



Vill



bystrategi  
GRENLAND

Dyrvik Arkitekter, Norconsult, Vista analyse

# Samarbeid for attraktiv by

*Grenlands bystrategi, knutepunktutvikling og byformveileder*

KDD nettverkssamling Trondheim 1.-2. november 2023

Birgitte Hellstrøm, Bystrategi Grenland-sekretariat  
Elise Brændaa, Porsgrunn kommune



• Elise Brændaa

# Bystrategi Grenland

Det regionale samarbeidet om areal,  
transport og klima siden 2008

Langsiktig strategisk samarbeid

Politiske og administrative møteplasser

- Regional areal- og transportplan
- Bypakke Grenland fase 1 2015-2025
- Belønningsavtaler med staten
- Utredning og kunnskapsbygging
- Videreføring av Bypakke Grenland – fase 2
- Byvekstavtale

109 000  
innbyggere

Skien, Porsgrunn,  
Siljan, Bamble,  
Statens vegvesen,  
Fylkeskommunen,  
Statsforvalteren,  
Jernbanedirektoratet



*Juryen mener at kulturen for samarbeid som er etablert i Grenlandsregionen er noe andre tettsteder og byområder i Norge kan lære av*

*Tvillingbyene Skien og Porsgrunn er fremragende eksempel på at virkemiddelapparatet virker når aktørene makter å samle innsatsen mot felles mål*

NORGES MEST  
SKIEN OG  
ATTRAKTIVE  
PORSGRUNN  
BYER 2021



Landmannstorget, Skien

© Landskart, Blom, Terratec



Dag Jensen

NORGES MEST  
SKIEN OG  
ATTRAKTIVE  
PORSGRUNN  
BYER 2021

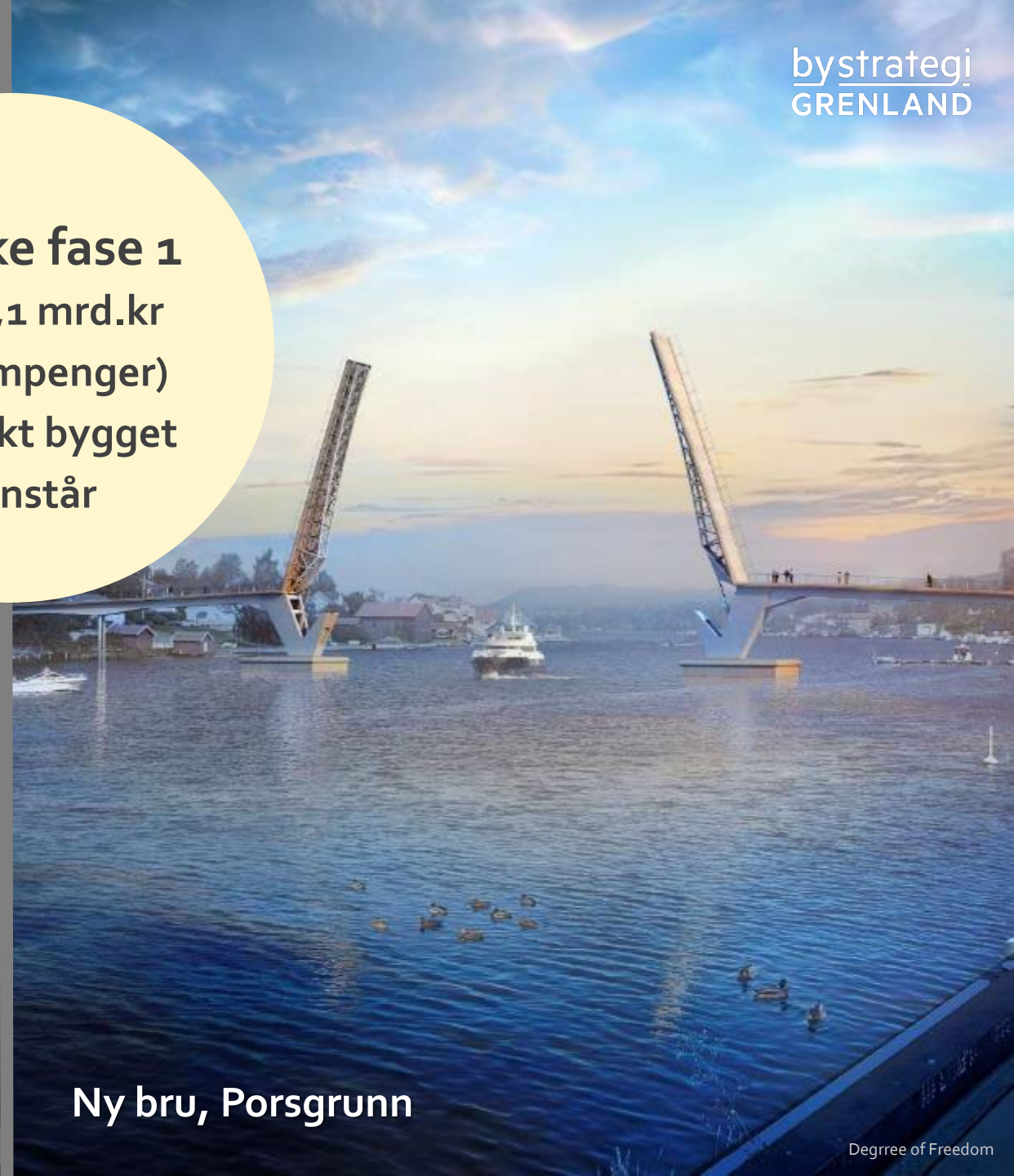


Franklintonorget, Porsgrunn



**Bypakke fase 1**  
Totalt 3,1 mrd.kr  
(50% bompenger)  
30 prosjekt bygget  
9 gjenstår

**Bypakke fase 1**  
Totalt 3,1 mrd.kr  
(50% bompenger)  
30 prosjekt bygget  
9 gjenstår



Nye bruer, Skien

Ny bru, Porsgrunn

# Vi forbereder nå bypakke fase 2

**Bypakke Grenland må videreføres**



**Tom Erik Thorsen**  
Sjefredaktør, Vården

**Næringslivet i Grenland vil ha en ny bypakke!**

**SMÅ OG store** i både byområdet i Busby og i Grenland vil ha en god bypakke. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet.

**UTEN NY** bypakke vil næringslivet og alle andre i Busby og i Grenland ha en god bypakke. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet.

**GRENLAND ER** i sterk konkurranse med andre bykommuner. Skal vi beholde og utvikle næringslivet i Grenland, må vi ha en god bypakke. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet. Bypakke er et godt eksempel på samarbeid, felles mål og samarbeid mellom kommuner, fylke, stat og næringslivet.



**Felles politisk  
bestilling  
juni 2023**

Fylkeskommunen  
Skien  
Porsgrunn  
Siljan

**Ett skritt nærmere ny bypakke: - Vi kommer ikke utenom tiltak for å få flere vekk fra bilen**





# Helhetlig virkemiddelbruk



## Infrastruktur

Veier, gange, sykkel,  
buss og tog



## Driftstiltak

Sykkel, gange og  
kollektivtransport



## Attraktiv by

Bymiljø og konsentrert  
arealutvikling



## Ny teknologi

Føreløse kjøretøy, sensor  
teknologi, delingsøkonomi



## Kommunikasjon

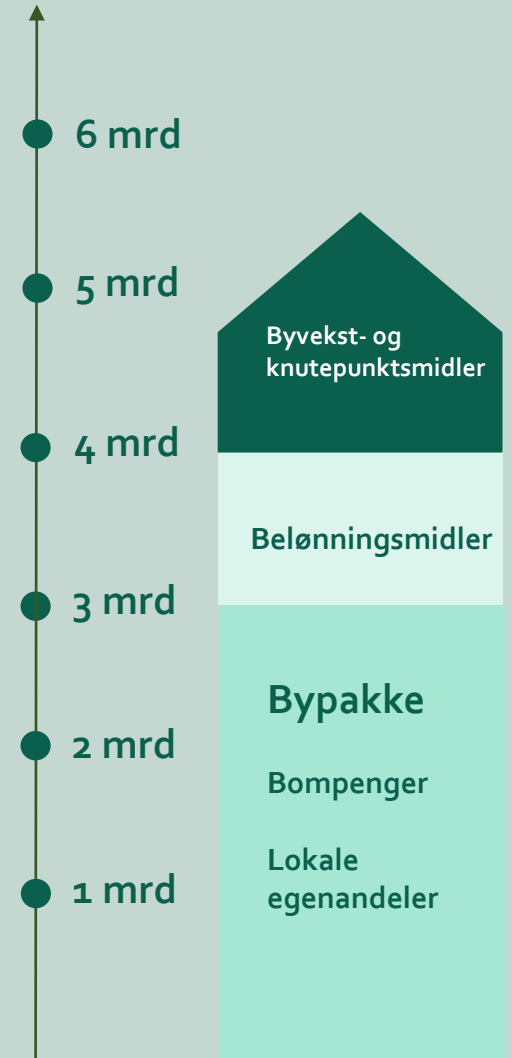
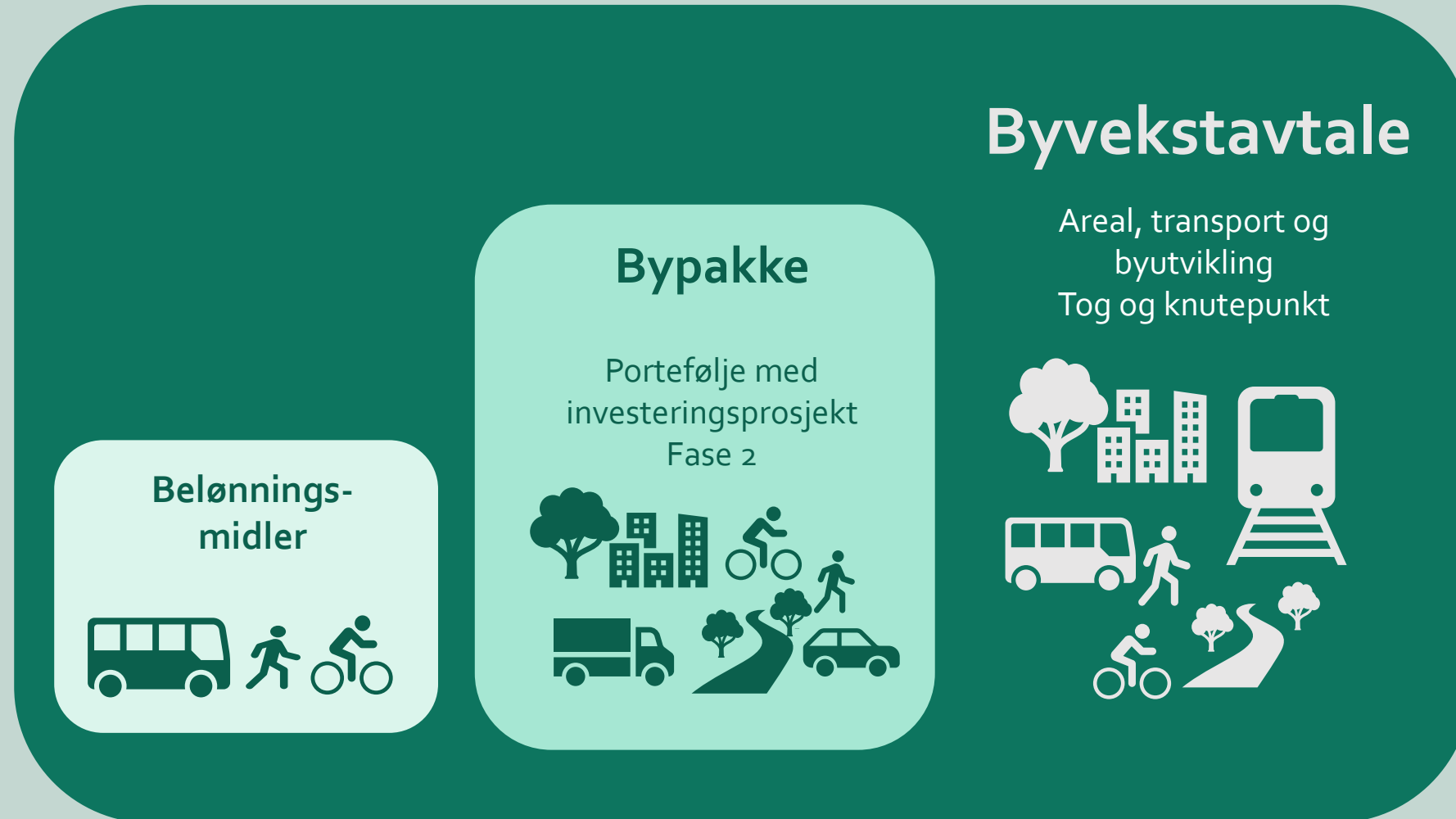
Informasjon og holdnings-  
skapende arbeid



## Bildempende

tiltak

# Forpliktende avtaler og spleiselag gir stor kraft



# Veien til en byvekstavtale....?

- Juni 2024 Lokale vedtak av bystrategi og Bypakke Grenland fase 2
- Juni 2024 Søknad om ny belønningsavtale
- Des 2024 Fastsatt planprogram regional areal- og transportplan Grenland
- Juni 2025 Stortingsvedtak Bypakke Grenland fase 2
- Vår 2026 Vedtak revidert regional areal- og transportplan Grenland
- Juni 2026 Vedtatt byvekstavtale

# I Grenland vil vi:



Utvikle knutepunkt  
med mange funksjoner  
og transportformer

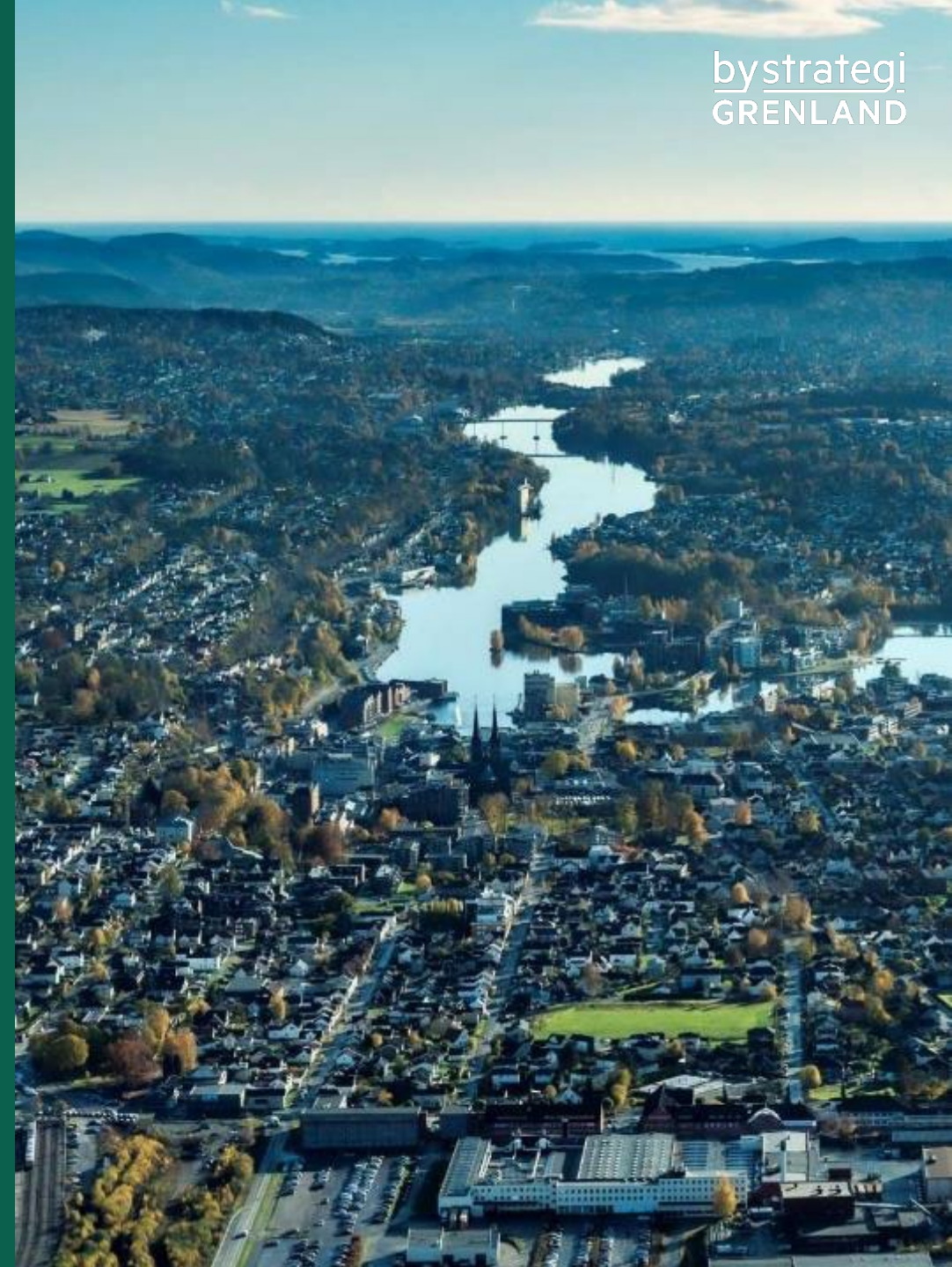


Satse på sentrum med flere  
arbeidsplasser, boliger, handel,  
opplevelser og tjenester

Gjøre det enkelt, trygt og  
attraktivt å gå og sykle på  
korte reiser i hverdagen



Videreutvikle et effektivt  
transportnett



## Utvikle knutepunkt

- Utvikle knutepunkt Porsgrunn
- Bygge togstopp Skien



## Satse på sentrum

- Fortette med kvalitet
- Pusse opp gatene
- Bygge gode møteplasser
- Lokalisere og flytte offentlige funksjoner og kontorarbeidsplasser til sentrum

## Gjøre det enklere å gå, sykle eller reise kollektivt

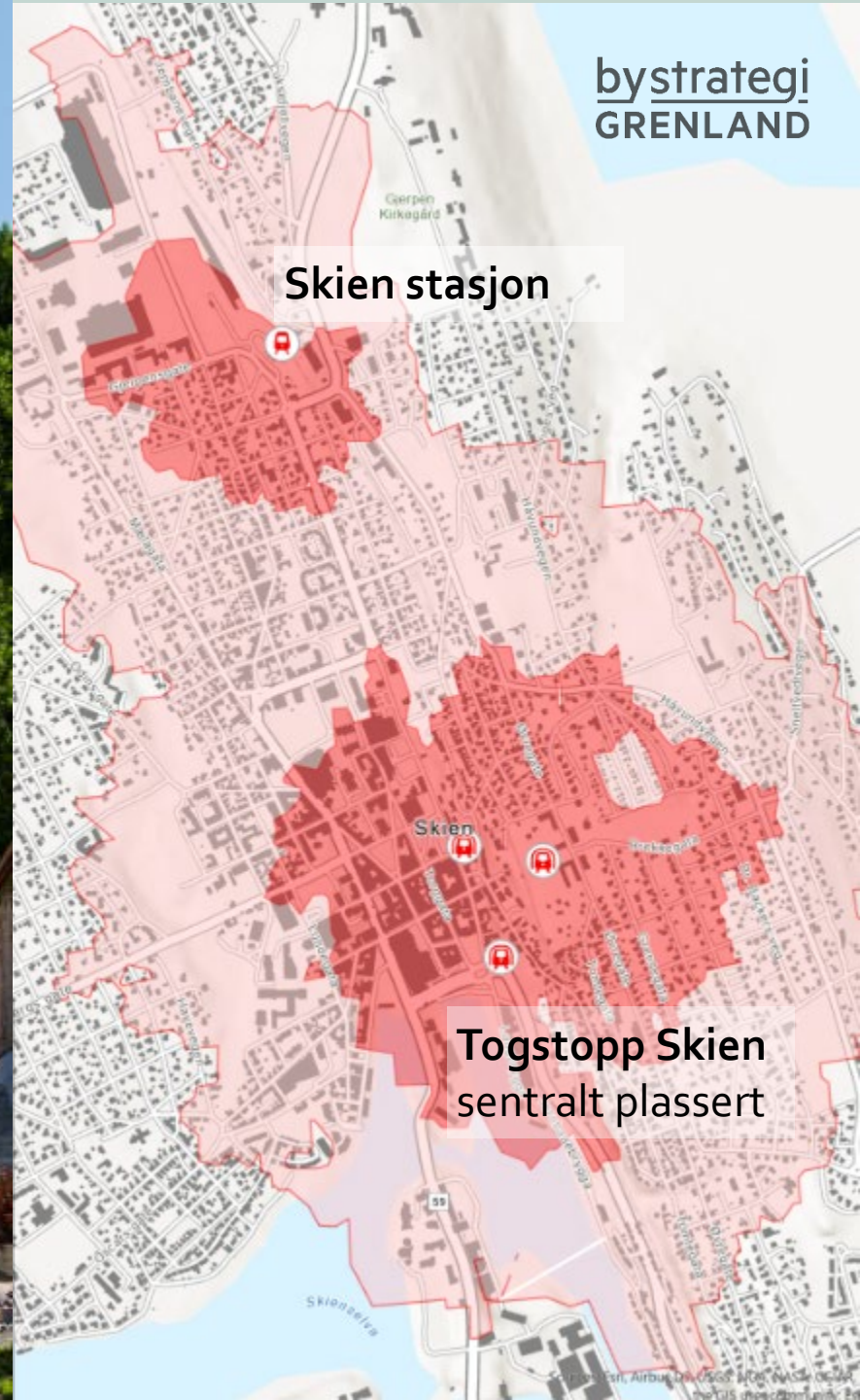
- Bygge trygge forbindelser til idrettsanlegg, skoler og viktige målpunkt
- **Utforme gang- og sykkelvennlige gater**
- Vektlegge stedskvaliteter og opplevelsesverdier
- Prioritere midler til områder med størst potensial for måloppnåelse

## Utvikle et effektivt transportnett

- Overføre korte bilreiser til gange og sykkel og lengre reiser til buss og tog
- Utbedre flaskehalsar og optimalisere det overordnede vegnettet
- Prioritere hovedstrømmer
- Redusere forsinkelsene for bussen
- Styrke kundegrunnlaget for økt togtilbud

# Togstopp Skien – et nøkkelprosjekt

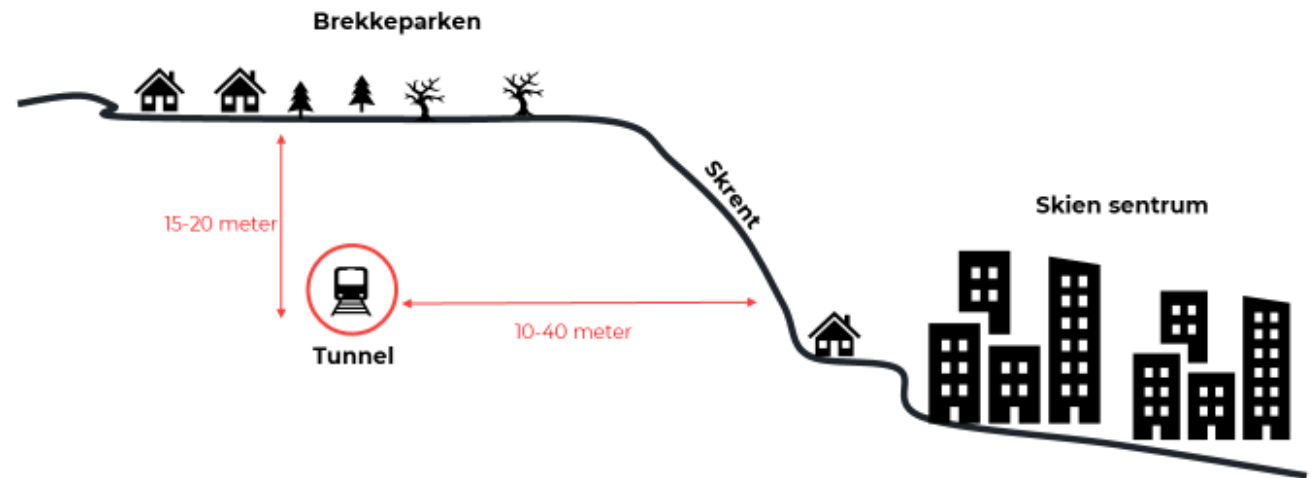
- Gir vesentlig bedre tilgjengelighet til Skien sentrum
- Gjør at toget treffer et større marked umiddelbart
- Vil bidra til passasjerøkning på Intercity Vestfoldbanen
- En forutsetning for å legitimere andre tilbudsforbedringer på tog i regionen



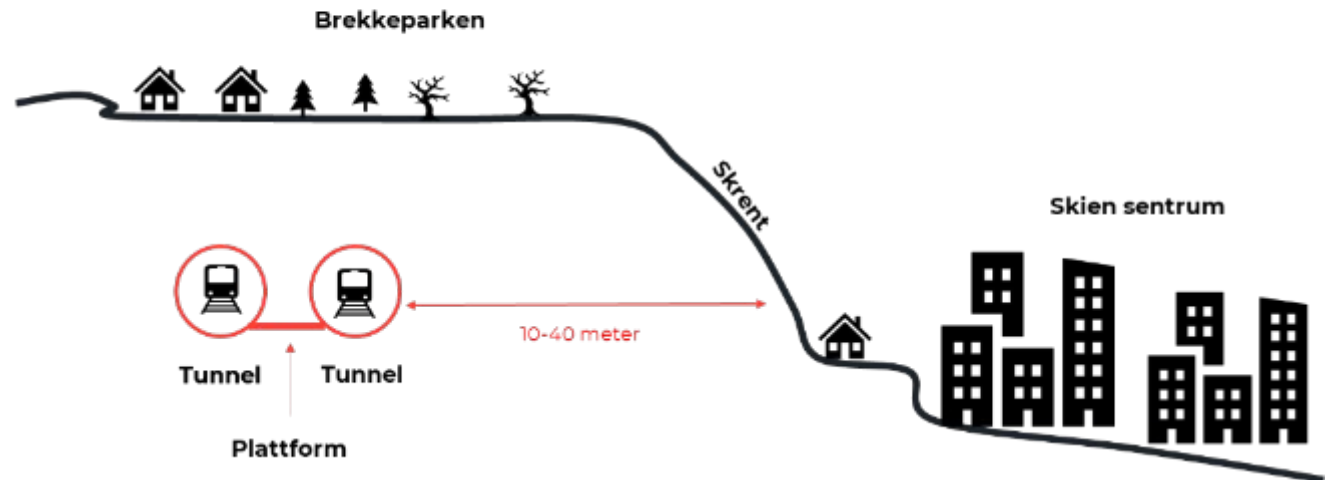
# Togstopp Skien

- Enkeltsporet togstopp estimert til 200-500 mill. kr.  
Middelverdi 350 mill. kr
- Tosporet togstopp estimert til 500-1200 mill. kr.  
Middelverdi 900 mill. kr
- Finansiering: Byvekstavtale (øremerkede midler til stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbane)

## Profil – dagens situasjon



## Anbefalt profil – tosporet løsning



## Knutepunkt Porsgrunn

- Områderegulering, høring og offentlig ettersyn høsten 2023
- Gjennomføres av kommunen, finansiert av Bypakke Grenland
- Veg og jernbane er i dag barrierer i området
- Hvordan få til sammenheng mellom knutepunkt og sentrum?



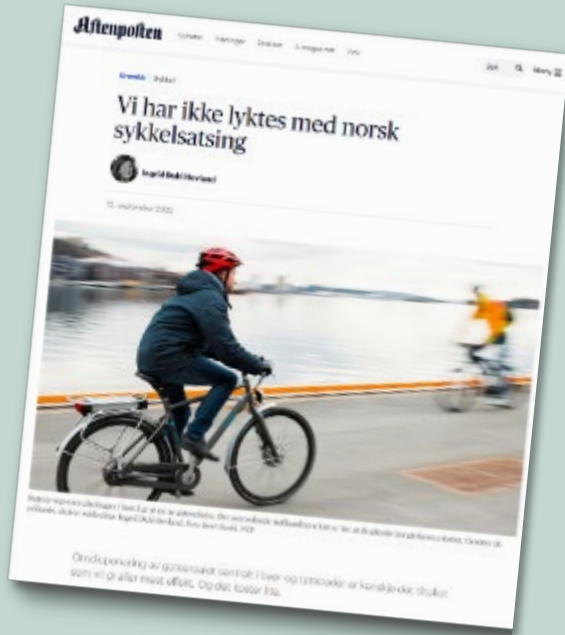


## Knutepunkt Porsgrunn

- Tilrettelegger for fremtidig utvidelse av stasjonen med inntil 5 spor
- Tilrettelegger for ca. 160 000 kvm BRA ny bygningsmasse
- Finansiering infrastrukturtiltak: private utbyggere, bypakke fase 2 og byveksttale



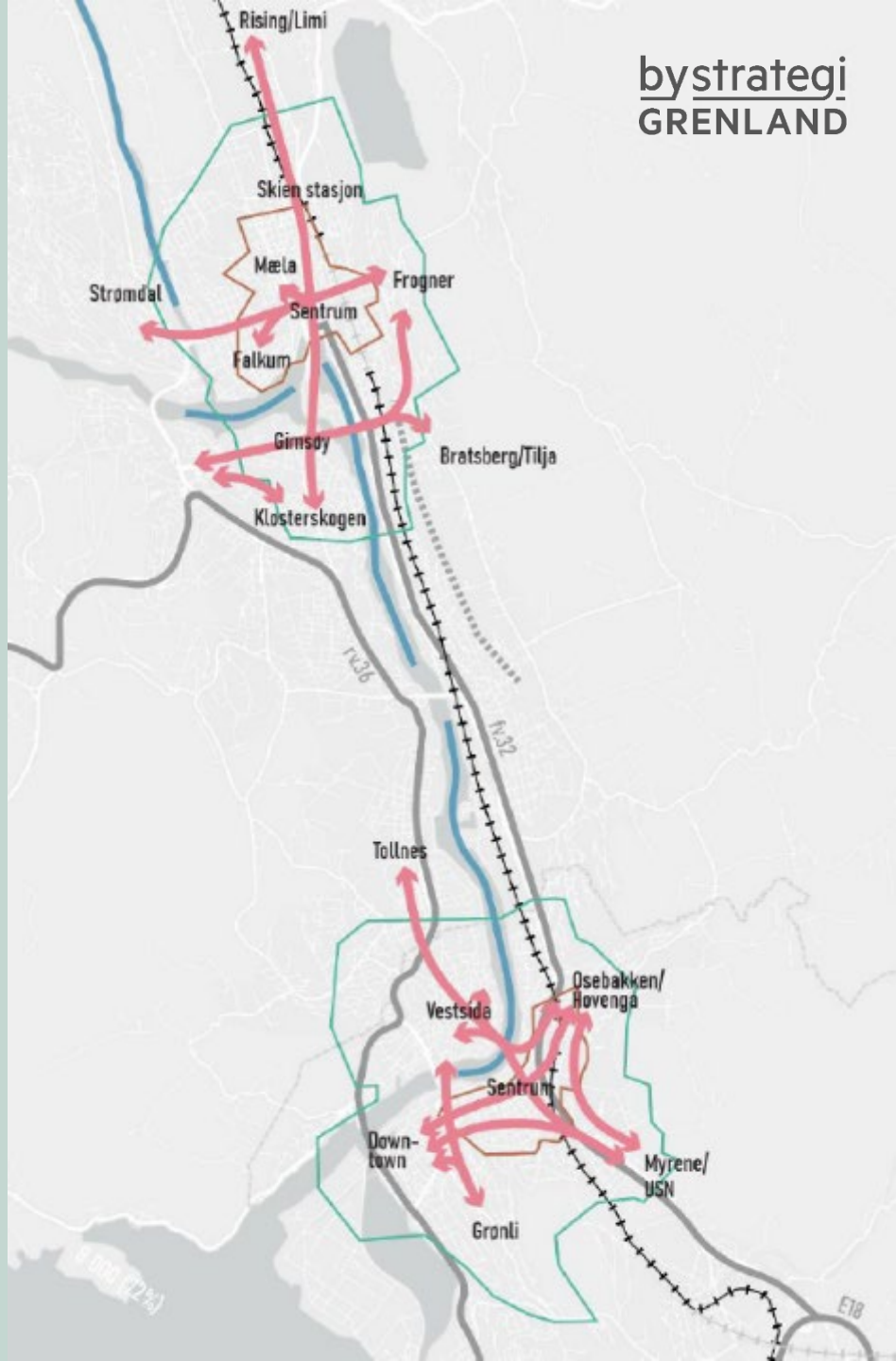
# Vi skal gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle på korte reiser i hverdagen



Figur: N-V125 Gateveileder, SVV 2022

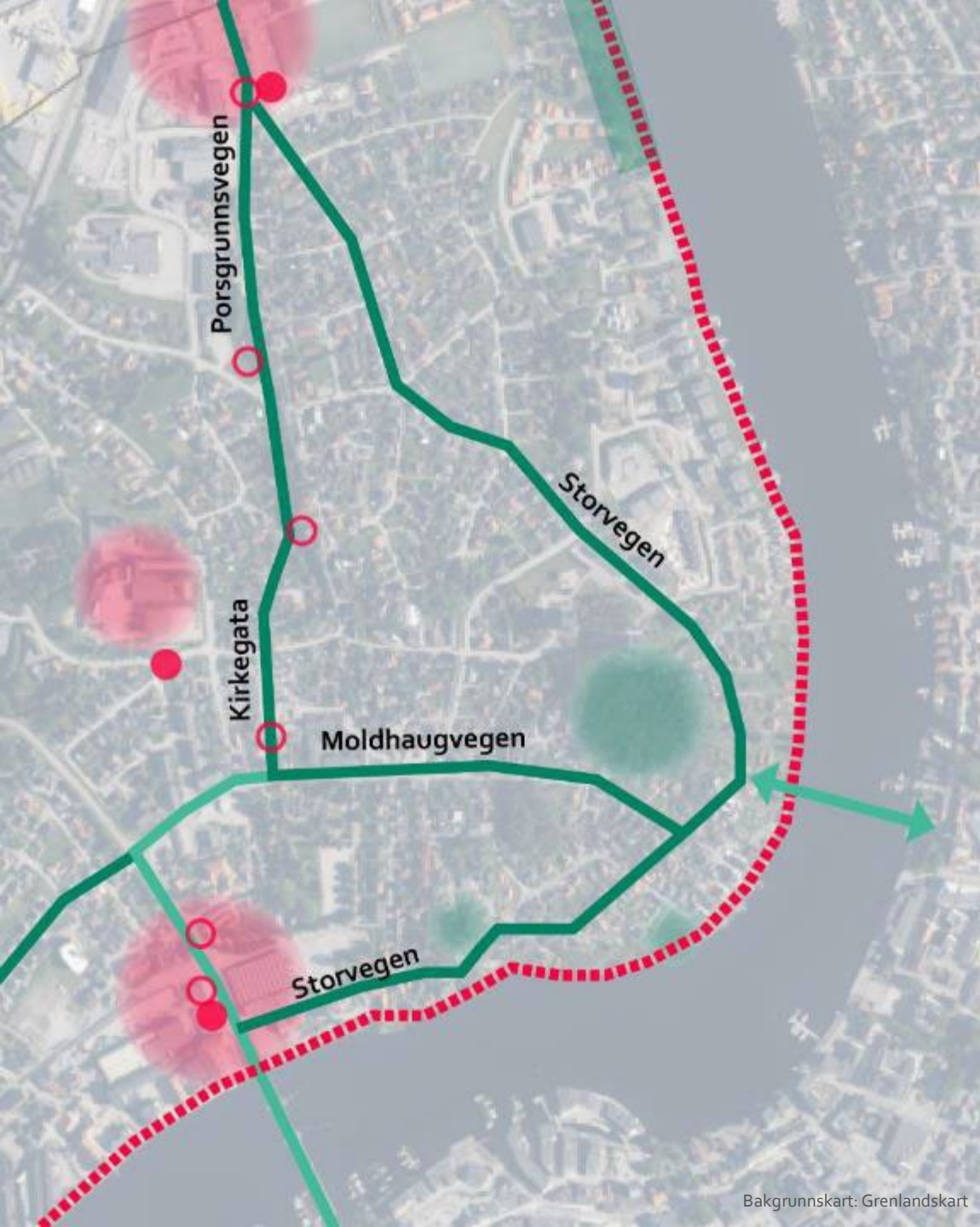
«Omdisponering av gatearealet sentralt i byer og tettsteder er kanskje det tiltaket som vil gi aller mest effekt. Og det koster lite.»

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland

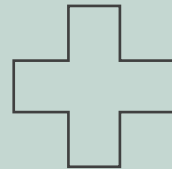
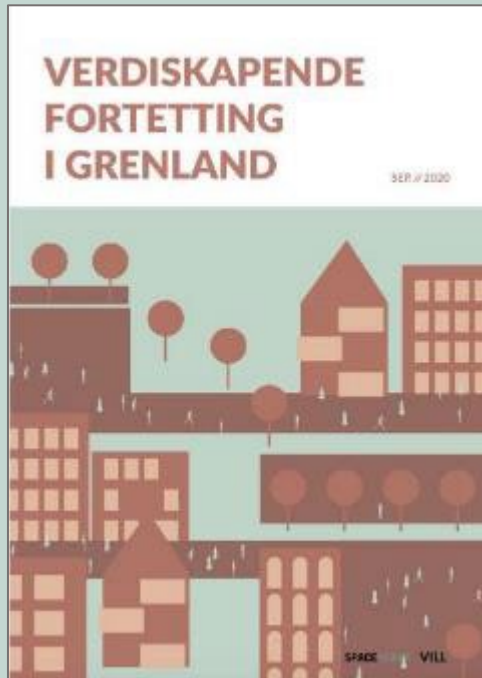


## Vi skal satse på gang- og sykkelvennlige gater

- Aktuelt i områder med mange korte bilreiser, dvs i gater i og rundt bysentrum og lokalsentre
- Prioritere gående og syklende og styrke **opplevelseskvalitetene**
- **Bildempende tiltak** som øker konkurransekraften for gang- og sykkelreiser



# Vi skal fortette med kvalitet



Verktøy for utvikling av sentrum

Fortettingsstudien (2020) viser hvor og hvor mye fortettpotensial det er

Byformveilederen (2023) analyserer sentrum og veileder hvordan fortettingen kan skje

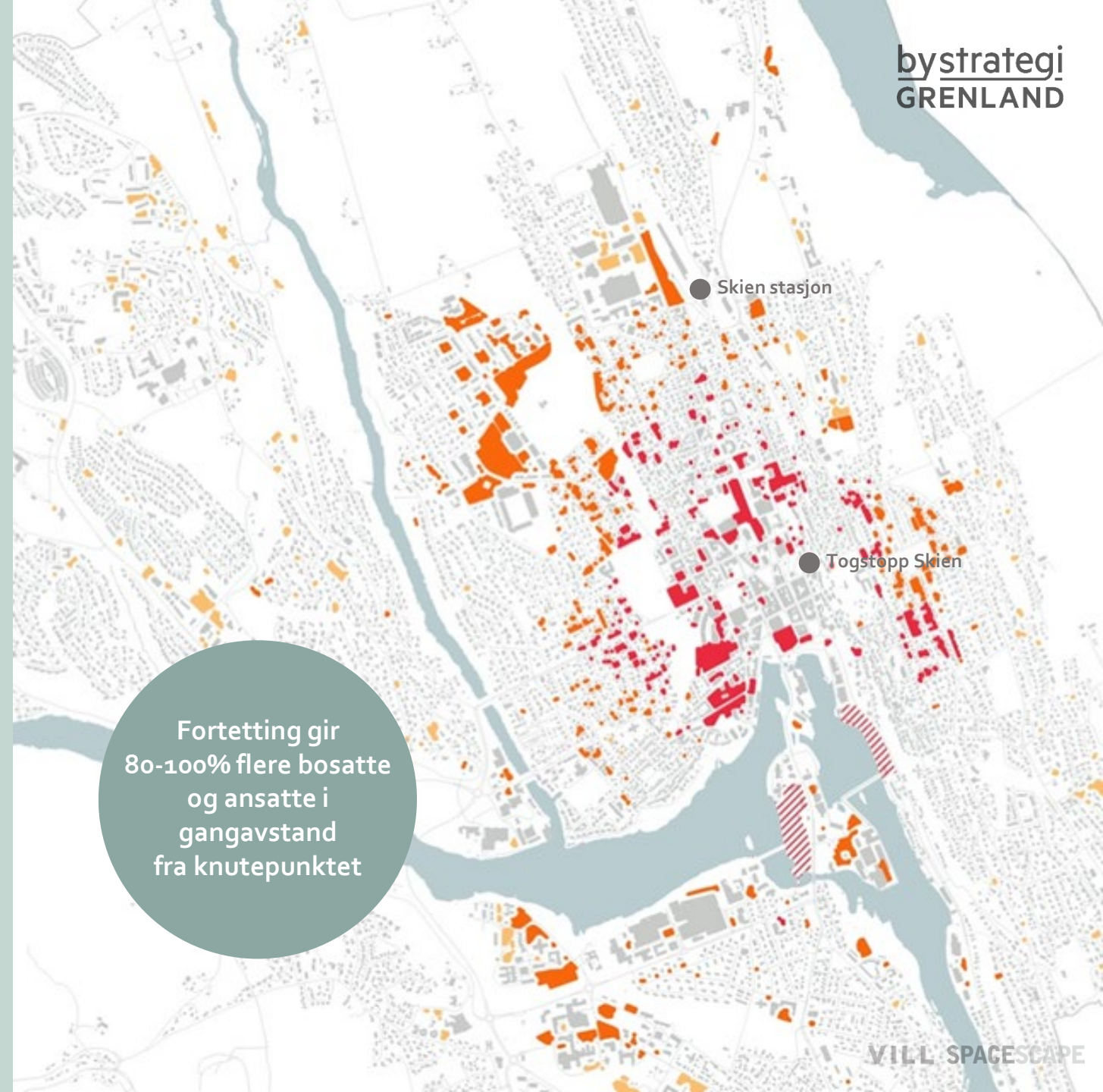
Dette er to (av flere) prosjekter i Grenland som er finansiert med tilskuddsmidler fra KDD

# Fortettingspotensial i Skien

Fortetting øker kvaliteten i  
og utvider de gang- og  
sykkelvenlige bydelene

600 dekar byggbart areal  
i gang- og sykkelvennlig  
avstand til knutepunktet

*Pågående arbeid kommer i tillegg,  
se skraverte områder som viser  
Skien brygge og Klosterøya vest*

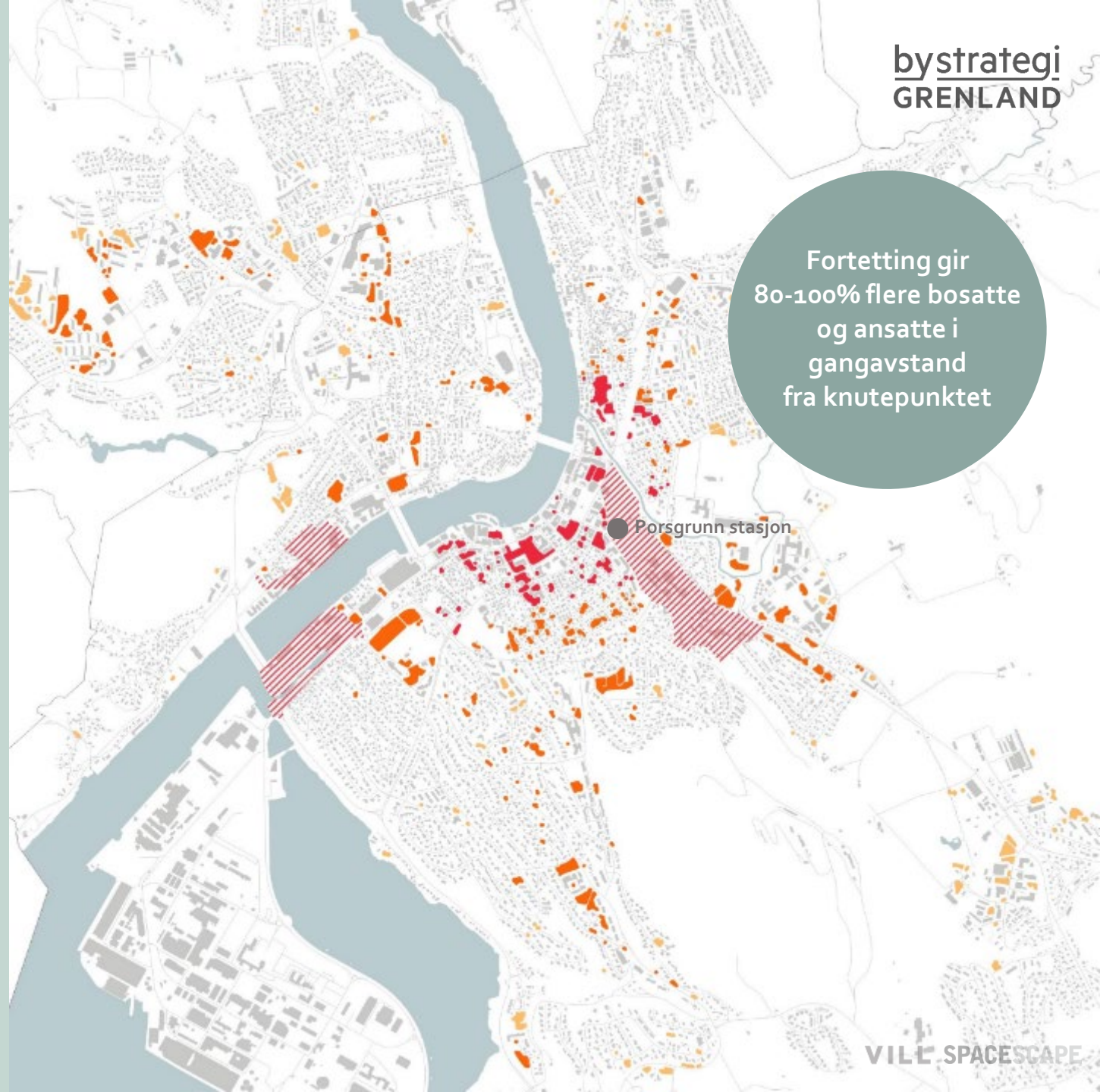


# Fortettingspotensial i Porsgrunn

Fortetting øker kvaliteten i  
og utvider de gang- og  
sykkelvenlige bydelene

350 dekar byggbart areal  
i gang- og sykkelvennlig  
avstand til knutepunktet

*Pågående arbeid kommer i tillegg, se skraverte  
områder som viser Knutepunkt Porsgrunn,  
Porsgrunn mekaniske verksted og Nedre Frednes*



# Veiledere for stedsanalyse med mer



Oslo kommune 2015



Bergen kommune 2018

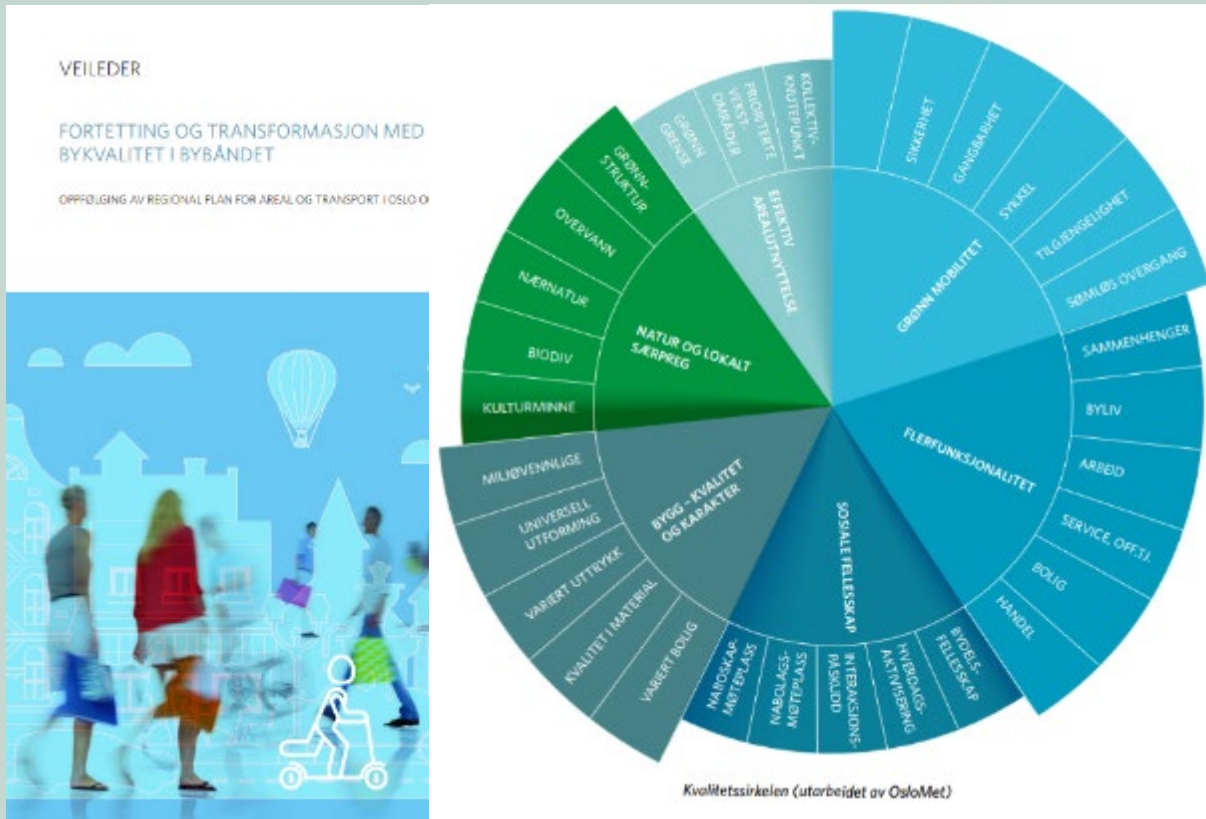


Rogaland fylkeskommune 2021



Stavanger kommune 2022

# Veiledere for bykvalitet og bymessig utforming



Fortetting og transformasjon 2019



Bymessig utforming 2019



# Byformveileder for Skien og Porsgrunn

Den attraktive bærekraftige byen  
23 bykvaliteter vurderes:

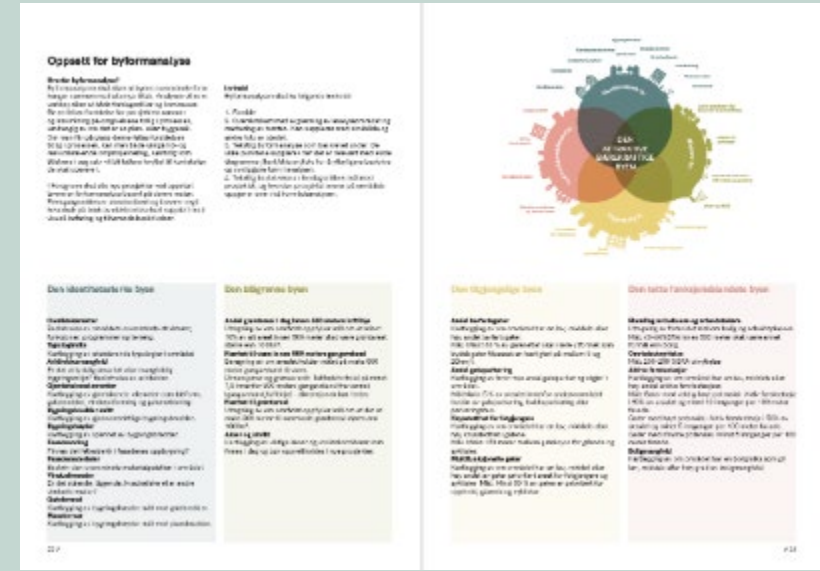
- Identitetssterk by
- Blågrønn by
- Tilgjengelig by
- Tett funksjonsblandet by

*Dette er et (av flere) prosjekter i Grenland som er finansiert med tilskuddsmidler fra KDD*

«Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar»



# Byformveileder for Skien og Porsgrunn – struktur



Den attraktive bærekraftige byen  
4 tema og 23 bykvaliteter  
- Identitetssterk by  
- Blågrønn by  
- Tilgjengelig by  
- Tett funksjonsblandet by



Delområdeanalyse  
- Hva kjennetegner området?  
Oppgaver til området  
- Hva kan forbedres?



Oppsett for byformanalyse  
- Hva kjennetegner området?  
- Hvordan kan nye prosjekter bidra til å løse oppgaver for området?  
- Hvert prosjekt skal gi mer til byen enn det tar

# Identitetssterk by

Områdekarakter  
Typologimiks  
Arkitekturmangfold  
Gjentakelseelementer  
Bygningsbredder snitt  
Bygningshøyder  
Fasadesoning  
Fasadematerialer  
Vindusformater  
Gateformat  
Plassformat



“Murbyen”

Foto: Dag Jensen



“Strandpromenaden”

“Kulturkvartalet”

Foto: Elise Brændaas

# Blågrønn by

Andel grøntareal innen 500 m  
Nærhet til grøntareal  
Nærhet til vann innen 500 m  
Akser og utsikt

- Det er mindre enn 10% grøntareal (over 1 dekar) i Porsgrunn sentrum
- Lang avstand mellom grøntareal
- Behov for å utvikle nye blågrønne områder: folkehelse, møteplasser, attraktivitet for gående og syklende



- Grøntareal (større enn 0,1 hektar)
- ▨ Grøntareal (større enn 0,1 hektar) med utviklingspotensial
- Egnet plassering av ny park grunnet mangel på grøntareal
- Torg (større enn 0,1 hektar)
- Utsikt over skogen rundt
- Utsikt over vannet
- ▨ Områder med fortettingspotensial i henhold til fortettingsanalyse
- ▨ Utviklingsområde

Foto: Elise Brændaa



# Tilgjengelig by

Andel lavfartsgater

Andel gateparkering

Krysstetthet for fotgjengere

Multifunksjonelle gater

- Parkering utgjør 10% av sentrum
- Mange korte bilreiser (under 3 km) i sentrum
- Prioritere kollektiv, sykkel og gange
- Fra vei til gate: etablere nettverk av gang- og sykkelvennlige gater



- Gangfartsgate
- Lavfartsgate
- Smal hovedgate med sykkelfelt
- Bred hovedgate med høy kapasitet for biltrafikk
- ▨ Områder med fortettpotensial i henhold til fortetningsanalysen
- ▨ Utviklingsområde
- Parkeringsareal (gateparkering, parkeringshus, markparkeringsplasser)

Foto: Elise Brændaa



# Tett funksjonsblandet by

Blanding av bosatte og ansatte  
Områdeutnyttelse  
Aktive førsteetasjer  
Boligmangfold

- Rikelig med fortettingspotensial i Skien og Porsgrunn sentrum
- Behov for balanse mellom ny bebyggelse med passe tetthet og nytt grøntareal
- Behov for balanse mellom bosatte og ansatte på områdenivå (30-70% beboere)



- Fortetningsbare areal med svært store drivkrefter
- Fortetningsbare areal med store drivkrefter
- Stort potensial for aktive førsteetasjer
- Potensial for aktive førsteetasjer
- Utviklingsområde



## Område 4

## Porsgrunn rådhus

Den identitetssterke byen

### Områdekarakter

Område 4 strekker seg fra Jernbanegata i sør til Lilleelvgata i nord, og fra Sverresgate i øst, til Storgata i vest.

Områdetets søndre del er tydelig definert av kvartalsstrukturen med bygg som ligger med fasade mot gate og plass, og parken som oppstår to fulle kvartalsfelt. Fra Rådhusgata og nordover oppstår det flere parallelle gateløp med utposninger til parkeringsplasser som bryter med den generelle strukturen, men som likevel gjør at det oppstår romlige interessante situasjoner eksempelvis rundt bibliotaket. Visuelt sett ligger Skagerak Energi kontorbygg som en tung barriere mot nord, selv om man i praksis kan krysse under bygget og fotavtrykket forholder seg til Floodeløkka gategeometri.

Nord for Floodeløkka er området delt av det diagonale øveløpet ved Osebro, med kvartalsstruktur og stripebebyggelse i sør, og lineær småhusbebyggelse i nord.

Funksjonsmessig har området en blanding av offentlige bygg, boliger, næring og kontorer.

Området har en tydelig grønn lunge i Rådhusparken med tilhørende tresekker rundt selve Rådhuset. Det er også plantet gatetrær i Sverres gate med tilhørende bunnvegetasjon, og områdets østre del fremstår derfor som særdeles grønn. Ved Osebrogata er det også større sammenhengende grønnstrukturer rundt øveleiet.

### Typologimiks



### Arkitekturmangfold

Området er arkitektonisk sett mangfoldig og bærer preg av en organisk vekst over lang tid. Fra småhusene i nord til Skagerak Energi er det store skala-, material- og utformingsprang, og tilsvarende er det stor forskjell på de kommunale byggene fra ulike tidsperioder. Den store variasjonen i bygningsmasse gjør også at det er få samlende elementer mellom eldre og nyere bebyggelse, og området fremstår derfor noe fragmentert.

Toppetasje: Visuelt blandet. Noen saltak med oppløst og arker, ornamenterte gesliser, og rytmisk horisontalspredning av vinduer. Noen med hard geslisløse mot himmelen.

### Fasadematerialer

Eldre bygg: Trekledding, malt murpuss, tegl.  
Nyere bygg: Trekledding, fasadeplater, murpuss, betong, aluminium, tegl.

### Vindusformater

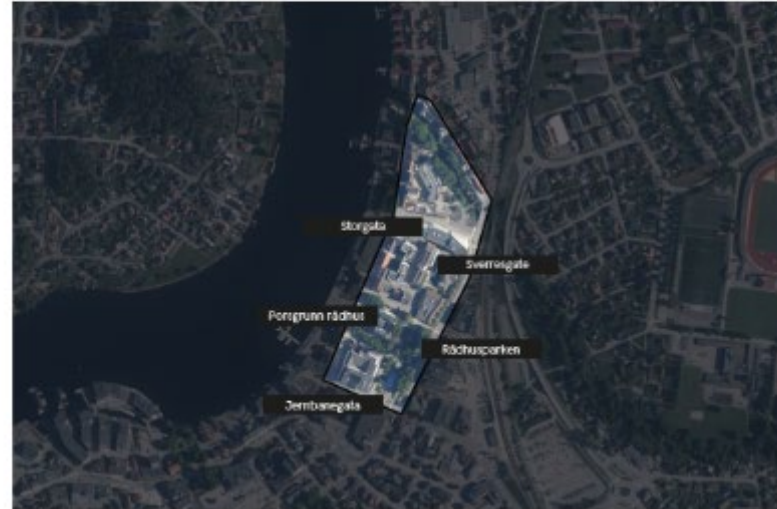
Eldre bygg: Stående formater  
Nyere bygg: Stående, liggende, og kvadratiske formater. Båndvinduer, rene glassfasader

### Gatetormat

gatebredde vs. bygningshøyder  
Gatene følger et stramt rutensett og bredden på gatene er konstant, med unntak av plassan foran rådhuset og parken på bakvidden. Gateformet er for det meste rundt 1:1, og noen av boliggatene er 2:1

### Plassformater

plassbredde vs. bygningshøyder  
Rådhusplassen: 3:1



### Den blågrønne byen

#### Andel grøntareal

Lav i området i dag: 7 %. Mål: minst 10%.

#### Nærhet til grøntareal

Høy. Mål: maks 300 meter gangavstand til nærmeste grøntområde (større enn 1000 m²).

#### Nærhet til vann

Høy. Mål: maks 500 meter gangavstand til nærmeste vannkontakt.

#### Akser og utsikt

Lav. Mål: fri sikt over vann og omkringliggende skoglandskap.

### Den tilgjengelige byen

#### Tilgjengelighet mellom bydeler

Middels. Mål: Godt tilgjengelige gater mellom bydelen og omkringliggende bydeler.

#### Kryssetthet i gatene

Lav. Mål: maks 150 meter mellom kryss for gående og sykkel langs gaten.

### Andel lavfartsgater

Middels. Mål: minst 80 % av gatenettet utformes som bydelsgater eller gågater innenfor analyseområdet (tilpasset naturlig kjøretøyhastighet mellom 5-20 km/t).

### Arealeffektiv parkering

Høy. Iareal i dag: 3 % av arealet. Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, overflateparkering eller parkeringshus.

### Den tette funksjonsblandete byen

#### Tomteutnyttelse

Middels. Mål: 160-260 % BRA/tomtareal (per tomt inkludert MUA).

#### Blanding av beboere og arbeidstakere

Lav i området i dag 14 % beboere  
Mål: 30-70 % beboere.

#### Aktive førsteetasjer

Middels. Mål for høyt potensial: 80 % av førsteetasje og minst 10 innganger per 100 meter fasade. Mål på andre steder: minst 5 innganger per 100 meter fasade.

#### Boligmangfold

Lav. Mål: Stor variasjon av boligtyper og størrelser

# Byformanalyse av delområdene

*Sentrum deles inn i 6 områder som blir analysert nærmere*

*Tema:  
Identitetssterk by  
Blågrønn by  
Tilgjengelig by  
Tett funksjonsblandet by*

*Hva kjennetegner området?  
Veiledning for nye prosjekter*

## Oppgaver til aktører i område 4

## Porsgrunn rådhus



### Den blågrønne byen

1. Mangelen på parker i og rundt området er stor. Samtidig er det trolig større potensial for å bygge ut mer parkareal i det nærliggende utbyggingsområdet for område 3), som da også vil redusere mangelen på park i område 4. Et alternativ er imidlertid å bygge om overflateparkeringen i nordre del av området til en mindre park i tilknytning til et grønt strøkk langs elven. En ekstra mulighet er da å bygge om Lilleelvgata til en grønn gågate som en del av parkvegen langs elva.

### Den identitetssterke byen

#### Områdekarakter

1. Nye prosjekter skal identifisere gjentakende elementer i nærområdet.
2. Basert på analysen av gjentakende elementer skal tre av følgende elementer i prosjektet være forskjellig fra nabobygg, mens fire må være lik.

- a) Bygningsbredde
- b) Bygningshøyde
- c) Fasadefarge
- d) Forhold mellom veggflate og vindusåpning
- e) Formen til vinduer og dører (liggende - stående)
- f) Fasadens form/plastisitet
- g) Fasadens materiale og farge

#### Gate

3. Nye prosjekter skal identifisere retningskvalitet i nærområdets gater.

4. Nye prosjekter skal identifisere fremherskende romkvalitet og forhold mellom gatetverrsnitt og bygningshøyder i området.

5. Nye prosjekter skal identifisere søkvenskvalitet i nærområdets gater.

#### Plasser

6. Nye prosjekter skal når relevant identifisere retningskvalitet i eksisterende plasser.

7. Nye prosjekter skal når relevant identifisere romkvalitet og forhold mellom plassens tverrsnitt og bygningshøyder i området.

### Den tilgjengelige byen

1. En transformasjon av Sverresgate til en gate med lavere hastighet vil kunne bety færre trafikkbarrierer for gående og sykklende gjennom fartsregulerte kryss i stedet for trafikkoverganger og en jevnere, men tregere trafikkvikling. På denne måten ville også Rådhusparken bli gjort tilgjengelig.

2. I området vil Lilleelvgata også kunne gjøres om til grønn gågate og integreres til et bredere grøntstrøk langs elva.

### Den tette funksjonsblandete byen

1. Relativt lite for tetttingspotensial sammenlignet med andre områder. Muligheten for økt tetthet i områdets nordre del ved ombygging av underjordisk parkeringsplass eller transformasjon av eksisterende bygg med lav tomtutnyttelse i dag.

2. Områdets sentralitet og nærhet til eksisterende kontorer gjør det egnet for både nye boliger og kontorer.

3. Området har i tidligere utført for tetttingsanalyse vist seg å ha et potensial på 12.400 kvm BRA nye bygg.



## Oppgaver til delområdene

*Basert på analysen får hvert område sine oppgaver, som blir en veiledning for nye prosjekter*

*Nye prosjekter må vise hvordan de kan bidra til å løse (noen av) områdets oppgaver*

*Hvert prosjekt skal gi mer enn det tar til byen*



## Oppsett for byformanalyse

### Hvorfor byformanalyse?

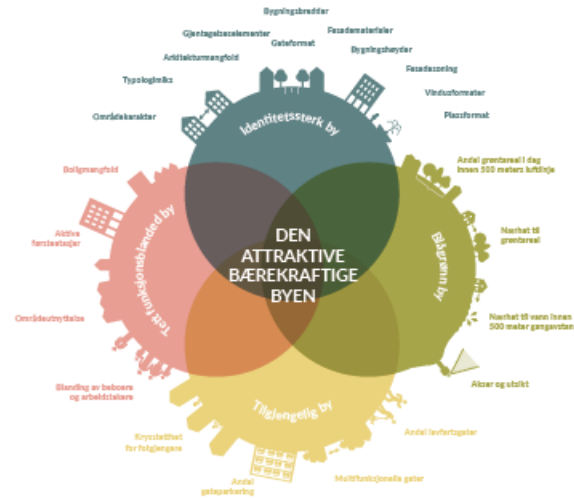
Byformanalysen skal sikre at byens overordnede form henger sammen med alle nye tiltak. Analysen vil som verktøy sikre at både forslagsstiller og kommunen får en felles forståelse for prosjektets rammer og innvirkning på omgivelsene tidlig i prosessen, uavhengig av om det er en plan- eller byggesak. Om man får på plass denne felles forståelsen tidlig i prosessen, kan man både unngå tid- og ressurskrevende omprosjektering, samtidig som tiltakene i seg selv vil bli tettere knyttet til konteksten de skal operere i.

I Porsgrunn skal alle nye prosjekter ved oppstart levere en byformanalyse basert på denne malen. Fremgangsmåten er standardisert og baserer seg i hovedsak på bruk av elektroniske kart supplert med visuell befaring og tilhørende beskrivelser.

### Innhold

Byformanalysen skal ha følgende innhold:

1. Forside
2. Oversiktskart med avgrensing av analyseområdet og markering av tomten. Kan suppleres med skråbilde og andre foto av stedet.
3. Tekstlig byformanalyse som beskrevet under. De ulike punktene suppleres der det er relevant med enkle diagrammer/kart/skisser/foto for å ytterligere beskrive og synliggjøre funn i analysen.
4. Tekstlig beskrivelse av forslagsstillerens mål med prosjektet, og hvordan prosjektet svarer på områdets oppgaver som vist i områdeanalysen.



### Den identitetssterke byen

#### Områdekarakter

Beskrivelse av områdets overordnede strukturer, funksjoner, programmer og terreng.

#### Typologimiks

Kartlegging av eksisterende typologier i området

#### Arkitektur mangfold

Er det et tydelig ensartet eller mangfoldig bygningsmiljø? Beskrivelse av arkitektur.

#### Gjentakelselementer

Kartlegging av gjentakende elementer som takform, gatebredder, vindusutforming og gatemeblering.

#### Bygningsbredder snitt

Kartlegging av gjennomsnittlige bygningsbredder.

#### Bygningshøyder

Kartlegging av spennet av bygningsbredder.

#### Fasadesoning

Finnes det fellestrekk i fasadenes oppbygning?

#### Fasadematerialer

Beskriv den overordnede materialpaletten i området

#### Vindusformater

Er det stående, liggende, kvadratiske eller andre vindusformater?

#### Gateformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot gatebredder.

#### Plassformat

Kartlegging av bygningshøyder målt mot plassbredder.

### Den blågrønne byen

#### Andel grøntareal i dag innen 500 meters luftlinje

Utregning av om området oppfyller mål om at minst 10% av alt areal innen 500 meter skal være grøntareal større enn 1000m<sup>2</sup>.

#### Nærhet til vann innen 500 meters gangavstand

Beregning av om arealet holder målet på maks 500 meter gangavstand til vann.

Dimensjoner og grenseverdi: Tetthetsforhold på minst 1,5 innenfor 500 meters gangavstand fra vannet (gangavstand/luftlinje) – dimensjonen bør testes

#### Nærhet til grøntareal

Utregning av om området oppfyller mål om at det er maks 300 meter til nærmeste grøntareal større enn 1000m<sup>2</sup>.

#### Aksler og utsikt

Kartlegging av viktige aksler og utsiktsskorridorer som finnes i dag og bør opprettholdes i nye prosjekter.

### Den tilgjengelige byen

#### Andel lavfartsgater

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel lavfartsgater.

Mål: Minst 80 % av gatenettet skal være utformet som bydelsgater tilpasset en hastighet på mellom 5 og 20km/t.

#### Andel gateparkering

Kartlegging av hvor mye areal gateparkering utgjør i området.

Mål: Maks 5 % av arealet innenfor analyseområdet består av gateparkering, bakkeparkering eller parkeringshus.

#### Krysstetthet for fotgjengere

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy krysstetthet i gatene.

Mål: Maks 150 meter mellom gatekryss for gående og syklist.

#### Multifunksjonelle gater

Kartlegging av om området har en lav, middel eller høy andel av gater prioritert areal for fotgjengere og syklist. Mål: Minst 50 % av gaten er prioritert for opphold, gående og syklist.

### Den tette funksjonsblandete byen

#### Blanding av beboere og arbeidstakere

Utregning av forholdet mellom bolig og arbeidsplasser.

Mål: 40-60% BRA innen 500 meter skal være annet formål enn bolig.

#### Områdeutnyttelse

Mål: 200-250 %BRA utnyttelse

#### Aktive førsteetasjer

Kartlegging av om området har en lav, middels eller høy andel aktive førsteetasjer.

Mål: Gater med veldig høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 80% av arealet og minst 10 innganger per 100 meter fasade.

Gater med høyt potensial: Aktiv førsteetasje i 50% av arealet og minst 5 innganger per 100 meter fasade.

Gater med mindre potensial: Minst 5 innganger per 100 meter fasade.

#### Boligmangfold

Kartlegging av om området har en boligmiks som gir lav, middels eller høy grad av boligmangfold.

# Oppsett for byformanalyse

Strukturert på de 4 temaene og de 23 bykvalitetene for: Identitetssterk by  
Blågrønn by  
Tilgjengelig by  
Tett funksjonsblandet by

Alle nye prosjekter skal lage en byformanalyse ved oppstart, brukes som grunnlag for å formgi det nye prosjektet.

**Fra attraktiv byutvikling  
til naturtap og bilbasert  
shopping langs motorveiene**

Gråtkvalt ordfører: – Dere har tråkket over en grense. Jeg håper dere tar til vettet



Trosser kritikk: Enstemmig ja til hotell



Langrønningen | SMÅLL NÆRSKILT | TRUDD  
Lang kø for butikåpning på Langrønningen: – Dette har vi gleda oss veldig til



Av Siss Johnsen

BAMBLE Bamble kommune og Langrønning myndigheter

Langrønningen det nye Bamble sentrum: – Her er det ladestasjon for biler og mennesker



ta opp tidlig for å sikre seg noen av rehuset jysk som åpnet på Langrønningen.

MYND  
ENTREPRENØR



## « Motorveihandelen tar knekken på byene

« Pregløse ingenmannsland med en hangarlignende kassearkitektur, store parkeringsplasser, plakatjungler og gigantiske veimaskiner, som ser helt like ut om de befinner seg i Boston, Brokelandsheia, Bombay eller Bamble.

« Det har ikke manglet på seminarer, forskningsrapporter, tiltaksplaner, pilotprosjekter, reguleringsforslag og gode intensjoner om levende sentrum og nærmiljøer som puster. Men i praksis har utbyggingen av anonyme bilbaserte shoppingmalls langs hovedveiene våre bare fortsatt.

**Aud Tennøy**

forskningsleder for byutvikling og transport, TØI



Foto: Kollektivtrafikkforeningen

**Tommy Sørbø**  
kunsthistoriker, forfatter  
og dramatiker



Foto: Temareiser



**Bystrategi Grenland** er et samarbeid mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Bamble kommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark