asplan
viak

Oppdragsgiver:	Telemark fylkeskommune
Oppdragsnavn:	Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland
Oppdragsnummer:	651816-01
Utarbeidet av:	Marit Øhrn Langslet, Gunnar Berglund, Mette Gundersen
Oppdragsleder:	Mette Gundersen
Dato:	10.11.2026
Tilgjengelighet:	Åpent

Notat Scenarioer senterstruktur og handel

Dokument 4 – Kunnskapsgrunnlag for regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland

Innledning 2
1. Forutsetninger og grunnlag 2
2. Scenario Spredt utvikling 7
3. Scenario Videreføring av dagens utvikling 8
4. Scenario Konsentrert utvikling: 12

Versjonslogg:

03	10.11.26	Justeringer etter tilbakemeldinger oppdragsgiver	ML	MG
02	08.10.26	Justeringer etter Administrativ koordineringsgruppemøte	ML	MG
01	18.09.26	Nytt dokument	ML, GB	GB, MG
VER.	**DATO**	**BESKRIVELSE**	**AV**	**KS**

Innledning

Dette notatet er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag av Telemark fylkeskommune. Det er ett av fem dokumenter som til sammen utgjør et faglig kunnskapsgrunnlag for temaene handel og senterstruktur og næringsarealer i ny Regional plan for areal og mobilitet i Grenland (RAM Grenland) for Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner. Dette notatet omhandler scenarioer for handel og senterstruktur og mulige virkninger av disse.

Hensikten med å utvikle scenarioer og beskrive mulige virkninger av dem er å kunne svare på hvordan ulike måter å utvikle regionen på vil bidra til oppnåelse av de målene som er definert i Bystrategi Grenland og som er vedtatt politisk. *Dokument 5 – Vurderinger og anbefalinger* beskriver både målene (kap. 1.1.1) og hvordan scenarioene vurderes å treffe på dem (kap. 1.4), med dette notatet som grunnlag.

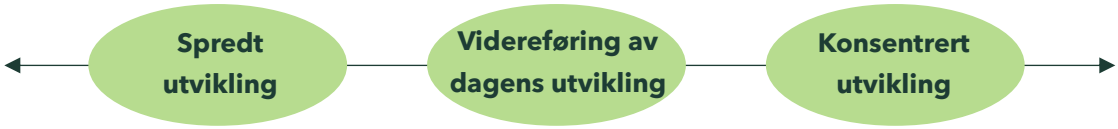
Det er utarbeidet forenklede scenarioer som har til hensikt å si noe om konsekvenser av ulike politiske valg. Det er altså ikke en klassisk scenariometodikk der man identifiserer drivkrefter i samfunnsutviklingen og kombinerer disse for å konstruere ulike framtidsscenarioer. I dette tilfellet skal det tas politiske valg om grad av samordning og styring av arealpolitikk for handel og senterstruktur. Det er derfor utviklet scenarioer med ulike grader av konsentrasjon og spredning av forventet vekst innen handel, tjenesteyting og kontorarbeidsplasser. Det er ikke sett på scenarioer med ulik befolkningsutvikling, f.eks. høy og lav vekst, da dette ikke kan besluttes politisk på samme måte som arealpolitikk.

Det er lagt vekt på at scenarioene skal være overordnede, prinsipielle og rendyrkede for å tydeliggjøre forskjeller. De er altså litt karikerte, og er ikke tenkt som alternativer man skal velge mellom i videre planarbeid, men heller utgangspunkt for diskusjon om langsiktige virkninger av ulike valg og prioriteringer.

1. Overordnet

1.1. Om de tre scenarioene

Det er definert tre scenarioer, med utgangspunkt i at forventet vekst innen handel, tjenesteyting og arbeidsplasser fordeles på tre ulike måter innenfor byregionen fram mot 2050:



Mindre styring og samarbeid i arealpolitikken. Utviklingen styres mer av hvor det er tilfeldige grunneierinitiativ.

Videreføring av dagens ATP Grenland og dagens arealpolitikk inkludert senterstruktur.

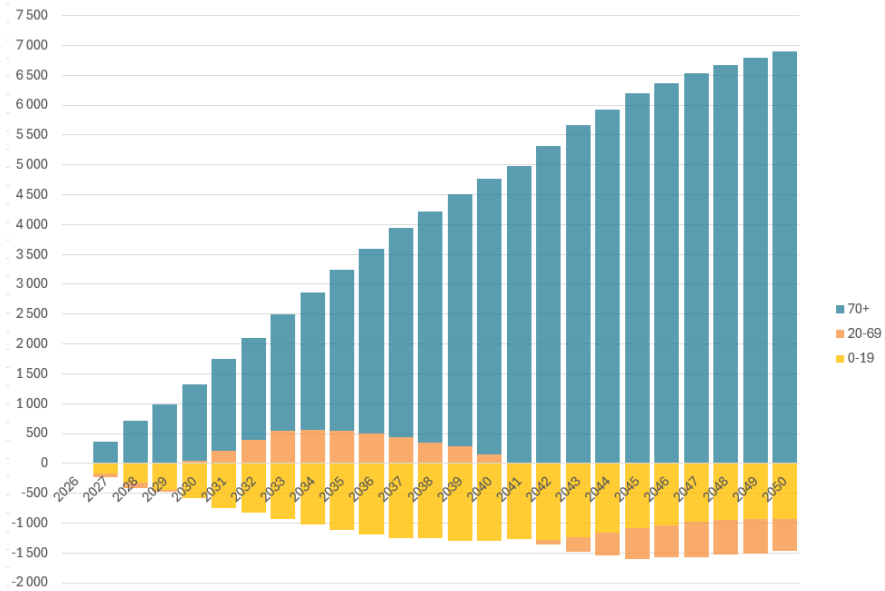
Mer forpliktende samarbeid om arealpolitikk, der man prioriterer styrking av bysentrumene.

1.2. Felles grunnlag

Veksttall for handel og tjenesteyting og kontorarbeidsplasser

Det er beregnet felles veksttall for arbeidsplasser innen handel og tjenesteyting og kontorarbeidsplasser for alle de tre scenarioene. Veksttallene er så fordelt som et utgangspunkt for scenarioene. Vekstfordelingen er karikert og er ment å supplere stiliserte/prinsipielle kartene for hvert scenario, og for å gi et bilde av hvilken størrelsesorden av veksttall som kan forventes i perioden, med ulik geografisk fordeling. Mulige virkninger av vekstfordelingen, som for eksempel at mer handel ett sted kan føre til mindre handel et annet sted over tid, er ikke lagt inn.

Veksttallene for arbeidsplasser innen handel og tjenesteyting og kontorarbeidsplasser er beregnet ut fra befolkningsutviklingen fram mot 2050 i SSBs hovedalternativ (MMMM) for de tre kommunene, og en forutsetning om at forholdstallet mellom antall arbeidsplasser innen de to kategoriene og befolkningstallet er konstant. For kontorarbeidsplasser har det vært drøftet å bruke befolkningsutviklingen i arbeidsfør alder (20-69 år) som grunnlag. SSBs veksttall innen denne aldersgruppen er imidlertid svært lave fram mot 2040 og negative fram mot 2050, slik at de er funnet mindre hensiktsmessige å få bruke som grunnlag for scenarioer der hensikten er å få frem forskjeller i vekstfordeling.



Grafen viser samlet befolkningsutviklingen fram mot 2050 for Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner iht. SSBs hovedalternativ (MMMM), fordelt på ulike aldersgrupper.

For å gi et bilde på mulig vekst for **handel og tjenesteyting** er det sett på antall ansatte innenfor en samling næringskoder for *besøksintensive virksomheter*, det vil si handel og både offentlige og private tjenestevirksomheter. Offentlige tjenester inkluderer sykehus, helsetjenester, utdanning mv. Denne typen virksomheter har ca. 28.000 ansatte av totalt 55.000 ansatte i området i dag. Ut fra dette og befolkningsveksten er det beregnet en vekst på ca. 1.400 ansatte innen handel og tjenesteyting fram mot 2050.

For å gi et bilde på mulig vekst for **kontorarbeidsplasser** er det sett på antall ansatte innenfor en samling næringskoder for *øvrige arbeidsplassintensive virksomheter*. Det er mange kontorarbeidsplasser også innen tjenesteyting, men dette er de virksomhetene som er vurdert å ikke ha mye besøk. Denne typen virksomheter har ca. 11.000 ansatte av totalt 55.000 ansatte i området i dag. Ut fra dette og befolkningsveksten er det beregnet en vekst på ca. 500 ansatte innen kontorarbeidsplasser fram mot 2050.

Andre forutsetninger

Scenarioene tar ikke for seg bolig og befolkningsutvikling. Det er lagt til grunn befolkningsvekst i tråd med SSBs hovedalternativ mot 2050, det vil si en samlet vekst på ca. i underkant av 7000 mennesker innenfor de tre kommunene samlet. Det er lagt til grunn en videreføring av de siste 10 års boligutvikling i alle scenarioer, det vil si en blanding av konsentrasjon i og inn mot bysentrumene, en del utvikling i bybåndet og lokalsentre, og noe utenfor bybåndet.

Scenarioene tar heller ikke for seg parkeringspolitikk, og det er lagt til grunn dagens politikk i alle scenarioer, som i henhold til kommuneplanene tilsier at man vurderer parkering etter behov i hver enkelt sak for de relevante formålene.

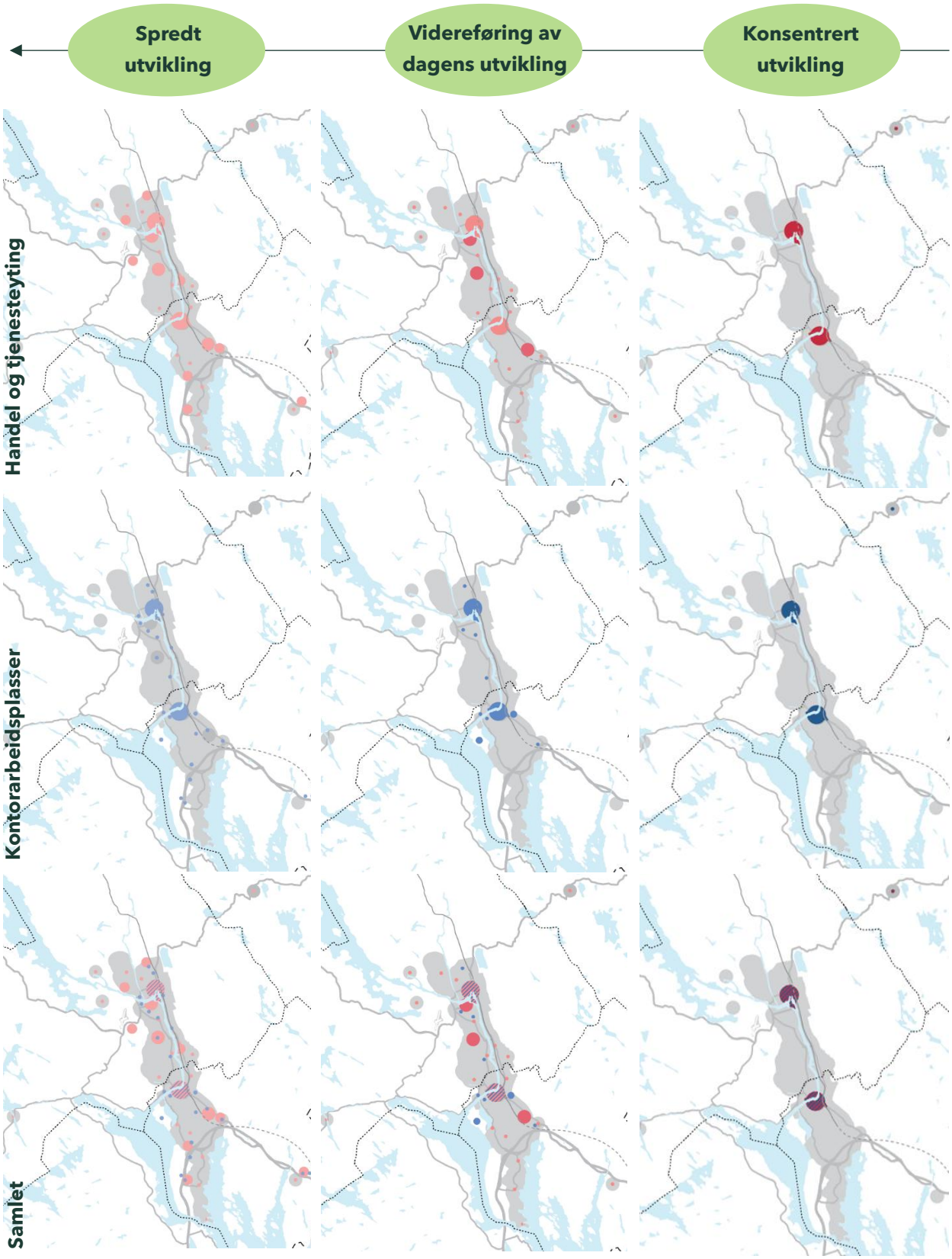
Scenarioene omhandler ikke ulike endringer i transportsystemet ut over som mulige virkninger av arealutvikling. Bomsystemet i Bypakke 2 er lagt til grunn og vil gi noe avvisning av biltrafikk i alle scenarioer.

1.3. Om beskrivelse av mulige virkninger

For hvert scenario er det beskrevet mulige virkninger for tre temaer på bestilling av oppdragsgiver: *Markedsgrunnlag, økonomisk bærekraft og transportutvikling (nullvekstmålet)*. I tillegg er det redegjort kort for mulige virkninger for *arealbruk*. Vår forståelse av temaene er som følger:

- Markedsgrunnlag handler om hvordan utviklingen påvirker kundegrunnlaget i bysentrumene og senterstrukturen, og dermed muligheten for et mangfoldig næringsliv, synergier mellom ulike typer virksomheter, og liv og aktivitet i sentrum.
- Økonomisk bærekraft handler om hvordan utviklingen påvirker offentlig sektors mulighet for å levere effektive og gode tjenester til regionens innbyggere, både når det gjelder kommunale tjenester og transporttilbud.
- Transportutvikling handler om hvordan utviklingen påvirker muligheten for å nå «nullvekstmålet», altså at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette ligger til grunn for statens videreføring av belønningsavtaler (tilskudd til styrket kollektivtransport) og en eventuell framtidig byvekstavtale.
- Arealbruk handler om hvordan utviklingen påvirker hvor mye areal som kan forventes å beslaglegges, og om det er som fortetting av allerede utbygd areal eller i større grad ubebygd/grønt areal.

1.4. Samleoversikt kart



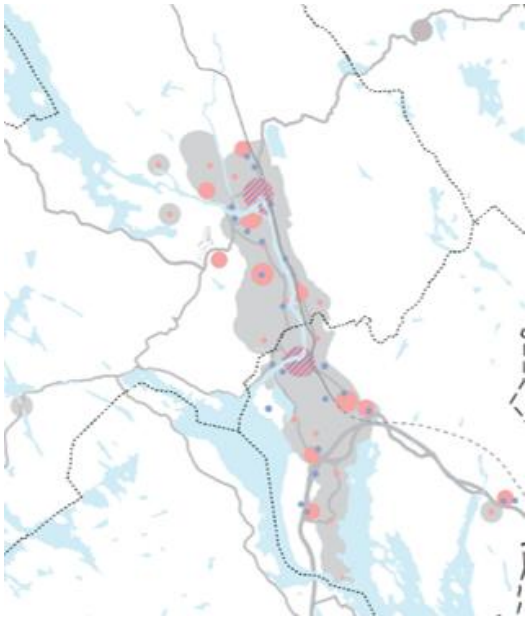
2. Scenario Spredt utvikling

2.1. Planforutsetninger

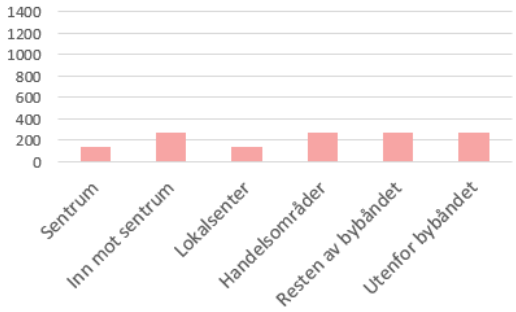
I dette scenariet er det mindre styring og samarbeid i arealpolitikken enn i dag. Kommunene legger til rette for det som kommer av initiativ og arealinnspill for handel, tjenesteyting og kontorarbeidsplasser, for å ikke gå glipp av vekstmuligheter enkelte steder og for å konkurrere med nabokommuner og -regioner.

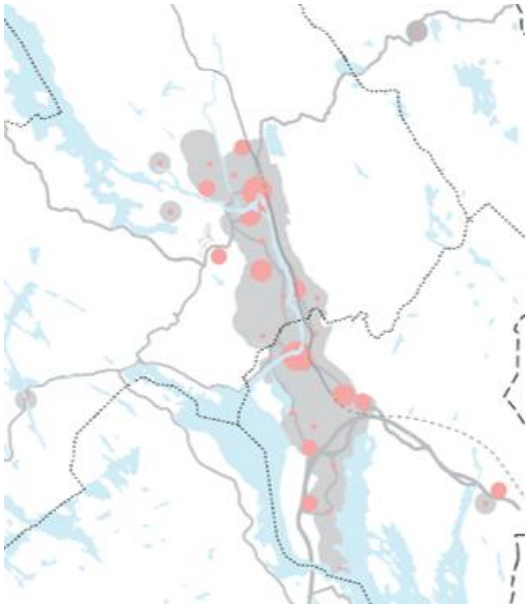
2.2. Lokalisering

Hovedbildet i 2050 er at utviklingen av handel, tjenesteyting og kontorarbeidsplasser har skjedd spredt, med flere etableringer langs hovedveinettet. Lite restriksjoner og styring av lokalisering og parkering gjør god biltilgjengelighet og mulighet for parkering til viktige faktorer når virksomheter skal velge lokalisering. Grunneier- og markedsinitiativ styrer i stor grad hvor arealer legges inn i kommuneplanene, reguleres og hvor det bygges ut når.

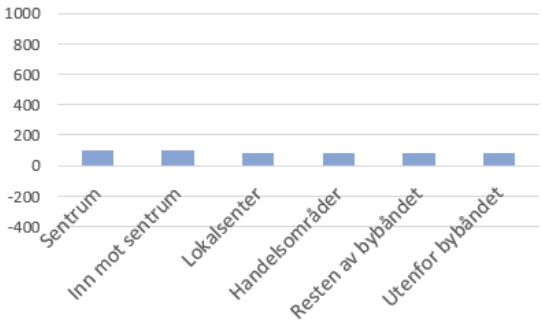


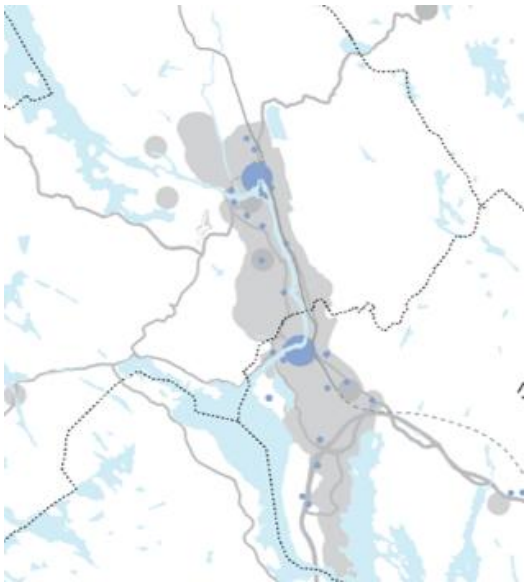
Handel og tjenesteyting lokaliseres i hovedsak langs hovedveinettet, i tillegg til i etablerte handelsområder og i noen grad i bysentrum og lokale sentre. Lokaliseringer følger bosettingsmønster og biltilgjengelighet for flest mulig.





Kontorarbeidsplasser lokaliseres spredt både i byene, bybåndet og i næringsområder langs hovedveinettet. Også disse lokaliseringene følger biltilgjengelighet for flest mulig.





2.3. Mulige virkninger

Markedsgrunnlag

- Når handelen spres til flere steder og vokser utenfor bysentrumene, så svekkes markedsgrunnlaget i bysentrumene. Denne mekanismen er dokumentert bl.a. gjennom kartleggingen av senterstruktur og handel (kunnskapsgrunnlagets Dokument 1) som ser på utviklingen i handelsområdene og bysentrumene de siste 10 årene. Økt handel langs hovedveisystemet, i tillegg til i de etablerte handelsområdene og lokalsentrene, gir flere handelsområder som konkurrerer om de samme kundene.

- Økt handel langs E18 kan fange opp noen flere kunder «på gjennomfart». Samtidig vil nye handelsetableringer langs hovedveisystemet konkurrere både med bysentrumene og de etablerte handelsområdene og føre til at disse handelsstedene svekkes.
- Lokalisering av kontorarbeidsplasser bidrar til markedsgrunnlag der de er ved at flere mennesker er innom et sted i løpet av en dag. Når kontorarbeidsplasser lokaliseres spredt andre steder enn i bysentrumene går man dermed glipp av en potensiell økning av markedsgrunnlaget i sentrumene.
- Mindre handel, tjenesteyting og arbeidsplasser i bysentrumene svekker også grunnlaget for andre virksomheter i sentrum som servering, kulturtilbud, hotell/overnatting, sentrums attraktivitet som bosted, og sentrums rolle som ikke-kommersiell møteplass inne og ute (f.eks. bibliotek, byliv i gater, parker og byrom).

Økonomisk bærekraft (offentlig)

- Mindre styring innen arealpolitikken vil i tillegg til mer spredt utvikling gi større uforutsigbarhet i hvor utviklingen vil skje over tid. Dette vil generelt gjøre det mer utfordrende å gjøre gode langsiktige prioriteringer innenfor kommunale tjenester. For mange tjenester er det boligutviklingen og bosettingsmønsteret som er det viktigste grunnlaget for prioriteringer, fordi tjenestene skal være tett på der folk bor. Likevel vil lokalisering av handel, tjenester og kontorarbeidsplasser også kunne påvirke den økonomiske bærekraften i tjenestene. For det første vil en mer spredt og uforutsigbar utvikling gi en mindre tydelig lokal senterstruktur, og det kan bli mindre tydelig hvilke steder som bør prioriteres over tid, også for offentlige tjenester. For det andre kan mangel på en prioritert og forutsigbar senterstruktur også gjøre det vanskeligere å samordne private og offentlige tilbud, samt tilbud basert på frivillighet, som kan styrke tjenestene.
- Mer spredt lokalisering av arbeidsplasser og tjenesteyting gir større behov for å spre ressursene til kollektivtransport utover, som vil gjøre denne tjenesten mindre økonomisk bærekraftig og samtidig svekke konkurransekraften i forhold til bil. Dersom arealutviklingen gjør at man må opprette flere metro- eller pendelbusslinjer, gjøre det at man må redusere frekvensen på de linjene man allerede har, gitt samme budsjett.

Transportutvikling

- Spredt arealutvikling der virksomhetene (handel, tjenester og kontorarbeidsplasser) får god biltilgjengelighet, vil som hovedregel føre til økt biltrafikk og lavere kollektiv-, gang- og sykkelandeler. Når målpunktene for folks reiser spres over et større område

gir det større avstander, som gjør dem mindre tilgjengelige for gående og syklende. Spredte målpunkter blir også vanskeligere å betjene med et godt kollektivtilbud, samtidig som bilen har store konkurransefortrinn med god tilgjengelighet og god parkeringsdekning.

- Scenarioet bidrar ikke til oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltrafikk. Nullvekstmålet er styrende for nye avtaler med staten: både byvekstavtale om økte midler til transportinvesteringer, og fornyet avtale om belønningsmidler for videreføring av midler til et forsterket kollektivtilbud. Scenarioet er heller ikke i tråd med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet som sier at: «*I byområder med belønningsmidler og byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet.*». Scenarioet vil dermed ikke gi grunnlag for nye avtaler, slik forutsetningene for avtalene er definert.

Arealbruk

- Mindre styring i arealpolitikken vil gi flere spredte lokaliseringer langs hovedveinettet, som gjør at det vil tas i bruk mer areal. Ny utbygging som skjer spredt har ofte lavere tetthet, med parkering på terreng osv., og i slike områder er det ofte enklere/mindre kostnadskrevende å bygge ut på uberørt (grønt) areal enn å fortette eller transformere i allerede utbygde områder.

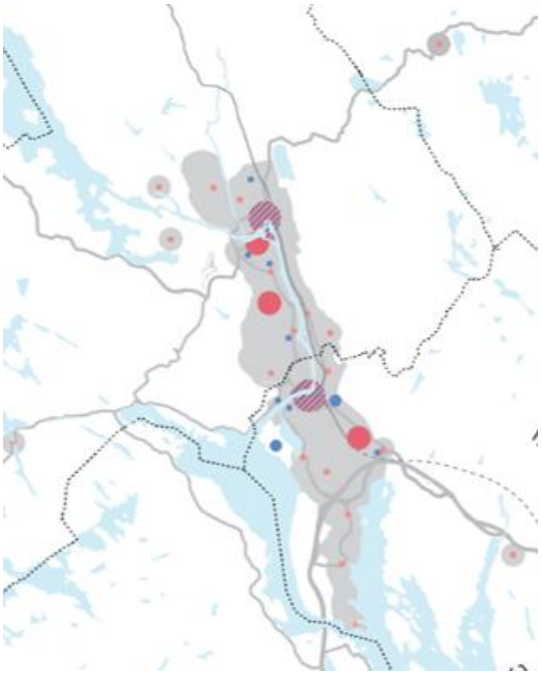
3. Scenario Videreføring av dagens utvikling

3.1. Planforutsetninger

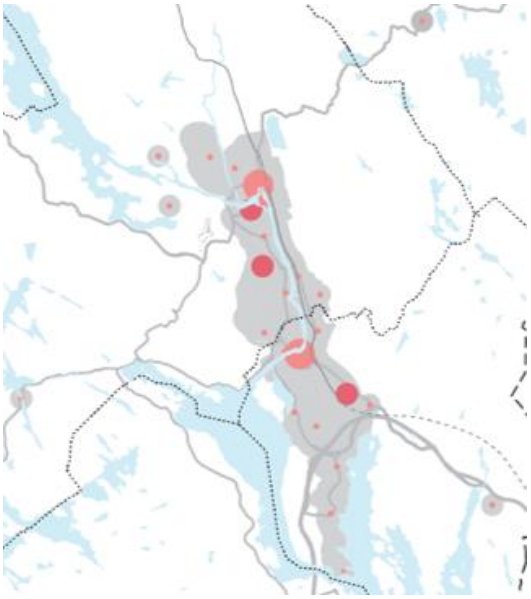
Dette scenarioet innebærer en videreføring av dagens ATP Grenland og dagens arealpolitikk i kommunene. Det er en videreføring av dagens senterstruktur i den regionale planen, med mulighet for lokale tilpasninger.

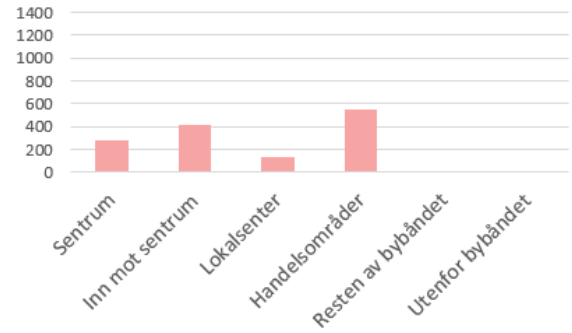
3.2. Lokalisering

Hovedbildet i 2050 er at utviklingen har skjedd som en videreføring av de siste 10 års utvikling: Fortsatt styrking av handelsområdene og handelsnedgang i sentrum, og at kontorarbeidsplasser lokaliseres både i og inn mot sentrum, i lokalsentre, resten av bybåndet og utenfor bybåndet. Dagens ATP Grenland har pekt ut mange lokalsentre som videreføres. Lite restriksjoner innen parkering gjør at virksomhetene ofte vil velge lokalisering med best mulig biltilgjengelighet og god plass til parkering, innenfor det relativt store handlingsrommet som gis innen dagens ATP Grenland og praktiseringen av denne.

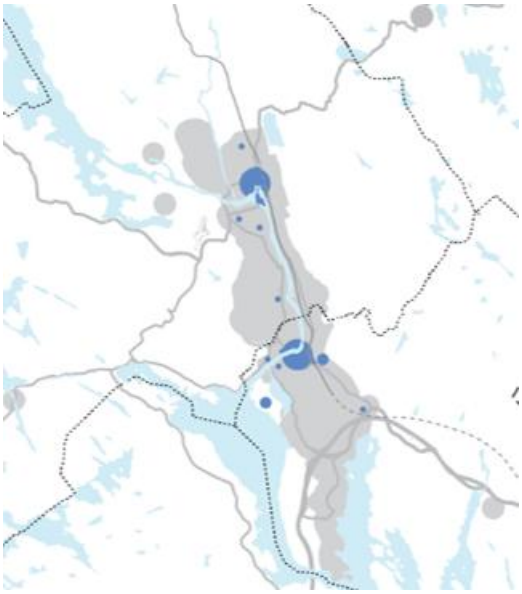


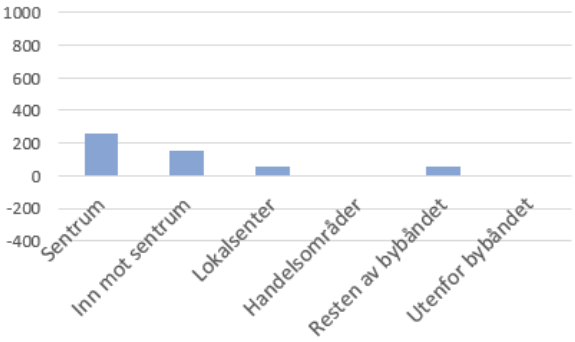
Handel og tjenesteyting lokaliseres i stor grad i handelsområder, bysentrum og lokalsentre. Iht. praksis siste 10 år: Også en del inn mot sentrum. Tjenesteyting med høy besøksfrekvens i kommunesentrene.





Kontorarbeidsplasser: Lokaliseres fortrinnsvis i bysentrumene, i tillegg til Campus Kjølnes, Klosterøya, og Herøya og noe ellers innenfor bybåndet. Iht. praksis siste 10 år: Også en del i områdene inn mot sentrum.





3.3. Mulige virkninger

Markedsgrunnlag

- Videreføring av dagens senterstruktur med store handelsvirksomheter i egne handelsområder bidrar til å styrke markedsgrunnlaget i handelsområdene, og samtidig til å trekke handelen ut av sentrum. Denne mekanismen er dokumentert bl.a. gjennom kartleggingen av senterstruktur og handel (kunnskapsgrunnlagets Dokument 1) som ser på utviklingen i handelsområdene og bysentrumene de siste 10 årene.

Sammenliknet med scenarioet Spredt utvikling, er allikevel markedsgrunnlaget i sentrumene noe bedre i dette scenarioet.

- Kontorarbeidsplasser som lokaliseres i bysentrumene og lokalsentrene vil styrke markedsgrunnlaget i disse, mens kontorarbeidsplasser som ligger andre steder (inn mot sentrum, i handelsområdene og bybåndet for øvrig) gjør at man går glipp av en potensiell økning i markedsgrunnlaget i sentrumene. Her trekker scenarioets utvikling i begge retninger. Kartleggingen av senterstruktur og handel de siste 10 år har vist at konsentrasjonen av arbeidsplasser i sentrum som har skjedd, i seg selv, ikke har vært nok til å opprettholde sentrumenes konkurransekraft innen handel. I Skien har det f.eks. skjedd en økning på ca. 1500 besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i sentrum, samtidig som det har vært en nedgang i antall ansatte innen handel i sentrum (kunnskapsgrunnlagets Dokument 1).
- Som for scenarioet Spredt utvikling vil mindre handel i sentrum også svekke grunnlaget for andre virksomheter i sentrum som servering, kulturtilbud, hotell/overnatting, sentrums attraktivitet som bosted, og sentrums rolle som ikke-kommersiell møteplass inne og ute (f.eks. bibliotek, byliv i gater, parker og byrom).
- For lokalsentre kan markedsgrunnlaget styrkes der mange virksomheter samles på ett sted: tjenester, lokale møteplasser, servering, lokal handel, arbeidsplasser mv. En videreføring av de siste 10 års utvikling innebærer imidlertid samlet sett (for alle lokalsentrene) en nedgang i dagligvarehandel og ingen endring for annen handel, ifølge kartleggingen av senterstruktur av handel (kunnskapsgrunnlagets Dokument 1). Det kan tyde på at også markedsgrunnlaget i lokalsentrene påvirkes negativt av veksten i handelsområdene.

Økonomisk bærekraft

- Prioriteringen av en senterstruktur som ligger i ATP Grenland, med bysentrum og utpekte lokalsentre, kan brukes som grunnlag for å samle kommunale tilbud, og dermed påvirke den økonomiske bærekraften til disse. Det forutsetter at investeringer og tjenestetilbud konsentreres til de samme stedene. Det er vanskelig på dette nivået å vurdere om antall lokalsentre som ligger i ATP Grenland er det riktige for å bidra til offentlige tjenester med økonomisk bærekraft, men i prinsippet vil en langsiktig prioritering være positivt. Dersom det er et tydelig signal fra kommunene hvilke sentre som skal pekes ut for både lokal handel og tjenester, lokale møteplasser inne og ute, og kommunale tjenester som skole, barnehage, kommunale helsetilbud, omsorgstjenester mv., kan det gjøre utviklingen mer forutsigbar og dermed lettere å gjøre økonomiske prioriteringer over tid.

- Lokalisering av målpunkt som handel, tjenester og kontorarbeidsplasser rundt de kollektivlinjene man allerede satser på, og helst der flere kollektivlinjer møtes, gjør disse mer økonomisk bærekraftige. Det bedrer igjen grunnlaget for at tilbudet kan forbedres.

Transportutvikling

- Kontorarbeidsplasser og en del handel og tjenesteyting har et regionalt nedslagsfelt, det vil si at de som skal dit kommer fra hele byområdet. Dersom reisene hit skal kunne skje med kollektivtransport for flest mulig, må de lokaliseres i bysentrumene. Grunnen til dette er at det er i bysentrumene alle kollektivlinjene møtes, og flest mulig slipper å bytte underveis. Det er nødvendig for at kollektivtransporten skal være konkurransedyktig med privatbil. Potensialet for økte kollektivandeler er størst på arbeidsreiser, bl.a. fordi de skjer regelmessig og til faste tider, og ofte ikke innebærer mye frakt. For scenarioet med videreføring av dagens utvikling er det mange kontorarbeidsplasser som lokaliseres i sentrum, men også inn mot sentrum og andre steder i bybåndet og i lokalsentrene. Utenfor bysentrumene er potensialet for at mange vil reise kollektivt langt lavere, også fordi tilgangen på gratis parkering oftest vil være god i disse områdene. Mye handel lokaliseres i handelsområdene, som i stor grad er bilbaserte. Samlet sett vil scenarioet innebære at flere vil velge bil til arbeid og andre typer reiser enn i scenario Konsentrert utvikling, og færre enn i scenario Spredt utvikling.
- I følge bypakke Grenland ligger trafikken i 2025 1 % over referanseåret 2016, som kan gi en indikasjon på en svak økning dersom utviklingen de siste 10 år videreføres. Trafikkutviklingen avhenger imidlertid av mange virkemidler, og lokalisering av arbeidsplasser, handel og tjenesteyting er bare én bidragsyter. Dersom vi ser på lokaliseringsmønsteret i scenarioet alene, trekker det i noe ulike retninger, med vekst i bilbasert handel og tjenester og vekst i kontorarbeidsplasser i sentrum men også andre steder. Samlet sett vil utviklingen trolig føre til fortsatt høye bilandeler og dermed bidra negativt med tanke på nullvekstmålet. Samlet sett vil heller ikke «hovedtyngden» av veksten innen disse temaene komme *«i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter»* dersom utviklingen skal være en videreføring fra de siste 10 år, og særlig ikke innen handel og tjenesteyting. Samlet sett er det usikkert om scenarioet vil gi grunnlag for en byvekstavtale og videre belønningsmidler, slik forutsetningene for avtalene er definert.
- I de lokalsentrene som får økt lokal handel og tjenesteyting vil det kunne gjøre at noen flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, selv om lokalsentrene samlet sett ikke får

økning i handel dersom utviklingen de siste 10 år videreføres (jf. kunnskapsgrunnlagets Dokument 1). Økte gang- og sykkelandeler forutsetter at lokalsentrene ikke er bilbasert, men har mange bosatte innenfor gangavstand, er gangvennlige og har et bredt tilbud.

Arealbruk

- Ny utvikling vil i hovedsak være innenfor den etablerte senterstrukturen og bybåndet, og det tas i bruk mindre nytt areal enn i scenarioet Spredt utvikling.
- Den delen av utviklingen som skjer i bysentrumene og til en viss grad i lokalsentrene vil være mer konsentrert og vil dermed forbruke mindre areal, for eksempel med parkering i hus eller i kjeller. Utviklingen i handelsområdene og ellers i bybåndet ofte vil ha lavere konsentrasjon og mer arealbruk, bl.a. til parkering på terreng. I og med at parkeringsbehovet vurderes i hver sak vil også mer sentrale lokaliseringer med bedre kollektivtilbud ofte gir mindre parkeringsbehov, og mindre arealbruk til parkering.

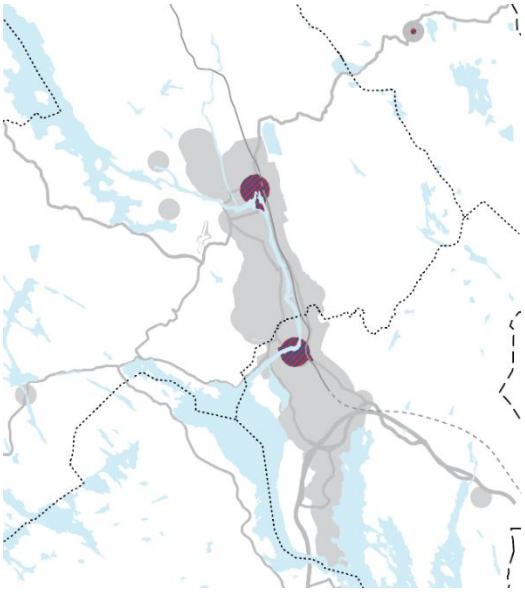
4. Scenario Konsentrert utvikling

4.1. Planforutsetninger

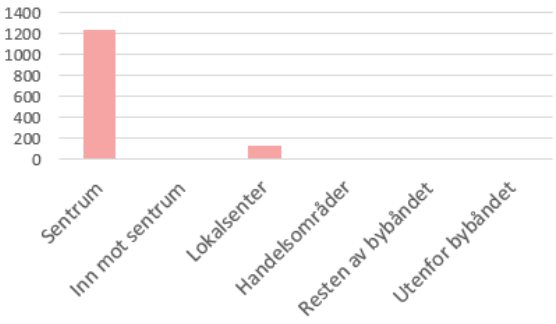
I dette scenariet inngår kommunene et mer forpliktende samarbeid om arealpolitikk, der man prioriterer styrking av bysentrumene foran den øvrige senterstrukturen og lokaliseringsmulighetene man har hatt de siste 10 år. Kommunene avviser i hovedsak andre arealinnspill.

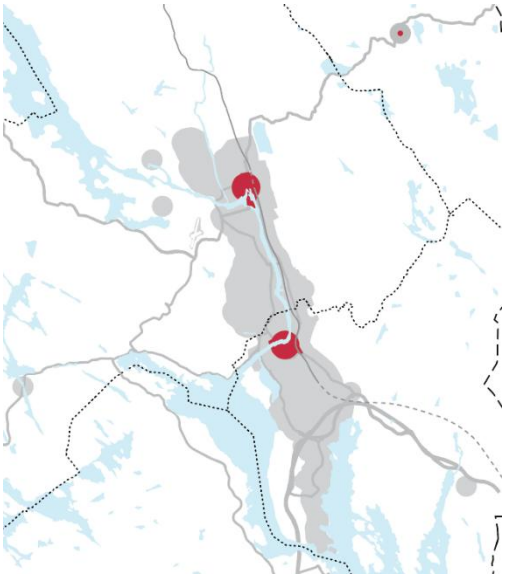
4.2. Lokalisering

Hovedbildet i 2050 er at ny utvikling innen kontorarbeidsplasser og handel og tjenesteyting i all hovedsak har skjedd i bysentrumene. Arealutviklingen har skjedd konsentrert som fortetting og transformasjon.

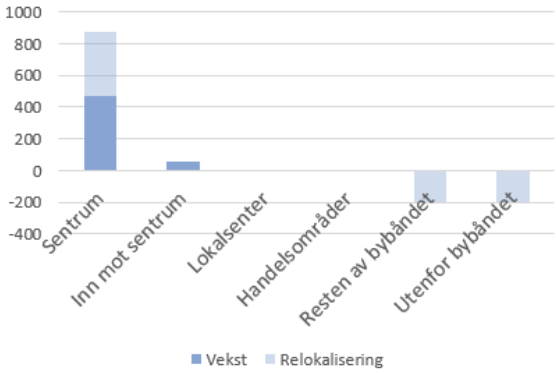


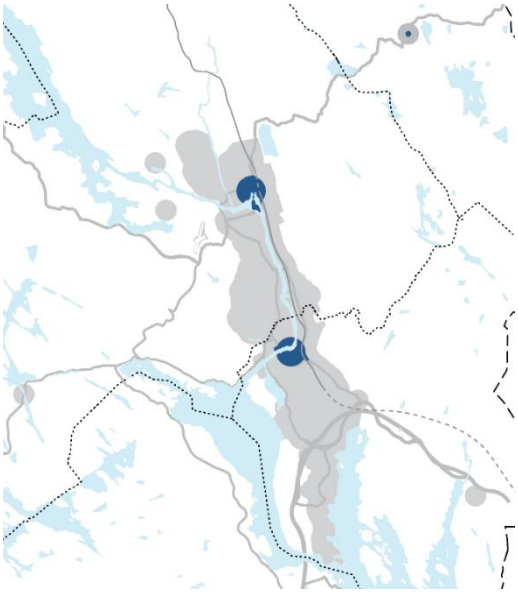
Handel og tjenesteyting lokaliseres i bysentrumene, med unntak for plasskrevende varer og handel som betjener lokale tilbud, inkl. dagligvare.





Kontorarbeidsplasser lokaliseres i bysentrumene, i tillegg til at flere eksisterende kontorarbeidsplasser relokaliseres til bysentrumene.





I diagrammet over er det i tillegg til den beregnede veksten i kontorarbeidsplasser lagt til 400 kontorarbeidsplasser i sentrum, som er relokalisert (flyttet) fra Resten av bybåndet og Utenfor bybåndet. For å få et bilde av potensialet for relokalisering ligger i dag ca. halvparten av regionens arbeidsplasser utenfor Sentrum, det vil si ca. 5 200 av 10 700. Ca. 1700 ligger Inn mot sentrum (sykkelby), ca. 1550 i Lokalsentrum, ca. 1150 i Handelsområder og ellers i Bybåndet, og ca. 800 utenfor senterstrukturen.

4.3. Mulige virkninger

Markedsgrunnlag

- Konsentrert utvikling med mange virksomheter og mennesker på ett sted gir bedre markedsgrunnlag i bysentrumene. Dersom handel, offentlig og privat tjenesteyting og nye og relokaliserte kontorarbeidsplasser legges i bysentrumene, der det også er bevertning, hotell og andre møteplasser inne og ute, bidrar det til å styrke kundegrunnlaget på tvers. Man får flere grunner til å oppholde seg lengre i sentrum og kan kombinere flere ærend, for eksempel handel eller bevertning på vei fra jobb. Sentrums markedsandeler i forhold til handelsområdene styrkes, da det ikke skjer ny arealutvikling i handelsområdene.
- Lokalisering av handel og arbeidsplasser gir mer aktivitet på dag- og ettermiddagstid, og bedrer grunnlaget for andre virksomheter i sentrum som servering, kulturtilbud, hotell/overnatting, sentrums attraktivitet som bosted, og sentrums rolle som ikke-kommersiell møteplass inne og ute (f.eks. bibliotek, byliv i gater, parker og byrom). Dette kan virke selvforsterkende på markedsgrunnlaget, og tilbud i sentrum blir bredere og mer sammensatt.
- Lokale tilbud kan videreutvikles i lokalsentrene, men bidrar ikke nødvendigvis til styrket markedsgrunnlag i lokalsentrene i dette scenarioet.

Økonomisk bærekraft

- Styrking av bysentrumene kan styrke den økonomiske bærekraften i de offentlige tilbudene og som dekker hele kommunen eller som det er naturlig at ligger i sentrum, ved at de får flere potensielle brukere som oppholder seg i sentrum.
- Offentlige tilbud og investeringer i sentrum vil komme mange til gode, fordi sentrum har brukere og besøkende fra hele kommunen / byregionen.
- Scenariet innebærer ingen utpekte lokalsentre eller prioritering av disse som kan gi «drahjelp» i prioritering, lokalisering og samordning av mer lokale kommunale tjenester, som beskrevet i scenarioet Videreføring av dagens utvikling.
- Konsentrert lokalisering av målpunkt (handel, tjenesteyting og kontorarbeidsplasser) i bysentrumene vil bygge opp under alle de høyfrekvente kollektivlinjene, og gjøre dem mer økonomisk bærekraftige og dermed styrket i konkurranse med bilen.

Transportutvikling

- Som beskrevet under Scenario Videreføring av dagens utvikling, gir lokalisering av funksjoner med et regionalt nedslagsfelt (kontorarbeidsplasser, handel og tjenesteyting) i bysentrumene størst potensial for økte kollektivandeler, og særlig for arbeidsreiser. Dette gjør at flere slipper å bytte underveis, som styrker konkurransekraften til kollektivtransporten i forhold til privatbil.
- Styrking av sentrum vil kunne bidra til at flere går og sykler til daglige gjøremål i sentrum, men scenarioet vil ikke bidra til tilsvarende i lokalsentrene.
- Scenarioet vil bidra mest positivt av de tre scenarioene til å nå målet for nullvekst i personbiltrafikken. Særlig vil det at eksisterende kontorarbeidsplasser flytter til bysentrumene kunne virke positivt, da potensialet for økte kollektivandeler er størst på arbeidsreiser (som beskrevet under scenario Videreføring av dagens utvikling) og bilandelen generelt er høy i Grenland i dag. Scenarioet er også mest i tråd med de statlige planretningslinjene om at «*hovedtyngden av veksten skal komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet*» for byområder med belønningsmidler og byvekstavtaler. Samlet sett gir dermed scenarioet best grunnlag for en byvekstavtale og videre belønningsmidler, slik forutsetningene for avtalene er definert.

Arealbruk

- Ny utvikling vil i hovedsak skje innenfor de etablerte bysentrumene og vil måtte skje som fortetting eller transformasjon. Det tilsier en høyere utnyttelse enn dersom utviklingen hadde skjedd andre steder, som betyr mindre arealbruk. Lokaliseringer i sentrumsområdene vil også ha lavere parkeringsbehov enn andre steder, og arealeffektive løsninger for parkering som parkeringshus eller kjellerparkering.
- Ifølge fortettingsstudien som ble laget som del av kunnskapsgrunnlag til Bystrategien (Spacescape og Vill, 2020), så er potensialet for fortetting av kontor-/ og servicearbeidsplasser sentralt i Skien og Porsgrunn mer enn stort nok til den veksten som er anslått i scenariet. I det de kaller «den gangvennlige bydelen» i de to byene, som delvis tilsvarer Sentrum, har de anslått potensial for fortetting med 5900 ansatte innen kontor og 1900 innen service. Innenfor «den fremtidige gangvennlige bydelen» som er noe større enn Sentrum, har de anslått potensial for fortetting med 10800 ansatte innen kontor og 3100 innen service.

Kilder

- Bystrategi Grenland 2024-2035 – Strategi for areal og transport
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Kommunal- og distriktsdepartementet, fastsatt ved kgl. res. 24.01.2025
- Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025
- Dokument 1 – Kartlegging senterstruktur og handel – Kunnskapsgrunnlag for regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland
- Dokument 5 – Vurderinger og anbefalinger – Kunnskapsgrunnlag for regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland
- Verdiskapende fortetting i Grenland. Spacescape og Vill for Bystrategi Grenland, 2020