bystrategi GRENLAND

Veien til byvekstavtale

Kveldsmøte på Telemarkshuset i Skien

19. November 2025

Veien til byvekstavtale
Hvor står vi nå?

Terje Riis-Johansen, fylkesvaraordfører

bystrategi GRENLAND

- ✓ Bypakke fase 2 vedtatt lokalt
- ✓ Felles bystrategi vedtatt
- ✓ Sømløs overgang vedtatt

Nullvekst og nye felles vedtak sikret belønningsavtale for 2025-2028

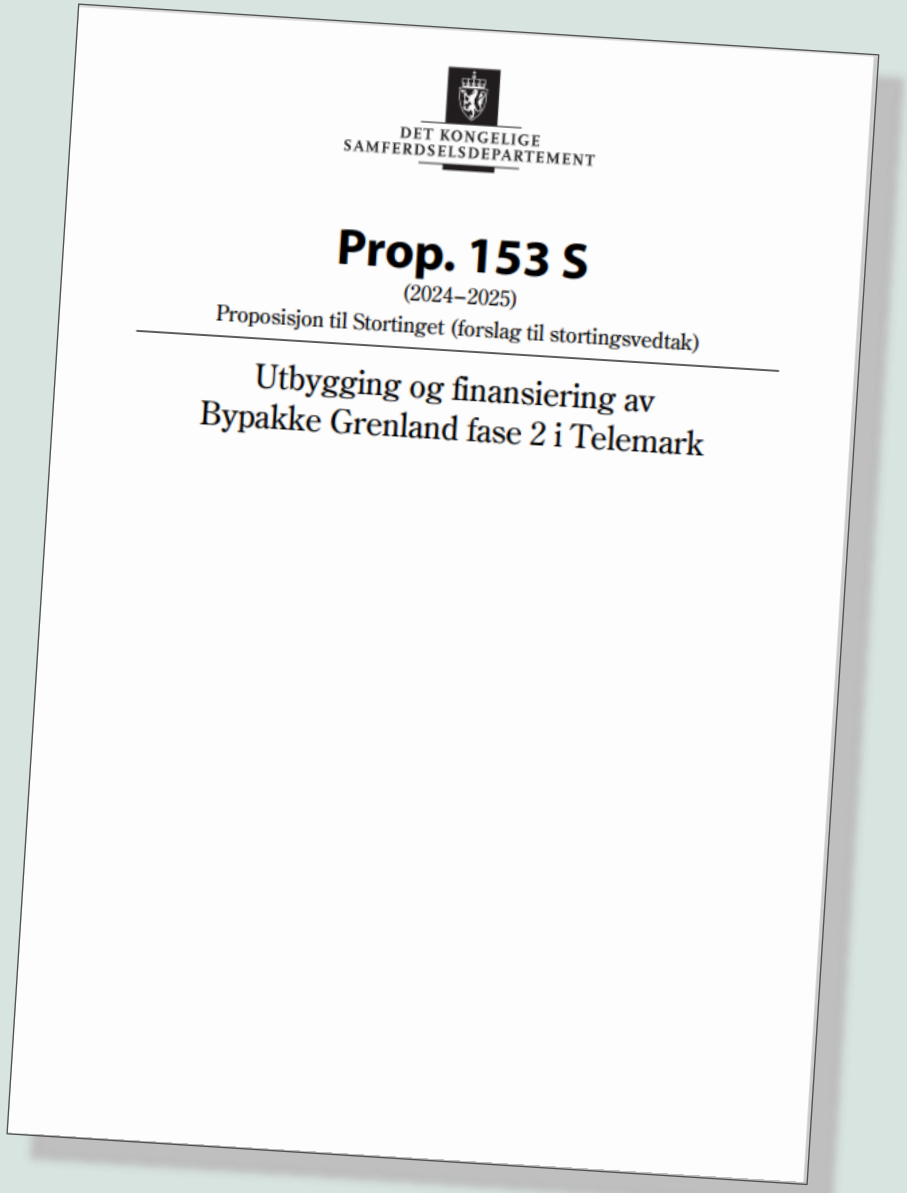
386 millioner kroner
97 millioner årlig

Konklusjon 1: Mye på plass!

bystrategi GRENLAND

Og - nesten på plass!

- Prop. 153 S Bypakke Grenland fase 2 godkjent i statsråd i juni 2025
- På høring i Stortingets transport og kommunikasjonskomite
- **Foreløpig dato for behandling i Stortinget 17.desember**



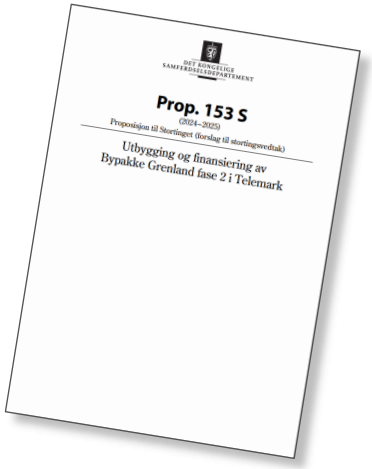
DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 153 S
(2024–2025)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

bystrategi GRENLAND

Og - må på plass!


Prop. 153 S
(2024–2025)
Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)
Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 i Telemark

Grenland har hatt belønningsavtale med staten siden 2013, og har nylig inngått en ny belønningsavtale for perioden 2025–2028. Det er et lokalt ønske om å forhandle om en byvekstavtale med staten. Tiltak som ligger til grunn for fase 2 av Bypakke Grenland bygger opp under nullvekstmålet. Endelig sammensetning av virkemiddelbruk for å nå målet vil være tema i eventuelle fremtidige forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland.

Prop. 153 S s.22

bystrategi GRENLAND

Budskap statsbudsjett 2026

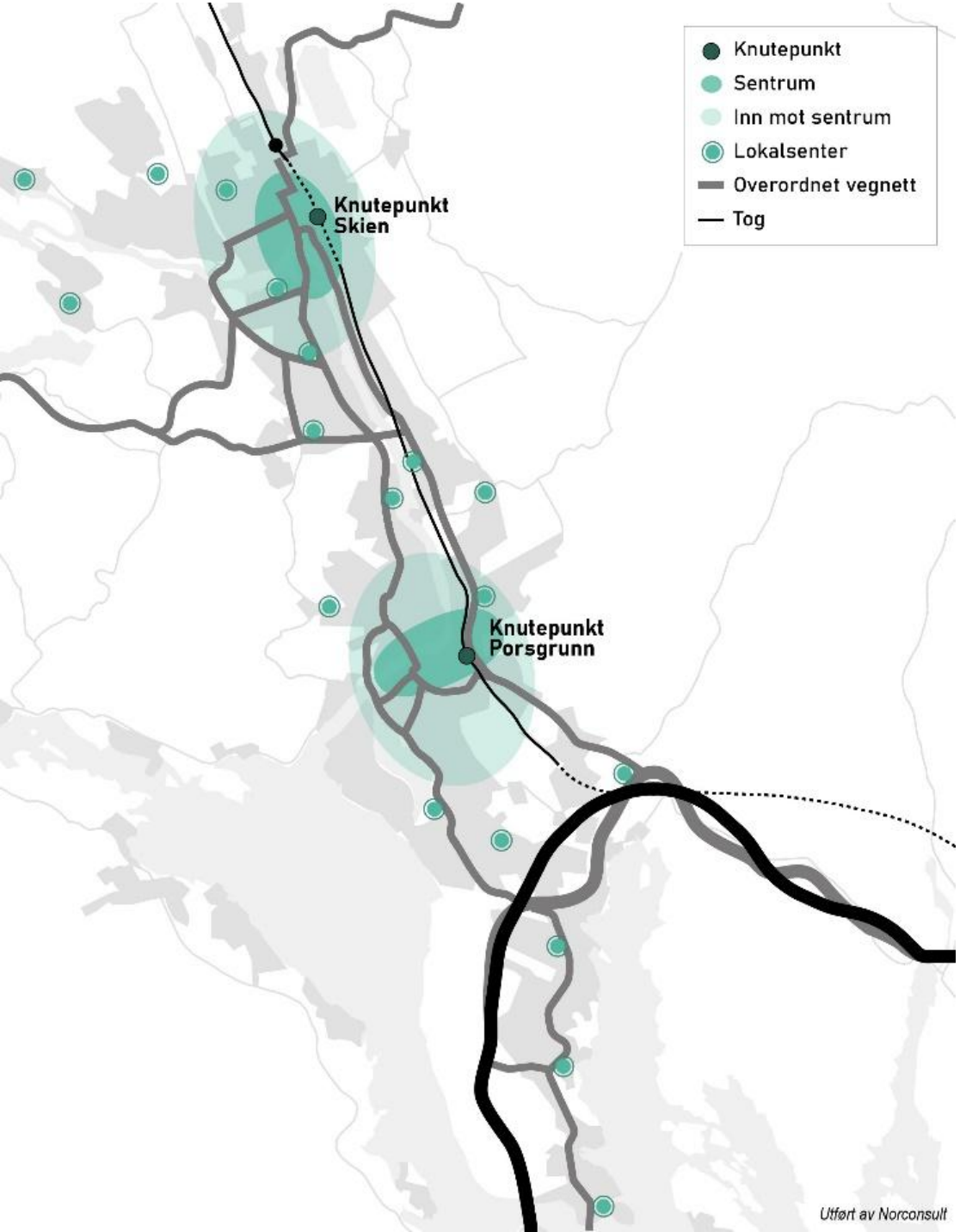
Proposisjonen for Bypakke Grenland fase 2 ligger nå på komiteens bord. Vi ber om at komiteen legger til rette for behandling av fase 2 i Stortinget så fort som mulig.

Vi ber derfor om at følgende merknad tas inn i statsbudsjettet for 2026:

Samferdselsdepartementet bes starte forhandlinger om en framtidig byvekstavtale med Grenland så snart stortingsvedtak om Bypakke Grenland fase 2 er gjort.

Kostnadsutviklingen i kollektivtransporten er dramatisk

Belønningsavtalen har vært avgjørende for busstilbudet – men det må mer til nå



Vedtatt bystrategi med 4 innsatsområder

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

Levende sentrum
med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

Trygt og enkelt å gå og sykle
i hverdagen

Bedre framkommelighet
på overordnet vegnett

Investeringer i **knutepunkt** = katalysator for byutvikling

Knutepunkt Porsgrunn

Byvekstavtale gir mulighet for togstopp

Togstopp Skien

Levende sentrum

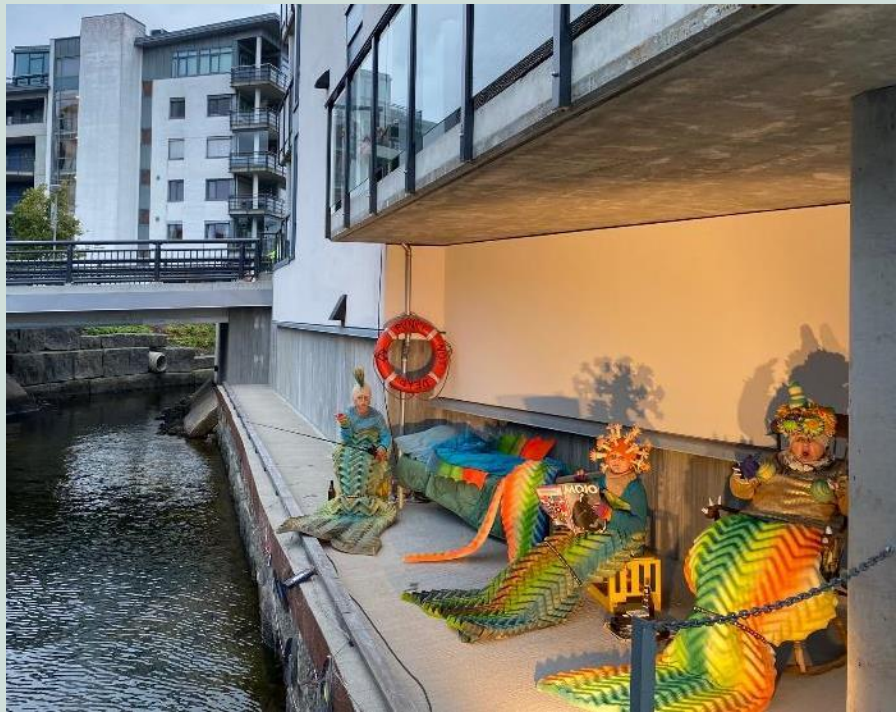
Flere offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser i sentrum

Flere boliger

Mer handel og opplevelser

Fortetting med kvalitet

Gode møteplasser



Trygt og enkelt å gå og sykle i hverdagen

Må bli et konkurransedyktig alternativ i folks hverdag

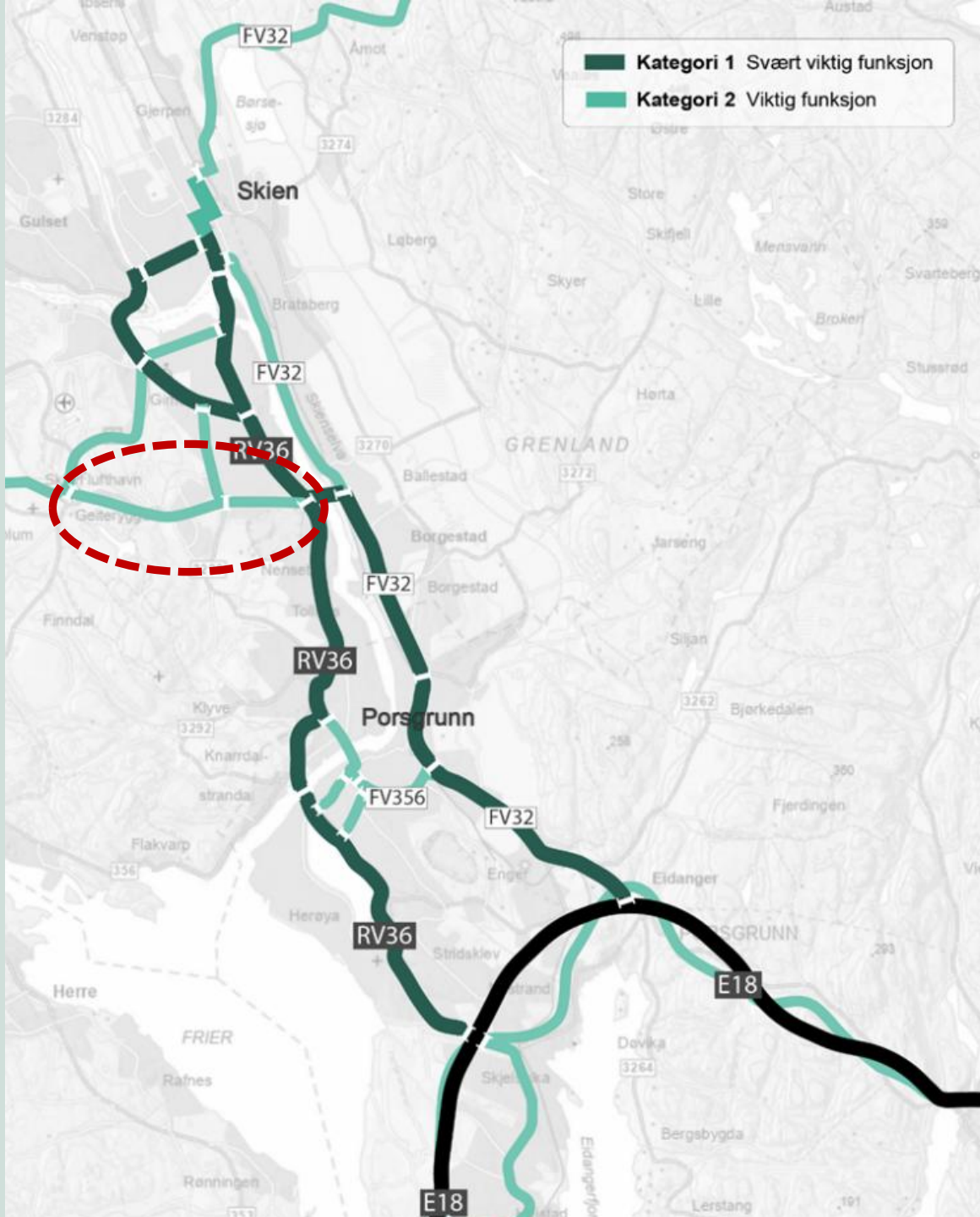
Grenland har mange korte bilreiser i og inn mot sentrum = stort potensial for endring

Bedre framkommelighet

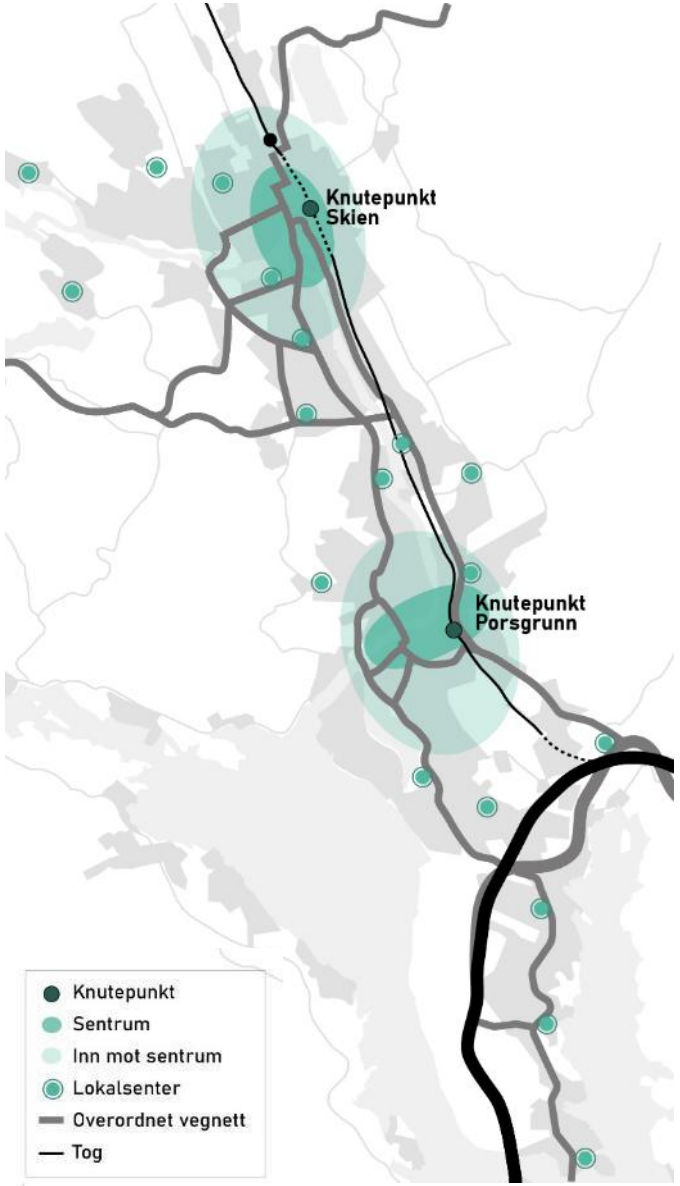
- **Optimalisering** av overordnet vegnett
- **Overføring av reiser** til tog, buss, gange og sykkel.

Kun to prosjekter er bygging av nye vegstrekninger i overordnet vegnett:

1. Standardheving av fv. 3294 Trommedalsvegen
2. Forbindelse fra Trommedalsvegen til Menstadbrua



Prosjektene i fase 2 følger opp bystrategien

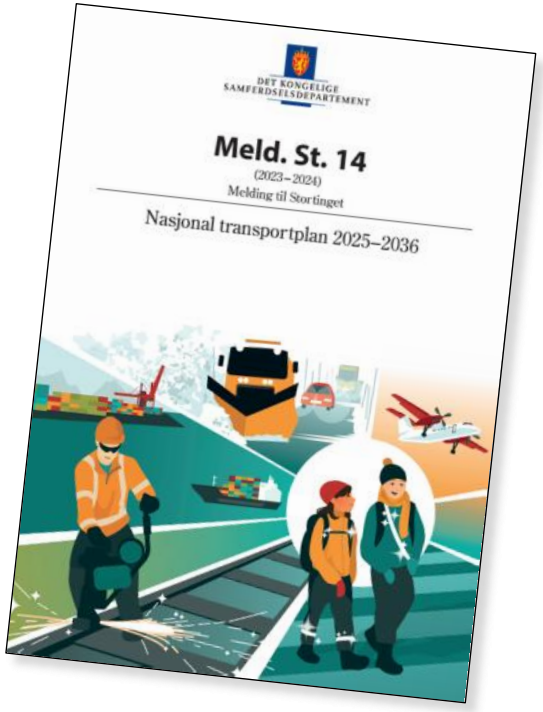


8 % til knutepunkt

25 % til sentrum
og inn mot sentrum

17 % til trygge forbindelser
i nærmiljøet

50 % til framkommelighet
overordnet vegnett



Vår plan er i tråd med NTP 2025-2036:

«-å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må.»

«hovedtyngden av veksten i eller i nærheten av større knutepunkter»

bystrategi GRENLAND

Neste oppgave:
Ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland

- Planen skal være verktøy for å nå felles mål og følge opp framtidig byvekstavtale
- Vi har <u>allerede</u> et omfattende kunnskapsgrunnlag som planarbeidet bygger på
- Planprogrammet fastsatt i fylkestinget 22. oktober 2025

Prosess: 2025-2027

Viktige tema i videre prosess

Planarbeidet skal samordnes med flere pågående prosesser

- **Byvekstavtale /evt byutredning?**
- Oppstart Bypakke Grenland fase 2
- Kommunedelplan Trommedalsvegen-Menstadbrua
- Kommuneplanens arealdel Porsgrunn
- Kommuneplanens arealdel Skien
- Regional plan for klima, energi og grønn omstilling

Vårt budskap til Jon-Ivar Nygård i april:

Byvekstavtale på rett tid er veien til nullvekstmålet

- ✓ 10 års bypakke: 2026
- ✓ 10 års busskontrakt: 2026
- ✓ 10 års byvekstavtale: 2026

Program for kvelden

Nasjonale forventninger til regionale areal- og transportplaner
v/Tore Leite, fagdirektør planavdelingen, Kommunal og distriktsdepartementet

Byvekstavtaler som nasjonalt satsingsområde
v/ Jan Fredrik Lund, Avdelingsdirektør Strategi, Vegdirektoratet

Regionale og kommunale planers betydning for måloppnåelse
v/ Grete Helgås, direktør miljøavdelingen, Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Utviklingstrekk arealbruk og mobilitet i Grenland *v/Birgitte Hellstrøm, Bystrategi Grenland sekretariat*

Ca 18.40 Pause med kaffe og noe søtt

Slik utvikler vi Grenland! Planer og byutviklingsprosjekter i kommunene
v/ordførerne i Siljan, Skien og Porsgrunn

Hvordan få god utvikling av knutepunkt og togtilbud? *v/ Ulf Bakke, seniorrådgiver VY tog*

Veien til en byvekstavtale. *Innspill og refleksjoner*

19.55 Avslutning og vel hjem

Kommunal- og distriktsdepartementet

Nasjonale forventninger til regionale areal- og transportplaner

Tore Leite, planavdelingen

Skien, 19. November 2025

Politisk ledelse

Kommunal- og distriktsminister

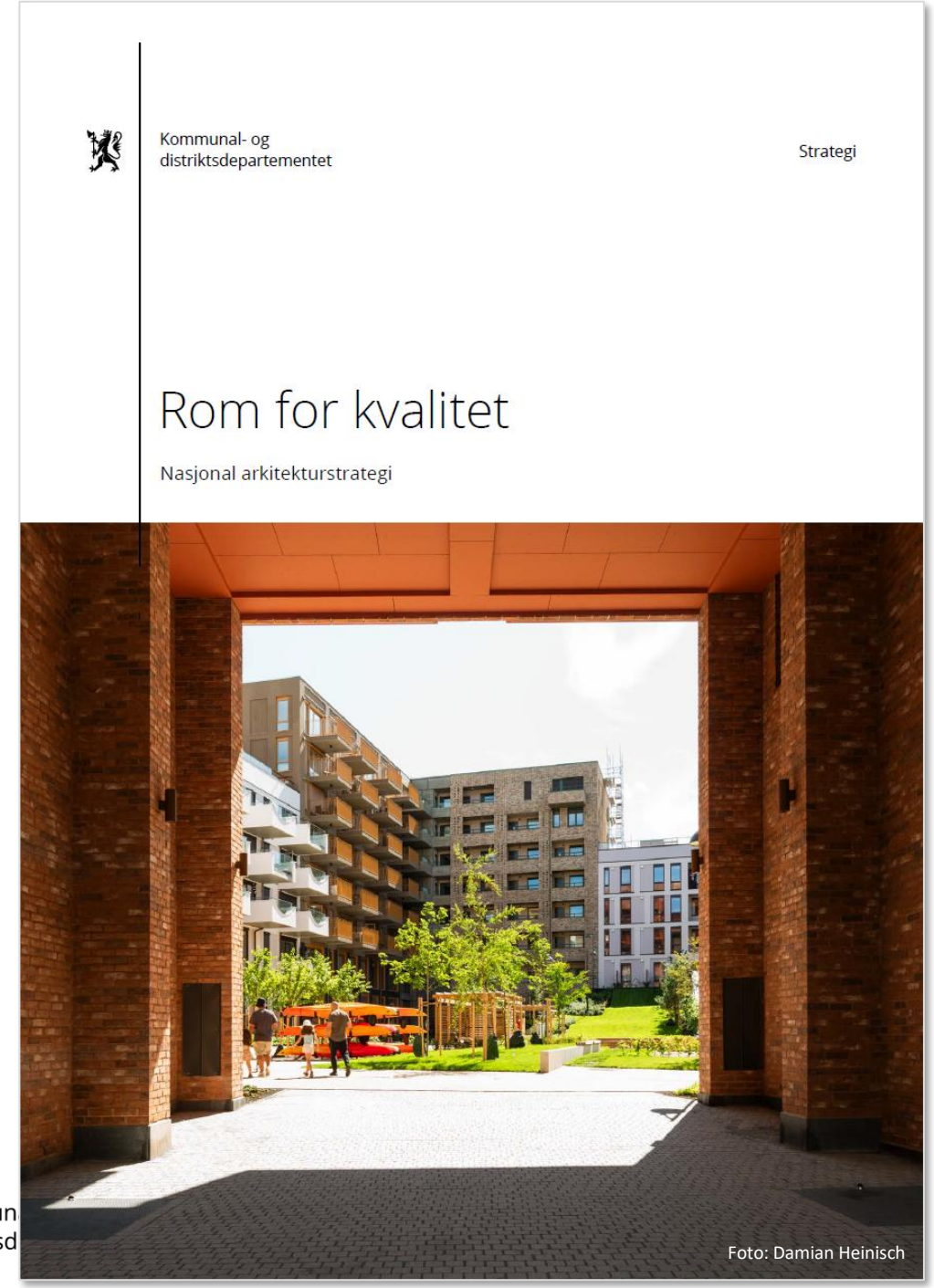
Bjørnar Skjæran

Statssekretærer

Martin Østtveit-Moe

Emil Raaen

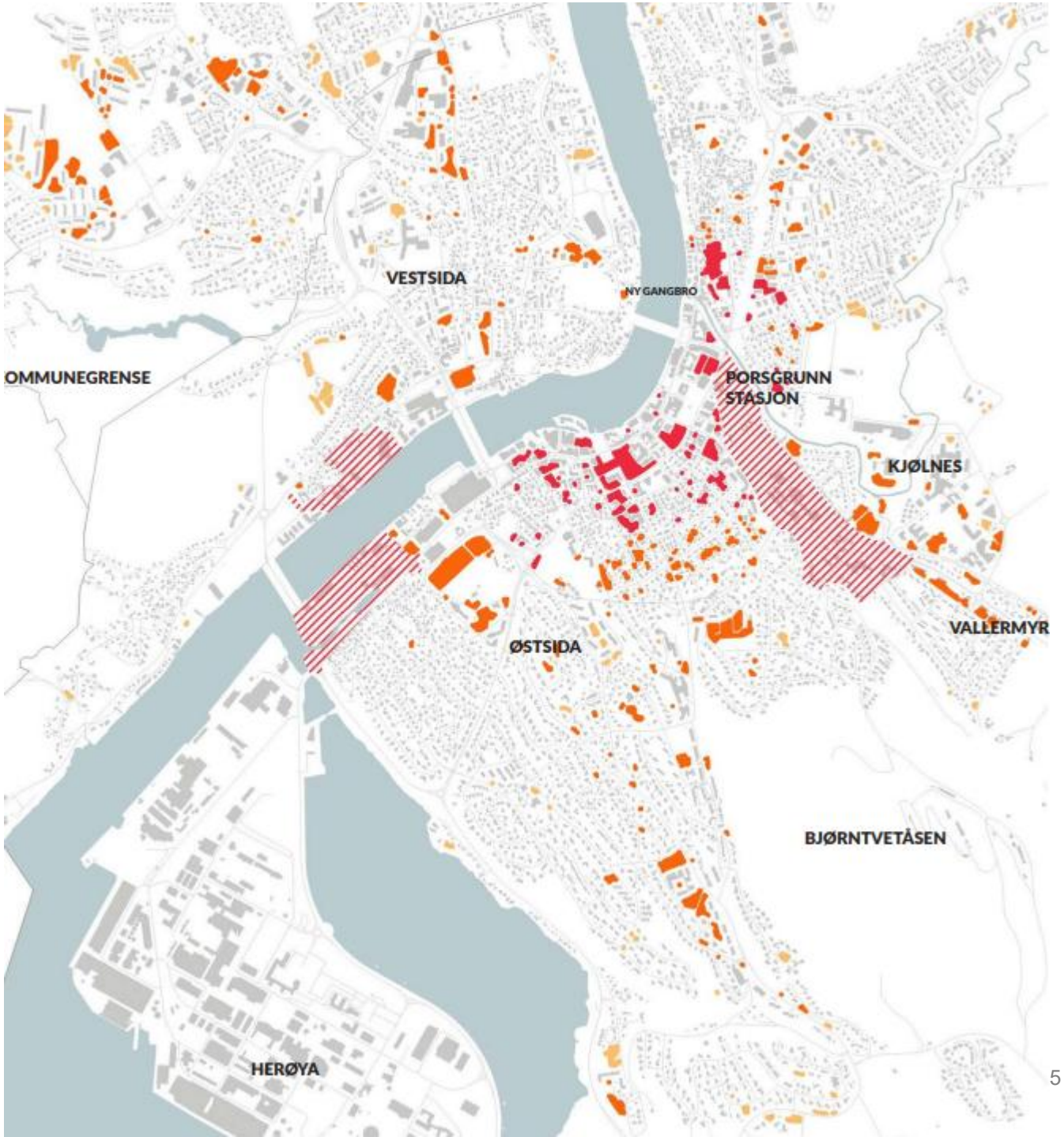
Agnete Masternes Hanssen



- Første nasjonale arkitekturpolitiske dokument på 16 år
- Løfter fram arkitekturens betydning for hverdagsliv og samfunnsutvikling
- Oppsummerer relevant politikk og sentrale virkemidler for å sikre god kvalitet på det bygde miljø
- Første steg i økt innsats for bedre kvalitet på de bygde omgivelsene – oppfordrer til engasjement og handling hos alle involverte

VERDISKAPENDE FORTETTING I GRENLAND

NOV. // 2020



Regjeringens boligmål

Regjeringa.no

Nyheitsvarselet ditt

Kartlegging av planreserver

Rapport | 18.11.2025 | Kommunal- og distriktsdepartementet

På oppdrag fra Kommunal- og distriktsdepartementet har Samfunnsøkonomisk Analyse og Norkart utarbeidet en rapport som kartlegger planreserver tilgjengelig for boligutbygging.

Nyheitsvarsel om: **By- og stedsutvikling** og **Plan, bygg og eiendom**

Ny rapport: Byregioner har mye areal regulert til bolig

Pressemelding | 18.11.2025 | Kommunal- og distriktsdepartementet

I kommunene med høyt boligpress anslås det at så mye som 158 100 boenheter kan være klar for byggesaksbehandling. Det vil si at boligene er ferdigregulert eller ikke trenger en reguleringsplan. Den langsiktige boligreserven med boligenheter som ikke er detaljregulert er enda høyere.

Nyheitsvarsel om: **Plan, bygg og eiendom**

Kommunal- og distriktsdepartementet

Kartlegging av planreserver

Rapport nr. 26-2025

SØA

Samfunns-
økonomisk
Analyse

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)

Dato	LOV-2008-06-27-71
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Sist endret	LOV-2025-06-20-93 fra 01.07.2025
Ikrafttredelse	01.07.2009, 01.07.2010, 01.01.2013
Endrer	LOV-1985-06-14-77
Kunngjort	27.06.2008 kl. 14.40
Rettet	18.03.2025 (nordsamisk oversettelse tilføyd)
Korttittel	Plan- og bygningsloven – pbl

Lovens tittel endret ved lov 8 mai 2009 nr. 27. – Jf. tidligere lover 18 juni 1965 nr. 7, 14 juni

Kapitteloversikt:

Første del: Alminnelig del (§§ 1-1 - 2-4)

Kapittel 1. Fellesbestemmelser (§§ 1-1 - 1-9)

Kapittel 2. Krav om kartgrunnlag, stedfestet informasjon mv. (§§ 2-1 -

Andre del: Plandel (§§ 3-1 - 14-6)

I. Innledende bestemmelser (§§ 3-1 - 5-7)

Kapittel 3. Oppgaver og myndighet i planleggingen (§§ 3-1 - 3-7

Kapittel 4. Generelle utredningskrav (§§ 4-1 - 4-3)

Kapittel 5. Medvirkning i planleggingen (§§ 5-1 - 5-7)

II. Nasjonale planoppgaver (§§ 6-1 - 6-4)

Kapittel 6. Statlige planretningslinjer og planvedtak (§§ 6-1 - 6-4

III. Regional planlegging (§§ 7-1 - 9-7)

Kapittel 7. Regional planstrategi (§§ 7-1 - 7-2)

Kapittel 8. Regional plan og planbestemmelse (§§ 8-1 - 8-5)

Kapittel 9. Interkommunalt plansamarbeid (§§ 9-1 - 9-7)

IV. Kommunal planlegging (§§ 10-1 - 13-4)

Kapittel 10. Kommunal planstrategi (§10-1)

Kapittel 11. Kommuneplan (§§ 11-1 - 11-18)

Kapittel 12. Reguleringsplan (§§ 12-1 - 12-18)

Kapittel 12 A. Krav om grunneierfinansiering av infrastruktur mv. (§§ 12 A-1 - 12 A-13)

OPPRINNELIG KUNNGJORT VERSJON

PDF-versjon | Signatur | XML-versjon | Gå til ajourført versjon

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Dato	FOR-2025-01-24-69
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Ikrafttredelse	24.01.2025
Endrer	FOR-2024-12-20-3512
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§6-2
Kunngjort	24.01.2025 kl. 14.50
Journalnr	2025-0077

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 24. januar 2025 med hjemmel i lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 6-2 første ledd. Fremmet av Kommunal- og distriktsdepartementet.

1. Formål

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Planleggingen skal også sikre at det innenfor det samiske reinbeiteområdet tas hensyn til reindriftens bruk av arealene.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger. Områdene og handlingsrommet er beskrevet i kapittel 5.

I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem.

I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn.

2. Virkeområde

Retningslinjene i kapittel 1–3 og 6–8 gjelder for hele landet. Retningslinjene i kapittel 4 gjelder kun for regioner med større byer, og retningslinjene i kapittel 5 gjelder kun for distriktsområder. Hvilke retningslinjer som gjelder for de ulike områdene, er beskrevet i vedlegget. Retningslinjene i kapittel 4 legges til grunn for planlegging i alle kommuner som er part i en byvekstavtale eller får andre statlige tilskudd for å nå nullvekstmålet, uavhengig av hvilken sone de tilhører i vedlegget.

Retningslinjene gjelder ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene legges til grunn i enkeltvedtak som kommunale, regionale og statlige organer treffer etter plan- og bygningsloven og annen lovgivning. Statlige organer, fylkeskommuner og kommuner skal bruke retningslinjene i sin øvrige virksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

Retningslinjene gjelder for all arealdisponering i hele kommunen og skal bidra til å balansere vern og utvikling av areal. Dette inkluderer planlegging av utbyggingsområder til bebyggelse og anlegg som boliger, fritidsboliger, sentrumsbebyggelse, kjøpesenter, forretninger, bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting, fritids- og turistformål, næring, idrettsanlegg, andre typer anlegg og samferdselsanlegg.

3. Generelle retningslinjer (gjelder for hele landet)

NYE STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR AREALBRUK OG MOBILITET

Kommunal- og
distriktsdepartementet

Hva er statlige planretningslinjer (SPR)?

- SPR skal legges til grunn ved planlegging og enkeltvedtak
- Markerer nasjonal politikk på områder som det er spesielt viktig at blir fulgt opp i planleggingen

- Planmyndigheten og andre berørte offentlige organer er forpliktet å følge SPR i planleggingen
- Ikke bindende for private
- Det kan fremmes innsigelse mot planer i strid med SPR, også der det står «bør»

Foto: Stock

Regjeringen.no

Søk

Tema · Dokument · Aktuelt · Departement · Regjering

Forsiden • Tema • Plan, bygg og eiendom • Plan- og bygningsloven • Planlegging

Del · Skriv ut

Statlig lokaliseringspolitikk

Kommunal- og distriktsdepartementet

Flere av de hensynene og føringene som gjelder ved lokalisering av statlige virksomheter, er angitt i forskrifter og retningslinjer. KDD har ansvar for å følge opp retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon og føringer for statlige virksomheters tilgjengelighet og DFD har ansvar for instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor.

Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon

Retningslinjene fastset føremål for den statlege lokaliseringspolitikken, og vurderings- og prosedyrekrav i samband med lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon.

Føringer for statlige virksomheters tilgjengelighet

For alle beslutninger om lokalisering gjelder Statlige retningslinjer for arealbruk og mobilitet. Statlige virksomheter bør være lette å nå for besøkende og ansatte. Statlige virksomheter med mange ansatte og/eller mange besøkende bør lokaliseres slik at det bygger opp under miljøvennlig transport.

Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor

Formålet med instruksen er å sikre god saksforberedelse og styring med bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor. Instruksen ble fastsatt ved kongelig resolusjon 20. januar 2012 og sist endret ved kongelig resolusjon 13. januar 2017.

Kart over statlig lokalisering i de ni største byområdene

Kommunal- og distriktsdepartementet har utarbeidet en kartløsning som viser hvor statlige virksomheter er lokalisert og hvor tilgjengelige disse er med kollektiv transport eller gange. Kartløsningen dekker de ni største byområdene våre. Områdene og kommunene som byområdene består av, er blitt kartlagt og inndelt etter tilgjengelighet med kollektive transportmidler og gange.

Kartløsningen ble opprinnelig utarbeidet som et kunnskapsgrunnlag for oppfølging av prinsipper for lokalisering av statlige virksomheter i byvekstavtalene. Kartløsningen vil også kunne benyttes til andre formål som gjelder lokalisering i offentlig sektor. I avsnittet om "Ansvar og roller" gis det en oversikt over hvilke aktører som kan dra nytte av den.

Gå til kartløsningen

Foto: Skjermdump fra kartløsningen

ABC-metodikken

De statlige virksomhetene som vises i løsningen, er klassifisert ut fra en mobilitetsprofil. ABC-metodikken er blitt lagt til grunn for kartleggingen av tilgjengelighet og klassifiseringen av mobilitetsprofil for statlige virksomheter.

Våre forpliktelser og viktige arealprinsipper

- Følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet
- Prinsipper for bærekraftig arealforvaltning (Meld.st. 35 Bærekraftig bruk og bevaring av natur)
- UFF-tankegang: unngå, flytte og forbedre

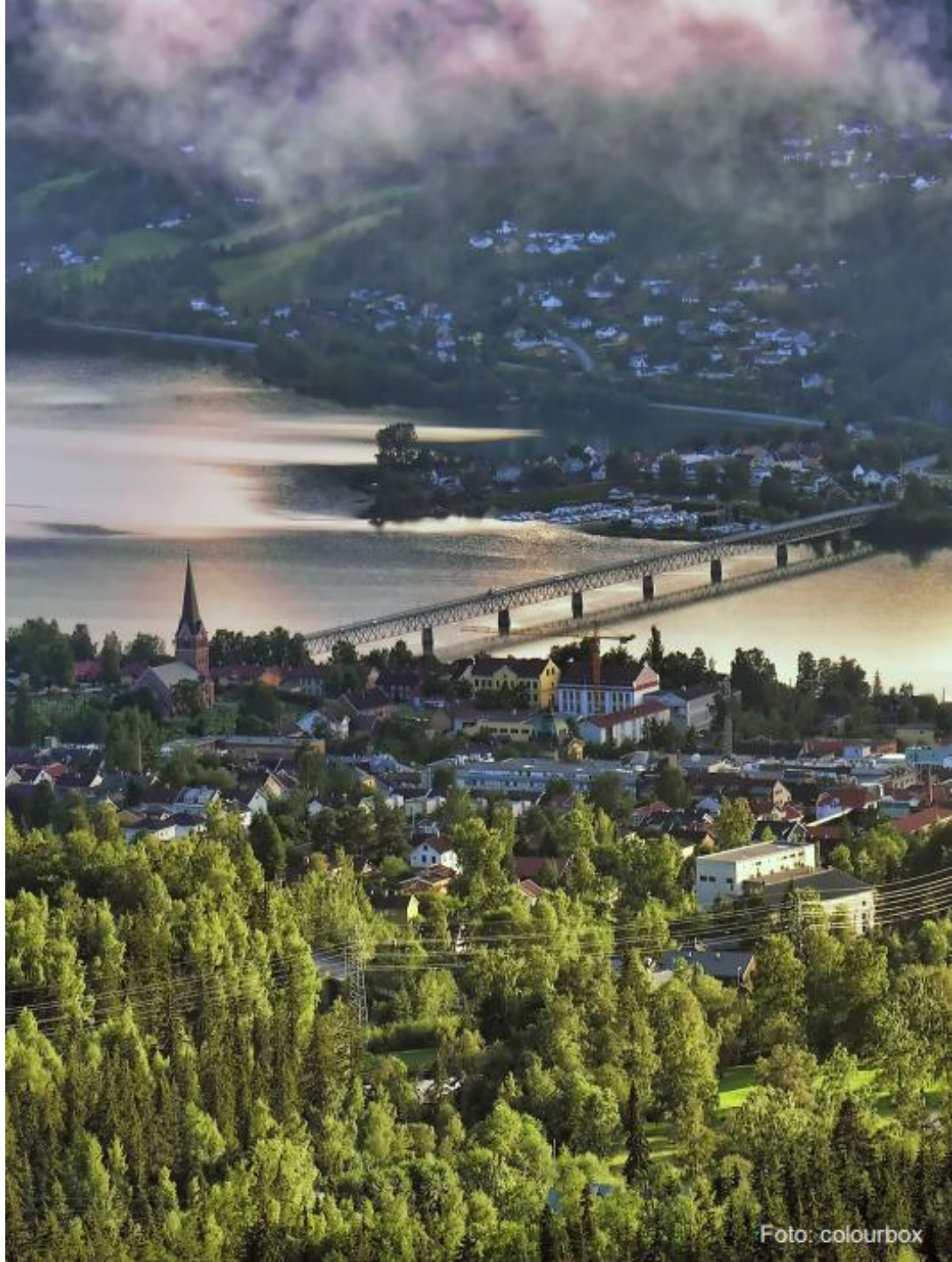


Foto: colourbox

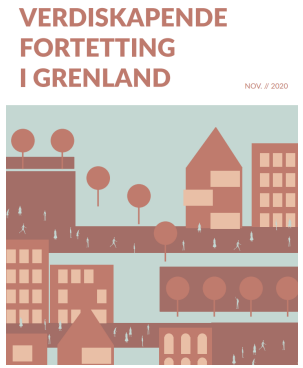
Formål med planretningslinjene

- Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.
- Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder.

Foto: Geir Otto Johansen

Ny retning i arealpolitikken

- Areal er en knapp ressurs
- Hovedløsningen skal være fortetting og transformasjon
- Bygge på allerede «grå areal» - ikke «kappe nytt land»
- Vektlegger også hensyn til bla. jordvern, natur, villrein, samfunnssikkerhet, beredskap og naturfare
- Anbefaler arealregnskap og revisjon av KPA «planvask»



Kilde: VFG-191120-rapport-lav.pdf

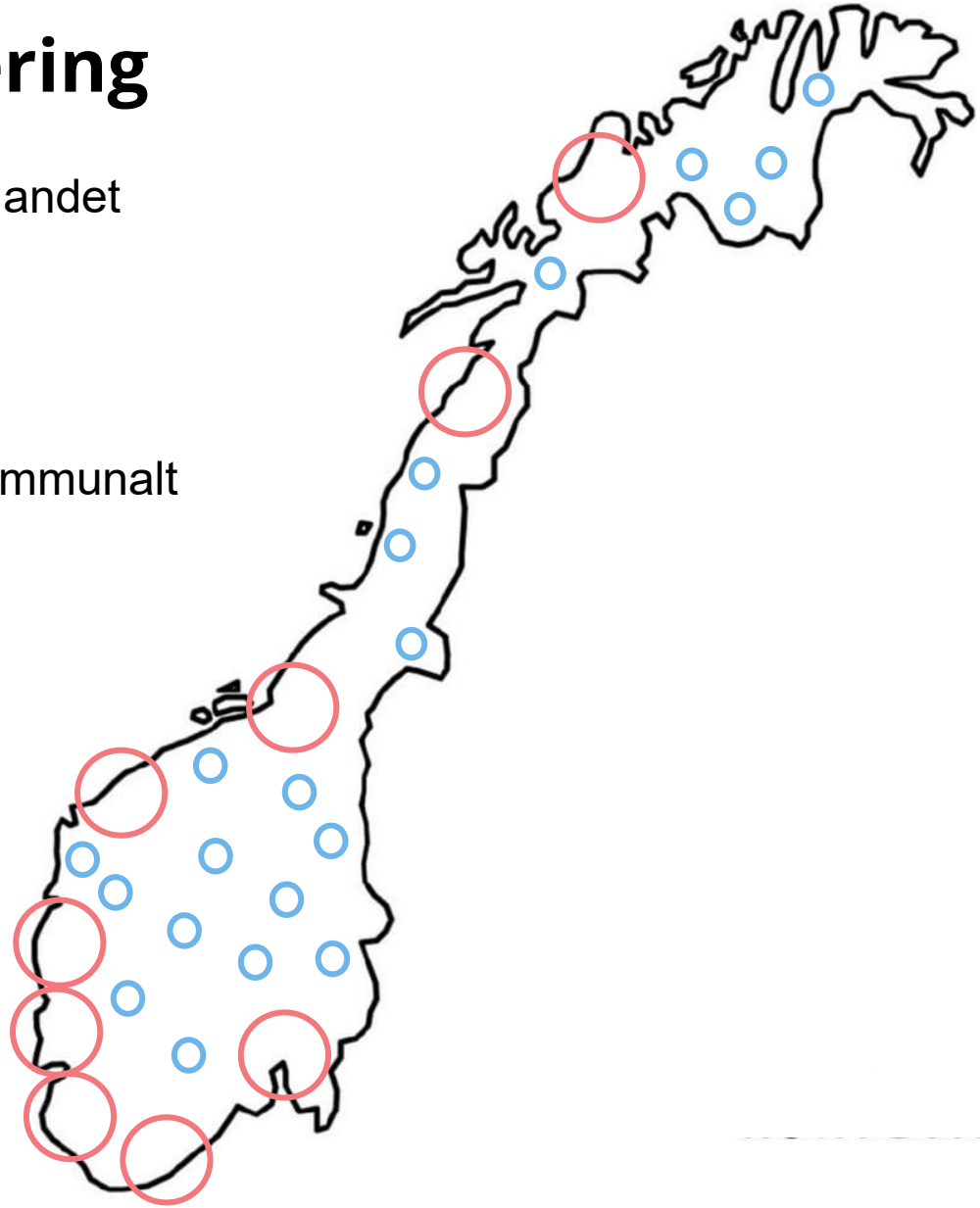
Virkeområde - geografisk differensiering

Kapittel 1-3 og **6-8** er retningslinjer som gjelder for hele landet

1 Formål
2 Virkeområde
3 Generelle retningslinjer
6 Retningslinjer for beslutningsunderlaget
7 Retningslinjer for planutarbeidelse på regionalt/interkommunalt nivå, samarbeid og ansvar for gjennomføring
8 Ikrafttreden

Kapittel 4 Retningslinjer for regioner med større byer

Kapittel 5 Retningslinjer for regioner med mindre tettsteder og spredtbygde strøk



Kap 3 – hele landet: Arealeffektiv, samordnet planlegging

- 3.1. Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter. […]
- Hovedtyngden av boliger, fritidsboliger, handel, tjenester, arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette.

Foto: Silje Flage Dragsund

Næring og industri

3.6 Næring og industri: Det skal tas hensyn til nærings- og industrivirksomheters arealbehov og samfunnets samlede behov for verdiskaping. Ved behov for kraftkrevende næring og industri skal mulighetene for energiforsyning vurderes. [...]

Foto: Greenstat.n

Ta vare på naturen

3.10 Klima, naturmangfold og friluftsliv: Det skal tas hensyn til **viktige arealer for friluftsliv og naturmangfold**, samt **karbonrike arealer**, slik at disse arealenes kvalitet og evne til økosystemtjenester, karbonlagring og klimatilpasning opprettholdes. Muligheten for å bygge innenfor eller i tilknytning til eksisterende byggeområde **skal kartlegges og utnyttes** før det vurderes å ta i bruk områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift (LNFR-områder) og grøntområder til utbyggingsformål. Planlegging skal bidra til å nå målet om å **redusere nedbygging av særlig viktige naturarealer**.

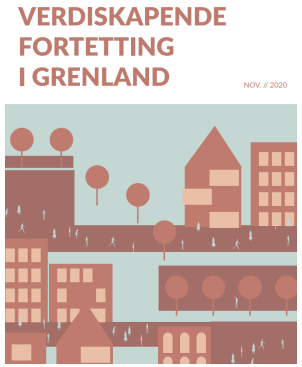
3.8 Villrein: Arealplanleggingen skal bidra til å nå målet om en helhetlig og restriktiv arealforvaltning i villreinfjellet. Dette innebærer at det skal være en **høy terskel for inngrep i villreinens leveområder**.

Foto: iStock

Kap. 4 - retningslinjer for regioner med større byer

4.1 Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

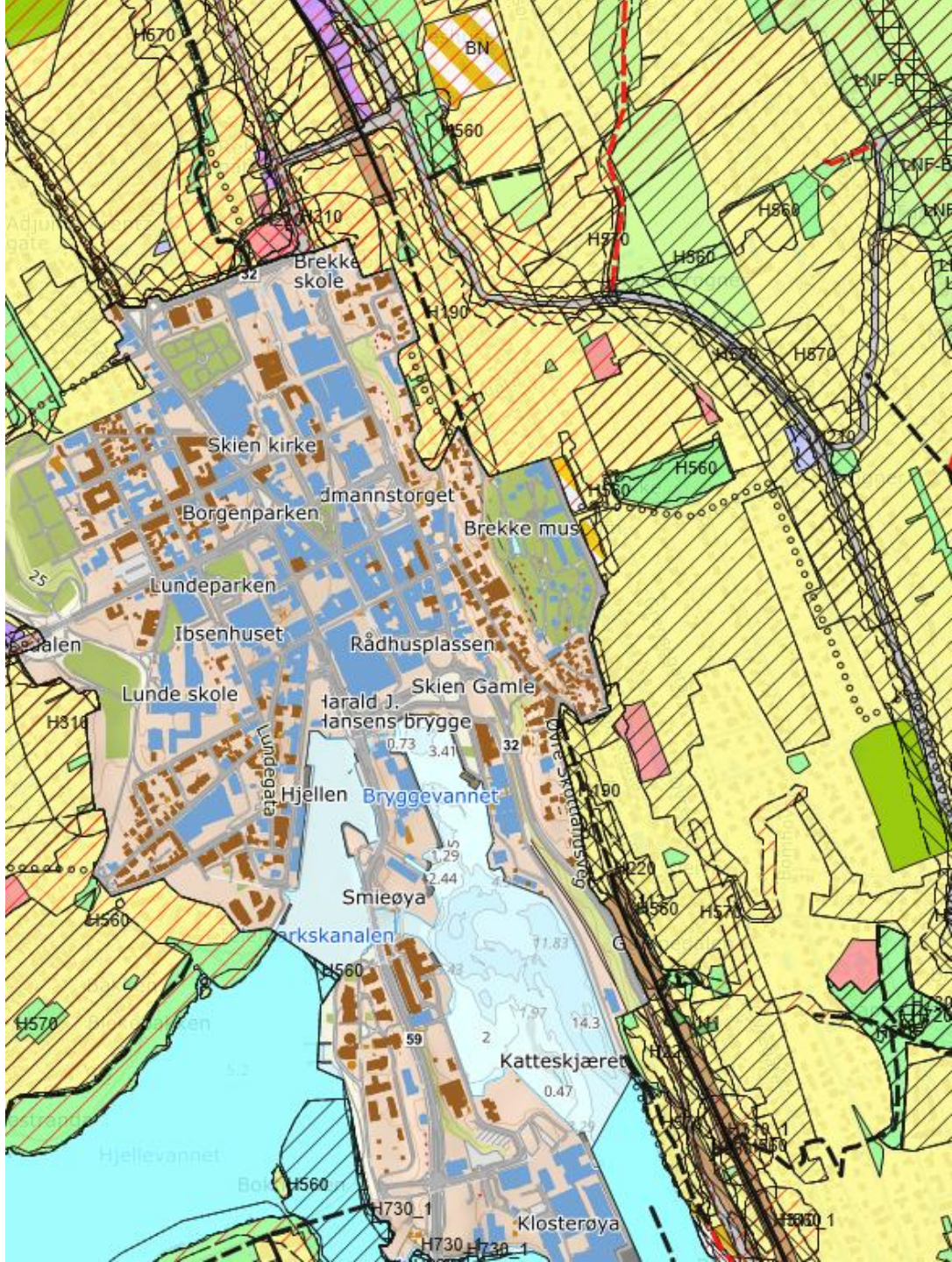
4.5 *Fortetting og transformasjon:* I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet. Samtidig bør kulturmiljø, stedskvaliteter, gode uteområder bokvalitet og tilgang til grøntstrukturer og naturområder vektlegges.



Kilde: VFG-191120-rapport-lav.pdf

Kap. 6 Retningslinjer for beslutningsunderlag

6.4 Ved revisjon av kommuneplanens arealdel bør kommunen vurdere om tidligere vedtatt arealbruk svarer til dagens og framtidens forventede behov og gjeldende nasjonale og regionale føringer for arealbruk. Det skal vurderes å ta ut eller redusere omfanget av utbyggingsarealer som ikke lenger bør bygges ut.



Kilde: ISYMap

REGIONAL PLANLEGGING ER ET SENTRALT VIRKEMIDDEL FOR BYUTVIKLING

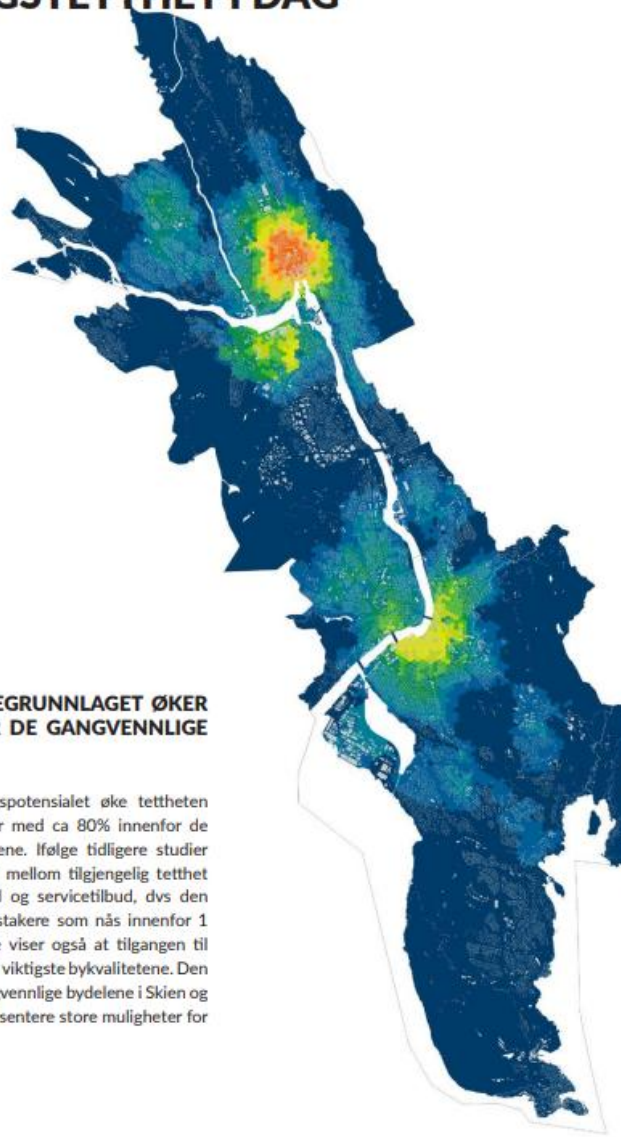
Nasjonale forventninger til regional planlegging

Regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og overordnede transportløsninger fastsettes i regionale eller interkommunale areal- og transportplaner. Planene tar hensyn til regionale og lokale forutsetninger og utbyggingspress. (nr. 50)

Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder. (nr. 51)

Det legges til rette for tilstrekkelig boligbygging i kommunene i tråd med lokale og regionale behov. Boligbyggingen bør bidra til gode og varierte boligtilbud og bomiljøer for alle (nr. 21)

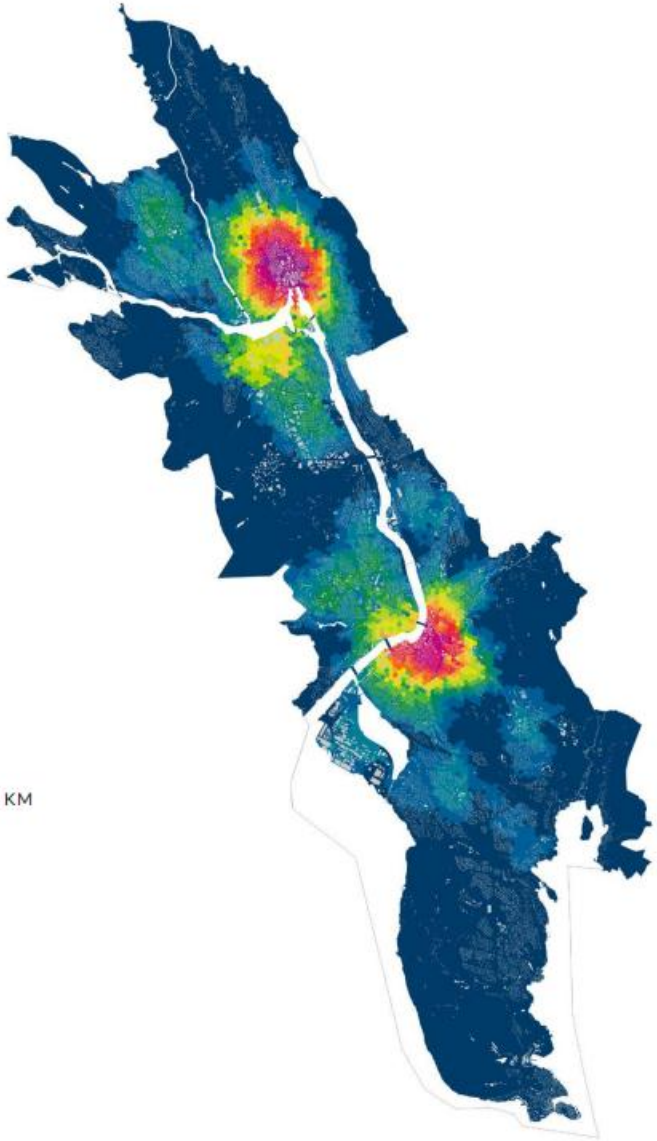
KONSEKVENSANALYSE: BEFOLKINGSTETTHET I DAG



DET LOKALE SERVICEGRUNNLAGET ØKER MED 80% INNENFOR DE GANGVENNLIGE BYDELENE.

Fullt utnyttet vil fortettingspotensialet øke tettheten av boliger og arbeidsplasser med ca 80% innenfor de gangvennlige delene av byene. Ifølge tidligere studier finnes det et sterkt forhold mellom tilgjengelig tetthet innenfor 1 km gangavstand og servicetilbud, dvs den mengde beboere og arbeidstakere som nås innenfor 1 km via gatenettet. Studiene viser også at tilgangen til servicefunksjoner er en av de viktigste bykvalitetene. Den foreslåtte tettheten i de gangvennlige bydelene i Skien og Porsgrunn vil i så måte representere store muligheter for å skape bærekraftig byliv.

BEFOLKINGSTETTHET MED FORTETTING

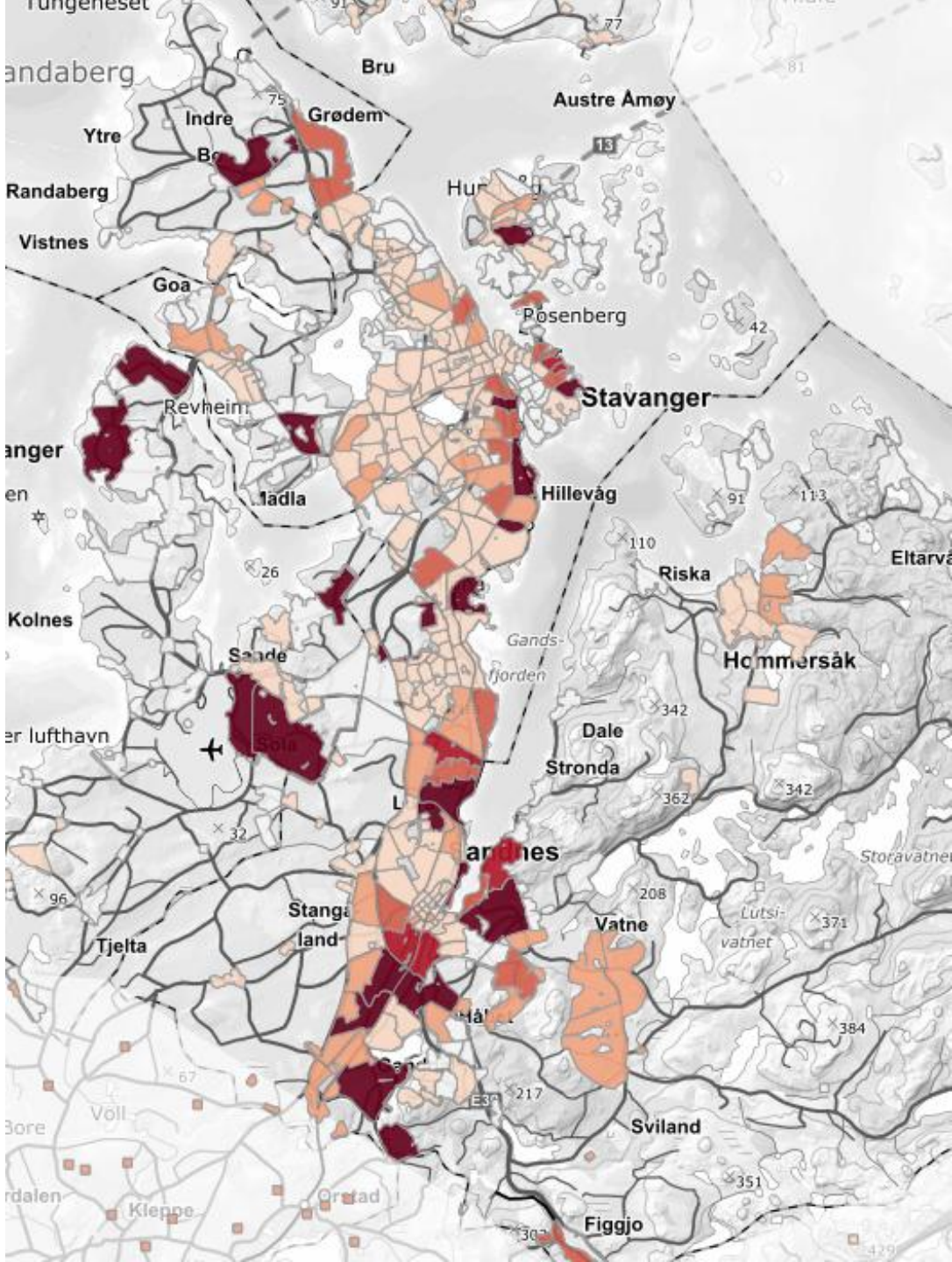


VERDISKAPENDE FORTETTING I GRENLAND

NOV. // 2020

Kunnskapsgrunnlag for nye regional ATP-plan

- Arealregnskap
- Prinsipper for arealutvikling som grunnlag for arealstrategi og rullering av kommuneplanens arealdel («planvask»)
- Vurdere ulike tiltak og virkemiddelpakker for å nå nullvekst i personbiltransport (en byutredning for regional transportmodell)
- Nye arealindikatorer i oppfølgingen av byvekstavtalene?



Illustrasjon:: ADV-RTM

Arealpolitikken i byvekstavtalene

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036

«Departementet vil (…) be Statens vegvesen legge til rette for at **arealbruk og parkeringspolitikk**, som frem til nå har vært lite synlig i den løpende oppfølgingen av avtalene, **integreres på en bedre måte i porteføljestyringen**. Det vil gi en tettere oppfølging av disse viktige områdene, som er avgjørende for måloppnåelsen på lang sikt».

Prosess for å se på indikatorene

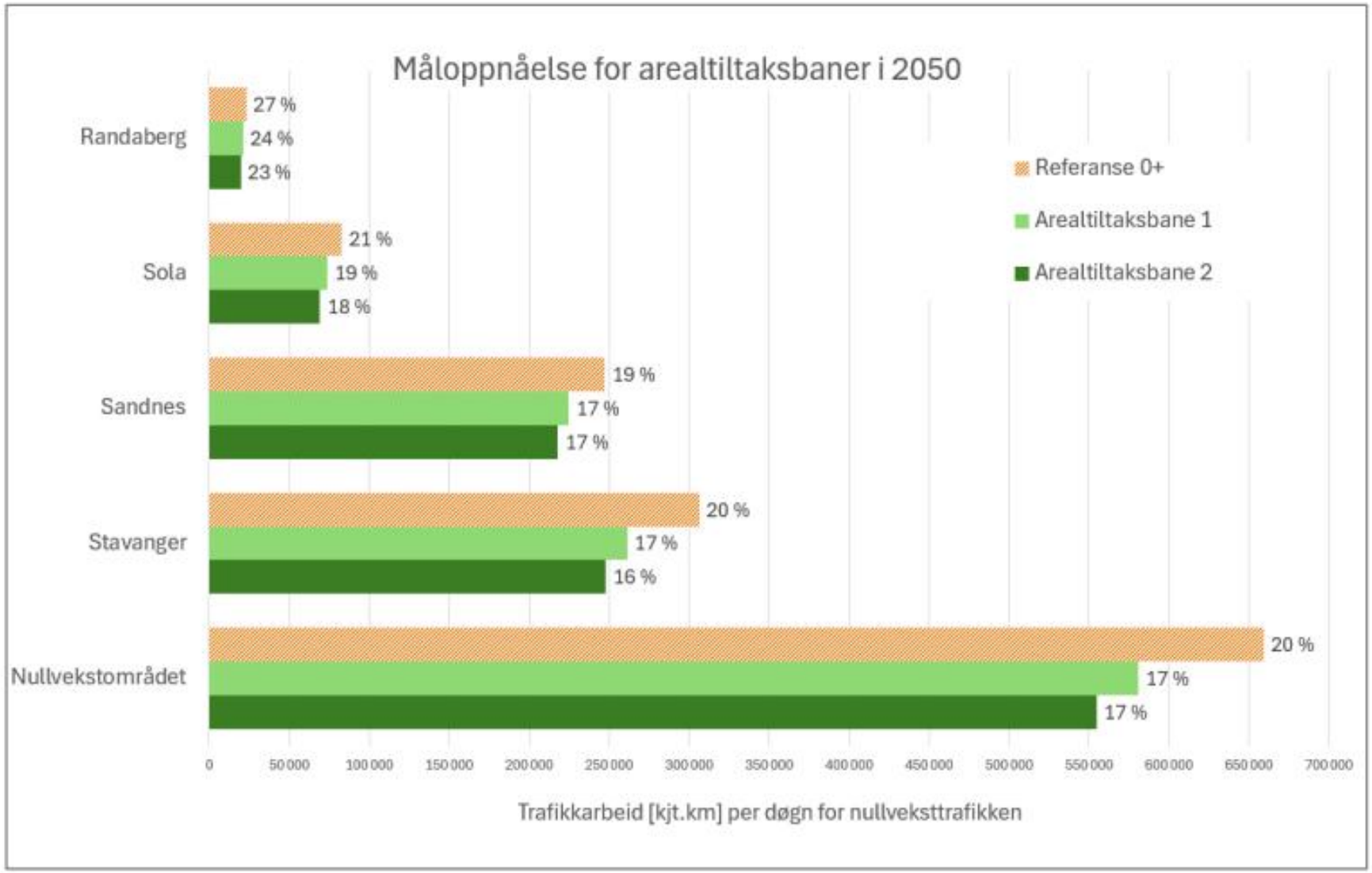
- Statens vegvesen tok initiativ om å nedsette en arbeidsgruppe
- Mandat er å drøfte behovet for å justere eller supplere indikatorsettet
- Gruppa gir sine anbefalinger til SD og KDD
- KDD leder arbeidsgruppa
- Arbeidsgruppas forslag er på høring i byområdene nå
- **Dette kan inngå i reforhandlinger om nye avtaler, eller avgjøres av styringsgruppene for de enkelte byvekstavtalene**

Arealbruksindikatorer?

Byutredningene 2025

- Virkemiddelpakke 1: Mer kollektiv, sykling og gåing kombinert med kilometerbaserte bomtakster
- Virkemiddelpakke 2: Strengere bilrestriksjoner
- Virkemiddelpakke 3: Mer kollektiv, sykling og gåing kombinert med bilrestriksjoner
- Virkemiddelpakke 4: Mer kollektiv, sykling, gåing og bilrestriksjoner med konsentrert arealbruk

Kilde: byutredning-nord-jaren-2025.pdf

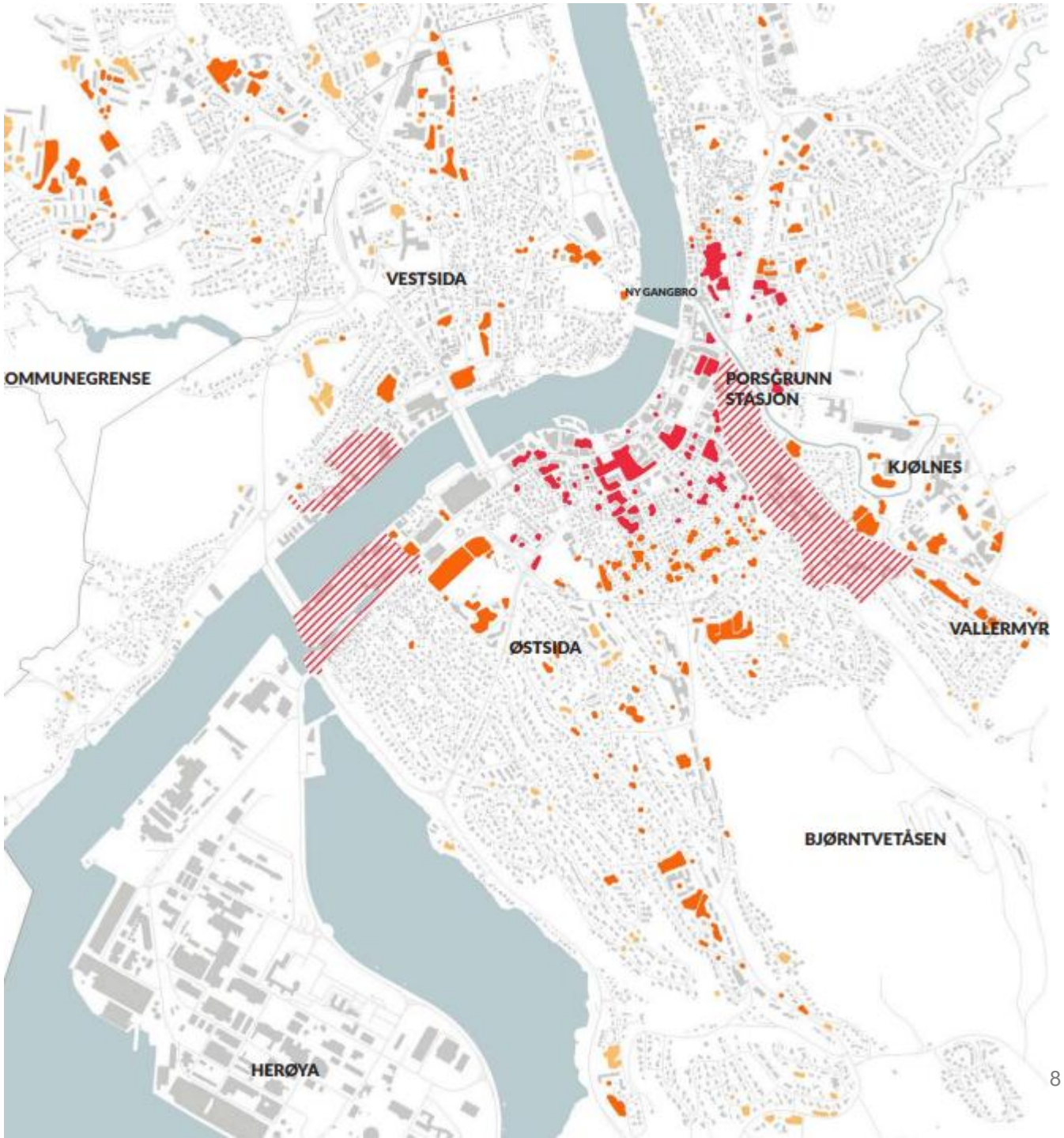


Kilde: byutredning-nord-jaren-2025.pdf

Figur 11 Effekter av arealtiltak i 2050 sammenlignet med 2017, samlet for nullvekstområdet og fordelt på kommuner.

VERDISKAPENDE FORTETTING I GRENLAND

NOV. // 2020



Kommunal- og
distriktsdepartementet

Statens vegvesen

Byvekstavtaler som nasjonalt satsningsområde

Temamøte i regi av Bystrategi Grenland

Jan Fredrik Lund
Avdelingsdirektør
Vegdirektoratet

Foto: Jon Opseth

Byvekstavtalenes formål og funksjon

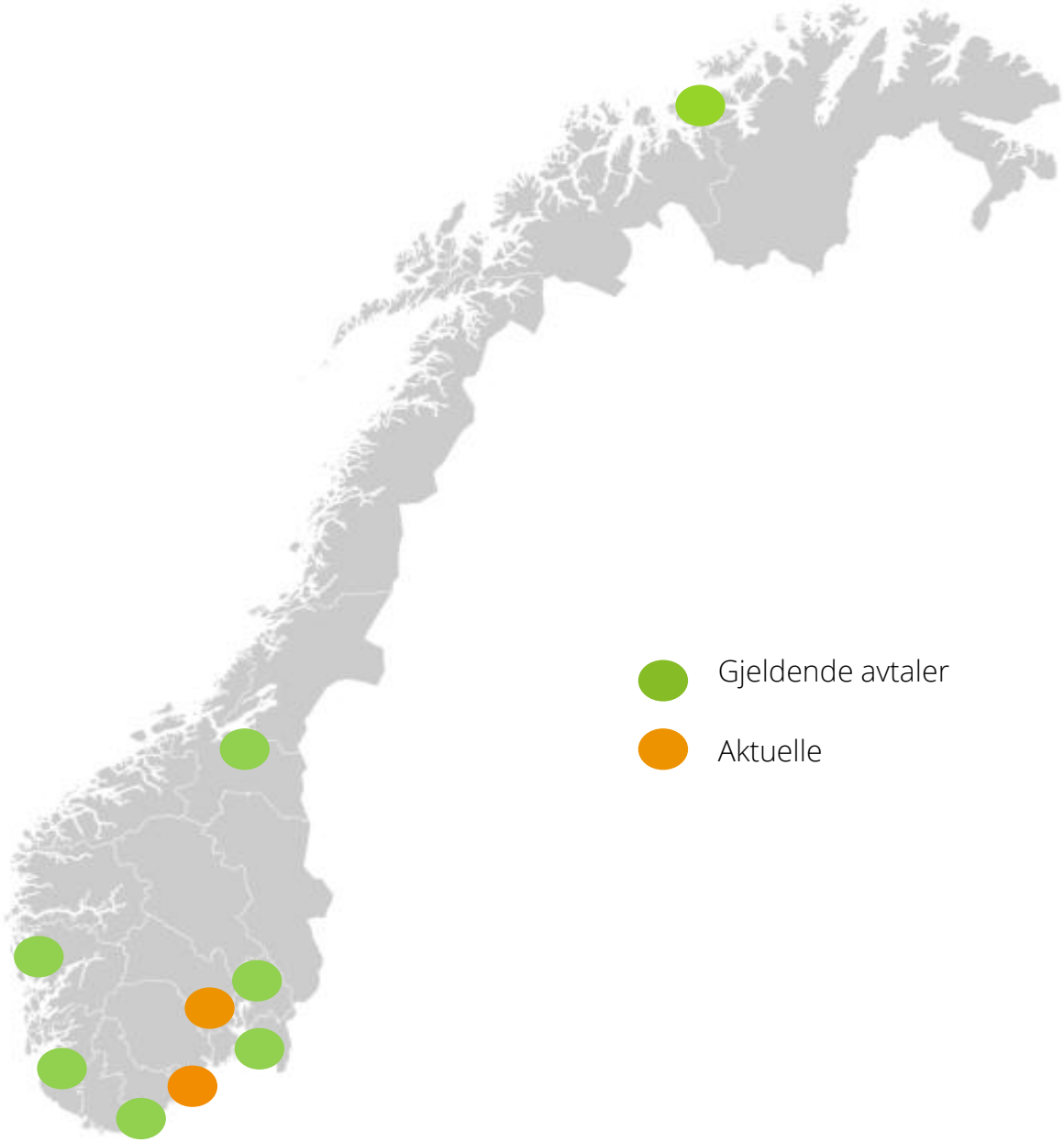
Statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet

- Likeverdige avtaleparter på tre forvaltningsnivåer (nasjonalt, regionalt og lokalt)
- 10-årig, bindende avtale – langsiktig forpliktelse på tvers av forvaltningsnivå, nødvendig for å oppnå resultater innen transport og arealbruk
- Porteføljeforvaltning – staten bidrar betydelig, men virkemidlene besluttes i stor grad lokalt
- Nullvekstmålet er det overordnede målet, med byindeksen som nøkkelindikator – felles mål, ulik medisin
- Det er en gruppeinnsats – alle bidrar, også befolkningen i byene

Byvekstsamarbeidet - 7 inngåtte byvekstavtaler

- Oslo-området
- Bergens-området
- Nord-Jæren
- Trondheims-området
- Tromsø
- Kristiansandsregionen
- Nedre Glomma

- Buskerudbyen
- Grenland

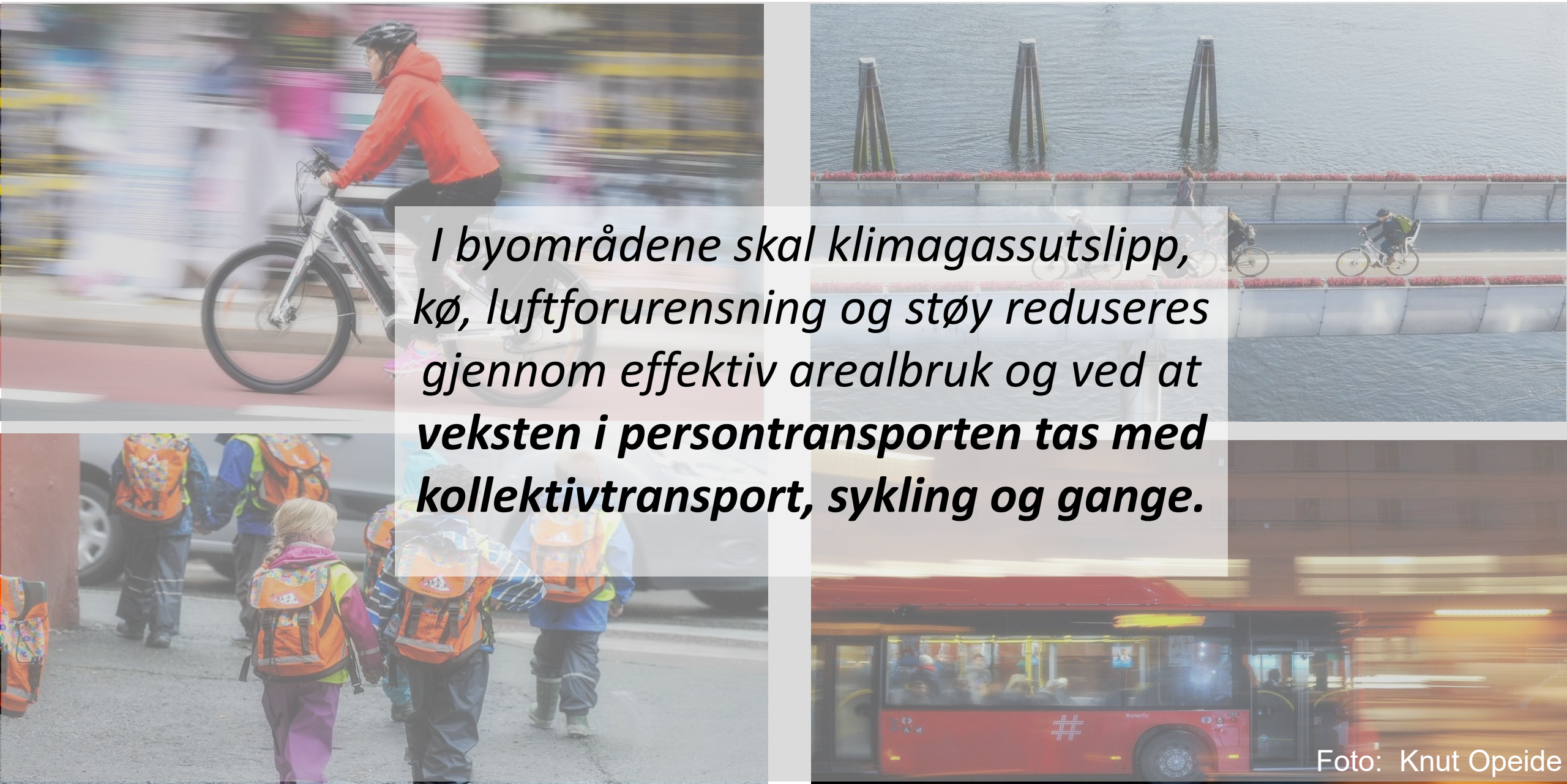


God byutvikling

Levende, miljøvennlige byer som er tilgjengelig for alle

Foto: Henriette Erken Busterud, Knut Opeide, Bård Asle Nordbø

Nullvekstmålet

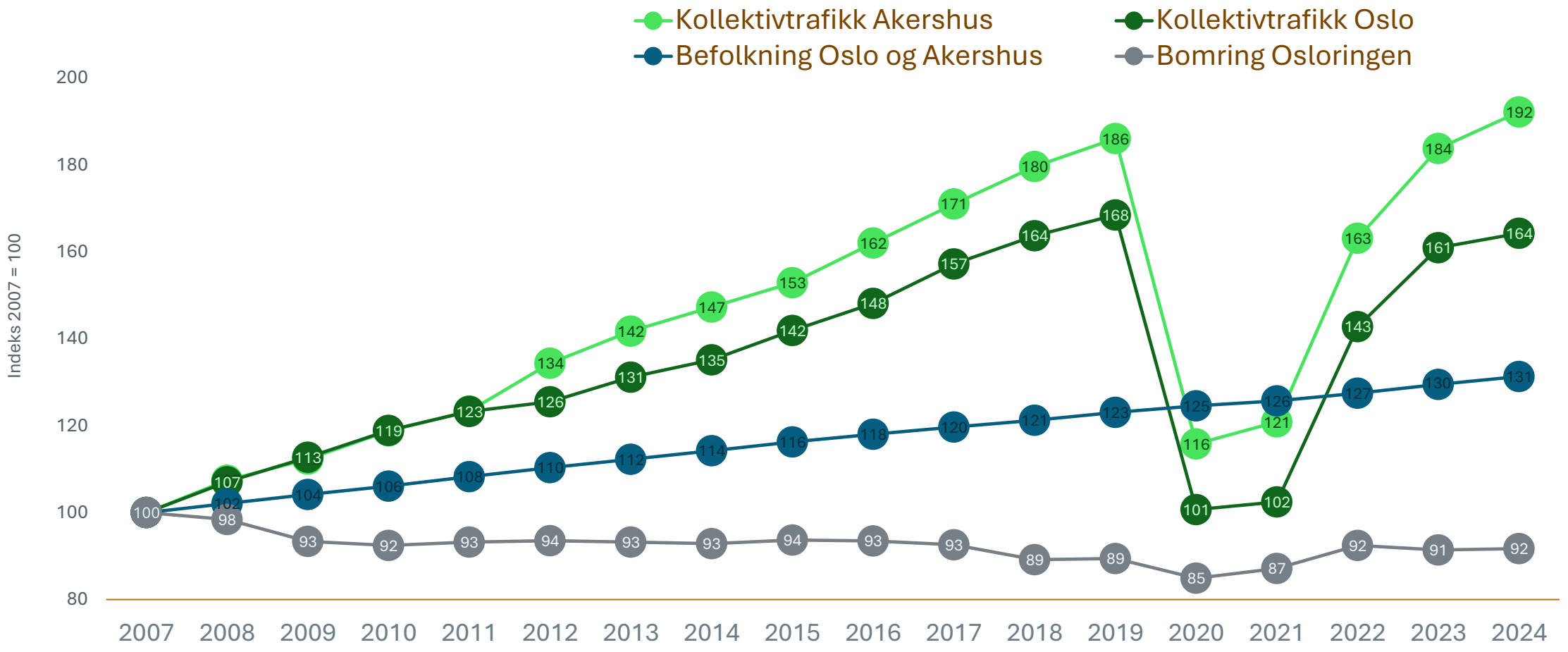


I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at ***veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.***

Foto: Knut Opeide

Nullvekst i personbiltrafikken i Osloringen 2007-2024

Vi må fortsette å gjøre gode grep i fellesskap for å sikre god mobilitet også i fremtiden



Kilde: Ruter, Jdir, SSB, Fjellinjen

Felles indikatorsett/Oppfølging og måling av resultatene

Målindikatorer

- **Byindeks (utvikling i personbiltrafikken)**

- Trafikkarbeid **(utvikling i personbiltrafikken)**

Supplerende indikatorer

- Reisemiddelfordeling

- Kollektivreiser

- CO2-Utslipp

- *Trafikksikkerhets-indikator utarbeides i 2025

Oppfølging av areal og parkering

- Areal

- Parkering

Bypakke og byvekstavtale

De bompengefinansierte bypakkene er en del av avtalene, og er viktige både for å finansiere prosjekter og tiltak, og for å stanse veksten i personbiltrafikken i tråd med nullvekstmålet.

Foto: Knut Opeide

Rammer og forutsetninger

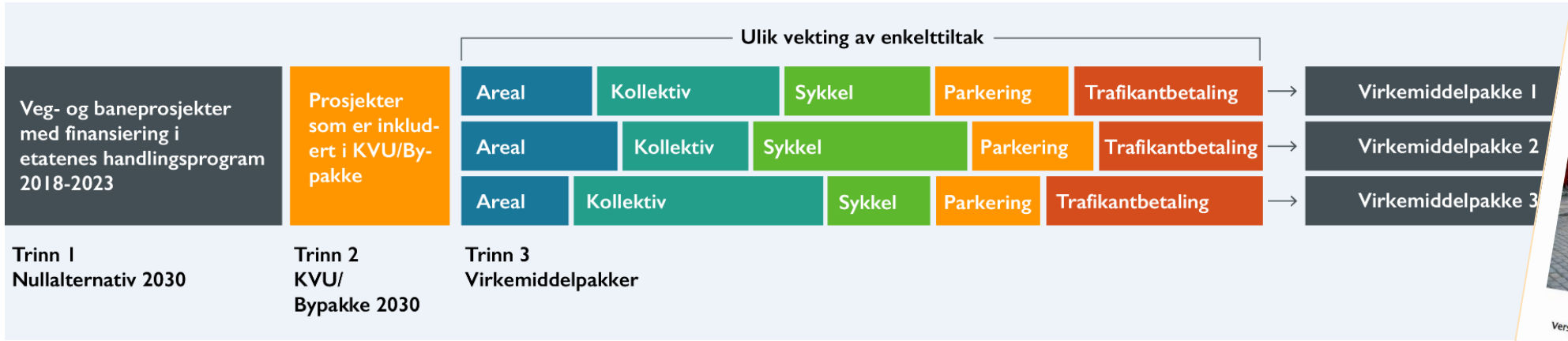
Statens vegvesen

Gjensidig forpliktende avtaler (10 årige) der stat, kommuner og fylkeskommuner:

- Forplikter seg til en målrettet arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og investeringene i transportsystemet og bidrar med finansiering av tiltak og prosjekter for å nå nullvekstmålet

Forutsetninger

- En porteføljestyrt tiltakspakke med balanse mellom prosjektkostnader og finansiering
- Bompengepakken skal være en del av byvekstavtalen
- Det må sannsynliggjøres at nullvekstmålet nås i langsiktig perspektiv (Byutredninger og annet utredningsarbeid)



Fra belønningsavtale til byvekstavtale

- Det er Samferdselsdepartementet som utarbeider forhandlingsmandat og inviterer til forhandlinger om byvekstavtale
- Forhandlingsmandatet omtaler overordnede rammer, mål, organisering og oppfølging, finansiering mm.
- Det er Statens vegvesen som leder forhandlingene av byvekstavtale på vegne av staten, og senere oppfølging av avtalen som styringsgruppeleder.
- Fra NTP 2025-2036:
  - Utover i planperioden vil det være aktuelt å invitere Buskerudbyen og Grenland til forhandlinger om byvekstavtaler. De to byområdene har i dag belønningsavtaler, og inntil videre legger regjeringen opp til å videreføre disse
  - «….**forenklede byutredninger** er helt avgjørende for å kunne gjøre gode vurderinger av hva som er nødvendig for å nå nullvekstmålet, og slike utredninger skal som hovedregel foreligge før staten inviterer til forhandlinger eller reforhandlinger av byvekstavtaler. Utredningsbehovet kan variere mellom byområdene.»
- Det er Samferdselsdepartementet som gir oppdrag om å gjennomføre byutredninger

Foto: Henriette Erken Busterud

Felles satsing på gode byområder

Bred enighet om at Byvekstavtaler er rett grep for å nå nullvekstmålet og Norges klima- og miljømål

Spørsmål?

Foto: Knut Opeide

Regionale og kommunale planers betydning for måloppnåelse

Veien til Byvekstavtale

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023

Kommunal- og distriktsdepartementet

Miljø-direktoratet

Veileder | M-1941

Konsekvensutredning av klima og miljø

Denne håndboken viser hvordan de ulike klima- og miljøtemaene skal kartlegges og utredes i en konsekvensutredning av reguleringsplaner og tiltak.

DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Rundskriv

Fylkeskommunene
Miljødirektoratet
Riksantikvaren
Sametinget
Statsforvalterne

Nr.	Vår ref	Dato
T-2/16 - revisjon mai 2025	23/2452	26. mai 2025

Miljøforvaltningens innsigelsespraksis

1. Innledning

For å bidra til en enhetlig forvaltningspraksis og gi forutsigbarhet for kommunal arealplanlegging, klargjør dette rundskrivet hva som er spørsmål av nasjonal eller vesentlig regional betydning eller som av andre grunner er av vesentlig betydning på klima- og miljøområdet. Rundskrivet skal legges til grunn for miljøforvaltningens innsigelsespraksis, og vil samtidig bidra til økt forutsigbarhet om hvilke klima- og miljøinteresser staten mener skal ivaretas i den kommunale arealplanleggingen. For øvrig vises det til rundskriv H-2/14 som gir de overordnede retningslinjene for bruk av innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven.

Departementet vil understreke at innsigelsesmyndighetene på miljøområdet skal delta aktivt tidlig i planprosessene med kunnskap og veiledning om klima- og miljøinteresser. Dette legger til rette for at planmyndigheten best mulig kan ivareta nasjonale og vesentlige regionale verdier og at innsigelse unngås. Informasjon som er relevant for å kunne ta stilling til eventuell innsigelse senere i prosessen må også etterspørres så tidlig som mulig.

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Dato	FOR-2024-12-20-3359
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Ikrafttredelse	20.12.2024
Endrer	FOR-2018-09-28-1469
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§6-2
Kunngjort	23.12.2024 kl. 10.10
Rettet	28.01.2025 (punkt 4.3 andre ledd bokstav h andre punktum)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 20. desember 2024 med hjemmel i lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 6-2 første ledd. Fremmet av Kommunal- og distriktsdepartementet.

DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Meld. St. 35

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Bærekraftig bruk og bevaring av natur

Norsk handlingsplan for naturmangfold

Klima- og miljødepartementet

Tiltaksplan

Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Dato	FOR-2025-01-24-69
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Ikrafttredelse	24.01.2025
Endrer	FOR-2024-12-20-3512
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§6-2
Kunngjort	24.01.2025 kl. 14.50
Journalnr	2025-0077

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 24. januar 2025 med hjemmel i lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 6-2 første ledd. Fremmet av Kommunal- og distriktsdepartementet.

1. Formål

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på natur-, klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer. Planleggingen skal også sikre at det innenfor det samiske reinbeiteområdet tas hensyn til reindriftens bruk av arealene.

Statsforvalterens rolle

Våre mål:

Nasjonale og viktige regionale interesser er ivaretatt i kommunale og regionale planer

- arealutnyttelse i byer og tettsteder
- klimagassreduksjon og klimatilpasning
- særlig viktige naturarealer

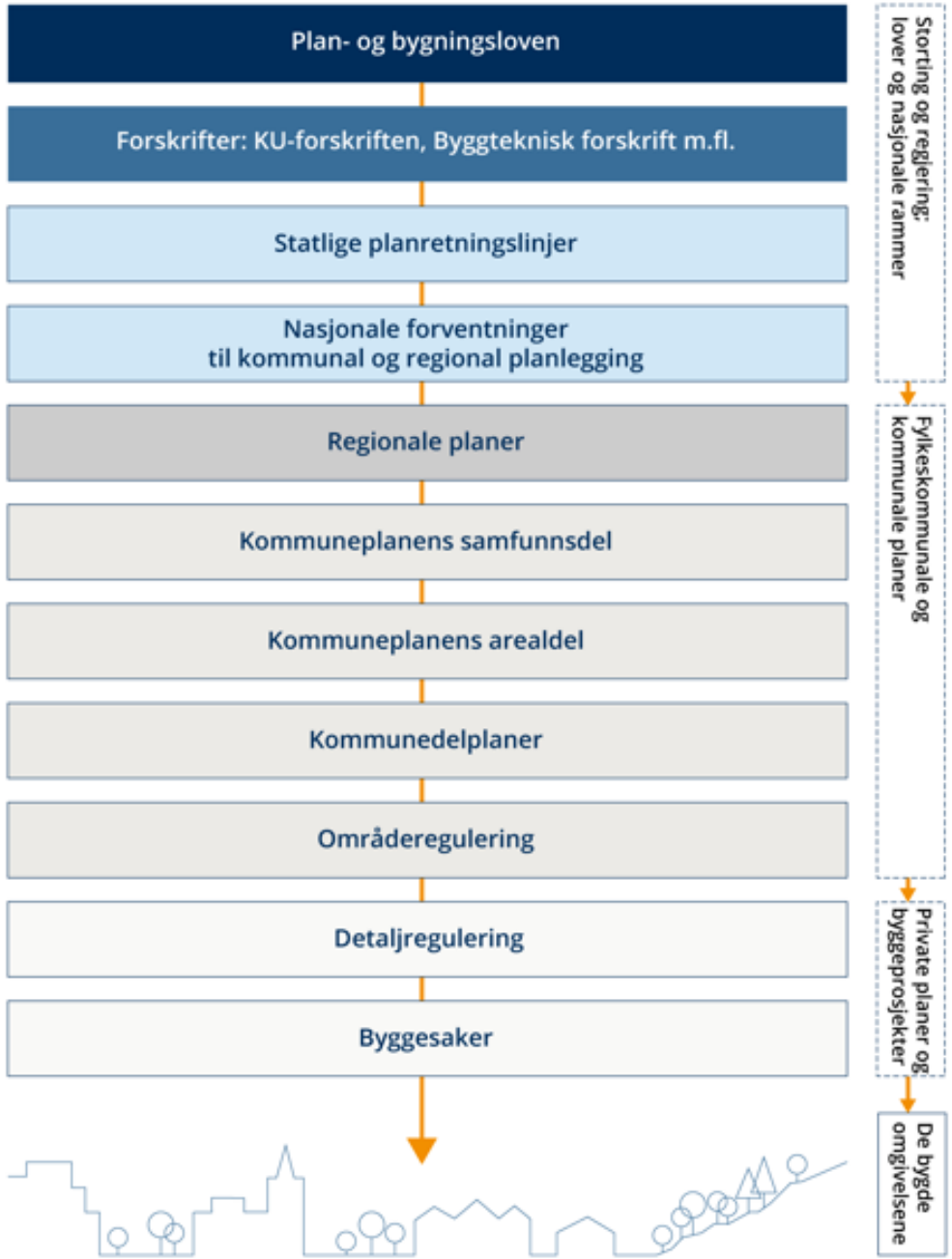
Byvekst:

Statsforvalteren skal i de ni største byområdene bistå kommunene og fylkeskommunene i arbeid knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, herunder følge opp byvekstavtalene for å sikre ivaretakelse av arealdimensjonen i avtalene.

Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet

Tildelingsbrev 2025

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark



Illustrasjon: regjeringen.no

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Dato	FOR-2024-12-20-3359
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Ikrafttredelse	20.12.2024
Endrer	FOR-2018-09-28-1469
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§6-2
Kunngjort	23.12.2024 kl. 10.10
Rettet	24.01.2025 (rettelse ved protokolltilførsel, se nederst).
Journalnr	2024-1671

SPR klima 5.3:

- Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et **endret klima** kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og **ivaretakelse av økosystemer** og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til **økt kvalitet i uteområder**. Planer skal ta hensyn til behovet for **åpne vannveier**, **overordnede blågrønne strukturer**, og **forsvarlig overvannshåndtering**.
- Bevaring, restaurering eller etablering av **naturbaserte løsninger** (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Dato	FOR-2025-01-24-69
Departement	Kommunal- og distriktsdepartementet
Ikrafttredelse	24.01.2025
Endrer	FOR-2024-12-20-3512
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§6-2
Kunngjort	24.01.2025 kl. 14.50
Journalnr	2025-0077

SPR AMOB 4.5

- I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet
- For byområdene bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med **høy kvalitet**.
- I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med **kvalitet**. Samtidig bør kulturmiljø, stedskvaliteter, **gode uteområder**, bokvalitet og tilgang til **grøntstrukturer** og **naturområder** vektlegges.

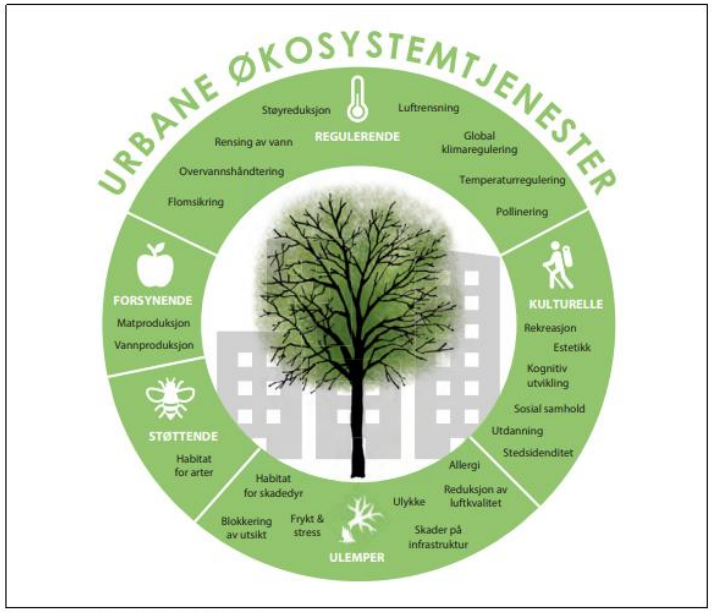
23 mål for å oppfylle FNs naturavtale, blant annet:

- Arealforvaltning for å redusere tap av naturmangfold
- Restaurering av natur
- Redusere forurensning
- Bygge robusthet for klimaendringer
- Integrere naturmangfold i ulike prosesser

Og særlig:

- Mål 12: Grønne byer og tettsteder

...hvor Byvekstavtaler nevnes spesifikt som et viktig virkemiddel



Figur 6.24 Urbane økosystemtjenester

Urbane økosystemer leverer en lang rekke tjenester.
Kilde: Gómez-Baggethun og Barton (2013)

Takk for meg

grethe.helgas@statsforvalteren.no

Planlegging - regjeringen.no

Veileder: Hvordan ta hensyn til klima og natur i arealplanlegging? - miljodirektoratet.no

bystrategi GRENLAND

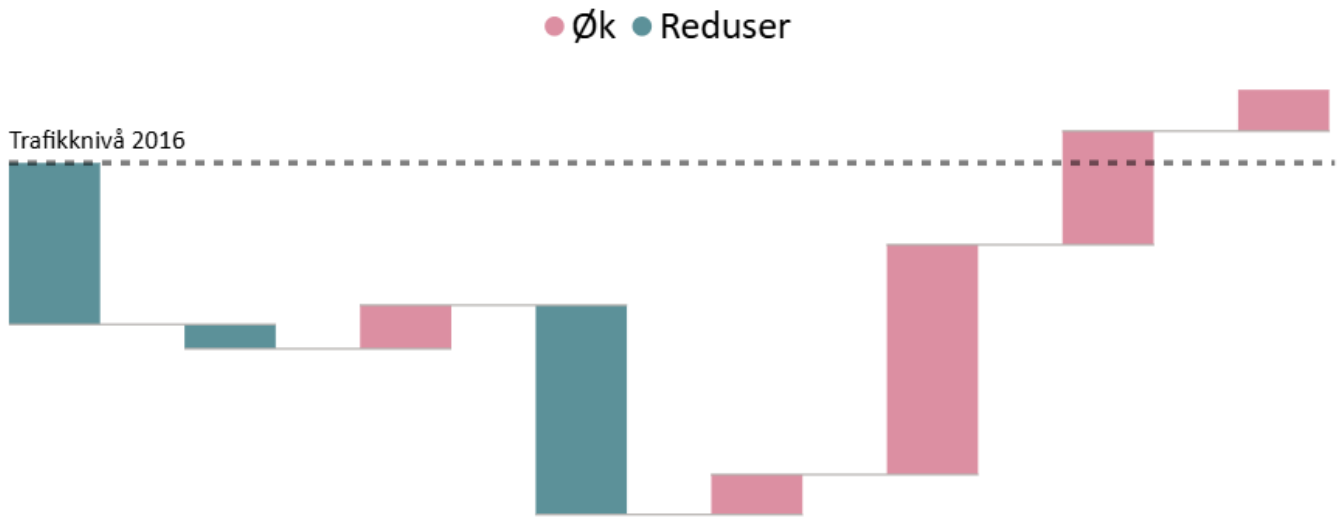
Pause

bystrategi GRENLAND

Utviklingstrekk for arealbruk og mobilitet i byområdet

Utvalg av indikatorer fra Grenlandbarometeret og andre relevante data

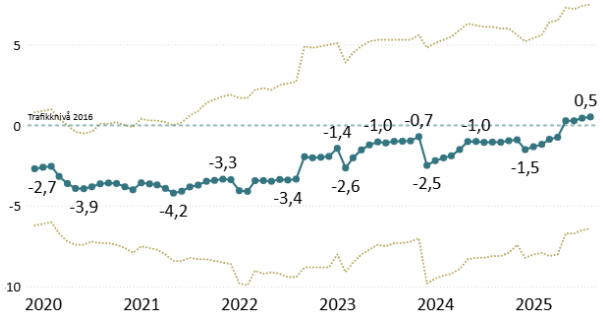
Vi kjører mye bil i Grenland
– og når ikke nullvekstmålet uten endring



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Grenland	-4,1 %	-0,4 %	0,8 %	-4,6 %	0,8 %	4,1 %	1,7 %	0,6 %

- Bomtakstene i Bypakke Grenland fase 2 vil ha størst effekt på nullvekstmålet framover.
- Mer konsentrert arealbruk vil også bidra til å redusere trafikkveksten

Byindeksen:



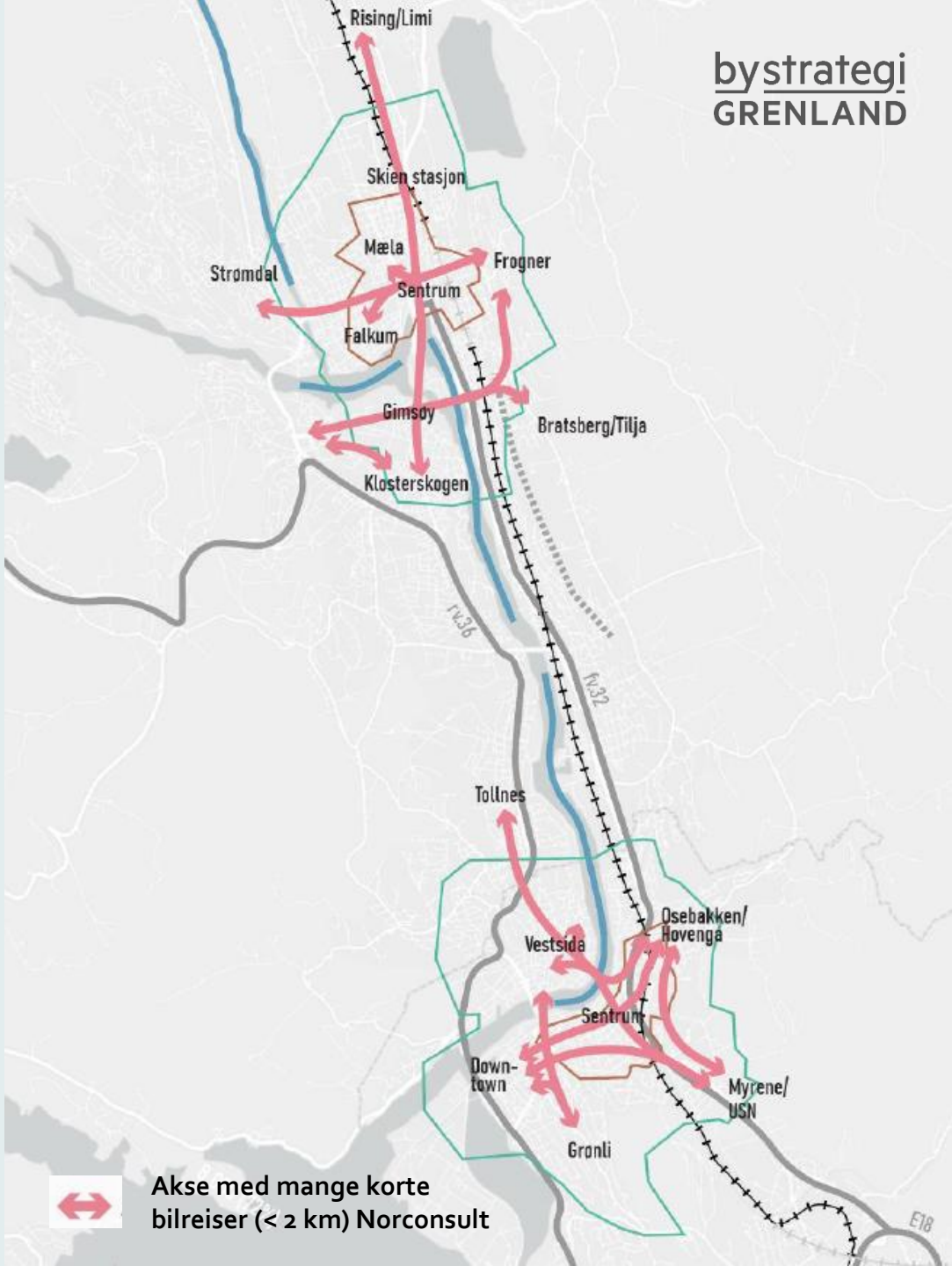
Det er mange korte bilreiser i Grenland

67% bruker bil på reiser under 3 km
34% bruker bil på reiser under 1 km

Stort potensial for å flytte korte reiser med bil til reiser med gange og sykkel

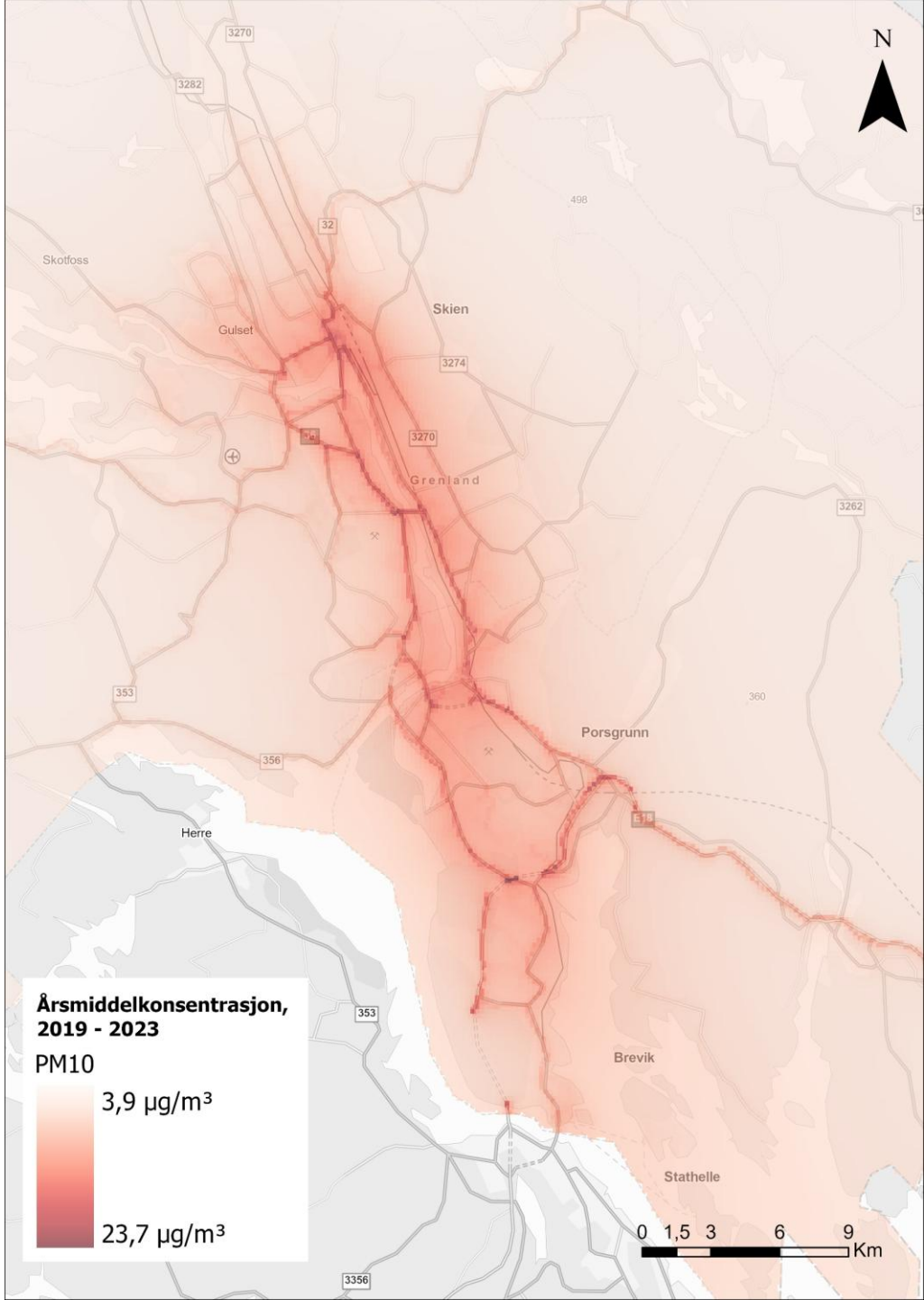
Færre korte bilreiser gir bedre fremkommelighet for næringstransport

Kilde: RVU 2018/19, Norconsult 2021



Luftkvaliteten er dårlig langs vegene

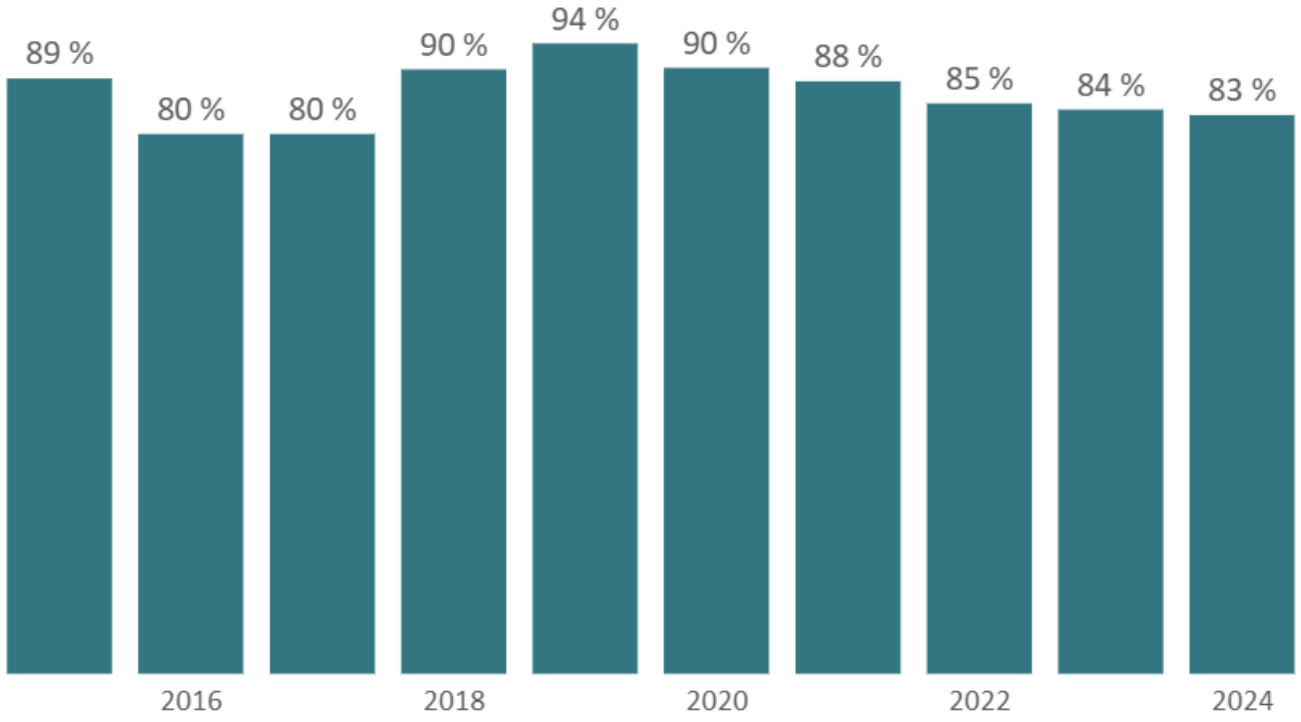
- Det har stor betydning for folkehelsa
- Kartet viser årsmiddelkonsentrasjon av svevestøv (PM_{10}) i Grenland



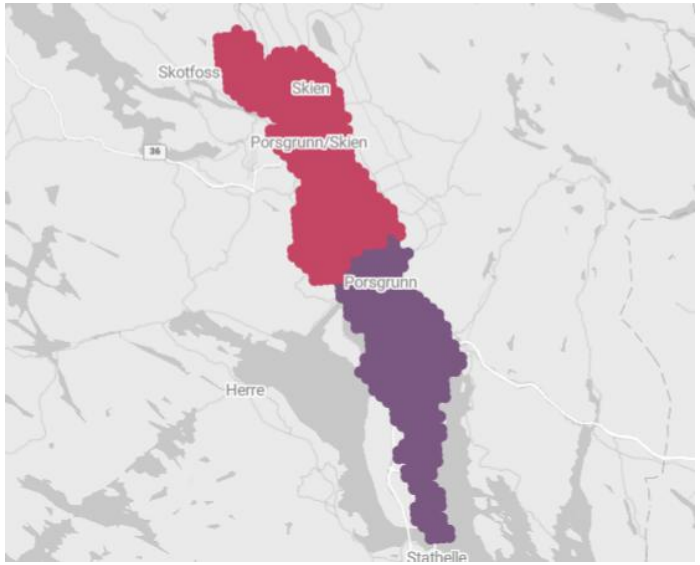
Fra 2014 er flest boliger bygget innenfor bybåndet

bystrategi GRENLAND

Andel nye boliger innenfor bybåndet



bybåndet



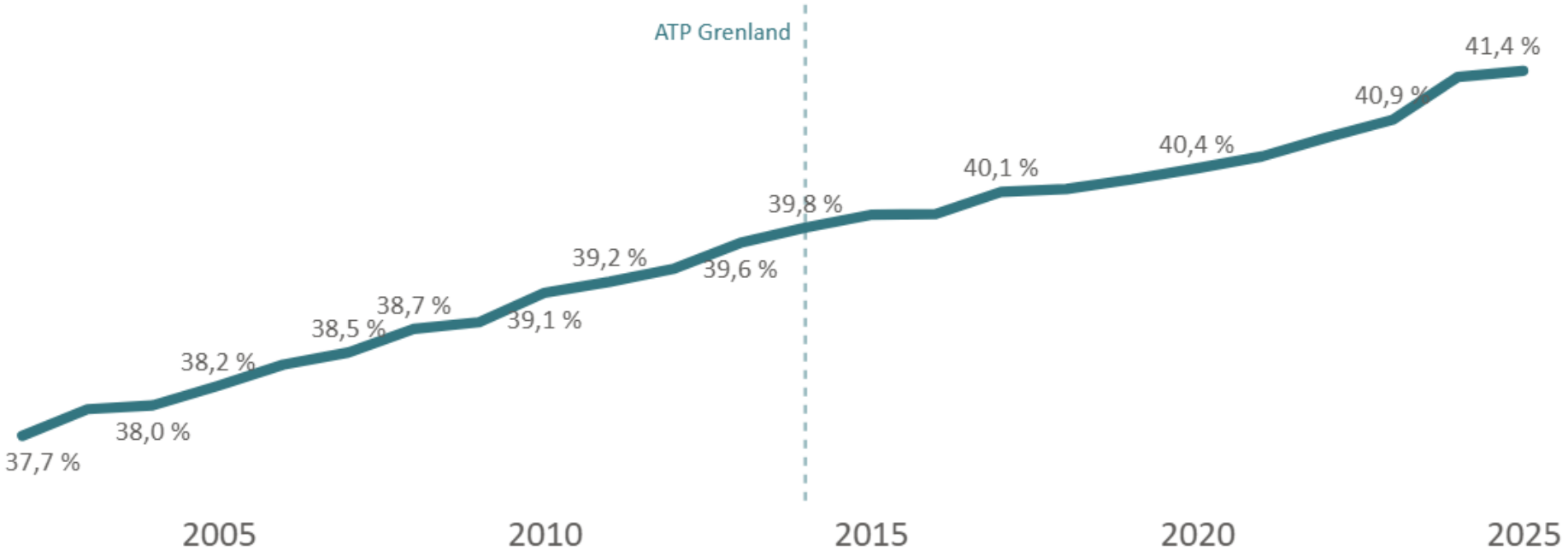
Bybåndet med retningslinje om 80/20 fordeling av boliger har vært styringslinje i ATP Grenland og fungert som indikator fra 2014.

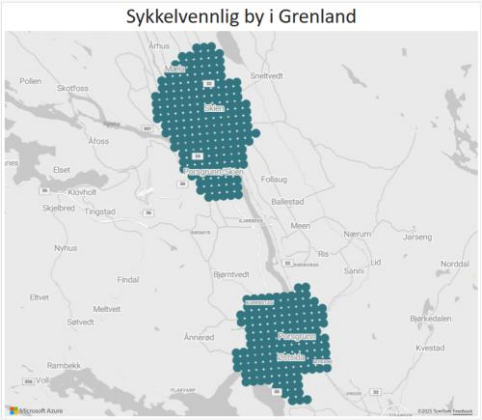
Det utvikles nå nye statlige indikatorer for arealbruk som skal benyttes i byvekstavtalene

bystrategi GRENLAND

Andelen som bor innenfor sykkelvennlig by øker

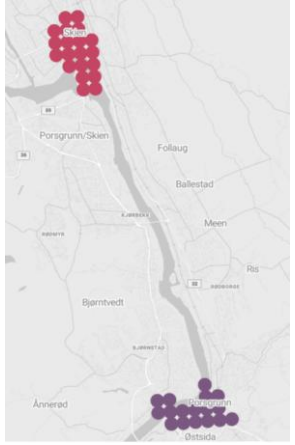
41% bor i dag innenfor sykkelvennlig by

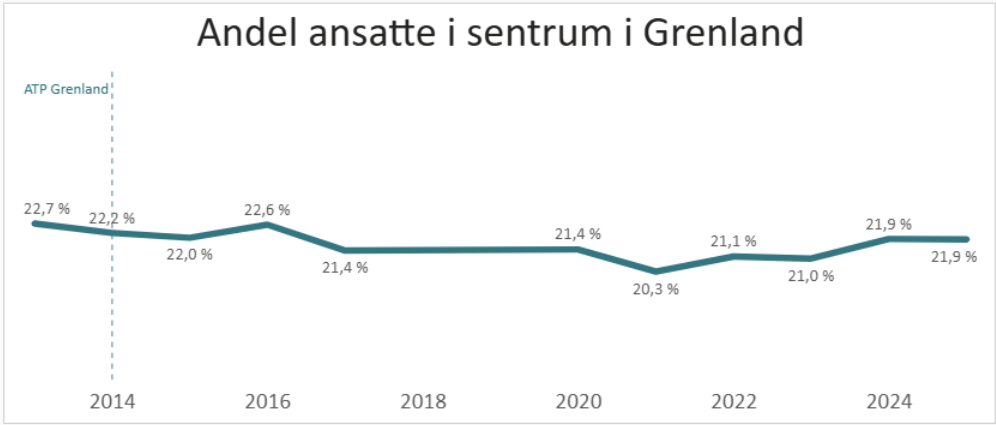


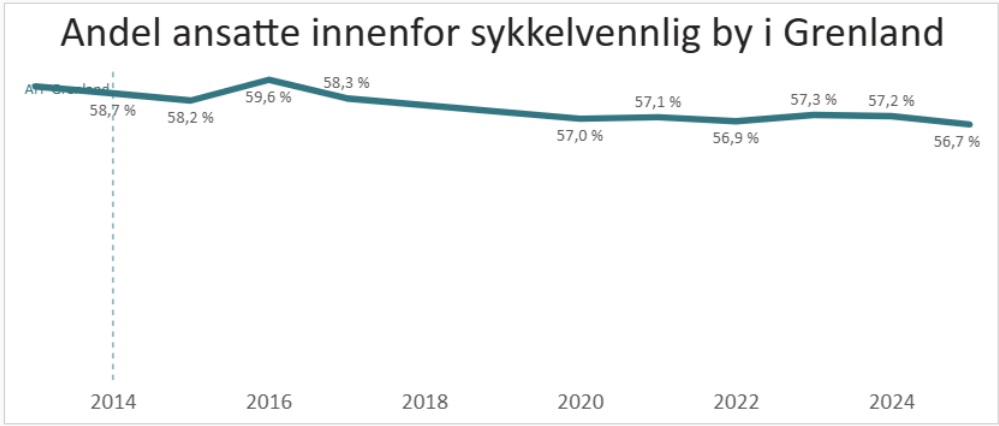


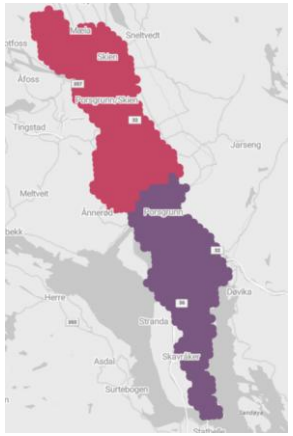
bystrategi GRENLAND

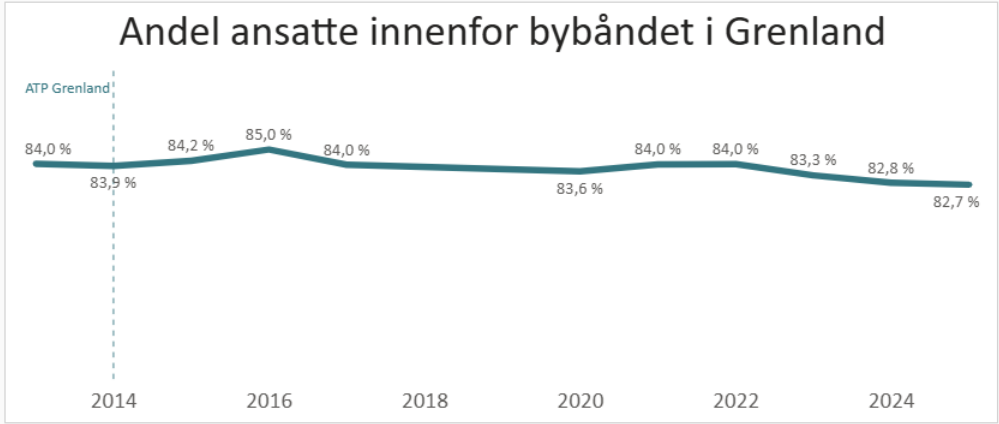
Andelen ansatte i sentrale områder synker



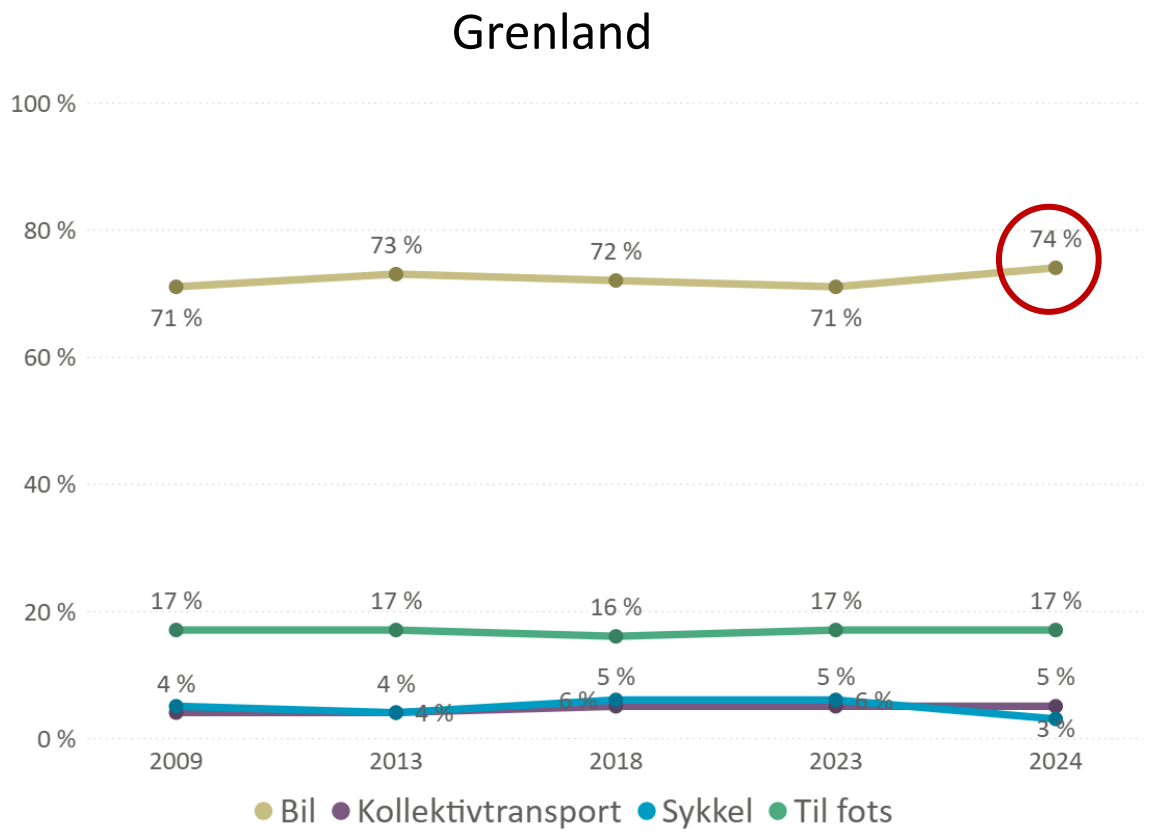


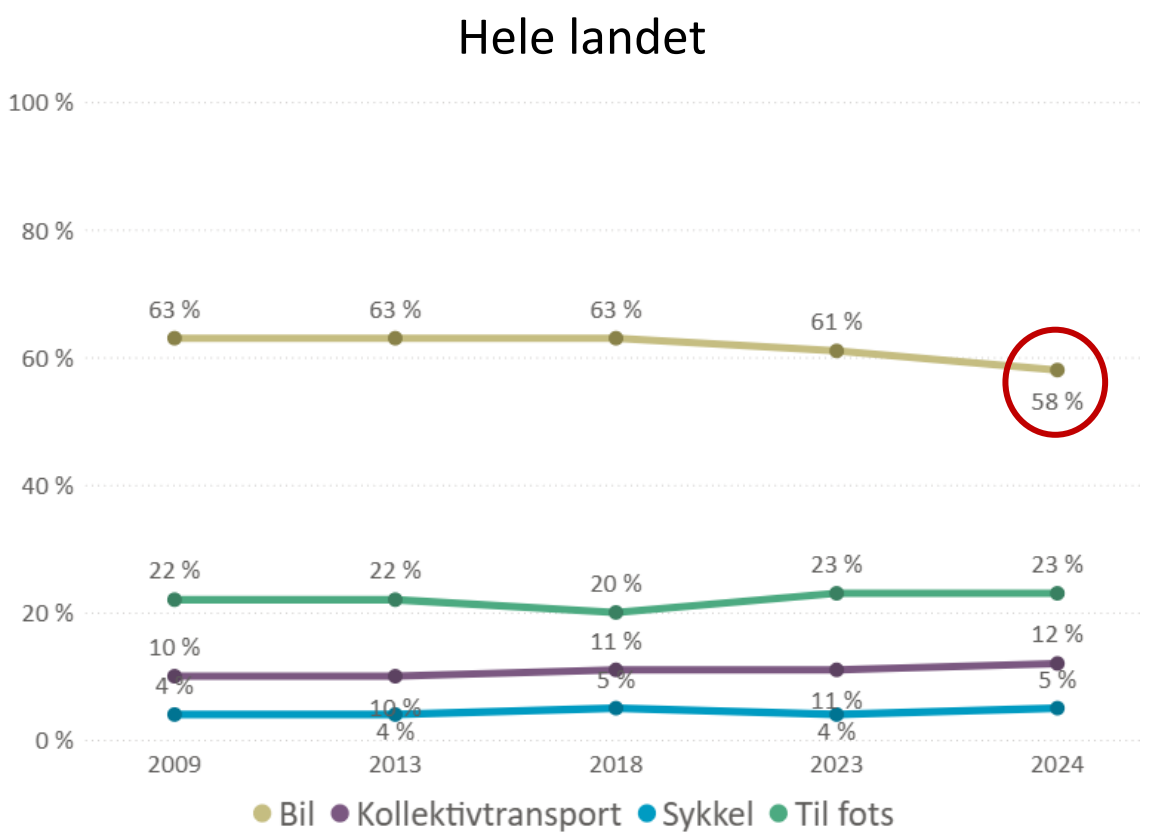






Reisevanene er vanskelige å endre
- bilandelen øker i Grenland og synker nasjonalt



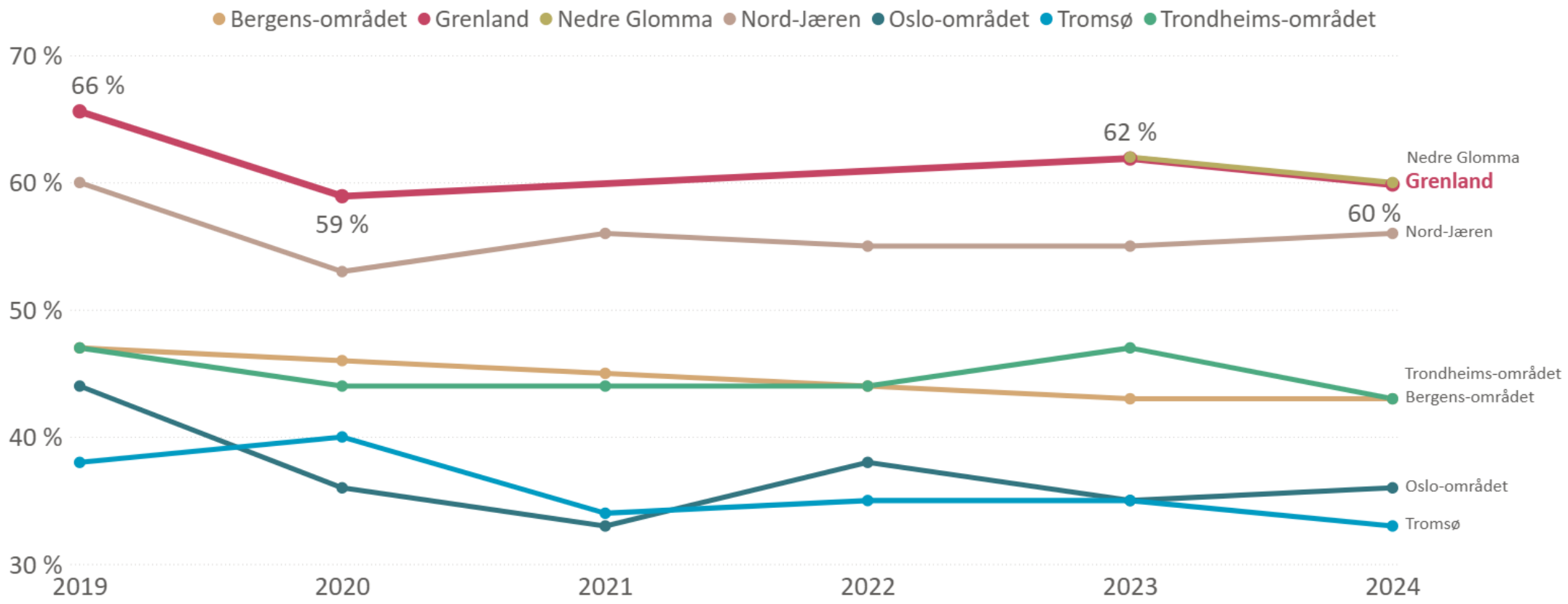


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Det er mye gratis og billige p-plasser ved arbeidsplasser i Grenland

bystrategi GRENLAND

Tilgang på gratis parkering ved arbeidsplass

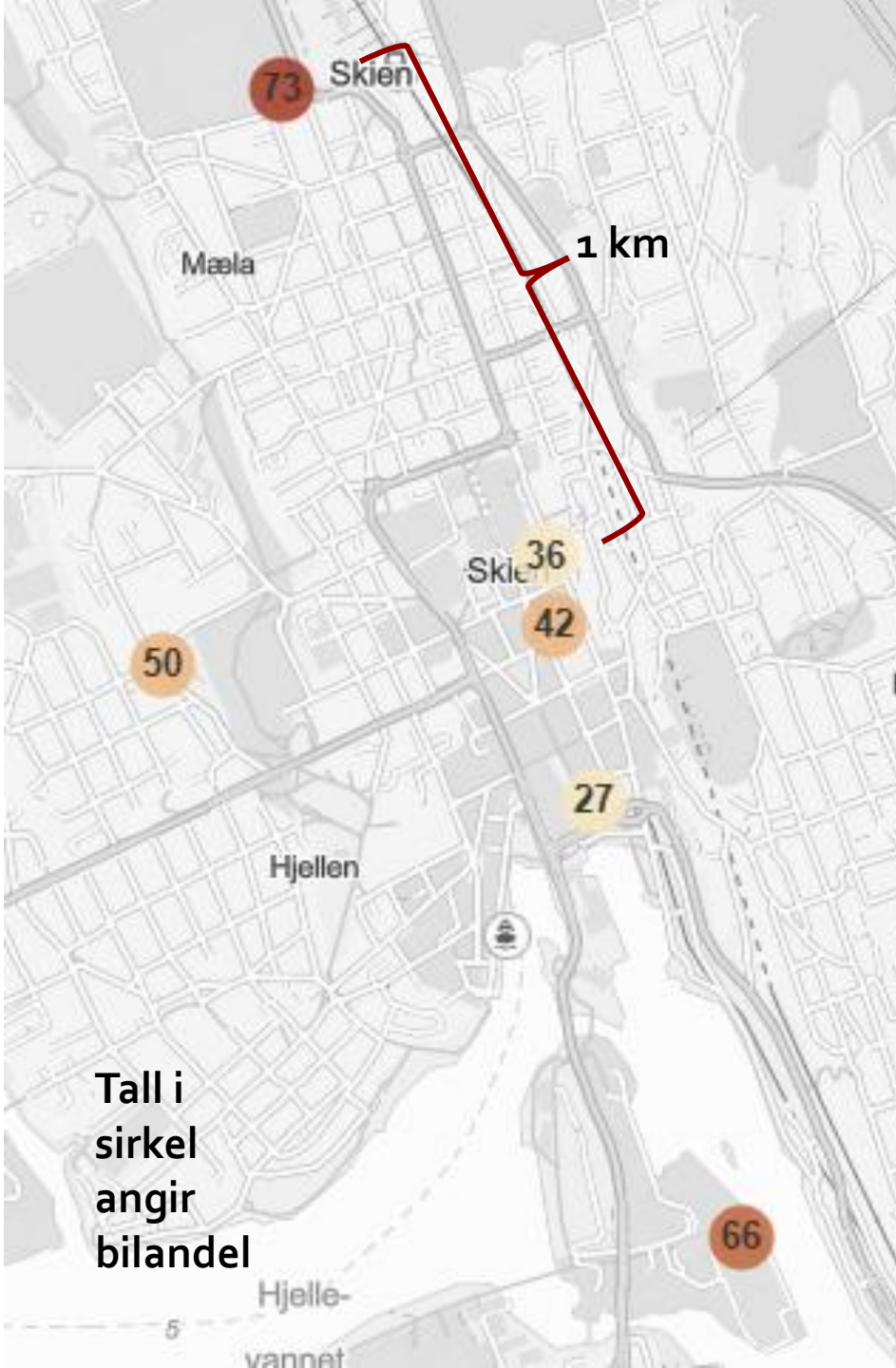


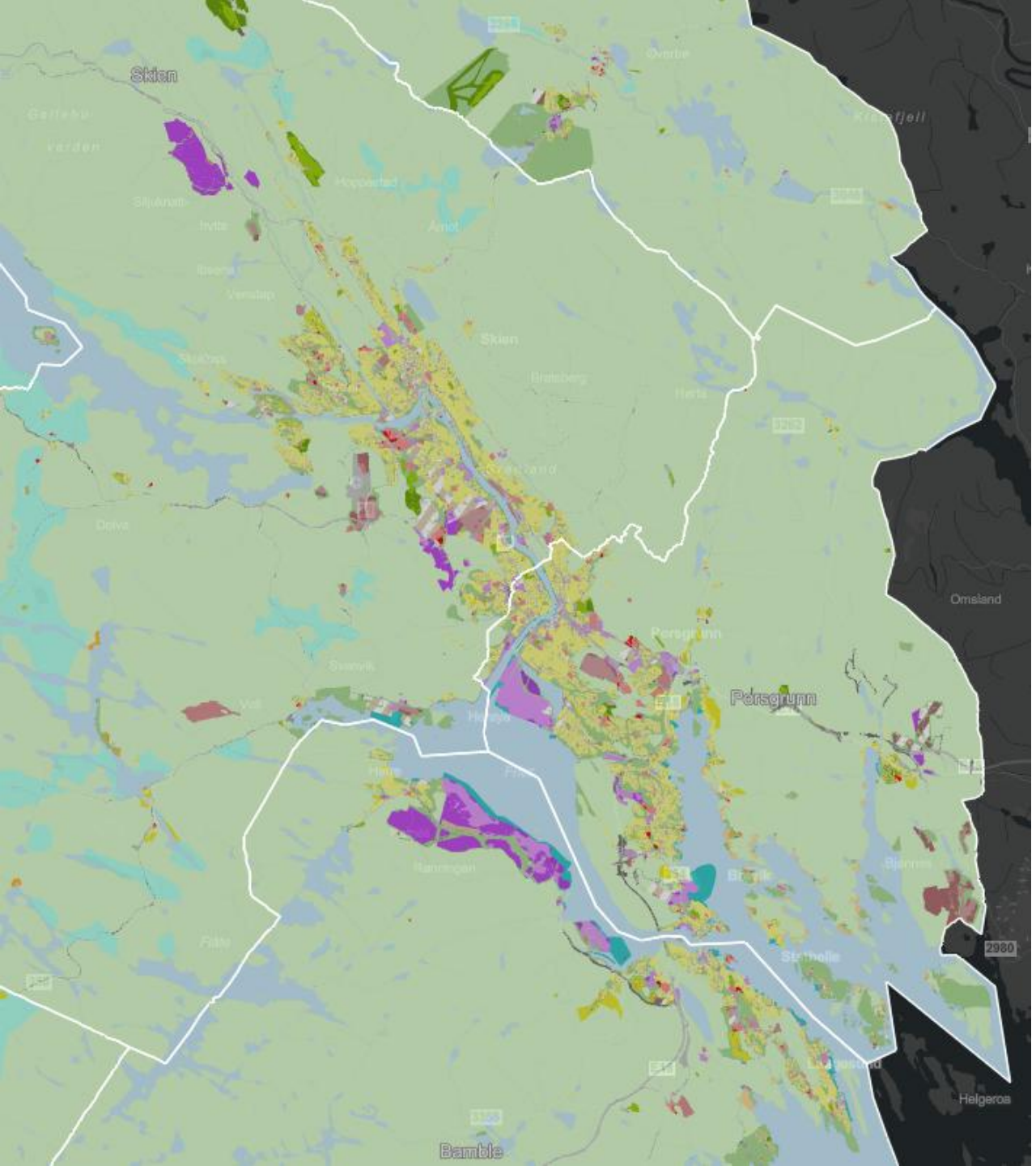
Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Lokalisering av kontorarbeidsplasser har stor betydning for valg av reisemiddel

Eksempler viser at lokalisering 1 km lenger ut fra sentrum kan gi dobbelt så høy bilbruk

Kilde: Reisevaneundersøkelse Fus Bedrift





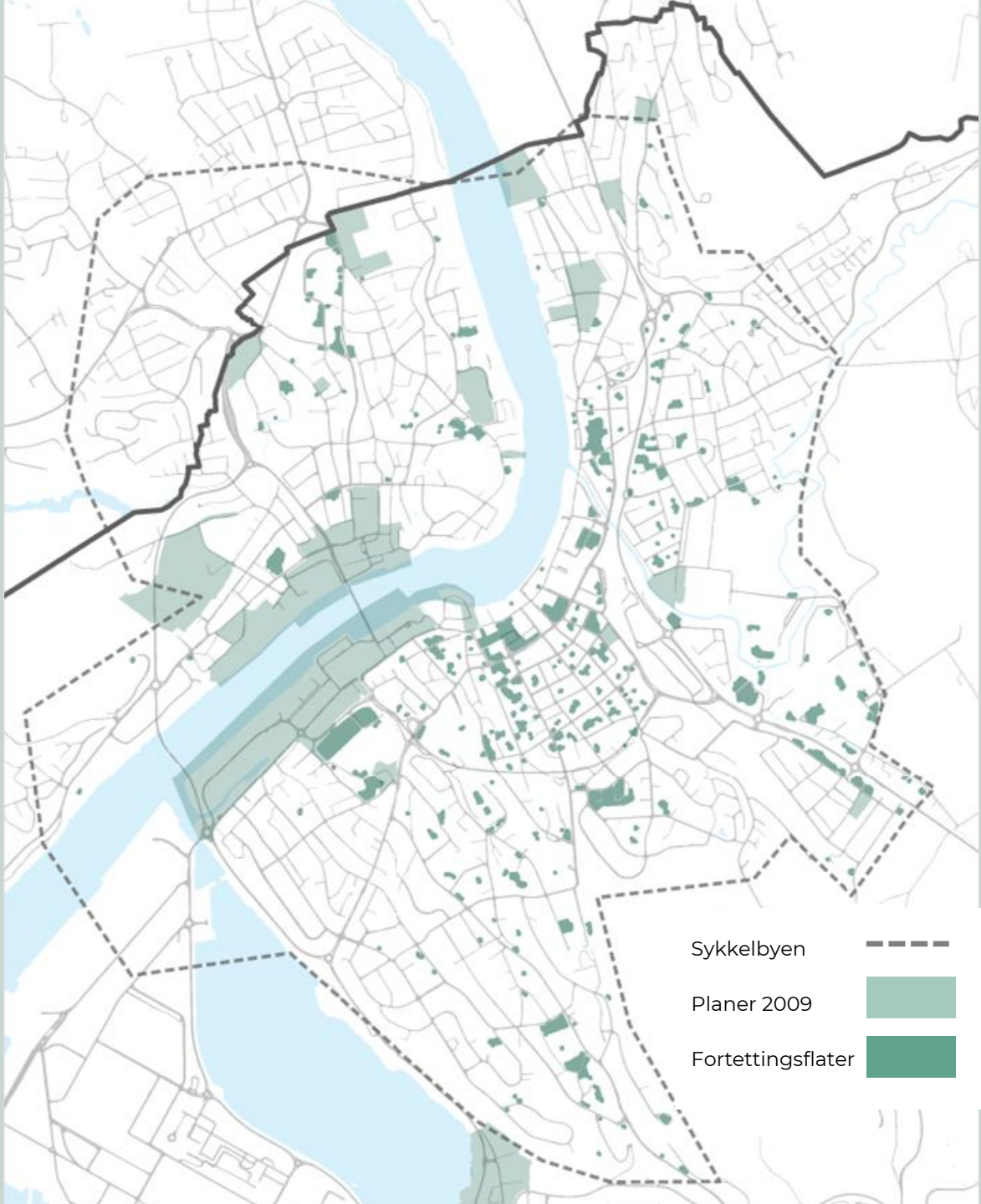
bystrategi GRENLAND

Grenland har en planreserve på om lag 14 000 dekar

	Bebygd	Planlagt	Økning
Siljan	4 600	1 724	37,4%
Porsgrunn	25 906	5 295	20,4%
Skien	41 312	6 974	16,8%

Arealregnskap for Telemark fylke – Telemark fylkeskommune 2024
Metode og mer detaljert arealregnskap for hver kommune kan gi andre tall

PORSGRUNN KOMMUNE



PORSGRUNN KOMMUNE

Forventet boligbehov årlig ca

118 boliger behov

Prognosesenteret 2022

Boligreserve regulert i planer ca

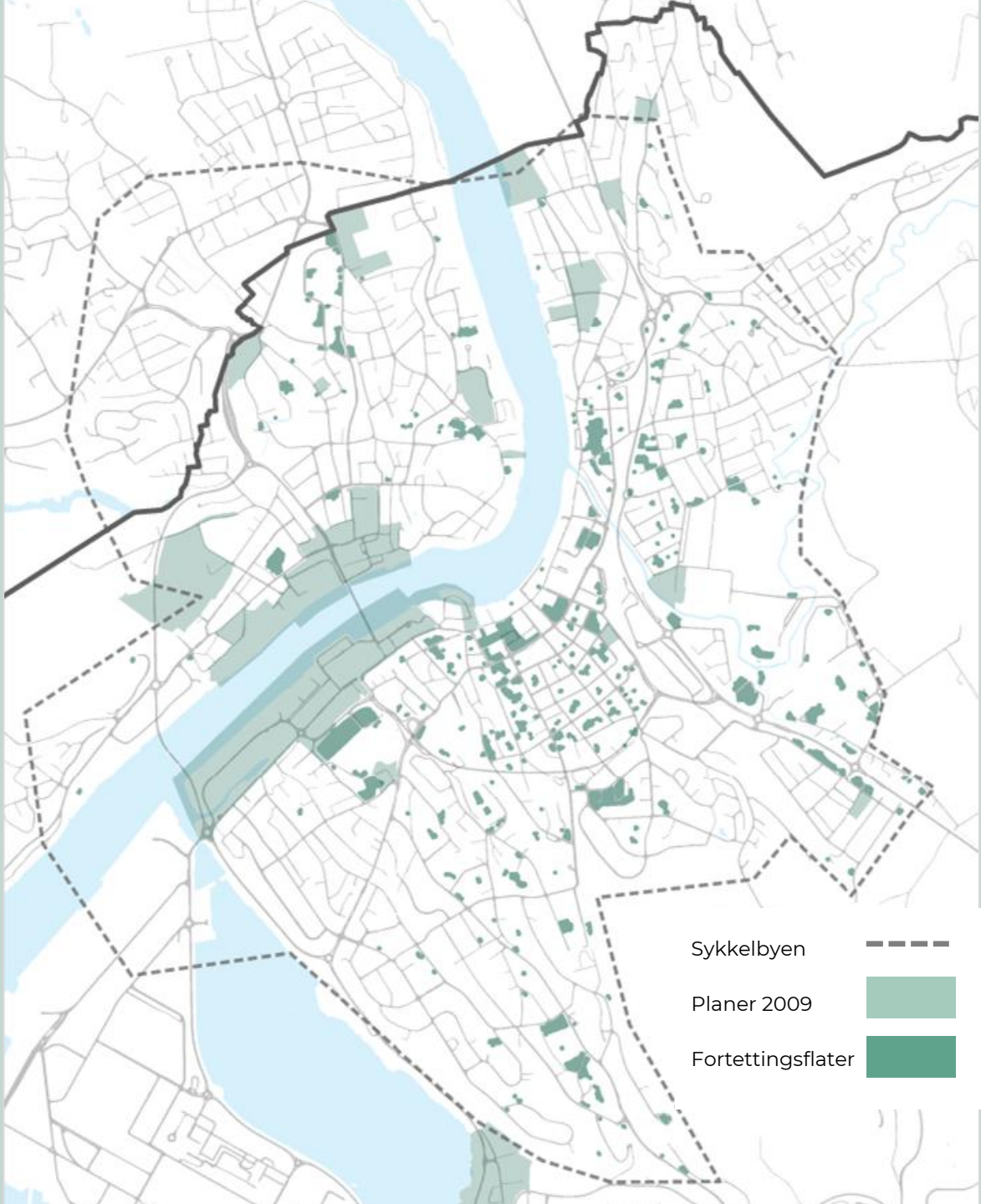
1224 boliger reserve

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

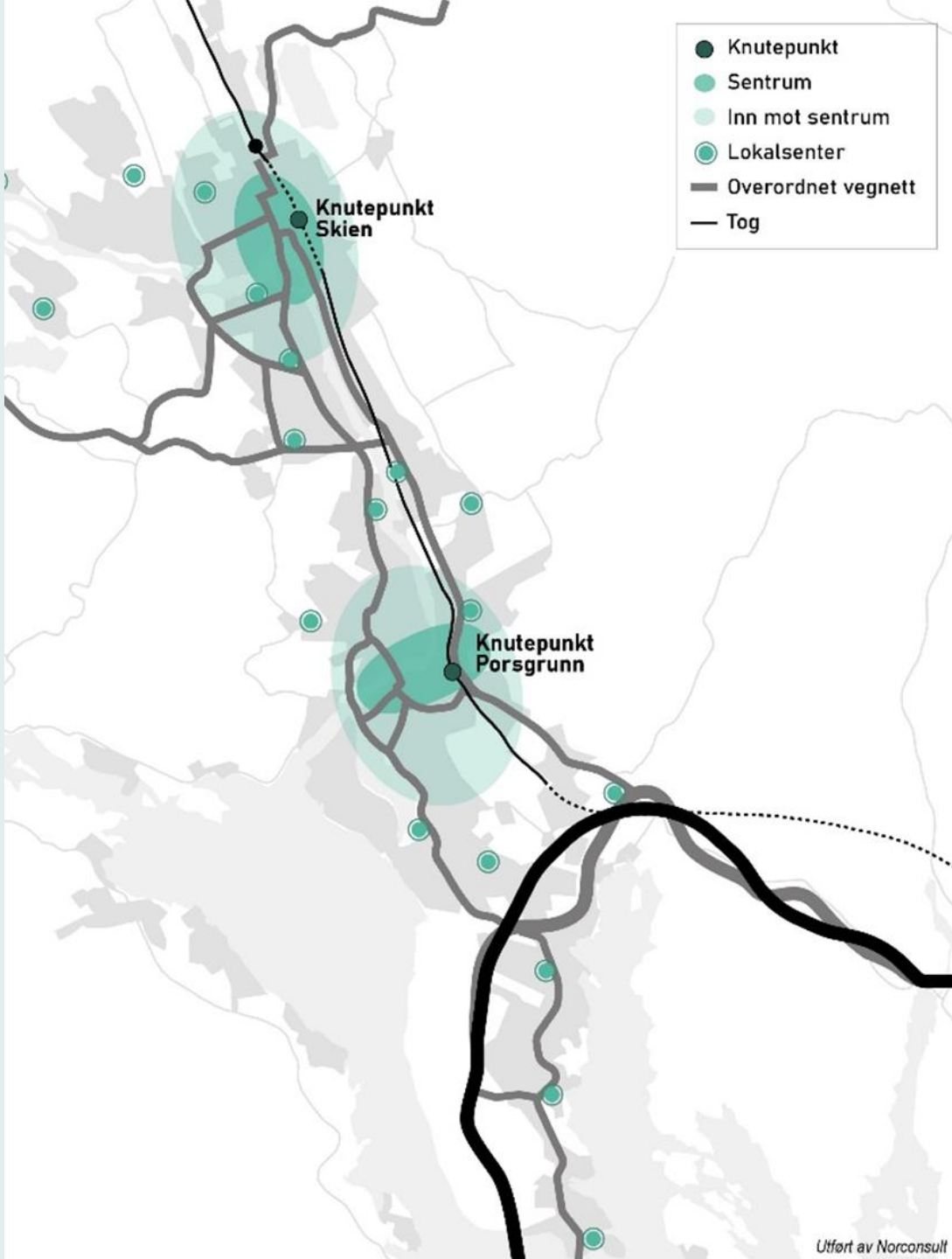
1992 boliger reserve

Verdiskapende fortetting i Grenland, innenfor «sykkelbyen»

«I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av større knutepunkter innenfor avtaleområdet.

NTP 2025-2036

Dette skal staten følge opp i byvekstavtalene. Felles arealindikatorer er viktig.

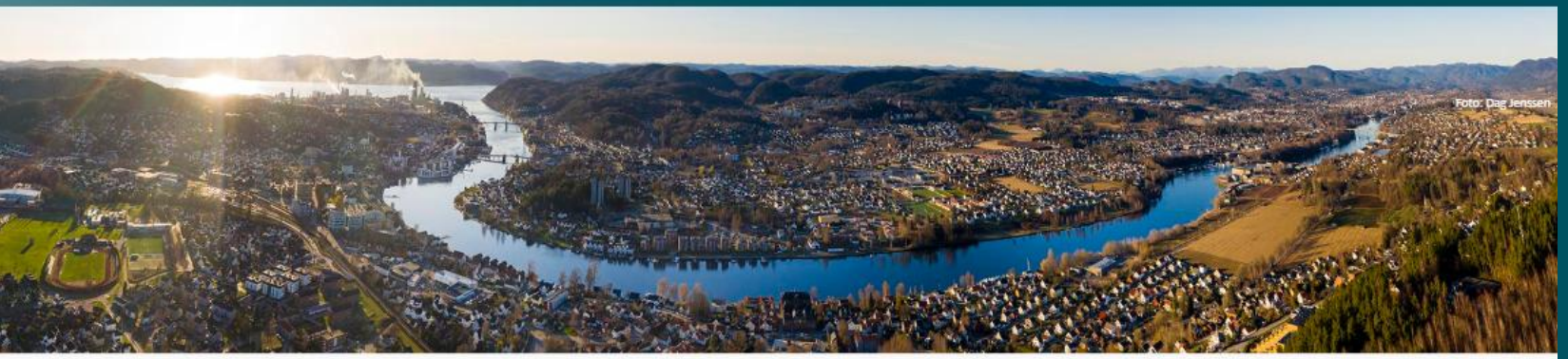


Grenlandsbarometeret

Indikatorer for arealbruk og mobilitet i Grenland

Telemark FYLKESKOMMUNE

bystrategi GRENLAND



Grenland skal være et attraktivt sted å bo, med levende bysentra og gode transportløsninger. Klimagass, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Regionen skal også være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft. Dette er hovedmålene i bystrategisamarbeidet.

Areal og byutvikling	Bosetting Boliger Bedrifter Grøntområder	Hvor mange er bosatt eller arbeider i sentrumsområdene? Hvor mange boliger og bedrifter er det her? Finn også statistikk om grønne områder, som er viktig for trivsel i byene.
Mobilitet	Reisevaner Buss Bil Sykkel Jernbane Parkering Trafikksikkerhet	Hvilke reisevaner har folk i Grenland? Øker eller synker passasjertallet i kollektivtrafikken? Er det flere som sykler, eller velger man bilen? Er bussene punktlige? Hvor mange har tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen? Se også statistikk på om trafikksikkerheten i Grenland. Hvor forekommer ulykkene, og hvor mange skader seg?
Folkehelse og klima	Luftkvalitet Klimagassutslipp	Hvordan står det til med luftkvaliteten i Grenland? Øker eller synker utslippene fra veitrafikken, og hvilke transportform bidrar mest?

bystrategi GRENLAND

Viktig verktøy sammen med arealregnskap

Skal videreutvikles i tråd med statens krav til indikatorer

bystrategi GRENLAND

Grenlandsbarometeret

www.telemarkfylke.no/grenlandsbarometeret

Siljan

Vi satser på sentrum

Fortetter med boliger og fellesfunksjoner i nytt sentrumsbygg

Ny kommuneplan

Legger til rette for gående, syklende og bedre bruk av kollektivtransport ved fortetting i kommunesenteret

Velkommen til Skien

Foto: Dag Jensen

Skien fase 1

Bru over Damfoss

Kverndalen

Landmannstorget

BYPAKKE
GRENLAND
KONGENS GATE
TORGGATA
TELEMARKSGATA
RÅDHUSPLASSEN
HOTEL
Kongens gate

bystrategi GRENLAND

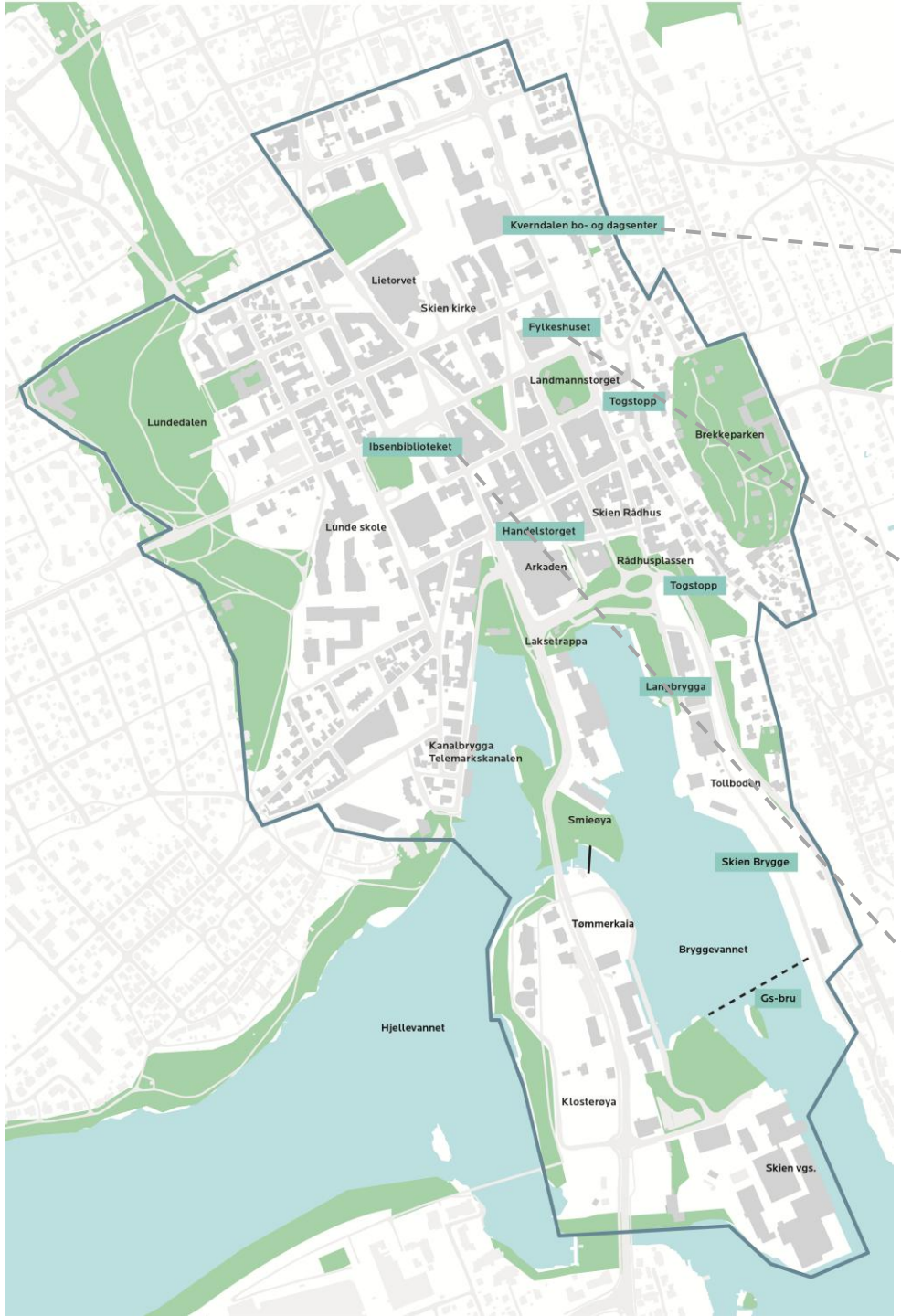


Foto: Telemark park og hageanlegg

Foto: Kristine Mellefoss

Ill: Kengo Kuma & Associates + MAD Arkitekter

Skien mot 2040

Begrenset rullering kommuneplanens arealdel – 2026

Kommunedelplan for sentrum – 2026

Mål:
Flere bosatte, ansatte, besøkende og etablerere

Fortetting og knutepunkt-utvikling

bystrategi GRENLAND

Langbrygga

Skien Brygge

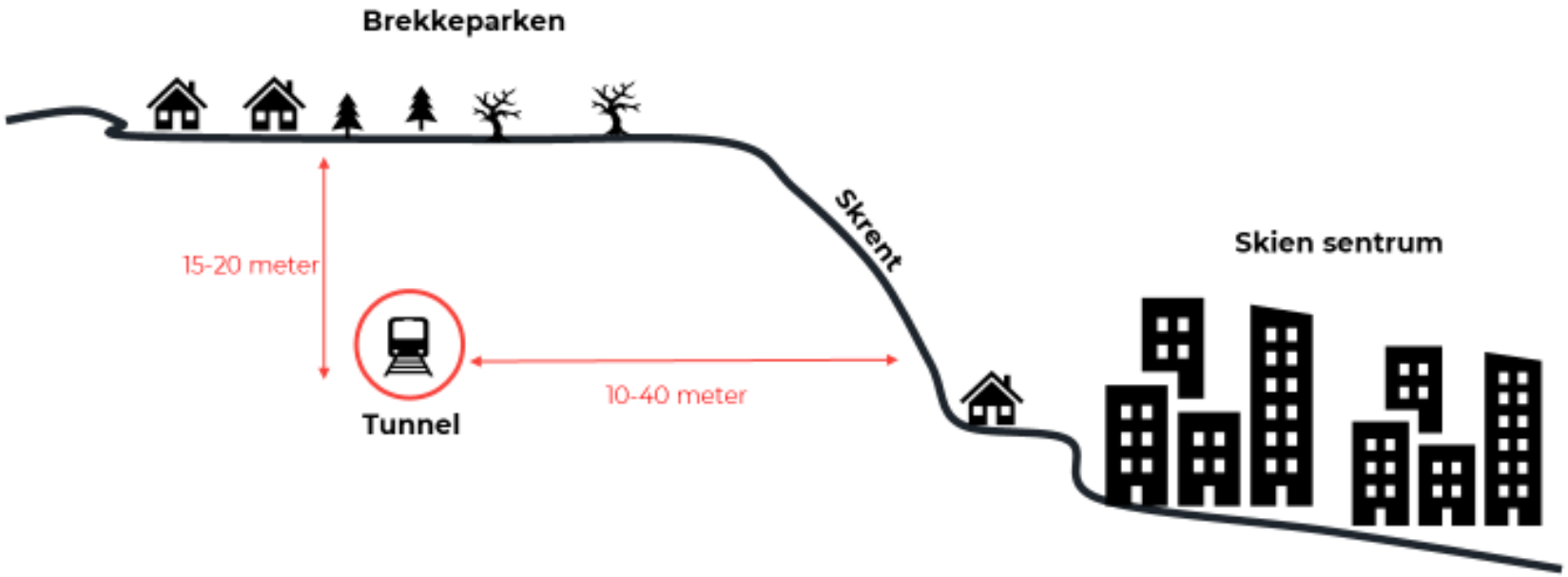
Gang- og sykkelbru over Bryggevannet

Tømmerkaia

bystrategi GRENLAND

Togstopp Skien = kryssingsspor

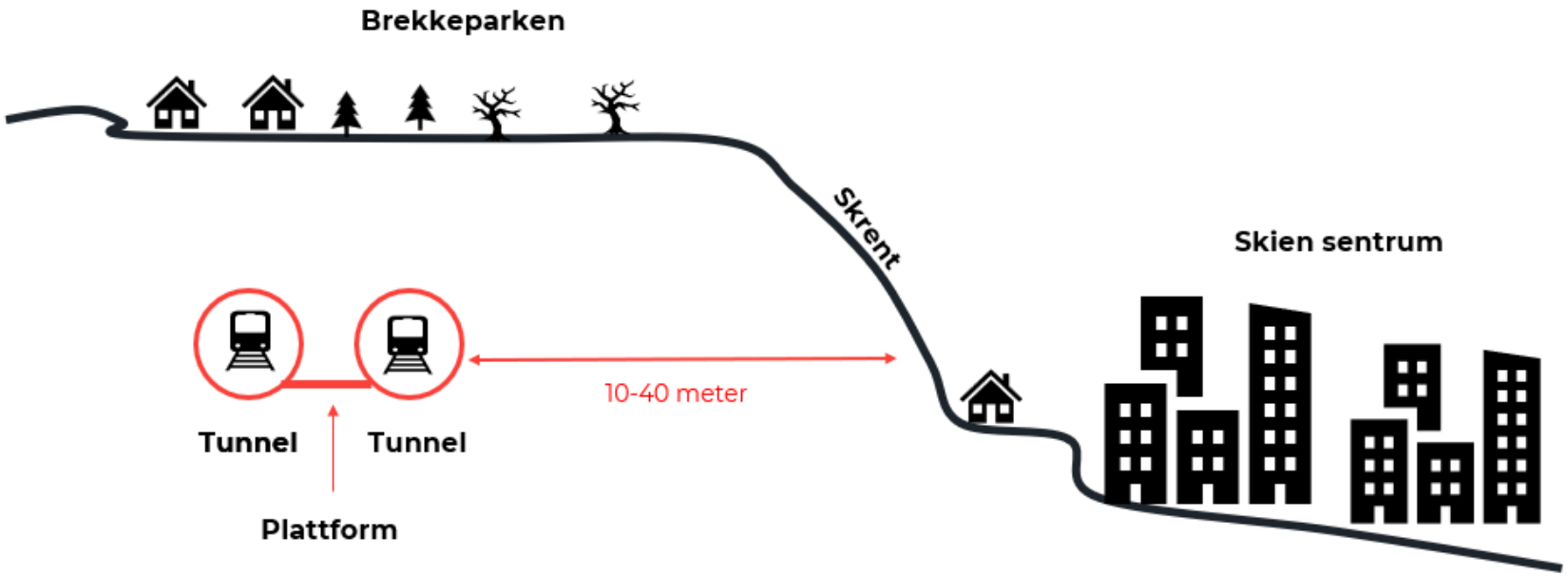
- Øker markedsgrunnlaget for tog
- Optimaliserer eksisterende infrastruktur
- Legger til rette for bedre togtilbud



bystrategi GRENLAND

Togstopp Skien = kryssingsspor

- Øker markedsgrunnlaget for tog
- Optimaliserer eksisterende infrastruktur
- Legger til rette for bedre togtilbud



Porsgrunn mot 2040

Kommuneplanens samfunnsdel 2025–2040

Samfunnsdelens 4 hovedmål

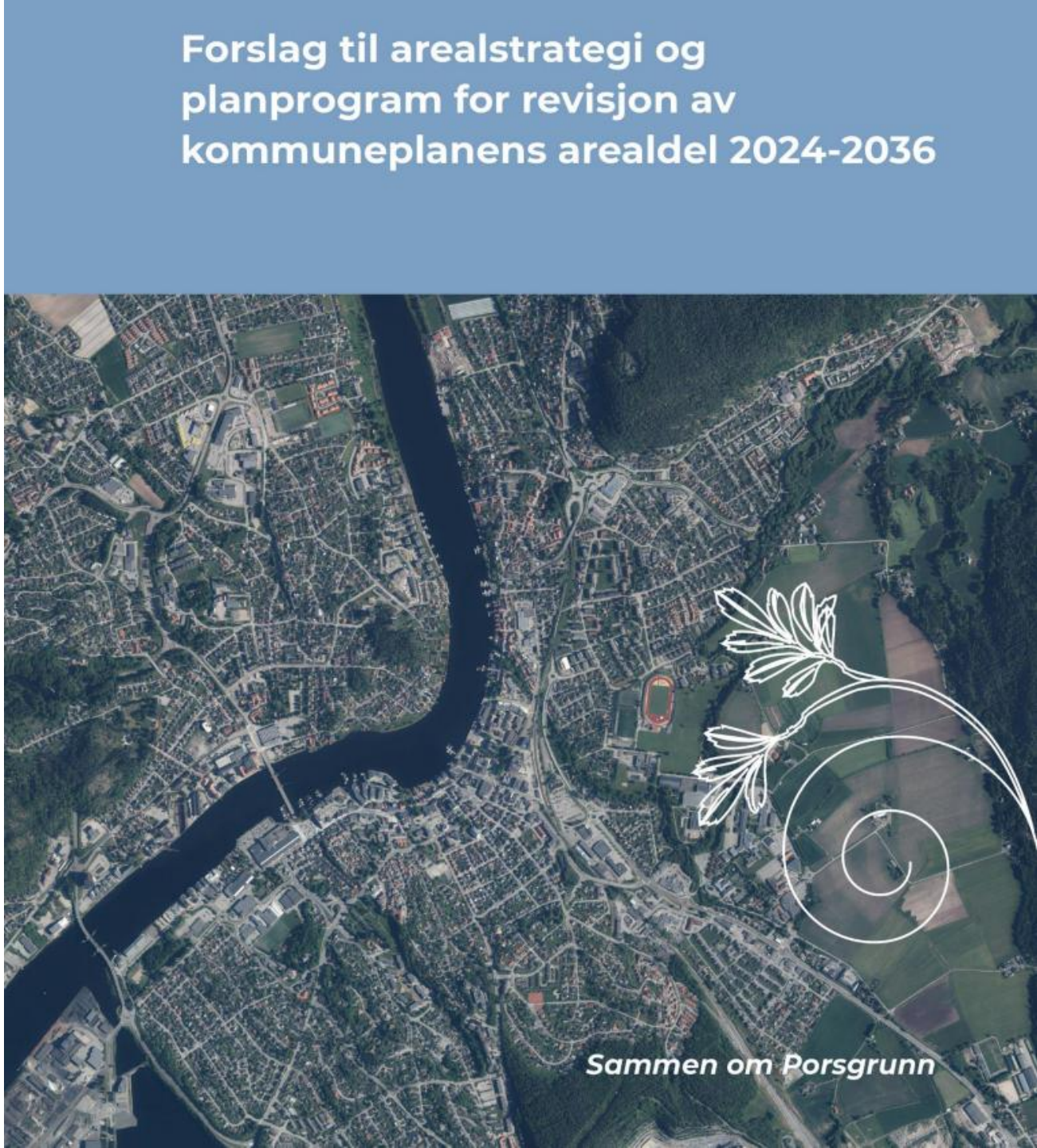
Noen utvalgte, relevante strategier:

- Planlegge arealbruk på en måte som balanserer næringsutvikling, boligbygging, og klima- og miljøhensyn
- Delta aktivt i utviklingen og implementeringen av regionale planer og strategier
- Legge til rette for et samfunn der det er lettere å gå, sykle reise kollektivt og reise utslippsfritt

Foto: Kai Hansen

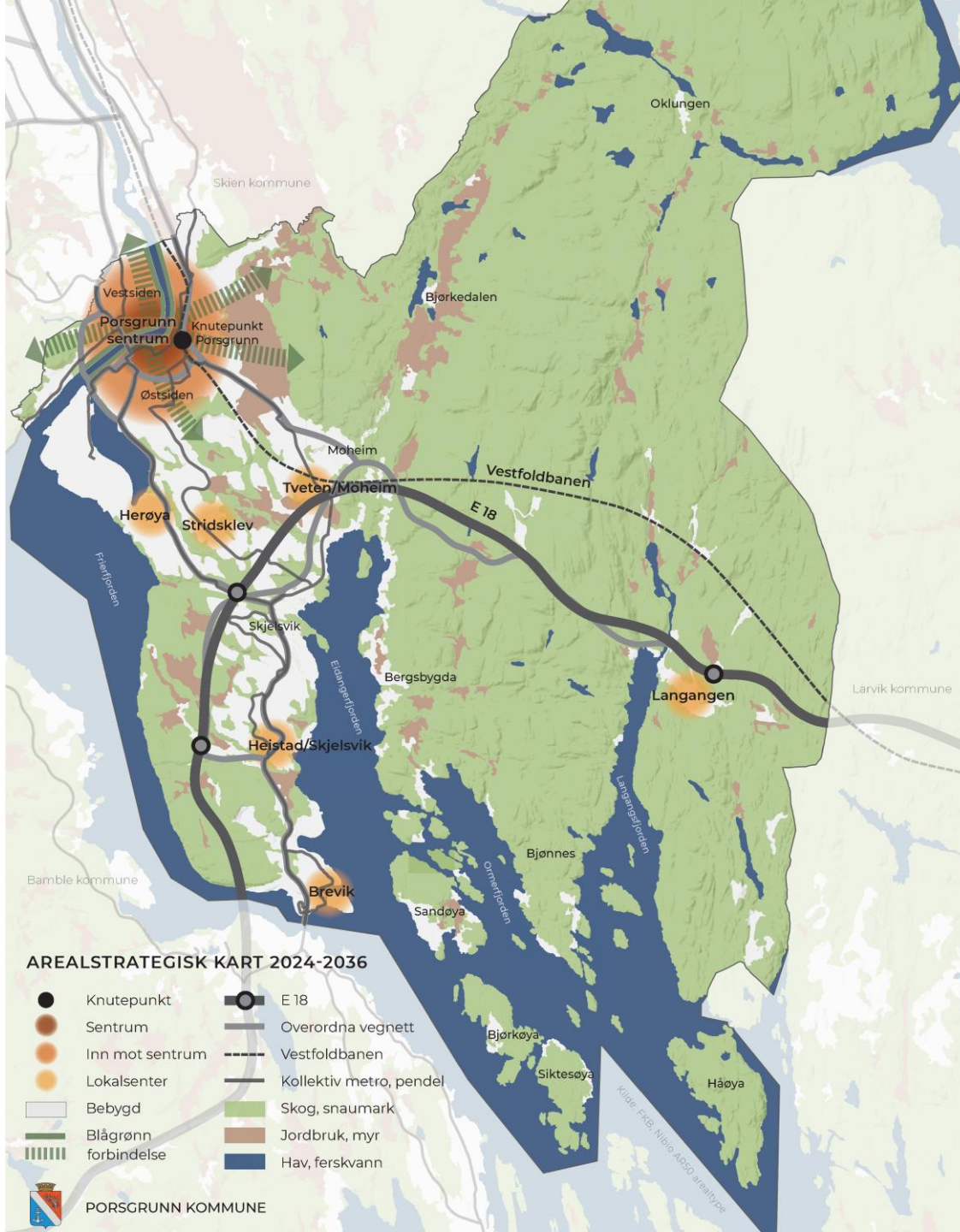
Vi oppdaterer planverket gjennom revisjon med planvask

- Omfattende naturtypekartlegging gjennomføres
- Vi har over 400 reguleringsplaner, mange eldre planer kan oppheves
- Høringsforslag sommer -26



Arealstrategisk kart og senterstruktur

- Enstemmig vedtatt 15. mai i år
- Følger opp bystrategi Grenland og gir føringer for pågående revisjon av kommuneplanens arealdel
- Forankret i samfunnsdelen



Skape et attraktivt sentrum og fortette med kvalitet

Bevare og styrke blågrønn struktur

Utvikle knutepunktet med mange funksjoner og transportformer

Legge til rette for næring, industri, og et effektivt transportnett

Utvikle lokalsentre med gode bo- og nærmiljø

Arealstrategi vedtatt i Bystyret, planprogram revisjon KPA 79/24

Dyrvik arkitekter, Norconsult, Vista analyse

Arealstrategi

Moldhaugbrua – åpner før sommeren

Foto: Dag Jenssen

Franklintorget og fv. 356 – fra veganlegg og parkering

Foto: Jørn Steen

- til gate og populært torg

Foto: Dag Jenssen

Områderegulering knutepunkt Porsgrunn
- fra parkering og lav utnyttelse

Foto: Dag Jenssen

- til kompakt sentrumsutvidelse i framtida

Ill: Add arkitekter

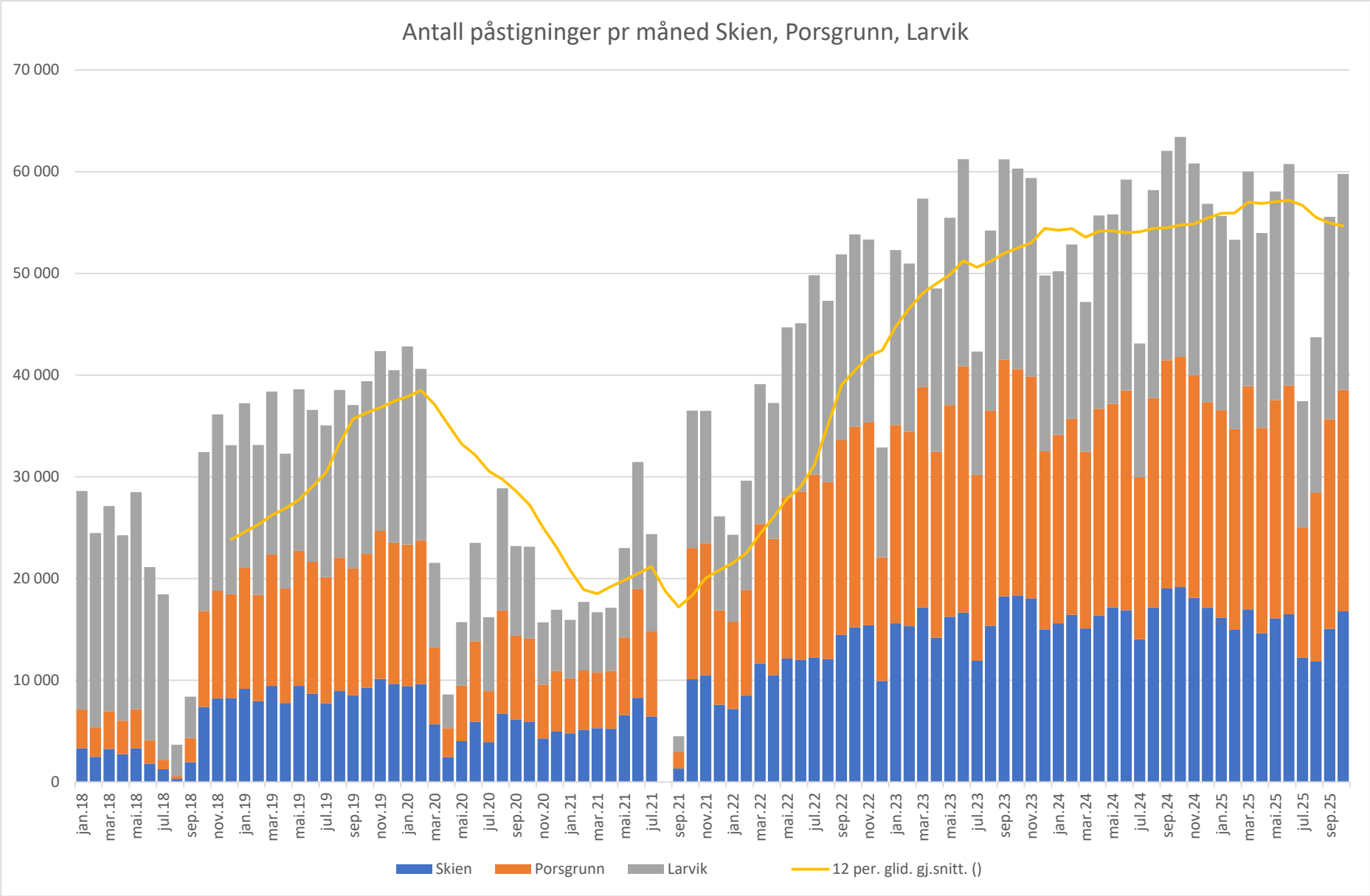
Fase 2 - rehabilitering av Østre brygge

Ill: Asplan Viak

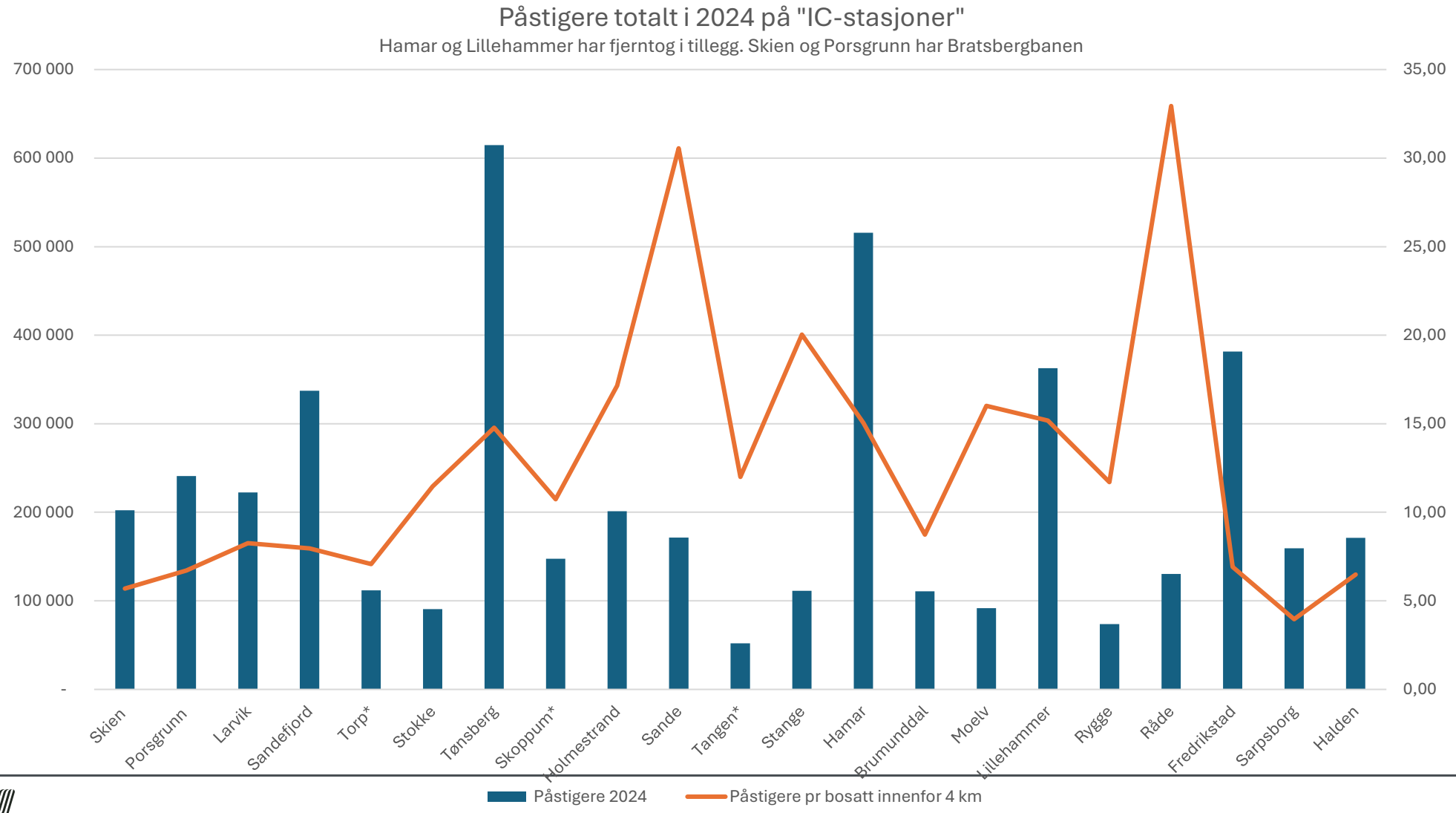
– byens mest attraktive gang- og sykkelforbindelse

Ill: Asplan Viak

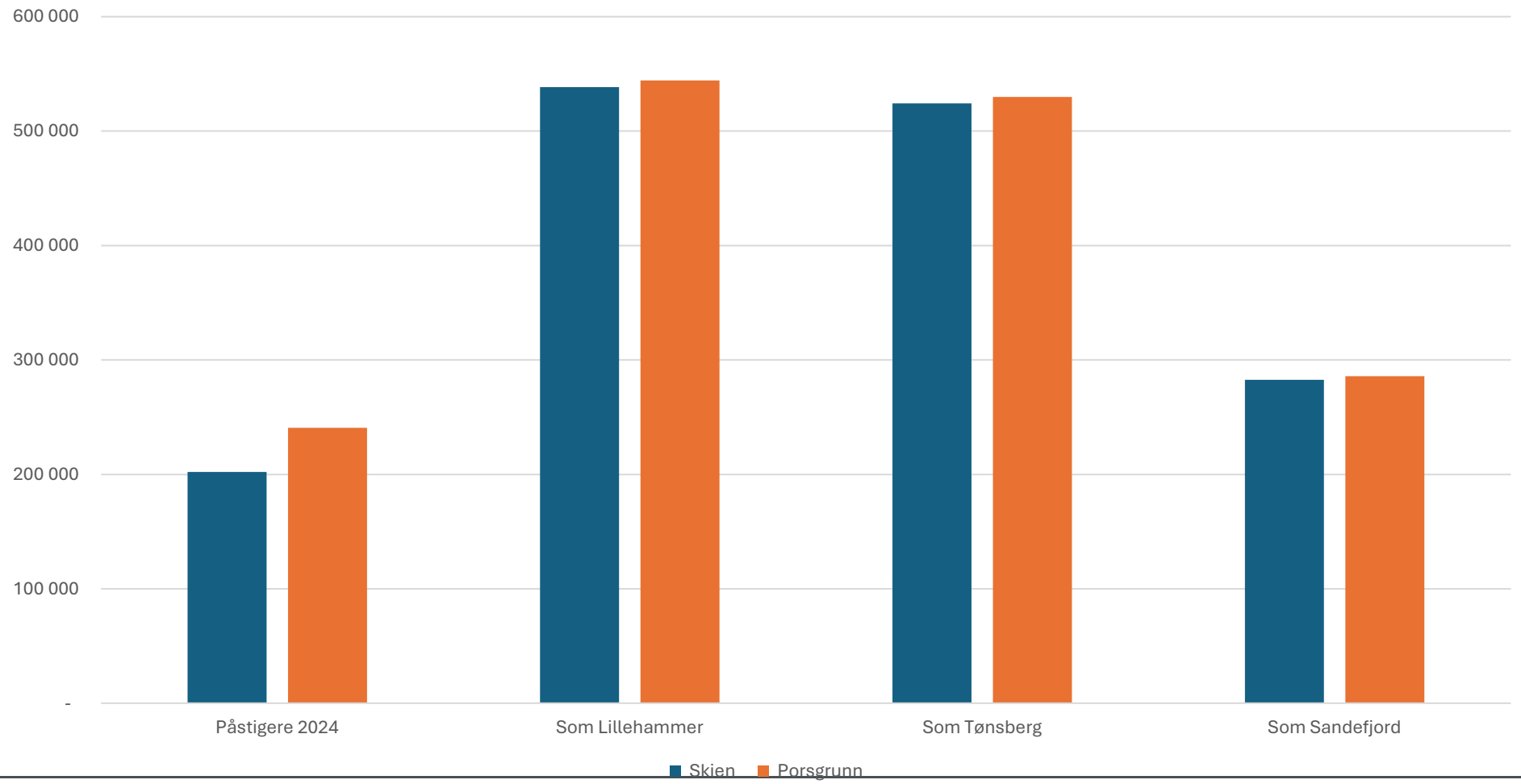
Togtilbudet og byen


Antall påstigninger pr måned Skien, Porsgrunn, Larvik
70 000
60 000
50 000
40 000
30 000
20 000
10 000
0
jan.18
mar.18
mai.18
jul.18
sep.18
nov.18
jan.19
mar.19
mai.19
jul.19
sep.19
nov.19
jan.20
mar.20
mai.20
jul.20
sep.20
nov.20
jan.21
mar.21
mai.21
jul.21
sep.21
nov.21
jan.22
mar.22
mai.22
jul.22
sep.22
nov.22
jan.23
mar.23
mai.23
jul.23
sep.23
nov.23
jan.24
mar.24
mai.24
jul.24
sep.24
nov.24
jan.25
mar.25
mai.25
jul.25
sep.25
Skien
Porsgrunn
Larvik
12 per. glid. gj.snitt. ()

Skien og Porsgrunn har raskt blitt store bystasjoner



Hvis Skien og Porsgrunn blir like gode på å fange trafikk som .....



Fungerende knutepunkt betinger «felles symmetriakse» for alle kollektivtilbud

Oslo	10:39
Porsgrunn	12:45
Skien	12:53

Skien	13:09
Porsgrunn	13:17
Oslo	15:21

Ideelt

Alle busser møtes på Skien stasjon -00

Alle busser kommer til Porsgrunn -10

Alle busser går fra Porsgrunn -50

bystrategi GRENLAND

Veien til byvekstavtale

Innspill og refleksjoner