

Veien til byvekstavtale

Kveldsmøte med verksted på Telemarkshuset i Skien

15. april 2026



Budskap til samferdselsministeren 19.mars:

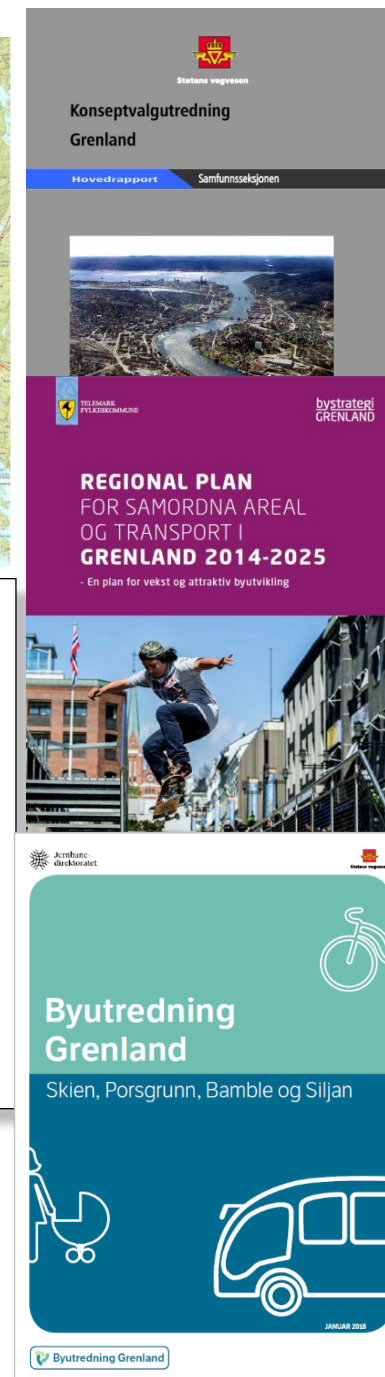
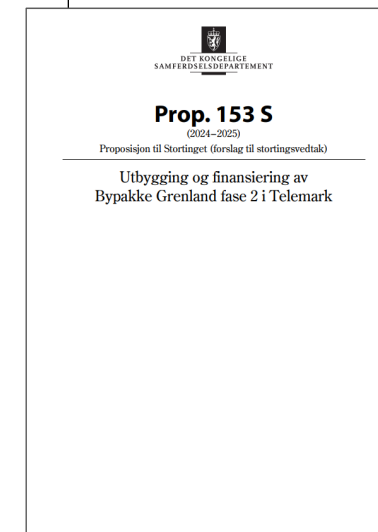
Grenland er klar og rigget for en byvekstavtale!

- Etablert samarbeid om **areal og transport** på tvers av tre forvaltningsnivå
- Lang erfaring
- Vedtak og planer i tråd med statens byområdepolitikk
- **Men vi er bekymret for at tiden går fra OSS...**



Politiske prosesser på tre forvaltningsnivå tar lang tid – og det er mange flertall som skal på plass undervegs

- **2002:** Infrastrukturplan Grenland helhetlig areal – og transportplan
- 2008-2011: KVU/KS1 Grenland
- 2012: Regjeringsvedtak KVU/KS1 Grenland
Krav om revisjon av KVU Grenland før videre arbeid med fase 2 og 3
- 2013: Lokale vedtak av Bypakke Grenland fase 1
- 2014: Vedtak av regional plan (ATP Grenland)
- 2015: Stortingsvedtak Bypakke Grenland fase 1
- 2018: Byutredning Grenland. Erstattet krav om revisjon av KVU Grenland
- 2024: Lokale vedtak Bypakke Grenland fase 2
- **2025:** Stortingsvedtak Bypakke Grenland fase 2
- 2025: Vedtak av planprogram for ny regional plan (RAM Grenland)



Vi jobber langsiktig – men virkemidlene må samordnes i tid

- ✓ 10 års bypakke: 2026
- ✓ 10 års byvekstavtale: 2027?
- ✓ 12 års busskontrakt: 2027
- ✓ 12 års regional plan: 2027

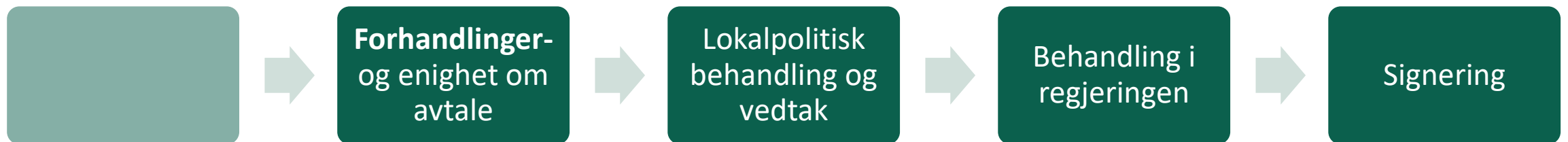


Veien videre til en byvekstavtale

- Stortingsvedtak Prop.S ✓ **17.12.2025**
- Midler i statsbudsjettet
- En oppdatert forenklet byutredning.
- Byvekstavtale

NTP 2025-2035:

Et slikt oppdatert og omforent faglig grunnlag i form av forenklete 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.**



Her er vi nå

Statens ønske om en byvekstavtale med Grenland ligger fast!

Men det trengs penger på statsbudsjettet og en oppdatert forenklet byutredning før vi kan bli invitert til forhandlinger

Møte med samferdselsminister Jon Ivar Nygård i Oslo 19.mars





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»*

"Grenland leverer"

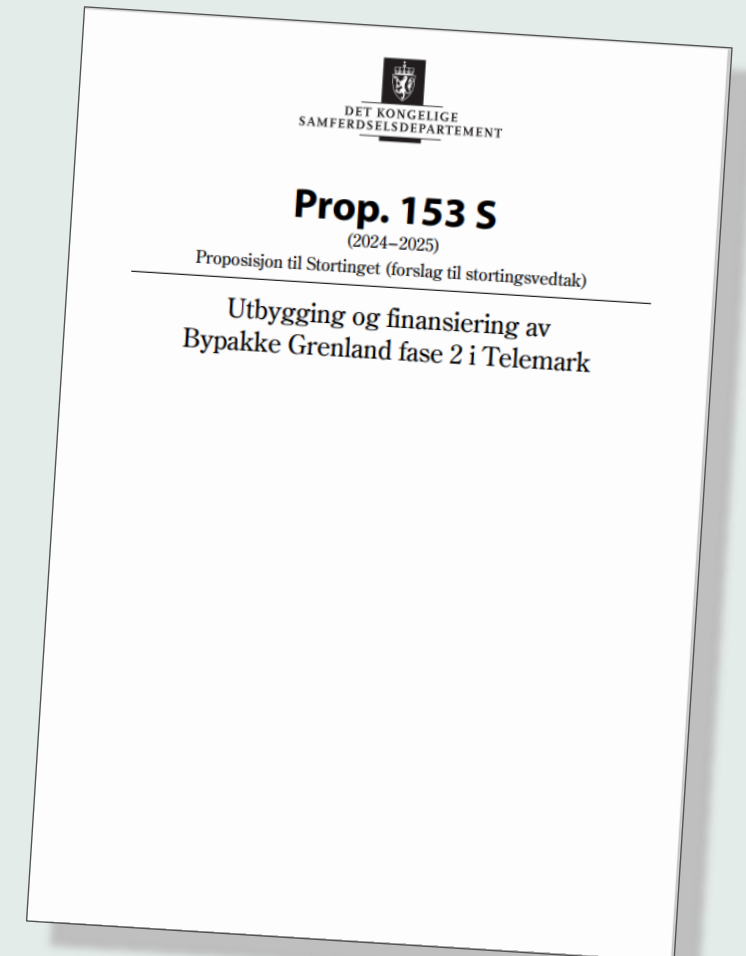
"Vi har gjort jobben lokalt og er utålmodige!"

Tydelige budskap om byvekstavtale ble også gitt til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité under deres besøk 16.mars

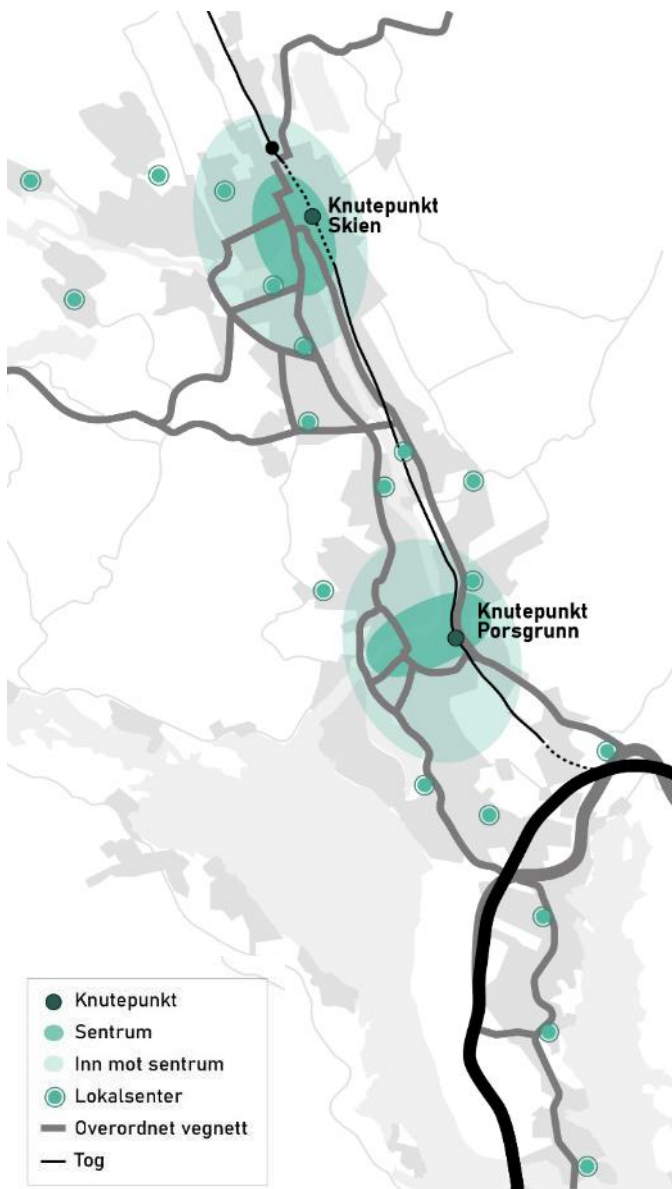


Bypakke Grenland fase 2 starter 11.mai

- 10 år
- Porteføljen er avklart i proposisjon
- 83 prosjekter (inkl gjenværende i fase 1)
- Finansiering – foreløpig beregnet 3,2 mrd kr:
 - Bompenger 2215
 - Egenandel: 450 mill kr
 - Fylkeskommunen 338 mill kr (75%)
 - Kommunene samlet: 112 mill kr (25%)
 - Merverdiavgiftskompensasjon fra fylkeskommune og kommuner: 490 mill kr



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**

Hva skjer i 2026-2028?

Handlingsprogram for fase 2
 behandles høsten 2026

Kommune	Prosjekt	Ramme 2026	Ferdig
Porsgrunn	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord "Moldhaugbrua". Gange og sykkelbro (tillegg: 4,5 mill. i belønningmidler)	160	2026
Porsgrunn	Kammerherreløkka terminal. Opprusting av bussterminalen.	36,2	2026
Porsgrunn	Slottsbrugate (fra Storgata til Bjerketvedtvegen). Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig	12,5	2026
Porsgrunn	Turveg langs elva i Porsgrunn	63	2027
Porsgrunn	Kjølnes U - Myrene og Borge skole. Skoleveger/ gang- og sykkelvennlige gater. Prioritere myke trafikanter gjennom helhetlig	15,0	2027
Porsgrunn	Rv.354 Ørvik bru. Utbedring av gang- og sykkelløsning	11,6	2027
Porsgrunn	Østre brygge – strandpromenaden Porsgrunn sentrum (fra Stangsgate til Moldhaugbrua). Utvide og forbedre gang- og	102,0	2028
Porsgrunn	Fv. 356 Raschebakken og Skippergata (fra Jønholtgata til Frednesøya). Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, oppstramming av	99	2028
Porsgrunn	Bergsbygdavegen (fra Haslerlia til Vissevåg). Etablering av fortau eller gang- og sykkelveg	97	2028

Kommune	Prosjekt	Ramme 2026	Ferdig
Siljan	Fv. 32 Heivannsvegen (Sagdalsringen - Langmyrvegen). Gang- og sykkelvei.	7,0	2026
Siljan	Fv. 32 fra Holtesletta til Torsholt. Utbedring av Torsholt sving og mindre gang- og sykkeltiltak.	8	2027
Siljan	Siljan sentrum. Videreutvikling av knutepunkt Siljan	11	2028

Kommune	Prosjekt	Ramme 2026	Ferdig
Skien	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" fra Ulefossvegen til Bjørntvedtvegen. Fremkommelighetstiltak	117	2027
Skien	Fv. 3282 Hoppestadvegen (Petersborg - Venstøpbakken). Gang- og sykkelvei.	82,0	2027
Skien	Eilert Sundts gate/Søndre Falkum veg og Hother Bøttgers gate/Vatner Ring. Gang- og sykkelvennlig gate. Prioritere myke trafikanter	16,4	2027
Skien	Torggata, Telemarksgata og Rådhusplassen. Opprusting av gater, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt.	68,0	2027
Skien	Rv.36 Tre korte fortausstreknings på østsiden av veien mellom Rabben og Tufte.		2027
Skien	Kverndalen 2 (fra Hesselbergs gate til Kverndalstunnelen). Opprusting av gågata, tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av	54	2027
Skien	Solumgata (fra Skien Fritidspark til Gimsøy skole). Bedre fremkommelighet for gående og syklende. Innsnevring og andre	31	2027
Skien	Tverrforbindelser fv. 32 - Bryggevatnet. Nye gangforbindelser som binder fylkesvegen sammen med Jernbanebrygga og ny gs-bru.	12	2028
Skien	Fv. 3294 Trommedalsvegen (fra Rødmyrvegen til Voldsvegen). Standardheving/ny veg.	150	2029

Porsgrunn - Moldhaugbrua

205 mill kr

Ferdig 2026

Gang- og sykkelbruer er viktige fordi de gjør det mer attraktivt å gå og sykle



Fv. 356 Raschebakken og Skippergata

Fra Jønholtgata til Frednesøya. 99 mill kr. Ferdig 2028

Ombygging kryss, nytt kollektivfelt, oppstramming av gate og nytt fortau.

Før



Etter



Østre brygge

Delfinansert av Bypakke Grenland 102 / 280 mill kr totalt

Byggestart 2027

Før



Etter



Nå skal det bygges stort i sentrum: - Vi jobber mot oppstart til høsten



Knutepunkt Porsgrunn

Utbygger klar så fort planvedtaket ble gjort



Lokale nyheter

Kiosk, kafé og hundrevis av arbeidsplasser: Slik blir den nye stasjonen

Nytt stasjonsbygg

Torggata. 68 mill kr. Ferdig 2027.

Byfornyelse, bedre tilrettelegging for myke trafikanter, etablering av sykkelfelt

Før



Etter



Telemarksgata

Byfornyelse og tilrettelegging for myke trafikanter. Ferdig i 2027

Før



Etter



Langbrygga - gågate

Ferdig 2026. 26 mill. inkl. mva.

Før

Etter



Etablering av gågate og oppgradering av byrom

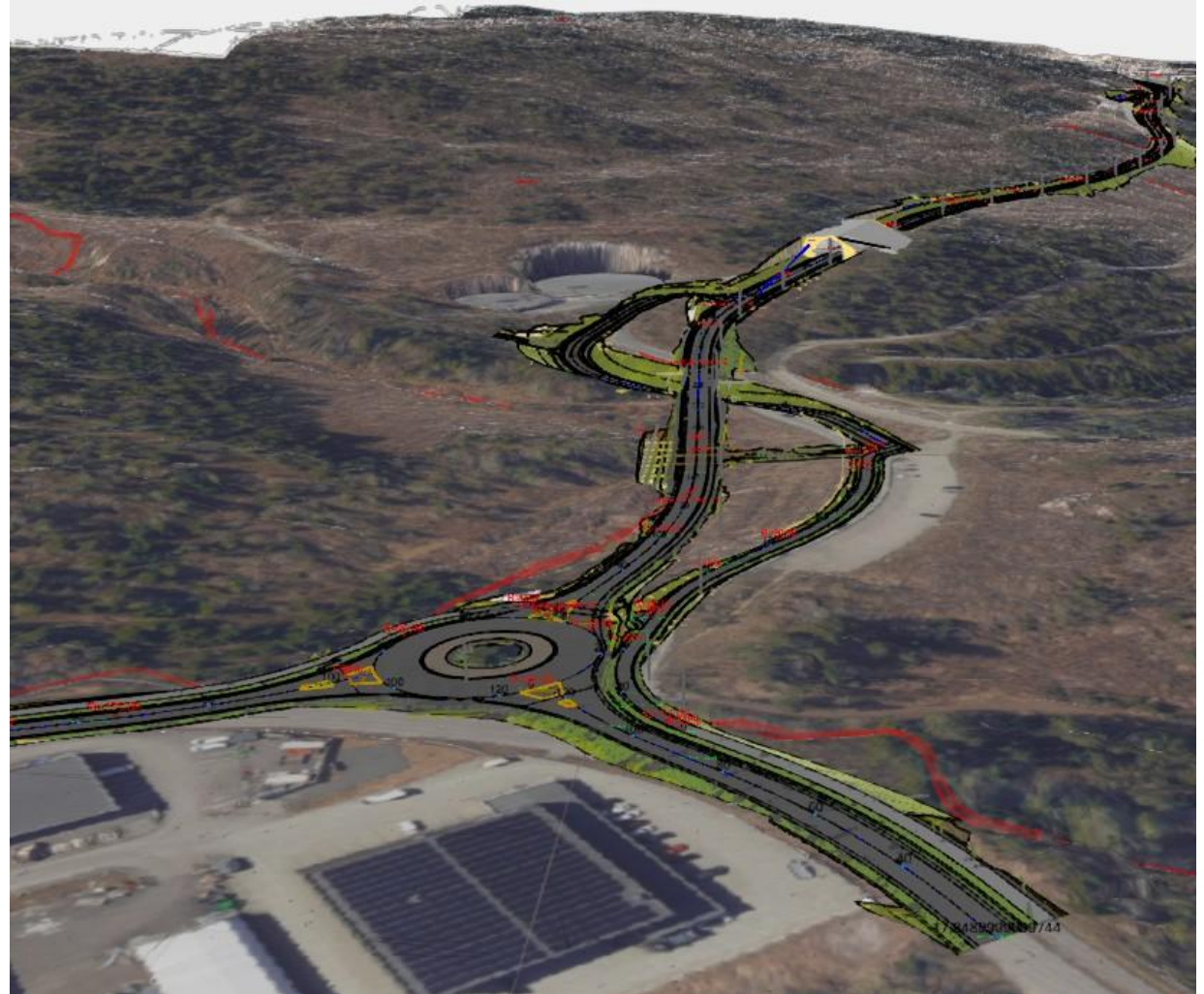
Trommedalsvegen standardheving

Fra Geiteryggen til Rødmyr. 150 mill kr. Ferdig 2027

Før

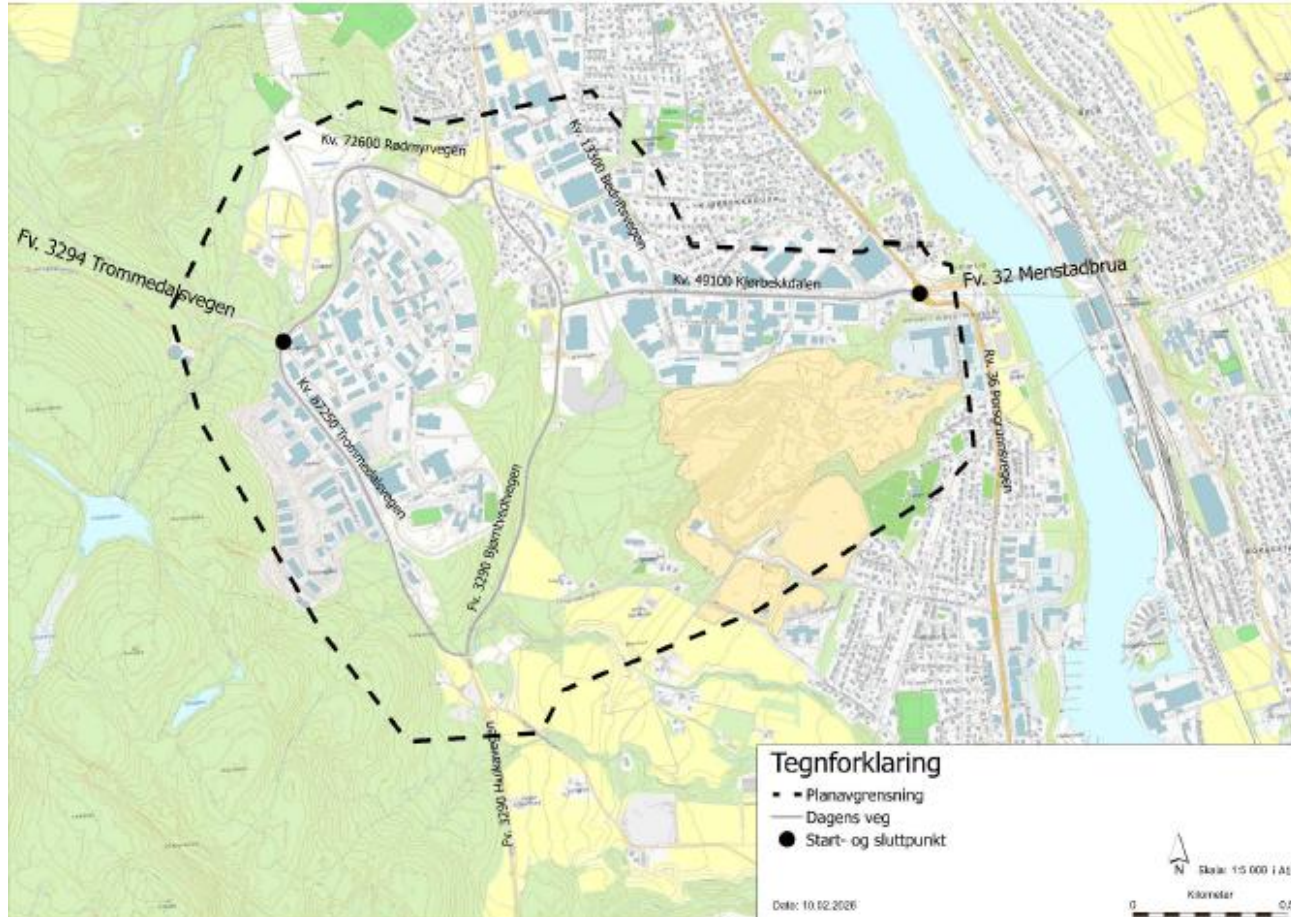


Etter



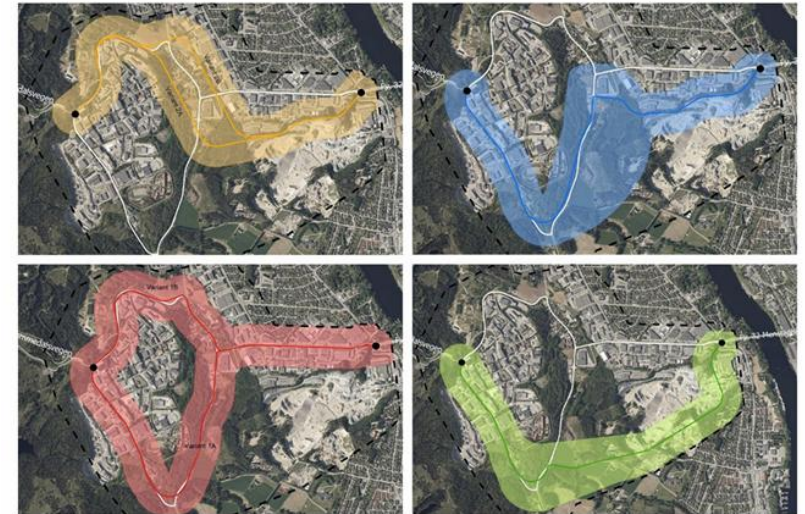
Trommedalsveien til Menstadbrua

450 mill kr. Ferdig etter 2030



Nyheter

Planlegger ny vei gjennom bydelen - her er de fire alternativene



Av [Lars Lekkeha](#)

Publisert: 14.04.26 18:58

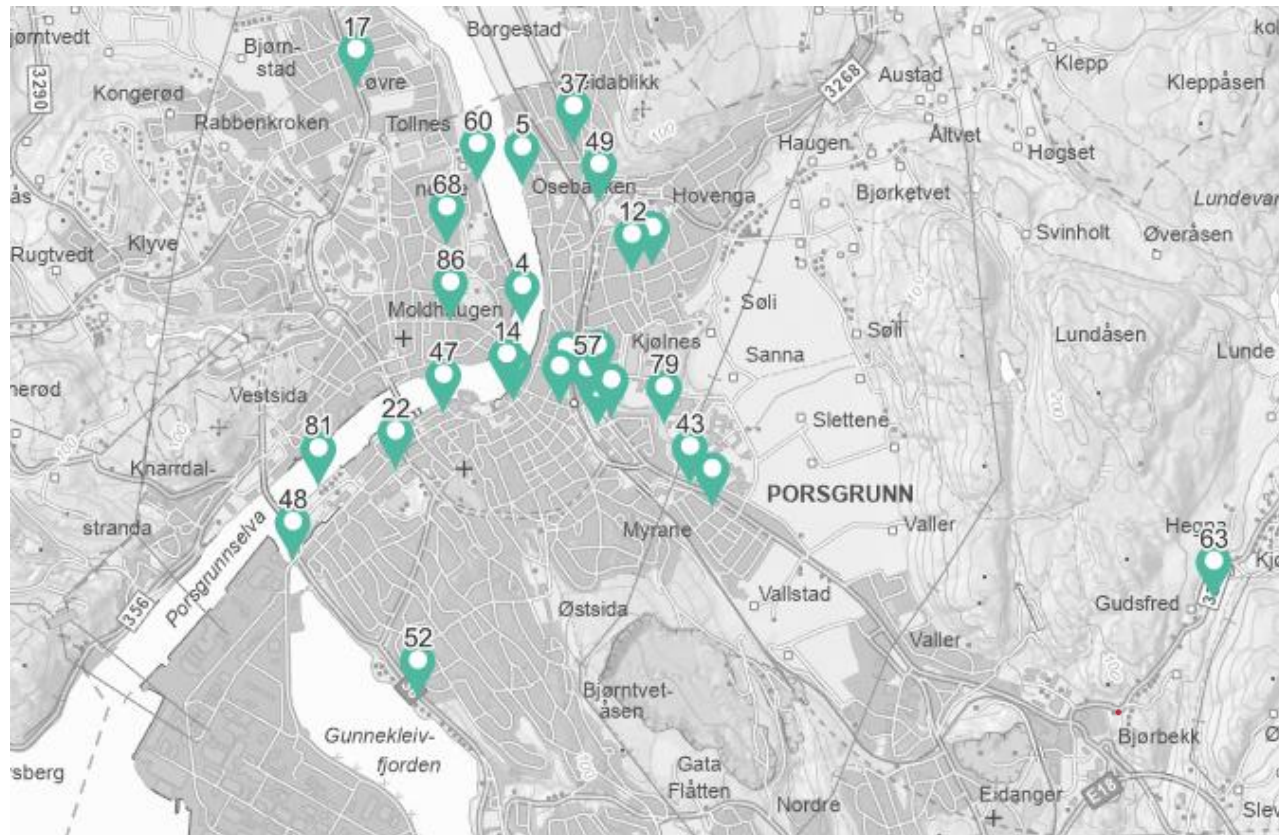
[Gi bort](#)

Nå skal ny vei fra Trommedalsvegen og til Menstadbrua planlegges. Det betyr ny vei enten gjennom eller rundt næringsområdene i Kjørbekkdalen. Prosjektet skal gi sammenhengende vei mellom Menstadbrua og Skyggstein.

Figur 3: Illustrasjonen viser planområdet og de to punktene som skal knyttes sammen.

Oppdatert informasjon om fase 2

<https://bypakka.no/>



Mer informasjon



Spørsmål og svar



Nullvekstmålet



Finansering



Statlige føringer



Belønningsavtale



Veien til byvekstavtale



Politiske vedtak



Kunnskapsgrunnlag



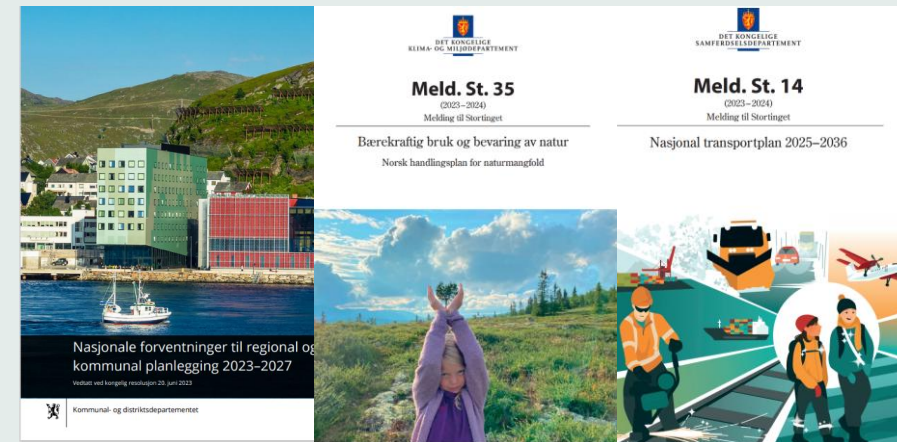
Bompenger



Statistikk

Hva hørte vi på kveldsmøtet 19. november?

- Nasjonale forventninger til regionale areal- og transportplaner v/Tore Leite, KDD
- Byvekstavtaler som nasjonalt satsningsområde v/Jan Fredrik Lund, SVV
- Regionale og kommunale planers betydning for måloppnåelse v/Grete Helgås, statsforvalteren
- Statistikk fra Grenlandsbarometeret
- Planer og prosjekter i kommunene v/ordførerne
- Togtilbudet v/Ulf Bakke i VY



Program for kvelden 15.april

17.30 Innledning og bakgrunn for regionale planer i Grenland

17.45 Hvordan har vi det i Grenland?

Sentrale funn i folkehelseundersøkelsen v/ Kjersti Norgård Aase, TFK

17.55 Boligbygging, boligbehov og boligreserve i Grenland

v/ Elise Brændaa, Porsgrunn kommune

18.15 Senterstruktur og handel – kartlegging del 1 v/Asplan Viak

18.40 Pause med kaffe og noe søtt

19.00 Næringsareal kartlegging del 1 v/Asplan Viak

19.15 Videreutvikling av overordnet vegnett i Bypakke Grenland fase 2

v/Tor Atle Odberg, Norconsult

19.35 Hvordan styrke attraktivitet, tilgjengelighet og konkurransekraft i Grenland?

Innspill v/ Grenland næringsforening

19.45 Videre prosess på veien til byvekstavtale. Innspill og refleksjoner

19.55 Avslutning og vel hjem

Mer informasjon i åpne frokostmøter 2026

Utvalgte tirsdager klokka 8-9

- Senterstruktur og handel
- Bli bedre kjent med porteføljen i Bypakke Grenland fase 2
- Det skal være trygt og enkelt å gå og sykle i hverdagen – hvordan får vi det til?
- Bedre framkommelighet – optimalisering av det overordna vegnettet
- Næringsareal
- Eksempler fra andre byområder med byvekstavtale

Mer informasjon og invitasjoner kommer på e-post.

Fortsatt en jobb å gjøre!

- ✓ 10 års bypakke: 2026
- ✓ 10 års byvekstavtale: 2027?
- ✓ 12 års busskontrakt: 2027
- ✓ 12 års regional plan: 2027

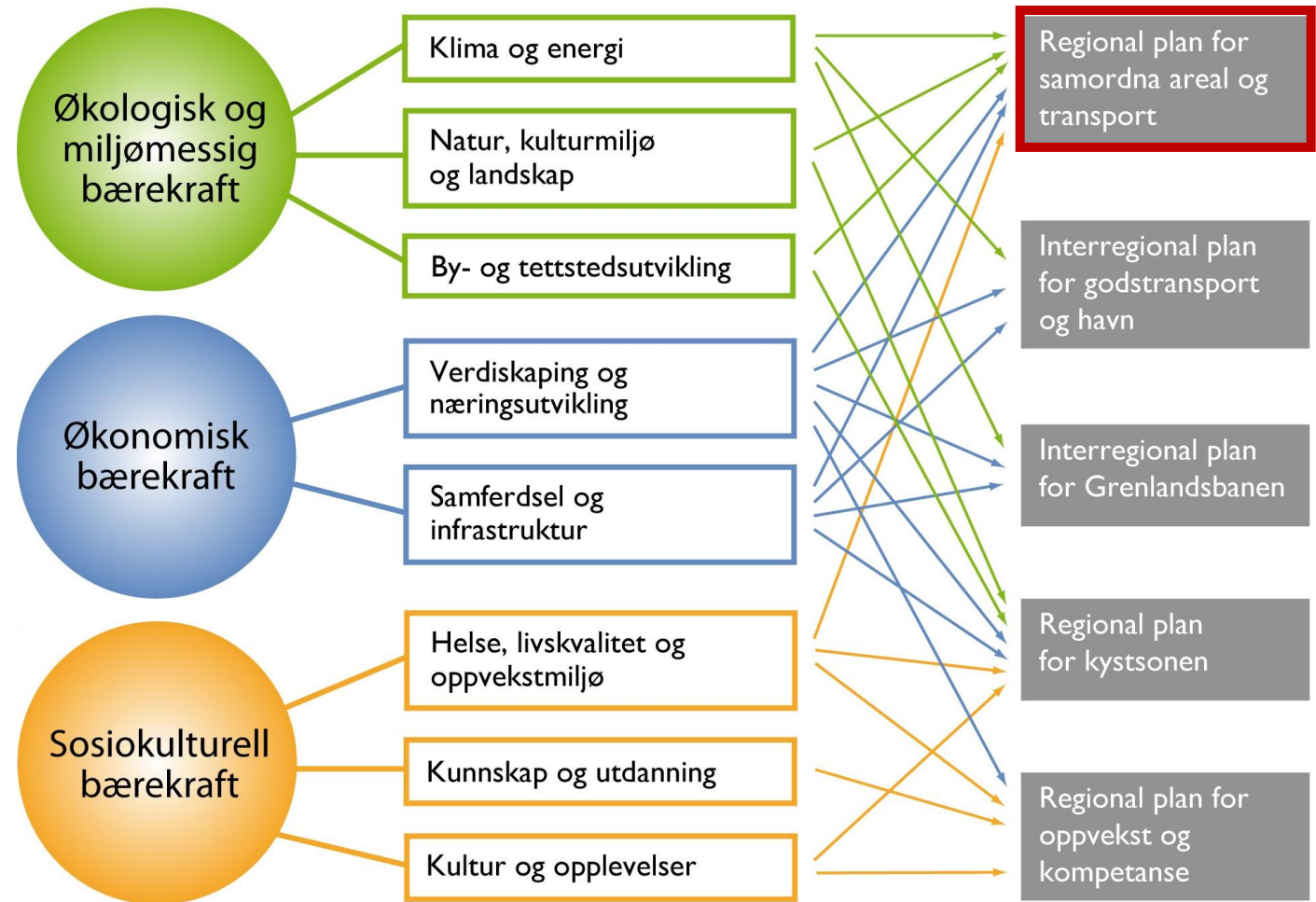


Litt historikk om ATP Grenland og overgang til ny regional plan for arealbruk og mobilitet



Hvorfor har vi regionale planer for samordna areal og transport i Telemark?

- Ble politisk bestilt i regional planstrategi Bærekraftige Telemark 2012-2016
- Fulgte opp nasjonale forventninger, mål om bærekraftig utvikling, viktige utfordringer og prioriterte satsingsområder
- Samordnet virkemidler og tema i felles regional plan



Figur fra Bærekraftige Telemark 2012-2016



ATP Telemark og ATP Grenland



Felles overordna mål:

- **Befolkningsvekst** skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende
- **Bærekraft** skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi

ATP Grenland: Nødvendig grunnlag for stortingsbehandling av Bypakke Grenland fase 1 (mht måloppnåelse). Derfor raskere framdrift i planprosessen – og en mer detaljert plan.

Regional plan for samordna areal og transport i Grenland

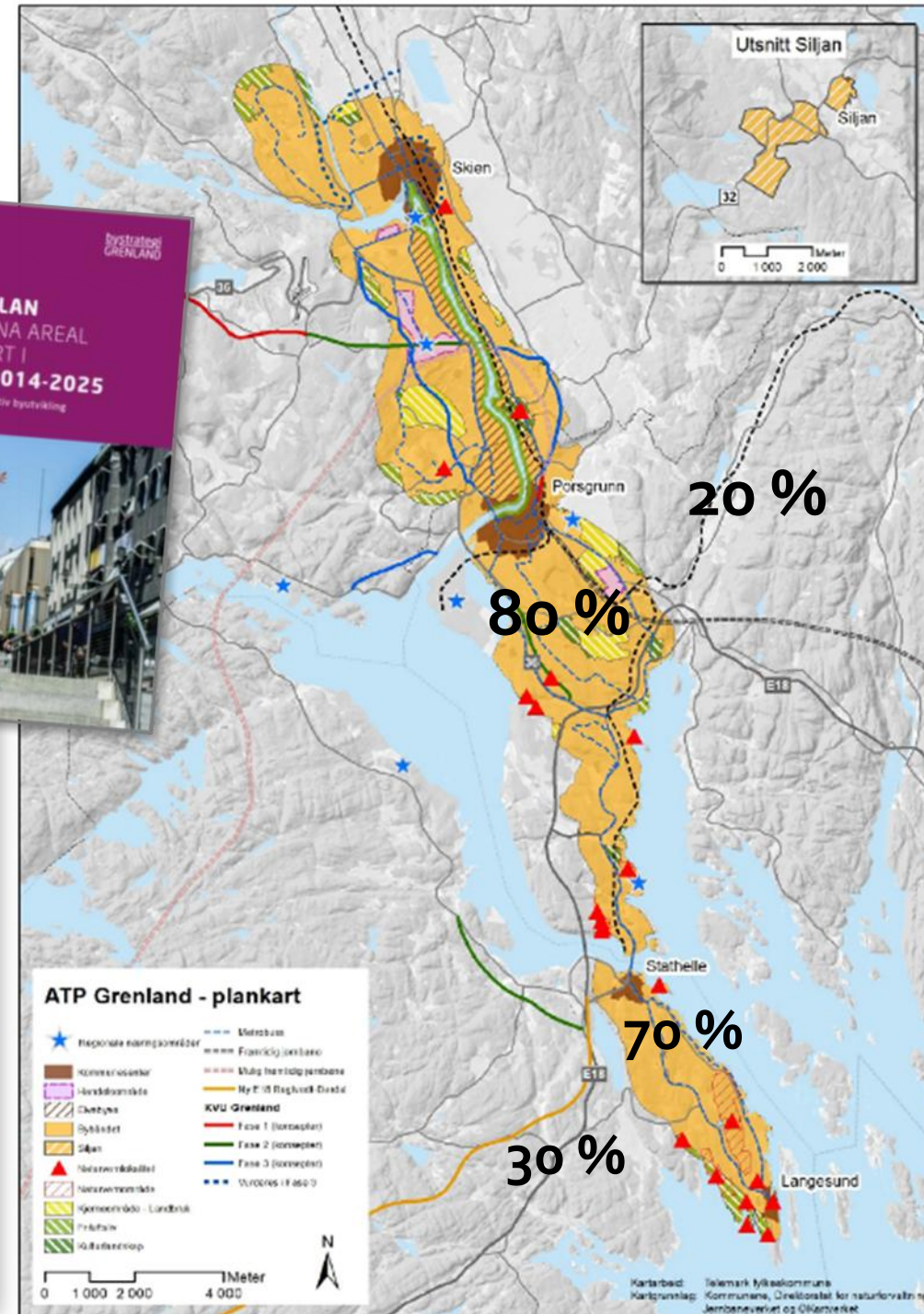
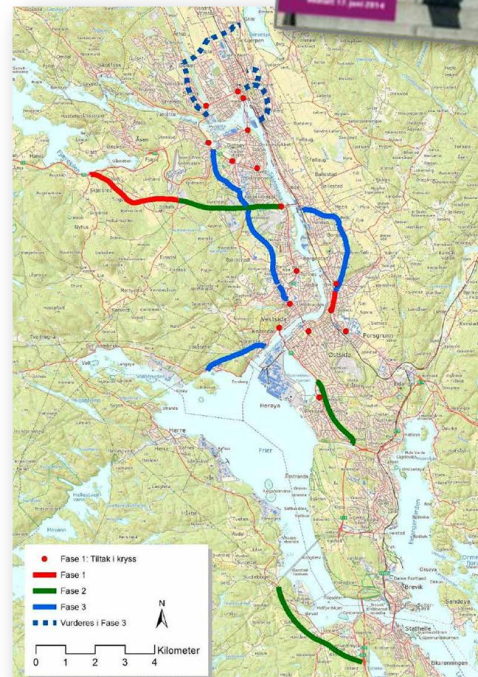
Ble utarbeidet i felles prosess med revisjon av arealdeler i Porsgrunn og Skien.

Sentrale tema i planen

- Transportsystem
- Handel og senterstruktur
- Bolig
- Landbruk, natur og friluftsliv

Sentral strategi:

- Konsentrert arealutvikling i bysentrum og **bybåndet**
 - Bybåndet definert ut fra gangavstand til metrolinjene for buss (500 m)

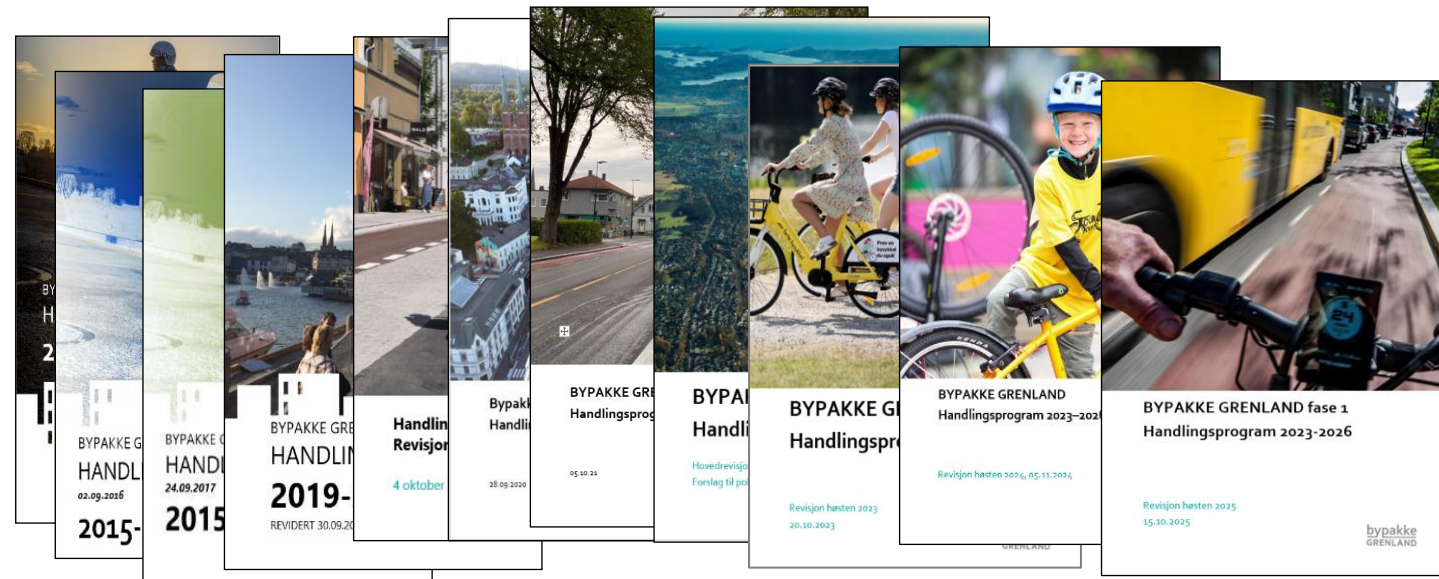


Arealplaner + tiltak i bypakke = måloppnåelse!

- Bypakke Grenland fase 1 har vært sentral del av handlingsprogrammet i ATP Grenland




- Årlige revideringer og felles vedtak på tvers av parter av bypakkas handlingsprogram
- Tett sammenheng med byutviklingen i kommunene

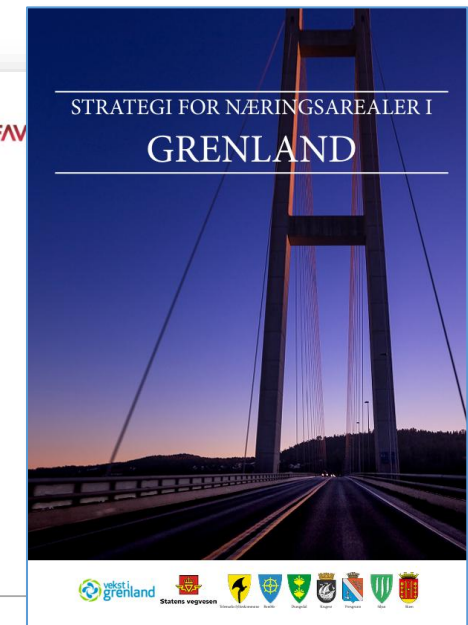


Handel og næringsareal i ATP Grenland

- Stor diskusjon om handel og senterstruktur i ATP Grenland – **politisk kompromiss** om bestemmelser for handelsområder i planen etter ekstra høringsrunde. Forankret i forskrift.
- Politisk bestilling i 2014 om å starte en regional kartlegging av næringsarealer og fremtidig arealbehov:
 - kartlegging av næringsarealer (2015)
 - strategi for næringsareal (2017)

Temaene skal implementeres i ny regional plan

LOVDATA	
Regional plan for samordna areal og transport, Telemark	
OPPRINNELIG KUNNGJORT VERSJON	
 Regional plan for samordna areal og transport, Telemark	
Dato	FOR-2014-12-10-1962
Publisert	II 2015 hefte 3 s 293
Ikkrafttredelse	01.01.2015 – 01.01.2025
Gjelder for	Telemark
Hjemmel	LOV-2008-06-27-71-§8-5
Kunngjort	13.08.2015 kl. 14.15
Journalnr	2015-0290
Kortittel	Regional plan for samordna areal og transport, Telemark



Felles kunnskapsgrunnlag og samordning av nye planer

Regional plan for arealbruk og mobilitet

- Verktøy for å følge opp en byvekstavtale
- Sentrale tema i 2026:
Senterstruktur, handel, næringsareal, bolig
- Planlagt 1.gangsbehandling høsten 2026
- Planperiode 12 år

Kommunale arealplaner

- Revisjon kommuneplanens arealdel i Skien: Planlagt 1.gangsbehandling høsten 2026
- Revisjon kommuneplanens arealdel i Porsgrunn: Planlagt 1.gangsbehandling høsten 2026
- Kommuneplanens arealdel i Siljan: Nylig vedtatt



Arealplanene viktig for byvekstavtale og måloppnåelse

Byvekstavtale

Areal og transport
Gjensidige forpliktelser
Tog og knutepunkt



Bypakke fase 2

Portefølje med
investeringsprosjekt



Bompenger som
restriktivt virkemiddel

Arealplaner

Regionale og
kommunale



Driftstiltak



Hvordan har vi det i Grenland?

Sentrale funn i folkehelseundersøkelsen 2025

Når vi målene?

Hovedmål i Bystrategi Grenland

Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger

I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange

Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

Folkehelseundersøkelsen 2025



Trivsel, tilhørighet, trygghet



Tjenester og fasiliteter i nærområdet



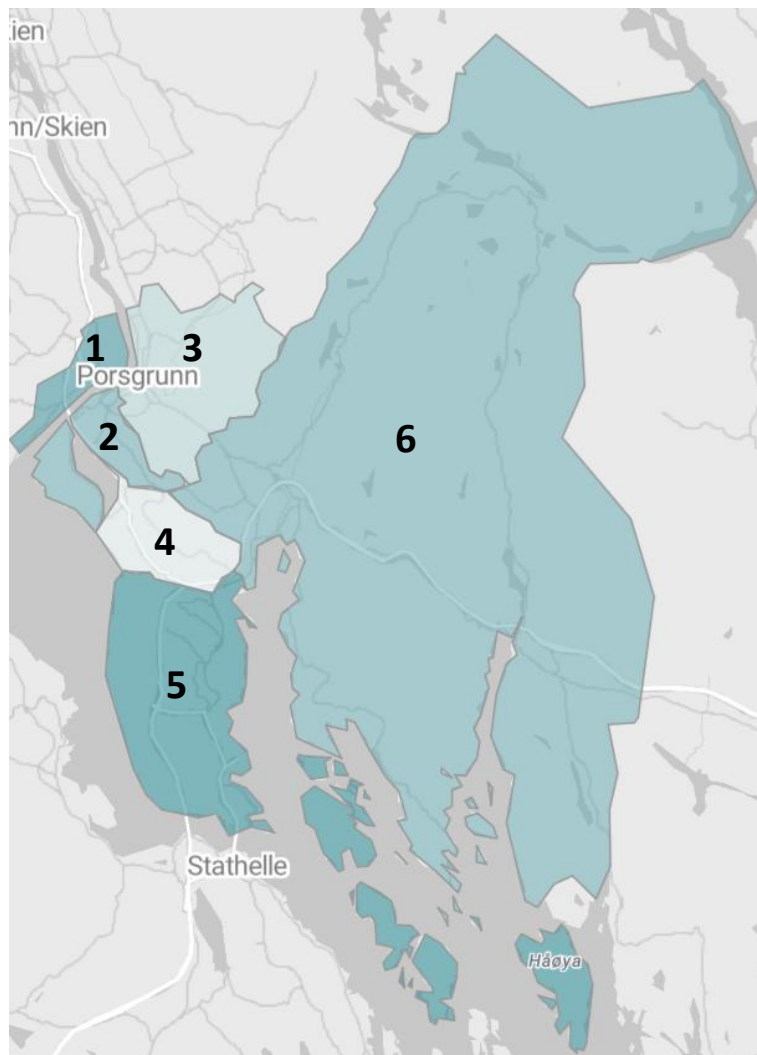
Støy



Boforhold

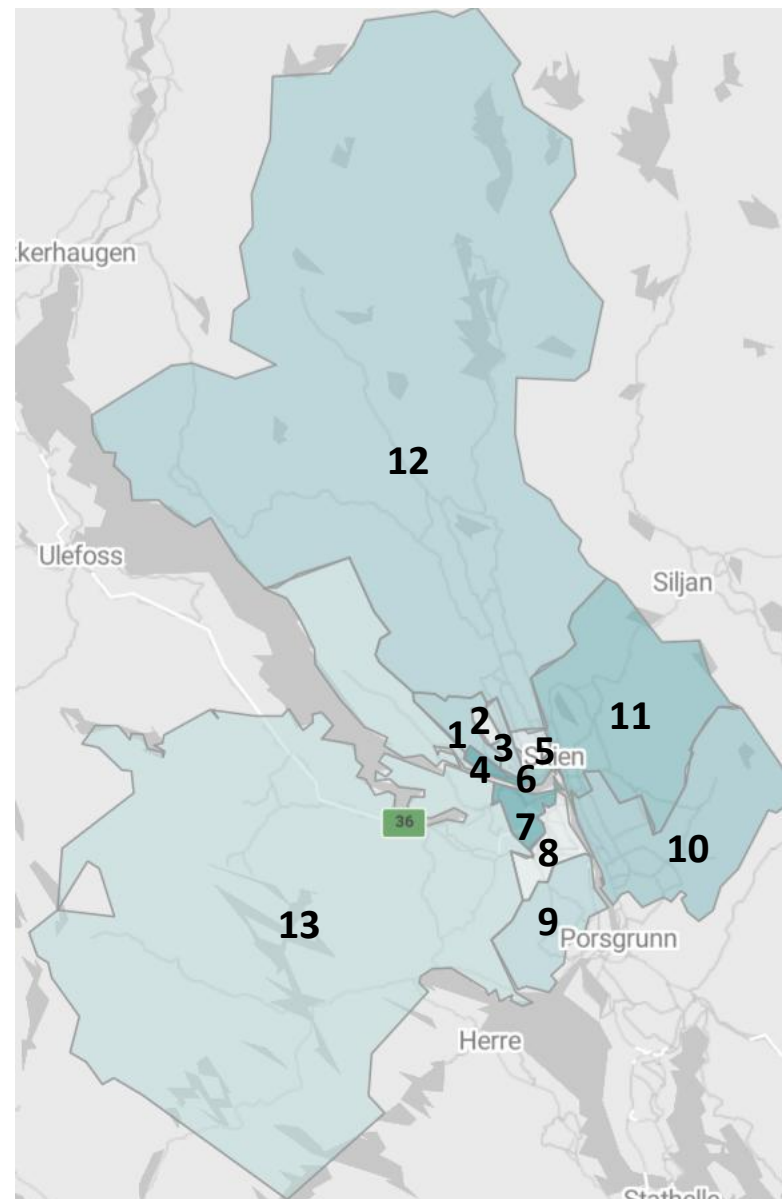
+++++

Kunnskap på sonenivå



Porsgrunn

1. Sentrum vest
2. Sentrum sør
3. Sentrum øst
4. Herøya – Stridsklev
5. Heistad – Skjelsvik – Brevik
6. Tveten – Moheim – Langangen



Skien

1. Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen
2. Stigeråsen
3. Strømdal – Hyni
4. Vadrette – Einaren
5. Øvre Falkum – Nordre bydel
6. Sentrum – Bakken – Falkum
7. Gimsøy – Moflata
8. Kjørbekk – Gråtenmoen
9. Nenset – Klyve
10. Borgestad – Menstad – Bøle
11. Bratsberg – Gjerpen
12. Rising – Venstøp
13. Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda

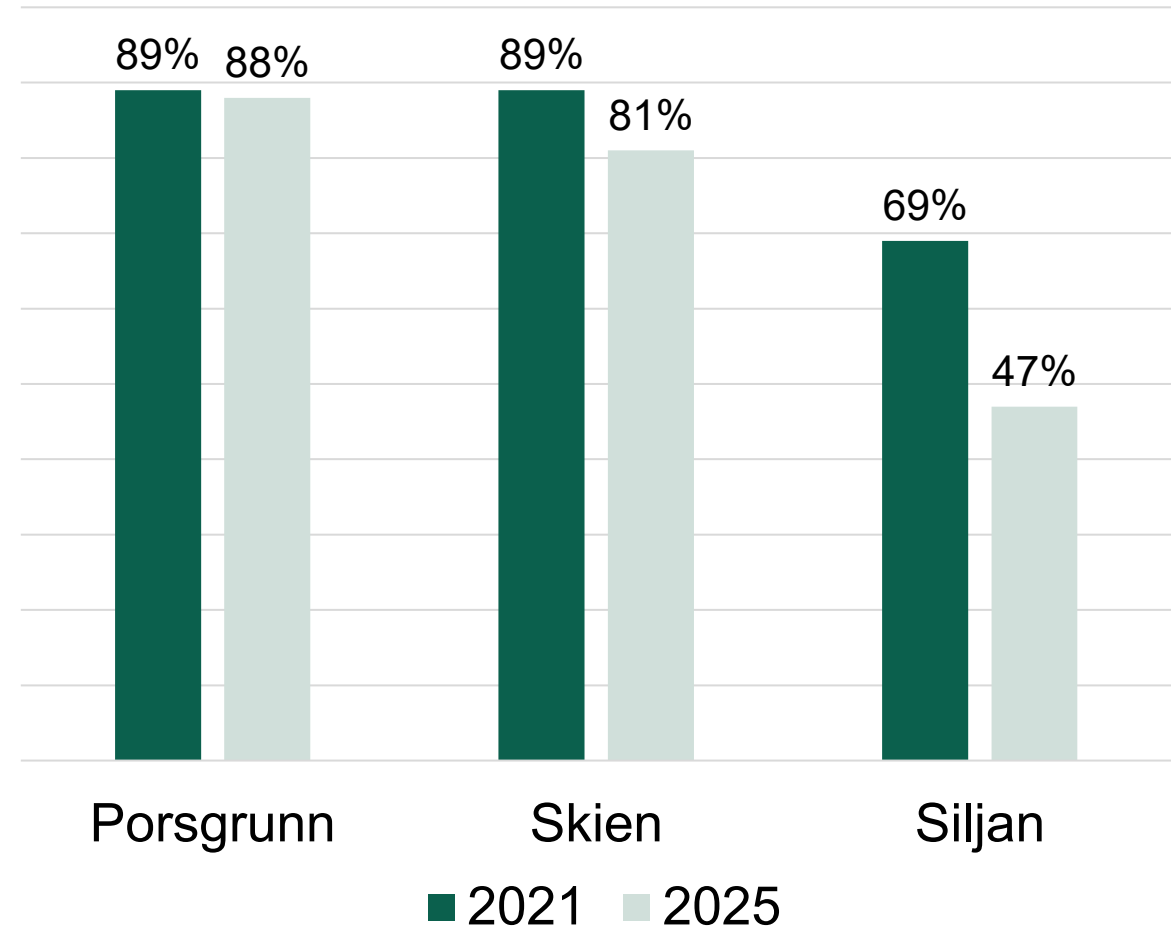
Trivsel i nærområdet

Siljan	77 %
Porsgrunn	74 %
Heistad – Skjelsvik – Brevik	79 %
Sentrum sør	77 %
Sentrum vest	74 %
Tveten – Moheim – Langangen	72 %
Sentrum øst	71 %
Herøya – Stridsklev	69 %

Skien	70 %
Vadrette – Einaren	79 %
Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen	74 %
Bratsberg – Gjerpen	73 %
Gimsøy – Moflata	73 %
Sentrum – Bakken – Falkum	72 %
Borgestad – Menstad – Bøle	72 %
Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda	71 %
Rising – Venstøp	71 %
Kjørbekk – Gråtenmoen	69 %
Strømdal – Hyni	65 %
Stigeråsen	62 %
Nenset – Klyve	61 %
Øvre Falkum – Nordre bydel	61 %

Service tilbud i nærområdet

- Skien og Siljan: betydelig nedgang i andelen som opplever å ha god eller svært god tilgang til **butikker, spisesteder** eller **andre servicetilbud** i nærområdet



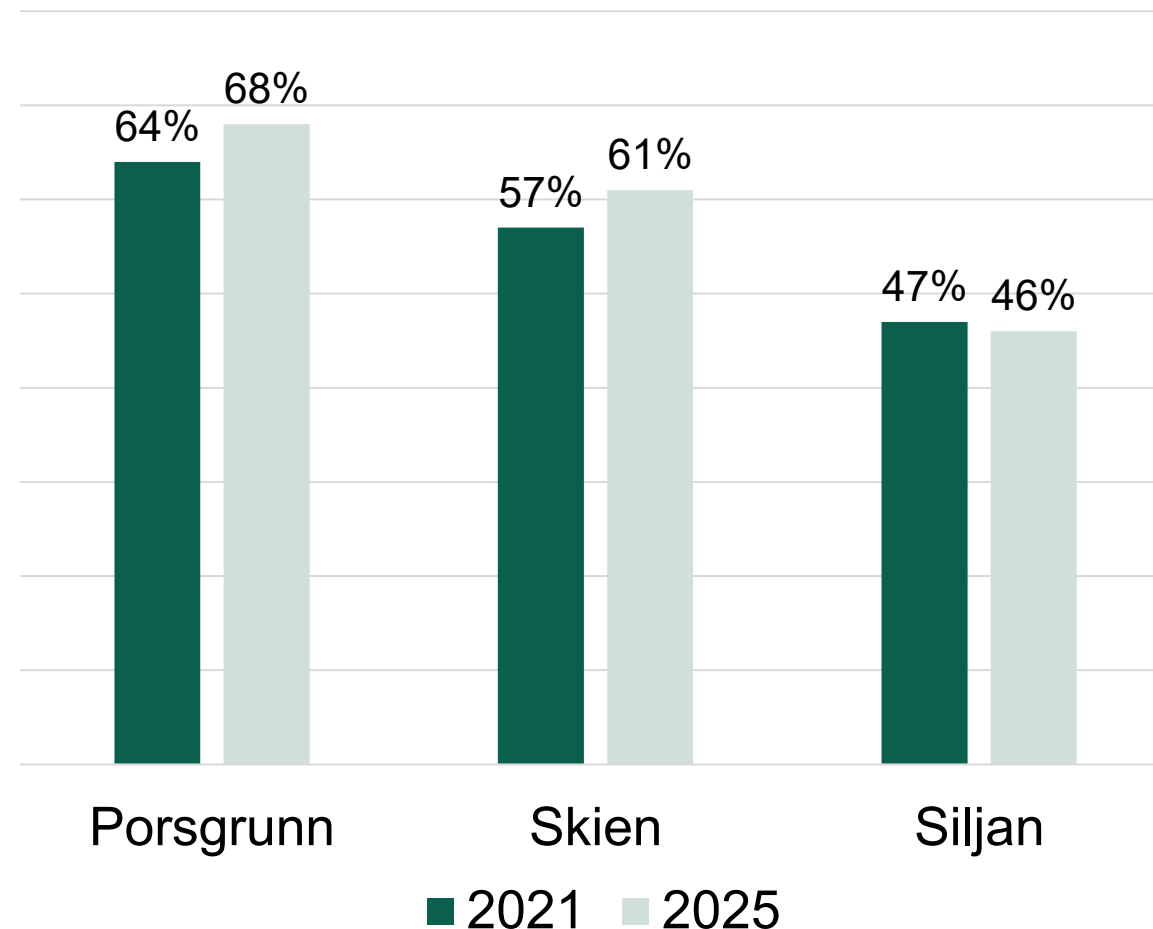
Service tilbud i nærområdet

Porsgrunn	88 %
Sentrum sør	92 %
Sentrum øst	92 %
Sentrum vest	92 %
Herøya – Stridsklev	88 %
Heistad – Skjelsvik – Brevik	84 %
Tveten – Moheim - Langangen	78 %

Skien	81 %
Kjørbekk – Gråtenmoen	88 %
Gimsøy – Moflata	87 %
Nenset – Klyve	86 %
Sentrum – Bakken – Falkum	86 %
Borgestad – Menstad – Bøle	82 %
Øvre Falkum – Nordre bydel	81 %
Bratsberg – Gjerpen	80 %
Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen	79 %
Stigeråsen	78 %
Strømdal – Hyni	77 %
Vadrette – Einaren	76 %
Rising – Venstøp	75 %
Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda	69 %

Tilgang til offentlig transport

- Økning i andel som opplever å ha god eller svært god tilgang til **offentlig transport** der de bor
- Opplevelsen av god eller svært god tilgang til offentlig transport:
 - ...øker med **alderen**
 - ...er høyest blant personer med **lav utdanning**



Tilgang til offentlig transport

	2021	2025
Porsgrunn	64 %	68 %
Sentrum sør	73 %	75 %
Herøya – Stridsklev	71 %	74 %
Sentrum øst	62 %	72 %
Heistad – Skjelsvik – Brevik	73 %	72 %
Sentrum vest	63 %	68 %
Tveten – Moheim – Langangen	37 %	37 %

	2021	2025
Skien	57 %	61 %
Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen	75 %	84 %
Stigeråsen	80 %	80 %
Øvre Falkum – Nordre bydel	79 %	77 %
Vadrette – Einaren	77 %	75 %
Nenset – Klyve	67 %	71 %
Sentrum – Bakken – Falkum	67 %	71 %
Kjørbekk – Gråtenmoen	67 %	71 %
Gimsøy – Moflata	58 %	67 %
Borgestad – Menstad – Bøle	58 %	58 %
Strømdal – Hyni	45 %	53 %
Bratsberg – Gjerpen	51 %	50 %
Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda	28 %	34 %
Rising – Venstøp	35 %	34 %

Godt utbygde gang- og sykkelveier i nærområdet

	2021	2025
Porsgrunn	73 %	74 %
Herøya – Stridsklev	78 %	83 %
Heistad – Skjelsvik – Brevik	78 %	79 %
Sentrum øst	71 %	75 %
Sentrum sør	76 %	73 %
Sentrum vest	80 %	72 %
Tveten – Moheim – Langangen	51 %	51 %

	2021	2025
Siljan	44 %	46 %

	2021	2025
Skien	59 %	60 %
Vadrette – Einaren	80 %	82 %
Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen	82 %	81 %
Stigeråsen	78 %	75 %
Kjørbekk – Gråtenmoen	74 %	71 %
Strømdal – Hyni	72 %	70 %
Sentrum – Bakken – Falkum	67 %	68 %
Gimsøy – Moflata	66 %	68 %
Borgestad – Menstad – Bøle	63 %	63 %
Nenset – Klyve	63 %	63 %
Øvre Falkum – Nordre bydel	70 %	61 %
Bratsberg – Gjerpen	53 %	53 %
Rising – Venstøp	45 %	45 %
Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda	14 %	22 %

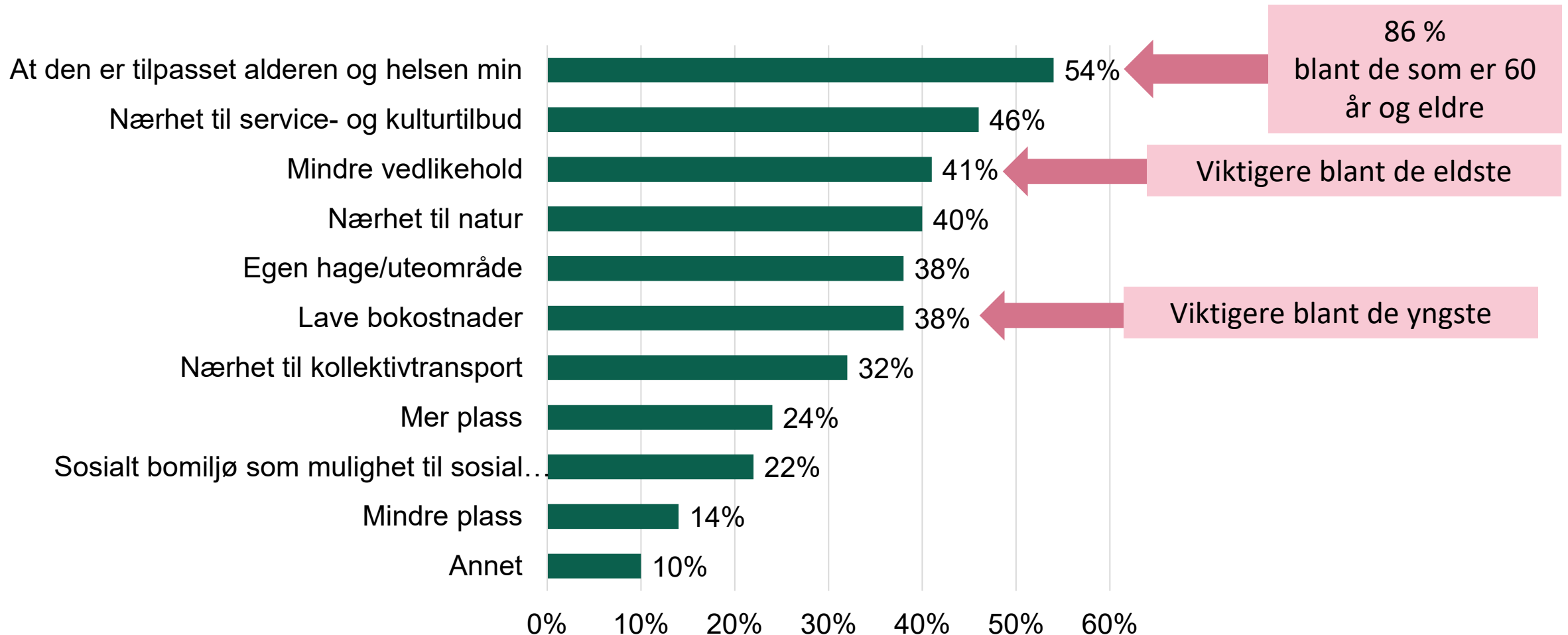
Støy fra veitrafikk

	2021	2025
Porsgrunn	11 %	13 %
Tveten – Moheim – Langangen	15 %	17 %
Sentrum øst	12 %	14 %
Herøya – Stridsklev	11 %	14 %
Heistad – Skjelsvik – Brevik	12 %	12 %
Sentrum sør	8 %	11 %
Sentrum vest	8 %	11 %

	2021	2025
Siljan	8 %	10 %

	2021	2025
Skien	11 %	13 %
Sentrum – Bakken – Falkum	13 %	16 %
Kjørbekk – Gråtenmoen	18 %	16 %
Bratsberg – Gjerpen	13 %	16 %
Gimsøy – Moflata	13 %	15 %
Strømdal – Hyni	8 %	15 %
Øvre Falkum – Nordre bydel	7 %	15 %
Rising – Venstøp	9 %	14 %
Borgestad – Menstad – Bøle	11 %	14 %
Nenset – Klyve	14 %	13 %
Stigeråsen	8 %	9 %
Skotfoss – Åfoss – Melum – Kilebygda	9 %	9 %
Strømdalsjordet – Nyhus – Ravnåsen	7 %	6 %
Vadrette – Einaren	5 %	4 %

Over halvparten vil bytte bolig de neste 10 årene - hva er viktigst i en framtidig bolig?



www.telemarkfylke.no/folkehelseundersokelsen2025

Folkehelseundersøkelsen 2025



Foto: Getty Images

Hvordan har vi det i Telemark? Høsten 2025 svarte 24 500 telemarkinger over 18 år på spørsmål om livskvalitet, søvn, psykiske plager, helsevaner, tilgang til tilbud i nærmiljøet og mye mer i folkehelseundersøkelsen.

Under finner du lenker til hovedfunn, en beskrivelse av undersøkelsen og de som har svart, samt resultatene fordelt på ulike temaer.

Resultatene er basert på svar fra folkehelseundersøkelsene i 2025 og 2021, og vises for fylket samlet, kommunene og levekårssoner innad i de ti største kommunene.

Finne tall for:

[Kommuner](#)

[Levekårssoner](#)

Hovedfunn

De viktigste funnene i folkehelseundersøkelsen 2025 →

Om undersøkelsen

Antall svar og svarprosent, vektning →

Kjennetegn ved de som har svart

Kjønn, alder, landbakgrunn og utdanningsnivå →

Trivsel og tilhørighet

Trivsel, trygghet og tilhørighet i nærmiljøet →

Nærområdet

Tilgjengelighet til kultur, idrett, natur mm. →

Deltakelse

Organisert og egenorganisert aktivitet →



Folkehelseundersøkelsen 2025 Resultater fra levekårssoner i kommunene



Foto: Dag L. Nordsveen

De ti største kommunene i Telemark er delt inn i levekårssoner, mindre geografiske områder som gir et mer detaljert bilde av nærmiljøet. Av 24 500 svar i folkehelseundersøkelsen 2025 kommer nesten 21 000 fra personer i 38 levekårssoner.

I dette analysebrettet presenteres resultatene på levekårssone-nivå fra folkehelseundersøkelsene i både 2021 og 2025.

Resultatene på kommunenivå finner du [her](#). Finn flere resultater fra folkehelseundersøkelsen på [våre nettsider](#).

Analysebrettet brukes som følger:

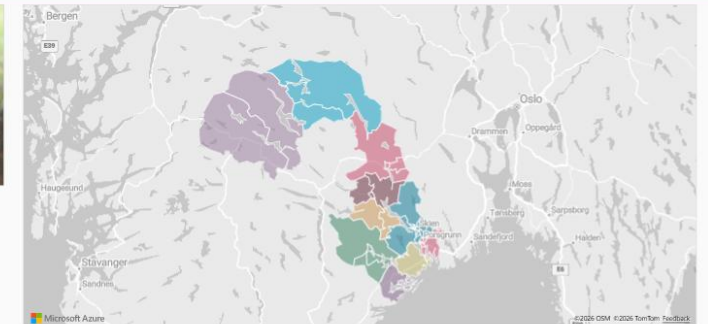
1. Velg din kommune

Valget filtrerer hele rapporten for å vise resultater fra din kommune

Bamble	Drangedal	Kragerø	Midt-Telemark	Nome
Notodden	Porsgrunn	Skien	Tinn	Vinje

2. Se grunnleggende statistikk om levekårssonene i din kommune

Under finner du informasjon om antall svar og svarprosent i levekårssonene i din kommune i 2025, og hvordan de som har svart fordeler seg etter kjønn, alder, landbakgrunn, utdanningsnivå og økonomiske vansker.



Kartet viser levekårssonene i de ti største kommunene.

Om tallene: Resultatene for fylket og kommunene er vektet for å ta hensyn til at antall personer som ble invitert til å delta i undersøkelsen varierer mellom ulike områder. Resultatene er ikke justert for variabler som kjønn, alder eller utdanning. I noen kommuner har vi måttet slå sammen 2-3 levekårssoner for å få nok respondenter.

3. Gå til ønsket temaside for mer detaljert kunnskap

Trivsel og tilhørighet	Nærområdet	Helsetilstand	Livskvalitet
Tannhelse	Aktivitet og kosthold	Tobakk og alkohol	Sosial støtte
Deltakelse	Skader	Støy	Bolig og økonomi

Boligbygging, boligbehov og boligreserve i Grenland

Kunnskapsinnhenting pågår

Boligbygging

BAKOVER

Boligbehov

FREMOVER

Boligreserve

KAPASITET

Ny kunnskap som grunnlag for styring gjennom byvekstavtale, regional plan for arealbruk og mobilitet & kommuneplanene i Grenland

15. april 2026 · Elise Brændaa · Porsgrunn kommune



Boligbehov *planperioden* år 2027-2038

	<u>Faktisk</u> boligbygging 2006-2025 årlig gjennomsnitt	<u>Beregnet</u> boligbehov 2027-2038 årlig gjennomsnitt	<u>Beregnet</u> boligbehov 2039-2050 årlig gjennomsnitt	<u>Justert</u> boligbehov 2027-2038 årlig gjennomsnitt
Skien	192	177	92	ca 180
Porsgrunn	141	117	65	ca 120
Siljan	8	9	6	ca 10

Årlig boligbehov fremover er *synkende*

SSB tabell 05940, igangsettingstillatelse
 Boligmodulen til Panda-modellen

Obs! Foreløpig

Samspill mellom eksisterende og nye boliger

Ca 47 000 eksisterende boliger

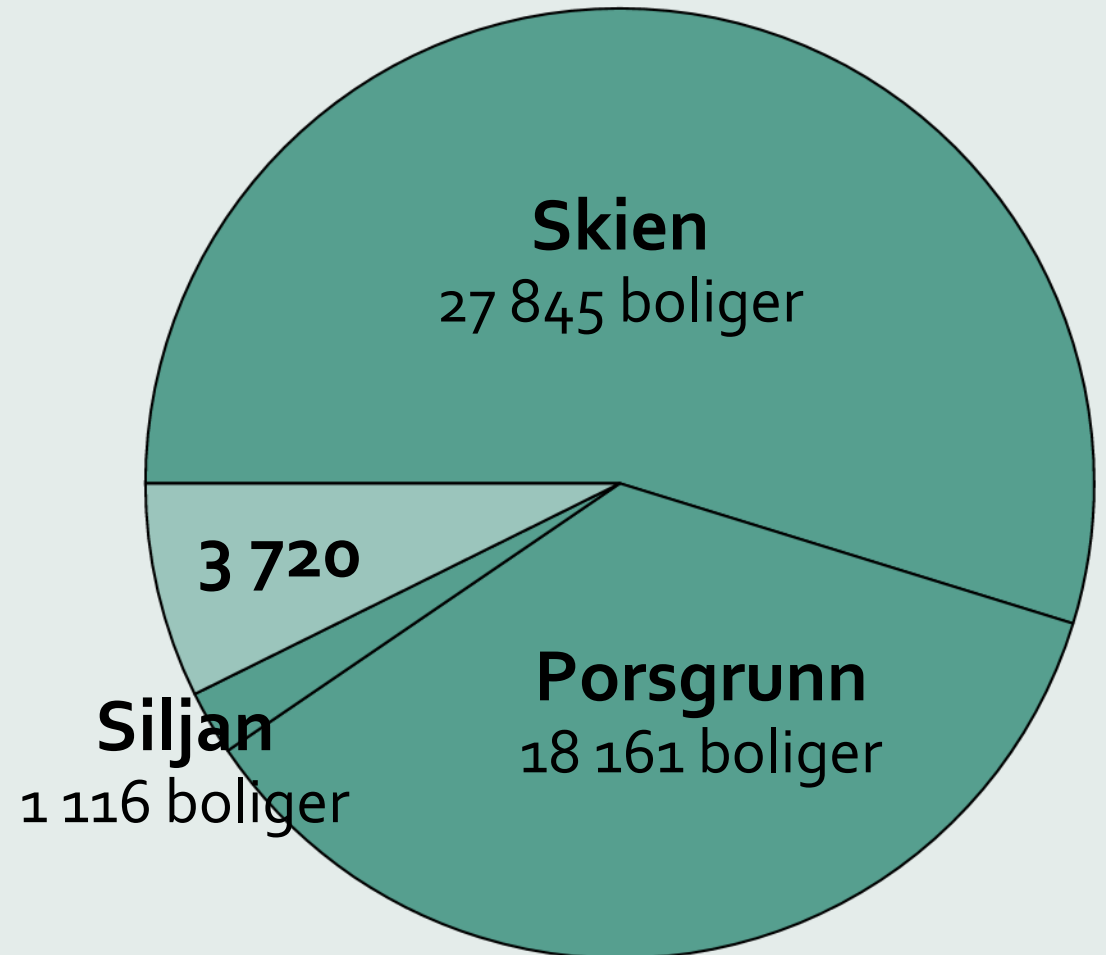
- Varierte boligtyper og pris,
mange gode kvaliteter, til dels
utflytende lokalisering

Behov for ca 3 700 nye boliger

(Skien ca 2 160, Porsgrunn ca 1 440, Siljan ca 120)

- Lokalisering i tråd med ny
bystrategi og senterstruktur
legger til rette for måloppnåelse

SSB tabell o6265, boliger



Omfattende planer som utgangspunkt

Arealregnskapet viser 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
Omriss til høyre, Grenlandskart

”

Det skal vurderes å ta ut eller redusere omfanget av utbyggingsarealer som ikke lenger bør bygges ut

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (6.4)



Kartlegging av
planreserver

Rapport nr. 26-2025

SØA

Minsteberegning
Mellomalternativ
Maksberegning

Kartlegging av
planreserver

Tabell 1. Antall boenheter per BA-region. Mellomalternativ med tall fra spørreundersøkelsen supplert med tall fra kartanalysen der det mangler svar. Avrundet til nærmeste 50

Tabell 4.4 Planreserven i forhold til gjennomsnittlig årlig boligbygging (2015-2024). Mellomalternativ.

Obs! Langsiktig reserve i KPA ikke med

BA-region	Gj.sn boligbygging 2015-2024	Kortsiktig planreserve (mellom)	Planreserve målt i antall år med boligbygging
3 Fredrikstad/Sarpsborg	810	9 200	11
5 Oslo/Bærum	7 604	43 450	6
6 Drammen	889	5 750	6
9 Ullensaker	936	16 050	17
29 Tønsberg	963	5 200	5
31 Skien/ Porsgrunn	431	8 150	19
41 Kristiansand	1 054	9 250	9
49 Stavanger/ Sandnes	1 915	18 500	10
56 Bergen	2 006	13 650	7
90 Trondheim	2 278	22 500	10
132 Tromsø	696	6 400	9
Totalt	19 582	158 100	8

Note: kartan Resultat spørre

Kilde: SSB tabell 05940, spørreundersøkelsen og kartanalysen
Note: Den siste kolonnen viser hvor mange år dagens kortsiktige planreserve tilsvarer dersom regionen bygger boliger i samme tempo som gjennomsnittet for de siste ti årene (2015–2024).

”
*Legge til rette
for tilstrekkelig
boligbygging*

pbl § 3-1 første ledd bokstav d

Vi har den **største
boligreserven**

Lokalisering av boligene
er delvis i tråd med nye
mål og føringer



Hva kommer dette av?

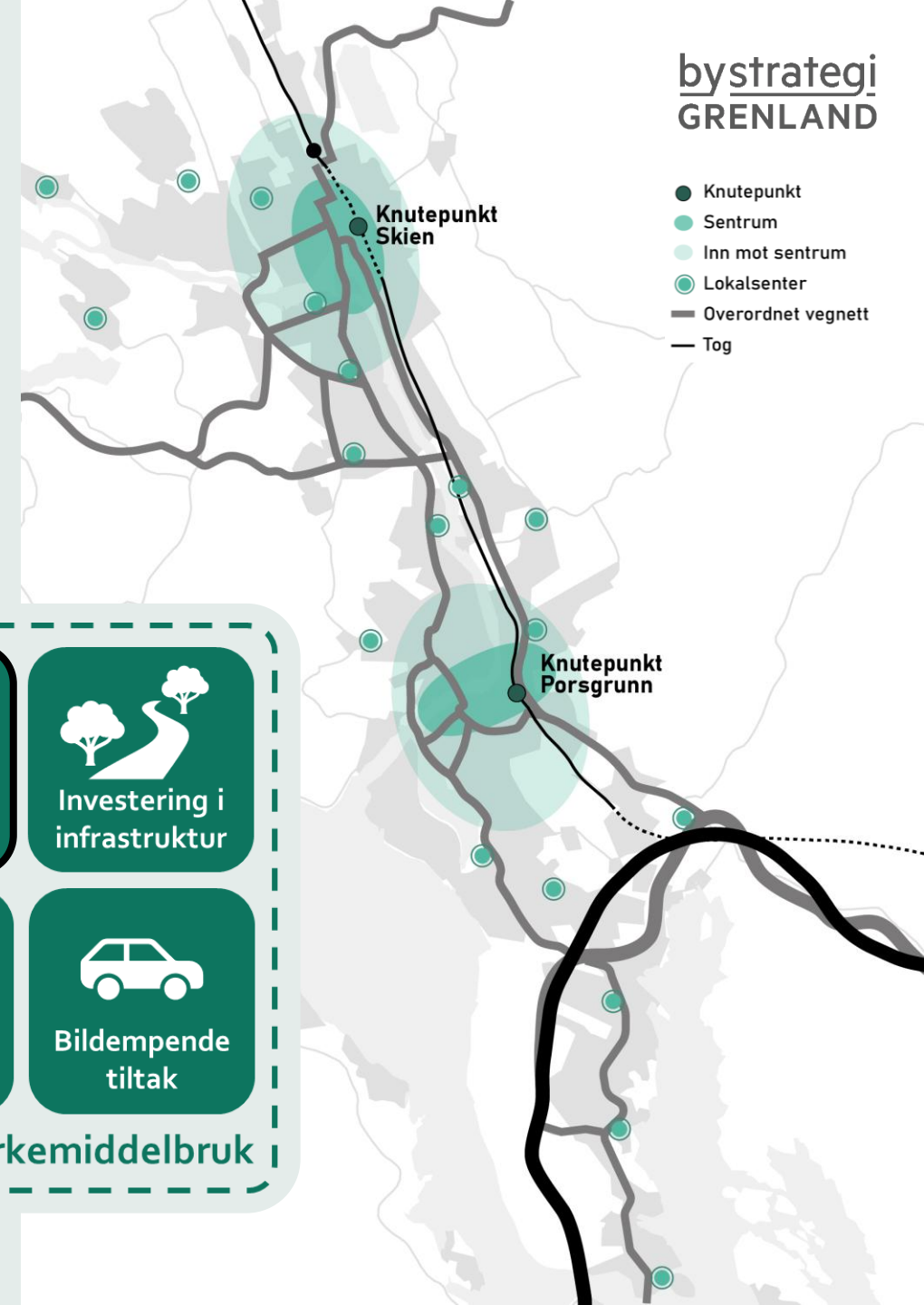
Arven fra tidligere utbyggingsmønstre, og reserve i kommune- og reguleringsplaner fra 1960-tallet til i dag

” *hovedtyngden av veksten skal komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter*

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (4.1)

Boligreserven i sentrum og inn mot sentrum må dekke vesentlig andel av boligbehovet for planperioden

Boligreserven i øvrige områder planvask kommuneplan og reguleringsplan, vurdering av lokalsentra



Boligreserve Skien

Inn mot sentrum

Boligbehov ca **2 160 boliger**

for hele kommunen i planperioden

Boligreserve ca **1 600 boliger**

regulerte boliger inn mot sentrum

Ikke uttømmende, kun regulert 2005-2025

+ *fortettpotensial rundt 400 boliger innenfor KDP for Skien sentrum*

+ *ytterligere fortettpotensial innenfor inn mot sentrum*

ca 180
boliger
årlig behov



Boligreserve Porsgrunn

Inn mot sentrum

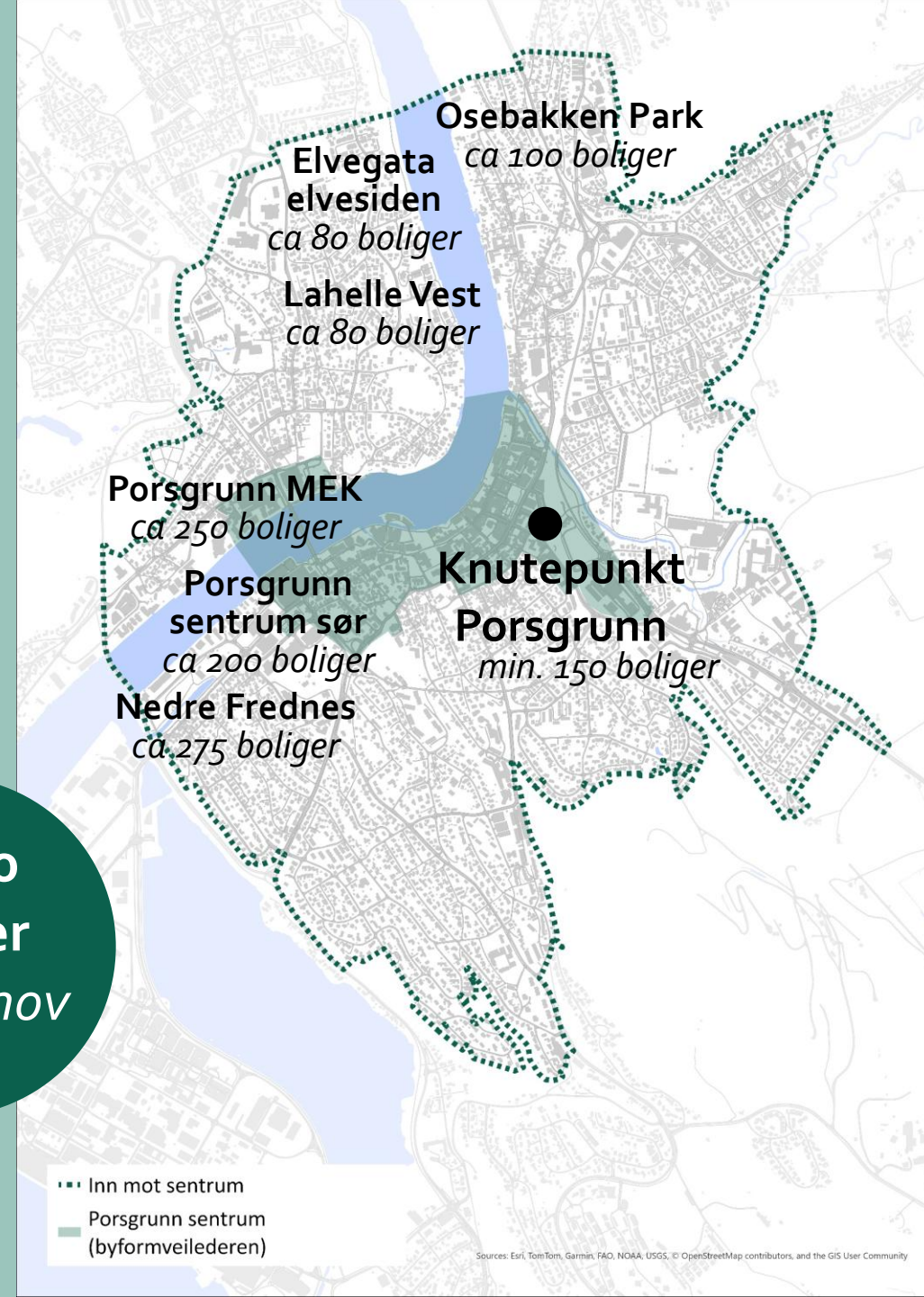
Boligbehov ca **1 440 boliger**
for hele kommunen i planperioden

Boligreserve ca **1 500 boliger**
regulerte boliger inn mot sentrum
Ikke uttømmende, kun regulert 2005-2025

+ enkelte reguleringsplaner som
ikke er komplett kartlagt

+ fortettingspotensial antatt
rundt 1 500 boliger innenfor
inn mot sentrum

ca **120**
boliger
årlig behov



Boligreserve Siljan

I sentrum

Boligbehov ca **120 boliger**
for hele kommunen i planperioden

Boligreserve ca **20 boliger**
regulerte boliger i sentrum

+ *Mølleåsen ca 5 boliger*

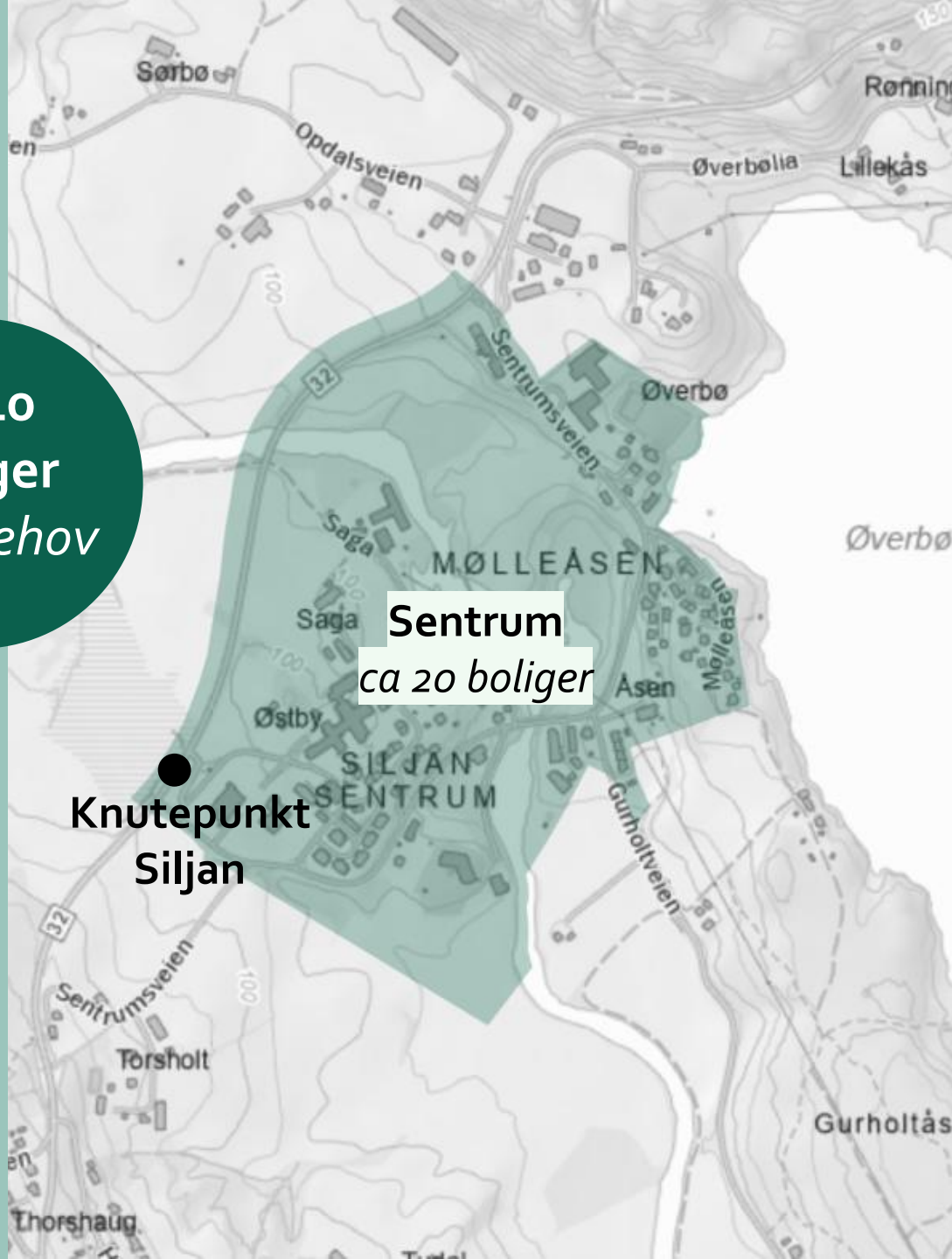
+ *Solvegen ca 40 boliger*

+ *Kommuneplan ca 120 boliger*

ca **10**
boliger
årlig behov

Sentrum
ca 20 boliger

**Knutepunkt
Siljan**




” *hovedtyngden av veksten skal komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter*

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (4.1)



Boligreserven innenfor sentrum og inn mot sentrum må dekke vesentlig andel av **boligbehovet**

 **Boligbehovet er dekket innenfor disse områdene**

” *Legge til rette for tilstrekkelig boligbygging*

pbl § 3-1 første ledd bokstav d



Størrelsen på boligreserven må gjenspeile **boligbehovet**



Boligreserven er vesentlig større enn behovet

” *Det skal vurderes å ta ut eller redusere omfanget av utbyggingsarealer som ikke lenger bør bygges ut*

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (6.4)



Lokaliseringen av boligreserven må gjenspeile **nye mål og føringer**



Boligreserven er delvis lokalisert i tråd med nye mål og føringer

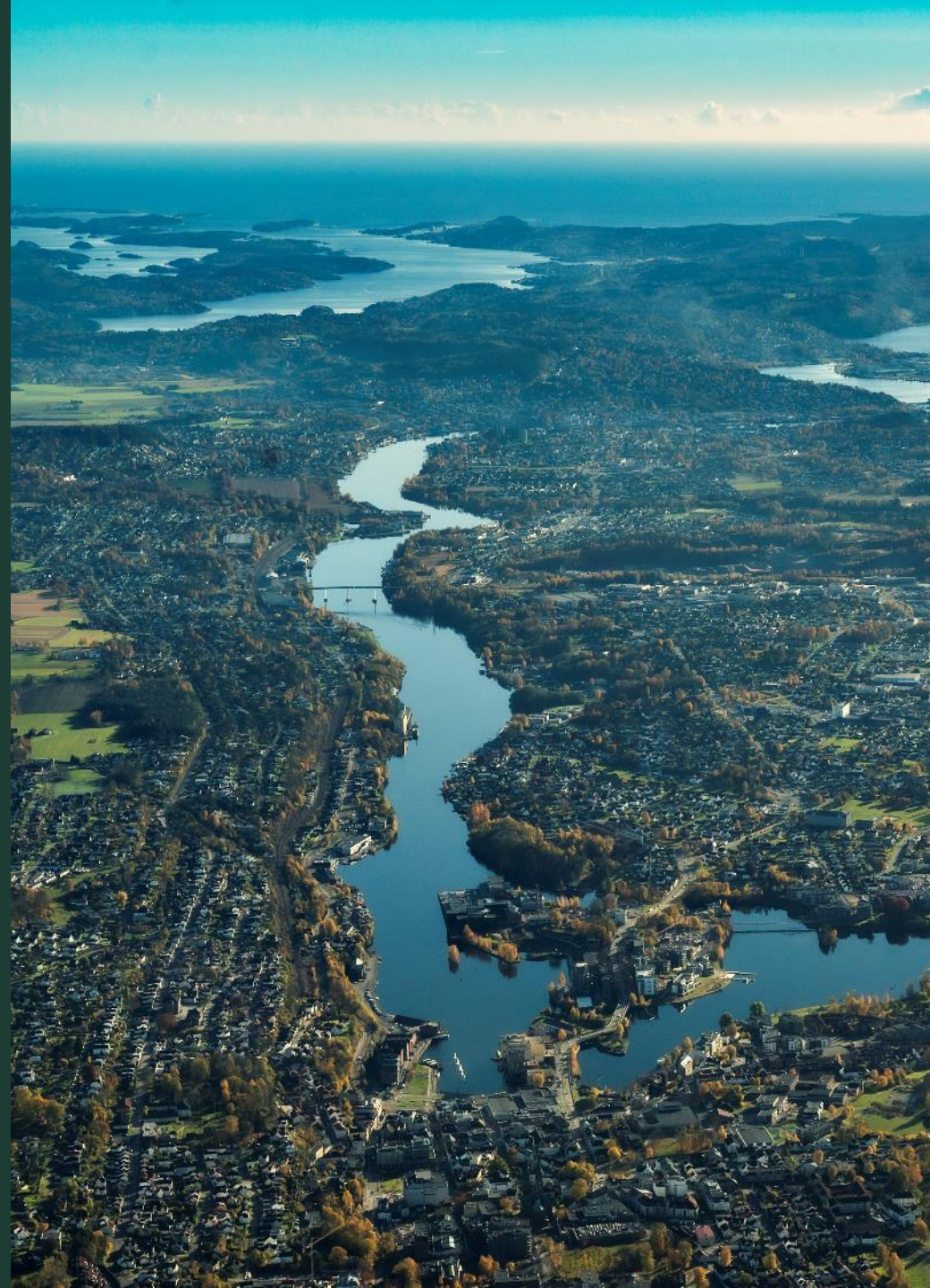
Menti for politikerne

Hvilke muligheter og utfordringer ser dere ved å styre hovedtyngden av nye boliger innenfor sentrum og inn mot sentrum?

Senterstruktur, handel og næringsareal

Kartlegginger Sentrum og senterstruktur Næringsarealer

Marit Øhrn Langslet / Gunnar Berglund – Asplan Viak



Om vårt oppdrag

Temaene sentrum, senterstruktur, handel og næringsareal

Kartlegginger:

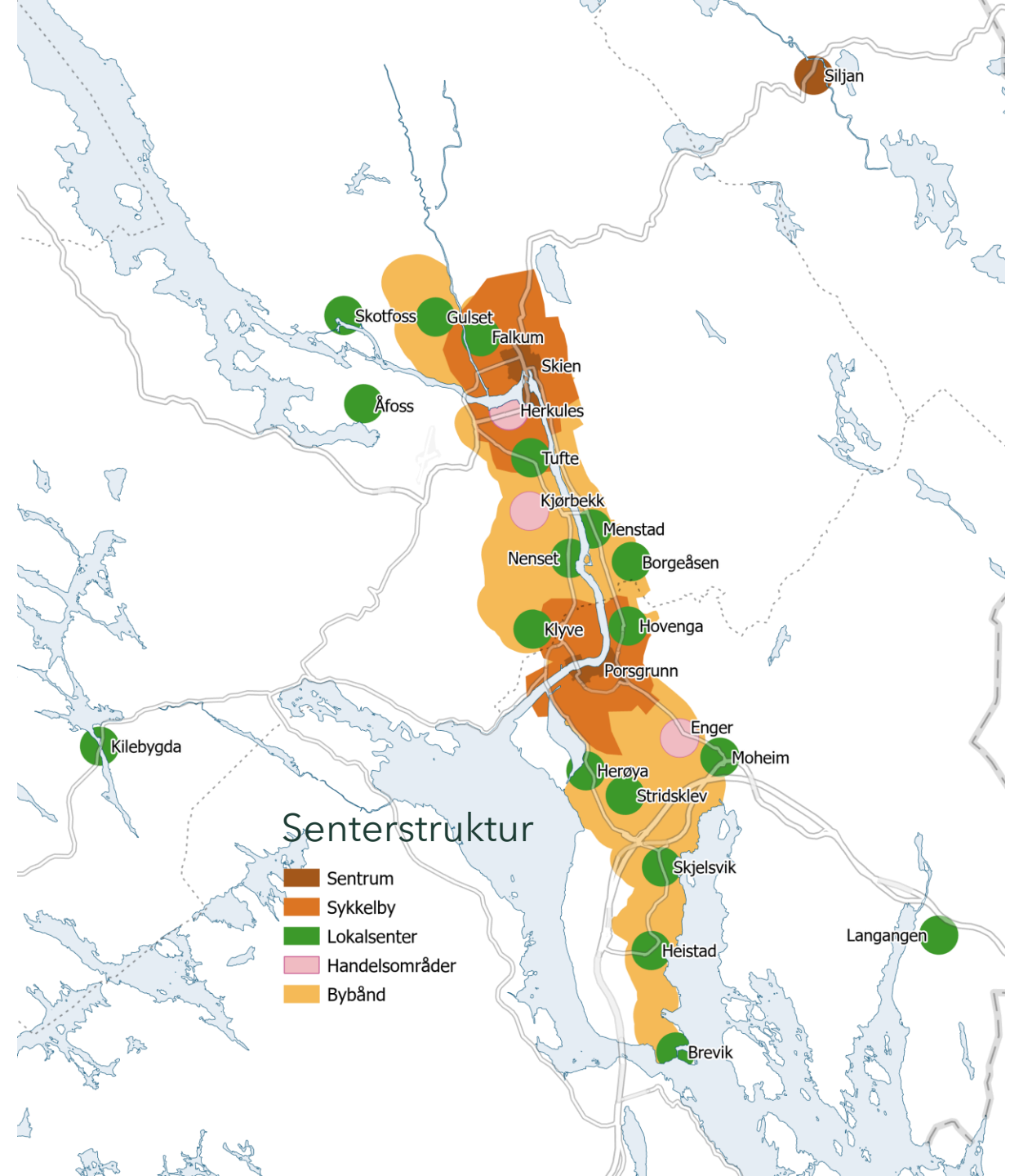
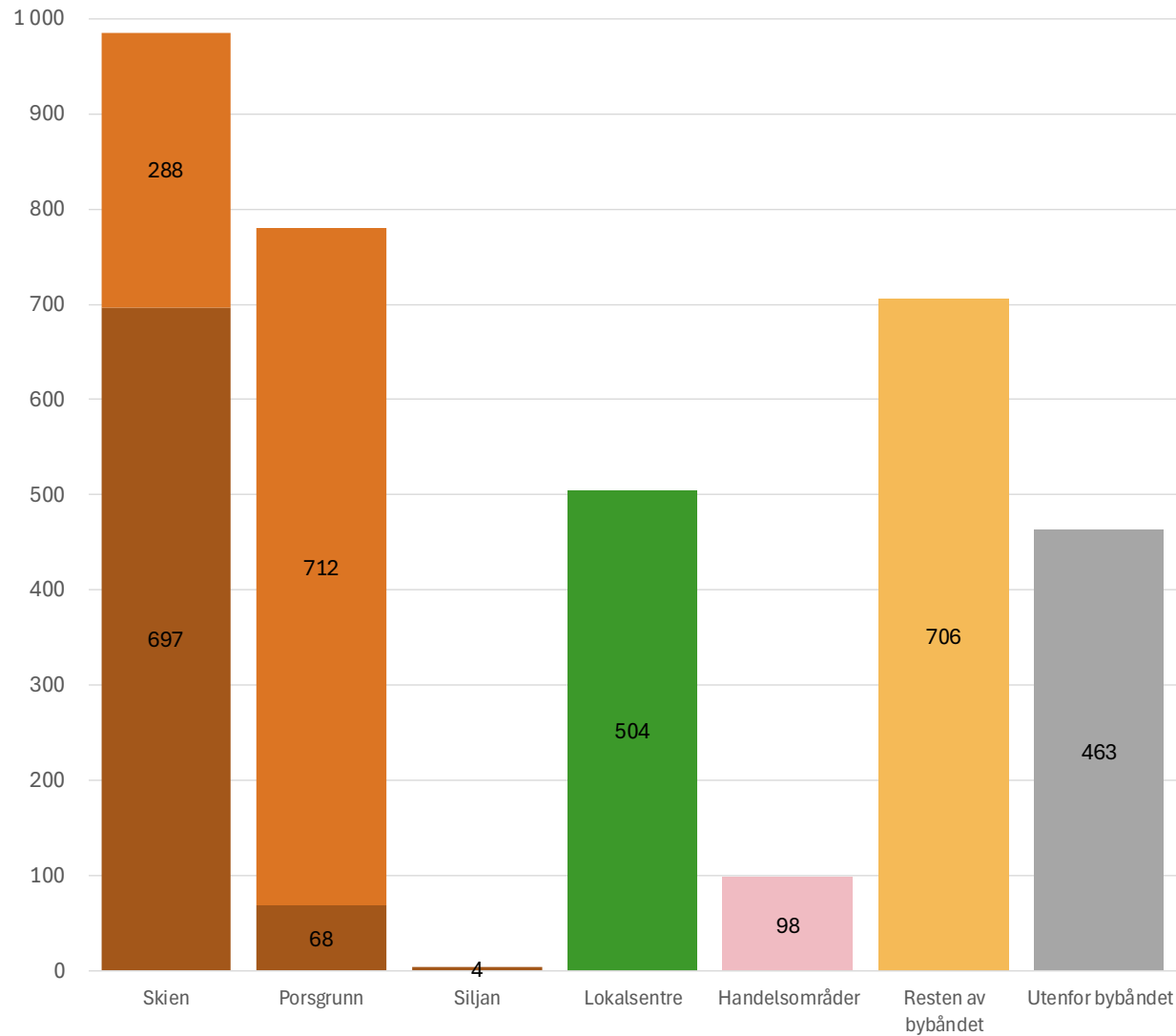
- Sentrum og senterstruktur - arealbruk og endringer siste 10 år
Inkludert handelsanalyse - omsetningsendringer siste 10 år
- Næringsområder - anslag arealreserver fordelt på kategorier og tidshorisont

Bruke forenklet scenariometodikk for å vurdere utvikling av de kartlagte temaene framover

Gi anbefalinger om hvordan temaene bør behandles i den nye regionale planen

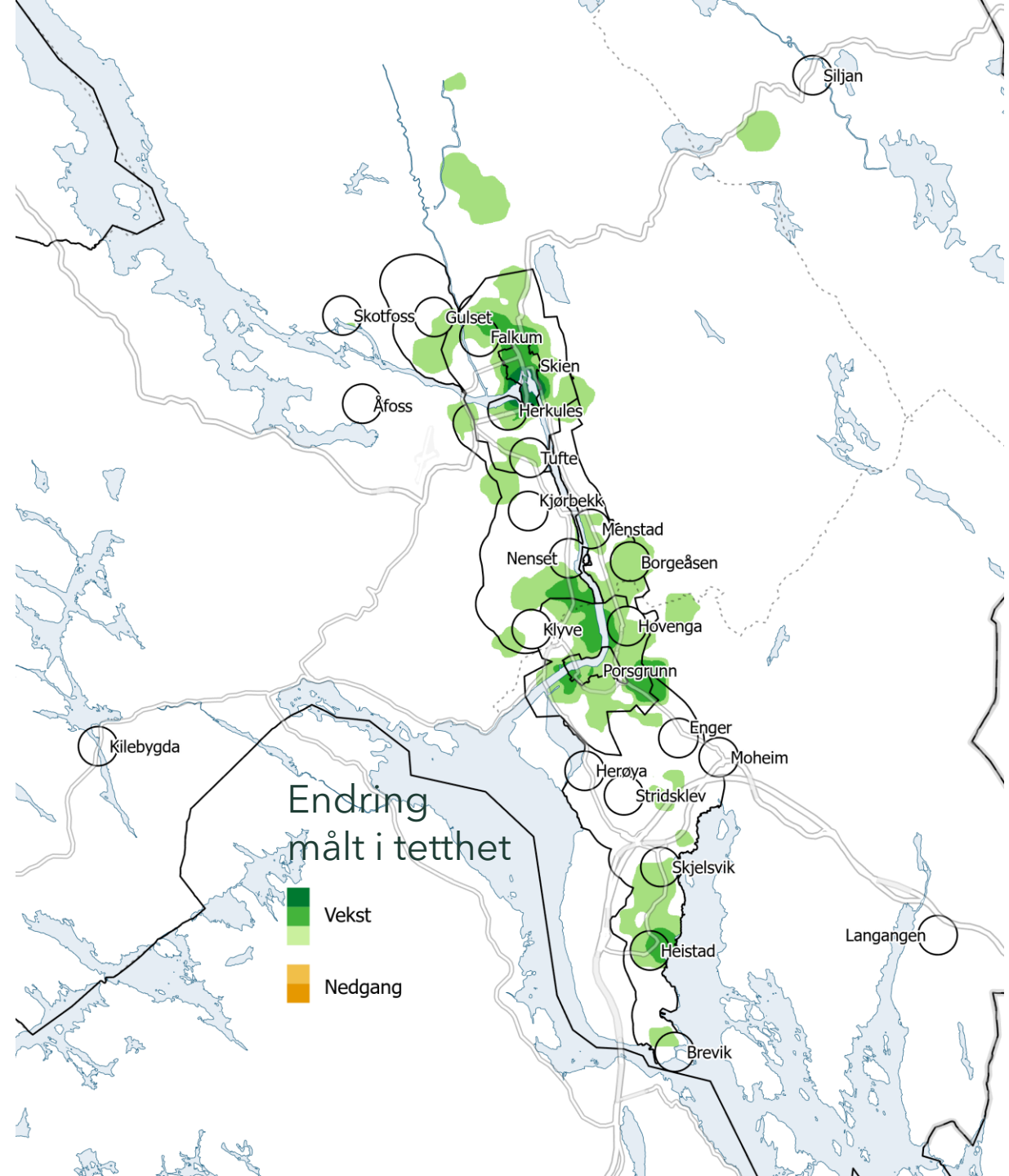
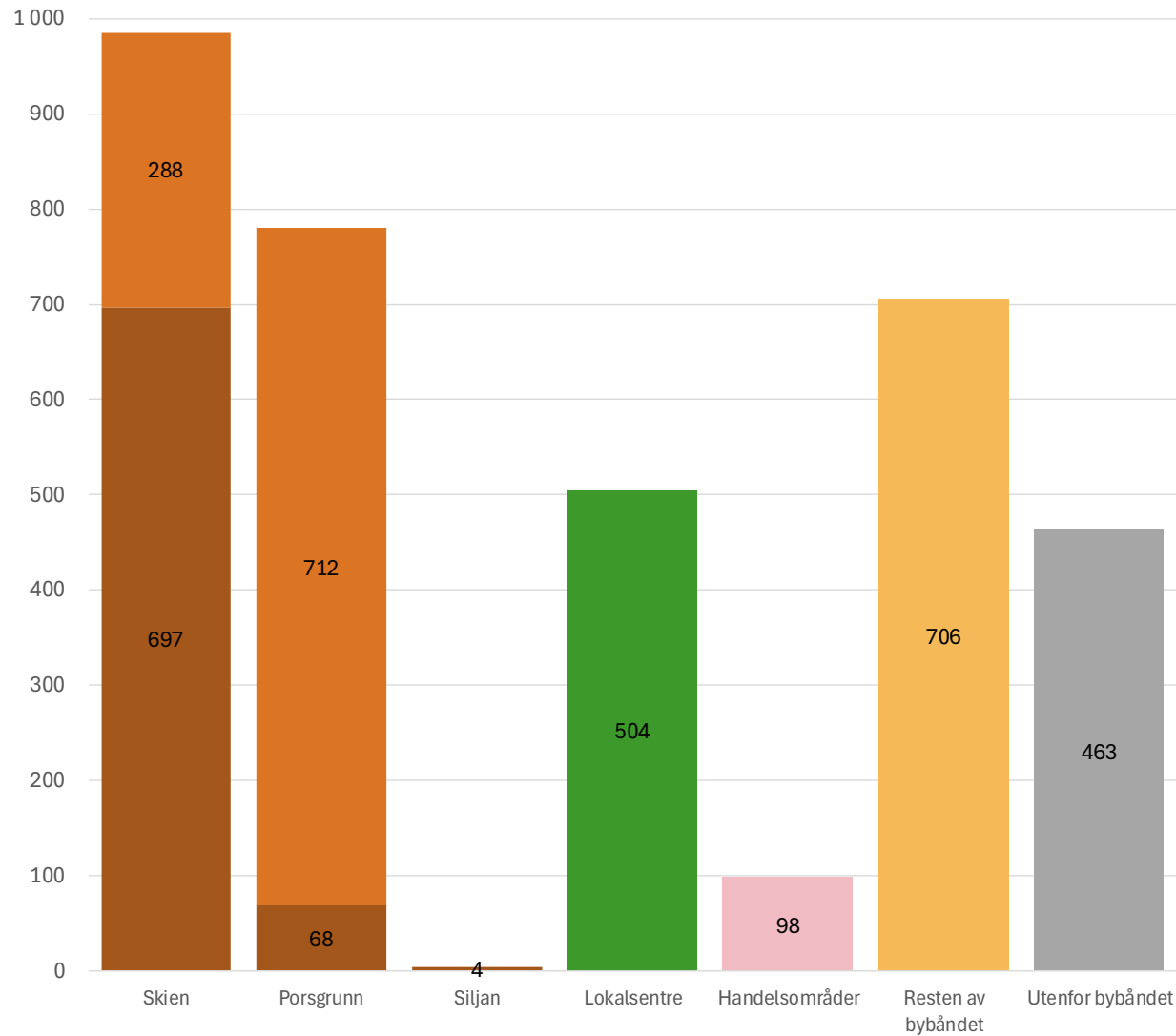
Boliger - Tatt i bruk fra 2015 til 2025

87 % av boligveksten har foregått i senterstrukturen og bybåndet. Sentrumene, og inn mot sentrum (sykkelby) utpeker seg særlig.

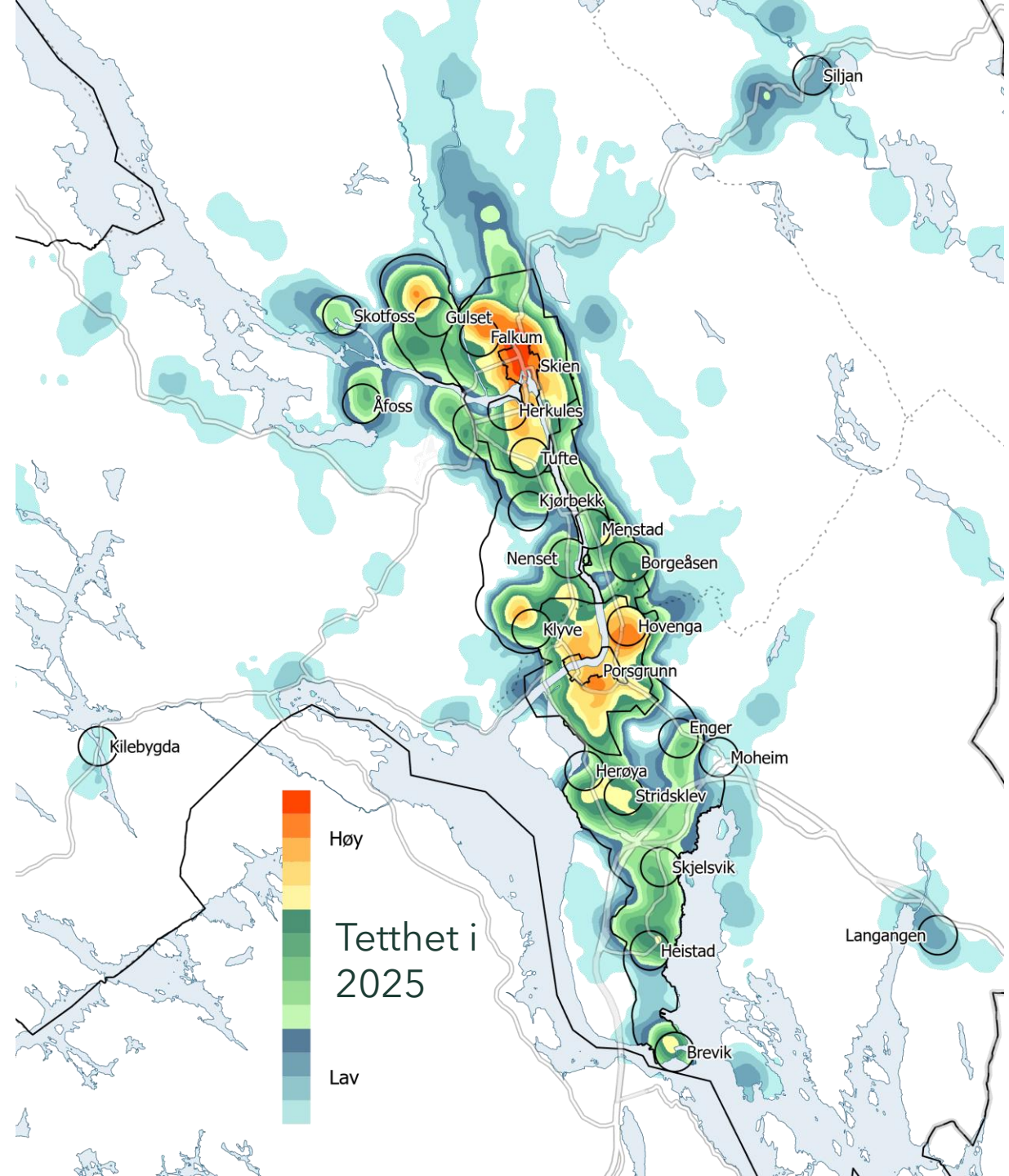
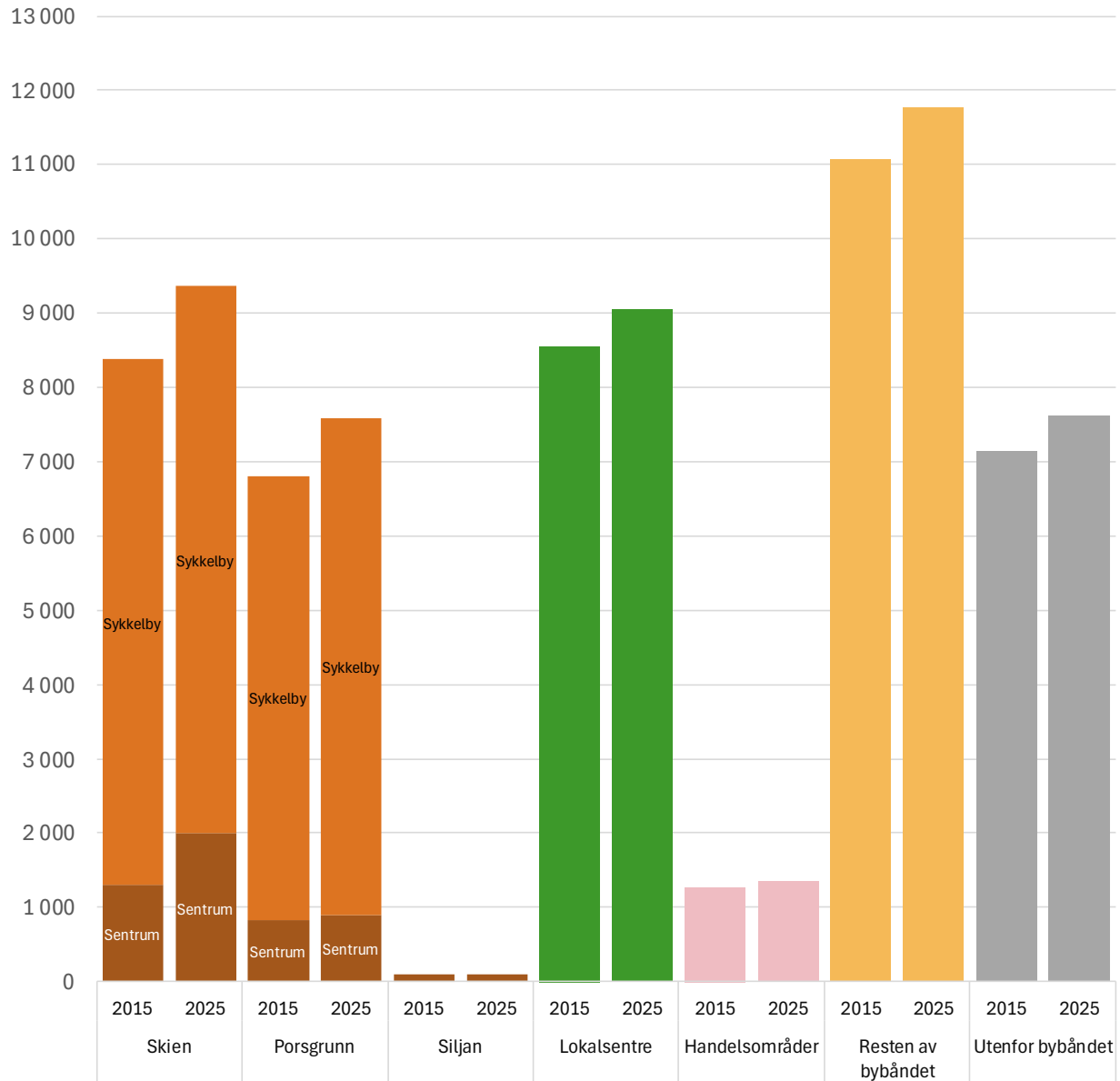


Boliger - Tatt i bruk fra 2015 til 2025

87 % av boligveksten har foregått i senterstrukturen og bybåndet. Sentrumene, og inn mot sentrum (sykkelby) utpeker seg særlig.

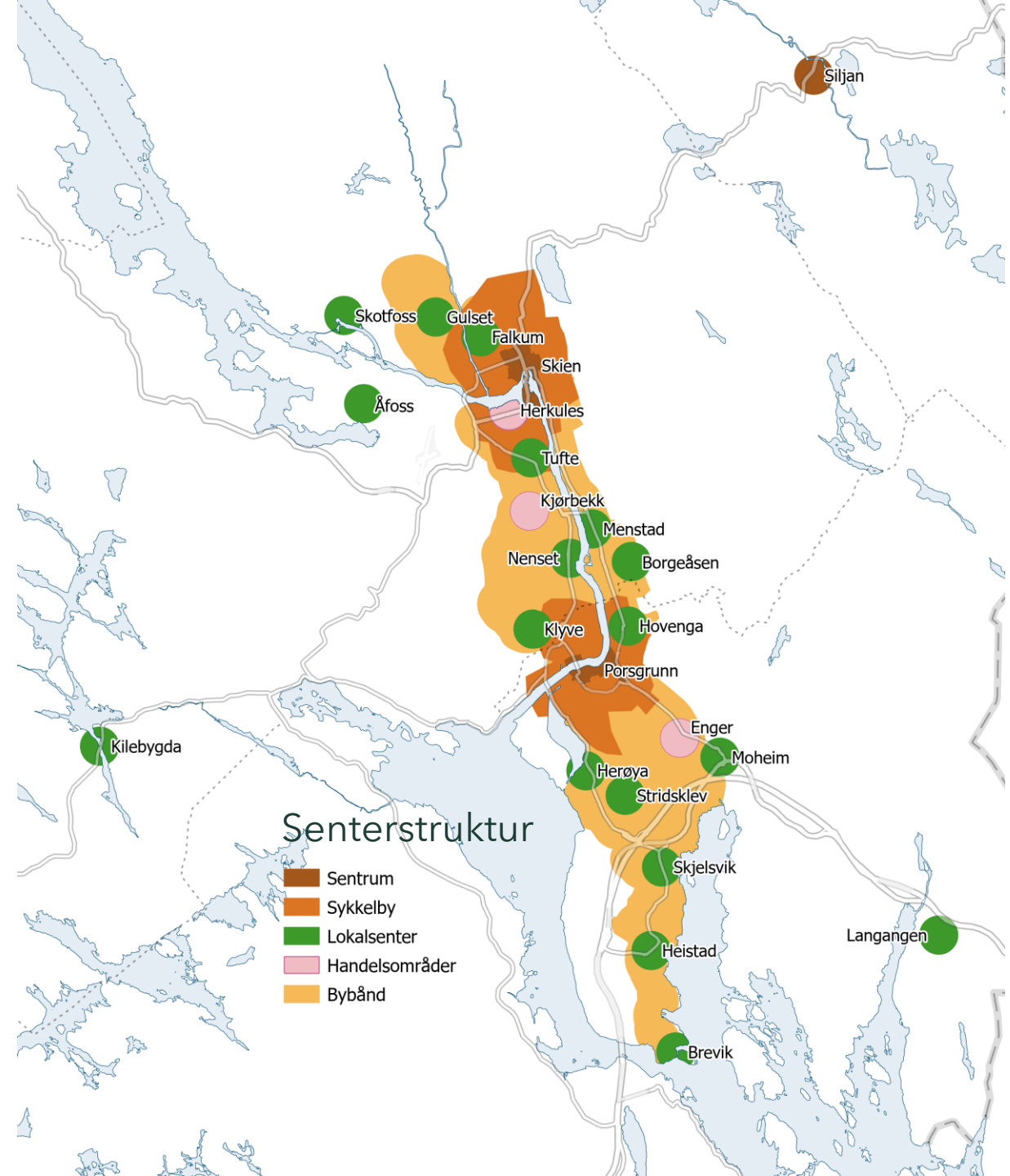
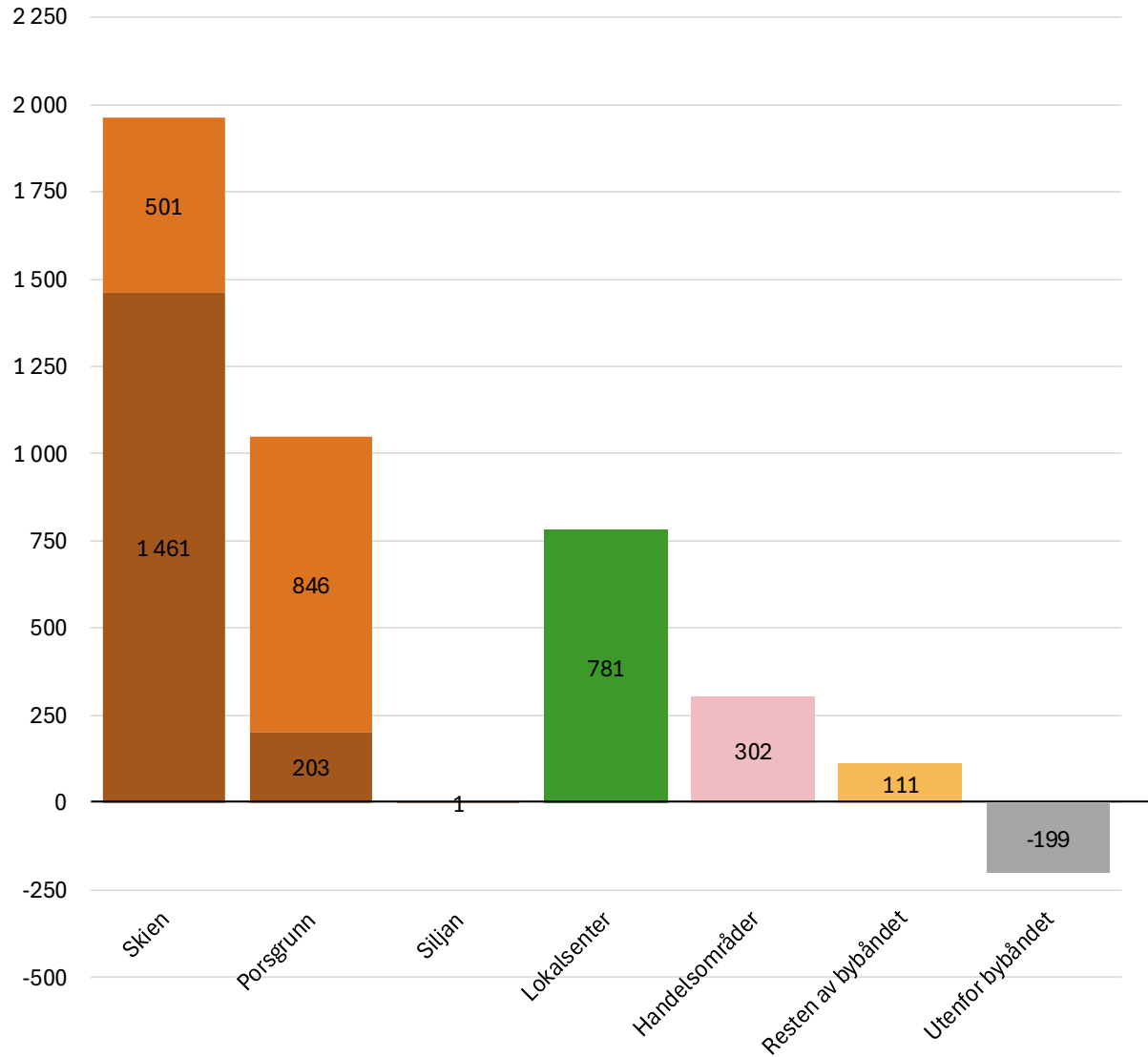


Totalt antall boliger i 2015 og 2025



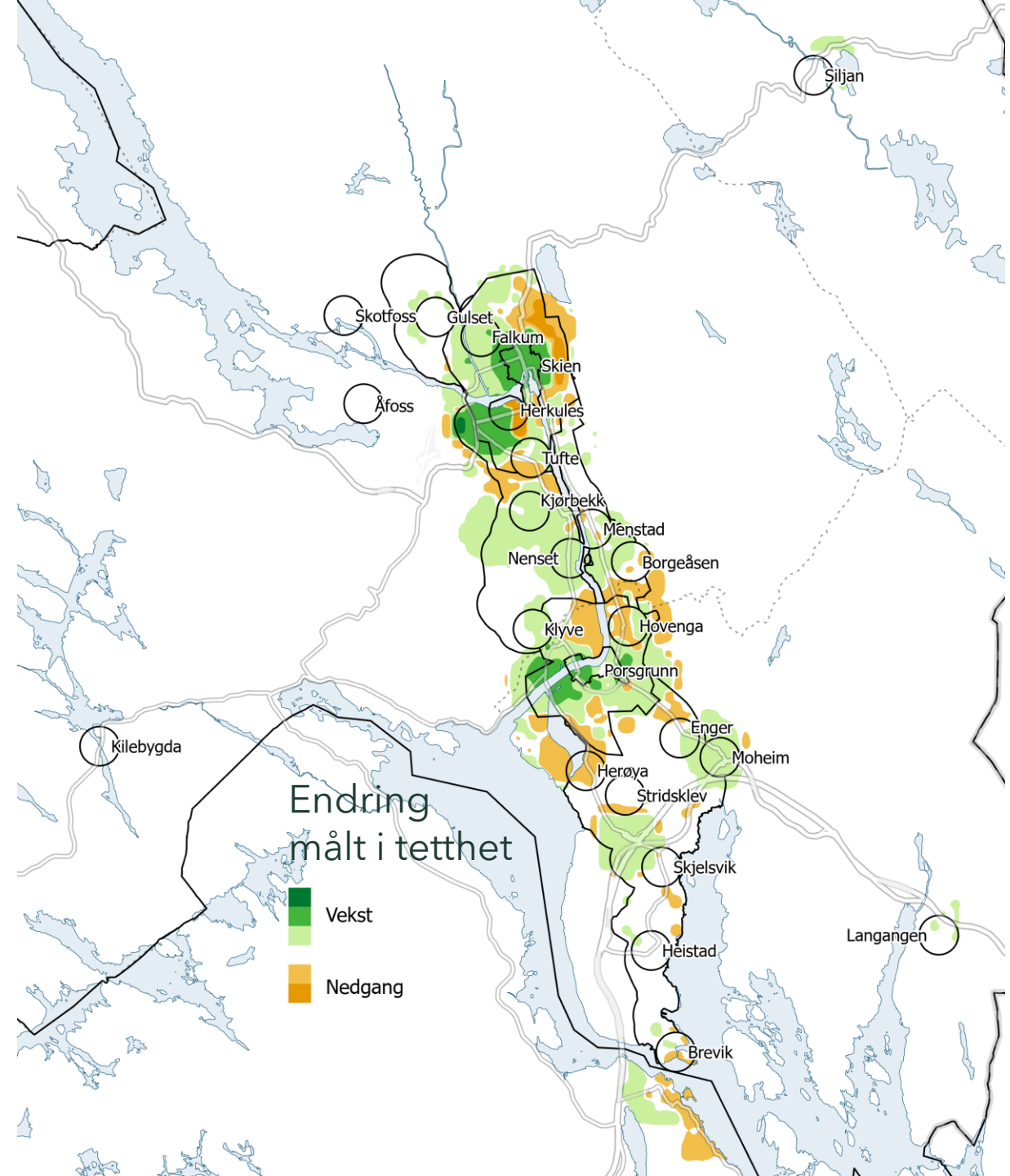
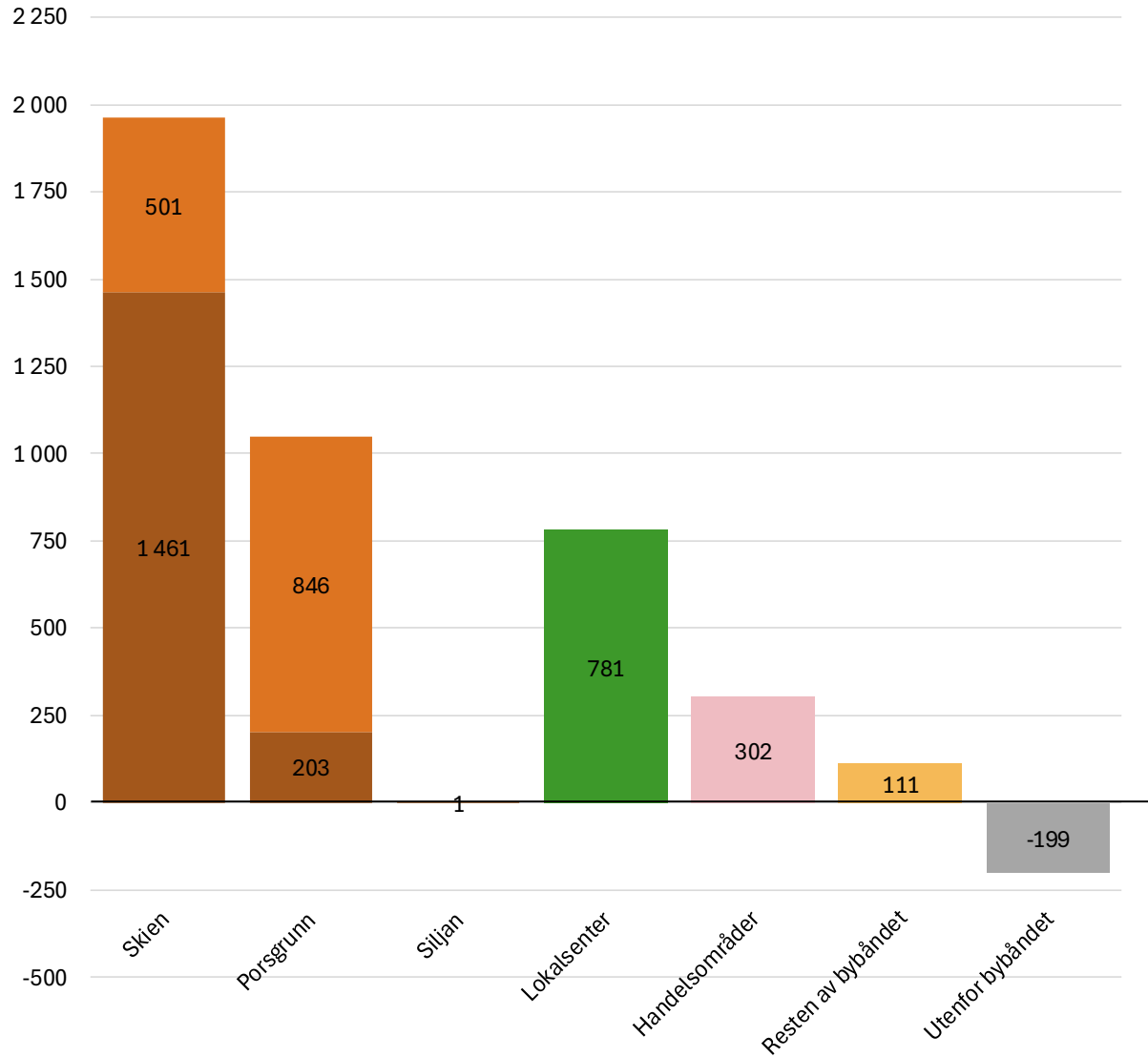
Ansatte i virksomheter med høy tetthet av ansatte og/eller mange besøkende. Endring 2015 - 2025

Økning primært i og inn mot Skien sentrum, og inn mot Porsgrunn sentrum. I tillegg noe vekst i lokalsentrene.



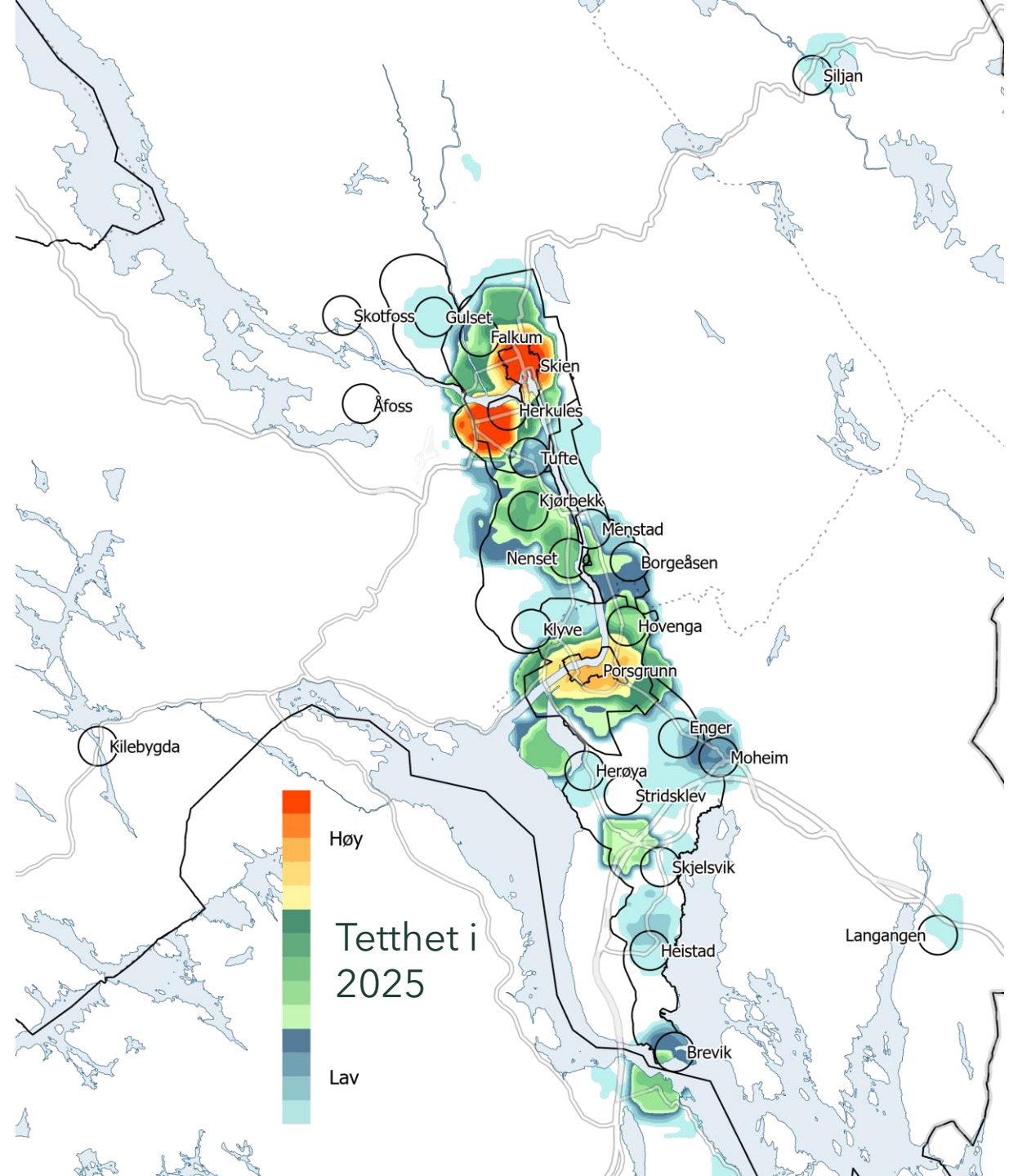
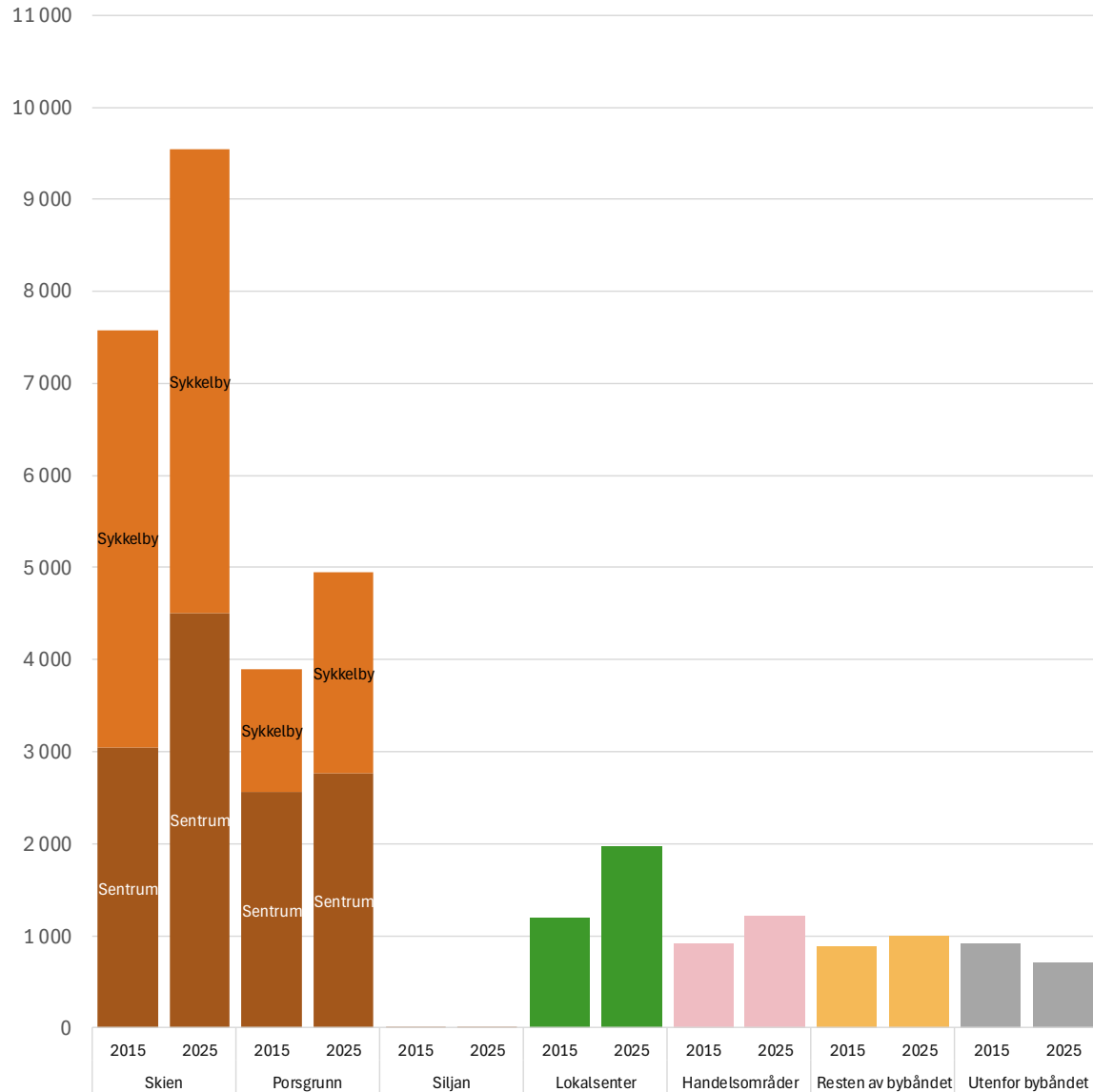
Ansatte i virksomheter med høy tetthet av ansatte og/eller mange besøkende. Endring 2015 - 2025

Økning primært i og inn mot Skien sentrum, og inn mot Porsgrunn sentrum. I tillegg noe vekst i lokalsentrene.



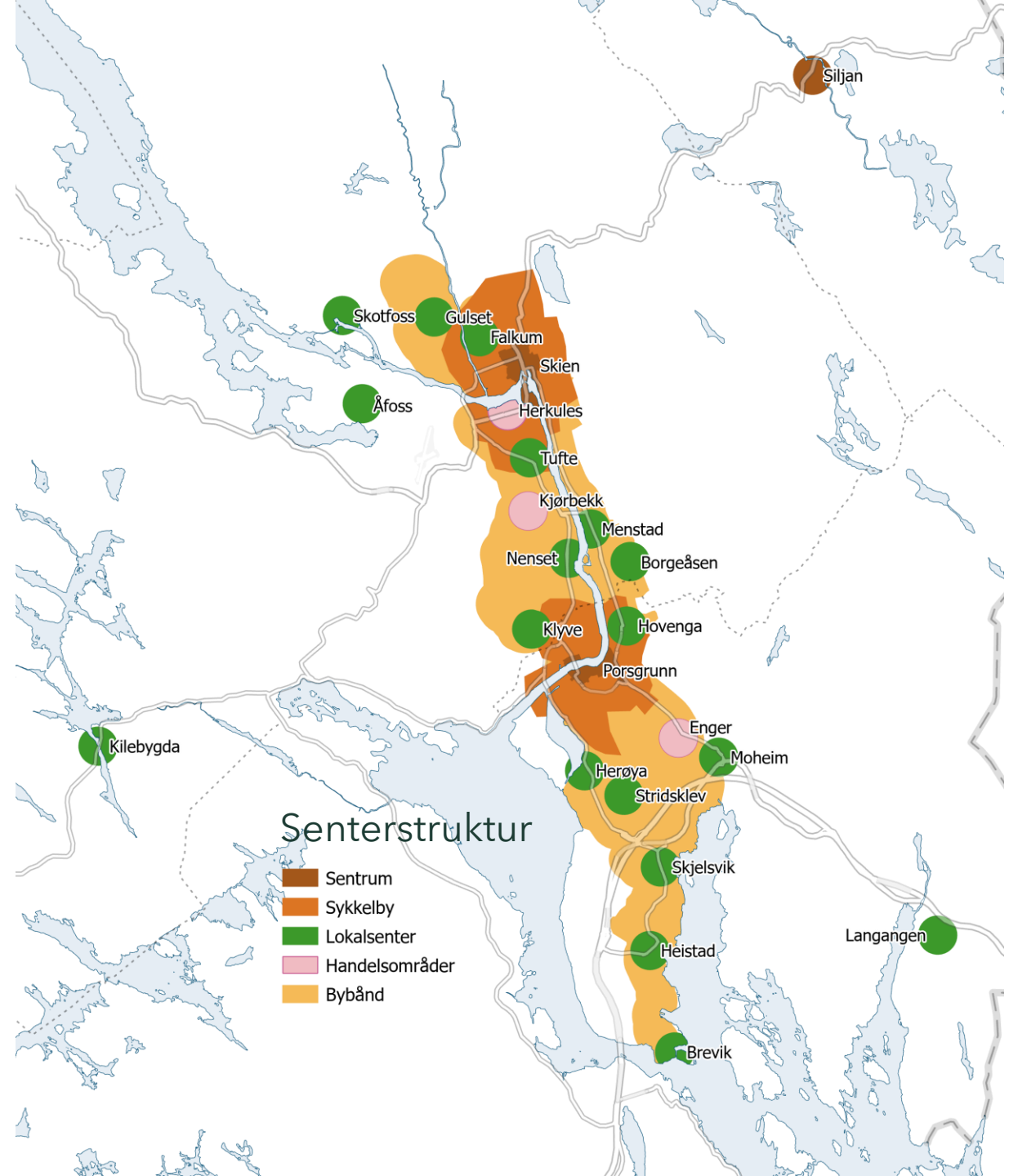
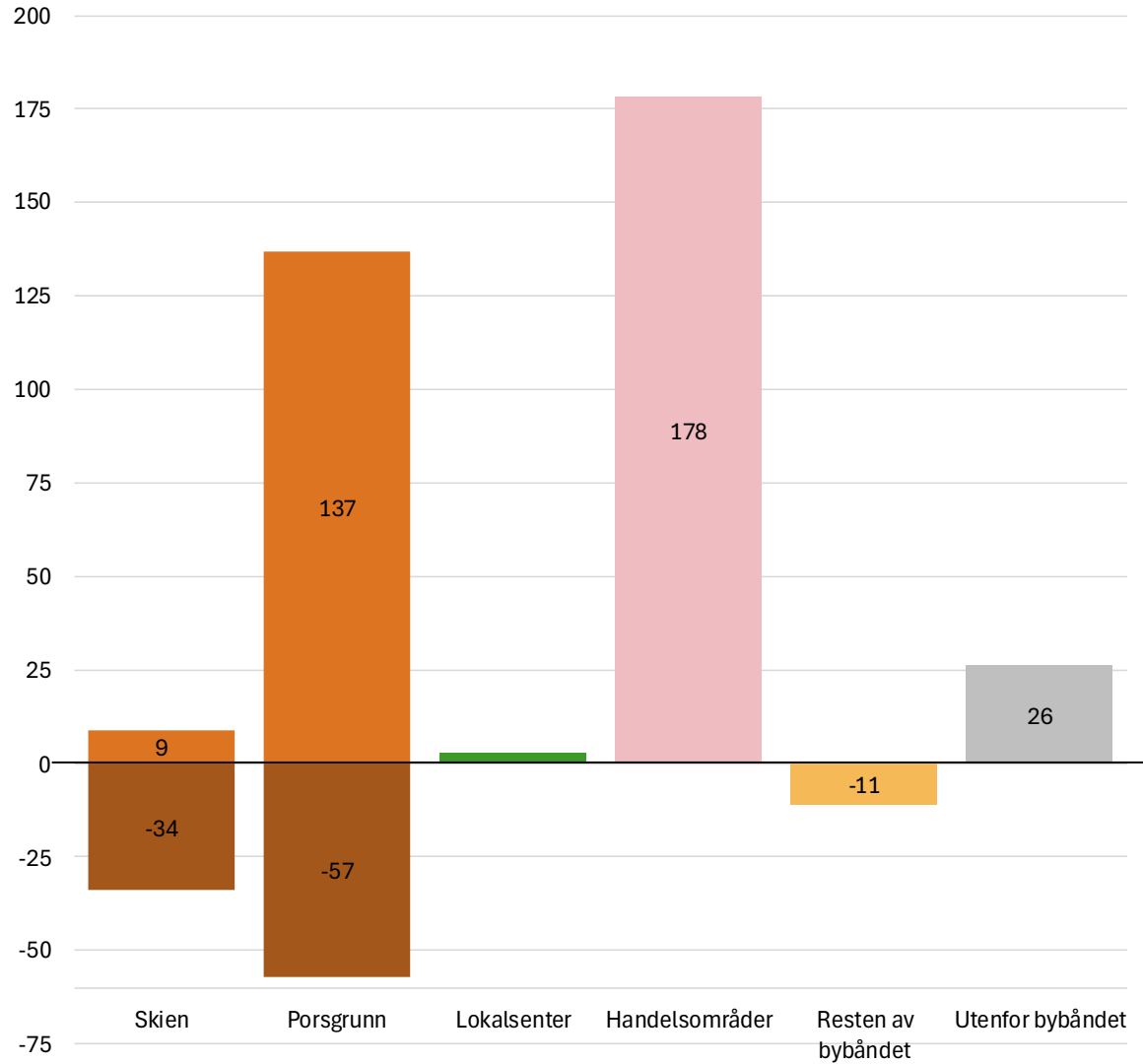
Totalt ansatte 2015 og 2025 - virksomheter med høy tetthet av ansatte og/eller mange besøkende

Særlig høy konsentrasjon i Skien sentrum, og sørvest for Skien sentrum.



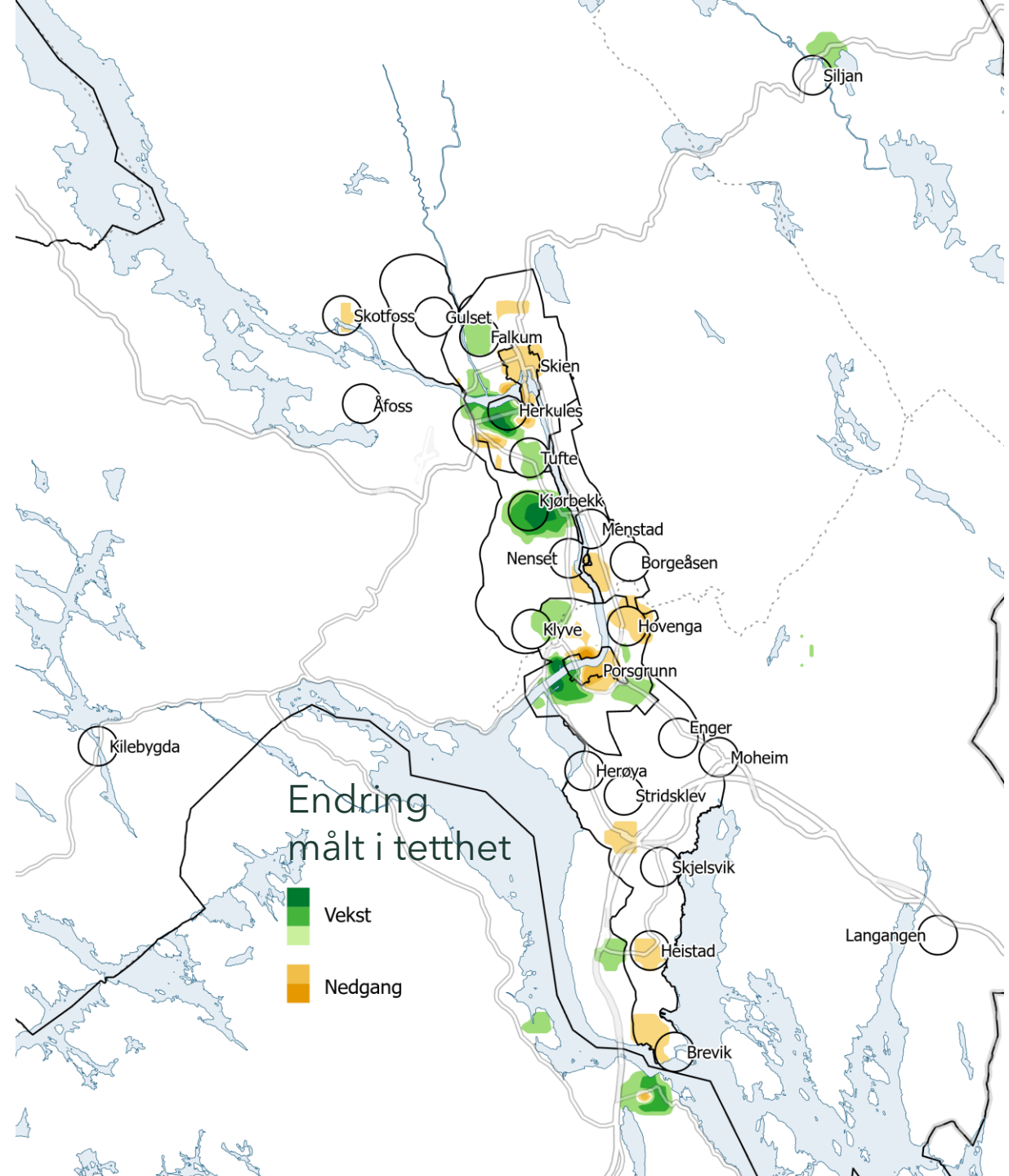
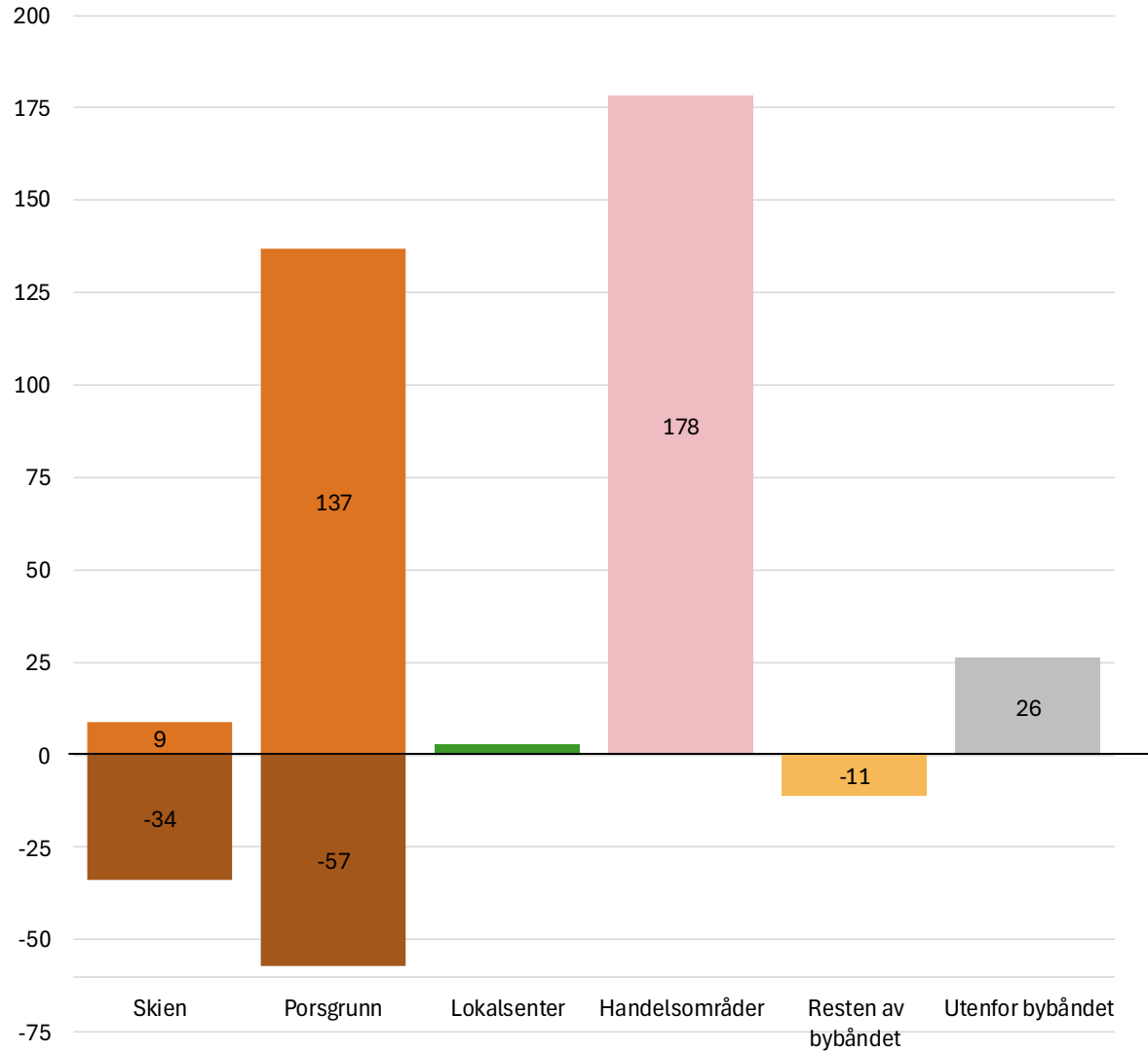
Ansatte i detaljhandel (eks. dagligvare), endring fra 2015 til 2025

Vekst i handelsområdene, sentrale deler av bysentrumene
har hatt en nedgang.



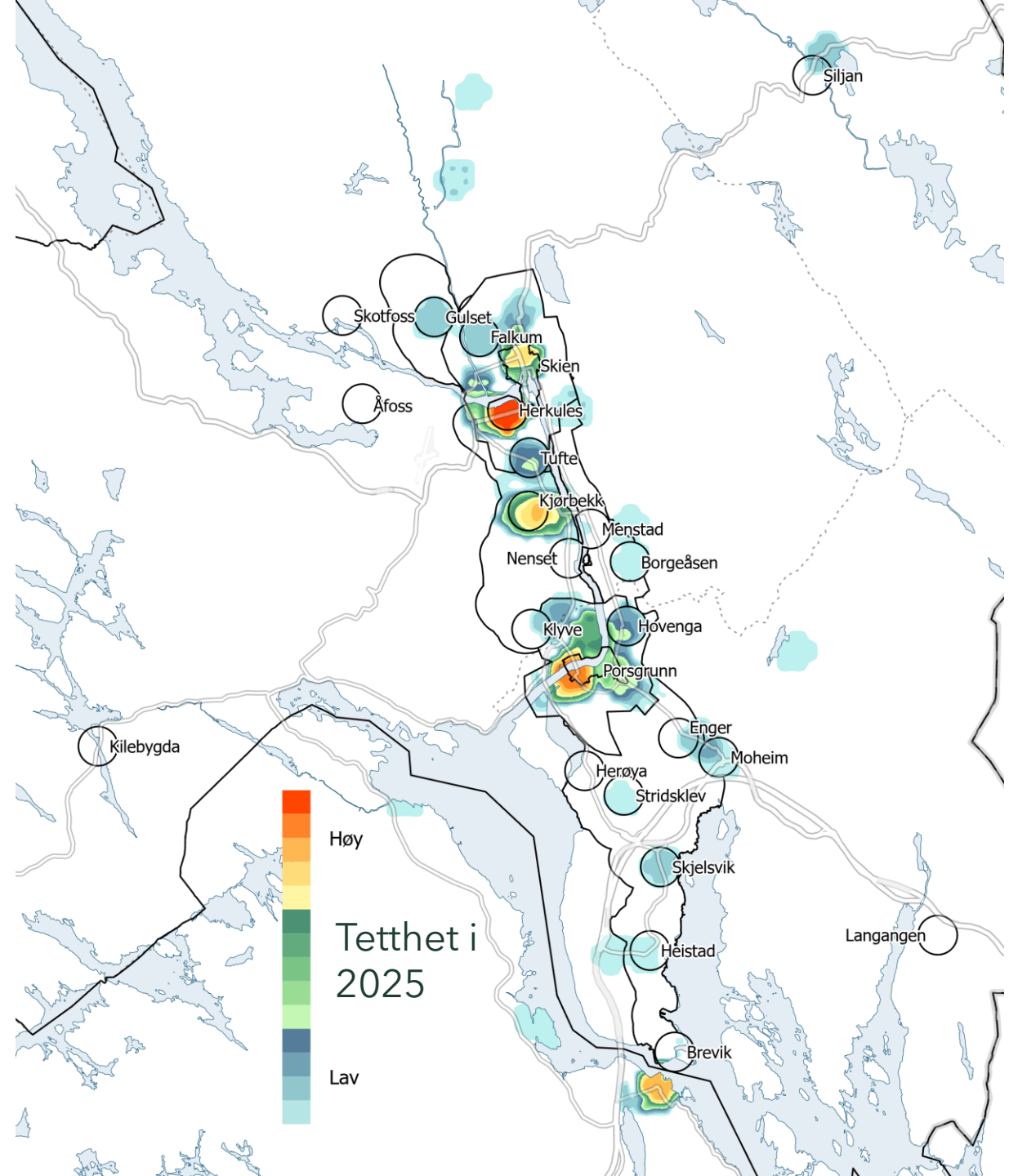
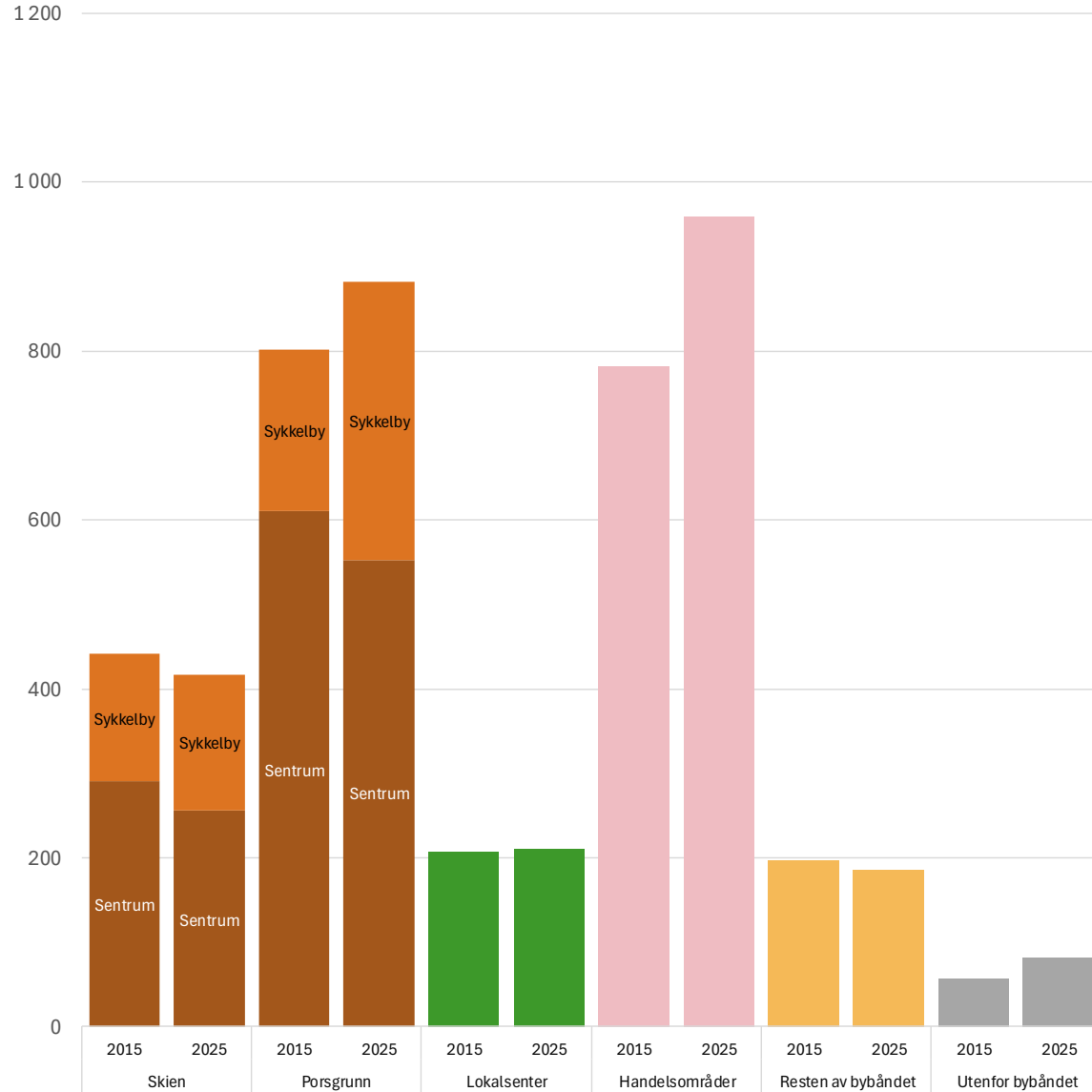
Ansatte i detaljhandel (eks. dagligvare), endring fra 2015 til 2025

Vekst i handelsområdene, sentrale deler av bysentrumene
har hatt en nedgang.



Ansatte i detaljhandel (eks. dagligvare), totalt i 2015 og 2025

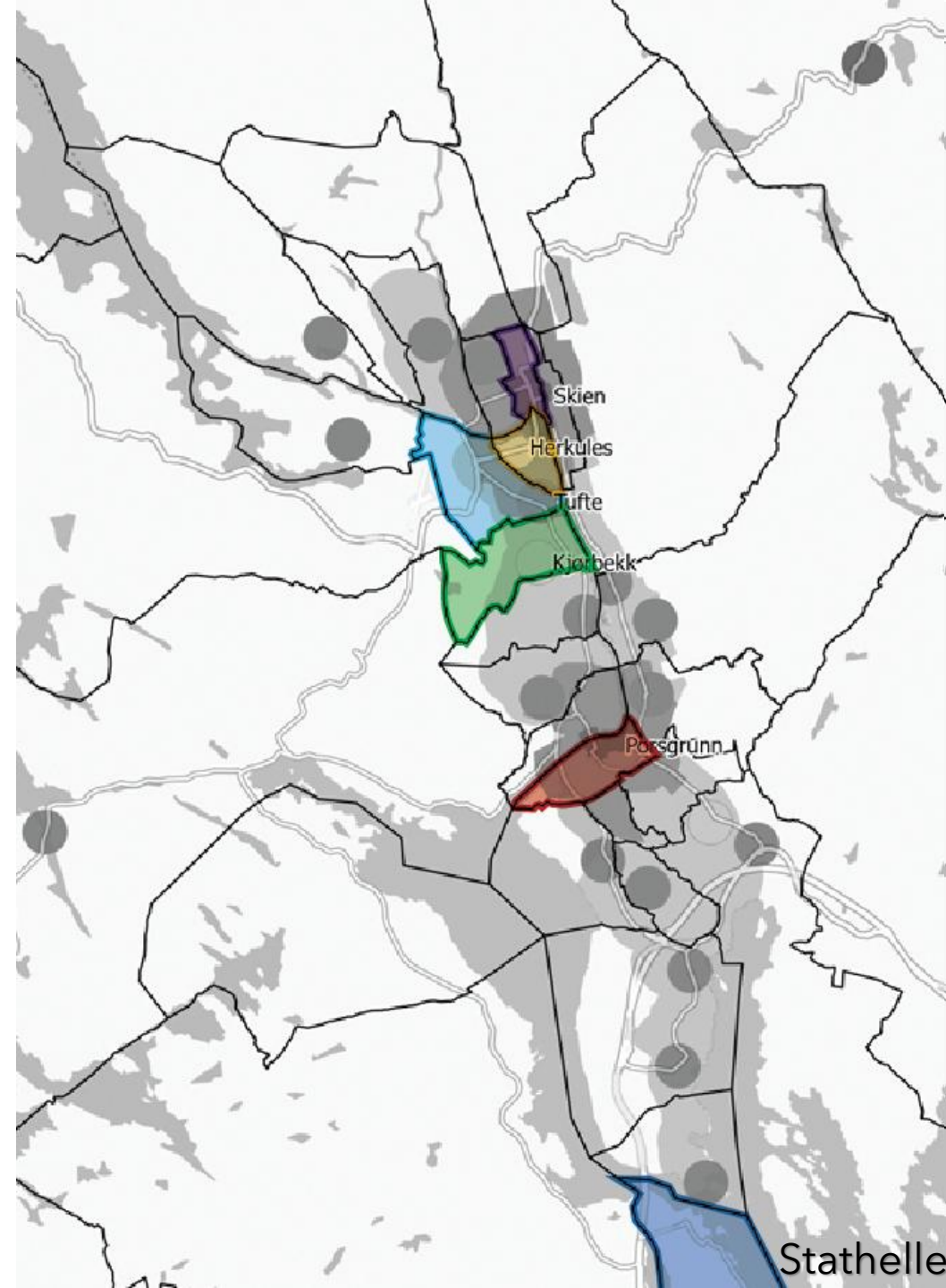
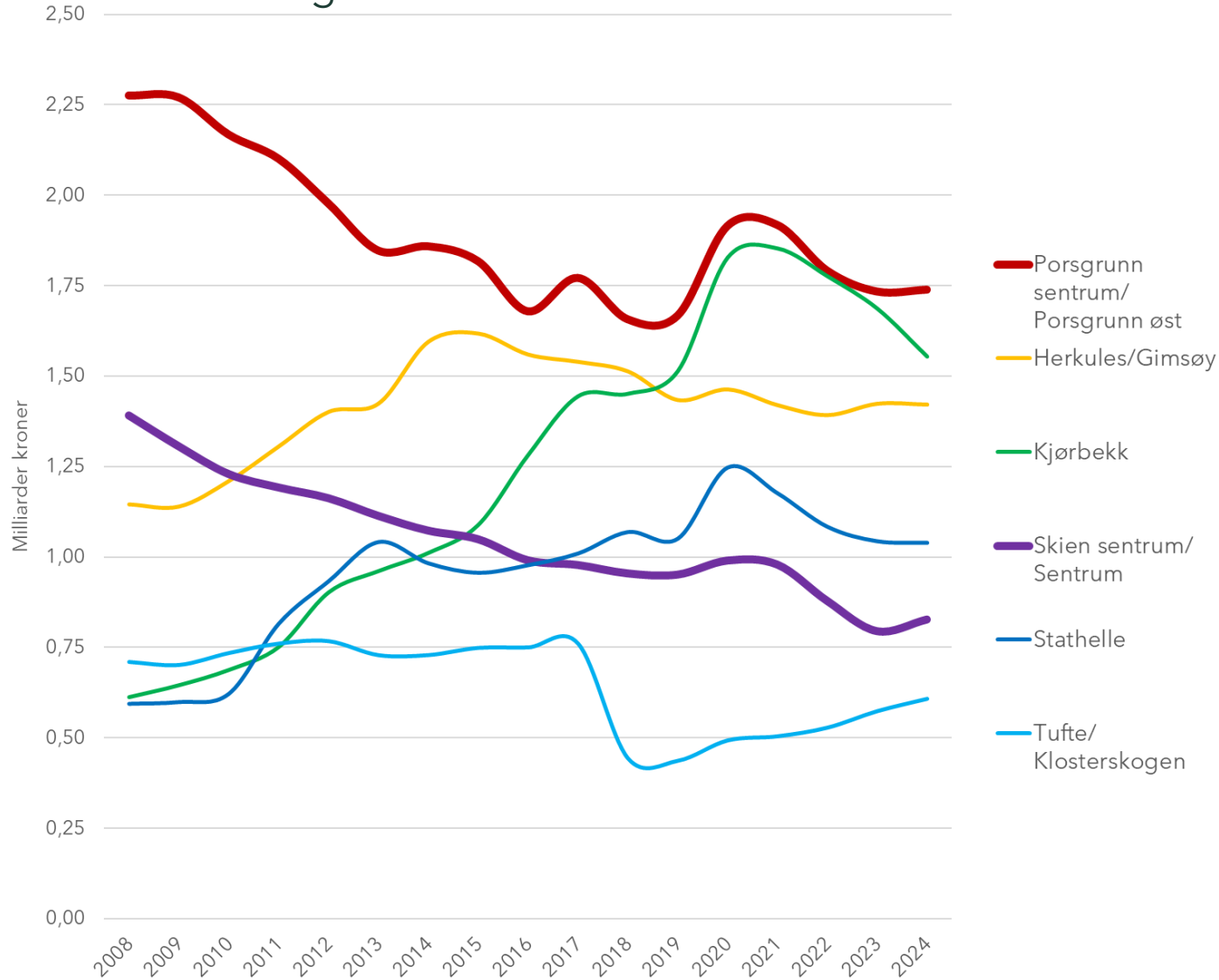
Høyest tetthet/konsentrasjon ved Herkules og området rundt Downtown.



Omsetning fra detaljvarer - delområder fra SSB

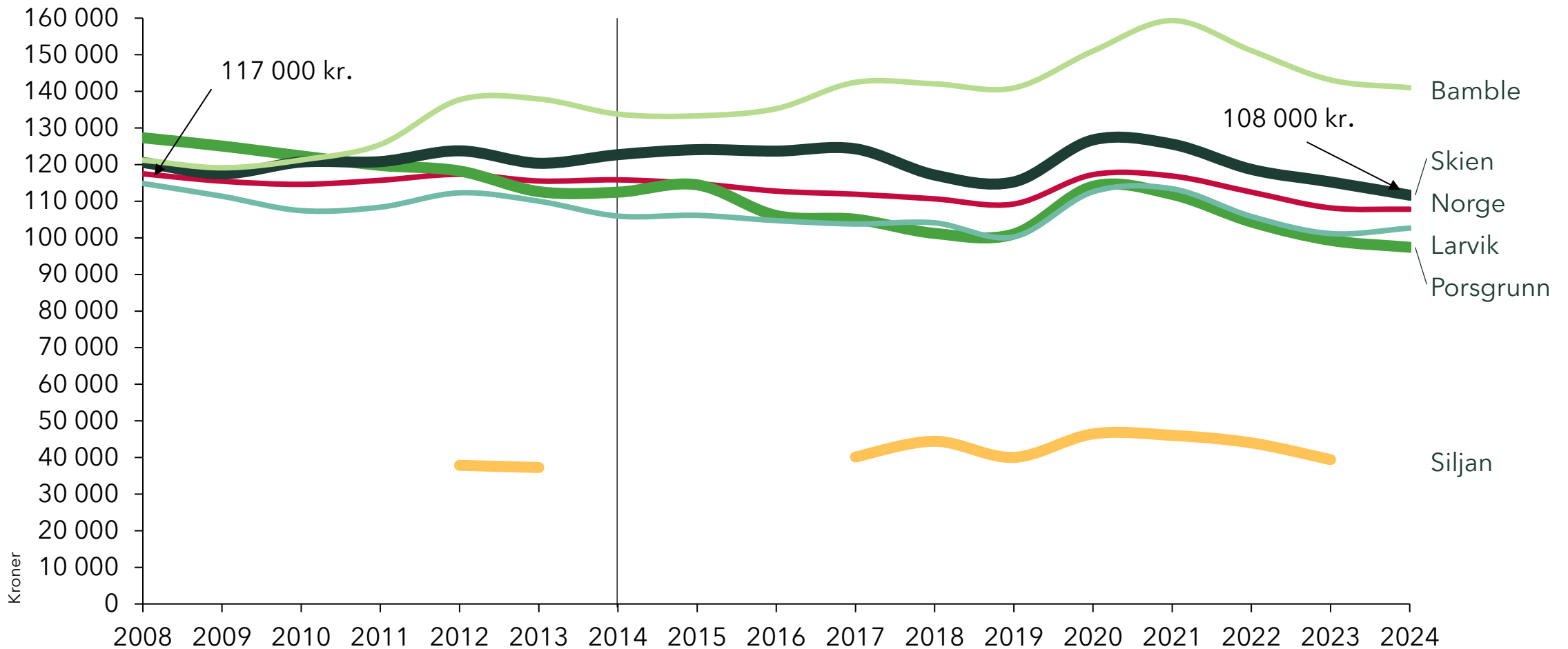
Omsetning i sentrumene har sunket, handelsområdene har hatt en vekst.

Total omsetning i milliarder



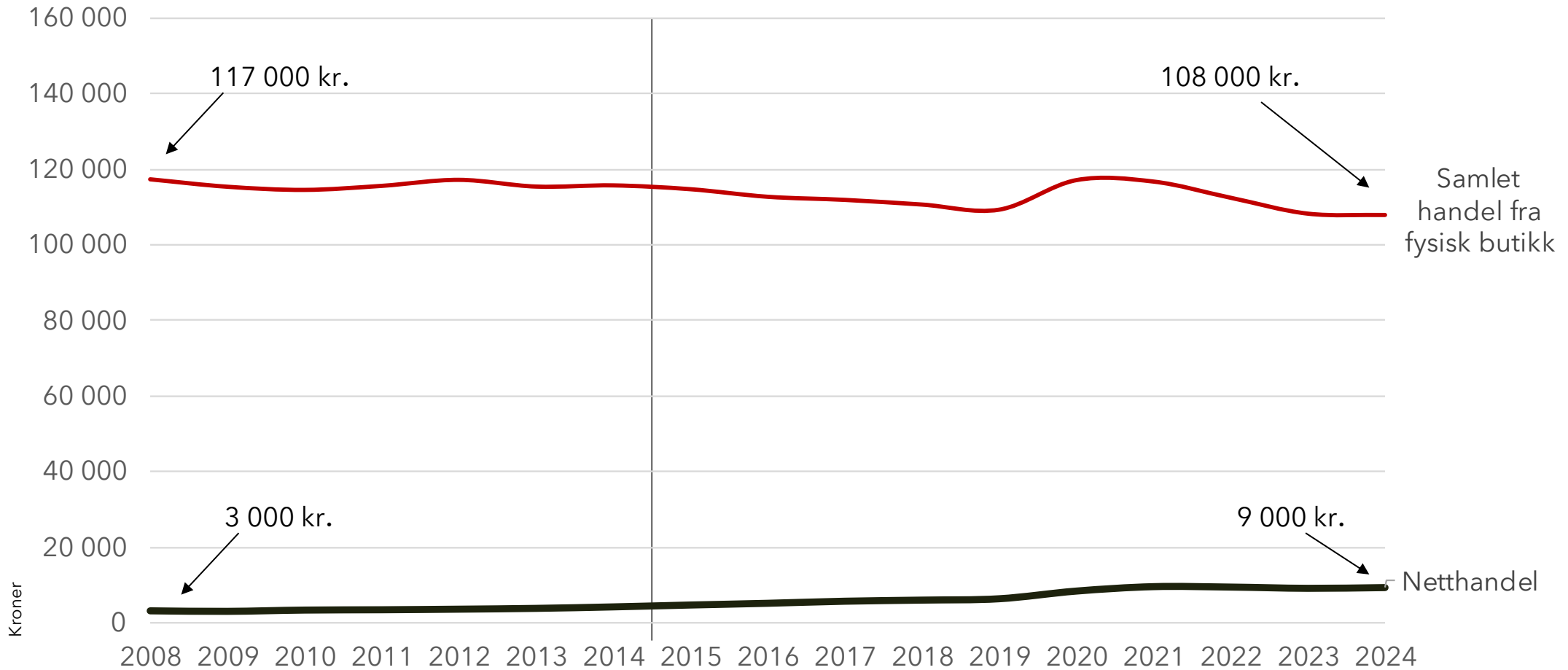
Gjennomsnittlig omsetning pr. bosatt - et uttrykk for forbruk pr. person

I snitt bruker vi litt mindre på fysisk handel i dag, sammenliknet med 2008.
Mer handel ett sted, betyr mindre handel et annet sted.



Gjennomsnittlig omsetning pr. bosatt - et uttrykk for forbruk pr. person

Landsgjennomsnitt, handel i fysiske butikker og netthandel fra norske nettbutikker.



Har utviklingen vært i tråd med intensjonene i planen?

Tema: Sentrum og senterstruktur

Mål om befolkningsvekst

Veksten har vært lavere enn landsgjennomsnittet

Boligutvikling (80/20-regelen)

I stor grad vært i tråd med intensjonene i planen. 13 % av ferdigstilte boliger har kommet utenfor senterstrukturen og bybåndet.



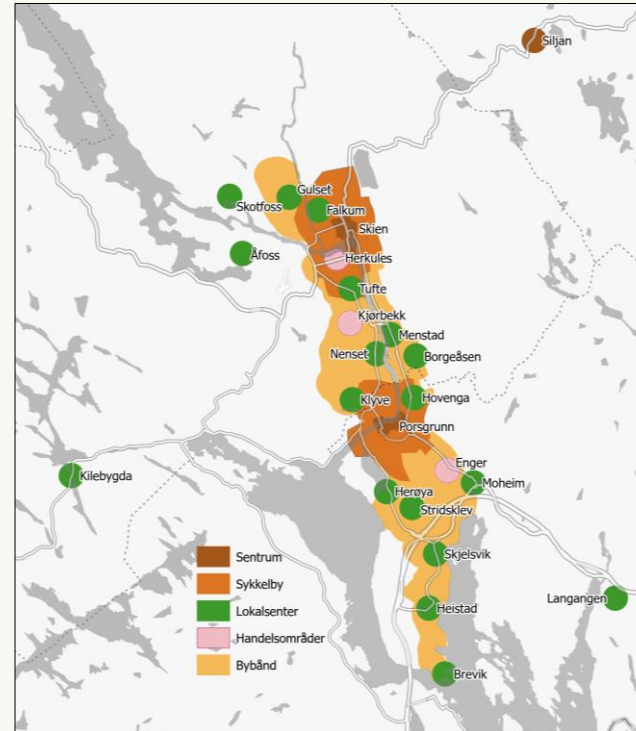
Mål for senterstruktur / handelsetableringer

Handel lokalisert i tråd med planens føringer/ senterstruktur, men det er handelsområdene som vokser mens kommunesentrumene taper.

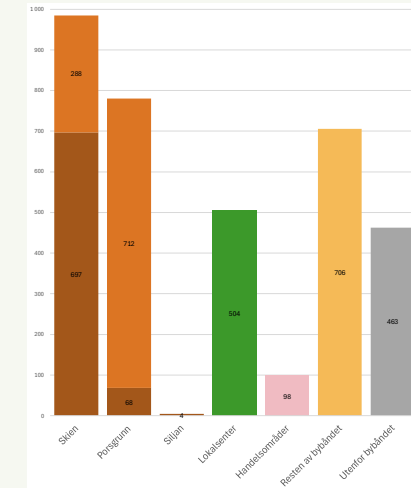


Tjenesteyting med mye besøk, kontorarbeidsplasser mv.

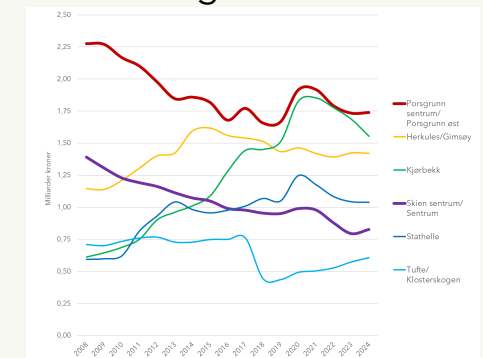
En del har kommet i sentrumene, men mye også i områdene rundt.



Boligvekst 2015-2025



Omsetning - delområder



Menti

Hva er viktige funksjoner i sentrum om 10 til 20 år?

Hvordan få flere boliger, handel, opplevelser og arbeidsplasser i sentrum?

Kartlegging av næringsområder

Metode

- Basert på tilnærming i rapport
Kartlegging av næringsarealer i Grenland
(Faveo 2015)



Metoden vi følger:

1. Identifisere næringsarealer ved å benytte kommuneplaner og komplettere med reguleringsplaner
2. Kategorisere etter tidshorisont
3. Kategorisere etter egnethet for ulike næringer
4. Kvalitetssikring av arealene (v/kommunene)
5. Oppsummere ledige arealer fordelt på næring og tidshorisont
6. Sette tallene inn i en framtidskontekst (scenario)

Kategorisere etter utnyttelsesgrad

- Ledig på kort sikt

Ledige arealer innenfor etablerte næringsområder, dvs. utnyttelsesgrad 10 % - 75 %

- Ledig på mellomlang sikt

Næringsområder som ikke er bebygget (utnyttelsesgrad 0 % - 10 %)

- Ledig på lang sikt

Arealer for råstoffutvinning som er vurdert å være aktuell for annen næring på lang sikt

Næringsarealer som har en utnyttelsesgrad på over 75 % anses som utbygd.

Utnyttelsesgrad:

Andel av arealet som er registrert som **bebyggelse /samferdsel** i nasjonalt grunnkart for arealanalyser

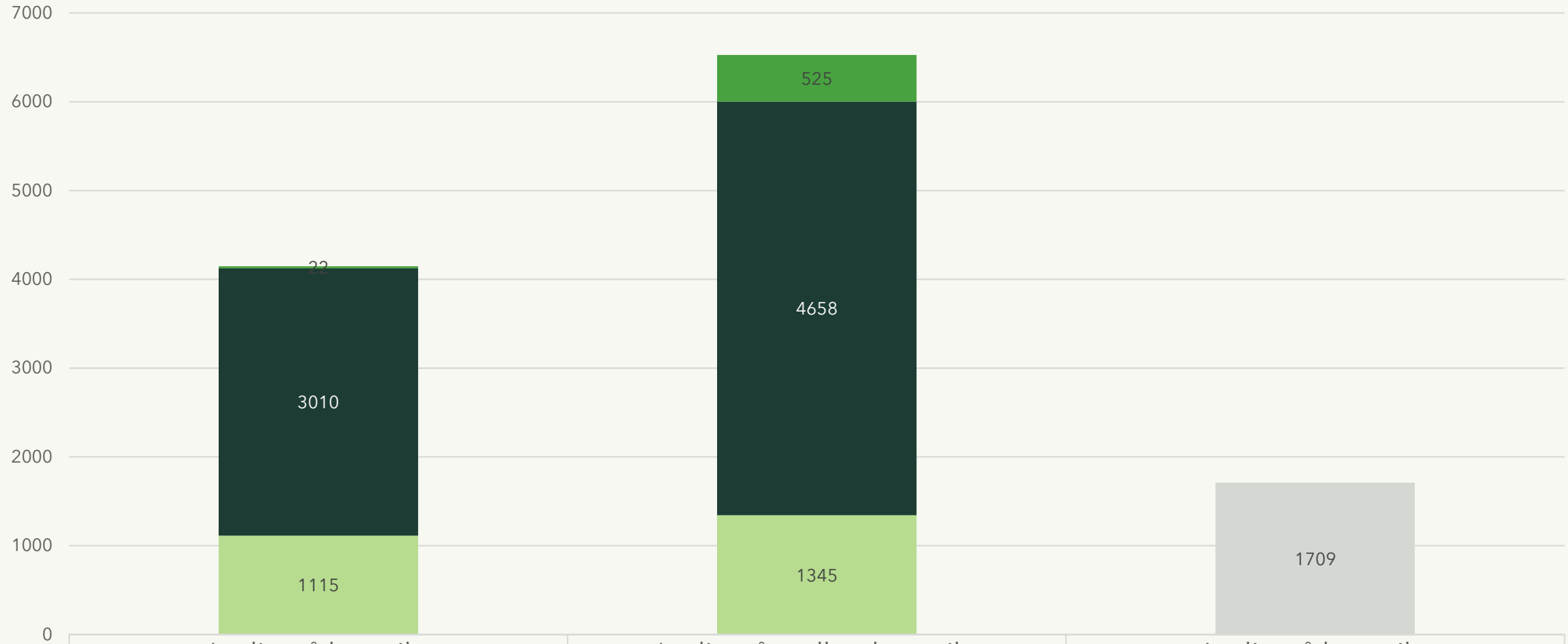
Kategorisering etter egnethet for ulike næringer

- **(plass)krevende industri**
 - Store arealer, lokalisering nær infrastruktur (vei, havn, terminaler), betryggende avstand til boligområder...
 - Prosessindustri, støyende virksomhet, arealkrevende industri
- **Småindustri**
 - Nær kunder/andre næringsvirksomheter, i tilknytning til boligbebyggelse/bystruktur
 - Små bedrifter med stort arealbehov, verksted, lager, produksjonslokaler
- **Råstoffutvinning**
- **Ubestemt**

Sentrum, handel, tjenesteyting - vurderes i senterstruktur, ikke næringsområder

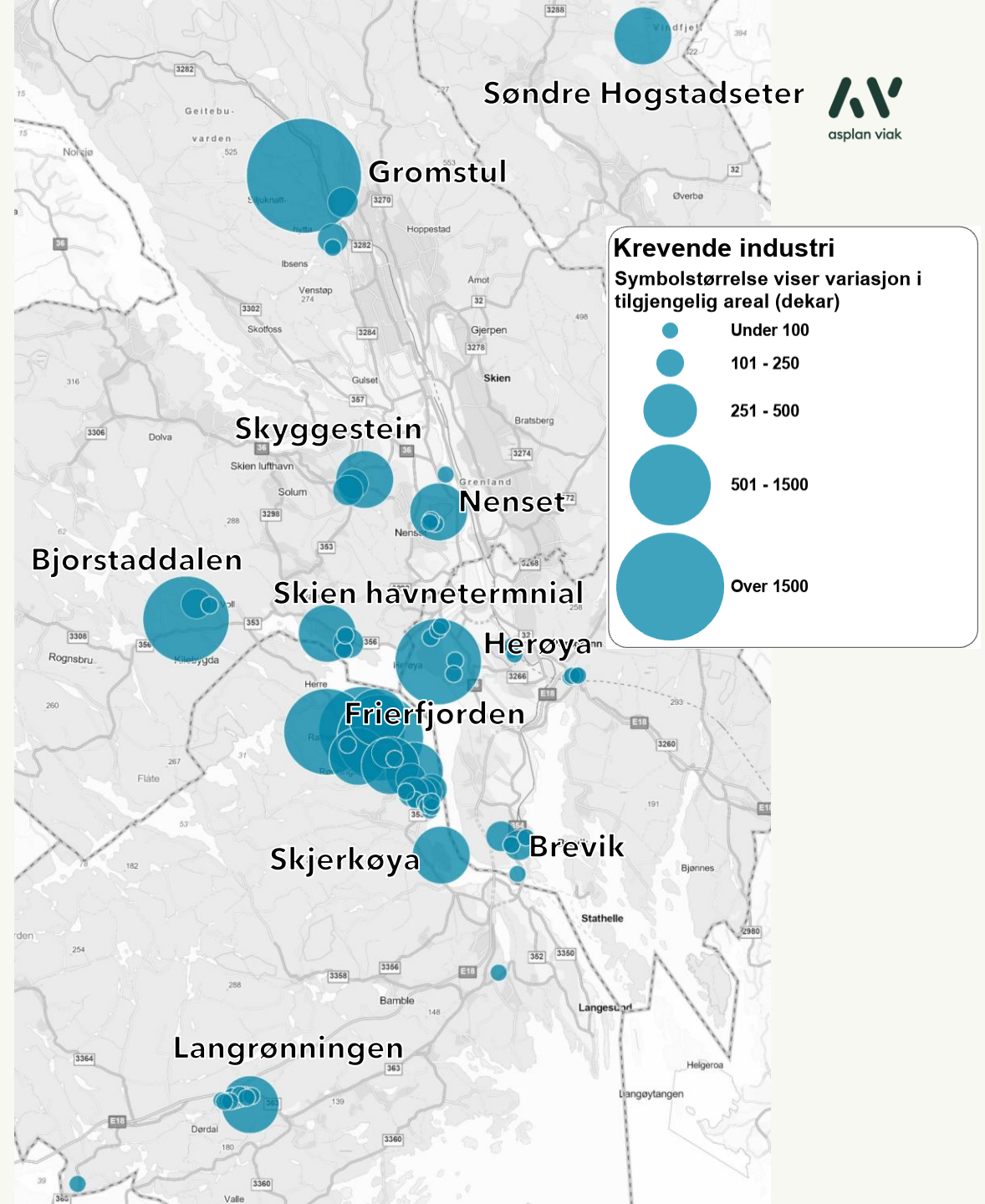
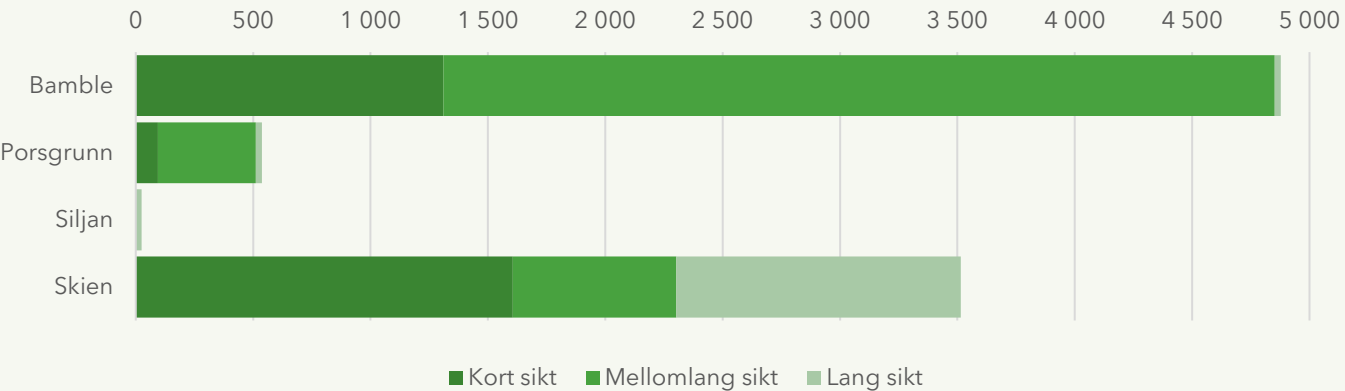
Kategori	Egenskaper/eksempler	Næringslivets lokaliseringskriterier
Krevende industri	Prosessindustri Stort volum Arealkrevende Energikrevende Krevende logistikk Støyende virksomhet	Store arealer. Lokalisering nær infrastruktur som strømforsyning, kai, hovedvei og jernbane. Betryggende avstand til boligområder.
Småindustri	Små bedrifter med stort arealbehov Verksted Produksjonslokale Testanlegg for forskning Lagerbehov Logistikkareal -til lastebiler/varebiler Bistrømsavhengig Klyngeavhengig	Lokalisering nær kunder/andre næringsvirksomheter. God veitilknytning og gjerne et godt kollektivtilbud. Områdene kan ligge nær, men ikke blandet med, boligbebyggelse.
Terminaler	Havn Jernbaneterminal Veiterminal Intermodal terminal Samlaster-terminal Logistikkareal til vogntog	Lokalisering ved overordnet infrastruktur som vei, jernbane og havn. Skjermet fra boligbebyggelse.
Bysentrum	Registrerte sentrumsarealer i Skien, Porsgrunn, Stathelle, Langesund og Kragerø.	Kan inneholde handel, kontorvirksomheter, offentlig og privat tjenesteyting, kulturtilbud m.m.
Tjenesteyting	Arealer som er regulert til tjenesteyting utenfor bysentra. Eksempler på dette er Sykehus Høgskole Legesenter Idrettsanlegg ...	Lokaliseres med god tilgjengelighet for dem som skal benytte tjenestene. Tilgjengeligheten bør være god med alle transportmidler.
Ubestemt	Dette er fremtidige næringsarealer hvor bruken ikke er bestemt. Eksempler på dette er masseuttak som gjerne vil bli benyttet til ny næring når masseuttaket er avsluttet.	

Ledige næringsarealer (12 384 daa)



	Ledig på kort sikt	Ledig på mellomlang sikt	Ledig på lang sikt
■ Råstoffutvinning			1709
■ Ubestemt	22	525	
■ Krevende industri	3010	4658	
■ Småindustri	1115	1345	

Plasskrevende industri

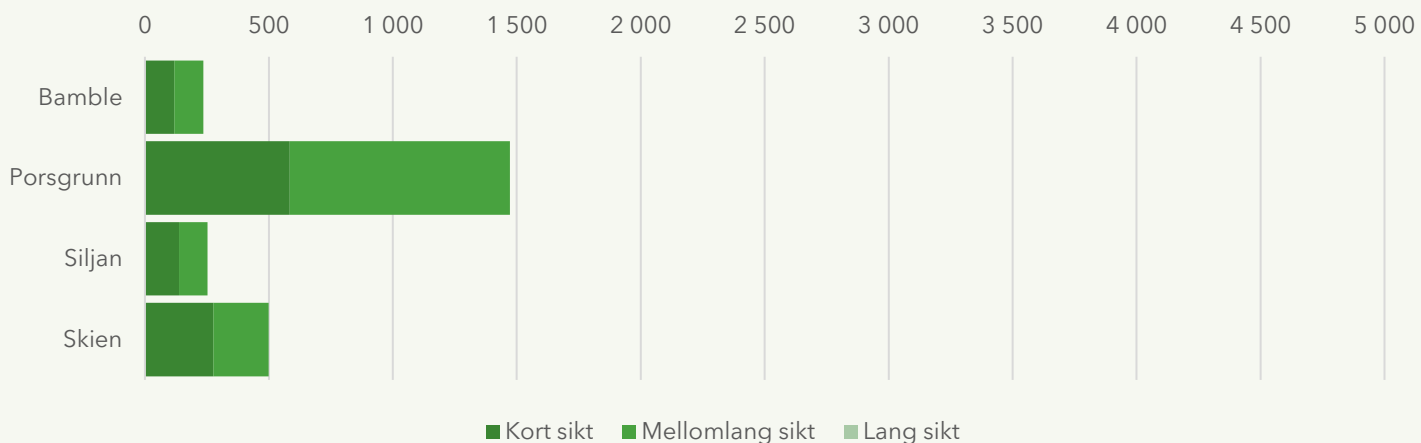
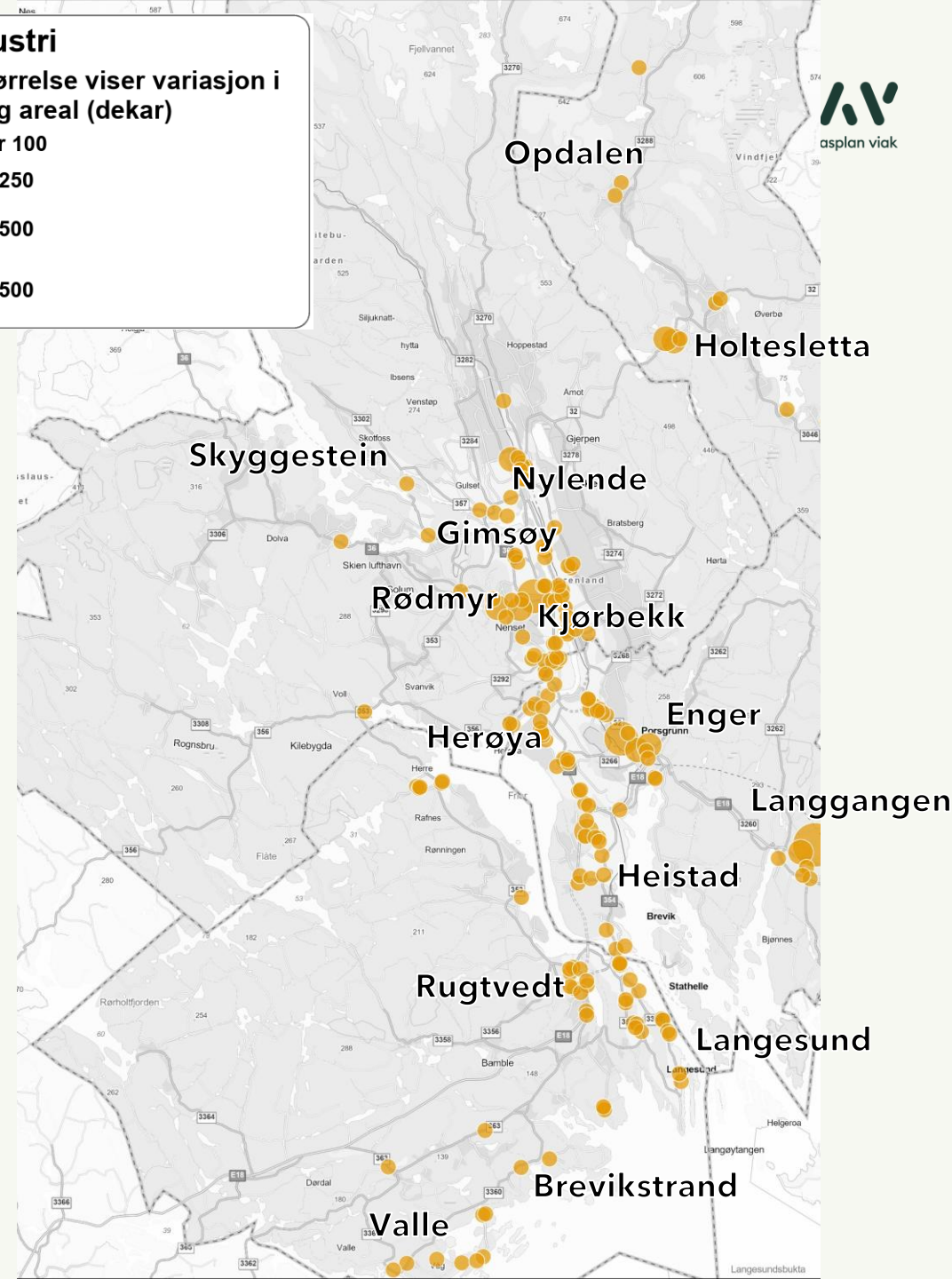


Småindustri

Småindustri

Symbolstørrelse viser variasjon i tilgjengelig areal (dekar)

- Under 100
- 100 - 250
- 251 - 500
- Over 500



Ubestemt

0 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 3 500 4 000 4 500 5 000

Bamble

Porsgrunn

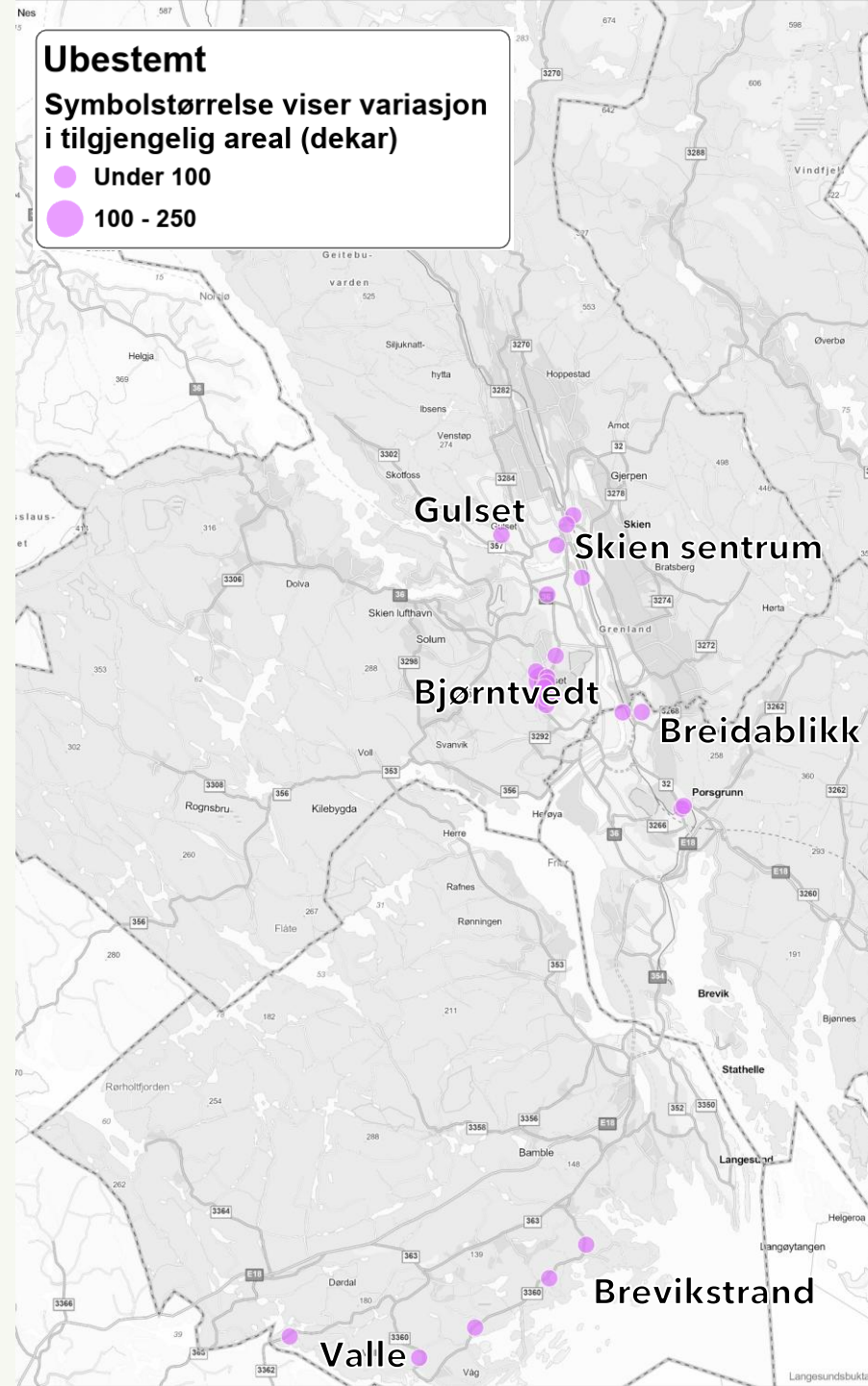
Siljan

Skien

■ Kort sikt ■ Mellomlang sikt ■ Lang sikt

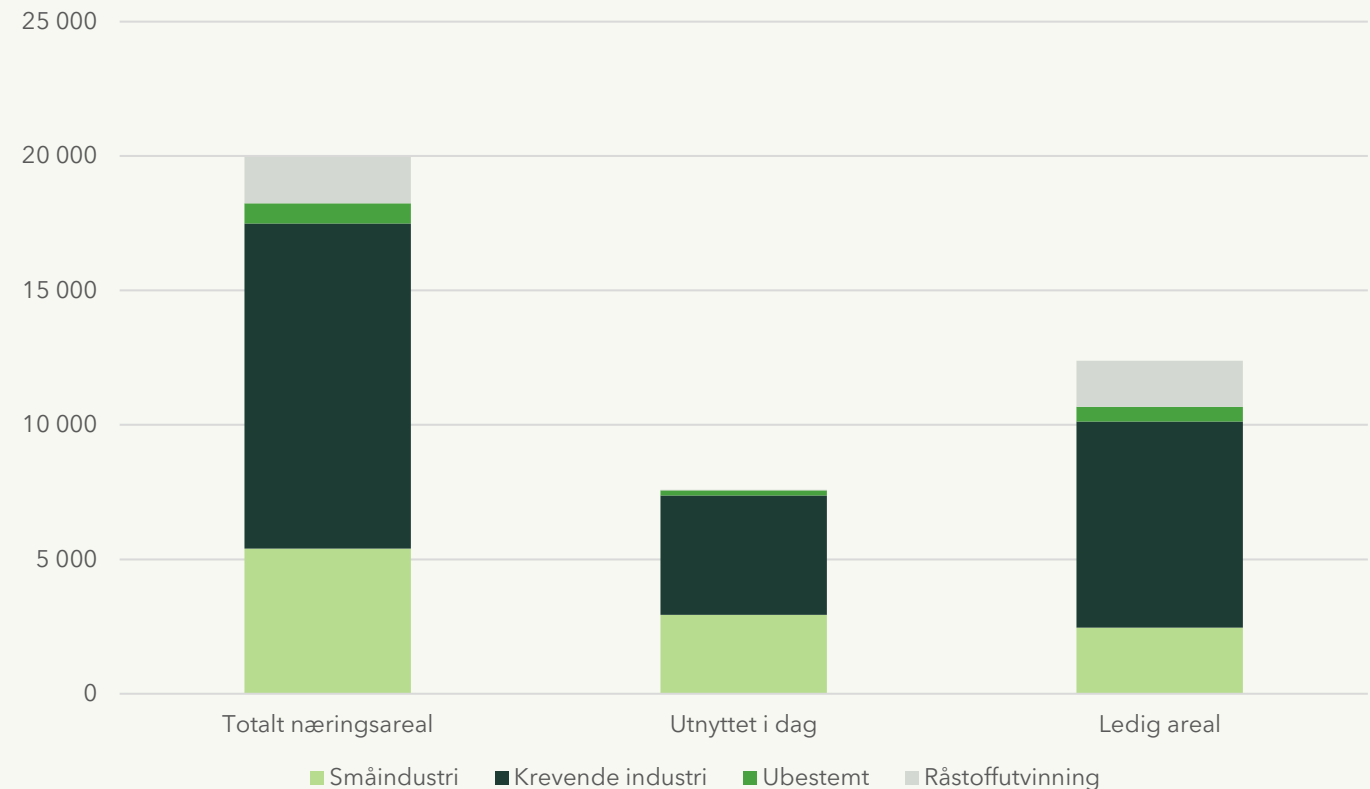
Ubestemt
Symbolstørrelse viser variasjon i tilgjengelig areal (dekar)

- Under 100
- 100 - 250



Oppsummert

- Over halvparten (~65 %) av regionens næringsareal er ledig, og mye av det på lang sikt
- Ca. 12 400 daa ledig areal
 - Råstoffutvinning utgjør ca. 15 % / 1 700 daa
 - Næringsformål utgjør ca. 90 % / 10 700 daa
- Fremtidig arealbehov
 - Avhenger av scenarioer/antatt utvikling
 - Ledig areal til *småindustri* på kort sikt
 - Ledig areal til *krevende industri* på lang sikt



Menti

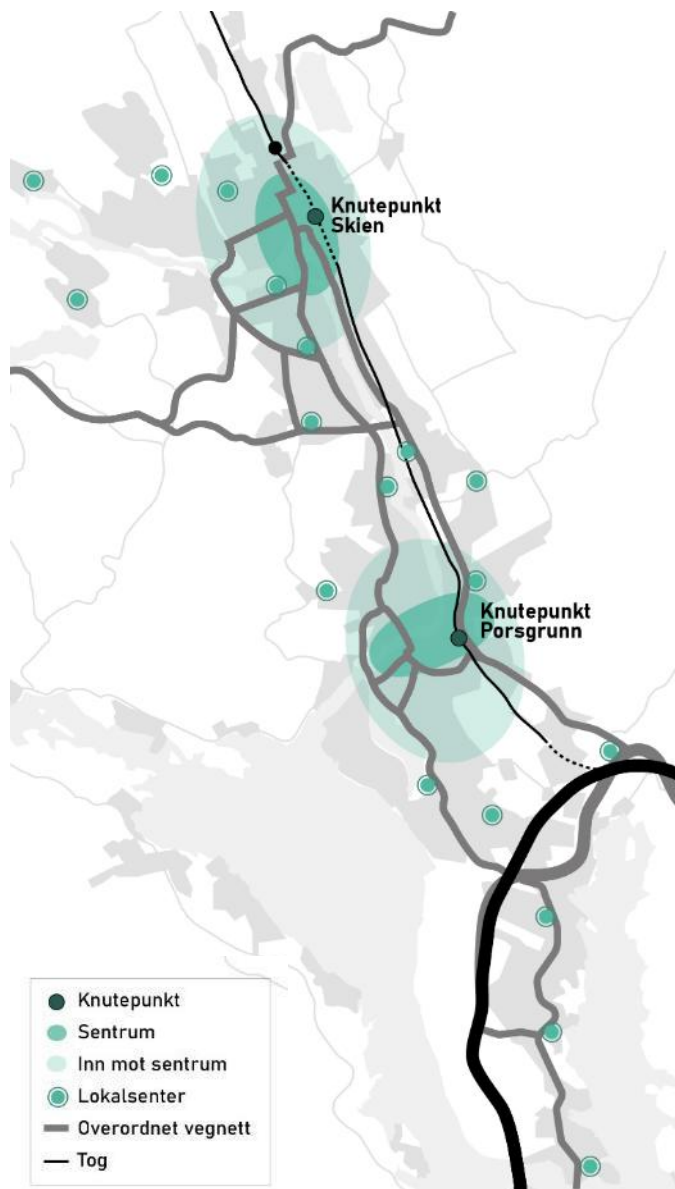
- Hva er de største utfordringene for næringsutviklingen i Grenland?
- Hva er viktig å vurdere i det videre arbeidet med næringsarealer?

A word cloud visualization of responses to the question 'Hva er de største utfordringene for næringsutviklingen i Grenland?'. The word 'energi' is the largest and most prominent, indicating it is the most frequently mentioned challenge. Other significant words include 'tilgang på rimelig kraft', 'vegnettet', 'tilgang på kraft', 'mangel på kapital', 'rett kompetanse', 'at folk ikke vil busse', 'kapital mangler', 'veikapasitet', 'at det ligger i norge', 'nok og rinelig kraft', and 'datasenteret'.

tilgang på rimelig kraft
at det ligger i norge
nok og rinelig kraft
energi
tilgang på kraft
vegnettet
rett kompetanse
mangel på kapital
at folk ikke vil busse
kapital mangler
veikapasitet
datasenteret

Videreutvikling av overordna vegnett i Bypakke Grenland fase 2

Mye midler i fase 2 til utvikling av overordnet vegnett



8 % til knutepunkt



25 % til sentrum
og inn mot sentrum



17 % til trygge forbindelser
i nærmiljøet



50 % til framkommelighet
overordnet vegnett

Overordnet vegnett

Høy trafikk – mange prosjekter – mange vegeiere

- 24 prosjekter/ 50% av porteføljen
- 1,6 mrd kr. + potter (415 mill.)
- Prosjekter med ulik modenhet

Kunnskapsgrunnlag med forslag til prinsipper og føringer skal gi innspill til:

- Bypakkas handlingsprogram
- Regional plan for areal og mobilitet i Grenland
- Framtidig arbeid med en oppdatert statlig byutredning

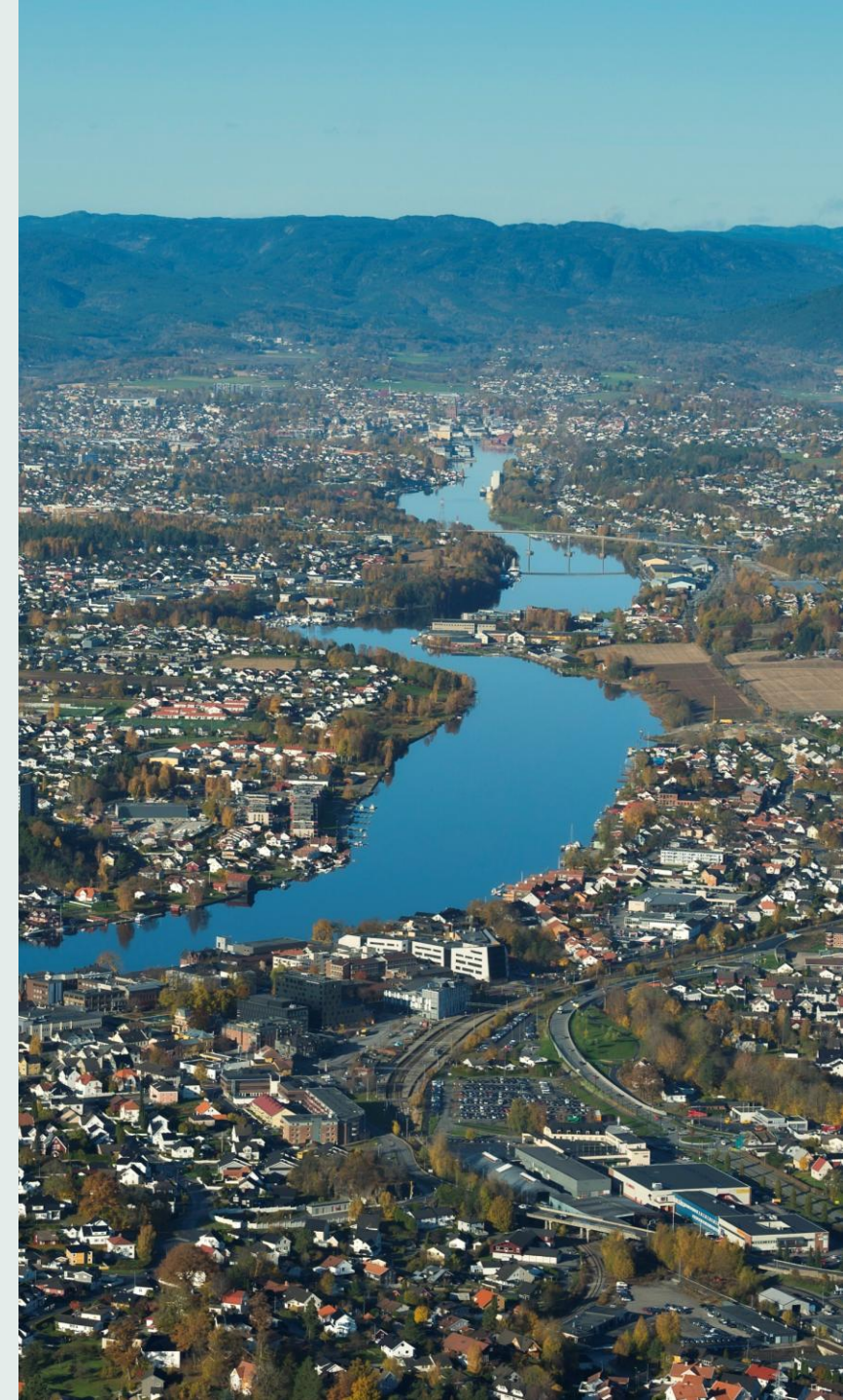


Hva er viktig nå for å få effektiv gjennomføring av fase 2?

«Erfaringene fra fase 1 er at god gjennomføringsevne handler vel så mye om å bli enige om valg av løsning som selve gjennomføringsfasen for prosjektene»

Det er blant annet viktig å avklare:

- Prioritering mellom ulike trafikantgrupper
- Vurdere veg-/gateutforming
- Vurdere strekningskapasitet



Helhetlig virkemiddelbruk

Hvilke virkemidler gir effekt på nullvekstmålet?

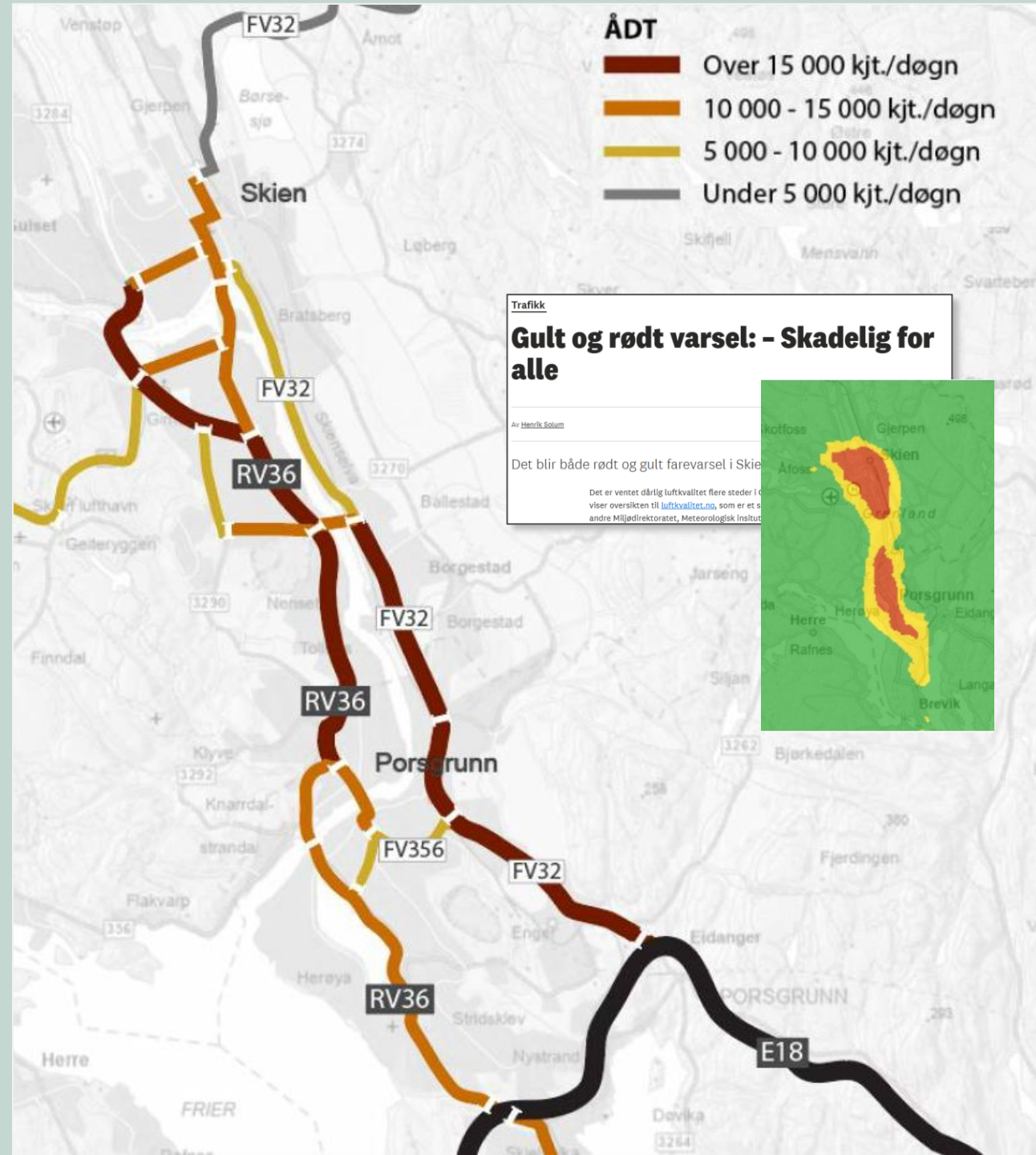
- Bompenger
- Parkeringspolitikk
- Bilavgiftspolitik og drivstoffpriser
- Arealutvikling – samle, ikke spre!
- Andre bildempende tiltak

Det er personbilene som skaper forsinkelser og kø og krever dessuten store parkeringsarealer



Intern trafikk og gjennomgangstrafikk på samme vegnett i byområdet

- Fv. 32 og rv. 36
- Lav gjennomgangstrafikk og mange korte bilreiser
- **Vesentlige forsinkelser i rushtiden – opptil 4x reisetid**
- Dårlig luftkvalitet langs vegene

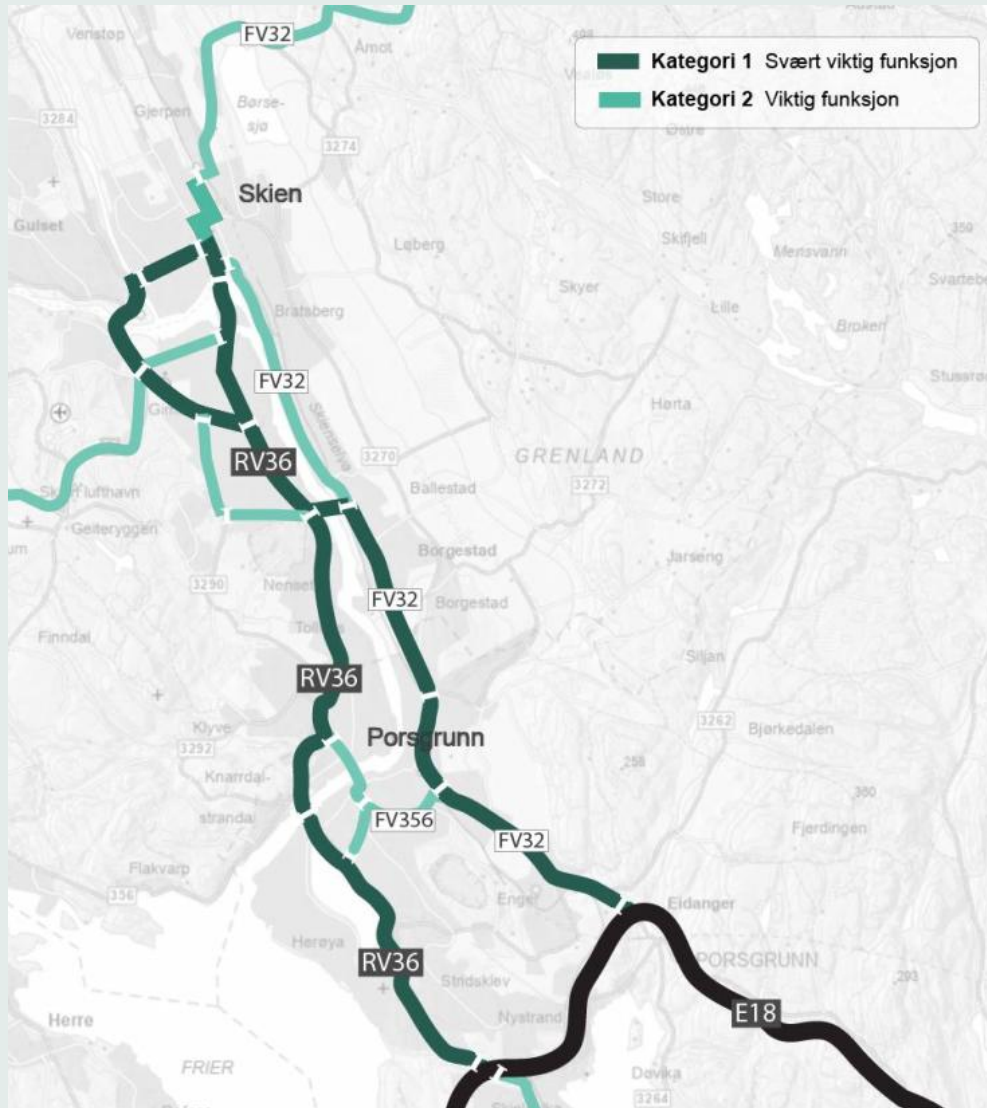


Fremkommelighet

- Overføre personbilreiser til gange, sykkel og kollektiv
- Optimalisering av kryss og strekninger
- Gateutforming kan også fungere godt for næringstransport og buss gitt riktig utforming



Overordnet vegnett - kategorisering

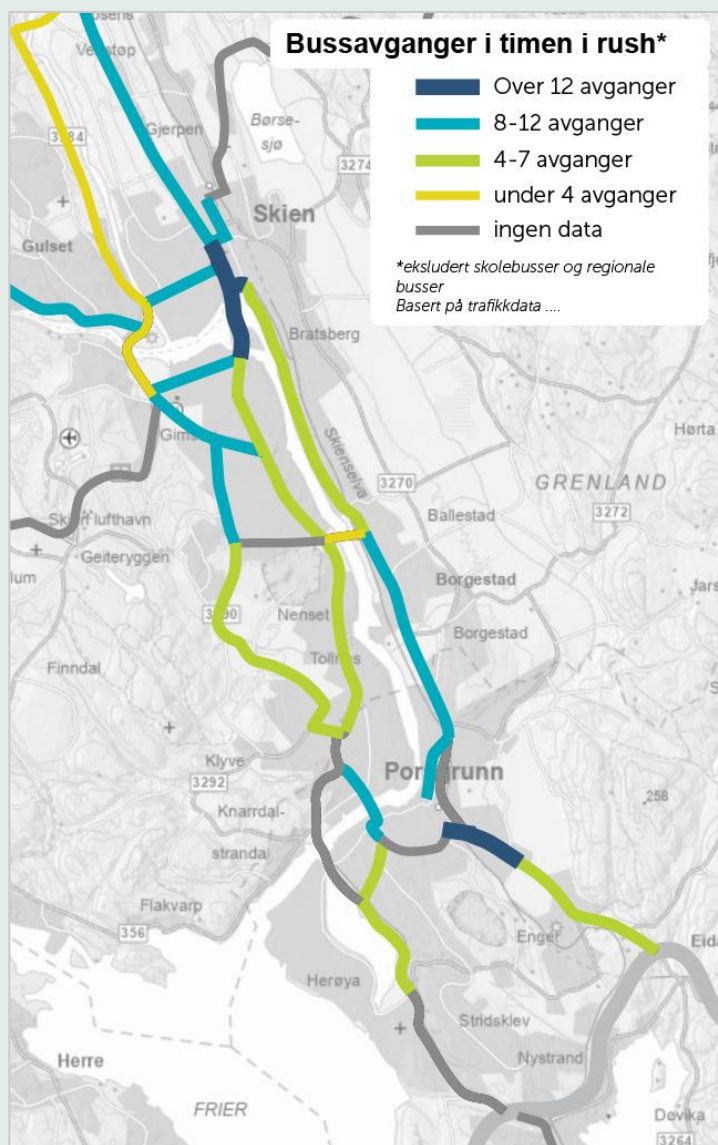


Det er brukt fire hovedkriterier i kategoriseringen:

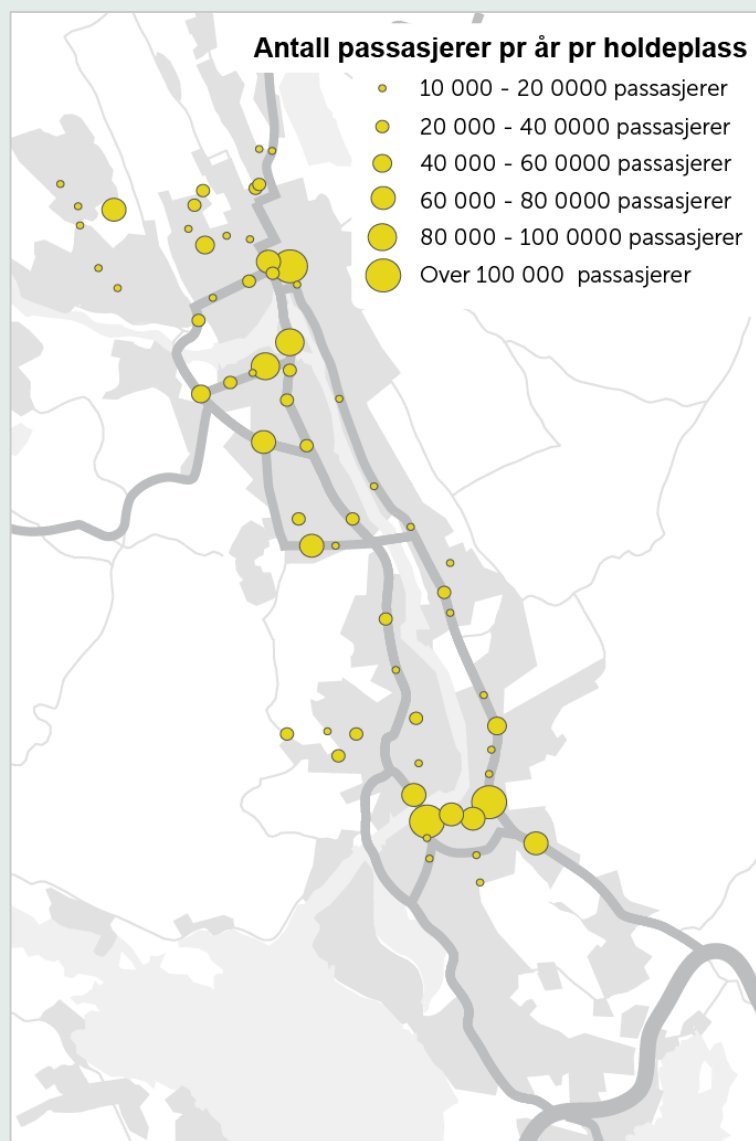
- Høy ÅDT
- Viktig for næringstransport (høy andel ÅDT-tunge)
- Viktig for kollektivtransport (bussmetrolinjer)
- Viktig for gange og sykkel

En strekning som er viktig for tre eller fire av kriteriene er gitt kategori 1.

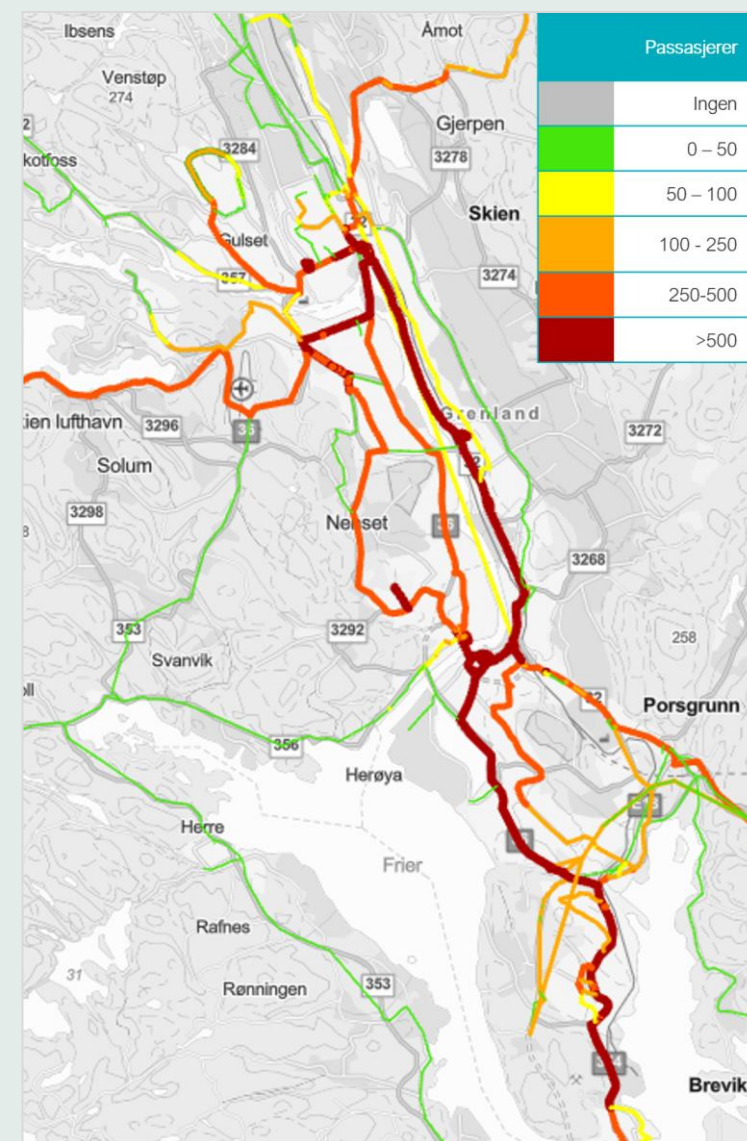
Viktige strekninger og holdeplasser for buss



Antall bussavganger pr time i rush



Antall busspassasjerer pr år pr holdeplass



Antall busspassasjerer på strekning

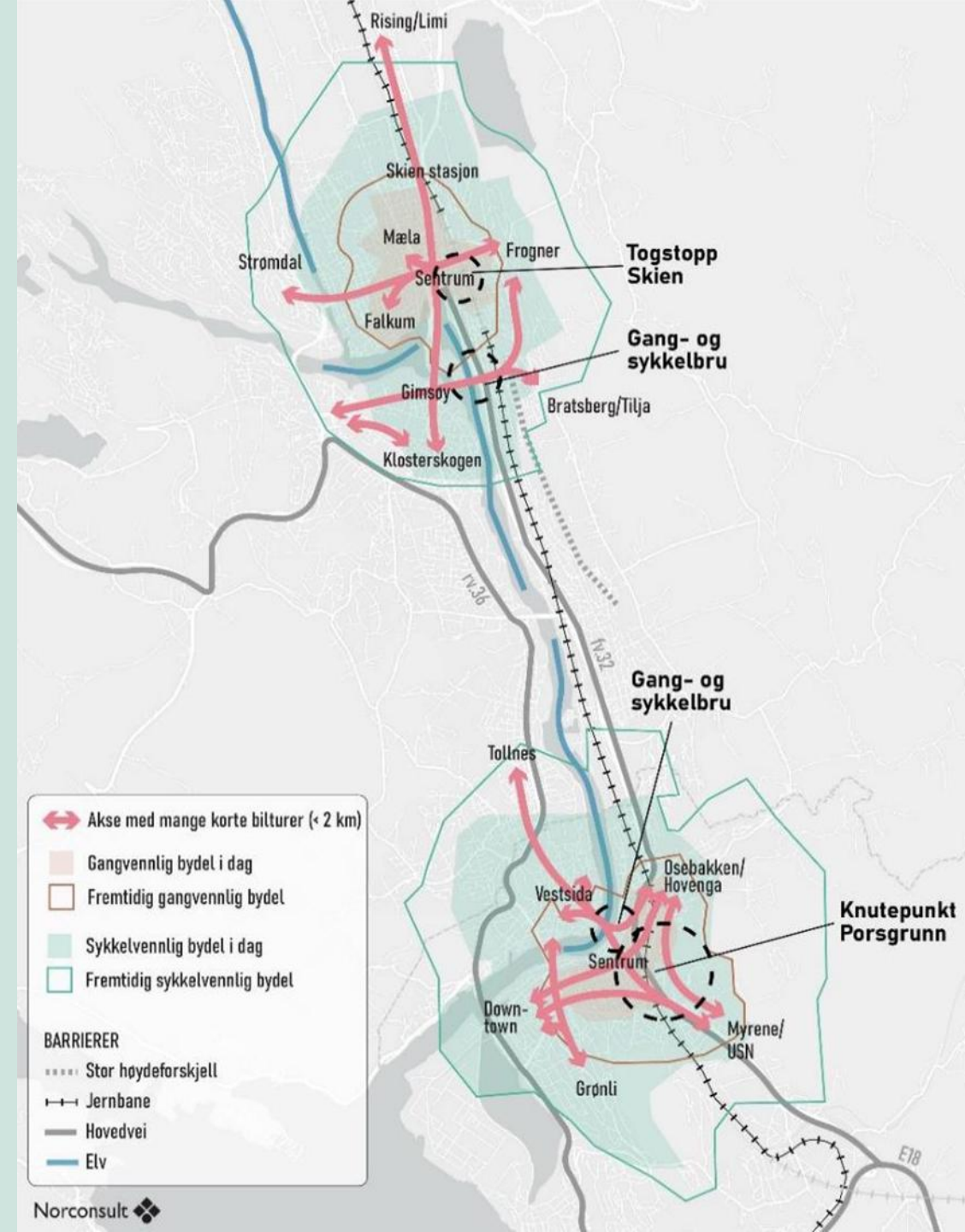
Stort potensial for å få flere til å gå og sykle

34% av alle reiser under 1 km gjøres med bil

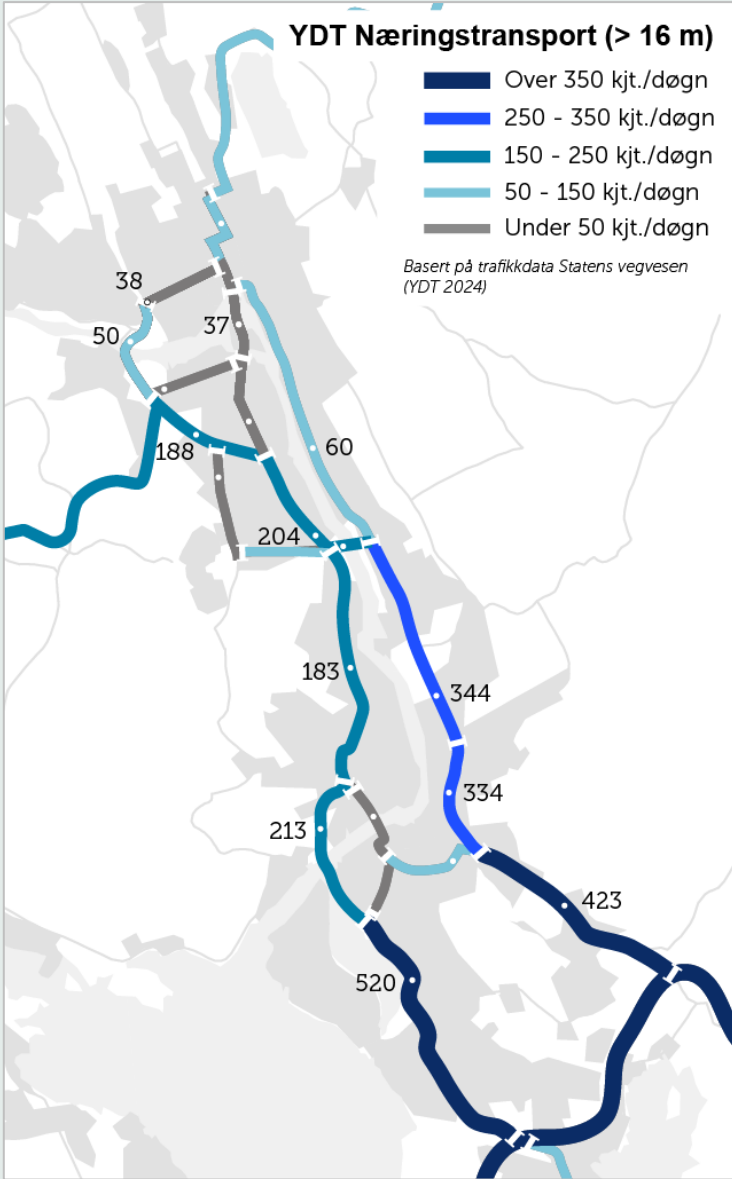
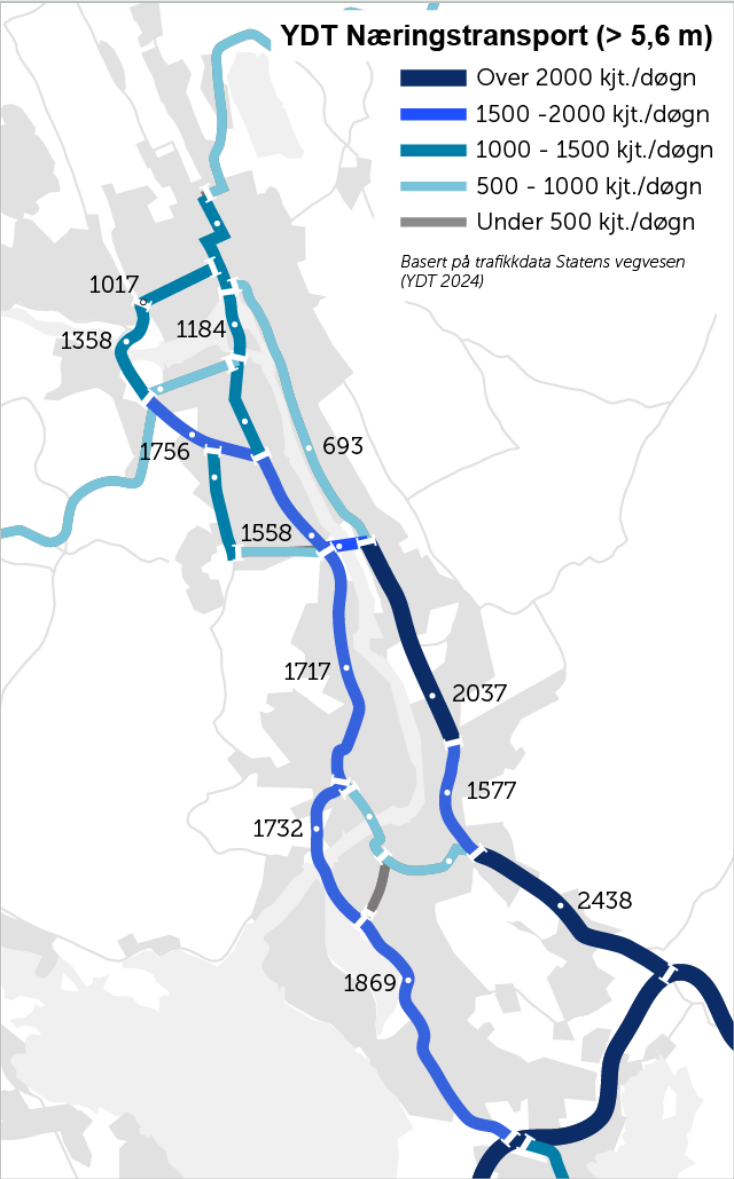
- Median sykkelavstand: 2.2 km
- Median gangavstand: 1 km

Kilde: RVU

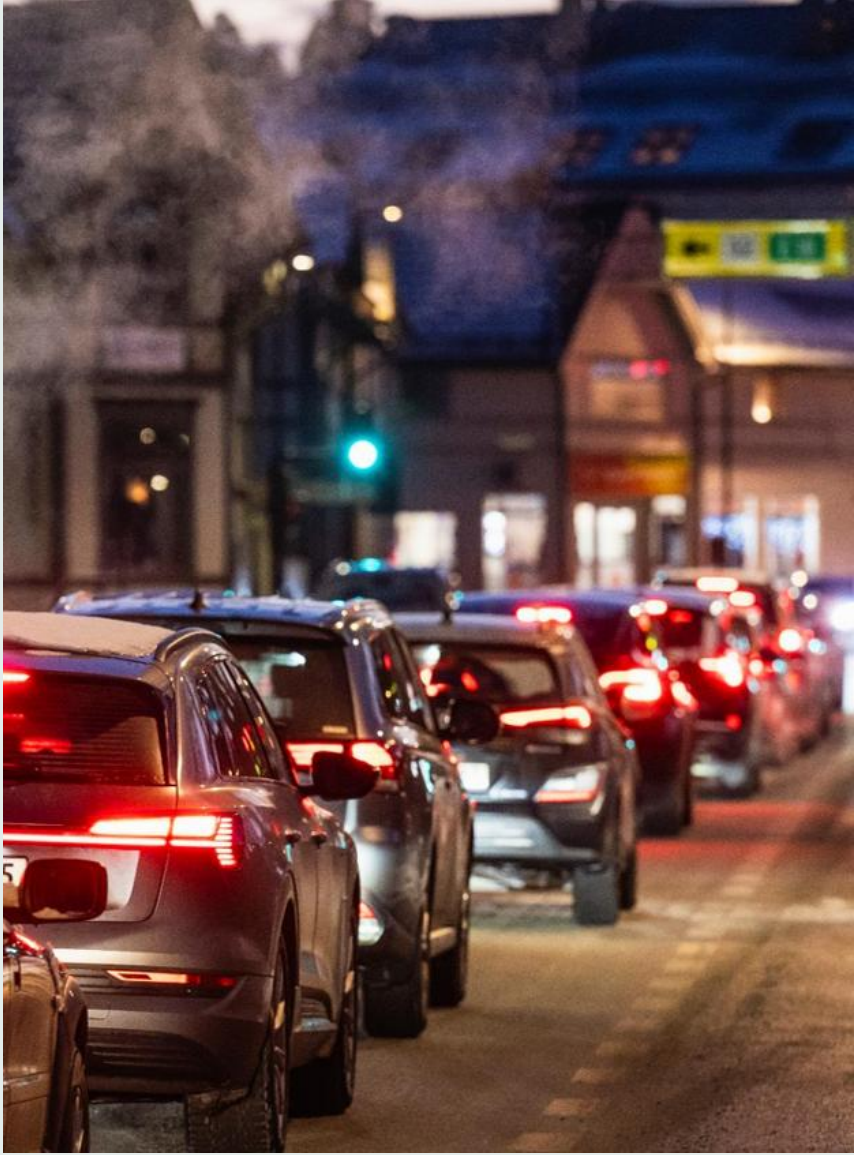
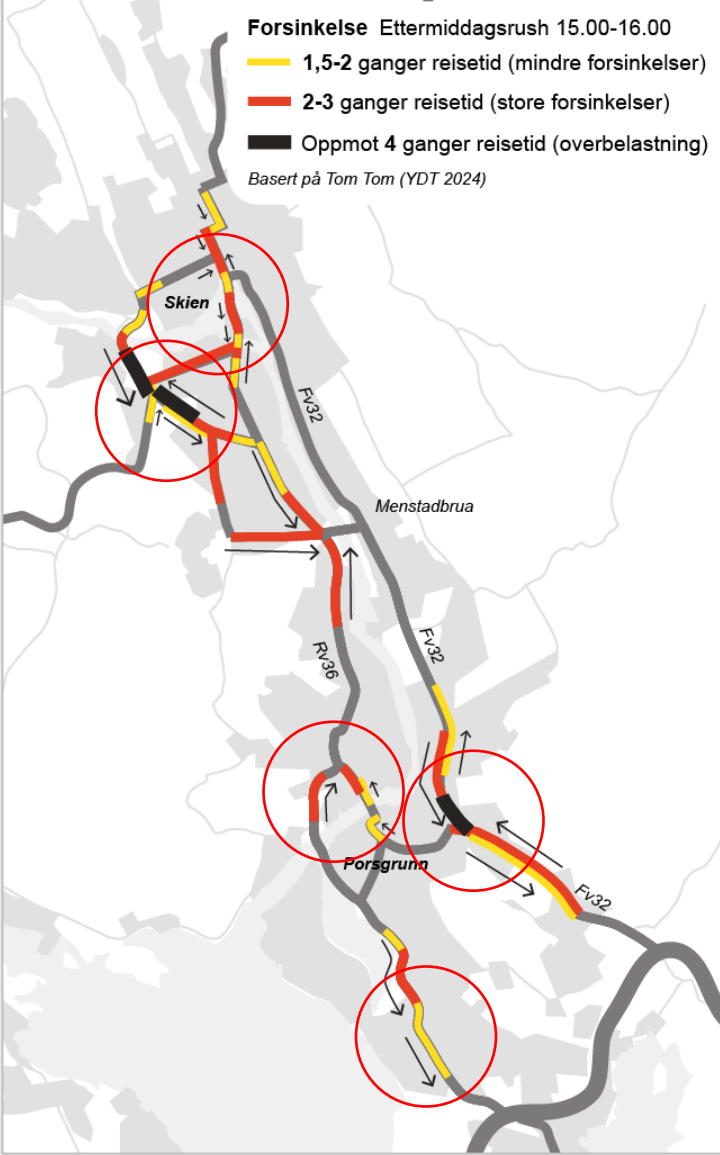
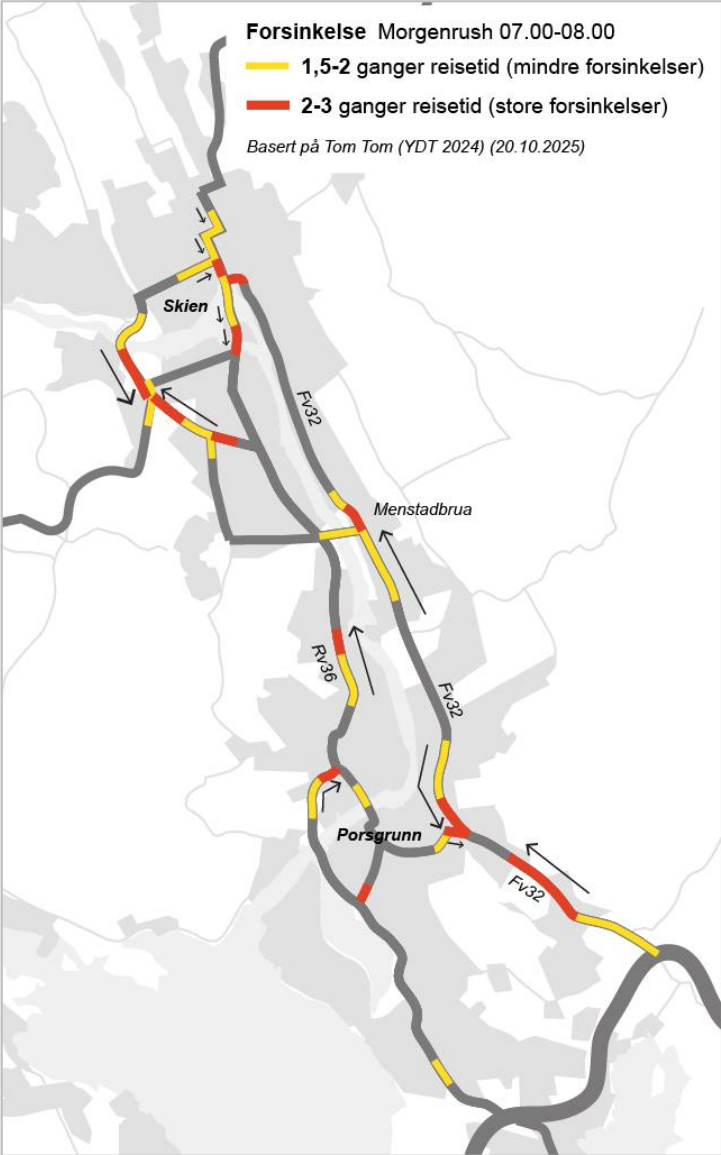
Illustrasjon: Reisesrømsanalysen, Norconsult, 2021



Viktige strekninger for næringstransport

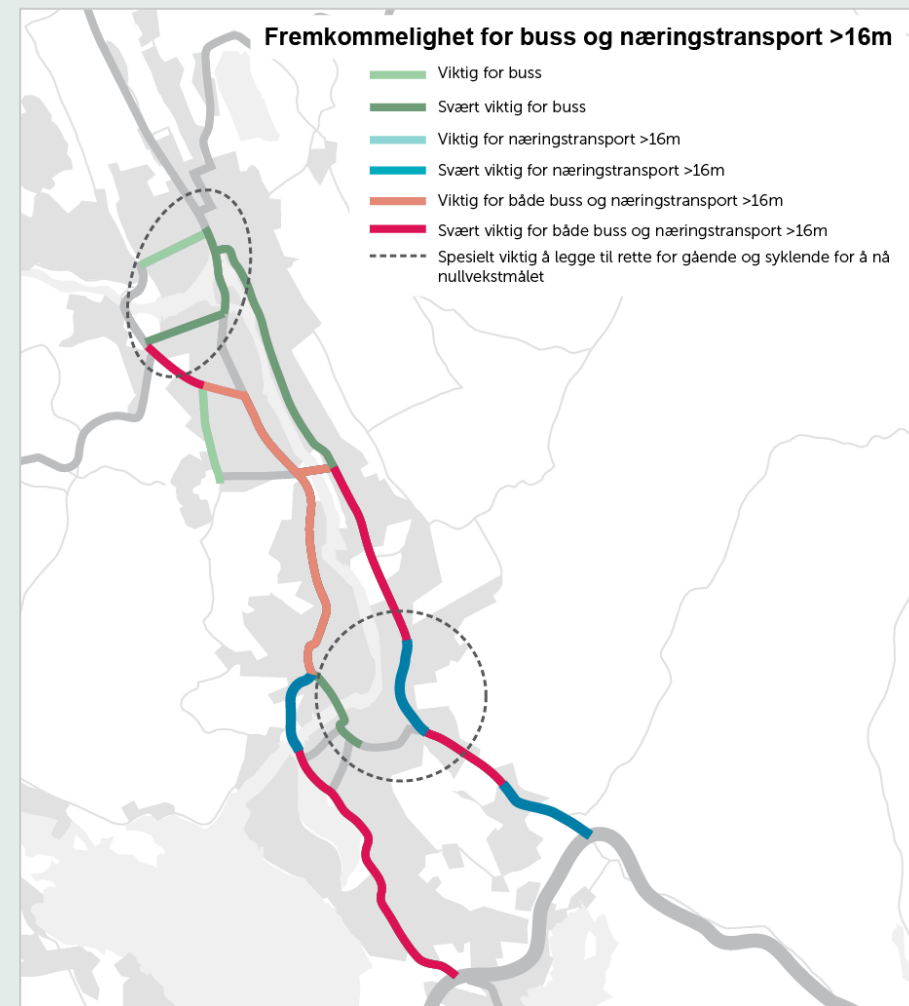
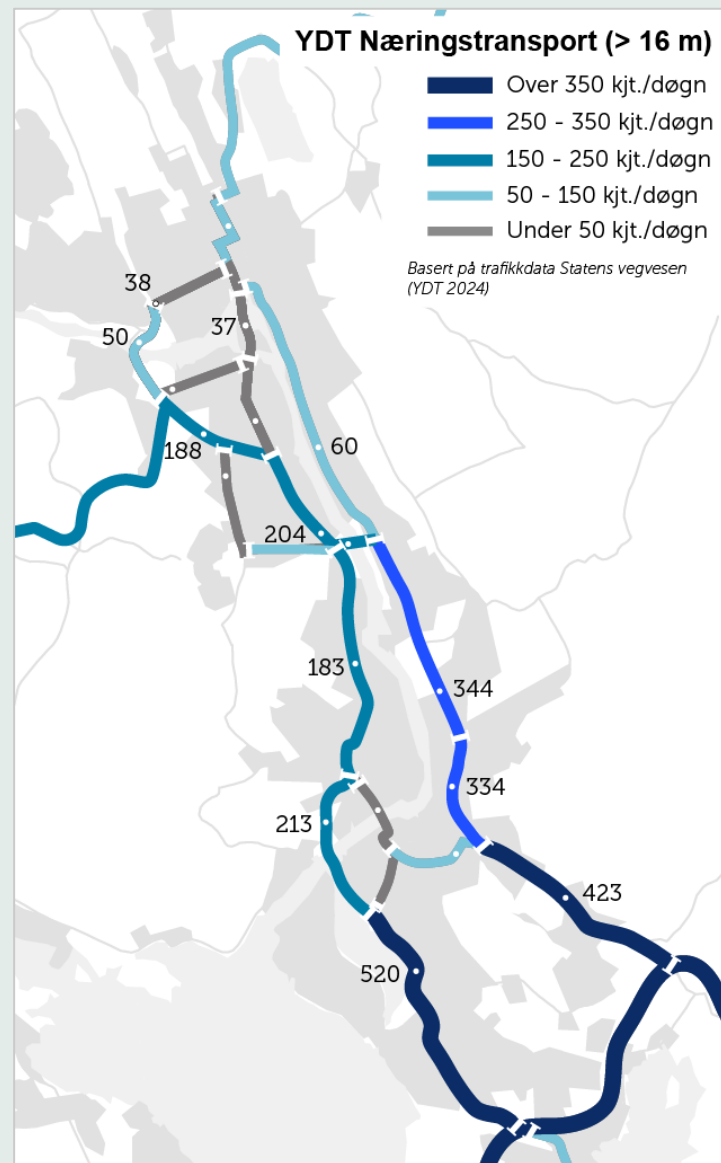
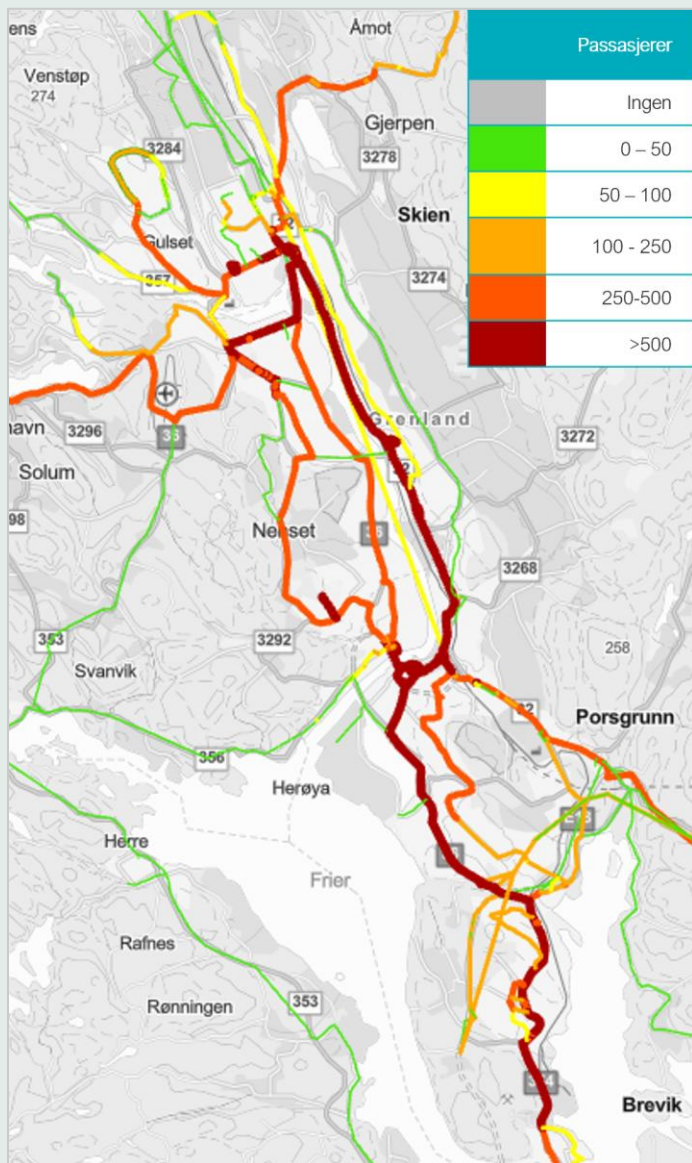


Forsinkelser i rushtidene

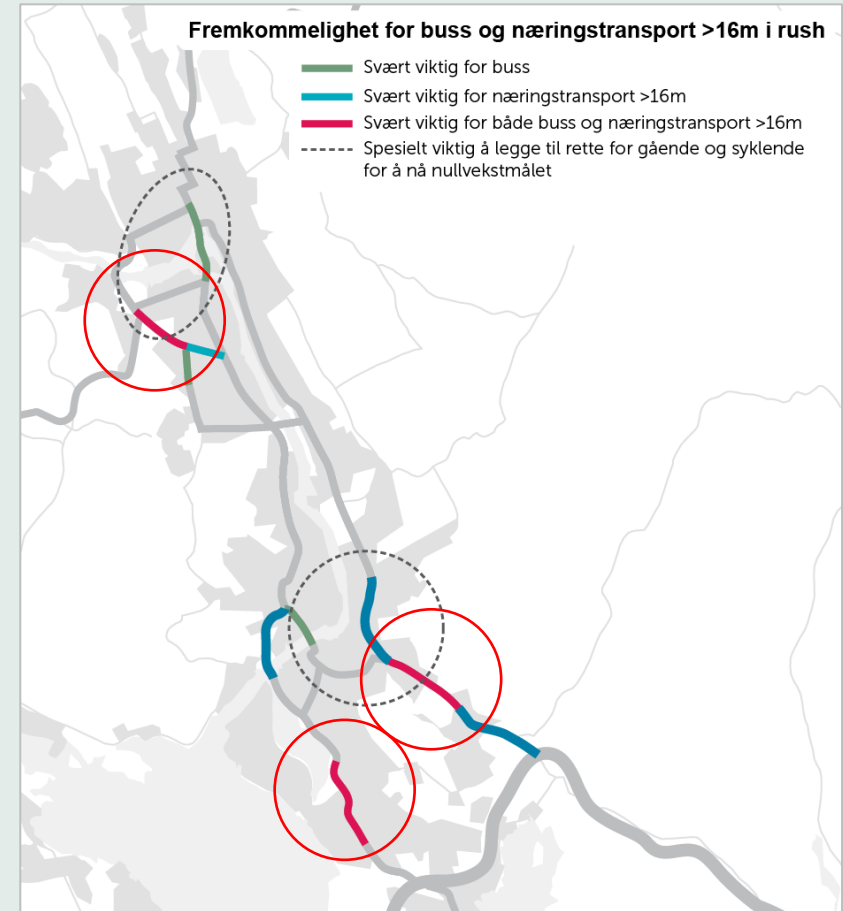
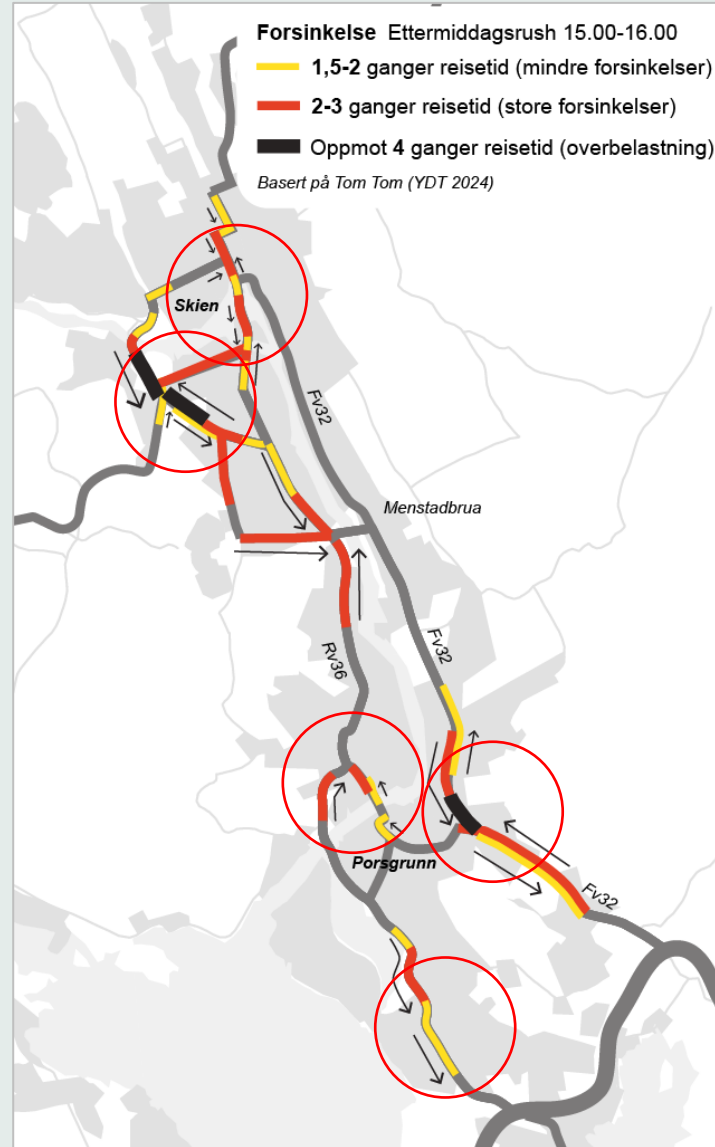
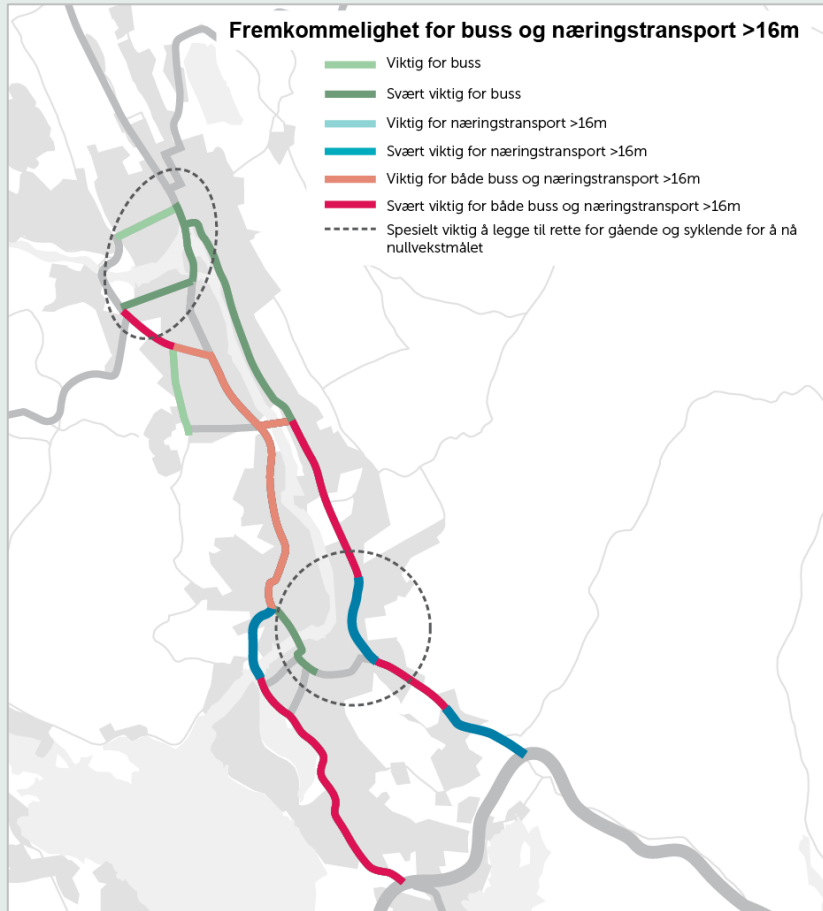


○ Forsinkelser i begge rush

Viktige strekninger for buss og næring



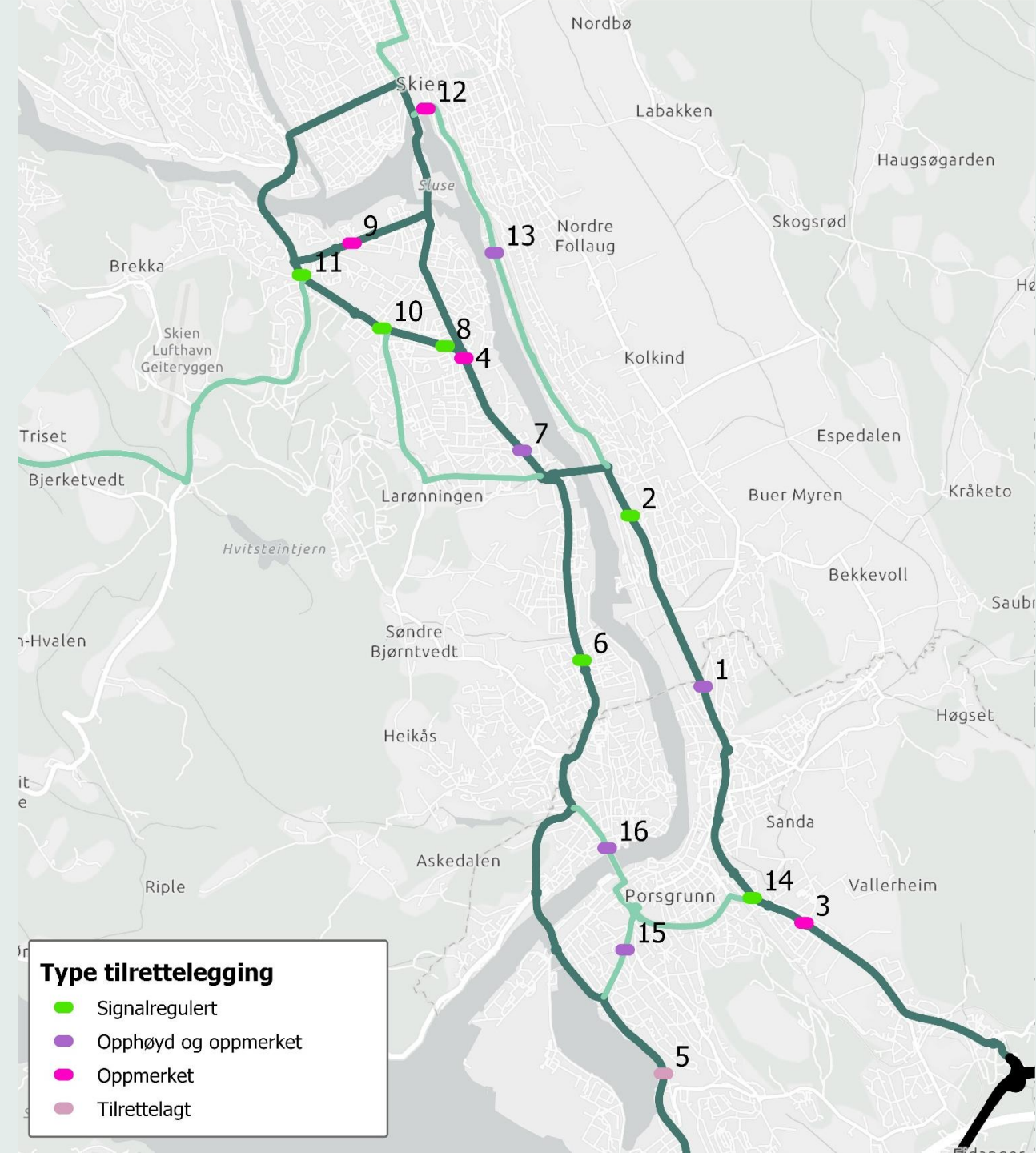
Buss og næring + forsinkelse



Registrering av 16 kryssingspunkt

Hensikt

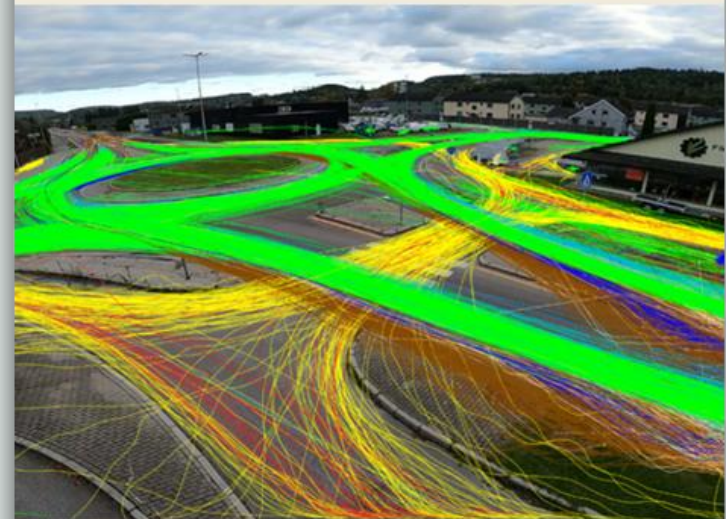
- Hvordan påvirker gangkryssingene fremkommeligheten på overordnet vegnett?
- Hvordan og i hvilken utstrekning blir kryssingene brukt?



Hva viser registrering av plankryssinger?

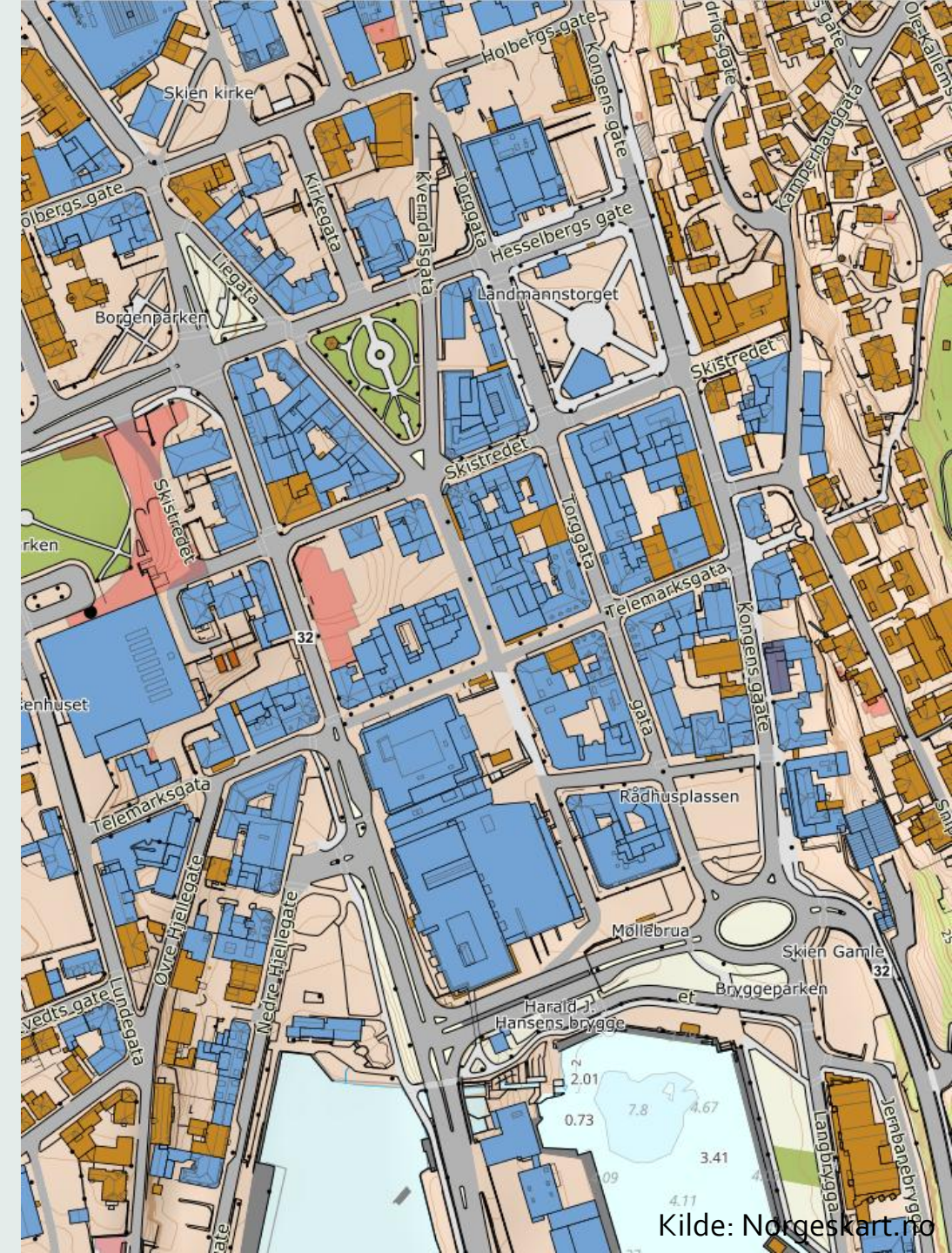
- Jo flere som krysser desto større forsinkelser
- Signalregulerte gangkryssinger tenderer å gi noe høyere grad av forsinkelse

► Registrering av plankryssinger over overordnet vegnett i Grenland



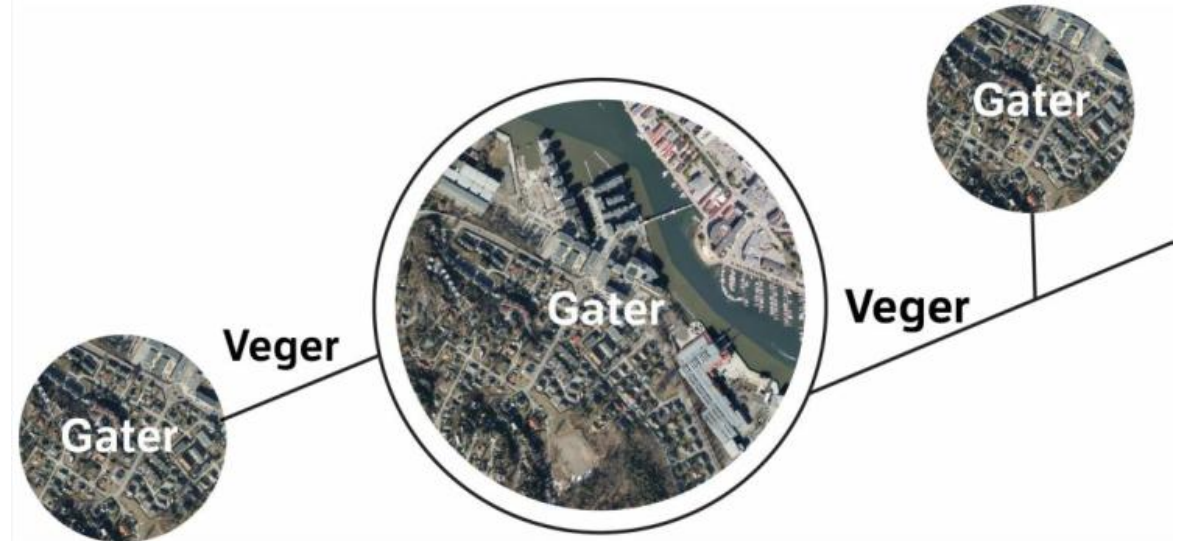
Hva styrer kapasiteten i by?

- Forbedringer av kapasitet i by er komplisert
- Kryssutforming og antall kryss
- Signalanlegg gir større muligheter for å prioritere enn rundkjøring



Veg- og gateutforming

- Gateutforming kan håndtere høy trafikk
- God framkommelighet selv om hastigheten er lav



Oppsummering

- Fremkommelighet med 2-delt strategi:
 - overføre bilreiser til gange, sykkel og kollektiv
 - optimalisere viktige kryss og strekninger
- Helhetlig virkemiddelbruk
- Veg- og gateutforming



Menti

Hvor viktig mener du tiltakene under er for å overføre bilreiser til gange, sykkel og kollektivtransport?

- Trygge og effektive forbindelser for gående og syklende
- Økt fremkommelighet for kollektivtransport
- Konsentrert arealutvikling som gir mindre transportbehov
- Parkeringspolitikk som prioriterer korttidsparkering i bysentra

Hvordan styrke attraktivitet, tilgjengelighet og konkurransekraft i Grenland?



GNE **GRENLAND**
NÆRINGSFORENING
GRENLAND CHAMBER OF COMMERCE

Vi samler Grenlands næringsliv!



Hvem er Grenland Næringsforening?

- Det ble etablert mange næringsforeninger på 1800-tallet
- Porsgrunn startet i 1884 og Skien i 1888
- Slått sammen til **Grenland Næringsforening** i 2017
- Over 600 medlemsbedrifter i regionen
- Representerer over. 25 000 ansatte
- Stort spenn i medlemsmassen



Noen større medlemmer

INEOS

 HERKULES

 Skagerak
Energi

ABB

 eramET

ENRX

Google

 ULEFOS
CAPPÉLEN GROUP

 Bilfinger

 HERØYA
INDUSTRIPARK
WHERE BUSINESS GROWS

 GK

isola

 YARA

 LAUGSTOL

elektro  4

 MILLBA
The Millennium Bakery

HYBEKO

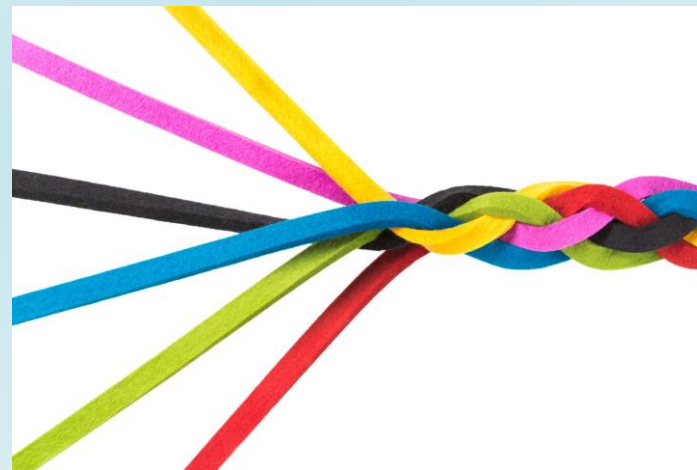
 NorEngros
Erik Tanche Nilssen AS

 DNV Imatis

JAS

«Det handler om å dra i samme retning!

Derfor jobber vi aktivt for å etablere samarbeid på tvers av bransjer og kommunegrenser»



HOVEDSAMARBEIDSPARTNERE 2026





Infrastruktur & Bypakke

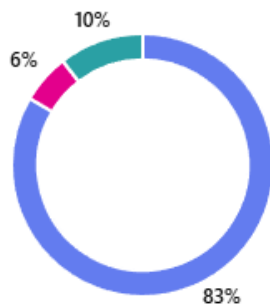




Infrastruktur & Bypakke

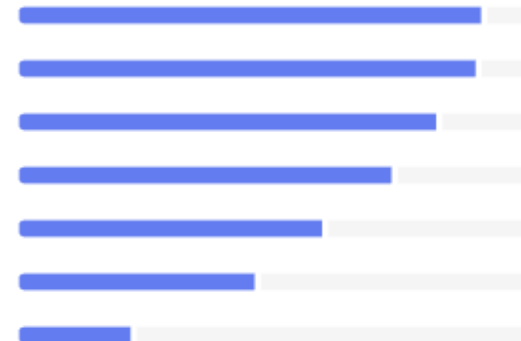
12. Bør kommunene i Grenland slås sammen?

● Ja	96
● Nei	7
● Vet ikke	12



14. Hvilke fordeler mener du vil være det viktigste ved kommunesammenslåing? (Dra linjene opp/ned - Viktigste øverst)

- 1 Større politisk og regional gjennomslagskraft
- 2 Mer effektiv bruk av offentlige ressurser
- 3 Styrket næringsutvikling og enklere dialog med næringslivet
- 4 Mer helhetlig areal- og transportplanlegging
- 5 Større fagmiljøer og bedre kompetanseutnyttelse i kommunen
- 6 Forenkling for innbyggere og næringsliv
- 7 Ingen av disse – jeg er skeptisk til sammenslåing

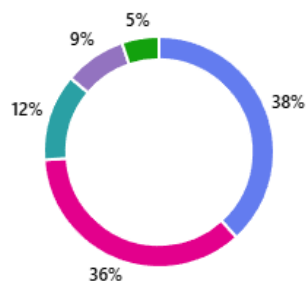




Infrastruktur & Bypakke

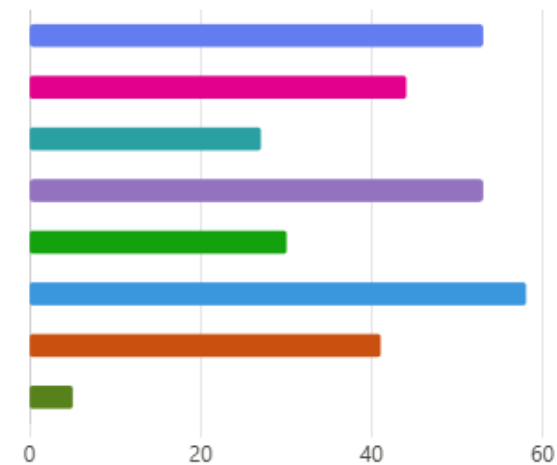
15. Hvor viktig er levende bysentrum og gode møteplasser for rekruttering og trivsel i din bedrift?

● Svært viktig	44
● Viktig	41
● Mindre viktig	14
● Ikke viktig	10
● Vet ikke	6



16. Hva er viktigst for å gjøre bysentra i Grenland mer attraktive?

● Flere arbeidsplasser i sentrum	53
● Flere kultur- og serveringstilbud	44
● Bedre kollektivtransport	27
● Bedre parkering og tilgjengelighet	53
● Mer boligbygging i sentrum	30
● Trygge og triveligere byrom	58
● Attraktive butikker	41
● Annet	5





Infrastruktur & Bypakke

18. Hvor viktig er følgende tiltak for deg og din bedrift?

● Svært viktig ● Litt viktig ● Ikke viktig ● Vet ikke

Bedre veiforbindelse gjennom Grenland, og ut til E18

Raskere og flere togavganger fra Grenland

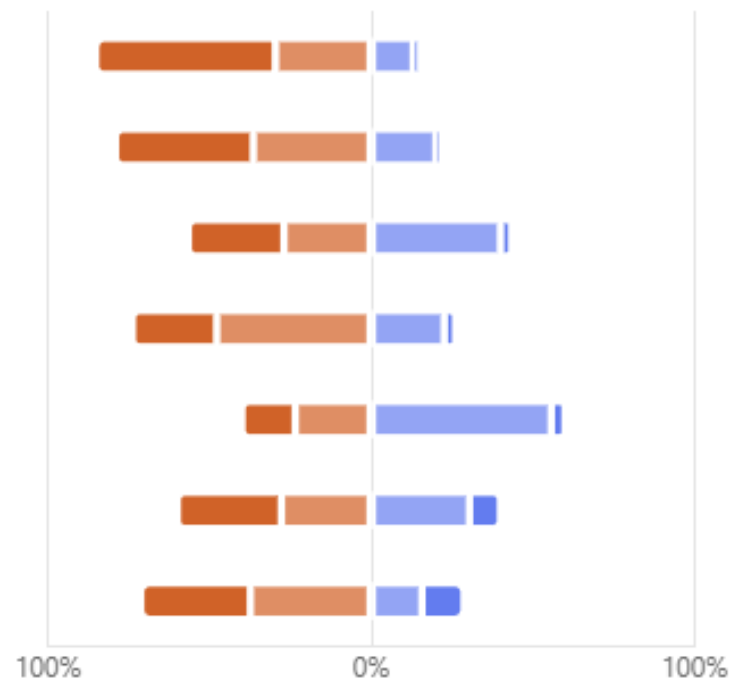
Ny togstasjon i Skien sentrum

Bedre kollektivtilbud i regionen

Fjerne bomstasjonene

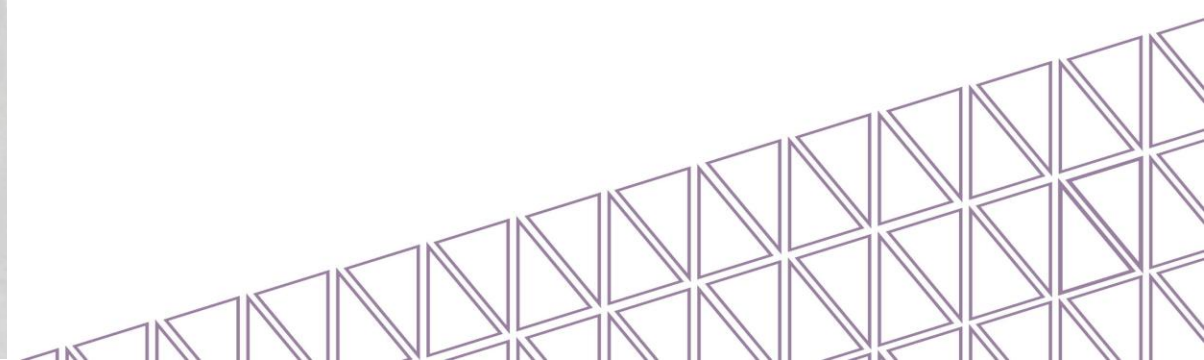
Opprettholde Bypakke/Belønningsmidler

Knutepunkt Porsgrunn





EN REGION!



TAKK FOR MEG!

Ta kontakt ved spørsmål:

Hedda Foss Five

m: hedda@grenlandnf.no

t. 913 711 31



Videre prosess på veien til byvekstavgift

Innspill og refleksjoner

Nå bygges fremtidens Grenland!

