



TELEMARK
FYLKESKOMMUNE

bystrategi
GRENLAND

REGIONAL PLAN FOR SAMORDNA AREAL OG TRANSPORT I **GRENLAND 2014-2025**

- En plan for vekst og attraktiv byutvikling



Vedtatt 17. juni 2014



BAKGRUNN

INNHold

Bakgrunn	3
Hensikten med planen	4
Avgrensning	5
Dimensjonerings-	
grunnlag	5
Sammenheng med annet	
planarbeid	6
Utfordringer og	
muligheter	8
Visjon og mål for	
ATP-Grenland	11
Strategier	12
Temaer	14
Senterstruktur	14
Boliger	15
Næringsutvikling	16
Handel	18
Transport og	
infrastruktur	21
Grønnstruktur	24
Landbruk og	
naturressurser	25
Planforslag	26
Hovedgrep	26
Plankart	27
Retningslinjer	28
Planbestemmelser	
og retningslinjer for	
handel og tjeneste-	
yting	31
Handlingsprogram	36
Bakgrunnsmateriale	38

Grenland er den 7. største byregionen i Norge og omfatter kommunene Skien (53 000 innbyggere), Porsgrunn (35 000 innbyggere), Bamble (14 000 innbyggere) og Siljan (2 500 innbyggere). De fire kommunene utgjør en funksjonell arbeids-, bo- og serviceregion.

Gjennom prosjektet Bystrategi Grenland har kommunene, Telemark fylkeskommune, Statens Vegvesen og Jernbaneverket forpliktet seg til å samarbeide om løsninger på areal- og transportutfordringene i regionen. Bamble kommune valgte i forbindelse med behandlingen av bypakken å tre ut av samarbeidet om brukerfinansiering av transporttiltakene i Grenland.

I regional planstrategi 2012-2016, «Bærekraftige Telemark», er det vedtatt å utarbeide en regional plan for samordna areal og transport i Telemark. For byområdet i Grenland skal det lages en egen areal- og transportplan for Grenland, heretter kalt ATP-Grenland. Planprogrammet ble vedtatt 13. februar 2013.

Utarbeidingen av ATP-Grenland har pågått parallelt med rullering av kommuneplanene. Felles faglige utredninger er lagt til grunn både for ATP-Grenland og kommuneplanene.

Planarbeidet har vært gjennomført innenfor organiseringen av Bystrategi Grenland. Det har vært etablert arbeidsgrupper i tilknytning til de ulike temaene. Planen består av planbeskrivelse, retningslinjer, bestemmelser, plankart og handlingsprogram. Bypakke Grenland er handlingsprogram for tiltak i transportsystemet.

Are Kristiansen (Faveo) og Gunnar Ridderström (Citiplan) har bistått Telemark fylkeskommune i gjennomføringen av planarbeidet.



HENSIKTEN MED PLANEN

Hovedutfordringen for Grenland er å skape befolkningsvekst og arbeidsplasser. For å få dette til må regionen være attraktiv. Det oppnås ved å planlegge regionen som en helhet og finne løsninger på tvers av kommunegrensene. Planen er et supplement til og en videreføring av arbeidet i Bystrategi Grenland og bypakken.

Den regionale planen skal:

- Koordinere utviklingen i de fire kommunene for å bygge opp under regionens attraktivitet
- Fastlegge en felles strategi for utvikling av arealbruk og infrastruktur
- Gi bestemmelser og retningslinjer der det er viktig med en koordinert innsats og strategi
- Bidra til at målsettinger og tiltak i Bypakke Grenland nås

ATP-Grenland erstatter følgende planer:

- Fylkesdelplan for infrastruktur i Grenland, 2002
- Fylkesdelplan for senterstruktur i Telemark, 2004
- Fylkesvegplan for Telemark, 2010 (Gjelder kun arealet i Grenland)
- Kollektivplan for Telemark, 2010 (Gjelder kun arealet i Grenland)



AVGRENSNING

Geografisk: ATP-Grenland omhandler kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan.

Tematisk: ATP-Grenland omhandler arealspørsmål knyttet til senterstruktur, bolig, næring, grøntstruktur, jordbruk og areal til framtidig infrastruktur

Tidsperiode: ATP-Grenland skal legge føringer for arealutviklingen fram til 2025.



DIMENSJONERINGSGRUNNLAG

Det er et mål at Grenland skal ha en vekst tilsvarende landsgjennomsnittet. Det dimensjoneres derfor for en vekst på **19 000 nye innbyggere** og 10.000 arbeidsplasser innen 2025. Dette vil si en årlig vekst på 1,3%, som er forventet prognose for Norge som helhet. I dag har Grenland lavere vekst enn landsgjennomsnittet.

Befolkning i 2012: 104 000. Befolkningsmål 2025: 123 000.

SAMMENHENG MED ANNET PLANARBEID

Bystrategi Grenland

Bystrategi Grenland består av tre elementer:

1. Bypakke, for utvikling av infrastrukturen
2. Belønningsordningen, for å sikre et attraktivt kollektivtilbud,
3. ATP-Grenland, som skal sikre sammenheng mellom arealutvikling og transportsystemet.

ATP-Telemark

Parallelt med utarbeidelse av ATP-Grenland utarbeides det en tilsvarende plan for de øvrige kommunene i Telemark. ATP-Grenland er en egen delplan fordi utfordringene i det urbane Grenlandsområdet har en annen kompleksitet enn i fylket forøvrig, og fordi man i forbindelse med Bypakkes Grenland har et særlig fokus på miljøvennlig transport. Pendling fra øvrige Telemark styrker Grenland. Det er derfor viktig å utvikle kollektivknutepunkter som sikrer gode omstigningsmuligheter for pendlere. Tiltak og mål i ATP-Grenland skal samsvare med tiltak og mål i ATP-Telemark.

Bypakke Grenland

Stortingsproposisjon om Bypakke Grenland skal etter planen behandles i vårsesjonen 2014. Bypakka har en investeringsramme på 2,5 mrd. ATP-Grenland er regionens arealstrategi og skal være en del av Stortingets beslutningsgrunnlag. Arealstrategien må sammenfalle med de overordnede målene for bypakka, som er:

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport.
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God framkommelighet for næringstrafikk
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

I bypakkesøknaden er det slått fast at følgende prinsipper skal legges til grunn for utformingen av ATP-Grenland:

- I den videre utviklingen av Grenland skal minimum 80% av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skje i gangavstand fra metrolinjene til kollektivsystemet.
- Maksimum 20% av utbygging av boliger i hver kommune kan skje i form av mindre utbygginger utenfor gangavstand fra metrolinjene.
-
- Jordbruksarealer, verdifulle naturområder, kulturlandskap og friluftsområder skal bevares i så stor utstrekning som mulig. Dersom slike arealer omdisponeres, skal det stilles krav til høy tetthet og arealeffektivitet.

Framtidens byer

Skien og Porsgrunn kommuner deltar i prosjektet Framtidens byer. Dette er et samarbeid mellom Staten, næringslivet og de ti største byområdene i Norge. Formålet med Framtidens byer er å redusere klimautslipp og gjøre byene bedre å bo i. Areal og transportdelen av dette prosjektet er lagt til Bystrategi Grenland-samarbeidet.

Målsettinger til Framtidens byer innen areal- og transport er følgende:

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport
- Vi vil styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til mer effektiv varetransport og gode fellesløsninger
- Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken
- Vi vil styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes
- Vi vil integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling

Rullering av kommuneplanenes arealdel

Rullering av kommuneplanene for Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan har pågått parallelt med utarbeidelsen av ATP-Grenland. Analyse materialet er felles. Felles faggrupper har lagt grunnlaget både for ATP-Grenland og for arbeidet med kommuneplanenes arealer.

Felles parkeringsnorm for Skien og Porsgrunn

Det jobbes med en felles parkeringsnorm for Skien og Porsgrunn kommuner. Dette er et ledd i arbeidet med Framtidens byer, og et viktig virkemiddel for å nå målene i Bypakke Grenland og for å nå belønningsavtalens mål om nullvekst i biltrafikken.

Plan for gods og havn

Pågående planarbeid skal avklare framtidig havnestruktur i Grenland og eventuelt Larvik.

Konseptvalgutredning for sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen

Jernbaneverket planlegger å gjennomføre utredningen i perioden 2015-2017. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil gi store ringvirkninger for Grenland, som blir liggende svært sentralt på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger. Det er viktig at man i kommuneplansammenheng sikrer aktuelle traséer.





UTFORDRINGER OG MULIGHETER

Befolkningsvekst

Befolkningsvekst kan ses på som et uttrykk for hvor attraktiv en by eller region er. I en tid med høy befolkningsvekst for landet som helhet, er det viktig for en region som Grenland å tiltrekke seg arbeidstakere og bedrifter. I dag skyldes en stor del av befolkningsøkningen innvandring fra utlandet. Det er ønskelig med et bredere tilfang av potensielle innflyttere. Det kan være opprinnelige innbyggere som har flyttet ut for å ta utdanning/jobb og det kan være andre som ikke har noen tilknytning til regionen i utgangspunktet. Det gjelder å vekke deres oppmerksomhet slik at de ønsker å etablere seg i Grenland.

Infrastruktur, knutepunkt og reisevaner

I byområdet i Grenland er de største utfordringene framkommelighet for næringstransporten og kollektivtransport, og å endre konkurranseforholdet mellom bil og miljøvennlige transportformer. Tettheten i regionen må økes for å heve andelen miljøvennlig transport. Reisevanene henger sammen med bosettingsmønsteret og en relativt raus tilgjengelighet til parkeringsplasser, til dels uten avgift, sammenlignet med andre byområder. Det er en stor overgang fra dagens utbyggingsmønster og transportstruktur til et mer tettbebygd byområde med kompakte knutepunkter og høyfrekvent kollektivtransporttilbud. Den forutsetter en endring av synet på byutvikling, både hos planmyndigheter og innbyggere.

En stor mulighet for å få til økt befolkningsvekst ligger i å få til gode og effektive kommunikasjonsløsninger mellom Grenland og naboregionene (regionforstørring). Arbeidsmarkedet som er tilgjengelig for dagpendling vil da øke betydelig. De viktigste prosjektene er oppgradering av Vestfoldbanen inklusive en sammenkobling av denne og Sørlandsbanen, og utbyggingen av E18. For å utnytte et eventuelt framtidig jernbaneknutepunkt i Porsgrunn blir det viktig med gode kollektivforbindelser internt i regionen, til og fra dette knutepunktet. Kollektivforbindelser til og fra øvrige Telemark med tilhørende omstigningspunkter i bybåndet vil også være med på å styrke Grenlands konkurransekraft.

Samfunnssikkerhet og beredskap

I likhet med andre regioner har også Grenland utfordringer innen samfunnssikkerhet og beredskap. I Grenland knytter dette seg til områder som skred og flom, industri som håndterer farlige stoffer, transport av farlig gods på vei, jernbane og sjø og bortfall av elektrisk kraft og digital kommunikasjon.

For å skape en robust region må funksjoner og aktiviteter fordeles slik innenfor bybåndet at risiko og sårbarhet ikke øker.

Attraktivitet

En region er et komplekst system hvor næringsutvikling, utdanningsmuligheter, bokvaliteter, kulturtilbud og mange andre faktorer påvirker hverandre. De fleste regioner er opptatt av regionens attraktivitet for å legge til rette for vekst og sørge for arbeidskraft til næringslivet.

De som skal tiltrekkes til regionen, kan deles i tre grupper: Bedrifter, besøkende og de som bosetter seg.

Hva er attraktivitet?

Attraktivitet er relativ – det er sammenligningen med andre, spesielt tilgrensende regioner, som angir målestokken for regionens attraktivitet. Sammenligningen skjer ut fra den kunnskapen og de forestillingene målgruppen har om regionen. Det kan derfor være vanskelig å vite hvordan de vi vil tiltrekke oss, vurderer regionen.

Attraktivitet vurderes ut fra en helhet. Det alle forskningsinstitusjonene og forfatterne som har skrevet om regional attraktivitet er enige om, er at det er summen av faktorer som er viktig. Det er ikke nok å være kjempegod på noen få faktorer, hvis de andre faktorene er vesentlig dårligere enn i andre regioner. Enkelte faktorer kan være viktigere sett i forhold til de andre i noen regioner, men det er helheten som er avgjørende.

De fleste forfatterne ser også ut til å være enige om at det for en del faktorer er nødvendig med et «minimumsnivå» for i det hele tatt å bli vurdert i sammenligningen med andre regioner. Faktorer som ofte nevnes er bokkvalitet og muligheter for ulike boligtyper, rekreasjonsmuligheter og -kvalitet, kvalitet på barnehager og skoler, varierte jobbmuligheter, kulturtilbud og steds-kvalitet. Disse faktorene «forventes» å være av god kvalitet – og det ser ut til å slå negativt ut hvis de ikke er det.

Hvorfor flytter folk til en region?

Oppvekst, trygghet og jobbmuligheter er det viktigste for landets befolkning når de vurderer om de skal flytte til en annen region (Ordkraft 2011). For 40 år siden – på 1970-tallet – var arbeid (37 %) og bolig (29 %) de viktigste grunnene til at vi valgte å bosette oss i en bestemt region. Stedet (9 %), familien (13 %) og utdanningsmuligheter (10 %) var relativt sett mindre viktig. I dag (undersøkelse fra 2008) er arbeid (20 %), bolig (25 %) og utdanning (4 %) blitt mindre viktig relativt sett, mens stedet/miljøet (21 %) og familie (27 %) er blitt viktigere faktorer. I samme periode har mulighetene til reising, og faktisk reiseaktivitet økt vesentlig. En hypotese er at valgene vi gjør er mindre influert av faktorer vi enkelt kan reise til, mens de vi har rundt oss hver dag er blitt viktigere.

Grunnen til å flytte til – eller fra – en region vil variere med alder, livssituasjon, familiesituasjon og mange andre faktorer. Etter hvert som befolkningen blir stadig mer heterogen, blir det også vanskeligere å finne «den» faktoren som gjør regionen attraktiv. Enkeltfaktorene må vurderes i sammenheng med helheten, og helheten er mer enn summen av enkeltfaktorene.

Hva kan vi gjøre noe med?

Telemarksforskning grupperer faktorene som påvirker attraktivitet slik:

- **Fysiske forhold:** Areal, bygninger, fysisk infrastruktur for transport, kraftforsyning, vann, data og telefoni osv.
- **Funksjonelle forhold:** Jobb- og utdanningsmuligheter, kulturtilbud, sport- og fritidstilbud, transporttilbud, forretningstjenester, kommunal service etc.
- **Identitet og stedlig kultur:** Nettverk, klynger, innovasjonsklima, samarbeid, gjestfrihet, serviceholdning, toleranse, åpenhet, raushet, «gründerånd»

Det er viktig å merke seg at attraktivitet ikke bare dreier seg om «hva» - men også om «hvordan». Hvordan det jobbes med elementene som skal gi en attraktiv region, påvirker hvordan regionen oppfattes. Byforsker Richard Florida framhever toleranse som en av de viktige faktorene som gir attraktivitet. Da blir prosessen kanskje like viktig som resultatet.

Ettersom mangel på arbeidskraft er den største utfordringen framover, har det i planarbeidet vært særlig viktig å gjøre regionen attraktiv som bosted. Viktige tema er i så måte bokkvaliteter (inklusive valgmuligheter i ulike livsfaser), sosial infrastruktur (barnehager, skoler, helse m.m.) naturmiljø, idrett og kulturtilbud. Steds-kvaliteter og bykultur vektlegges i tråd med internasjonale trender som vektlegger ønsker og behov hos de unge, velutdannede arbeidstakerne.

Strategiene for næringsutvikling er viktige for å sikre omstilling og vekst i næringslivet. Utfordringen med å få tak i kvalifisert arbeidskraft betyr allikevel at en helhetlig strategi for Grenland ikke kan baseres enten på regionen som bosted eller på næringsutvikling. Den må inneholde begge elementene.

VISJON OG MÅL FOR ATP-GRENLAND

Visjon

I 2025 er Grenland et tyngdepunkt for befolkningsutvikling og næringsutvikling sør-vest for Oslo. På grunn av spennende jobbmuligheter og gode bykvaliteter velger folk fra hele landet å flytte til Grenland.

Hovedmål

- **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, trafikkssikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi

STRATEGIER

For å nå målene om å utvikle en attraktiv og bærekraftig region er følgende strategier valgt:

Strategi: Tilrettelegge for utbygging i bysentrene

Hvorfor: Høy konsentrasjon av ulike funksjoner i bysentrene bidrar til levende og attraktive byer. Sentrumsområdene er lette å nå med kollektivtransport, gange og sykling. Konsentrasjon i bysentrene bidrar til miljøvennlige transportvalg og fører til bedre folkehelse. Levende og attraktive bysentre gir ringvirkninger for til næringsutvikling og regionens totale attraktivitet.

Strategi: Høyere arealutnyttelse innenfor bybåndet

Hvorfor: Demografiske prognoser tilsier at behovet for leiligheter i nærheten av service og offentlig kommunikasjon øker. Fortetting og lokalisering av nye boliger innenfor bybåndet vil bidra til at Grenland står bedre rustet til å møte framtidens utfordringer. Høyere arealutnyttelse bidrar også til kortere reiser, bedre grunnlag for kollektivtransport, bedre utnyttelse av infrastruktur og derigjennom bedre samfunnsøkonomi.

Strategi: Utnytte elvas attraksjonskraft

Hvorfor: Utvikling langs elva mellom Skien og Porsgrunn vil bidra til at Grenland framstår som mer attraktiv. Området ligger sentralt i bybåndet, tett på bussmetrolinjene.

Strategi: Attraktive bo-områder

Effekt: Gode boliger og boligområder er vesentlig for regionens attraktivitet og må koordineres på tvers av kommunenes planer og strategier. Grenland har særlige kvaliteter i natur- og kulturmiljø, som gir et godt utgangspunkt for å skape attraktive bomiljøer. Det er en stor bredde i boområder fra spredt bebyggelse og småbyer langs kysten, via de større byene til tettsteder og spredt bebyggelse i innlandet, innen relativt korte avstander.



Strategi: Konsentrasjon av handel

Hvorfor: Et godt handelstilbud styrker regionen. Konsentrasjon av handel er attraktivt for dem som driver handel, for kundene og for regionen som helhet. Konsentrasjon av handel vil også gjøre det enklere å tilrettelegge for et godt kollektivtilbud og et miljøvennlig transportmønster.

Strategi: Et effektivt transportsystem

Hvorfor: Det legges vekt på å skape et transportsystem uten kapasitetsproblemer, med rask framføringshastighet til en lav pris. Differensiering mellom brukergruppene innebærer at mest mulig av persontransporten skal skje med kollektivtransport, gange og sykkel, mens veikapasiteten skal bygges ut der det er nødvendig for næringstrafikkens behov. Et effektivt transportsystem vil gjøre regionen mer attraktiv for bedrifter, besøkende og beboere. Tiltakene baseres på konseptvalgutredningen fra 2010 og er konkretisert i Bypakke Grenland.

Strategi: Bedre kollektivtilbud

Hvorfor: Et bedre kollektivtilbud gir redusert bilbruk og bidrar til bedre livskvalitet for dem som ikke disponerer bil. Satsing på kollektivtrafikk frigjør dessuten kapasitet på veinettet for næringstrafikk og dem som må bruke bil.

Strategi: Tilrettelegging for gående og syklende

Hvorfor: Tiltak for gående og syklende bidrar til lavere klimagassutslipp, bedre helse og redusert støy og forurensing. Dessuten reduseres belastningen på veinettet. Tar man med helseeffekten, er tiltak for gående og syklende svært god samfunnsøkonomi, og bidrar til utviklingen av en attraktiv region.

Strategi: Helhetlig parkeringspolitikk

Hvorfor: En helhetlig parkeringspolitikk er et sentralt virkemiddel for å styrke eksisterende sentre og redusere bilbruk, samt sikre at eksisterende parkeringsplasser utnyttes på en effektiv måte. Felles parkeringsnormer innarbeides i kommuneplanene for Porsgrunn og Skien.

Strategi: Elbil og annen miljøvennlig transport skal bli en viktig transportform innen 2025

Hvorfor: Elbil og annen miljøvennlig transport bidrar ikke til utslipp og luftforurensing. En større andel elbiler og andre former for miljøvennlig transport vil bidra til reduserte utslipp og bedre bymiljø.





TEMAER

SENTERSTRUKTUR

Grenland er viktig for hele Telemark, både når det gjelder utdanning, helsetilbud, kulturelle tilbud og som motor i næringsutviklingen. Offentlige funksjoner som skal dekke behovet i hele Telemark er lokalisert til Grenland. En tydelig senterstruktur som gir forutsigbarhet for lokalisering av framtidige offentlige og allmenntilgjengelige funksjoner, handel, kultur og næringsvirksomhet, vil styrke Grenlands attraktivitet for investering og etablering av virksomhet. En klar senterstruktur som styrker byområdet og gir enklere tilgang for regionens innbyggere og tilreisende, er viktig. Senterstrukturen skal også bidra til å sikre lokal service og tilbud for boligområdene i regionen. En fastlagt og forutsigbar senterstruktur vil legge forholdene til rette for investering og satsing på handel i de områdene som settes av til dette.

Utfordringer og muligheter

Det lange bybåndet med flere byer og sentre i tre ulike kommuner gjør det vanskelig å avklare framtidige lokaliseringer. Kommunegrensene gjør det ekstra utfordrende å skille funksjonelle forhold fra lokale interesser og strategier. Skien er fylkessenter, men ligger lengre unna det geografiske senteret i Grenland enn Porsgrunn by. Funksjonelt sett ligger også Porsgrunn bedre lokalisert i forhold til jernbanen (både eksisterende og framtidig struktur), E18 og kollektivtrafikken i regionen.

Bambles administrative kommunesenter, Langesund, ligger perifert plassert i forhold til regionens geografiske midtpunkt, og kommunen har lagt sitt handelsmessige tyngdepunkt til Stathelle, nær grensa til Porsgrunn. Funksjoner som normalt ville vært lokalisert sammen, blir dermed spredt på to sentre, noe som reduserer den samlede attraktiviteten til sentrene i kommunen.

Mål

- Grenland skal ha levende kommune- og lokalsentre som styrker regionens attraktivitet.
- Service og tjenester skal være enkelt å nå uten bruk av bil.
- Kommunesentrene Skien, Porsgrunn, Stathelle, Langesund og Siljan skal styrkes som sentre for handel og tjenester og som kollektivknutepunkt.

BOLIGER

Den regionale planen skal bidra til å bedre kvaliteten på boliger og boligområder, med tilhørende sosial og teknisk infrastruktur. Gode boliger og boligområder er vesentlig for regionens attraktivitet og må koordineres på tvers av kommunens planer og strategier.

Utfordringer og muligheter

Som et ledd i planarbeidet utarbeidet Norconsult en analyse av fortettpotensialet i Grenland. Analysen peker på at regionen i dag er preget av eneboliger, men de siste årenes boligbygging har i stor grad vært leiligheter sentralt i byområdet. I Grenland er eneboliger forholdsvis rimelige sammenlignet med i naboregionene, mens nye leiligheter ikke er tilsvarende rimelige. Stor prisforskjell mellom brukte eneboliger og nye leiligheter fører til at mange i stor grad er henvist til enebolig, selv om boligvalget ville blitt annerledes med et annet prisnivå.

Selv om målet har vært at boligene i regionen i hovedsak skal bygges innenfor bybåndet, med en høy arealutnyttelse, har det vist seg at tettheten i bybåndet har gått ned. Det er en utfordring å få etablert boligtyper med høyere tetthet som er lokalisert og prissatt slik at de er attraktive å flytte til fra en enebolig. I større områder som ble bygget ut på relativt kort tid, som f.eks. Gulset, Stridsklev, og store boligfelt på Langesundshalvøya vil det om få år bli etterspørsel etter leiligheter fra dem som bygde enebolig på 70-tallet.

Ved fortetting innenfor bybåndet er det en utfordring å sikre, og helst styrke grønnstrukturen og kulturmiljøet. Direkte tilgang til natur- og friluftsområder via et godt utbygd turveinett er avgjørende for å bevare bokvalitetene innenfor bybåndet. Dersom en skal lykkes med å skape en mer attraktiv og konkurransedyktig region, må boligsatsingen kombineres og samordnes med sikring og utvikling av grønnstrukturen. Boligstrategien må kobles med strategiene for grønnstruktur og myke trafikanter.

Det er viktig å sikre tilgang langs vassdraget, fjordene og kysten, samt gode koblinger til de mest brukte friluftsområdene. Dersom flere unge og barnefamilier skal flytte til bysentrene, må kvaliteten på uterom og nærmiljøanlegg være god. For å bevare og styrke lokal identitet og bolyst må verdiene i kulturmiljøet utnyttes gjennom rehabilitering og restaurering av eldre bebyggelse og ny bruk av ledige lokaler.

Mål for boligbyggingen i Grenland

- Grenland skal ha tilstrekkelig boligareal til å dekke behovet som en befolkningsvekst på landsgjennomsnittet gir. Sammensetningen av eneboliger, småhus og leiligheter må stå i forhold til den forventede demografiske utviklingen. Grenland skal være en attraktiv bo-region for egne innbyggere og tilflyttere ved å tilby en variasjon i boområder fra tett/urbant til åpent/landlig/kystnært
- Grenland skal ha høy arealeffektivitet innenfor bybåndet. Boligtettheten i det sammenhengende tettstedsområdet skal økes fra 1,5 til 2,0 boliger pr. dekar innen 2025.

NÆRINGSUTVIKLING

Den regionale planen skal legge forholdene til rette for bevaring og videreutvikling av eksisterende virksomheter og etablering av nye virksomheter i Grenland gjennom avklart arealbruk og et godt fungerende transportsystem. Øvrige tiltak og virkemidler for utvikling av næringslivet i regionen er beskrevet i «Regional plan for nyskaping og næringsutvikling» vedtatt av fylkestinget i 2011.

Vekst i Grenland har utarbeidet "Strategisk næringsplan for Grenland", som ble politisk vedtatt våren 2013. Planen formulerer følgende hovedmål for næringsutviklingen:

- Økt antall arbeidsplasser
- Økt attraksjonskraft
- Økt næringsrettet kunnskap, forskning og utvikling

Utfordringer og muligheter

Grenland har hatt svakere næringsmessig utvikling enn mange sammenlignbare regioner. Vekst i antall arbeidsplasser har siden 2000 vært lavere enn ellers i landet. Årsakene til dette er sammensatt, men det synes som om Grenland med sitt eksportrettede næringsliv er sterkere eksponert for den urolige økonomiske situasjonen, spesielt i Europa og USA. Industrien taper fortsatt arbeidsplasser, og de tjenesteytende næringene i regionen utvikler seg svakere enn landsgjennomsnittet. Det er en utfordring å kompensere for tap av industriarbeidsplasser med andre arbeidsplasser. At det skapes for få jobber i Grenland, antas å være en sterk medvirkende årsak til den svake befolkningsutviklingen. Grenland har en utfordring i å øke det generelle utdanningsnivået i befolkningen.

Grenland har et stort potensiale knyttet til eksisterende virksomhet. Herøya industripark og det tilhørende høyt teknologiske miljøet, er kjerneområdet for Norges prosessindustrielle kompetanse. De store prosessbedriftene er en næringsmessig ryggrad i regionen og er et innovativt miljø som kan gi grunnlag for utvikling av nye kunnskapsintensive vekstnæringer.

Store næringsarealer beliggende med kai kombiner med stor kraftforsyning er et stort konkurransefortrinn. Det er viktig å skre gode forbindelser mellom kai-arealer og overordnet infrastruktur som terminaler, vei og bane. Det pågår et eget planarbeid knyttet til fremtidig havnestruktur.

Med betydelig forbedrede nasjonale transportkorridorer (vei og bane) gjennom regionen, vil Grenland framstå som vesentlig mer attraktiv for næringsetableringer. Med en samordnet areal- og transportstruktur på plass vil regionen kunne tilby varierte næringsarealer innen en tydelig struktur: næringsclusterne, riktig plassering ut fra transportbehov etc.

Fortetningsstudien som ble gjennomført av Norconsult (2012) viser at mange næringsarealer i bybåndet kan utnyttes bedre. Disse arealene representerer potensial for fortetting eller transformasjon til annen bruk. For å understøtte regionens attraktivitet bør man stille krav til estetikk for næringsarealene i bybåndet.

Som et ledd i planarbeidet er det i tillegg foretatt en egen kartlegging av regionens næringsarealer, og det er gjennomført medvirkningsmøte med næringslivet. Som en oppfølging av ATP-Grenland er det likevel behov for en grundigere gjennomgang av bedriftenes behov og regionens arealreserve. Det er særlig viktig å få avklart hvordan behovet til små og mellomstore bedrifter (SMB) lar seg løse innenfor bybåndet, og om evt. Ånnerød-Lakåsene i Skien bør være en langsiktig arealreserve.

Mål for næringsarealpolitikken

- Grenland skal ha en offensiv og positiv holdning til dem som ønsker å etablere seg, eller videreutvikle sin virksomhet i Grenland
- Det skal til enhver tid finnes et variert utvalg av ledige arealer med ulike kvaliteter egnet for ulike typer virksomheter
- Grenland skal framstå som en enhet i næringssammenheng
- Næringsarealer i bybåndet skal utnyttes effektivt
- Næringsarealer i bybåndet skal gis en estetisk utforming som er med på å understøtte regionens attraktivitet

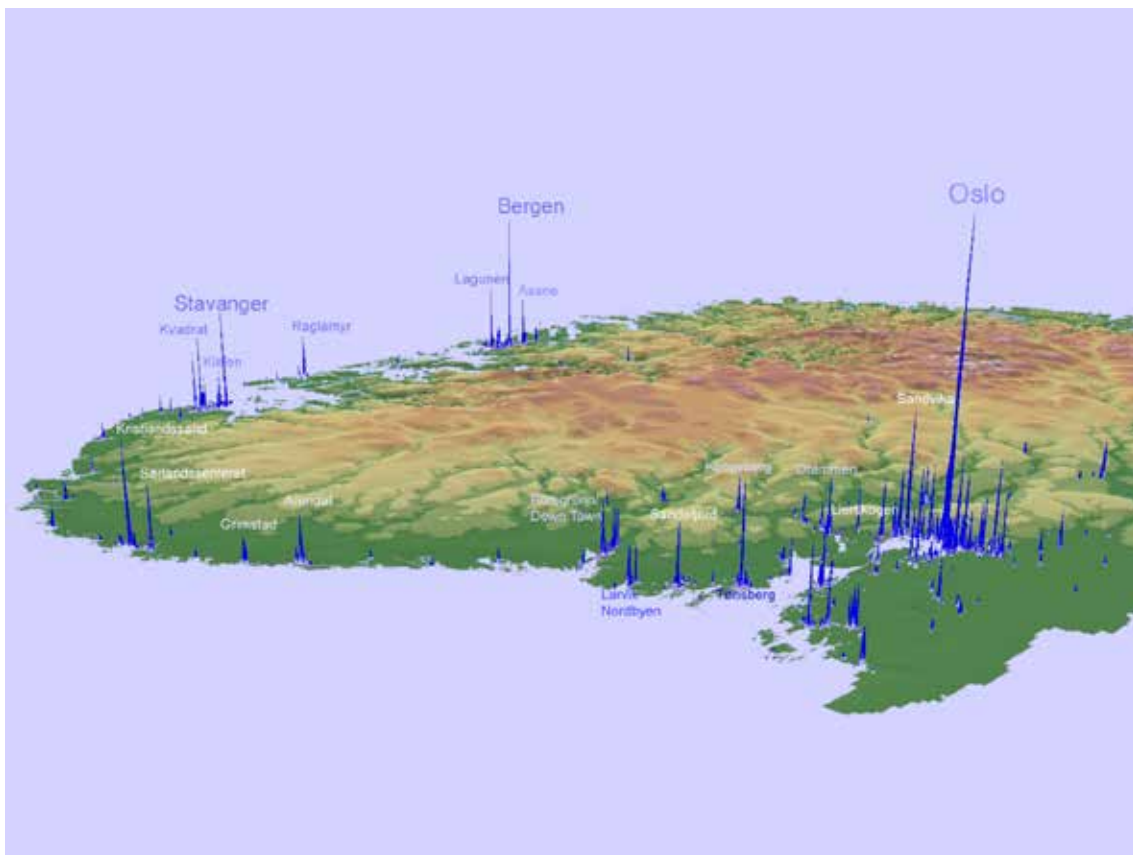


HANDEL

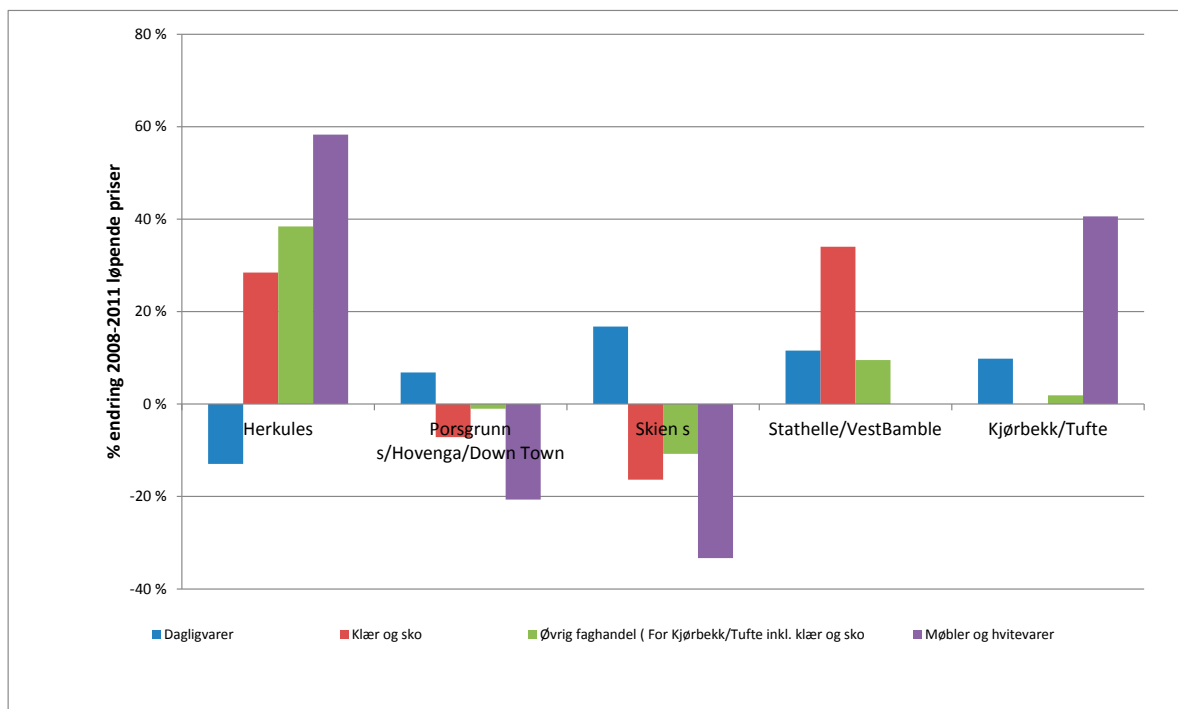
Den regionale planen skal avklare funksjonsdelingen mellom handelsområdene i regionen og fastlegge prinsipper som kan erstatte den rikspolitiske bestemmelsen om kjøpesentre fra 2008. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.

Utfordringer og muligheter

Analysen viser at handelen i Grenland i hovedsak har regionens egne innbyggere som kunder. De kundene som tiltrekkes utenfra, kommer i hovedsak fra øvrige deler av Telemark. De tilgrensende regionene Vestfold og Aust-Agder har allerede store handelsetableringer med gode tilbud til egne innbyggere. Grenlands mulighet til å hente kunder utenfor regionen er derfor begrenset, og potensialet for bedre tilbud og kvalitet ligger i befolkningsveksten i regionen. For handel er større konsentrasjon mer attraktivt. Det gir større oppmerksomhet og muligheter til å trekke til seg kunder fra tilgrensende områder.



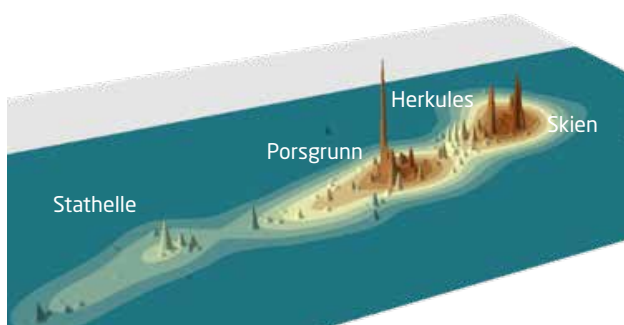
Figuren viser hvordan handelen i Sør Norge fordeler seg. Størrelsen av handel bestemmes i hovedsak av befolkningens kjøpekraft. Hvor handelen er lokalisert bestemmes bl.a. av hvor befolkningen bor, hvor arbeidsplassene er lokalisert og handlestedenes attraktivitet.



Omsetningsendring for de største sentrene fra 2008 til 2011

Bysentrene taper kampen om kundene for flere varegrupper sammenlignet med kjøpesentrene utenfor bysentrene. Forklaringen på dette kan være flere, men det fører til en utarming av sentrum og en synkende attraktivitet for byene. For regionens innbyggere betyr det at transportbehovet blir større – enten med bil, kollektiv, til fots eller på sykkel. Med dagens transportsystem skjer den største økningen med bil, og tilgjengeligheten til handelsområdene blir dårligere for de som ikke disponerer bil.

En spredning av handelsvirksomhetene kan være attraktivt for den enkelte eiendomsbesitter, men gjør det over tid mindre attraktivt for handelsnæringer å etablere seg i regionen, og det gir liten attraktivitet totalt sett på grunn av økte kostnader og tidsbruk for kundene. Dersom dagens spredte etablering av handelsvirksomheter fortsetter, kan det undergrave et utbyggingsmønster for kompakte byer og tettsteder.



Kjøpekraft og omsetning i Grenland i 2000



Kjøpekraft og omsetning i Grenland i 2012

By- og kommunesentrene i Grenland er sammensatte med flere funksjoner i tillegg til handel. De skiller seg fra de andre handelsområdene i regionen ved også å være tyngdepunkt for opplevelser, kulturelle næringer og hotell/restaurant. Lokalsentrene er i hovedsak orientert mot dagligvarehandel. Kjørbekk har utviklet seg som et område for handel med store varegrupper. I tillegg har det utviklet seg til et viktig område for detaljhandel på tvers av tidligere fylkesdelplan. Det er en utfordring å skape forutsigbarhet i den videre utviklingen samtidig som Kjørbekks funksjon og rolle i regionen må avklares.



Analysen utført av Asplan Viak (2013) viser at utbygging på Down Town og i bysentrene vil gi en økt markedsandel til sentrumsområdene i Skien, Porsgrunn og Stathelle med mellom 10 og 12 prosentpoeng. Et kombinasjonsalternativ med utbygging på Kjørbekk, Enger og Rugtvedt vil gi bysentrene et tap i markedsandeler på nesten 10 prosentpoeng. Tilsvarende viser analysene at utbygging i bysentra gir lavest CO²-utslipp.

Mål for handel

- Hele befolkningen skal ha tilgang til et godt og variert handelstilbud.
- Handelsområdene skal være lett tilgjengelig for alle regionens innbyggere – også de som ikke disponerer privatbil
- Den videre utviklingen av handelen i regionen skal bidra til en mer kompakt byutvikling og reduserte klimagassutslipp

TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR

Areal- og transportplanen for Grenland er en del av Bystrategi Grenland. I bystrategien inngår bypakken med tiltak på hovedveinettet og andre tiltak for næringstrafikken, tiltak og drift av kollektivtrafikken og tiltak for sykkel, gange, trafiksikkerhet, nærmiljø og byutvikling. Tiltakene i bypakken bygger på vedtaket fra konseptvalgutredningen for Grenland og skal sikre en bærekraftig utvikling av transportsystemet.

Utfordringer og muligheter

Transportbehovet i Norge vokser kraftig, og utviklingen vil fortsette. Veksten vil for en stor del komme som økt bilbruk hvis det ikke gjennomføres tiltak for å motvirke dette. Bortsett fra Oslo, er bil det dominerende transportmiddelet i de store tettstedene. Andelen bilreiser for landet som helhet er 63%. I Grenland er andelen biltrafikk over 70%. Kollektivandelen i Grenland er lav, men har økt med ett prosentpoeng fra 2005 til 2009.

Kollektivplanen for Telemark fra 2010 prioriterer satsing i områder hvor det er størst potensial for økt kollektivtrafikk og utvalgte strategiske ruter med betydning for regional utvikling. Dette gir blant annet byområdet i Grenland et spesielt fortrinn. Her er det i stor grad 15 minutters frekvens på rutene. Ca 55% av befolkningen i Porsgrunn og Skien har mindre enn 500 m avstand til metrolinjenettet.

I følge konseptvalgutredningen, som ble vedtatt i regjeringen i 2012, skal utviklingen av transportsystemet i Grenland skje i tre faser. I fase 1 skal veisystemet optimaliseres og det skal legges bedre til rette for kollektivtrafikken, gange og sykkel. I fase 2 skal byområdet knyttes tettere til E18 og i fase 3 skal veikapasiteten internt i byområdet styrkes. Utredningen viser at det nesten ikke er gjennomgangstrafikk i Grenland, og at en omkjøringsvei utenfor bybåndet vil ha liten effekt. Utfordringen i Grenland er internt transport. Både ATP-Grenland og Bypakke Grenland bygger på konseptvalgutredningens fase 1.

Som et faglig grunnlag for planarbeidet har Norconsult gjennomført en bybaneutredning. En bybane vil ha mange positive effekter i form av attraktiv byutvikling, miljøvennlig transport og muligheter for fortetting. Utredningen viser imidlertid også at en bybane vil kreve svært sterk arealstyring, og at utvikling utenfor bybanens influensområde vil undergrave mulighetene for realisering. Bybanen vil også kreve restriktive tiltak for bil.

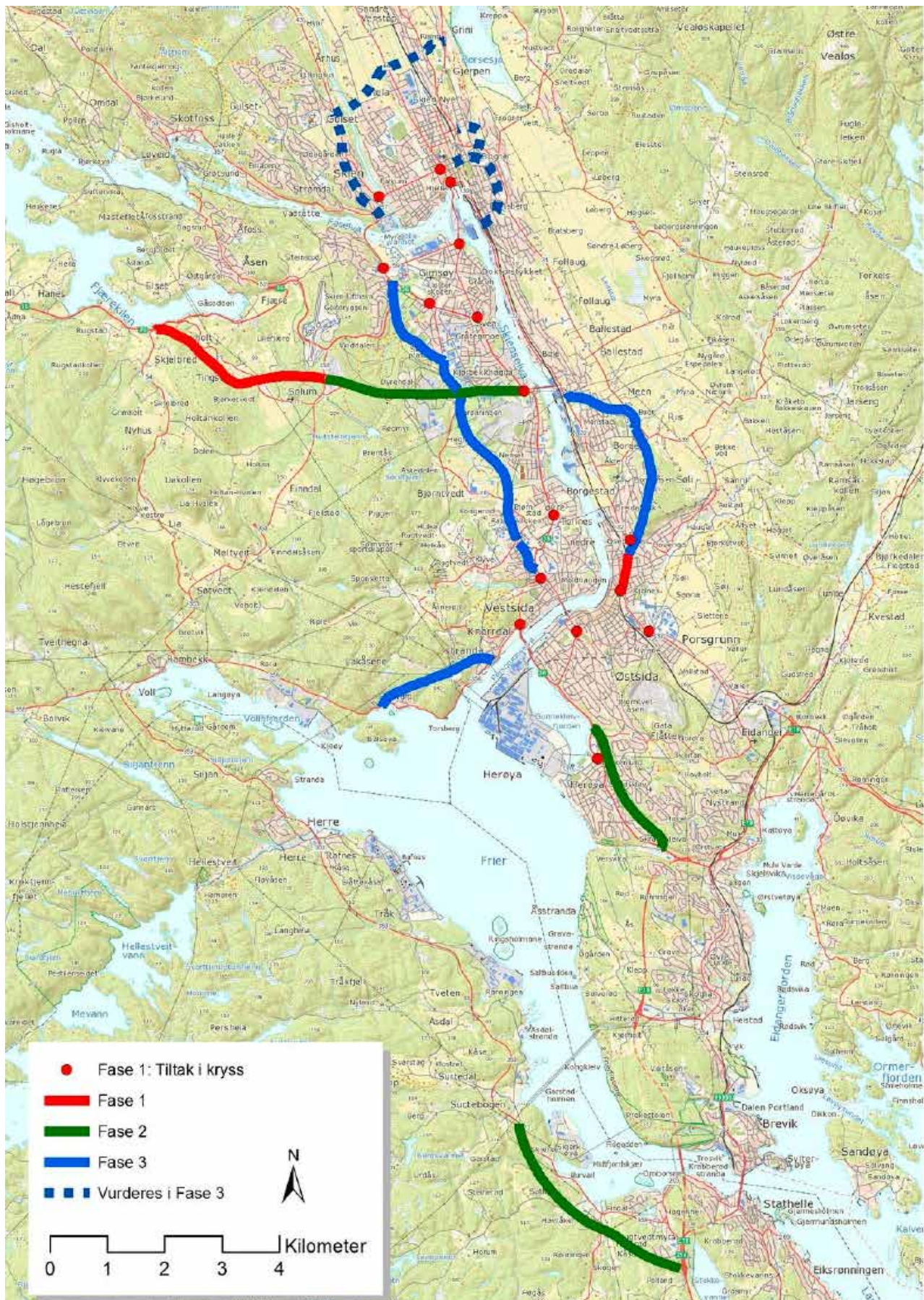
Bybanekonseptet er ikke vurdert opp mot alternative konsepter, og usikkerhetene 30 år fram i tid er store. Det anbefales derfor å gjennomføre en ny utredning hvor ulike kollektivtilbud/konsepter vurderes i sammenheng. Utredningen bør blant annet vurdere bybane opp mot alternative løsninger som bedre utnyttelse av Intercity, Brattsbergbanen, høystandard bussløsninger og bruk av vannveien. Et sentralt mål med slik utredning må være at Skien får en effektiv kollektivforbindelse til et framtidig jernbaneknutepunkt i Porsgrunn. Utredningen skal startes opp i 2014 og vil danne grunnlag for bypakke fase 2. Traséen for en mulig framtidig bybane må ikke gjenbygges.

Som et ledd i planarbeidet er det også utviklet en strategi for myke trafikanter. Strategien peker på hvordan tilrettelegging for gående og syklende vil gi en mer attraktiv region.

Mål for transportutviklingen i Grenland

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport.
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God framkommelighet for næringstrafikk
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Et sammenhengende, tilgjengelig og trygt hovednett for gående og syklende.
- God kobling mot Oslo, Kongsberg, øvrige Telemark og resten av landet
- Effektive kollektivforbindelser mot et framtidig jernbaneknutepunkt i Porsgrunn.
- Sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen
- Gode omstigningsmuligheter og koblinger som bygger opp under pendlerrutene til og fra byområdet.
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem
- Videreutvikle Grenland havn for effektiv godshåndtering





GRØNNSTRUKTUR

Det er lagt opp til en vesentlig fortetting innenfor bybåndet. Bybåndet er avgrenset for å gi bestemmelser og retningslinjer for tetthet og lokalisering. Fortetting vil legge økt press på eksisterende grønne områder i bybåndet på grunn av arealbeslag, mer intensiv bruk og nye ønsker og krav til utforming av områdene. En godt fungerende grønnstruktur er en vesentlig del av bokvaliteten i regionen, og dagens verdier må derfor ivaretas og utvikles for å øke regionens attraktivitet.

Utfordringer og muligheter

Grenland opplever ikke noe stort press på de større sammenhengende natur- og friluftsområdene når det gjelder terrenginngrep og utbygging. Unntaket er naturverdiene på Langesundshalvøya og Eidangerhalvøya. Summen av mange små tiltak kan over tid medføre store konsekvenser for det biologiske mangfoldet.

Den bynære grønnstrukturen, i form av de store sammenhengende kulturlandskapene som ligger inntil bybåndet, får en stadig viktigere rolle etter hvert som fortettingen øker. Å knytte grøntområdene sammen med et turveisystem kan gjøre dem mer tilgjengelige. Økt satsing på fortetting i arealplanleggingen, i kombinasjon med fokus på bedre folkehelse, gjør det utfordrende å sikre god kvalitet på grønnstrukturen. Fortettingen gjør at grønne kvaliteter vil komme under større press, og det må derfor finnes en strategi for hvordan disse skal utvikles og forvaltes. Regionen og kommunen må i større grad prioritere kvalitet framfor kvantitet.

Mål for grønnstrukturen

- Alle innbyggere i Grenland skal ha tilgang til regionale grøntarealer uten å benytte bil.
- Det skal være mulig å bevege seg trygt som fotgjenger eller syklist via turveier og grønne områder til sentre innenfor bybåndet og til turmål i marka og ved sjø og vassdrag.
- Nasjonale og viktige regional verdier knyttet til naturverdier i grøntstrukturen skal ivaretas.

LANDBRUK OG NATURRESSURSER

Bevaring av landsbruksarealene og de ikke-fornybare ressursene i regionen er viktig for å sikre en bærekraftig utvikling. Naturgrunnet i regionen er en viktig kilde til verdiskaping og en vesentlig del av regionens identitet.

Utfordringer og muligheter

I Telemark er kun 2 % av arealene jordbruksareal. Mye av den beste jorda ligger der hvor utbyggingspresset er størst. Kjerneområdene for jordbruk ligger i stor grad innenfor de kalkrike områdene. Arealene sammenfaller også med de viktigste kulturlandskapsområdene, både visuelt/opplevelsesmessig og botanisk. I de siste årene har omdisponeringen av dyrka mark til andre formål enn jordbruk vært større i Telemark enn i nabofylkene.

Skien er den største landbrukskommunen i Telemark, men har opplevd nedgang i antall arbeidsplasser innen landbruket. En tydelig trend er at jorda leies ut til de som satser betydelig innen landbruk. Omstruktureringen i landbruket medfører endringer i landskapet, større driftsbygninger og mer ensrettet produksjon. Samtidig øker produksjonen og lønnsomheten.

Porsgrunn, Siljan og Skien har kartlagt sine kjerneområder for landbruk. Dette er de viktigste områdene for matproduksjon innen jordbruksnæringa i Grenland. Samtidig er disse også blant de mest representative kulturlandskapene i regionen. Bamble har ikke kartlagt sine kjerneområder for landbruk. Det er derfor ikke noe grunnlag for å skille ut de viktigste jordbruksområdene i kommunen.

I tillegg til jordbruk har Grenland også forekomster av andre viktige naturressurser. Den østre delen av Grenland ligger innenfor «Oslofeltet», og er et geologisk svært variert område. Kalkforekomstene i området gir grunnlag for sementproduksjon og gir unike vekstvilkår for flora og fauna. Innenfor bybåndet finnes også store sand- og grusressurser, samt steinbrudd. Tilgang til mineralske ressurser er en utfordring transportmessig og kostnadmessig. Etterhvert som det fortettes innenfor bybåndet, blir det viktig å sikre ressursene.

Mål for landbruket og naturressursene i Grenland

- Grenland skal ha et livskraftig landbruk
- Omdisponering av dyrka og dyrkbar jord skal reduseres til et minimum
- Naturressursene skal forvaltes på en bærekraftig måte.
- Det skal være forutsigbart å investere i landbruksnæringen





PLANFORSLAG

HOVEDGREP

Hovedgrepet i planen er å legge vekt på det sammenhengende bybåndet fra Langesund til Skien. Mesteparten av hver enkelt kommunes boligutbygging skal skje innen gangavstand fra metrolinjene i kollektivsystemet. Dette er vist som en gul sone (kalt bybånd) på plankartet. Med gangavstand menes i Skien og Porsgrunn 500 meter, og i Bamble 800 meter. Det er gjort lokale tilpasninger i den enkelte kommune. I Siljan, som ligger utenfor bybåndet, definerer planen et område rundt kommunesentret og Holtesletta hvor hovedtyngden av utbyggingen foreslås.

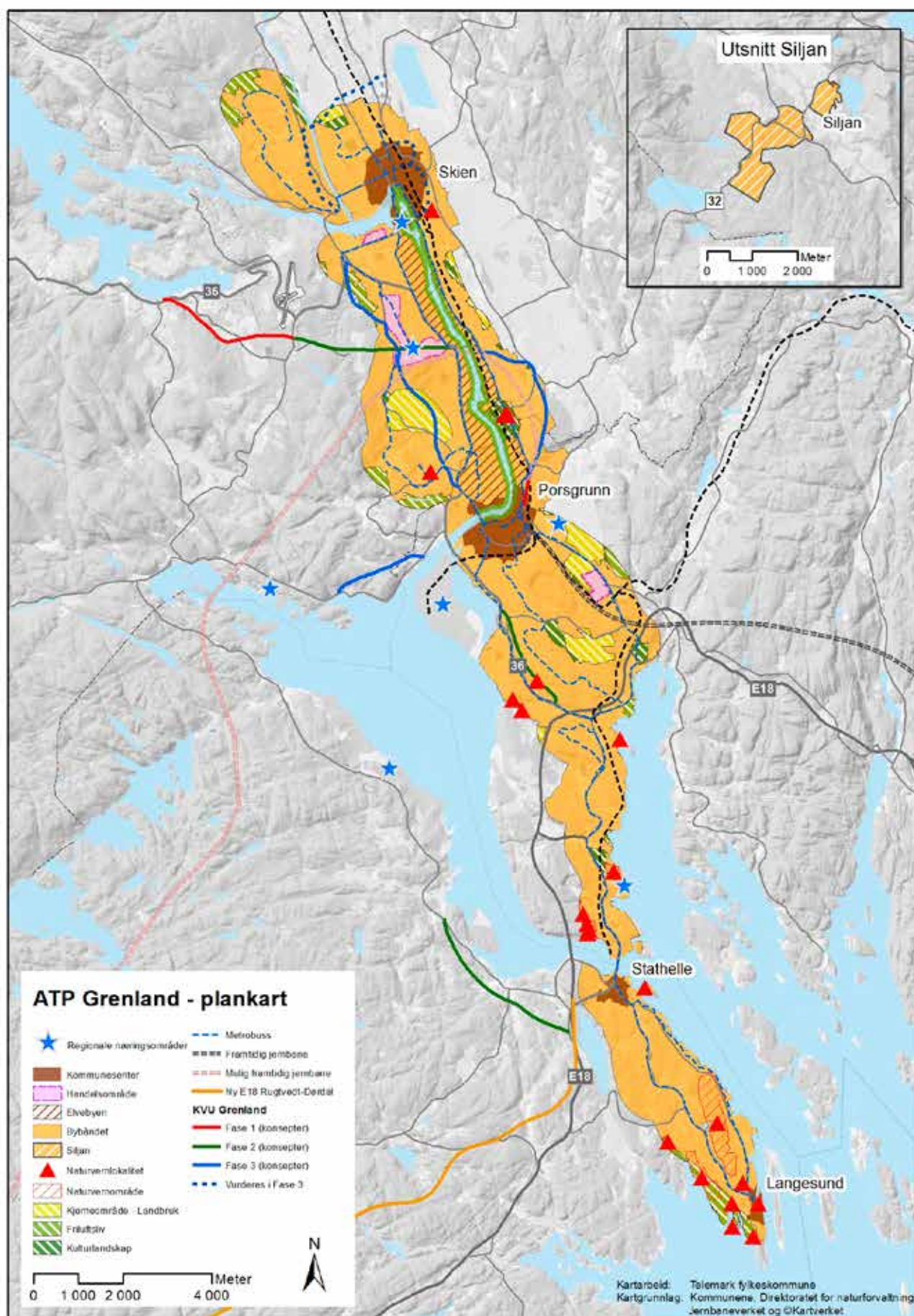
Kommunesentrene er definert med 1 km radius i Skien og Porsgrunn og 500 meters radius i Stathelle og Langesund. I disse sonene skal man være særlig fokus på høy arealutnyttelse, blanding av funksjoner og etablering av gode byrom og attraktive møteplasser. I Siljan er kommunesenter definert som et mindre område rundt rådhuset. Her er det mindre aktuelt med høy arealutnyttelse.

Sentralt i bybåndet, mellom Skien og Porsgrunn, er det på begge sider av elva definert en «elveby» hvor planen legger til rette for å utnytte elvas attraksjonskraft til byutvikling. Det planlegges for høyere arealutnyttelse i denne sonen enn i regionen for øvrig.

For alle tema i planen er det definert retningslinjer. Disse er retningsgivende for kommunenes planlegging og kan gi grunnlag for innsigelse etter en konkret vurdering i den enkelte sak. For handel- og tjenesteyting er det både definert planbestemmelser og retningslinjer. Planbestemmelser er juridisk bindende og virker foran reguleringsplan og kommuneplan.



PLANKART



RETNINGSLINJER

Generelle retningslinjer

- Det skal legges til rette for universell utforming i all planlegging
- Det skal tas hensyn til barn- og unge i all planlegging
- Det skal legges til rette for gående og syklende i all planlegging
- Arealbruken skal være bærekraftig både når det gjelder arealbeslag, arealutnyttelse og transport.

Retningslinjer for utbygging i sentre

- I kommunesentrene skal det legges til rette for blandet arealbruk og høy arealutnyttelse.
- I kommunesentrene skal det legges vekt på å skape gode uterom i menneskelig skala, med gode solforhold og offentlig tilgjengelige sitteplasser.
- I kommunesentrene skal det legges til rette for et tettmasket gatenett. Snarveier som gjør det enkelt å være fotgjenger skal opprettholdes. I nye utbyggingsområder skal snarveier etableres og/eller opprettholdes.
- I kommunesentrene og ved sentrale knutepunkter i kollektivnettverket kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn natur- og jordbrukshensyn. Ved omdisponering av jordbruksareal skal det minimum være 6 boliger per dekar eller minimum tomteutnyttelse på 200 %.

Retningslinjer for utbygging av boliger

- Minimum 80% av Skien og Porsgrunn kommuners utbygging av boliger per 4. år skal skje innenfor bybåndsavgrensingen, jfr plankart.
- Minimum 70% av Bamble kommunes utbygging av boliger per 4. år skal skje innenfor bybåndsavgrensingen, jfr plankart.
- Maksimum 20% av Skien og Porsgrunn kommuners utbygging av boliger per 4. år kan skje i form av mindre utbygginger utenfor bybåndsavgrensing, jfr plankart.
- Maksimum 30 % av Bamble kommunes utbygging av boliger per 4. år skal skje i form av mindre utbygginger utenfor bybåndsavgrensingen, jfr plankart.
- Innenfor bybåndet skal det i nye utbyggingsområder legges til rette for en tetthet med minimum 2 boliger per dekar.¹
- Innenfor «elvebyen» skal det i nye reguleringsplaner for bolig legges til rette for en tetthet på minimum 4 boliger per dekar.
- Innenfor kommunesentrene i Skien og Porsgrunn skal det ved boligprosjekter legges til rette for minimum 4 boliger per dekar.
- På Langesundshalvøya skal det legges til grunn en gjennomsnittlig arealutbyttelse på 2 boliger pr. dekar.
- I Siljan skal det legges til grunn minimum 1 bolig per dekar i nye utbyggingsområder utenfor sentrum. Nye boliger innen bybåndet bør ikke ha viktige målpunkt som grunnskole og lokalsenter lengre unna enn 2 km.
- Fra alle nye boliger innenfor bybåndet skal det være mulig å bevege seg trygt som fotgjenger eller syklist til nærmeste lokalsenter og til overordnet grøntstruktur.

Retningslinjer for næringsarealer

- Utvikling av næring/arbeidsplasser skal hovedsakelig skje innenfor bybåndsavgrensingen.
- Kontorvirksomheter skal fortrinnsvis lokaliseres i kommunesentrene.
- Campus Kjølnes, Klosterøya, Rønningen og Herøya videreutvikles som kunnskaps- og FoU-klynger.
- Industrivirksomheter som kan medføre luft- og støytiltak eller utslipp til vann, bør lokaliseres rundt Frierfjorden/Voldsfjorden.
- Lager og logistikk-virksomheter bør lokaliseres til overordnet veinett (E18-Rv36)
- For å sikre estetiske løsninger skal det stilles krav om struktur- og designmanual ved regulering av næringsarealer.
- Ved etablering av store arbeidsplasser bør det utarbeides mobilitetsplan.

¹ Tetthet skal i Skien og Porsgrunn beregnes per reguleringsplan. Interne veier og lekeplasser inngår i beregningsgrunnlaget, mens skoler, friområder og andre felles funksjoner ligger utenfor.

Retningslinjer for grøntstruktur, landbruk og naturressurser

- Det skal sikres sammenhengende grøntkorridor på hver side av elva fra Skien til Porsgrunn
- På tvers av bybåndet skal det være sammenhengende grøntkorridorer som sikrer tilgjengelighet mellom elva og de regionale friluftsområdene øst og vest for bybåndet.
- Utbygging prioriteres innenfor områder som allerede er tatt i bruk til utbygging, framfor utbygging på landbruksjord og andre verdifulle arealer.
- Landbruksjord og arealer med viktige naturressurser skal i utgangspunktet ikke omdisponeres til byggeområder. Dersom omdisponering er nødvendig, skal arealene ha en høy utnyttelse og en organisering som minimerer ytterligere utbyggingspress
- Bekker bør holdes åpne og lukkede bekker bør vurderes gjenåpnet der dette kan gi en bedre håndtering av overvannet, bedre biologisk mangfold og mer attraktive nærområder.

Retningslinjer for å sikre miljøvennlig transport

- Traséer for Metrobuss skal kartfestes i kommuneplanenes arealdel.
- I traséer for Metrobuss skal det ikke etableres nye kryss, rundkjøringer eller av/påkjørsler som reduserer bussens framføringshastighet.
- Ved utforming av kryssløsninger i traséer for metrobuss skal man prioritere framkommelighet for buss på bekostning av sideveistrafikk.
- Ved utarbeidelse av reguleringsplaner som grenser til trasé for metrobuss skal det sette av areal til framtidig kollektivfelt der dette er nødvendig.
- Mulig trasé for bybane skal ikke bygges igjen.
- Aktuelle traséer for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen skal sikres i kommuneplanenes arealdel.
- Til og fra kollektivknutepunktene og bysentrene skal det sikres gode forbindelser for gående og syklende også i vinterhalvåret.
- Det skal stilles kvalitetskrav i planer for utbygging som sikrer en attraktiv menneskelig skala og motiverer til gåing, sykling og opphold.
- Det skal sikres sammenhengende og attraktive hovedruter for sykkel med forbindelser til sentrumsområder og regionale grøntområder.
- Felles parkeringsnorm for Skien og Porsgrunn skal inneholde maksimumskrav til parkering, og minimumskrav til sykkelparkering. Parkeringsnormen skal sikre effektiv utnyttelse av parkeringsplassene i sentrumsområder.

Retningslinjer for sikkerhet og beredskap

- Ved utbygging skal risiko og sårbarhet for planområdet vurderes i planprosessene og mulig avbøtende tiltak avklares.
- Fremtidig utbygging skal lokaliseres og planlegges slik at de er robuste i forhold til fremtidige klimaendringer og endret risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer
- Kritiske samfunnsfunksjoner (kritiske helsetjenester, brann, politi osv.) og infrastruktur (hovedveger, sentre for strømfordeling, telekommunikasjon m.m.) skal ikke lokaliseres i særlig sårbare eller risikoutsatte områder.

PLANBESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER FOR HANDEL OG TJENESTEYTING

For handel og tjenesteyting er det både planbestemmelser og retningslinjer.

Planbestemmelser er juridisk bindende og virker foran reguleringsplan og kommuneplan.

Retningslinjer er retningsgivende for kommunenes, fylkeskommunens og statens planlegging.

Nedenfor følger først planbestemmelser nummerert fra 1-4, deretter følger retningslinjer nummerert fra 5-8.

Planbestemmelser for handel og tjenesteyting

1. Senterstrukturen i Grenland

Senterstrukturen i Grenland består av følgende sentre:

Fylkessenter: Skien

Regionsentre: Skien og Porsgrunn

Kommunesentre: Skien, Porsgrunn, Langesund, Stathelle (sekundært kommunesenter) og Siljan

Lokalsentre: Borgeåsen, Brevik, Moheim, Menstad, Grasmyn, Gulset, Heistad, Herre, Herøya, Hovenga, Klyve, Langangen, Nenset, Rugtvedt, Rønholt/Feset, Skjelsvik, Skotfoss, Stridsklev, Tufte og Åfoss

Handelsområder: Herkules, Kjørbekk og Enger

Kommunene har anledning til å inkludere flere lokalsentre eller andre områder for handel i senterstrukturen, jfr retningslinjenes pkt. 6 og 8.

2. Forbud mot store handelsetableringer utenfor senterstrukturen

Utvidelse eller etablering av handelsvirksomhet² er ikke tillatt utenfor senterstrukturen definert i pkt. 1. Sentrene skal være lokalisert og avgrenset i den til enhver tid gjeldende kommuneplans arealdel, jfr. retningslinjene 5-8.

3. Forbud mot etablering av tjenesteyting med høy besøksfrekvens utenfor senterstrukturen

Etablering av tjenesteyting med høy besøksfrekvens, slik som NAV-tjenester, tinghus, skattekontor, regionale utdanningsinstitusjoner, kino, bibliotek, kulturhus, osv. er ikke tillatt utenfor kommunesentrene. jfr. retningslinjene pkt. 5.

4. Unntak

Unntatt fra denne regionale planbestemmelse er:

- Handelsetableringer og/eller utvidelser av handelsvirksomhet inntil 1.500 m² samlet bruksareal.
- Handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget er biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesentre og planteskoler. Listen er uttømmende.
- Tjenesteyting i form av sykehus.
- Tjenesteyting på Grasmyn jfr. retningslinje 6.
- Reguleringsplaner som er godkjent etter 1. juli 2008 og fram til denne plan trer i kraft.

² Med handelsvirksomhet menes all form for virksomhet som bedriver salg av varer til private sluttbrukere. Handelsvirksomhet i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som enhet skal vurderes samlet. Det samme skal handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område, som for eksempel en handelspark.

Retningslinjer for handel og tjenesteyting

5. Fylkessenter, regionsentre og kommunesentre

Fylkessenter, regionsentre og kommunesentre skal avgrenses som sentrumssoner i kommuneplanens arealdel innenfor grenser for kommunesentre vist i denne planen (ATP-Grenland).

I fylkessenter lokaliseres funksjoner og tjenester som skal betjene hele fylket.

I regionsentre lokaliseres funksjoner og tjenester som skal betjene hele Grenland.

I kommunesentre lokaliseres funksjoner og tjenester som skal betjene en hel kommune.

Innenfor fylkessenter, regionsentre og kommunesentre legges ikke begrensninger på omfanget av handelsetableringer og utvidelser av handelsvirksomhet.

6. Lokalsentre

Lokalsentre avgrenses i kommuneplanens arealdel. Disse sentrenes rolle er å dekke lokale behov til daglig handel og tjenester. Det skal være god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende fra området sentrene skal betjene.

Innenfor sentrumssonen for lokalsentre tillates etablering av handelsvirksomhet med samlet bruksareal inntil 3000 m² uten at det stilles krav om handelsanalyse. Eksisterende handelsvolum kan videreføres uten at det stilles krav om handelsanalyse. Ved Grasmyr tillates etablering av videregående skole, idrettsanlegg og kulturtilbud.

Dersom samlet bruksareal til handel overstiger 3000 m² gjelder retningslinjer og krav til dokumentasjon tilsvarende retningslinje 8 - Andre områder for handel.

Kommunene har anledning til å etablere nye lokalsentre. Det stilles da krav til dokumentasjon tilsvarende retningslinje 8 - Andre områder for handel.

7. Handelsområder

Kjørbekk

Kjørbekk er regionalt handelsområde for store handelsenheter.

Området er avgrenset i denne plan.

Minste tillatte bruksareal per detaljhandelsvirksomhet er 1 500 m².

Det stilles ikke krav om minstestørrelse for handel med plasskrevende varegrupper.

Virksomheter som allerede er etablert i området når denne plan (ATP-Grenland) trer i kraft, kan utvide uten at arealkravet inntreffer.

Fra hovedinngang til den enkelte detaljhandelsvirksomhet skal det maksimalt være 400 meter gangavstand til nærmeste busstopp på metrosystemet.

Forbindelse til busstopp skal være trygg og tydelig skiltet.

Ved hovedinngang skal det minimum være 1 sykkelparkeringsplass per 1 00 m² bruksareal.

Enger

Enger er regionalt handelsområde for store handelsenheter.

Området er avgrenset i denne plan.

Minste tillatte bruksareal per detaljhandelsvirksomhet er 3000 m².

Det stilles ikke krav om minstestørrelser for handel med plasskrevende varegrupper.

Virksomheter som allerede er etablert i området når denne plan (ATP-Grenland) trer i kraft, kan utvide uten at arealkravet inntreffer.

Fra hovedinngang til den enkelte detaljhandelsvirksomhet skal det maksimalt være 400 meter gangavstand til nærmeste busstopp på metrosystemet.

Forbindelse til busstopp skal være trygg og tydelig skiltet.

Ved hovedinngang skal det minimum være 1 sykkelparkeringsplass per 200 m² salgsareal.

Herkules

Herkules er et kjøpesenter. Handelsområdet er delt i tre soner.

I sone A tillates handelsvirksomhet med et totalt handelsareal 30 000 m².

I sone B1 tillates handelsvirksomhet med et totalt handelsareal 35 000 m².

I sone B2 tillates handelsvirksomhet med et totalt handelsareal på 10.000 m².

Minste enhetsstørrelse i sone B1 og B2 er 1 000 m².

8. Andre områder for handel

Dersom kommunene ønsker å etablere nye handelsområder eller lokalsentre, skal disse defineres og avgrenses i kommuneplanens arealdel. I disse områdene skal det kun legges til rette for handelsetableringer som ikke er ønskelige eller ikke er egnet i øvrige definerte sentre, jfr. pkt. 1 og 2.

Som et minstekrav til områdene gjelder:

1. Handelsvirksomhet skal maksimalt ligge innen 300 meter fra busstopp på metrolinje.
2. Områdene skal være koblet til det regionale gang- og sykkelveinettet.

Lokalisering og avgrensning av areal til handel skal baseres på en dokumentasjon av eksisterende handelsvirksomhet, utviklingen i markedet, vurderinger av mål for handelsvirksomheten og potensial for foretting.

Følgende forhold skal vektlegges ved vurdering av påvirkning på andre sentre:

- Forventet endret netto omsetning i andre sentre beregnet 5 år etter at tiltaket igangsettes.
- Om påvirkningen primært er innen den aktuelle kommunes egen senterstruktur, eller om det er en betydelig påvirkning over kommunegrensen, og lokale vurderinger av virkningen av svikt i omsetning i senter/sentre.

Etablering av nye eller utvidelse av eksisterende sentre anbefales ikke tillatt dersom konsekvensene på fem års sikt er redusert omsetning³ i ett eller flere av kommunesentrene.

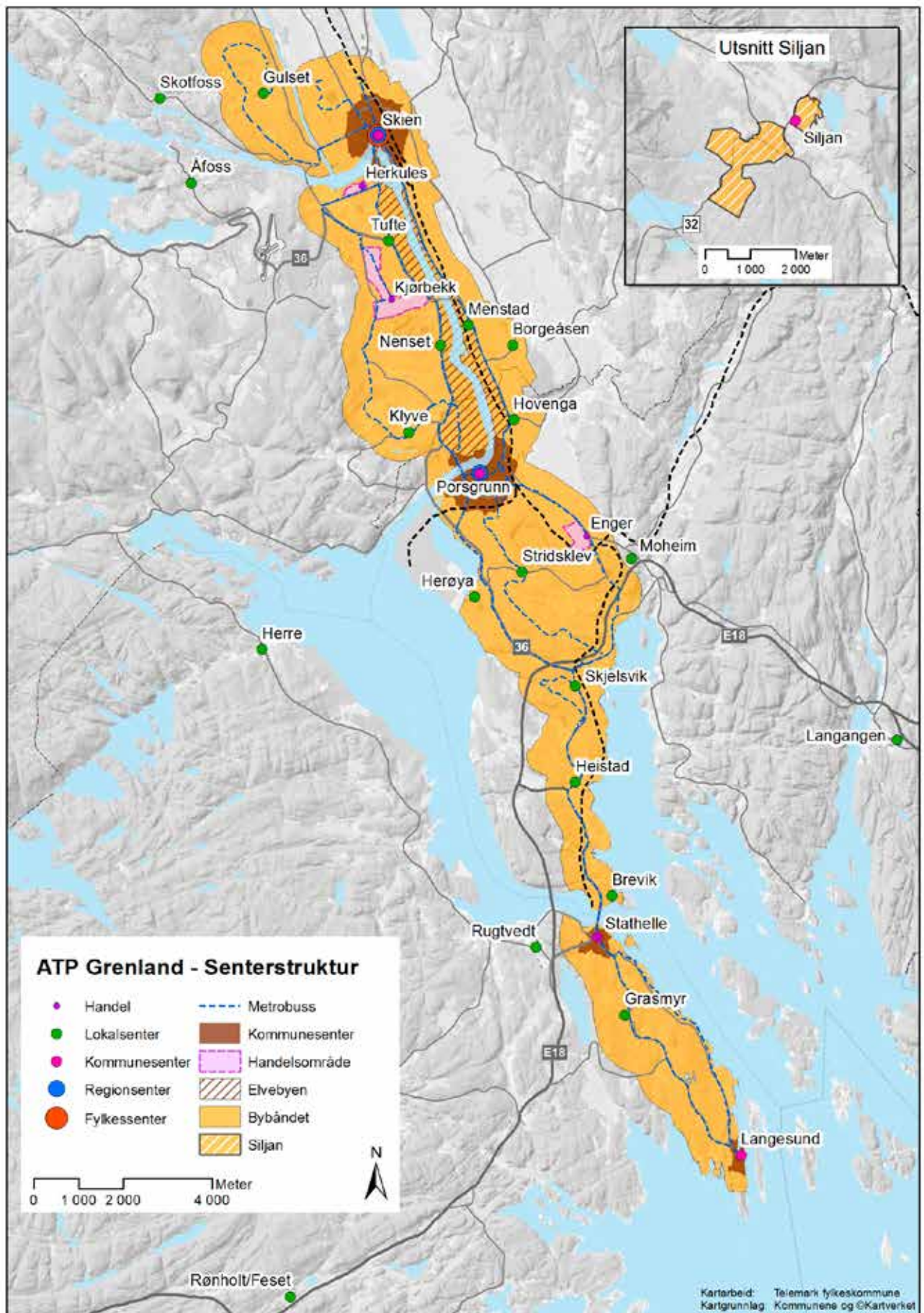
For nye handelsområder og lokalsentre skal det fastsettes:

- Maksimalt tillatt bruksareal innenfor en bestemt tidsperiode for områdene, slik at handelsetableringer her ikke gir negative konsekvenser for kommunesentre
- Maksimalt tillatt bruksareal for området samlet
- Maksimalt krav til parkering for bil
- Minimumskrav til sykkelparkering

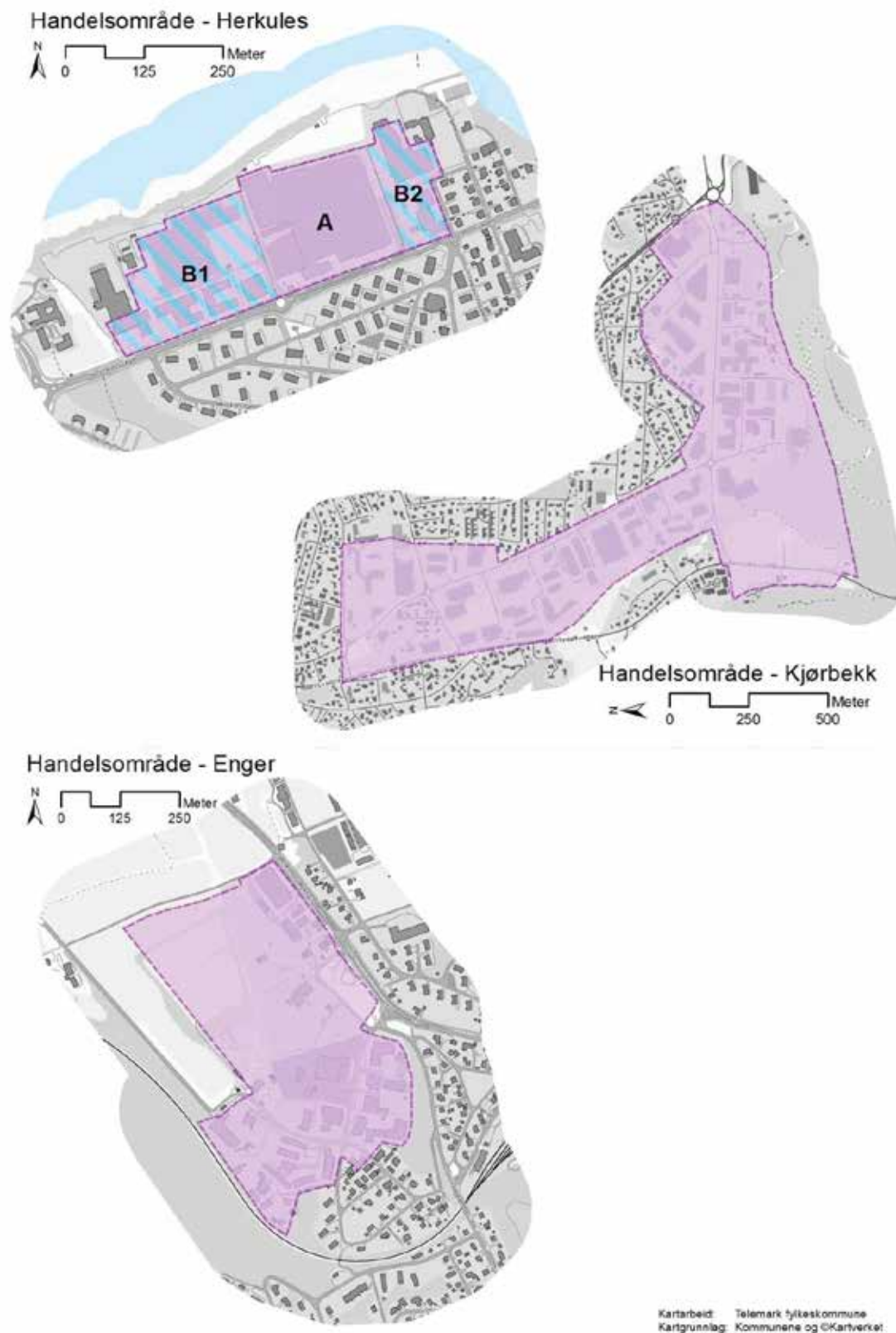
Det skal vurderes om det bør settes minimumskrav eller maksimumskrav knyttet til størrelsen på den enkelte handelsetablering.

Reisemotstand og sentrenes attraksjonskraft skal legges til grunn for konsekvensanalysene ved bruk av modellen «ATP-handel».

3 Med redusert omsetning menes netto redusert omsetning, og ikke redusert markedsandel. Ved beregning av endret omsetning skal det korrigeres for inflasjon.



Kartutsnitt -handelsområder



HANDLINGSPROGRAM

Tiltak	Oppfølging
<i>Bypakke Grenland</i> Tiltaksplan med tilhørende finansieringsplan for transportsystemet i Grenland.	Bystrategisamarbeidet
<i>Satsing på sentrum</i> Fylkeskommunen vil bistå kommunene med å ta en offensiv rolle for å sikre stedsutvikling og investeringer i by- og kommunesentra.	Fylkeskommunen
<i>Grønn fil-prinsippet</i> Det etableres rutiner for å prioritere behandling av reguleringsplaner innenfor kommunesentrene.	Bystrategisamarbeidet og Grenlandsstandard
<i>Pilotprosjekt - Fortetting av næringsarealer</i> Det gjennomføres et pilotprosjekt for fortetting av et næringsareal i Grenland for å skaffe erfaring med problemstillinger, virkemidler og viktige aktører. Pilotprosjektet legges til grunn for en anbefaling om fortetting i neste rulling av planen.	Bystrategisamarbeidet
<i>Fortetting med kvalitet</i> Utvikle regionale kriterier for fortetting av næringsarealer og boligområder.	Bystrategisamarbeidet
<i>Drift og vedlikehold av G/S</i> Det etableres felles retningslinjer for drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet.	Bystrategisamarbeidet
<i>Kartlegging av næringsarealer</i> Det gjennomføres en regional kartlegging av næringsarealer og framtidig arealbehov. Kartleggingen vil blant annet avklare om det er behov for nye arealer til små- og mellomstore bedrifter, og om Ånnerød-Lakåsen bør være en langsiktig arealreserve.	Bystrategisamarbeidet (Startes opp 2014)
<i>Helhetlig konseptvurdering av kollektivtrafikken</i> Det gjennomføres en utredning hvor ulike kollektivtilbud vurderes i sammenheng. Utredningen må vurdere Lokaltog/Intercity, bybane, båt på elva, Brattsbergbane og busstilbud/superbuss i en sammenheng og avklare optimal arbeidsdeling mellom konseptene.	Bystrategisamarbeidet (Startes opp 2014)
<i>Mobilitetsveiledning</i> Det etableres en ordning for motivering, markedsføring og gjennomføring av kampanjer for miljøvennlig transport.	Bystrategisamarbeidet
<i>Arealregnskap</i> Det etableres et system for å evaluere hvordan planen følges opp.	Bystrategisamarbeidet (Startes 2014)
<i>Innfartsparkering</i> Det etableres et eget prosjekt som tar for seg koblingen mellom parkering, kollektivtransport, sykkel, billetter og avgifter.	Bystrategisamarbeidet



BAKGRUNNSMATERIALE

Fagutredninger

Fortettpotensial i Grenland, Norconsult 2012

Bybane Grenland, Mulighetsstudie for byutvikling og bybane, Norconsult 2013

Senterstruktur og handelsanalyse i Grenland, Asplan Viak 2013

Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland, Asplan Viak 2013

Temarapport: Boligstrategi, Bystrategisamarbeidet 2013

Temarapport: Grønnstruktur, Bystrategisamarbeidet 2013

Temarapport: Næringsstrategi, Bystrategisamarbeidet 2013

Konseptvalgutredning for Grenland, Statens vegvesen, 2010

Nasjonale føringer

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging, 1993

Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planleggingen, 1989

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, 2008

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, 2009

Statens forventningsbrev til fylkeskommuner og kommuner for 2014, 2013

Regionale føringer:

Bærekraftige Telemark, regional planstrategi 2012-2016





TELEMARK
FYLKESKOMMUNE

VIL DU VITE MER?

www.telemark.no/atp-grenland

