

Planprogram

Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland

09.09.2025

Telemark
FYLKESKOMMUNE

bystrategi
GRENLAND

1 Innhold

1 NY PLAN ER VIKTIG FOR BYVEKSTAVTALE OG FOR Å NÅ FELLES MÅL 3
Grenland skal være et konkurransedyktig og bærekraftig byområde 3
2 MÅL OG FØRINGER 4
Ny plan i Grenland følger opp satsingsområder i Telemarksplanen 4
Ny plan er et verktøy for å følge opp mål og vedtatt bystrategi i Grenland 4
Nasjonale føringer 5
Geografisk avgrensning 6
Planer og strategier som skal innarbeides i ny regional plan for Grenland 6
3 DAGENS SITUASJON, UTFORDRINGER OG MULIGHETER 7
4 BYSTRATEGI GRENLAND - HVORDAN SKAL VI NÅ MÅLENE? 9
5 PLANTEMA 10
Arealbruk og byutvikling 11
Sentrum og senterstruktur – kontorarbeidsplasser, boliger, handel og tjenesteyting 11
Boligbehov og fortetting med kvalitet 12
Næringsareal – behov og effektiv utnyttelse 13
Blågrønn struktur 13
Landbruk, natur og friluftsliv 14
Transport og mobilitet 15
Knutepunkt 15
Kollektivtransport - tog, buss og ferge 16
Gange 17
Sykkel 18
Overordna vegnett 19
6 PLANPROSESSEN 20
Forhold til andre pågående prosesser 20
Organisering 21
Framdrift for planarbeidet 21
Opplegg for medvirkning og kommunikasjon 22
7 OPPFØLGING AV PLANEN 23
Delmål og indikator 23
Handlingsprogram 24
8 EKSISTERENDE KUNNSKAPSGRUNNLAG OG UTREDNINGSBEHOV 25
Tabell med eksisterende kunnskapsgrunnlag og utredningsbehov 25
Arealbruk og byutvikling 25
Transport og mobilitet 26
Konsekvensutredning 27

Forsidefoto: Dag Jenssen

1 Ny plan er viktig for byvekstavtale og for å nå felles mål

Bystrategi Grenland har siden 2008 vært et forpliktende samarbeid om areal, transport og klima mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. Gjeldende regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025 er ett av virkemidlene partene har samarbeidet om. Ny plan vil omfatte kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan.

I nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) er Grenland pekt ut som ett av ni prioriterte byområder som kan få en byvekstavtale. Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler som skal bidra til bedre samordning i areal- og transportpolitikken. Avtalene omfatter betydelige statlige midler til byområdet. En ny regional delplan for Grenland skal bidra til å samordne og sikre en effektiv arealbruk og transportutvikling i byområdet i tråd med nullvekstmålet, slik staten forventer. Planen vil derfor være sentral i arbeidet med å forhandle om og kunne følge opp en byvekstavtale.

En ny plan skal være verktøy for å gjennomføre «*Bystrategi Grenland 2024-2035 – strategi for areal og transport*» som ble vedtatt i kommunene og fylkeskommunen i 2024. Bypakke Grenland fase 2 ble vedtatt av lokale parter samtidig med bystrategien og vil inngå i handlingsprogrammet til ny regional plan, på samme måte som fase 1 er del av gjeldende plan.

Regionale planer utarbeidet etter plan- og bygningsloven, skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging, med retningslinjer og bestemmelser. Det foreslås at planen får nytt navn, *regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland*.

Grenland skal være et konkurransedyktig og bærekraftig byområde

En ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland skal:

- bidra til å nå lokale og nasjonale mål for klima, natur, attraktiv by, folkehelse og mobilitet
- være et verktøy for å gjennomføre bystrategien
- være et verktøy for å følge opp en byvekstavtale med statlige tilskudd til Grenland og grunnlag for bedre togtilbud
- bidra til større verdiskaping og dempe veksten i offentlige utgifter til infrastruktur, kollektivtransport og helse- og omsorgstjenester
- gi felles rammer og føringer for areal- og transportutviklingen
- bidra til å samordne og prioritere virkemidler på tvers av offentlige aktører innenfor arealutvikling, drift og investering til kollektiv, veg og bane



Figur: Arealplaner er sammen med bypakke fase 2 og driftstiltak verktøy for å følge opp en byvekstavtale.

Dette planprogrammet beskriver hvordan arbeidet med ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland skal gjennomføres.

2 Mål og føringer

Ny plan i Grenland følger opp satsingsområder i Telemarksplanen

Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland skal bygge opp under satsingene i regional planstrategi (Telemarksplanen) vedtatt av fylkestinget i sak 151/24 den 11.12.2024; inkluderende, skapende og naturrike Telemark. Satsningsområdene bygger på bærekraftsdimensjonene; miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Regional planstrategi definerer flere hovedmål under disse satsingene som ny plan i Grenland særlig vil bidra til å oppnå:

Inkluderende Telemark, med relevante hovedmål**:**

- Skape kompakte og levende byer og bygder med høy kvalitet
- Redusere sosial ulikhet i helse

Skapende Telemark, med relevante hovedmål**:**

- Gjøre fylket mer attraktivt for bedrifter, besøkende og som bosted
- Prioritere vedlikehold og fornyelse av dagens fylkesveger

Naturrike Telemark, med relevante hovedmål**:**

- Bevare natur-, jordbruks- og kulturverdier
- Gjennomføre en raskere omstilling til et lavutslippssamfunn

Ny plan er et verktøy for å følge opp mål og vedtatt bystrategi i Grenland

Bystrategi Grenland 2024-2035 er byområdets felles strategi for areal og transport som ble vedtatt våren 2024. Ny plan for arealbruk og mobilitet i Grenland er ett av flere verktøy for å følge opp bystrategien og bidra til å nå de tre omforente målene.
Ett av hovedmålene er det nasjonale nullvekstmålet, som har flere hensikter og vil bidra til å oppfylle klimamål, bedre folkehelse, bedre framkommelighet og mer attraktive byer.



Figur: Vedtatte hovedmål i Bystrategi Grenland 2024-2035 og Bypakke Grenland fase 2.

For å nå målene er det behov for helhetlig virkemiddelbruk, og dette er konkretisert gjennom fire innsatsområder som vist i kap.4 i planprogrammet og i bystrategiens kap 5. (vedlegg).

Bildempende tiltak er en viktig del av den helhetlige virkemiddelbruken.
Bompenger er det virkemiddelet som har størst virkning, og det er allerede lokalt vedtatt gjennom Bypakke Grenland fase 1 og fase 2. Fase 2 er i prosess for stortingsbehandling, og vil etter planen igangsettes i 2026. Målretta parkeringspolitikk og parkeringsnormer må følges opp av kommunene.

Forslag til delmål og indikatorer vist i bystrategien legges til grunn for planarbeidet.
Se kap 7.

Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027) samler regjeringens viktigste prioriteringer for planlegging, der FNs bærekraftsmål skal være grunnlaget for fylkeskommuners og kommuners planlegging. Regjeringen forventer bl.a. at regionale planer fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og overordnede transportløsninger. Den regionale planen med handlingsprogram vil bidra til å nå FNs bærekraftsmål og nasjonale forpliktelser for klima og natur slik:

Grenland 2035

Konkurransedyktig og bærekraftig byområde



Økonomi

- Større verdiskaping
- Demping av veksten i offentlige utgifter til infrastruktur, kollektivtransport, helse - og omsorgstjenester
- Bruk av nasjonale avtaleordninger med statlige midler
- Økt framkommelighet og reduserte kostnader for næringstransport

Sosiale forhold

- Aldersvennlige og inkluderende byer
- God fysisk og psykisk folkehelse
- Trygg og sikker mobilitet for alle

Klima og miljø

- Reduserte klimagassutslipp
- Beskyttelse av landbruksjord, biologisk mangfold og natur
- Bedre klimatilpasning
- Redusert lokal forurensing (støy og støv)

Nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, og for klima og energi, ble fastsatt i januar 2025. Planretningslinjene er samordnet med føringer i NTP når det gjelder byområdene. I regioner med større byer med høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem. I byområder med byvekstavtale forventer staten at hovedtyngden av veksten skal komme i eller i nærheten av større knutepunkter innenfor avtaleområdet. Dette er fulgt opp i den vedtatte bystrategien, og må konkretiseres videre i ny regional plan og kommuneplanene.

I NTP 2025-2035 er det angitt at et oppdatert og omforent faglig grunnlag i form av forenklede byutredninger er helt avgjørende for å kunne gjøre gode vurderinger av hva som er nødvendig for å nå nullvekstmålet, og at slike utredninger som hovedregel skal foreligge før staten inviterer til forhandlinger eller reforhandlinger av byvekstavtaler. Arbeidet med en eventuell byutredning, ny regional plan og kommunenes arealplaner bør samordnes for å få synergieffekter. Dersom staten vil gjennomføre en byutredning, bør det avklares så snart som mulig.

Les mer om nasjonale og internasjonale mål og føringer i kapittel 6 i Bystrategi Grenland 2014-2035.

Geografisk avgrensning



Figur: Kartet viser geografisk avgrensing for ny plan. Planen vil omfatte kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan, tilsvarende område som Bypakke Grenland og belønningsavtalen/framtidig byvekstavtale.

Geografisk område for ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland vil tilsvare kommunene som har vedtatt Bystrategi Grenland 2024-2035 og Bypakke Grenland fase 2. Ny plan for Grenland vil dermed omfatte kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan, i tråd med vedtak av regional planstrategi (Telemarksplanen) i fylkestinget.

Ny plan vil erstatte gjeldende regional plan for areal og transport i Grenland 2014-2025 (ATP Grenland). Det innebærer at ATP Telemark, som gjelder for hele fylket, vil gjelde for Bamble kommune når ny plan for Grenland er vedtatt.

Planer og strategier som skal innarbeides i ny regional plan for Grenland

I tråd med vedtak av regional planstrategi (Telemarksplanen) skal relevante deler av følgende planer og strategier innarbeides i ny plan for Grenland:

- Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland 2014
- Hovedvegnettet for sykkeltrafikk i Grenland, 2009
- Regional plan for trafikksikkerhet 2023-2026
- Strategi for næringsarealer i Grenland, 2017
- Busstrategi for Grenland 2015-2025
- Regional strategi for båt og ferje 2022

Dette betyr i praksis at noen av dokumentene blir helt eller delvis erstattet, som vil avklares nærmere i planprosessen. Flere av strategiene er også vedtatt i kommunene.

3 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter

Befolkningsutvikling og folkehelse
Kommunene i Grenland har en voksende andel eldre og færre yngre. Dette medfører økt behov for helse- og omsorgstjenester, og økt forsørgerbyrde som følge av at andelen som er i arbeid er mindre enn andel eldre. Samordnet areal- og transportplanlegging bidrar til inkluderende byer med redusert transportbehov og effektive og universelt utformede mobilitetsløsninger.

Sosial ulikhet i helse er den største folkehelseutfordringen i Telemark. Psykiske helseplager er et økende problem, spesielt blant unge mennesker. Det er også lavere levealder i Grenland enn landet som helhet. Mye av dette skyldes forebyggbare sykdommer knyttet til livsstil, og luftkvalitet. For å møte disse utfordringene må arealplanleggingen legge til rette for helsefremmende nærmiljøer som sikrer trygg og god oppvekst. Fysisk og sosialt miljø påvirker helse, trivsel og livskvalitet. Det er store gevinster for både psykisk og fysisk helse ved økt fysisk aktivitet. Det er et stort potensial for økt fysisk aktivitet i hverdagen, ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektiv til og fra arbeid, skole og fritidsaktiviteter.

Økonomi
Kommunene i Grenland står overfor økonomiske utfordringer knyttet til lav befolkningsvekst, økt andel eldre, færre i yrkesaktiv alder og økt forsørgerbyrde. Gjennom fortetting og samordning av areal- og transportutviklingen dempes kostnadsveksten ved at eksisterende fysisk og sosial infrastruktur kan benyttes av flere. Det begrenser investerings- og driftskostnadene for fysisk infrastruktur som veg, vann og avløp, reduserer reiseavstand for helse- og omsorgstjenester og gir bedre kundegrunnlag for kollektivtilbudet. Gjennom Grenlands posisjon for nasjonale avtaleordninger gis byområdet tilgang til betydelige statlige midler. Strategisk byutvikling med langsiktige mål bidrar til økt forutsigbarhet i investeringer, og kan bidra til økt verdiskaping. Samtidig bidrar god framkommelighet i transportnettet til reduserte kostnader for næringslivet.

Natur og klima
Tap av natur og klimaendringer er to store samfunnsutfordringer som gjensidig påvirker hverandre, og som må løses gjennom en bærekraftig og samordnet forvaltning. Natur- og friluftsområder er under press som følge av utbygging og fortetting.

Hensynet til natur er forsterket i nasjonal transportplan 2025-2036, hvor det framgår at vi skal unngå nedbygging av verdifull natur og dyrket mark, og ta mer hensyn til natur i framtidig transportplanlegging. Ved å legge til rette for en mer kompakt arealutvikling der allerede bebygd areal transformeres og fortettes, vil viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftsområder, overordnet grønnstruktur og landskap skjermes mot nedbygging.

Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Klimaendringene fører til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann, havnivåstigning og stormflo, endringer i flomstørrelser, og skred. I byområdet i Grenland er det særlig behov for klimatilpasningstiltak rettet mot håndtering av mer kraftig nedbør, flom og overvann.

Arealutvikling, transport og reisevaner

Grenland består av et langstrakt byområde med to større byer. En av hovedutfordringene i byområdet er spredt arealbruk i kombinasjon med lav befolkningsvekst. Boliger er lokalisert i hele det langstrakte bybåndet. Mye av handelen er spredt utenfor sentrum, og mange kontorarbeidsplasser er lokalisert utenfor bysentrene. Dette bidrar til at byområdet har lav befolknings- og arbeidsplasstetthet. Byspredningen har ført til en bilbasert transport- og næringsutvikling som i liten grad henter ut merverdi og synergieffekter lokalisering kan gi.

Grenland har høye bilandeler og lave kollektivandeler på daglige reiser. Mange av de kortere reisene gjennomføres med bil, og andelen korte bilturer er høyere enn i andre byområder. Ved å fortette mer innenfor gang- og sykkelavstand til knutepunkt og sentrumsområder, og utvikle sammenhengende, trafikksikre og universelt utformede forbindelser for myke trafikanter, vil flere kunne velge bort bilen til fordel for å gå, sykle og reise kollektivt. Samtidig vil dette styrke markedsgrunnlaget for handel, tjenester og kollektivtransport.





Gjeldende regional plan for samordna areal og transport i Grenland

Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025 (ATP Grenland) ble vedtatt i juni 2014 og omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. ATP Grenland ble laget som en egen delplan i forkant av stortingsbehandling av Bypakke Grenland fase 1, blant annet for å kunne dokumentere hvordan Grenland skulle nå målene om areal og transportutvikling.

Ett hovedgrep i planen er fortetting innenfor bybåndet, med retningslinjer om minimum 80 % av boligutvikling innenfor bybåndet og maksimalt 20 % utenfor i Skien og Porsgrunn. Bybåndet er definert etter avstand til metrolinjene for buss (500 m i Porsgrunn og Skien). Planen består av plankart, retningslinjer og bestemmelser for senterstruktur og handel. Gjeldende plan omhandler arealspørsmål knyttet til temaene senterstruktur, bolig, næring, handel, grønnstruktur, jordbruk og areal til framtidig infrastruktur.

I den videre prosessen for ny plan skal den gjeldende planen evalueres sett i sammenheng med hovedtrekkene i areal- og transportutviklingen de siste 10-12 årene. Fylkeskommunen har fått tilskudd fra kommunal- og distriktsdepartementet til gjennomgang og evaluering av ATP Grenland, og gjeldende kommuneplaner med vekt på universell utforming.

4 Bystrategi Grenland - hvordan skal vi nå målene?

Bystrategien har 4 innsatsområder:

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer

- Utvikle knutepunkt Porsgrunn
- Bygge togstopp i Skien sentrum
- Forbedre forbindelsene til knutepunktene
- Gjøre det enklere å kombinere ulike transportformer
- Styrke kundegrunnlaget for buss- og togtilbudet

Levende sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

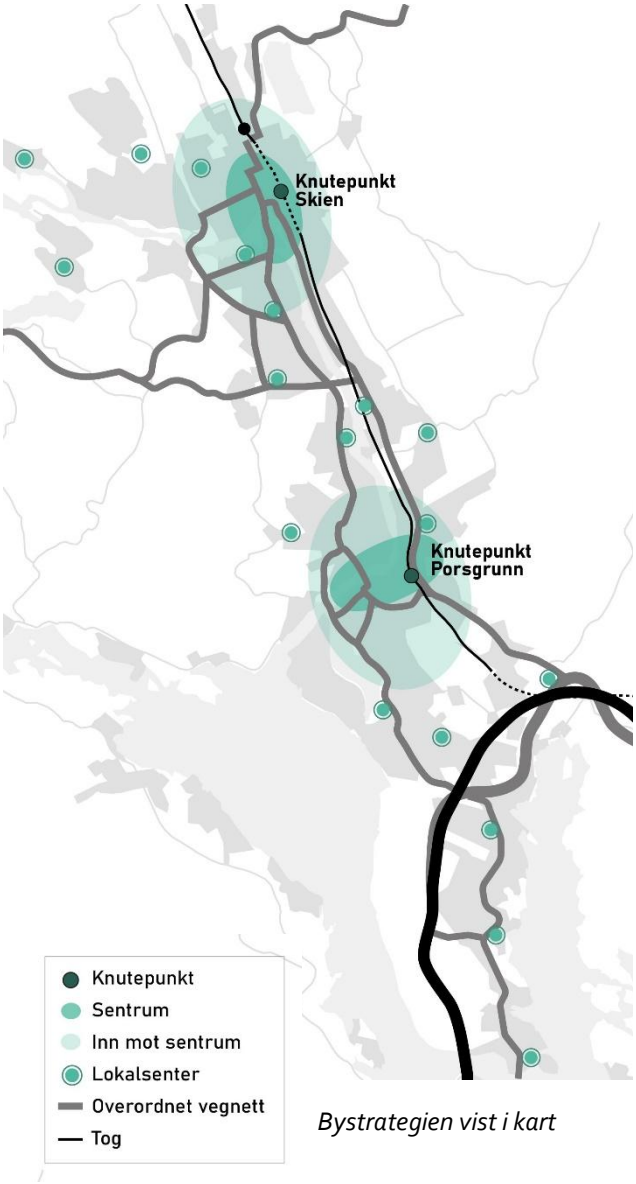
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum
- Fortette med kvalitet og god stedstilpasning
- Styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann
- Bygge gode møteplasser for alle
- Gjøre gatene mer attraktive for myke trafikanter – med prioritering av gående
- Ivareta bylogistikk

Enkelt og trygt å gå og sykle i hverdagen

- Bygge trygge, attraktive og trafikksikre forbindelser i lokalsentre med mange funksjoner
- Vektlegge stedskvaliteter og opplevelsesverdier
- Forsterke drift og vedlikehold

Bedre framkommelighet på overordnet vegnett

- Overføre korte bilreiser til gange og sykkel og lengre reiser til buss og tog
- Optimalisere det overordnede vegnettet
- Bygge en forbedret vegforbindelse for næringstransporten mellom Skyggestein og Menstadbrua



Bystrategien vist i kart

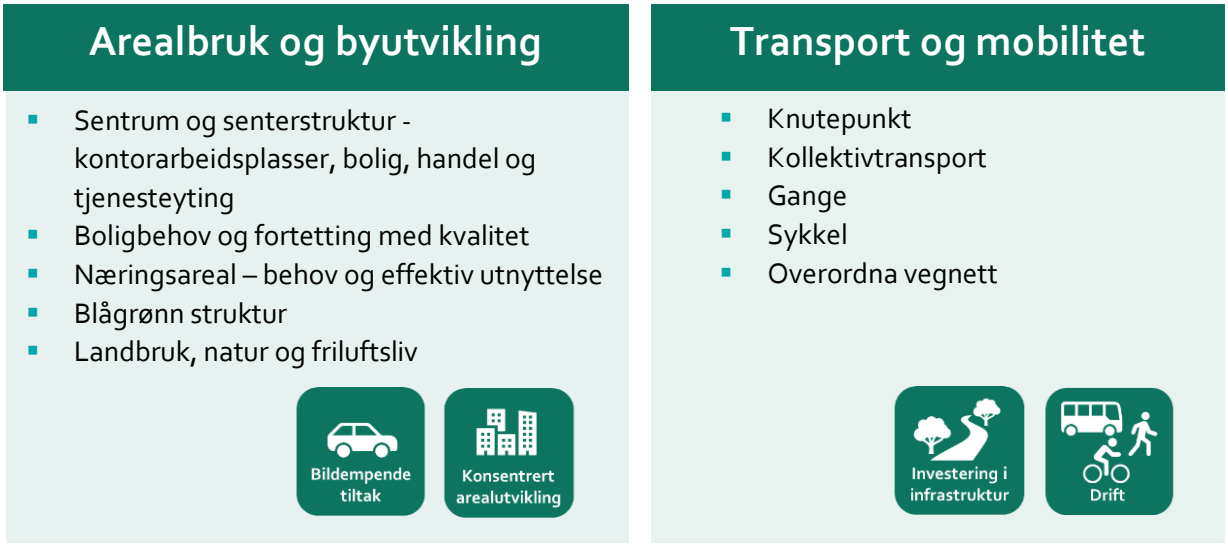
Tiltak og prosjekter prioriteres:

- I knutepunkt
- I sentrum og inn mot sentrum
- I nærmiljø og prioriterte lokalsentra
- På overordnet vegnett

5 Plantema

Det foreslås at arbeidet med ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland tar utgangspunkt i to hovedtemaer; **1) arealbruk og byutvikling** og **2) transport og mobilitet**

Hovedtemaene utdypes videre med flere deltema som vist i figuren under. Eksisterende kunnskapsgrunnlag og hva som trengs av ytterligere vurderinger og utredninger er vist i kap. 8. Temaene følger opp statens krav og forventninger til kommunal og regional planlegging og byvekstavtale. Temaene dekker også innsatsområdene i bystrategien og Bypakke Grenland fase 2.



Figur: Forslag til tema i ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland

Arealbruk og byutvikling er et bredt tema som er avgjørende for å nå mål om å redusere klimagassutslipp, redusere tap av natur, skape attraktive byer med god folkehelse og mobilitet for alle. Konsentrert arealutvikling skal bidra til større verdiskaping og markedsgrunnlag, og å dempe veksten i offentlige utgifter til infrastruktur, kollektivtransport og helse- og omsorgstjenester. Det er valgt å legge til ordet byutvikling for å gjenspeile hovedmålene, og synliggjøre at arealbruken som det legges til rette for i planer har stor betydning for byutviklingen som vil kunne skje.

Transport og mobilitet dekker en rekke transportformer. Transportbegrepet knyttes som regel til å frakte flest mulig individer og gods mest mulig effektivt mellom målpunkt, gjerne med motorisert transport. Begrepet mobilitet signaliserer et mer helhetlig og mer menneskeorientert perspektiv. Mobilitet handler om å gi folk økt tilgjengelighet, uavhengig av transportmiddel, til relevante og attraktive reisemål. Det er foreløpig valgt å bruke både begrepene transport og mobilitet som ett hovedtema.

Trafikksikkerhet, klimatilpasning og universell utforming er sektorovergripende temaer som må ivaretas på tvers av plantema i det videre planarbeidet.

Det foreslås at planen får nytt navn, *regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland*. Da benyttes også tilsvarende begrep som i nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

Arealbruk og byutvikling

Sentrum og senterstruktur – kontorarbeidsplasser, boliger, handel og tjenesteyting
Senterstruktur er definert i gjeldende plan, og består i dag av fylkessenter, regionsentre, kommunesentre, lokalsentre og handelsområder. Senterstruktur handler om å prioritere områder for lokalisering av tjenester og funksjoner og gi forutsigbare rammer for utviklingen. En god senterstruktur er nødvendig for å kunne styrke eksisterende bysentre, redusere transportomfanget og redusere klimagassutslipp i regionen.

Nye statlig planretningslinjer for arealbruk og mobilitet legger føringer om at hovedtyngden av boliger og arbeidsplasser planlegges for å begrense transportbehov, og legge til rette for miljøvennlig transport. Fortettingspotensialet skal kartlegges før nye utbyggingsområder settes av og tas i bruk. Offisiell definisjon av *grå arealer* vil bli lagt til grunn i planarbeidet. Prinsippet om rett virksomhet på rett sted med hensyn til besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering skal legges til grunn for planleggingen. De statlige planretningslinjene legger videre til grunn at handelsvirksomhet, store arbeidsplasser og publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres med god tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange.

Hva skal gjøres?

- Kartlegge og evaluere dagens senterstruktur, historisk utvikling, og foreslå kriterier for og eventuell oppdatering av senterstruktur.
- Kartlegge og evaluere historisk utvikling av lokalisering av offentlige og private kontorarbeidsplasser og tjenesteyting, inkludert scenarier for ulike lokaliseringer.
- Utarbeide handelsanalyse – med scenarier for utvikling og konsekvenser for markedsgrunnlag, økonomisk bærekraft og transportutvikling (nullvekstmålet).
- Analysere virkninger av ulike parkeringstiltak
- Oppdatere begrepsbruk i tråd med plan- og bygningsloven
- Utforme strategiske føringer, retningslinjer og bestemmelser



Illustrasjon: Haugen/Zohar Arkitekter.

Boligbehov og fortetting med kvalitet

By- og stedskvalitet er viktig for sosial bærekraft, trivsel og livskvalitet. Fortetting med kvalitet handler blant annet om å sikre nærhet og trygg tilgang til tjenester, ulike sentrumsfunksjoner, kunst- og kulturliv, møteplasser og grønne områder, samt redusere ulemper som støy, trafikk og forsøpling. Kvalitet kan også knyttes til bygningsutforming, grønnstruktur, byliv, og bevaring og styrking av lokal stedsidentitet.

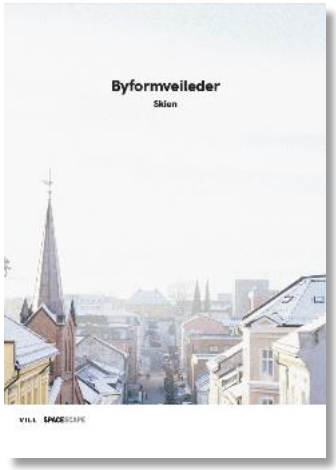
I gjeldende plan er det retningslinjer for boligtettheten i det sammenhengende byområdet. Fortetting med kvalitet har fått et økt fokus de senere årene, både i nye statlige planretningslinjer, i byområdepolitikken i NTP, i lokale utredninger og felles vedtatt bystrategi. I byområder med byvekstavtale forventer staten at hovedtyngden av veksten skal komme i eller i nærheten av større knutepunkter innenfor avtaleområdet.

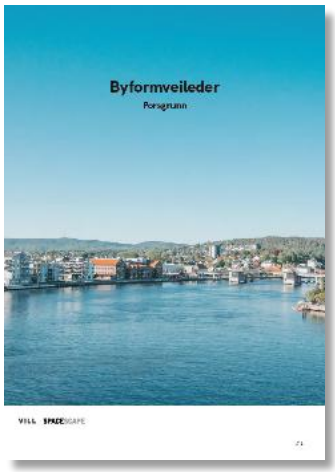
Boligbehov og fortetting med kvalitet må sees i sammenheng med temaene sentrum og senterstruktur, og blågrønn struktur.

Hva skal gjøres?

- Kartlegge historisk utvikling og evaluere gjeldende føringer, herunder bybåndsavgrensingen
- Utarbeide en samlet boligbehovsanalyse, basert på kunnskap om boligreserve, befolkningsutvikling og boligmarked, for å bidra til tilstrekkelig og variert boligbygging. Analysen vil ta utgangspunkt i arbeidet som allerede er gjennomført eller skal utføres i kommunene i forbindelse med kommunale strategier og planer.
- Utrede konsekvenser for ulike scenarier for boligutvikling.
- Utforme prinsipper, retningslinjer, metoder, tiltak og eventuelt bestemmelser for boligutvikling og fortetting med kvalitet, med utgangspunkt i arbeidet som gjøres med senterstruktur og kommuneplanprosessene.







Næringsareal – behov og effektiv utnyttelse

Temaet vil omfatte næringsareal slik det er definert i plan- og bygningsloven. Næringsbebyggelse omfatter kontor, hotell, overnatting, bevertning, industri-, håndverks- og lagervirksomhet, bensinstasjon, vegserviceanlegg og annen næringsvirksomhet som ikke er angitt som eget formål. Handel og tjenesteyting inngår ikke.

Kartlegging av næringsarealer var en del av oppfølgingen i gjeldende plan. Kartleggingen ble videre fulgt opp gjennom utarbeidelse av *Strategi for næringsarealer i Grenland.* Strategiens grep er at regionen står samlet som én enhet i å sikre arealer til virksomheter som det ikke er grunnlag for å etablere i hver kommune, men som har store ringvirkninger for hele regionen. Det må avklares på hvilken måte gods, havn og intermodal transport eventuelt skal inngå i planen.

Hva skal gjøres?

- Oppdatere kartleggingen av eksisterende næringsområder, inkludert potensial og virkemidler for fortetting, og vurdere framtidig arealbehov på tvers av kommunegrenser
- Temaet ses i sammenheng med regional plan for klima, energi og grønn omstilling
- Oppdatere og utforme strategiske føringer, prinsipper, retningslinjer og eventuelt bestemmelser

Blågrønn struktur

Blågrønn struktur vil i denne sammenheng omfatte ulike typer grøntområder i bynære strøk, som blant annet parker, lekeområder og turdrag, bekkedrag og elver. Blågrønnstruktur har en viktig funksjon for både rekreasjon og fysisk aktivitet, naturmangfold, luftkvalitet, lokalklima og overvannshåndtering.

Fortetting innenfor bebygde områder medfører økt press på sentrumsnær grønnstruktur, viktige landskapstrekk og bynære friluftsområder. For å sikre at utbygging skjer med kvalitet, er det behov for å styrke og utvikle blågrønn struktur i byrom, gater, parker, lekeplasser og andre områder.

Grønnstruktur er et tema i gjeldende plan, men har fått økt fokus de siste årene både nasjonalt og lokalt, blant annet på grunn av klimaendringer. Å styrke blågrønn struktur og tilgang til parker og vann inngår i ett av de fire innsatsområdene i bystrategien, med et eget delmål for flere trær, økt biologisk mangfold og lokal overvannshåndtering.

Hva skal gjøres?

- Utarbeide supplerende kunnskapsgrunnlag om betydningen av blågrønn struktur for klima, natur, folkehelse og fortetting med forslag til nye grep for forbedring
- Kartlegge og synliggjøre regionalt viktig blågrønn struktur, slik som grønne korridorer, kantsone ved elver og andre områder som er viktige på bakgrunn av størrelse eller funksjon.
- Utforme prinsipper og retningslinjer for blågrønnstruktur, naturbaserte løsninger, klimatilpasning, inkludert bevaring og planting av trær.

Landbruk, natur og friluftsliv

Kompakt by- og stedsutvikling og transformasjon av allerede bebygde områder er et tiltak for å bevare landbruksområder, natur og grønnstruktur. Det bidrar til overvannshåndtering og klimatilpasning, og til å ivareta økosystemer og biologisk mangfold. Endringer i arealbruk fra landbruks-, natur- og friluftslivsområder (LNFR) til bebygde områder fører til økte utslipp av klimagasser, særlig om arealer med store karbonlagre som produktiv skog og myrer bygges ned.

Siden vedtak av gjeldende plan er nasjonal jordvernsstrategi skjerpet, og viktigheten av jordvern, økt beredskap, matsikkerhet og selvforsyning, er blitt ytterligere aktualisert. Miljø- og klimamål er også blitt skjerpet, og vi har fått økt kunnskap om sammenhengen mellom natur og klima. Både de nasjonale forventningene og statlige planretningslinjene legger opp til at nedbyggingen av særlig viktig natur, blant annet karbonrike areal, skal være minimal. Muligheten for å bygge innenfor eksisterende byggeområder skal kartlegges og utnyttes før det vurderes å ta i bruk områder som er avsatt til landbruks-, natur og friluftsformål.

Hva skal gjøres?

- Sammenstille og synliggjøre kartlagte landbruks-, natur- og friluftsområder
- Utforme retningslinjer og andre tiltak som skal bidra til å sikre hensynet til jordvern, natur og klima



Transport og mobilitet

Knutepunkt

Knutepunkt med mange funksjoner og transportformer er ett av fire innsatsområder i bystrategien. Utvikling av knutepunkt Porsgrunn og nytt togstopp i Skien sentrum, med gode forbindelser og muligheter for overgang mellom ulike transportmidler, er sentrale tiltak i bystrategien. Temaet knutepunkt omfatter både kobling mellom transportformer og er sentralt i videre arbeid med arealbruk og byutvikling.

I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkt. Kartlegging og planlegging av knutepunktene I Porsgrunn og Skien viser at fortettingspotensialet i er stort.

Konsentrert arealutvikling i knutepunktene og sentrum øker kundegrunnlaget for toget og markedsgrunnlaget for handel og tjenesteyting. Dette legger også til rette for at staten skal prioritere økt satsing på Vestfoldbanen til Grenland.

I Bypakke Grenland fase 2 er det prioritert en rekke prosjekter i og inn mot knutepunktene som vil fungere som katalysator for videre utvikling av knutepunktene i Skien og Porsgrunn.

Hva skal gjøres?

- Sammenstille eksisterende kunnskapsgrunnlag
- Utforme prinsipper, tiltak og retningslinjer som stimulerer utviklingen av knutepunkt med god utnyttelse, mange funksjoner og transportformer



Illustrasjon knutepunkt Porsgrunn: Add arkitekter, Norconsult, Vista analyse



Illustrasjon knutepunkt Skien: Vill

Kollektivtransport - tog, buss og ferge

Kollektivtilbudet i Grenland består av persontog mellom Skien og Porsgrunn, fergetilbud i skjærgården og et busstilbud som gir kombinasjonsmuligheter og betjener store deler av byområdet. En felles kombinasjonsbillett kan benyttes på både tog, buss og ferge. Togtilbudet i grenlandsområdet omfattes av Vestfoldbanen fra Oslo til Skien og Bratsbergbanen fra Porsgrunn til Notodden. Jernbane er statlig infrastruktur og finansieres gjennom prioritering i nasjonal transportplan og oppfølging i statsbudsjett.

Busstilbudet i Grenland styres gjennom anbudskonkurranser, og finansieres gjennom både fylkeskommunale midler og statlige tilskuddsmidler. Midler fra belønningsordningen har bidratt sterkt til å utvikle busstilbudet i Grenland til å bli markedstilpasset og robust, og tilrettelegger for at transport flyttes fra bil til kollektiv, og mater lokale reiser til toget. I tillegg har det muliggjort å holde lave billettpriser. Dette gir i seg selv en motivasjon til å velge kollektivt, samtidig som det gir en god sosial profil som bidrar til å forhindre utenforskap.





Partnerskapet har etterspurt vurderinger av mer persontransport på bane i Grenland. I *Mulighetsstudie for lokalt togtilbud i Grenland* (2022) er det blant annet vurdert etablering av persontrafikk på Breviksbanen innenfor kort, mellomlang og lang tidshorisont. Det er ikke markedsgrunnlag for et lokalt togtilbud på Breviksbanen per i dag. Samtidig viser mulighetsstudien at uavhengig av tidshorisont, vil etablering av et stoppested i Skien sentrum gi god trafikantnytte og ha stor effekt på antall reisende. Større kundegrunnlag til knutepunktene i Skien og Porsgrunn gir muligheter for bedre statlig togtilbud på Vestfoldbanen og dermed hyppigere togavganger mellom byene. Togstopp i Skien kan finansieres av en byvekstavtale. Det er gjennomført en egen utredning om togstopp Skien.

I Grenland er det et fylkesvegfergesamband i Brevikskjærgården med en elektrisk bilferge og en eldre passasjerbåt (fossil) i sommerrute. Statlig politikk med gratis transport med bilferge bidrar til økt bilbruk, men vurderes å være i et begrenset omfang.

Hva skal gjøres?

- Bidra inn i kollektivstudien for Østlandet (i regi av jernbanedirektoratet)
- Sammenstille og oppdatere eksisterende kunnskapsgrunnlag og tydeliggjøre en helhetlig strategi og prioriteringer for å kunne utvikle et samlet kollektivtilbud.
- Utforme strategiske føringer, prinsipper og retningslinjer

Gange

Gåing inngår som et element i alle typer transportmidler. Kort avstand mellom ulike typer målpunkt er en forutsetning for at flere skal velge å gå mer i hverdagen. Gående har lav hastighet sammenlignet med andre transportformer, og påvirkes i stor grad av omgivelsenes utforming og barrierer. Utforming av gater som ikke bare ivaretar transport, men også inviterer til byliv og opphold er derfor viktig. Tilrettelegging for gående må sees i sammenheng med stedskvaliteter som brede fortau, gatetrær, åpne fasader og trygge soner for opphold.



Illustrasjon: Haugen/Zohar Arkitekter.

Gjeldende strategi for myke trafikanter i Grenland har definert et hovednett, med helhetlig virkemiddelbruk og en rekke forslag til tiltak med kriterier for prioritering, særlig rettet mot sentrum og lokalsentre. Å skille gående fra syklende er en viktig målsetning for å ivareta god trafikksikkerhet, universell utforming og opplevd trygghet for fotgjengere. Gjennomført evaluering viser at strategien er svakt forankret i gjeldende planverktøy og i rutiner og kartgrunnlag for saksbehandling.

Hensynet til gående inngår i alle innsatsområdene i bystrategien, og er videre fulgt opp i Bypakke Grenland fase 2 gjennom prioritering av prosjekter der gåing som transportmiddel er mest konkurransedyktig, dvs. på korte reiser i knutepunkt, i og inn mot sentrum og i nærmiljø og prioriterte lokalsentre. Temaet sees i sammenheng med sykkel, blågrønn struktur og fortetting med kvalitet.

Hva skal gjøres?

- Oppdatere og kartfeste hovednett for gående, og avklare grensesnittet opp mot hovednett for syklende
- Utforme strategiske føringer, prinsipper og retningslinjer som sikrer kvalitet, prioritering og tilrettelegging for gående

Sykkel



Kompakt arealutvikling med korte avstander mellom målpunkt, og sammenhengende og effektiv sykkelinfrastruktur, er blant de viktigste virkemidlene for å få flere til å sykle i hverdagen.

Gjeldende strategi definerer et hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland, kartfestet gjennom tre prioriterte nord-sørgående hovedruter med hovedfokus på transportsyklisten. Sammenhengende og lesbar infrastruktur med separate løsninger for syklister og høy standard for drift og vedlikehold er blant de viktigste virkemidlene. Gjeldende strategi for hovedsykkelvegnettet er evaluert, blant annet med funn om at strategien er svakt forankret i gjeldende planverktøy og i rutiner og kartgrunnlag for saksbehandling. Felles helårs løsning med elektriske bysykler som en del av kollektivtilbudet ble etablert i Porsgrunn og Skien sentrum i 2023.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 trekkes det fram at sykkelinnsatsen framover må rettes mot mindre investeringstiltak, blant annet ved omdisponering av eksisterende veg- og gateareal.

På grunn av begrenset areal i bynære områder er det nødvendig å avklare hvilke trafikantgrupper som skal gis prioritet, og hvilke prinsippløsninger som skal legges til grunn for syklister i ulike gater og veger. Temaet sees i sammenheng med gange, blågrønn struktur og fortetting med kvalitet.

Å tilrettelegge for syklister med ulike forutsetninger og behov for trygghet er avgjørende for å nå mål om økte sykkelandeler. Hensynet til syklister inngår i alle innsatsområdene i bystrategien, og er videre fulgt opp i Bypakke Grenland fase 2. Oppdaterte strategier med omforente prinsippløsninger for utforming er viktig for å sikre effektive prosesser og god måloppnåelse i planer og prosjekter.

Hva skal gjøres?

- Oppdatere og kartfeste hovedruter for sykkel
- Utforme strategiske føringer, prinsipper og retningslinjer som sikrer et sammenhengende, trafikksikkert og effektivt tilbud for syklister

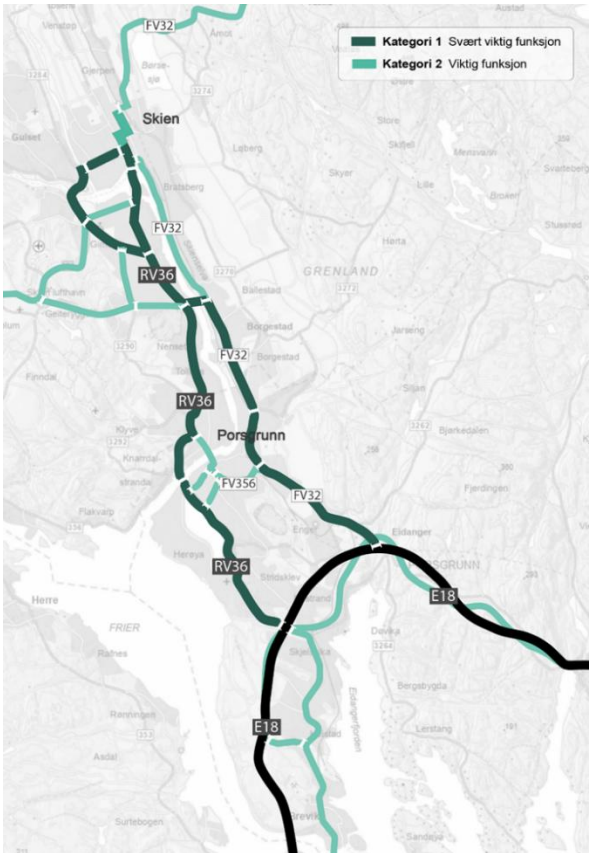
Overordna vegnett

Det overordna vegnettet vist i figuren består av både E18, riksveg 36, fylkesveger og kommunale veger. Bedre framkommelighet for næringstransporten og bussene på overordna vegnett er et av innsatsområdene i bystrategien og følges opp med en rekke prosjekter i fase 2.

Framkommeligheten skal løses ved å optimalisere overordna vegnett og overføre reiser til andre mobilitetsformer som gange, sykkel, buss og tog. Det overordna vegnettet er definert i bystrategien og har to kategorier.

Det er fra 2021-2024 utarbeidet et omfattende kunnskapsgrunnlag og analyser om dette temaet som ligger til grunn for vedtakene av ny bystrategi og Bypakke Grenland fase 2 i 2024.

Det ble i 2010 gjennomført en Konseptvalgutredning (KVU) for Grenland med anbefaling om gjennomføring av vegprosjektene i tre faser. KVU Grenland har vært lokalt forankret i gjeldende regional plan og kommuneplanene, med kart og veglinjer.



Kategorisering av overordnet vegnett i en framtidig situasjon i Grenland, hvor ny E18 er ferdig og standarden på Trommedalsvegen er hevet. Kategoriseringen er basert på analyse av trafikkmengde (lette/tunge) og viktige forbindelser for gange, sykkel og buss

I 2017-2018 ble det gjennomført en byutredning for Grenland som belyser hvordan nullvekstmålet i Grenland kan nås ved bruk av ulike virkemiddelpakker. Byutredningen erstattet også kravet om en revisjon av KVU'en og gjorde en vurdering av alle veiprosjektene. Dette resulterte blant annet i at fire av vegtiltakene ikke ble anbefalt videre. Dette er fulgt opp i kommuneplanens arealdel i Skien som ble revidert i 2023. I NTP 2025-2035 er ikke riksveg 36 Skjelvik - Skyggestein prioritert for utbygging, men ligger i en utviklingsporteføljе. Utviklingsporteføljen omfatter strekninger der det av ulike årsaker ikke er vurdert som aktuelt med større utbygginger i NTPs 12-års periode.

Hva skal gjøres?

- Utrede prinsipper for optimalisert strekningskapasitet og veg- og gateutforming på det overordna vegnettet. Dette vil være felles grunnlag for videre arbeid med prosjekter i fase 2
- Utforme strategiske føringer og retningslinjer i planen
- Det må avklares på hvilken måte den statlige byutredningen skal innarbeides i ny regional plan, herunder utvikling av rv.36

6 Planprosessen

Arbeidet med ny regional plan henger tett sammen med og bygger på parallelle prosesser som gjennomføres i Bystrategi Grenland-samarbeidet. Det er svært viktig med god informasjon og involvering fra berørte parter i hele planprosessen.

Forhold til andre pågående prosesser

Planarbeidet må avgrenses og koordineres mot følgende prosesser:

- Forberedelser til byvekstavtale med staten og forholdet til en forenklet byutredning
- Arbeidet med Bypakke Grenland fase 2
- Regional plan for klima, energi og grønn omstilling i Telemark. Planarbeidet vil foregå parallelt og må samordnes, og grensesnitt mellom planene må avklares.
- Kommunedelplan for Skien sentrum
- Kommunedelplan Trommedalsvegen- Menstadbrua (Telemark fylkeskommune og Skien kommune)
- Kommuneplanens arealdel Porsgrunn
- Kommuneplanens arealdel Skien

Arealbruk fastsettes i kommunale planer. Arbeidet med ny regional plan for Grenland vil til dels foregå samtidig med revisjon av kommuneplanene. Siljan kommune har vedtatt ny kommuneplan i 2025, Porsgrunn kommune har startet arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, og Skien skal starte arbeidet med en begrenset rullering av kommuneplanens arealdel for tema næring og bolig. Skien kommune har også vedtatt at de ønsker å få vurdert fremtidige næringsområder sør for Rødmyr (Bjørntvedt) til storhandel i det regionale planarbeidet.

De pågående planprosessene må sees i tett sammenheng, og det vil bli samarbeidet om felles kunnskapsgrunnlag der det er hensiktsmessig, blant annet handel.

Organisering

Planarbeidet organiseres som et prosjekt i Bystrategi Grenland-samarbeidet.

Regional planmyndighet/bestiller: Fylkestinget
Politisk referansegruppe: Politisk koordineringsgruppe Bystrategi Grenland

Rådgivende styringsgruppe: Administrativ koordineringsgruppe Bystrategi Grenland

Prosjektgruppe:

- Telemark fylkeskommune
- Porsgrunn kommune
- Skien kommune
- Siljan kommune

Utvida prosjektgruppe: Prosjektgruppe Bystrategi Grenland (fast møtearena i samarbeidet)

Ressursgrupper: Tverrsektorielt i fylkeskommunen og andre interessegrupper.

Organisering av planarbeidet og oppfølging av planen i etterkant vil kreve at de offentlige aktørene, spesielt kommuner, fylkeskommunen og statlige regionale myndigheter, bidrar ressursmessig. Fylkeskommunen er planeier, og organiserer planarbeidet. Fylkesutvalget legger ut på offentlig ettersyn og høring. Fylkestinget er vedtaksorgan og regional planmyndighet.

Framdrift for planarbeidet

Tabell med oversikt over fasene i planprosessen:

Fase	Hva som skjer i fasen	Tidsrom
Fase 0	Utarbeiding av kunnskapsgrunnlag Vedtak av bystrategi og bypakke fase 2	2020-2024 2024
Oppstartfase /Planprogram	Varsling av oppstart og forslag til planprogram sendes på høring. Informasjon i relevante politiske utvalg Oppstart av kartlegging, evaluering og utredninger Fastsetting av planprogram i fylkeskommunen	April 2025 Oktober 2025
Planfase	Gjennomføre utredninger og vurderinger. Medvirkning og møter med berørte aktører. Utarbeide forslag til regional plan.	Oktober 2025 – mai 2026
Høring	Politisk behandling i fylkeskommunen. Høring og offentlig ettersyn av planforslaget	Juni 2026 – november 2026
Endelig vedtak	Behandling av høringsinnspill. Politisk behandling og vedtak i fylkestinget.	Desember 2026 – april 2027

Opplegg for medvirkning og kommunikasjon

Gjennom planprosessen skal det legges til rette for høy grad av involvering og medvirkning, både fra politisk og administrativt nivå i fylkeskommunen og berørte kommuner, fra statlige aktører, fra interesseorganisasjoner og fra befolkningen.

Det er to formelle prosesser for medvirkning, høring av planprogram og planforslag. I tillegg vil det bli lagt opp til ulike informasjonsmøter og temamøter. Opplegg for medvirkning og informasjon samordnes med andre pågående prosesser.

Det vil blant annet legges til rette for orienteringer i relevante politiske utvalg og råd, i kommunene og fylkeskommunen undervegs i planprosessen. Dette for å sikre god medvirkning og samordning med de kommunale planprosessene.

Høsten 2025 og vinter 2026: Temamøter

- Kveldsmøte(r) med politikere
- Egne møter med relevante aktører, blant annet næringslivet
- digitale frokostmøter om aktuelle tema i planen

Våren 2026: presentasjon av planforslag på relevante møteplasser

Oppdatert informasjon kan finnes på fylkeskommunens hjemmeside www.telemarkfylke.no/RAMGrenland Plandokumenter og kunnskapsgrunnlag vil legges ut her.

Viktige dokumenter og felles kunnskapsgrunnlag i Bystrategi Grenland er tilgjengelig på hjemmesiden til Bypakke Grenland.

7 Oppfølging av planen

Regional plan for arealbruk og mobilitet er et verktøy for å gjennomføre bystrategien, bidra til å nå målene for Bypakke Grenland fase 2 og kunne følge opp en framtidig byvekstavtale.

Delmål og indikator

Forslag til delmål og indikatorer i Bystrategi Grenland 2024-2035 legges til grunn. Mål og indikatorer må tilpasses og videreutvikles i tråd med framtidig behov og statlige krav, blant annet nye standardindikatorer for byvekstavtale.

	Delmål	Indikatorer og målemetode
Areal og byutvikling	Flere bosatte innenfor sentrum, sykkelvennlig by og prioriterte lokalsentre	«Nye boligers avstand til sentrumssone». C10 fra SSB, arealprofil Endring i antall bosatte/ folkeregister, antall byggetillatelser
	Flere besøk- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor sentrum	Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt. Nye næringsbyggs nærhet til sentrum (km). C12, fra SSB, arealprofil
	Økt byliv	Optisk telling av myke trafikanter
	Flere trær, økt biologisk mangfold og lokal overvannshåndtering	Økt antall trær og % trekronedekke.
Trafikk-utvikling	Nullvekst i persontransport med bil	Hovedindikator: Trafikktellinger for personbiler (byindeksen). Støtteindikator: Reisemiddelfordeling fra RVU
	Flere bussreisende	Antall busspassasjerer og andel bussreiser (RVU)
	Bedre framkommelighet for bussene	Forsinkelsesdata fra bussene
	Flere togreisende	Antall togpassasjerer og andel togreiser (RVU)?
	Bedre togtilbud	Togfrekvens og punktlighet
	Flere som går mer *innenfor sentrum og lokalsentre*	Optisk telling på utvalgte steder i sentrum. Antall/andel gående
	Flere syklende	Antall/andel syklende
	Bedre framkommelighet i overordnet vegnett	*Metode for måling må utvikles*
Trafikk-sikkerhet	Færre ulykker	Ulykkesregisteret TRULS. Drepte og skadde i trafikken og antall politirapporterte personskadeulykker.
Parkering	Færre med gratis parkering på arbeidsplass	Reisevaneundersøkelsen (RVU)
	Mer restriktiv parkeringspolitikk	Registrering/ telling av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser (antall, avgifter og tidsbegrensning). Gjeldende parkeringsnorm. Beregninger i arealdataverktøy ADV
Folkehelse og klima	Bedre luftkvalitet	Kontinuerlige luftkvalitetsmålinger. Miljørettet helsevern Grenland
	Bedre tilrettelegging for økt hverdagsaktivitet	Utvikling i antall gående og syklende. Optiske tellepunkter/ tellepunkter for sykkel/ RVU
	Reduserte klimagassutslipp fra transport i byområdet.	CO_2-utslipp fra vei (tonn CO_2 ekvivalenter) SBB

Handlingsprogram

Som del av regional plan skal det samtidig utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. Handlingsprogrammet skal vedtas av regional planmyndighet, og behovet for rullering skal vurderes årlig.

Bypakke Grenland fase 2 ble vedtatt av lokale parter samtidig med bystrategien i 2024. Fase 2 innebærer investeringer i transportsystemet på 3 milliarder kroner over 10 år, og finansieres av kommunale og fylkeskommunale egenandeler i tillegg til bompenger. Gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1 og fase 2 og tiltakene som finansieres av belønningsavtalen er en sentral del av den helhetlige virkemiddelbruken i Grenland. Dette vil bidra til å følge opp den regionale planen på samme måte som i gjeldende plan. Handlingsprogrammet for Bypakke Grenland revideres årlig gjennom lokalpolitiske vedtak.

Rammebetingelsene for fase 2 vil ligge fast i proposisjonen når den blir vedtatt i Stortinget. Gjennomføringen av fase 2 vil starte før ny regional plan blir vedtatt. Forslag til andre tiltak og prosjekter i handlingsprogrammet i ny regional plan for arealbruk og mobilitet utover det som håndteres i Bypakke Grenland handlingsprogram vil bli utarbeidet i planprosessen. Hvordan ulike tiltak for gjennomføringen av planen kan forankres og finansieres er også vist i Bystrategien kap. 5.

Når Grenland inngår en byvekstavtale legges det til grunn et det må utarbeides et samlet handlingsprogram for alle virkemidler til byvekstavtalen, både innenfor temaene arealbruk og mobilitet.

8 Eksisterende kunnskapsgrunnlag og utredningsbehov

Det er utarbeidet et omfattende kunnskapsgrunnlag fram mot vedtak av en ny bystrategi og Bypakke Grenland fase 2, som planarbeidet vil bygge videre på. Eksisterende kunnskapsgrunnlag framgår av tabell under (ikke uttømmende liste).

Tabell med eksisterende kunnskapsgrunnlag og utredningsbehov

Gjeldende planer og strategier som skal innarbeides er markert i *kursiv*

Plantema	Hva har vi av kunnskapsgrunnlag og vedtak?	Hva trenger vi?
	• Telemarksplanen med kunnskapsgrunnlag • Folkehelseundersøkelsen 2025, under arbeid	• Oppsummere areal- og transportutviklingen de siste 10-12 årene
Arealbruk og byutvikling		
Sentrum og senterstruktur -kontor-arbeidsplasser - boliger - handel - tjenesteyting	• Hva kjennetegner byer som vokser (2021) • Temautredning: By- og næringsutvikling (2021) • Lokalisering av handel og service, Civitas (2022) • Fagnotat om handel i arealplaner for Skien kommune (2025) Prinsippsak - behandling av tema handel i kommende arealplanprosesser, saksnummer 03/25	• Kartlegge og evaluere dagens senterstruktur • Kartlegge historisk utvikling av lokalisering av arbeidsplasser • Utarbeide handelsanalyse • Analysere ulike parkeringstiltak • Utforme retningslinjer og bestemmelser
Boligbehov og fortetting med kvalitet	• Boligstrategi Porsgrunn med kunnskapsgrunnlag (2024) • Langsiktig drift og investeringsplan (LDIP) 2025-2044 Skien kommune • Verdiskapende fortetting i Grenland (2020) • Byformveileder Skien • Byformveileder Porsgrunn	• Kartlegge historisk utvikling • Utarbeide en samlet boligbehovsanalyse • Utrede ulike scenarier for boligutvikling • Utforme retningslinjer, metoder og tiltak for boligutvikling og fortetting med kvalitet
Næringsareal - behov og effektiv utnyttelse	• *Strategi for næringsarealer i Grenland, 2017* • Arealregnskap • Plan for intermodal godstransport for Vestfold og Telemark (2015) • Næringsstrukturen i Vestfold og Telemark, Samfunnsøkonomisk analyse (2020)	• Oppdatere kartleggingen av eksisterende næringsområder – fortetting og arealbehov • Temaet ses i sammenheng med regional plan for klima, energi og grønn omstilling • Utforme prinsipper og retningslinjer
Blågrønn struktur	• Nasjonalt kartlag for grønnstruktur i tettbygd strøk • Grønnstruktur kartlagt i kommunedelplan for Skien sentrum	• Utarbeide supplerende kunnskapsgrunnlag om betydningen av blågrønn struktur • Kartlegge og synliggjøre regionalt viktig blågrønn struktur • Utforme prinsipper og retningslinjer
Landbruk, natur og friluftsliv	• Nasjonal jordvernstrategi • Kunnskapsgrunnlag til regional landbruksstrategi (pågående arbeid) • Temaplan for landbruk for Skien og Porsgrunn (pågående arbeid) • Kommunedelplan for naturmangfold i Skien (pågående arbeid) • Utkast til strategi for naturmangfold i Telemark fylkeskommune	• Sammenstille og synliggjøre kartlagte landbruks-, natur- og friluftsområder • Utforme retningslinjer og andre tiltak som skal bidra til å sikre hensynet til jordvern, natur og klima

Plantema	Hva har vi av kunnskapsgrunnlag og vedtak?	Hva trenger vi?
Transport og mobilitet		
Knutepunkt	• Utredninger til områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn	• Sammenstille eksisterende kunnskap • Utforme prinsipper og retningslinjer
Kollektivtransport Gange Sykkel Overordna vegnett	• Bypakke Grenland fase 2 – finansiering og portefølje (vedtak 2024). • Bystrategi Grenland 2024-2035 (vedtak 2024) • Analyse av overordnet vegnett i Grenland 2024 • Analyse av overordnet vegnett i Grenland 2023 • Busstrafikkplan Grenland (2023) • Rapport: Togstopp Skien (2023) • Mulighetsstudie: Lokalt togtilbud i Grenland (2022) • Videreføring av Bypakke Grenland – kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter (2021) • Temautredning: Næringstransport og persontransport med bil (2021) • Temautredning: kollektivtrafikk (2021) • Temautredning: gange og sykkel (2021) • Analyse av det overordnete transportsystemet i Grenland - Reisestrømsanalyse (2021) • Transportsystemet i Grenland - Påvirkningsfaktorer, måloppnåelse og innsatsområder framover (2021) • Evaluering av bomsystemet i Bypakke Grenland. Asplan Viak (2021) • Byutredning trinn 2 Rolledeling mellom transportformene i et mellomstort byområde (2018) • *Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (2014)* • *Hovedvegnettet for sykkeltrafikk i Grenland (2009)* • *Busstrategi for Grenland 2015-2025* • *Regional strategi for båt og ferje (2022)* • *Regional plan for trafikksikkerhet 2023-2026*	• Sammenstille eksisterende kunnskap • Innarbeide relevante deler av regional plan for trafikksikkerhet • Vurdere behovet for at deler av regional strategi for båt og ferge skal innarbeides i planen. • Bidra inn i kollektivstudien for Østlandet (i regi av jernbanedirektoratet) • Oppdatere og kartfeste hovednett for gående, og grensesnittet mot hovednett for syklende. • Oppdatere og kartfeste hovedruter for sykkel. • Utrede prinsipper for optimalisert strekningskapasitet og veg- og gateutforming på det overordna vegnettet. • Avklare på hvilken måte byutredningen skal innarbeides i ny regional plan. • Utforme strategiske føringer, prinsipper og retningslinjer for alle plantema

Konsekvensutredning

Regionale planer som fastsetter rammer for tiltak, har krav om konsekvensutredning (KU). Dette omfatter planer som legger føringer for senere regulering av tiltak, eller inneholder retningslinjer som har betydning for beslutninger om gjennomføring av tiltak. (KU veilederen).

Plan- og bygningsloven §4-2 slår fast at det som et minimum skal gis en særskilt vurdering og beskrivelse – en konsekvensutredning av planens virkninger for miljø og samfunn.

Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal bygge på eksisterende kunnskapsgrunnlag og ny kunnskap som kommer frem i planprosessen. Konsekvensutredningen vil ta utgangspunkt i bærekraftsdimensjonene; miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft, og bruke hovedmålene til å vurdere positive og negative virkninger.



Nå bygges fremtidens Grenland!

bypakka.no/

Et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.