



**TØNSBERG
KOMMUNE**

– der barn ler

Kommuneplanens arealdel – 2023-2035

Rapport om næringsområder, handel og
bransjegliding & 15-minuttersbyen

Temautredning til kommuneplanens arealdel

19.04.2023

Innhold

Innledning	4
Handel	5
Situasjonsbeskrivelse	6
Handelen skaper store verdier	6
Netthandelen vokser mest	6
Tønsberg.....	6
Senterstruktur	6
Utfordringer	7
Næring	7
Om arealformål til næring og handel på kommuneplannivå	7
Overordnede føringer	9
<i>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023</i>	9
<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)</i>	9
<i>Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)</i>	10
<i>Arealstrategi for Tønsberg kommune</i>	10
Handel med plasskrevende varer eller plasskrevende varehandel?.....	12
Utviklingstrekk innenfor varehandelen	13
Netthandel	14
Dagligvarehandel	14
Differensiert lokaliseringsstrategi for handel	15
Kilens rolle i strategien for handelslokalisering	17
Delområder utenfor 15-minuttersbyen og senterstrukturen	20
Område 1: Ås	21
Område 2: Hesby	25
Område 3: Ved Tuben	29
Område 4: Jarlsberg Travbane	32
Område 5 Ødegården	35
Område 6 Nauen	37
Område 7 Barkåker næringsområde	40
Vurderinger av områdene/innspillene utenfor 15-minuttersbyen	43
Område 1 Ås	43
Område 2 Hesby	44
Område 3 Ved Tuben	45
Område 4 Jarlsberg Travbane	45
Område 5 Ødegården	46

Område 6 Nauen	47
Område 7 Barkåker næringsområde	47
En differensiert lokaliseringstrategi for handel – på vei mot handelsklynger?	48
Revurdering av områder avsatt til forretning som ikke bygger opp under senterstrukturen	48
Kontor	49
Bysentrum.....	50
Kortens rolle for kontorlokalisering	50
5- og 15-minutterbyen.....	51
Arealinnspill og endringer i arealdelen for viktige deler av 15-minuttersbyen.....	55
Område 1: Sentrum	55
Område 2: Kaldnes/Teie	56
Område 3: Stensarmen	57
Område 4: Korten.....	58
Område 5: Kilen.....	59
Vurderinger og plangrep i 15-minuttersbyen	59
Maritime næringer	67
Innspill på Vallø og Jarlsø	67
Vurderinger Vallø og Jarlsø	68
Plangrep Vallø og Jarlsø.....	71
Lokalt og regionalt viktige næringsklynger og utviklingsområder	73
Slagentangen	73
Rygg Miljøpark.....	73
Barkåker.....	74
Bentsrud syd.....	74
Lokalt viktige næringsklynger og utviklingsområder.....	74
Anbefalinger og plangrep	74

Innledning

Denne rapporten er en del av kommuneplanarbeidet i Tønsberg kommune som har pågått gjennom 2022 og 2023. Ved den politiske behandlingen – grovsiling av arealinnspill – i juni 2022, ble det lagt opp til at arealinnspill som dreide seg om endret bruk av eksisterende byggeområder for handel og næring skulle inngå i en egen utredning om næringsområder, handel og bransjegliedning. Disse innspillene skiller seg betraktelig fra innspillene om nye byggeområder i LNF-områder. Konsekvensen av en planendring vil dermed være helt annerledes enn omdisponering til byggeområde fra LNF og føringer for påfølgende reguleringsplaner blir en like viktig del av kommuneplanen som hvilket arealformål et område settes av til i kommuneplankartet.

Hensikten med rapporten er å vurdere en rekke av arealinnspillene som har kommet til oppstarten av planarbeidet, med frist i februar 2022, og se disse i sammenheng med hverandre, kommunens behov og den overordnede arealpolitikken.

Arealer til næring er av stor betydning for verdiskapning og sysselsetting i Tønsberg i årene som kommer. Handelen er en viktig del av dette, hvilke grep som tas innenfor de eksisterende handels- og næringsområdene har stor betydning for målsettinger i arealpolitikken og kommuneplanens hovedgrep: Styrke Tønsberg som et attraktivt og urbant by- og regionsenter og en bærekraftig område- og lokalsenterutvikling. Som samfunnsutvikler har kommunen også mål om å bidra til helsefremmende, inkluderende og trygge lokalsamfunn samt å legge til rette for miljøvennlig mobilitet.

Helt sentralt i dette er at besøksintensive virksomheter legges til de stedene som er utpekt i arealstrategiens senterstruktur. Næringsområdene som ikke hører til senterstrukturen får dermed en nøkkelrolle i å sikre de funksjonene som er mer arealkrevende og mindre besøksintensive. Arealinnspillene for endret bruk av næringsområder må dermed vurderes opp mot disse målsettingene. Til grunn for alt dette ligger klima- og miljøvennlig vekst og utvikling, der areal er en begrenset ressurs og tidligere tiders behov for å bygge ned landbruks- natur og friluftsområder for å løse samfunnsbehov må snus.

I planprogrammet til kommuneplanens arealdel (fastsatt i kommunestyret 20.04.2022) står følgende om teamet:

Utrednings- og oppgavebehov verdiskaping og næringsutvikling:

- *Vurdere fortetningsmuligheter og bedre utnyttelse i eksisterende næringsområder.*
- *Innenfor verdiskaping/næringsbebyggelse skal det særskilt vurderer følgende:*
 - *vurdere hvordan kommunen kan tilrettelegge for utviklingen av næringsklyngene på Rygg, Ås og Barkåker*
 - *analysere endringene i varehandelen og vurdere justeringer for eksempelvis plasskrevende varehandel, logistikk- og netthandelskonsepter.*
 - *sikre tilstrekkelig areal til fremtidig maritim næring ved viktige dypvannskaier*
 - *avklare plassering og arealbehov for aktivitetsparker /fornøyelsesparker i overordnet plan (som f.eks. klatre- og trampolineparker, lekeland)*
- *Arealer til råstoffutvinning, deponi og gjenbruk av masser må sikres*

• *Næringsarealene skal kategoriseres med tillatte underformål som lager, industri, kontor etc. i plankartet – dette vil tydeliggjøre og erstatte del av bestemmelse § 2.6.2 Generelle bestemmelser til næringsbebyggelse*

I kommuneplanarbeidet har det vært satt ned flere temagrupper for å jobbe med en rekke av temaene som ble fremhevet i planprogrammet. Til grunn for denne utredningen ligger arealinnspill fra en rekke eiendomsutviklere og grunneiere i de aktuelle områdene, gjeldende lokal, regional og nasjonal politikk, samt utredninger og anbefalinger fra følgende temagrupper i kommuneplanarbeidet:

- Næring, handel og kontor
- Rygg Miljøpark
- Maritim næring
- Lokalisering av aktivitetsparker

Handel

Handelen i Tønsberg har lange tradisjoner og Tønsberg står sterkt som handelsby. Selv om handelen alltid har vært i endring og aktører i handelsnæringen alltid har måttet tilpasse seg nye situasjoner, er det mange tegn til at disse endringene foregår langt raskere i dag enn for bare noen få år siden. Gjennom flere tiår har balansen mellom sentrumshandel i byen, handelstilbudet i nærmiljøene der folk bor og ikke minst bilbaserte handelssteder vært tema i arealplanleggingen. Et langt nyere tema for arealplanleggingen er netthandelen, og selv om netthandel har vært et fenomen i flere år allerede, har pandemien 2020-2022 økt omfanget av den betraktelig.

Et gjennomgående tema i private innspill til kommuneplanens arealdel er behovet for områder for handel med plasskrevende varer og mulighet for å tilby visning og henting av varer hos lager/logistikkbedrifter som også driver netthandel. I nasjonale og regionale føringer er lokalisering av handel til sentrumsområder og kollektivknutepunkter. I kommunens egen arealstrategi er handel pekt på som viktige for å styrke både bysentrum, område- og lokalsentre. Samtidig peker planprogrammet på at varehandelen er i endring og at endringen preges av utviklingen innen plasskrevende varehandel, logistikk- og netthandelskonsepter. I de private innspillene pekes det på varegrupper som landbruksmaskiner, lystbåter, anleggsmaskiner og ulike typer kjøretøy, varer som er arealkrevende i seg selv og som det vil være vanskelig å finne egnede lokaler til i bysentrum. Arealpolitikens føringer for handelslokalisering oppleves som for rigide for aktører som ikke entydig kan kategoriseres som lager- eller handelsbedrifter eller som omsetter varer av svært ulike kategorier. Bransjegliding er et begrep som ofte brukes om bedrifter og virksomheter som ikke passer inn i arealplanleggingens kategorier.

Interessen for å etablere handel i nye områder må både ses på som et tegn på at det er behov for arealer til handel, men også som at handelsområder er mer kommersielt interessant enn andre typer næringsområder. Å åpne opp for handel på nye steder vil dermed redusere tilgangen på areal for næringer som prismessig ikke kan konkurrere med handelsbedrifter. Spesielt på steder med god tilknytning til hovedveinettet kan denne konkurransen fortrenge industri- håndverks- og lagervirksomhet, næringer som har behov for god veiinfrastruktur. Tilrettelegging for handel med plasskrevende varer på slike steder innebærer også en åpning for at lokalene overtas av handelsvirksomheter med detaljvarer senere.

Situasjonsbeskrivelse

Handelen skaper store verdier

Varehandelen har stor betydning for norsk økonomi og er den største sysselsetteren i privat sektor. Samlet bidrar handelsnæringen med 9,5 prosent av den totale og lokale verdiskapingen av varer og tjenester. Bidraget til bruttonasjonalproduktet utgjorde over 250 milliarder kroner i 2019.

Næringen spiller en viktig rolle som regional sysselsetter og inngangsport til yrkeslivet for yngre og ufaglærte personer. Rundt 25 prosent av alle sysselsatte i alderen 15-24 år jobbet innenfor varehandelen i 2019. Handelsnæringen sto for 13 prosent av den totale sysselsettingen i Norge. Produktivitetsveksten i varehandelen har over tid vært høyere enn gjennomsnittet for norsk næringsliv. I perioden 2000-2019 vokste produktiviteten i varehandelen med 3,8 prosent i gjennomsnitt per år, mot årlig 1,6 prosent for Fastlands- Norge. Næringen har dratt nytte av sterk konkurranse, tatt i bruk ny teknologi og effektivisert verdikjedene.

Netthandelen vokser mest

I 2019 tok netthandel 31 prosent av veksten i nordmenns varekjøp. Netthandel var den salgskanalen som vokste mest, og det var utenlandske nettbutikker som sto for den største økningen. De fysiske norske butikkene økte salget med knappe 1 prosent, hvilket var en svakere vekst enn i 2018.

Det er verdt å nevne at Tønsberg kommune deltar i et større forskningsprosjekt sammen med en rekke andre kommuner og fylket i regi av USN. Her forsker bl.a. flere doktorgradsstipendiater på hvordan internasjonal netthandel vil påvirke lokalt handelsmønster i årene som kommer. Dette arbeidet er dessverre forsinket på grunn av pandemien og avsluttes ikke før i 2023/24.

Tønsberg

Tønsberg sentrum har en høy varehandelsomsetning pr innbygger sammenlignet med kommuner/byer vi normalt sammenligner oss med. I fgl. Vista analyse skyldes dette at Tønsberg har et stort og attraktivt kjøpesenter sentralt plassert, noe som gir positiv effekt også for varehandel utenfor kjøpesenteret. F.eks. er den totale varehandelsomsetningen ca 70% høyere pr innbygger enn hva vi ser i Horten. Det vi også leser er at områdesentere med offensiv markedsstrategi har opplevd en sterk vekst gjennom det siste tiåret. Her ser vi spesielt Revetal stikker seg ut med en kraftig omsetningsvekst pr innbyggere i gamle Re kommune. Nå er alle disse tallene hentet fra før pandemien, men Virke bekrefter at dette forsterker seg gjennom pandemien hvor det kan se ut som vi har en lekkasje fra sentrum til omkringliggende områdesentere.

Senterstruktur

Tønsberg har en raskt voksende befolkning. Demografiutviklingen viser at vi blir mange flere eldre innen kort tid. Utfordringene rundt bærekraft, miljø- og klima er alarmerende. Behov for stedstilhørighet og sosial kontakt er stadig tydeligere. Sett i lys av dette krever situasjonsbeskrivelsen at vi vurderer om handel og tjenester i større grad kan bli tilbudt der folk bor. Behovet for en endring i senterstrukturen vokser derfor fram og finner sin løsning i f.eks. områdesenter, lokalsenter og nærsenter. En aldrende og aktiv befolkning har mye å tjene på å kunne finne det de trenger i gang- og sykkelavstand samtidig som sentrene utvikles til å være et bærekraftig kollektivknutepunkt som lett knytter sentrene til bysentrum. Denne utviklingen vil også kunne åpne opp for å gi næringslivet forretningsmuligheter og med det nye arbeidsplasser.

Utfordringer

Handelen er i endring – slik den alltid har vært. Noen av de viktigste driverne bak dette er teknologi, globalisering og forbrukerens preferanser. Handelen ble lenge omtalt som en beskyttet næring. Dette er ikke tilfellet i 2022. Butikken på hjørnet har fått langt flere konkurrenter. Konsumenten er kun noen tastetrykk unna neste kjøp. Netthandel har bidratt til økt tilgjengelighet, større vareutvalg og prisgjennomsiktighet, noe som har økt konkurransen kraftig. For å være konkurransedyktig i tiden som kommer kreves det betydelig omstillingsevner både fra det enkelte handelspunkt, men også for de som tilrettelegger for varehandel.

Selv bransjer hvor relativt lite av salget foregår på nett, som f.eks. byggevarehandel og apotek, har nå godt over halvparten av aktørene nettbutikk. Denne andelen forutsetter vi kommer til å fortsette å øke de neste årene, og det blir viktigere være til stede der kunden er uavhengig av i hvilken kanal selve salget blir gjennomført.

Forbrukerens adferd er en viktig driver bak endringene i handelen. Varehandelsaktører som har bred kunnskap om hva som ligger bak kundens valg kan tilpasse seg, og i noen tilfeller påvirke, forbrukernes preferanser. Dette er en fordel i en verden hvor konkurransen om konsumentenes kroner aldri har vært sterkere. Hvorfor velger vi som vi gjør? Hvorfor handler vi enkelte varekategorier på nett, mens vi foretrekker å handle andre varer i fysisk butikk? I 2020 har vi statistikk som viser at vi handlet mest klær, bøker og elektronikk på nett, men som nevnt er dette i sterk endring.

Næring

Selv om handelen er en viktig næring, er det i arealplansammenheng et klart skille mellom næring og handel. I områder avsatt til næringsbebyggelse inngår ikke det å drive handel, slik virksomhet har andre dedikerte arealformål. I denne utredningen har ikke industri et hovedfokus, men det er verdt å nevne at det som tidligere var et eget arealformål – industri – i dag inngår i arealformålet næringsbebyggelse.

Om arealformål til næring og handel på kommuneplannivå

I kommuneplanens arealdel er det helt sentralt hva slags arealformål et areal er satt av til. Her gir plan og bygningsloven §11-7 rammene for hvilke formål som kan brukes.

Siste kulepunkt i dette tema fra planbeskrivelsen (se side 4 og 5) under utrednings- og oppgavebehov om tillatte underformål er undersøkt i kommuneplanprosessen, og det er klart at *næringsformålet* i seg selv er et underformål av *hovedformålet bebyggelse og anlegg* og kan ikke deles opp i underformål i kommuneplankartet – på kommuneplan nivå. Næringsformålet på reguleringsplannivå derimot har ulike kategorier, som kan gis så vidt ulike reguleringsplanformål som angitt i tabellen under, jf. kartforskriften:

Reguleringsplanformål under kommuneplanformålet næringsbebyggelse	Veiledende tekst, jf. Veileder til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister («kartforskriften»)
Næringsbebyggelse (som kommuneplanformålet)	<ul style="list-style-type: none"> • Omfatter industri-, håndverks- og lagervirksomhet. • Omfatter ikke forretning/handel og tjenesteyting
Kontor (reguleringsplanformål)	<i>Kontor forbindes gjerne med "administrasjon". Man bruker tjenesteyting når det er tale om mer typisk kunderettet produksjon, (Tjenesteyting</i>

	<i>avstedkommer gjerne mer trafikk til og fra virksomheten enn det som normalt gjelder for kontor.)</i>
Beverting	
Industri	<i>Omfatter ikke avfallsanlegg</i>
Lager	
Bensinstasjon/vegserviceanlegg	
Annen næring	<i>Kan bl.a. omfatte</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>messehall</i> • <i>konferansesenter</i> • <i>forskningscenter/park</i>

På grunn av denne store variasjonen reguleringsplanformålene under kommuneplanformålet *næringsbebyggelse* gir er ikke formålsdefinisjonen næring i kommuneplan tilstrekkelig for å avklare ønsket plassering etter arealstrategien, ABC-prinsippet eller overordnede føringer – for eksempel er det stor forskjell på hvor *kontorer og beverting* passer inn i arealpolitikken sammenlignet med *lager og industri*. De ulike underformålene er også svært ulike når det gjelder egnetheten til å kombinere med annen arealbruk. Arealer til industri og lager vil som regel være langt mindre egnet til å ligge ved siden av boliger, skoler, barnehager osv. enn det kontorer. De ulike underformålene av næringsbebyggelse har også svært ulike transportmessige konsekvenser – lager (og industri) kan være lite arbeidsplassintensive virksomheter som tar imot tungtransport på ulike tider av døgnet, mens kontor kan være steder med stort trykk av privatbiler på korte tidspunkter rundt arbeidshagens start og slutt. Dette kan virke selvsagt, men når hovedformålet næring i utgangspunktet åpner for alle underformål i tabellen over, gir dette noe usikkerhet for omgivelsene at et areal er satt av til næring på kommuneplannivå.

Det er også stor betydning for de problemstillingene som er oppstilt i planprogrammet at det er presisert i veileder til kartforskriften at handel, forretning og tjenesteyting IKKE omfattes av næringsformålet. I en kommune som Tønsberg der handel er en svært viktig næring, er det viktig å legge merke til at det på områder avsatt til næring i kommuneplanen, ikke er tillatt med handel.

På kommuneplannivå er det tre arealformål som åpner for handel; *sentrumsformål, forretninger og kjøpesenter*. For arealformålet *forretninger* sies det i veiledningen: «*Kan i reguleringsbestemmelser angi at det skal være forretninger for plasskrevende varer eller dagligvarer.*». Dersom kommuneplanen skal avsette områder til forretninger med plasskrevende varer, er det derfor nødvendig at det utarbeides en reguleringsplan. For å sikre forutsigbarhet om hva slags varehandel forslagsstillere kan forvente å få regulert inn på et område avsatt til forretning, kan kommuneplanen omtale de ulike områdene i bestemmelser og retningslinjer. Det er imidlertid gjennom reguleringsprosessen dette klargjøres helt, da styringsverktøyene på kommuneplannivå er begrenset til overordnede arealformål. Å tilrettelegge for handel med plasskrevende varer kompliseres av at det ikke foreligger en entydig definisjon fra sentralt hold av hvilke varer dette er, og det oppleves stor bransjegliding.

Kombinert bebyggelse- og anleggsformål er et relativt utbredt arealformål på områder der det ønskes en blanding av næringsformål og forretninger. Det er kun arealformålene under bebyggelse og anlegg som kan inngå i kombinasjonene. Disse er:

- boligbebyggelse (B)
- fritidsbebyggelse
- sentrumsformål

- kjøpesenter
- forretninger (F)
- bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting (T)
- fritids- og turistformål
- råstoffutvinning (R)
- næringsbebyggelse (N)
- idrettsanlegg (I)
- andre typer anlegg
- uteoppholdsarealer
- grav- og urnelunder

I arbeidet med ny kommuneplan er områdene avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål gjennomgått, slik at det fremkommer tydelig på plankartet hvilke av arealformålene listet opp over som inngår i det enkelte byggeområde. På nytt plankart er blokkbokstavene i parentes påført de kombinert (stripete) byggeområdene der det er åpnet for slik arealbruk. Underformål uten bokstav i parentes inngår ikke i noen av de kombinerte byggeområdene i Tønsberg kommune.

Overordnede føringer

En av utfordringene knytta til å legge til rette for handel med plasskrevende varer på kommuneplannivå, er at det ikke er entydige arealformål tilpasset slik handel. At det heller ikke foreligger entydige definisjoner av hvilke varegrupper som inngår i plasskrevende varer, slik at det har vokst fram ulike definisjoner i ulike kommuner og fylker, gjør det også vanskelig å finne en enhetlig praksis på feltet. At definisjonene varierer geografisk, men også at de har endret seg over tid, kan være et resultat av at varehandelen har vært i endring over tid, og også at det er ulike utfordringer på ulike steder i Norge. Nedenfor følger en gjennomgang av føringene for handelslokalisering, der **omtale av handel spesielt er understreket med gult**:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

*«Regjeringen mener det er viktig at hovedtyngden av **handelsvirksomhet**, boligbygging og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres innenfor tettsteder som defineres og avgrenses gjennom kommunal planlegging. Det vil kunne bidra til utvikling av levedyktige by- og tettstedssentre og lokalsamfunn og styrke knutepunktene på kollektivaksene.»*

Regjeringens forventninger:

*«Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service, **handel** og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med eksisterende eller framtidige kollektivknutepunkt.»*

Dokumentet understreker flere steder handelens funksjon for å skape levende og attraktive byer og tettsteder, også for å redusere bilbruken.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)

*«4.5 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. Dette gjelder også for besøks- og*

arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.»

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Regional planbestemmelse 1 – Lokalisering og dimensjonering av store handelsetableringer:

«Etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal på over 3 000 kvm eller utvidelse til over 3 000 kvm samlet bruksareal er bare tillatt i by- og større tettstedssentre eller andre områder for handel, slik disse er lokalisert og avgrenset i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan, jf. R6 og R7.»

Regional planbestemmelse 2 – Forbud mot handelsetableringer langs E18

«Det tillates ikke etablering av handelsvirksomhet i et belte på en km på hver side av E 18. Forbudet gjelder ikke områder som inngår i by- og større tettstedssentre eller andre områder for handel, slik disse er lokalisert og avgrenset i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan, jf. R6 og R7.»

R6 – Retningslinje om lokalisering og dimensjonering av handel

«Etablering og utvidelse av handelsvirksomhet skal skje i områder avsatt til sentrumsformål eller andre formål som hjemler handel i kommuneplanens arealdel. Generelt unntatt for kravet om slik overordnet planmessig avklaring er:

- Handelsetableringer og/eller utvidelser av handelsvirksomhet inntil 1 000 kvm samlet bruksareal.*
- For etableringer og/eller utvidelser inntil 3 000 kvm samlet bruksareal kan kommunen etter en skjønnsmessig vurdering av virkningen på eksisterende by- og tettstedssentre, fravike kravet.*

I mindre tettstedssentre tillates etablering av handelsvirksomhet med samlet bruksareal inntil 3 000 kvm. Etablering og utvidelse av handelsvirksomhet utover 3 000 kvm bruksareal krever en overordnet planmessig avklaring med handelsanalyse. Handelsanalysen skal utarbeides i samsvar med føringer gitt i avsnittet om handelsanalyse.

Etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal på over 3 000 kvm eller utvidelse til over 3 000 kvm samlet bruksareal er bare tillatt i by- og større tettstedssentre eller andre områder for handel, slik disse er lokalisert og avgrenset i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan.

Det tillates ikke etablering av handelsvirksomhet i et belte på en km på hver side av E 18. Forbudet gjelder ikke områder som inngår i by- og større tettstedssentre eller andre områder for handel, slik disse er lokalisert og avgrenset i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan.»

Arealstrategi for Tønsberg kommune

«Bærekraftig senter- og stedsutvikling

Tønsberg kommune skal redusere klimagassutslippene med 60% innen 2030. For å nå dette målet må vi legge til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette kan løses gjennom å styrke by- og senterstrukturen ved at all ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor allerede etablert senterstruktur.

*Senterstrukturen i Tønsberg deles inn i fire nivå ut ifra behov, funksjon og omland. Detaljert avgrensning av sentrene og viktige temaer som omfang av **handel** og utnyttelsesgrad avklares i neste revisjon av arealdelen.*

1. Tønsberg by

Tønsberg by med tilliggende sentrumsområder skal dyrkes som både kommune- og regionscenter. Det er av stor verdi for hele Tønsbergregionen at byen Tønsberg har en høy attraksjons- og tiltrekningskraft. Dette skal skje gjennom:

- et stort mangfold av tilbud innen **handel**, kultur, arbeidsplasser og tjenestetilbud.
- å sørge for god blanding av bolig og næringstilbud i og rundt bykjernen.
- å videreutvikle Tønsberg som et regionalt transportknutepunkt med god tilgjengelighet og sentral plassering av jernbane- og busstasjon – med enkel overgang til andre miljøvennlige transportmidler.
- å ta vare på byens identitet og det historiske sentrum.
- å sørge for nok parker, plasser og byrom av god kvalitet og varierte innhold.
- å prioritere etablering av promenader og rekreasjonsarealer langs Kanalen.
- at veksten vi planlegger bør skje ut fra bykjernen, og at utvikling av områdene rundt må skje i en takt som gjør at ikke bysentrum svekkes.

2. Områdesentre

Områdesentrene Revetal, Sem og Tolvsrød er i dag veletablerte tettsteder som skal videreutvikles med et bredt tilbud innen **varehandel** og servicefunksjoner. Det skal fortettes i og nær områdesentrene og omfanget avklares i neste revisjon av arealdelen. I tillegg til effektiv bruk av arealer er inkluderende og aktive møteplasser, samt miljøvennlig og effektive mobilitetsløsninger viktig i fremtidig utvikling av områdesentrene.

Bygdebyen Revetal er definert som et områdesenter og skal videreutvikles som **handelscenter**, bo- og tettstedssenter med et bredt tilbud av offentlige tjenester og arbeidsplasser.

3. Lokalsentre

Lokalsentrene skal videreutvikles med tilbud dimensjonert for å dekke det daglige behovet for **varehandel** og tjenester. Det kan være **dagligvare** og enkelte servicefunksjoner innen helse, og hverdagsaktiviteter som skole/barnehage og idrett. Det skal legges opp til noe fortetting i og nær lokalsentrene og omfanget avklares i neste revisjon av arealdelen. I tillegg er inkluderende og aktive møteplasser, samt miljøvennlig og effektive mobilitetsløsninger viktig i fremtidig utvikling av lokalsentrene.»

For nærsentrene er ikke handel omtalt.

«**Slik skal vi lokalisere handelsområder**

Detaljhandel

Bysentrum er kommunens fremste område for detaljhandel. Etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal (BRA) på over 3000 m² er bare tillatt i bysentrum eller i andre definerte områder for denne typen handelsvirksomhet (slik de er vist i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller reguleringsplan).

Plasskrevende varehandel

Plasskrevende varehandel som eksempelvis byggevare (både butikkhandel og engros), hagesenter og bilbutikker, skal lokaliseres på Kilen eller i andre områder definert for denne typen handelsvirksomhet (slik de er vist i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller reguleringsplan).

Handel med plasskrevende varer eller plasskrevende varehandel?

Svært mange av kommuneplanens innspill tar til orde for å åpne for handel med plasskrevende varer på steder som ikke er pekt ut som områder for handel i gjeldende planverk eller arealstrategi. Handelsvirksomheter som trenger stor plass til sine varer på grunn av selve varenes størrelse har små muligheter til å finne lokaliseringer i sentrumskjernene, og ikke heller nødvendigvis på Kilen. Arealstrategien peker spesifikt kun på Kilen, men med åpning for at andre ikke omtalte områder også kan være sted for slik handel. På grunn av rekkefølgekrav med hensyn til infrastruktur er ikke Kilen i dag klargjort for slike nye etableringer som vedtatt arealpolitikk i Tønsberg peker på.

Utviklingen går imidlertid i retning av at det ikke er nødvendigvis er varene som selges som er plasskrevende, men selve butikkene. Såkalte «big-boxes» med et bredt vareutvalg i store volum og priser som er konkurransedyktige med netthandel. Det brede vareutvalget kan bestå av noen plasskrevende varer, men i hovedsak er det detaljvarer som tradisjonelt har vært omsatt i mindre nisjebutikker. Det brede vareutvalget gjør at handelskonseptene ikke entydig lar seg kategorisere når hagesentre selger batterier, byggevarehus selger interiørartikler, bilrekvisitaforretninger selger leker osv. Det er ikke varene i seg selv som gjør at mange av disse butikkene ikke finner egnede lokaler i sentrum, men størrelsen på selve butikken.

Begrepet plasskrevende varer ble først brukt i Rikspolitisk retningslinje (RPR) for lokalisering av handel i 1999. Da RPR ble avviklet etter ti år, ble den videreført som Rikspolitisk bestemmelse fra 2008.¹ Denne ble opphevet i 2018, men de regionale planbestemmelsene i RPBA har overtatt som styringsverktøy på området. Opprinnelig ble plasskrevende varer definert som

- Biler og motorkjøretøy
- Landbruksmaskiner
- Trelast og andre større byggevarer
- Planteskoler og hagesentre
- Lystbåter

I påfølgende planlegging har definisjonen enkelte steder blitt utvidet til hvitevarer, brunevarer og møbler. Enkelte av kjedene i «big box»-segmentet har blitt definert som byggevarer, selv om vareutvalget er langt bredere. Skillet mellom bransjer viskes i mange tilfeller ut, såkalt bransjegliedning, og dette bidrar til at planmyndighetene får mindre styring av hvilke typer virksomheter som får etablere seg hvor. Av bransjene listet opp over er det byggevarer og hagesentre som ser ut til å være mest preget av bransjegliedning.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk skiller ikke mellom detaljhandel og plasskrevende varer i de regionale planbestemmelsene. Begrensningen på 3000 m² gjelder all type handel og styringen overlates til kommunenes arealplanlegging, der de regionale planbestemmelsene danner grunnlag

¹ <https://www.baerum.kommune.no/globalassets/styrende-dokumenter/kommuneplanen-arealdel/2022-/vista-analyse--2022-15-fremtidens-naringsparker---sentrums-rolle-trender-...9780770.pdf>

for innsigelse. I RPBAAs listedefinisjonsforklaringer er imidlertid plasskrevende varer definert slik: «byggevare (både butikkhandel og engros), hagesenter og motor».

I kommunal- og distriktsdepartementets kommuneplanveileder utgitt mars 2022 er ikke temaet omtalt bortsett fra at: «*Detaljhandel omfatter all form for varesalg til private sluttbrukere.*»² Disse føringene, sammen med at styringsmulighetene på kommuneplannivå – gjennom arealformålene – er begrenset, gjør at handlingsrommet for å legge ut arealer til forretninger med hensikt om å legge til rette for handel med plasskrevende varer er svært begrenset fra regionale og statlige myndigheters side. Der slik utvikling likevel har funnet sted, kan det for eksempel skyldes små, språklige nyanser i reguleringsbestemmelsene som ikke har blitt fanget opp av innsigelsesmyndigheter.

Et kjent eksempel er næringsområdet på Langrønningen i Bamble kommune der ordet «til» har kommet inn i reguleringsbestemmelsene underveis i behandlingen, tilsynelatende uten at dette ble fanget opp av overordnede myndigheter og at det dermed heller ikke ble fremmet innsigelse til bestemmelsen: «*Handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget er til biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesentre og planteskoler.*»³ Andre steder, slik som da det ble åpnet for byggevarehus på Fokserød i Sandefjord kommune ved kommuneplanrevisjonen i tidligere Sandefjord kommune i 2014, ble spørsmålet avgjort i departementet etter innsigelse⁴, altså nasjonal politikk.

Utviklingstrekk innenfor varehandelen

I en næringsanalyse for Kaldnes vest har Vista Analyse sett på utviklingen i varehandelen i Norge og i vår region⁵. Analysen konkluderer med at det er et begrenset potensiale for vekst i varehandel i vår region. De store markedsvinnerne er kategoriene innen bredt vareutvalg (typisk «big box») og netthandel.

I tallgrunnlaget i analysen fremkommer det også at Tønsberg sentrum står sterkt som handelssentrum, sammenlignet med svært mange byer på Østlandet: «*Omsetning av utvalgsvarer (varer som klær, sko, ur, optikk og gaver mv som er varer som er lette å bære med deg hjem) er viktig når det er snakk om handelens betydning for bysentrum. Utvalgsvarer er de vareslagene som er best egnet i sentrum. Klær, sko, ur, optikk bok, papir, gaver, interiør og tekstil inngår i kategorien utvalgsvarer. Varene har lav vekt og lite volum og er enkle å ta med seg hjem på kollektive transportmidler. Tønsberg har en overdekning på hele 58 prosent for disse vareslagene. Det viser at Tønsberg er en sterk handelsby. Å arbeide strategisk for å holde denne posisjonen er et viktig strategisk mål.*»

Det pekes videre på at klyngeprinsippet, som ligger til grunn i Tønsbergs næringsplan, også er et godt prinsipp for lokalisering av handel. Eksempelvis vil det være en styrke for handelen samlet sett om flere bilforhandlere ligger i samme område, flere byggevarehus ligger i samme område osv. Også for forretninger innenfor bredt vareutvalg vil klyngeprinsippet være en styrke, for eksempel kan det

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/135bf8fa9f264d7b86700a7711863578/no/pdfs/h-2481-b-kommuneplanens-arealdel.pdf>

³ <https://grenlandskart.nois.no/webinnsyn/Content/plandialog/GetGIplanregisterFil.aspx?systemid=e454c464bd404ff799bd7cb1ac64f939&k=3813&arkivnavn=WINMAP>

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/sandefjord-kommune---innsigelse-til-kommuneplanens-arealdel---etablering-av-byggevarehandel-pa-fokserod/id2365270/>

⁵ https://faerder.kommune.no/_f/p1/i0bbe28c-794e-48e0-ae0c-16dee3b5a0d1/naringsanalyse-kaldnes-vest.pdf

bidra til felles parkeringsløsninger, som igjen reduserer arealbeslaget til parkering. Det beste eksempelet på en slik klynge i Tønsberg kommune i dag er nok bysentrum der utvalgsvarer, tjenester, servering og kulturopplevelser ligger tett på hverandre og gir synergi-effekter.

Netthandel

Netthandel har økt i mange år. Omfanget skjøt for alvor fart under pandemien, og da også blant de eldste aldersgruppene, som tidligere handlet lite på nett⁶.

Stort vareutvalg, lave og lett tilgjengelige priser og enkle muligheter for hjemtransport er sannsynlige forklaringer. Under pandemien var det i mange områder også eneste alternativ for å handle varer i perioder, og også en måte å følge anbefalingene om å holde fysisk avstand. Kunden vet ofte ikke hvor varen som bestilles sendes fra og netthandelen er i stor grad internasjonal eller i hvert fall ikke lokal. Et bredt utvalg av varer omsettes gjennom netthandel, men mange av varegruppene som klær og sko, bøker, skjønnhet og helse står i direkte konkurranse med sentrumshandelen. Omfanget av netthandelen ligger utenfor det kommunen kan påvirke gjennom arealplanlegging, men kommunen kan gjennom arealplanlegging legge til rette for at aktører innen netthandel etablerer seg i Tønsberg.

Når netthandelen vokser, sysselsetter den også stadig flere. Netthandelen innebærer altså ikke bare konkurranse for den tradisjonelle handelen i Tønsberg kommune, men muligheter for økt etablering. I Sandefjord har det vokst fram en klynge innenfor netthandel, det indikerer at vår region har en beliggenhet der logistikk og tilgang på arbeidskraft er egnet for netthandelsvirksomheter.

Blant innspillene til kommuneplanens arealdel finner vi også innspill som tar til orde for å åpne for handel med plasskrevende varer på næringsområder som i gjeldende planer er pekt på som lokalisering for logistikkbudrifter, og dette er begrunnet med ønske om å drive netthandelsbudrifter. I gjeldende arealdel for tidligere Tønsberg kommune er det åpnet for såkalte «showroom», som også vil kunne innebære hentepunkt for netthandel. Disse er riktignok begrenset til kun 30 kvadratmeter, men er også ment som en mulighet for et hentepunkt for netthandelsbudrifter. Uansett om 30 kvadratmeter kan være lite areal for mange varekategorier, bør det være et skille mellom butikker som tilbyr henting av varer bestilt på nett og netthandelsbudrifter som tilbyr henting av bestilte varer, der førstnevnte må ligge i områder der handel er tillatt, mens sistnevnte kan skje i næringsområder, med klare begrensninger.

Dagligvarehandel

Det er få innspill om dagligvarehandel til kommuneplanens arealdel, og ingen innenfor områdene som vurderes i denne rapporten. Dagligvareforretninger er de mest besøksintensive forretningene og har også en helt sentral funksjon i å utvikle område- og lokalsentra som møteplasser. Også innen denne bransjen ble pandemien et taktskifte for andelen varer som blir omsatt på nett.

Gjeldende arealdel for tidligere Tønsberg har en retningslinje for lokalisering av dagligvareforretninger inntil 1000 m². Dette er en retningslinje som er ment å sikre mulighet for etablering av dagligvareforretninger i lokalmiljøer som mangler et slikt tilbud, da retningslinjen innebærer et dokumentasjonskrav om at etableringen ikke skal ha et kundegrunnlag som overlapper vesentlig med tilsvarende forretning i nærområdet, nærmeste nær-/lokalsenter eller byområdet.

⁶ <https://www.ssb.no/teknologi-og-innovasjon/informasjons-og-kommunikasjonsteknologi-ikt/statistikk/bruk-av-ikt-i-husholdningene/artikler/4-av-5-handlet-pa-nett>

Konkurransetilsynet har ved planoppstart til kommuneplanens arealdel for Tønsberg uttalt seg kritisk til denne retningslinjen, da den vurderes som et hinder for nye etableringer innen bransjen⁷.

Tønsberg kommune har besvart Konkurransetilsynet, og presisert at retningslinjen gjelder som et mulig unntak fra hovedregelen om at forretninger skal være plassert innenfor arealformålene som åpner for dette og ikke er i konflikt med de overordnede målsettingene i kommuneplanen. Konkurransetilsynet er ikke normalt noe som vektlegges i arealplanprosesser. Etter kommunens vurdering vil en viss reduksjon av konkurransen i ulike markeder være en direkte følge av at kommunens arealer er en begrenset ressurs, og at arealplanlegging nødvendigvis vil være til hinder for en helt fri etablering av nye virksomheter. Dette er en konsekvens av plan- og bygningslovens formål, og kan da heller ikke være i strid med konkurranseloven.

Differensiert lokaliseringsstrategi for handel

Dersom det skal gjøres endringer i kommuneplanens arealdel som åpner for handel på områder der kommuneplanen per i dag ikke åpner for handel, stilles det krav i den regionale planen RPBA om at det må utarbeides en handelsanalyse. Å åpne nye områder for handel vil som regel innebære å åpne områder for handel som er i konflikt med de overordnede arealpolitiske føringene for handelsetableringer.

I arbeidet med arealdelen har Tønsberg kommune fått utarbeidet en slik handelsanalyse for Barkåker næringsområde (Asplan Viak 2023). Tønsberg kommune har etter etableringen av næringsområdet merket seg flere initiativ for å etablere handelsvirksomhet på dette området. Det kom ikke slike innspill til kommuneplanprosessen innen fristen i februar 2022, men gjennom dispensasjonssøknader og i pågående reguleringsplanprosesser er det likevel blitt fremmet slike initiativ. Høsten 2022 ble det også fremmet et innspill spesifikt for handel med landbruksmaskiner på Barkåker Øst. Handelsanalysen for Barkåker næringsområde belyser først og fremst konsekvensene av handelsetablering på akkurat dette stedet, men Barkåkers beliggenhet har mye til felles med andre steder i kommunen med innspill om å etablere handel med plasskrevende varer, som Ås og Jarlsberg Travbane. Gjennom analysen blir følgende tema belyst for fire ulike scenarier:

- Hvordan vil etablering av handel på Barkåker næringsområde påvirke handelen andre steder i Tønsberg kommune og regionen?
- Hvordan vil etablering av handel på Barkåker næringsområde påvirke transportomfanget?

De fire scenariene for etablering av handel på Barkåker næringsområde i analysen er:

1. 10.000 m² med plasskrevende varer
2. 25.000 m² med plasskrevende varer
3. 6000 m² med plasskrevende varer og 4000 m² utvalgsvarer
4. 3000 m² dagligvarebutikk, 5000 m² plasskrevende varer og 1500 m² plasskrevende varer

De ulike scenariene er utviklet for å belyse hvordan åpning for handel på Barkåker kan utvikle seg over tid. Selv om kommunens intensjon kan være å åpne for handel med plasskrevende varer, er bransjeglikning et fenomen allerede i dag, og det er grunn til å tro at bransjeglikning vil fortsette. Det er imidlertid ikke forutsigbart hvordan bransjeglikning vil fortone seg i framtida. Å åpne for 10.000

⁷ <https://konkurransetilsynet.no/ber-tonsborg-ta-dagligvaregrep/>

m² handel med plasskrevende varer (scenario 1), kan dermed etter noen år ha utviklet seg mer eller mindre utilsiktet til å bli 10.000 m² med en blanding av varekategorier (scenario 3 og 4).

Konklusjonen i analysen er at Barkåker næringsområde ligger i et område som ikke er egnet for besøksintensive handelstilbud. De varegruppene som inngår i «plasskrevende varer» i analysen innbefatter en rekke varer som er mindre plasskrevende enn landbruksmaskiner, som f.eks. fargevarer, tepper, elektriske husholdningsapparater og møbler. Et nytt handelstilbud med plasskrevende varer på Barkåker vil ta omsetning fra et stort omland, det pekes i handelsanalysen på omsetningstap i en rekke områder; Horten sentrum, Åsgårdstrand, Borre, Tønsberg sentrum, Kilen, Sem, Stokke, Re, Andebu og Nøtterøy. Et handelstilbud der f.eks. dagligvarer inngår (scenario 4) vil gi størst omsetningstap i de nærmeste handelssonene (Borre, Kilen, Sem, Tønsberg sentrum og Åsgårdstrand), men også på Eik og Revetal. I konklusjonen er det imidlertid åpnet for at Barkåker KAN være egnet for bilbaserte handelsvirksomheter som har store varer og som krever store arealer, i tillegg til å ha få besøkende. Det nevnes spesifikt bilforretninger og utsalg av landbruksmaskiner som eksempler på slike handelstilbud.

Selv om det er svakheter i plansystemet for hvordan lokalisering av handel skal differensieres og lokaliseres, er det viktig at eventuelle endringer i planene har klart for seg hva målet med dette skal være. Målene for eventuelle endringer bør være:

- å redusere transportarbeidet
- å sørge for arealeffektive løsninger
- å tilrettelegge for et attraktivt sentrum.
- å sørge for et tilbud der folk bor
- å sørge for et attraktivt og prisgunstig varetilbud
- å sørge for å opprettholde arbeidsplasser i varehandelen i kommunen
- å sørge for at andre næringer enn handel også har areal for videre vekst

I tillegg er det et poeng at handel foregår på privat eiendom og at det er konkurranse mellom aktørene i eiendomsmarkedet å tiltrekke seg aktørene som kan gi best avkastning, også dersom handelslokaliseringene er i strid med kommunens føringer. Planmyndigheten har begrensede styringsverktøy til å legge «rett virksomhet på rett sted», men større handlingsrom til å gi avslag. En tydelig og forutsigbar kommune har større forutsetninger for at næringen innordner seg kommunens arealpolitikk, men det vil også være en styrke for kommunen å tilby løsninger for flere typer behov i sine planer. Det vil imidlertid alltid være en risiko for at enkelte aktører søker seg til områder i strid med føringene, for eksempel av prishensyn, eller at regelverket ikke har blitt forstått riktig. Risikoen for det siste vil sannsynligvis øke med et mer komplisert regelverk. Omfanget av aktører som søker seg til arealer i strid med kommunens planer, vil sannsynligvis være størst dersom kommunen har for få arealer avklart.

Varehandel skaper transport, og de mest besøksintensive forretningene skaper mest transport. Varehandel skaper aktivitet og bidrar til et levende sentrum, og de minst arealkrevende varene, utvalgsvarer, er best egnet for sentrumshandel. Varehandel krever areal, og de mest arealkrevende varene krever mest areal. Enkelte varer er særdeles plasskrevende og omsettes ganske sjelden, eksempelvis lystbåter, landbruksmaskiner og bobiler. Forretninger som omsetter slike varer, trenger større areal og skaper mindre besøk. Forretningene ønsker ofte lager, verksted osv. samlokalisert og har relativt få ansatte per kvadratmeter. En lokaliseringsstrategi som sørger for rett plassering for omsetning av disse varene, uten at etableringen blir et første skritt mot et besøksintensivt handelsområde med mange ansatte kan være et mål. Vi kan kalle denne gruppen C-varer.

Det er en utfordring at det er stort «mellomland» av handelsbedrifter ganske stort arealbehov, men som omsetter et bredt utvalg av varer og medfører betydelig transport. I Tønsberg har aktører som XXL og Clas Ohlson etablert seg i bysentrum, aktører som mange andre steder ligger utenfor sentrum. Dette er virksomheter som spiller en viktig rolle i å trekke kunder og aktivitet til bysentrum. At slike aktører har funnet lokaler sentralt i byen er viktig for den totale sentrumshandelen. Tønsbergs styrke som handelsby er at utvalgsvarerne omsettes i sentrum, også i mindre butikker. Når varehandel blir mindre viktig for sentrum og opplevelser, og servering og tjenesteyting viktigere, er det likevel synergieffekter mellom disse som til sammen legger grunnlaget for det bylivet og den byutviklingen som kommunens arealstrategi legger for Tønsberg sentrum. En lokaliseringsstrategi som sikrer at slike aktører ikke flytter fra sentrum må være et mål. Vi kan kalle denne gruppen A-varer.

Det er mange varer som ofte eller sjelden defineres som plasskrevende, men som skiller seg betydelig fra lystbåter, landbruksmaskiner og bobiler. Dette er varer som omsettes hyppigere og derfor tiltrekker seg mer trafikk, varer som omsettes i forretninger som preges mer av bransjegliding enn de ovennevnte. Typiske varer er møbler, elektronikk, byggevarehus og hagesentre. Enkelte av «big-boxene» med bredt vareutvalg defineres også innenfor dette. Varene varierer i størrelse og det er relativt mange ansatte per kvadratmeter sammenlignet med de mest plasskrevende varene. En lokaliseringsstrategi som sikrer at disse virksomhetene legges på steder med gang- og sykkelinfrastruktur, kollektivtilbud osv. vil være viktig, både av hensyn til de ansatte og at mange av varene ikke er store og avhengige av bil for å fraktes hjem. Vi kan kalle denne gruppen B-varer.

Ut fra denne kategoriseringen, kan man tenke seg at handelslokaliseringer også kan tenkes lokalisert etter et ABC-prinsipp (ABC-prinsippet er ofte brukt som prinsipp for arbeidsplasslokalisering). Med dagens lokaliseringspolitik er det et skille mellom A og B, mens C-varene faller utenfor fordi det ikke er et tydelig nok skille mellom B og C. Mange av innspillene til kommuneplanens arealdel har til hensikt å sikre arealer til omsetning av C-varene. Fordi arealpolitikken ikke gir rom for egne arealer til denne typen virksomhet og risikoen for bransjegliding på disse handelsområdene er stor dersom de åpnes for «handel med plasskrevende varer», vil en imøtekommelse av innspillene ved å legge ut områder til arealformålet forretning være i strid med kommunens egen arealstrategi og de regionale planbestemmelsene for handel. En lokaliseringsstrategi for handel etter ABC-prinsippet bør derfor sørge for minst mulig sjanse for at områder for omsetning av C-varer blir ordinære bilbaserte handelsområder og behandles som næringsområder der en større del av virksomhetenes areal skal være lager/verksted og en nærmere angitt andel kan være utstillingslokaler der produktene til salgs kan vises fram. Begrenset kundeparkeringskapasitet kan være et viktig ledd i å sikre at virksomhetene ikke legger opp til besøksintensiv aktivitet selv om lokaliseringene er bilbaserte. Dette vil også gjøre lokalene mindre interessante for senere leietakere med andre og mer besøksintensive konsepter. I mangel på mer egnede arealformål bør slike C-handelsvirksomheter legges til næringsområder heller enn områder med forretningsformål på kommuneplankartet.

Kilens rolle i strategien for handelslokalisering

Kilen har gjennom flere perioder vært pekt ut som et handelsområde for Tønsberg. Arealstrategien sier at «Plasskrevende varehandel som eksempelvis byggevare (både butikkhandel og engros), hagesentre og bilbutikker, skal lokaliseres på Kilen eller i andre områder definert for denne typen handelsvirksomhet (slik de er vist i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller

reguleringsplan).» Gjeldende kommuneplanbestemmelser sier § 2.1.1: «*Handelsvirksomhet som ikke kan innpasses innenfor sentrumsformål i byplan skal lokaliseres på Kilen.*» og «*Se egne bestemmelser om etablering av handel på Kilen i gjeldende områdeplaner for Kilenområdet.*»

I bestemmelsene er det også pekt på Kilen som et område for kontoretableringer, og netthandelsbedrifter. Kilen har med andre ord ganske mye fleksibilitet når det kommer til arealbruk. Planene for Kilen-området har imidlertid vært komplekse og sammenvevd med til dels kompliserte og kostbare rekkefølgekrav, spesielt for infrastruktur. Dette henger sammen med at kapasiteten på infrastrukturen i området er anstrengt. Med realiseringen av Presterødbakken (og -krysset) har imidlertid utviklingen på Kilen tatt seg opp, og 2024 er planlagt ferdigstillelse for en handelspark sørøst på Kilen med ca. 20.000 m² BTA med plass til ti forskjellige handelsaktører («Kilen Handelspark», reguleringsplan vedtatt 2014). Dette innebærer en betydelig økning i handelsareal i Tønsberg, og vil ventelig gi etablering av aktører som omsetter det som er omtalt B-varer tidligere i utredningen, under differensiert lokaliseringstrategi for handel. Det er per i dag ikke kjent hvilke aktører som flytter inn når bygget er ferdig, og derfor også for tidlig å slå fast at etableringen vil følge klyngeprisnippet. Parkeringsløsningene vil imidlertid være mer arealeffektive enn «big-box» handel i frittstående bygg, og selv om området har stor biltrafikk ligger det også langs en svært godt betjent kollektivtrafikkakse og et sykkelveinett som nylig er oppgradert.

Tønsberg kommune forbereder oppstart av detaljregulering for ny gang- og sykkelbru over Solkilen. Dette er et rekkefølgekrav som har forhindret utbygging på området øst for Vellebekken, og kan åpne for videre utvikling av handelstilbudet på Kilen, i samsvar med vedtatte reguleringsplaner. Men det er fortsatt uavklart hvordan tiltaket kan finansieres. I planen for Solkilen (vedtatt 2016) er det plass til forretningsareal som er sammenlignbart med arealet på Kilen Handelspark, en del av dette arealet er allerede etablert. Øvrige områder på Kilen (vest for Vellebekken) har også et stort utbyggingspotensial. Her er rekkefølgekravene lenger unna realisering, men det foregår dialog med grunneiere og fylkeskommunen om hvordan rekkefølgekravene kan innfris for å gjøre realisering av planlagt utvikling på området for å øke gjennomførbarheten.

En økning av handelsarealet på Kilen som beskrevet over vil gi en betydelig vekst i handelsarealet i Tønsberg kommune. Områdene er regulert for en tid tilbake, da kjøpekraften i befolkningen økte, befolkningsprognosene pekte på høyere vekst både lokalt og nasjonalt og netthandelen ikke hadde fått den markante veksten som vi har sett de siste årene og spesielt i forbindelse med pandemien. I realiteten er imidlertid handelsarealene på Kilen regulert, og rekkefølgekravene på ett viktig delområde oppfylt, det neste står for tur.

Mange av innspillene om handel for plasskrevende varer ligger på steder hvor trafikkapasiteten kan være bedre, men Kilen har en helt annen betjening av kollektivtransport (ca 130 avganger mellom Kilen og bysentrum med lokalbuss per hverdag) enn andre områder og et betydelig antall mennesker bosatt i gang- og sykkelavstand. I lys av at mange handelskonsepter som søker seg mot lokaliseringer som Kilen ikke bare omsetter plasskrevende varer, jf. bransjegliding – samt at mange av handelsbedriftene også er betydelige i antall ansatte, fremstår Kilen som en langt mer egnet lokalisering enn områder der ønske om handel med plasskrevende varer er spilt inn til kommuneplanprosessen. Kilen bør derfor fortsatt være Tønsberg kommunes prioriterte område for handelsvirksomheter i B-kategorien i en handelslokaliseringstrategi etter ABC-prinsippet omtalt over.

På bakgrunn av at rekkefølgekrav på Kilen per i dag gjør framdriften for utviklingen av området usikker, bør det være muligheter tilgjengelig med tilsvarende lokalisering. Stensarmen er et område som på lengre sikt forventes transformert til en bydel med boliger og funksjonsblanding. Per i dag

synes imidlertid en slik utvikling å være ganske langt fram i tid, og området bør være en mellomløsning for handel med b-varer som møbler, hjemmeelektronikk og byggevarer mv i påvente av at Kilen modnes for videre utvikling.

Delområder utenfor 15-minuttersbyen og senterstrukturen

I arbeidet med kommuneplanen er det spilt inn en rekke områder der det ønskes vurdert etablering av handel. I de fleste tilfellene dreier det seg om handel med plasskrevende varer.

I denne delen av rapporten går det gjennom ulike områder, vist på kartet under, og innspillene til endringer i kommuneplanens arealdel som har kommet inn for disse. Det har kommet innspill til endringer i kommuneplanens arealdel på de fleste av områdene, unntatt område 3 (ved Tuben), der forutgående planarbeid rundt Sem områdesenter legger opp til en planendring. Ikke alle kommuneplaninnspillene ønsker handelsetablering, for eksempel er det på område 2 (Hesby) ønsket at kommuneplanen åpner for klatre-/ trampolinepark på permanent basis og i område 1 (Ås) innspill om at kommuneplanen bør åpne for kontoretableringer her. Disse innspillene er relevante for utredningstemaet i denne rapporten da ønsket arealbruk er av mer besøksintensiv karakter enn arealstrategien åpner for.

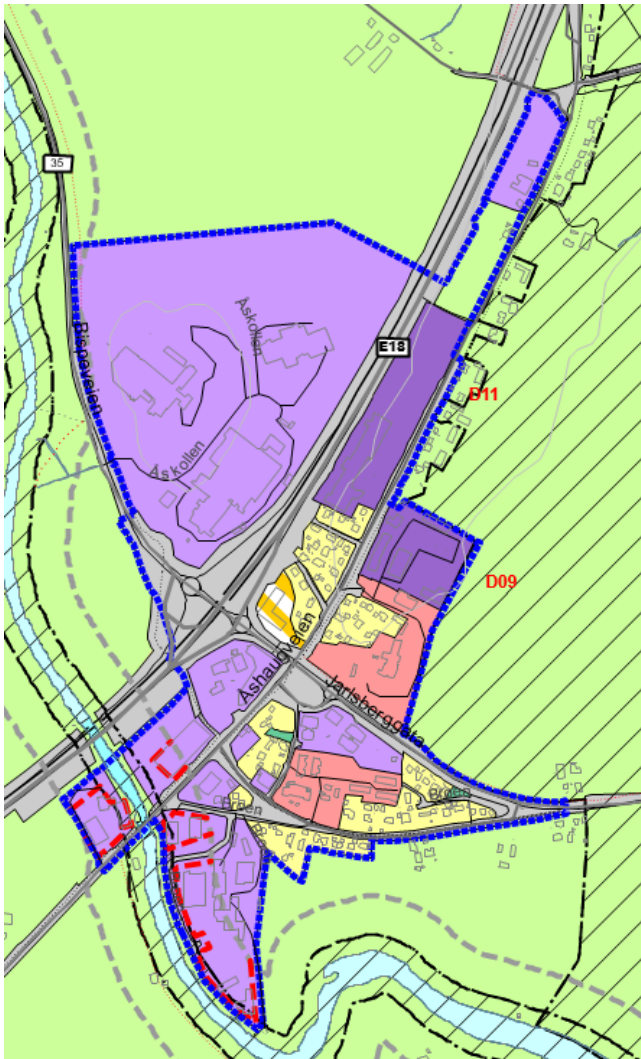
Det er også innspill til kommuneplanen innenfor områdene som er mer på siden av problemstillingene i denne rapporten. Disse omtales også for hvert område.



Figur 1: Områdene som går gjennom i denne oversikten er vist på kartet over; 1 Ås, 2 Hesby; 3 ved Tuben; 4 Jarlsberg Travbane; 5 Ødegården; 6 Nauen; Barkåker næringsområde.

Område 1: Ås

Gjeldende kommuneplan: Langsiktig utviklingsgrense er tegnet rundt byggeområdene på Ås. Hovedtyngden av byggeområdene er avsatt til næringsformål (lilla), både fremtidig og nåværende. Enkelte offentlige virksomheter som trafikkstasjonen nord for Jarlsberggata og kommunale botiltak i Åslyveien er satt av til offentlig/privat tjenesteyting. Innimellom ligger mindre arealer avsatt til boligbebyggelse (gult). Dette er i hovedsak eldre eneboligbebyggelse som vitner om tiden før utviklingen av næringseiendom på Ås. Et mindre område tett på E18 og Jarlsberggata er avsatt til kombinert byggeområde (stripete).



Figur 2: Område 1 (Ås) i gjeldende kommuneplan

Reguleringsplaner: Byggeområdet ved Ås (område 1) er regulert i mange ulike reguleringsplaner. Lengst i nord – nord for Åskollen - er et større område regulert til industri/lager under utbygging. I beltet mellom motorveien E18 og Semsbyveien/Åshaugveien (tidligere E18) er en del områder regulert til kombinerte byggeområder. Det er imidlertid kun det kombinerte byggeområdet i hvit sirkel i illustrasjonen som inneholder kombinerte formål utover næringsformålet, der er det åpnet for forretning for plasskrevende varer i kombinasjon med industri og lager (i reguleringsplan fra 2004). Det er kun i næringsområdet innenfor grønn sirkel at det er åpnet for kontor i reguleringsplan (regulert i 2020). Øvrige næringsarealer har industri, lager, godsterminal osv. som reguleringsformål.

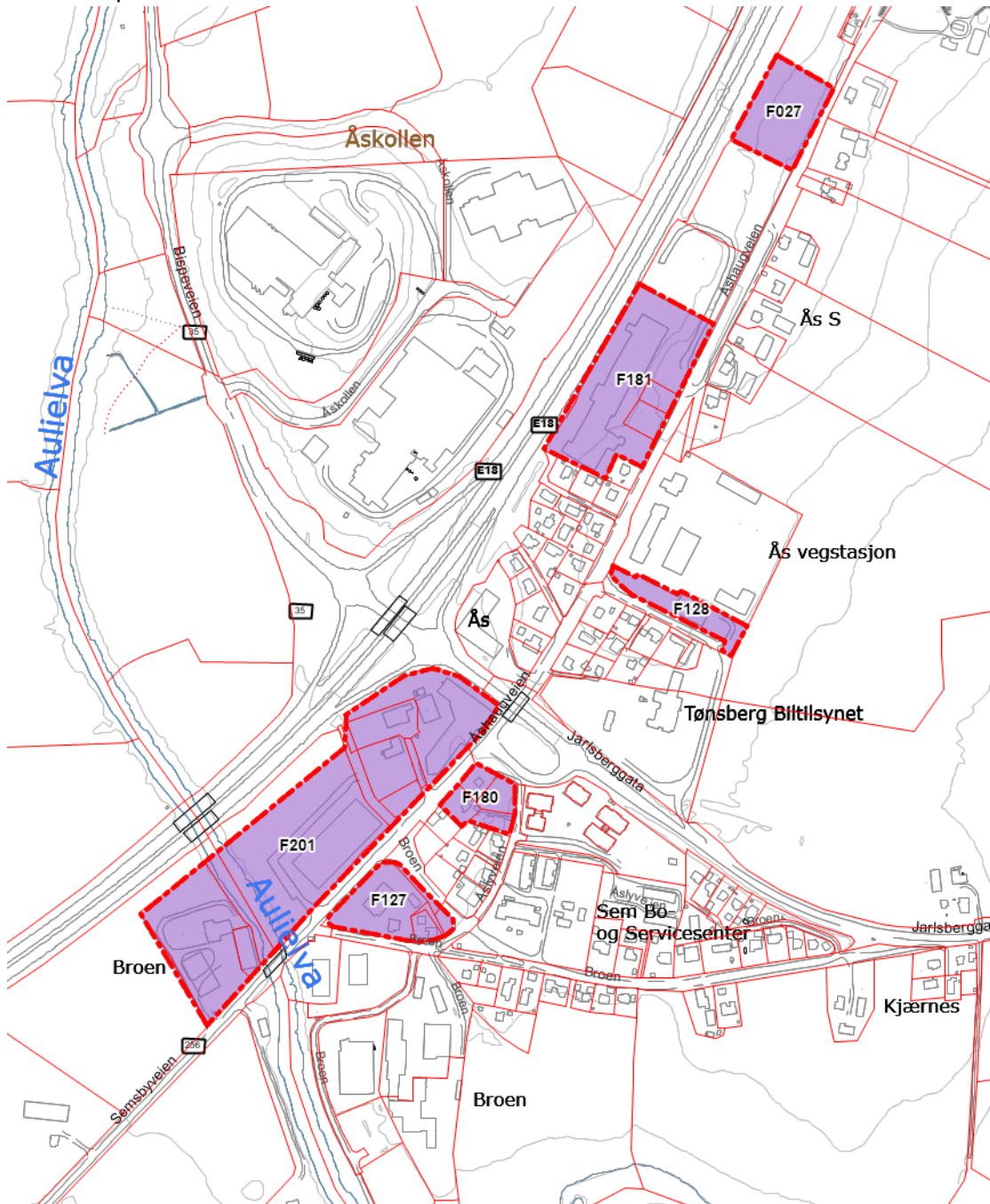


Figur 3: Reguleringsplaner i område 1 (Ås)

For området med grønn sirkel, er det av interesse her at planen åpner for et antall kvadratmeter kontor som faller like under konsekvensutredningsplikt. Det var under tvil at det ikke ble reist innsigelse til planen fra Statsforvalter/Fylkesmannen. Et av argumentene for å regulere kontorbygg på stedet, var at det allerede var gitt en byggetillatelse til kontorbygg på dispensasjon her, da reguleringsplanen for området på det tidspunktet åpnet for kontor i tilknytning til industri/lager på stedet.

Innspill til planprosessen:

Område 1 på Ås er det delområdet i rapporten der det er flest innspill til endringer i kommuneplanens arealdel



Figur 4: Innspill til ny kommuneplan i område 1 (Ås)

F027: (Åshaugveien, ca 8 daa, gbnr 13/3) Innspillområdet er LNF-formål og dyrket mark og ble avvist i sak om grovsiling (juni 2022). Innspillet ønsker næringsformål og nevner en bestemt aktør innen utleie av maskiner og utstyr til bygge- og anleggsbransjen, som i dag holder til innenfor innspillområde F181) som aktuell.

F181 (Åshaugveien 62A, ca 21 daa), gbnr 14/58,84,71): Innspillområdet er bebygd, avsatt til fremtidig næringsområde i gjeldende kommuneplan og regulert til industri/lager (reguleringsplan fra 2002. På arealet er det i dag etablert bedrifter innen elektroautomasjon, utleie av maskiner og utstyr til bygge- og anleggsbransjen samt en tilhenger- og terrengkjøretøyforhandler.

I innspillet kommer det fram at bilbransjen, nettbutikker, aktører som driver både lager, verksted og salg, kontorvirksomhet som driver regionalt og er avhengig av å besøke kunder og prosjekter med bil. I tillegg nevnes virksomheter av den typen som i dag er lokalisert på stedet.

Innspillet ønsker at kommuneplanens bestemmelser om showroom åpner for større slike enn 30 m2, som er regelen i gjeldende kommuneplan. Det ønskes også at det åpnes for handel med plasskrevende varer og kontorbedrifter som ikke nødvendigvis også er industri/lager/logistikkbedrifter, altså rene kontorbedrifter.

F128 (ca 4 daa, Åshaugveien 37, gbnr 14/16): Innspillområdet er bebygd, avsatt til offentlig og privat tjenesteyting og regulert til offentlig bebyggelse (reguleringsplan fra 1976). Innspillet ble anbefalt konsekvensutredning i sak om grovsiling av arealinnspill i juni 2022. Høsten 2021 ble det fremmet et planinitiativ på arealet, og det ble da henvist til kommuneplanprosessen. I planinitiativet kom det fram at ønsket arealbruk er næring med produksjon, lager og tilhørende kontorvirksomhet. Det pekes i den forbindelse på Åshaugveien 62B der det nylig (2020) ble regulert til kontorer i samme område. Arealet er anbefalt omdisponert til næringsbebyggelse i konsekvensutredning

F201 (ca 45 daa, Åshaugveien/Semsbyveien, flere gbnr):

Innspillområdet er i dag bebygd og avsatt til næringsbebyggelse i gjeldende kommuneplan. Området er regulert til kombinert bebyggelse og anlegg (kombinasjonene varierer innad i planområdet, men industri og lager er tillatt innenfor alle byggeområdene i reguleringsplanen. I tillegg kommer godslager, godsterminal og bensinstasjon på deler av byggeområdene). Området har i dag en rekke virksomheter, de største er båtverksted og bobilhotell. UPB behandlet planinitiativ for området 28.08.2020, der forslagsstiller ønsket å regulere området til forretning med plasskrevende varer, håndverks- og produksjonsbedrifter, og IT-industri. UPB stoppet planinitiativet og anbefalte at videre planarbeid skal avvente avklaring av nye arealformål i kommuneplanens arealdel.

F180 (4,5 daa, flere eiendommer i Åslyveien): Innspillområdet er avsatt til boligbebyggelse og grønnstruktur i gjeldende kommuneplan. Det er regulert til de samme formål og bebygd ihht. til planen, boligene er ikke eid av privatpersoner. Innspillet ønsker at arealet avsettes til næringsbebyggelse. Arealet avsatt til grønnstruktur er en kommunalt eid lekeplass som avsender hevder ikke er i bruk per i dag. Innspillet tar også til orde for at ytterligere fire eneboligtomter i samme område endres fra bolig til næring. De fleste av disse eiendommene er eies av privatpersoner bosatt på adressen og alle er regulert til boligformål.

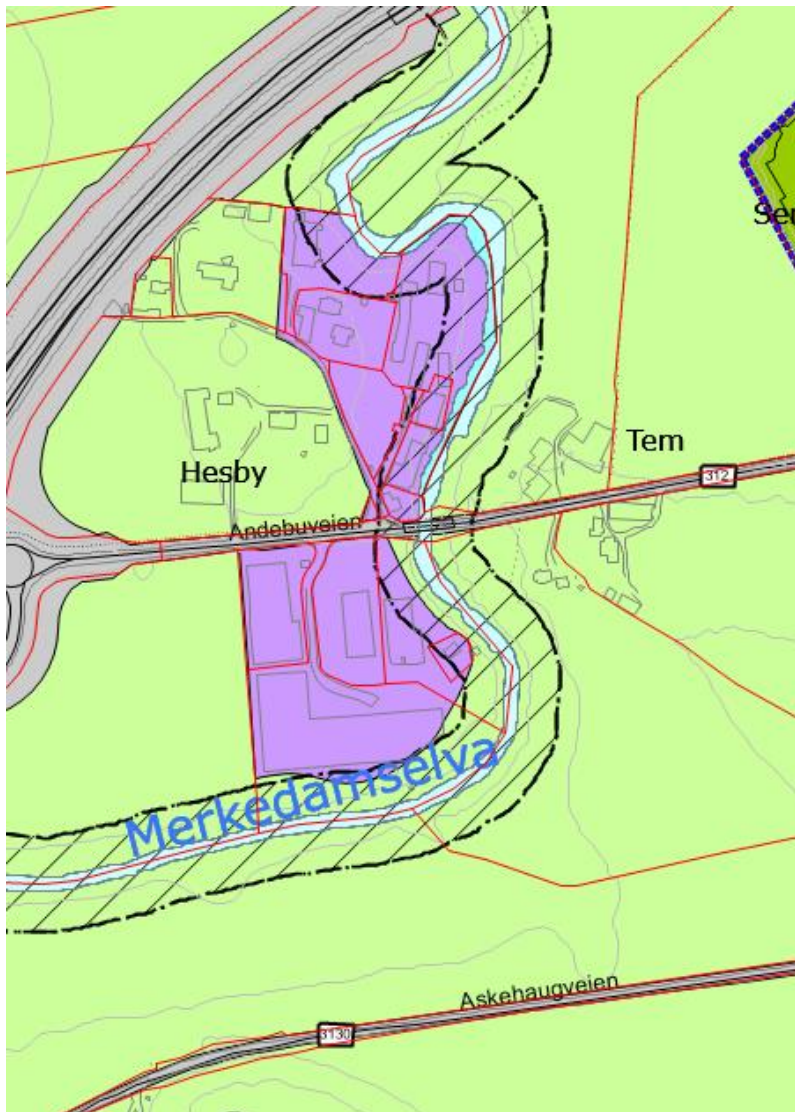
Innspilllets avsender er Ås kontorsenter, som ligger på tilstøtende naboeiendom. Innspillet ønsker at næringsformålet her skal omfatte kontorbygg, lager, logistikk, kombinasjon, produksjon etc.

F127 (Broen 1A og B, ca 7,5 daa, flere eiendommer)

Innspillsområdet er satt av til næring og en mindre del til bolig. Alle eiendommene er eid av samme grunneier, som også driver næring der. Området er bebyggt med næringsbygg. Innspillet ønsker at hele arealet settes av til næringsformål. Området er regulert i 1984 og i bestemmelsene åpnes det for «forretningsvirksomhet (utsalg) som har direkte tilknytning til den enkelte bedrift på stedet». Og to eldre eneboliger eid av bedriften på stedet. Det er ikke undersøkt brukstillatelsene på disse, men det ser ut til at de er i bruk til næring.

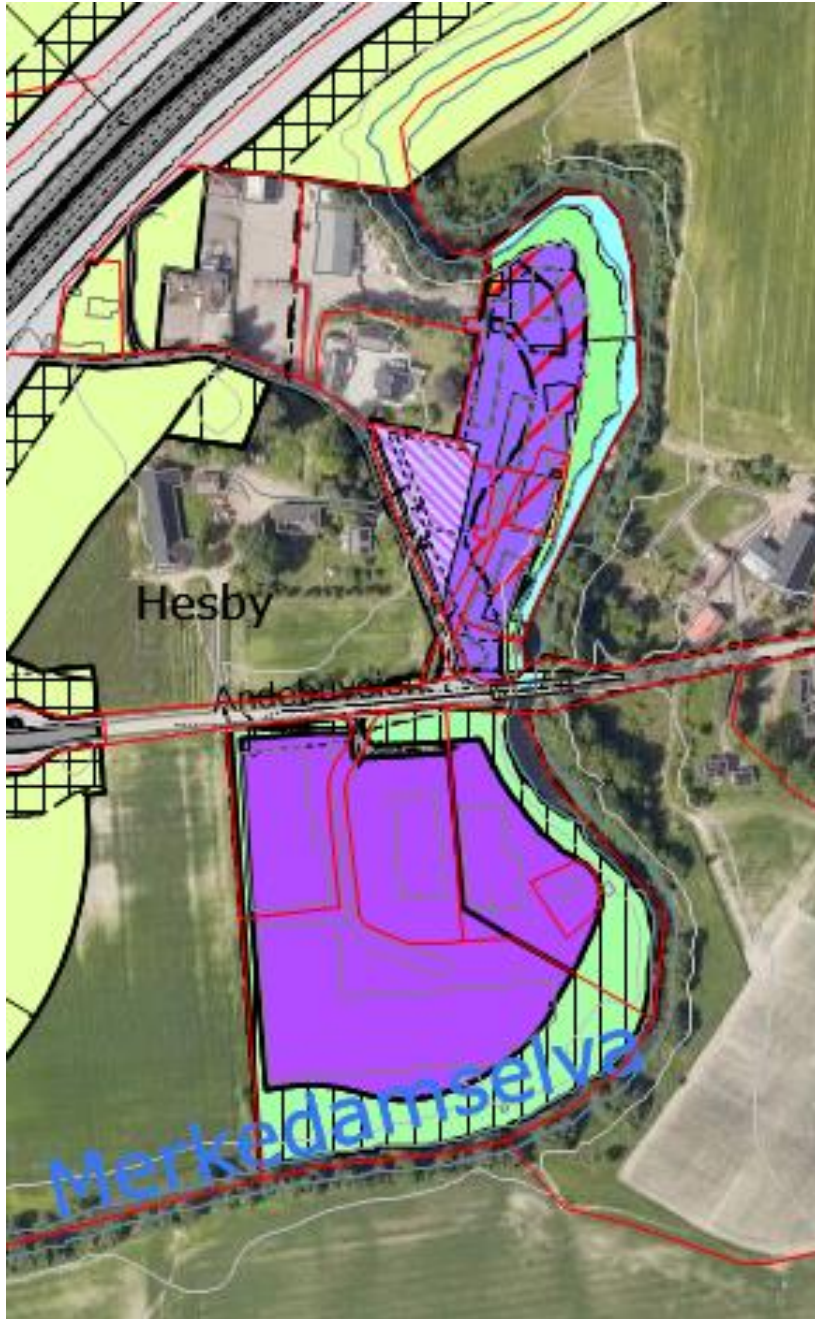
Område 2: Hesby

Gjeldende kommuneplan: Området er satt av til næringsbebyggelse. Det ligger utenfor langsiktig utviklingsgrense tegnet rundt Sem områdesenter



Figur 5: Område 2 (Hesby) i gjeldende kommuneplan

Reguleringsplaner: Område 2 Hesby er regulert i to reguleringsplaner, nord for Andebuveien hovedsakelig (lilla) til næringsbebyggelse nord en mindre del (ca 2 daa) til forretning/industri (stripet areal). I sistnevnte byggeområde er det lagt en begrensning på 170 m² forretningsareal. Sør for Andebuveien (lilla) til industri. Merkedamselva renner langs byggeområdet og det er regulert parkbelter/buffersoner langs denne.



Figur 6: Reguleringsplaner i område 2 (Hesby)

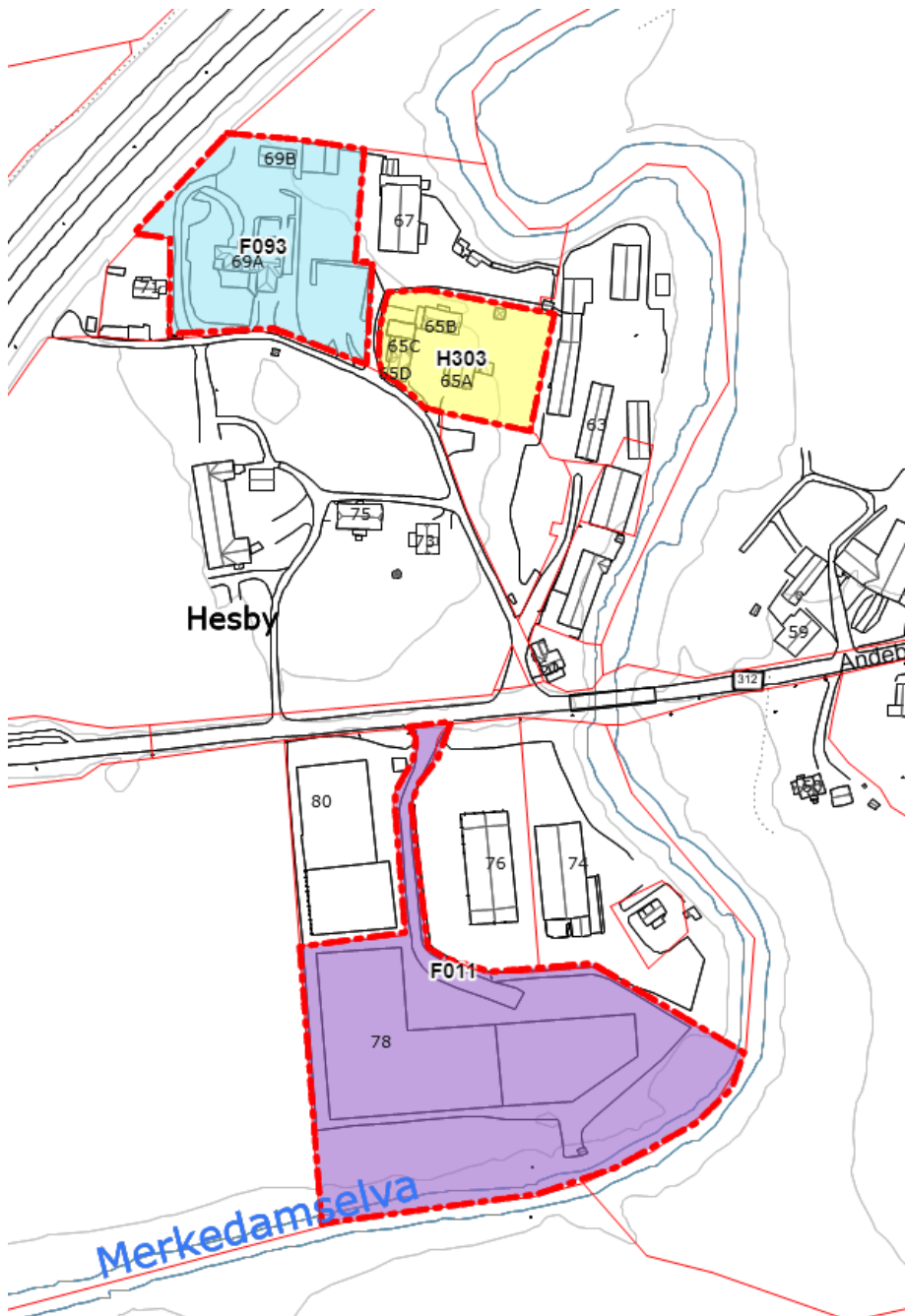
Området inngår også i planprogrammet for Sem (vedtatt 05.02.2019), der det anbefales at området videreføres som næringsformål i fremtidige planer:



Figur 5. Planprogrammets anbefalinger for framtidig arealformål.
I revidert planprogram er området avsatt til kombinertformål utvidet langs Semsbyveien fra Andebuveien til Jahnsens vei, og det er lagt inn formål bevertning. Aulerød barnehage er lagt inn som erstatningsområde for tapt grønnstruktur egnet for lek.

Figur 7: Kart fra vedtatt planprogram for Sem

Innspill til planprosessen ved område 2 Hesby



Figur 8: Innspill til ny arealdel i område 2 (Hesby)

F093 (ca. 7 daa, Andebuveien 69A, gbnr 39/2)

Innspillsområdet er uregulert og avsatt til LNF-område, men har vært bebyggt i lengre tid. Innspillet ønsker formålsendring til kombinertformål bolig/nærings. Hensikten er næringsutvikling i samsvar med etablert virksomhet, men det ønskes også åpning for bolig for å ivareta en eksisterende boenhet. I sak om grovsiling (juni 2022) ble det anbefalt at innspillet konsekvensutredes for å endre arealbruk fra LNF til (kun) næringsformål. Det ble ikke vurdert som hensiktsmessig å utrede formålsendring til bolig, da beliggenheten tett på E18 og inne i et etablert industriområde ikke vurderes som riktig å tilrettelegge for videre boligutvikling.

H303 (ca 3 daa, Andebuveien 65, gbnr 40/17)

Innspillsområdet er uregulert, avsatt til næringsområde i gjeldende arealdel. Innspillet ønsker omdisponering til bolig i samsvar med faktisk arealbruk. Arealet er vurdert som mer egnet til næring enn bolig med beliggenhet inne i et industriområde og ikke vedtatt konsekvensutredet.

F011 (ca 17 daa, Andebuveien 78, gbnr 40/19)

Innspillsområdet er avsatt til næring i gjeldende kommuneplan og regulert til industri i reguleringsplan fra 1990. I 2018 ble det gitt 5 års dispensasjon til bruksendring som åpner for trampolinepark/lekeland. I dag er det etablert klatrepark og trampolinepark på stedet og det ønskes et arealformål som åpner for regulering av slik bruk på permanent basis. Problemstillingen er eksplisitt nevnt i planprogrammet til kommuneplanen som en utredningsoppgave: «*avklare plassering og arealbehov for aktivitetsparker /fornøylesparker i overordnet plan (som f.eks. klatre- og trampolineparker, lekeland)*»

Område 3: Ved Tuben

Gjeldende kommuneplan: Området kjent som «Tuben» er avsatt til kombinert formål i gjeldende kommuneplan (stripete), naboarealet (Semsbyveien 112) nærmere Semslinna/Ramnesveien er avsatt til næringsformål (lilla). Arealene er bebyggt og ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense (LUG) rundt Sem områdesenter.



Figur 9: Område 3 (ved Tuben) i gjeldende kommuneplan

Gjeldende reguleringsplaner: Tuben er i reguleringsplan fra 2010 regulert til kombinertformål forretning/kontor/industri/lager, der det i bestemmelsene er satt en begrensning på forretningsareal på 7500 m² og at det kun skal være salg av plasskrevende varer definert som «vareslag som biler og motorkjøretøyer, fritidsbåter, landbruks- og anleggsmaskiner, trelast og andre byggevarer samt salg fra planteskoler/hagesentre». Det er en egen bestemmelse om at regionale myndigheter skal uttale seg før vedtak i alle dispensasjonssøknader eller endringer i bestemmelsene som handler om bruksendring til detaljvarehandel.

Semsbyveien 112 er regulert i 2019 til kombinert formål forretning/industri/lager. For en mindre del inngår også bolig i kombinasjonen. Også her er det presisert i bestemmelser at det kun er plasskrevende varegrupper som skal omsettes i forretning på arealet, begrenset til 5000 m². I skrivende stund foreligger det planinitiativ hos Tønsberg kommune som ønsker å regulere de to områdene samlet til handel med plasskrevende varer. Trafikk og behov for kryssutbedringer samt mulighet for å øke handelsareal fra det som allerede er tillatt i gjeldende reguleringsplaner har vært tema.



Figur 10: Gjeldende reguleringsplaner i område 3 (ved Tuben)

I planprogrammet for Sem (vedtatt 2019) er Semsbyveien 112 innenfor planavgrensningen, mens Tuben er utenfor. Arealbruken er begrenset til forretning/lager/industri og i planprogrammet står det om arealbruken på stedet: «Kommunen anser at en utvidelse av etablert handelsområdet til også å inkludere Semsbyveien 112 vil være en funksjonell plassering av plasskrevende handelsaktivitet på Sem. Det skal utarbeides en trafikkanalyse som viser konsekvenser for trafikkavvikling i sentrum og trafiksikkerhet ved Sem skole, ved etablering av plasskrevende varehandel på dette arealet.»



Figur 5. Planprogrammets anbefalinger for framtidig arealformål.

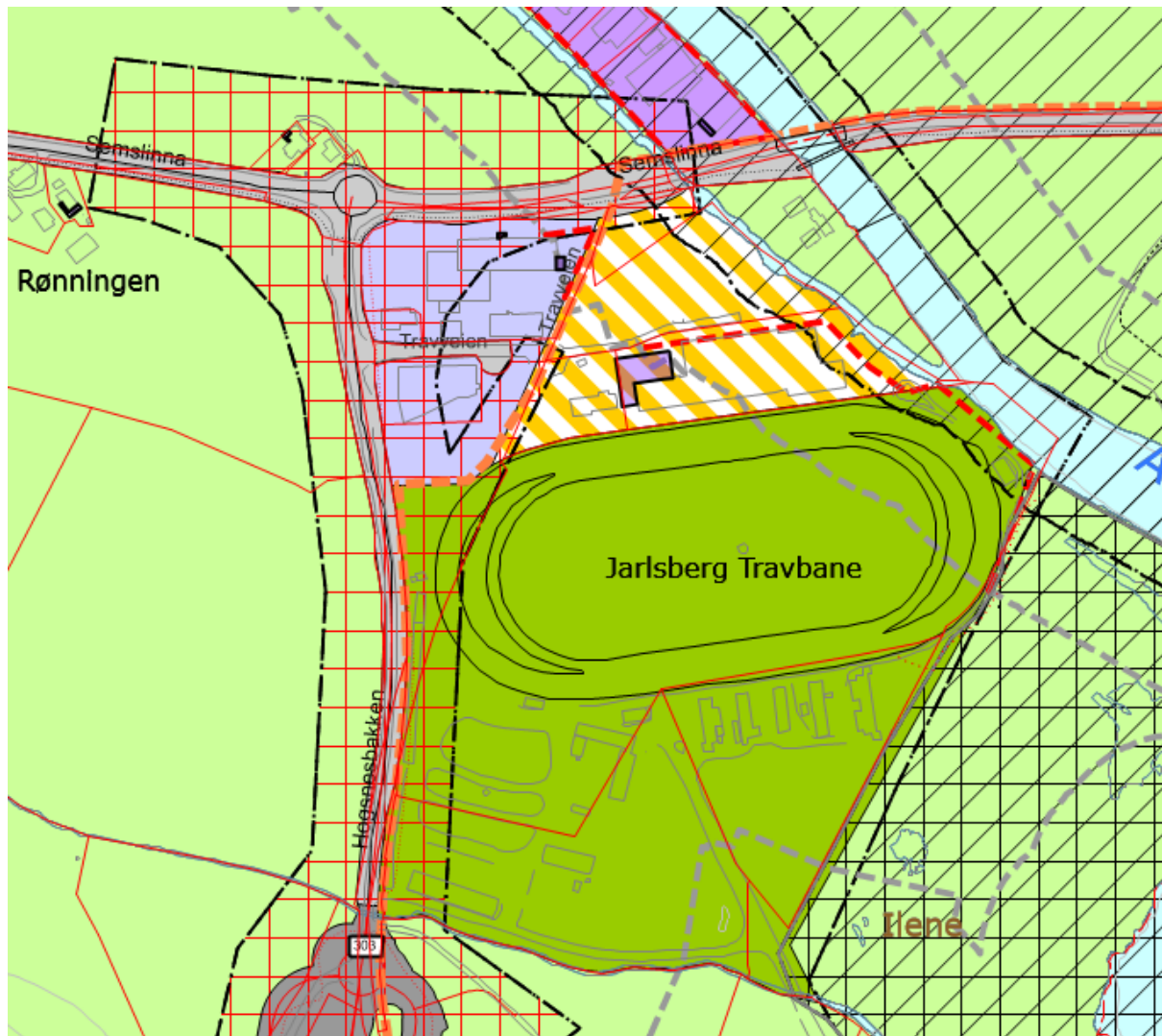
I revidert planprogram er området avsatt til kombinertformål utvidet langs Semsbyveien fra Andebuveien til Jahnsens vei, og det er lagt inn formål beverning. Aulerød barnehage er lagt inn som erstatningsområde for tapt grønnstruktur egnet for lek.

Figur 11: Kart fra vedtatt planprogram for Sem

Det er ingen innspill til kommuneplanprosessen for arealer på området, men det er en del av planarbeidet å innarbeide planprogrammet for Sem (vedtatt 2019).

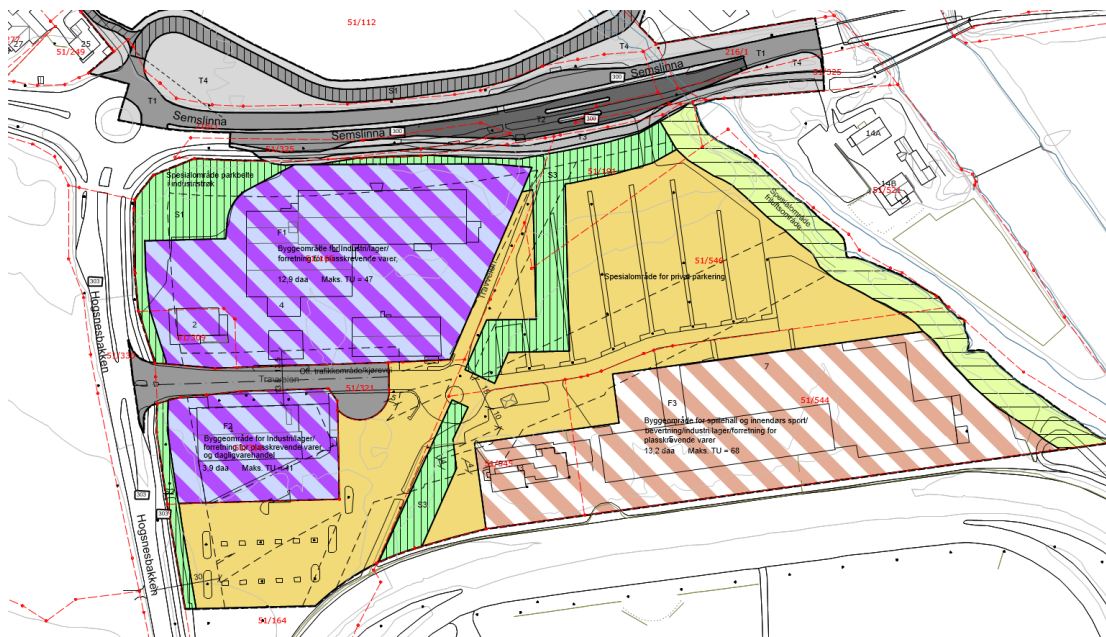
Område 4: Jarlsberg Travbane

Gjeldende kommuneplan: Areal nord for Semslinna er avsatt til næringsbebyggelse, arealet nærmest rundkjøringen fv303/fv300 avsatt til forretningsformål, arealet i øst mot Aulielva avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg, og arealet i sør (travbanen med tilhørende arealer sør for denne) avsatt til idrettsformål.



Figur 12: Område 4 (Jarlsberg Travbane) i gjeldende kommuneplan

Gjeldende reguleringsplaner: Området mellom travbanen og Semslinna regulert (i 2003) i samme plan til byggeområde for industri/lager/forretning for plasskrevende varer (blå og lilla striper), området sør for Travveien har i tillegg dagligvarehandel i kombinasjonen. Arealet nærmest travbanen (brunt/hvitt) regulert til «byggeområde for spillehall og innendørs sport/bevertning/industri/lager/forretnings for plasskrevende varer». Lysebrunt areal er «spesialområde for privat parkering», grønne arealer er hhv parkbelte i industristrøk mot hovedveiene og innad i området) og friluftsområde (langs Aulievla). Reguleringsplanen for veiarealene i nord ble utarbeidet i forbindelse med etablering av den nå avviklede bomstasjonen på Semslinna (2002). Hovedvannledningen til Vestfold vann krysser den ubebygde delen av arealet og vil legge begrensninger på utnyttelsen.



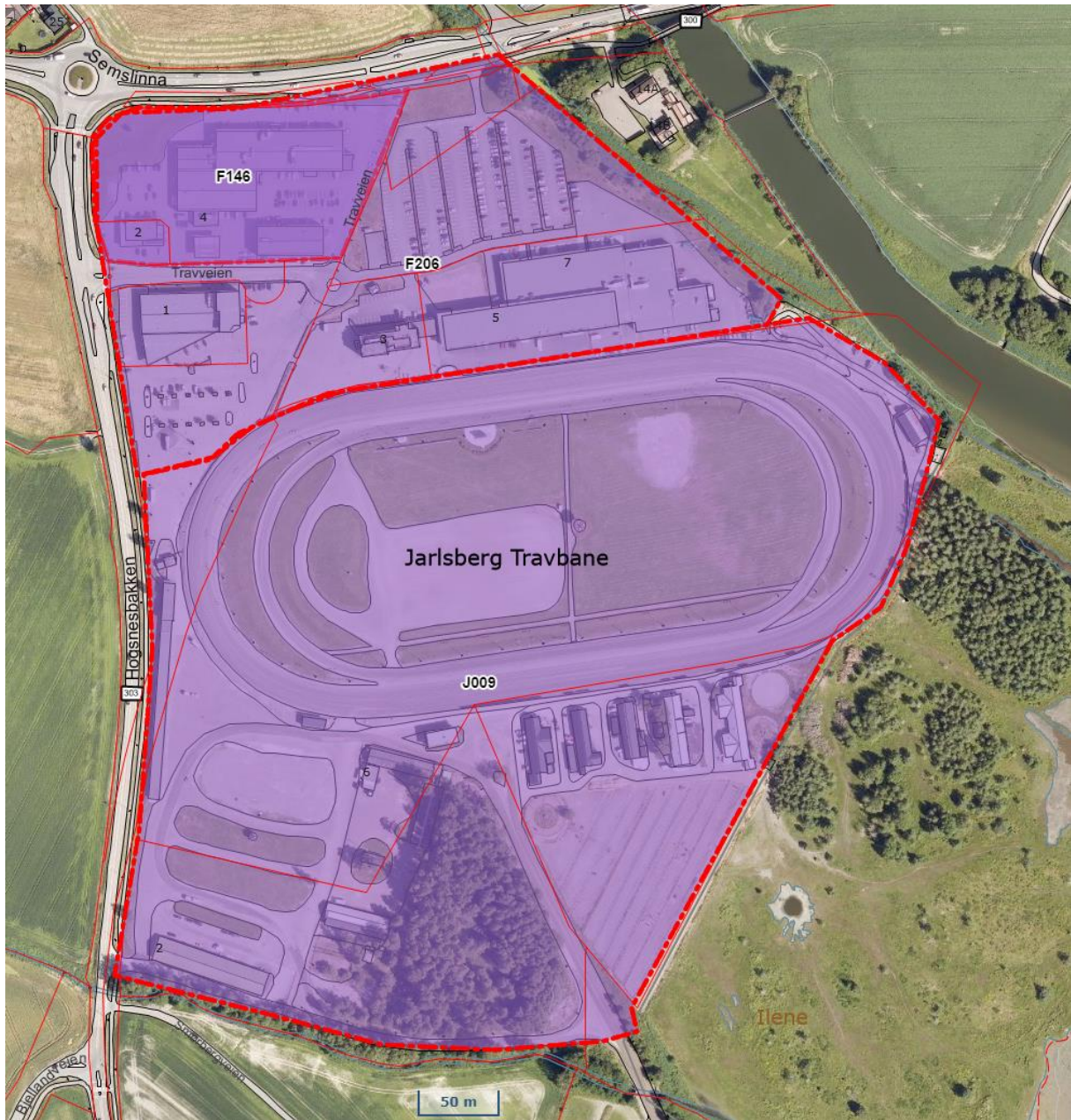
Figur 13: Gjeldende reguleringsplaner i område 4 (Jarlsberg Travbane)

Reguleringsplaner under arbeid: Våren 2023 har reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse vært på høring, tiltaket starter i rundkjøringen fv 303/300. Etablering av den nye hovedveien vil påvirke den vestlige delen av området. Reguleringsplanen er ikke endelig vedtatt, men det forventes at også ny adkomstløsning fra fv303 til nærings- og handelsområdet blir regulert inn med rundkjøring fra fv303.



Jarlsberg Trav Figur 14: Reguleringsplaner under arbeid i område 4

Innspill til planprosessen i område 4:



Figur 15: Innspill til ny arealdel i område 4 (Jarlsberg Travbane)

F146 (Travveien 2 og 4, gbnr 51/309 og 51/146, ca 15 daa)

Innspillet peker på at eiendommene per i dag er maksimalt utnyttet ihht gjeldende reguleringsplan (47%) og ønsker en føring i kommuneplanen om at arealet kan utnyttes tettere.

F206 (hele arealet mellom selve travbanen og Semslinna, ca 60 daa)

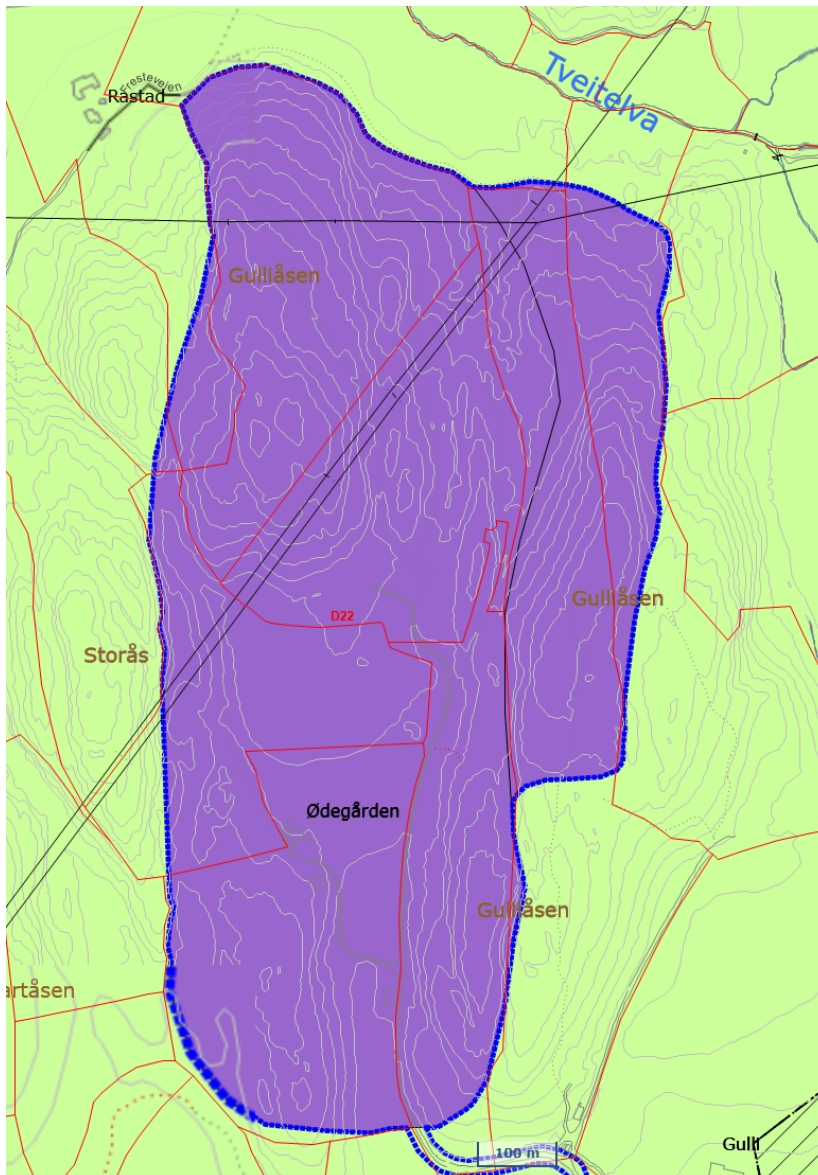
Innspillet peker på at det er etablert et handelsområde på stedet med flere virksomheter som ikke passer inn under definisjonen av «plasskrevende varer». Det ønskes at kommuneplanens bestemmelser om handelsetableringer (punkt 2.1.1 andre avsnitt endres slik at Jarlsberg inkluderes: "Handelsvirksomhet som ikke kan innpasses innenfor sentrumsformål i byplan eller innenfor lokalsentrene skal lokaliseres på Kilen eller på Jarlsberg."

J009 (selve travbanen og områdene sør for denne, ca 160 daa)

Innspillet er sendt videre til konsekvensutredning tidligere i planprosessen. Innspillet ønsker mulighet for flere bruksmuligheter på arealet, mer spesifikt større arrangementer innenfor kultur. Idéen har fått navnet «Jarlsberg Arena» og innspillet ber konkret om at arealformålet endres til kombinert byggeområde idrett/næring/tjenesteyting.

Område 5 Ødegården

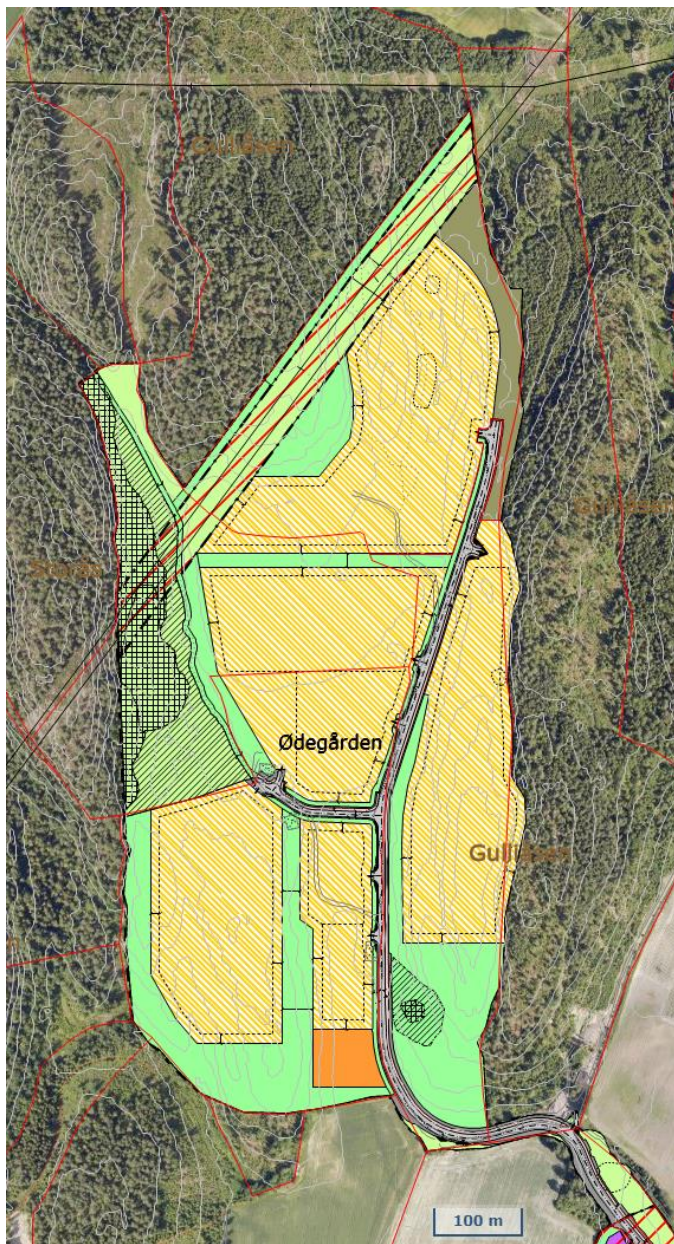
Gjeldende kommuneplan: Området er avsatt til næringsbebyggelse og ligger innenfor langsiktig utviklingsgrense. Pekt ut som lokalt viktig næringsområde i arealstrategien.



Figur 16: Område 5 (Ødegården) i gjeldende kommuneplan

Gjeldende reguleringsplaner: Nord for høyspentlinja: uregulert. Sør for høyspentlinja er regulert i 2020. Byggeområdene (stripet) er regulert til kombinert byggeområde industri/lager/produksjon/verksted med tilhørende kontorer.

Området er per i dag ubebygd.



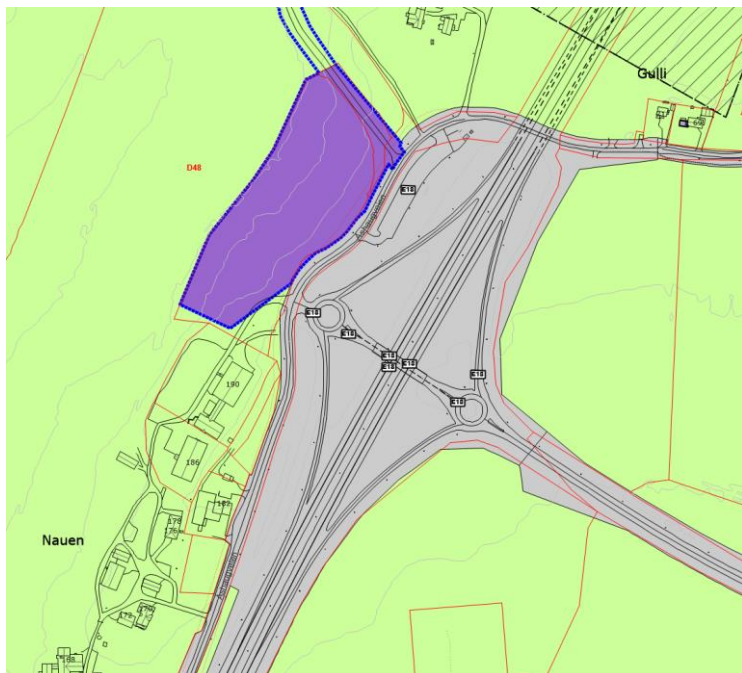
Figur 16: Reguleringsplaner i område 5 (Ødegården)

Innspill til planprosessen:

Hjemmelshaver for gbnr 8/10 (den største eiendommen innenfor området) har sendt innspill, men går ut fra at innspillet har relevans for hele næringsområdet. Det presiseres ikke arealformål i innspillet, men det ønskes mulighet for «pick-up-point» for netthandel og mulighet for plasskrevende handelskonsepter og utsalg rettet mot proffmarkedet.

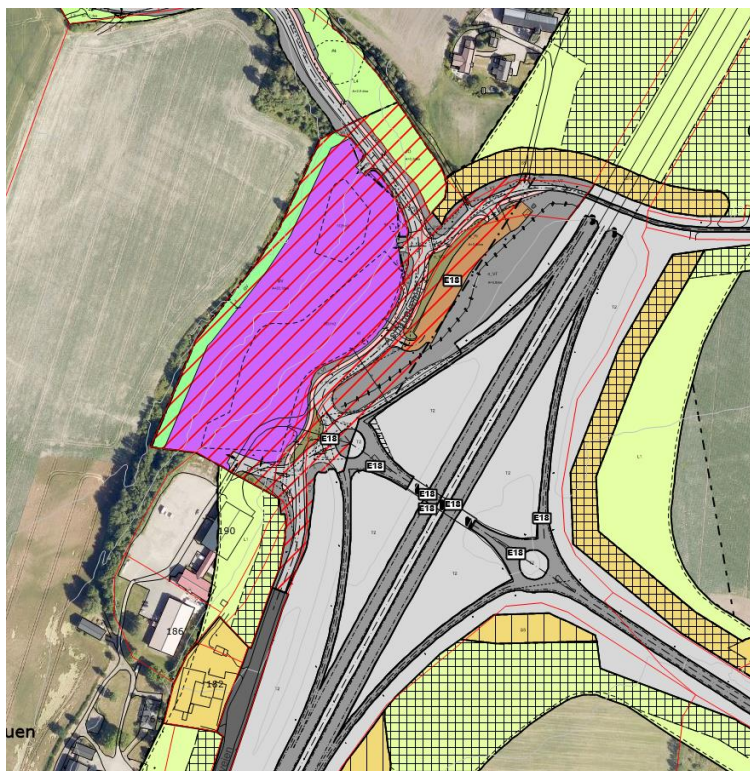
Område 6 Nauen

Gjeldende kommuneplan: Et areal på ca 26 daa er satt av til næring vest for Gullikrysset på E18. Innenfor langsiktig utviklingsgrense



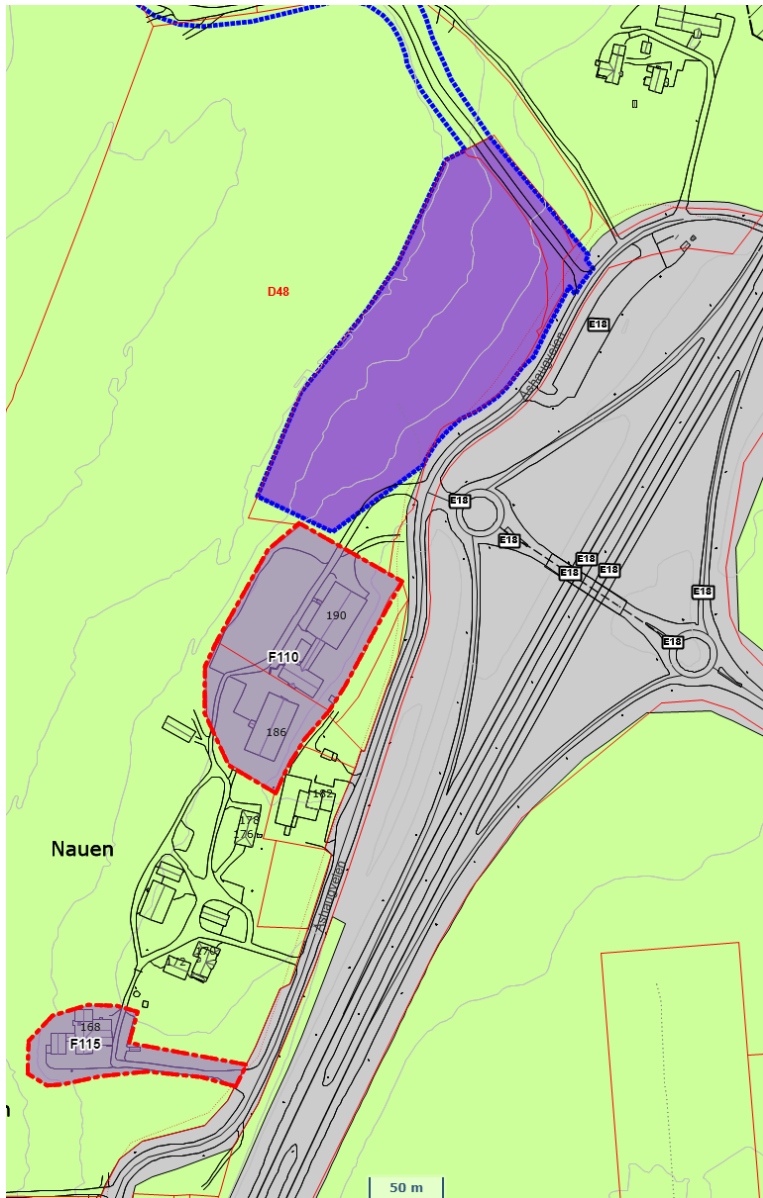
Figur 17: Gjeldende kommuneplan for område 6 (Nauen)

Gjeldende reguleringsplaner: Reguleringsplanen for 4-felts E18 (2004) dekker mye av området. I nærings sammenheng er det reguleringsplanen Nauen (vedtatt 2019) som er viktigst. Her er det lilla arealet regulert til bensinstasjon/vegserviceanlegg. Området er fortsatt ubebygget, men det foregår saksbehandling på byggesaksnivå som indikerer at byggestart for vegserviceanlegg nærmer seg. I tillegg er adkomstveien til område 6 Ødegården regulert nord i området.



Figur 18: Reguleringsplaner i område 6 (Nauen)

Innspill til planprosessen:



Figur 19: Innspill til ny arealdel i område 6 (Nauen)

F110 (gbnr 11/4 og 11/6, ca 13 daa)

Området er bebygd i dag og adkomstløsning tatt høyde for reguleringsplan for vegserviceanlegget nord for innspillsområdet. Avsender mener formålsendring til næring vil innebære en formalisering av faktisk situasjon. Da dette er en omdisponering av LNF, ble innspillet behandlet i sak om grovsiling i juni 2022 og vedtatt konsekvensutredet som del av kommuneplanprosessen.

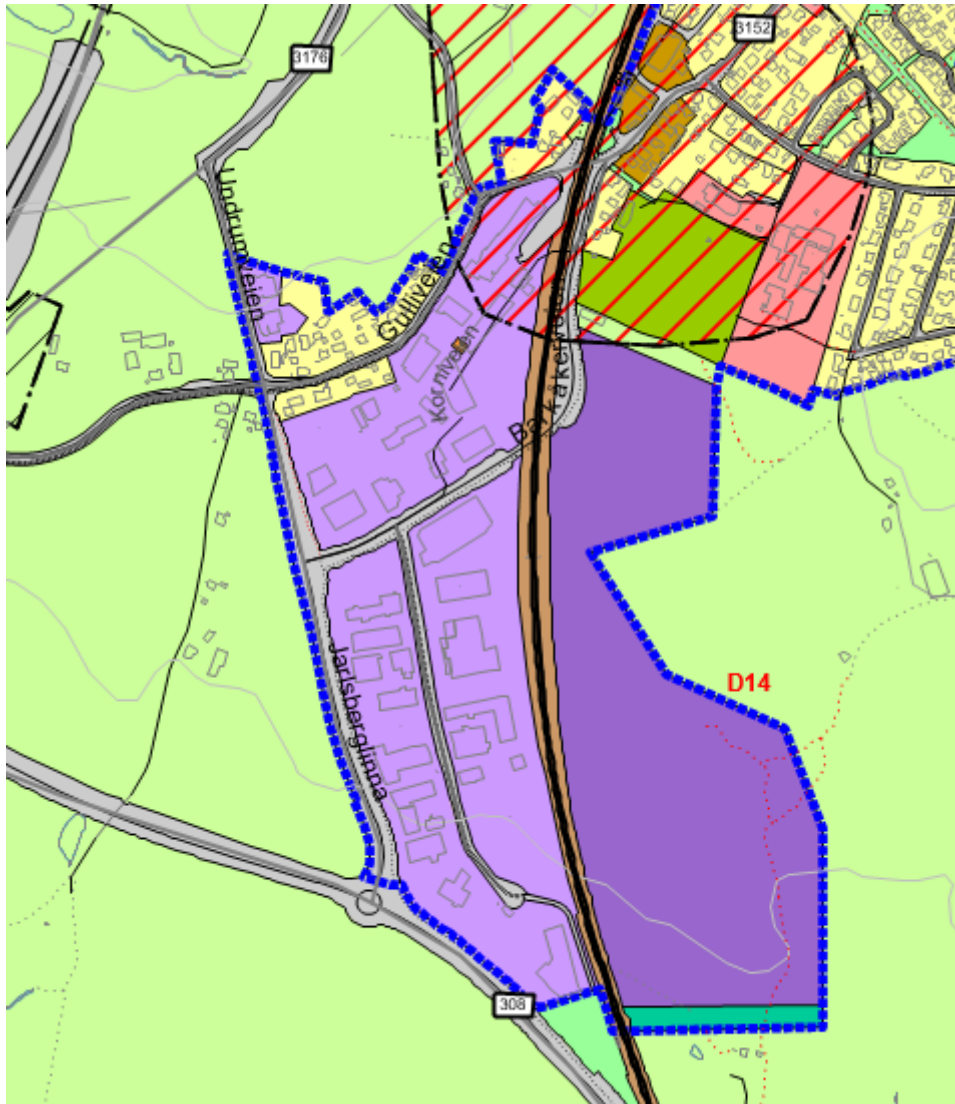
F115 (Åshaugveien 168, del av gbnr 11/1, ca 5 daa)

Innspillet er bebygd med Nauen Klokkestøperi som en del av landbrukseiendommen siden 1844. og avsender peker på at klokkestøperi med fabrikkutsalg i praksis er næringsformål. Innspillet ble i sak om grovsiling juni 2022 anbefalt konsekvensutredet.

Område 7 Barkåker næringsområde

Gjeldende kommuneplan:

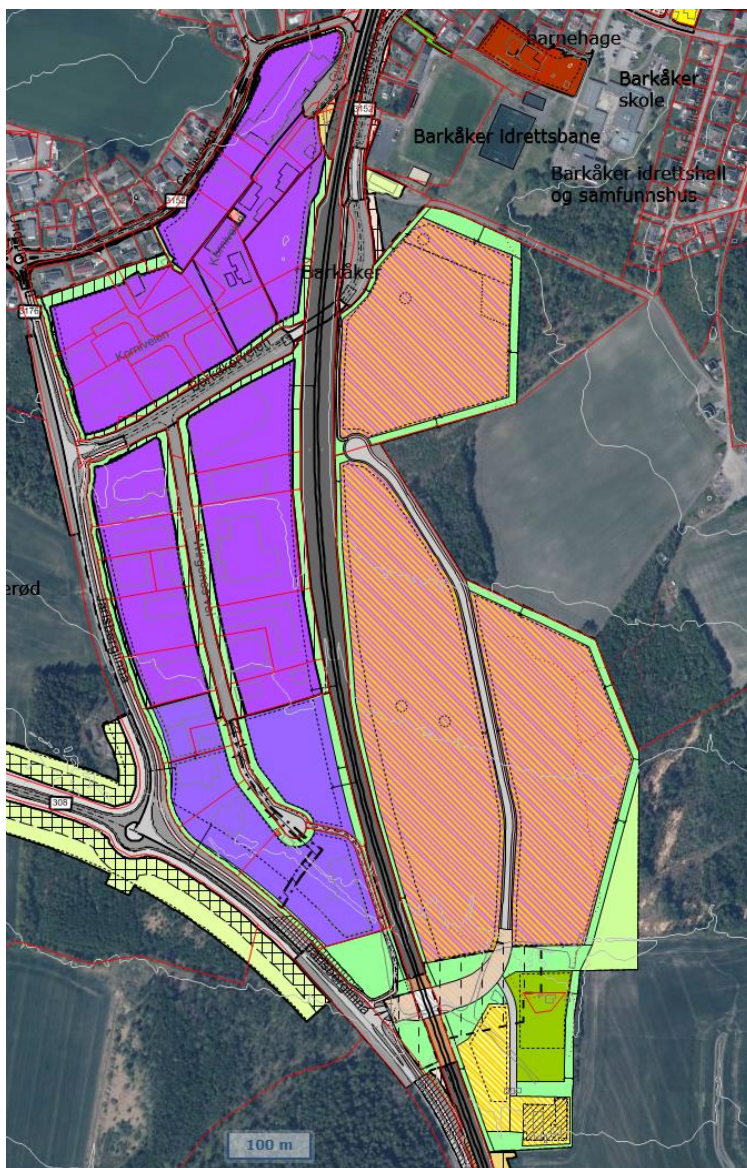
Området vest for jernbanelinja ca 240 dekar avsatt til næringsområde, området øst for jernbanelinja ca 180 daa avsatt til næringsområde. Innenfor langsiktig utviklingsgrense. Området tilgrenser Barkåker lokalsenter i nord, idrettsanlegg, skoler og boliger.



Figur 20: Område 7 (Barkåker næringsområde) i gjeldende kommuneplan

Gjeldende reguleringsplaner

Næringsområdet er regulert i 1997 («Næringsområdet Barkåker syd», lengst nord på kartet under) til «industri og lager med tilhørende kontorer innenfor den enkelte eiendom. Spesielt transportkrevende virksomheter skal prioriteres i området». Området lengst sørvest (med noe annen lilla-farge) er regulert i 2012 til «håndverks- og produksjonsbedrifter, IT-industri, lager og spedisjonsvirksomhet med tilhørende anlegg. Kontorer tillates i kombinasjon med virksomheter som nevnt». Området øst for jernbanen er nylig regulert (februar 2023), det vesentligste (stripet areal) til formålet industri/lager. Forslagsstiller hadde i planprosessen ønske om å regulere for maksimalt 3000 m² for handel med plasskrevende varer, begrenset til landbruksmaskiner, anleggsmaskiner og tunge kjøretøy. I planprosessen har forslagsstiller fått tilbakemelding om at slik arealbruk er i strid med gjeldende kommuneplan. Problemstillingen ble løftet inn i kommuneplanprosessen etter at fristen for innspill til arealdelen gikk ut februar 2022, men tas likevel opp til vurdering.



Figur 21: Reguleringsplaner i område 7 (Barkåker næringsområde)

Innspill til planprosessen:



Figur 22: Innspill til ny arealdel i Barkåker næringsområde. Reguleringsplanarbeid parallelt med arealdelprosessen har også blitt vurdert.

F071 (gbnr 6/16 og 6/20, Undrumsveien 17-21, ca 2,5 daa)

Ønsker omdisponering fra boligformål til næringsformål. Arealet er tenkt som utvidelse av eksisterende bedrifter vest for innspillsområdet. Omdisponering fra et byggeformål til et annet som i det omfang som foreslått i innspillet anses ikke som konsekvensutredningspliktig.

F134 (gbnr 52/2 deler av 51/1, 53/1, 52/1, ca 250 daa)

Innspillet ønsker omdisponering fra LNF til næringsområde. Vedtatt ikke konsekvensutredet i sak om grovsiling juni 2022.

Andre forhold rundt Barkåker

Det er boliginnspill på Barkåker litt lenger øst (H070 og H159), disse er vedtatt konsekvensutredet i kommuneplanprosessen. De knytter seg dog ikke til denne analysen og omtales ikke her.

I oktober 2022 kom et brev fra forslagsstillere bak reguleringsplanen Barkåker øst (i prosess). Innspillet peker på at det er ønskelig at kommunen går igjennom strategiene for lokalisering av handel med plasskrevende varer. Avsender er klar over at det er begrensninger i lovverket til å differensiere på bransjer, men antyder likevel at det er landbruksmaskiner, anleggsmaskiner og tunge kjøretøy som er de ønskede varegruppene på Barkåker øst. Det stilles også spørsmål ved om begrensningen i regional planbestemmelse 1 om at etablering av handelsvirksomhet med bruksareal på over 3000 kvm, da denne begrensningen er nådd på Barkåker vest. Innspillet påpeker avstanden mellom de to områdene (skilt av jernbanelinje) og mener de to må regnes som separate handelsetableringer.

På Barkåker vest er det etablert handelsvirksomhet på dispensasjon, blant annet er det ett sted på Barkåker vest i mars 2022 blitt innvilget midlertidig dispensasjon fra reguleringsplanen og kommuneplanen i to år inntil det er utarbeidet reguleringsplan for arealet. Dispensasjonen åpner for lager med butikkutslag for proffkunder. En planavklaring på kommuneplan-nivå kan imidlertid ikke gis like detaljerte føringer som en dispensasjon på byggesaksnivå.

Det er ikke fremmet kommuneplaninnspill på Barkåker vest, men saken er drøftet i regionalt planforum i desember 2022.

Vurderinger av områdene/innspillene utenfor 15-minuttersbyen

Område 1 Ås

Handel

Å åpne for handel med plasskrevende varer på Ås vil være i strid med regionale planbestemmelser, spesielt handelsforbudet langs E18. Dersom handelsetableringen er over 3000 m² vil det også være i strid med planbestemmelsen om at større handelsetableringer bare er tillatt i by- og tettstedsentre. Dette vil i seg selv utløse innsigelse fra statlige og regionale myndigheter. Kommuneplanens arealdel er riktignok rette plan for å åpne nye områder for handel, men det kan ikke regnes med at et område tett på E18 utenfor by- og tettsted vil aksepteres av regionale planmyndigheter, sannsynligvis må etableringen av et slikt handelsområde dermed løftes til departementet gjennom innsigelsesbehandling. Viktigere er det imidlertid at det å åpne for handel med plasskrevende varer på Ås kan ventes å ha samme effekt på etablerte handelsområder som Asplan Viaks handelsanalyse for Barkåker, og dermed svekke Tønsberg kommunes egen arealpolitikk.

Området er spesielt interessant for svært mange handelsvirksomheter (også virksomheter som ikke omsetter plasskrevende varer) på grunn av sin spesielt gode tilgjengelighet til hovedveinettet. Å åpne for handel her vil med stor sannsynlighet gjøre området interessant for mer besøksintensive handelsvirksomheter enn de som er omtalt i kommuneplaninnspillene, jf. at forretningsformålet faktisk åpner for alle typer detaljhandel og at bransjeglikning øker risikoen for at dette vil skje på sikt.

Området på Ås er interessant for mange typer virksomheter med behov for god tilknytning til hovedveinettet, både håndverksbedrifter, lager/logistikk. Slike bedrifter bør Tønsberg kommune også sørge for arealer til og en tydelig markering av at området ikke er åpnet for handel kan bidra til at arealene tiltrekker seg og beholder slike bedrifter. For å møte bransjeglikingen der verksteder og lagre som også driver med salg har behov for lokaler til å vise fram og tilby et utvalg av sine varer, foreslås det å legge til rette for utstillingslokaler og hentepunkt på inntil 25% av virksomhetenes samlede areal på maksimalt 1000 m² til handel med motorvogner og båter og 250 m² for andre typer varer. For å sikre at slike etableringer ikke blir besøksintensive, foreslås det at reguleringsplaner som legger til rette for dette utarbeides med maks-krav til parkering.

Kontor

De samme argumentene som for handel over er til en viss grad gyldige for etablering av kontorbedrifter på Ås. Handelsforbudet langs E18 rammer imidlertid ikke en åpning for kontor på Ås, men rene kontorbedrifter her vurderes å være i strid med ABC-prinsippet. I hvilken grad en kontorbedrift er besøksintensiv eller ikke har kommunen som planmyndighet svært begrenset mulighet til å styre når det er gitt tillatelse til et kontorbygg. Det er en velkjent diskusjon også i regional sammenheng om praktiseringen av ABC-prinsippet svekker Vestfolds evne om å tiltrekke regionale kontorbedrifter⁸, men de senere år har tilbudet av moderne kontorlokaler i Tønsberg sentrum blitt styrket, og markedet ser ut til å ha respondert på dette.

Da reguleringsplanen for i Åshaugveien 62B ble startet opp i 2017 (siste godkjente kontoretablering på området), var store deler av Korten båndlagt på grunn av jernbaneplanlegging og fastlandsforbindelsen. Dette er ikke aktuelt i dag og ingen deler av Korten er lenger båndlagt for disse infrastrukturprosjektene. Utviklingen av moderne kontorlokaler rundt Tønsberg stasjon hadde den gang heller ikke kommet i gang. Per i dag har utviklingen av kontorarbeidsplasser sentralt i byen kommet mye lenger og vurderes som en suksess for Tønsberg, både når det gjelder å bygge opp under miljøvennlig mobilitet og byliv. Kontorer ved jernbanen har også et regionalt nedslagsfelt, men for bedrifter som trenger bedre regional biltilgjengelighet vil Korten og områdesenterne Sem og Revetal være gode alternativer, som også bygger opp under kommunens arealstrategi. Videre etableringer av rene kontorbedrifter på Ås utover det som allerede er godkjent i reguleringsplaner, bør det ikke legges til rette for i kommuneplanens arealdel.

Område 2 Hesby

For innspillet F011 (aktivitetspark) er det vurdert at innspillet *kan* inngå i områder avsatt til næringsbebyggelse, ut fra at type bebyggelse som er egnet kan være tidligere lagerhaller osv. Arealbruken er imidlertid mer besøksintensiv enn dagens lokalisering skulle tilsi. Fra bussholdeplassen på Hesby er det 13 avganger til Tønsberg i løpet av en normal hverdag (i perioden 06:37-19:42), kun 4 av disse i det som oppgis som parkens åpningstider på hverdager i innspillet (15-

⁸ https://www.vtfk.no/globalassets/vtfk/dokumenter/samfunnsutvikling-internasjonalisering-og-klima/samfunn-og-plan/regionale-planer/rpba/revidering-rpba/naringsarealer_vestfold_notat_september2017.pdf

20). Det er ikke gang- og sykkelvei på strekningen (800m) til Semsbyveien der kollektivtilbudet er vesentlig bedre.

Type virksomhet er tilsvarende en A-virksomhet etter ABC-prinsippet, men type bygningsmasse som er egnet for slik bruk tilsier at B-lokaliteter også kan være aktuelle av praktiske hensyn. Arealbruken vil passe bedre inn i andre arealformål enn næringsformålet, henholdsvis offentlig/privat tjenesteyting, idrettsformål og fritids- og turistformål. Selv om det er ønskelig med alternativer til bilen for besøk til aktivitetsparker, både på grunn av besøksintensiviteten og at barn og unge er en viktig brukergruppe av slike tilbud, er det også et poeng at tilbudet har et regionalt nedslagsfelt og ønsker god tilgjengelighet til det regionale transportsystemet.

Det anbefales ikke å etablere dette tilbudet permanent på Hesby gjennom reguleringsplan, da Hesby-området vurderes som uegnet sted for besøksintensive virksomheter der tilgjengeligheten uten bil ikke er god. Da den 5-årige midlertidige dispensasjonen er i ferd med å løpe ut, vurderes det som mer hensiktsmessig å vurdere om denne kan forlenges i påvente av at tilbudet finner en bedre og mer egnet lokalisering. Det vurderes ikke som realistisk at kollektivtilbudet vil øke vesentlig på Andebuveien og/eller at tiltaket kan finansiere gang- og sykkelvei fram til Semsbyveien (inkludert kryssing av Merkedamselva). Forslag til ny arealdel innebærer derfor ikke en permanent godkjenning av tiltaket gjennom kommuneplanavklaring.

Type lokaliseringer som vurderes som mer egnet ut fra at det både bør være bedre tilgjengelig for myke trafikanter, kollektivtransport, men også med bil fra et regionalt perspektiv:

- Næringsområdene innenfor langsiktig utviklingsgrense i Sem områdesenter
- Områder ved Jarlsberg travbane, her er det eksempelvis et byggeområde regulert til «innendørs sport»
- Korten, Kaldnes eller andre områder i tilknytning til 15-minuttersbyen

Listen er ikke uttømmende, og andre områder kan også være egnet

Område 3 Ved Tuben

Det er ikke fremmet innspill i området, og arealet knytter seg til senterstrukturen (Sem områdesenter). Området er likevel tatt med i utredningen, da det berører mange av de samme temaene og viser at det finnes muligheter innenfor gjeldende planer. Det anbefales at Semsbyveien 112 gis samme arealformål i ny kommuneplan som Tuben, altså kombinert formål forretning/næring og at det er plasskrevende varer som det åpnes for i bestemmelsene. Når det gjelder utvidelse av handelsareal i forhold til allerede godkjent areal i gjeldende reguleringsplaner, bør det være tillagt vekt at Sem er et områdesenter og at den regionale senterstrukturen over hvilke tettsteder som har begrensninger i handelsareal ikke er oppdatert etter kommunereformen. Arealets størrelse og egnethet for økt bygningsmasse teknisk og visuelt, trafikksikkerhet og kapasiteten på veisystemet rundt må veie tyngre enn regionale bestemmelser for eventuelle utvidelser på stedet.

Område 4 Jarlsberg Travbane

Økt handel på området, også med varer som ikke er plasskrevende, har vært et tema flere ganger tidligere. I 2008 valgte Miljøverndepartementet å IKKE stadfeste en reguleringsplan for området som ville åpne for over 20.000 kvadratmeter handel i et bredt utvalg av både plasskrevende og ikke-plasskrevende varer.

Det store arealet avsatt til spesialområde parkering er stor grad ubebygget, og her går hovedvannledning for Vestfold Vann. Området ligger ikke innenfor langsiktige utviklingsgrenser. Den

strategisk viktige beliggenheten til hovedveinettet vil forsterkes ved etableringen av ny fastlandsforbindelse fra Færder. Økt detaljhandel på stedet vil kunne utfordre Tønsberg sentrum, Sem områdesenter og Vear lokalsenter, og på sikt – med ny fastlandsforbindelse - trolig også områdesenterne i Færder kommune, spesielt Teie og Borgheim. Selv om reguleringsplanen kun åpner for handel med plasskrevende varer, viser utviklingen i form av dispensasjoner at området er attraktivt også for detaljvarehandel og området er et eksempel på at åpning for handel med plasskrevende varer kan tolkes som et første steg på vei mot et fullverdig handelsområde. En ytterligere økning i bygningsmasse for plasskrevende varer kan dermed også åpne for en økt bygningsmasse med forretningsformål å søke dispensasjon for detaljvarehandel i.

Selv om handel på stedet kan forventes å gi uønsket utvikling i en rekke etablerte handelssentrum, er områdets strategiske beliggenhet også en ressurs. Den sterke biltilgjengeligheten gjør området uønsket for detaljvarehandel i konkurransesituasjon med kommunens egne sentra, det bør derfor vurderes annen arealbruk på stedet, som kan styrke regionen uten å svekke etablerte sentra. Som nevnt under område 2 Hesby, kan arealet for eksempel vær godt egnet til den type aktivitetsparker som i dag er etablert på Hesby. I området er det også allerede etablert en rekke bilforhandlere, og dette vurderes som en mulig klynge for bilbransjen, med de positive effekter det kan gi. Store parkeringsarealer i nærheten av godt utbygd kollektivtransport og gang- og sykkelveinett kan også gjøre området aktuelt for innfartsparkering for bilpendlere med arbeidssted i Tønsberg sentrum.

Arealet avsatt til forretning i gjeldende kommuneplan endres til kombinert formål forretning/næring i forslag til ny arealdel, i samsvar med gjeldende regulering. Ellers legges det ikke opp til endringer i forslag til ny arealdel.

Område 5 Ødegården

Innspillet tolkes slik at det ønskes kombinasjon av næring og forretning på arealet, da plasskrevende handelskonsepter er et begrep som i praksis åpner for såkalt big box-handel. Av planbeskrivelsen til den gjeldende reguleringsplanen på stedet fremkommer det at arealet kan være aktuelt for logistiksenter, og beliggenheten tett på E18 gjør arealet godt egnet for dette. Det antas at netthandel er en nærliggende funksjon.

Beliggenheten tett på E18 gjør også at arealet omfattes av handelsforbudet langs E18 i regional planbestemmelse, og en imøtekommelse av innspillet vil mest sannsynlig utløse en innsigelse fra statlige og regionale myndigheter. Handel på stedet vil også svekke handelen i etablerte senter i Tønsberg og nabokommuner, da effekten av handelsetablering her kan forventes å ha samme effekt som handelsanalysen for Barkåker næringsområde viser.

Netthandelen er på sterk fremmarsj og en tydelig trend i dagens handelsmønster. Det er imidlertid vesentlig hvordan varene møter forbrukeren, og hentested for netthandel med en slik lokalisering kan innebære en sterk økning i privatbil til stedet. Det er noe ulik praksis i kommunene hvordan hentested for netthandel behandles, men i sin mest diskre form er det ikke nødvendigvis i strid med næringsformålet. Show-room-bestemmelsen i gjeldende kommuneplan der det åpnes for 30 kvadratmeter til dette for virksomheter i næringsområder, er en imøtekommelse av denne trenden, men tilbakemeldinger så langt tilsier at 30 kvadratmeter er for lite.

Ødegården er imidlertid et til nå ubebygde område som er tenkt som e C-lokalitet i ABC-prinsippet. Denne typen arealer er et knapphetsgode i Tønsberg kommune, og en åpning for handel på Ødegården vil hindre at området får utvikle seg som en C-lokalitet for industriproduksjon og lager/logistikk. Det vurderes at foreslått bestemmelse i forslaget til ny arealdel med 250

kvadratmeter utstillingslokaler og hentepunkt på inntil 25% av virksomhetens areal, med parkeringsbegrensninger imøtekommer intensjonen i innspillet i noen grad.

Område 6 Nauen

Området er lite, men ligger geografisk mellom område 5 Ødegården og område 7 Barkåker næringsområde og ligger dermed sentralt i forhold til områdene som inngår i denne analysen. Det er også relativt kort til område 1 Ås, også (ca 2km). Området ligger tett inntil E18, men i motsetning til mange andre innspill er ikke handel en sentral del av de foreslåtte formålsendringene (fabrikkutsalg for Klokkestøperiet er dog nevnt i innspill F115). For innspill F110 pekes det på at det er «verksted, lager og kontorer i forbindelse med salgs- og servicevirksomhet» etablert på stedet og at formålsendring til næring vil være en stadfesting av denne bruken. En formålsendring vil, som alle andre steder, legge føringer for framtidig plan- og byggesaksbehandling på stedet. Dersom det nærliggende vegserviceanlegget blir vellykket, er det eksempelvis nærliggende å anta at innspillsområde F110 er en aktuell utvidelse av dette – da slike anlegg er innenfor de føringene for hva som tillates på et næringsområde. En videreføring av dagens bruk synes imidlertid å være hensikten med innspillet i første omgang.

De to arealinnspillene F110 og F115 er med videre i konsekvensutredningsprosessen. Begge er bebygd, og argumenteres for på bakgrunn av etablert bruk på eiendommene over tid. F115 er et unikt område med klokkestøperi, mens F110 ligger svært gunstig til E18 og har etablerte bedrifter med lager og service. I forslag til ny arealdel har innspillet F110 endret formål fra LNF til næringsbebyggelse, mens F115 er ikke foreslått omdisponert.

Område 7 Barkåker næringsområde

Det er etablert noe handel allerede på Barkåker øst, blant annet gjennom dispensasjon, også midlertidig i påvente av planavklaring blant annet på kommuneplannivå. Området ligger delvis innenfor handelsforbudet langs E18 (i luftlinje), men ikke like tydelig som områdene 1 Ås og 5 Ødegården. Handelstilbudet på Barkåker øst består blant annet av byggevarer. Omdisponering til handel vil gi mindre areal til annet næringsliv, som i utgangspunktet har vært tenkt etablert der fra tidligere.

Det er utarbeidet handelsanalyse for etableringer av handel i fire ulike scenarier (omtalt tidligere i rapporten) og som konkluderer med at Barkåker næringsområde ikke er egnet for handel for plasskrevende varer, men at et arealintensivt handelstilbud med få besøkende kan redusere sannsynligheten for at et handelstilbud på Barkåker medfører så negative konsekvenser som analysen finner. Asplan Viak anbefaler å se på virkemidler som kan sikre at eventuelle handelsetableringer blir arealintensivt og med få besøkende.

Forslagsstillerne bak reguleringsplanen for Barkåker vest har ønsket mulighet for å etablere handel med landbruks- og anleggsmaskiner og tunge kjøretøy. Dette er varegrupper som ikke passer inn i senterområdene og som trenger mye areal. Tønsberg kommune har vurdert hvilke virkemidler som kan finnes for å åpne for slike varegrupper og som har lav sannsynlighet for at Barkåker næringsområde utvikler seg til et mer besøksintensivt bilbasert handelsområde. I forslaget til ny arealdel er hele Barkåker næringsområde (både det eldste lengst mot nord, samt de nyere Barkåker øst og vest) legges inn i et bestemmelsesområde #30 der det åpnes for inntil 1000 m² BRA per virksomhet til engroshandel med byggevarer, tunge kjøretøy og med maskiner og utstyr til jordbruk og skogbruk, og der reguleringsplaner for slike etableringer skal inneholde maks-krav til parkering.

Dette plangrepet utfordrer arealformålet næringsbebyggelse, men kan være et virkemiddel som gir en planavklaring av slike virksomheter og med liten risiko for senere bransjegliding eller utvikling i retning av mer besøksintensiv handelsvirksomhet som underbygger kommunens arealpolitiske mål ellers.

En differensiert lokaliseringsstrategi for handel – på vei mot handelsklynger?

Forslag til ny arealdel har bærekraftig område- og lokalsenterutvikling som et viktig hovedgrep og et mål om å styrke Tønsberg som et attraktivt og urbant by- og regionsenter. Endringer i handel og handelsvaner og -mønster gjør handelen kanskje mindre viktig for bylivet enn tidligere, men handelen er fortsatt viktig både i bysentrum og de mindre område- og lokalsentra i kommunen.

Plan- og bygningsloven og handlingsrommet på kommuneplannivå tar ikke nødvendigvis høyde for hvilke utfordringer den enkelte kommune har, og gir relativt lite handlingsrom til å styre hvilke bransjer som får lov å etablere seg hvor. Tidligere tiders forsøk på å styre dette har ofte blitt innhentet av bransjegliding og planene blir utdatert.

Dersom kommunen faktisk hadde et større handlingsrom for å styre hvilke bransjer som kunne etablere seg hvor, kunne det tenkes at kommunen kunne bygge opp klynger av handelsvirksomheter som ikke passer inn i sentrum, for eksempel med bilforhandlere på Jarlsberg; byggevarer til proffmarkedet samt landbruks- og anleggsmaskiner på Barkåker; båter, bobiler, ATV'er på Ås. Deretter kunne butikker med høyere besøksfrekvens, men som ikke passer inn i sentrum (f.eks. møbler, hjemmeelektronikk, byggevarer til privatmarkedet osv.) finne sin plass på Kilen sammen med mer plasskrevende varer som biler. Bysentrum og områdesentra kunne fortsette å være eneste sted for omsetning av detaljvarer/utvalgsvarer. Kommunen kan forsøke å legge til rette for en slik utvikling, men det vil alltid være risikofaktorer knyttet til dette som kan medføre utvikling som ikke bygger opp om målene om mer miljøvennlig mobilitet, styrking av møteplassene i kommunens sentra.

En differensiert lokaliseringsstrategi for handel etter ABC-prinsippet som ligger inne i forslag til ny arealdel er et forsøk på å legge til rette for en slik klyngeutvikling og å utforske om dette er innenfor det handlingsrommet plan- og bygningsloven gir.

Revurdering av områder avsatt til forretning som ikke bygger opp under senterstrukturen

I forbindelse med arbeidet med bærekraftig område- og lokalsenterutvikling, har det blitt identifisert en del områder avsatt til arealformålet forretning og som ikke bygger opp under at handelsvirksomhet skal lokaliseres til steder i senterstrukturen. I liten grad er det etablert forretninger på disse arealene, og forretningsformål kan være et hinder for utvikling av andre aktiviteter. Næringsformål vurderes til å være et mer hensiktsmessig arealformål som også sikrer utviklingsmuligheter. Da dette ikke er grunneierinnspill og det ikke kan forutsettes at hjemmelshaverne følger arealdelprosessen, vil grunneiere bli tilskrevet i høringsprosessen og orientert om planforslaget.

Områdene er:

- Knutstad (krysset fv306/Undrumsdalsveien): Ca 25 daa avsatt til forretning. anbefalt nytt arealformål: Næringsbebyggelse, i samsvar med hoveddelen av etablert arealbruk.
- Sørby (tidligere bankbygg): Ca 2,5 daa avsatt til forretning. anbefalt nytt arealformål kombinert bolig/forretning/næring. Eiendommen ligger sentralt i grenda og er liten i omfang.
- Våle (Sørbyveien 600 og 603): Ca 4 daa avsatt til forretning. anbefalt nytt arealformål: Næringsbebyggelse i samsvar med etablert bruk.
- Undrumshøy: Ca 10 daa avsatt til forretning. Etablert forretning med plasskrevende varer (peis). Nytt anbefalt arealformål: Kombinert forretning/næring
- Svinevoll: 5 daa avsatt til forretning, regulert til bensinstasjon i 1999. Rett arealformål for bensinstasjon/vegserviceanlegg er næringsformål. anbefalt nytt arealformål: Næringsbebyggelse
- Svinevoll: 9 daa avsatt til forretning. Regulert til forretning/kontor/industri/lager i 2005. anbefalt nytt arealformål: Næringsbebyggelse
- Vivestad: Tre arealer avsatt til forretning, alle uregulert.
 - Tidligere kirke godkjent som bolig, anbefalt nytt arealformål LNF spredt boligbebyggelse
 - Tidligere gartneri, ca 9 daa i bruk til bolig og næring, anbefalt nytt arealformål: kombinert bolig/forretning/næring
 - Glasshytta, anbefalt videreført som forretning
 - Endringene i Vivestad er beskrevet i planbeskrivelsen om nærsenteret Vivestad.

Kontor

Kontoretablering er ikke en like sentral del av utredningstemaet for denne rapporten som handel, men også dette temaet preges av svakheter innenfor arealformålene som er gitt kommunen til rådighet når kommuneplanens arealdel skal utarbeides. Først og fremst er det knyttet til at kontor inngår i arealformålet næringsbebyggelse. Områder avsatt til næringsbebyggelse i kommuneplanen med den opprinnelige intensjonen å tilrettelegge for annen type næring som industri, lager/logistikk, håndverksbedrifter møter dermed konkurranse om arealene, spesielt på steder med god tilknytning til hovedveinettet, som på området Ås omtalt tidligere i rapporten. Kontorarbeidsplasser er en form for næringsvirksomhet som passer godt inn i senterstrukturen, både bysentrum og lokal- og områdesentra, selv om det er noe ulikt mellom de forskjellige sentra hvor store kontorvirksomheter som kan innpasses i det bebygde miljøet. I Tønsberg kommunes arealstrategi er det pekt spesielt på Sentrum, Revetal og Korten som rett lokalisering av kontorarbeidsplasser.

Rene kontorbedrifter gir stor tetthet av ansatte og vil dermed skape transport. På steder med god biltilgjengelighet vil de dermed skape mye biltrafikk. Som et tillegg kommer det at arbeidstiden i kontorbedrifter ofte er tradisjonell 8-16, slik at rushtidsbelastningene blir store på disse tidspunktene. Tilbakeblokkering av kø på E18 ved avkjøringene til konsentrasjoner av kontorbedrifter kan for eksempel være en konsekvens som vi har sett andre steder og som representerer en trafiksikkerhetsrisiko. Dette kommer i tillegg til at økt biltrafikk er noe arealplanleggingen hele tiden forsøker å finne løsninger på, av og til gjennom kapasitetsforbedringer, men hele tiden ved å forsøke å legge til rette for kortere avstander mellom målpunkter, at besøksintensive etableringer styres til steder med godt tilbud av miljøvennlige mobilitet osv.

Kontorbedriftene er i konkurranse om arbeidskraft, ofte med spesialkompetanse. En beliggenhet tett på E18 vil dermed være gunstig for å være innen rekkevidde for flest mulig potensielle arbeidstakere med bil (et størst mulig omland). Det vil være stor forskjell for en bilpendler fra Drammen eller Porsgrunn med arbeidssted i Tønsberg om kontoret ligger rett ved E18 eller helt inne i sentrum. På den annen side vil en pendler som ønsker å benytte kollektivtransport i liten grad være aktuell for en slik plassering. Kontorlokaliseringer langs E18 er i stor grad regionale og alternativene til å ligge ved E18 i Tønsberg kan like gjerne være i en annen kommune som et annet sted i Tønsberg. Dersom Tønsberg kommune legger til rette for kontorarbeidsplasser ved E18 for å møte konkurransen fra andre kommuner, vil det imidlertid også undergrave Tønsbergs egen arealpolitikk. Tønsberg kommunes områdesentra Sem og Revetal vurderes i tillegg å ha en bedre regional biltilgjengelighet enn tilsvarende steder i andre kommuner i Vestfold.

Bysentrum

De senere år har flere nybygg eller totalrenoveringer av kontorbygg i Tønsberg sentrum vist at bysentrum også er en attraktiv beliggenhet for kontorbedrifter. Slike lokaliseringer er mindre tilgjengelige med bil, men ligger tett på kollektivknutepunkt både for de lokale bussene fra Tønsberg og Færder kommuner samt Vestfoldbanen med tog. Et økt antall ansatte i bykjernen i Tønsberg må også antas å ha positiv effekt på bylivet og handels- og serveringsbransjen i bysentrum. At beliggenheten tett på jernbanestasjonen har vist seg spesielt attraktiv er et tydelig tegn på at også disse kontorarbeidsplassene har et regionalt nedslagsfelt, men ikke på den bilbaserte måten som en beliggenhet ved E18 har det.

Det er fortsatt nye kontorbygg under planlegging sentralt i bykjernen i Tønsberg. Reguleringsplanen for nytt tinghus på østsiden av stasjonsområdet ble vedtatt februar 2023 og det skal i løpet av 2023 utarbeides mulighetsstudie for stasjonsområdet der nye kontorer forventes å være en del av framtidige utviklingsmuligheter.

Kortens rolle for kontorlokalisering

Arealreserven for kontor på Korten og i 15-minuttersbyen er betydelig. Bare innenfor Statens Park, som er det største delområdet på Korten, har grunneier antydnet at 75.000 kvadratmeter, inklusive mulig nybygg og eksisterende bygningsmasse. Korten ligger like utenfor sentrum og beliggenheten er noe mer bilbasert enn de mest sentrale kontoretableringene som har blitt realisert i Tønsberg de siste årene, og kontorer her har nok heller ikke samme positive ringvirkninger for handels- og serveringstilbudet i bykjernen.

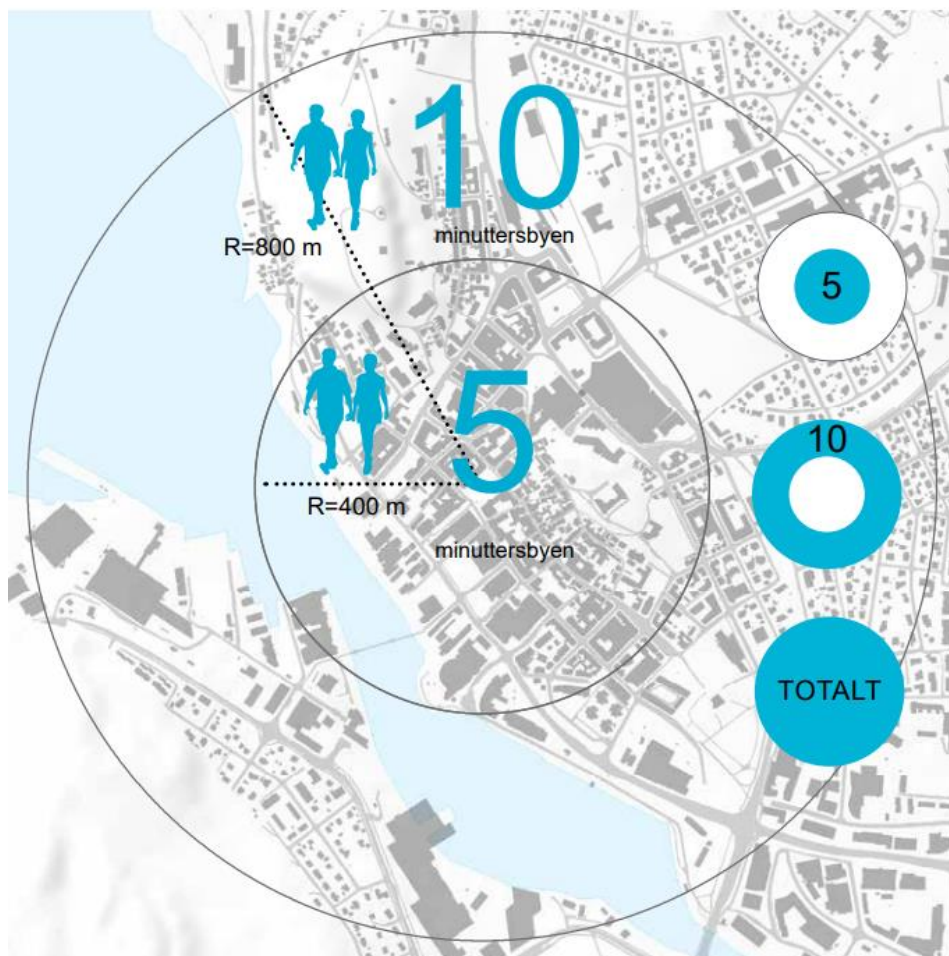
Korten ligger imidlertid tett på en rekke av bussrutene mot Vear, Sem og Revetal. Ved fremtidig omlegging av busstrasé fra Farmannsveien til Nedre Langgate/Kjelleveien vil fortsatt Korten være godt betjent av disse. Fra Statens Park er det under 500 meter gangavstand til perrongene på Tønsberg stasjon på det nærmeste. Korten er også inngangsporten til Tønsberg by for bilpendlere som kommer fra E18 eller indre Vestfold. En lokalisering på Korten vil dermed være en langt bedre mulighet for virksomheter som er opptatt av regional biltilgjengelighet enn kontorlokaliseringer i bysentrum. I motsetning til en lokalisering ved E18 er det på Korten en balanse mellom regional biltilgjengelighet og god tilgjengelighet for miljøvennlig mobilitet, både med kollektivtilbudet som er etablert og sykkellavstand til mange av byens boligområder.

5- og 15-minutterbyen

I planprogrammet til kommuneplanen er 15-minuttersbyen pekt som et tema som skal utredes i kommuneplanens arealdel. Dette kommer som et tillegg til 5-minuttersbyen. I motsetning til 5-minuttersbyen, der det vektlegges gangavstand mellom funksjoner og som i Tønsberg er begrenset til den gamle bykjernen, er 15-minutterbyen et større område.

I motsetning til 5-minuttersbyen, der gangavstand er helt sentralt, er avstandene innad i 15-minuttersbyen slik at reiser også innad i byen for mange kan innby til bilturer mellom ulike målpunkter. Det er dermed avgjørende at funksjoner som lokaliseres i 15-minuttersbyen blir plassert ut fra et bevisst forhold til kollektivtransport, slik at de best betjente aksene og de mest tilgjengelige holdeplassene nyttiggjøres i størst mulig grad. Avstandene i 15-minuttersbyen gjør også sykkel til et transportmiddel som gir mer effektiv transport enn gange, selv om avstandene for mange fortsatt oppfattes som gangavstand. Som i andre områder må utnyttelse og utforming tilpasses omgivelsene også i 15-minutterbyen. Innenfor området som kan defineres som 15-minuttersbyen i Tønsberg preges både av småhusområder med liten endringskapasitet og områder som kan transformeres og gis mange funksjoner, som Kilen, Korten, Stensarmen og Kaldnes.

I byregnskapet for Tønsberg (2018) er 5- og 10-minutterbyen definert med sirkler på henholdsvis 400 og 800 meter, der 5-minuttersbyen i stor grad sammenfaller med bykjernen. Målt fra torget faller til og med så sentral funksjon som jernbanestasjonen utenfor 5-minuttersbyen, men det kan argumenteres for at sentrum av sirkelen kunne vært satt et annet sted i sentrum:

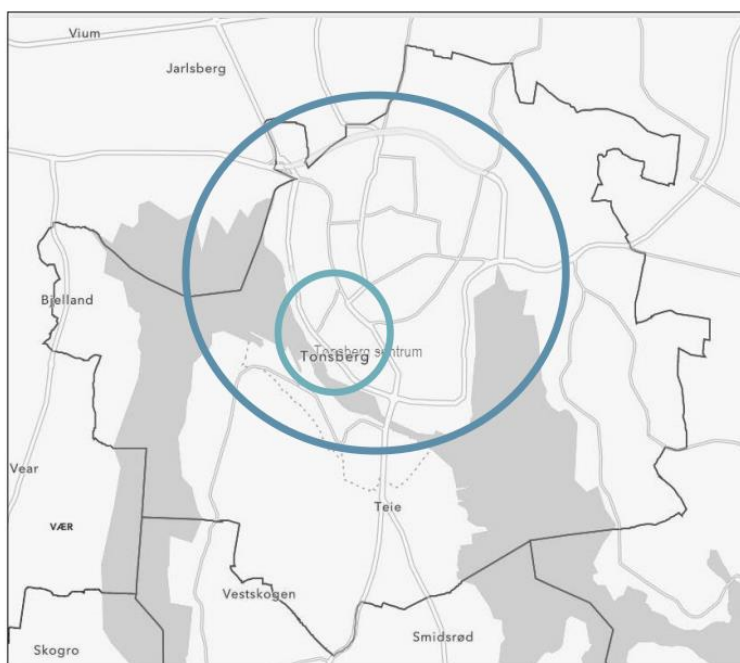


Figur 23: Illustrasjon av 5- og 10-minutterbyen i Tønsberg fra Byregnskapet (2018)

Setter man en passer på Torvet og slår en sirkel på 1200 meter radius, kan en sirka-avgrensing av 15-minuttersbyen se slik ut og viser en avgrensning som nesten sammenfaller med den ytre avgrensningen for mobilitetsplanen for Tønsberg sentrum:

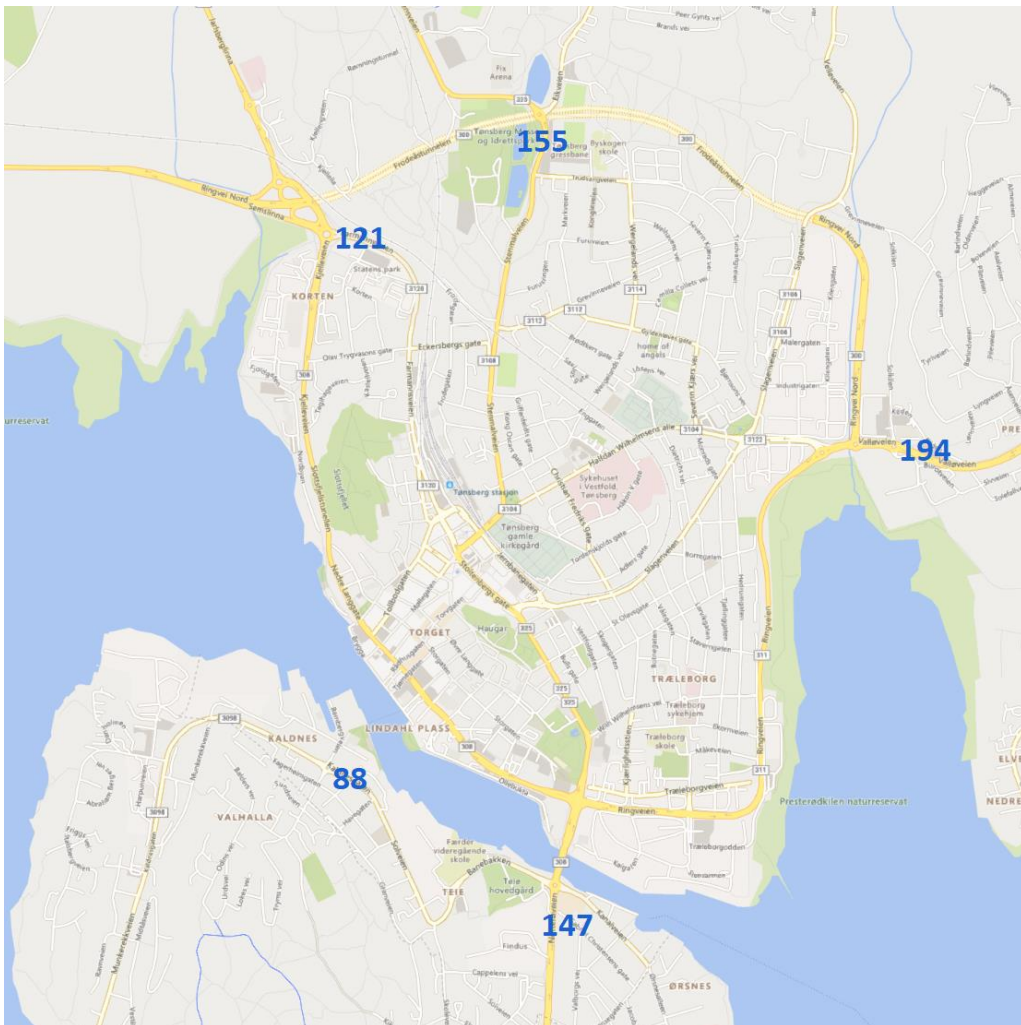


Figur 24: 1200-meters sirkel med utgangspunkt i Torvet (rød sirkel)



Figur 25: Den ytterste blå markeringen viser den ytre avgrensningen for mobilitetsplanen for Tønsberg sentrum. Avgrensningen strekker noe lenger ut fra sentrum i nord, øst og vest – og noe kortere i sør.

Tønsberg næringsforening har tatt til orde for å utrede 15-minuttersbyen i forbindelse med kommuneplanen. I sin uttalelse stiller næringsforeningen blant annet spørsmål ved om Torvet som «origo» for byutviklingen er riktig. Det som imidlertid er tydelig dersom man legger 15-minutterbyen til grunn, er at mange av de potensielle og vedtatte transformasjons- og utviklingsområdene i randsonen rundt Tønsberg by, som Korten, Kilen, Stensarmen og Kaldnes faller delvis innenfor. Med avgrensningen gitt for «Stor-Tønsberg» i mobilitetsplanen for Tønsberg sentrum (2021) faller imidlertid alle disse innenfor. Dersom begrepet 15-minuttersbyen skal være et hensiktsmessig, bør det derfor legges til grunn at 15-minuttersbyen refererer til området som mobilitetsplanen for Tønsberg sentrum har lagt til grunn.



Figur 26: Antall avganger med rutebuss mot Tønsberg sentrum på en normal hverdag fra ytterpunkter i 15-minuttersbyen.

Å innarbeide 15-minuttersbyen i arealforvaltningen i Tønsberg kommune gir både gode muligheter for klima- og miljøvennlig vekst, men også risiko for å ikke nå de overordnede målene for kommunens arealplanlegging slik de er formulert i kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi.

Dersom transformasjons- og utviklingsområdene i 15-minuttersbyen i randsonen av sentrum bidrar til å trekke funksjoner som aller helst burde ligge i bykjernen ut fra denne, kan det svekke bykjernen som attraktivt og urbant by- og regionsenter, tidligere ofte kalt «smultringeffekten». Områdene i randsonen har eksempelvis høyere biltilgjengelighet enn selve bykjernen.

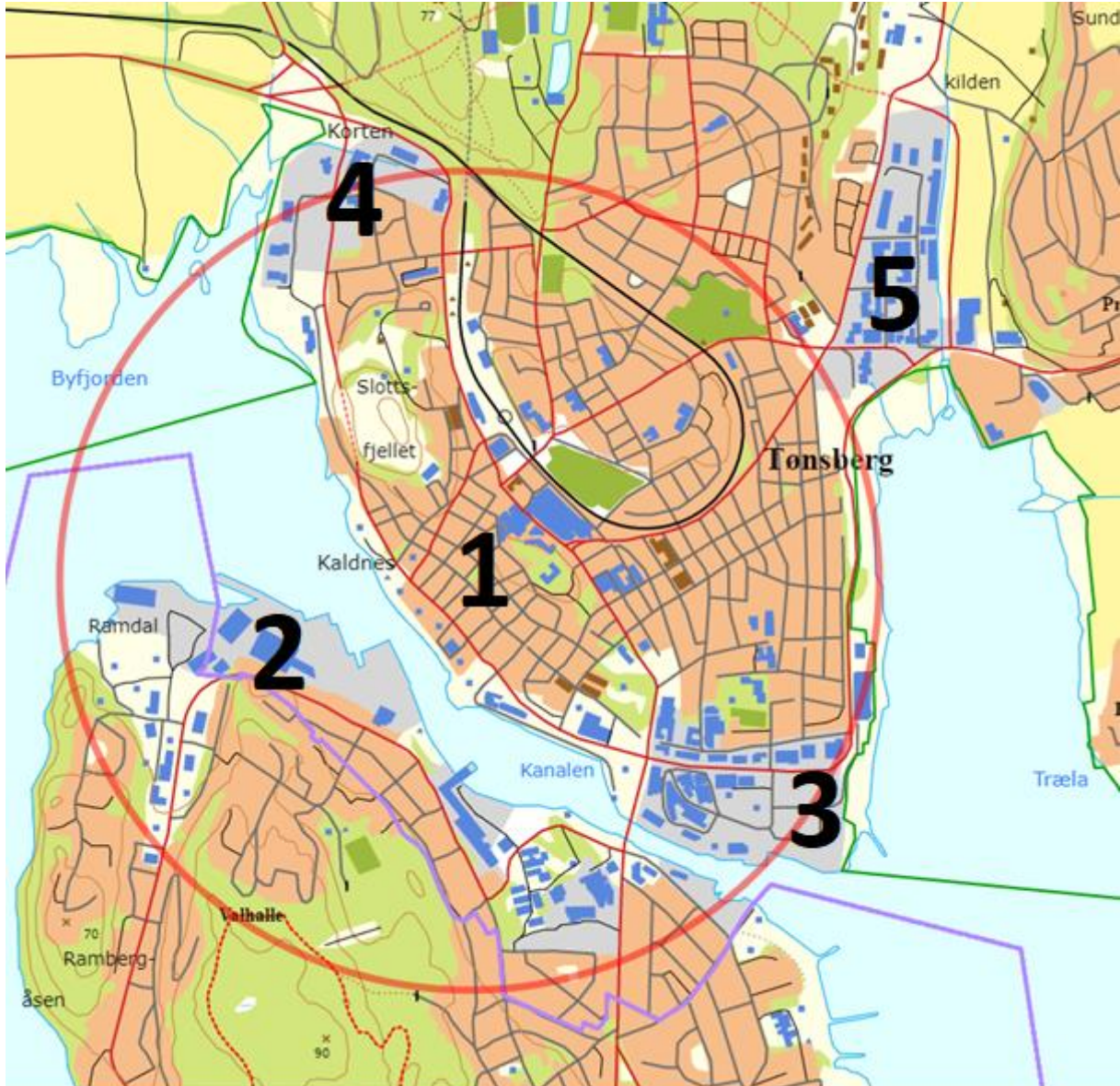
Dersom transformasjons- og utviklingsområdene i 15-minuttersbyen i randsonen av sentrum derimot bidrar til å trekke fokuset vekk fra områdene nær E18, vil det bidra til at flere funksjoner lokaliseres på områder med langt større potensiale for miljøvennlig mobilitet. Når arealstrategien peker på Korten som prioritert område for kontoretableringer og Kilen som prioritert område for plasskrevende handel, er det nettopp denne tankegangen som ligger til grunn.

På samme måte er det flere områder for boligvekst innenfor 15-minuttersbyen som gir et langt bedre grunnlag for miljøvennlig vekst og utvikling enn fortetting i mer bilbaserte småhusområder lenger fra bysentrum (eller omdisponering av ubebygde landbruks- eller grøntområder). Transformasjon av allerede bebygde områder kan i mange tilfeller innebære mer komplekse planprosesser, blant annet kan eiendomsforhold være mer komplekse, tidligere bruk kan innebære forurenset grunn, nye tiltak skal tilpasses eksisterende bygde omgivelser og etablerte nærmiljø. Trafikksituasjonen kan i mange tilfeller også være mer kompleks ved transformasjon, selv om erfaring viser at også nye byggeområder medfører trafikkbelastninger og adkomstløsninger gjennom allerede etablerte bo-områder som kompliserer også planprosesser på denne type områder. Med en tydelig politikk for hvilke type funksjoner kommunen ønsker lokalisert hvor, vil det gi grunnlag for å prioritere plankapasitet og ressurser til planprosesser som faktisk bidrar til måloppnåelse.

Transformasjonsområdene i 15-minuttersbyen gir mulighet for å avlaste bysentrum for funksjoner som ikke passer inn der, for eksempel fordi de ikke kan innpasses i sårbare kulturmiljø. Samtidig kan transformasjonsområdene i 15-minuttersbyen også tilby mange av de funksjonene som i ulike arealinnspill ønskes etablert på steder der kommunens arealstrategi ikke legger opp til besøksintensive funksjoner.

Arealinnspill og endringer i arealdelen for viktige deler av 15-minuttersbyen

Her gjennomgås innspill for ulike deler av 15-minuttersbyen. Grensene mellom de ulike delområdene er ikke alltid entydig, Kaldnes og Stensarmen kommer for eksempel veldig tett på sentrum. Mange områder, som småhusområder på Træleborg og Solvang bør heller ikke tillegges vekt i arbeidet med 15-minuttersbyen, men behandles som etablerte småhusmiljøer i fortettingssaker.



Figur 27: Delområder innenfor 15-minuttersbyen er 1 Sentrum; 2 Kaldnes/Teie; 3 Stensarmen; 4 Korten og 5 Kilen.

Område 1: Sentrum

Grensen mellom sentrum og noen av de andre områdene. Av innspillene ved planoppstart er det spesielle innspillet fra Foreningen Berget og Stiftelsen Gamle Tønsberg som omhandler de mest sentrale delene av sentrum. Foreningen Berget ønsker i sitt innspill å reetablere de historiske dimensjonene i Nedre Langgate som en miljøgate reservert fotgjengere. Konkret foreslås det å gå bort fra planen om at bussene skal kjøre gjennom Nedre Langgate.

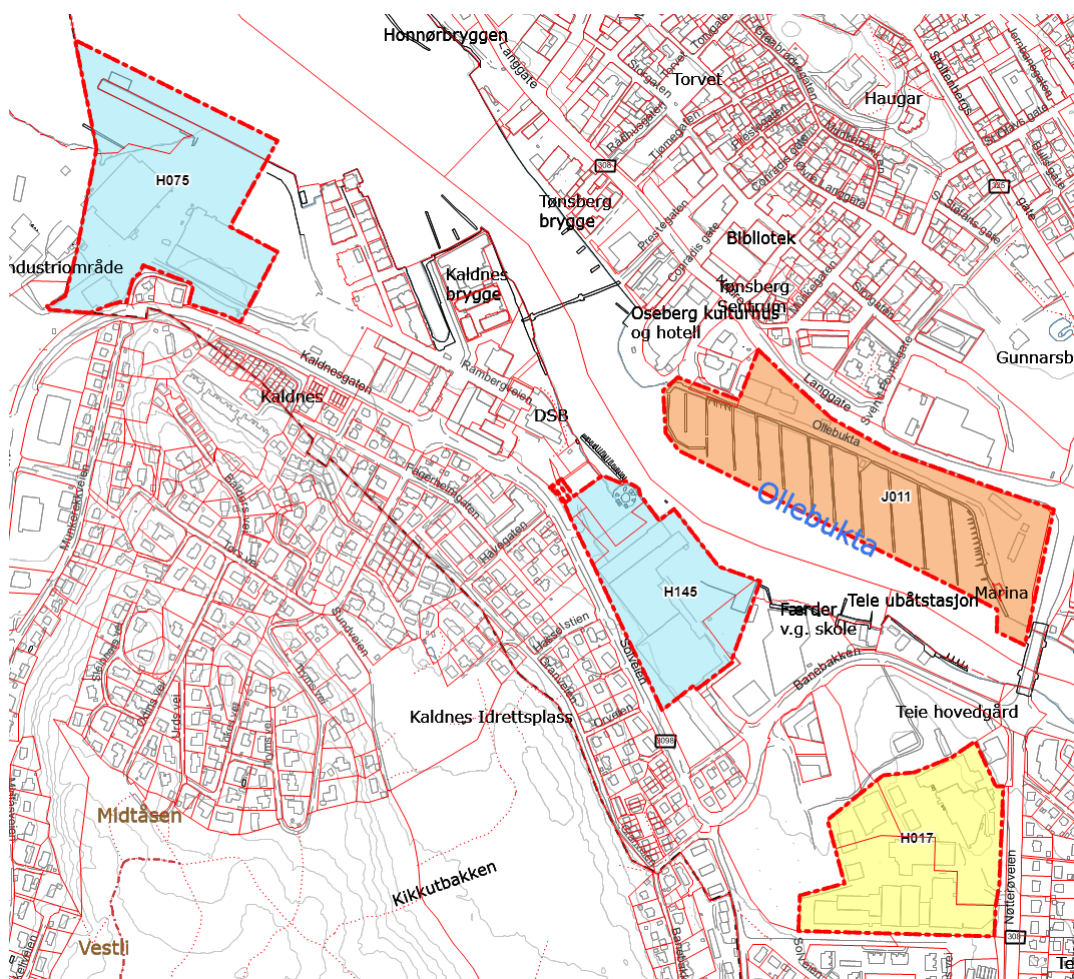
Stiftelsen Gamle Tønsberg (SGT) er i likhet med Foreningen Berget opptatt av at Nedre Langgate bør være miljøgate for myke trafikanter. SGT frykter også at fortetting og søkelys på sentrumsutvikling i

5-minutterbyen, men også i etablerte nyere bomiljøer utenfor denne som i Markveien, innenfor Banesløyfen og Frodeløkka for å nevne noen, kan bli en utfordring for målet om å bevare Tønsbergs gode bomiljøer og at disse bør sikres med hensynssoner. I stedet bør Tønsberg kommune konsentrere fremtidig foretting utenfor 5-minuttersbyen, men gjerne innenfor 15-minuttersbyen.

Tønsberg Båtforening (J011) konsentrerer seg i sitt innspill om Ollebukta. Det ønskes også her etablert miljøgate, flytte oppholdssoner til sjøsiden langs bryggene i Ollebukta, etablere Barnas kulturhus i brannstasjonen, bevaring av tyskerbrakkene på stedet, tilrettelegge for sjørelatert virksomhet, etablere grønn skjerm mellom Nedre Langgate og Ollebukta, samt å forhindre boligutvikling i Ollebukta.

Område 2: Kaldnes/Teie

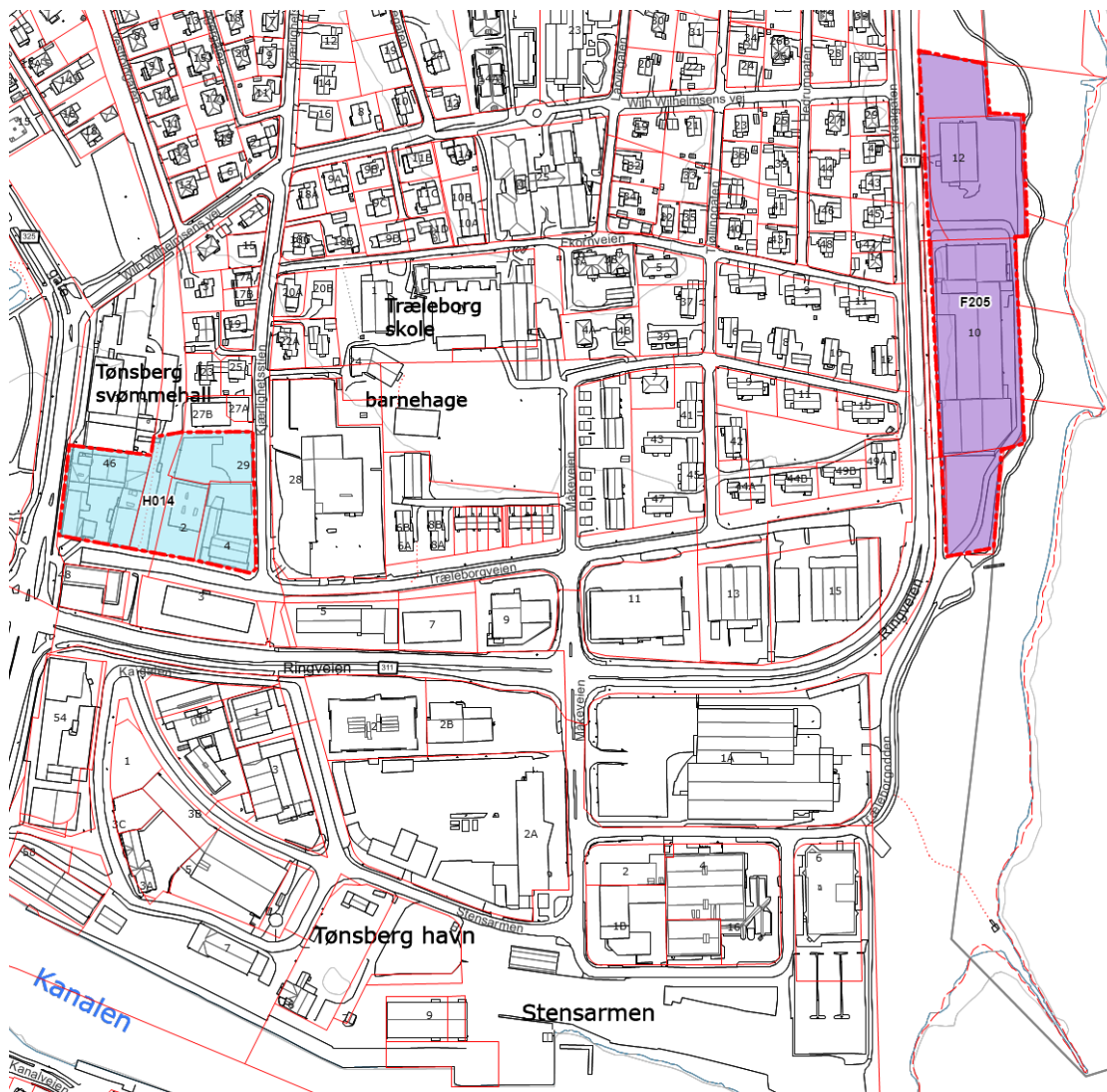
Innspillene til kommuneplanprosessen her kommer fra grunneiere eller representanter for grunneiere på større eiendommer som har vært (H075 og H145) og er (H017) i bruk til industri.



Figur 28: Innspill til kommuneplanens arealdel for delområde Kaldnes

Innspillene H075 og H145 er vurdert i konsekvensutredning. Begge innspillene ønsker endret arealbruk fra næringsbebyggelse til kombinertformål. For tidligere Scanrope (H145) ønskes det kombinertformål med høy andel boliger med utadrettet virksomhet mot offentlige arealer. For Kaldnes vest (H075) ønskes det bolig/tjenesteyting/ næring og forretning, der det presiseres at forretning skal forstås som begrenset omfang med lokalt tilbud. For H017, som er i bruk til industri, men avsatt til framtidig boligområde i gjeldende plan, informeres det om at det vil bli innsendt planinitiativ for boligutvikling på eiendommen.

Område 3: Stensarmen

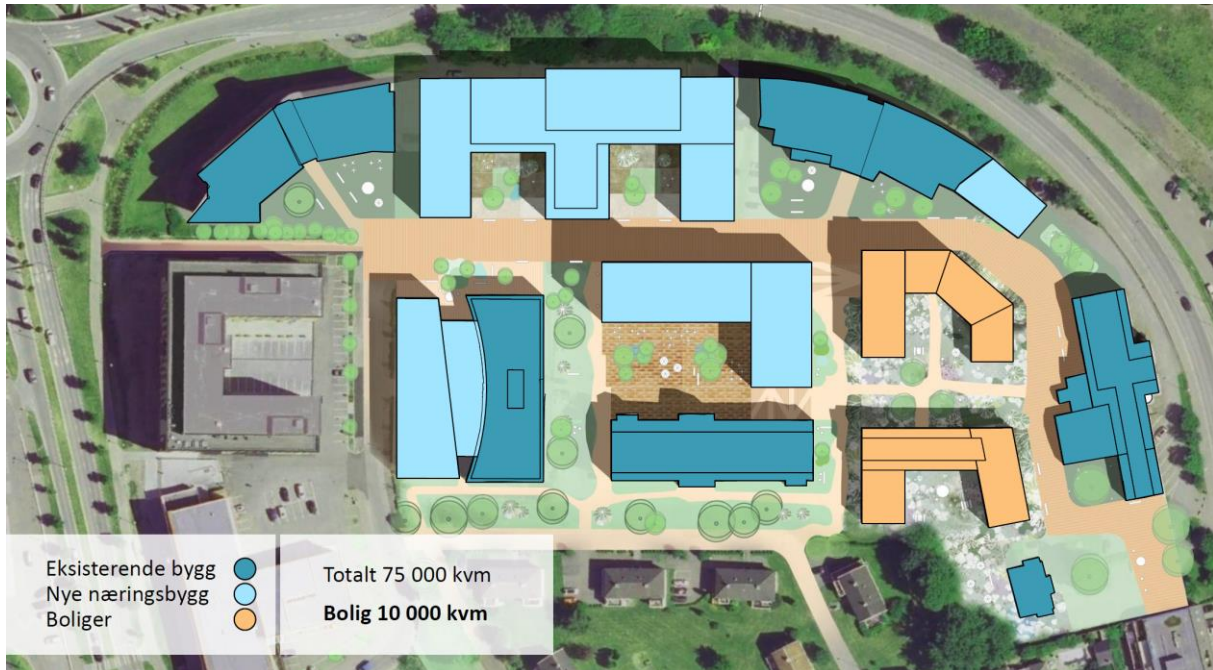


Figur 29: Innspill til kommuneplanens arealdel i tilknytning til Stensarmen

Innspill H014 påpeker motstrid mellom arealformål på området i hhv Byplanen og kommunedelplan for Stensarmen. I begge planer er arealet satt av til kombinert byggeområde, men i førstnevnte plan åpnes det for bolig på arealet. I kommunedelplan for Stensarmen åpnes det for forretning/kontor/industri. Arealet er uregulert.

Innspill F205 ber om at bestemmelsen i gjeldende kommuneplan som kun tillater større handelsetableringer innenfor sentrumsformål eller på Kilen. Enten ved at handel med plasskrevende varer unntas begrensningen på 3000 m² eller at arealet avklares som handelsområde regionalt. Arealet er satt av til kombinert formål i gjeldende kommuneplan og regulert til forretning/kontor/industri.

Innspill H077 ønsker kombinert byggeområde bolig/forretning/næring/tjenesteyting. Arealet er satt av til kombinertformål i gjeldende arealdel, til bolig/kontor i kommunedelplan for Stensarmen og regulert til industri/lager. Innspillet påpeker ellers den vanskelige tolkningen av planene på Korten. I kombinerte byggeområder i gjeldende kommuneplan vises det til at tillatte underformål er bestemt gjennom stadfestet reguleringsplan. På Korten legger reguleringsplanen kun opp til industri/lager og byggehøyde på 2. etasjer. I kommunedelplanen fra 2009, legges det derimot opp til bolig/ kontor og byggehøyder på 3 etasjer. Den generelle regelen i loven og i kommuneplanens motstrid-bestemmelse er at nyeste plan gjelder ved motstrid. På Korten viser derimot nyeste plan til en reguleringsplan som en senere kommunedelplan var ment å overstyre.



Figur 31: Senere innsendt informasjon fra forslagstiller om andel bolig med områdeangivelse av hvilket areal det dreier seg om på Statens Park (innspill H077)

Område 5: Kilen

Det er ingen arealinnspill til kommuneplanen på dette området. Kilen er derimot en viktig brikke i arealpolitikken når det gjelder lokalisering av handel som ikke kan innpasses i bysentrum. Dette er ikke alene begrenset til «handel med plasskrevende varer», da det i arealstrategien heter «plasskrevende handel». Dette innbefatter også varehandelskonsepter som ikke nødvendigvis omsetter store varer, men der handelsvirksomheten i seg selv er plasskrevende, ofte omtalt som såkalt «big box»-handel.

Arealbruken på Kilen er styrt av ulike reguleringsplaner der handelsareal fremgår ganske detaljert i disse planene.

Vurderinger og plangrep i 15-minuttersbyen

Hvordan kommuneplanens arealdel best kan legge til rette for ønsket utvikling innenfor 15-minuttersbyen drøftes i det følgende. I arealstrategien er det formulert at Tønsberg kommune gjennom sin arealforvaltning skal:

- sørge for klima- og miljøvennlig vekst og utvikling

- bidra til helsefremmende, inkluderende og trygge lokalsamfunn
- styrke Tønsberg som et attraktivt og urbant by- og regionsenter
- ivareta vår historie og kulturarv
- samarbeide med innbyggere, næringsliv, frivillighet, forskningsmiljøer, regionale myndigheter og nabokommuner.

Alle disse punktene vurderes som relevante når arealbruken innenfor 15-minuttersbyen skal tas stilling til.

Som førende prinsipp for 15-minuttersbyen bør det ligge at avgrensningen av denne i seg selv kretser rundt Tønsberg sentrum, den er derfor definert av Tønsberg sentrum. Utviklingen av 15-minuttersbyen bør derfor ha som overordnet mål at den skal bidra til å styrke sentrumskjernen og at de funksjoner som *kan* ligge i sentrum, skal forsøkes innpasset i sentrum. Selv om kollektivdekningen og mulighetene for grønn mobilitet er bedre innenfor 15-minuttersbyen enn de fleste andre steder i Tønsberg kommune, er det i og rundt knutepunktet med jernbanestasjonen og nær sagt alle regionens bussruter at disse mulighetene er aller størst. Sentrum har imidlertid også klare begrensninger, først og fremst knyttet til kulturarv og stedstilpasning, og det er et overordnet mål å ivareta vår historie og kulturarv.

Vurderinger av innspillene i sentrum

Gjeldende byplan har bestemmelsesområder med særlige krav til bevaring av kulturmiljø i Tønsberg sentrum for Fjerdings, Haugar, Løkken, Nordbyen og for sårbare sentrumskvartaler. Disse ligger inne med samme avgrensning i forslag til ny plan. Også en rekke av kulturmiljøene i gjeldende arealdel for tidligere Tønsberg kommune ligger innenfor 15-minuttersbyen, flere av disse kulturmiljøene ble også nevnt i Stiftelsen Gamle Tønsbergs uttalelse til planoppstart. Samtlige bevaringsområder i gjeldende plan videreføres i forslag til ny plan, men det legges ikke inn nye bevaringsområder.

Innspillene om å gjenetablere Nedre Langgates gateløp er ikke et grep som tas i ny kommuneplan, og heller ikke et grep som nødvendigvis hører til å vurdere i arealdelen. Føringene for at gaten skal bli kollektivtrasé ligger i gatebruksplanen for Tønsberg sentrum.

Innspillet fra Tønsberg båtforening om Ollebukta er svært detaljert på et nivå som ikke kommuneplanen tar stilling til. I forslag til ny plan er eneste endring for området at brannstasjonen endrer formål fra sentrumsformål til offentlig/privat tjenesteyting. Dette er et arealformål som også vil dekke båtforeningens innspill om barnas kulturhus på stedet, men som også dekker dagens bruk som brannstasjon. Det forventes at brannstasjonen vil fortsette å ligge her godt inn i planperioden.

Vurderinger av innspillene på Kaldnes/Teie

For arealet som innspill H017 omhandler (Findus), foreslås det omdisponering fra bolig til næring. Utvalg for plan og bygg behandlet planinitiativ for planlegging av boliger på området 23.09.2022 og vedtok å stoppe dette. Kommunestyret vedtok i sak om grovsiling av arealinnspill juni 2022 at arealet «tas ut og endres fra bolig til industri, produksjon og næring». I forslag til ny plan følges kommunestyrets vedtak i grovilingsaken 15. juni om å reversere H017 fra framtidig boligområde til næringsbebyggelse opp, og arealet er i forslag til ny arealdel avsatt til næringsbebyggelse.

Innspillet for Scanrope-tomta (H145) imøtekommes ved at arealet i forslag til ny plan er vist som kombinert byggeområde bolig/næring/tjenesteyting. Arealet gis ikke egne bestemmelser for videre utvikling, men bestemmelsene om by- og tettstedsutvikling i planforslaget angir hvordan arealplanlegging skal sikre at det opparbeides nye grønne strukturer som gir gode uterom, at

byggegrense langs sjøen skal sikre arealer for ferdsel og opphold og visuelle kvaliteter langs kanalen og at bebyggelses høyde skal avtrappes mot sjøen. Innspillet legger opp til en høy andel boliger, og det vurderes at arealformålet tjenesteyting vil dekke arealbruk som egner seg i tillegg. Det anslås at imøtekommelse av innspillet innebærer omtrent samme antall boliger som tas ut av boligreserven på Findus noen få hundre meter lenger syd. Omrokkering av boligreserven i denne delen av kommunen innebærer et plangrep som gjør at byen i større grad bygges «innenfra og ut», det vil si at det legges til rette for befolkningsvekst tettere på bysentrum. Ved siden av bokvaliteter, grunnforurensing, vannmiljø og mobilitet, som vil være viktig i planleggingen av et hvert byggeområde, er det helt sentralt for plangrepet at sammenhengende og gode uterom blir etablert langs Kanalen slik at Kanalpromenaden blir etablert i samsvar med intensjonene i gjeldende byplan. Dokumentene fra Kanalen som byrom gir et godt grunnlag for arbeidet med videre detaljering av denne. I tillegg vil byggeområdets visuelle preg være svært viktig, spesielt sett fra sjøsiden der det vil være synlig fra mange vinkler.

Innspillet for Kaldnes vest (H075) imøtekommes i forslag til ny arealdel, men ikke ved å legge området ut til kombinert bebyggelse og anlegg slik det spilt inn. Arealet er i forslag til ny plan vist som hovedformålet bebyggelse og anlegg med krav om felles planlegging, gjennomføringszone H810_G2. Til denne er det bestemmelse som viser til felles planlegging jamfør pågående prosess med felles prinsipp- og strategiplan med Færder kommune. Dette er et arbeid som har pågått parallelt med ny arealdel, der flere tema knyttet til både mobilitet, programmering av området - herunder type næringer det skal tilrettelegges for, grønnsstruktur, tilgjengelighet til sjøen. Da planarbeidet foreløpig ikke har gitt konkrete føringer for videre arbeid, vurderes bebyggelse og anlegg som et hensiktsmessig arealformål som gjenspeiler at det fortsatt gjenstår beslutninger og avveininger før endelig arealbruk kan fastsettes.

Til sammen vil de to innspillene langs Kanalen, sammen med ikke-utbygde del av regulert område på Kaldnes, danne en bydel langs vannet på sørsiden av Kanalen. Også for Kaldnes vest er derfor føringer for sammenhengende og gode uterom langs vannkanten mot Kanalen og Byfjorden sentralt i videre utvikling av området, på samme måte som på Scanrope-tomta.

Vurderinger av innspill for Stensarmen

Transformasjon av Stensarmen er i gjeldende byplan et sentralt grep. Transformasjonen har ikke vært ytterligere detaljplanlagt siden dette grepet ble tatt i Byplanen i 2015. Ved revisjonen av Byplanen i 2019 ble sone med krav om felles planlegging redusert fra å dekke områder på begge sider av Ringveien til å bare gjelde sør for Ringveien.

Innspill H014 påpeker motstrid mellom kommunedelplan for Stensarmen og Byplanen, spesielt når det gjelder om det er åpnet for boliger på området eller ikke. Arealet var et av dem som ble tatt ut av sone med krav om felles planlegging ved byplanrevisjonen i 2019. Området ligger tett på Stoltenberggaten med de begrensninger det vil gi for boligutvikling, men også innenfor sone H290 der det på vilkår åpnes for boliger i gul og rød støysone. Samtidig ligger området også tett på etablerte bomiljøer og tilhører den delen av Stensarmen som ligger nærmest bysentrum. Når det i forslag til ny arealdel skal angis tillatte underformål for kombinerte byggeområder er det valgt å vise at det åpnes for bolig på dette arealet, altså å imøtekomme innspillet ved å sette det av til kombinert formål med kombinasjon BFN (bolig/forretning/næring). I tillegg foreslås det at et areal med samme planstatus som det innspilte får samme status. Dette gjelder arealet mellom innspillsområdet og Træleborg skole, altså øst for Kjærlighetsstien.

Det presiseres for H014 at kommunen er kjent med at det er vist skisser av bygg med et tosifret antall etasjer på arealet, og at slike skisser ikke ligger ved det innsendte kommuneplaninnspillet.

Kommuneplanens bestemmelser om arkitektur, byggeskikk, stedstilpasning og by- og tettstedsutvikling vil gjelde for videre planlegging av dette arealet som i kommunen ellers, og som hovedregel bestemmes ikke byggehøyder på kommuneplannivå.

Innspill F205 gjelder et areal som er avsatt til kombinert bebyggelse i gjeldende kommuneplan (ligger utenfor kommunedelplan for Stensarmen). I forslag til ny plan er det angitt at tillatt kombinasjon forretning/næring (FN) i samsvar med reguleringsplanen på stedet. At arealbegrensningene i regional plan også gjelder plasskrevende varer, ligger utenfor det kommuneplanens arealdel kan styre. Begrensningene i regional planbestemmelse vil fortsatt når arealformålet sier forretning på kommuneplannivå, og konsekvensen av å oppheve begrensningene for visse varetyper må ses i en regional sammenheng.

Plangrep for Stensarmen:

I Byplanen (kommunedelplan) er det åpnet for bolig på alle kombinerte byggeområder, mens det i kommunedelplanen for Stensarmen er åpnet for boliger på noen av dem. I forslag til ny arealdel angis tillatte underformål i kombinerte byggeområder direkte på kartet. Dette vil være mer klargjørende, men på Stensarmen har motstrid mellom de to kommunedelplanene krevd at to ulike underliggende planer. I tillegg til at det i planforslaget åpnes for bolig på de kombinerte byggeområdene (BFN) lengst nordvest på Stensarmen, tas to av delområdene i øst ut av gjennomføringssonen med krav om felles plan. Det sydligste av disse to er åpnet for boligformål (i kombinasjon med forretning og kontor) i kommunedelplanen for Stensarmen, men boligformålet videreføres ikke for dette området – det er helt sentralt at den dagen det skal planlegges boliger på Stensarmen sør for Ringveien, må dette gjøres gjennom felles planlegging for et større område.

Sone med krav til felles plan strekker seg fortsatt hele veien langs Kanalen mellom Kanalbroa i vest og naturområdet i øst. Med unntak av arealene omtalt som H014, er det dermed krav om felles plan for alle områder på Stensarmen med mulighet for boligutvikling. Det er i bestemmelse § gjort unntak fra kravet om felles plan for mindre tiltak og også for etablering av rigg- og anleggsområde lengst sørøst på arealet (som ligger inne i gjeldende plan med et plankrav) i bestemmelsen for gjennomføringssonen. Det er presisert at etablering av boliger ikke inngår i unntakene fra kravet om felles plan. Bestemmelsene for videre planlegging er også redusert i omfang, blant annet er ikke lenger bystrand og kaifront med kran en føring. Det vurderes at transformasjon av denne delen av Stensarmen ligger et stykke fram i tid og at slike føringer må ses i lys av hvilke prioriteringer som er nødvendige når planleggingen starter.

Området som er tatt ut av kravet om felles plan har åpning for forretning. I påvente av at Kilen kan utvikles til det handelsområdet som er planlagt, er Stensarmen et alternativ for forretninger som ikke kan innpasses i sentrum. Det er viktig at utvidelser av handelsareal på Stensarmen tar hensyn til de trafikale forholdene på stedet, men kvadratmeterbegrensninger i kommunedelplanen og reguleringsplaner bør kunne fravikes. På sikt vil Stensarmen transformeres til en bydel med boliger og funksjonsblanding, og Kilen være modent for planlagt utvikling. Avklaring av økt handelsareal på Stensarmen tas imidlertid ikke i forslag til ny arealdel. Eventuell økning vil derfor være avhengig av handelsanalyse og avklaring på regionalt nivå gjennom reguleringsplan. Dette omtales i planbeskrivelsen, slik at regionale myndigheter er kjent med at kommunen vurderer dette. Videre økning i handelsarealet på Stensarmen avhenger av om kommunens arbeid med å forsøke å byggemodne rekkefølgekravene på Kilen fører fram.



Figur 32: Utsnitt av Stensarmen med arealformål og påførte kombinasjoner bolig (B), næring (N), tjenesteyting (T) og forretning (F). Gjennomføringszone med krav til felles planlegging med skrå skraver.

Vurderinger av innspill for Korten

Innspillene på Korten vest for Kjelleveien (F022, H022 og H077) er alle et resultat av en uoversiktlig plansituasjon på stedet. Gjeldende arealdel (2019) har kombinertformål som viser at tillatt arealbruk er bestemt gjennom stadfestet reguleringsplan. Stadfestet reguleringsplan for området er fra 1995 og angir industri/lager som arealformål, altså næringsformål. Kommunedelplan for Korten (2009) angir imidlertid kombinert formål bolig/kontor øst for Fjordgaten og bolig/forretning/kontor øst for Fjordgaten. I forslag til ny arealdel er det påført tillatte underformål for alle kombinerte byggeområder, i henhold til formålene i kommunedelplan for Korten, innebærer dette bolig/næring vest for Fjordgaten og bolig/forretning/kontor øst for Fjordgaten. For innspillene F022 og H022 innebærer forslag til ny arealdel samsvar mellom innspillets ønske for arealformål på området, for H077 innebærer forslag til ny arealdel en delvis imøtekommelse av innspillet, som også har ønsket tjenesteyting og forretning.

Innspill F058 foreslås i ny arealdel med kombinasjonen forretning/næring/tjenesteyting. Dette er større fleksibilitet i arealformål enn dagens plansituasjon, som kun åpner for de formål som ligger i

reguleringsplanene på stedet. Næringsformålet på kommuneplannivå favner bredere enn de underformålene av næring som ligger i reguleringsplanene på stedet (kontor/industri/lager) og gjeldende reguleringsplaner på stedet åpner kun ca. 1/3 av arealet for forretning (med begrensning på 2000 m² i reguleringsbestemmelsene). Det er ikke gitt at en ny reguleringsplan for området vil være uten begrensninger i handelsareal og hvilke underformål av næring som kan tillates. Innspillet viser til planinitiativet for Slottsfjell Park, som ble stoppet av UPB 19.11.2021, blant annet på bakgrunn av at hotell var i strid med gjeldende arealdel. Med næringsformål vil ikke lenger hotell være i strid med kommuneplanens arealformål. Endringen i ny arealdel til det mer overordnede arealformålet næringsbebyggelse, som altså åpner for hotell/overnatting, vurderes ikke å gi en automatisk godkjenning til å etablere hotell her. Kommunen som planmyndighet kan fortsatt styre arealbruken gjennom reguleringsplan til de underformålene av næringsformålet som er ønsket arealbruk. For Korten er kontoretableringer prioritert i arealstrategien og det bør ligge til grunn også ved reguleringsplanlegg. UPB behandlet et planforslag om etablering av hotell lenger nord på Korten 20.01.2023, hovedargumentet for dette var ikke hotell i seg selv, men byggehøyder og utforming av tiltaket. Det foreslåtte hotellet lå tett på Grevestien lengst nord på Korten, med en langt bedre fotgjengerforbindelse til sentrum, via Nordbyen og gjestehavna enn innspill F058.

Det foreslås ingen endring på kommuneplannivå for innspill H077, som ber om at arealet (avsatt til næringsbebyggelse og regulert til kontor) åpnes for en andel bolig (anslått 13%) på en del av arealet. I forslag til ny plan er ikke innspillet imøtekommet. Korten er pekt ut i arealstrategien som prioritert lokalisering for kontoretableringer, og dette tillegges vekt i denne vurderingen. Funksjonsblanding med andel boliger kan bidra til å sette utviklingsplanene her raskere i gang, men det er i kommunedelplanen for Korten allerede åpnet for boliger på deler av Korten vest for Kjelleveien. Dette vil bidra til funksjonsblanding i området og dette grepet fra kommunedelplanen vurderes som godt, og videreføres i forslag til ny arealdel. Statens Park vurderes også å være det med mest attraktive og egnede området for kontorer på Korten, da det er her det er kortest avstand til jernbanestasjonen.

Kilen

Det er ingen innspill for Kilen til arbeidet med arealdelen. I forslag til ny arealdel er de kombinerte byggeområdene angitt med tillatte underformål fra reguleringsplanene på stedet. Områdeplanene Kilen sørvest og vest har detaljerte bestemmelser om handel og disse er i bestemmelsene til ny arealdel foreslått å gjelde foran kommuneplanens arealdel (videreføring av gjeldende motstridsbestemmelse i gjeldende arealdel for tidligere Tønsberg).

Realisering av planene for Kilen vurderes å være et område der Tønsberg kommune kan bidra ved å mer aktivt bruke utbyggingsavtaler. Et betydelig handelsareal på Kilen sørøst er nå under oppføring etter at rekkefølgekravet med Presterødbakken er løst. Det jobbes også med reguleringsplan for en ny gang- og sykkelbru over Solkilen. Bygging av planfri kryssing er et rekkefølgekrav for videre utvikling av dette området. Lenger vest på Kilen er det også rekkefølgekrav knyttet til infrastruktur som må oppfylles før videre utvikling kan realiseres.

I påvente av at Kilen kan utvikles til det handelsområdet som er planlagt, er Stensarmen et alternativ for forretninger som ikke kan innpasses i sentrum. Det er viktig at utvidelser av handelsareal på Stensarmen tar hensyn til de trafikale forholdene på stedet, men kvadratmeterbegrensninger i kommunedelplanen og reguleringsplaner bør kunne fravikes. På sikt vil Stensarmen transformeres til en bydel med boliger og funksjonsblanding, og Kilen være modent for planlagt utvikling.

Samlet grep for 15-minuttersbyen

Sentrum skal fortsatt være sentrum. Funksjoner som kan ligge i sentrum, må alltid vurderes lagt til sentrum. Viktige vurderingsfaktorer for om et tiltak bør ligge i sentrum hvor besøksintensiv funksjonen er, og om funksjonen i seg selv bidrar til å styrke Tønsberg sentrum som et attraktivt og urbant regionsenter. Kultur, servering, detaljvarehandel, tjenesteyting, hotell og kontorbedrifter er typiske funksjoner som er viktige å forsøke innpasset i sentrum. Begrensningene i sentrum handler i stor grad om kulturarv og identitet og vil innebære at en del større etableringer/tiltak ikke kan innpasses i de dimensjonene sentrumsgatene og de sårbare kulturmiljøene her har. Bevaring av disse kulturmiljøene er et hovedgrep i gjeldende Byplan og bevaringsområdene i byplanen er videreført i forslag til ny arealdel, blant annet. Disse kulturmiljøene er en viktig del av det som skaper Tønsberg sentrums urbanitet og en styring av kulturmiljøene er også en styring av Tønsberg sentrum.

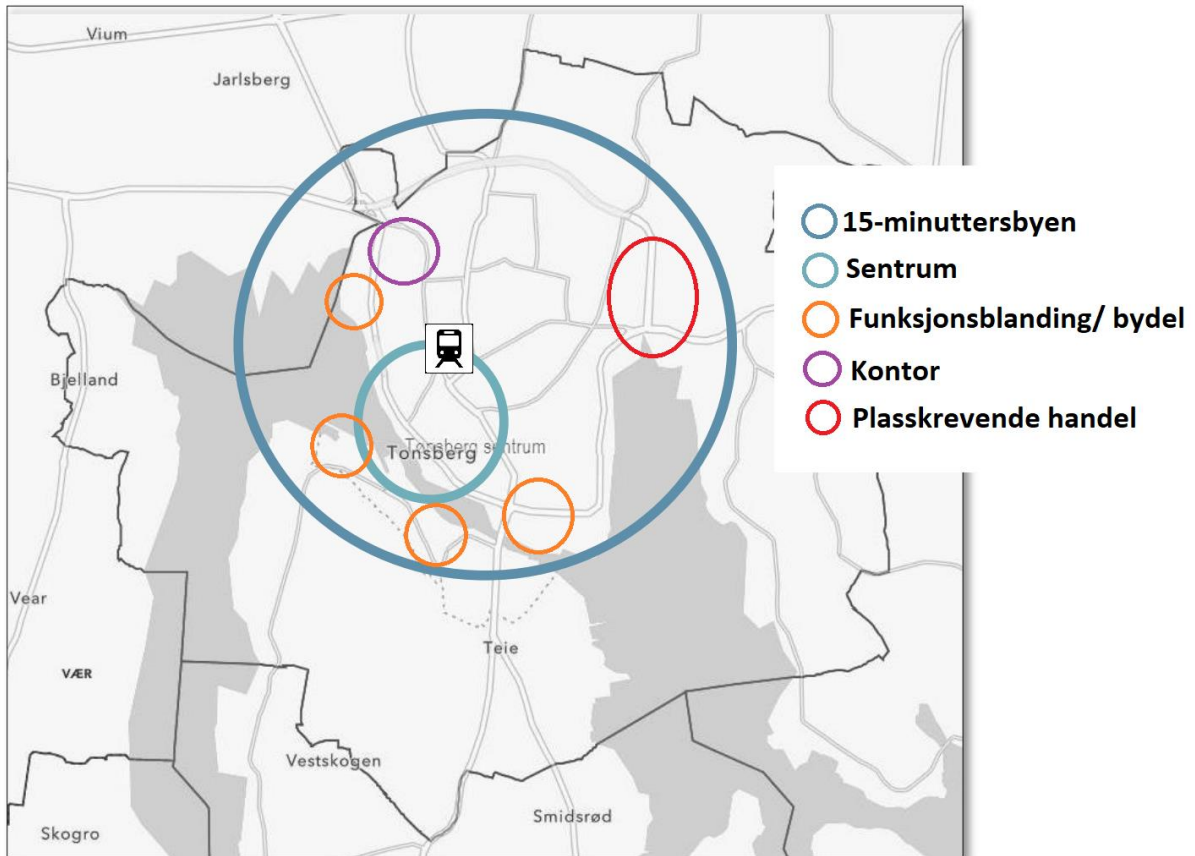
Det er ikke vilkårlig hvor i kommunen eller i 15-minuttersbyen funksjoner som ikke kan innpasses i sentrum lokaliseres, og områdesenterne kan i mange tilfeller være et godt lokaliseringalternativ for besøksintensive funksjoner og virksomheter. Innenfor 15-minuttersbyen kan Tønsberg med rett plangrep skape en rad med unike bydeler som ikke bare kan skape vekst og utvikling, men videreutvikle byens fortrinn og utvikle ny identitet til byen. Dette er de mest sentrumsnære områdene av 15-minuttersbyen, områder som tettest henger sammen med sentrum, og som knytter seg til Kanalen som byrom. Dette er områder som bør planlegges med funksjonsblanding der boliger i ulik grad er en del av funksjonsblandingen. I forslag til ny arealdel foreslås den tidligere Scanrope-tomta på sørsiden av kanalen, mellom Kanalbroa og Kaldnes brua omdisponert til kombinertformål bolig/næring/tjenesteyting. Området åpnes for funksjonsblanding der sentrumsnære boliger kan utgjøre en stor andel. Lenger vest på sørsiden av Kanalen, på Kaldnes vest, er arealet helt inntil kommunegrensa mot Færder foreslått endret til hovedformålet bebyggelse og anlegg med krav om felles planlegging. Her pågår en felles planprosess med Færder kommune som forventes legge føringer for fremtidig funksjonsblanding og type næringer det skal tilrettelegges for. Fra Tønsbergs side er dette et av de mest sentrumsnære mulige transformasjonsområdene og egnet til bynære boliger. I forslag til bestemmelser § 61 f-g er det et krav om at videre planlegging av områdene skal sikre arealer for ferdsel og opphold og visuelle kvaliteter langs Kanalen, at bebyggelsens høyde langs sjøen skal avtrappes mot sjøen.

De delene av Korten og Stensarmen som i størst grad knytter seg til sentrum er også foreslått som kombinerte byggeområder der bolig er en del av kombinertformålet, i hovedsak i samsvar med kommunedelplanene for disse områdene vedtatt for nærmere 15 år siden.

Det legges ikke føringer i forslag til ny arealdel for rekkefølgen av utvikling, men ut fra et utbyggingsmønster som går «innenfra og ut», er det forventet og ønskelig at den tidligere Scanrope-tomta og Kaldnes Vest utvikles i forlengelsen av de siste byggetrinnene på Kaldnes. Stensarmen antas å ha noe lengre tidshorisont for boligutvikling. Det er ikke et mål at disse områdene utvikles så raskt som mulig, når de er ferdig utviklet vil Tønsberg ha mindre handlingsrom og færre muligheter for vekst. Transformasjonsområdene er en ressurs for Tønsberg som må forvaltes klokt. På den annen side er Tønsberg heldig som har tilgang på store sentrumsnære transformasjonsområder – og det forventes at disse vil kunne dekke behov for sentrumsutvikling i mange 10-år fremover

Korten og Kilen skal fylle hver sine roller i dette bildet og utviklingen ses uavhengig av rekkefølgen i de andre områdene. På Kilen skal plasskrevende handel og annen næring som verksteder dominere. De mest besøksintensive virksomhetene på Kilen er planlagt og bør ligge tettest på Valløveien/Halvdan Wilhelmsens Allé med høykvalitets sykkelforbindelse mot folkerike områder øst for byen og et godt kollektivtilbud mot de samme områdene og et særskilt godt kollektivtilbud til

sentrum. Lenger nord på Kilen er ikke tilgjengeligheten til kollektivtransport like god, og her er det ikke åpnet for handel i gjeldende områdeplanen (som i forslag til ny arealdel skal gjelde foran kommuneplanen, en videreføring av motstridsbestemmelsen i gjeldende arealdel). Det er åpnet for funksjonsblanding med boliger på delområder øst på Kilen, dette er videreført i forslag til ny arealdel. Kilen som boligområde vurderes imidlertid å være ganske løsrevet fra bysentrum og ses ikke på som en forlengelse av sentrum på samme måte som de andre transformasjonsområdene



Figur 33: Bydeler med funksjonsblanding bolig innenfor 15-minuttersbyen

På Korten skal kontorarbeidsplasser dominere og andre funksjoner enn dette, som handel og tjenesteyting, bør først og fremst dimensjoneres for å betjene de som jobber i området. Kortens fortrinn er den gode tilgjengeligheten både med kollektivtransport (med kort avstand til jernbanestasjonen og ved Kjellekrysset der bussrutene fra indre og søndre Vestfold går rett forbi, både i nåsituasjonen og med fremtidig busstrasé) og samtidig at området ligger tett på det regionale veisystemet der biltrafikken fra E18 og de delene av kommunen med lavest kollektivtransportdekning møter byen. Samtidig er området, i likhet med alle andre deler av 15-minuttersbyen innenfor sykkelavstand for bosatte i 15-minuttersbyen og en del av boområdene utenfor denne. Et område med Vest på Korten nærmest Grevestien og Ilene naturreservat er det åpnet for funksjonsblanding der boliger også inngår, dette området vil i større grad kunne knytte seg til de øvrige transformasjonsbydelene, da gangforbindelsen mellom Grevestien og Kanalpromenaden via kulturmiljøet i Nordbyen vurderes som svært attraktiv.

Potensialet for 15-minuttersbyen for å ta de funksjoner som ønskes etablert nærmere E18, spesielt for kontor (Korten) og handel med plasskrevende varer (Kilen), er stort. 15-minuttersbyen kan også romme nye bydeler som sikrer Tønsbergs posisjon med antatt utbyggingsrekkefølge Kaldnes-

Scanrope/Kaldnes Vest-Stensarmen. Disse bydelene vurderes å ha en tåleevne for ny bebyggelse som er vanskelig å innpasse i det historiske sentrum når de kulturhistoriske interessene skal ivaretas. Byen langs Kanalen må imidlertid også utvikles med hensyn til omgivelsene, både når det gjelder tilgjengelighet langs sjøen og hvordan byen visuelt synes fra sjøen og fra alle sider av det åpne landskapsrommet som danner Kanalen og Byfjorden.

Framtidige vurderinger av konkrete forslag innenfor 15-minuttersbyen, f.eks. reguleringsplaninitiativ med forslag om hotell, slik kommunen har mottatt to av i Korten-området de siste par årene, bør alltid vurderes opp mot avstand og kobling til sentrum og om etableringen vil bidra til å styrke Tønsberg sentrum.

Maritime næringer

I planprogrammet til arealdelprosessen er det angitt at det i planarbeidet skal vurderes å sikre tilstrekkelig areal til fremtidig maritim næring ved viktige dypvannskaier. I prosessen har en arbeidsgruppe gått gjennom en rekke områder langs kommunens kystlinje med tanke på dagens bruk og framtidig potensiale for framtidige næringer, både innenfor fritidsbåter, friluftsliv og mer industriell bruk, fra Slagentangen til gjestehavna i sentrum. På Vallø og Jarlsø er det kommet flere arealinnspill, de omtales særskilt i eget avsnitt.

Det er i dag havnevirksomhet på Stensarmen, og selv om arealet er pekt på som framtidig transformasjonsområde vil utbyggingsrekkefølgen innenfor 15-minuttersbyen gjøre at området kan brukes til havnevirksomhet også framover. Stensarmen videreføres som kombinert byggeområde og havneområdet ligger innenfor sonen med krav om felles planlegging. Dersom det søkes om mindre endringer på arealene i bruk til havn, forventes dette å falle inn under unntakene fra kravet om felles planlegging, jf. forslag til bestemmelser § 83. Gjestehavna i sentrum er viktig for Tønsbergs besøksattraktivitet og foreslås i ny arealdel endret fra «bruk og vern av sjø og vassdrag» til småbåthavn i sjø, her legges det i planforslaget opp til en potensiell styrking av besøksattraktiviteten ved at det åpnes for flytende bade- og badstuanlegg lengst sør (mot Honnørbyrgga, jf. bestemmelsenes § 56-3). På Ringshaug, på innsiden av moloen, er det areal satt av et areal til havneformål i gjeldende arealdel. Dette har vært en fiskerihavn, men er nå inaktiv og Tønsberg er forespurt om å overta fiskerihavna fra Vestfold og Telemark fylkeskommune. I forslag til ny arealdel foreslås havneformålet endret til friluftsområde i sjø – i likhet med resten av Ringshaugbukta, som i gjeldende plan er satt av til naturområde i sjø. På Lecatomta (gbnr 1004/96) sør for Kanalen, øst for Kanalbroa) har arbeidsgruppa identifisert et potensial for mer friluftsbruk, kanskje i forbindelse med utleie av utstyr til kajakk e.l. Dette området er foreslått endret fra framtidig boligbebyggelse til park (grønnstruktur) i ny arealdel.

Innspill på Vallø og Jarlsø

Ved planoppstart er det kommet innspill til to områder, Jarlsø og Vallø. Begge steder er det innspill fra interesser som ønsker arealene sikret til ulike maritime næringer. På Jarlsø (F200) gjelder dette etablert eksisterende bruk; marina med verksted for båtreparasjoner, på Vallø (F203) gjelder dette framtidig bruk og utviklingspotensial. Etablert næringsaktør på Jarlsø står bak innspillet på Vallø.

På begge steder har også representanter for grunneierne ønsket en arealbruk som ikke er forenlig med slik virksomhet, på Jarlsø ønskes kyststi med boliger i bakkant.

Innspillet fra grunneiers arkitekt på Jarlsø (H202) er en oppfølging av behandling av planforslag i UPB 07.05.2021, der et reguleringsplanforslag ble avvist da det var i strid med kommuneplanens arealdel:

«Fremtidig bruk av disse arealene avklares ved kommende rullering av kommuneplanens arealdel». I innspillet bes det om at arealer settes av til kombinert grønnstruktur langs sjøen og at ny arealdel åpner for boligbebyggelse på kombinerte byggeområder, slik at planforslaget som ble lagt fram i mai 2021 blir i samsvar med kommuneplanens arealdel og planleggingen av dette prosjektet kan fortsette. Endring av kommuneplanen i samsvar med innspillet, er ikke forenlig med videre drift av bedriften på stedet.

På Vallø har det kommet arealinnspill fra to ulike grunneiere (H154 og H206).

Innspillet fra grunneiers arkitekt på den største eiendommen på Vallø, Esso (H206) ble fremmet som en høringsuttalelse til planprogrammet. I innspillet bes det om endringer i bestemmelsenes føringer for videre planlegging av Vallø, blant annet ved at det sikres i bestemmelsene at det kan bygges minimum 350 boenheter på Vallø. Det påpekes også at en satsing på maritime næringer på Vallø vil være lite forenlig med utviklingen av et attraktivt bomiljø på halvøya. Grunneier «er svært negative til at det etableres næringsvirksomhet som kan komme i konflikt med god bokvalitet og rekreasjonsmuligheter på Vallø sin vestsida». Kravet i gjeldende kommuneplan om at videre utvikling av Vallø må skje gjennom felles planlegging foreslås videreført av grunneier, men det foreslås en tydeliggjøring i bestemmelsene at dette kan skje gjennom en mulighetsstudie for hele halvøya. Det påpekes at gjeldende arealdel ikke er konsekvent i begrepsbruken for kravet til felles planlegging, der områdeplan og mulighetsstudie brukes litt om hverandre.

Innspillet fra grunneiers arkitekt på eiendommen lenger nord på Vallø, Sjøsenderet (H154), kommenterer ikke maritime næringer spesifikt. Også her er det boligutvikling som er grunneiers primære ønske, men det ønskes også åpning for andre funksjoner som dagligvareforretning, barnehage og service/servering. Det ønskes også endringer i arealstrategien som fremhever Vallø som lokalsenter på en markert kollektivakse, forslag til endringer i arealstrategien vil imidlertid ikke vurderes som del av kommuneplanprosessen.

Vurderinger Vallø og Jarlsø

Arbeidsgruppa som har vurdert maritime næringer i kommuneplanprosessen har identifisert både Jarlsø og Vallø som egnet for virksomhet innenfor reparasjon, service m.m. for båter. Arbeidsgruppa har ikke satt slik bruk opp mot annen arealbruk, for eksempel den som er fremmet av grunneierne. På begge steder er den arealbruken som planprogrammet spesifikt peker på at skal vurderes (maritim næring) i strid med grunneiers ønsker for arealene. Behov for og ønske om arealer til maritim næring må derfor veies opp mot behovet for arealer til boligbebyggelse (som i hovedsak er ønsket arealbruk fra grunneiernes representanter). Kommuneplanprosessen er en anledning til å se disse to interessene i sammenheng med utviklingen i kommunen ellers.

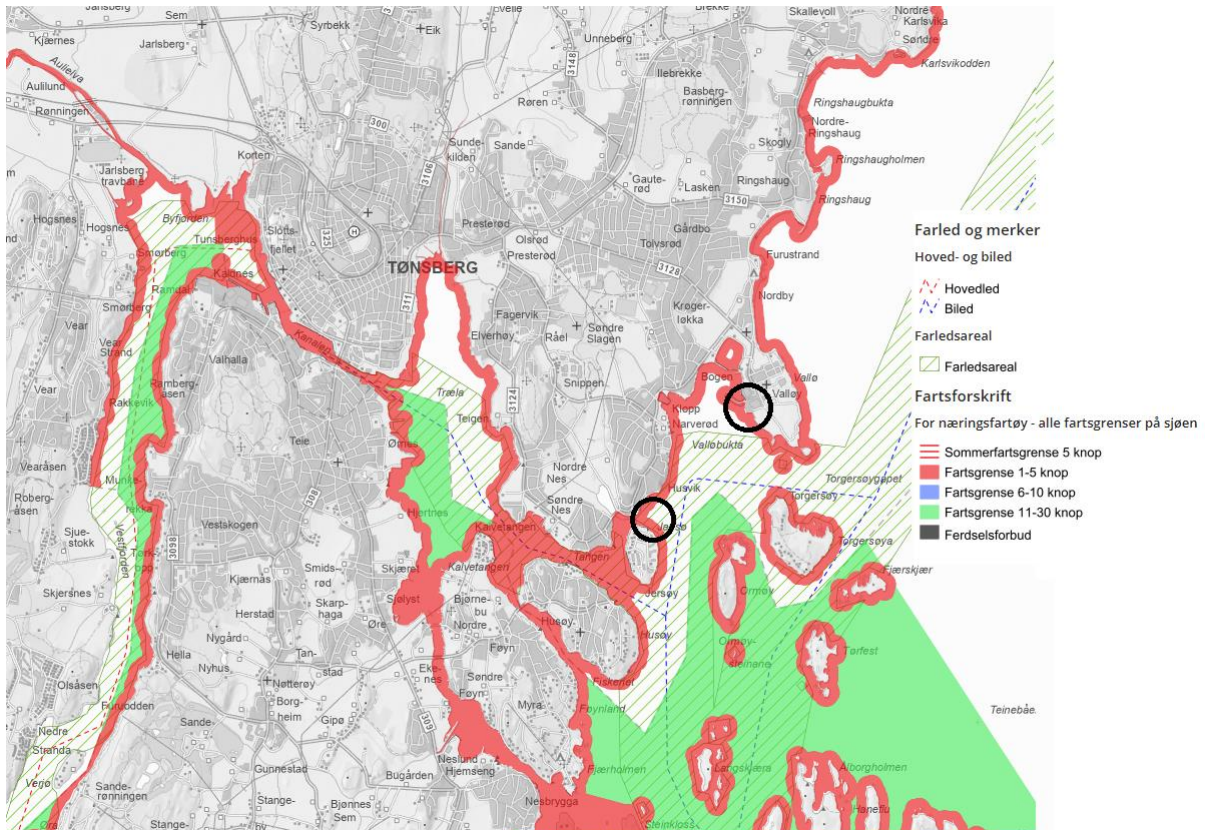
I Tønsberg kommunes arealstrategi er det angitt hvordan kommunen skal lokalisere nye boliger. Dette skal primært skje i bysentrum med tilliggende sentrumsområder, i tilknytning til steder prioritert i arealstrategiens senterstruktur eller i transformasjonsområder med god kollektivdekning. i transformasjonsområder med god kollektivdekning. Verken Vallø eller Jarlsø er steder med status som område- lokal eller nærsenter i arealstrategien senterstruktur. Begge steder kan imidlertid karakteriseres som transformasjonsområder, da dette er tidligere industriområder der naturen er fjernet i tidligere tider. Begge steder har et kollektivtilbud, med 33 avganger til Tønsberg sentrum på en normal hverdag. Til sammenligning har Kilen 194 avganger per dag (se figur 26 for flere sammenligninger).

Nærmeste område- eller lokalsenter er Tolvsrød, 2 km fra Vallø og 3 km fra Jarlsø. Avstanden til Tønsberg sentrum er ca. 6 km fra begge steder. Basert på kollektivbetjeningen av områdene og

avstander til nærmeste senterområde og bysentrum, vurderes begge steder som områder der bilen vil være mest sannsynlig reisemiddel for svært mange av reisene på stedet. Jarlsø er i stor grad allerede utbygd, og det er lite trolig at foreslått boligprosjekt vil endre passasjergrunnlaget for å øke bussfrekvensen på stedet. På Vallø vil nettopp vurderingene av framtidig utbygging og konsekvensen for mobilitet, transport og behovet for ny infrastruktur som følge av utbygging være et sentralt tema i videre planlegging. Dette er en av årsakene til at videre planlegging av Vallø i gjeldende arealdel har krav om felles planlegging, da det forventes at en større utbygging vil utfordre kapasiteten i eksisterende infrastruktur.

I forslag til ny arealdel vurderes det at Tønsberg kommunes boligbehov for planperioden er dekket. Verken Vallø eller Jarlsø har god nok kollektivdekning til å falle inn under «transformasjonsområder med god kollektivdekning», og er dermed ikke prioriterte områder for hvor nye boliger skal lokaliseres, jf. arealstrategien.

Behovet for arealer til maritim næring må veies opp mot behovet for boliger. Grunneiernes ønske begge steder er boligutvikling, og Vallø og Jarlsø er de to stedene i Tønsberg kommune som er best egnet til den type virksomhet som vurderes her, verksted for båtrepasasjon, service o.l. Denne typen virksomhet vurderes som en lite besøksintensiv næring og vil dermed ikke behandles like strengt i et samordnet areal- og transportplanleggingsperspektiv som handelsvirksomhet, kontor eller nye boligområder. Det som er spesielt med type næring er imidlertid behovet for å ligge langs sjøen og ved kaier. Strandsonen i Tønsberg kommune og Oslofjorden ellers har sterk beskyttelse mot videre nedbygging og det vil ikke være aktuell politikk å åpne nye ubebygde områder langs kysten for etablering av kaier/egnede områder for maritim næring. Andre steder med tilsvarende kaier ligger gjerne bynært og er mer egnet for byutvikling ut fra overordnede arealpolitiske føringer. Den type maritim virksomhet som er etablert på Jarlsø per i dag og som kan tenkes etablert på Vallø (basert på innspill F203) vil betjene et større marked enn kun Tønsberg kommune, med et regionalt nedslagsfelt. Selv om landbasert transport til de to stedene går gjennom tettbygde strøk med begrenset kapasitet for økning, har de begge en gunstig regional beliggenhet for sjøveis transport. Sammenlignet med arealer i eller nær Tønsberg sentrum ligger både Vallø og Jarlsø tett på farledene i Oslofjorden. Bi-leden fra Oslofjorden inn til Tønsberg sentrum går gjennom lenger strekk med fartsgrense 5-knop. Den regionale tilgjengeligheten sjøveien fra andre havner i Oslofjorden, spesielt nordover i fjorden og fra Østfold, vurderes å gjøre områdene egnet også i et transportperspektiv.



Figur 34: Fartsbegrensninger i farvannet mellom Oslofjorden og Tønsberg sentrum. Vallø og Jarlsø markert med svarte sirkler.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel har det blitt tydelig at maritim næring ikke er ønsket arealbruk for grunneierne på de stedene som er identifisert som best egnet for dette. Transformasjonsområder langs sjøen har vært attraktive utbyggingsarealer, både fordi sjønærheten gir attraktive boliger og fordi strandsonevernet har gjort at de tidligere industriområdene har hatt mindre begrensninger for utbygging enn strandsonen for øvrig. Denne situasjonen er nok lik for de aller fleste tidligere industriområder langs sjøen i Oslofjorden. Dersom kommunen som planmyndighet ønsker å sikre areal til slik virksomhet, vil det være nødvendig å begrense muligheten for å utvikle annen virksomhet på stedet, for eksempel boliger. Når arealene er privat eid, er det imidlertid ingen garanti for at de blir leid ut til aktører innenfor de bransjene kommunen ønsker seg dit. Lokalene eller arealene kan stå tomme eller de kan leies ut til aktører som driver annen verkstedvirksomhet enn maritim. I hvilken grad kommunen har anledning til etter plan- og bygningsloven å forbeholde et areal utelukkende til visse bransjer er også i mange tilfeller uklart.

Plansituasjonen på Vallø og Jarlsø er ganske ulik. På arealet der det i dag drives maritim virksomhet på Jarlsø foreligger det en reguleringsplaner der sjøarealet er regulert til havnevirksomhet, landarealet er regulert delvis til småbåthavn og delvis til kombinert byggeområde forretning/tjenesteyting/næring. I reguleringsbestemmelsene kommer det fram at det tillates utendørslagring av båt på arealet til småbåthavn, at det tillates forretning til salg av lystbåter og småbåter samt lager og verkstedvirksomhet (ikke isolert til båter). Gjeldende arealdel på stedet avsetter arealer til kombinert byggeområde (med henvisning til arealbruk i gjeldende reguleringsplan) og «andre typer bebyggelse og anlegg».

På Vallø er områdene (både Sjøsentret i nord og Essos område i syd) satt av til fremtidig kombinert byggeområde. I bestemmelsene til arealdelen er det angitt at tillatte formål på det kombinerte

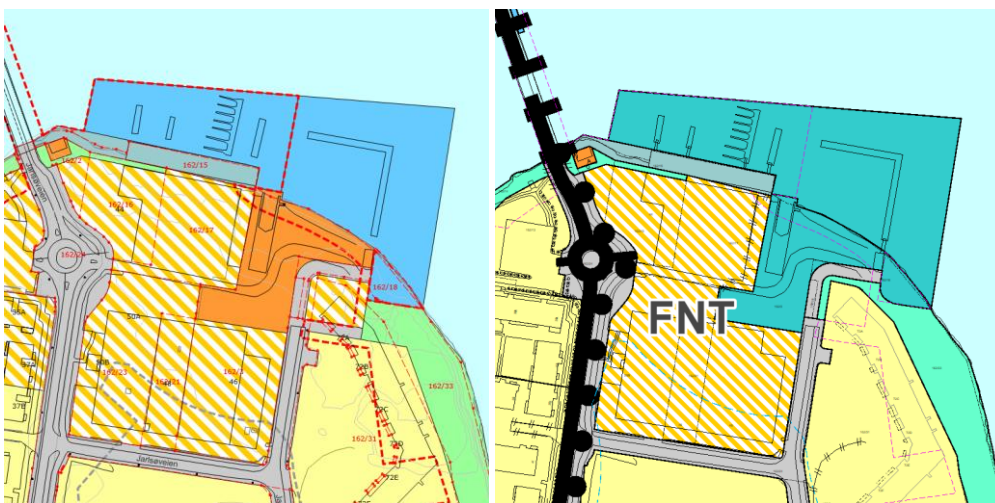
byggeområdet er bolig/næring på begge områdene. I tillegg er det satt av arealer til småbåthavn/havn og grønnstruktur (Esso) og småbåthavn (Sjøsenderet). Inndelingen i arealkategorier må ses i lys av at det er et «krav om steds- og mulighetsanalyse med grundig medvirkningsprosess for å belyse utfordringer og avklare videre utrednings- og planbehov for Vallø». For Essos område fremkommer det i bestemmelsene at endelige formålsgrenser skal fastsettes i regulering og/eller overordnet plan.

Jarlsø er i stor grad ferdig utbygd og det er lite areal tilgjengelig, mens rammene for videre utvikling av Vallø i stor grad avhenger av framtidige planprosesser. På Jarlsø er det dermed mindre areal tilgjengelig både til videre boligutvikling og maritime næringer, mens Vallø har stort potensiale for begge deler (Sjøsenderet og Essos område er til sammen ca 130 daa avsatt til kombinert byggeområde bolig/næring). Utviklingspotensialet for de to områdene er dermed også svært ulikt, uavhengig av om det er snakk om maritime næringer, boligbygging eller annet.

Plangrep Vallø og Jarlsø

Plangrepene som forslag til ny arealdel tar for Vallø og Jarlsø er forankret i planprogrammets føring om at areal til maritim næring skal sikres i arealdelen. Vallø og Jarlsø har en gunstig regional beliggenhet for transport sjøveien og er identifisert som de mest egnede områdene i Tønsberg kommune for bransjer innen verksted for båter. Arealbehovet og -potensialet for slik næring på andre områder med kai langs Oslofjorden er ikke undersøkt, men det er grunn til å tro at det ikke kun er i Tønsberg kommune at eiendommer med potensiale for denne typen drift er attraktive også til boligutvikling. Den gunstige regionale lokaliseringen av områder egnet for maritim næring i Tønsberg kommune tilsier imidlertid at virksomheter innen maritime bransjer på disse stedene kan ha komparative fortrinn og/eller fyller et behov for et større omland enn kun for Tønsbergregionen.

For Jarlsø er det i forslag til ny arealdel lagt opp til en endring ved at areal som i gjeldende plan vises som småbåthavn på land og at areal avsatt til kombinert byggeområde påføres tillatte underformål tilsvarende det underliggende reguleringsplan åpner for. Det vil gi bedre samsvar mellom reguleringsplan og arealdelen og sikre at areal til småbåthavn på land (båttopplag) samt at arealene som i dag er i bruk til båtverksted ikke kan transformeres til boliger. Endringene i planforslaget her innebærer å ikke imøtekomme grunneiers innspill.

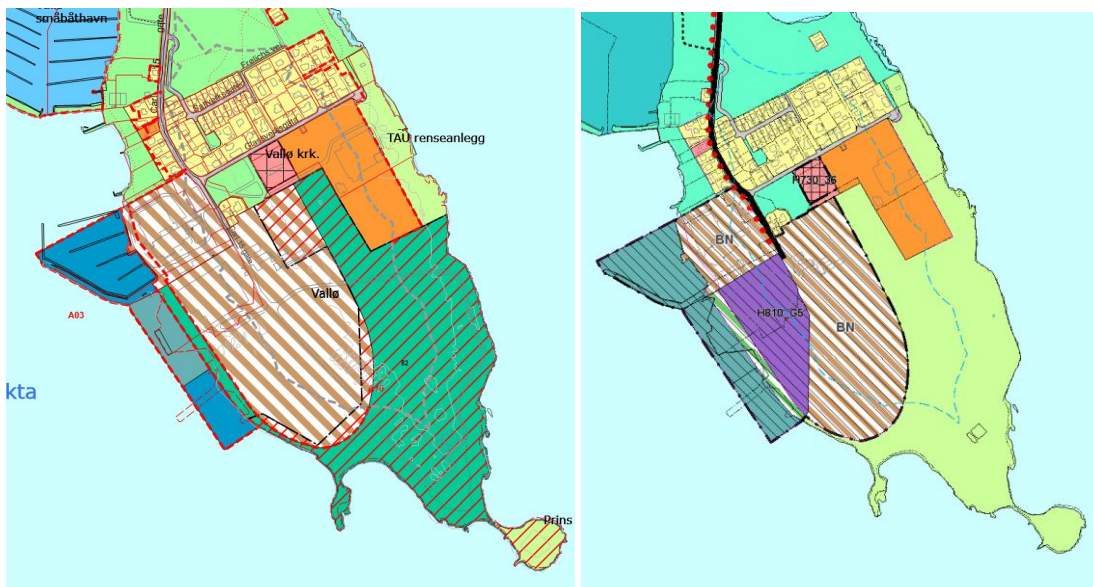


Figur 35 og 36: Gjeldende arealdel (venstre) og planforslaget (høyre)

For Vallø er det i forslag til ny arealdel lagt opp til en videreføring av kravet til felles planlegging for byggeområdene, ved at det er lagt en gjennomføringszone H810_G5 på området. Forslag til bestemmelser § 84 angir at kravet «*kan oppfylles gjennom områdeplan eller en felles steds- og mulighetsstudie der samlede konsekvenser av utbygging av hele sonen er vurdert når det gjelder utbyggingsvolum, natur, kulturmiljø og trafikk.*» Bestemmelsen har færre detaljer enn tilsvarende føringer gitt i gjeldende arealdel, det vil uansett være den fremtidige prosessen som må ta stilling til hvilke tiltak som skal vurderes i prosessen.

Et nytt plangrep for Vallø i forslag til ny plan er at ca 28 daa av de totalt 130 daa avsatt til fremtidig kombinert byggeområde bolig/næring i gjeldende arealdel avsettes til fremtidig næringsformål, det vil si at det tydeliggjøres i arealdelen hvor på området det ikke åpnes for boligutvikling. Arealene i sjø på vestsiden beholder status som småbåthavn og havn som i gjeldende arealdel og arealet mellom byggeområdet og sjøområdet endres fra grønnstruktur til kombinert grønnstruktur, der det åpnes for en kombinasjon av grønnstruktur og båthavn, jf. forslag til bestemmelser § 51-e). I tillegg er det åpnet for unntak fra krav om felles planlegging for tiltak som legger til rette for næringer innen båtservice og reparasjon. Kommunen vil legge særlig vekt på konsekvensen for trafikk, kulturmiljø og allmennhetens tilgjengelighet til sjøen ved vurdering av om kravet til felles planlegging kan unntas, jf. forslag til bestemmelser § 84-4.

I tillegg foreslås arealene sør og øst på Vallø som i gjeldende arealdel er avsatt til grønnstruktur endret til LNFR-område. Arealene på Esso har tidligere vært industriområde (oljeraffineri) og grunneier har gjennomført sanering av forurenset grunn på stedet iht. pålegg fra Miljødirektoratet. Arealet er for de største delene rensert til et forurensningsnivå som tilsvarer kravene for næringsvirksomhet. Arealformålet grønnstruktur er å anse som offentlig friområde med krav om tilstandsklasse tilsvarende kravene for boligbebyggelse. Med LNFR-formål på området vil det være tilgjengelig som friluftsområde, men graden av tilrettelegging vil ikke være på nivå som et friområde (grønnstruktur). Ut fra dette er det vurdert at LNFR-formål er et mer egnet arealformål på friluftsområdene sør og øst på Vallø enn grønnstrukturformålet i gjeldende arealdel. Som følge av sanering av forurenset grunn er faresone «annen fare» fjernet fra Vallø i forslag til ny arealdel.



Figur 37 og 38: Gjeldende arealdel (venstre) og planforslaget (høyre)

At kommunen som planmyndighet sikrer arealer til næring med visse bransjer som mål er ingen sikkerhet for at disse næringene blir prioritert når grunneier skal leie ut arealer og lokaler. Det er imidlertid en forutsetning for å legge til rette for næringsliv at egnede arealer er avsatt i kommunens planverk. Plangrepene som er tatt i forslag til ny arealdel på Jarlsø og Vallø svarer opp planprogrammets oppgave om å sikre arealer til fremtidig maritim næring. Alternativ bruk av arealene vil være boligutvikling. Tønsberg kommune har en arealstrategi for hvor nye boliger skal lokaliseres og Vallø og Jarlsø er ikke prioritert for slik utvikling.

Videre planlegging av Vallø vil fortsatt være avhengig av dimensjonene av en slik utbygging og hvilke transportmessige konsekvenser slik utbygging vil få. Lite besøksintensive virksomheter som kan bruke sjøveien til tyngre transport kan være en hensiktsmessig utnyttelse av arealet. I løpet av 2023 er det også forventet en mulighetsstudie for renseanlegg med nitrogenrensing, der eksisterende renseanlegg på Vallø er ett av to alternativ i vår region.

Lokalt og regionalt viktige næringsklynger og utviklingsområder

Hoveddelen av denne rapporten handler om næringsområder som preges av innspill med ønske om mer fleksibilitet og/eller endret bruk. I omtalen av næringsområder i arealdelen er det imidlertid sentralt at det i Tønsberg kommune er utpekt regionalt og lokalt viktige næringsklynger og utviklingsområder i arealstrategien.

En status for de regionalt viktige næringsklyngene og utviklingsområdene gjennomgås her, da de er en viktig del av de samlede plangrepene i arealdelen. De regionalt viktige områdene er Slagentangen, Rygg Miljøpark, Barkåker og Bentsrud syd.

Slagentangen

Slagentangen er en tidligere terminal og oljeraffineri som i 2021 la om driften til kun terminal. Det jobbes nå med å etablere produksjon og distribusjon av grønt hydrogen og ammoniakk til maritim sektor ved anlegget. Våren 2023 er det også innsendt et planinitiativ for det eksisterende, etablerte næringsområdet, der hensikten med planarbeidet blant annet er å legge til rette for hydrogenanlegg og amoniakkdistribusjonsanlegg.

I kommuneplanprosessen er det gjort en vurdering om regulert, men ikke utbygd næringsområde sør for eksisterende næringsområde på Slagentangen skal helt eller delvis tilbakeføres til LNF-område. En rekke andre områder som har ligget inne i kommuneplanen som byggeformål i åtte år eller mer uten å bli utbygd er vurdert. I planforslaget er området videreført som byggeområde for næring. Området er aktuelt som lokalisering for næring som kan komplimentere satsningen på klimavennlig energiproduksjon og et eventuelt nytt regionalt nitrogenrenseanlegg. Det forventes fremlagt en mulighetsstudie for nitrogenrenseanlegg om dette sommeren 2023. Arealet som har vært til vurdering er litt over 200 daa.

Det vurderes at området har arealer til videre utvikling.

Rygg Miljøpark

Rygg Miljøpark er en næringsklynge bestående av en rekke næringsaktører innenfor gjenvinning og ressursforvaltning. I planforslaget anbefales det at det legges inn et nytt kombinert byggeområde næring/råstoffutvinning på ca. 98 daa som en utvidelse av Rygg Miljøpark (K13 alternativ 3).

Med nytt planforslag har området arealer for videre utvikling.

Barkåker

Barkåker næringsområde ligger tett på E18 med god forbindelse til det regionale veisystemet er området egnet for transport- og arealkrevende virksomheter. Februar 2023 vedtok kommunestyret reguleringsplan for Barkåker øst med ca 165 daa industri/lager som gir næringsområdet rom for videre vekst.

I forslag til bestemmelser § 47.1 a) åpnes det for at inntil 25% av en virksomhet kan ha utstillingslokaler til engroshandel med byggevarer, tunge kjøretøy og maskiner og utstyr til jordbruk og skogbruk med maks begrensning på 1000 kvadratmeter per virksomhet og begrenset parkeringskapasitet. Dette er beskrevet tidligere i rapporten.

Bentsrud syd

Bentsrud ligger helt nord i kommunen, på grensen til Holmestrand kommune og kun få kilometer sør for Holmestrand by. Området ligger tett på E18 og har en del av de samme fortrinnene som Barkåker næringsområde. Det pågår reguleringsplanlegging av området, hvor ca 196 daa ligger i Tønsberg kommune og det resterende arealet av ca 360 daa ligger i Holmestrand kommune.

Lokalt viktige næringsklynger og utviklingsområder

De lokalt viktige næringsklyngene og utviklingsområdene i Tønsberg kommune er Linnestad, Haugan, Åskollen, Ødegården. Ødegården er omtalt tidligere i rapporten.

Det er innspill knyttet til to av disse områdene, Haugan og Linnestad. For Haugan (innspill F155) foreslås kun at arealet avsatt til næring arronderes noe annerledes uten at det samlede næringsarealet i arealdelen utvides. De delene av næringsområdet som tas ut er dyrka mark, mens de delene som tas inn er allerede bebygd (konsekvensutredning F155K). For Linnestad foreslås en utvidelse på ca 105 daa (konsekvensutredning F059K) som utvidelse rettet mot store aktører innen sirkulærøkonomi/avfallshåndtering eller industri, lager/logistikk.

Forslag til bestemmelser § 47.1 c) foreslår at industri, verksted og lager i reguleringsplan ha inntil 250 kvadratmeter med utstillingslokaler og hentepunkt, men ikke mer enn 25% av virksomhetens samlede areal (BRA). Sammen med dette skal krav til maks-parkering gjelde. Plangrepet er et ledd i å sikre bedrifter innen verksted, lager og logistikk som driver innenfor netthandel eller plasskrevende varer en mulighet for lite besøksintensiv fremvisning av produktene virksomheten ellers lagrer eller reparerer.

Anbefalinger og plangrep

Forslag til ny arealdel tar et plangrep der besøksintensivitet skal være mer førende enn plan- og bygningslovens arealformål i utgangspunktet legger til rette for. Hovedpoenget er å sikre at besøksintensive virksomheter, uavhengig av om det dreier seg om forretning eller tjenesteyting, skal lokaliseres i samsvar med senterstrukturen gitt i samfunnsdelens arealstrategi.

Dette plangrepet kaller vi for en differensiert lokaliseringsstrategi for handel der A, B og C kan deles inn på følgende måter:

A – Bysentrum, område- og lokalsentra

B – Kilen (med Stensarmen som avlastning i overgangen), arealer i tilknytning til Sem og Revetal

C – Områder utenfor senterstrukturen der det er åpnet for handel med plasskrevende varer (Jarlsberg), samt mulighet for utstillingslokaler og hentepunkt i næringsområder med særskilte regler

for bestemmelsesområdene på Ås og Barkåker næringsområder. I øvrige næringsområder kan en begrenset del av arealet brukes til utstillingslokaler og hentepunkt for alle varegrupper, slik at verksteder eller lager- og logistikkbedrifter innenfor netthandel kan omsette varer i egne lokaler.

15-minuttersbyen introduseres som begrep og gir overordnede føringer på hvilke funksjoner som kan lokaliseres innenfor transformasjonsområdene rundt Tønsberg sentrum. Hovedsatsingen er en videreføring av arealstrategien som peker på Korten som prioritet for kontoretableringer og Kilen som prioritet for plasskrevende handel. Det er førende for programmeringen av 15-minuttersbyen at bysentrum fortsatt skal være bysentrum og at styring av bysentrum er et overordnet mål, men at ivaretagelse av bysentrums kulturmiljøer er en del av det å styrke bysentrum.

Utvidelser av regionalt den regionalt viktige næringsklyngen Rygg Miljøpark (98 daa) og det lokalt viktige næringsutviklingsområdet Linnestad (105 daa) er de største omdisponeringene av LNF-områder i planforslaget og vil gi vekstmuligheter for industrimiljøer i vekst.

I tillegg sikres det i planforslaget arealer for maritime næringer på Vallø og Jarlsø ut fra et samordnet areal- og transportplanleggingsperspektiv, der transport sjøveien også inngår i vurderingene.