

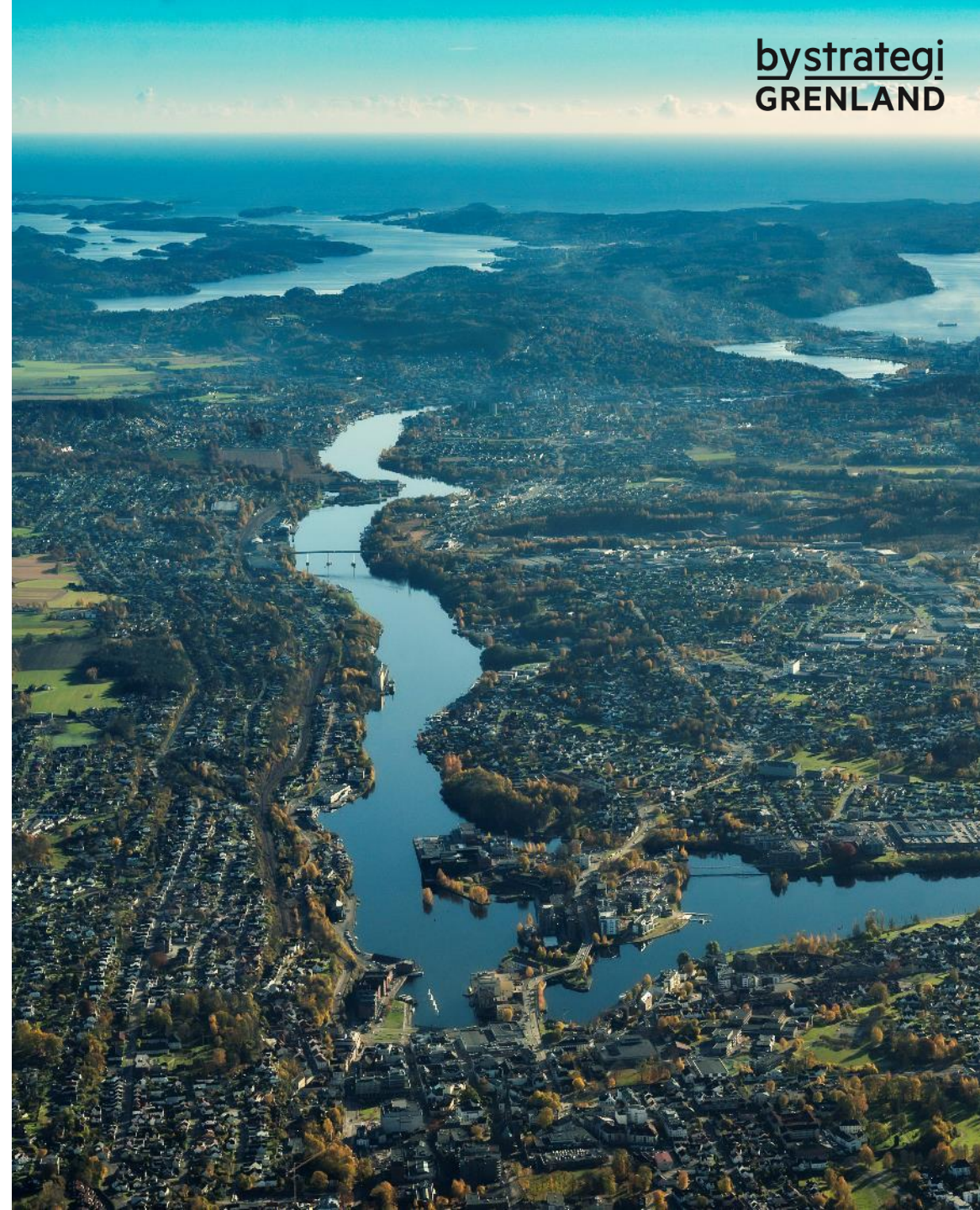
Politisk koordineringsgruppe

14.03.2024



Saker

1. Referat fra forrige møte
2. NTP 2025-36
3. Togtilbud IC Vestfoldbanen
4. Kunnskapsgrunnlag og planprosesser i Porsgrunn
5. Kommunedelplan for Skien sentrum
6. Bypakke Grenland fase 2
7. Ny bystrategi (flyttes fram i møtet)



Sak 1 Referat fra forrige møte

Konklusjon:

Referat fra møtet 16.02.2024 godkjennes

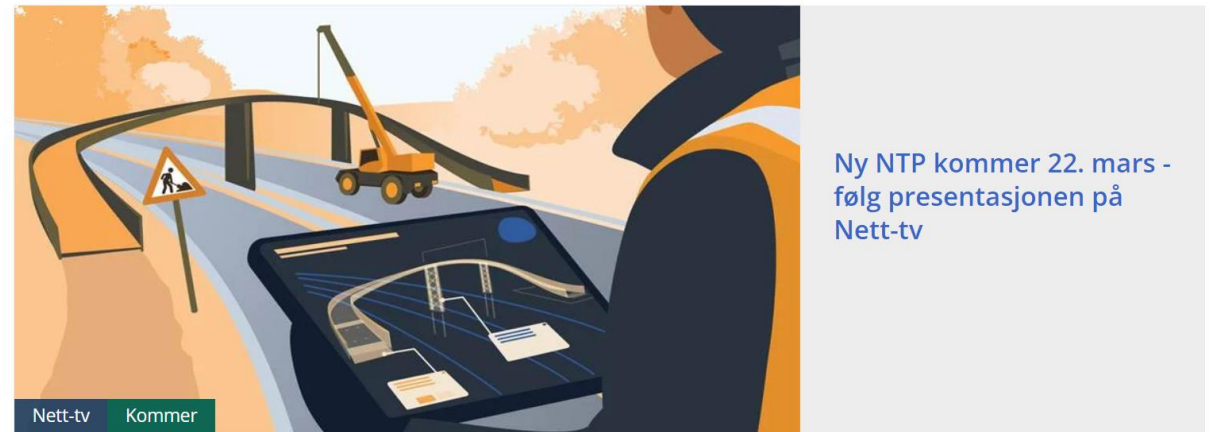
NTP 2025-2036

- NTP legges fram
Fredag 22.mars

Meldingen presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Det overordnede transportpolitiske målet er
«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.»

Nasjonal transportplan – NTP

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 legges fram 22. mars 2024.



Byvekstavtale- forhandlinger i Nedre Glomma og Kristiansand

Statlig mandat gir
muligheter og
beskriver
forventninger i
tråd med
byområdepolitikk
en i NTP



Ifølge liste **Kristiansand:**
2,1 mrd kr

Deres ref. 23/1805- Dato 4. mars 2024

Mandat for forhandlinger om en byvekstavtale for Nedre Glomma

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har besluttet å legge følgende mandat til grunn for statens forhandlinger om en byvekstavtale med lokale parter i Nedre Glomma. De lokale partene som inviteres til forhandlinger er Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg.

1. Overordnede rammer

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil invitere Nedre Glomma til forhandlinger om en byvekstavtale, jf. omtale i Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet. Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom partene. Avtalene er politiske og ikke juridisk bindende. Staten må ta forbehold om Stortingets årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Avtalen skal ta utgangspunkt i føringene om byvekstavtaler slik de framgår av Nasjonal transportplan 2022-2033. Avtaleperioden vil være fram til 2033. Avtalen skal etter behov kunne reforhandles etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakken for Nedre Glomma.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder og alle er ansvarlige for at nullvekstmålet nås gjennom tilstrekkelig virkemiddelbruk innenfor egne ansvarsområder. Staten forventer at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om fortetting/arealbruk og parkeringsrestriksjoner. De lokale partene har ansvar for god kostnadsstyring i sine prosjekter. Videre skal ikke statlige midler komme til erstatning for de lokale partenes bidrag over egne budsjetter og bompenger.



Ifølge liste

Nedre Glomma:
1,7 mrd kr

Deres ref. 23/1805- Dato 4. mars 2024

Mandat for forhandlinger om en byvekstavtale for Nedre Glomma

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har besluttet å legge følgende mandat til grunn for statens forhandlinger om en byvekstavtale med lokale parter i Nedre Glomma. De lokale partene som inviteres til forhandlinger er Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg.

1. Overordnede rammer

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil invitere Nedre Glomma til forhandlinger om en byvekstavtale, jf. omtale i Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet. Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom partene. Avtalene er politiske og ikke juridisk bindende. Staten må ta forbehold om Stortingets årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Avtalen skal ta utgangspunkt i føringene om byvekstavtaler slik de framgår av Nasjonal transportplan 2022-2033. Avtaleperioden vil være fram til 2033. Avtalen skal etter behov kunne reforhandles etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakken for Nedre Glomma.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder og alle er ansvarlige for at nullvekstmålet nås gjennom tilstrekkelig virkemiddelbruk innenfor egne ansvarsområder. Staten forventer at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om fortetting/arealbruk og parkeringsrestriksjoner. De lokale partene har ansvar for god kostnadsstyring i sine prosjekter. Videre skal ikke statlige midler komme til erstatning for de lokale partenes bidrag over egne budsjetter og bompenger.

Postadresse Postboks 8010 Dep 0230 Oslo postmottak@ed.dep.no
Kontoradresse Akersg. 59 www.ed.dep.no
Telefon* 22 24 90 90 Vpn-, fn- og trafikksekretariatet 22 24 83 26
Faks 972 417 904

bystrategi
GRENLAND



Samferdselsdepartementet

Kristiansandsregionen kan forhandle om en byvekstavtale

8.3.2024 14:46:54 CET | [Samferdselsdepartementet](#)



– Regjeringen vil bidra ytterligere til en kraftfull og langsiktig satsing på klima- og miljøvennlig transport, og legge til rette for at Kristiansandsregionen kan nå nullvekstmålet for personbiltransport. Jeg er glad for å endelig kunne si at det er klart for å starte forhandlinger om en byvekstavtale for Kristiansandsregionen, sier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

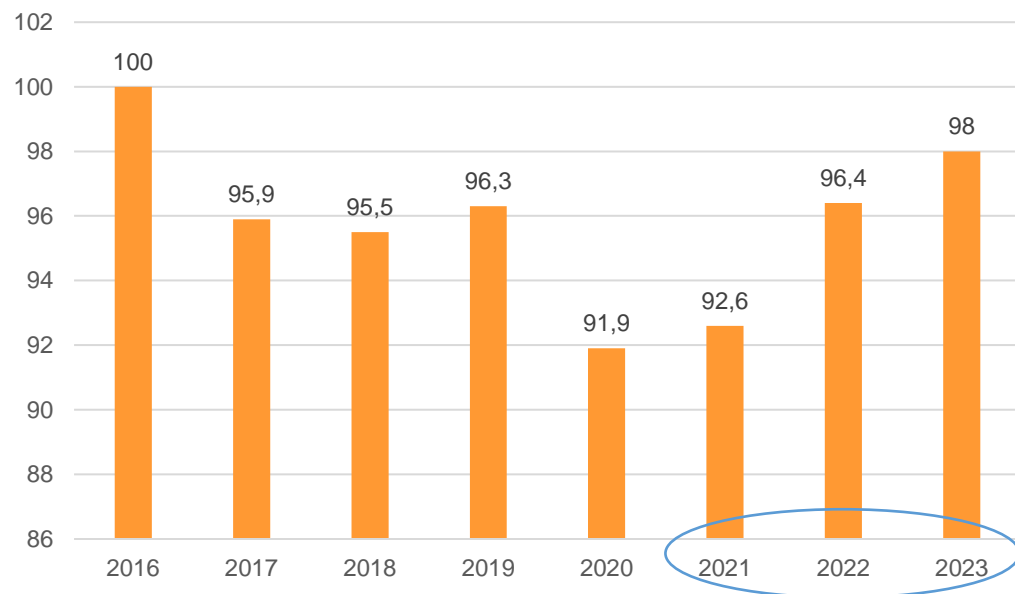


Besøk av Stortingets transport- og kommunikasjonskomitè 12.mars



Grenland har så langt nådd nullvekstmålet

Sammenlignet med referanseåret 2016 er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 2,5 % mindre (snitt over tre år)



Statens byindeks



Vi forbereder bypakke fase 2 og byvekststavtale



Næringslivet i Grenland ser stort behov for ny bypakke

En betydelig, aberlig og kontrastrikkende utfordring for næringslivet i Grenlandsregionen dreier seg om fremkommeligheten på veitettet vort. Næringslivet i Grenland ser et stort behov for en ny bypakke som skal løse utfordringene som oppstår på grunn av den sterke veksten i regionen. Dette er spesielt viktig for de mange små og mellomstore bedriftene som er etablert i regionen. De har et stort behov for gode transportløsninger som kan hjelpe dem å nå sine kunder og leverandører. Dette er spesielt viktig for de mange små og mellomstore bedriftene som er etablert i regionen. De har et stort behov for gode transportløsninger som kan hjelpe dem å nå sine kunder og leverandører.

Industri og teknologibedriftene omfjerner bypakka

Industri og teknologibedriftene omfjerner bypakka. Dette er spesielt viktig for de mange små og mellomstore bedriftene som er etablert i regionen. De har et stort behov for gode transportløsninger som kan hjelpe dem å nå sine kunder og leverandører. Dette er spesielt viktig for de mange små og mellomstore bedriftene som er etablert i regionen. De har et stort behov for gode transportløsninger som kan hjelpe dem å nå sine kunder og leverandører.



Oppdatert felles politisk bestilling juni 2023
Fylkeskommunen
Skien
Porsgrunn
Siljan



Fremtidens Grenland



Nye knutepunkt



Levende sentrum



Trygt og enkelt å gå og sykle



Bedre framkommelighet

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Nullvekstmålet i NTP

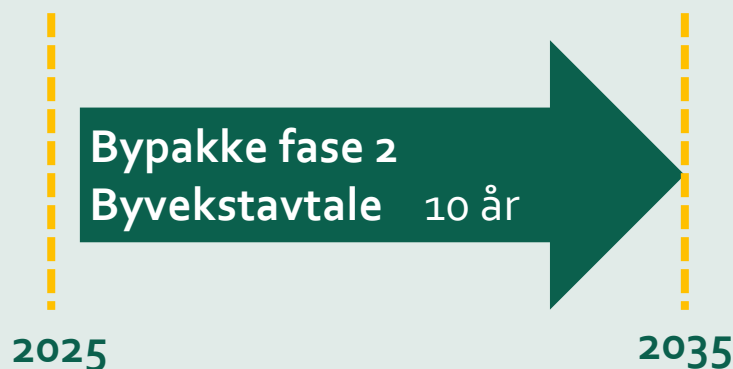
Vi skal fortsette å nå nullvekstmålet!

- **Videreføring av bompenger med innføring av elbiltakst**
 - Lokale vedtak av Bypakke Grenland fase 2 i juni 2024
 - Full elbiltakst når staten åpner for det
- Konsentrert arealutvikling
- Økt prioritering av tiltak for gange, sykkel og kollektiv
- Andre bildempende tiltak

Invitasjon til forhandling om byvekstavtale i 2025

Transportvirksomhetene har pga økonomisk ramme foreslått å skyve på forhandling om byvekstavtale med Grenland til 2030.

- Lokale vedtak juni 2024
- Stortingsvedtak våren 2025
- Vi forutsetter midler i NTP og statsbudsjett til forhandling om byvekstavtale etter stortingsvedtak i 2025



Konklusjon:

Informasjon tas til orientering.

Det felles budskapet som ble gitt transport- og kommunikasjonskomiteen tilpasses og følges opp videre etter fremlegging av NTP 22.03.

Sak 3 Togtilbud IC Vestfoldbanen

- Informasjon om status for avgjørelse stoppmønster med mer v/ Jernbanedirektoratet

Telemarks uttalelse i september 2023:

Fullstoppmønster gir et dårligere togtilbud med lengre reisetid for alle stasjoner fra Tønsberg og sørover. Jernbanedirektoratet må derfor opprettholde sin opprinnelige strategi med differensiert rutemodell som gir et mer attraktivt tilbud for flertallet reisende i begge fylker på sikt, som et bidrag i å styrke togets langsiktige konkurransekraft. Dette vil bidra til utvikling av bærekraftige og fremtidsrettete byområder i både Telemark og Vestfold.



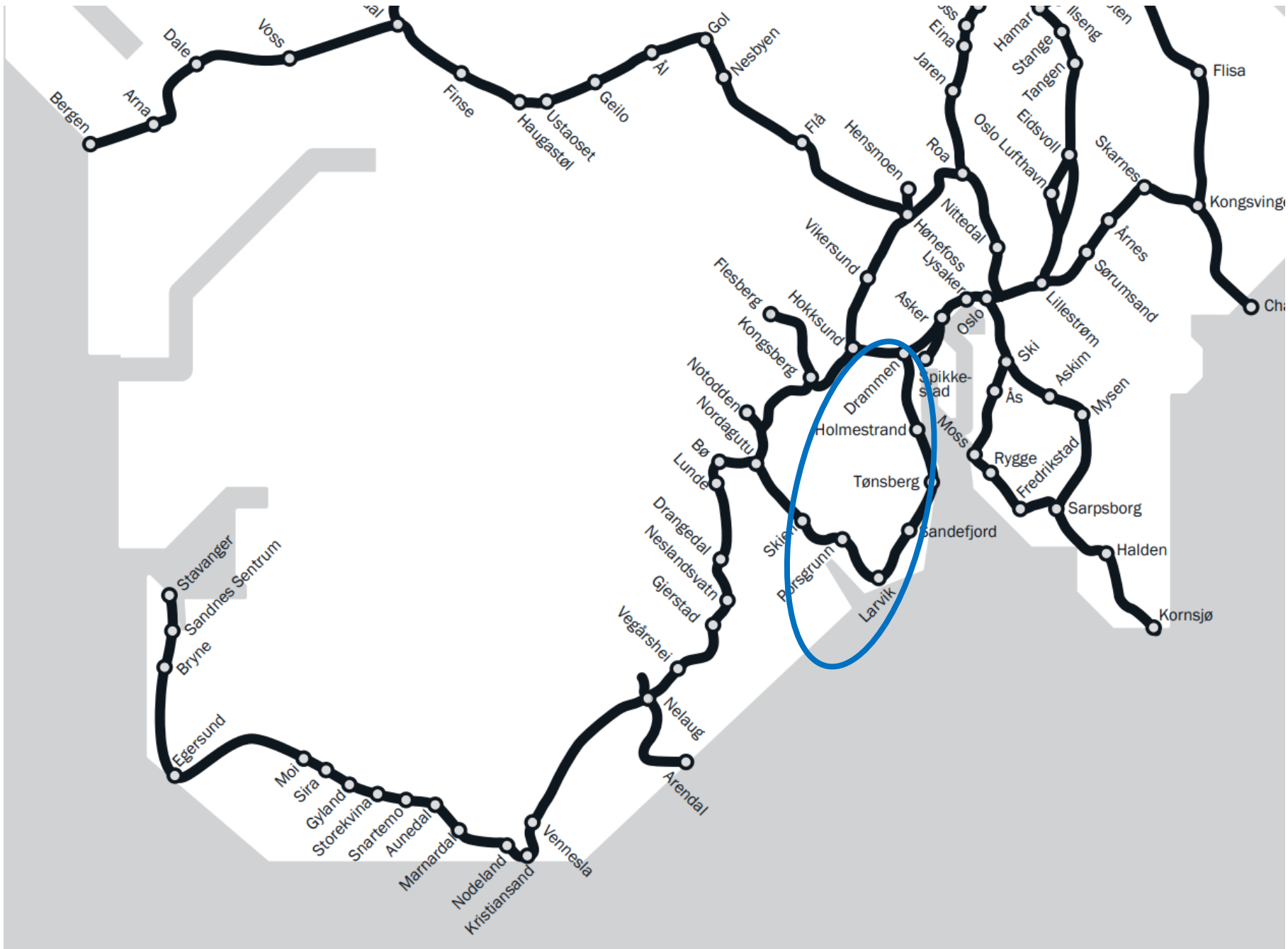
Jernbane-
direktoratet

Politisk koordineringsgruppe Bystrategi Grenland

Skien, 14. mars 2024

Terje S. Vegem





IC- Østlandet med Vestfoldbanen



Illustrasjonsbilde av nye Horten stasjon.

Bane NOR

Involvering av eksterne aktører

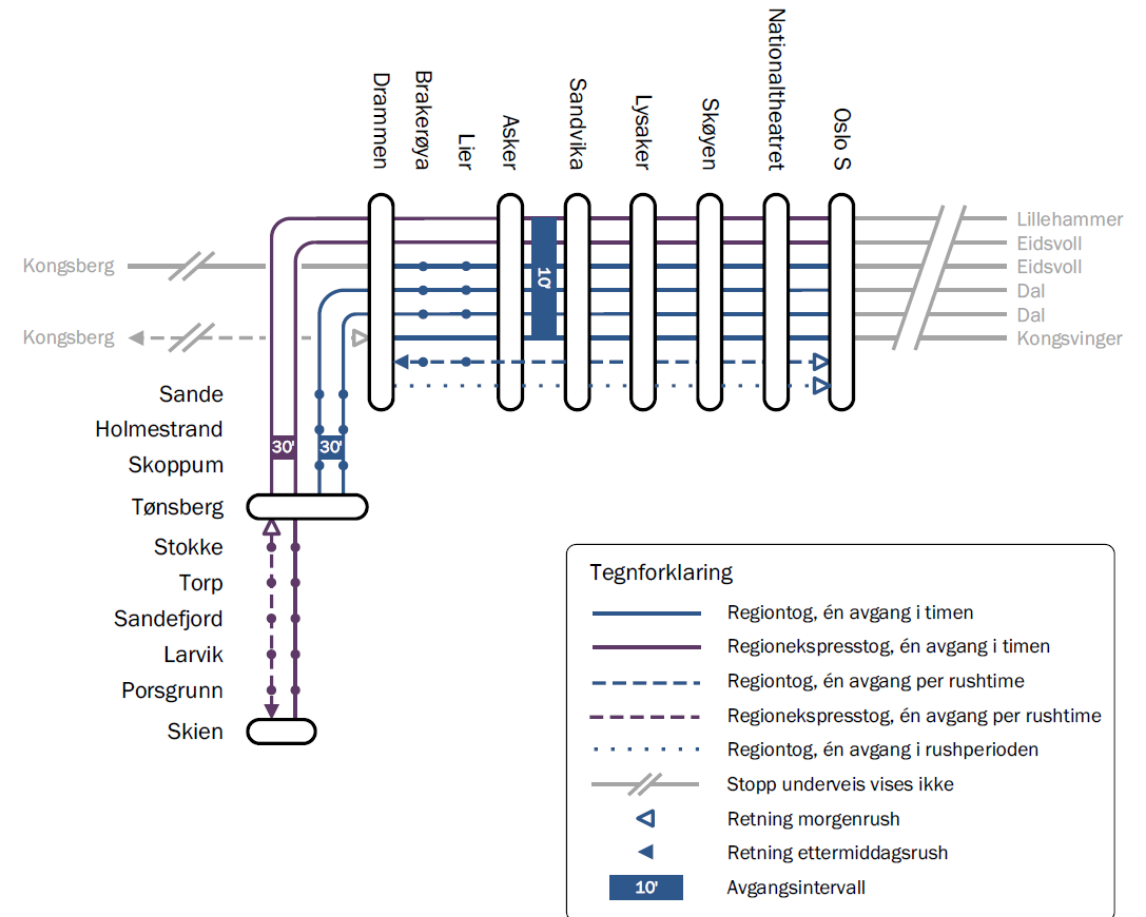
- Det anbefalte konseptet for togtilbudet langs Vestfoldbanen har ligget til grunn helt siden konseptvalgutredningen for IC-strekningene fra 2012
- Allerede i 2018 ble konseptet for ny rutemodell presentert for fylkeskommunen og kommunene gjennom Plattform Vestfold. Detaljer om rutemodellen ble ytterligere kommunisert både i 2019 og 2022.
- I slutten av 2022 og i løpet av 2023 ble rutemodellen presentert i en rekke møter med fylkeskommunen (Vestfold og Telemark), samt kommunene Horten og Holmestrand.
- Seksjonen for tilbudsutvikling utarbeidet «Tiltaksanalyse til NTP 2025-2036 - Stoppmønster i Vestfold, 30.06.2023» og direktoratet oppfordrer aktørene til å gi tilbakemelding på analysen.

Tabell: Tilbakemeldingene mottatt fra informerte aktører på «Tiltaksanalyse til NTP 2025-2036, Stoppmønster i Vestfold, 30.06.2023»

Differensiert stoppmønster, iht. referanse NTP	Ruteplanforslaget gir for dårlig togtilbud
Hovedutvalget for Telemark	Hovedutvalget for Vestfold
Skien kommune	Holmestrand kommune
Grenlandssamarbeidet	Horten kommune *
Grenland næringsforening	NHO regionalt
	Holmestrand næringsforening

Planlagt togtilbud etter ferdigstilling av dobbeltspor til Tønsberg

- Fra 1 til 4 avg./time til Tønsberg
 - 1 avg. RE10 Tønsberg - Lillehammer
 - 1 avg. RE11 Skien - Eidsvoll (senere Hamar)
 - 2 avg. R13 Tønsberg - Dal
- Fra 1 til 2 avg./time til Sande, Holmestrand og Horten
- Redusert stoppmønster og betydelig redusert framføringstid for RE-tog



Søndre Vestfold og Grenland

Skien, Porsgrunn, Larvik, Sandefjord, Torp, Stokke, Tønsberg, Skoppum, Holmestrand, Sande, Drammen, Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S, Lillestrøm, Oslo Lufthavn, Eidsvoll Verk, Eidsvoll

- Dagens togtilbud:

- 1 avgang/time i grunnrute, på linje RE11
- 3 avganger/time i rush, i rushretning (2 avganger for Torp og Stokke)
 - En av ekstraavgangene i rush har redusert framføringstid, og stopper ikke mellom Tønsberg og Nationaltheatret
 - Avgangene er ikke jevnt fordelt over timen (avg. Skien 5:10 – 5:25 – 5:37 – 6:08 – 6:17 – 6:25)



- Planlagt togtilbud:

- 1 avgang/time i grunnrute, på linje RE11
 - Redusert framføringstid med ca. 15 minutter sammenlignet med i dag
- 2 avganger/time i rush, i rushretning
 - RE10 forlenges fra Tønsberg til Skien i rush
 - Jevnt halvtimesintervall i rush

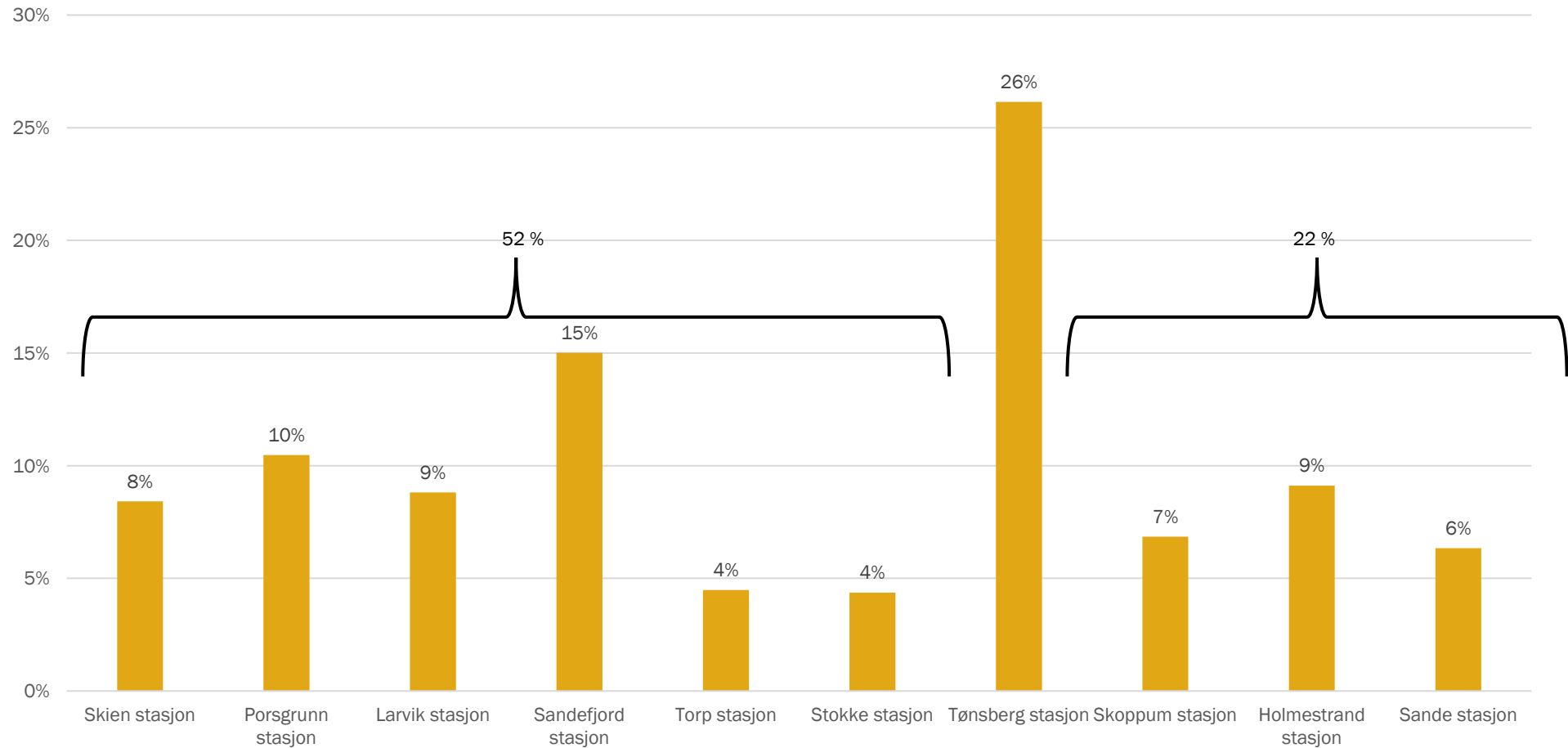


Antall reiser per stasjon på Vestfoldbanen

Reiser pr stasjon (sum av- og påstigende):	2019*	2023*
Skien	220 938	362 418
Porsgrunn	291 603	454 513
Larvik	396 320	424 403
Sandefjord	615 512	638 980
Torp	195 439	224 884
Stokke	161 621	211 644
Tønsberg	1 314 385	1 197 624
Skoppum	302 231	303 507
Holmestrand	378 078	383 404
Sande	243 057	275 695
Totalt Vestfold/Grenland:	4 119 184	4 477 072

*Tallene for 2019 og 2023 er ikke direkte sammenlignbare, da tallene for 2019 er hentet fra relasjonsmatrisen, mens tallene for 2023 er hentet fra statistisk modell (FRAM).

Nesten 4,5 millioner reiser på Vestfoldbanen



Konsekvenser for framføringstid

Alternativ	Framføringstid Oslo-Tønsberg		Framføringstid Oslo-Skien
	RE-tog	R-tog	RE-tog
Dagens ruteplan (R24)	1:12	-	2:13
Opprinnelig Referanse	1:02	1:12	2:06
Referanse oppdatert analyse	0:58	1:09	1:58
Referanse oppdatert analyse – stopp Holmestrand	+ 3 min	0	+ 8 min
Referanse oppdatert analyse – stopp Skoppum (Horten)	+ 3 min	0	+ 8 min



Våre funn og vurderinger

- Oppdaterte beregninger viser at nytten av å innføre flere stopp enn planlagt på stasjonene Horten, Holmestrand og Sande vil være negativt for Vestfold og Telemark i sum.
- Reisende fra Sande, Holmestrand og Skoppum (Horten) vil få en økning fra 1 til 2 avganger/time i grunnrute i jevnt halvtimesintervall.
 - Togavgangene vil starte i Tønsberg, noe som sannsynligvis vil medføre både bedre punktlighet og bedre plass om bord for reisende fra de tre stasjonene
 - Mister direkteforbindelse til Gardermoen og stasjoner sør for Tønsberg
- Reisende fra Tønsberg vil få en økning fra 1 til 4 avganger/time i grunnrute
 - 2 raske avganger uten stopp mellom Tønsberg og Drammen, og 2 ordinære regiontogavganger
- Reisende fra syd for Tønsberg vil ikke oppleve noen frekvensøkning, men betydelig raskere avganger som følge av dobbeltspor, høyere hastighet og redusert stoppmønster mellom Tønsberg og Drammen.
 - Ekspressavgangene i rush vil forsvinne, men i rush vil det gå 2 avganger/time med jevnt halvtimesintervall og rask framføringstid (3 avganger/rushtime i dag, men kun en rask avgang, og ujevnt fordelte avganger over timen).

To tog i timen til Skien (E16)

- Nytt dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord og to tog i timen til Skien er ikke prioritert av Bane NOR eller Jernbanedirektoratet i forslag til NTP 2025-2036.
- Bane NOR ser på løsning der det etableres kryssningsspor som alternativ løsning, og som vurderes videre dersom det ligger i NTP eller ved supplerende Tildelingsbrev fra SD.

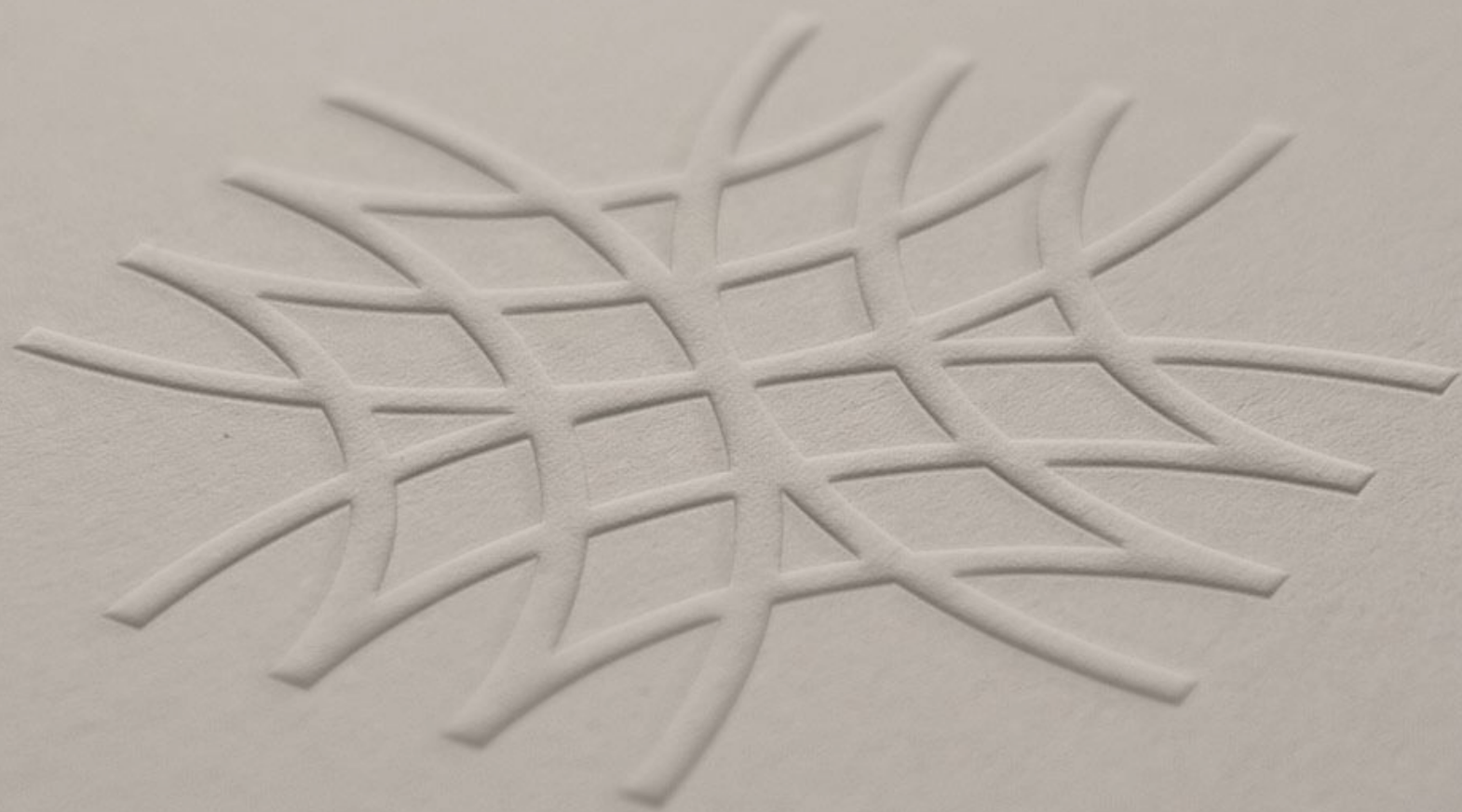
Togstopp Skien som del av byvekstavtale

- Må spilles inn i forhandlingene
- Statens mandat for byvekstavtale i Nedre Glomma:

Statlige midler:

Det kan også være aktuelt å gjennomføre mindre investeringer i stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen, og slike tiltak/innsatsområder må også prioriteres innenfor den totale rammen til byvekstavtalen.

Statlige midler til større prosjekter på vei og jernbane er ikke en del av forhandlingene.



Konklusjon:

Informasjon tas til orientering.

Siste rapport fra jernbanedirektoratet om stoppmønster i Vestfold sendes ut til partene.

Sak 7 Ny bystrategi

- Bystrategi = lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale
- Skal vise alle virkemidlene som til sammen sannsynliggjør nullvekstmålet
- Utdrag statlig forhandlingsmandat:

«Staten forventer at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om fortetting/arealbruk og parkeringsrestriksjoner»

Mandat for statlig milliardbeløp


4. mars 2024



Fredag 8. mars starter samtalen og forhandlingene rundt 1,7 milliarder kroner til Nedre Glomma-regionen gjennom en tiårsperiode.

Kristiansand:

Nedre Glomma:


DET KONGELIGE SAMFERDELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	Z3/1800-	4. mars 2024

Mandat for forhandlinger om en byvekstavtale for Nedre Glomma

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har besluttet å legge følgende mandat til grunn for statens forhandlinger om en byvekstavtale med lokale parter i Nedre Glomma. De lokale partene som inviteres til forhandlinger er Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg.


1. Overordnede rammer

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil invitere Nedre Glomma til forhandlinger om en byvekstavtale, jf. omtale i Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet. Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom partene. Avtalene er politiske og ikke juridisk bindende. Staten må ta forbehold om Stortingets årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Avtalen skal ta utgangspunkt i føringsene om byvekstavtaler slik de framgår av Nasjonal transportplan 2022-2033. Avtaleperioden vil være fram til 2033. Avtalen skal etter behov kunne revideres eller framlegges av ny Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakken for Nedre Glomma.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder og alle er ansvarlige for at nullvekstmålet nås gjennom tilstrekkelig virkemiddelbruk innenfor egne ansvarsområder. Staten forventer at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om fortetting/arealbruk og parkeringsrestriksjoner. De lokale partene har ansvar for god kostnadsstyring i sine prosjekter. Videre skal ikke statlige midler komme til erstatning for de lokale partenes bidrag over egne budsjetter og bompenger.

Postadresse: Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo, postmottak@st.dep.no
Kontoradresse: Alneng 39, www.st.dep.no
Telefon: 22 24 90 90, Org nr. 972 417 904
Avdeling: Veip, by og trafikksekretariatet
Saksbehandler: Lena Krognest, 22 24 83 26


DET KONGELIGE SAMFERDELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	Z3/1800-	4. mars 2024

Mandat for forhandlinger om en byvekstavtale for Nedre Glomma

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har besluttet å legge følgende mandat til grunn for statens forhandlinger om en byvekstavtale med lokale parter i Nedre Glomma. De lokale partene som inviteres til forhandlinger er Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg.

1. Overordnede rammer

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil invitere Nedre Glomma til forhandlinger om en byvekstavtale, jf. omtale i Prop. 1 S (2023-2024) for Samferdselsdepartementet. Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom partene. Avtalene er politiske og ikke juridisk bindende. Staten må ta forbehold om Stortingets årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Avtalen skal ta utgangspunkt i føringsene om byvekstavtaler slik de framgår av Nasjonal transportplan 2022-2033. Avtaleperioden vil være fram til 2033. Avtalen skal etter behov kunne revideres eller framlegges av ny Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakken for Nedre Glomma.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder og alle er ansvarlige for at nullvekstmålet nås gjennom tilstrekkelig virkemiddelbruk innenfor egne ansvarsområder. Staten forventer at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om fortetting/arealbruk og parkeringsrestriksjoner. De lokale partene har ansvar for god kostnadsstyring i sine prosjekter. Videre skal ikke statlige midler komme til erstatning for de lokale partenes bidrag over egne budsjetter og bompenger.

Postadresse: Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo, postmottak@st.dep.no
Kontoradresse: Alneng 39, www.st.dep.no
Telefon: 22 24 90 90, Org nr. 972 417 904
Avdeling: Veip, by og trafikksekretariatet
Saksbehandler: Lena Krognest, 22 24 83 26

Langsiktig framdriftsplan

Beslutningspunkt	Tidspunkt
Faglig grunnlag fase 2 sendes til kvalitetssikring i SVV	Desember 2023
Lokale vedtak av bystrategi og faglig grunnlag Prop. S fase 2	Juni 2024
Søknad om ny belønningsavtale	Juni 2024
Stortingsvedtak Prop. S fase 2	Juni 2025
Oppstart Bypakke Grenland fase 2	Januar 2026
Vedtatt byvekstavtale	Vår 2026?
Vedtatt revidert ATP Grenland	Høst 2026?

Helhetlig virkemiddelpakke gir grunnlag for en byvekstavtale

Byvekstavtale

Arealplaner

Regionale og kommunale



Driftstiltak/ Belønnings- midler



Bypakke fase 2

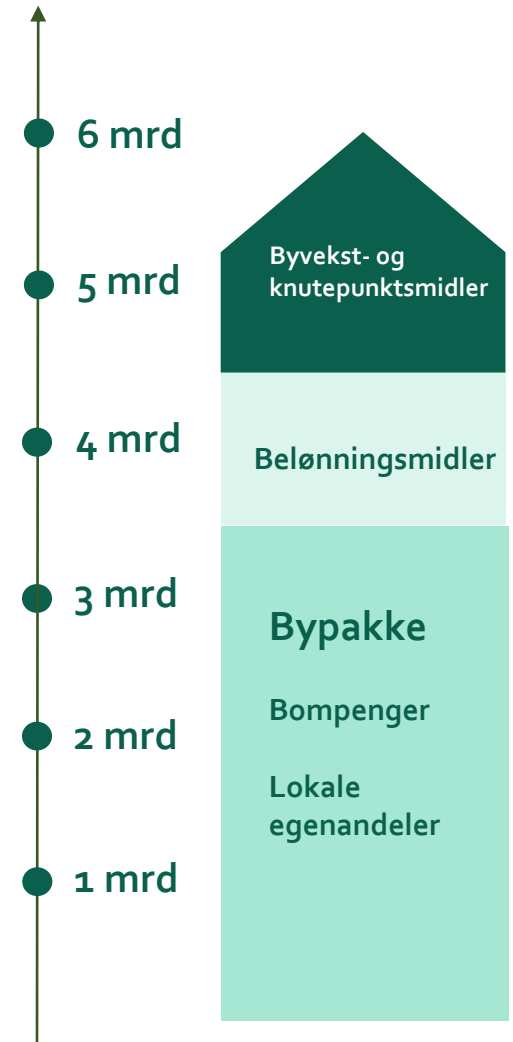
Portefølje med
investeringsprosjekt

Bompenger som
restriktivt virkemiddel



Gjensidige
forpliktelser

Satsing på tog og
knutepunkt



Bystrategien skal

- Vise felles retning og mål for areal og transportutviklingen
- Vise hvordan vi følger opp FNs bærekraftsmål og nasjonale føringer
- **Vise hvordan og hvor de ulike tiltakene skal forankres, gjennomføres og finansieres**
- Sette Bypakke Grenland fase 2 inn i sammenhengen med andre virkemidler i en helhetlig tiltakspakke.



Konklusjon:

Det jobbes videre med en sak i tråd med tidligere politisk bestilling. Det er viktig å sette Bypakke Grenland fase 2 inn i sammenhengen med andre virkemidler i en helhetlig tiltakspakke.

Sak 4 Kunnskapsgrunnlag og planprosesser i Porsgrunn



Forslag til boligstrategi for Porsgrunn
Fortetting og byformveileder Skien & Porsgrunn
Revisjon samfunnsdel & arealdel i Porsgrunn

Politisk koordineringsgruppe
Bystrategi Grenland 14.03.24
Marius Lid & Elise Brændaa
PORSGRUNN KOMMUNE



PORSGRUNN KOMMUNE



PORSGRUNN KOMMUNE

Et godt sted å bo for alle

Boligstrategi 2024-2036

Sammen om Porsgrunn



PORSGRUNN KOMMUNE

Kunnskapsgrunnlag

Boligstrategi 2024-2036

Sammen om Porsgrunn

Forslag til ny boligstrategi inkluderer også boligsosialt arbeid

Hoveddokument ca 10 sider

Kunnskapsgrunnlag ca 60 sider

Byutvikling

Bygg- og eiendomsdrift

Tjenestekontoret

Psykisk helsetjeneste og rusomsorg

Kommuneoverlege

NAV



PORSGRUNN KOMMUNE

Et godt sted å bo for alle

*Alle har en bolig som
dekker deres behov*

*Boligene har god bokvalitet
og er del av et godt nabolag*

*Nye boliger bygges i takt
med veksten, på rett sted
og med rett type*

Porsgrunn kommune

5 foreslåtte strategier for å nå målene:

Heve bokvaliteten i eksisterende boliger

Utvikle sosiale og trygge nabolag

Fortette med kvalitet i sentrum

Tilby utviklerne gode rammer

Tilby helhetlige boligsosiale tjenester




PORSGRUNN KOMMUNE

Nasjonale mål og strategier


Kompakt byutvikling, nullvekstmålet, unngå tap av natur, omstilling til lavutslippsamfunnet, blågrønn struktur, gang- og sykkelvennlig nærmiljø


Folkehelse, forebygging, fysisk aktivitet, sosiale møteplasser, lokalsamfunn, rekreasjon, aldersvennlighet, bokvalitet, tilpasning, helhetlige tjenester og utsette behov for tjenester, vanskeligstilte



Meld. St. 15
(2017–2018)
Melding til Stortinget


Leve hele livet
En kvalitetsreform for eldre






Meld. St. 24
(2022–2023)
Melding til Stortinget

Fellesskap og meistring
Bu trygt heime







Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Strategi

Alle trenger et trygt hjem
Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken (2021-2024)



Sammen om aktive liv
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029





PORSGRUNN KOMMUNE

Lokale mål og strategier

Attraktiv by, kompakt byutvikling,
Bystrategi Grenland, ATP Grenland,
Bypakke fase 1 og 2, belønningsavtalen,
nullvekstmålet, byvekstavtale

Kommuneplanens samfunnsdel,
arealdel, lokale vedtak boligsosialt
arbeid, kommunale tjenester,
forebygging, fysisk aktivitet, folkehelse





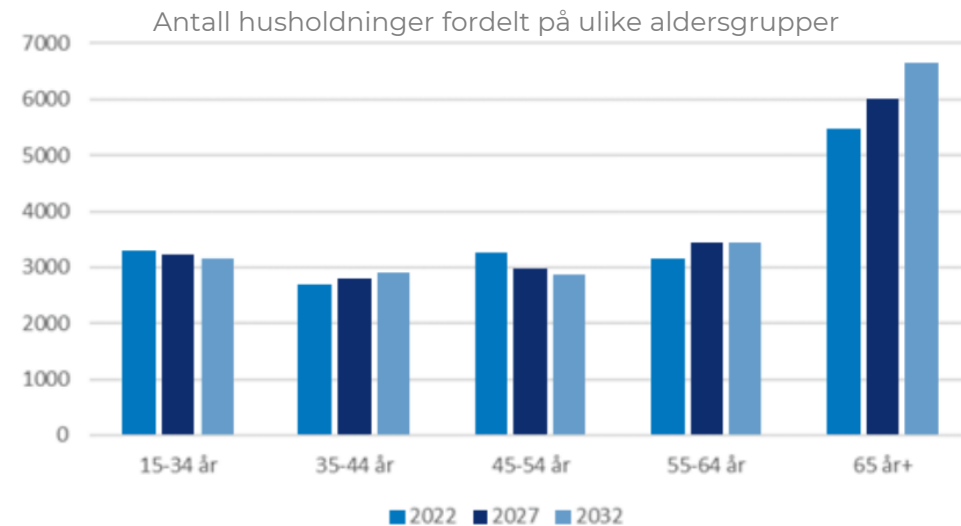
PORSGRUNN KOMMUNE

Lokal situasjon befolkning

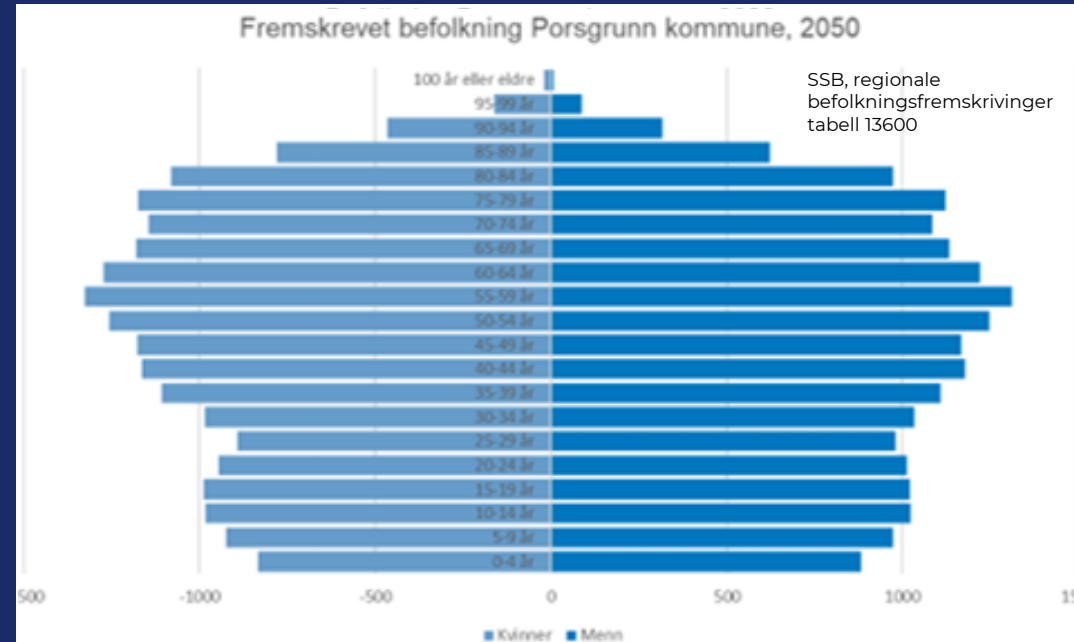
Eldrebølge, mange husholdninger med personer 65 år + i dag og fremover

Med økende alder blir det færre personer per husholdning

Flere (eldre) som bor alene øker betydningen av god bokvalitet, og sosiale og trygge nabolag



Husholdningsfremskrivning i Porsgrunn kommune, Prognosesenteret 2022





PORSGRUNN KOMMUNE

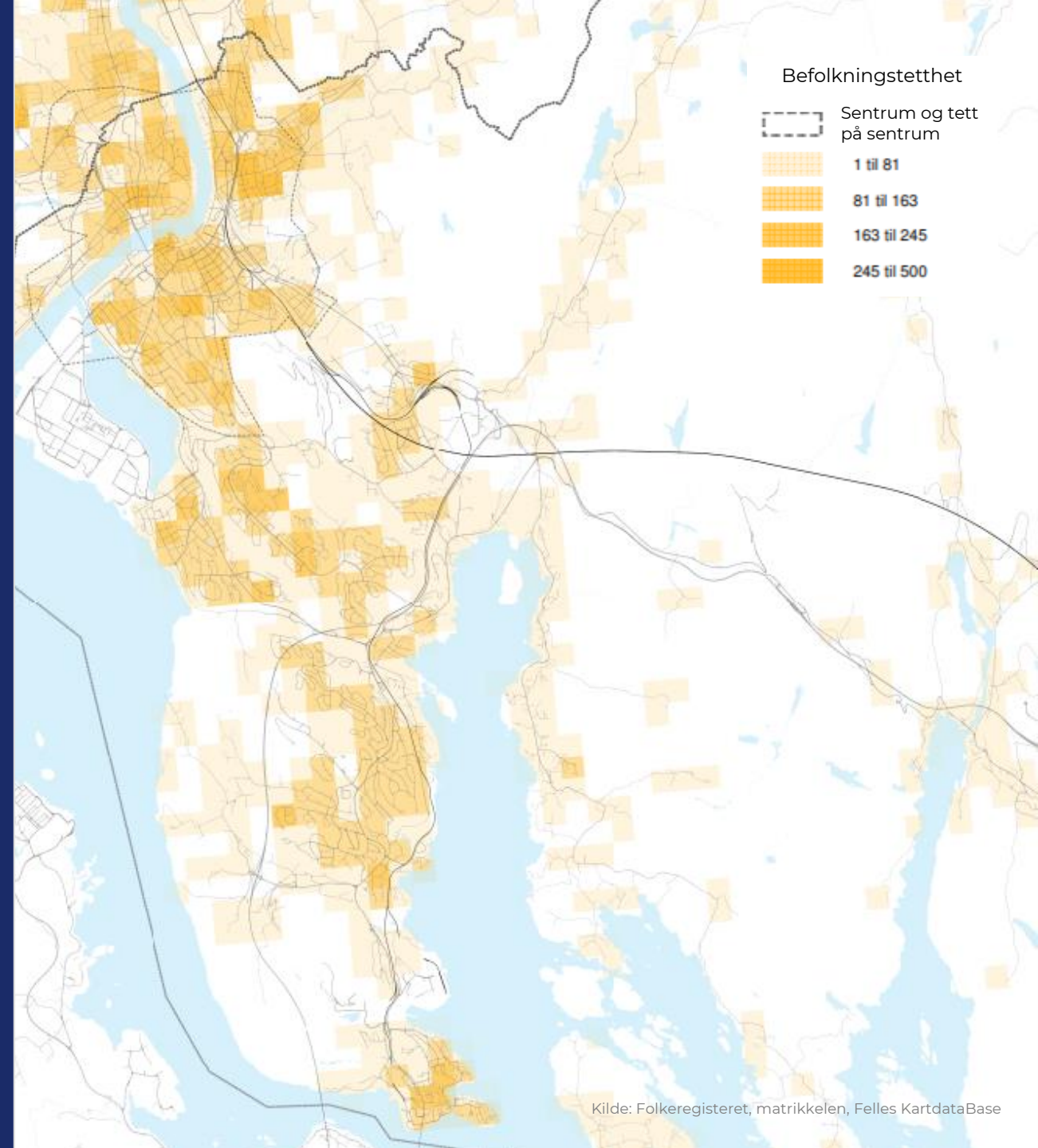
Antall bosatte i 2023

37 191 bosatte

SSB 3. kvartal 2023

Omtrent halvparten bor i sentrum og tett på sentrum

Ellers bor det en del på Herøya, Stridsklev, Hovet, Heistad, Brevik





PORSGRUNN KOMMUNE

Befolkningsendring 2013 vs 2023

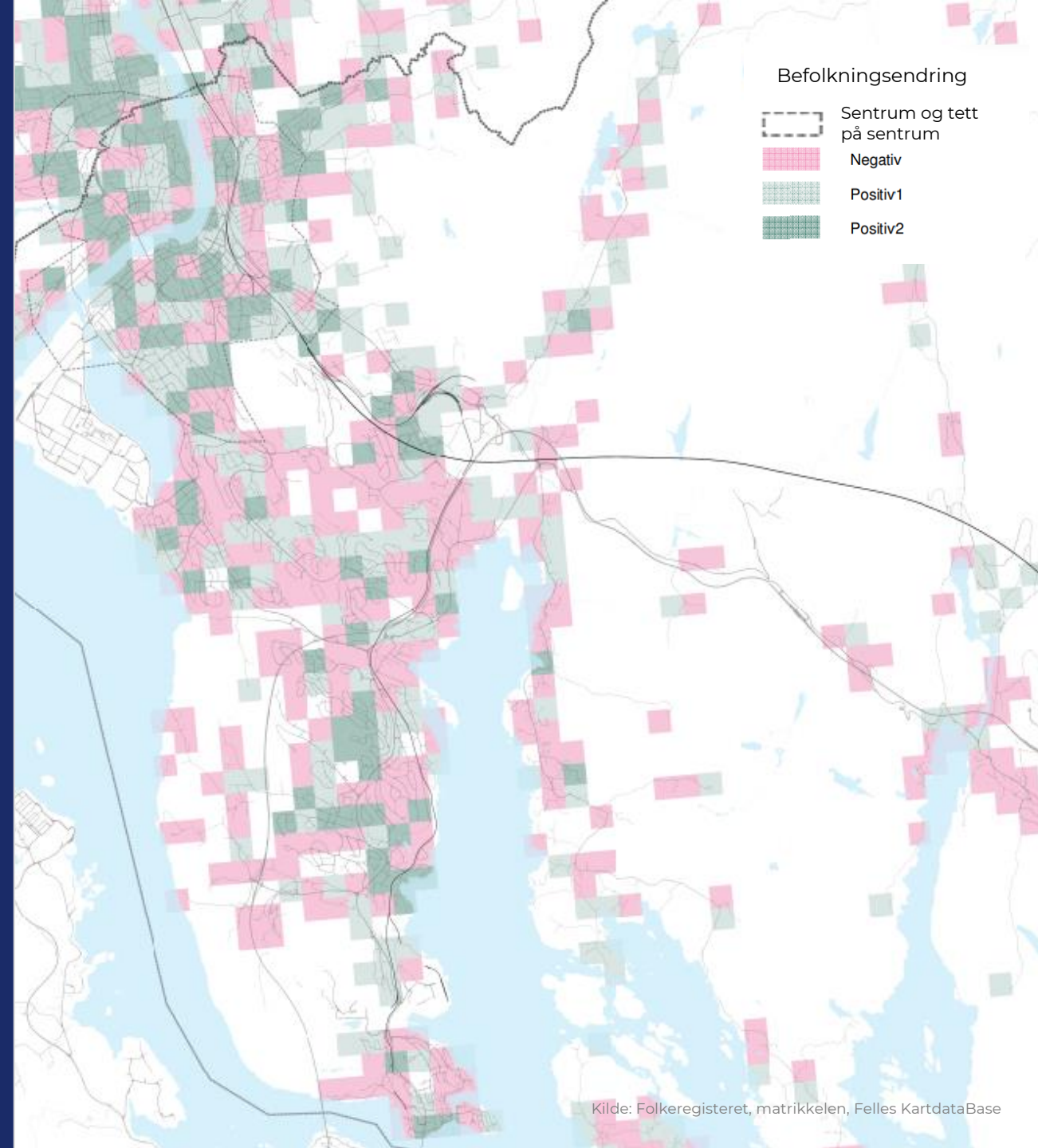
+ bosatte

- bosatte

Øyeblikksbilde bosatte 2013 og bosatte 2023
Positiv/negativ endring i antall bosatte illustreres

Områder i sentrum og tett på sentrum
har flere bosatte i dag enn for 10 år siden

Mange andre områder har færre
bosatte i dag enn for 10 år siden





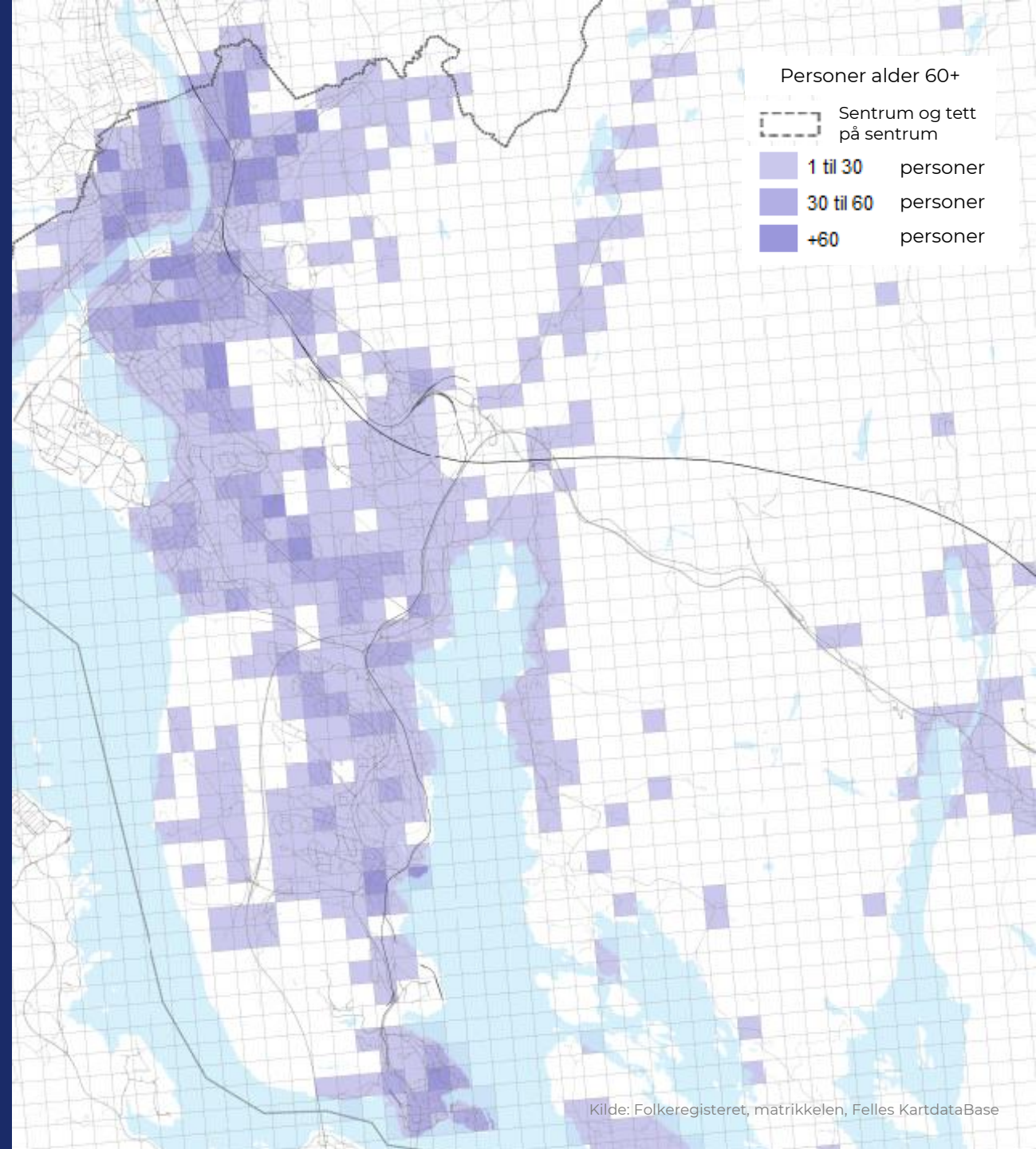
PORSGRUNN KOMMUNE

Antall bosatte alder 60+

Alder 60+

Antall bosatte med alder 60+ illustreres

**Noen flere bosatte med alder 60+
i sentrum og i enkelte bydeler**





PORSGRUNN KOMMUNE

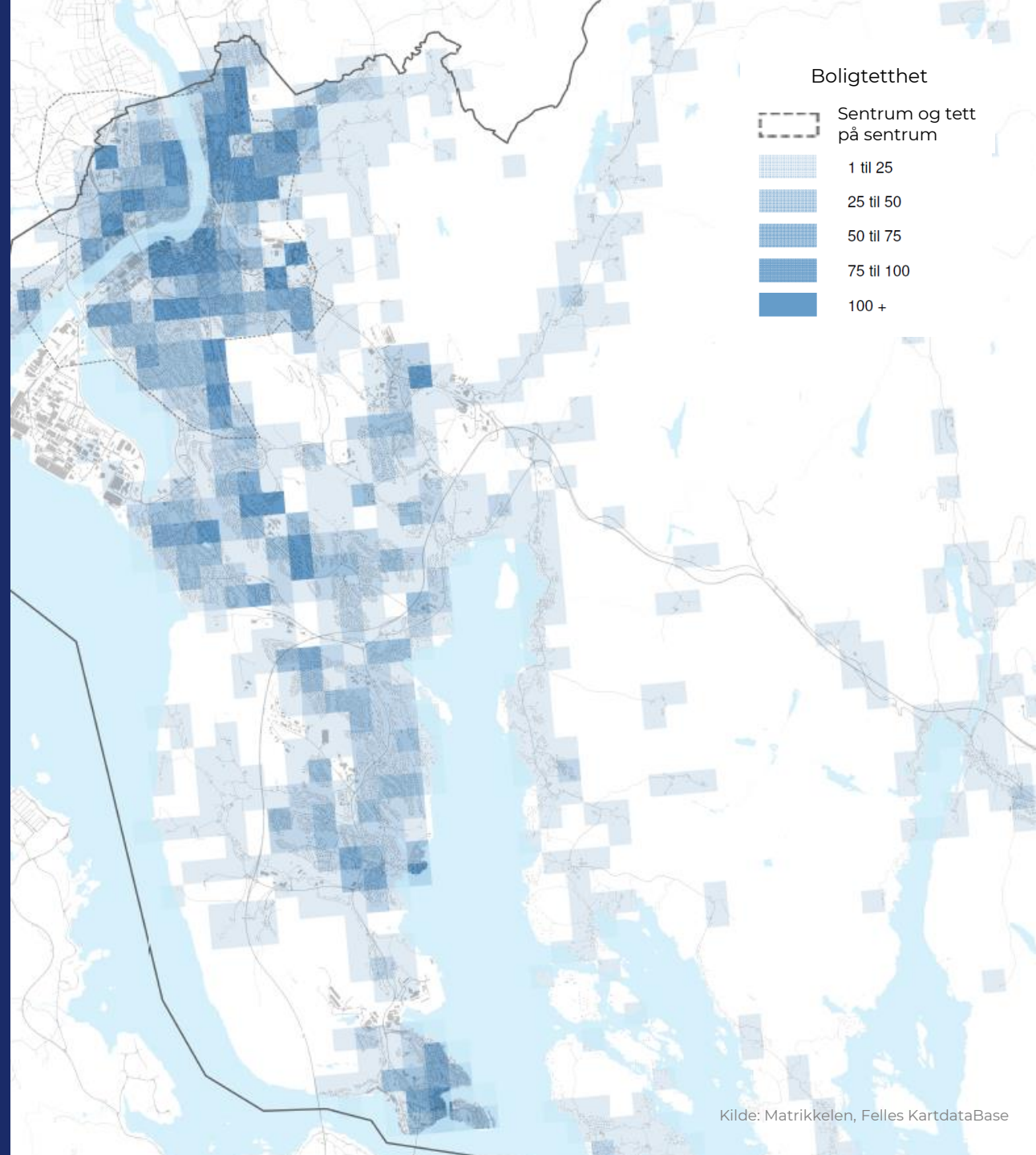
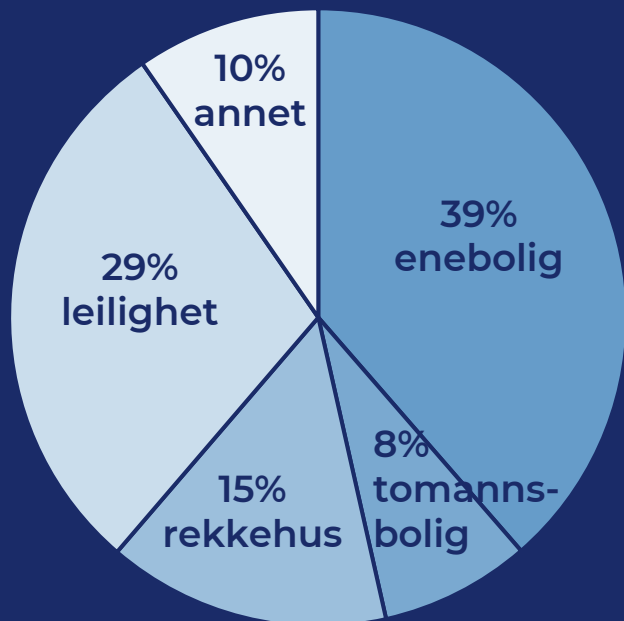
Antall boliger i 2023

17 960 boliger

SSB 2023

Fordeling boligtyper

Sentrum og tett på sentrum



Kilde: Matrikkelen, Felles KartdataBase



PORSGRUNN KOMMUNE

Boliger regulert i nyere planer

Sentrum og tett på sentrum

31% realisert, 542 boliger bygd

1224 boliger ikke realisert

Lokalsenter og 500 m rundt

39% realisert, 182 boliger bygd

285 boliger ikke realisert

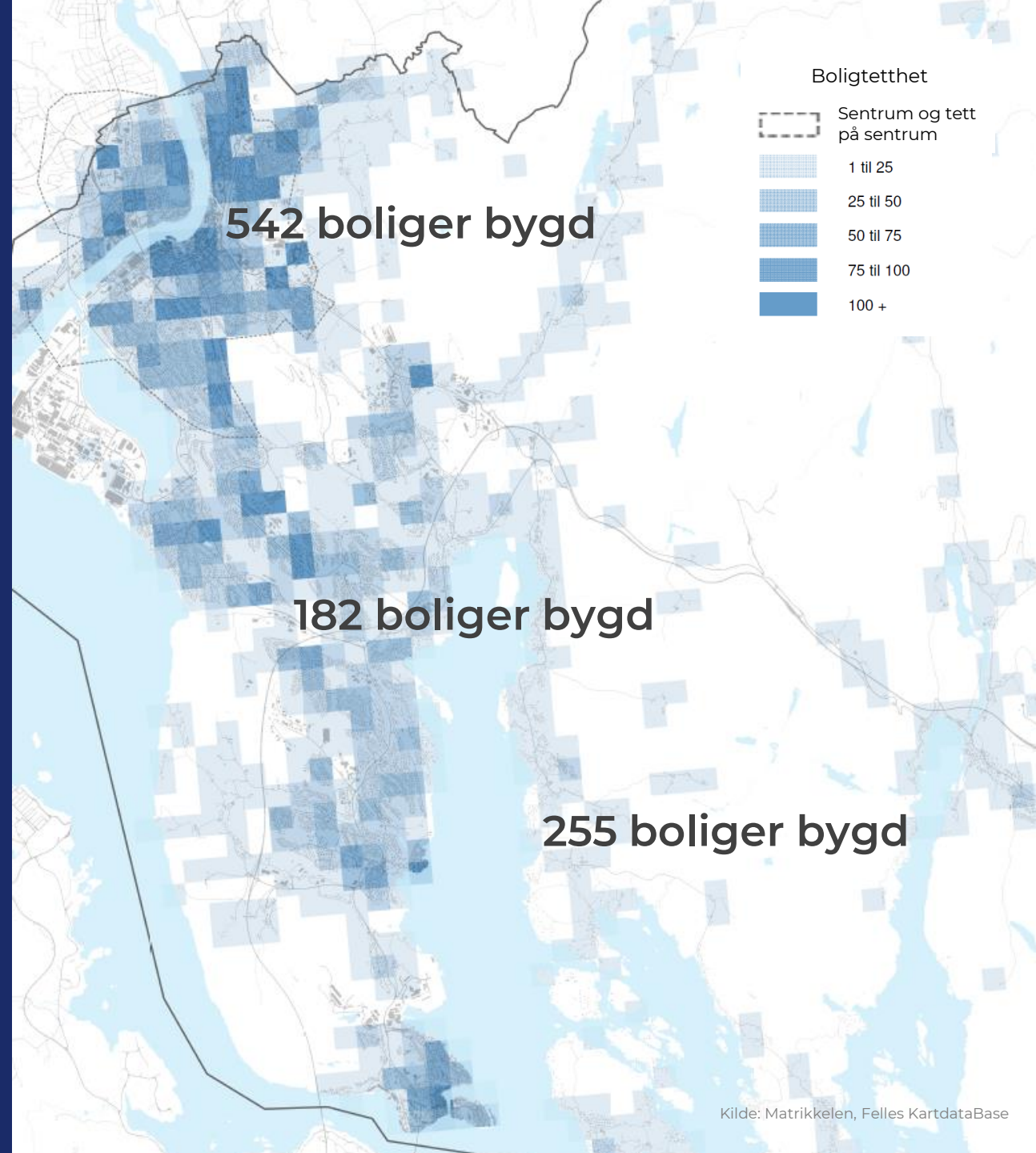
Øvrige områder

24% realisert, 255 boliger bygd

813 boliger ikke realisert

Boliger regulert i planer fra 01.2009-07.2023

Andre bygde boliger i perioden er ikke inkludert





PORSGRUNN KOMMUNE

Antall bosatte i 2023

37 191 bosatte

SSB 3. kvartal 2023

Forventet befolkning i 2050 (+2185)

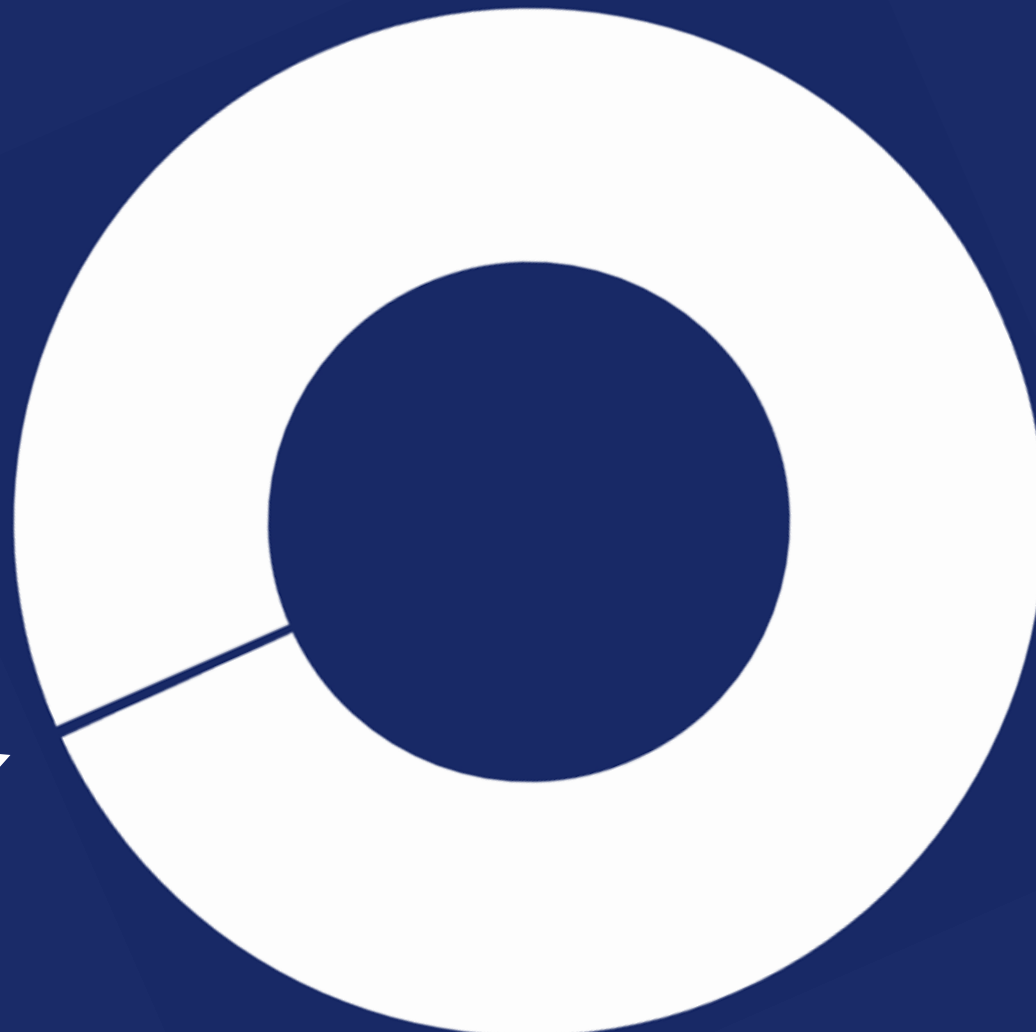
39 376 bosatte

Regionale befolkningsframskrivinger 2050, SSB 2022

Forventet befolkningsvekst årlig ca

84 flere bosatte

Forventet befolkningsvekst sum 2185 personer i 2050
Regionale befolkningsframskrivinger 2050, SSB 2022





PORSGRUNN KOMMUNE

Antall boliger i 2023

17 960 boliger →

SSB 2023

Antall beboere per husholdning

2,04 beboere

Familier og husholdninger, SSB september 2023

Forventet boligbehov årlig ca

118 flere boliger ↗

Antall nye husholdninger årlig neste 10 år
Prognosesenteret 2022





PORSGRUNN KOMMUNE

Forventet boligbehov årlig ca

118 boliger behov

Prognosesenteret 2022

Boligreserve regulert i planer ca

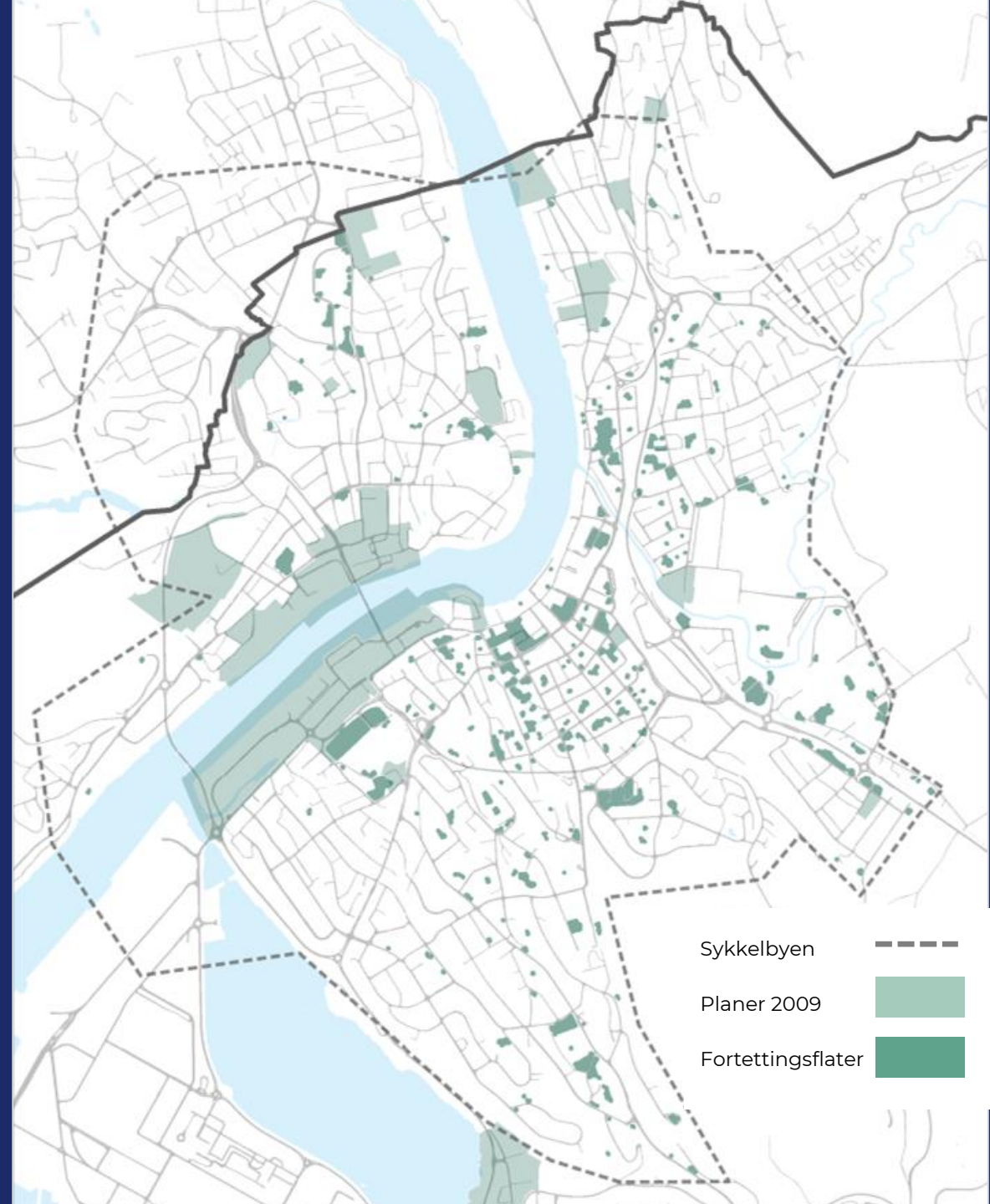
1224 boliger reserve

Regulert i planer fra 2009, innenfor «sykkelbyen»

Boligreserve fortettingsområder ca

1992 boliger reserve

Verdiskapende fortetting i Grenland, innenfor «sykkelbyen»





PORSGRUNN KOMMUNE

Forventet boligbehov årlig ca

118 boliger behov

Prognosesenteret 2022

Boligreserve regulert i planer ca

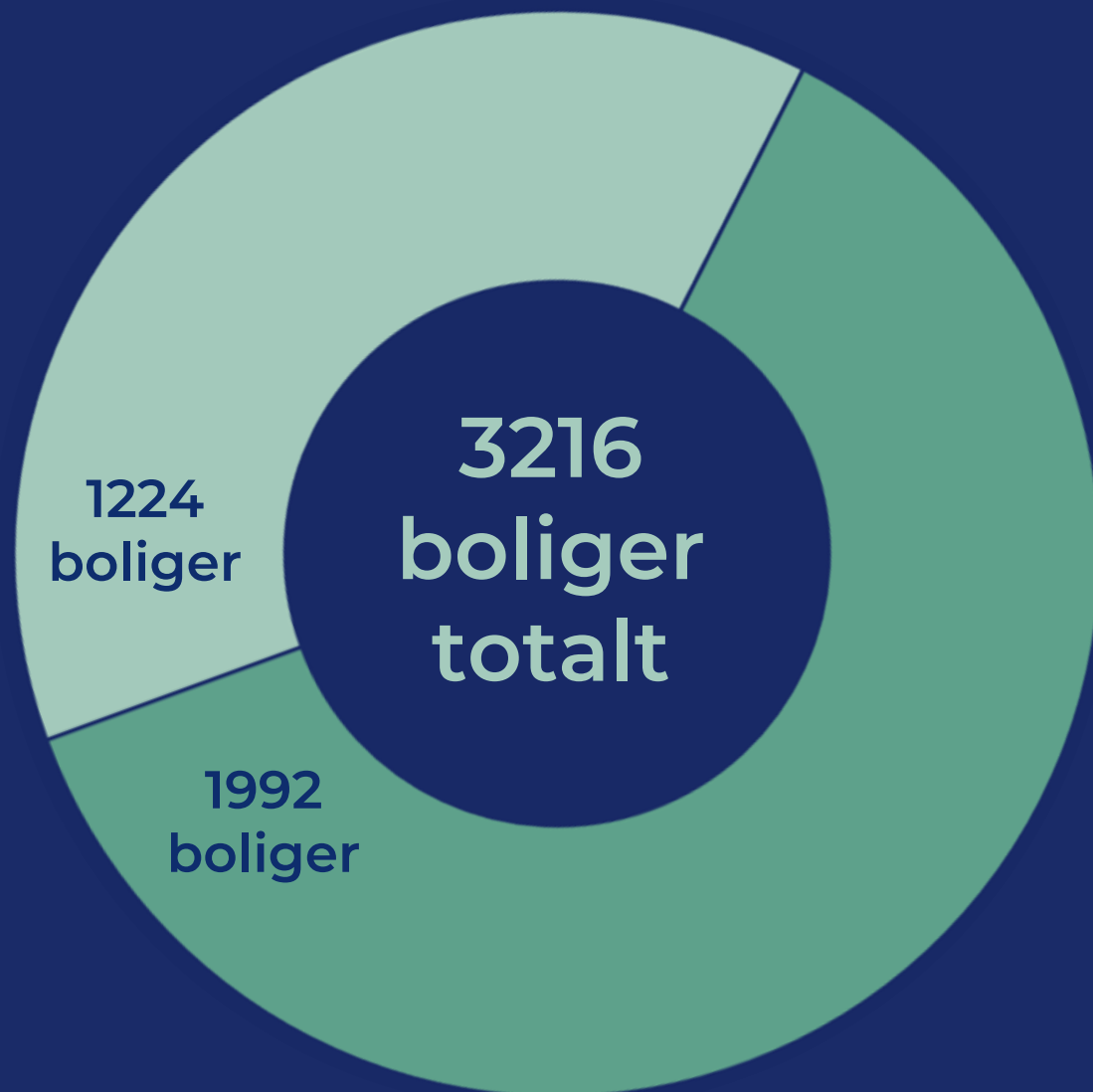
1224 boliger reserve

Regulert i planer fra 2009, innenfor «sykkelbyen»

Boligreserve fortettingsområder ca

1992 boliger reserve

Verdiskapende fortetting i Grenland, innenfor «sykkelbyen»





PORSGRUNN KOMMUNE

Forventet boligbehov årlig ca

118 boliger behov

Prognosesenteret 2022

Boligreserve regulert i planer ca

1224 boliger reserve

Regulert i planer fra 2009, innenfor «sykkelbyen»

Boligreserve fortettingsområder ca

1992 boliger reserve

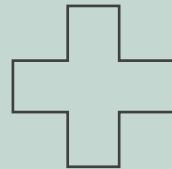
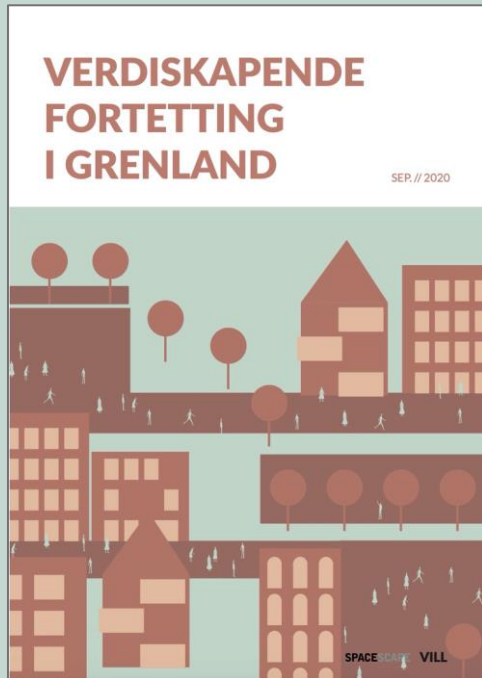
Verdiskapende fortetting i Grenland, innenfor «sykkelbyen»



Verdiskapende fortetting i Grenland (2020) Byformveileder Skien og Porsgrunn (2023)

*Bystrategi Grenland-prosjekter med tilskudd fra Kommunal- og distriktsdepartementet
Utarbeidet av Vill og Spacescape i samarbeid med Skien og Porsgrunn kommune*

Verktøy for fortetting med kvalitet i sentrum



«Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar»

Fortettingsstudien (2020) viser hvor og hvor mye fortettpotensial det er

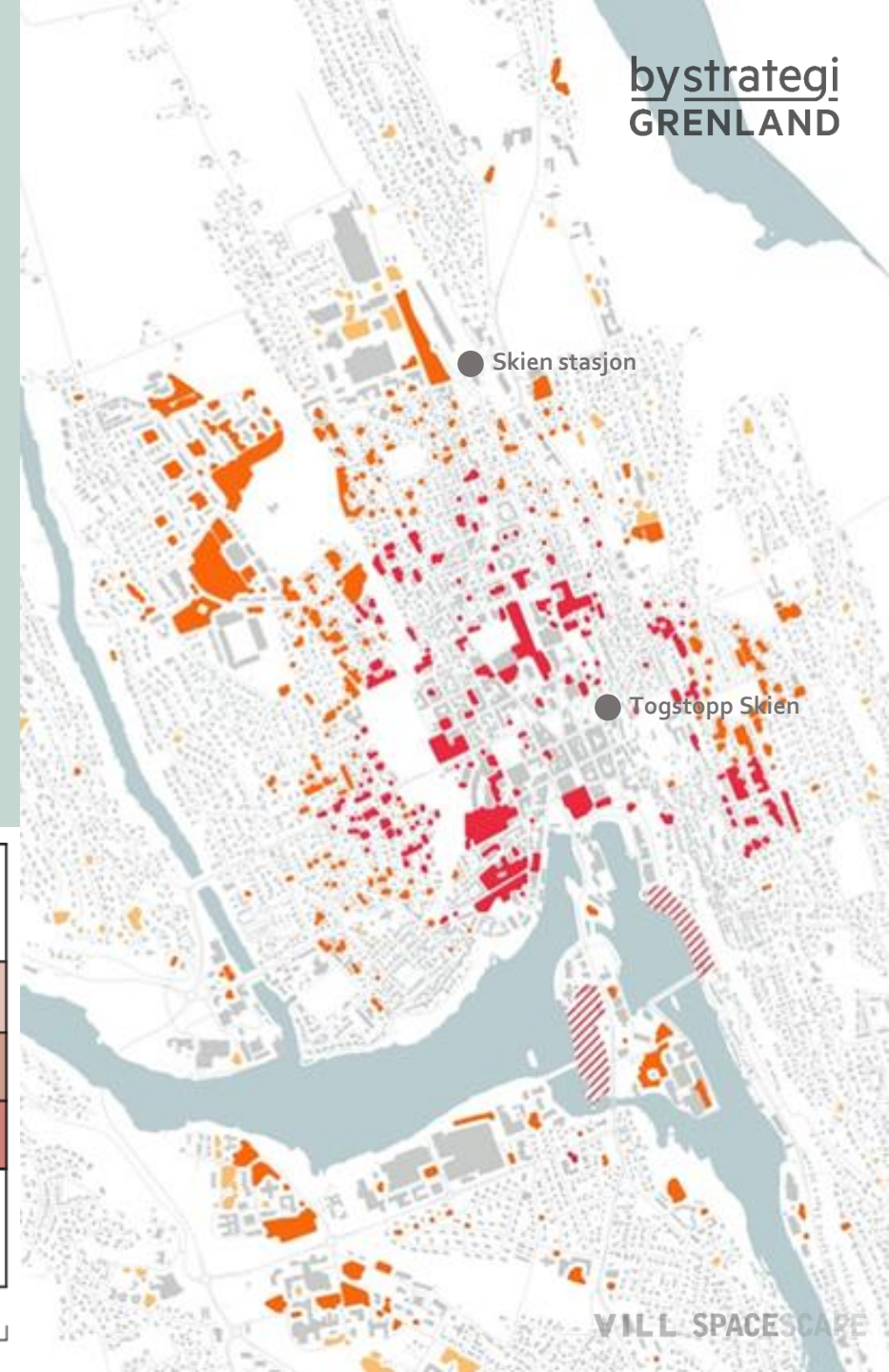
Byformveilederen (2023) analyserer sentrum og veileder hvordan fortettingen kan skje

Fortettingspotensial i Skien

Fortetting gjort riktig gir flere kvaliteter i sentrum, og gjør sentrum mer attraktivt å bo, jobbe og besøke

Flere som bor og jobber i sentrum gir mer byliv, øker kundegrunnet for næringslivet og togtilbudet

600 dekar byggbart areal, Skien brygge og Klosterøya vest kommer i tillegg



Skien	Antall beboere	Antall ansatte	Antall beboere	Antall ansatte kontor	Antall ansatte service	Økning beboere og ansatte
Innenfor den gangvennlige bydelen	5600	6300	5800	2800	1400	87%
Innenfor den fremtidige gangvennlige bydelen	8700	7700	8300	4000	1800	85%
Innen 3 km fra knutepunkt	28 000	17 200	10 900	4000	2600	41%
Total Skien, innen 3 km fra knutepunkt	42 300	31 200	25 000	10 800	6000	41%

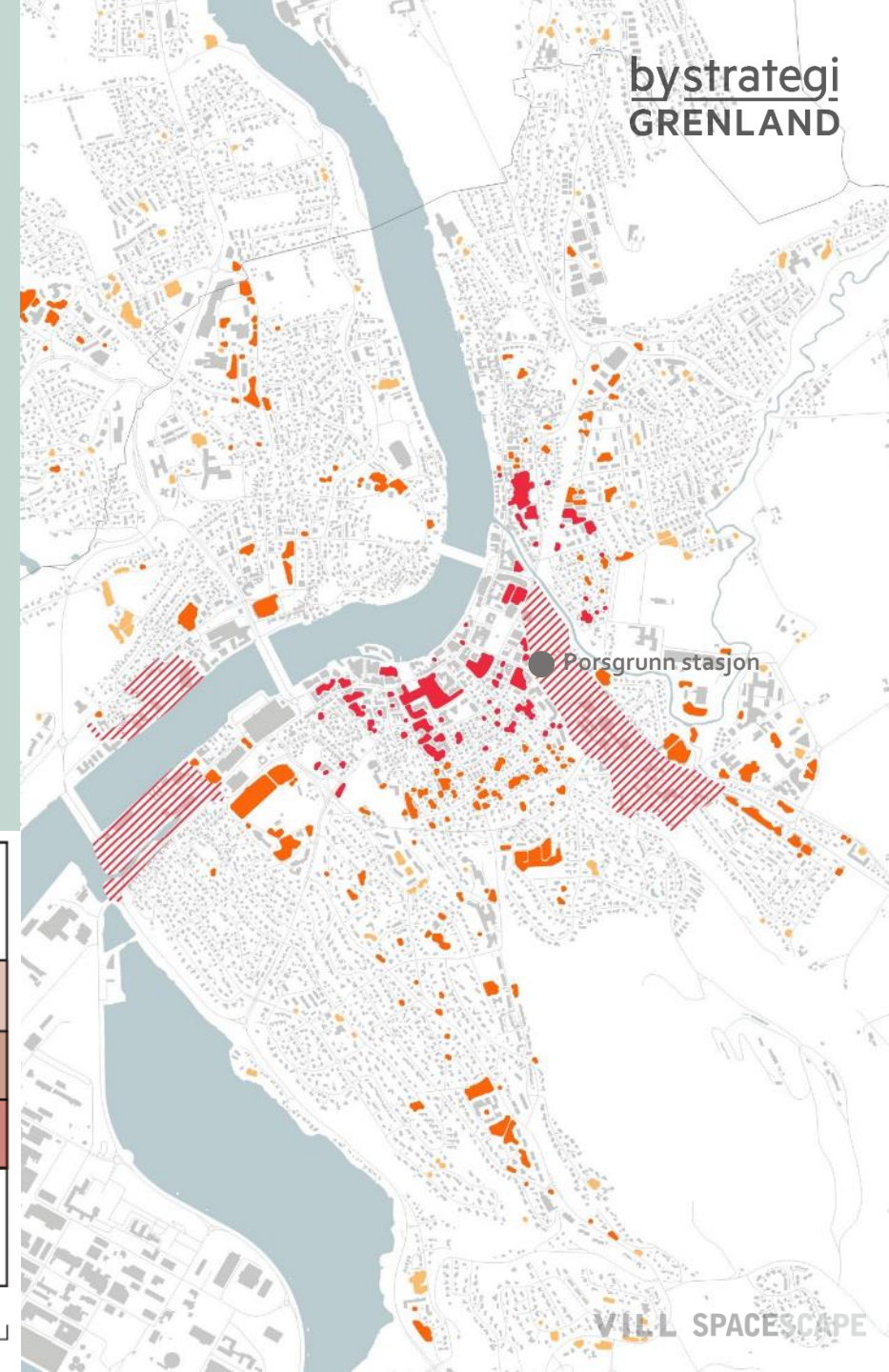
└── Dagens situasjon ─┘ └── Fortettingspotensial ─┘

Fortettingspotensial i Porsgrunn

Fortetting gjort riktig gir flere kvaliteter i sentrum, og gjør sentrum mer attraktivt å bo, jobbe og besøke

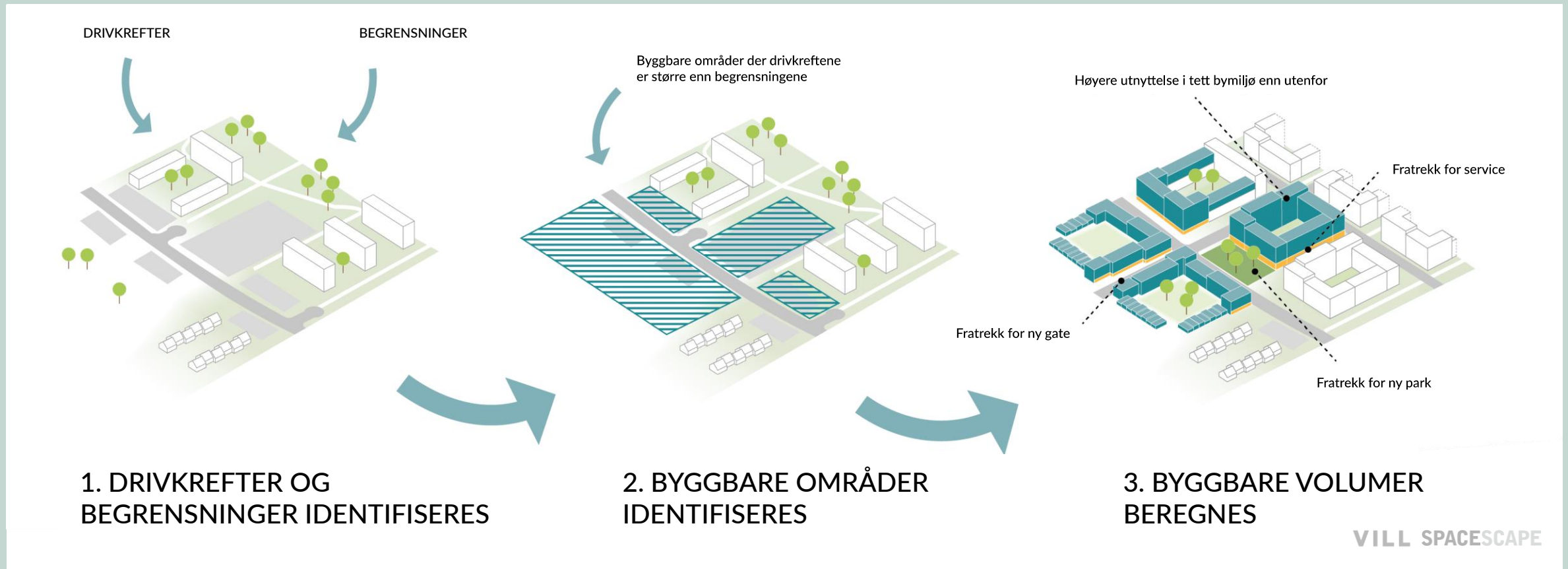
Flere som bor og jobber i sentrum gir mer byliv, øker kundegrunnet for næringslivet og togtilbudet

350 dekar byggbart areal, knutepunktet, Porsgrunn M.V. og Nedre Frednes kommer i tillegg



Porsgrunn	Antall beboere	Antall ansatte	Antall beboere	Antall ansatte kontor	Antall ansatte service	Økning beboere og ansatte
Innenfor den gangvennlige bydelen	2400	3300	2100	3100	500	100%
Innenfor den fremtidige gangvennlige bydelen	7400	6500	4600	6800	1300	91%
Innen 3 km fra knutepunkt	26 000	15 400	9200	6900	2100	43%
Total Porsgrunn, innen 3 km fra knutepunkt	35 800	25 200	15 900	16 800	3900	43%

Fortetting med kvalitet betyr også nye gater, parker og byrom





Illustrasjon fortetting Domus



**1800 m²
bolig**



**1700 m²
kontor**



**250 m²
service**

Verdiskapende fortetting i Grenland (2020) Vill og Spacescape



Flere som bor og jobber i sentrum
gir økt kundegrnlag for både
næringsliv og togtilbud



Veiledere for stedsanalyse med mer



Oslo kommune 2015



Bergen kommune 2018

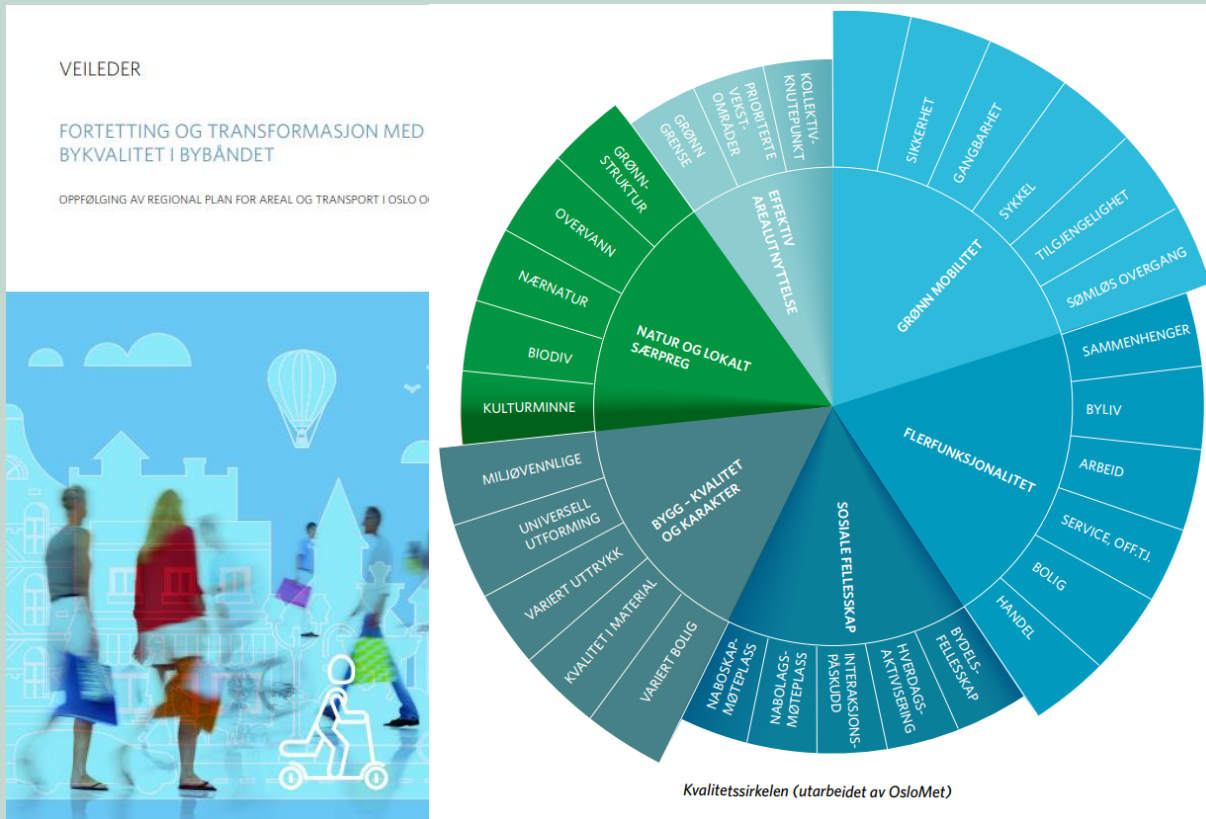


Rogaland fylkeskommune 2021



Stavanger kommune 2022

Veiledere for bykvalitet og bymessig utforming



Fortetting og transformasjon 2019

Veileder for bymessig utforming

Plan- og bygningssetaten

Tetthet

- Flerfunksjonalitet
- Byrom og kantsoner
- Bevegelse i by: sammenhenger og forbindelser
- Lokalt særpreg: bynatur og kulturminner

Oslo

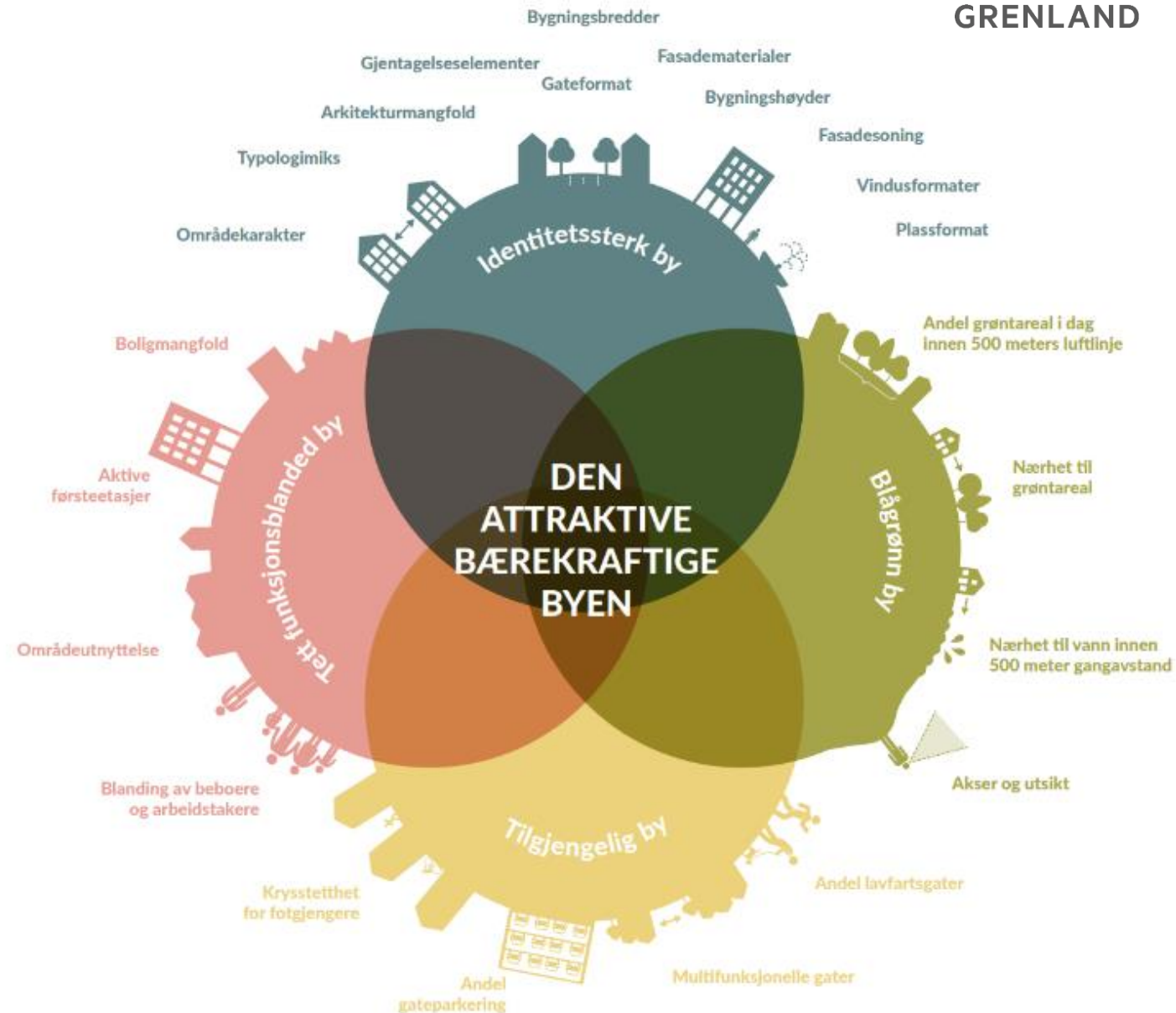
Bymessig utforming 2019

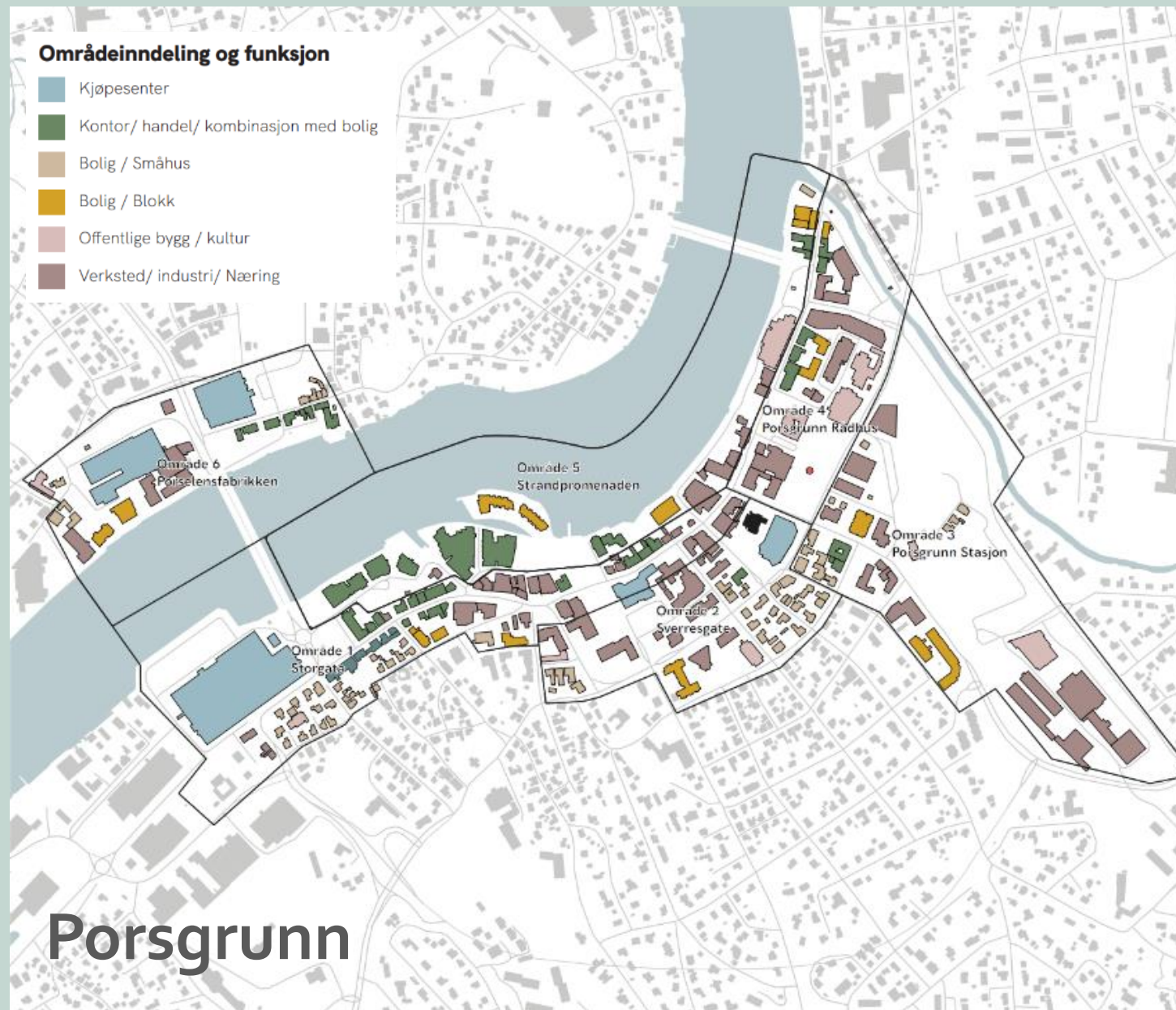
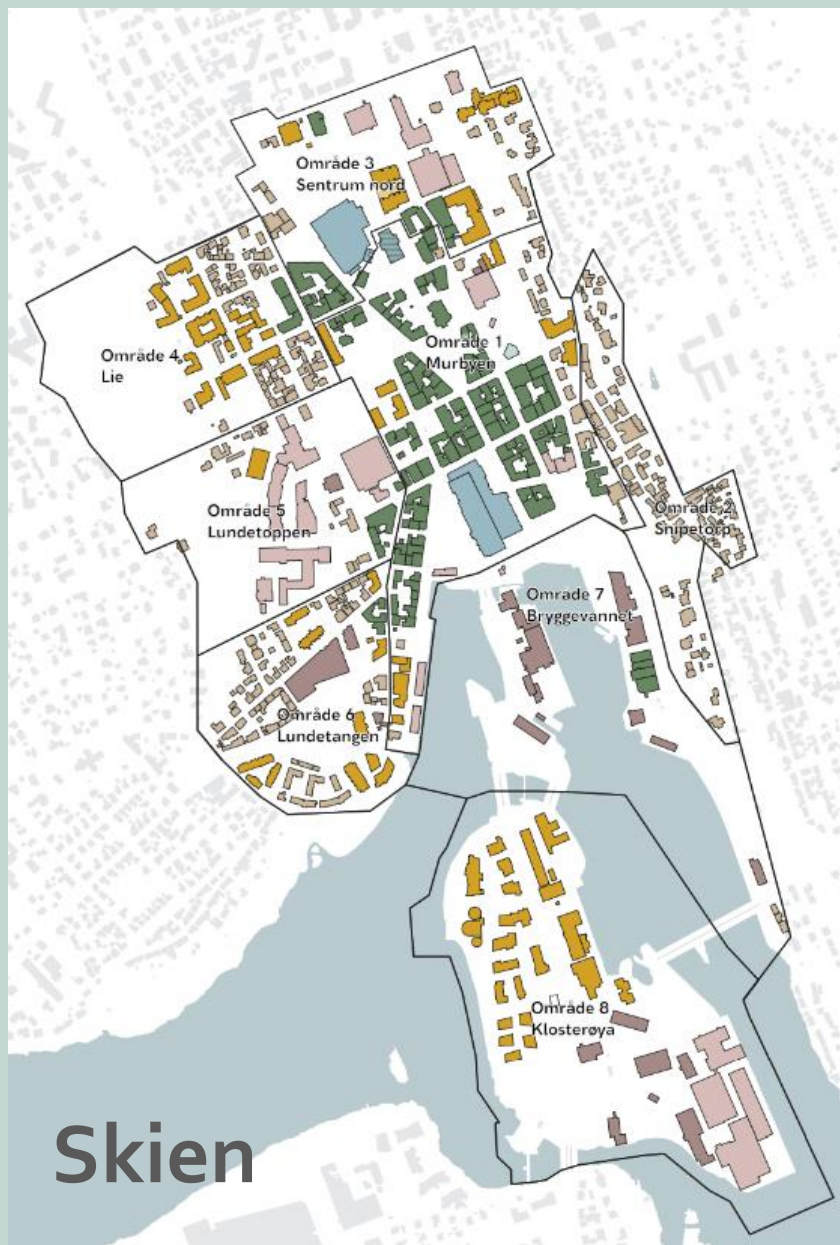
Byformveileder for Skien og Porsgrunn

«Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar»

Den attraktive bærekraftige byen
23 bykvaliteter vurderes:

- Identitetssterk by
- Blågrønn by
- Tilgjengelig by
- Tett funksjonsblandet by





Område 4

Porsgrunn rådhus

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Område 4 strekker seg fra Jernbanegata i sør til Lilleelvgata i nord, og fra Sverresgate i øst, til Storgata i vest.

Området's søndre del er tydelig definert av kvartalsstrukturen med bygg som ligger med fasade mot gate og plass, og parken som opptar to fulle kvartalsfelt. Fra Rådhusgata og nordover oppstår det flere parallelle gatelep med utposninger til parkeringsplasser som bryter med den generelle strukturen, men som likevel gjør at det oppstår romlig interessante situasjoner eksempelvis rundt biblioteket. Visuelt sett ligger Skagerak Energis kontorbygg som en tung barriere mot nord, selv om man i praksis kan krysse under bygget og fotavtrykket forholder seg til Floodeløkka gategeometri.

Typologimiks



Arkitekturmangfold

Området er arkitektonisk sett mangfoldig og bærer preg av en organisk vekst over lengre tid. Fra småhusene i nord til Skagerak Energi er det store skala-, material- og utformingssprang, og tilsvarende er det stor forskjell på de kommunale byggene fra ulike tidsperioder. Den store variasjonen i bygningsmasse gjør også at det er få samtlende elementer mellom eldre og nyere bebyggelse, og området fremstår derfor noe fragmentert.

Gjentakelseselementer

Gatebrødder, teglstein, etasjelinjer

Bygningsbredder snitt

13-29 meter

Bygningshøyder

2-6 etasjer

Fasadesoring

Førsteetasje: Visuelt tung. Mange av næringsbyggene har større glassfelt, og er ofte i en annen farge eller annet materiale enn de øvrige etasjene. Mellometasjer: Liten forskjell på fasadene mellom de ulike etasjene. På nybygg er det sjelden forskjell på førsteetasje og de andre etasjene.

Nord for Floodeløkka er området delt av det diagonale elveløpet ved Osebro, med kvartalsstruktur og stripebebyggelse i sør, og lineær småhusbebyggelse i nord.

Funksjonsmessig har området en blanding av offentlige bygg, boliger, næring og kontorer.

Området har en tydelig grønn lunge i Rådhusparken med tilhørende trerekker rundt selve Rådhuset. Det er også plantet gatetrær i Sverres gate med tilhørende bunnvegetasjon, og områdets østre del fremstår derfor som særdeles grønn. Ved Osebrogata er det også større sammenhengende grønnstrukturer rundt elveleiet.

Toppetasje: Visuelt blandet. Noen saltak med oppløft og arker, ornamenterte gesimser, og rytmisk horisontalspredning av vinduer. Noen med hard gesimslinje mot himmelen.

Fasadematerialer

Eldre bygg: Trekledning, malt murpuss, tegl. Nyere bygg: Trekledning, fasadeplater, murpuss, betong, aluminium, tegl.

Vindusformater

Eldre bygg: Stående formater. Nyere bygg: Stående, liggende, og kvadratiske formater. Båndvinduer, rene glassfasader.

Gateformat

gatebredde vs. bygningshøyder. Gatene følger et stramt rutenett og bredden på gatene er konstant, med unntak av plassen foran rådhuset og parken på baksiden. Gateformatet er for det meste rundt 1:1, og noen av boliggatene er 2:1.

Plassformat

plassbredde vs. bygningshøyder. Rådhusplassen: 3:1



Den blågrønne byen

Andel grøntareal

Lav (området i dag: 7 %). Mål: minst 10%.

Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

Akser og utsikt

Lav. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skogstandskap.

Den tilgjengelige byen

Tilgjengelighet mellom bydeler

Middels. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

Krysstetthet i gatene

Lav. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og sykkelende langs gaten.

Andel lavtarsgater

Middels. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

Arealeffektiv parkering

Høy. (areal i dag: 3 % av arealet). Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

Den tette funksjonsblandete byen

Tomteutnyttelse

Middels. Mål: 150-250 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

Blanding av beboere og arbeidstakere

Lav (området i dag 14 % beboere). Mål: 30-70 % beboere.

Aktive førsteetasjer

Middels. Mål for høyt potensial: 90 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

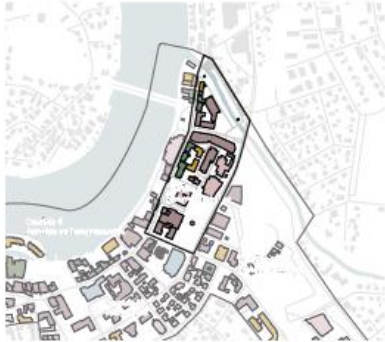
Byformanalyse av delområdene

4 tema, 23 bykvaliteter:
Identitetssterk by
Blågrønn by
Tilgjengelig by
Tett funksjonsblandet by

Hva kjennetegner området?
Kunnskapsgrunnlag
for nye prosjekter

Oppgaver til aktører i område 4

Porsgrunn rådhus



Den blågrønne byen

1. Mangelen på parker i og rundt området er stor. Samtidig er det trolig større potensial for å bygge ut mer parkareal i det nærliggende utbyggingsområdet (område 3), som da også vil redusere mangelen på park i område 4. Et alternativ er imidlertid å bygge om overflateparkeringen i nordre del av området til en mindre park i tilknytning til et grønt strekke langs elven. En ekstra mulighet er da å bygge om Lilleelvgata til en grønn gågate som en del av parkvegen langs elva.

Den identitetssterke byen

Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nabolaget.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.

- a) Bygningsbredde
- b) Bygningshøyde
- c) Fasadesoning
- d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
- e) Formen til vinduer og dører (liggende - stående)
- f) Fasadens form/plastisitet
- g) Fasadens materiale og farge

Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nabolagets gater.

4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.

5. Nye prosjekter skal identifisere sekvenskvalitet i nabolagets gater.

Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.

7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

Den tilgjengelige byen

1. En transformasjon av Sverresgate til en gate med lavere hastighet vil kunne bety færre trafikkbarrierer for gående og syklende gjennom fartsregulerte kryss i stedet for trafikkoverganger og en jevnere, men tregere trafikkavvikling. På denne måten ville også Rådhusparken bli gjort tilgjengelig.

2. I området vil Lilleelvgata også kunne gjøres om til grønn gågate og integreres til et bredere grøntstrek langs elva.

Den tette funksjonsblandete byen

1. Relativt lite for tettetspotensial sammenlignet med andre områder. Muligheten for økt tetthet i områdets nordre del ved ombygging av underjordisk parkeringsplass eller transformasjon av eksisterende bygg med lav tomtutnyttelse i dag.

2. Områdets sentralitet og nærhet til eksisterende kontorer gjør det egnet for både nye boliger og kontorer.

3. Området har i tidligere utført for tettetsanalyse vist seg å ha et potensial på 12.400 kvm BRA nye bygg.



Oppgaver til delområdene

Oppgavene til områdene er basert på analysen

Nye prosjekter må vise hvordan de kan bidra til å løse områdets oppgaver

Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar

Oppsett for byformanalyse

Hvorfor byformanalyse?

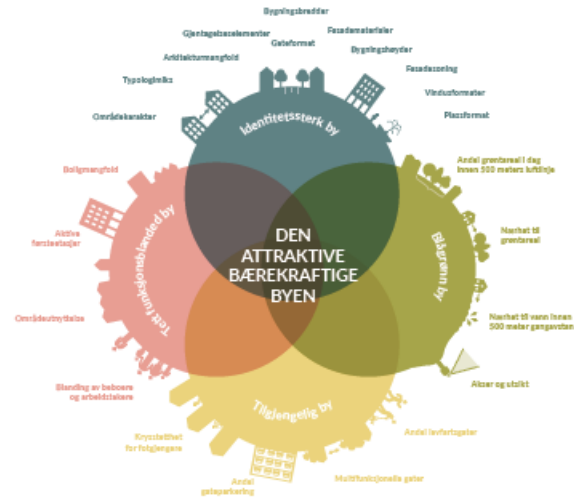
Byformanalysen skal sikre at byens overordnede form henger sammen med alle nye tiltak. Analysen vil som verktøy sikre at både forslagsstiller og kommunen får en felles forståelse for prosjektets rammer og innvirkning på omgivelsene tidlig i prosessen, uavhengig av om det er en plan- eller byggesak. Om man får på plass denne felles forståelsen tidlig i prosessen, kan man både unngå tid- og ressurskrevende omprosjektering, samtidig som tiltakene i seg selv vil bli tettere knyttet til konteksten de skal operere i.

I Porsgrunn skal alle nye prosjekter ved oppstart levere en byformanalyse basert på denne malen. Fremgangsmåten er standardisert og baserer seg i hovedsak på bruk av elektroniske kart supplert med visuell befaring og tilhørende beskrivelser.

Innhold

Byformanalysen skal ha følgende innhold:

1. Forside
2. Oversiktskart med avgrensing av analyseområdet og markering av tomten. Kan suppleres med skråbilde og andre foto av stedet.
3. Tekstlig byformanalyse som beskrevet under. De ulike punktene suppleres der det er relevant med enkle diagrammer/kart/skisser/foto for å ytterligere beskrive og synliggjøre funn i analysen.
4. Tekstlig beskrivelse av forslagsstilleres mål med prosjektet, og hvordan prosjektet svarer på områdets oppgaver som vist i områdeanalysen.



Den identitetssterke byen

Områdekarakter

Beskrivelse av områdets overordnede strukturer, funksjoner, programmer og terreng.

Typologimiks

Kartlegging av eksisterende typologier i området

Arkitektur mangfold

Er det et tydelig ensartet eller mangfoldig bygningsmiljø? Beskrivelse av arkitektur.

Gjentakelselementer

Kartlegging av gjentakende elementer som takform, gatebredder, vindusutforming og gatemøblering.

Bygningsbredder snitt

Kartlegging av gjennomsnittlige bygningsbredder.

Bygningshøyder

Kartlegging av spennet av bygningsbredder.

Fasadefasetting

Finnes det fellestrekk i fasadenes oppbygning?

Fasadematerialer

Beskriv den overordnede materialpaletten i området

Vindusformater

Er det stående, liggende, kvadratiske eller andre vindusformater?

Gateformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot gatebredder.

Plassformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot plassbredder.

Den blågrønne byen

Andel grøntareal i dag innen 500 meters luftlinje

Utregning av om området oppfyller mål om at minst 10% av alt areal innen 500 meter skal være grøntareal større enn 1000m².

Nærhet til vann innen 500 meters gangavstand

Beregning av om arealet holder målet på maks 500 meter gangavstand til vann. Dimensjoner og grenseverdi: Tetthetsforhold på minst 1,5 innenfor 500 meters gangavstand fra vannet (gangavstand/luftlinje) – dimensjonen bør testes

Nærhet til grøntareal

Utregning av om området oppfyller mål om at det er maks 300 meter til nærmeste grøntareal større enn 1000m².

Akser og utsikt

Kartlegging av viktige akser og utsiktsskorridorer som finnes i dag og bør opprettholdes i nye prosjekter.

Den tilgjengelige byen

Andel lavfartsgater

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel lavfartsgater.

Mål: Minst 80 % av gatenettet skal være utformet som bydelsgater tilpasset en hastighet på mellom 5 og 20km/t.

Andel gateparkering

Kartlegging av hvor mye areal gateparkering utgjør i området.

Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, bakkeparkering eller parkeringshus.

Krysstetthet for fotgjengere

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy krysstetthet i gatene.

Mål: Maks 150 meter mellom gatekryss for gående og syklist.

Multifunksjonelle gater

Kartlegging av om området har en lav, middel eller høy andel av gater prioritert areal for fotgjengere og syklist. Mål: Minst 50 % av gaten er prioritert for opphold, gående og syklist.

Den tette funksjonsblandete byen

Blanding av beboere og arbeidstakere

Utregning av forholdet mellom bolig og arbeidsplasser.

Mål: 40-60% BRA innen 500 meter skal være annet formål enn bolig.

Områdeutnyttelse

Mål: 200-250 %BRA utnyttelse

Aktive førsteetasjer

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel aktive førsteetasjer.

Mål: Gater med veldig høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 80% av arealet og minst 10 innganger per 100 meter fasade.

Gater med høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 50% av arealet og minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Gater med mindre potensial: Minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Boligmangfold

Kartlegging av om området har en boligmiks som gir lav, middels eller høy grad av boligmangfold.

Oppsett for byformanalyse

Alle nye prosjekter lager en byformanalyse ved oppstart

Byformanalysen blir utgangspunkt for dialog, og grunnlag for formgivning av det nye prosjektet



PORSGRUNN KOMMUNE

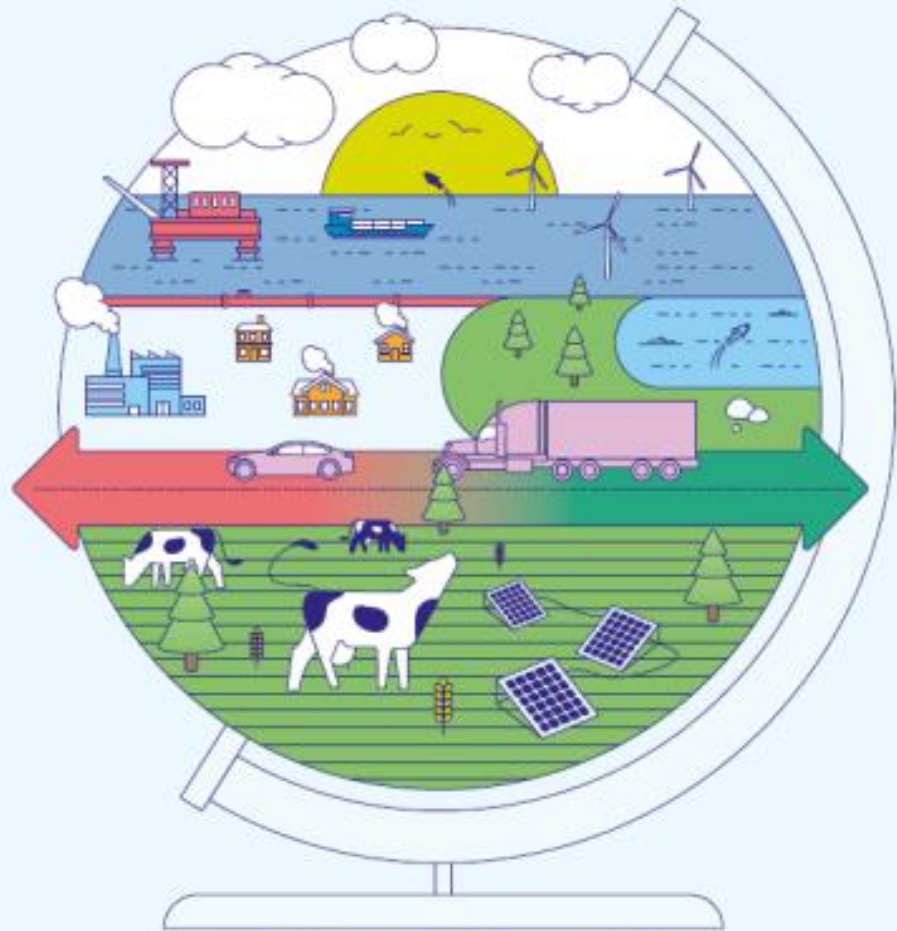


Kommuneplanens arealdel 2024-2036
Forslag til planprogram og arealstrategi



Innen 2030 skal vi ha nådd FNs bærekraftsmål

Klimautvalget 2050



Omstilling til lavutslipp
 Veivalg for klimapolitikken mot 2050

Særtrykk av NOU 2023: 25

Dagens utslipp



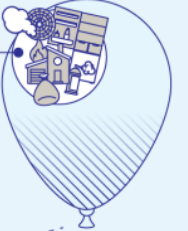
50 millioner tonn

4



2050

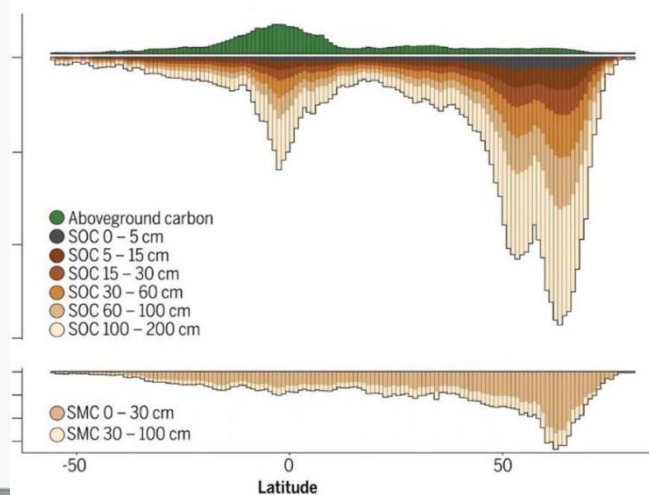
1 million tonn



2 millioner tonn

2,5 - 5 millioner ton

Naturens karbonopptak: Hvor lagres det?



For eksempel:

Unngå unødvendige utbygginger
Bruk eksisterende bygninger og infrastruktur
Unngå utbygging og bruk som forstyrrer naturlige karbonlagre til havs

Unngå

For eksempel:

Konsentrer arealbruken blant annet gjennom samlokalisering av funksjoner og tjenester
Flytt utbygging langs kysten til mindre karbonrike arealer

Flytt

For eksempel:

Bygg med skånsomme metoder og ta vare på økosystemer
Restaurer forringete arealer for å veie opp for utbygging
Bygg mindre når det først bygges

Forbedre



Nasjonale forventninger til kommunal planlegging

- Omstillingen til lavutslippssamfunnet
 - Redusere nedbygging, utslipp, arealbeslag og transportbehov
 - Fortetting/transformasjon vurderes før nye utbyggingsarealer tas i bruk
 - Styrke jordvernet / redusere omdisponering av matjord
 - Bevare myr og andre karbonrike arealer
 - Bevare / restaurere naturområder
 - Grønn omstilling og fornybar kraft
 - Hensyn til endret klima
 - Planvask
 - Osv.
-
- Innenfor rammene av bærekraftig utvikling som styrker verdiskaping og bosetting i hele landet.





PORSGRUNN KOMMUNE

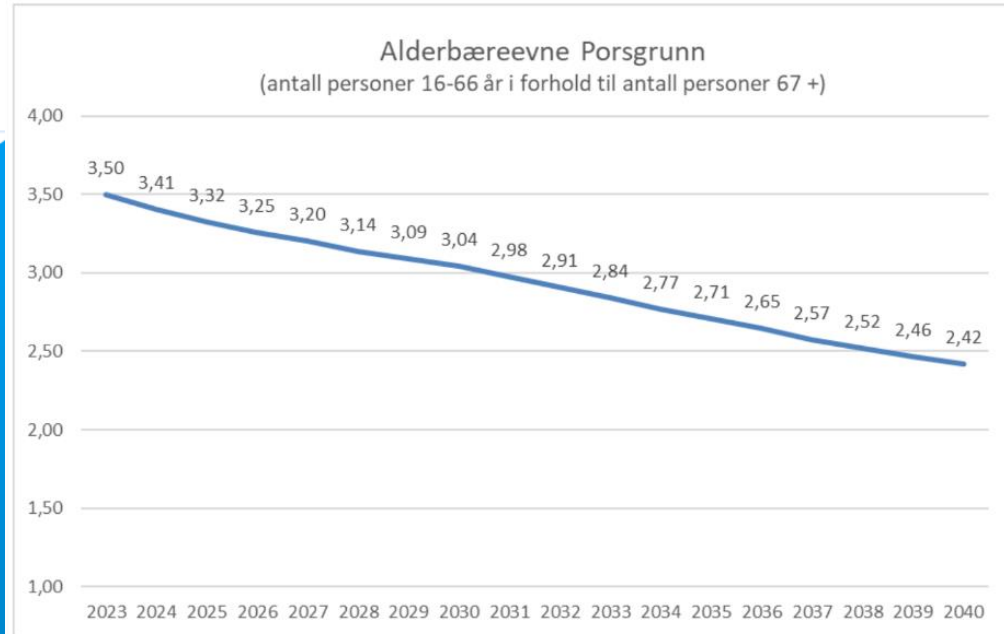
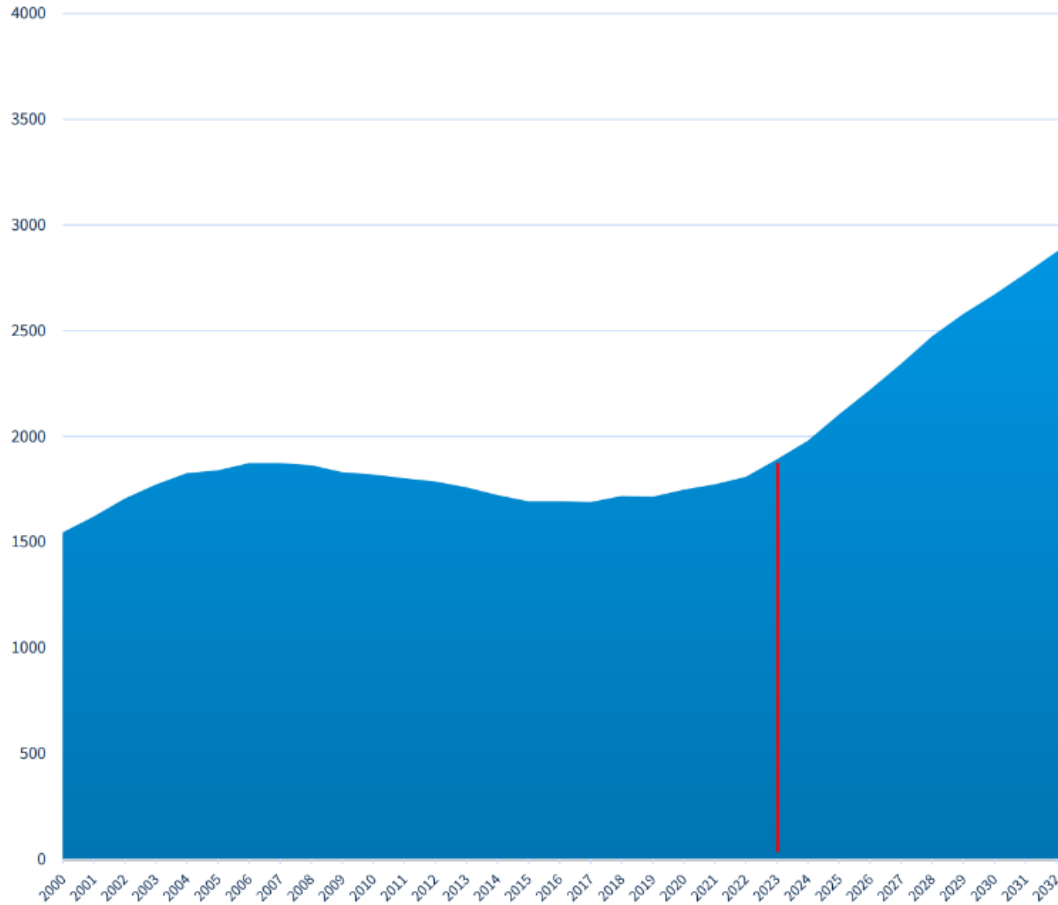


Plan- og bygningsloven sikrer en nær kobling mellom plannivåene, i den forstand at kommunale planer skal bygge på regionale og statlige føringer

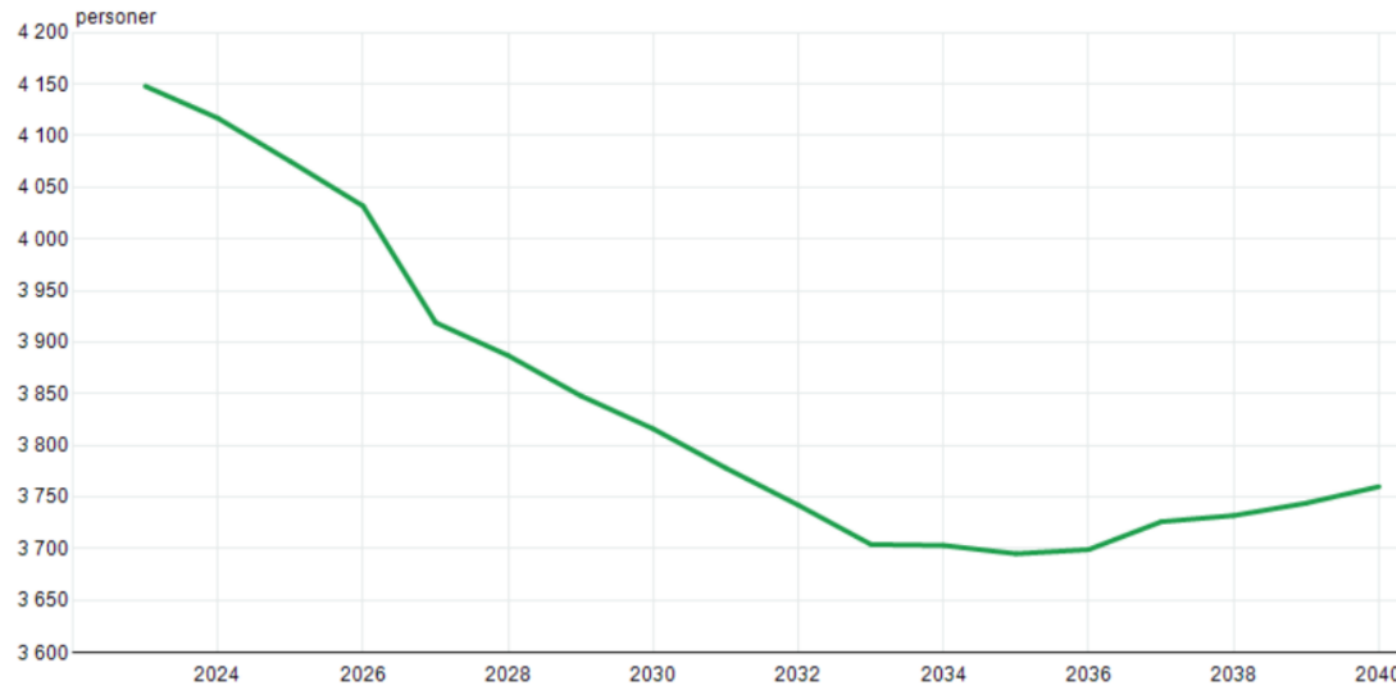


Antall innbygger 80 + i Porsgrunn

År 2000 - 2050



13600: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter år. Hovedalternativet (MMMM), Porsgrunn, 6-15 år.

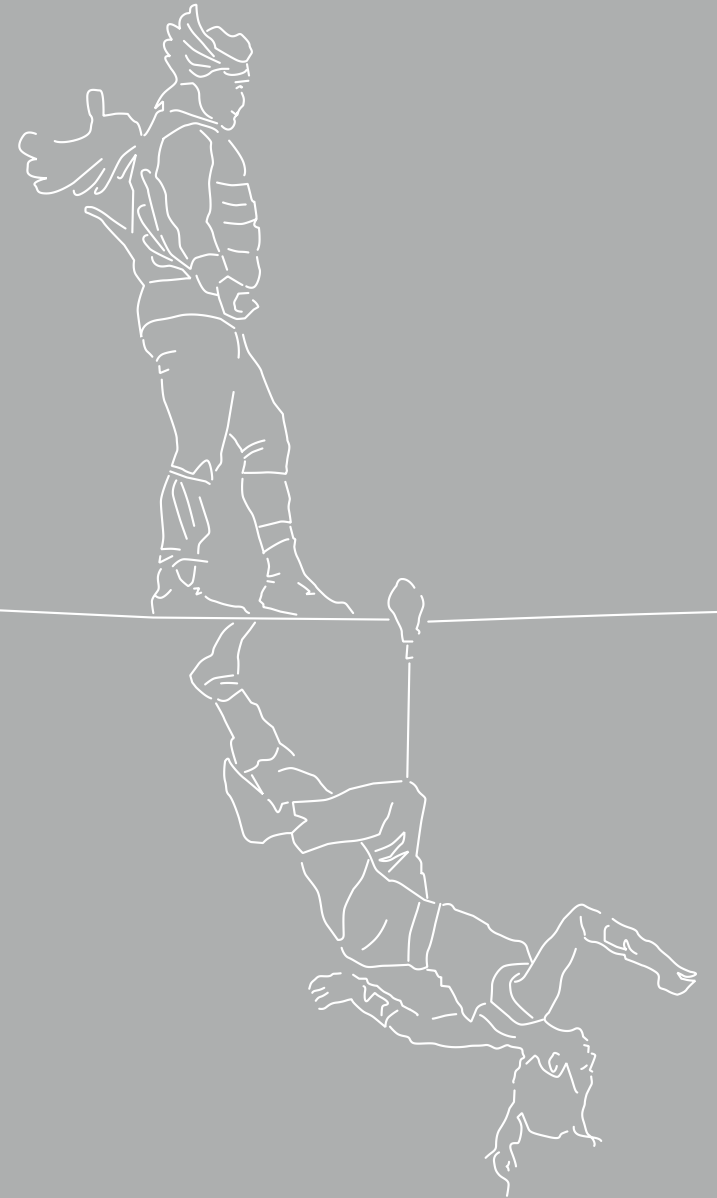


Forventet befolkningsutvikling gir utfordrende demografi



PORSGRUNN KOMMUNE

Revisjon av kommuneplanens arealdel – en balansekunst
mellom vekst og vern

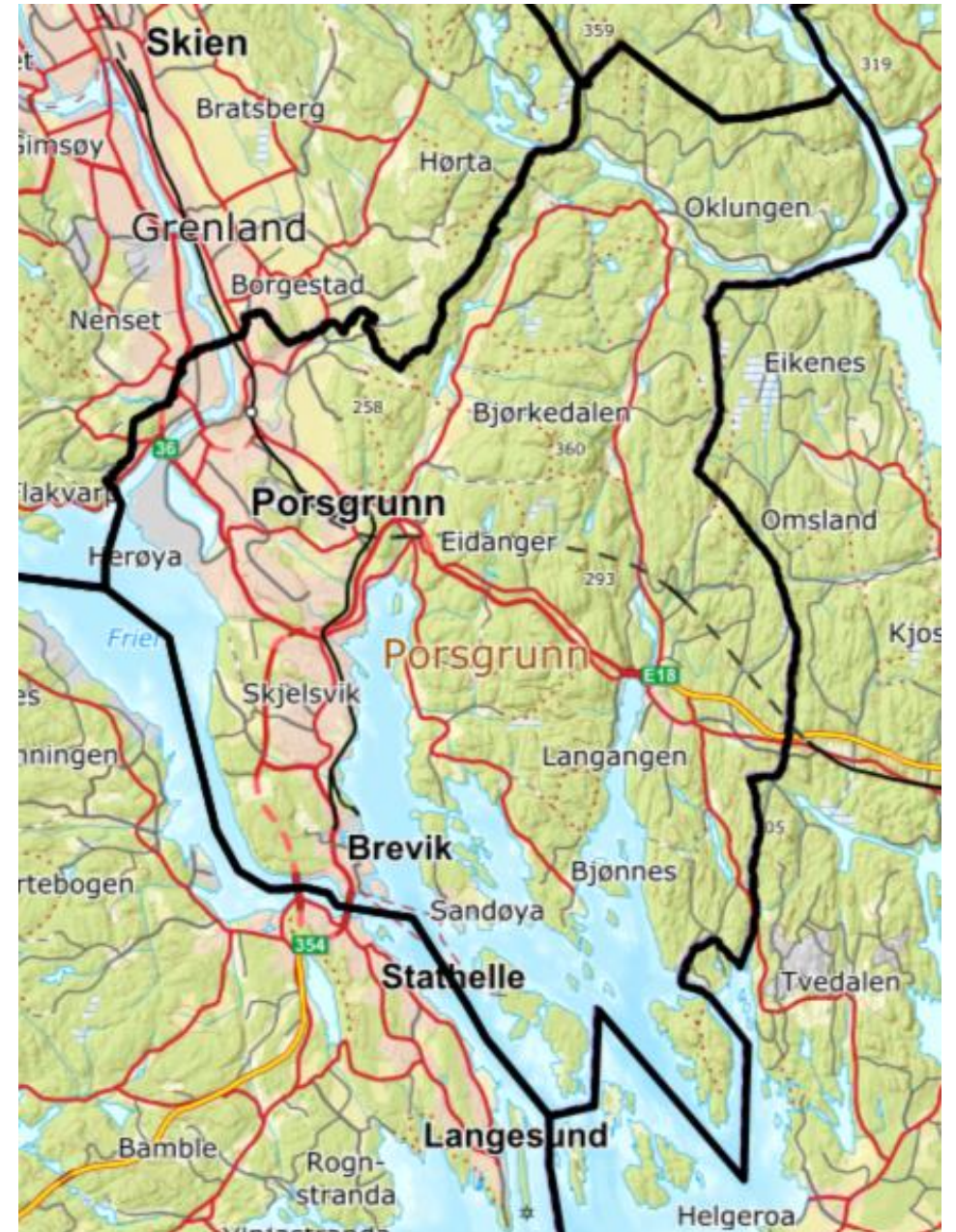




PORSGRUNN KOMMUNE

Alt areal ligger i en kommune...

Kommuneplanens arealdel er det viktigste verktøyet kommunen har for å styre arealbruken

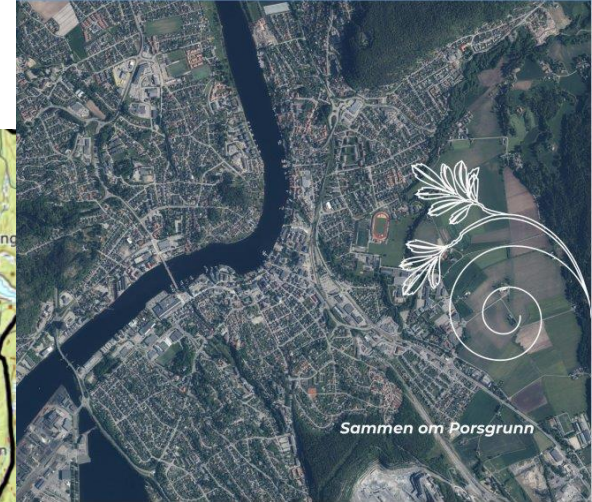


Arealstrategi – hovedgrep og prioritering for langsiktig arealbruk

- Utvikle knutepunktet med mange funksjoner og transportformer
- Skape et attraktivt sentrum og fortette med kvalitet
- Utvikle lokalsentre med gode bo- og nærmiljø
- Bevare og styrke blågrønn struktur
- Legge til rette for næring, industri, og et effektivt transportnett

Bærekraftig arealbruk (planvask) og nullvekstmålet (belønningsavtale/ byvekstavtale med staten) er lagt til grunn for arealstrategien.

Vedtatt arealstrategi legges til grunn for utarbeiding av planforslaget



Planprogrammet redegjør for:

- formålet med revisjonen
- utredningsbehov
- konsekvensutredninger
- risiko- og sårbarhetsanalyser
- plan- og medvirkningsprosess



Innspill som ikke er i tråd med føringene i planprogrammet avvises tidlig (grovsiling).
Øvrige innspill blir gjenstand for full konsekvensutredning.

Planforslaget skal bygge på en arealstrategi som skal sikre kommunen nødvendige vekstmuligheter innenfor rammene av bærekraftig arealbruk. Det betyr et planforslag som sikrer befolkningsvekst (tilstrekkelig boligreserve), vekst i antall sysselsatte (arealer til næring/tjenesteyting), og som ivaretar klima- og naturutfordringene.



Regionalt planforum 20. mars

HØRINGSFRIST 5. APRIL

Vi trenger en planvask!

Rydding av arealformål i arealdelen

- Arealregnskap
- Vurdere omdisponering av arealer avsatt til byggeområder
- Gjennomgå behov for areal / omstilling til lavutslippssamfunnet

Gjennomgang og oppheving av eldre reguleringsplaner

- 400 reguleringsplaner
- Redusere behovet for dispensasjoner
- Sikre større forutsigbarhet





PORSGRUNN KOMMUNE

Kommuneplanens samfunnsdel
revideres nå



Prosess for kommuneplanens samfunnsdel



Konklusjon

Informasjon tas til orientering

Sak 5 Kommunedelplan for Skien sentrum



**Kommunedelplan for Skien sentrum 2024-2036
«FORTETTING OG KNUTEPUNKTUTVIKLING»**

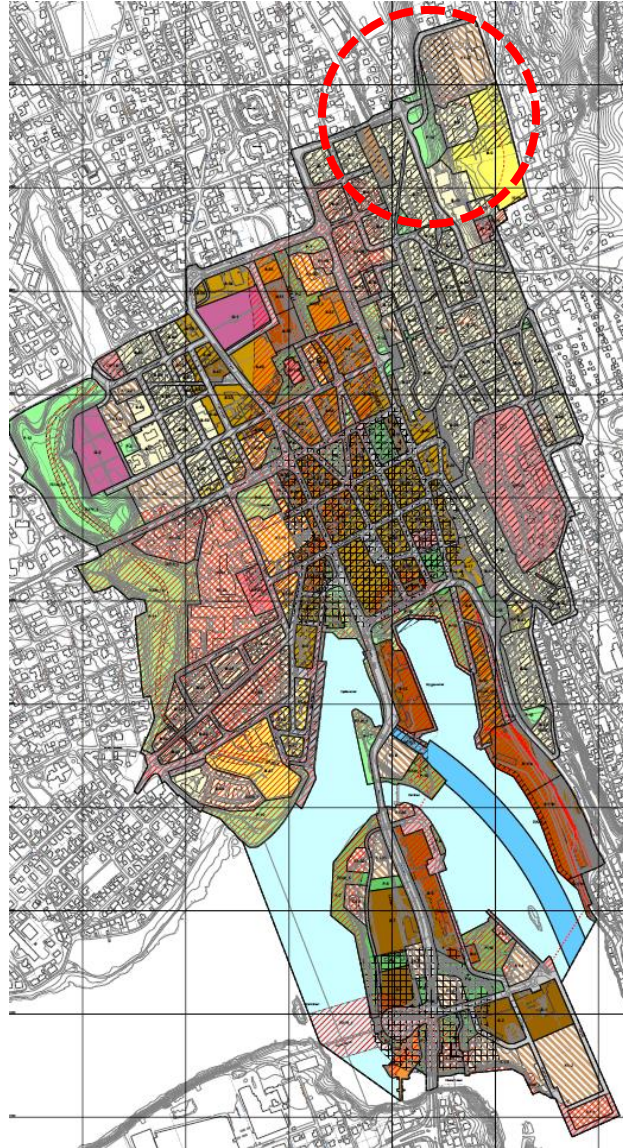
Hva er nytt?

Små endringer av planområdet og formål

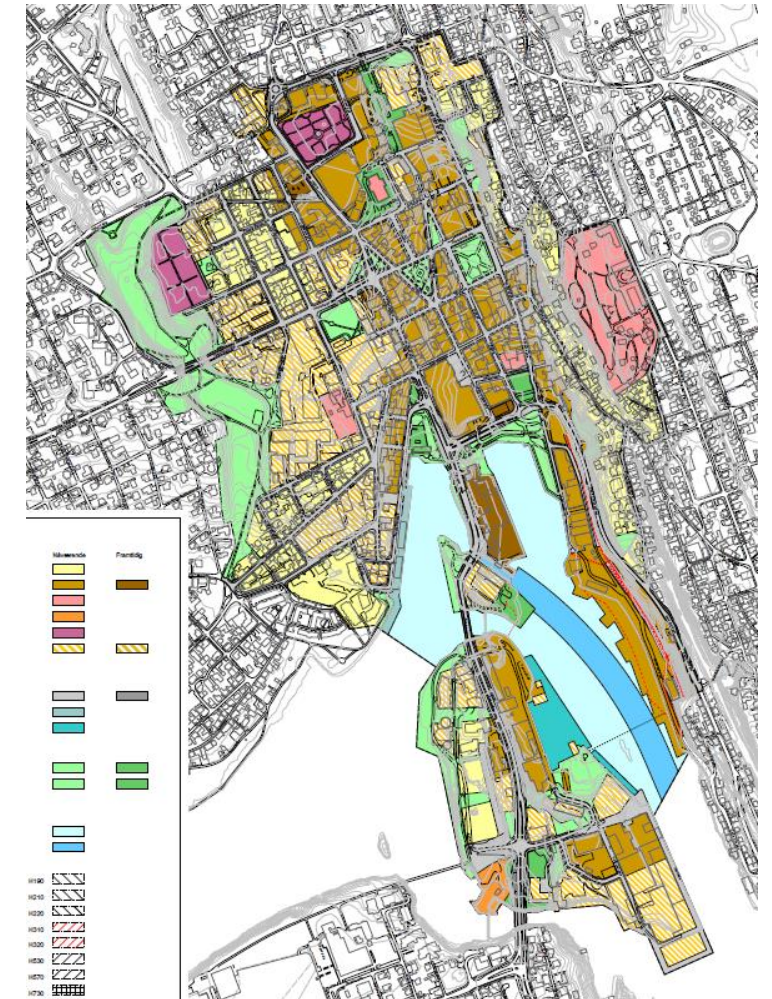
Konkretisering og kvalitetsheving på temaene:

- Fortetting. Hvordan fortette
- Kulturhistorie
- Grønnstruktur
- Gatebruk og parkering
- Klima og overvann

Nytt handlingsprogram. Skien 2030



Planområdet reduseres i nordøst




Fortetting og knutepunktutvikling


Tidligere
kunnskapsgrunnlag



Kulturhistorie

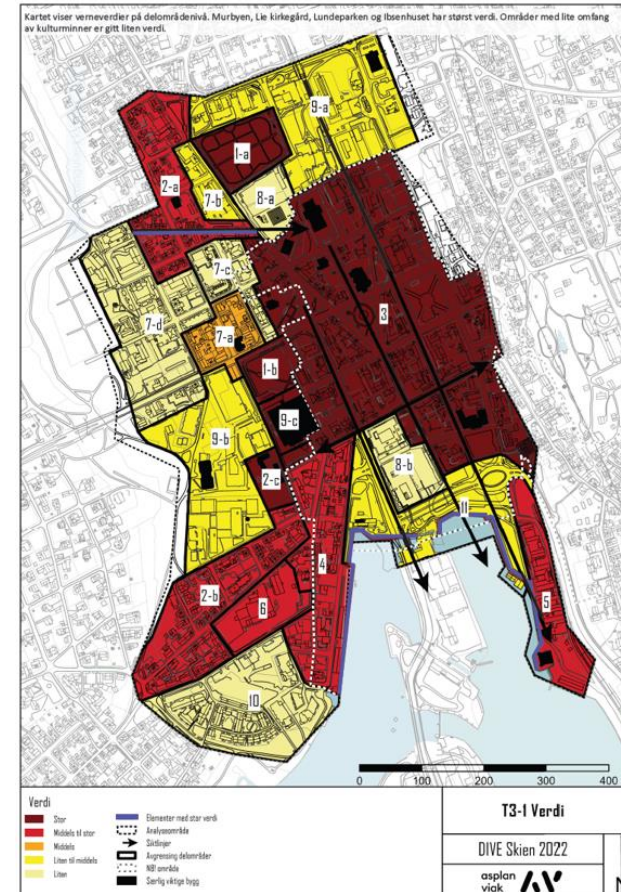


**KULTURHISTORISK
STEDSANALYSE
FOR SKIEN // DIVE**



SKIEN KOMMUNE

asplan
viak

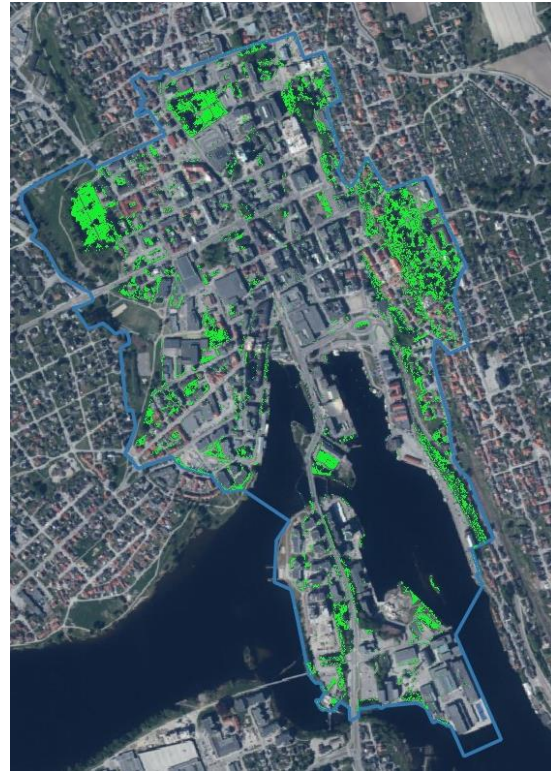


Synliggjør kulturmiljøers
kvaliteter

Synliggjør muligheter og
handlingsrom

Skiller viktige verdier fra
mindre viktige

Grønnstruktur

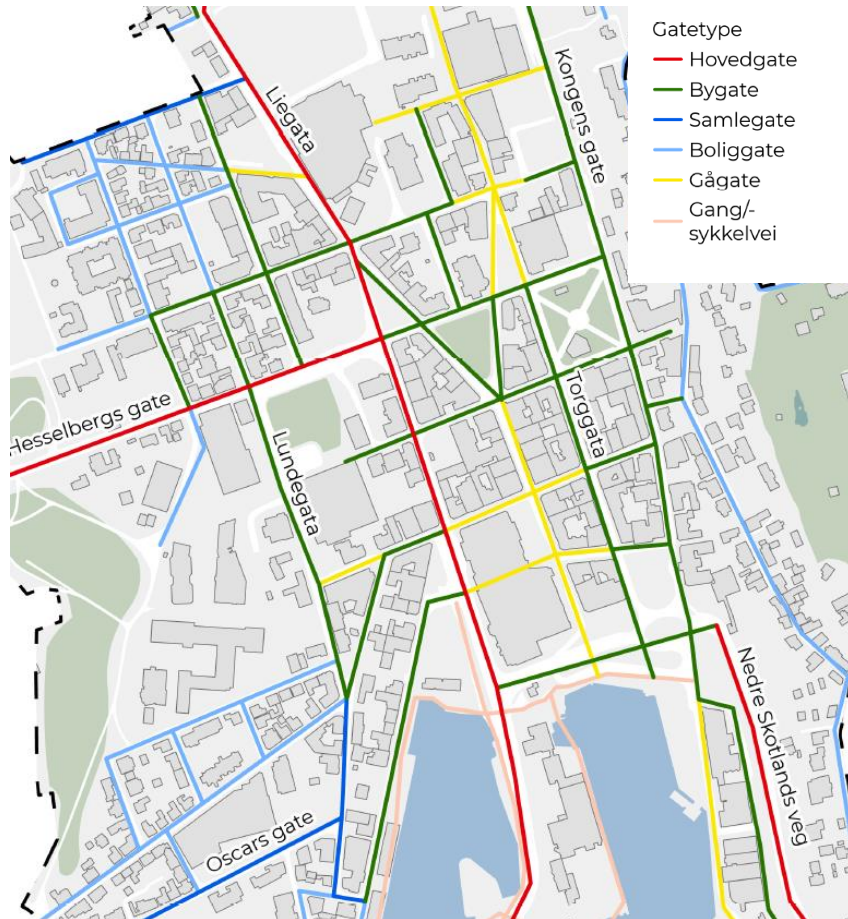


- Temakart i planen
- Bestemmelser og retningslinjer
- Verktøy for kommunal planlegging og saksbehandling
- Grått til grønt. Monokultur til biologisk mangfold
- To større områder endrer formål fra friområde til naturmiljø

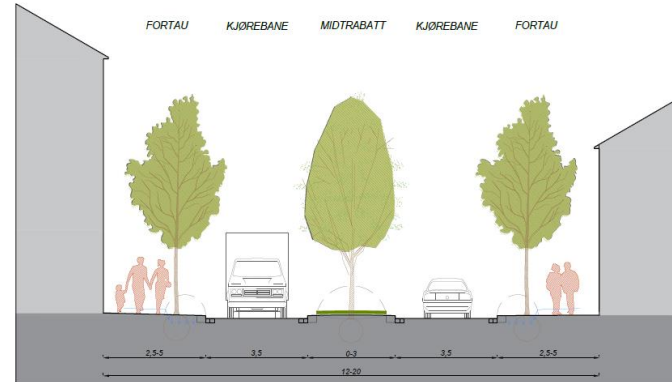
Kartlegging av grønt i sentrum vha. tolking av satelittbilder + feltarbeid
Sikret vs. usikret grønt (50/50)
Grønt utgjør 10 % av sentrumsarealet

Kartlegging av trær vha flyfoto

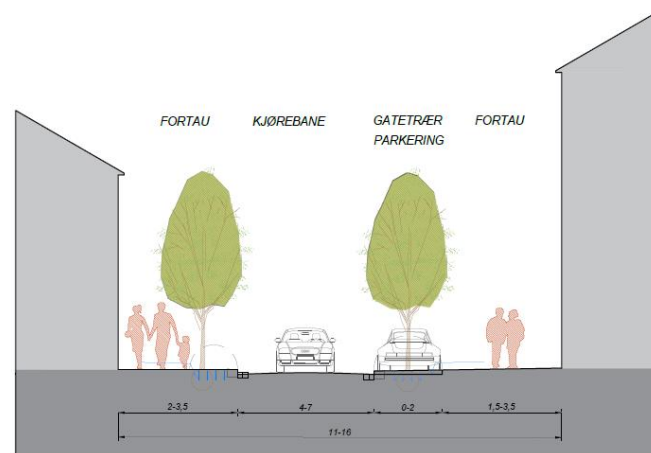
Gatebruk



- Gatetype
- Hovedgate
 - Bygate
 - Samlegate
 - Boliggate
 - Gågate
 - Gang/sykkelvei



HOVEDGATE



BYGATE

Alle behov kan ikke løses i alle gater

Gatebruksplanen skal prioritere hvilke gater som skal løse hva, slik at byens samlede behov ivaretas.

Målet er at Skien by skal være en attraktiv plass å besøke, drive forretning, bo og investere.

Tilgjengeligheten skal være god for alle besøkende, uansett om de kommer til fots, på sykkel, med kollektivtransport eller med bil.

Det skal være attraktivt å oppholde seg i Skien sentrum

Byform



“Hensikten med Byformveilederen er å skape et kunnskapsgrunnlag som synliggjør særlig viktige bykvaliteter, og et verktøy som kan veilede individuelle plan- og byggeprosjekter, gitt de ulike områders særpreg, kvaliteter og mangler, for å øke bykvaliteten.”

Klimavurdering av sentrumsplanen



Kommunens rolle og verktøykasse

Offentlige anskaffelser og innkjøpsmakt

Tilrettelegging og incentiver

Informasjon

Påvirke rammebetingelser (f.eks. sentrumsplanen)

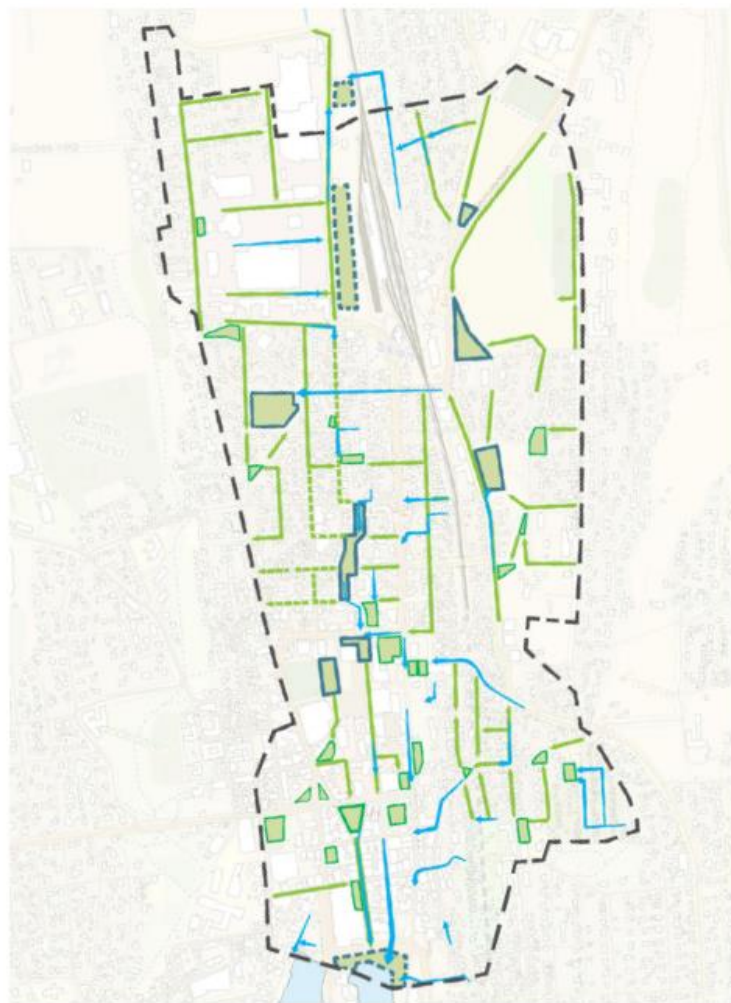
Sirkulærøkonomi

Bygg, landskap og infrastruktur	Mobilitet og transport	Forbruk	Innovasjon
---------------------------------	------------------------	---------	------------

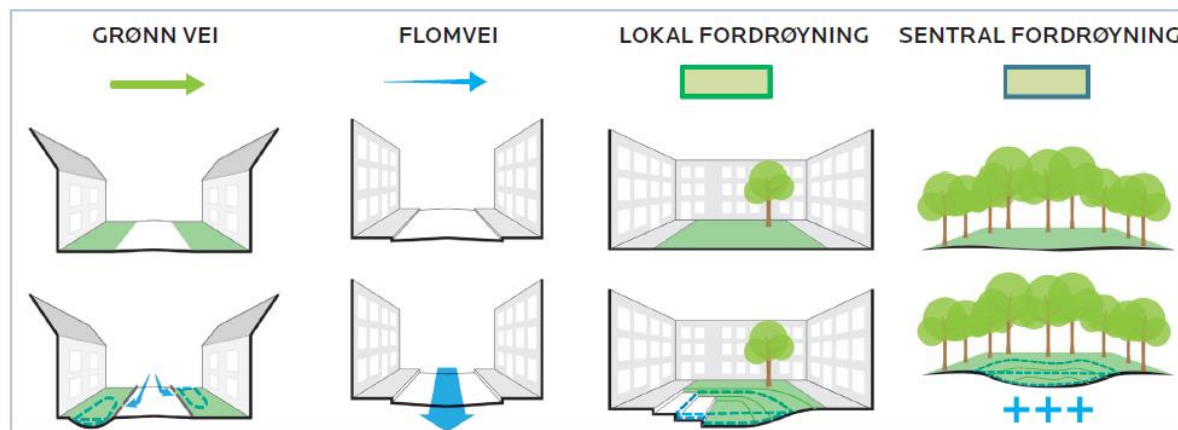
Hvilke krav kan sentrumsplanen stille?

- Krav til dokumentasjon for klimaeffekt, ombruk, energi- og mobilitetsløsninger
- Krav til utredninger og kunnskapsgrunnlag
- Krav til overvannshåndtering av blågrønn faktor (indirekte et klimakrav)
- Krav til utslippsfri anleggsplass
- Krav til pollineringsvennlig vegetasjon

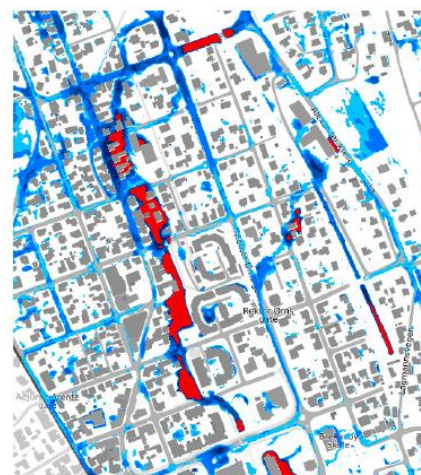
Klima og overvann



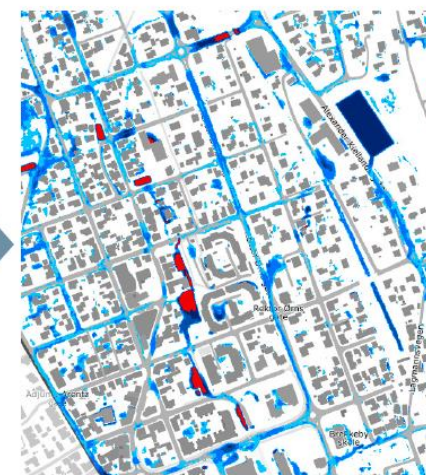
Figur: Skybruddplan



Figur: Typologier



Figur: Flomkart uten tiltak



Figur: Flomkart med tiltak

- Jobber parallelt med et nytt handlingsprogram for sentrum – Skien 2030 og bypakke
- DOGA engasjert til å lede prosessen med framtidsbildet
 - Testfelt. Vi jobber i målestokk 1:1 ute i byen
 - Hva er de ønskede ukjente i 2030 (framtiden er ukjent)
 - Et tverrsnitt av aktørene i sentrum deltar

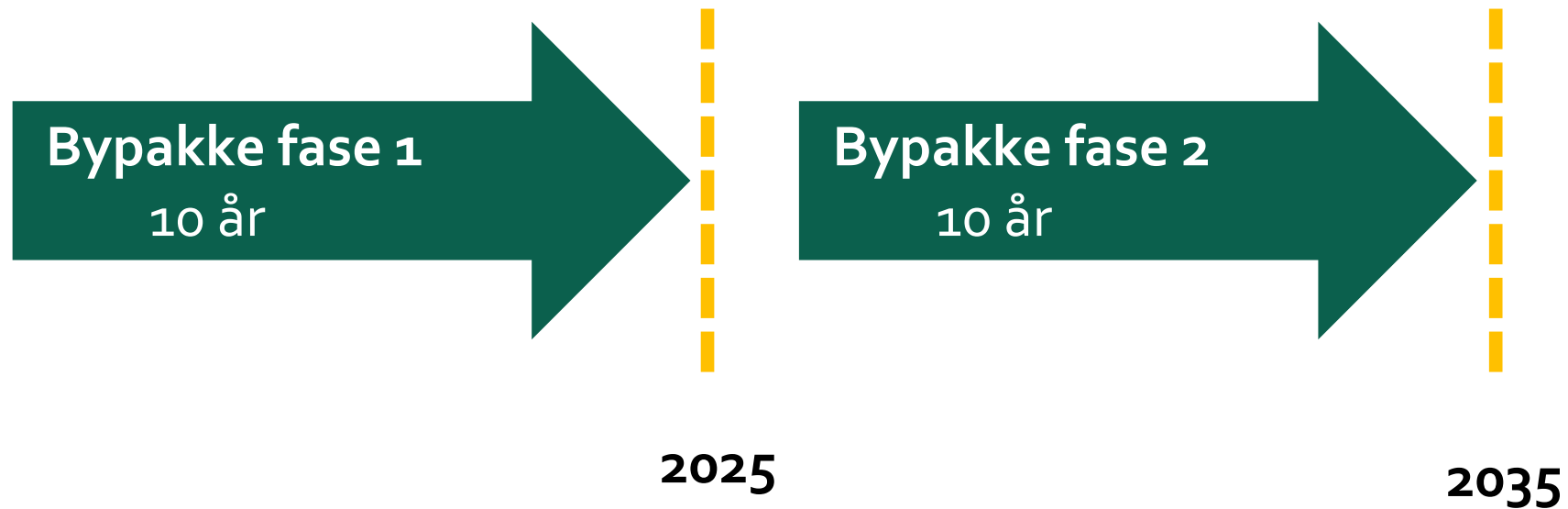
Planforslaget skal legges
ut på høring i juni



Konklusjon:

Informasjon tas til orientering.

Sak 6 Bypakke Grenland fase 2



Langsiktig framdriftsplan

Beslutningspunkt	Tidspunkt
Faglig grunnlag fase 2 sendes til kvalitetssikring i SVV	Desember 2023
Lokale vedtak av bystrategi og faglig grunnlag Prop. S fase 2	Juni 2024
Søknad om ny belønningsavtale	Juni 2024
Stortingsvedtak Prop. S fase 2	Juni 2025
Oppstart Bypakke Grenland fase 2	Januar 2026
Vedtatt byvekstavtale	Vår 2026?
Vedtak revidert ATP Grenland	Høst 2026?

	2023						2024		2025	
Milepæler i prosessen		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	høst	vår	
Kvalitetssikring i Statens vegvesen										
Orienteringer i politiske utvalg										
NTP 2025-36 legges fram og besluttes										
Politisk sak grunnlag prop. S fase 2 ferdig										
Lokale vedtak fase 2										
Søknad om ny belønningsavtale										
Ekstern kvalitetssikring og forberedelse av prop. S fase 2										
Stortingsvedtak fase 2, medio 2025										

Her er
vi nå



Informasjon og politisk behandling våren 2024

	Informasjon/ Forankring	Utvalg	Formannskap/FU	Bystyre/kommunestyre /fylkesting
	<ul style="list-style-type: none"> Felles informasjonsmøte for politikere 17. april Åpent informasjonsmøte i mai 			
Skien	Formannskapet 27.02 (og teknisk utvalg)	14.05	21.5	30.5
Porsgrunn	UMB 27.02	(14.5)	16.5	30.5
Siljan			30.4 Ny dato?	7.5 Ny dato?
TFK	Informasjon i utvalg og råd i april	28/29.5	5.6	12.6

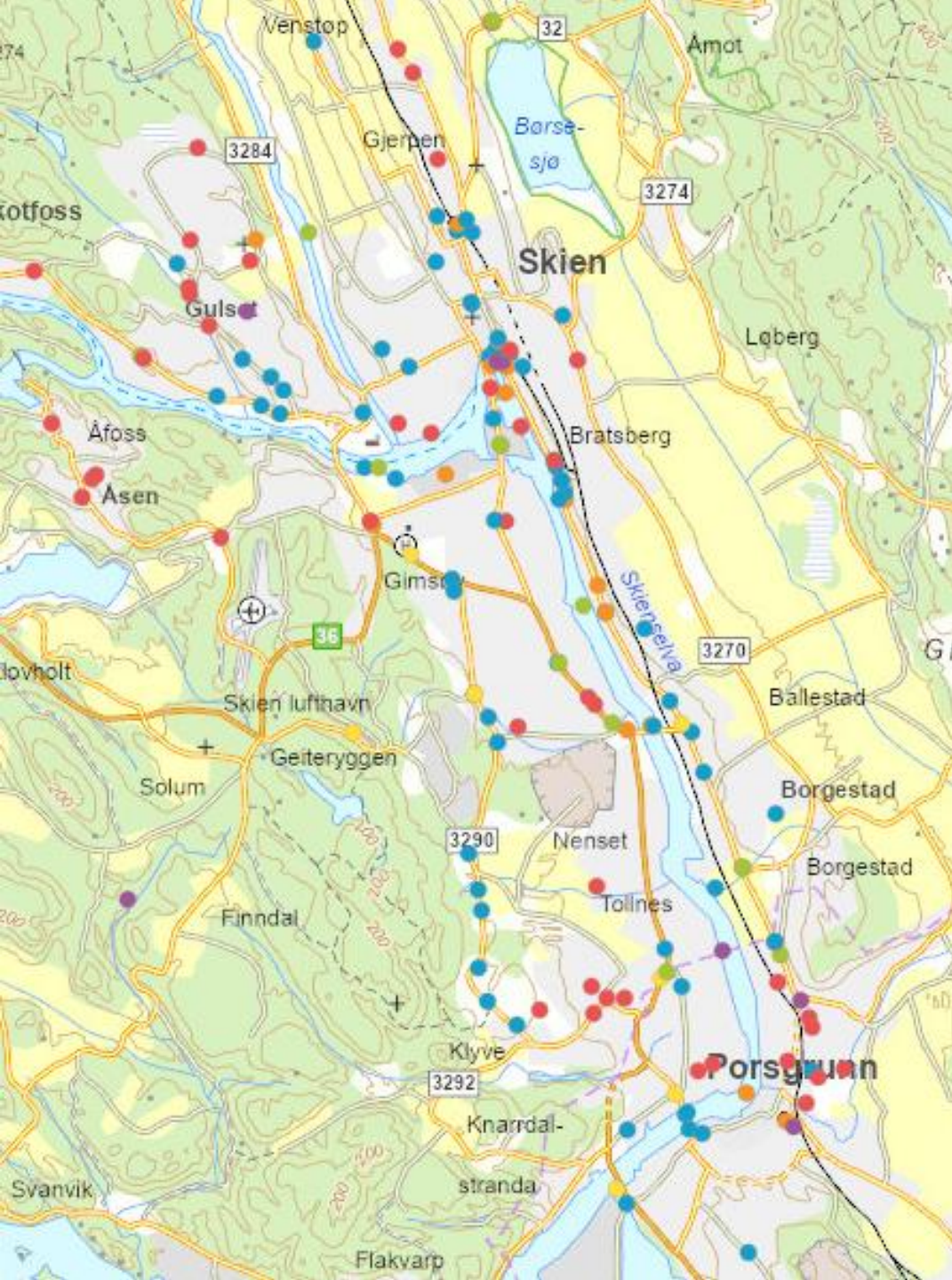
Informasjon

- GNF medlemsmøte 5.mars ✓
- Krio medlemsmøte 17.april
- Felles informasjonsmøte for politikere i 17. april
- Åpent informasjonsmøte for befolkning i mai
- Orienteringer i kommunale og fylkeskommunale råd
- Vi er tilgjengelige for de som ønsker informasjon!



Orienteringer i politiske utvalg 2024

- **Skien:**
 - Formannskapet 27.februar (inkludert teknisk utvalg) ✓
- **Porsgrunn:**
 - UMB 27.02 ✓
- **Siljan:?**
- **Telemark fylkeskommune. Muntlige orienteringer i møterekke i april:**
 - Eldreråd: 2.april
 - Telemark ungdomsråd: 3.april
 - Råd for personer med nedsatt funksjonsevne: 4.april
 - Hovedutvalg for samferdsel: 10.april
 - HNIK: 11.april
 - FT: 24-25.april



Innspillskampanje

Mindre gang- og sykkeltiltak

Ca. 100 innspill på en måned

Annonseringen har gitt resultat

Hvordan følge opp?

- Alle får svar
- 2024-2025 - mindre tiltak, belønningsmidler
- 2026 ⇒ Fase 2 samlepott
- 2026 ⇒ Byvekstavtale?
- Innspill er ivaretatt i fase 2

Informasjon sendes skoler/FAU og velforeninger

Felles informasjonsmøte for politikere – forslag til opplegg

Sted: Telemarkshuset (fylkeshuset) 17.april kl 18-20.00

Fra kl 17.30: Enkel mat og kaffe tilgjengelig

18.00 Velkommen og innledning v/Fylkesvaraordfører Terje Riis Johansen

Om samarbeid og felles strategier – grunnlag for suksess v/ politikere fra kommunene

Ny bystrategi og Bypakke Grenland fase 2 = Veien til en byvekstavtale

Statens rolle i arbeidet med fase 2 og hvorfor nullvekstmålet er viktig for Grenland

Hav betyr bypakka for folkehelsen i Grenland?

Perspektiver fra næringslivet

Avsluttende spørsmål og svar

Konklusjon:

Kvalitetssikringen er ikke forventet ferdig før utgangen av april. Første mulig politiske behandling er medio mai. Skien kommune setter opp nytt møte i UTS 14.mai. Justering av tidspunkt for behandling i Siljan må avklares nærmere.

Det jobbes videre med planlegging av felles informasjonsmøte for politikere 17.april fra kl 18. Bystyrer og fylkesting inviteres (ikke obligatorisk oppmøte).

Nå bygges fremtidens Grenland!



Bystrategi Grenland er et samarbeid mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Bamble kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.