

Statens vegvesen

Fagutredning nærings- og nyttetraffic

Interkommunal kommunedelplan (temaplan) for
gange, sykkel og kollektivtransport i Bypakke
Tønsberg-regionen



Oppdragsnr.: 5174653 Dato: 31.05.2018

Forord

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune og Tønsberg og Færder kommuner. Statens vegvesen er faglig instans. Oppgaven til Bypakke Tønsberg-regionen er å bygge et helhetlig transportsystem som er miljøvennlig, robust og effektivt.

Bypakka omfatter bla. en ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet, gatebruksplaner for Tønsberg sentrum og Teie, og tiltak innen gange, sykkel og kollektivtransport. Disse oppgavene er egne delprosjekt i bypakka.

Det utarbeides en interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport (IKDP-GSK). Planen skal angi bypakkas satsing innen gange, sykkel, kollektivtransport og bilrestriktive tiltak, for å oppnå blant annet at:

- Befolkningsvekst skal ikke medføre mer personbiltrafikk (nullvekstmålet)
- Bymiljøet i Tønsberg og på Teie skal avlastes for biltrafikk
- Det skal bli økt framkommelighet for gående, syklist og for kollektivtransport
- Det skal være minst like god framkommelighet for næringstrafikk i rushtid som i dag

Kommunedelplanen skal konsentrere seg om hovedaksene til og fra Tønsberg sentrum og andre gang-, sykkel- og kollektivtiltak som direkte støtter opp under målene i bypakka. Planprogrammet for kommunedelplanen angir hva som skal utredes, og kan finnes her:

<https://bypakketonsbergregionen.no/media/2009/fastsett-planprogram-tiltak-for-gange-sykkel-og-kollektivtransport-pdf.pdf>

Denne rapporten er utarbeidet av Norconsult AS og inngår i arbeidet med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Rapporten tar for seg nærings- og nyttetrafikk. Rapporten uttrykker Norconsults faglige anbefalinger og vil inngå som delgrunnlag for valg og prioritering av tiltak i kommunedelplanen.

Arbeidet med rapporten er gjort parallelt med arbeidet med ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy, og på tidspunktet for rapportarbeidet var det ikke avklart hvilken fastlandsforbindelse-løsning som velges.

Denne rapporten er skrevet av Aleksander Styrvold Kristoffersen og Kathrine Jensen med Amund Hareland som prosjektleder. Anette Olshausen har kvalitetssikret arbeidet.

Bypakkas arbeidsgruppe A4 «Hovedaksene buss og sykkel» er ansvarlig for kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektivtransport. Gruppen består pr mai 2018 av:

- Vestfold fylkeskommune: Jørn Rangnes (prosessleder), Marit Synnes Lindseth, Knut Vatsend, Charlotte Neskvern Erikstad, (kommunikasjonsansvarlig), Siv Abrahmsen
- Tønsberg kommune: Jarle Krokeide
- Færder kommune: Torgeir Bettum, Magnus Campell
- Vestfold kollektivtrafikk: Trond Myhre
- Fylkesmannen i Vestfold: Sigurd Lenes
- Statens vegvesen: Øyvind Søfteland (faglig leder)

Sammendrag

Varelevering:

Undersøkelse av varelevering i Tønsberg og omegn viser at sjåførere som benytter varebiler under 3,5 tonn rapporterer om mindre problemer med å levere i sentrum, enn sjåførere som benytter lastebiler fra 7,5 tonn og større. De fleste som leverer varer etterstreber i stor grad å kjøre utenom rushtrafikken for å unngå kø. Utfordringer sjåførene opplever i Tønsberg og Teie sentrum i dag er konflikter med andre trafikanter som syklist, gående og bilister som feilparkerer, dårlig utforming av varemottak, plassmangel i sentrumsområdene, dårlig fremkommelighet på grunn av høy kantstein, ulike hindringer som sperrer i gågatene, uegnet/underdimensjonert underlag på torget, gågater og på brygga i Tønsberg. Vareleveringen overholder ikke, tidsbegrensning, og det oppleves som den håndheves heller. Det flere plasser langt å frakte varer fra bil til målpunkt. Parkering og fremkommelighet er en større utfordring enn selve rushtrafikken.

Følgende tiltak er anbefalt sett i sammenheng med gjennomføring av gatebruksplanen for Tønsberg sentrum:

- Etablering av flere laste og lossesoner i Tønsberg sentrum ved gjennomføring av gatebruksplanen ved at kantparkeringer erstattes med lastelommer/soner
- Tidsbegrensningen for vareleveringen i sentrum varieres etter størrelse på kjøretøy som leverer. Tyngre kjøretøy leverer utenfor «byens åpningstid», med lengre mulighet for varelevering for mindre varebiler
- Sette krav til opparbeidelse av varemottak på egen grunn for næringer og motivere næringene til å etablere vareleveringsløsninger hvor lastebiler kan levere kvelds/nattestid
- Tilrettelegge for varelevering ved fortetting i Teie sentrum med egne lastelommer
- Muligheter for å forhåndsbestille parkering for varelevering

Hjemmetjenesten:

Hjemmetjenesten føler seg oversett i den overordnede byplanleggingen i dag, og ønsker delaktighet i fremtiden. Det er en stor økning i antall eldre, og eldre som bor lengre i eget hjem før de flytter til sykehjem eller må på sykehus. På grunn av mangel på gateparkering går mye verdifull tid tapt til å finne parkering, og dette utgjør flere årsverk i løpet av et år. Dette er spesielt vanskelig i det tidsrommet byen er «åpen» mellom kl. 10-20, og på sommeren når det er stor aktivitet og arrangementer i byen, eksempelvis Tønsberg dagene. Manglende parkering fører til ulovlig parkering og parkeringsbøter, spesielt når det haster i akutte tilfeller. Hjemmetjenesten opplyser om at det er vanskelig å finne parkering sentrum, men særlig i områdene rundt Haugar, og vanskelige forhold på nye Kaldnes i forhold til parkering og orientere seg i parkeringskjellerne. Hjemmetjenesten får dårlig fremkommelighet i rushtrafikken, og Kanalbroa og Presterød/Presterødbakken er de store flaskehalsene.

Utfordringene for hjemmetjenesten i fremtiden med gjennomføring av bypakken, vil være den kraftige reduksjonen av antall parkeringsplasser i sentrum. Om deler av sentrum stenges for bilkjøring blant annet Nedre Langgate, vil dette få konsekvenser for hjemmetjenesten og muligheten deres for å levere sine tjenester. Generell økning i utbygging i sentrum med leiligheter som er attraktive for de eldre, gjør situasjonen vanskeligere når antall parkeringer skal reduseres.

Det anbefales følgende tiltak for å opprettholde/forbedre situasjonen for hjemmetjenesten:

- Reservere parkering for hjemmetjenesten ved gjennomføring av gatebruksplanen i sentrum i rushtrafikken og på dagtid frem til kvelden, når utfordringen med å finne ledig parkering er størst. Sette av egne parkeringsplasser i Tønsberg og Teie sentrum
- Borettslag bør sette av egen parkering til hjemmetjenesten, og det bør settes krav til at nyere leilighetskomplekser i sentrum har egne gjesteparkeringer reservert til hjemmetjenesten
- For å forbedre fremkommeligheten i rushtrafikken bør hjemmetjenesten få benytte eventuelle fremtidige kollektivfelt/sambruksfelt
- Bruk av el-sykler med lastekapasitet i sentrum i rushtiden.
- Kommunen gir hjemmetjenesten som gruppe generell kjøretillatelse i sentrum på samme måte som buss i rute og taxi.

Mobile tjenesteytere

Hovedutfordringene til de mobile tjenesteyterne i dag er redusert fremkommelighet i rushtrafikken, finne parkering som er lovlig og kort parkeringstid på p-plasser. Ved gjennomføring av bypakken med færre parkeringsplasser i sentrum vil det gi vanskeligere arbeidsforhold for de mobile tjenesteyterne sentrum.

Anbefalte tiltak er å gjøre det enklere å få innvilget særskilt kjøretillatelse i sentrum.

Utrykningsetatene

Hovedutfordringer for utrykningsetatene i dag er fremkommeligheten i gater med høy kantstein og kantparkering, samt manglende dimensjonering av dekke for brannbiler som har et stort akseltrykk. Trange gater og dårlige skiller på trafikanter i sentrum vanskeliggjør en sikker fremføring av utrykningen. På grunn av underkapasitet på p-plasser ved sykehuset, fører dette til belastninger på det kommunale gatenettet rundt sykehuset. Utrykningsetatene melder om utfordringene med fremkommelighet i Presterødbakken og krysset Stenmalen/Halvdan Wilhelmsens allé i rushtrafikken. Store arrangementer reduserer særlig fremkommeligheten. Handel av store varer i sentrum, gjør kundene er avhengig av å hente med bil i sentrum, skaper fremkommelighetsproblemer for utrykningen. Utrykningsetatene ser også for seg ringvirkninger ved fremtidig utbygging av Farmandstredet for deres fremkommelighet i sentrum. Færre kjøreruter generelt for biltrafikken gjør det også vanskeligere for utrykningen.

Andre utfordringer for utrykningsetatene er syklistene som holder stor fart og er uforutsigbare, bilister som forviller seg inn i sentrum og som ikke er lokal kjente, varetransport som blokkerer annen trafikk, og varetransport som foregår på brygga og andre steder hvor det er mange fotgjengere og syklistene.

Ved gjennomføring av bypakken ser utrykningsetatene for seg at stenging av Nedre Langgate vil gjøre denne traseen umulig som utrykningstrase pga. bredde på vei, bussfrekvens, kantstopp og store menneskemasser som krysser. Fjerning av kantparkering er bra for fremkommeligheten. Dagens plassering av politistasjonen og brannstasjonen i sentrum er en utfordring i rushtrafikken, ettersom utrykningsetatene er avhengig av en rask fremføring til ringveissystemet.

Politiet ser at det blir en utfordring for dem ved utrykning når bussen kommer utenfor politistasjonen. Hyppige bussfrekvenser vil føre til fotgjengere som krysser før bussen kjører videre. Dette skaper farlige situasjoner for utrykning, spesielt utenfor sykehuset.

Det anbefales følgende tiltak for å forbedre situasjonen for utrykningsetatene:

- Snu kjøreretning i Baglergaten for å unngå utrykningsvei i busstrasé.
- Tilrettelegge for enklest mulig utrykningstrasé inn og ut av sentrum med tilkobling på ringveissystemet.
- Holdningsskapende tiltak for å lære bilister til å benytte ringveissystemet og nye traseer for bil.
- Tilrettelegge for egne vareleveringslommer for ikke stoppe øvrig trafikk og særskilt utrykning.
- Hindre at buss stopper midt i vei i hoved ferdselsårene ved bruk av kantstopp.

Innhold

1	Innledning.....	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Avgrensning.....	8
2	Metode.....	9
2.1	Innhenting og kartlegging av data.....	9
3	Overordnede Planer	13
3.1	Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029.....	13
3.2	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging	14
3.3	Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).....	14
3.4	Regional plan for handel og sentrumsutvikling.....	16
3.5	Kommuneplan for Færder	16
3.6	Kommuneplan for Tønsberg 2014-2026	17
3.7	Kommunedelplan for Tønsberg sentrum- Byplan 2014-20126	18
3.8	Byutredningene	18
3.9	Andre planer og tiltak.....	19
4	Varelevering	20
4.1	Lastesoner og mengde godstransport.....	20
4.2	Tidligere studier	22
4.3	Situasjonsbeskrivelse varelevering.....	22
4.4	Aktuelle tiltak	26
5	Hjemmetjenesten	30
5.1	Dagens situasjon	30
5.2	Tiltak som vil kunne bedre situasjonen til hjemmetjenesten:	31
6	Mobile tjenesteytere - håndverkere.....	32
6.1	Dagens situasjon	32
6.2	Aktuelle tiltak	32
7	Utrykningsetatene	33
7.1	Politiet	33
7.2	Brannvesenet	33
7.3	Ambulanse.....	33
7.4	Dagens situasjon og utfordringer med utrykningstraseer.....	33
7.5	Utfordringer	35
7.6	Aktuelle tiltak	35
8	Oppsummering anbefalte tiltak.....	36
9	Konklusjon	37
10	Referanser	38

Figurliste

Figur 1 Samfunnsmål og effektmål for Bypakke Tønsberg regionen	7
Figur 2 Blått viser Tønsberg sentrum, oransje Teie sentrum og grønt Sem sentrum. Kartkilde: kilden.nibio.no.....	8
Figur 3 Klesbutikker og interiørbutikk vist med rød prikk, kafeer vist med blå.	10
Figur 4 Kontor/butikk håndverkere.	11
Figur 5 Befolkningsvekst fra 2016 til 2040 per kommune (Vestfold fylkeskommune, 2017).	15
Figur 6 Kartet viser eksisterende lastesoner i Tønsberg sentrum, og hvor vareleveranse er tidsregulert.	21
Figur 7 Varelevering i gågate	24
Figur 8 Gågate i Øvre Langgate, varetransport tillat mellom kl. 18 - 12	24
Figur 9 Rådhusgata sett fra Nedre Langgate, skiltet forbudt for alle motorkjøretøy er	24
Figur 10 Lasteplass i Prestegaten.....	24
Figur 11 Varemottak Rema 1000 på Teie.....	24
Figur 12 Viser ny situasjon etter gjennomføring av gatebruksplanen 2024	28
Figur 13 Forslag til tiltak for varelevering.	29
Tabell 1 Folkemengde kommune framskrevet i tre alternativer i 2040 (Statistisk sentralbyrå, 2016).....	15
Tabell 2 Transport med små godsbiler i Vestfold fylke, målt 2015.....	20
Tabell 3 Varetransport på Sør-Østlandet, målt 2014.....	20

Vedlegg

Vedlegg 1 - Intervjuguide - Næringer

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

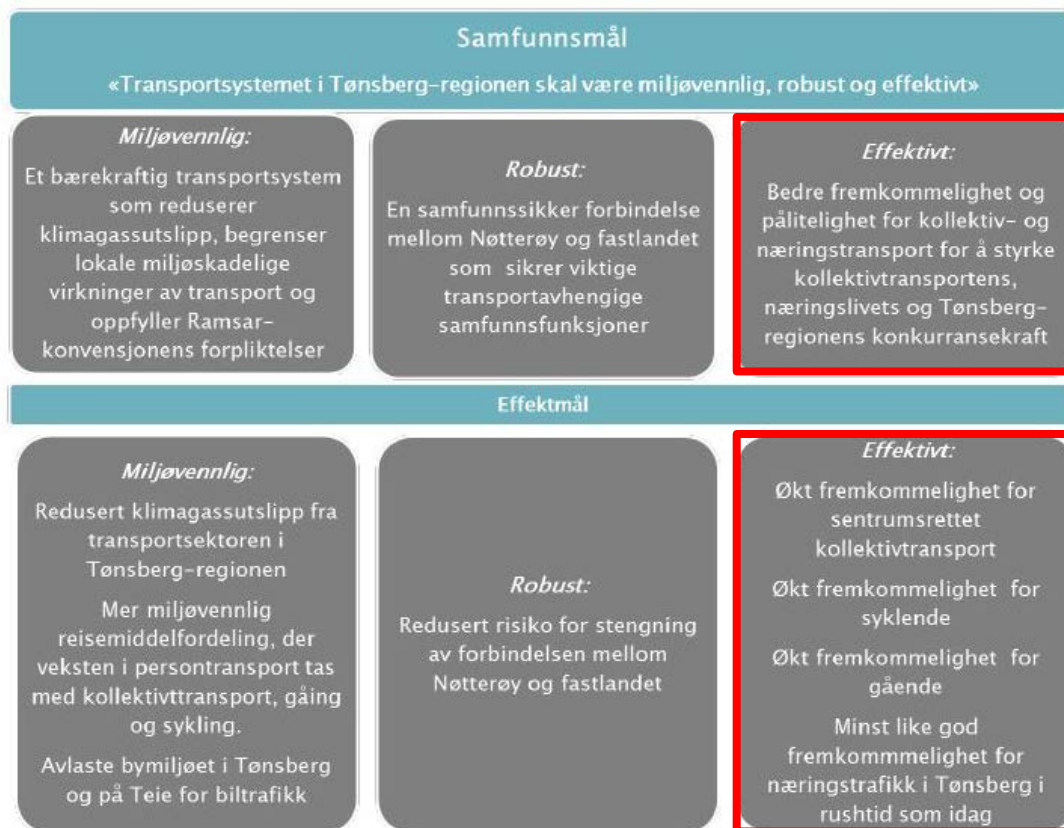
Bypakke Tønsberg-regionen ble etablert for å planlegge og anlegge et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen.

På initiativ fra Vestfold fylkeskommune ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å lage en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tønsberg-regionen i 2009. Konseptvalgutredningen ble ferdigstilt i november 2013. Samferdselsdepartementet var i sitt bestillingsbrev i 2015 opptatt av at det innenfor denne løsningen ikke skulle legges til rette for økt biltrafikk inn mot sentrum, og arbeide for å fremme tiltak for gående, sykkel og kollektiv trafikk gjennom Bypakke Tønsberg regionen arbeidet. Bypakke Tønsberg-regionen er delt opp i følgende delprosjekter:

- Gatebruksplan for Tønsberg sentrum
- Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme
- Tiltak for å bedre fremkommeligheten og trafikksikre løsninger på Teie, Tjøme, Presterød og Hogsnes
- **Tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport med status interkommunal kommunedelplan**

Det ligger til grunn en felles målstruktur for alle delprosjektene i bypakken. Målstrukturen består av samfunnsmål som skal beskrive hvilke overordnede, fremtidsrettede effekter som søkes oppnådd ved prinsipielle endringer av infrastrukturen og effektmål som skal bidra til å oppfylle samfunnsmålene og samtidig utdype hvilke effekter tiltakene skal gi.

Det er et overordnet samfunnsmål at transportsystemet i Tønsberg-regionen skal være miljøvennlig, robust og effektiv. Hvert av delprosjektene utreder og planlegger sin del av jobben for å oppnå dette. De andre delprosjektene er beskrevet under overordnede planer – andre planer og tiltak. Fagnotatet for næring og nyttetransport er et deltema under delprosjektet; Tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport. De mest relevante målene for dette fagnotatet er markert i tabellen under:



Figur 1 Samfunnsmål og effektmål for Bypakke Tønsberg regionen

Godstransport, lettere næringstransport og mobile tjenesteytere er unntatt det nasjonale nullvekstmålet, som er et mål om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Næring og nyttetransporten utgjør i dag rundt 30 prosent av bytrafikken, og man antar at det vil øke i takt med befolkningsveksten. Motstridene mål gjør det vanskelig å sikre god fremkommelighet for næring og nyttetransport i byområdene når man på samme tid ikke skal tilrettelegge for økt persontransport med bil.

Dette fagnotatet utreder hvilke forhold varelevering og distribusjon, mobile tjenesteytere og uttrykningsetatene har i sentrumsområdene i dag, og beskriver hvordan næringstrafikkens behov kan håndteres gjennom tiltak som sikrer at forholdene ikke blir dårligere enn de er i dag.

Utredningsbehovene som skal besvares i denne oppgaven:

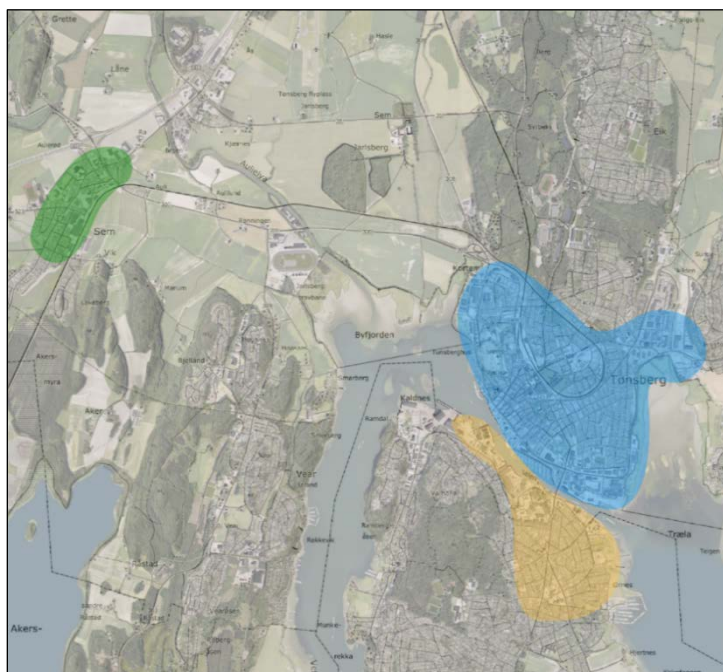
- Definere næring og nyttetraffikken, registrere dagens situasjon, lage prognoser for utviklingen og utrede hvilke tiltak som bør gjennomføres for å oppnå målet om at det skal være «minst like god fremkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rushtid som i dag»
- Beskrive hvordan næringslivtraffikkens behov ivaretas
- Beskrive konsekvenser av tiltak og eventuell konflikt med andre mål

1.2 Avgrensning

I utgangspunktet skal ikke temaplanen for gange, sykkel og kollektivtransport omfatte sentrumsområdene i Tønsberg-regionen, da det utarbeides egne gatebruksplaner for Tønsberg sentrum og Teie sentrum. Gatebruksplanene er egne delprosjekt i bypakken, og de legger føringer for gatebruk og trafikksystem i sentrumsområdene. Vi har likevel funnet det nødvendig å utrede nærings og nyttetraffikken i sentrumsområdene, da det er her man finner de største utfordringene, og for å kunne samordne delprosjektene i bypakken.

Tønsberg er regionsenter og den viktigste handelsbyen i Vestfold, den har også en stor andel offentlige servicefunksjoner innen tjenesteyting og administrasjon. Teie er et sentrumsområde i sterk utvikling med økende bolig-, handel- og tjenestetilbud. Tønsberg dekker den nordligste delen av Nøtterøy sammen med størstedelen av Kaldnes, mens Teie sentrum ligger like sør ca. 1 km fra Tønsberg. Tønsberg og Teie sentrum ligger tett opptil hverandre, og er i ferd med å gro sammen. Kanalbroa er eneste veiforbindelse fra Nøtterøy til fastlandet i dag. Kaldnes broa er kun en gang- og sykkelbro mellom Kaldnes og Tønsberg brygge.

Sem er også tatt med i fagnotatet som sentrum, selv om dette er et mindre sentrum enn de to andre. Sem er også under utvikling, og har en voksende handels- og bolig andel. Flere store handels- og industrivirksomheter er plassert i området rundt Sem sentrum.



Figur 2 Blått viser Tønsberg sentrum, oransje Teie sentrum og grønt Sem sentrum. Kartkilde: kilden.nibio.no.

2 Metode

Kapittelet tar for seg ulike metoder for informasjonsinnhenting som er benyttet i fagnotatet, og som danner grunnlaget for beskrivelsen av status for dagens situasjon og for å foreslå ulike tiltak.

2.1 Innhenting og kartlegging av data

Rapporten omfatter en grundig gjennomgang av relevante styrende- og retningsgivende dokumenter for næring og nyttetransport i Tønsberg-regionen. Det er lagt ned et betydelig arbeid i å lete etter eksisterende data og undersøkelser som er gjort på næring og nyttetransport i bysentrum. Vi har funnet lite materiale som gir et bilde på de ulike gruppene innen næring og nyttetransporten sin situasjon i dag, og enda mindre informasjon som sier noe om de lokale forholdene. Det har derfor vært nødvendig å gjøre ytterligere undersøkelser og intervjuer for å kunne utrede næring og nyttetraffikken i Tønsberg-regionen.

Situasjonsbeskrivelsen for de ulike gruppene innen næring og nyttetransporten er basert på intervjuer utført i perioden desember 2017 til mars 2018. Fremgangsmåten for intervjuene av sjåførere, næringsdrivende, håndverkere, utrykningsetatene (politiet), hjemmetjenesten og leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), har vært varierende og tilpasset hver enkelt gruppe. Intervjuene har tatt sikte på å avdekke næring og nyttetraffikken sin situasjon, utfordringer og behov.

Det er også utført observasjoner og registreringer i felt, hvor det er gjennomført intervjuer av sjåførere som leverer varer, og butikker og næringer i sentrum som mottar leveranser på stedet. Det ble benyttet en intervjuguide som ble fylt ut for respondenten under selve intervjuet. Se vedlegg 1 som eksempel på intervjuguide. Forhold i alle de tre sentrumssonene ble tatt opp med sjåførere som leverte, håndverkere, hjemmetjenesten og utrykningsetatene (politiet). Det ble kun valgt ut butikker og serveringssteder i Tønsberg sentrum, ettersom det der med bakgrunn av de tilbakemeldingene vi fikk underveis var størst utfordringer.

Den største utfordringen var å få tak i tilstrekkelig data for å kunne gi et representativt bilde av situasjonen til de ulike gruppene i dag. Kvalitative undersøkelser er nyttige for å se mønstre og trekke retninger for å finne det realistiske bildet, men kan også være generaliserende og diskuterende. Dette gjelder særskilt for vareleveringen hvor det er mange ulike aktører med ulike roller, og tilbakemeldingene viser større variasjoner enn de andre gruppene som ble undersøkt. For utrykningsetatene, særskilt politiet og hjemmetjenesten, er bildet av deres situasjon basert alene på deres tilbakemeldinger i særmøter og deres tilbakemeldinger i tidligere arbeid med bypakken.

Følgende metodikk ble prøvd ut:

- ✓ Oppmøte uten forhåndsavtale
- ✓ Intervju pr. telefon
- ✓ E-post distribuert ut til sjåførere
- ✓ Avtalte møter med sentrale personer

Det var vanskelig å få kontakt med rette vedkommende ved oppmøte som kunne svare på spørsmål på stedet. Utfordringen ved å utføre intervjuet per telefon var å få tak i rett person som kan uttale seg om temaet. Det var få/ingen som valgte å svare per epost annet enn epost korrespondanse med LUKS. Utfordringen er tiden det tar å få tilbakemelding. Spørreskjema ble levert til Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS), som videresendte disse til sine medlemmer. Speditørene ga disse videre til sjåførene. Det var liten respons på disse spørreskjemaene, og vi fikk tilbakemelding på at spørreskjemaer ikke var en ønsket metode å gjøre dette på. Dette gjaldt også hjemmetjenesten og Politiet, som heller foretrakk å ta opp deres situasjon i egne særmøter hvor det var rom for å forklare og utdype ytterligere. Generelt for alle gruppene var det lettere å avtale et møtetidspunkt som passet, og gjennomgå spørsmålene muntlig.

2.1.1 Næringer - Sjåførere, butikker og serveringssteder

Undersøkelsene ble gjennomført i form av intervju, ved at en person intervjuet og den andre skrev ned respondentens svar i spørreskjemaet/intervjuguiden. Sjåførene er plukket ut tilfeldig på stedet, utenom to stk. som svarte på tilsendt spørreskjema. Det ble valgt ut vilkårlige sjåførere som leverer varer i Tønsberg sentrum, med ulike størrelser på biler, i tillegg til at spørreskjemaer ble sendt ut via LUKS. Spørreskjemaene bestod av både åpne spørsmål og avkryssings spørsmål. Det var liten respons på disse skjemaene. Det var mer nyttig å gjennomføre intervjuer i felt. Intervjuene foregikk som samtaler hvor spørsmål fra spørreskjema ble gjennomgått. Spørsmål om

fremkommelighet i Tønsberg Teie og Sem sentrum om laste- og losesoner, parkering, varemottak, trafikk i og utenom rushtid, ble kategorisert i god, middels, dårlig eller ikke relevant. Sjøførene som leverer til butikker og serveringssteder besitter mye informasjon i forhold til hvordan vareparkeringene, varemottakene og veinettet er dimensjonert og tilrettelagt for varelevering i dag. Totalt ble fire sjåførere fra Ringnes, Bring, UPS og Jan Mundal Transport AS intervjuet. Butikkene under ble valgt på grunnlag av type varer disse selger og plasseringen deres i sentrum. Vidars ligger på torget, Bogart ligger i gågate Torggaten og Mowe ligger i Møllegaten hvor biltrafikk er tillatt og butikken leverer store varer. Kafeer ble valgt ettersom det var samme eier av alle tre, og det var vanskelig å få kontakt med eiere eller annet personell som kunne uttale seg om vareleveringen andre steder i Tønsberg, spesielt på bryggen i Tønsberg.



Figur 3 Klesbutikker og interiørbutikk vist med rød prikk, kafeer vist med blå.

Det ble intervjuet fire som driver handel;

1. Klesbutikk på torget i gågate (Vidars)
2. Klesbutikk i utkanten av gågate (Bogart)
3. Møbelbutikk i enveiskjørt gate (Mowe interiør)
4. Tre kafeer i Tønsberg sentrum, en plassert i gågate og to med biltrafikk i gaten, begge med parkeringsplasser for biler (With brød & kaffe, With bok & kaffe, With bakst & kaffe)

Følgende spørsmål ble stilt:

- Type næring/butikk
- Størrelse næring/butikk
- Ca. antall og størrelse på varer som leveres
- Hvor parkerer varebiler og lastebiler
- Størrelse på bil
- Egen inngang for varelevering
- Tid på døgnet for varelevering
- Hyppighet: antall vareleveringer i døgnet/uka
- Kan dere generelt beskrive deres utfordringer til varelevering i dag
- Hvilke tiltak ser dere for dere kan gjøres for å bedre varetransporten

2.1.2 Håndverkere og hjemmetjenesten

Det ble gjennomført særmøter hvor ledere for 3 ulike håndverksbedrifter ble intervjuet. Disse ble valgt ut fra plassering i Tønsberg regionen. Flere av håndverksbedriftene vi kontaktet hadde ikke anledning til å la seg intervjuet.



Figur 4 Kontor/butikk håndverkere.

1. Elektriker bedrift med butikk på Borgheim (Nøtterøy elektriske)
2. Elektriker bedrift med butikk på Heimdal (Pet installasjon AS)
3. Snekkerbedrift med lokaler i nærheten av sykehuset i Tønsberg (Sverres snekkerverksted)

Det ble gjennomført intervju med hjemmetjenesten i Tønsberg kommune i et eget særmøte hos kommunen, hvor det ble satt av en time med virksomhetsleder for hjemmetjenesten i Tønsberg Gullik Dokken, leder for bysone Træleborg Jane Benjaminsen Gamst og rådgiver for kvalitet og systemer Liv Hobbesland Holm.

Følgende spørsmål ble tatt opp med håndverkere og hjemmetjenesten:

- Hvor mange er dere i deres bedrift/service
- Hvor mange biler har dere i drift
- Størrelse på biler
- Bruk av elbiler
- Fremkommelighet i sentrum
- Hvor mange arbeidsreiser til kunder/pasienter har dere i løpet av en dag (gjennomsnitt)
- Hvilke utfordringer i forhold til parkering i sentrum har dere i dag
- Hva er deres største utfordringer i dag
- Hvilke utfordringer ser dere for dere i fremtiden, med tanke på byutviklingen (fastlandsforbindelsen, stenging for gjennomkjøring i Nedre Langgate, vekst i sentrum m.fl.)
- Hvilke tiltak kan eventuelt gjøres for å bedre deres situasjon i fremtiden

2.1.3 Utrykningsetatene

I arbeidet med gatebruksplanen ble det avholdt møter med ambulansetjenesten (sykehuset i Vestfold – SIV), politiet og brannvesenet. Møtenotatene, tok i liten grad for seg hvilke framtidsutsikter utrykningsetatene ser for seg, og tiltakene i bypakken, plassering av ny jernbanestasjon, sykehuset og flere. Det ble derfor tatt kontakt med ambulansetjenesten og politiet for en orientering. Det ble arrangert et møte med Politiet og innhentet ytterligere informasjon per epost fra SIV.

Følgende informasjon ble etterspurt og tatt opp i møtet med politiet og i epost med SIV

- Hvilke utfordringer/problemstillinger utrykningsetatene møter i dag, og eventuelle utfordringer i fremtiden?
- Eksisterende og/eller nye planer for utrykningstraseer?
- Forslag til eventuelle tiltak som kan gjøres for at situasjonen kan bli bedre?

3 Overordnede Planer

3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029

I stortingsmelding 33 nasjonal transportplan er det lagt inn føringer for arbeid mot en effektiv og miljøvennlig næring og nyttetransport i bysentrene; Næring og nyttetransporten utgjør i dag om lag 30 prosent av bytrafikken, og forventes å øke. Disse transportene omfattes ikke av nullvekstmålet for persontransport med bil, men konkurrerer med persontransporten om kapasiteten i vegnettet og bidrar til miljø-, sikkerhets- og framkommelighetsutfordringer. Byutredningene vil likevel beskrive hvordan næringstrafikkens behov kan håndteres, og aktuelle tiltak vil bli vurdert opp mot nullvekstmålet. Dette er ett tema som vil bli tatt opp i forhandlingene om bymiljøavtaler og byvekstavtaler. NTP vil det skal legges til rette for mer effektive transportkjeder, bedre utnyttelse av transportkapasiteten og en overgang til lav- og nullutslippsteknologi også for næring og nyttetransporten.

Det er en utfordring å sikre god framkommelighet for nærings og nyttetransporten i byområdene uten samtidig å tilrettelegge for økt persontransport med bil. Nye teknologiske løsninger gir bedre tilgang på trafikkinformasjon, og vil gjøre det enklere for næringslivet å velge effektive reiseruter og gunstige reisetidspunkter. Generelle tiltak for økt framkommelighet som tidsdifferensierte bompengetakster, tilfartskontroll, fleksibel bruk av fartsgrenser og prioritering av kjørefelt har god effekt for vegtrafikken, og dermed også for næring og nyttetransporten. Egne tungtrafikkfelt for busser og lastebiler kan vurderes på strekninger med stor belastning, som inn mot havner og jernbaneterminaler, men busser bør prioriteres i rushtiden. Tiltak som soneregulering i bysentrene og bedre tilgjengelighet til varemottak, kan bidra til mer effektiv bydistribusjon. Felles konsolideringssentre, der varer omlaster leveranser fra store biler og over til mindre biler utenfor sentrum er ikke et tiltak nevnt i NTP.

I NTP har regjeringen satt som mål at innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp. En slik utvikling krever at det tas i bruk ny teknologi, som har ulik grad av markedsmodenhet. Det antas at teknologiutviklingen for elektriske personbiler vil bidra til at det også kommer elektriske varebiler med økt lastekapasitet og større rekkevidde på markedet. Det er samtidig avgjørende at kommunene og de regionale og statlige etatene inkluderer effektiv og miljøvennlig bylogistikk som et viktig hensyn i areal- og transportplanleggingen. Lokale myndigheter oppfordres til å vurdere miljødifferensierte bompengetakster ut fra forurensningen de ulike typene kjøretøy påfører lokalmiljøet i byen. Denne typen virkemiddel vil kunne gi økonomiske incentiver for næringslivet og offentlige aktører til å bruke færre og mer miljøvennlige kjøretøy i byområdene (Samferdselsdepartement, 2017).

Ut ifra undersøkelser utført i denne kartleggingen med varelevering sentrum bør løsninger med miljødifferensierte bompengetakster i sentrum også vurdere størrelsen på kjøretøyene. Nye lastebiler har per i dag langt mindre utslipp enn mindre varebiler. Store kjøretøyer er ønsket av næringene, men disse er en større risiko for sikkerhet og framkommelighet for andre trafikanter i den tette byen. Det bør også derfor sees på mulige samordnings og finansieringsordninger for felles konsolideringssentre utenfor byen (SINTEF, 2015). I London har dette ført til 83% reduksjon i CO₂ utslipp i nærområdene, og i Nederland har konsolideringssentre ført til 21% færre kjørte km for varebiler og personbiler og 8% reduksjon for lastebiler (Bjørge, Astrid; SINTEF, 2017)

Adgangsbegrensninger for større kjøretøyer innenfor visse soner i sentrum er også et mulig tiltak som bør vurderes i områder med begrenset areal og mye aktivitet. Det bestilles mindre kvantum av gangen i nisjehandelen i sentrum enn tidligere, som igjen fører til hyppigere og flere bestillinger av varer fra butikkene. Alternative felles leveringspunkter utenfor sentrum kan være en løsning for ulike varer. Spesielt gjelder dette for større varer som ellers krever kantparkering utenfor butikkdøren i sentrum.

3.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

Retningslinjene har til hensikt å samordne bolig-, areal-, og transportplanleggingen og bidra til effektive planprosesser og samarbeid mellom stat, kommuner og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Retningslinjene legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, men praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold.

Retningslinjene skal legge til rette for planlegging av arealbruk og transportsystem for å fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket og i liket med NTP er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder. Utbyggingsmønsteret og transportsystemer må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming. Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal omfatte alternativvurderinger som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn, herunder samfunnsøkonomiske virkninger. Regionale planer bør vurdere sentrumsnære utbyggingsområder som reduserer arealkonflikter og muliggjør bærekraftige transportløsninger (Regjeringen, 2014)

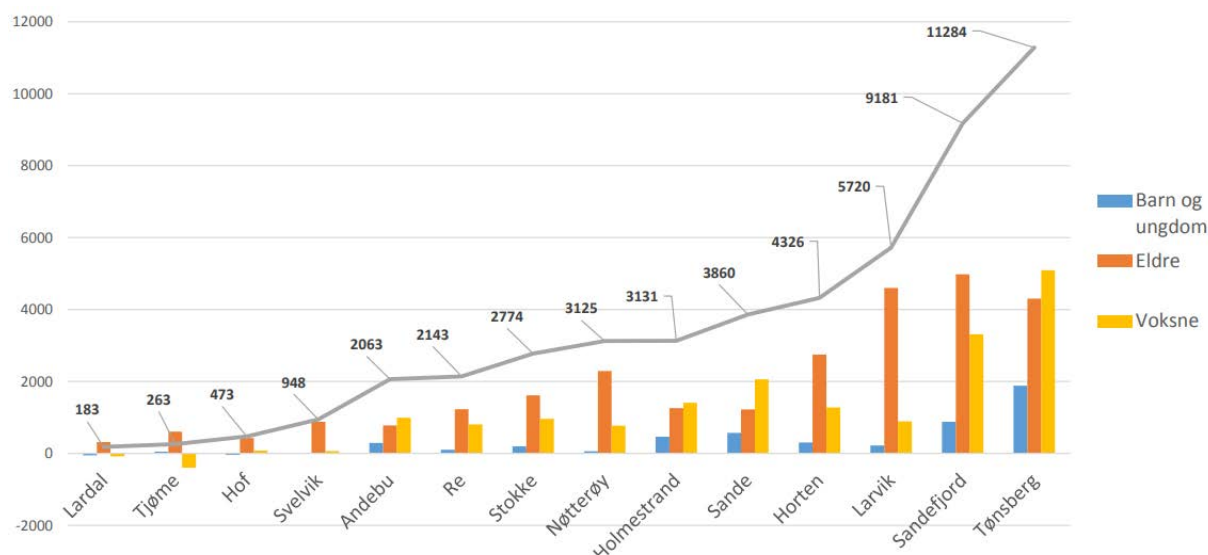
3.3 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk ble vedtatt i 2013 og er en felles plan for langsiktig arealbruk i Vestfold. RPBA skal avveie motstridende samfunnsinteresser, gi helhet og forutsigbarhet, og forenkle den kommunale arealplanleggingen gjennom forhåndsavklarte arealer. Planen fastlegger hovedtrekkene i utbyggingsmønsteret i Vestfold med fokus på by- og tettstedsutvikling og næringsutvikling. Den skal vise langsiktige utviklingsgrener i et tidsperspektiv frem til 2040 i byer og tettsteder, og vil bli målt og revidert underveis. Ny RPBA forventes å være klar i årsskiftet 2018/2019, og vil også omfatte nåværende regional plan for handel og sentrumsutvikling i sitt arbeid (Vestfold fylkeskommune, 2017).

Ny plan viderefører hovedgrepene i RPBA der hovedtrekkene for det regionale utbyggingsmønsteret er fastlagt, vekst skal hovedsakelig skje i byer og tettsteder, og boliger og arbeidsplasser skal nås med kollektivtransport, sykkel og gange i tråd med nasjonale føringer. Arealpolitikken i Vestfold skal legge til rette for en robust og fremtidsrettet næringsutvikling som fremmer etablering av nye arbeidsplasser, legge til rette for byutvikling med fokus på fortetting for å skape attraktive og bærekraftige byer, og jobbe for å bevare matjorda. (Vestfold fylkeskommune, 2017).

Befolkningsvekst

De største byene i Vestfold vil ha en befolkningsvekst, og den største veksten vil være blant eldre over 67 år. Som Figur 5 viser vil befolkningsveksten ha hovedtyngden innenfor kategorien eldre. Kunnskapsgrunnlaget fra 2011 viser til en tilbakegang av antall bygde boliger siden 2008. Bygging av andel eneboliger har gått markant tilbake, og andelen og etterspørselen til blokker/leilighetskomplekser øker (Asplan Viak, 2011).



Figur 5 Befolkningsvekst fra 2016 til 2040 per kommune (Vestfold fylkeskommune, 2017).

Tabell 1 Folkemengde kommune framskrevet i tre alternativer i 2040 (Statistisk sentralbyrå, 2016)

Kommune	Antall 2016	2040		
		Hovedalternativet	Lav nasjonal vekst	Høy nasjonal vekst
Tønsberg	42 276	54 100	49 800	59 800
Nøtterøy	21 621	24 900	22 900	27 500
Tjøme	4 971	5 200	4 800	5 800

Næring

Av arealer til næringsformål er det offentlig sektor, detaljhandel, privat og forretningsmessig tjenesteyting som er sterkest byorientert. Bedrifter innen vareproduserende industri, transport, lager og logistikk har behov for arealer utenfor tettstedene. Økende varevolumer fører til store arealbehov selv om arbeidsplassene blir færre. Byvekst og fortetting fører til at sistnevnte gruppe flytter ut av byene. Sysselsettingen i figuren under viser at varehandelen vil øke i tiden fremover til 2040. Økende vekst av kjøpesentre, bransjeglidning, økt kjedeorientering og sammensmelting mellom grossist og detaljist vil stille nye lokaliserings- og arealkrav. Husholdningsrettede næringer som detaljhandel og kultur holder seg i de sterke befolkningskonsentrasjonene, og er avhengig av høy tilgjengelighet til vegnett, parkeringsdekning og kollektivdekning. Bedriftsrettede næringer som er arealintensive består av kontorbasert virksomhet. Disse ønsker seg til sterke befolkningskonsentrasjoner og veletablerte næringsområder med mange driftsfordeler. For disse er høy kollektivdekning, biltilgjengelighet og nærhet til overordnet vegnett viktig. Vareproduserende, lager/engros og transport bedrifter er også bedriftsrettede næringer, men disse er arealkrevende, og er først og fremst opptatt av nærheten til det overordnede vegnettet, terminaler og godstransport. På grunn av negative effekter ved disse næringene er disse avhengig av en lokalisering som sikrer langsiktig og effektiv skjerming. Den siste av de bedriftsrettede næringene er en stor mellomgruppe som ligger i spennet mellom de arealintensive kontorbaserte næringene og arealkrevende industribedriftene. Disse har en stabil andel sysselsetting og et svakt økende arealbehov. Noen spesielle næringer har behov for steds egne kvaliteter for eksempel tilgang til sjø, energikilder eller naturressurser, disse opplever press i transformasjonsområder hvor bolig og kontorer overtar (Asplan Viak, 2011). Se kommuneplanens samfunnsdel om strategi for handel, service og næring under.

Evaluerer RPBA 2017

Det ble gjennomført en evaluering i september 2017 av RPBA, (Norconsult, 2017). Hovedfunnene viser at:

- Behovet for boliger er mest sannsynlig mindre enn opprinnelig forutsatt, med tanke på lav befolkningsvekst
- Det er i denne rulleringen av kommuneplanene omdisponert en betydelig andel av det som ble vurdert som behov for nye boligområder fram mot 2040.

- Kommuneplanene legger opp til fortetting. Vanskelig å si hva som skjer i praksis fordi kommuneplanene har fungert så kort tid.
- Kommunene bruker en del virkemidler for å sikre fortetting, og fortetting med kvalitet.
- Foreløpig ser det ikke ut som om kommunene har bestemmelser eller retningslinjer som styrer at jordbruksarealer tas seint i perioden. Dette er delvis løst ved at ikke alle LNF-områdene innenfor langsiktige utviklingsgrenser er tatt inn i kommuneplanene (Norconsult, 2017).

3.4 Regional plan for handel og sentrumsutvikling

Planen ble vedtatt av fylkestinget 20 oktober 2009, og har til hensikt å føre en arealpolitikk som styrker byer og store og små tettsteder. Planen skal innarbeides i den reviderte RPBA som skal legges frem i årsskiftet 2018/2019. Planen legger føringer for handelsetableringer, og skal hindre et utflytende utbyggingsmønster. Dette gjelder særlig langs E18. I følge planen bygger dette på en allerede felles forståelse og praksis av en allerede etablert politikk. Den regionale planen for handel og sentrumsutvikling er et felles styringsverktøy for alle med myndighet og oppgaver innen arealplanlegging i Vestfold, og gir tydelige rammevilkår. Planen skal videre legge til rette for (Vestfold fylkeskommune, 2017):

- bedre samordnet areal- og transportpolitikk
- bedre betingelser for regional næringsutvikling
- hele befolkningen har tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud
- en mer helhetlig praksis knyttet til arealspørsmål
- forutsigbarhet for handelsnæringene

I 2007 omsatte detaljvarehandelen for 14,7 milliarder kroner i Vestfold. Plasskrevende handel stod for 39% av detaljvarehandelen, dagligvarer stod for 30%, utvalgsvarer (klær, sko, foto, interiør m.fl.) 25% og møbler og hvitevarer 6% (Vestfold fylkeskommune, 2017). Begrepet plasskrevende varer omfatter i grunnarbeidene til Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, planteskoler og hagesentre og lystbåter (Transportøkonomisk institutt, 2009). Tønsberg har den sterkeste konsentrasjonen av varehandel og har en sterk regional kraft som handelssentrum, og det er et tydelig sammentreff mellom dette og trekkraften byen har i befolkningsvekst (Vestfold fylkeskommune, 2017).

Beregninger frem til 2020 viser at det årlig vil være behov for tilvekst i forretningsareal med 15 000 m² BRA ved lav forbruksvekst (1,5 %), og 29 000 m² ved høy forbruksvekst (3 %) (Vestfold fylkeskommune, 2017).

Tønsberg har en sterk konsentrasjon, har en sterk regional trekkraft som handelssenter, og er den hurtigst voksende byen i Vestfold. Telemarkforskning har i sin næringsanalyse for Vestfold, analysert fylkets og de funksjonelle regionenes attraksjonskraft, og Tønsberg og omegn har sterk trekkraft ved høy befolkning og nokså høy «kafétetthet». Regioner med stor befolkning trekker også til seg innflyttere.

Planens hovedkonklusjoner

Investeringer i handel må styres mot eksisterende sentre for å sikre attraksjonsverdi og konkurransekraft i byer og tettsteder. Byer og tettsteder er attraktive for handel som helhet, og en større konsentrasjon av handelen gir størst konkurransefortrinn om den mest attraktive handelskapitalen. Dette skaper igjen ringvirkninger til andre virksomheter, impulser til den kreative byen og bidrag til investeringskapital til krevende byutviklingsprosesser.

3.5 Kommuneplan for Færder

Dette sier kommuneplanen om helse

Utviklingen i Færder viser også et økende antall eldre og behov for helsetjenester. Tilgang til helsepersonell er begrenset og konkurransen er økende. Innovasjon og tjenesteutvikling sammen med kommunens mulighet til å rekruttere og utvikle kompetanse, er en forutsetning for å levere effektive helsetjenester med høy kvalitet. Bruker/pasient opplever denne kvaliteten med måten tjenesten utøves og forventningene til brukerne. I likhet med Tønsberg ønsker også Færder å tilrettelegge for at eldre skal kunne bo hjemme, (Færder kommune, 2018).

Dette sier kommuneplanen om samferdsel, infrastruktur og handel

Kommunen ønsker en sikker transportløsning og som bidrar til lavutslipp. Derfor fremmes det bruk av miljøvennlige transportformer der dette er praktisk gjennomførbart. Kollektivtilbudet styrkes på land og til sjøs med fokus på frekvens og tilgjengelighet. Kommuneplanen har ingen videre strategi om gods-, næring eller nytte-trafikken (Færder kommune, 2018).

3.6 Kommuneplan for Tønsberg 2014-2026

Dette sier kommuneplanens om fokusområdet sosial infrastruktur:

«Vi vil sikre robuste og kostnadseffektive barnehager, skoler og hjelpetjenester, tilpasset befolkningens vekst og sammensetning». Kommunen ønsker mangfoldig og variert befolkningssammensetning i byområdene (Tønsberg kommune, 2017).

Innbyggertallet vil øke fra 40 700 innbyggere i 2012 til 57 000 innbyggere i 2040. Økningen tilsvarer en befolkningsvekst på 40 % ut fra dagens nivå. Veksten vil øke behovet for kommunale tjenester, press på infrastruktur, arealer og boliger. Gruppene 67-79 år og 80-89 år har størst prosentvis økning. Store etterkrigskull og høyere levealder, er to av de viktigste grunnene. Det er en økende og endret utvikling i tjenestebehovet. Helseutviklingen vil endre seg i takt med demografien i befolkningen. Samhandlingsreformen setter nye krav til kommunen, som får ansvarsområder og oppgaver som krever kompetanse på pasientsikkerhet, behandlingsforløp, brukermedvirkning og informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Kommunen har i samfunnsdelen som målsetting og strategi til enhver tid å ha et helse- og omsorgstjenestetilbud som dekker innbyggernes nødvendige behov for tjenester (H3). Og dette skal skje gjennom å:

- tilrettelegge tjenestene slik at innbyggerne kan bo lengst mulig i eget hjem
- legge til rette for velferdsteknologi som dekker den enkeltes behov gjennom alle livsfaser
- gjøre innbyggerne kjent med innholdet i og nivået på helse- og omsorgstjenester
- slippe brukerne til med deres prioriteringer og valg
- ha trygge og forutsigbare pasientforløp (Tønsberg kommune, 2017)

Kommunen har også en målsetting om at boliger tilrettelegges for egenomsorg. Dette skal skje gjennom å sikre alternative boformer i kommunen, samarbeid mellom private og offentlige aktører med fokus på egenomsorg i boligplanleggingen, og at de ulike gruppenes boligbehov vurderes i arealplanleggingen.

Dette legger opp til at blant annet hjemmetjenesten vil få et større ansvar. Det er derfor viktig å tilrettelegge for denne omsorgstjenesten i større grad enn i dag i arealplanleggingen. Særsilt omfatter dette bolig- og samferdselsplanleggingen.

Dette sier kommuneplanens om fokusområdet handel, service og næring;

«Vi vil at Tønsberg sentrum skal være regionens ledende handelsby og ha et sentrum der det er attraktivt å drive handel- og servicenæring». Det er kommuneplanens målsetting. Strategiene for å få dette til er å:

- ha tett samarbeid med handels- og serveringsnæringen og deres foreninger slik at det blir mer attraktivt og lønnsomt å drive handel og servering i sentrum
- utforme sentrum slik at man får en optimal miks av handel, service- og serveringstilbud i de ulike gatene og kvartalene
- redusere gjennomgangstrafikken i Tønsberg sentrum
- tilrettelegge parkering for handlende
- lokalisere detaljvarehandel (spesialforretninger, serviceforretninger, showroom for netthandel og engroshandel med mer) under 1000 m2 BRA til bysentrum/ lokalsentrene

Kommuneplanen ønsker videre å legge til rette for vekst i antall arbeidsplasser som samsvarer med befolkningsveksten. Dette skal blant annet skje gjennom å videreutvikle og etablere handels- og servicenæringen lokalt i Tønsberg sentrum og tilknyttet eksisterende virksomheter lokalisert utenfor sentrum. Kommunen ønsker å tilrettelegge for varierte næringsarealer gjennom en robust arealplanlegging. Dette skal gjøres ved å sette av tilstrekkelige arealer og tilrettelegge for areal- og transportkrevende næringer som kan flytte til regionale næringsområder eller næringsområder utenfor sentrumsområde der adkomsten til E18 er god og i tråd med RPBA.

3.7 Kommunedelplan for Tønsberg sentrum- Byplan 2014-20126

Byplanen legger rammer for arealbruk og utvikling i Tønsberg by. Planen har til hensikt å styrke sentrum som bo- og oppvekstmiljø, næring, handels- og kultursentrum.

Dette sier Byplanen om næring

Byplanen ligger innenfor et A område, som vil si at det ønskes virksomheter som tiltrekker mange mennesker. Virksomheter som er i klasse B er virksomheter som er noe plasskrevende og har relativt mange ansatte, og disse ønsker å lokalisere seg godt tilgjengelig med kollektivt og bil dekning. I klasse B plasseres virksomheter som har mange ansatte eller besøkende per arealenhet, men som samtidig er avhengige av en del varetransport som for eksempel møbelvarerhus, sykehus og sportsarenaer. Virksomheter med få ansatte eller besøkende og høy avhengighet av bil for godstransport kategoriseres som C-områder. Det er fortsatt tradisjonelle næringsområder igjen innenfor bysentrum som Kaldnes vest, områder langs Kanalen og Findusområdet. På Findus og Kaldnes vest ønsker grunneiere å endre arealformålene med tanke på transformasjon til boliger og andre typer næring enn dagens industri. Den gjennomsnittlige arbeidsplass tettheten i Tønsberg er på 20 arbeidsplasser per dekar, og ønskes å økes til 50 arbeidsplasser per dekar.

Mellom 2004 og 2008 hadde Tønsberg 20 % vekst i detaljvarehandelen med en nedgang til 5% etter finanskrisen 2008 frem til 2012. Utvalgsvarer som sport, spill, leker, samt plasskrevende varer innen bygg, elektro- og bildeler står for mye av veksten. Kjøpesentrene stod for 20 % av veksten, mens 80 % har skjedd utenfor kjøpesentrene. I foregående planperiode har presset vært på etablering av handel i randsonen utenfor sentrum i strid med planene der det er gitt dispensasjoner. Denne utviklingen vil på sikt føre til et mindre attraktivt handelssentrum. Det er i arealdelen ikke åpnet opp for utvidelser i noen handelssentra utenfor byplanområdet. I de øvrige bydelene kan mindre butikker tillates for å betjene lokalt behov. Det tillates kun etablering av forretninger og kjøpesentre innenfor formålet sentrumsformål, og dette formålet er utvidet til å gjelde kvartal langs Kanalen ved brannstasjonen i Ollebukta. Rapport fra sentrumsforeningen 2014 viser at handelen i sentrum går bra, og flere ønsker å etablere seg. Det er en økende interesse for nisjebutikker i kombinasjon med netthandel (Tønsberg kommune, 2015).

Dette sier byplanen om sosial infrastruktur

Tønsberg har en relativ høy andel av eldre, med 5,1 % over 80 år i motsetning til landets gjennomsnitt på 4,5%. Det er også en stor andel som kommuneplanen og byplanen karakteriserer for «unge eldre» - mellom 67-79 år i Tønsberg. De neste tiårene vil det komme enda flere i denne kategorien Mange av de «unge eldre» ønsker å bo sentrumsnært. Kommunen har påbegynt arbeidet med å kartlegge og planlegge for framtidig behov for sykehjemsplasser, seniorsentre og hjemmetjeneste, dette arbeidet vil vise behov og løsninger. Denne økende andel eldre i Tønsberg medfører at det er viktig å stimulere til etablering av livsløpsboliger hovedsakelig i leiligheter, slik at eldre kan bo i eget hjem lengst mulig.

3.8 Byutredningene

Statens vegvesen har laget en oppsummering av hovedresultatene fra byutredningene for åtte byområdene; Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Oppsummeringen har blant annet tatt for seg fremkommelighet for næring og nyttetransporten. Under beskriver vi noen av oppsummeringene fra de viktigste funnene.

I Bergen viser det seg at nullvekst i persontransporten med bil generelt er positivt for næringstrafikken på grunn av mindre tap av tid i kø. Kilometeravgifter, bompenger og parkeringsavgifter påfører kostnader for næringslivet, men det skal relativt små tidsgevinster til for å kompensere for de økte kostnadene. I Trondheim mener man at bompengetakster, parkeringstakster og parkeringsreguleringer vil kunne påvirke rutevalget for næringstransporten. Takstene på tunge biler bør ikke endres ettersom man ikke vil holde næringstrafikken nede. En økning i parkeringstakster kan være fordel for næringstrafikken/varelevering ettersom det vil gjøre det lettere å finne ledig plass. En reduksjon i ordinær gateparkering vil gi mulighet for å gi en økning i antall laste- og lossesoner i midtbyen i Trondheim. På Nord-Jæren med viktige regionale logistikk knutepunkt for godstransport vil nullvekst i personbiltransporten kunne bidra til å opprettholde fremkommeligheten for øvrig trafikk på dagens nivå. Buskerudbyen har generelt få problemer med fremkommeligheten, men noe kø i rush på de mest trafikkerte punktene. Nullvekst i persontransport med bil er en forutsetning for god fremkommelighet for næringstransporten. Generelt for de alle, er det i bysentrene mye varetransport, og færre biler vil bedre forholdene for varetransporten betydelig. El-biler for varetransport og sykkel/el-sykkel til enkel varetransport vil blant annet kunne bedre luftkvaliteten. I grunnlagsarbeidet til NTP 2022-2023 vil godstransport og øvrig nyttetransport belyses som utredningstema. Viktige temaer vil være nye teknologiske løsninger som kan bidra til å effektivisere for denne gruppen, og ivareta fremkommeligheten som ikke motvirker nullvekstmålet i byområdene og andre klima- og

miljømål Trondheim har innført økte parkeringstakster, bompenger og kilometeravgifter samt reduksjon av ordinær parkering til fordel for laste og lossesoner. Dette kan være relativt enkle tiltak som kan gi store utslag for vareleveringen.

3.9 Andre planer og tiltak

3.9.1 Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

Gatebruksplanen er en del av bypakken, og er en prinsipplan underordnet byplanen. Gatebruksplanen skal være retningsgivende for all utvikling innenfor byplanområdet.

Oversikt over tiltakene i gatebruksplanen:

- Omlegging av kollektivruta gjennom byen fra Stoltenberggaten til Nedre Langgate, Møllegaten og Halvdan Wilhelmsens allé
- Ny kollektivterminal på Farmannstorvet
- Stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring med bil mellom Tollbodgaten og Møllegaten
- Kammegaten blir en del av gågatenettet
- Sykkeleruter gjennom øvre og nedre del av sentrum i Nedre Langgate og i Vestfoldgaten-Jernbanegaten-Farmannsveien
- Sykkelerute i Tollbodgaten fra Brygga til jernbanestasjonen
- Utbedring av flere sykkeleruter på dagens sti- og gatenett
- Mer og bedre sykkelparkering
- Etablering av nye parkeringshus rundt sentrumskjernen – Haugar, Stjerneplassen og parkeringsanlegg i Tollbodgaten vurderes
- Fjerning av gateparkering i Møllegaten, Kammegaten, Tollbodgaten og Prestegaten

Gatebruksplanen vil ikke gjennomgå ytterligere her. Tiltakene i gatebruksplanen blir vurdert opp mot foreslåtte tiltak for varelevering, håndverkere, hjemmetjenesten og utrykningsetatene i påfølgende kapitler.

3.9.2 Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Ny fastlandsforbindelse mellom Færder og Tønsberg er under utredning og planlegging. En ny bru eller tunnel vil gi en samfunns sikker vei til øyene og avlaste Kanalbroa mellom Tønsberg og Teie for biltrafikk. Ny fastlandsforbindelse vil også kunne gi bedre fremkommelighet for buss.

3.9.3 Tiltak på Teie, Tjøme, Presterød og Hogsnes

Det skal utarbeides en egen gatebruksplan for Teie der målet er å gjøre Teie til et mer attraktivt sted, med økt besøk og opphold. Gatebruksplanen skal se på hvordan Teie sentrum kan bli et trygt og trafiksikkert sted for myke trafikanter, og hvordan fremkommelighet for alle trafikantgrupper kan sikres. Det skal legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på boliger, handel og næring.

På Tjøme mangler det tilbud for gående og syklende langs fylkesvei 380 fra Ormelet på Tjøme til Risbrua på Hvasser. Det er et sterkt lokalt engasjement for å etablere tilbud for gående og syklende for en strekning på 3 km. Oppstart av planleggingen er utsatt til 2019

Presterød opplever mye forsinkelser i kollektivtrafikken og rushtrafikk. Presterødbakken utvides til fire felt hvorav to flerbruksfelt, ombygging til rundkjøring, og gang- og sykkelveg fra Presterødkrysset til Olsrødkrysset samt høystandard sykkeløsning ned Presterødbakken.

Det ønskes en løsning hvor myke trafikanter kan ferdes i Hogsnesbakken. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for en tunnelloøsning i Hogsnesbakken, men et av alternativene i fastlandsforbindelsen er i konflikt med denne planen. Endelig løsning avklares etter at plan for fastlandsforbindelsen er avklart sommeren 2018.

4 Varelevering

4.1 Lastesoner og mengde godstransport

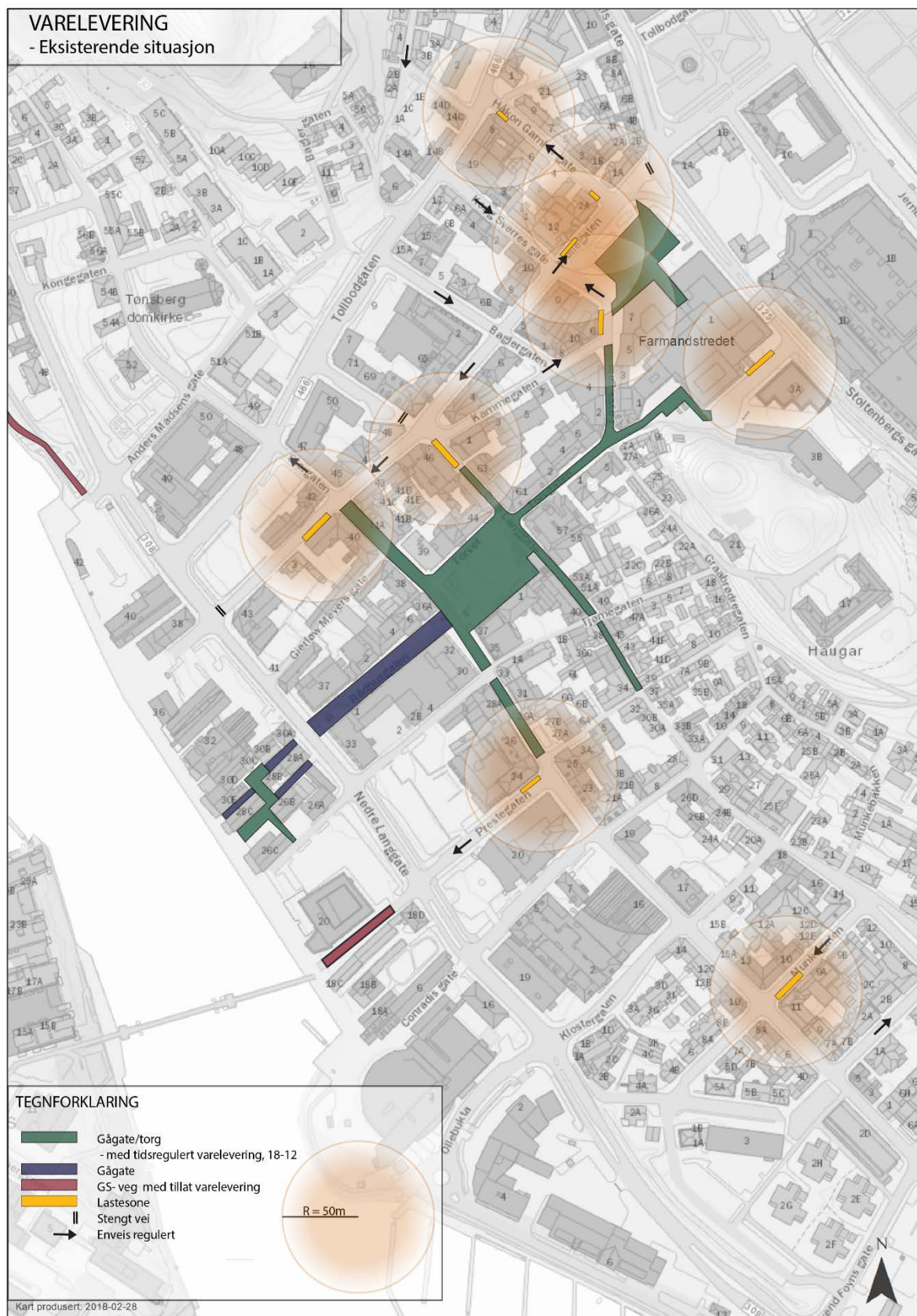
Næringstransporten utgjør en stor andel av gjennomgangstrafikk gjennom Tønsberg-regionen med E18 som hovedtransportåre. Lokalisering langs E18 er et fortrinn for engros- og logistikksektoren. Mye av godset som ankommer regionen har sentrumsområdene i Sem, Teie og Tønsberg som endelig destinasjonssted. Varelevering er den største gruppen innen næring og nyttetraffikken, og er dominerende i bysentrene. I dag finnes det ni lastesoner som tillater av og pålessing for lastebiler i Tønsberg sentrum. Disse er plassert i gateløpet og skiltet med stans forbudt skilt med undertekst: «Lasteplass av og pålessing tillatt for lastebil», se Figur 6 for å se kartleggingen. Det er vist radier på 50 meter etter bransjestandard for varelevering utarbeidet av leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS). I Teie sentrum og på Sem har vi ikke funnet noen lastesoner i gateløpet. Ellers foregår vareleveringen i gatene som er skiltet med parkering forbudt, som tillater av og pålessing for alle. Større næringer som matvarebutikker, hoteller og kjøpesentre er pålagt å ha egne varemottak. Disse er ikke registrert eller omtalt i denne rapporten. SSB har statistikk på ulike godstransport. Noen av disse statistikkene som finnes er gjengitt under:

Tabell 2 Transport med små godsbiler i Vestfold fylke, målt 2015

Kjøretøykilometer, i alt (mill. km)	Kjøretøykilometer med last (mill. km)	Transportmengde (mill. tonn)	Godstransportarbeid (mill. tonnkkm)	Turer med last (mill. turer)	Antall leveranser (mill. leveranser)
350,5	134,9	0,5	24,2	5,0	3,8

Tabell 3 Varetransport på Sør-Østlandet, målt 2014

Sør-Østlandet	Varemengde 1000 tonn	Antall sendinger
Varehandel utenom detaljhandel	9 768	4 194 387
Engroshandel med husholdningsvarer og varer til personlig bruk	3 959	1 219 685



Figur 6 Kartet viser eksisterende lastesoner i Tønsberg sentrum, og hvor vareleveranse er tidsregulert.

4.2 Tidligere studier

Det er tidligere utført en studie av varelevering i by utført av Rambøll for vegvesenet datert 2008-11-14. Studien tar for seg leveringsforhold og byliv i flere store norske byer. Farmandstredet kjøpesenter, med den gang 96 butikker og gågaten Rådhusgaten med 20 butikker i Tønsberg var blant de som ble undersøkt.

Det ble utført fysiske registreringer i form av registreringsskjema som tok for seg bygningsmessige forhold og begrensninger, detaljer og fysisk utforming, bruken av anlegget og vurdering av byliv, som ble utført med blant annet hjelp av målinger, fotografering og observasjoner. Det ble også utført kvalitative intervjuer med 4 respondentgrupper, arkitekter, kommunale saksbehandlere/godkjenningsmyndighet, sjåfører, mottagere av leveranser. I tillegg ble det gjort en litteraturstudie med fokus på å finne frem til ulike typer av lokale regler og bestemmelser for varetransport i andre europeiske land.

Undersøkelsen viste stor forskjell på varelevering som foregår i kjøpesenter med felles varemottak og varelevering som foregår i gateløp. Ettersom det ikke er spesielle regler eller krav til varelevering blir ofte ikke forholdene for dette godt nok prioritert i prosjekter. Om oftest er det kommunen som bekoster og tilrettelegger for vareleveringen i gateløpene, men det kan også skje i samarbeid med næringsdrivende. Varelevering fra gaten blir derfor også ofte i konflikt med miljøet. Store varebiler kan hindre trafikken, tar opp parkering, hindrer fotgjengere på fortau eller gate, eller kan oppfattes som støyende i områder med næringer og boliger. Rapporten konkluderer med at det bør utvikles et bedre regelverk til utforming av varemottakene.

Det ble gitt poeng/score utfra registreringene og intervjuene som undersøkelsesmetodene. Det ble delt inn i 3 fokusområder; eiendom, levering og byliv. I rapporten fikk Rådhusgaten fikk -2,5 på leveringsforhold, -2,5 på byliv og -1 på eiendomsinteresser, hvorav det var mulig å score -4 til +4 på hvert fokusområde. Farmandstredet fikk -2,5 på byliv, -0,5 på leveranse og +3,5 på eiendomsinteresser, hvorav det var mulig å score -4 til +4 på hvert fokusområdene.

4.3 Situasjonsbeskrivelse varelevering

4.3.1 Tilbakemeldinger fra sjåførene

Resultat av utførte intervjuer og skriftlig tilbakemelding på utsendte spørreskjemaer viser ulike utfordringer vareleveringen har i dag. Det er også forskjell på svarene fra sjåførene som kjørte budbiler og de som kjørte lastebiler. Det er vesentlig forskjell på budbilsjåførene med varebiler da disse ofte leverer varer av mindre kvantum og lavere vekt, og lastebilsjåførene som gjerne har varer som veier mer og er av større kvantumer.

Sjåfører som benytter varebiler under 3,5 tonn rapporterer om mindre problemer med å levere i sentrum enn sjåfører som benytter lastebiler fra 7,5 tonn og større. Varebiler er lettere å parkere, og varene som leveres er mindre og tar ofte kortere tid å levere. Varebilsjåførene melder om greie leveringsforhold i Tønsberg, Teie og Sem sentrum. Flere av disse sjåførene har egen spesialtillatelse til å levere varer i gågater og på torget utenfor den tidsregulerte perioden, som kun tillater varelevering fra 18-12. Sjåfører som leverer pakker for UPS, DHL, FedEx, TNT med flere, henter pakkene sine på flyplassen før disse sendes videre med varebiler samme dag. Pakkene er ikke klargjort for utkjøring før i 11-12 tiden på formiddagen, og derfor er det ikke mulig for disse speditørene å levere innenfor tillatt vareleveranse tidspunkt mellom kl. 18-12.

For dem som leverer med lastebil er det større utfordringer knyttet til biloppstillingsplasser i gågatene på grunn av veibredder, kanstein, og utstillingsvarer, bord, stoler etc. som står i gågaten. Det meldes også om at dekket på Torget og brygga ikke er dimensjonert for lastebiler med større aksellast. Torget har oppgitt aksellast på 6 tonn, og det rapporteres om at det leveres med lastebiler over denne vekten. Enkelte opplever fremkommeligheten i Tønsberg som dårlig, og beskriver Tønsberg sentrum som en byggeplass. Laste- og lossesoner er ikke tilrettelagt for varelevering med lastebil, og det er vanskelig å finne parkering eller plasser for å stå og losse av. Det er flere steder det er langt å frakte varene fra bil til målpunkt. Trafikken utenom rushtrafikken beskrives som god. Vi fikk opplyst at noen serveringssteder har egne varemottak som sjåførene har nøkkel til, og hvor disse kan låse seg inn selv og trygt sette fra seg varene. Sjåførene opplyser om at dette er en gunstig løsning for dem, med tanke på effektivitet og fleksibilitet. Kun noen få av serveringsstedene i Tønsberg sentrum har denne løsningen.

Et par av sjåførene opplever mye av det samme for Teie sentrum, hvor fremkommeligheten er dårlig. Det nevnes spesielt Rema 1000 på Teie. Det er også dårlig med laste- og lossesoner, parkering og varemottak. Det er ikke lagt til rette for varelevering. Trafikken utenom rushtiden er god. Sjåførene opplyser om at de er skeptiske til utbygging og fortetting på Teie, og hvordan forholdene for varelevering vil bli.

På Sem beskrives forholdene som bedre, med middels fremkommelighet, laste- og lossesoner, parkering og varemottak. Trafikken er jevnt over ikke noe problem. De fleste blir som oftest ferdig med leveringene sine før ettermiddagsrushet begynner, og de beskriver ikke varelevering i sentrum innenfor rushtiden som en stor utfordring.

Felles tilbakemelding fra samtlige av sjåførene er at tidsavgrensningen for varelevering er vanskelig å overholde, og er for flere helt umulig å overholde. Grunnene til dette er gjerne distrubusjonstiden og klargjøring det tar før sjåføren kan begynne å kjøre ut varer, og at vareleveringen er avhengig av når kunden/mottakeren har åpent og er mottakelig for å ta imot varer. Flere sjåfører kan ikke selv velge tidspunkt for vareleveringen.

Sjåførene melder om vanskelige forhold på vinteren når det er glatt og isete, og det meldes om dårlig brøyting og strøing vinterstid, spesielt vinteren 2018. Sjåførene er bekymret for gående når det er glatt og at disse skal skli under bilen, foran eller bak bilen, særlig i gågatene når det er mye mennesker.

Ny teknologi vil i nær fremtid kunne løse mye av den lokale forurensningsproblematikken. Det finnes kjøretøyer som benyttes i næring og nyttetransporten i dag med lave utslippsverdier, og disse har uttrykt ønske og velvilje til i økende grad å gå over til mer miljøvennlige kjøretøyer.

4.3.2 Tilbakemeldinger fra næringsdrivende – butikker og serveringssteder

Ved å ta direkte kontakt med daglig leder eller den som er ansvarlig for varemottak ble den mest relevante informasjonen innhentet. Disse vet hvor mange leveranser butikken eller serveringsstedet får i løpet av uken. Klesbutikkene får gjerne hyppigere levering fra mindre biler, mens interiørbutikker og serveringssteder i større grad får leveringer fra lastebiler. Vidars ved torget og Bogart i gågaten melder om at parkering for varelevering ikke er et problem, og at de som leverer varer kan parkere utenfor hoveddøren. De har ikke mottatt noen klager fra sjåfører om manglende oppstillingsplass eller andre dårlige forhold for varelevering. Tidsbegrensningen for varelevering frem til kl. 12.00 overholdes ikke, og den håndheves heller ikke. Disse to butikkene oppgir veldig ulike mengder leveringer i uken. Vidars oppgir ca. 20 leveringer i uka, mens Bogart får ca. 2-3 leveringer i uka. Vidars melder om at de store bilene kommer tidlig, og de mindre budbilene kommer senere utover dagen. Dette stemmer også med det vi har registrert som reell situasjon i Tønsberg sentrum i dag, basert på intervju med UPS og lastebilsjåførene. UPS melder om at budbringer firmaene bruker lengre tid på å motta pakker og distribuere disse videre, mens ifølge LUKS starter de fleste lastebilsjåførene kjøreruten sin tidlig på dagen, på morgenen. Både butikkene og sjåførene er klare på at hovedgrunnen til at tidsbegrensningen ikke er mulig å overholde, skyldes at tiden det er lov å levere varer ikke samsvarer med åpningstidene for butikkene.

Vidars på torget opplyser at en av utfordringene de opplever er kommunikasjonen med speditørene. Ved spesielle anledninger og arrangementer som krever at torget blir sperret av får butikkene informasjon om dette. Det er i dag ingen automatikk i at dette blir videreformidlet til speditørene, og det er vanskelig for butikkene å gi denne informasjonen videre til rette vedkomne, da det er ulike sjåfører innad i firmaene som leverer. Sjåførene må dermed frakte disse varene over lengre avstander med tralle eller bære, noe som igjen kan føre til at sjåførene blir forsinket.

Daglig leder for butikken Mowe interiør i Storgaten 42 oppgir at trange gateløp er en utfordring ved varelevering. Dette skaper igjen dårlig fremkommelighet for andre trafikanter. Sjåfører som leverer varer står gjerne parkert i gaten på lastesone i ca. 10 minutter for å få fraktet varene på tralle inn hovedinngangen. Selv om vareleveringen skjer på lovlig lastesone i blindgate hindrer den annen trafikk ved å sperre veien for biler som kommer bak. Lastesonen er skiltet og plassert på andre siden av gaten for butikken i Møllegaten.

Det ble gjennomført intervju av daglig leder av With bakeri, som driver brød & kaffe i Storgaten 40 i sentrum, With bakst & kaffe ved sykehuset i Halvdan Wilhelmsens allé 22 og With bok & kaffe inne i Færder bibliotek. Caféen i Storgaten får leveringer 2-6 ganger i uka, og parkerer i gågate like utenfor døren. De fleste kommer på morgenen mellom kl. 08 og 12, og leverer med lastebiler. Ved caféen i biblioteket parkerer sjåførene på handikapparkering utenfor hovedinngang. Det er ingen varemottak eller lastesone i nærheten. Daglig leder er svært fornøyd med dagens løsning. Bakeriene har tidligere åpningstid enn mange av de andre handelsnæringene i byen og gir derfor et større tidsrom for vareleveranse.



Figur 7 Varelevering i gågate



Figur 8 Gågate i Øvre Langgate, varetransport tillatt mellom kl. 18 - 12



Figur 10 Lasteplass i Prestegaten



Figur 9 Rådhusgata sett fra Nedre Langgate, skiltet forbudt for alle motorkjøretøyer



Figur 11 Varemottak Rema 1000 på Teie.

4.3.3 Tilbakemeldinger fra leverandørenes kompetanse og utviklingssenter (LUKS)

LUKS ble kontaktet for å få et bilde sett fra flere sjåførsers situasjon, og det ble holdt et møte hvor flere av LUKS sine medlemmer fra Vestfold regionen deltok. Flere av disse er kjent med varelevering i Tønsberg regionen. LUKS har gjennom en lang prosess arbeidet med å implementere en egen bransje standard for varelevering (BVL). BVL skal ivareta sjåførenes arbeidsmiljø, utforming, planlegging og drift av varemottak, og det jobbes for at denne skal benyttes når det søkes arbeidstilsynet om samtykke etter arbeidsmiljøloven ved nybygg eller ombygging. Hensikten med bransjestandarden er å forbedre forholdene ved adkomst, plassering og utforming av varemottak samt organiseringen av arbeidet med disse. Generelt har varemottak til dagligvarebutikker, kjøpesenter og restauranter blitt betydelig bedre de seneste årene. Butikker i sentrumsområdet har ofte mindre lagerkapasitet, samtidig som butikkene gjør «spesial bestillinger» for kundene, dette fører til en trend der frekvensen på vareleveringen i sentrumsområder er økende.

Under nevnes de største utfordringene sjåførene som leverer varer møter i dag:

Konflikter med andre trafikanter:

- Sykelister: Sykeltraseer hvor det ikke er satt av egne plasser eller vareleveringslommer for lastebiler, og hvor lastebil må krysse sykkeltrasé, rygge eller snu. Det anbefales av LUKS at det ikke tilrettelegges for sykkel og varelevering i samme gate.
- Gående: Varelevering i gågater og på torg hvor det ferdes mye folk. Det bør legges til rette for snuplass eller mulighet for gjennomkjøring slik at det ikke må rygges med tanke på sikkerheten for fotgjengere. Det meldes om flere tragiske ulykker på grunn av rygging med lastebiler.
- Bilister: Feilparkeringer og kø i rushtiden

Utforming av varemottak:

- Mange varemottak har for dårlig utforming. Det som er gjentakende er lave innkjøringer til varemottak.
- Varemottak bør legges inn i bygg eller i det minste under tak.

Varelevering i sentrum

- Plassmangel i sentrumsområder, dårlig fremkommelighet på grunn av høy kantstein og uegnet dekke, mangel på veibredde, for mange trafikanter i samme gateløp og mangel på lovlig parkering for varelevering.
- Sikkerhetstiltak mot terror hindrer fremkommelighet og skaper utrygge situasjoner i trafikken, som for eksempel fører til unødvendig rygging.

Sjåførene er alltid presset på tid på grunn av mange vareleveringer ulike steder. Ved forsinkelser i startfasen forplanter forsinkelsen seg videre i vareleveringen. En time forsinkelse i starten, fører ofte til to timer ekstra forsinkelse ved varelevering utover dagen. Grunnen til dette kan være flere, men ofte er det på grunn av lang vei å transportere varer fra bil til målpunkt, forsinket utkjøring av varer og rushtrafikk. Sjåførene må flere ganger vente på at mottaker åpner butikk eller serveringssted og kommer for å ta imot varene. Mottaker bestemmer i stor grad når det passer for dem å motta varene, og sjåførene/speditørene må innrette seg etter dem. Dette fører i mange tilfeller til at sjåførene/speditørene ikke kan velge det som er mest effektivt og praktisk for dem selv. Generelt opplever mange sjåfører at de ikke har noe å si, og at deres rettigheter i forhold til arbeidsmiljø og HMS ikke blir fulgt.

På grunn av dårlige tilpasninger for varelevering i flere sentrumsområder, ser man at retningslinjer og regler for varelevering ikke samsvarer og fungerer med faktisk situasjon (praksis) ute i gatene. I flere tilfeller operer vareleveringen i gråsonen av hva som er tillatt for å kunne utføre jobben sin. Dette gir av og til konflikter mellom sjåfører og parkeringsvakter som har i oppgave å håndheve parkeringen. Politiet sier ifra om parkeringen går utover sikkerheten til andre trafikanter og fotgjengere, men det er sjeldent konflikt mellom sjåfører og politiet. (Det savnes også håndheving av tidsbestemt varelevering.) Politiet prioriterer ikke denne oppgaven per i dag.

Internt i firmaene kan sjåførene følges til enhver tid ved hjelp av sanntidssystem. Ulovlig parkering, tidsbruk m.fl. blir dermed registrert og følges opp.

LUKS sine anbefalinger i BVL:

- Vareleverandører/LUKS bør bli involvert tidlig i planleggingsprosesser.
- Det er viktig å skille mellom bilister/persontransport og varetransport i byplanleggingssammenheng.
- Det anbefales at det legges minst en vareleveringslomme på hver side av veien pr. kvartal i bykjernen.
- Unngå å legge opp til farlige kryssinger som for eksempel sykkelfelt og unngå rygging.

- Ordninger hvor sjåførene har nøkkel til mottaker av vareleveransen, gir mer flyt og forutsigbarhet for sjåførene. Det gjør det enklere for dem å bruke kortere tid på vareleveranser, det blir mindre venting, og de kan gjøre seg ferdig før rushet starter.
- Samkjøring mellom leveringstid som er tidsbegrenset mellom kl. 18-12, og med åpningstider av butikker og serveringssteder i sentrum. De fleste butikkene i sentrum åpner kl. 10.00, dette gir sjåførene et vindu på kun to timer til å levere varene sine på. Serveringsstedene åpner ofte etter kl. 12.00 på ettermiddagen, og varelevering må gjennomføres etter dette, men før serveringsstedet åpner dørene for gjestene. Vareleveringen anbefales å foregå på kvelds/nattestid når det er færre mennesker ute i bybildet, og det er lettere å finne parkering. Dette kan for eksempel kunne løses ved at sjåfør har egen nøkkel og kan låse inn varer i varemottak eller butikk.
- At kommunen i større grad stiller krav om varemottak på egen grunn.
- At større kjøretøyer (som semitrailere) har lov til å levere varer fem til kl.08.00. Ref. eksempelvis slik det gjøres innenfor vollgravene i Gøteborg.

Miljøhensyn

At lastebiler forurenser mer enn andre biler er i dag en myte, og LUKS jobber med å få endret på dette synet i byplanleggingen. LUKS opplyser om at nyere lastebiler har renseteknologi, hvorav de nyeste lastebilene har en euro 6-motor, med 1/3 lavere NOx-utslipp enn vanlige personbiler. I tillegg til å rense sin egen eksos, renser den også luften som kommer inn i motoren. På grunn av denne renseteknologien bidrar motoren til å rense luften på dager med høy forurensning. Disse lastebilene med euro 6-motorer, er de eneste lastebilene som er særskilt unntatt dieselforbudet i Oslo og andre byer uten å dokumentere å ha et transportoppdrag. Budbiler og lastebiler uten denne teknologien forurenser vesentlig mer ettersom disse motorene ikke har slik renseteknologi. Det opplyses også om at noen av de store speditørfirmaene er i ferd med å gå over eller begynne å bruke elektriske lastebiler. En stor lastebil kan levere det samme som 6 mindre varebiler, og tar på den måten mindre plass i bybildet.

I 2017 ble det solgt totalt 35 838 nye varebiler av disse utgjorde 742 varebiler med nullutslipp. Det er ikke registrert salg av noen elektriske varebiler (Opplysningsrådet for Veitrafikken AS, 2018).

4.4 Aktuelle tiltak

4.4.1 Ny situasjon etter gjennomføring av gatebruksplanen med forslag til tiltak (Figur 12)

Forslagene er i hovedsak satt utfra hensyn til vareleveringen. Det kreves detaljert planlegging i hvert enkelt gateløp for å sikre en løsning som ivaretar alle hensyn. Det er allikevel pekt på hvor det vil oppstå nye situasjoner og mulige løsninger på disse situasjonene.

- Gatebruksplanen viderefører lasteplassene i Prestegaten, og legger opp til sekundært nett for sykkel i samme gateløp.
 - Det bør unngås å tilrettelegge for begge disse trafikantruppene i samme gateløp på grunn av sikkerhet. Det er denne trafikantruppen samtlige av sjåførene opplyser om de har flest konflikter med. Det bør unngås kryssende trafikk mellom disse to gruppene, og unngå varemottak/parkering som tilrettelegger for rygging over fotgjenger og sykkeltraseer.
- Det leveres varer i dag nederst i Prestegaten som er tilknyttet Kaldnes broa, og denne korte veistrekningen er i dag gang- og sykkelvei med kjøring tillat for varelevering. Denne planlegges som hovedtrasé for sykkel i gatebruksplanen. Gaten ender ut mot Tønsberg brygge uten tilrettelagt snumuligheter, og biler som leverer varer må rygge for å komme seg ut.
 - Dagens og gatebruksplanens løsning går utover sikkerheten til gående og syklende. Det foreslås at gaten stenges for varelevering. Gateløpet er for smalt for å etablere snuplass. Om varelevering fortsatt skal gjelde i denne gaten bør det etableres et tydelig skille mellom gående, syklende og kjøretøy til varelevering, uten at disse må rygge tilbake i eget kjørefelt. Gjennomkjøring i traseer med delt løsning for gående, syklende og varelevering er en bedre løsning, enn rygging.
- Det er ingen snumuligheter for biler i Gierlow Meyers gate i dag der skiltet gågate begynner. Gaten er svært smal uten fortau i den øverste delen.
 - Hele gaten bør gjøres om til gågate, eller skiltes gågate tidligere enn dagens situasjon. Offentlig parkeringsplass i Gierlow Meyers gate (nr. 19 i gatebruksplanen) forsvinner i gatebruksplanen, som gjør det lettere å gjøre om gaten til gågate med tillat kjøring til eiendommene og varelevering.

- Gatebruksplanen utfordrer flere vareleveringer ved at Møllegaten gjøres til busstrasé.
 - Lasteplass nord i Møllegaten forsvinner med gjennomføringen på grunn av bussterminal i Møllegaten mellom Kong Sverres gate og Håkon Gamles gate. Lasteplassen foreslås plassert i Kong Sverres gate. Ved å ta noe av kantparkeringen som er der i dag, vil det bli plass i gaten til lasteplass.
 - Dagens lasteplass sør i Møllegaten er lagt i veibanen, og med tilrettelegging for buss i Møllegaten bør lasteplassen legges i en egen lomme eller vurderes flyttes til Storgaten mellom Tollbodgaten og Møllegaten. Alternativt i Gierlow Meyers gate med utkjøring i gågaten i Storgaten, da med tidsbegrensning for varelevering. Det er mulig å levere i gågaten i Storgaten, men ikke innenfor tidsbegrensningen.
 - Lasteplass i Øvre Langgate forsvinner når Kammegaten blir gågate. Varelevering blir kun tillatt innenfor tidsbegrensningen. Kammegaten blir gågate med tillat varelevering innenfor tidsbegrensningen.
 - 2 lasteplasser i Håkon Gamles gate risikerer å forsvinne ved stenging av gaten til blindvei. En mulig etablering av snuhammer på branntomten kan forhindre dette, men tilrettelegger for rygging i gaten som går utover sikkerheten til gående og syklende.
- Mulighet for å forhåndsbestille parkering for varelevering. Dette kan løses elektronisk med en app på mobiltelefonen.

4.4.2 Forslag til tiltak og endring for at tilbudet ikke skal bli dårligere enn i dag (Figur 13)

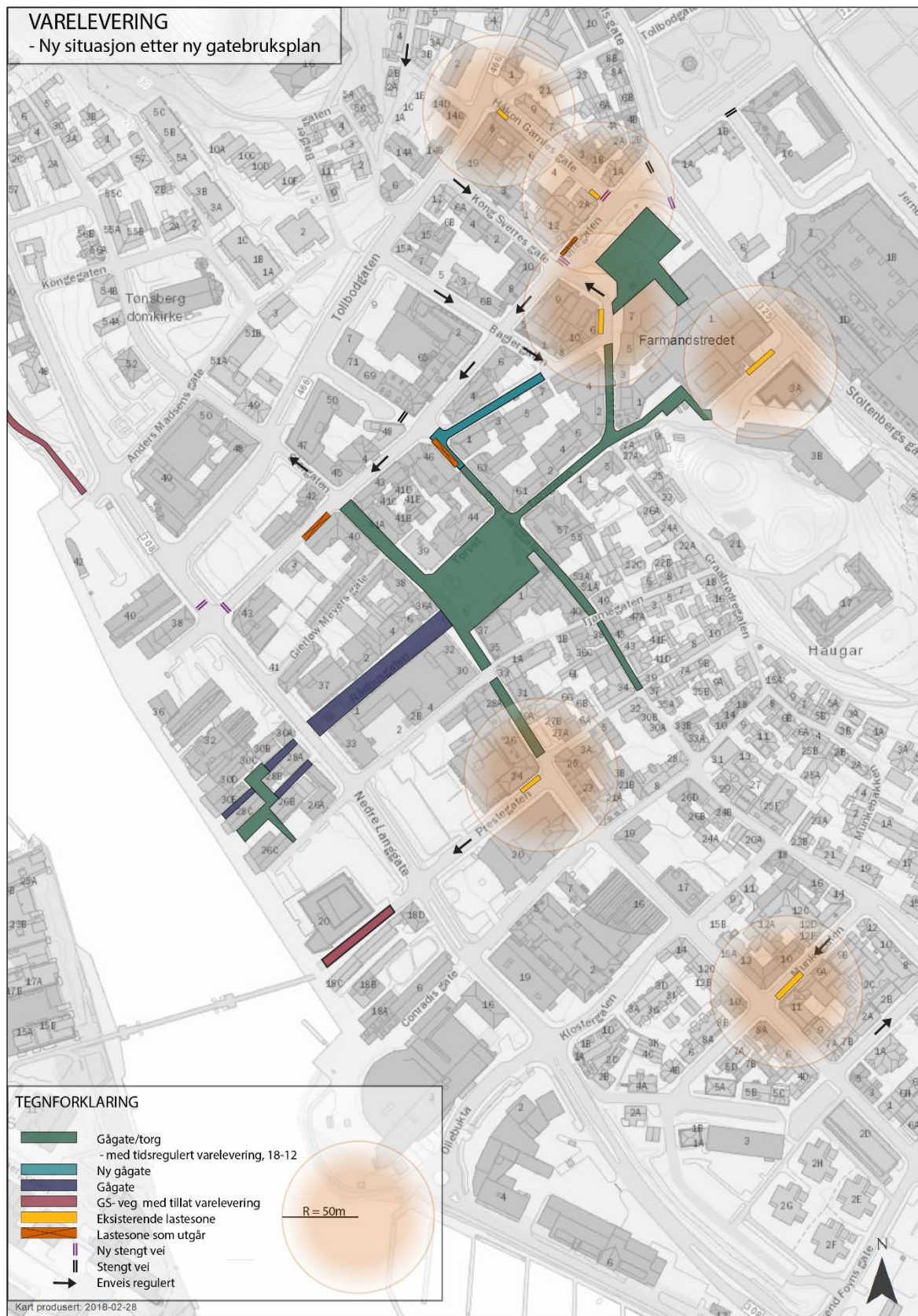
- Flere kantparkeringer som fjernes i gatebruksplanen, kan omgjøres til lastesone for varelevering der det ikke legges opp til sykkel. Se LUKS sin egen bransjestandard for varelevering.
 - Åpne for lastesone/varelevering i krysset/bunnen av Møllegaten
 - Lastesone i Conradis gate
- Det bør settes krav til eget felles varemottak på kjøpesentrene, og disse skal legges på egen grunn. Vi har ikke klart å komme i kontakt med Foyn senteret for å avklare deres varemottaks løsning, for å få et bilde av kjøremønsteret for dem som leverer i sentrum. Hvordan vareleveringen vil fungerer i kvartalet rundt Foyn – Tjømegaten, Storgaten og Rådhusgaten er derfor uklart.

4.4.3 Tiltak på Teie

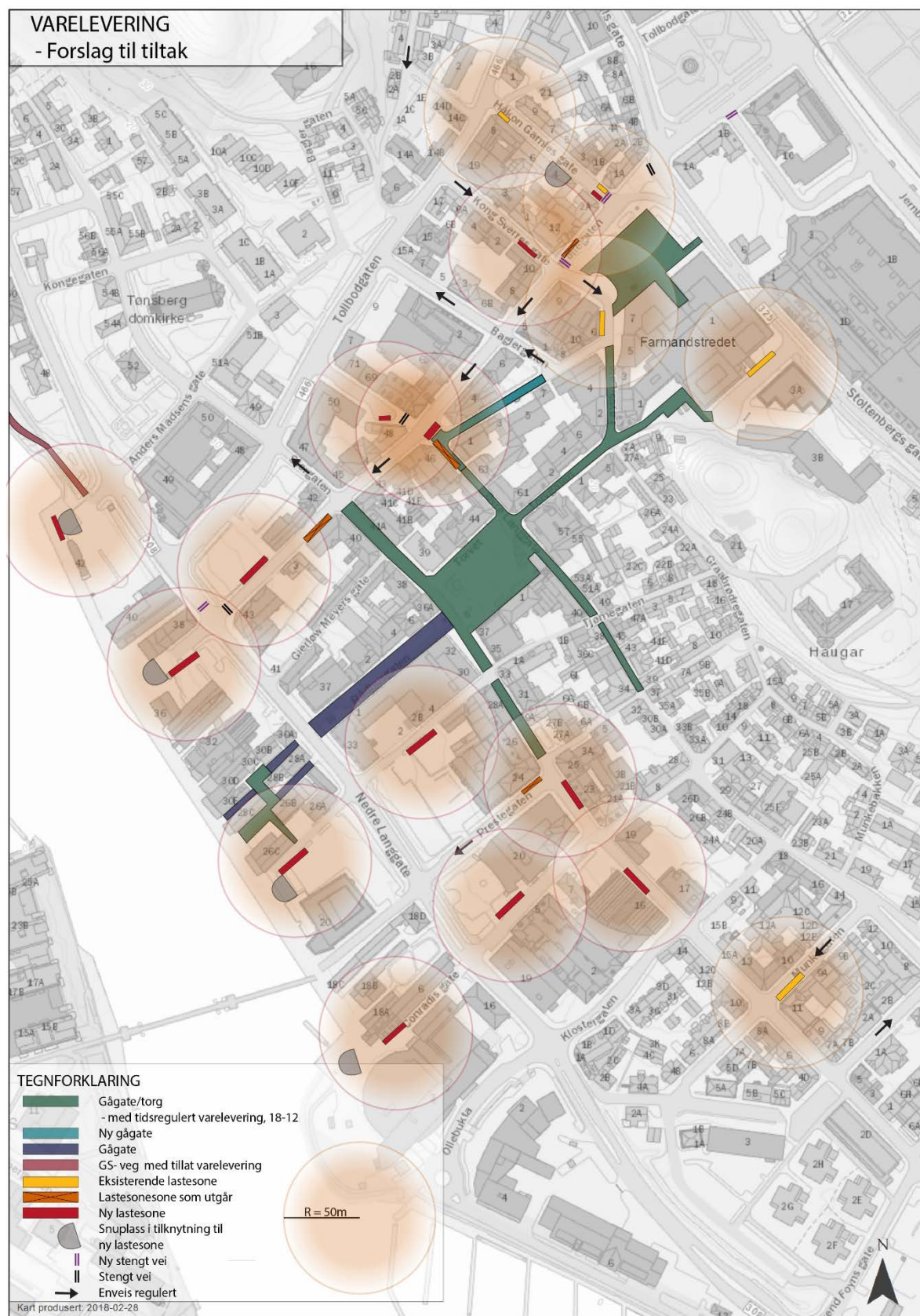
På Teie bør vareleveringen tas med i planleggingen med fortetting og i nye prosjekter. For handelsnæringer som krever store og hyppige vareleveringer bør det settes krav til egne varemottak og utforming av disse. For eksisterende handel som butikker og serveringsteder kan løsningen være å sette av noe av kantparkeringen og parkering i bakgårder til vareparkering. Dette gjelder spesielt i områder hvor det forutsettes at varelevering til eksisterende handel også tas med i planleggingen.

4.4.4 Tiltak på Sem

I likhet med Teie bør varelevering tas med i planleggingen på Sem. Situasjonen er noe annerledes på Sem ettersom det flere større arealkrevende handelsnæringer som har plassert seg på Sem enn det er på Teie. Av de tre sentrumsområdene som er undersøkt, rapporteres det ikke om noen utfordringer med varelevering på Sem.



Figur 12 Viser ny situasjon etter gjennomføring av gatebruksplanen 2024



Figur 13 Forslag til tiltak for varelevering.

5 Hjemmetjenesten

5.1 Dagens situasjon

Beskrivelse av dagens situasjon er basert på møte med hjemmetjenesten på Tønsberg Rådhus den 16.01.2018. Intervjuet ble gjennomført som samtale med tre representanter fra hjemmetjenesten, hvor utordringer for hjemmetjenesten i Tønsberg regionen ble gjennomgått. Spørsmålene som ble stilt var åpne spørsmål om fremkommelighet i Tønsberg og Sem sentrum, om parkering, og trafikk i og utenom rushtid. Disse ble kategorisert i god, middels, dårlig eller ikke relevant.

Det har ikke vært kontakt med hjemmetjenesten for Færder kommune, og det er derfor ikke kartlagt hvordan forholdene er for hjemmetjenesten rundt Teie sentrum.

Hjemmetjenesten er organisert i 5 soner; 4 soner som yter hjemmesykepleie og en sone som yter hjemmehjelp, og en natt-tjeneste som yter hjemmesykepleie i tidsrommet kl. 22 – 08 for hjemmeboende i kommunen. I Tønsberg kommune er det ca. 1200 brukere.

Hjemmetjenesten er en tjeneste som tilbys døgnet rundt, hele året. Hjemmetjenesten har i gjennomsnitt 1500 hjemmebesøk i løpet av et døgn for hele kommunen, hvor en stor del av besøkene er i bysonen. Ca. 900 av besøkene foregår på dagtid, før kl. 12. Hjemmetjenesten for Tønsberg kommune kan opplyse om uproblematisk forhold, utenfor bykjernen. Bykjernen strekker seg fra jernbanegaten, nedre bydel, Halvdan Wilhelmsens allé, Træleborg, Kaldnes og Husøy. Noen av brukerne har besøk opptil 3 ganger daglig, mens andre har kanskje kun besøk en gang i uka. Stoppene er generelt kortvarige, og det er mange parkeringer i løpet av døgnet.

Hjemmetjenesten har som mål å tilby et trygt og helhetlig pasientforløp, slik at brukerne får mulighet til å bo hjemme så lenge det er mulig og faglig forsvarlig. Tendensen er at mange eldre flytter til sentrumsnære leiligheter, og eldre bor stadig lenger i eget hjem før de flytter til sykehjem eller må på sykehus. Dette er også en ønsket politikk (se også kommuneplanene i kapittel 3). Dette fører til at stadig flere eldre blir sykere og pleietrengende i eget hjem i dag enn tidligere. Pasienter blir sendt raskere tilbake fra sykehus nå enn før. Det er derfor et økende behov for hjemmetjenesten, og det er økt politisk press på at hjemmetjenesten skal levere mer effektive tjenester. Hjemmetjenesten savner at de blir tatt hensyn til og hørt i den overordnede byplanleggingen.

Hjemmetjenesten opplever at de er i en gråsoneslik situasjonen er i dag. De har ingen utrykningsrettigheter, men de må komme frem til brukerne med de samme rettighetene som øvrige bilister. Antall akutte henvendelser til hjemmetjenesten er økende, og de blir ofte tilkalt først og må avgjøre alvorlighetsgraden før eventuelt ambulanse blir tilkalt.

Hjemmetjenesten har til sammen 60 små personbiler og små varebiler, hvorav 5 stk. er el-biler. 20 av disse bilene skal erstattes med el-biler med lengre rekkevidde i løpet av året 2018. Utfordringen hjemmetjenesten har med sine el-biler i dag, er rekkevidden på vinterstid når det er kaldt og lange vakter. Bilene rekker ikke å bli ladet opp, ettersom bilene går hele døgnet. El-sykler og vanlige sykler er prøvd ut, men på grunn av mengden utstyr som pleierne har med seg ut er det vanskelig å få med seg alt dette på sykkelen.

Den største utfordringen til hjemmetjenesten er mangel på parkering i bykjernen. Dette er i dag et stort problem for hjemmesykepleierne som bruker mye tid på å finne parkeringsplass, og har mange brukere de skal rekke å besøke på vekten sin. I dag benytter hjemmetjenesten seg av offentlig parkering, eid av Tønsberg kommune, som de også har en ordning med parkeringskort. Hjemmetjenesten betaler for denne ordningen, og den fungerer fint. Ved akutte tilfeller, når det er snakk om helse og liv, har hjemmetjenesten blitt nødt til å parkere ulovlig ved å benytte busslommer, fortau og gateparkering for å kunne yte sin tjeneste. Parkeringsbøtene må betales personlig av den enkelte pleieren. Noe som kan oppleves svært urettferdig.

Hovedutfordringer

- Hjemmetjenesten blir ikke prioritert i den overordnede byplanleggingen
- Mye verdifull tid går til å lete etter parkering 10-20 min, dette blir flere årsverk i løpet av et år
- Det er spesielt vanskelig i det tidsrommet byen er «åpen» mellom kl. 10-20
- Finne parkering på sommeren og spesielt når det er større arrangementer på torget og i byen. Eksempelvis Tønsberg dagene
- Dårlig rekkevidde på el-biler
- Mangel på gateparkering, særlig i tidsperioden mellom kl. 12 og 20 når det er mange som handler i sentrum
- Mange parkeringsbøter, gjelder spesielt når det haster i akutte tilfeller.

- Fremkommelighet i rush trafikken
- Kanalbroa er en flaskehals i rush trafikken
- Dårlig fremkommelighet i Presterød/Presterødbakken i rush trafikken
- Vanskelig å finne parkering i områdene rundt Haugar
- Vanskelig å finne frem på nye Kaldnes. Store felles parkeringskjellere, vanskelig å finne parkering og vanskelig å finne veien til riktig oppgang til leiligheter. Ambulansen har samme problem.

Utfordringer i fremtiden med gjennomføring av bypakken

- Hjemmetjenesten rammes hardt ved reduksjon av antall parkeringsplasser i sentrum
- Om deler av sentrum stenges for bilkjøring får dette store konsekvenser for hjemmetjenesten
- Hjemmetjenesten ser for seg flere utfordringer om Nedre Langgate stenges for gjennomkjøring
- Økning av antall utbygginger i sentrum til leiligheter som er attraktive for de eldre, gjør situasjonen vanskeligere når antall parkeringer skal reduseres i sentrum

5.2 Tiltak som vil kunne bedre situasjonen til hjemmetjenesten:

Tiltakene under er basert på tilbakemeldingene fra hjemmetjenesten i Tønsberg kommune.

Mindre trafikk i sentrum er positivt, men en reduksjon av parkeringsplasser blir en stor utfordring for hjemmetjenesten. En bedre og mer fleksibel parkeringsløsning, med reserverte plasser til hjemmetjenesten er en ønsket løsning. En annen løsning er at hjemmetjenesten kan benytte seg av skiltede laste og lossesoner, eller få et tilsvarende tilbud med egne parkeringsplasser i sentrum. Tjenesten hjemmetjenesten leverer er ikke mindre viktig enn det er å levere varer til butikker, det handler om liv og helse.

Små el-biler slik posten benytter kan være aktuelt i fremtiden. Disse er små og kommer godt frem i byen. Dette er trolig et bedre alternativ enn el-sykler på grunn av utstyret som må være med ut til brukerne. Disse krever også liten parkeringsplass. Bilene som benyttes av hjemmetjenesten benyttes nærmest hele døgnet, og ladestasjoner i sentrum og i områder hvor det befinner seg flere brukere som for eksempel i boligkomplekser vil være nyttig tiltak.

Egne parkeringsplasser til hjemmetjenesten bør vurderes. Borettslag bør sette av egne parkering til hjemmetjenesten, og det bør settes krav til at nyere leilighetskomplekser i sentrum har egne gjesteparkeringer reservert til hjemmetjenesten, gjerne med lademuligheter til el-bil/sykkel. Store og felles parkeringskjellere til boligkomplekser må utformes med god lesbarhet og fremkommelighet. Hjemmetjenesten ønsker klare rammer og krav fra offentlige myndigheter, og at det settes strengere krav til eiendomsutviklere. Det stilles krav til utforming av boliger i tekniske forskrifter, men ingen krav stilles til parkering og fremkommelighet for hjemmetjenesten.

Få til avtaler med private parkeringsaktører som Micasa, Carpark, Europark etc. som har parkeringsplasser i sentrum. Eventuelt tidsbegrenset reserverte parkeringsplasser for hjemmetjenesten mellom kl. 12 og 20 når det er flest mennesker som handler i sentrum.

Hjemmetjenesten ønsker å få rettighet til å benytte eventuelle fremtidige kollektivfelt. Dette vil kunne bedre situasjonen i rush trafikken.

6 Mobile tjenesteytere - håndverkere

6.1 Dagens situasjon

Ingen av de spurte; Nøtterøy elektro, Pet Installasjon AS eller Sverres snekkerverksted opplever at situasjonen er spesielt vanskelig i dag. Fremkommeligheten oppleves ulikt av håndverkerne, og karakteriseres fra god av Sverres snekkerservice, middels av Pet Installasjon og dårlig av Nøtterøy elektriske i Tønsberg sentrum. De spurte synes fremkommeligheten er god på Teie og Sem. Samtlige synes fremkommeligheten er god utenom i rushtiden. Det meldes om at det foregår en del veiarbeid i og omkring sentrum som danner uoversiktlige kjøremønstre i perioder.

Ingen av håndverkerne benytter skiltede laste og lossesoner i sentrum, og benytter av og til fortau for å losse og laste. Sverres snekker service synes parkeringssituasjonen er middels god i Tønsberg sentrum, mens elektrikerne synes parkeringssituasjonen er dårlig. Samtlige av håndverkerne tilstreber å parkere utenfor «døra» hvor de arbeider. Flere av håndverkerne har mye redskaper med seg, dette gjelder særlig snekkerne vi intervjuet. Om det ikke er mulig å parkere lovlig og i nærhet til kunden, parkerer håndverkerne ulovlig og tar eventuelt den kostnaden en bot medfører. Om de må stå ulovlig over flere dager søkes det om tillatelse. Redskapene er i bilen og må gjerne pakkes sammen etter endt dag. Bil må derfor stå så nært arbeidsplassen som mulig. Samtlige synes det er vanskelig å finne lovlig parkering i sentrum. Parkering i sentrum er kostbart, og det blir stadig vanskeligere å finne tilgjengelige parkeringsplasser. Parkeringen er flere steder korttids regulert, som gjør det at det ikke er mulig å jobbe mer enn 3 timer sammenhengende før bilen må flyttes. Det meldes om at det er spesielt vanskelig å finne parkering rundt jernbanestasjonen. Samtlige av håndverkerne søker av og til om parkeringstillatelse hos Tønsberg parkering. Den gir dem parkerings rettigheter for en begrenset periode i sentrum, i gågatene og på torget i Tønsberg sentrum. Bakgårder og portrom benyttes ofte til parkering av håndverkere i sentrum.

Pet installasjon som holder til i Kilen rapporterer om dårlig fremkommelighet i rushtrafikken i retning Tolvsrød, med tilbakeblokkering i Halfdan Wilhelmsen allé fra krysset med Ringveien og Semslinna. Det er stor trafikk i Halfdan Wilhelmsen allé som kommer fra sykehuset. Håndverkerne bruker mye tid i ettermiddagsrushet for å komme seg fra og til kontoret/lageret.

Parkering oppleves som god på Sem og Teie, men håndverkerne ser at en fremtidig utbygging og fortetting på Teie kommer til å by på utfordringer. Nøtterøy elektriske synes det er mye veiarbeid som gjør situasjonen uoversiktlig på Teie. Håndverkerne viste et klart bilde av deres situasjon på tvers av deres profesjoner.

Nøtterøy elektriske har kveld/nattlevering av varer fra grossist. Varene er på plass til kl. 06.00, og låses inn i en container. 40-50% av vareleveringen er kvelds/nattlevering, resten leveres via Posten og Bring. Dette er en effektiv løsning å få levert varer på med lite trafikk på kveld og natt. Det rapporteres om at mange aktører i bransjen får levert varer på denne måten.

Hovedutfordringer

- Fremkommelighet i rushtrafikken
- Finne parkering som er lovlig
- Kort parkeringstid

Utfordringer i fremtiden med gjennomføring av bypakken

- Stadig færre parkeringsplasser gir vanskeligere arbeidsforhold i sentrum

6.2 Aktuelle tiltak

I likhet med hjemmetjenesten ønsker tjenestene parkeringsplasser i sentrum. Samtlige av håndverkerne ønsker seg en lettere løsning for å søke særskilt parkeringstillatelse i sentrum og flere tilgjengelige parkeringsplasser. Gjærne med en app løsning på telefonen.

De ønsket et ringveisystem rundt Tønsberg sentrum som kan avvike trafikken i større grad enn i dag. Ny fastlandsforbindelse og mindre personbiltrafikk i Tønsberg sentrum var håndverkerne positive til.

7 Utrykningsetatene

7.1 Politiet

Politistasjonen er lokalisert i Tønsberg sentrum, den sentrale plasseringen begynner å bli utfordrende med tanke på utrykning. Det er foreløpig ingen planer om å flytte dagens politistasjon ut av sentrum. Store deler av utrykningspolitiets (up) hverdag er ute i bilen og patruljere på sine vakter. Hvert politikontor i distriktet har egen up-avdeling. Politiet jobber med å hente inn kunnskap på forhånd om ulike arrangementer, hendelser eller annet som foregår, og jobber preventivt inn mot de områdene som de ser er utfordrende på de ulike vaktene. Likevel kan det være flaks eller uflaks om politiet er i nærheten av der hendelsene inntreffer. Politiet har en minimumsbemanning for Vestfold, og det er en utfordring å ha riktig bemanning til enhver tid. Politiet måles i responstid, denne vil derfor være ulik fra gang til gang avhengig av hvor de ulike patruljene befinner seg.

Politiet har et eget system hvor de har full oversikt over hvor de ulike patruljene befinner seg til enhver tid. Dette er ikke et felles system med de andre utrykningsetatene, men utrykningsetatene kommuniserer på samme sambands kanal i felles operasjoner. De kan dermed melde fra seg imellom om raskeste utrykningsvei og deres posisjoner.

7.2 Brannvesenet

Vestfold interkommunale brannvesen IKS (VIB) er eiet av kommunene Tønsberg, Færder, Holmestrand, Horten og Re. VIB har brannstasjoner i Tønsberg, på Nøtterøy og Kopstad ved Nykirke. Brannstasjonen på Nøtterøy planlegges nedlagt ved gjennomføring av ny fastlandsforbindelse, og beredskapen overføres til Tønsberg stasjonen. Områdene i den eldste bydelen i Tønsberg med tett trehusbebyggelse og bryggeområdet er utfordrende områder med tanke på brannfare og fremkommelighet. Brannvesenet merker den økende trafikken i sentrum og reduksjon i fremkommeligheten i Nedre Langgate. Og stasjonen er plassert veldig sentralt, men ser at de er avhengig av å flytte på stasjonen på grunn av økt fortetting og utvikling i sentrum som gjør at utrykningen blir vanskeligere. VIB ser for seg en samlokalisering med ny legevakt på Kjelle som en aktuell løsning. En slik plassering vil unngå utfordringene VIB har i dag med lettere tilgang til ringveissystemene.

Brannvesenets hverdag foregår annerledes enn de øvrige etatene ettersom de ikke er ute og kjører til enhver tid, men venter på stasjon til alarmen går ved utrykning. Responstiden deres er derfor mer fast enn de to andre utrykningsetatene.

7.3 Ambulanse

Sykehuset i Vestfold (SIV) – Ambulansetjenesten benytter hovedsakelig seg av hovedvegnettet i og rundt byen. Ambulanse sjåførene skal primært benytte ringveissystemet, fylkesvei 300 og 311 med adkomst via Heimdal til sykehuset. SIV har ca. 30 000 utrykninger i året. Det jobbes i dag med å utvikle tilbud og rutiner, samt leting etter ny plassering av ambulansestasjon i Tønsberg. Det vurderes også fast lege i ambulansene for et bedre tilbud til pasienter på stedet.

Ny stasjon for ambulansen er under vurdering på Kjelle, Korten eller Kilen. Endelig plassering er ikke vedtatt enda per mars 2018. Ny legevakt ble plassert på Kjelle i mars 2018, og vil avlaste sykehuset ved at flere akutte situasjoner vil behandles her. Denne lokasjonen er også en fornuftig stasjonsplassering for ambulansen.

7.4 Dagens situasjon og utfordringer med utrykningstraseer

Beskrivelsen baseres på uttalelser fra politiet i avholdt møte 20.02.2018. Utrykningsetatene er lokalisert på ulike steder i byen. Politiet er stasjonert i sentrum i Baglergaten/Tollbodgaten, brannvesenet er stasjonert i nedre sentrum i Ollebukta, mens ambulansen er stasjonert på sykehuset. Perspektivet er beskrevet fra politiets side, men likevel er beskrivelsene av utrykningsaksene og utfordringer like for alle utrykningsetatene. Utrykningsetatene har jevnlig møter, og selv om de har ulike eiere har de mye av de samme oppfatningene om situasjonen og utfordringer om utrykning i Tønsberg regionen.

Sentrum

Utrykningsetatene ser mange utfordringer med utrykning i sentrum på grunn av stadig økende trafikkmengde, mange trafikantgrupper, fortetting, varelevering og menneskelig aktivitet. Dette gjør fremkommeligheten og en sikker fremføring vanskelig. Utrykningsetatene ser den fremtidige utfordringen der de må konkurrere med buss og kantstopp i Nedre Langgate ved gjennomføringen av gatebruksplanen, samt den økende fortettingen og aktiviteten i sentrum. Dette umuliggjør fremkommeligheten for utrykning via Nedre Langgate i fremtiden. Utrykningsetatene velger i hovedsak ikke å kjøre utrykning gjennom sentrum, om det ikke er i sentrum hendelsen inntreffer. Høy kantstein og kantstopp for buss er også en utfordring i sentrum.

Færder

Utrykningsetatene har ikke mange muligheter når utrykningene skal ut mot Færder. Politiet ser kun for seg tunnel som eneste alternativet for den nye fastlandsforbindelsen med tanke på utrykning. Trafikkbildet vil være forholdsvis tett i området rundt Kanalbroa, særlig etter gjennomføring av bypakken med å gå ned til to kjørefelt for biltrafikk. En økning av boligmasser på Teie, utbygging på Kanalen, Fiskebrygga og Kaldnes vil også redusere fremkommeligheten i dette området. Politiet har fremmet sitt forslag til at tunnel er det beste alternativet til ny fastlandsforbindelse. Tunnel nærmest mulig Tønsberg sentrum og over til Færder er best egnet med tanke på rask utrykning. Gangbroa mellom Kaldnes og Tønsberg brygge er dimensjonert for utrykning, men blir ikke benyttet til dette. Dette er ikke et alternativ i fremtiden heller på grunn av sikkerheten til gående og syklende, og stor aktivitet av sistnevnte trafikanter på broa.

Området omkring sykehuset

Politiet ser at veldig mange bilister velger å benytte Stoltenbergs gate. Politiet er opptatt av at det i arbeidet med gatebruksplanen jobbes med holdningsskapende tiltak for å lære bilister nytt kjøremønster tidlig før gjennomføring av planen. Det tar lang tid å lære bilister nye kjøremønstre, og politiet har påpekt dette i møter med Statens vegvesen i forbindelse med gatebruksplanen. Spesielt er det mye trafikk i Halfdan Wilhelmsen allé mellom sykehuset og sentrum. Trafikanter til og fra sykehuset bør lære seg å benytte ny vei via Heimdal. Halfdan Wilhelmsen allé er i gatebruksplanen hovedtrasé for buss. Stenmalveien og Slagenveien er tenkt å ta mye av biltrafikken mellom sentrum, sykehuset og ringveiene. Politiet ser også at busstrafikken som skal krysse Stoltenbergs gate/Grev Wedels gate som eneste bilakse gjennom sentrum kan bli en utfordring. Politiet anbefaler å allerede nå lære bilister å benytte ringveisystemet for å begrense trafikkmengden i sentrum.

Presterød

Utrykningsveien mot Presterød, Husvik og Tolvsrød m.fl. går via Sykehuset/Halfdan Wilhelmsen allé, og bruken av denne traseen er viktig for at utrykningen får en kortest mulig responstid. Politiet er glad for at busstoppet til sykehuset blir lagt i egen busslomme og ikke med kantstopp. Utrykningsetatene er opptatt av at bussen legges i egne busslommer enn med kantstopp i traseer som benyttes som utrykningsakser.

Slagenveien vil bli en ny hovedtrasé for bilistene i retning Presterød, men selv om bussen forsvinner ser politiet at trafikken vil øke i denne traseen. Økning av frekvens med buss, øker også faren for at passasjerer krysser gaten før bussen har kjørt og vil kunne skape farlige situasjoner ved utrykninger. Bredde og avstand til buss er en vesentlighet for sikker fremføring for utrykning og generelt for andre kjørende i trafikken.

Utrykningstraseer etter gjennomføring av bypakken

Alternativ utrykning til å kjøre via Halfdan Wilhelmsen allé eller Slagenveien er å benytte ringvegtunnellen, men dette går utover responstiden. Politiet ser likevel for seg at denne aksen er den mest sannsynlige utrykningstraseen i fremtiden, på grunn av trafikkmengdene i Slagenveien og bussen i Halfdan Wilhelmsen allé. Politiet ser likevel flere fordeler med å ha en felles utrykningsakse via ringveiene ut av sentrum, ettersom den kan benyttes uavhengig av om utrykningen er til Presterød, Tolvsrød, Husvik området eller mot Færder. Dette vil kunne føre til at bilister kunne venne seg til denne aksen som en fast utrykningstrasé.

7.5 Utfordringer

Hovedutfordringen til utrykningsetatene er å ta seg frem i sentrum på en god og trygg måte i et område hvor det foregår store forandringer med fortetting og aktivitet. Under er noen spesifikke utfordringer utrykningsetatene ser for seg komme med gjennomføring av bypakken og utviklingen generelt i sentrum. Utfordringene er gjengitt med bakgrunn fra intervjuet med politiet, men gjelder for alle utrykningsetatene om ikke etat er spesifisert:

- Vanskelig fremkommelighet i gater med høy kantstein og kantparkering.
- Utfordring for politiet når bussen kommer utenfor politistasjonen. Politiet er avhengig av kantparkering i gaten (Baglergaten), og gaten er for smal for en trygg fremføring av store kjøretøyer.
- Stenging av Nedre Langgate vil gjøre denne traseen umulig som utrykningstrase på grunn av bredden på veien, bussfrekvensen, kantstopp og generelt store menneskemasser som krysser.
- Stor og økende biltrafikk forbi sykehuset.
- Dårlig fremkommelighet i Presterødbakken og krysset Stenmalen/Halvdan Wilhelmsens allé på grunn av kø i rushtrafikken
- Underkapasitet på p-plasser på SIV fører til belastninger på det kommunale gatenettet rundt sykehuset.
- Store arrangementer som reduserer fremkommeligheten.
- Plasseringen av politistasjonen og brannstasjon i sentrum. Brannvesenet ser etter ny lokasjon utenfor sentrum.
- En utbygging av Farmandstredet vil gi økt aktivitet og ringvirkninger i forhold til kryssende fotgjengere, buss og trafikk i området omkring Farmandstredet, og det vil vanskeliggjøre fremkommeligheten ved utrykning
- Færre kjøreruter generelt for biltrafikken gjør det også vanskeligere for utrykning.
- Tiltrettelegging av handel med større varer som møbler etc. i sentrum, vil gjøre at kunder er avhengig av å kjøre bil i sentrum.
- Manglende dimensjonering av dekke for brannbiler som har et stort akseltrykk.
- Trange gater og dårlig skille på trafikanter. Syklister som holder stor fart og er uforutsigbare er en utfordring for utrykningsetatene. Dette gjelder særlig i Nordbyen området.
- Bilister som forviller seg inn i sentrum og som ikke er lokal kjente.
- Varetransport som blokkerer all annen trafikk.
- Varetransport som foregår på brygga og andre steder hvor det er mange fotgjengere og syklister.
- Hyppige bussfrekvenser vil føre til fotgjengere som krysser før bussen kjører videre. Dette skaper farlige situasjoner for utrykning. Dette gjelder spesielt utenfor sykehuset.

7.6 Aktuelle tiltak

Utrykningsetatene ser for seg følgende mulige tiltak:

- Ny plassering av stasjon for ambulanse og brannvesenet. Politiet bør vurdere ny lokasjon på sikt.
- Snu kjøreretningen i Baglergaten for lettere utrykning for politiet ut i Tollbodgaten.
- Unngå store biler i sentrum med tanke på varelevering og blokkering.
- Riktig utformede tiltak for sikkerhet både med tanke på terror, men også med tanke på hvor man kan kjøre og hvor man ikke kan kjøre. Ref. Stockholm og Stavanger som har tatt i bruk pullerter som kan heves og senkes (Safe cities).
- Omlastningsløsninger utenfor sentrum og innkjøring i sentrum med mindre biler som er miljøvennlige.
- Tydelige skiller mellom de ulike trafikantene, med nok bredde på vei, sykkelfelt og fotgjengerareal. Visuell kontakt mellom de ulike trafikantene.
- Dimensjonere for brannbiler med lift i gater ved ombygging.

8 Oppsummering anbefalte tiltak

Under listes opp anbefalte tiltak for de ulike gruppene for å sikre minst like god fremkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rush som i dag.

Varelevering

For varelevering er parkering og fremkommelighet større utfordring enn selve rushtrafikken. Tiltakene under er anbefalte tiltak sett i sammenheng med gjennomføring av gatebruksplanen for Tønsberg sentrum.

- Etablering av flere laste og lossesoner i Tønsberg sentrum
Flere eksisterende laste og lossesoner forsvinner i gatebruksplanen. Ved at flere kantparkeringer fjernes, muliggjør dette etablering av lastelommer eller lastesoner i blant annet Møllegaten, Conrads gate, Prestegaten, Storgaten og Tønsberg brygge (se kart Figur 13).
- Sette tidsbegrensningen for vareleveringen i sentrum etter størrelse på kjøretøy som leverer. Utvide tidsbegrensningen for budbiler, og sette tidsbegrensning for levering med lastebiler på torg og i gågatene i tidsperioder med mange mennesker i gatene.
- Sette krav til opparbeidelse av varemottak på egen grunn for næringer. Det bør også tilrettelegges for, og motivere næringene til å etablere vareleveringsløsninger hvor lastebiler kan levere kvelds/nattestid. Eksempelvis om disse har egen nøkkel og kan låse inn varene.
- Tilrettelegge for varelevering ved fortetting i Teie sentrum. Med egne lastelommer eller lastesoner.
- Mulighet for å forhåndsbestille parkering for varelevering.

Hjemmetjenesten

- Reservere parkering for hjemmetjenesten ved gjennomføring av gatebruksplanen i sentrum i rushtrafikken og på dagtid frem til kvelden, når utfordringen med å finne ledig parkering er størst. Sette av egne parkeringsplasser i Tønsberg og Teie sentrum.
- Borettslag bør sette av egen parkering til hjemmetjenesten, og det bør settes krav til at nyere leilighetskomplekser i sentrum har egne gjesteparkeringer reservert til hjemmetjenesten
- For å forbedre fremkommeligheten i rushtrafikken bør hjemmetjenesten få benytte eventuelle fremtidige kollektivfelt/sambruksfelt.
- Bruk av el-sykler med lastekapasitet i sentrum i rushtiden.

Mobile tjenesteytere

- Enklere å søke spesiell parkeringstillatelse i sentrum.

Utrykningsetatene

- Snu kjøreretning i Baglergaten for å unngå utrykningsvei i busstrasé.
- Tilrettelegge for enklest mulig utrykningstrasé inn og ut av sentrum med tilkobling på ringveissystemet.
- Holdningsskapende tiltak for å lære bilister til å benytte ringveissystemet og nye traseer for bil.
- Tilrettelegge for egne vareleveringslommer for ikke stoppe øvrig trafikk og særskilt utrykning.
- Hindre at buss stopper midt i vei i hoved ferdselsårene.

9 Konklusjon

Det er en utfordring med plass i bybildet med mange trafikanter og interesser som krever sin plass. Det er viktig å skille personbiltrafikken fra næring og nyttetransporttrafikken i byplanleggingen. Færre personbiler i sentrum vil forbedre framkommeligheten for samtlige av de andre trafikantgruppene.

Det er et mål om at gjennomføring av bypakken ikke skal føre til at næring og nyttetransporten får dårligere framkommelighet i rushtiden enn den har i dag. Varelevering og mobile tjenesteytere etterstreber i stor grad å kjøre utenom rushtrafikken, og gjennomføring av bypakken bør derfor ikke gjøre det vanskeligere for dem å fortsette med dette. Hjemmetjenesten leverer tjenester hele døgnet og kommer ikke utenom rushtrafikken på samme måte som vareleveringen. Det kan være aktuelt å prøve ut andre fremkomstmidler som har bedre framkommelighet i rushtrafikken, som for eksempel el-sykkel. Utrykningsetatene er avhengig av å komme seg raskt til ringveisystemet, og plassering av fastlandsforbindelsen i tunnel mellom Kaldnes og Korten vil være avgjørende for deres framkommelighet i og utenfor rushtid. Hyppigere bussavganger og busstopp med høy kantstein vil gjøre framkommeligheten for utrykningsetatene vanskeligere.

Befolkningsvekst og fortetting i bykjernene med ønske om et attraktivt sentrum for handel i fremtiden, vil sannsynligvis føre til en økning i antall vareleveringer. Dette stiller større krav til plassering av ulike typer næring og handelsvirksomhet. Lastebiler er miljøvennlige og effektive i dag, men tar stor plass i bybildet og skaper konflikter med andre brukere av byen. Mindre gateparkering og mindre biltrafikk i bysentrene fører til bedre framkommelighet for vareleveringen. Det anbefales at gateparkering fjernes til fordel for etablering av egne lastesoner. En bedre tilrettelegging for varelevering i form av soneinndeling og tidsregulering med velutformede varemottak og lastesoner vil føre til at eksponeringstiden for vareleveringen minker til fordel for de andre brukerne av byen. Fleksible og gode varemottak vil kunne tilrettelegge for nattleveringer slik at større kjøretøyer blir en mindre del av bybildet på dagtid. Lastesoner for varelevering bør utformes som egne lommer, og bør ikke plasseres i gater hvor det tilrettelegges for sykkel. Vareleveringslomme må i så fall legges på innsiden av sykkelfeltet for at varelevering skal være lovlig.

En betydelig reduksjon i antall parkeringsplasser vil komme til å gi stort utslag for de mobile tjenesteyterne og hjemmetjenesten. For mobile tjenesteytere og hjemmetjenesten bør det tilrettelegges for å etablere alternative parkeringsløsninger enn den ordinære parkeringen, ettersom disse er avhengig av parkering for å utføre sitt arbeid.

Tendensen er at mange eldre flytter til sentrumsnære leiligheter og eldre bor stadig lenger i eget hjem før de flytter til sykehjem eller må på sykehus. Dette fører til at stadig flere eldre blir syke og pleietrengende i eget hjem i dag enn tidligere. Det er derfor et økende behov for hjemmetjenesten, og det er økt politisk press på at hjemmetjenesten skal levere mer effektive tjenester. Med en stadig økning i fortetting og antall eldre i bykjernene må byplanleggingen tilrettelegge for denne gruppen i tiden fremover. Ved å fjerne mye av den ordinære gateparkeringen blir forholdene for hjemmetjenesten enda dårligere enn den er. Hjemmetjenesten bruker i dag allerede mye av sin arbeidstid på å finne parkering. Tjenesten hjemmetjenesten leverer er ikke mindre viktig enn det er å levere varer til butikker, det handler om liv og helse.

For de mobile tjenesteyterne er situasjonen i dag ikke prekær, men med en reduksjon i antall parkeringsplasser i bykjernene vil det bli en utfordring for disse å parkere lovlig. Det bør derfor sees på en enklere løsning der det kan gis midlertidige særskilte parkeringstillatelser over tid for noen av deres kjøretøyer. En slik løsning kan enkelt løses med en app eller på nett.

Det er viktig å finne en balanse mellom målet om god framkommelighet for næring og nyttetransporten i områder med sterk befolkningsøkning, samtidig som en oppnår nullvekstmålet.

Det er behov for mer kunnskap om omfanget av næring og nyttetransport i byområdene og hvilke virkemidler som bidrar til økt effektivitet og mer miljøvennlige løsninger. I videre utredninger og planlegging anbefales det å gjennomføre videre medvirkning med hjemmetjenesten og LUKS.

10 Referanser

- Asplan Viak. (2011, 07). *vfk.no*. Hentet fra Vedtatte planer og strategier:
https://www.vfk.no/globalassets/vfk/dokumenter/regional/areal/2011_forelopigoppsummering.pdf
- Bjørger, Astrid; SINTEF. (2017, 02 10). *logistikkforeningen.no*. Hentet fra
<http://www.logistikkforeningen.no/file/fcb4e2398bc7170cd0fe084514188a6b/Astrid%20Bj%C3%B8rgen/>
- Dagens Næringsliv. (2017, 09 29). *dn.no*. Hentet fra Nyheter teknologi:
<https://www.dn.no/nyheter/2017/09/29/0548/Teknologi/sveits-tester-ut-varelevering-med-droner>
- Færder kommune. (2018, 01 31). *Færder kommune*. Hentet fra Kommuneplan:
<https://www.færder.kommune.no/tjenester/plan-bygg-og-eiendom/arealplanlegging/kommuneplan/>
- Norconsult. (2017). *Evaluering av RPBA*. Tønsberg: Vestfold Fylkeskommune.
- Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. (2018). *ofvas.no*. Hentet fra Bilsalget 2017: <http://www.ofvas.no/bilsalget-i-2017/category751.html>
- Regjeringen. (2014, 09 26). *regjeringen.no*. Hentet fra Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>
- Samferdselsdepartement. (2017, 04 05). *regjeringen.no*. Hentet fra Meld. St. 33 (2016–2017):
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>
- SINTEF. (2015, 03 26). *Sluttrapport resultater fra forskningsprosjektet grønn bydistribusjon i Oslo*. Hentet fra
https://www.sintef.no/contentassets/067ef756b7644281ad2514bef7955c53/gbo/a26453_gronn-bydistribusjon-i-oslo.pdf
- Statens vegvesen. (2017, 05 29). *vegvesen.no*. Hentet fra Mikroterminal for grønn varelevering i Oslo:
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Forskning+og+utvikling/pagaende-FoU-program/bylogistikk/prosjekter/mikroterminal-et-pilotprosjekt>
- Statistisk sentralbyrå. (2016, 06 21). *ssb.no*. Hentet fra Befolkningsframskrivinger:
<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram>
- Tønsberg kommune. (2015, 09 07). *tonsberg.kommune.no*. Hentet fra Byplan 2014 - 2026:
<https://www.tonsberg.kommune.no/politikk-og-demokrati/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/byplan/>
- Tønsberg kommune. (2017). *tonsberg.kommune.no*. Hentet fra Kommuneplanen 2014-2026:
<https://www.tonsberg.kommune.no/politikk-og-demokrati/kommuneplan-planer-og-styringsdokumenter/kommuneplanen-2014-2026/>
- Vestfold fylkeskommune. (2017). Revisjon av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). *Kompetansesamling 24. oktober 2017* (s. 39).
<https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMVE/Landbruk%20og%20mat/Kompetansesamlinger/171017%20Lovsamling/RPBA.pdf>
- Vestfold fylkeskommune. (2017, 11 16). *vfk.no*. Hentet fra Vedtatte planer og strategier:
<https://www.vfk.no/meny/tjenester-og-fagomrader/areal/vedtatte-planer-og-strategier/>