt), slik at det totale samfunnsøkonomiske tapet blir på minst 18 mrd. kr. Dette bør hindres.
- Uansett hvilken veiløsning som velges mellom Langangen og Rugtvedt, bør det tilrettelegges for en fremtidsrettet kryssløsning, slik at motorveien fra Langangen senere kan videreføres helt inn til Skien. Et stort trekantkryss (det tyskere omtaler som "autobahndreieck") bør også utredes.
- Med E134 som fremtidig motorvei mellom Oslo og Bergen bør tverrforbindelsen fra E134 til E18 gå fra Notodden til Grenland over Valebø. Denne bør bygges som to- eller tre-felts motorvei med tilrettelegging for fremtidig utvidelse til fire felt.



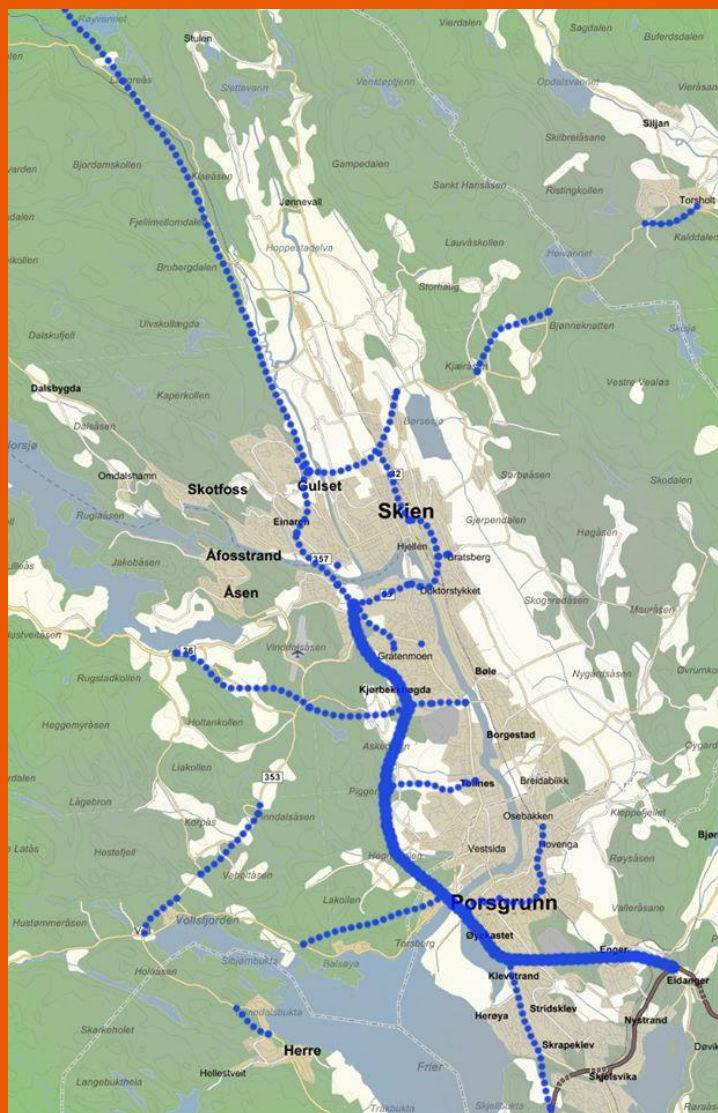
Figur 2: Mulig langsiktig målsetning for stamveinettet sør for Oslo - Bergen



Figur 3: To byggetrinn for 4-felts motorvei

Lokal infrastruktur

- Bypakke Grenland må stoppes. COWI har utført trafikksimuleringer som viser at med Bypakke Grenland vil kjøretiden mellom Skien og Porsgrunn i år 2040 bli lengre enn om ingenting gjøres med veinettet frem til da [7]. Basert på samfunnsøkonomiske beregninger Vegvesenet har utført i konseptvalgutredningen [8], kan det konkluderes med at bypakken vil påføre Grenland et samfunnsøkonomisk tap på mellom 5,1 og 11,5 mrd. kr. [9], avhengig av hvor mange trafikale hindringer som implementeres for bilistene.
- I stedet for veiplanene i Bypakke Grenland bør det heller etableres en effektiv 4-felts motorvei på langs gjennom bybåndet, fra Skien til dagens E18, slik det var planlagt i 1962 [10]. Figur 4 er laget av Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland og viser ett av flere mulige traséalternativer for en slik motorvei. Motorveien vil avlaste det eksisterende veinettet, slik at bussene får bedre fremkommelighet.
- På deres interaktive kart [11] har Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland også foreslått ringveiløsninger rundt Skien og Porsgrunn, samt en rekke andre interessante detaljer som bør utredes nærmere.



Figur 4: Mulig trasé for motorvei mellom Skien og dagens E18

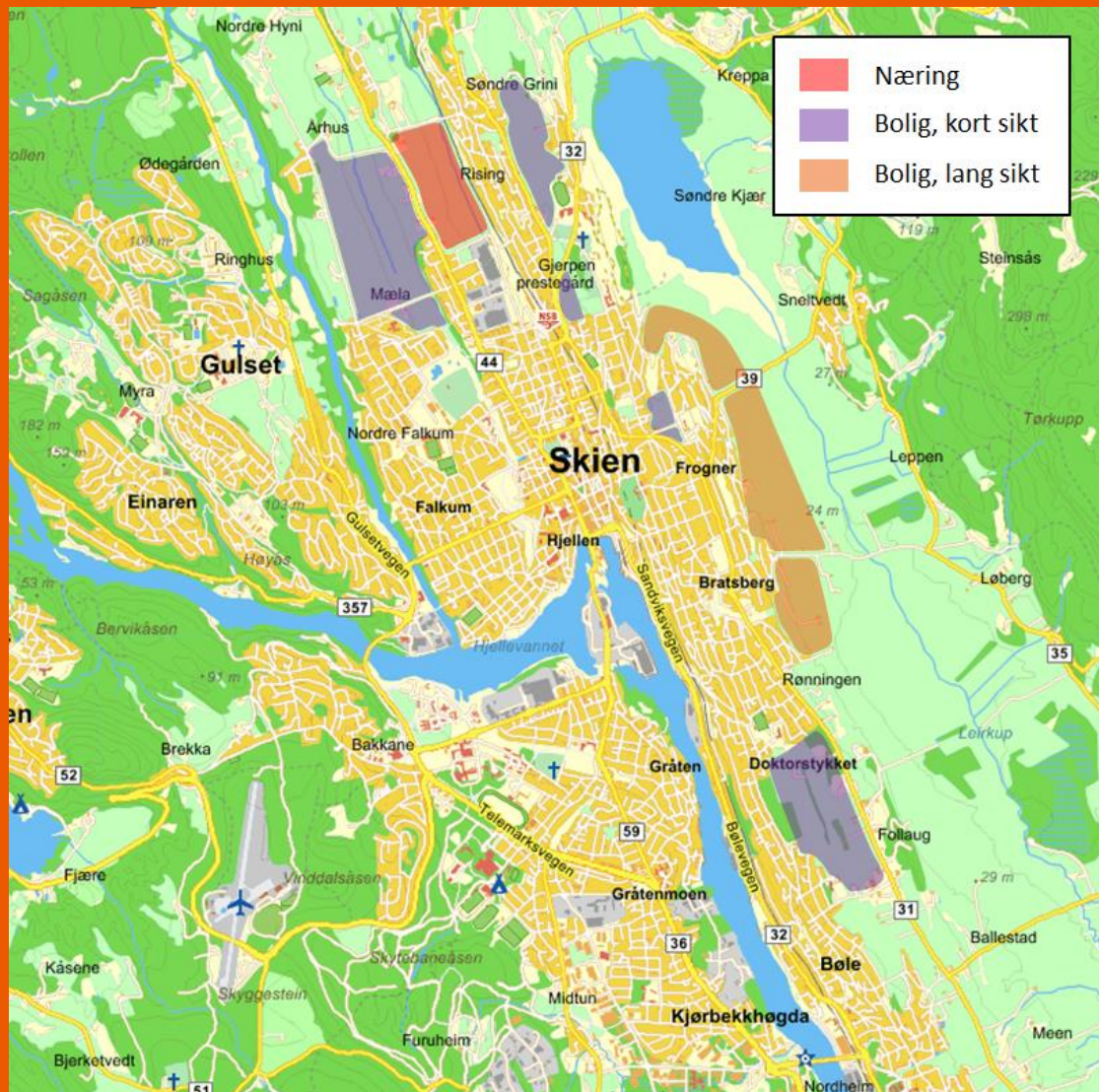
- I konseptvalgutredningen for Bypakke Grenland [8] henvises det til det såkalte nytteprinsippet. Det står: "I forslag til forskrift som bygger på EU-direktiv og føringer gitt i NTP 2006-2015, er det lagt vekt på følgende: alle som betaler skal ha nytte av prosjektet". Ettersom det nå foreligger dokumentasjon [7] på at mange av bilistene som skal betale, *ikke* vil ha nytte av prosjektet, ønsker Bypartiet å kartlegge hvorvidt Bypakke Grenland kan være lovstridig.
- Dersom det viser seg umulig å stoppe Bypakke Grenland, vil Bypartiet kreve at det for fase 2 gjennomføres en helt ny konseptvalgutredning med evaluering av nye utbyggingsalternativer og med bruk av den nye lønnsomhetsmodellen. Dette er i tråd med anbefalingene gitt i KS2-rapporten [12].
- Århusbroen bør prioriteres, samt tilstøtende veier som kan utgjøre en del av en ringvei nord og vest for byen.
- Flaskehals i veinettet må fjernes, f.eks. ved sykehuset. Planene om å gjøre Bøleveien, Sverres gate og Gunnar Knudsens veg til miljøgater må forkastes.
- Busslommer gjenopprettes der disse er erstattet av kantsteinstopp.
- Ifølge gjeldende planer for Landmannstorget skal antall kjørefelt reduseres på tre av torgets fire sider, noe som vil redusere fremkommeligheten for både biler og busser. Disse planene er ikke tilstrekkelig visjonære og bør forkastes. I stedet bør torget planeres ved at det sørvestlige hjørnet heves, og det bør om mulig avsettes tilstrekkelig areal for fire kjørefelt på alle torgets sider av hensyn til bussenes fremkommelighet.
- De nyetablerte 30- og 40-sonene i sentrum oppheves.
- Det bør legges planer for ombygging av veien under jernbanebroen på Nylende slik at tilgjengelig høyde under broen oppfyller sjåførers forventninger til en viktig stamvei.
- Det bør legges planer for en mer effektiv veiforbindelse (tunnel) mellom Skien sentrum og Bratsbergkleiva. Inntil en slik veiforbindelse er på plass, bør bommen i Snipetorp fjernes.
- De planlagte parkeringsrestriksjonene i sentrum vil være ødeleggende for sentrums-handelen og bør derfor droppes.
- Enkelte politikere i Porsgrunn har uttrykt ønske om at antall parkeringsplasser på Herøya reduseres. Dette vil ramme både Porsgrunn og Skien, og Bypartiet vil derfor forsøke å motarbeide et slikt vedtak.
- Veiskiltingen i Grenland er ufullstendig og veioppmerkingen rotete. Dette må det ryddes opp i.
- Flere områder bør få gatelys.
- Bussrutene bør optimaliseres.
- Kommunen bør gi nødvendig driftsstøtte til Skien lufthavn så lenge det kan dokumenteres at de lokale ringvirkningene gir samfunnsøkonomisk lønnsomhet totalt sett.
- Basert på anbefaling fra Multiconsult [13] bør muligheten for Grenland Sentralstasjon på Borgestad evalueres som en del av utredningsarbeidet for den fremtidige Grenlandsbanen.
- Muligheten for en fremtidig togstasjon i fjellet ved Landmannstorget bør vurderes nærmere.
- Kommunen bør ikke bruke ressurser på samfunnsøkonomisk ulønnsomme infrastrukturtiltak, som bybane til Brevik, gondolbane til Brekkeparken, rutebåt på elven og lignende. Når det gjelder bybane, bør det imidlertid legges til rette for fremtidige traséer, slik at bybanen enkelt kan realiseres når innbyggertallet har blitt stort nok.

Næring

- Næringspolitikken bør preges av ja-politikk.
- Kommunen må føre en næringsnøytral politikk. Dette innebærer at kommunen må unngå å subsidiere bestemte næringer eller enkeltbedrifter. I stedet for å slåss for å beholde gamle nedleggingstruede bedrifter, bør kommunen heller fokusere på å gjøre seg attraktiv som etableringssted for nye og mer fremtidsrettede bedrifter.
- Alle kommunene i Grenland bør fremstå som serviceinnstilte pådrivere og tilretteleggere for selskap som vurderer store industrietableringer i Grenland, f.eks. Silmag, Ineos og Thor Energy. Det bør også legges press på sentrale myndigheter for å få en avklaring rundt bruk av thorium til energiproduksjon.
- Bypartiet stiller seg positivt til konkurranseutsetting av kommunale tjenester på områder hvor dette kan være hensiktsmessig. Kommunen bør ikke engasjere seg i virksomheter som konkurrerer mot private aktører, men i stedet legge til rette for at private aktører kan konkurrere fritt og på like betingelser.
- Kommunen bør være positiv til nyetableringer. Det er ikke politikernes oppgave å vurdere markedet for og nødvendigheten av nyetableringer innenfor ulike bransjer. Dette er noe markedet regulerer best selv.
- Kommunen bør opptre mindre restriktivt overfor handelsbedrifter som ønsker å etablere seg på Kjørbekk.
- Organisasjonen Vekst i Grenland bør slankes, og det bør stilles krav om at organisasjonen i større grad legger kvantitative samfunnsøkonomiske analyser til grunn for sine standpunkt i viktige saker som angår infrastruktur og næringsliv. Vekst i Grenland bør ikke involvere seg i veiplanlegging da dette er et område som bør overlates til spesialister med relevant fagkompetanse.
- Ordføreren skal hvert år besøke alle Gaselle-bedriftene i kommunen og spørre hva kommunen kan gjøre bedre. Funnene presenteres for Bystyret, og nødvendige tiltak iverksettes.

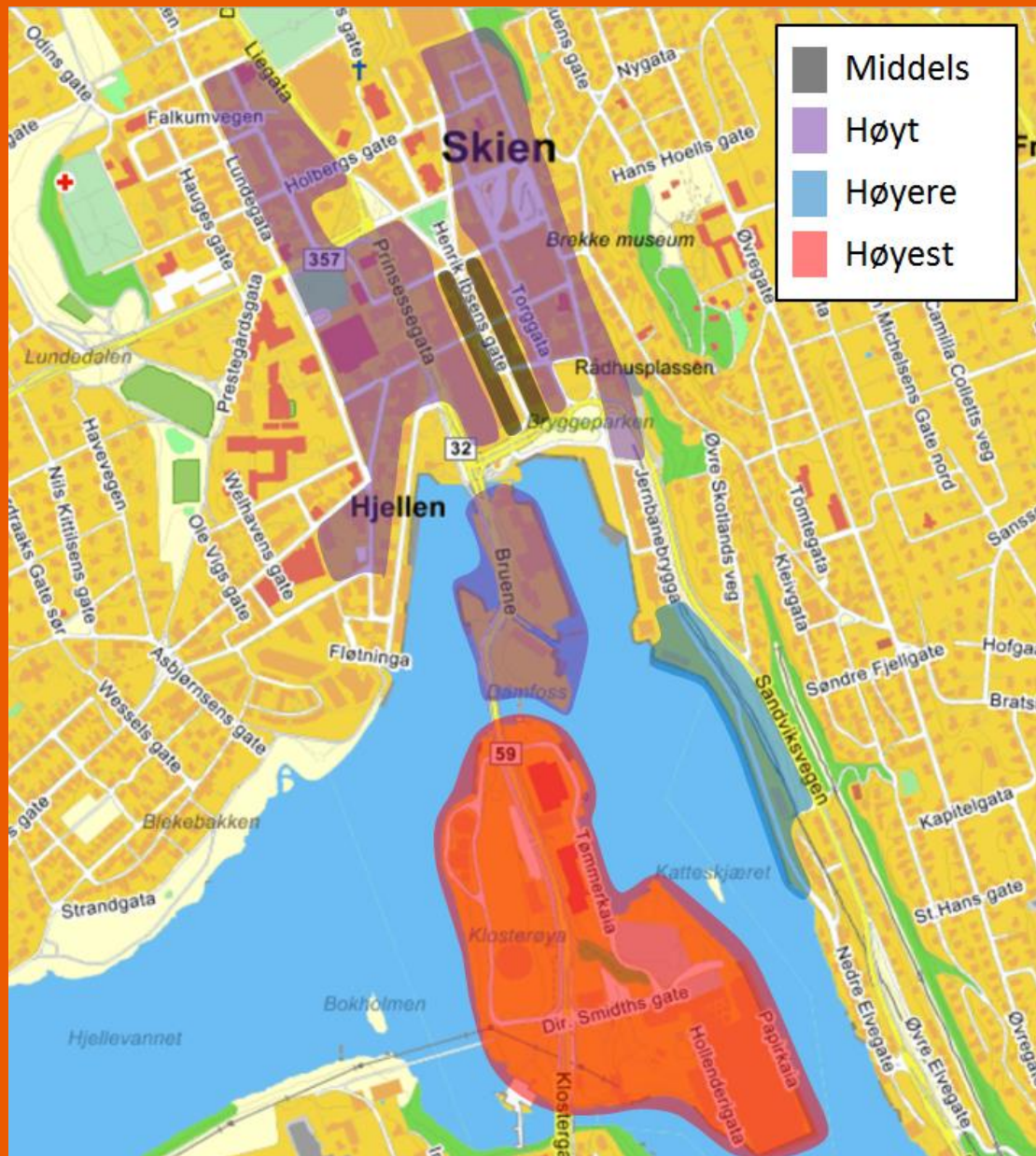
Arealbruk, utbygging og byforskjønnelse

- Grenland bør i fremtiden være skeptisk til å tre inn i nasjonale ordninger av typen "Fremtidens byer" og "bypakker" da disse kan legge altfor sterke føringer på byutviklingen og medføre langsiktige, samfunnsøkonomiske konsekvenser som mange lokalpolitikere ikke synes å forstå omfanget av.
- Areal- og Transportplan for Grenland bør modifiseres ved at det defineres tydeligere, bredere og mer effektive transportkorridorer gjennom bybåndet.
- Kommunen må raskt legge ut flere næringstomter.
- Jordvernet har ført til at bo-områdene på nordsiden av byen danner "fingre", og at byutvidelsen østover har stoppet opp. Det siste har skapt en asymmetrisk, dysfunksjonell by, der befolkningstyngdepunktet ligger langt vest for sentrum. For å gjenopprette en mer sirkulær og velfungerende by bør områdene vist med fiolett og beige i Figur 5 gjøres tilgjengelig for etablering av boligfelt. Dette bør skje trinnvis, og de minst kontroversielle områdene bør utvikles først. Det bør være et mål å flytte matjorden [14] istedenfor å destruere den.



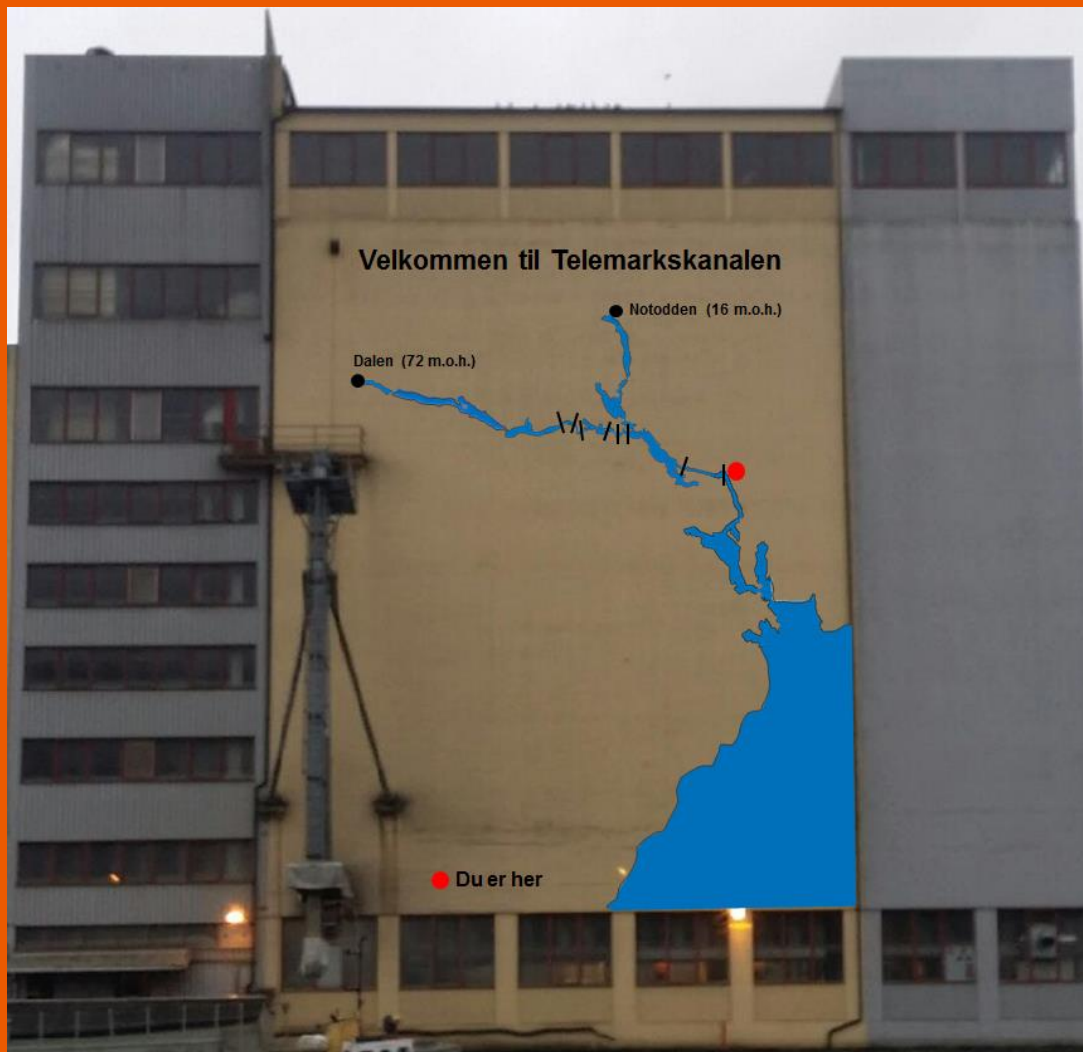
Figur 5: Mulige boligområder på lang sikt

- Kommunen bør la Klosterøya utvikle seg fritt av dens private eiere, med minst mulig offentlig innblanding.
- Det bør legges til rette for etablering av kirkegård i Skiens største bydel, Gulset.
- Enkelte kommunale eiendommer bør vurderes solgt, og salgsinntektene bør allokere til utbygging av infrastruktur.
- Vernebestemmelser som er til alvorlig hinder for byutviklingen, bør revurderes og eventuelt oppheves i den grad nasjonale myndigheter tillater det. Dette er spesielt relevant i området definert som "Murbyen".
- Kommunen bør ha svært høy terskel for å komme med innsigelser i byggesaker. Dette gjelder også for modifikasjoner på eksisterende bygg.
- Tillatte byggehøyder bør økes i sentrale deler av byen. Figur 6 illustrerer Bypartiets foretrukne utvikling av byggehøyder.



Figur 6: Byggehøyder

- Kommunen bør tillate mer lysreklame i det offentlige rom.
- I de kaldeste vintermånedene bør sentrale offentlige bygg beholde lysene på om nettene, slik at sentrum fremstår som mer opplyst og levende. Miljøkonsekvensene vil være neglisjerbare da det vil brukes tilsvarende mindre energi til oppvarming. Rådhuset og Kaffehuset er eksempler på slike bygg. Dersom det i tillegg installeres LED-belysning, kan det oppnås betydelig miljøgevinst.
- Statuen av Hjalmar Johansen bør flyttes fra Lundedalen til rundkjøringen foran rådhuset.
- Statuen av Henrik Ibsen bør plasseres på en 20 meter høy sokkel, slik det opprinnelig var tiltenkt.
- Bypartiet ønsker å revitalisere debatten om utsmykning av Mølla. Figur 7 viser et eksempel på et enkelt motiv. Folk bør oppfordres til å komme med andre forslag. Dersom kostnaden er akseptabel, og dersom byggets eier gir sin tilslutning, bør kommunen bekoste utsmykning og vedlikehold.



Figur 7: Eksempel på mulig utsmykking av Mølla

Miljø

- Bypartiet er stolt over å være det eneste partiet som har kvantifisert miljøkonsekvensene av den lokalpolitikken som søkes gjennomført. Ifølge COWI vil den P-formede stamveiløsningen forklart under avsnittet "Regional infrastruktur" medføre en dramatisk reduksjon i utslipp av klimagasser [5]. Antall CO₂-ekvivalenter reduseres med 27 423 tonn per år mens NO_x-utslipp reduseres med 83 tonn per år. Årsaken er at bilister på vei til Oslo fra Sørlandet og Grenland kan kjøre i tilnærmet rett linje uten å tvinges ut på store omveier.
- Omregnet til nåverdi vil en P-formet stamveiløsning ifølge COWI gi en miljøgevinst på 1400 millioner kroner [5] relativt til gjeldende plan for E18. Til sammenligning vil Bypakke Grenland gi en miljøgevinst på maksimalt 21 millioner kroner [8]. Det betyr at Bypartiets foreslåtte veiløsning vil gi en miljøgevinst som er minst 67 ganger større enn miljøgevinsten for Bypakke Grenland. Sammenligningen er ikke helt rettferdig ettersom beregningene for Bypakke Grenland er basert på den gamle, strenge lønnsomhetsmodellen, men det er uansett ingen tvil om at Bypartiets løsning vil gi betydelig større miljøgevinst.

- Når det gjelder motorvei fra Skien til dagens E18, er det ikke gjort utslippsberegninger for en slik motorvei isolert sett, men SINTEF har tidligere studert et tenkt case som ligner veldig [15], nemlig en situasjon der to tettsteder (f.eks. Skien og Porsgrunn) er forbundet med en tofelts vei som har 50- og 60-soner og en årsdøgntrafikk på over 12 000 kjøretøy per døgn (slik situasjonen er både på østsiden og vestsiden av Skienselven). Dersom en slik tofeltsvei erstattes av en firefelts motorvei med 80-grense, vil CO-utslippene reduseres med 48%, CO₂-utslippene med 26% og NO_x-utslippene med 61%. Årsaken er at bilistene kan holde jevn fart uten stadige nedbremsinger.
- Å stimulere befolkningen til å kjøre kollektivt bør *ikke* skje ved å lage hindringer for bilistene, men heller ved å hjelpe frem bussene, f.eks. ved å etablere kollektivfelt på strekninger hvor busser opplever redusert fremkommelighet.
- Bypartiet er et teknologioptimistisk parti, som finner det uheldig at Norge har Europas eldste og mest forurensende bilpark. Det bør føres en politikk som bidrar til modernisering av bilparken. Kommunen bør videreføre arbeidet med å utvikle infrastruktur for miljøvennlige fremkomstmidler, f.eks. ladestasjoner for el-biler.
- Sentrumsområder bør fremstå med en grønn, miljøvennlig profil. Enkelte steder er det behov for flere søppeldunker. Miljøpatruljen til Link gjør et viktig arbeid, som bør videreføres.

Skole og oppvekst

- Skole og kompetansebygging er en kommunal primær oppgave, som må sikres tilstrekkelige ressurser.
- Forskerlinjen på Skien Videregående Skole er viktig for byens fremtidige verdiskapning og vekst, og den bør derfor markedsføres bedre, særlig utenfor Skien og Telemark. Kommunen bør diskutere denne muligheten med fylkeskommunen, som er skoleeier.
- Bypartiet ser ingen umiddelbare behov for endring i skolestrukturen. På ungdomstrinnet bør skolene være tilstrekkelig store til at det kan tilbys et godt utvalg av fremmedspråk.
- Behovet for en internasjonal skole i Skien bør kartlegges. En slik skole kan gjøre det enklere for bedrifter å tiltrekke seg kompetent, utenlandsk arbeidskraft.
- Telemark er blant fylkene med lavest utdanningsnivå. Oppvoksende ungdom bør gis tydelig informasjon om at utdanning vil bli stadig viktigere i fremtiden fordi arbeidsplasser i et høykostland som Norge vil bli stadig mer kompetansekrevene.
- Rådgivningstjenesten på ungdomstrinnet bør styrkes.
- Det er viktig med et tett samarbeid mellom skoler og næringsliv, der næringslivets behov synliggjøres for elevene.
- I dag dyrker vi enere i idretten, men ikke i skolen. Bypartiet mener at det i skolen bør legges bedre til rette for at de flinkeste elevene kan få tilpasset undervisning med tilstrekkelig faglige utfordringer.
- Generelt bør det i skolen brukes noe mindre på bygninger og tilsvarende mer på drift for på den måten å sikre tilstrekkelige lærerressurser og dermed høy kvalitet på undervisningen.
- Kommunen skal ha nulltoleranse for mobbing i skolen. I stedet for at et mobbeoffer skal føle seg tvunget til å bytte skole, skal mobberer bli beordret til å bytte skole. Alle mobbesaker må behandles som hastesaker.
- Kommunen skal legge til rette for SFO og sikre tilstrekkelige ressurser.

- Dersom Regjeringen tillater at kommunene kan gjøre nynorsk til valgfritt fag, bør dette innføres i Skien.
- Alle skolene i kommunen bør oppfordres til å gå i et stort, felles 17. mai-tog i sentrum.
- Kommunen må kontinuerlig etterstrebe full barnehavedekning.
- Offentlige og private barnehaver bør likebehandles.
- Kommunen bør tillate flere barnehaver med fleksible åpningstider.

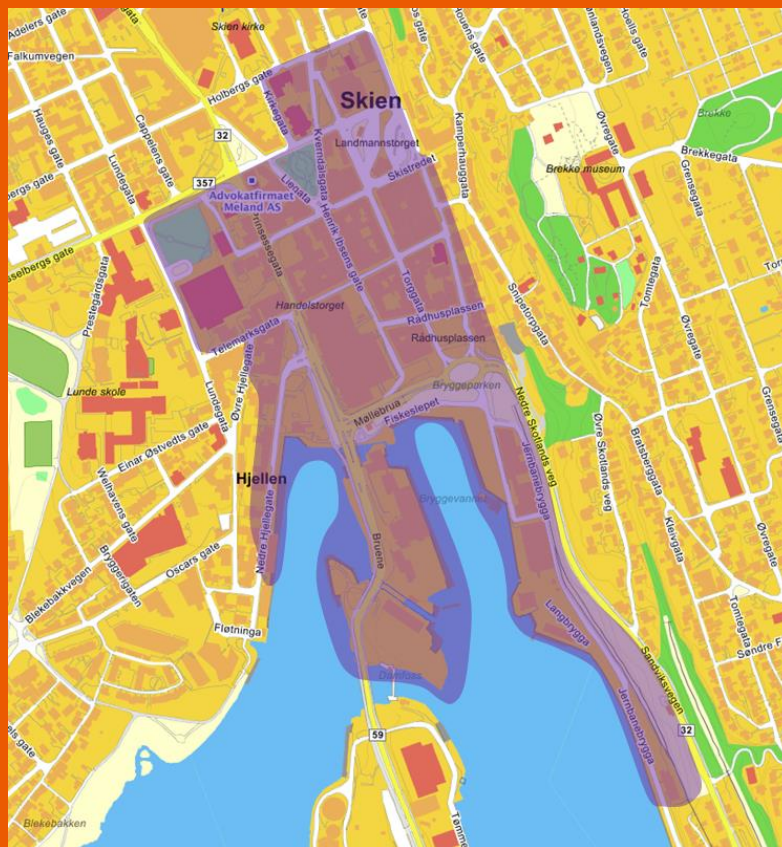
Helse og sosial

- Antall fastlegehemler må være tilstrekkelig til at tilflyttere straks får tildelt fastlege, og at det er mulig å skifte fastlege.
- Legevakten må ha tilstrekkelig kapasitet til å gi et godt tilbud til befolkningen.
- Bypartiet vil legge press på sentrale myndigheter for å få fortdgang i utbyggingen av ny fløy på sykehuset. Bypartiet vil også bidra til at den nye stråleenheten legges til Skien, og at Norsk Luftambulansse etablerer sommerbase i Skien.
- Antall sykehjemsplasser må økes.
- Som et supplement til eksisterende kommunale sykehjem bør det legges til rette for private sykehjem, slik at de eldre får valgmulighet mellom et balansert utvalg av kommunale, private og gjerne frivillige tilbydere.
- Offentlige og private hjemmehjelpstjenester bør likestilles.
- Kommunen må sikre at ansatte i pleie- og omsorgssektoren har tilstrekkelig faglige og språklige kvalifikasjoner til at brukerne får et tilfredsstillende tilbud.
- De som er avhengige av hjelp, bør få færre personer å forholde seg til.
- Skolehelsetjenesten, barnepsykiatrien og barnevernet skal ikke utsettes for sparetiltak, men heller styrkes ettersom behovet for dette tiltar.
- Familier med hjemmeboende, pleietrengende barn må sikres gode avlastningstilbud.
- Funksjonshemmede unge må sikres tilgang til egnet bolig.
- Tiggere i en vanskelig livssituasjon bør få lov til å sitte på gaten med en kopp. Bypartiet kommer derfor ikke til å støtte et eventuelt forslag om kommunalt tiggeforbud. Når det derimot gjelder fremveksten av omreisende tiggermiljø og den organiserte kriminaliteten som følger i kjølvannet av dette, er det naturlig å diskutere ulike virkemidler for å motvirke den negative utviklingen.
- Alkoholpolitiske saker bør overflyttes fra Hovedutvalg for helse og velferd til Hovedutvalg for næring, miljø og kultur.

Idrett og kultur

- Det er i utgangspunktet ikke en kommunal oppgave å på ulike måter gi økonomisk støtte til toppidrett. Kommunen bør primært fokusere på barne- og breddeidrett.
- Kulturbudsjettet bør reduseres, slik at det frigjøres midler til økt satsing på infrastruktur. Grunntanken bak dette er at bedre infrastruktur vil gi mer næringsaktivitet, som i sin tur vil gi økt befolkningsvekst og dermed bedre kulturtilbud.
- Bypartiet ønsker et levende bysentrum døgnet rundt. Det betyr at beboere og næringsdrivende i sentrum bør akseptere et visst lydnivå fra konserter, gateartister, utesteder, lekeplasser, trafikk og annet. Kommunen bør definere en "aktivitetssone" der

hensynet til de som utøver urbane aktiviteter, normalt bør gå foran hensynet til de som påvirkes av aktivitetene. Et forslag til aktivitetssone er vist i Figur 8.



Figur 8: Mulig aktivitetssone

- Kommunens målform bør endres fra nøytral til bokmål.
- Kommunen må slutte å sponse aktiviteter av typen "Bike for peace" med mindre det kan dokumenteres at den forventede samfunnsøkonomiske nytteeffekten vil overstige sponsormidlene.
- Flere kommunale vegger bør stilles til disposisjon for byens mange dyktige graffiti-kunstnere.

Innvandring og integrering

- Bypartiet er et moderne urbant parti, som verdsetter det multikulturelle samfunnet. Samtidig vil partiet være tydelig på at enkelte grunnleggende verdier, som ytringsfrihet og religionsfrihet, er ufravikelige.
- Ytringsfrihet er ikke det samme som ytringsplikt. Bypartiet er opptatt av at innvandringsdebatten skal preges av respekt, toleranse og moderasjon.
- Skien har ca. 1% av Norges innbyggere og bør derfor ta imot ca. 1% av flyktingene som slipper inn i landet.
- Arbeidsledige innvandrere i kommunen bør i større grad gjøres til en ressurs for næringslivet ved at det fokuseres enda mer på integreringsarbeid, språkopplæring og kompetanseheving.

Uteliv

- Gjennom flere tiår har Skien dessverre opplevd altfor mange butikknedleggelse i sentrum. Bypartiet ønsker å revitalisere sentrum ved å legge til rette for bygging av flere sentrale leiligheter. Dette vil automatisk gi flere folk i gatene og dermed markedsgrunnlag for flere sentrumsbutikker. Dessuten kan sentrum i større grad bli et sted for opplevelser.
- I motsetning til flere andre partier mener Bypartiet det er positivt at utesteder ansamles i utpregede utelivsgater. Figur 9 viser mulige fremtidige utelivsgater, som kan være godt egnet for agglomerasjon av utesteder.



Figur 9: Mulige fremtidige utelivsgater

- Bypartiet betrakter utelivspolitikken som en del av næringspolitikken. Ettersom partiet vil føre en næringslivsvennlig ja-politikk, er det naturlig å også føre en liberal utelivspolitik.
- Utesteder bør få holde åpent og servere alkohol så lenge det er marked for det, dog ikke lenger enn nasjonale maksgrenser tillater. Dette er spesielt viktig ved store begivenheter,

som matfestival og cupfinale, samt på typiske utelivsdager, som 1. juledag og nyttårsaften.

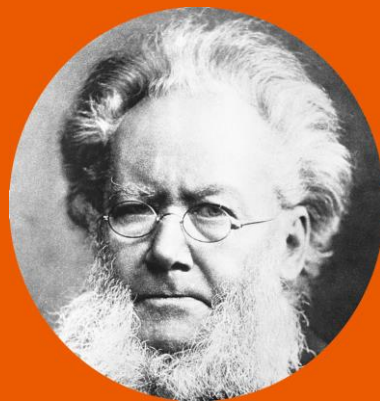
- Så lenge myndighetsalderen er 18 år, bør det være en selvfølge at byen tillater utesteder for 18-åringer.
- Kommunen har innført en rekke bestemmelser som legger begrensninger på utelivsbransjens handlefrihet og mulighet til å yte den service som kundene forventer. Flere av disse bestemmelsene er lokale og finnes ikke i andre kommuner. Bypartiet ønsker å fjerne slike bestemmelser.
- Kommunens skjenkesaksbehandler bør være en person som kjenner utelivet godt, og som utestedene har tillit til.
- Sentrum skal være et hyggelig sted å oppholde seg for alle mennesker til alle tider på døgnet. Bypartiet ønsker derfor at politiet utviser nulltoleranse overfor hærverk, forsøpling, vold, urinering og annen usømmelig oppførsel i det offentlige rom.

Referanser

- [1] Wikipedia:
http://no.wikipedia.org/wiki/Liste_over_Norges_st%C3%B8rste_tettsteder
- [2] World Economic Forum: *Global Competitiveness Report 2014-2015*.
- [3] Opplysningsrådet for Veitrafikken: *Nasjonal veipolitikk - fra stykkevis og delt til overordnet og helt*, 9. april 2013.
- [4] Regjeringsdokument: *Politisk plattform for en regjering utgått av Høyre og Fremskrittspartiet*, 7. oktober 2013.
- [5] COWI: *Trafikkprognose og samfunnsøkonomisk beregning for Rett E18*, 10. oktober 2014.
- [6] Rådgivende Ingeniørers Forening: *Bygging av E18 i Vestfold*, mars 2013.
- [7] COWI: *Beregning av kjøretid mellom Skien og Porsgrunn med Bypakke Grenland*, 16. juni 2014.
- [8] Statens vegvesen: *Konseptvalgutredning Grenland*, januar 2010.
- [9] Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland:
<http://folketsbypakke.no/article.php/det-store-narrespillet-24092014>
- [10] Statens vegvesen: *Utbygging av motorveger*, 1962.
- [11] Folkeaksjonen for Alternativ Bypakke Grenland:
<http://folketsbypakke.no/staticpages/index.php/plankart>
- [12] Dovre Group og Transportøkonomisk Institutt: *Bypakke Grenland, fase 1. Kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektalternativ (KS2)*, 20. januar 2015.
- [13] Multiconsult: *High Speed Rail Assessment Phase III - South Corridor*, 25. november 2011.
- [14] Bioforsk: *Flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer*, 2012.
- [15] SINTEF: *Miljømessige konsekvenser av bedre veier*, februar 2007.

Bypartiets kandidater

| Plass | Navn | Født | Bosted | Stilling |
|-------|------------------------|------|-----------|-----------------------------|
| 1 | Tomas Bakken | 1981 | Gulset | Programleder |
| 2 | Claus Offt Kaalstd | 1966 | Bakken | Optiker |
| 3 | André Prestvik | 1972 | Melum | Digitaltrykk og foliering |
| 4 | Tommy Ballestad | 1983 | Strømdal | Tømrer |
| 5 | Diana Campos | 1992 | Sentrum | Student |
| 6 | Fredrik Bjaaland | 1988 | Frogner | Automatiker |
| 7 | Joakim Rabe | 1986 | Skotfoss | Områdeleder |
| 8 | Eva Kise | 1951 | Falkum | Virksomhetsleder |
| 9 | Jan-Terje Meen | 1946 | Gulset | Pensjonert rektor |
| 10 | Vegard Brubakken | 1990 | Sentrum | Salgs- og markedsleder |
| 11 | Lasse Hanes | 1974 | Kleiva | Grafisk formgiver |
| 12 | Silje Torvund | 1983 | Gulset | Barnehagelærer |
| 13 | Jon Gunnerød | 1978 | Kongerød | Sivilingeniør |
| 14 | Espen Wenås | 1982 | Frogner | Selvstendig næringsdrivende |
| 15 | Turid Killie | 1938 | Århus | Pensjonert fysioterapeut |
| 16 | Vegar Grüner | 1978 | Falkum | Sivilingeniør |
| 17 | Knut Mikkjel Solbakken | 1989 | Gjerpen | Automatiker |
| 18 | Lisa Thorstensen | 1982 | Rising | Renholder |
| 19 | Remi Thomassen Gulseth | 1987 | Falkum | Rørlegger |
| 20 | Karina Meyer Pedersen | 1983 | Mæla | Innkjøper |
| 21 | Morten Haugen | 1965 | Kleiva | Eiendomsforvalter |
| 22 | Ståle Øisang | 1976 | Bølehøgda | Sivilingeniør |
| 23 | Turid Bakken | 1957 | Gulset | Sekretær |
| 24 | Jørgen Thorkildsen | 1978 | Frogner | Eiendomsmegler |



*Aldrig i dette liv
slutter jeg forlig med
de nedbrydende kræfter
i samfundet*

Henrik Ibsen