



PORSGRUNN
KOMMUNE

bypakke
GRENLAND

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

KNUTEPUNKT PORSGRUNN

BYUTVIKLING

Dokumentnr: KU202



VISTA
ANALYSE

**DYRVIK
ARKITEKTER**

Norconsult 

Dokumentdetaljer

Tittel	Knutepunkt Porsgrunn – deltema byutvikling
Rapportnummer	KU202 (2023/18)
Forfattere	Hanne Toftdahl, Eli Grønn, Espen Krogstad, Veronica Strøm
ISBN	978-82-8126-630-8
Prosjektnummer	22-hto-03
Prosjektleder	Hanne Toftdahl
Kvalitetssikrer	Fridjov Bergsgard og Kristoffer Rein
Oppdragsgiver	Porsgrunn kommune
Dato for ferdigstilling	21. april 2023
Kilde forsidefoto	Bypakke Grenland

Forord

Denne analysen inngår som en av mange analyser og utredninger gjennomført i samarbeid med Norconsult. Alle illustrasjoner er gjennomført av Espen Krogstad og Eli Grønn hos Dyrvik arkitekter gjennom prosess med oppdragsgiver Porsgrunn kommune og Norconsult.

Denne konsekvensanalysen er i stor grad en kvalitativ drøfting basert på empiriske data. Utfordringen har dels vært at tiltaket er relativt detaljert, samtidig som det er lite sannsynlig at tiltaksbeskrivelsen treffer markedet om få år. Analysen er derfor mer basert på historisk utvikling fram til i dag enn ideer om hvordan en fremtidig virkelighet vil se ut.

Oslo 21. april, 2023



Hanne Toftdahl

Vista Analyse AS

Innhold

1	Innledning	8
2	Metode	9
2.1	Planprogrammet - utredningstema	9
2.2	Konsekvensanalyse	9
2.3	Konsekvenser Arealbruk – potensiale over tid	10
2.4	Byrom og sammenhenger	10
2.5	Handel og næring	11
2.6	Oppsummering av konsekvenser	12
3	Tiltaket	14
3.1	Referansealternativet	14
3.2	Planalternativet	15
4	Arealbruk, byrom og sammenhenger – dagens situasjon	19
4.1	Porsgrunn stasjon – dagens arealbruk	19
4.2	Sammenhenger og barrierer	19
4.3	Planområdets kontekst	22
5	Arbeidsmarked og sysselsetting -dagens situasjon	24
5.1	Arbeidskraft	24
5.2	Kontor- og kunnskapsklynger	28
6	Bosetting og bostedsattraktivitet -dagens situasjon	30
6.1	Boligsammensetning	30
6.2	Sosiale faktorer i Porsgrunn	31
6.3	Fremtidig befolkning	31
7	Kommunens økonomiske handlingsrom	33
8	Handel og forbruk - drivkraft for sentrum?	35
8.1	Handel en viktig for sysselsetting	35
8.2	Varehandelen med store utfordringer – stadig færre butikker	35
8.3	Forbruket endres – tjenester i vekst; positivt for sentrum	41
9	Handel i Porsgrunn	43
9.1	Porsgrunn en svak handelsby	43
10	Konsekvenser	48
10.1	Sannsynlig knutepunktutvikling	49
10.2	Konsekvenser for arealbeslag, bygninger og anlegg som berøres	52
10.3	Konsekvenser for byrom og sammenhenger	55
10.4	Konsekvenser for handel og næring	61
	Referanser	69
	Figurer	
Figur 3-1	Dagens situasjon	14

Figur 3-3	Overordnet plangrep - volum	16
Figur 3-4	Utnyttelse – høyder etter områder	16
Figur 3-5	Program for området – etter innhold.....	17
Figur 3-6	Inndeling i analyseområder.....	18
Figur 4-1	En svært stor arealreserve	19
Figur 4-3	Utredningsområdet – dagens arealbruk.....	21
Figur 4-4	Stasjonsområdet, på østsiden av sporene, slik det fremstår i dag. Hovedsakelig overflaterparkering og big-box bebyggelse	21
Figur 4-5	Dagens eierstruktur i utredningsområdet	22
Figur 4-6	Områdets kontekst.....	23
Figur 5-1	Bosatte personer i Porsgrunn, som pendler ut av kommunen for å arbeide	25
Figur 5-2	Personer som pendler inn i de ulike kommunene i regionen for å arbeide	26
Figur 5-3	Andel av sysselsatte i ulike næringer, sortert etter forventet arealbruk	27
Figur 5-4	Antall ansatte etter utvalgte Nace-koder ihht Osaker. Kontorbedrifter og offentlig forvaltning og virksomhet.	29
Figur 6-1	Boligsammensetning i Porsgrunn og andre kommuner	30
Figur 6-2	Andel barn i vedvarende lavinntektsfamilier	31
Figur 6-3	Historisk befolkningsutvikling i Porsgrunn, antall.....	32
Figur 6-4	Fremtidig befolkningsutvikling i Porsgrunn, Telemarksforskning	32
Figur 7-1	Historiske investeringer i Porsgrunn.....	33
Figur 7-2	Historiske investeringer i norske kommuner etter landssnitt.....	34
Figur 8-1	Endring i antall fysiske butikker per fylke 2008-2018.....	36
Figur 8-2	Utvikling i omsetning i kjøpesentre etter geografi	36
Figur 8-3	Nordmenns handel i utenlandske nettbutikker i millioner NOK etter varegrupper	37
Figur 8-4	Andel norske butikkjeder med nettbutikk. 2020.....	37
Figur 8-5	I hvilken handlekanal har du handlet følgende varekategorier de siste månedene? 2020. (Mulig å avgi flere svar).....	38
Figur 8-6	Robotiserte lagerløsninger i nettbutikkens lager	38
Figur 8-7	Små marginer i varehandelen. Vekstvinner og tapere blant bransjer i kjedeorganisert faghandel. 2015-2019. Gjennomsnittlig årlig vekst og driftsmargin. 2019.....	39
Figur 8-8	Prosentvis endring i omsetning i et utvalg varekategorier. Endring fra 2008 til 2020. Prisjusterte tall. Endring målt etter omsetning per innbygger. Liten figur viser utvikling fra 2015 til 2019.	40
Figur 8-9	Prosentvis endring i vareomsetningen fra året før etter et utvalg varer. 2008 til 2019. Prisjusterte tall.	40
Figur 8-10	Utvikling i privat konsum av varer og tjenester. 1990 til 2019.	41
Figur 8-11	Andel privat konsum blant norske husholdninger fordelt på utvalgte kategorier. 1990 vs. 2019.....	42
Figur 9-1	Omsetning målt per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert.	43
Figur 9-2	Omsetning målt per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert. Etter varekategorier	44
Figur 9-3	Omsetning av utvalgsvarer per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert.	44
Figur 9-4	Omsetning av varer og tjenester, i sentrum og utenfor. Etter snitt per innbygger i hele kommunen. Porsgrunn og Skien 2010-2020. I kroner. Prisjustert.....	45
Figur 9-5	Sentrums nye døgnrytme	46
Figur 9-6	Omsetning av tjenester i byenes sentrum. I snitt per innbygger i hele kommunen. 2018	46
Figur 9-7	Omsetning av utvalgsvarer i byenes sentrum. I snitt per innbygger i hele kommunen. 2018.....	47

Figur 9-8	Sysselsetting i byenes sentrum. I antall. Utvalgsvarer og tjenester. 2019.....	47
Figur 10-1	Fra planprogrammet	48
Figur 10-3	Planforslaget	49
Figur 10-5	Inndeling av analysen etter syv delområder.....	52
Figur 10-6	Fra planprogrammet	55
Figur 10-9	Buffersone - grøntakser langs fylkesveien og jernbanen	57
Figur 10-10	Øvrige by-/uterom i prosjektet som oppstår mellom bebyggelsen og i tverrgatene	58
Figur 10-11	Siktlinjer.....	59
Figur 10-12	Fra planprogrammet	61
Figur 10-13	Inndeling i analyseområder.....	62
Figur 10-14	Utadrettet fasade markert med rød stiplet linje for handel og tjenester.....	64
Figur 10-15	Eksempler på utadrettet fasade og en som ikke er utadrettet.....	64
Figur 10-16	Prinsipper for utadrettet virksomhet i felt Stasjonsområdet.....	66
Tabeller		
Tabell 3.1	Statistikker i indeksen for arbeidskraft	24

1 Innledning

Dette prosjektet er gjennomført i samarbeid med Dyrvik arkitekter og i prosess og dialog med Norconsult og oppdragsgiver Porsgrunn kommune.

Prosjektet er en delutredning sammen med mange andre delutredninger i konsekvensanalyse for områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn.

Ferdig utbygd er det et mål at prosjektet framstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud og knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes (sør-øst for områder som reguleres) enn i dag. For å dekke framtidig kapasitetsbehov er det i planen sikret plass til flere spor gjennom stasjonen enn det er i dag.

Jernbanen gjennom planområdet krever store arealer, og er derfor et viktig premiss for reguleringsplanen. Det er utviklet to konsept for knutepunkt Porsgrunn, et kortsiktig med tidshorisont 2030+ og et langsiktig konsept med tidshorisont 2050+. I tillegg utredes et 0-alternativ/referansealternativ.

Kortsiktig konsept 2030+ omfatter tre jernbanespor gjennom planområdet. I dette konseptet er det avsatt en buffersone mellom ny bebyggelse og jernbanen, for å sikre tilstrekkelig areal for en eventuell utvidelse av jernbanen for det langsiktige konseptet. Dette konseptet åpner samtidig opp for å tilrettelegge for et parkeringshus nord på eiendommen, mot Porsgrunn sentrum.

Langsiktig konsept 2050+ omfatter utvidelse av jernbanen til fem spor gjennom planområdet. Her vil buffersonen fra det kortsiktige konseptet benyttes for utvidelse av to nye spor.

Rapportens oppbygging

Rapportens oppbygging er som følger: I kapittel 2 presenteres metodiske valg som dels bygger på forslag i planprogrammet og dels er supplert med blant annet Statens vegvesens håndbok V712. I kapittel 3 presenteres tiltaket slik det foreligger i slutten av april 2023. Dette er utgangspunktet for analysene. I kapittel 4 presenteres dagens situasjon innen arealbruk og byrom, mens kapitlene 6 til 8 omhandler dagens situasjon og trender innen handel, tjenesteyting og næring. I kapittel 10 presenteres konsekvensene.

2 Metode

2.1 Planprogrammet - utredningstema

I henhold til planprogrammet som ble fastsatt av Porsgrunn kommunes utvalg for miljø og byutvikling 7. desember 2021, skal det utredes følgende tema innen deltemaet byutvikling:

- Arealbruk -potensial over tid
- Byrom og sammenhenger
- Næring
- Handel

2.2 Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen skal ta utgangspunkt i et forslag til utvikling som vi omtaler som *planforslaget* (se neste kapittel). Planforslaget analyseres opp mot et null-alternativ/referansealternativ. Konsekvensene skal drøftes mot et kortsiktig konsept 2030+ og et langsiktig konsept 2050+.

Kortsiktig konsept 2030+

Det kortsiktige konseptet omfatter tre jernbanespor gjennom planområdet. I dette konseptet er det avsatt en buffersone mellom ny bebyggelse og jernbanen, for å sikre tilstrekkelig areal for en eventuell utvidelse av jernbanen for det langsiktige konseptet. Dette konseptet åpner samtidig opp for å tilrettelegge for et parkeringshus nord på eiendommen, mot Porsgrunn sentrum.

Langsiktig konsept 2050+

Det langsiktige konseptet omfatter utvidelse av jernbanen til fem spor gjennom planområdet. Her vil buffersonen fra det kortsiktige konseptet benyttes for utvidelse av to nye spor.

Plankart og bestemmelser sikrer mulighet for utvikling fra kortsiktig konsept til langsiktig konsept over tid. Reguleringsformål og løsninger er ytterligere beskrevet under.

Usikkerhet

Tiltak som vises på tegninger og illustrasjoner er basert på et kunnskaps- og detaljeringsnivå som er tilpasset illustrasjonsplannivå, hvor hensikten er å avklare utbyggingskonsept med hensyn til funksjoner, høyder og feltutnyttelse. Økt kunnskap og videre detaljering i senere planfaser (teknisk detaljplan) vil kunne føre til enkelte justeringer av tiltaket. Det er knyttet usikkerhet til flere forhold, blant annet til antall jernbanespor som skal opparbeides, nøyaktig plassering og utforming av bebyggelse og prinsipper for anleggsgjennomføring.

Tidsaspektet for byutviklingen vil være viktig faktor i alle relevante tema i beskrivelse av konsekvenser for by- og knutepunktutvikling.

2.3 Konsekvenser Arealbruk – potensiale over tid

I konsekvensutredningen av arealbruk skal det i hht. planprogrammet redegjøres for flere forhold og sektors påvirkning.

Det presenteres en skisse til en sannsynlig knutepunktutvikling med etablering av konsentrert bybebyggelse i stasjonens influensområde, både med hensyn til arealbruk, utnyttelse, utvikling over tid og samvirke med tilgrensende områder. Disse skissene er utgangspunkt for konsekvensanalysen. Se kapittel 3.

Med utgangspunkt i disse skissene av et mulig tiltak og referansealternativet, analyseres konsekvenser med hensyn til:

- Arealbeslag.
- Bygninger.
- Anlegg som berøres av tiltaket.

Videre analyseres konsekvenser for tiltaket og referansealternativet av *jernbanen som drivkraft for byutvikling* og for utvikling av;

- Næringsliv og arbeidsplasser.
- Forretninger (handel).
- Kulturliv.
- Offentlige tilbud.
- Bosatte i knutepunktet, i sentrum og i byen for øvrig.

Jernbanen som drivkraft er en separat problemstilling ettersom toget allerede går til Porsgrunn og sånn sett vil være en drivkraft i dag. Vi tolker denne tematikken til å omhandle om det kan forventes at jernbane kan bli en større drivkraft frem i tid. Det er etter hvert, og etter utarbeidelsen av planprogrammet, knyttet stor usikkerhet til når togtilbudet skal øke til to tog i timen. Isolert sett ikke en veldig høy frekvens. Effekten av jernbanen som drivkraft vil i tillegg henge sammen med hvilken utvikling man klarer å få til ved stasjonen.

Næringsliv og handel er et eget utredningstema i denne temaanalysen. Man skiller altså om jernbanen skal være en drivkraft som et eget tema. I hovedkapittel om næring og handel vil analysen kun omhandle virkninger av det foreslåtte tiltaket opp mot dagens situasjon/referansealternativet.

Tidsaspektet for byutviklingen vil være viktig faktor i alle relevante tema i beskrivelse av konsekvenser for by- og knutepunktutvikling. Utvikling over tid med tidsintervaller på ca ti år vil her vurderes.

Metode:

Vi gir en tekstlig vurdering med beskrivelse og begrunnelse for løsning, illustrasjoner, volumanalyser, illustrasjoner og diagrammer.

2.4 Byrom og sammenhenger

Ny bebyggelse programmeres og innpasses i byveven på en slik måte at de bidrar til byliv og skaper nye, betydningsfulle plassrom. Dette inngår i illustrasjonsprosjektet. Se kapittel 3.

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for:

- Oppholdskvaliteter i byrom.
- Opplevelseskvaliteter i byrom (brukskvalitet, attraktivitet tilgrensende byrom, barrierevirkninger, tilretteleggelse av byrom for mer aktiv bruk).
- Hvordan planen ivaretar hensynet til tilgjengelig/universell utforming.
- Funksjonelle og visuelle forbindelser / sammenhenger.
- Hvordan planen ivaretar hensynet til utbyggingsetapper, herunder hvordan man kan legge til rette for midlertidig bruk, slik at planen tilfører knutepunkt-området kvalitet i hele utbyggingsperioden.

Metode:

Det gjennomføres en variert faglig analyse av

- tiltakets innvirkning på nærmiljøet, med konsekvenser på gateplan og tilliggende bebyggelse.

Tekstlig vurdering med beskrivelse og begrunnelse for løsning,

- illustrasjoner
- volumanalyser
- diagrammer

I tillegg skal det vurderes om en bygulvsstrategi skal utarbeides.

2.5 Handel og næring

I planforslaget anbefales det å tilrettelegge for nytt handels- og næringsområde fordi det forventes å bidra til å skape byliv og aktivisere gaterommet samt gir meningsfullt tilbud til de reisende. Handelsetableringer i det planlagte knutepunktet kan imidlertid påvirke den eksisterende handelsstrukturen i byen. Lokalisering av virksomheter i det planlagte tiltak og omfanget det legges til rette for, vil få betydning og skal vurderes.

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for:

- Hvilke typer næringsvirksomhet området kan være egnet for og som tenkes tilrettelagt for i tiltaket.
- Hvilke konsekvenser de planlagte næringsetableringene forventes å få for sentrumshandelen.

Metode:

Anvendt metode nevnt i planprogrammet er tekstlige analyser, beregninger og drøftinger. Som nødvendig underlag benytter vi også trendanalyse og statistisk dokumentasjon. Som metode vil vi også benytte elementer i V712 kapittel 9.4 om lokale virkninger. Se under.

Aktuelle utredningstemaer for lokale virkninger deles inn som vist nedenfor. Det er hensiktsmessig å bruke ulike indikatorer for å beskrive dagens situasjon og mulige/ antatte endringer framover. Det er listet noen aktuelle indikatorer for hvert utredningstema.

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked

Næringsliv, arbeidsliv og arbeidsmarked påvirkes av endringer i transporttid. Endret transporttid gir endrete transportkostnader for næringslivet og endrete reisetider for dem som pendler. Virkningene avhenger av hva slags arbeidsplasser som finnes i de aktuelle kommunene, men også av utdanningsnivå, befolkningsutvikling, alderssammensetning mv.

Aktuelle indikatorer som kan brukes ifølge V712 er

- Sosiodemografiske kjennetegn ved innbyggerne i kommunen (som utdanning, kompetanse, alderssammensetning) (Kilde: KOSTRA, SSB).
- Sysselsetting og arbeidsmarkedsutvikling (Kilde: KOSTRA).
- Pendling inn i kommunen/regionen (Kilde: SSB).
- Kjennetegn ved næringslivet og offentlige arbeidsplasser i kommunen. (Kilde: SSB, Brønnøysundregisteret m.fl.).
- Reiseliv (Kilder: SSB, kommunen m.fl.).

Service og senterstruktur

Dette er et deltema som ikke er nevnt i planprogrammet, men er beskrevet i V712. Vi har valgt å drøfte utviklingspotensialet i lys av den regionale tilhørighet ved å sammenlikne utviklingstrekk i Porsgrunn med Skien og Larvik som inngår i det regionale arbeidsmarkedet.

Senterstruktur inkluderer administrative og funksjonelle regioner og regionforstørrelse som en virkning av de øvrige deltemaene (se over). Videre vurderes mulige knutepunkt-dannelser, klynger og spredning, interaksjon og barrierer. Offentlige arbeidsplasser inngår her fordi de kan påvirke utviklingen av funksjonelle regioner, men offentlige arbeidsplasser er også en del av arbeidsmarkedet i en kommune og dermed av betydning for punktene over.

En bør vurdere hvordan en ny veg eller trasé kan påvirke disse forholdene. Sannsynligvis er det først og fremst plassering av kryss som åpner for ny etablering og senterdannelse. Men også endrede avkjørsler og tilførselsveger og endret plassering av traseer og endrede kjøretider, kan styrke eller svekke eksisterende og nye sentre.

Aktuelle indikatorer er

- Dagens senterstruktur - vekst og tilbakegang (Kilde: Ulike kilder og tilnærminger).
- Utvikling i varehandel mellom ulike kommuner (Kilde: SSB, Brønnøysund, kommuner m.fl.) - offentlig service-institusjoner av ulike slag i området (Kilde: SSB m.fl.).

2.6 Oppsummering av konsekvenser

Analysen oppsummeres i tabellarisk form der vi benytter følgende glidende skala.

Verdivurdering

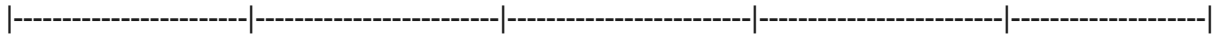
Uten betydning

Noe

Middels

Stor

Svært stor



Oppsummering og konsekvens

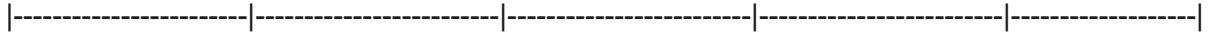
Forbedret

Ubetydelig endring

Noe forringet

Forringet

Sterkt forringet



3 Tiltaket

Tiltaket vil formes og utvikles over tid. Skissene under representerer det utgangspunktet denne analysen skal drøfte konsekvenser ut fra. Referansealternativet er dagens situasjon.

3.1 Referansealternativet

Figur 3-1 Dagens situasjon

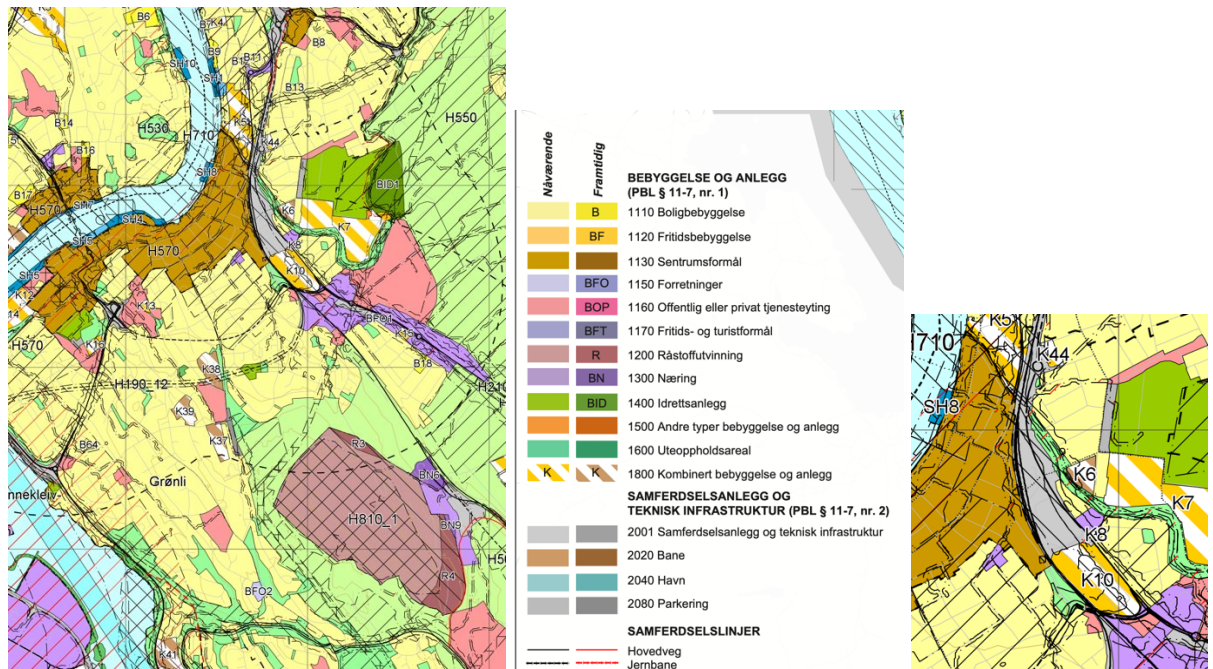


Null-alternativet er forventet utvikling dersom planforslaget ikke gjennomføres. Null-alternativet er definert som utbygging i tråd med kommuneplanens arealdel for Porsgrunn kommune og vedtatte reguleringsplaner (nyere enn 10 år) innenfor planområdet.

Referansealternativet representerer dagens situasjon i planområdet. I tillegg medregnes den utvikling som forventes å inntreffe i hele analyseperioden uten at det gjennomføres tiltak. Referansealternativet er sammenligningsgrunnlaget for utredede alternativ. Referansesituasjonen har per definisjon konsekvensen 0. Konsekvensen av andre alternativ viser dermed hvor mye alternativet avviker fra referansesituasjonen. Referansesituasjon er presisert i planprogrammets kapittel 6.1.

Referansealternativet (0-alternativet) er sammenligningsgrunnlaget som utbyggingsalternativene skal måles opp mot. Referansealternativet er dagens situasjon og en forventet utvikling fram til 2030 og 2050, som er de to scenariene som er utforsket i denne rapporten. Vedtatte arealplaner som har betydning for utredningstemaene og som forventes å kunne bli realisert innen 2030, uavhengig av tiltaket, er medtatt i referansealternativet.

Figur 3-2 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel



Kilde Porsgrunn kommune

3.2 Planalternativet

Planalternativet skal konsekvensutredes.

Det overordnede plangrepet fremgår av figurene under. Se også komplett illustrasjonsprosjekt i eget vedlegg. I den første illustrasjonen (Figur 3-3) er hovedgrepet med volumer presentert. Buffersonen er tilrettelagt som grøntareal og bebyggelsen er delt inn i flere delområder (Figur 3-4)

Figur 3-3 Overordnet plangrep - volum



Kilde Dyrvik Arkitekter

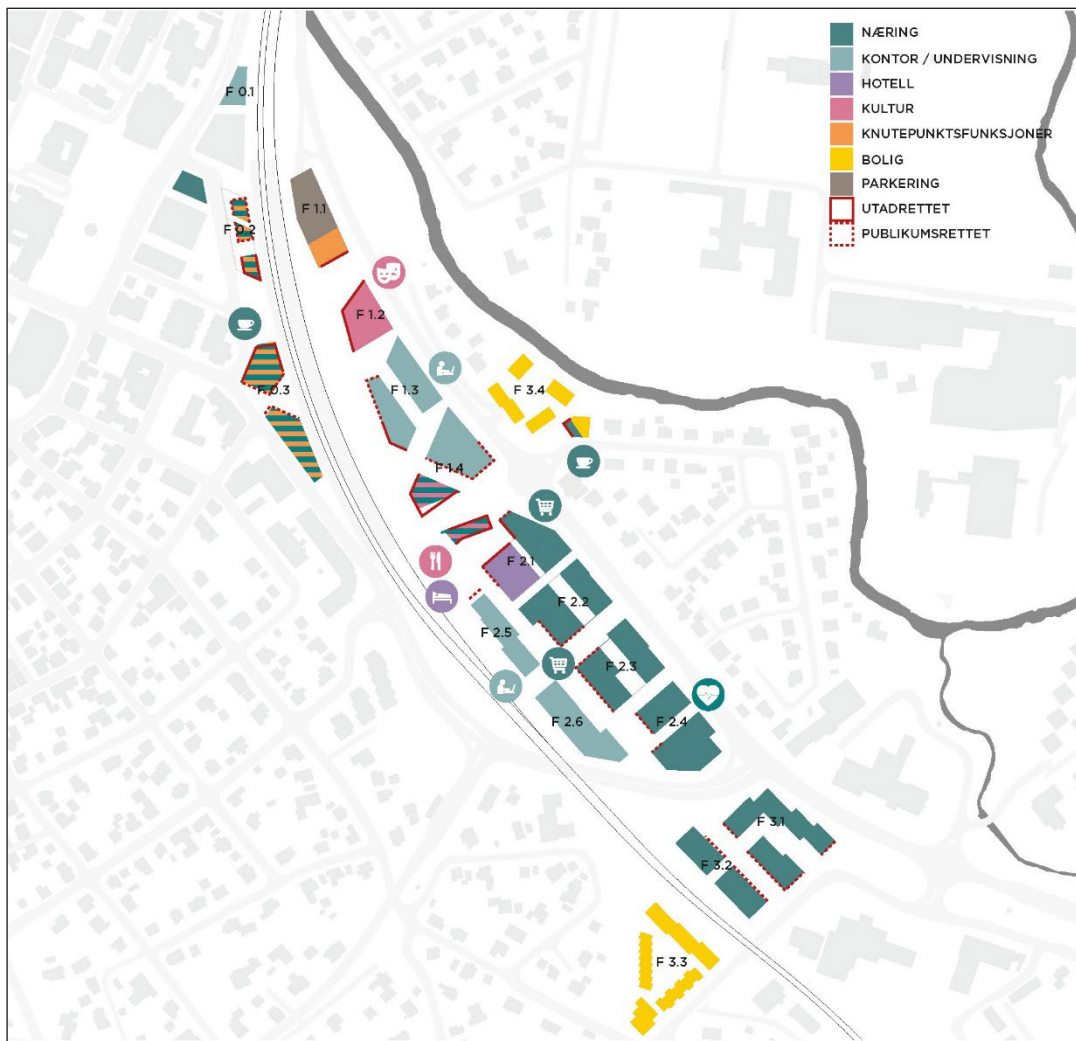
Figur 3-4 Utnyttelse – høyder etter områder



Kilde Dyrvik Arkitekter

I figuren under er hovedgrep med innhold (program) presentert. Slike program vil kun være et mulig utgangspunkt og kun et mulig utfall. Her er det ulike eiere og det knytter seg stor usikkerhet til om et slikt program er realiserbart eller realistisk. I konsekvensanalysen har vi eksemplifisert ulikt innhold i fire delområder med fire alternative innholdselementer.

Figur 3-5 Program for området – etter innhold



Kilde Dyrvik arkitekter

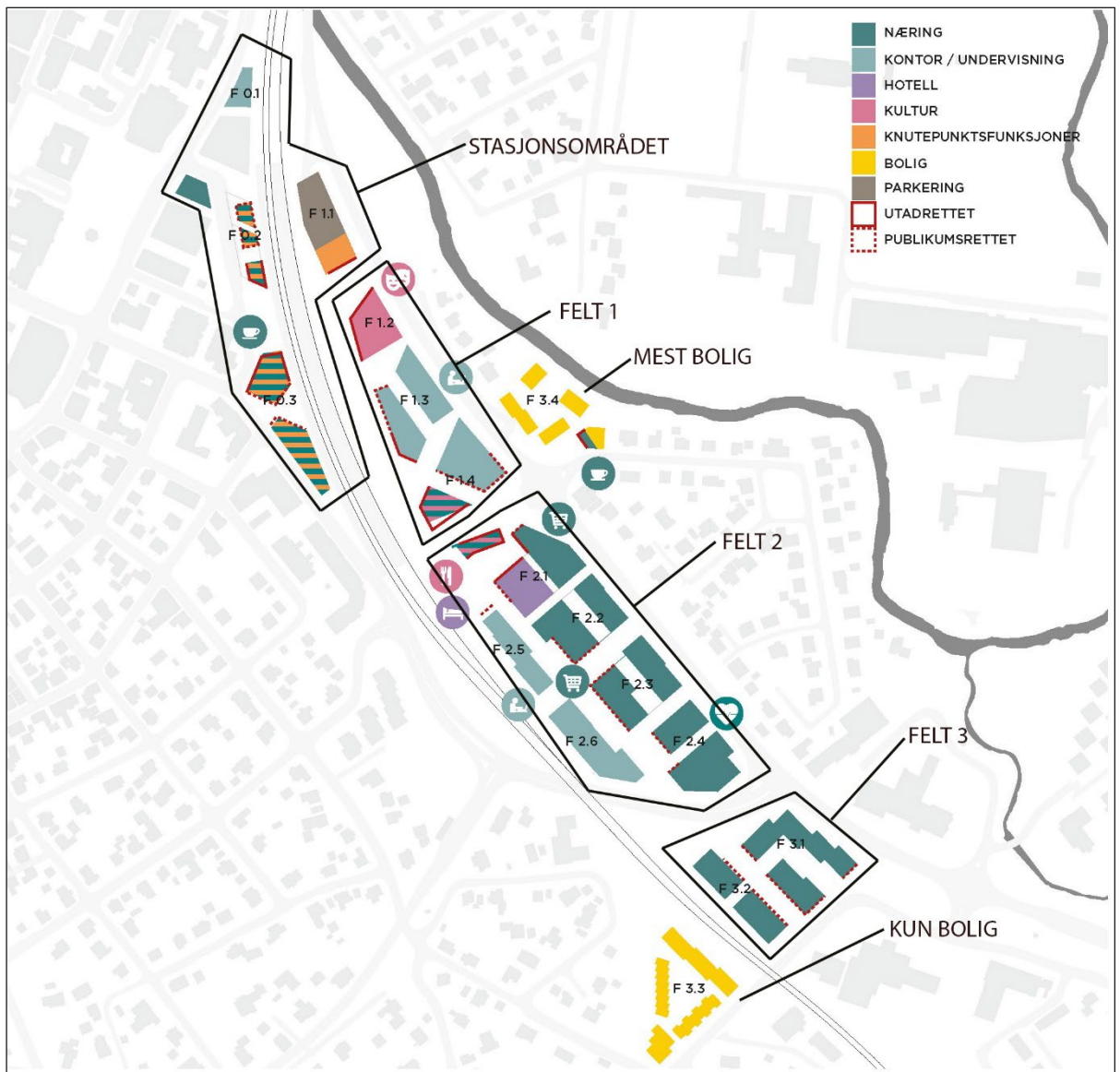
Av planprogrammet fremgår at det kan synes å være et ønske om å tilrettelegge for handel og næring i tiltaksområdet. Ettersom området er sammensatt av flere eiere og ulike funksjoner har vi valgt å dele området inn i fire delområder som vi drøfter med ulikt innhold i konsekvensvurderingene. Delområdene er

1. Stasjonsområdet.
2. Felt 1, som ligger tettest opp mot stasjonsområdet og som vi legger til grunn kan ha særlig nytte av nærhet til arbeidsreiser med tog.
3. Felt 2, som ligger i et område som har potensiell nærkontakt mot Kjølnes. 2.4 planlegges utviklet for blant annet helsereelatert virksomhet av privat utbygger.
4. Felt 3, planlegges med kontor og handel

Vi har valgt å begrense analysen til å vurdere følgende innholdselementer i disse delområdene:

- Publikumsrettet tilbud – handel og tjenester - privat initiert - til togreisende (fritidsreiser og arbeidsreiser).
- Helsereelatert virksomhet – privat og offentlig initiert.
- Undervisning – offentlig initiert (fylke, stat).
- Kontorbedrifter – privat og offentlig initiert.

Figur 3-6 Inndeling i analyseområder



Kilde Dyrvik Arkitekter

Felt	Bolig	Kontor/ kunnskap	Forretning	Helse / omsorg	Kultur	Parkering	Beverting	Hotell	Knutepunkt	Tjenesteyt. Priv/off	BRA TOT
F 0.1		1 600									1 600
F 0.2		5 750	100				100		400		6 350
F 0.3		11 925	200				200		500		12 825
F 1.1						6 800	410				7 210
F 1.2		2 000			5 000		600				7 600
F 1.3		14 450								Tilleggende	14 450
F 1.4		12 080			tillates		400				12 480
F 2.1			1 500		tillates		1 000	10 430			12 930
F 2.2		7 000	1 240				tillates				8 240
F 2.3		9 000	1 340				tillates				10 340
F 2.4		6 555		6 555							13 110
F 2.5		5 000	220								5 220
F 2.6		10 500	490								10 990
F 3.1		9 420	1 000								10 420
F 3.2		4 900	1 000								5 900
F 3.3	7 150										7 150
F 3.4	3 850		100				100				4 050
SUM	11 000	100 180	7 190	6 555	5 000	6 800	2 810	10 430	900		150 865

4 Arealbruk, byrom og sammenhenger – dagens situasjon

4.1 Porsgrunn stasjon – dagens arealbruk

Det er store arealreserver i området rundt Porsgrunn stasjon. Deler av området skal over tid kunne videreutvikles for flere spor, mens deler av området kan transformeres til byrom og bebyggelse (byutvikling).

Figur 4-1 En svært stor arealreserve



Kilde Dyrvik Arkitekter

4.2 Sammenhenger og barrierer

Det er flere barrierer i området, både fylkesvei og jernbane deler byen mellom øst og vest. I dag finnes det to underganger for gående og syklende i området, som binder sentrum sammen med Kjølnes som i dag er et område med utdanningsinstitusjoner og idrettsanlegg. En, kalt sneglehuset på folkemunne og som omtales som Elverhøypassasjen i plandokumentene, ved dagens stasjonsbygning og en ved Håndverksvegen lenger sør. Med bil kan man kjøre over Bånnåsen bru eller under jernbanen i Håndverksvegen og fv. 32.

Figur 4-2

Bilde av sneglehuset, dagens undergang ved Porsgrunn stasjon



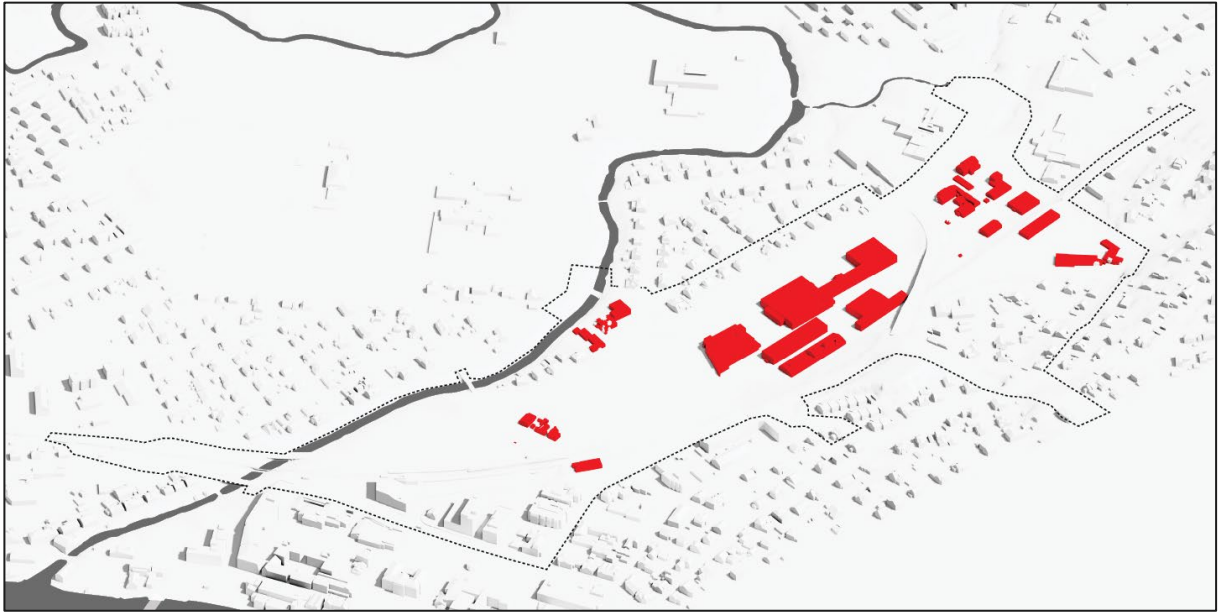
Kilde BaneNOR Eiendom

Lav utnyttelsesgrad

Planområdet har lav utnyttelsesgrad og er i liten grad koplet sammen med øvrige funksjoner i byen. Stasjonsområdet fremstår som en separat enhet uten dialog med verken sentrum eller Herøya. Virksomhetene i området har i liten grad tilknytning til jernbanen som transportmiddel.

Tiltaksområdet er i dag preget av eldre bygningsmasse, stasjons- og baneareal og areal som kan transformeres. Store arealer benyttes til overflateparkering. På vestsiden av sporene er det store åpne arealer som benyttes til bussterminal og taxi. Her er det også hotell, kontorbygg og boligbygg som vil bli stående i lang tid. Arealbruken totalt sett i området er lite effektiv utnyttet med spredtvis bebyggelse. Se figuren under.

Figur 4-3 Utredningsområdet – dagens arealbruk



Kilde Dyrvik Arkitekter

Figur 4-4 Stasjonsområdet, på østsiden av sporene, slik det fremstår i dag. Hovedsakelig overflateparkering og big-box bebyggelse

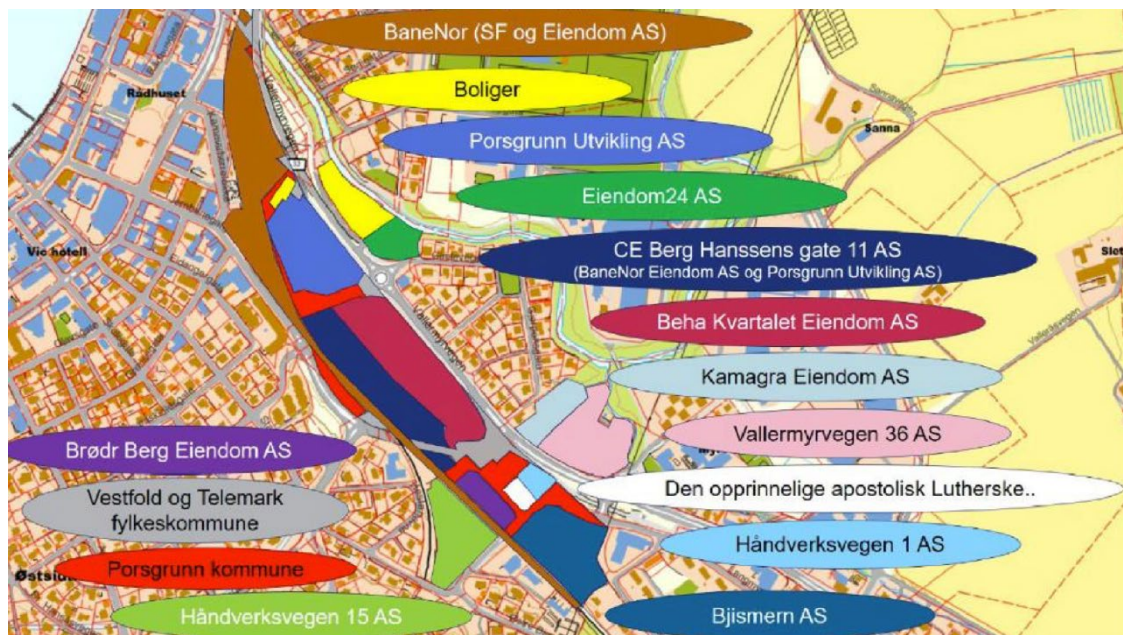


Differensiert eierstruktur

Planområdet har en blanding av offentlige og private eiere. Selve sporumrådet eies av BaneNOR SF (statsforetak), mens sentrale deler rundt spor og perronger eies av BaneNOR Eiendom AS og Porsgrunn utvikling AS (eid av Porsgrunn kommune) enkeltvis og i fellesskap. En grunneier som eier store arealer er Schanke eiendom AS med sitt eierskap av Beha-kvartalet eiendom AS. Det er flere nærings eiendommer og kommunale eiendommer sør for Bånnåsen bru (fv. 356), i tillegg til private boligeiendommer inntil veg- og banetraséene som inngår i planområdet.

Området har en differensiert eierstruktur i dag. Det gjør utvikling utfordrende fordi det vil være ulik investeringsevne og investeringsinteresse blant eierne. Figuren under viser dagens eiendomsstruktur.

Figur 4-5 Dagens eierstruktur i utredningsområdet



Kilde Planprogrammet

Jernbanen som drivkraft for annen aktivitet har vært begrenset frem til i dag

Jernbanen har i liten grad styrket området slik aktiviteten er i dag. Området har imidlertid mye næringsaktivitet og huser arbeidsplasser, selv om den ikke er publikumsrettet. Det er begrenset handelsvirksomhet i området, som betyr at jernbanen ikke har stimulert verken publikumsrettet virksomhet eller annen næring som ligger der fordi det er jernbane.

Det er begrenset kulturliv, få offentlige tilbud og ingen bosatte i området som er der fordi jernbanen har vært en drivkraft for utviklingen.

4.3 Planområdets kontekst

Områdets kontekst, altså sammenhenger med øvrige funksjoner i Porsgrunn er noe krevende fordi det er utflytende byrom og arealer på bakkeplan i områdene tettest på planområdet. Dette fører til at den opplevde avstanden øker.

Sentrumsområdene vest for knutepunktet og til dels boligområdene i øst er utbygd med kvartalsstruktur. Tett på selve stasjonsområdet ligger det sentrumsbygg fra forskjellige tidsepoker. Her er det kontorbygg, hotell og større boligbygg. Sverresgate, Rådhusparken, biblioteket, rådhuset, kulturhuset og Porsgrunnselva ligger alle i gangavstand til planområdet. Storgata ligger ca. 350 meter fra dagens stasjonsbygning.

Øst for fylkesveien ligger en hagebybebyggelse med småhus og videre østover Lilleelva og Kjølnes med store idrett- og friluftsområder samt undervisning (skoler og universitet). Figuren under illustrerer beliggenheten i forhold til viktige funksjoner i byen. En viktig sammenheng er mot universitetet på Kjølnes.

Figur 4-6

Områdets kontekst



5 Arbeidsmarked og sysselsetting - dagens situasjon

For å bedre belyse hvordan arealene rundt Porsgrunn stasjon bør utnyttes vil vi i dette kapitlet oppsummere en del fakta om Porsgrunns næringsliv, arbeidsmarked, infrastruktur, bostedsattraktivitet, befolkningsprognoser og kommuneøkonomi.

Vista Analyse har flere verktøy/databaser som egner seg til å belyse kommuners næringsliv, arbeidsmarked, infrastruktur og bostedsattraktivitet.

5.1 Arbeidskraft

I figuren under viser vi tall for Porsgrunn med Skien, Sandefjord og Larvik. De fire byene har langt på vei sammenfallende størrelse og utdanningsnivå på arbeidskraften. Med fire bykommuner innenfor ett og samme arbeidsmarked, vil det oppstå konkurranse mellom byene, både hva angår bolig- og arbeidsmarked.

Tabell 3.1 Statistikk i indeksen for arbeidskraft

Statistikkvariabel	Porsgrunn	Skien	Sandefjord	Larvik
Befolkning i yrkesaktiv alder, 2021, antall	22 067	33 006	38 475	27 954
Befolkning i yrkesaktiv alder, 2021, andel	60,4 %	59,8 %	59,7 %	59,8 %
Utdanningsnivå, andel med kun grunnskole	26,8 %	27,8 %	26,9 %	26,9 %
Utdanningsnivå, andel med >4 år høyere utdanning	7,4 %	6,9 %	6,7 %	6,2 %

Kilde: Vista Analyse basert på data fra Statistisk sentralbyrå, Folkehelseinstituttet (FHI) og egen innhenting.

Ifølge arbeidskraftindeksen står det rimelig godt til med tilgangen på arbeidskraft i Porsgrunn kommune. Kommunen har 22 067 innbyggere i yrkesaktiv alder. Dette utgjør om lag 60 prosent av kommunens innbyggere. Til sammenligning har mediankommunen i Norge 58 prosent av befolkningen sin i yrkesaktiv alder. Sammenliknet med Skien, Sandefjord og Larvik har Porsgrunn høyere andel befolkning i yrkesaktiv alder, men de fire kommunene er relativt like i dette aspektet.

Utdanningsnivået i kommunen er relativt høyt. I mediankommunen har 28 prosent kun grunnskoleutdanning, og i Porsgrunn gjelder dette 26,8 prosent. Også her er Porsgrunn relativt lik Skien, Larvik og Sandefjord, men de to sistnevnte har noe lavere andel med kun grunnskoleutdanning, mens Porsgrunn har en høyere andel med mer enn fire års høyere utdanning.

Det er god tilgang på utdanningsinstitusjoner i kommunen. Dette er positivt med tanke på lokal utdanning av fremtidig arbeidskraft i kommunen.

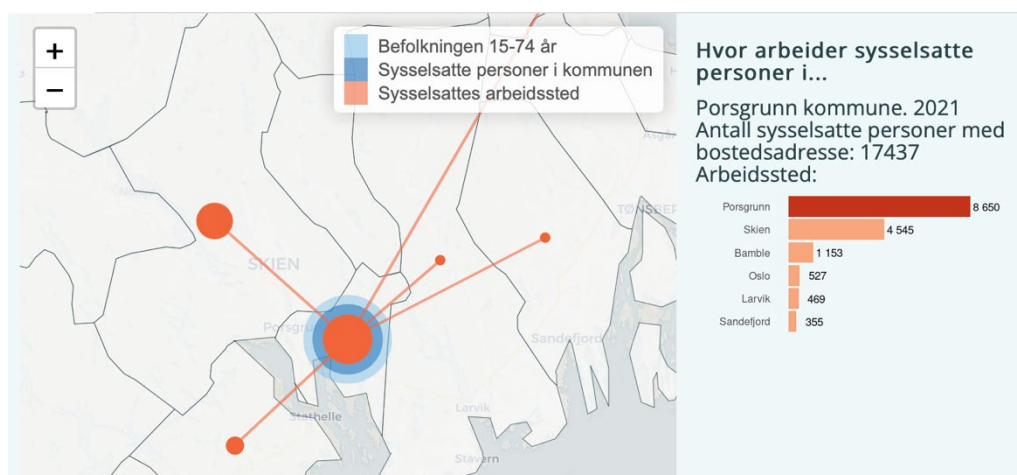
Pendlerstrømmer

Det næringsmessige potensialet for utvikling av kontorarbeidsplasser ved Porsgrunn stasjon henger sammen med, i hvor stor grad det er samhandling og interaksjon mellom kommuner i arbeidsmarkedsregionen. Figur 2.1 viser hvordan pendlerstrømmene ut av Porsgrunn foregår, mens Figur 2.2 viser personer som pendler inn til de ulike kommunene i regionen. Utpendlingen fra Porsgrunn er betydelig og det er flere som pendler ut enn de som bor og jobber i Porsgrunn. Det er høyest utpendling til Skien, men det er om lag like mange som pendler motsatt vei.

Arbeidsplasser og boligfelt er spredt over store områder og dette øker sannsynligheten for at arbeidsreiser skjer med bil og ikke med tog.

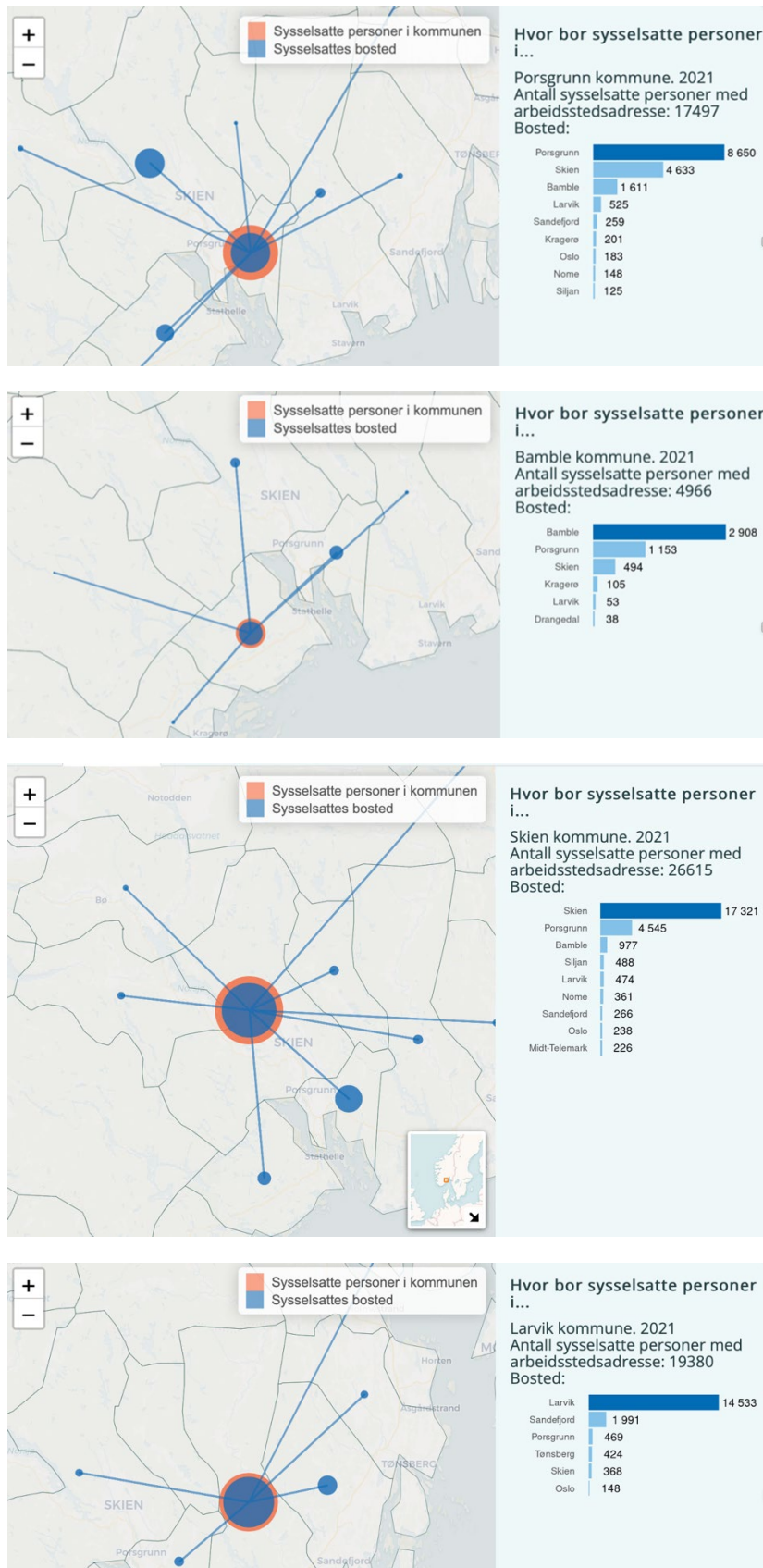
- Det er svært stor interaksjon mellom kommunene i regionen, og det er flere som pendler inn og ut enn de som bor og jobber i samme kommune. Det betyr at i en utvikling ved Porsgrunn stasjon er det nødvendig å løfte blikket og innlemme inn- og utpendlere som daglig reiser mellom byene i regionen. Innpendling til Porsgrunn kommer først og fremst fra Skien, Bamble, Larvik og Sandefjord. Utpendlingen går til samme kommuner.
- Med så stor interaksjon mellom byene bør det tilrettelegges for økt bruk av tog og sånn sett også for flere stasjonsnære arbeidsplasser, selv om dette må bli et mål på lang sikt.

Figur 5-1 Bosatte personer i Porsgrunn, som pendler ut av kommunen for å arbeide



Kilde (Statistics Norway, 2021) SSB Tabell 03321: Sysselsatte (15-74 år), etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer. 4. kvartal (K)

Figur 5-2 Personer som pendler inn i de ulike kommunene i regionen for å arbeide



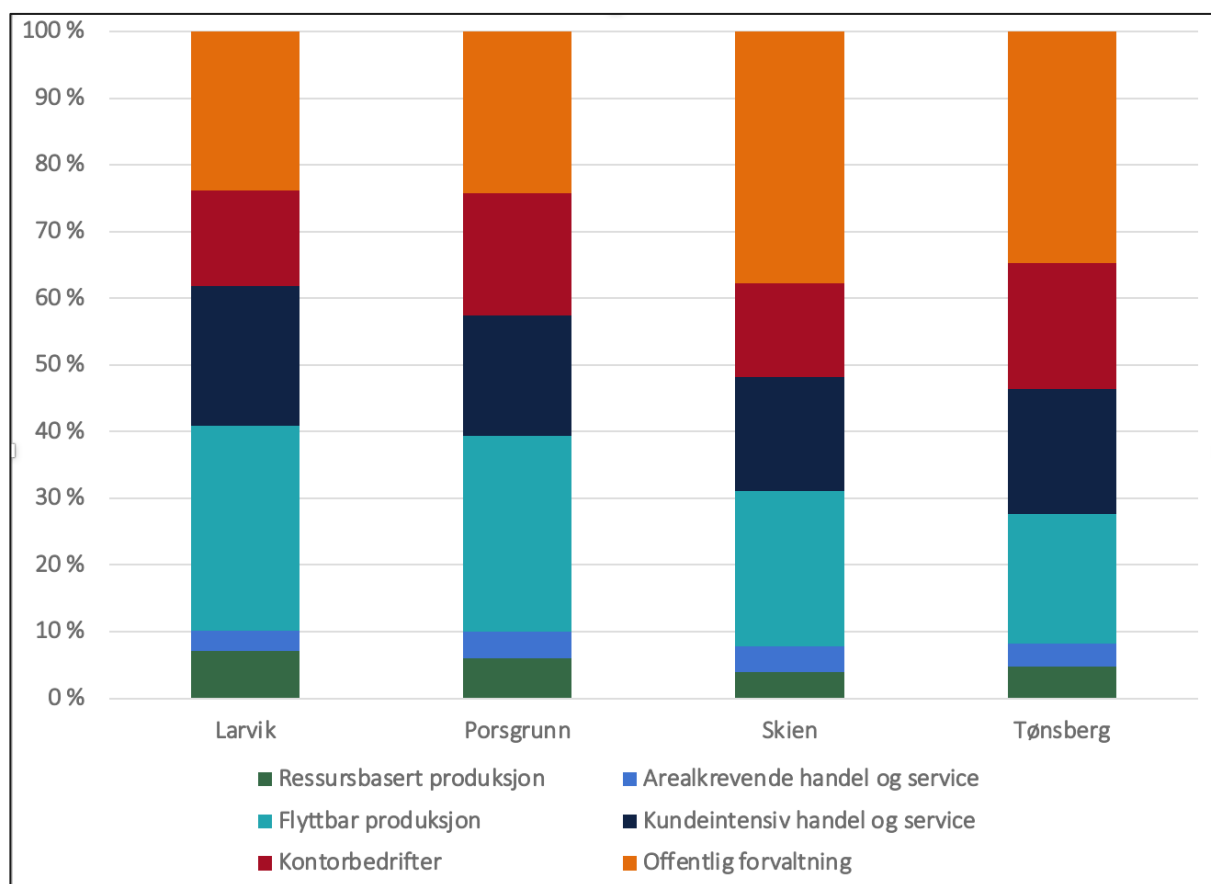
Kilde (Statistics Norway, 2021) SSB Tabell 03321: Sysselsatte (15-74 år), etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer. 4. kvartal (K)

Arbeidsmarked

For å beskrive situasjonen i Porsgrunns arbeidsmarked kan vi benytte vår database «Osaker». Her har vi delt antall arbeidsplasser inn i seks ulike kategorier næringer etter hvilken type arealbruk de kan ha. Figur 5-3 viser andelen av sysselsatte som arbeider i ulike næringer, i Porsgrunn, Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Skien. Tønsberg og Skien har den høyeste andelen sysselsatte i offentlig forvaltning eller foretak. Dette er virksomheter der det er fullt mulig å styre lokalisering, for eksempel til et stasjonsområde. Porsgrunns andel er betydelig lavere, og dette gir et noe dårligere grunnlag for etablering av slik virksomhet ved stasjonen. Porsgrunn har den nest høyeste andelen kunnskaps-/kontorbedrifter etter Tønsberg. Dette er også virksomheter som med fordel kan etableres i et stasjonsområde. Fordelen er at kunnskapsbedrifter har nytte av et større arbeidsmarked og dette nås enklere dersom de er lokalisert ved en togstasjon.

Andelen sysselsatt innen kundeintensiv handel er lavere for Porsgrunn enn for Skien, som har et større handelstilbud enn Porsgrunn. Andelen sysselsatte i det vi har kalt «flyttbar produksjon» er høy i Porsgrunn. Dette er virksomheter som søker mot rimelig areal utenfor bykjernen. De forflytter seg også mot rimelig areal med høy tilgjengelighet.

Figur 5-3 Andel av sysselsatte i ulike næringer, sortert etter forventet arealbruk



Kilde SSB/Vista Analyse

- Samlet sett tyder arbeidsmarkedsindeksen på at Porsgrunn kommune har et velfungerende arbeidsmarked, som gir et godt grunnlag for videre næringsutvikling.

Sentralitetsnivå

En kommunes sentralitetsnivå sier noe om reisetiden til arbeidsplasser og servicefunksjoner fra alle bebodde grunnkretser i kommunen. Porsgrunn, Sandefjord, Larvik og Skien er alle i sentralitetsnivå 3 av 6, mens 1 er det mest sentraliserte. Tønsberg er i sentralitetsnivå 2. Eksempler på kommuner med sentralitetsnivå 1 er Oslo, Bærum, Lørenskog og Lillestrøm.

- *Med et middels sentralitetsnivå blir det viktig for Porsgrunn i årene fremover å styrke byens urbanitet. Det betyr blant annet utvikling av et attraktivt pulserende område ved stasjonen. Det er fire byer i regionen som på sett og vis konkurrerer om de samme bedriftene, og dermed blir bostedsattraktivitet og en moderne by viktig.*

Oppsummert

Det er stor interaksjon mellom kommunene i Vestfold vest og Grenland som samlet utgjør ett felles arbeidsmarked. Pendlingsstrømmene er store begge veier, noe som gir bedriftene et større omland å hente arbeidskraft og kompetanse fra, samtidig som det på sikt kan forventes en økt konkurranse mellom byene både med hensyn til bolig- og arbeidsmarked når man ikke lenger forventes tilflytting og når arbeidsstokken reduseres som følge av aldring.

5.2 Kontor- og kunnskapsklynger

Næringslivet søker samlokalisering og nærhet til annen likeartet virksomhet. I de store byene finner vi derfor tydelige kunnskapsparke. Det er empirisk dokumentert at slike kunnskapsklynger gir større vekst enn byer der virksomhetene er spredt lokalisert.

Michael Porters «*Competitive Advantage of Nations*» var en viktig inspirasjonskilde for mange byregioners arbeid med å styrke næringsliv og bedriftsetableringer (Porter, 1990). Porter populariserte ideen om at bedrifters lokaliseringvalg ikke bare er avhengige av ressurser, lønnskostnader og makroøkonomiske rammebetingelser, men vel så mye samhandlingen i geografiske næringsklynger.

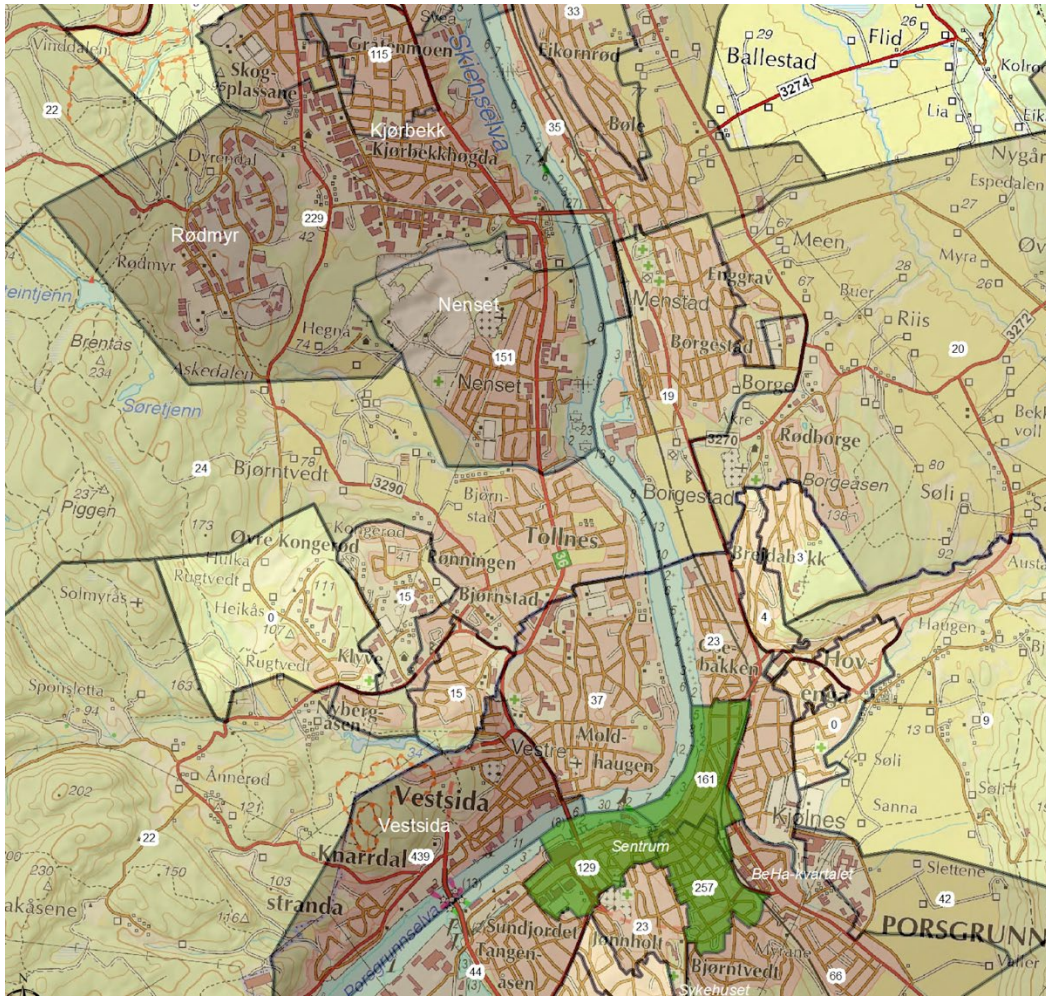
Porters resonnement ble videreutviklet av Nobelprisvinneren Paul Krugman, som påviste at geografisk nærhet mellom virksomheter kan være viktig for deres konkurransevne (Krugman, 1997).

Både Porters og Krugmans teorier har hatt stor påvirkning på politikktutforming og hvordan byer og regioner forholder seg til sin konkurransedyktighet og evne til å tiltrekke seg bedrifter.

Figur 5-3 over viser at om lag 60 prosent av arbeidsplassene i Porsgrunn i prinsippet kan være lokalisert i sentrum. Vi har hentet ut lokalisering av arbeidsplasser etter de samme nace-kodene som er benyttet i vår database Osaker for offentlig og kontorbedrifter. Deretter har vi sortert dem etter soner i Porsgrunn og Skien, vist i figuren under. Resultatet viser at det er en tydelig CBD (Central Business District) langs aksene sentrum-stasjon, med totalt 547 arbeidsplasser. Det betyr at en utvikling for kontorarbeidsplasser ved Porsgrunn stasjon vil bli en forlengelse og forsterkelse av dagens kunnskapsklynge. Klyngen er også sterkere enn den kunnskapsklyngen som er etablert på Vestsida. Kunnskapsklynge ved stasjon vil kunne trekke flere pendlere inn til Porsgrunn og stimulere til økt vekst. Til sammenlikning er det 89 kontorarbeidsplasser på Herøya.

Figur 5-4

Antall ansatte etter utvalgte Nace-koder i hht. Osaker. Kontorbedrifter og offentlig forvaltning og virksomhet.



Kilde Vista Analyse/Norconsult/SSB

- Utvikling av kunnskapsklyngen i Porsgrunn bør skje i forlengelse av eksisterende CBD, markert med grønn farge i figuren over.

6 Bosetting og bostedsattraktivitet - dagens situasjon

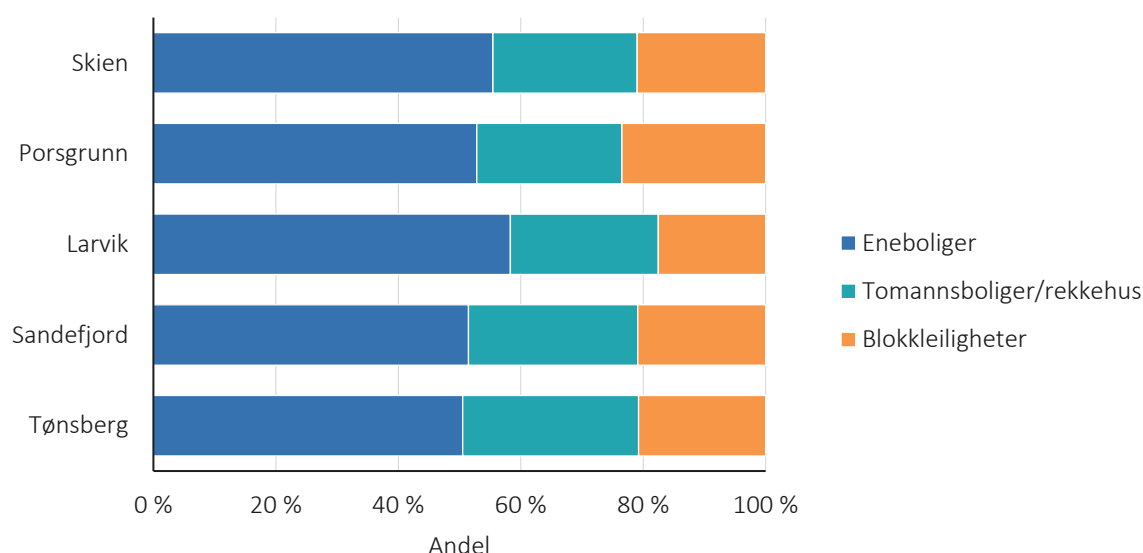
Hvor attraktiv en kommune er for bosetting er viktig for kommunenes overlevelse og bærekraft over tid. Antallet bosatte spiller inn på blant annet sysselsetting, verdiskaping og handel og service. I verktøyet «KomPot» benytter vi tre hovedindekser for å beskrive en kommunes bostedsattraktivitet. Disse er: *boforhold*, *fritidstilbud* og *infrastruktur*. I det følgende gjennomgår vi hvilke data de tre indeksene består av, og drøfter hvordan bostedsattraktiviteten i Porsgrunn kommune kan belyses med disse indeksene.

6.1 Boligsammensetning

Dersom det kan bli aktuelt med boliger i tiltaksområdet, vil potensialet knyttes til boligbehov i årene fremover. Boligsammensetningen i Porsgrunn likner den vi finner i Sandefjord og Tønsberg med en høyere andel rekkehus og leiligheter enn i Skien og Larvik som har høyest andel eneboliger.

Indeksen kalt «Boforhold» er sammensatt av data som blant annet beskriver forhold knyttet til boliger og boforhold som påvirker bostedsattraktiviteten i kommunene. Dette gjelder blant annet boligsammensetningen, sentraliteten til kommunen, befolkningsutvikling og sosiale forhold som barnefattigdom, frafall i videregående skole og fedme. I dette delkapittelet vil vi spesielt gå inn på boligsammensetningen i Porsgrunn, sammenliknet med Skien, Larvik, Sandefjord og Tønsberg.

Figur 6-1 Boligsammensetning i Porsgrunn og andre kommuner



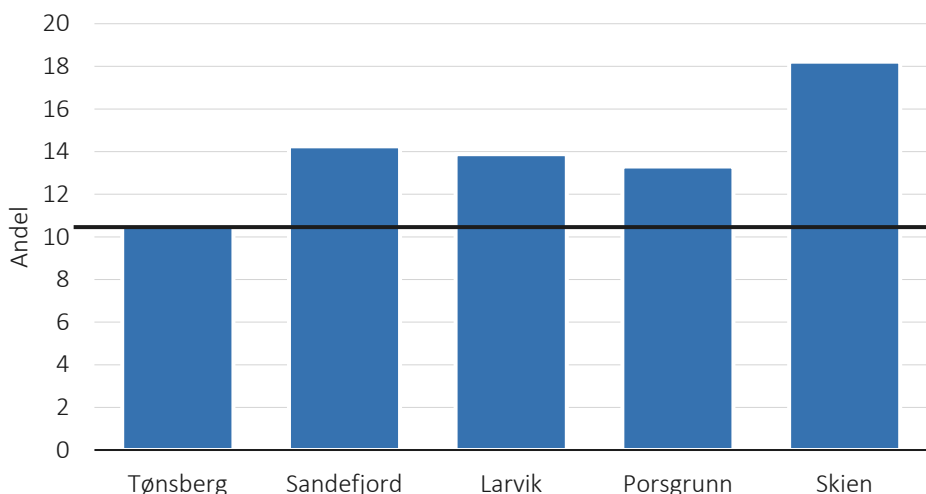
Kilde SSB

- Villigheten til å bo i leilighet er altså til stede i Porsgrunn. Det kan styrke potensialet for å bygge boliger ved stasjonen. Men det er grunn til å anta at det vil være mer attraktivt med boliger langs elva og nærmere sentrum.

6.2 Sosiale faktorer i Porsgrunn

I indeksen for boforhold er det inkludert tre indikatorer som beskriver ulike sosiale forhold. I Porsgrunn er det 13 prosent barn som vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt. Dette er noe høyere enn mediankommunen, som ligger på 10,6 prosent. Fra Figur 3.5 ser vi at det kun er Tønsberg, av de fem kommunene vi bruker til sammenlikning, som ligger under mediankommunen i andel barn i vedvarende lavinntektsfamilier. Skien skiller seg markant ut, med hele 18 prosent andel barn i lavinntektsfamilier.

Figur 6-2 Andel barn i vedvarende lavinntektsfamilier



Kilde SSB

Frafallet i videregående skole er 23 prosent i mediankommunen, og Porsgrunn har et noe lavere frafall enn dette med 21 prosent. Blant kommunene vi sammenlikner med er Porsgrunn kommunen som kommer best ut på denne indikatoren. Samtidig vet vi at Porsgrunn har noe høyere andel i utenforskap enn det som er landsgjennomsnittet, med en andel på 23 prosent, mot 21 prosent i landet. Andelen i utenforskap defineres her som andelen av personer i alderen mellom 20 til 66 som verken arbeider, studerer, mottar AFP eller alderspensjon. Den relativt høye andelen i utenforskap kan skape grobunn for dårlig miljø i byrommet.

Porsgrunn kommune ligger på samme nivå som mediankommunen hva angår andel unge under 30 år. Kommunen har også hatt befolkningsvekst mellom 2016 og 2021, på om lag 2 prosent. Begge deler er godt grunnlag for vekst.

Disse sosiale forholdene kan ha en betydning for bostedsattraktiviteten i kommunene, og Porsgrunn scorer relativt godt sammenlignet med andre kommuner på disse statistikkene, noe som gir kommunen høyere bostedsattraktivitet. Og dermed et bedre grunnlag for vekst og utvikling.

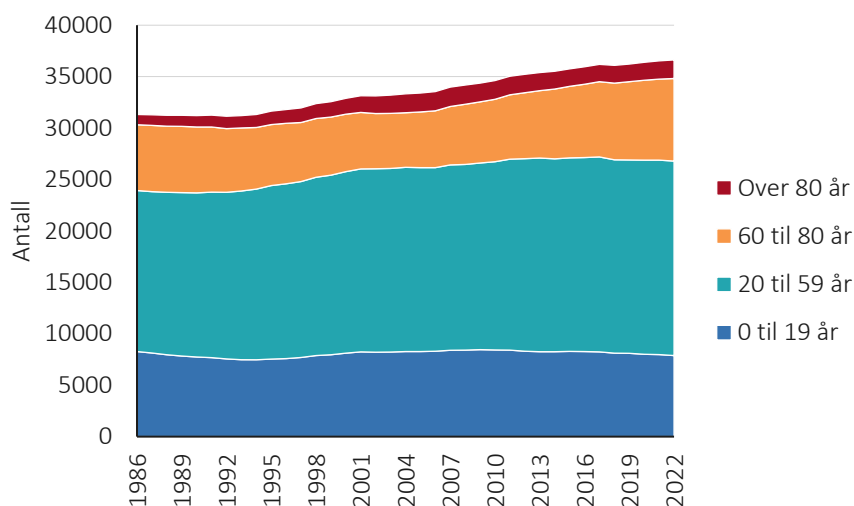
- *Porsgrunn har relativt gode forutsetninger for vekst, men det blir viktig å styrke den urbane kvaliteten og tilrettelegge for unge arbeidstakers interesse for å bli boende i byen. Utgangspunktet er til stede, men konkurransen mellom de mellomstore byene skjerpes.*

6.3 Fremtidig befolkning

Porsgrunn har hatt en betydelig befolkningsvekst fram til 2022. Mye av befolkningsøkningen i byene de senere årene har sammenheng med tilflytting fra distriktskommuner. Det kan ventes at denne

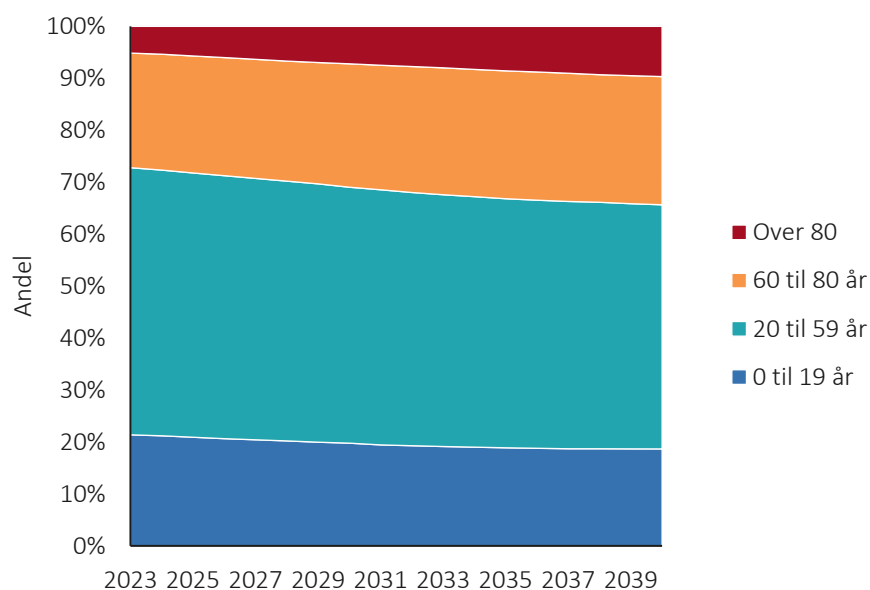
tilflyttingen vil avta i årene fremover, ettersom det nå er få bosatte igjen i distriktskommunene folk har flyttet fra. Vi har benyttet framskrivings-modellen til Telemarksforskning for å vise prognoser fremover fordi den har innebygd en større sentralisering enn modellen til SSB. Den viser imidlertid også en sterk utvikling mot flere eldre, færre yngre og færre i arbeidsfør alder til tross for sentraliseringseffekten.

Figur 6-3 Historisk befolkningsutvikling i Porsgrunn, antall



Kilde SSB

Figur 6-4 Fremtidig befolkningsutvikling i Porsgrunn, Telemarksforskning



Kilde Telemarksforskning

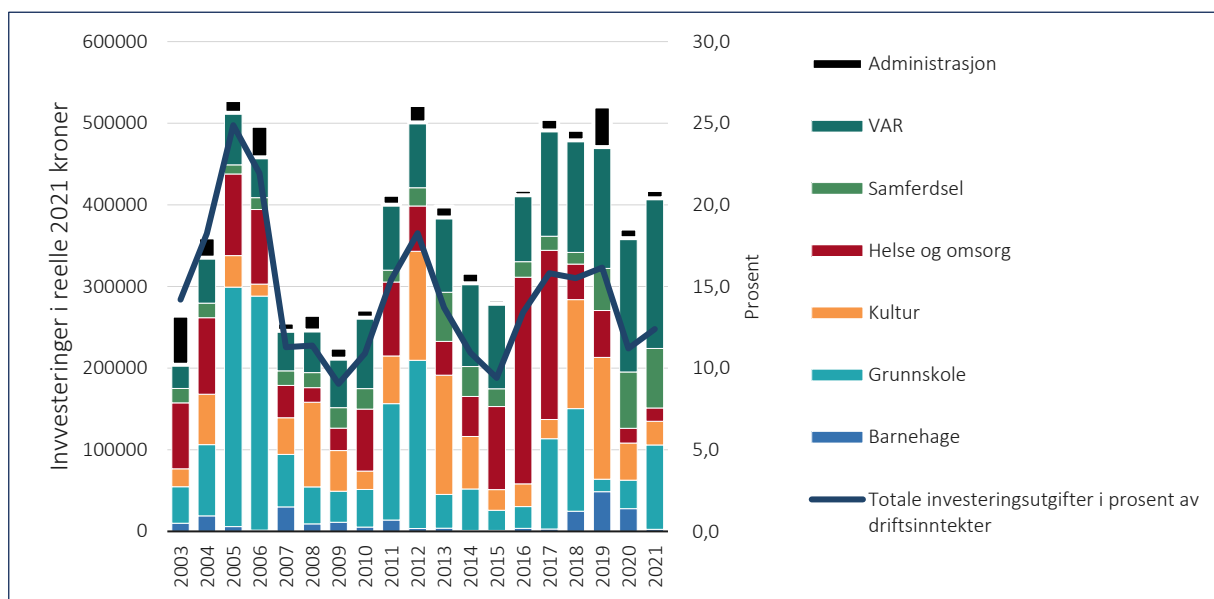
- Prognosene innebærer to utfordringer. Det ene er at kostnadene med økt andel eldre må reduseres ved at de eldre holdes i helsemessig god form, og det andre er at byen må gjøres attraktiv for de unge slik at de ikke flytter til de store byene.

7 Kommunens økonomiske handlingsrom

Kommunal virksomhet vil alltid være svært viktig faktor i byutviklingen. Kommunal virksomhet bidrar med arbeidsplasser og kulturtilbud som bidrar til at det er folk i sirkulasjon i sentrum. I Figur 5-3 viste vi at Porsgrunn har 24 prosent av de sysselsatte arbeid i offentlig virksomhet (inkluderer utdanningsinstitusjoner og sykehus m m). Vi har ofte sett at offentlig sektor etablerer seg utenfor sentrum. Ved utbygging av et helt nytt knutepunkt vil etablering av offentlig virksomhet kunne bli en drivkraft for utviklingen.

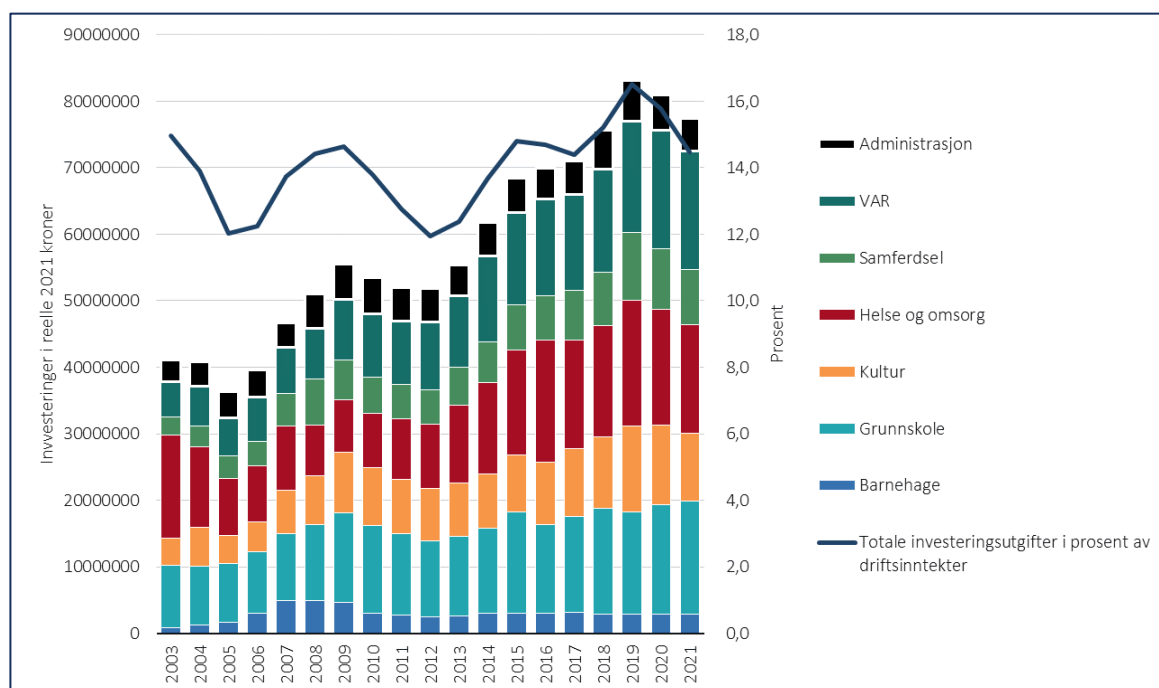
For å studere i hvilken grad kommunen har mulighet til å påvirke utviklingen gjennom nye investeringer, er det verdt å studere hvordan de historiske investeringene i ulike sektorer ser ut i Porsgrunn. Figurene under viser investeringene til Porsgrunn sammenliknet med snitt for landet. Kommunen har de siste årene investert mye i samferdsel, grunnskole og VAR etter noen år der kultur har vært prioritert. Det er grunn til å forvente at helse og omsorg vil måtte prioriteres i årene som kommer, ettersom dette har hatt lav prioritet de senere år.

Figur 7-1 Historiske investeringer i Porsgrunn



Kilde Kommunalbanken/SSB/Vista Analyse

Figur 7-2 Historiske investeringer i norske kommuner etter landssnitt



Kilde SSB/Vista Analyse/Kommunalbanken

Flere av investeringspostene prioriteres i ulike perioder og sees gjerne som sykliske. Porsgrunn har også relativt høy andel lånegjeld,¹ på hele 92 prosent. Over 85 prosent sees på som høyt, og Porsgrunn er dermed i den øvre skalaen. Dette kan tilsa, spesielt når rentene nå øker, at kommunen vil ha mindre å investere for i årene som kommer. Desto viktigere blir det å prioritere rett investering.

- Grunnskole og barnehage vil ligge i boligområdene, mens kultur, helse og omsorg og administrasjon kan lokaliseres ved for eksempel et kollektivt knutepunkt. Når en kan anta et det i de nærmeste årene vil komme investeringer i disse sektorene, betyr det at et nytt knutepunkt kan være aktuelt investeringsområde.

Investeringer i helse og omsorg står for tur

Kommunens investeringsevne er utfordrende fordi gjeldsgraden er høy, samtidig som utfordringene står i kø. Kommunen skal styrke sin urbane kvalitet for å holde på ung arbeidskraft og den skal sørge for at den økende andelen eldre holdes ved god helse. Riktig investering i rett område blir derfor viktig,

En utvikling ved stasjonen bør ta disse faktorene med i plan- og utviklingsarbeidet.

¹ Netto lånegjeld er definert som kommunens langsiktige gjeld fratrukket pensjonsforpliktelse, totale utlån og ubrukte lånemidler. I prosent av driftsinntekter samme år.

8 Handel og forbruk - drivkraft for sentrum?

Varehandelen er i stor endring. I dette kapitlet beskriver vi hvor viktig varehandelen er for sysselsetting og norsk økonomi. I neste kapittel beskriver vi hvordan forbruket er i endring og hvordan det påvirker arealpolitikk, byliv og konkurransesituasjonen i varehandelen.

Handelsstrukturen er historisk betinget og påvirkes av øvrige samfunnstrender, byenes utvikling og økonomiske drivkrefter. Både ressursgrunnlaget, historiske beslutningsprosesser, nye investorer og til slutt initiativtakeres bosted, får betydning for utviklingen. I tillegg kommer tilpasninger til grunnleggende endringer i markeder, teknologi, internasjonal arbeidsdeling, og menneskenes preferanser. Vi trekker i dette kapitlet opp en del problemstillinger som påvirker handelen og som sjelden er hensyntatt i regionale planer.

Det empiriske grunnlaget som legges til grunn for drøftingen av hvordan trender og utviklingstrekk kan slå ut er i hovedsak hentet fra andre analyser Vista Analyse har gjennomført, blant andre (Vista Analyse, 2018d) (Vista Analyse, 2017) (Vista Analyse, 2018) (Vista Analyse, 2013).

8.1 Handel er viktig for sysselsetting

Handelsnæringen er av stor betydning for norsk økonomi, sysselsetting og verdiskaping. Varehandelen sysselsetter rundt 342 000 personer på landsbasis, som utgjør 13 prosent av alle sysselsatte (Virke, 2021). En stor andel av arbeidsplassene sysselsettes av kvinner.

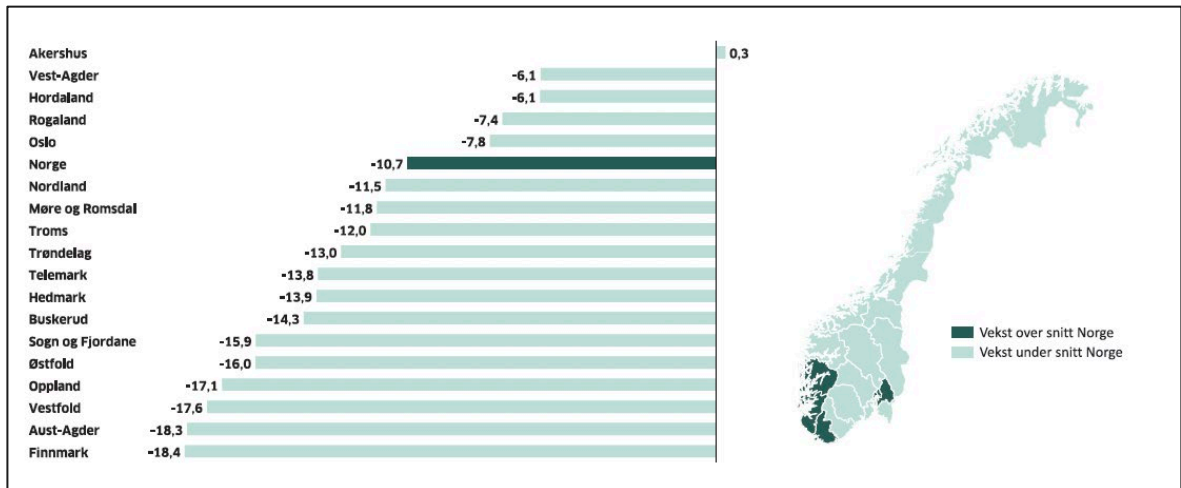
En av utfordringene med næringen er at den stimulerer til bilbruk, særlig der handelslekkasjen er stor. Lokal dekning vil derfor gi en klimamessig gevinst. En annen utfordring er at varehandelen og dermed lokale arbeidsplasser i dag er truet av økt netthandel. Dette ser vi blant annet ved at sysselsettingen i fysisk varehandel har flatet ut de senere årene. Det er enkelt å handle på nett, og derfor bør det også være enkelt å handle der man bor. Det vil gi lokale arbeidsplasser, miljømessige gevinster og øke steders bostedsattraktivitet.

Handelsnæringen har stor betydning for norsk økonomi. Handelsnæringen samlet bidrar med 9,5 prosent av den totale verdiskapingen av varer og tjenester i Fastlands-Norge (Virke, 2021). Varehandelen er positivt i sysselsettingssammenheng fordi den er et tilbud for kvinner og de som ønsker å jobbe deltid.

8.2 Varehandelen med store utfordringer – stadig færre butikker

Figur 8-1 viser utviklingen i antall fysiske butikker i fylkene. Telemark har hatt en nedgang i antall fysiske butikker på nesten 14 prosent fra 2008 til 2018. Nedgangen skyldes fraflytting, markedstilpasning etter overetablering og forbruksendringer, slik som økt netthandel.

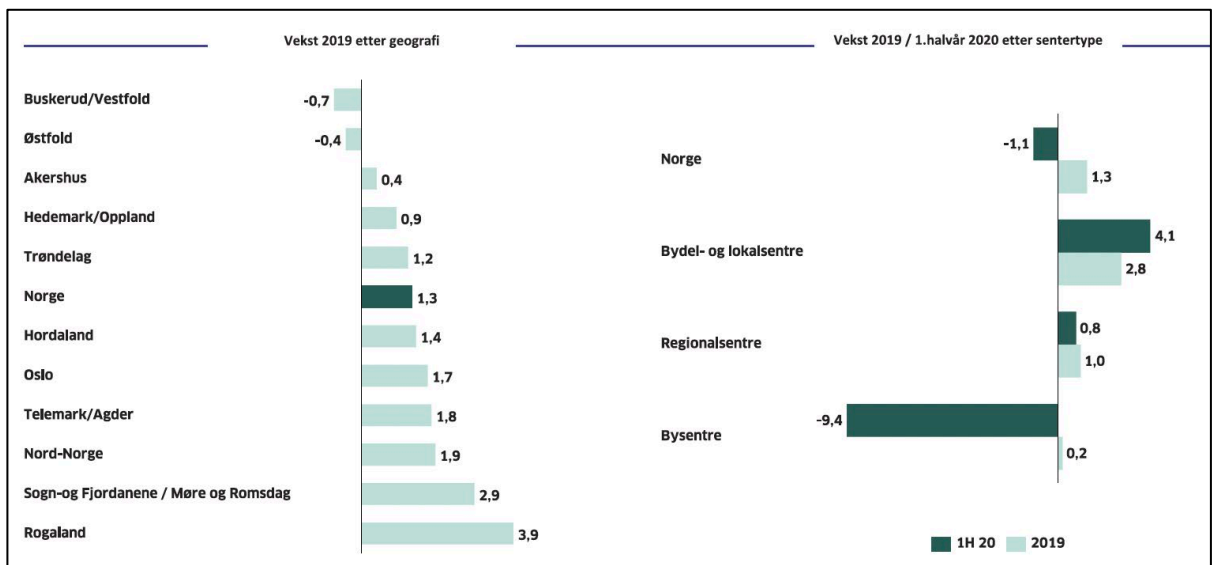
Figur 8-1 Endring i antall fysiske butikker per fylke 2008-2018



Kilde SSB og Virke Analyse

Samtidig som antall butikker går ned, så øker omsetningen på kjøpesentrene i bydel- og lokalsentre, mens det har vært en nedgang i omsetningen på kjøpesentre i bysentrum med nesten 10 prosent i 2019, jf. Figur 8-2. Telemark har hatt en relativt stor økning i omsetning i kjøpesentre.

Figur 8-2 Utvikling i omsetning i kjøpesentre etter geografi

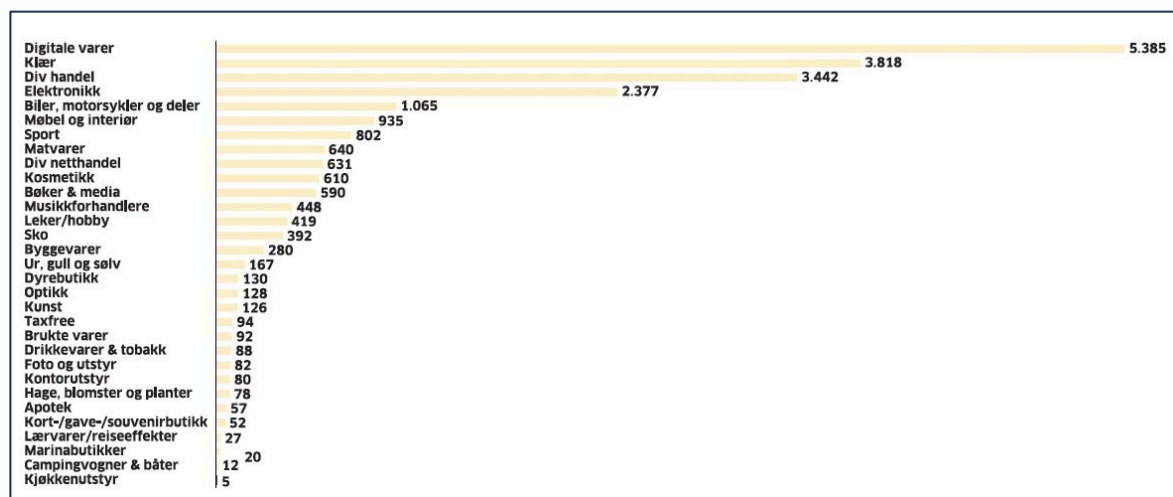


Kilde SSB og Virke Analyse

Økt handel fra utlandet presser de relative prisene ned

Vi blir mer internasjonale og en økende andel av handelen skjer via internett, både fra nasjonale og utenlandske leverandører. Fortsatt er netthandelsandelen lav, men ifølge Virke er det netthandelen mot utlandet som øker mest.

Figur 8-3 Nordmenns handel i utenlandske nettbutikker i millioner NOK etter varegrupper



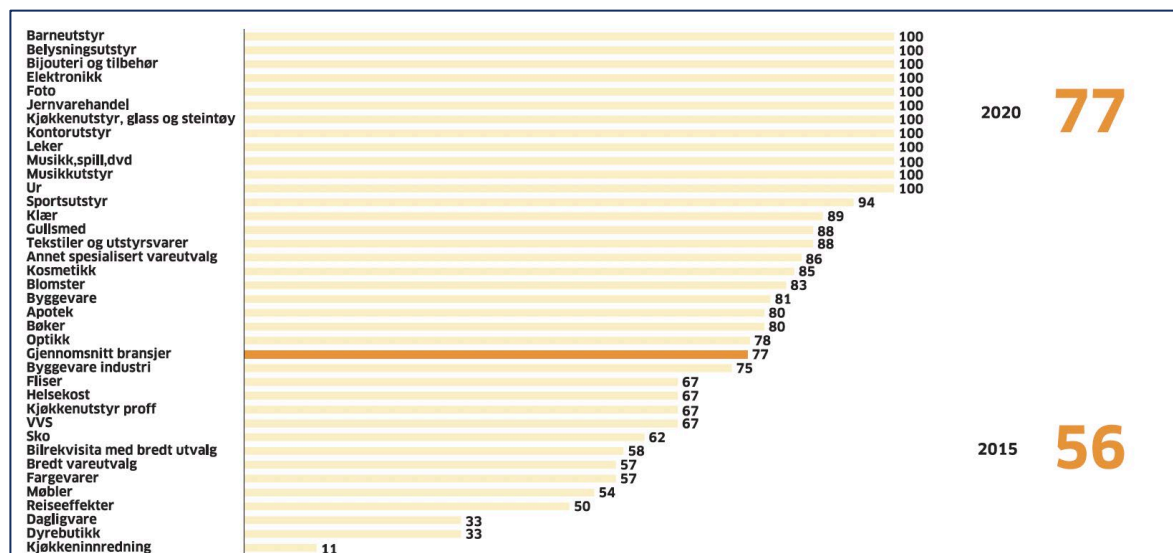
Kilde SSB/Virke Analyse

Utfordringen med økt kjøp av varer fra utlandet er den sterke konkurransen på pris. Utenlandske nettpriser er lavere enn i fysiske butikker i norske bysentre. Det er positivt for forbrukeren, men utfordrende for handelsnæringen. Med stadig mindre marginer, vil utslag på areal/leiekostnader slå ut.

Netthandel

Varehandelen påvirkes av netthandel i et stadig mer økende omfang. Andelen fysiske butikker som også har netthandel har, ifølge Virke, økt jevnt siden 2015. I 2019 var 70 prosent av kjedene registrert med nettbutikk. Dette økte til 77 prosent i 2020. (Figur 8-4).

Figur 8-4 Andel norske butikkjeder med nettbutikk. 2020.

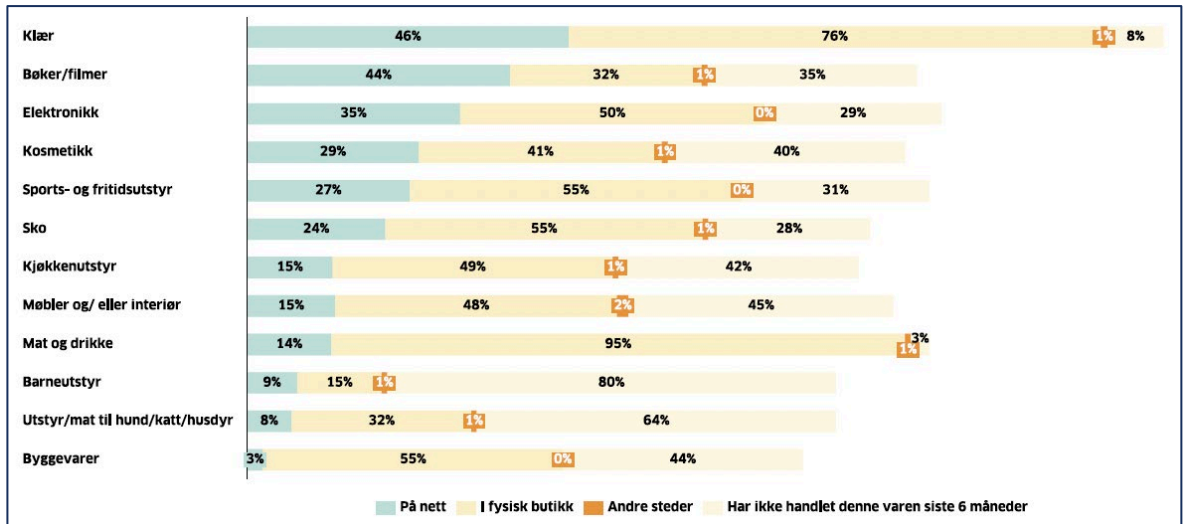


Kilde Virke Analyse

Klesbutikker har vært viktig innhold i byenes strøkgater. Og det er altså denne bransjen som særlig utfordres i netthandelen.

Dagligvarer utgjør en stor andel av husholdningenes varekonsum og er viktig fordi den har en lang verdikjede med både produksjon og foredling, grossistledd og detaljistledd i tillegg til eiendom. Dagligvarer omsettes i begrenset omfang på nett. Samtidig er dagligvareforretningene naturlig lokalisert i boligområder med kort vei hjem med ferskvarer og frysevarer.

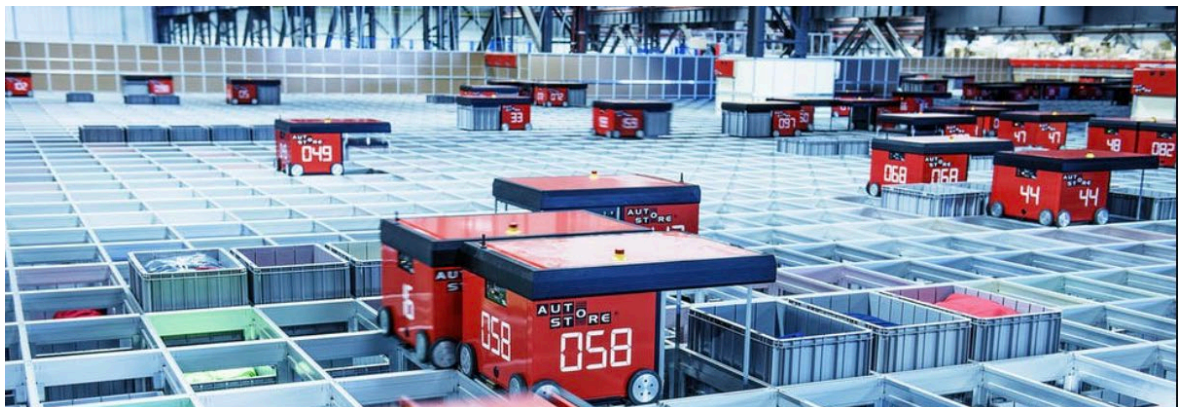
Figur 8-5 I hvilken handlekanal har du handlet følgende varekategorier de siste månedene? 2020. (Mulig å avgi flere svar)



Kilde Virke Analyse

Nettbutikkene har store kundegrnnullag, stort vareutvalg og en effektiv drift. De har lager og butikk i samme bygningsenhet, teknologidrevet virksomhet og er lokalisert i rimelige bygg på rimelige tomter utenfor sentrum.

Figur 8-6 Robotiserte lagerløsninger i nettbutikkens lager



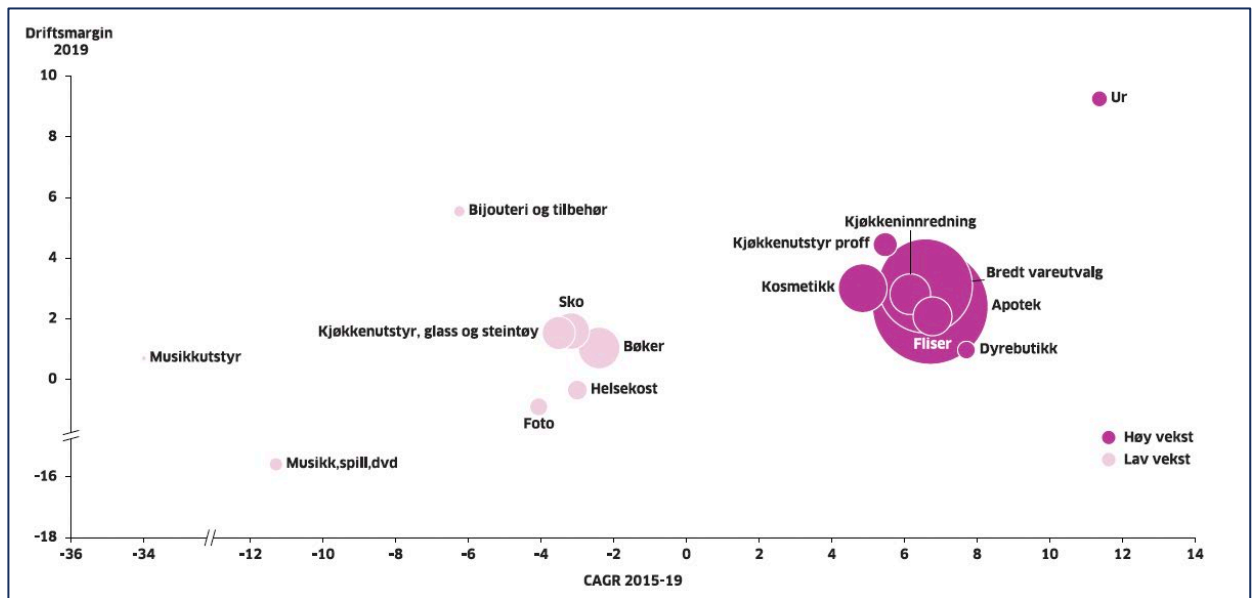
Kilde www.grannar.no

Bransjegliding og oppkjøp utfordrer sentrumsaktørene

Utvalgsvarer omsettes ofte i småbutikker i sentrum og disse er særlig sårbare for det økende omfanget av samme typer varer i forretninger med bredt vareutvalg, og forretninger som selger plasskrevende varer. Veksten i etterspørselen etter utvalgsvarer har stagnert samtidig som tilbudet i de nye forretningskonseptene har ekspandert.

Figur 8-7

Små marginer i varehandelen. Vekstvinner og tapere blant bransjer i kjedeorganisert faghandel, 2015-2019. Gjennomsnittlig årlig vekst og driftsmargin, 2019.



Kilde Virke

Overretablering gir tapere og vinnere i markedet

De store kjedene kjøper opp små forretninger og presset på pris øker. Samtidig har det vært en overretablering ut fra antatt forventning om økt forbruk av varer. Denne forventningen er ikke innfridd og det har pågått en markedstilpasning gjennom konkurser. Dette er en del av presset på småbutikker i sentrum.

Bredt vareutvalg er den store vinneren i et tøft marked

Det pågår store endringer i varehandelen. Sammen med økt netthandel har vi hatt en økende andel mega-stores, flere hypermarked, mer non-food i dagligvarebutikkene og flere show-rooms i bysentrum for å nevne noen nye trender. Samtidig ser vi at handelsaktørene raskt tilpasser seg både teknologi, forbruksendringer og endrete planmessige rammevilkår.

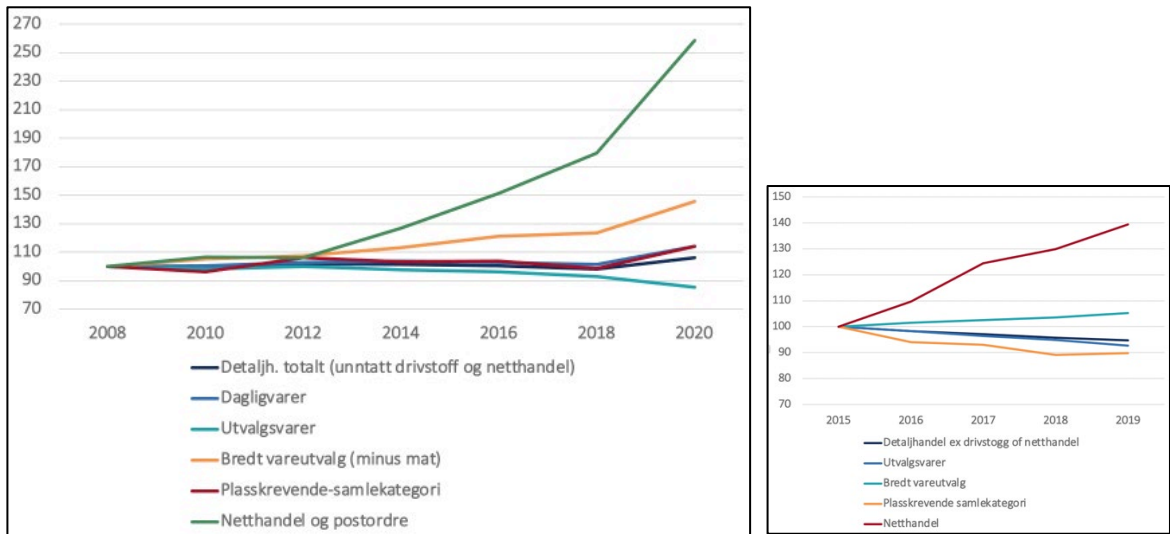
En av hovedtrendene de siste årene er den omfattende veksten i omsetning av kategorien *bredt vareutvalg* (Figur 8-8). De er arealkrevende konsepter med mange varer, ofte både store og tunge sammen med mange småvarer. Konseptene tilbyr prisgunstige varer og søker derfor lokalisering på rimelige tomter i rimelige bygg (big-boxes). De søker tomter sammen med andre big-boxes og de er bilbasert.

Flere av aktørene i dette markedet har en ekspansiv strategi og veksten i denne bransjen har i flere år vært større enn i andre bransjer.

Omsetning innen *utvalgsvarer* går ned. Utvalgsvarer er klær, sko, ur, optikk, gaver, utstyr, bok, papir og andre varer som tradisjonelt har vært omsatt i bysentrum.

Plasskrevende varer omfatter de varene som kommune/fylke har definert som plasskrevende (motor-kjøretøy, planteskoler, landbruksmaskiner, byggevarehus og møbler).

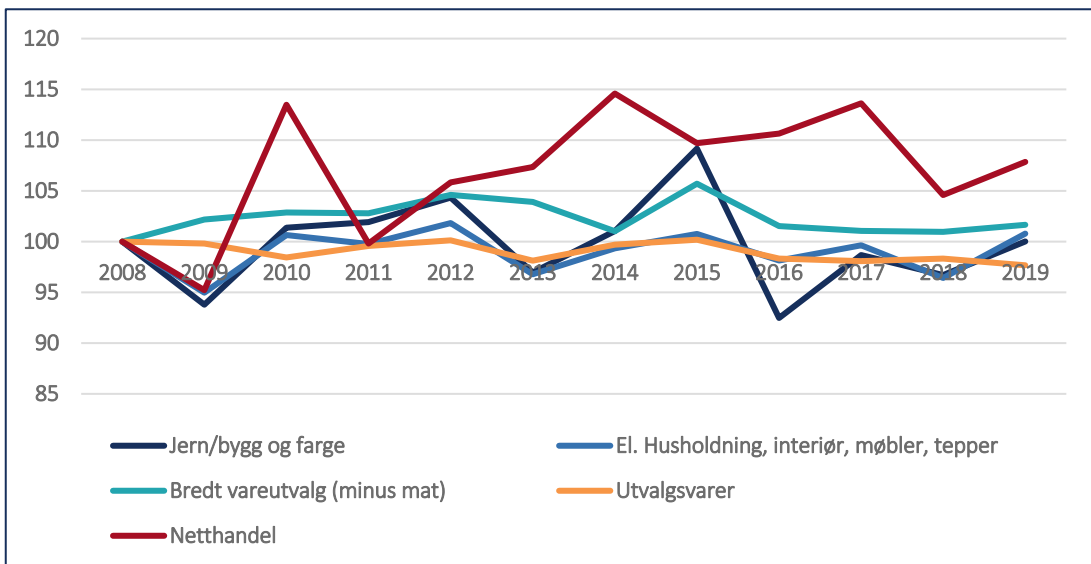
Figur 8-8 Prosentvis endring i omsetning i et utvalg varekategorier. Endring fra 2008 til 2020. Prisjusterte tall. Endring målt etter omsetning per innbygger. Liten figur viser utvikling fra 2015 til 2019.



Kilde SSB/Vista Analyse

I figuren under har vi vist hvordan omsetningen av ulike vareslag har endret seg de siste ti årene fram til pandemien. Netthandelen har økt mest, mens de øvrige vareslagene ligger på omtrent samme nivå som i 2008 (prisjusterte tall).

Figur 8-9 Prosentvis endring i vareomsetningen fra året før etter et utvalg varer. 2008 til 2019. Prisjusterte tall.



Kilde SSB/Vista Analyse

Sterk konkurranse på pris – handelen flytter ut i rimelige lokaler

Presset på pris har påvirket hvor varer tilbys og omsettes. Netthandelsprisene styrer i økende grad den fysiske handelen. De plasskrevende bransjene som tidlig fikk anledning til sentrumsekstern lokalisering, har utvidet sitt vareutvalg med et betydelig omfang utvalgsvarer. Plantesentre selger julepynt, byggevarer selger tapet og maling, bilrekvisita-forretninger selger bredt vareutvalg. Og det har skjedd en

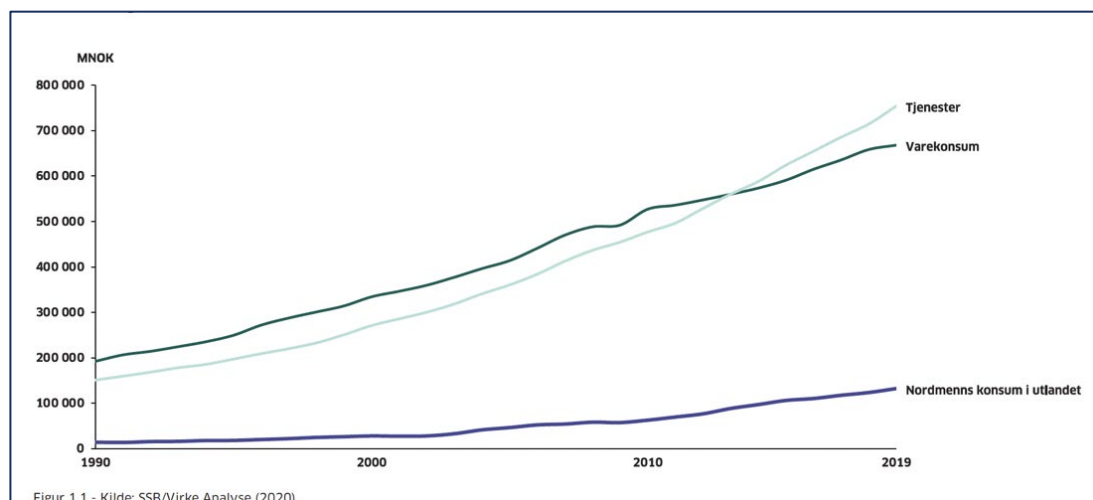
betydelig bransjegliding der de nye forretningskonseptene med bredt vareutvalg, er vanskelig å skille definisjonsmessig fra det plasskrevende. Alle disse har samlet gitt småbutikkene sterk konkurranse. Det er netthandelen som i særlig grad presser prisene ned og gir butikker i sentrum store utfordringer med å betjene leiepriser som er høyere i enn utenfor sentrum. For butikker uten tilstrekkelig kundegrnlag kan leieprisene bli for høye og butikken må legges ned. De sentrumseksterne forretningene, enten de er plasskrevende eller har bredt vareutvalg (volumhandel) er de eneste som kan konkurrere med nett-handelsprisene. Årsaken er rimelig bygg på rimelige tomter, akkurat slik netthandelen kan operere.

Et annet fellestrekk mellom netthandelsbutikkene og volumhandelsaktørene er at de har butikk og lager i samme bygg. Det gir en effektiv drift og reduserer transportomfang og logistikk med hensyn til vareleveranser og hjemlevering.

8.3 Forbruket endres – tjenester i vekst; positivt for sentrum

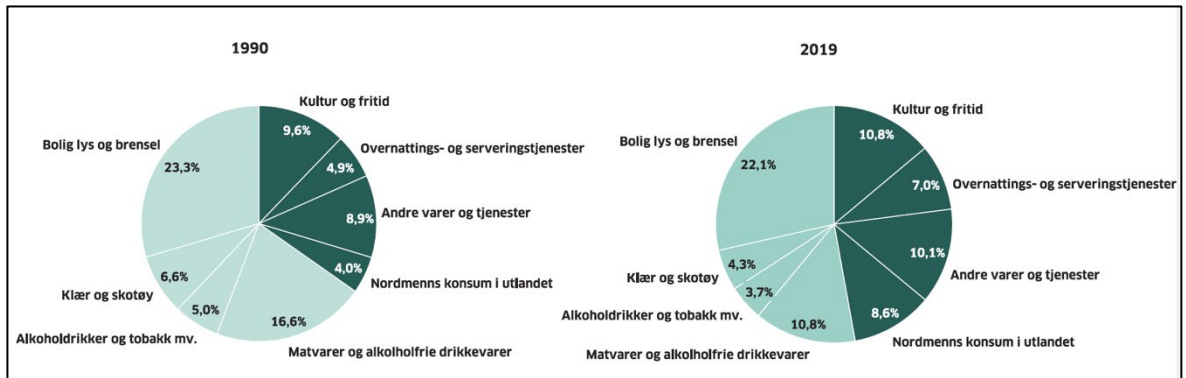
De siste årene har vi sett en endring i husholdningenes forbruk der en økende andel av forbruket går til kjøp av tjenester på bekostning av varer (Figur 8-10). Vi får et høyere velstandsnivå, men velger å bruke mindre penger på varer og mer penger på opplevelser, reiser, bespising og uteliv, helsetjenester, aktiviteter og service av ulike slag (Figur 8-11). Dette er godt nytt for sentrumsutvikling i byer og tettsteder. Når kunden kjøper tjenester, konsumeres det på stedet og man behøver ikke frakte varen hjem. I tillegg er tilbud av tjenester, som servering, kulturtilbud og opplevelser gjerne forbundet med et lenger opphold som bidrar mer til aktivitet og liv i sentrum.

Figur 8-10 Utvikling i privat konsum av varer og tjenester. 1990 til 2019.



Kilde SSB/Virke Analyse

Figur 8-11 Andel privat konsum blant norske husholdninger fordelt på utvalgte kategorier. 1990 vs. 2019.



Kilde SSB/Virke Analyse

9 Handel i Porsgrunn

I dette kapitlet viser vi statistiske utviklingstrekk innen handelen i Porsgrunn sammenliknet med Skien og snitt for landet.

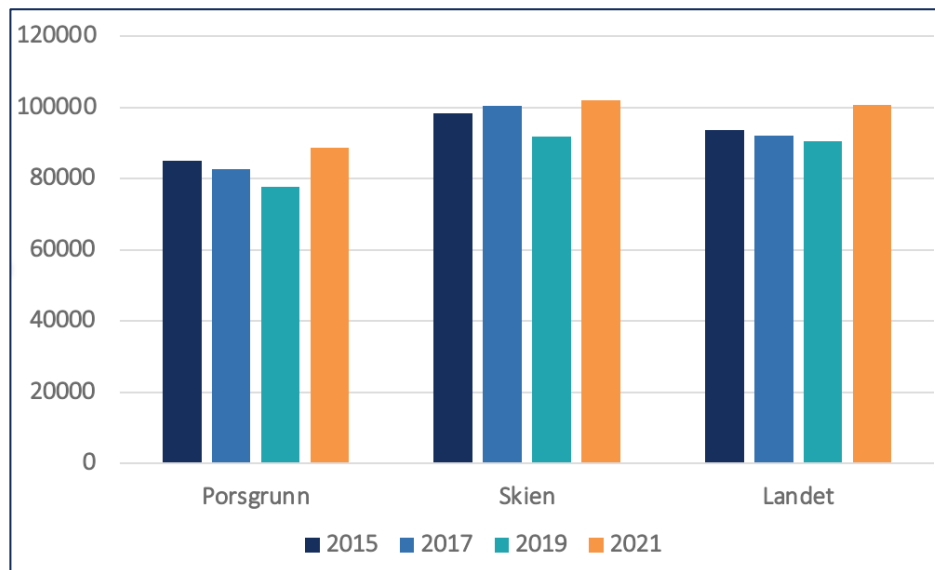
9.1 Porsgrunn en svak handelsby

De siste årene har vi sett en dreining i konsum fra varehandel til tjenestekonsum i byene. Sentrum i mange byer er derfor blitt endret de siste tjue årene, fra å være et handelssentrum til å være sentrum for opplevelser.

Porsgrunn har historisk vært en industriby, der industri og plasskrevende varer har fått mye plass. I lys av dette er det interessant å se hvordan omsetning i ulike varetyper har utviklet seg i Porsgrunn, sammenliknet med noen andre byer de siste årene.

Figuren under viser at omsetningen i varehandel målt per innbygger ligger under snittet for landet. Det er sjelden situasjon for en bykommune som normalt har tilreisende kunder fra nabokommunene. Årsaken til en svak situasjon er at Skien har et stort tilbud som trekker kunder til Skien.

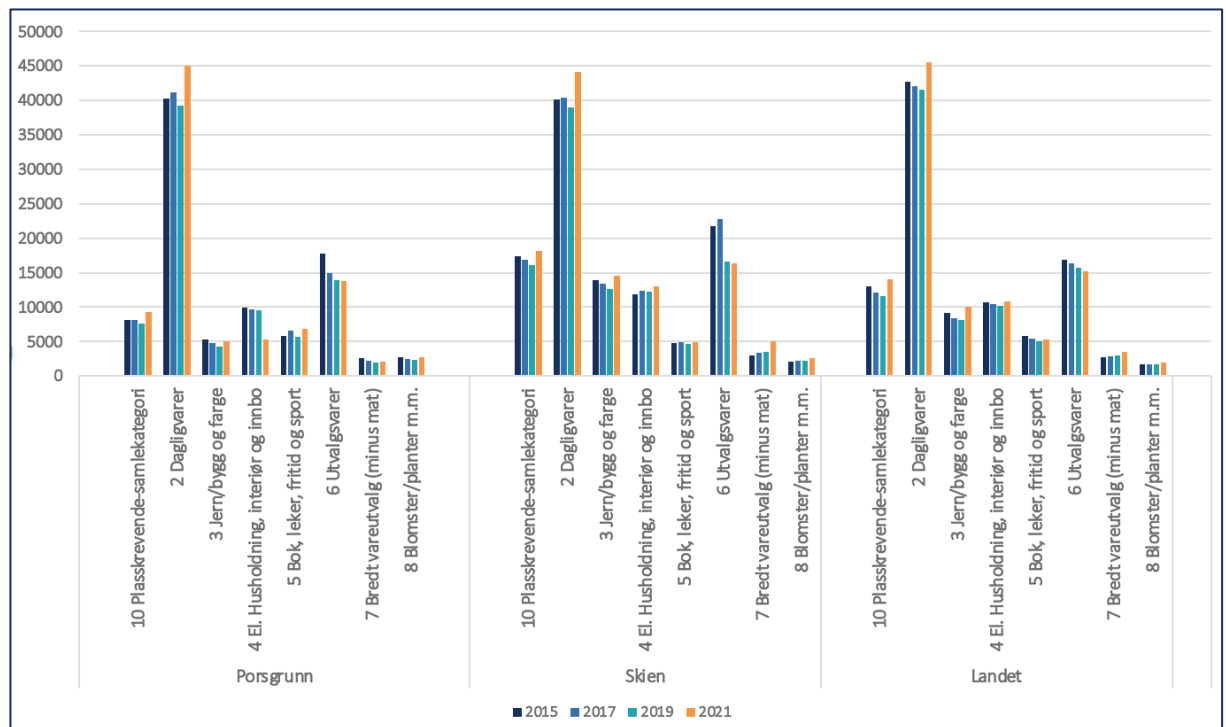
Figur 9-1 Omsetning målt per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert.



Kilde SSB/Vista Analyse

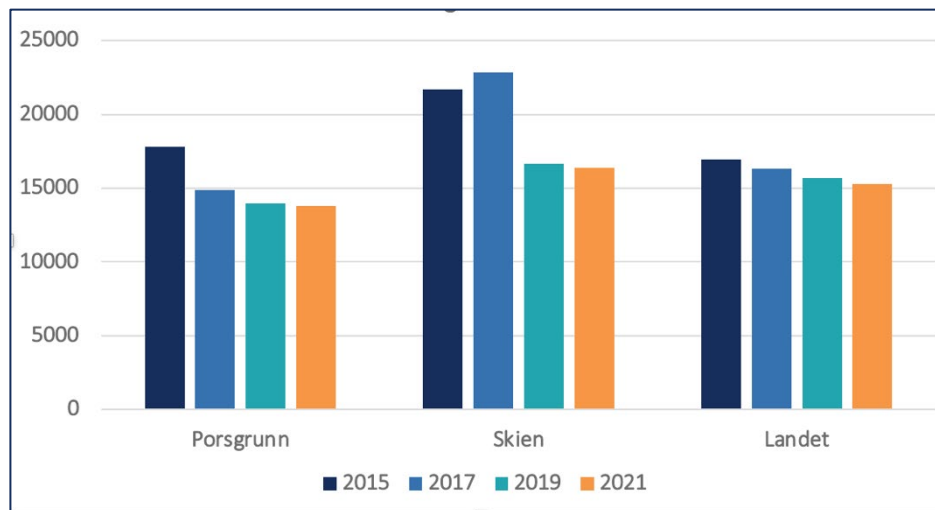
Av figuren under ser vi at Porsgrunn har en svak omsetning for en lang rekke vareslag og bransjer. Det er likevel positivt at omsetningen for utvalgsvarer kun ligger litt lavere enn landsnittet. Det betyr i praksis at tilbudet dekker etterspørselen fra egen kommune.

Figur 9-2 Omsetning målt per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert. Etter varekategorier



Kilde SSB/Vista Analyse

Figur 9-3 Omsetning av utvalgsvarer per innbygger. Porsgrunn, Skien og snitt land. 2015-2021. I kroner. Prisjustert.

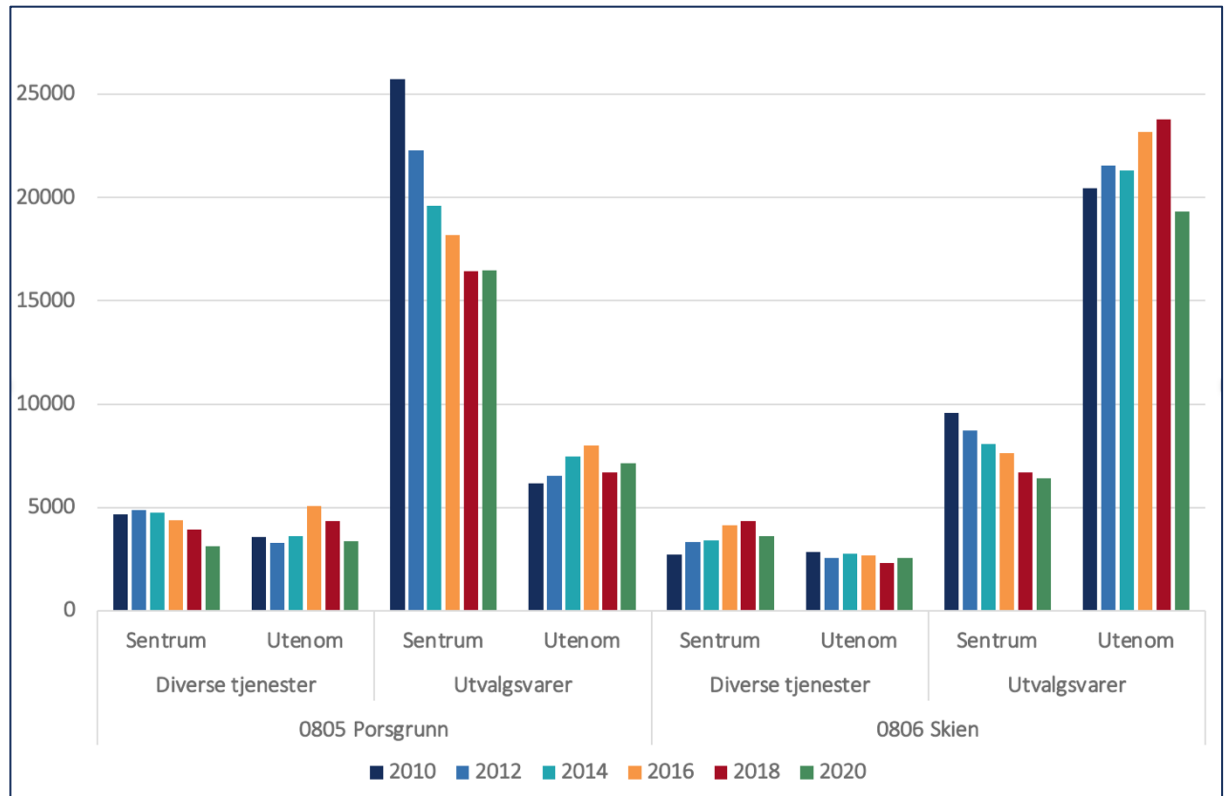


Kilde SSB/Vista Analyse

Figur 9-4 viser omsetning per innbygger i varer og tjenester, i og utenfor sentrum i Porsgrunn og Skien fra 2010 til 2020. Sentrum er definert som det området som er definert som sentrum (brun sone) i kommuneplanens arealdel. Porsgrunn har hatt en mye høyere omsetning i sentrum enn Skien. Dette henger sammen med at kjøpesenteret Down Town ligger i Porsgrunn sentrum, mens Kjøpesenteret Hercules ligger utenfor sentrumskjernen i Skien. Men uansett beliggenhet har omsetningen av utvalgsvarer gått ned i begge byene i perioden.

Husholdningenes etterspørsel etter tjenester øker (ref Figur 8-10), mens etterspørselen etter varer (med unntak av dagligvarer) har gått ned det siste tiåret. De byene som har høy bruk av sentrum, har nettopp økt omsetningen av tjenester i sentrum.

Figur 9-4 Omsetning av varer og tjenester, i sentrum og utenfor. Etter snitt per innbygger i hele kommunen. Porsgrunn og Skien 2010-2020. I kroner. Prisjustert.



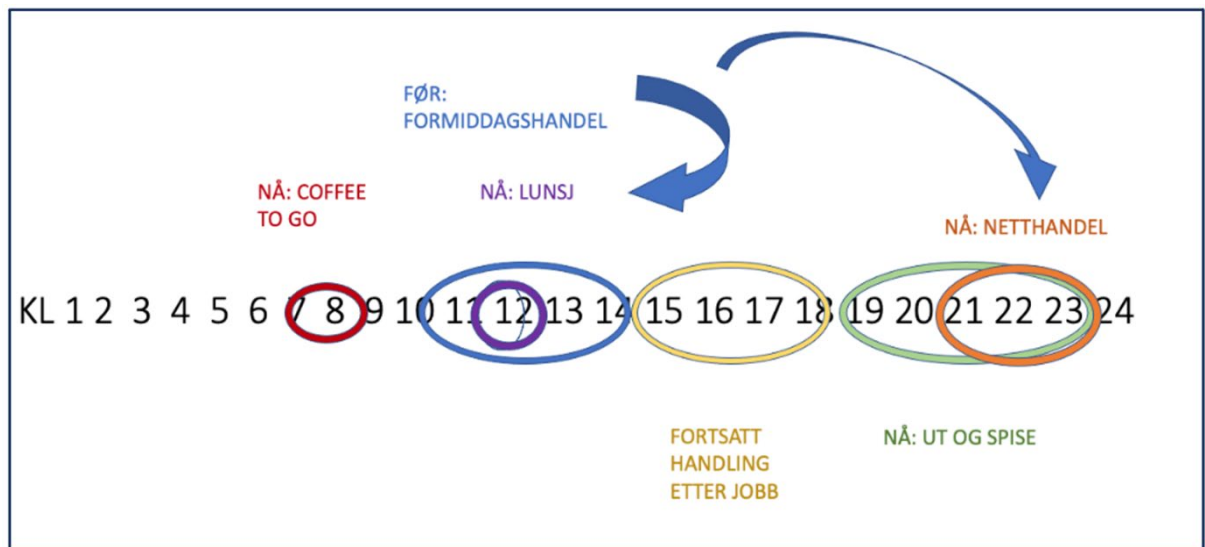
Kilde: SSB, Vista Analyse 2021

Dreiningen av konsum mot tjenester, som restaurantbesøk, cafebesøk og kulturelle opplevelser øker i alle byer. Skien og Porsgrunn ser ikke ut til å ha lykkes med å ta ut det potensialet som ligger i tjenester.

Det henger nøye sammen med sentrums nye døgnrytme som vi har vist i figuren under. Formiddags-handelen har avtatt over tid etter hvert som familiene gjerne har to yrkesaktive og ingen til å handle om ettermiddagen. Dette kan endre seg fremover mot 2040 med en økende andel eldre/ikke yrkesaktive i befolkningen. Tendensen i mange byer i dag er at kveldsaktiviteten øker og serveringssteder overtar det som tidligere var butikklokaler.

Handelen foregår i økende grad på kveldstid hjemmefra.

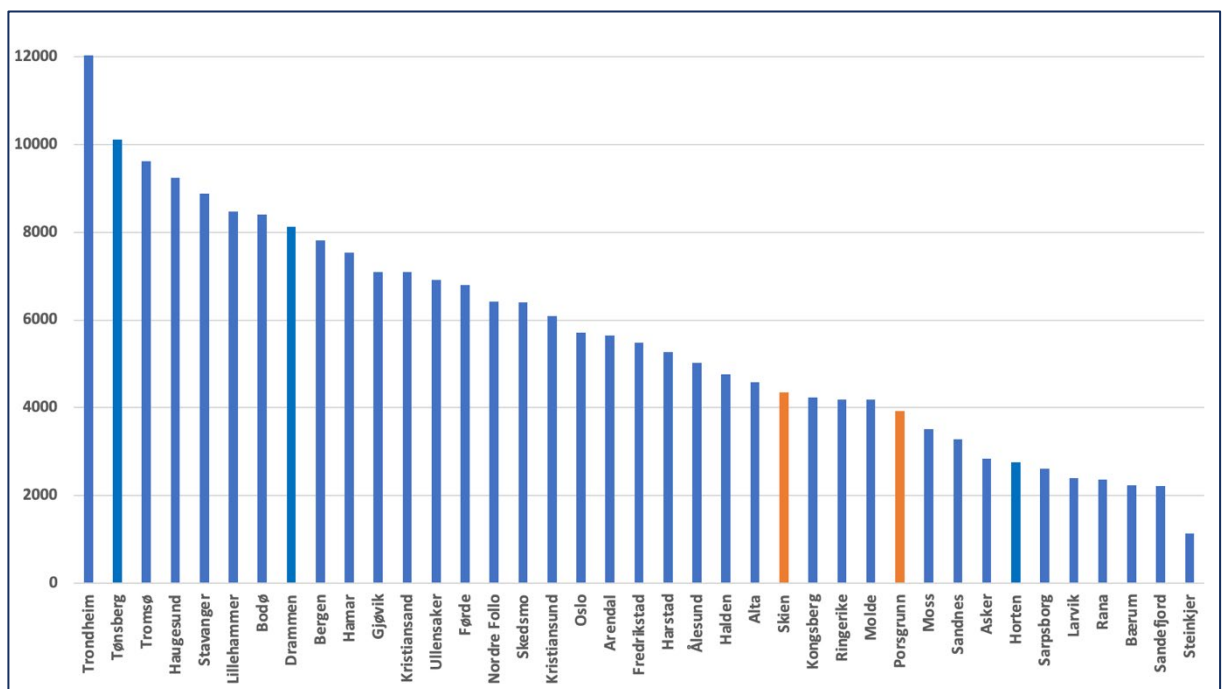
Figur 9-5 Sentrums nye døgnrytme



Kilde Vista Analyse

Porsgrunn har et svært svakt tilbud av tjenester i sentrum og har per i dag ikke hentet ut det potensialet som ligger i å bygge opp en by innbyggerne bruker etter arbeidstid. Både Skien og Porsgrunn har en omsetning som ligger langt under snittet for de 36 største byene i landet.

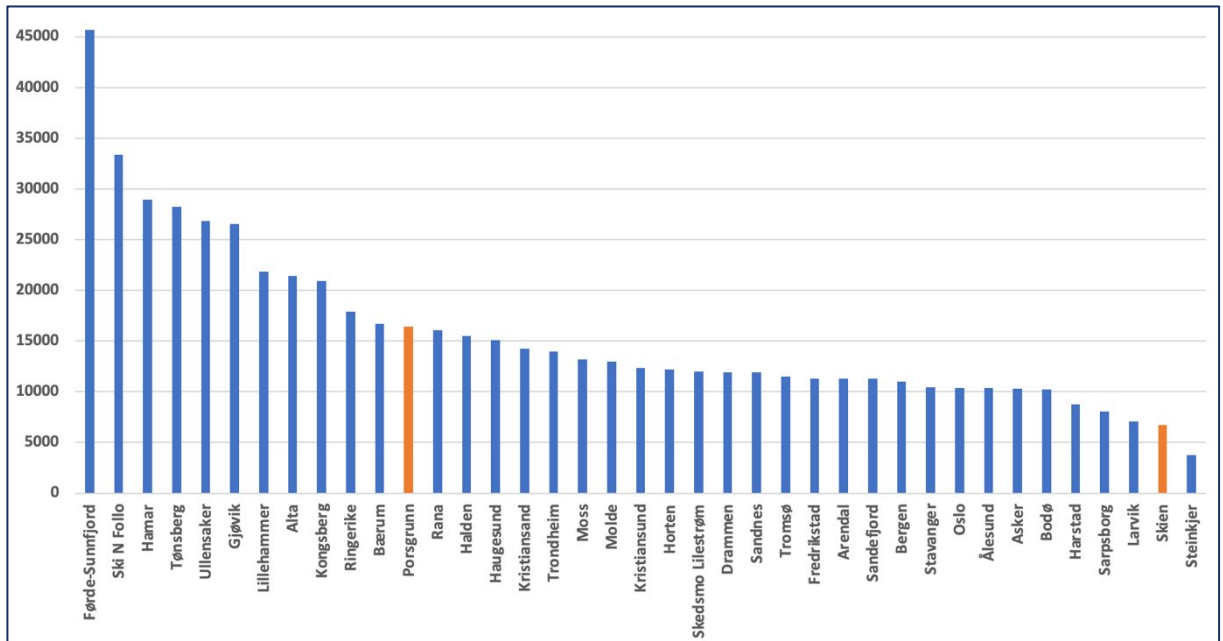
Figur 9-6 Omsetning av tjenester i byenes sentrum. I snitt per innbygger i hele kommunen. 2018



Kilde SSB/Vista Analyse

Porsgrunn er langt bedre stilt med hensyn til omsetning av varer i sentrum enn Skien. Det henger sammen med at Downtown kjøpesenter ligger i sentrum.

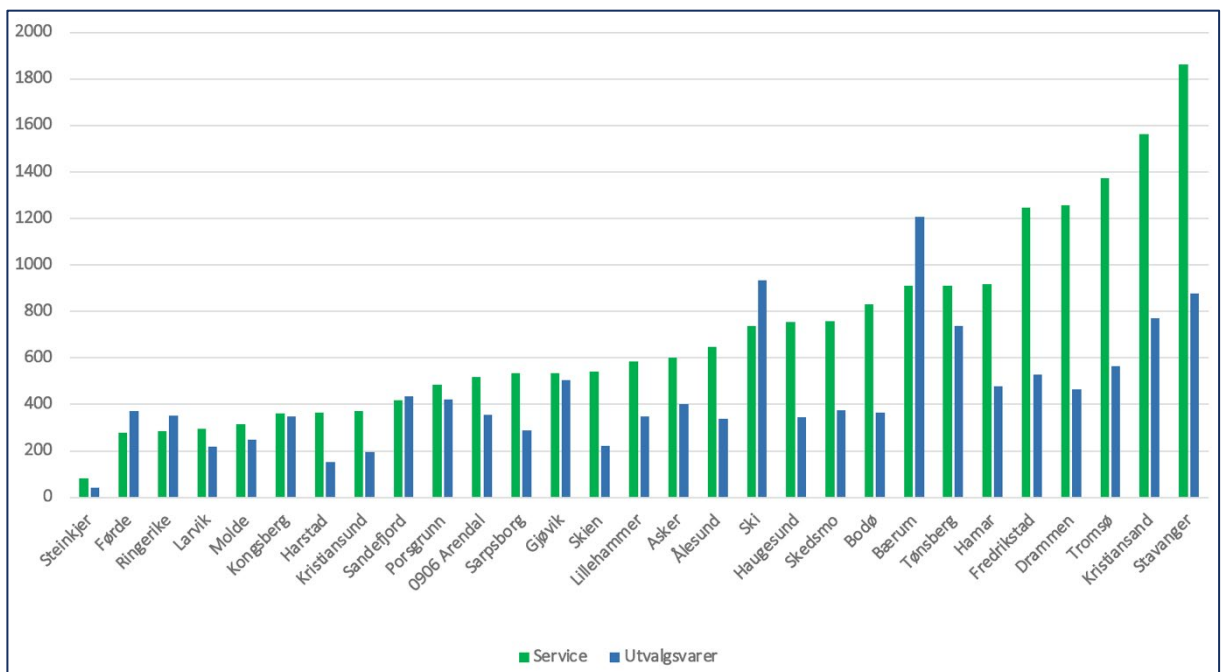
Figur 9-7 Omsetning av utvalgsvarer i byenes sentrum. I snitt per innbygger i hele kommunen. 2018



Kilde SSB/Vista Analyse

Sysselsetting innen tjenesteyting er større i omfang enn innen varehandel. Dette er viktig bidrag til sentrum fordi det trekker mer mennesker i sirkulasjon inn i sentrum enn varehandel gjør. Figuren under viser antall sysselsatte i tjenesteyting i de 36 største byene i landet for tjenesteyting og handel.

Figur 9-8 Sysselsetting i byenes sentrum. I antall. Utvalgsvarer og tjenester. 2019



Kilde SSB/Vista Analyse

- Porsgrunn har et potensial for å ta byen i bruk på kveldstid. Men om det skal skje i tiltaksområdet er ikke sikkert.

10 Konsekvenser

Konsekvensene gjennomføres etter tre alternativ:

- Konsekvenser 0-alternativet
- Konsekvenser 2030
- Konsekvenser 2050

Figur 10-1 Fra planprogrammet

Arealbruk – potensiale over tid

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for:

- Sannsynlig knutepunktutvikling med etablering av konsentrert bybebyggelse i stasjonens influensområde både med hensyn til arealbruk, utnyttelse, utvikling over tid og samvirke med tilgrensende områder.
- Konsekvenser av tiltaket med hensyn til arealbeslag, bygninger og anlegg som berøres av tiltaket.
- Konsekvenser av jernbanen som drivkraft for byutvikling og for utvikling av næringsliv, arbeidsplasser, forretninger, kulturliv, offentlige tilbud og bosatte, både i knutepunktet, sentrum og byen for øvrig.
- Tidsaspektet for byutviklingen vil være viktig faktor i alle relevante tema i beskrivelse av konsekvenser for by- og knutepunktutvikling. Utvikling over tid med tidsintervaller på ca ti år vil her vurderes.

Metode:

- Tekstlig vurdering med beskrivelse og begrunnelse for løsning, illustrasjoner, volumanalyser, illustrasjoner og diagrammer.

- Deler av utredningsmaterialet vil også kunne prissettes; dette gjelder frigitt areal som følge av at båndlegging oppheves og økt utnyttelse av arealer som følge av at planalternativer gir nye rammer for byutvikling.

Frigitt areal som følge av at nye utbyggingsområder kan etableres og økt utnyttelse av arealer som følge av at planforslaget gir nye rammer for byutvikling, kan medføre en gevinst; det vil være mulig å beregne en nåverdi for gevinst av frigjort areal og økt utbyggingspotensial. Dette er bl.a. gjort i konsekvensutredning av Dovrebanen, dobbeltspor

10.1 Sannsynlig knutepunktutvikling

Figur 10-2 Planforslaget



Illustrasjonsprosjektet som følger planforslaget er det prosjektgruppen, se organisasjonskart under, anser som sannsynlig knutepunktutvikling. Se eget vedlegg der illustrasjonsprosjektet er presentert med illustrasjoner, tekst og arealoppstilling.

Planarbeidet omfatter et sentralt areal i Porsgrunn kommune med mange interessenter. I forbindelse med planarbeidet er det derfor opprettet flere grupper, for å sikre at de viktigste interessene ivaretas gjennom prosessen.

Statlige og regionale interesser er representert fra blant annet Vestfold og Telemark fylkeskommune, Bane NOR Eiendom AS og Statens vegvesen. Porsgrunn kommune med politikere er også representert, samt representanter fra andre Grenlandskommuner. Gruppene inkluderer også viktige grunneiere innenfor planområdet. Det er avholdt flere møter med de ulike gruppene gjennom hele planprosessen.

Figur 10-3 Organisering av planarbeidet



Gjennom konseptutviklingsfasen har det vært dialog med de ulike grunneierne, og det er avholdt flere møter både digitalt og fysisk. Hensikten med et godt samarbeid med grunneierne er å sikre god prosess, sikre aktørene forutsigbarhet, involvering og at endelig innhold i planen utformes slik at utviklingsaktører ønsker å delta i realisering av planen. Det er blitt gjennomført flere møter med grunneierne i Referansegruppa, og BEHA kvartalet Eiendom AS, Bane NOR Eiendom og Porsgrunn Utvikling AS har deltatt i prosjektgruppen.

Det er avholdt tre medvirkningsmøter hvor befolkningen ble invitert både for å få informasjon om reguleringsprosessen og gi innspill til planarbeidet. Det første folkemøtet ble avholdt 3. oktober 2021, det andre 21. september 2022 ved Porsgrunn bibliotek, der det møtte opp ca. 20-25 deltakere i begge møtene. Hovedmålet med folkemøtet var å få mer informasjon om hva befolkningen synes er viktig for utviklingen av planområdet.

15. februar 2023 ble det avholdt et nytt folkemøte, ved Comfort Hotell i Porsgrunn. Det møtte opp ca. 60-70 deltagere. Her ble foreløpig konsept for tiltaket presentert, og et av hovedmålene for møtet var å få innspill om byrom, utnyttelse, byggehøyder og funksjoner.

I forbindelse med reguleringsarbeidet er det også utarbeidet et fortellerkart. Dette er en nettside hvor det er mulig å se oppdaterte illustrasjoner av plankonseptet, og det var samtidig mulig å legge inn

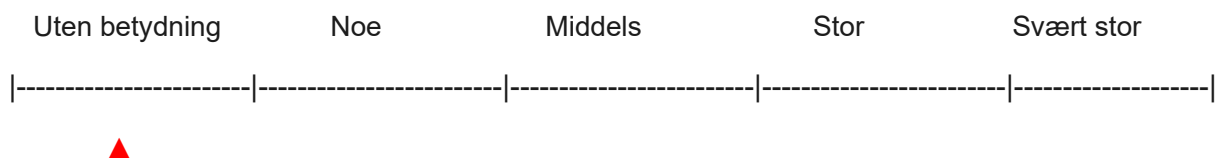
kommentarer og svare på ulike spørsmål om utforming av tiltaket. Fortellerkartet ble presentert på folkemøte 15. februar 2023.

I fortellerkartet var det innarbeidet noen spørsmål innenfor temaene trafikk og mobilitet, byrom, grønnsstruktur og bebyggelse/høyder. Se vedlegg presentasjon fra prosjektgruppemøte 07.03.2023 for full presentasjon fra spørreundersøkelsen.

Prosjektet er altså et resultat av en omfattende samskapingsprosess der mange berørte parter har vært involvert. Prosjektgruppen har bidratt med sin fagkompetanse for å legge et plangrep som etter gruppens skjønn i best mulig grad svarer ut utfordringer og muligheter for planområdet. Målet med denne prosessen har vært å utarbeide et planforslag som er det vi per nå kan forvente og anta er en sannsynlig utvikling.

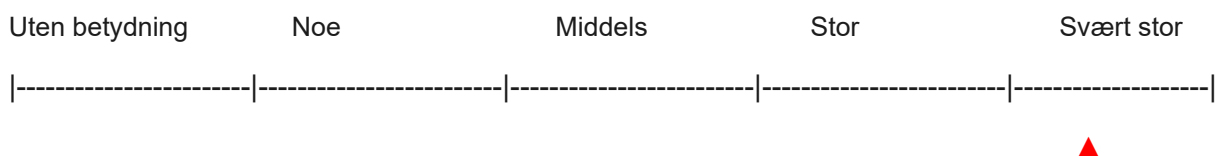
Verdivurdering

Dagens arealbruk, utnyttelse, potensiale for utvikling over tid, samt samvirke med tilgrensende områder er i dag svært begrenset. Gjeldende regulering anses ikke å kunne romme en knutepunktutvikling som planprogrammet beskriver.



Påvirkning av tiltaket

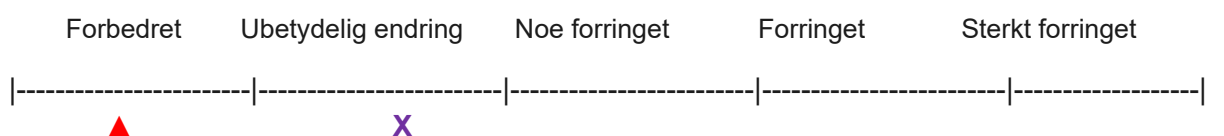
Planforslaget innebærer ved en realisering en enorm merverdi for arealbruk, utnyttelse, potensiale over tid og samvirke med tilgrensende områder. Tiltaket antas å kunne ha store konsekvenser for knutepunktet og omgivelsene.



Konsekvens referansealternativet (X) og planalternativet (▲)

Konsekvens for arealbruk, utnyttelse, potensiale over tid og samvirke med tilgrensende områder er svært positiv.

For referansealternativet kan det forventes ubetydelig endring.



10.2 Konsekvenser for arealbeslag, bygninger og anlegg som berøres

For dette deltemaet har vi benyttet følgende arealinndeling:

Figur 10-4 Inndeling av analysen etter syv delområder



Delområde 1

Området består av åpne asfalterte arealer som benyttes til bussterminal, taxiterminal og atkomst for mange trafikanter til stasjonsbygget, plattform 1 eller undergangen som kalles Sneglehuset (Elverhøypassasjen). Eksisterende stasjonsbygning, en-etasjes enkel bygning i tegl, samt eksisterende trær, kontorbygg for NAV. Området grenser til jernbanen i øst og variert bebyggelse i vest.

Planforslaget innebærer:

Jugendvilla i Kammerherreløkka 1 tillates revet eller flyttet og erstattet med hotell eller kontor.

Busstasjonen tillates arealoptimalisert for å gi rom for nytt stasjonsbygg langs jernbanesporene.

Dagens stasjonsbygning tillates revet og erstattet med to nye bygg.

Delområde 2

Sportraseen tillates utvidet til 3 spor i fase 1 og 5 spor i fase 2.

I mellomtiden frem til fase 2 tillates det at areal som er reservert til jernbanespor benyttes til opphold og rekreasjon (kalt buffersonen).

Det planlegges for ny under-/overgang for gående og syklende sør for dagens stasjonsbygning mellom delområde 1 og 3 og 4.

Eksisterende undergang, som i dag kalles sneglehuset (Elverhøypassasjen), planlegges noe endret og oppgradert.

Delområde 3

Lilleelva parkering tillates bebygd med et parkeringshus innenfor bestemmelsesområde #1 i plankartet.

De tre eksisterende eneboligene, i Overgangen 3, 5 og 7, tillates revet eller flyttet og erstattet med ny bebyggelse.

Gangpassasjen mellom undergang under jernbanespor og undergang under fylkesvei tillates opparbeidet til et bymessig uterom.

Gamle Urædd parkering tillates bebygd med ny bebyggelse med tilhørende gate- og byrom.

Det er planlagt for en flerbruksgate mellom jernbanen og planlagt bebyggelse, samt mindre tverrgater.

Delområde 4

Gamle Beha-bygget skal opprettholdes.

C.E. Berg-Hansens gate opprettholdes og optimaliseres noe.

Eksisterende bebyggelse tillates revet. Det planlegges for ny bebyggelse eller ombygginger av eksisterende.

Delområde 5

Eksisterende næringsbygg tillates revet og erstattet med ny boligbebyggelse, noe tjenesteyting, handel, bevertning og tilhørende gårdsrom.

Delområde 6

Feiselvegen opprettholdes og optimaliseres noe.

Eksisterende bebyggelse tillates revet eller flyttet og erstattet med ny næringsbebyggelse.

Delområde 7

Eksisterende bebyggelse tillates revet eller flyttet og erstattet med ny boligbebyggelse.

Annet

Samtlige bygg, foruten Beha-bygget tillates revet, endret eller flyttet til erstatning for ny bebyggelse.

Eksisterende areal for infrastruktur, veier og underganger beholdes stort sett på dagens lokasjon, men tillates utbedret og optimalisert.

Det planlegges for ny turstiforbindelse under jernbanen lengst nord i planområdet langs Lilleelva mellom område 1 og 3 når jernbanebro må byttes.

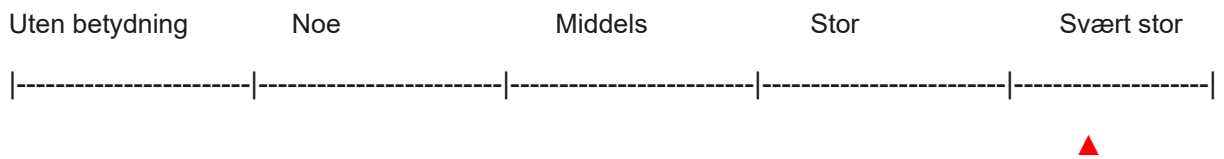
Verdivurdering

Verdien av areal og bygningsmasse i dag er begrenset. Både bygninger og areal bærer preg av å ligge nær tung infrastruktur. Likefullt er det en sentral lokalisering. Middels verdi.



Påvirkning av tiltaket

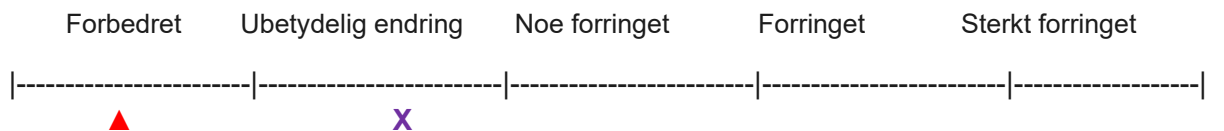
Tiltaket vil påvirke området i svært stor grad.



Konsekvens referansealternativet (X) og planalternativet (▲)

Konsekvens for areal, bygninger og anlegg er svært stor positiv. Tiltaket åpner for transformasjon av areal, som innebærer en verdiøkning av arealene. Tiltaket vil gi byen en mer tidsriktig profil gjennom utskifting av bygningsmassen. Dette gjelder for både 2030+ og for 2050+ og vil øke over tid.

For referansealternativet kan det forventes ubetydelig endring.



Konsekvenser av jernbanen som drivkraft for byutvikling

Jernbanen har hatt en sentral rolle i Porsgrunn gjennom mange år. Det kan forventes av den vil øke i verdi i årene fremover mot 2050. For næringsliv og arbeidsplasser vil den ha begrenset verdi fram mot 2030+, men det forventes økende verdi mot 2050+. Slik situasjonen er i dag, er kjernen av næringslivet lokalisert på Herøya og i sentrum. Jernbanen er ikke direkte knyttet opp mot næringsklyngene. Ved eventuell næringsvekst i årene fremover, bør etableringer skje enten i sentrum eller ved stasjonen. Nær tilgjengelighet til stasjon gir et større geografisk nedslagsfelt for arbeidskraft/innpendlere.

Jernbanen er ingen drivkraft i seg selv for forretninger og handel, kun som et tilbud for de reisende. Det vil imidlertid være et begrenset grunnlag for handel ved Porsgrunn stasjon.

Kulturliv kan etableres ved stasjonen, men det vil alltid være en problemstilling om ikke kulturliv i stedet skal lokaliseres i sentrum.

Offentlige tilbud bør utgjøre grunnstammen ved etableringer ved stasjonen. Ettersom privat eier planlegger etableringer innen helse, kunne dette styrkes ved offentlige etableringer innen samme tema. Det kunne da gitt grunnlag for en helseklynge over tid.

Andre offentlige etableringer burde være undervisning. Det ville gitt stasjonsområdet en sterk profil og en basis som kan videreutvikles med kunnskapsbedrifter over tid. Det vil være behov for en eller flere innledende drivere og det er en god grunn for at det bør være en offentlig enhet.

Jernbane med togtilbud vil alltid være viktig for bosatte i byen/kommunen.

Tidsaspektet for byutviklingen vil være viktig faktor for arealbruk. Her vil utvikling måtte foregå i et svært langsiktig perspektiv. Desto raskere de første etableringene kan skje, jo raskere vil området kunne utvikles. Det blir viktig å ha et langsiktig perspektiv i alle etableringer som gjøres. Jernbanen som drivkraft blir en konsekvens av de arbeidsplassene som skapes eller som flytter inn i området rundt stasjonen. Å få ytterligere næringsvekst kan bli utfordrende.

10.3 Konsekvenser for byrom og sammenhenger

Figur 10-5 Fra planprogrammet

Byrom og sammenhenger
Ny bebyggelse bør programmeres og innpasses i byveven på en slik måte at de genererer byliv og skaper nye, betydningsfulle plassrom.

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for:

- Oppholdskvaliteter i byrom.
- Opplevelseskvaliteter i byrom (brukskvalitet, attraktivitet tilgrensende byrom, barrierevirkninger, tilretteleggelse av byrom for mer aktiv bruk).
- Hvordan planen ivaretar hensynet til tilgjengelig/universell utforming.
- Funksjonelle og visuelle forbindelser / sammenhenger.
- Hvordan planen ivaretar hensynet til utbyggingsetapper, herunder hvordan man kan legge til rette for midlertidig bruk, slik at planen tilfører knutepunktområdet kvalitet i hele utbyggingsperioden.

Metode:

- Variert faglig analyse av tiltakets innvirkning på nærmiljøet, med konsekvenser på gateplan og tilliggende bebyggelse. Tekstlig vurdering med beskrivelse og begrunnelse for løsning, illustrasjoner, volumanalyser og diagrammer. Det bør vurderes om en bygulvsstrategi skal utarbeides.

Planforslaget inneholder en variasjon av forskjellig type byrom:

- Hovedforbindelsenes oppgave er å styrke forbindelsene gjennom området mellom sentrum og Kjølnes. Det legges til rette for en ny kobling på tvers, mens de to eksisterende tverrforbindelsene oppgraderes.
- Plattformområdets oppgave er å betjene passasjerene som skal reise med tog.
- Flerbruksgatene er kjørbare arealer som gir atkomst for motorisert trafikk til planlagt bebyggelse, til for eksempel parkeringskjellere, men på gående og syklandes premisser.

- Buffersonen er et ventende areal på kort og mellomlang sikt og dets utstrekning er avhengig av hvilken sporløsning som til enhver tid betjener Porsgrunn stasjon. Det kan tilrettelegges for temporære løsninger og bruk i buffersonen.
- Fylkesvei 32 er en viktig trafikkkåre. Veien skal oppgraderes med mer grønt og bedre forhold for gående og syklende.
- Mellom bygg og hovedrom ligger det flere mindre tverrgater og gårdsrom. Disse rommene skal tilrettelegges for behov som atkomst, varelevering, opphold og overvannshåndtering.

Planen skal legge til rette for utvikling av funksjonelle byrom og forbindelser med sentrum og andre viktige funksjoner og steder i byen. Et viktig grep er å styrke forbindelsen mellom sentrum og Kjølnes som er et sentralt undervisningsområde i byen. Dette er svært viktig ettersom stasjonsområdet i dag har en begrenset funksjon i byen.

Som følge av at noe areal skal stå som en urørt reserve ved eventuelt behov for flere spor i fremtiden, er dette området i tiltaket avsatt til grøntakse (bufferson). Området får da en funksjon som midlertidig bruk for allmenheten.

Figur 10-6 Offentlige byrom i tilknytning til tverrforbindelsene



Kilde Dyrvik Arkitekter

Sentrale byrom (markert med gult) foreslås plassert langs de viktigste tverrforbindelsene (grå piler) mellom Kjølnes og sentrum.

Figur 10-7 Tverrforbindelsen ved dagens sneglehus foreslås oppgradert for å møte sentrumssiden på en mer inviterende måte, samtidig som fortsettelsen østover blir et mer bymessig rom enn i dagens situasjon.



Figur 10-8 Buffersone - grøntakser langs fylkesveien og jernbanen



Kilde Dyrvik arkitekter

Figur 10-9

Øvrige by-/uterom i prosjektet som oppstår mellom bebyggelsen og i tverrgatene



Kilde Dyrvik arkitekter

Oppholdskvaliteter

Oppholdskvaliteter og opplevelseskvaliteter i byrom er ytterligere redegjort for i komplett illustrasjonsprosjekt som følger planforslaget. I foreliggende konsekvensutredning er det de store linjene som utredes.

Tilgjengelighet/universell utforming.

Planforslaget er en områdeplan som skal gi nødvendige arealavklaringer. I dette tilfellet innebærer det overordnet planlegging av byrom, sammenhenger og forbindelser. Planarbeidet legger krav til tilgjengelighet og universell utforming i gjeldende lovverk og retningslinjer til grunn. Forøvrig har planforslaget sterkt fokus på gående og syklende.

Funksjonelle og visuelle forbindelser/sammenhenger

Visuell kontakt fra eksisterende sentrum og over til ås-landskapet har vært hensyntatt i utformingen av prosjektet. Dette er grundig utredet i Konsekvensutredning for landskapsbilde.

Figur 10-10 Siktlinjer



Kilde Dyrvik arkitekter

Utbyggingsetapper er ivaretatt gjennom:

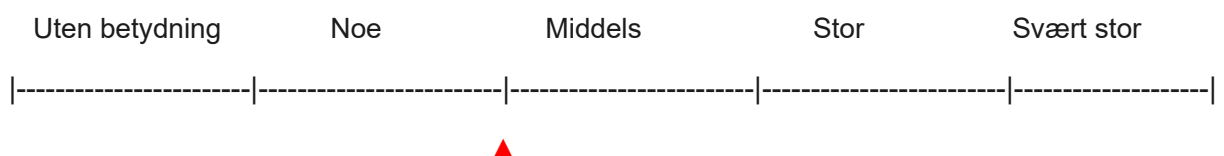
- Tilrettelegging for midlertidig bruk av bufferarealet (i planforslaget)
- Utbyggingsavtaler
- Rekkefølgekrav i planbestemmelsene

Feltene vest for jernbanen har ikke krav til detaljregulering og kan dermed gå rett til byggesak.

Det har vært et mål at de fleste utbyggingsfeltene slik de er presentert i reguleringsplanen, er uavhengige av hverandre, dette for å stimulere til at utbygging kan starte uten å vente på andre elementer. Samtidig kan uavklarte forhold rundt jernbanen bremse utvikling av østsiden av området. Det vil også bli nødvendig med et samarbeid om C.E. Berg-Hansens gate og Feiselvegen for feltene på begge sider av disse.

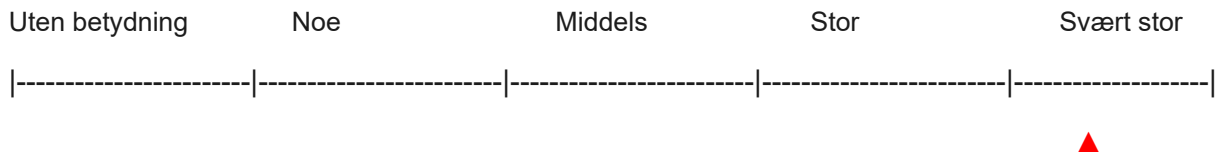
Verdivurdering

Verdien av byrom og sammenhenger i dag er stor i planområdets nordre del, det vil si ved dagens bussstasjon, togstasjon og undergangen ved sneglehuset. Ellers består området av overflateparkering med svært begrenset verdi for temaet.



Påvirkning av tiltaket

Tiltaket vil ved utbygging i stor grad påvirke byrom og sammenhenger. Fordi dagens tilbud og funksjoner er så begrenset, vil tiltaket ha stor betydning.



Konsekvens referansealternativet (X) og planalternativet (▲)

Dersom referansealternativet videreføres, vil dagens bruk bestå. Det vil si at dagens sneglehus med undergang, byrom på vestsiden og overflateparkering og kjøreveier på østsiden opprettholdes. Det forutsettes vanlig vedlikehold.

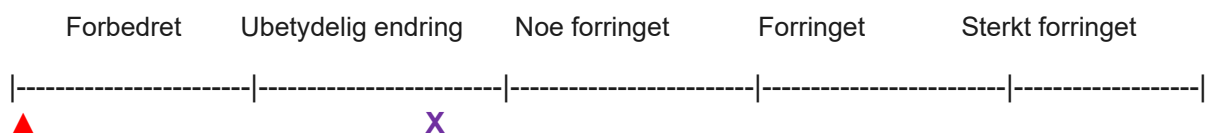
Dersom jernbaneutbyggingen realiseres som en del av referansealternativet vil konsekvensen være at byrom og sammenhenger forringes. Dette fordi baneinfrastrukturen vil ta mer plass, mens øvrige byrom, tverrforbindelser og sammenhenger ikke oppdateres eller styrkes i tråd med dette.

Konsekvensene for byrom og sammenhenger vil ved realisering være en stor forbedring for Porsgrunn.

Det blir viktig at;

Finansieringen og gjennomføringen av byrommene må sikres slik at kvaliteten på disse er høy nok til å utløse det fulle potensialet i planforslaget.

Det blir også viktig å ta i bruk buffersonen, og se at dette er et verdifullt areal, selv om tidsperioden er avhengig av jernbaneutbygging.



10.4 Konsekvenser for handel og næring

Figur 10-11 Fra planprogrammet

Handel og næring

Planforslaget vil tilrettelegge for nytt handels- og næringsområde fordi det bidrar til å skape byliv og aktivisere gaterommet samt gir meningsfullt tilbud til de reisende.

Handelsetableringer i det planlagte knutepunktet kan imidlertid påvirke den eksisterende handelsstrukturen i byen. Lokalisering av virksomheter i det planlagte tiltak og omfanget det legges til rette for, vil få betydning og skal vurderes.

I konsekvensutredningen skal det redegjøres for:

- Hvilke typer næringsvirksomhet området kan være egnet for og som tenkes tilrettelagt for i tiltaket.
- Hvilke konsekvenser de planlagte næringsetableringene forventes å få for sentrumshandelen.

Metode:

- Tekstlige analyser, beregninger og tekstlige drøftinger.

Av planprogrammet kommer det frem at det kan synes å være et ønske om å tilrettelegge for handel og næring i tiltaksområdet. Ettersom området er sammensatt av flere eiere og ulike funksjoner har vi valgt å dele området inn i fire delområder som vi drøfter med ulikt innhold. Delområdene er

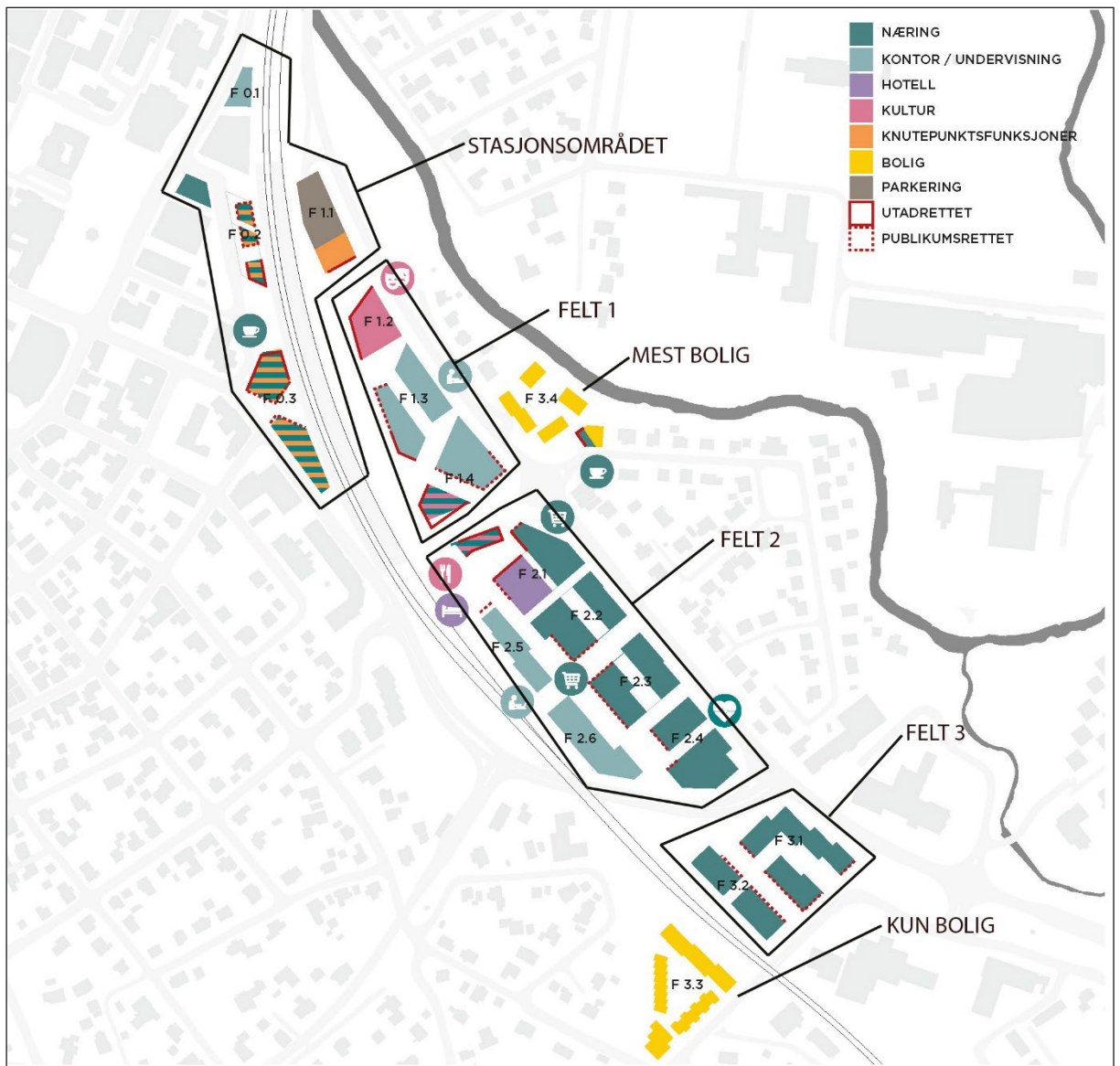
1. Stasjonsområdet.
2. Felt 1, som ligger tettest opp mot stasjonsområdet og som vi legger til grunn kan ha særlig nytte av nærhet til arbeidsreiser med tog.
3. Felt 2, som ligger i et område som har potensiell nærkontakt mot Kjølnes. 2.4 planlegges utviklet for helse relatert virksomhet av privat utbygger
4. Felt 3, som planlegges utviklet med kontorer og handel.

Vi har valgt å begrense analysen til å vurdere følgende innholdselementer i disse delområdene:

- Publikumsrettet tilbud – handel og tjenester - privat initiert - til togreisende (fritidsreiser og arbeidsreiser).
- Helse relatert virksomhet – privat og offentlig initiert.
- Undervisning – offentlig initiert (fylke, stat).
- Kontorbedrifter – privat og offentlig initiert.

Kulturtilbud bør i utgangspunktet ligge i Porsgrunn sentrum. Kulturtilbud gir et grunnlag for kjøp av både varer og tjenester, men særlig viktig er kombinasjonen av kultur og bespising. Servering blir en stadig viktigere del av sentrums innhold når handelen svekkes. Kulturtilbud er derfor et svært viktig bidrag til en levende by på kveldstid. Etablering av kultur i dette området vil gi svært store negative konsekvenser for sentrum. Vi har derfor valgt å ikke gå mer i dybden på kultur i denne analysen.

Figur 10-12 Inndeling i analyseområder



Kilde Dyrvik arkitekter

Området skal etter planforslaget transformeres. Det hadde vært svært positivt dersom noen av kontorvirksomhetene som i dag er lokalisert i næringsklyngen på Herøya hadde valgt å flytte hit. Positivt hadde da vært at man kan oppnå et større arbeidsmarked ettersom tog er et effektivt transportmiddel.

Det eksisterer allerede et privat gymnas og kan bli flere utdanningsinstitusjoner i området, og det kan bli helse relatert virksomhet i området i tillegg til at stasjonen i seg selv trekker folk/brukere inn i området. Området har en differensiert eierstruktur (ref figur 4-5) som gjør utvikling noe mer utfordrende.

Konsekvenser for handel

Handelstilbud oppstår der det er sirkulasjon av mennesker. Avgjørende for om det er interesse fra private aktører om å etablere seg i området henger sammen med om det utvikles økt sirkulasjon av mennesker (kunder). Handelstilbud avhenger altså av utvikling av annet innhold i området. Utvikling for handel har tre dimensjoner:

- ✓ Handel med utvalgsvarer er i dag lokalisert i Porsgrunn sentrum og Porsgrunn kommune har en høy omsetning i sentrum – ref figur 8-1 og figur 9-7. Dette er et viktig fortrinn som ikke bør svekkes. Med dette som underlag, bør det ikke tilrettelegges for handel i tiltaksområdet annet enn det som normalt tilbys de gjennomreisende og de som oppholder seg i området.
- ✓ Omsetning i varehandel i fysiske butikker i sentrum har avtatt over tid. Mye av handelen går over på nett og bestilles hjemmefra utenom de fysiske butikkens åpningstider. Ref figur 8-5. Det markedsmessige grunnlaget for etablering av nye handelsområder er derfor begrenset. Med dette som underlag, antas det å være begrenset markedsgrunnlag for etablering av nye handelsområder i Porsgrunn.
- ✓ En økende andel av handelen skjer i dag i forretninger med stort vareutvalg til rimelige priser. Med økte renter, økt beskatning, økte energikostnader og dyrere varer er økonomien til husholdningene strammet til. Det vil gi konsekvenser for omsetning av varer og tjenester fremover. Dermed antas de rimelige alternativene å styrkes i forhold til de tilbud som selges i sentrum der lokaleien er betydelig høyere. I et nyutviklet område som tiltaksområdet vil bli, kan det bli utfordrende å utvikle for handel.

Handelstilbud for de som oppholder seg i området, enten det blir studenter, brukere av helsetilbudene i området, arbeidstakere i området og andre reisende vil ha et grunnlag i området. I planforslaget er det satt en tentativ mulighet for over 7 000 kvm handel. Med utgangspunkt i trender og utviklingstrekk, ansees dette å være urealistisk. Vårt anslag er at det i området bør settes en begrensning på 4 000kvm nytt handelstilbud for å ikke svekke handel i sentrum. Eksisterende handelsvirksomhet opprettholdes som idag.

Et alternativ kan være å utvikle for show-rooms, slik vi ser i østlige deler av strøkgaten Karenslyst allée på Skøyen i Oslo. Men med begrenset kundeunderlag synes dette å være et optimistisk scenarie.

Det bør derfor begrenses handel opp mot f.eks 4 000 kvm for Felt 1 og Stasjonsområdet samlet. Handel bør være samlokalisert i bykjernen, mens tilbud for lokale og reisende antas å dekkes med 4 000 kvm. Porsgrunn som handelssted står svakt i dag og en ytterligere spredning av handel utover sentrum og lokalsentre vil ikke være bra. I felt Stasjonsområdet og Felt 1 bør forretninger være i små formater slik at det oppnås strøkgatekarakter. Maksimum avstand mellom inngangsdørene bør ligge innenfor 10 meter. Langs aksene for utadrettet virksomhet kan det være kombinasjoner av handel og tjenester. Åpningstidene kan med fordel være relativt samordnet for å imøtekomme sentrums nye døgnrytme med økt aktivitet i sentrum, ref. figur 9-5.

I Felt 2 kan formatene være større, men ikke større enn 800 kvm og med krav til utstillingsvinduer som gir et positivt uttrykk mot gateplan. Dette er viktig for å unngå lukket fasade mot gateplan med en økende andel handel med bredt vareutvalg i store butikkenheter, ref figur 8-8. Jernia er et eksempel på en jernvare med vindusutstillinger. Europris er et eksempel på det motsatte. I dette feltet behøver det ikke være begrensninger.

Figur 10-13 Utadrettet fasade markert med rød stiplet linje for handel og tjenester.



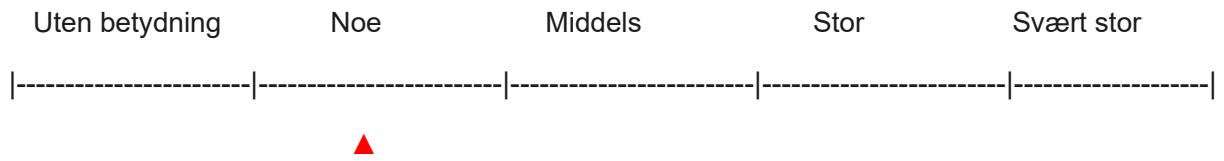
Figur 10-14 Eksempler på utadrettet fasade og en som ikke er utadrettet.



Kilde Jernia og Europris

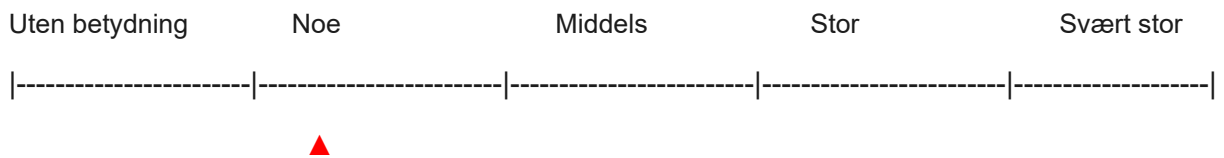
Verdivurdering

Verdien av området for handel i dag er svært begrenset. Det er enkelte butikker som har en forankring i miljøet, men det er ingen handelsklynge med betydning for byen.



Påvirkning av tiltaket

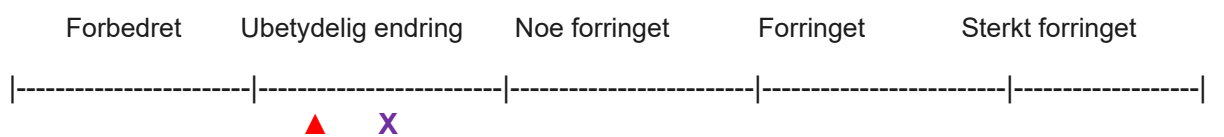
Tiltaket vil kunne påvirke området noe for handel. Handelsstedet for utvalgsvarer ligger i sentrum (og i Skien) og det er liten grunn til å forvente at tiltaket vil omfatte handel i særlig grad. Handel bør også begrenses i området. Tilbudet bør være rettet mot de som oppholder seg i området.



Konsekvens referansealternativet (X) og planalternativet (▲)

Konsekvens av tiltaket for handel vil være begrenset. Tiltaket åpner for transformasjon og økt bruk av området. Tiltaket vil gi byen en mer tidsriktig profil gjennom utskifting av bygningsmassen. Det trekker mennesker inn i området og dermed vil det følge noe handelsetableringer. Dette gjelder for både 2030+ og for 2050+. Det forventes ingen økning over tid.

For referansealternativet kan det forventes ubetydelig endring.



Konsekvenser for næring

Tiltaket vil kunne endre både byen og området fullstendig dersom det er mulig å få til en slik transformasjon uten at det går ut over byens sentrumskjerne. De mellomstore byene viser begrenset tendens til vekst og det er mange slike byer innenfor det regionale arbeidsmarkedet. Utvikling ved stasjon vil være fremtidsrettet. Det er i dag en relativt god konsentrasjon av kontorer i Porsgrunn sentrum med til sammen rundt 550 arbeidsplasser. Disse er lokalisert langs en akse fra sentrum mot stasjonen som viser Grenlands viktigste CBD-område² (Figur 5-4). Det innebærer at det kan være grunnlag for videre etablering og omfordeling av eksisterende kontorvirksomhet inn i stasjonsområdet. Kontorleie er imidlertid kritisk og det er derfor viktig at det ikke bygges bygg med kombinasjon bolig/kontor. Boliger krever mer

² CBD- Central Business District

infrastruktur i bygget og dermed høyere leie i kontordelen. En utvikling for kontorer ved stasjonen kan bidra til en omfordeling fra Vest siden, noe som vil være positivt.

Stasjonsområdet har et fremtidig potensial mot 2040 og 2050+ dersom en økende andel arbeidsreiser går over på tog. Med en tilrettelegging av arbeidsplasser i tiltaksområdet vil arbeidsreisen fremstå som kortere for togreisende enn om man for eksempel skal på jobb på Herøya.

All offentlig virksomhet, hotell, helse og undervisning er svært godt egnet ved stasjonen. Det er imidlertid noen viktige forutsetninger som bør tas hensyn til.

- ✓ Det er ikke likegyldig hvor den ulike virksomheten er lokalisert i området. Dersom målet er å oppnå etableringer av kontorvirksomhet initiert av private utbyggere, bør denne etableres så nær stasjonen som mulig. **Felt 1** er særlig godt egnet og dette delområdet bør prioriteres for slik virksomhet. Et godt grep vil være å åpne for moderne arkitektur og attraktiv bygningsmasse («Barcode light»). Første etasje behøver ikke være handel eller tjenester, men det bør stilles krav til første etasje som har en attraktiv og utadvendt fasade. Slik utadrettet fasade kan være vestibyle, kantine, resepsjon mv.
- ✓ Tilbud av handel med utvalgsvarer (apotek, bok/papir, klær/sko, blomster mv) samt tilbud av tjenester (servering, treningssenter) bør lokaliseres i felt **Stasjonsområdet** og i områdene merket *utadrettet virksomhet* der det er et mål å kanalisere ferdsele gjennom området.
- ✓ **Stasjonsområdet** er også godt egnet for andre møteplasser, hotell og konferanse. Møteplasser kan være ute og inne, herunder kafé, kiosk, co-working mv. Omfang av kultur bør begrenses. Boliger bør ikke etableres i dette feltet.

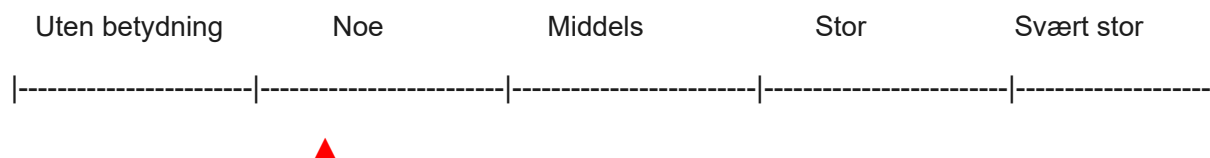
Figur 10-15 Prinsipper for utadrettet virksomhet i felt Stasjonsområdet.



- ✓ **Felt 2** er et utfordrende område. Samtidig er det et svært viktig område fordi det kan gi synergier for utvikling av Felt 1. Ideelt kunne en tenke seg at Felt 2 er et område som bør utvikles av offentlig sektor, og at Felt 1 overlates til private utbyggere med utgangspunkt i et omforent mål om utvikling (f. eks. gjennom en VPOR-prosess). Felt 2 er spesielt godt egnet for eksempel for undervisning/universitet. En utvikling med kunnskapsenheter vil kunne bidra til å løfte profilen på området og slik trekke til seg virksomheter som i dag er lokalisert på Herøya. Dersom dette ikke er mulig, står kommunen foran investeringer innen helse og omsorg (ref. figur 7-1 og figur 7-2). Slike investeringer burde kombineres med byutvikling og felt 2 kan være godt egnet.
- ✓ **Felt 2.4** ønskes videreutvikles mot helserelatert virksomhet av privat aktør. Området kan være egnet for dette formålet. Det vil være en stor fordel om kommunale investeringer i helse og omsorg samlokaliseres med private investeringer. Enten det kan skje gjennom systemer som urbant jordskifte, eller annet samarbeid.

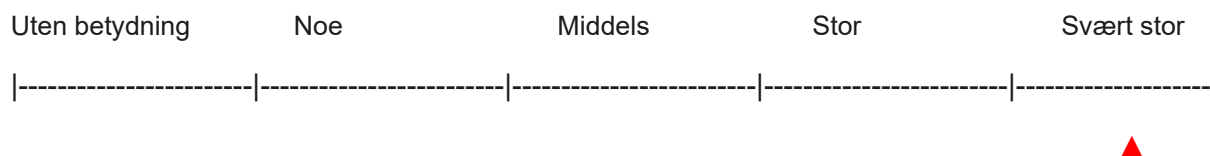
Verdivurdering

Verdien av areal og bygningsmasse i dag er begrenset. Både bygninger og areal bærer preg av å ligge nær tung infrastruktur. Likefullt er det en sentral lokalisering.



Påvirkning av tiltaket

Tiltaket vil kunne påvirke området i svært stor grad.



Konsekvens referansealternativet (X) og planalternativet (▲)

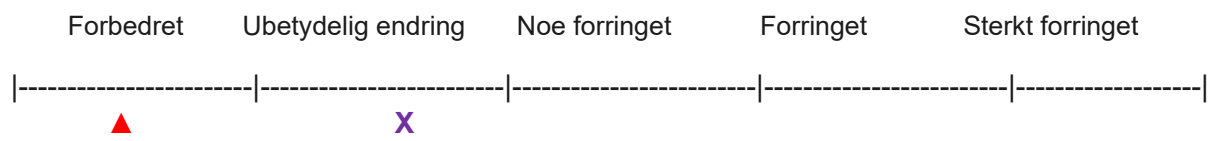
Konsekvens for næring vil kunne bli svært stor positiv. Tiltaket åpner for transformasjon av areal, som innebærer en verdiøkning av arealene. Tiltaket vil gi byen en mer tidsriktig profil gjennom utskifting av bygningsmassen. Dette gjelder for både 2030+ og for 2050+ og vil øke over tid. Det er imidlertid en forutsetning at det skjer etableringer i første del av perioden som bidrar til å trekke annen virksomhet inn i området.

Det hadde vært positivt om noe av næringslivet som i dag har kontorer spredt i bybåndet, på Herøya eller Vestsiden velger å flytte hit.

Det ville også vært positivt om sentrale myndigheter kunne utviklet en undervisningsbase i området. Med stasjonsnær beliggenhet vil det kunne åpne for å trekke studenter fra et større omland.

Kommunen står overfor investeringer i helse og omsorg. Det ville være svært riktig grep om dette kunne lokaliseres i området.

For referansealternativet kan det forventes ubetydelig endring.



Referanser

- Illeris, S. (2002). *Smitter byenes vekst? Større og mindre byers påvirkning av regional økonomisk utvikling.*
- Krugman, P. R. (1997). *Development, Geography and Economic Theory* (MIT press. utg.).
- KS. (2021). *Høy lånefinansiert investeringsaktivitet begrenser det økonomiske handlingsrommet.* Hentet fra <https://www.ks.no/fagomrader/okonomi/kno/hoy-lanefinansiert-investeringsaktivitet-begrenser-det-okonomiske-handlingsrommet/>
- Porter, M. (1990). *Competitive Advantage of Nations.*
- Statistics Norway. (2021). *Pendlingsstrømmer.* Hentet fra <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>
- Storper, M. (2013). *Keys to the City.*
- Virke . (2021). *Handelsrapporten 2020-2021.*
- Virke. (2021). *Handelsrapporten 2020-2021. Handlevarer i endring. Fremtidens handel.*
- Vista Analyse. (2013). *Næringsutvikling i Osloregionen. Kunnskapsunderlag til regional plan for areal og transport.*
- Vista Analyse. (2017). *Case Torggata. Arealbruksvirkninger av samferdselstiltak i by. VA-rapport 2017/38.*
- Vista Analyse. (2018). *Mjøsbyen - sentrumshandelens posisjon i forhold til sentrumsekstern handel.*
- Vista Analyse. (2018d). *Sentrumsutvikling og varehandelslokalisering i Rogaland. Kiunnskapsgrunnlag for ny regional plan.*



**PORSGRUNN
KOMMUNE**

Servicesenteret

35 54 70 00

Besøksadresse

Storgata 153

3915 Porsgrunn

Postadresse

Postboks 128

3901 Porsgrunn

www.porsgrunn.kommune.no

