

# Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold

Retningslinjer, planbestemmelse og handlingsprogram.  
Analyser og konsekvensvurderinger

Vedtatt av Fylkestinget 20. oktober 2009

Miljøverndepartementet vedtok unntaksbestemmelse knyttet til Danebu  
12. september 2012

---

**DOKUMENTINFORMASJON**

Rapportnavn:	Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold
Utgave/dato:	Vedtatt av Fylkestinget 20. oktober 2009. Endelig utgave av 12. september 2012
Tema	Handel og sentrumsutvikling, regionale virkemidler

---

## FORORD

I Vestfold har vi i mange år hatt en bredt forankret felles forståelse av at vi skal føre en arealpolitikk som styrker byer og store og små tettsteder. Handel er en drivkraft i by- og stedsutvikling. En viss grad av styring av handelsetableringer er nødvendig for å hindre et utflytende utbyggingsmønster. Forbudet mot handelsetableringer langs E18 er ikke nytt, men en videreføring av en etablert politikk som har fungert godt.

Handel er også viktig for sysselsetting og verdiskaping i fylket vårt, og forutsigbare rammevilkår er til beste for næringen. Den regionale planen for handel og sentrumsutvikling er et felles styringsverktøy for alle med myndighet og oppgaver innen arealplanlegging i Vestfold, og gir tydelige rammevilkår.

Denne regionale planen bygger på Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold som ble godkjent av Miljøverndepartementet i brev av 10. oktober 2003.

Hovedutvalg for plan, areal og miljø vedtok i sitt møte 11. juni 2007 et planprogram som dannet grunnlaget for prosessen og pekte på utfordringer som var viktig å ivareta i den regionale planen

En bred prosess med mye kunnskapsinnhenting, og arbeid om en felles forståelse, dannet grunnlaget for å vedta Regional plan for handel og sentrumsutvikling i fylkestinget i Vestfold 20. oktober 2009.

Statens vegvesen hadde vesentlige innvendinger til at det ble innarbeidet en unntaksbestemmelse i den regionale planen knyttet til området Danebu i sin høringsuttalelse, og det ble stilt krav om lovlighetskontroll. Bestemmelsen knyttet til Danebu ble sendt til Miljøverndepartementet for vedtak.

I brev av 12. september 2012 vurderte Miljøverndepartementet lovligheten og selve unntaksbestemmelsen. Departementet vedtok en revidert unntaksbestemmelse for Danebu. Den nye unntaksbestemmelsen er innarbeidet i dette dokumentet

### **Den regionale planen du nå holder i hånden er nå endelig vedtatt.**

Jeg vil takke alle som har gitt sine bidrag i denne demokratiske prosessen gjennom deltagelse i forskjellige grupper, innspill i de forskjellige rundene eller på annen måte. Det at deltagelsen har vært så stor og engasjementet så sterkt gjør at jeg er sikker på at denne planen er godt forankret og allerede er tatt i bruk.

Vestfold fylkeskommune har utarbeidet veiledningsmateriell som er tilgjengelig på våre hjemmesider som bidrag til å lette arbeidet med oppfølging og gjennomføring av planen.

Per Eivind Johansen  
fylkesordfører

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>Forord .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Byutvikling og handel i Vestfold, en bærekraftig vinnerregion.....</b>	<b>6</b>
1.1 Regional utviklingsstrategi, Fylkesplan for Vestfold 2006-2009, Vestfold i en bærekraftig vinnerregion. ....	6
1.2 Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Vedtatt 2003. 7	7
1.3 Planprogram for tillegg om handelsetableringer utenfor vedtatt senterstruktur .....	7
1.4 Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre .....	8
1.5 Kongelig resolusjon 12. september 2008 – Godkjenning av fylkesplan for Vestfold 2006-2009 .....	8
<b>2 Hva vet vi om senterutvikling og handel i Vestfold? .....</b>	<b>9</b>
2.1 Noen viktige begreper og definisjoner .....	9
2.2 Senterstruktur og handel i Vestfold.....	13
2.3 Handel og reiser .....	16
2.4 Omsetningsutvikling .....	18
2.5 Lokalisering av ny handel .....	18
2.6 Dimensjonering av ny handel .....	20
2.7 Framtidig arealbehov til handel .....	21
<b>3 Handelslokalisering som vekstkraft i byutviklingen .....</b>	<b>22</b>
3.1 Attraksjonskraft .....	22
3.2 Byene og regional utvikling.....	23
3.3 Konkurransedyktige funksjonelle regioner .....	23
3.4 Kreative bymiljøer .....	24
3.5 Handelens betydning for byutvikling og regional utvikling .....	24
<b>4 Konsekvenser av handelsetableringer .....</b>	<b>26</b>
4.1 Ny analysemodell for å vurdere konsekvenser .....	26
4.2 Alternativ i analysen .....	28
4.3 Konsekvenser for omsetning i sentrum av byene og i områdesentrene .....	29
<b>5 Arealkonsekvenser .....</b>	<b>34</b>
<b>6 Konklusjoner .....</b>	<b>37</b>
<b>7 regional planbestemmelse og retningslinjer for handel og sentrumsutvikling i Vestfold.....</b>	<b>38</b>
7.1 Innledning .....	38
7.2 Retningslinjer .....	41
7.3 Regional planbestemmelse .....	44
<b>8 HANDLINGSPROGRAM .....</b>	<b>45</b>

**FIGURLISTE**

Figur 1 Kartskissen viser senterstrukturen i Vestfold .....	13
Figur 2 Figuren viser omsetning etter bransjegruppe i handelsområder i Vestfold.....	14
Figur 3 Figuren viser fordeling av omsetning i Vestfold i 2007. ....	15
Figur 4 Figuren viser dekningsrad for ulike varegrupper i Vestfold, Kilde: SSB, 2008. ....	15
Figur 5 Reisemiddelbruk ved handling etter avstand. RVU Vestfold, 2005. TØI/SINTEF. ....	16
Figur 6 Handelsreisene har samme mønster som det generelle reisemønsteret, men reisene er tydelig kortere, og mer konsentrert. RVU Vestfold, 2005. (TØI/SINTEF). Figuren viser antall reiser pr. dag.....	17
Figur 7 Endring i dekningsgrad 2004 -2007 for kommunene i Vestfold. Kilde: SSB/Asplan Viak.....	18
Figur 8 Kartet viser godkjent forretningsareal etter 2000, Kilde: GAB. ....	19
Figur 9 Figuren viser godkjente areal til forretningsformål i handelsområdene, Kilde: GAB. ....	20
Figur 10 Beregnet behov for salgsareal (ca. 75 % av BRA) for kommuner i Vestfold 2007- 2020. Basert på dagens dekningsgrad og SSB's befolkningsprognose (MMMM) og ulike grader av forbruksvekst. ....	21
Figur 11 Figuren viser ansatte i "bynæringer" i 2005 og 2008. ....	23
Figur 12 Denne 3D figuren som viser tetthet i kjøpekraft ved farge (kroner pr. km2) og tetthet i ansatte i detaljvarehandelen (ansatte pr. km2) som terrengprofil. ....	27
Figur 13 Figuren viser hvordan tetthet i kjøpekraft og ansatte fordeler seg i Vestfold og er en god illustrasjon på sentralstedsteorien. ....	27
Figur 14 Figuren viser samlet endring omsetning i eksisterende sentra som følge av etablering av handelsområde(er). ....	29
Figur 15 Tabellen viser påvirkning av bysentrene som følge av ulike lokaliseringer og alternativer. Fargeskalaen er gitt i prosentvis endring av omsetning. ....	30
Figur 16 Figuren viser påvirkning av områdesentrene som følge av ulike lokaliseringer og alternativer. Fargeskalaen er gitt i forhold til prosentvis endring av omsetning. ....	31
Figur 17 Endring i transportarbeid for bil som følge av etableringen. Det er beregnet både med og uten "Oslo"-effekt.....	32
Figur 18 Figuren viser endring i transportarbeid som følge av etableringene. Virkningene er vist uten og med kollektivdekning på 15 %. ....	33
Figur 19 Tabellen angir konfliktnivået for analysealternativene .....	36
Figur 20 Kartet viser oppdatert senterstruktur for Vestfold i henhold til Fylkesdelplan for kjøpesentre og sentrumsutvikling vedtatt 2003 og etterfølgende endringer som behandling av enkeltsaker. ....	46
Figur 21 Figuren viser prinsippet for byggeforbudssona langs E-18 og mulige unntak.....	1
Figur 22 Figuren viser prinsipper for avgrensning av sentrumssonene i fylkessentre, regionsentre eller områdesentre.....	1
Figur 23 Figuren viser hvordan andre områder for handel kan lokaliseres i forhold til sentre i by og tettstedstrukturen, tettstedsavgrensning og miljøvennlig transport. ....	2
Figur 24 Sentrum og sentrumssone Svelvik.....	3
Figur 25 Sentrum og sentrumssone Sande.....	3
Figur 26 Sentrum og sentrumssone Hof .....	3
Figur 27 Sentrum og sentrumssone Holmestrand.....	3
Figur 28 Sentrum og sentrumssone Horten .....	4
Figur 29 Sentrum og sentrumssone Tønsberg.....	4
Figur 30 Sentrum og sentrumssone Revetal.....	4
Figur 31 Sentrum og sentrumssone Borgheim.....	4
Figur 32 Sentrum og sentrumssone Tjøme.....	5
Figur 33 Sentrum og sentrumssone Sandefjord.....	5
Figur 34 Sentrum og sentrumssone Larvik .....	5
Figur 35 Sentrum og sentrumssone Stokke .....	5
Figur 36 Sentrum og sentrumssone Andebu.....	6

# **1 BYUTVIKLING OG HANDEL I VESTFOLD, EN BÆREKRAFTIG VINNERREGION**

I arbeidet med denne regionale planen er det ikke utviklet eller formulert nye mål for utviklingen av Vestfold. Planarbeidet vurderer strategier og utvikler redskap for allerede vedtatte samfunns mål. Nedenfor følger derfor en enkel oppsummering av målene slik de er formulert i gjeldende planer.

## **1.1 Regional utviklingsstrategi**

- **Fylkesplan for Vestfold 2006-2009, Vestfold i en bærekraftig vinnerregion.**

### **Øke den samlede konkurransekraften for Vestfoldbyene.**

Vestfoldbyene utvikler seg til et stadig mer integrert flerkjernet storbyområde. Med om lag 200000 innbyggere innenfor et areal som ikke er større enn Oslo kommunes, kan Vestfoldbyene betraktes som et av Norges største byområder. Dette gir muligheter som bør gripes gjennom en felles og helhetlig bypolitikk. Siktemålet er å forsterke Vestfoldbyenes samlede konkurransekraft nasjonalt og internasjonalt.<sup>1</sup>

Å videreutvikle sentrum i byene som levende miljøer med urbane kvaliteter er et virkemiddel som må brukes for å tiltrekke seg mennesker, både voksen og kompetent arbeidskraft, og unge som sikrer framtidens rekruttering.<sup>2</sup>

Regionale styringsverktøy skal tas i bruk for å sikre et mer funksjonelt og helhetlig bysystem, basert på et regionalt utbyggingsmønster som tjener dette formålet og for å bedre funksjonelle sammenhenger mellom by og land.<sup>3</sup>

### **Utvikle felles strategier for et kompakt Vestfold i et grønt landskap**

Mange av Vestfolds miljøkvaliteter er truet av utbygging. Felles strategier vil styrke evnen til både å forvalte verdiene på en helhetlig måte og sikre at verdiene kommer samfunnet mest mulig til nytte.<sup>4</sup>

### **Ivareta kulturmiljøene i byer og tettsteder og kulturlandskapet**

Det spesielle Vestfoldlandskapet er noe av grunnlaget for bolyst og trivsel. Også byene og tettstedene rommer særpregede og attraktive miljøer.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 4

<sup>2</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 5

<sup>3</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 5

<sup>4</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 6

<sup>5</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 6

## **Fremme miljøvennlig transport**

Mer miljøvennlig transport omfatter blant annet styrket kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende trafikanter og redusert bilbruk.

Gjennom samordnet areal- og transportplanlegging skal det siktes mot å bremse vekst i transportbehov og energibruken til transport.<sup>6</sup>

## **1.2 Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Vedtatt 2003.**

Målet med fylkesdelplanen er å styrke by- og tettstedssentra, unngå en utvikling som fører til unødvendig spredning av handelsvirksomhet, og å redusere økt bilavhengighet. Det er også et mål å etablere en samordnet politikk for lokalisering, etablering og utvidelse av større kjøpesentre, og utarbeide retningslinjer i den sammenheng.<sup>7</sup>

## **1.3 Planprogram for tillegg om handelsetableringer utenfor vedtatt senterstruktur**

Formålet med planarbeidet er å se på behov, mulighet og konsekvenser ved å lokalisere handelsvirksomhet med tydelig regional/landsdelsbasert nedslagsfelt utenfor vedtatt senterstruktur som et tillegg til Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold.<sup>8</sup>

### **Planen skal:**

- styrke regionens konkurransekraft
- bidra til å bygge opp under eksisterende senterstruktur
- skape grunnlag for redusert bilbruk og styrket kollektivtrafikk

### **Planen skal videre legge til rette for:**

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

Planen skal tilpasses forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre fastsatt ved kongelig resolusjon 27. juni 2008.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Vestfold fylkeskommune (2006): Regional utviklingsstrategi. Fylkesplan 06-09 side 7

<sup>7</sup> Vestfold fylkeskommune (2003): Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold side 5

<sup>8</sup> Vestfold fylkeskommune (2007): Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Tillegg om handelsetableringer utenfor vedtatt senterstruktur. Planprogram side2

<sup>9</sup> Miljøverndepartementet FOR-2008-06-27-742 Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

## **1.4 Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre**

*Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.*

## **1.5 Kongelig resolusjon 12. september 2008 – Godkjenning av fylkesplan for Vestfold 2006-2009**

I den kgl. - resolusjonen heter det bla:

*Regjeringen har merket seg at Vestfold fylkeskommune nå har startet arbeidet med revideringen av fylkesdelplanen for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling. Det forutsettes at fylkesplanens strategier for arealbruk og transport legges til grunn for revisjonen av fylkesdelplanen. Dette gjeldet blant annet å bremse veksten i transportbehovet og energibruken knyttet til transport, endre valg av transportmidler gjennom en aktiv parkeringspolitikk og et attraktivt kollektivtilbud og å sikre en effektiv arealbruk. Det forutsettes også at byggeforbudet i buffersonen langs E-18 videreføres.*

## 2 HVA VET VI OM SENTERUTVIKLING OG HANDEL I VESTFOLD?

### 2.1 Noen viktige begreper og definisjoner

Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre<sup>10</sup>

Begrep	Definisjon
<b>Kjøpesenter</b>	Definisjon av kjøpesenter fremgår av retningslinjer i godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner. Der slik definisjon ikke er gitt, gjelder følgende: <i>Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.</i>

Senterboken<sup>11</sup>

	Definisjon
<b>Kjøpesenter</b>	Bygg eller samling av bygg som er planlagt, utviklet, eid og drevet som en enhet. Salgsareal på mer enn 2.500 m <sup>2</sup> , omfatter min. 5 ulike detaljhandelsenheter.
<b>Handelspark</b>	Inneholder minst et kjøpesenter, og i tillegg minimum tre andre detaljhandelsbedrifter. Ofte ekstern lokalisering. Framstår lokaliseringsmessig som en enhet.
<b>Bransjesenter</b>	Utgangspunkt i en stor faghandelsaktør med mer enn 80 % av senterets omsetning. Begrenset tilbud i tilliggende, mindre butikker.

<sup>10</sup> Fors 2008-06-27 nr 742: Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

<sup>11</sup> Senterboken 2007.

## Statistisk sentralbyrå

Begrep	Definisjon
<b>Tettsted</b>	<p>En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan f.eks. være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen.</p> <p>Tettsteder er geografiske områder som har en dynamisk avgrensning, og antall tettsteder og deres yttergrenser vil endre seg over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling.</p> <p>Tettstedene avgrenses uavhengig av de administrative grensene.</p>

## Norsk Standard NS 3940:2007

Begrep	Definisjon
<b>Bruksareal BRA</b>	<p>Bruksarealet er bruttoarealet minus arealet som opptas av yttervegger. Bruksareal for en bygning er summen av bruksarealet for alle måleverdige plan/etasjer uavhengig av bruken.</p>

## I dette planarbeidet benyttes også

Begrep	Definisjon
<b>Sentrumssone</b>	Sentrumssone avgrenses i kommuneplanens arealdel. Sentrumssone brukes om prioriterte områder der handelsetableringer vil bidra til å styrke senterstrukturen og redusere transportarbeidet. I fylkesdelplanen fra 2003 er disse områdene delt i to soner og kalt sentrum og sentrumssone.
<b>Andre områder for handel</b>	Områder for handel utenfor sentrumssonen. Kan inneholde handelsparker, bransjesenter og lignende også detaljhandel.
<b>Handelsvirksomhet</b>	Med handelsvirksomhet forstås handel i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og eller medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som handelsvirksomhet i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter en eller flere varegrupper. Som handelsvirksomhet regnes også handel lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.
<b>By- og senterstruktur</b>	Sentrenes plassering i et senterhierarki, som viser sentrenes innbyrdes rolle i forhold til handel- og tjenestetilbud. Områder for handel etableres i tilknytning til sentrene i senterstrukturen.
<b>Bynæringer</b>	Med bynæringer mener vi for eksempel forretningsmessig tjenesteyting, finansiell tjenesteyting og kulturell tjenesteyting.
<b>Detaljvarehandel</b>	Butikkhandel av dagligvarehandel, utvalgsvarer, møbler, elektro og deler av byggvare.
<b>Dagligvarer</b>	Omsetning med hovedvekt på mat og drikke (eks. alkohol).
<b>Utvalgsvarer</b>	Klær sko, ur, foto, interiør med mer.
<b>Møbler og hvitevarer</b>	Møbler, interiør, elektro med mer.
<b>Plasskrevende varer</b>	Byggvare (både butikkhandel og engros), hagesentre og motor.
<b>Kjøpekraft</b>	Forventet etterspørsel fra befolkningen som summen av etterspørsel ved bosted og arbeidsplass.
<b>Handelsområder</b>	For å forstå den lokale handelsutviklingen i Vestfold og Grenland benyttes geografiske handelsområder. De er generert på bakgrunn av SSBs omsetningsdata og bedriftsregister. Benyttes i analysene.
<b>Dekningsgrad</b>	Forholdet mellom faktisk varehandelomsetning i kommunen (fylket) og den omsetningen kommunens egne innbyggere forventes å skape innenfor de samme varegruppene. Utrykkes i % dvs. at er den over 100 %, innebærer det at varehandelomsetningen i kommunen (fylket) er større enn det innbyggernes etterspørsel skulle tilsi.

## Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold (2003)

Begrep	Definisjon
<b>Fylkessenter</b>	Senter med sentrale fylkesdekkende funksjoner.
<b>Regionsenter</b>	Hovedsenter for flere kommuner, med et bredt og variert handels- og tjenestetilbud.
<b>Områdesenter</b>	Senter som primært dekker handels-, tjenester og arbeidsplassbehov for kommunen, men som også kan ha betydning ut over egen kommunegrense. Er ofte administrasjonssenter for en kommune.
<b>Lokalsenter</b>	Lokalt senter som betjener befolkningen i et større nærområde. Har en del handel og tjenesteyting som primært er rettet mot stedets befolkning.
<b>Nærsenter</b>	Mindre bolig- eller trafikorientert senter med et begrenset tilbud av varer og tjenester.
<b>Sentrum</b>	Sentrum i et tettsted der det er en fysisk konsentrasjon av næringsvirksomhet knyttet til detaljhandel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur og underholdning.
<b>Sentrumssone</b>	Sentrum med tillegg av en sone rundt, vanligvis i en avstand på 1000 – 2000 (lokalt tilpasset) fra ytterkanten av sentrum, noe avhengig av senterstørrelse.

## Arealbruksformål i Plan- og bygningsloven 2008<sup>12</sup>

Hovedformål	Underformål
<b>Bebyggelse og anlegg</b>	Sentrumsformål, kjøpesenter, forretninger, bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting, næringsbebyggelse.
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	Veg, bane, hovednett for sykkel, kollektivnett, kollektivknutepunkt, parkeringsplasser.
<b>Grønnstruktur</b>	Parker.

<sup>12</sup> Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen) LOV-2008-06-27-71

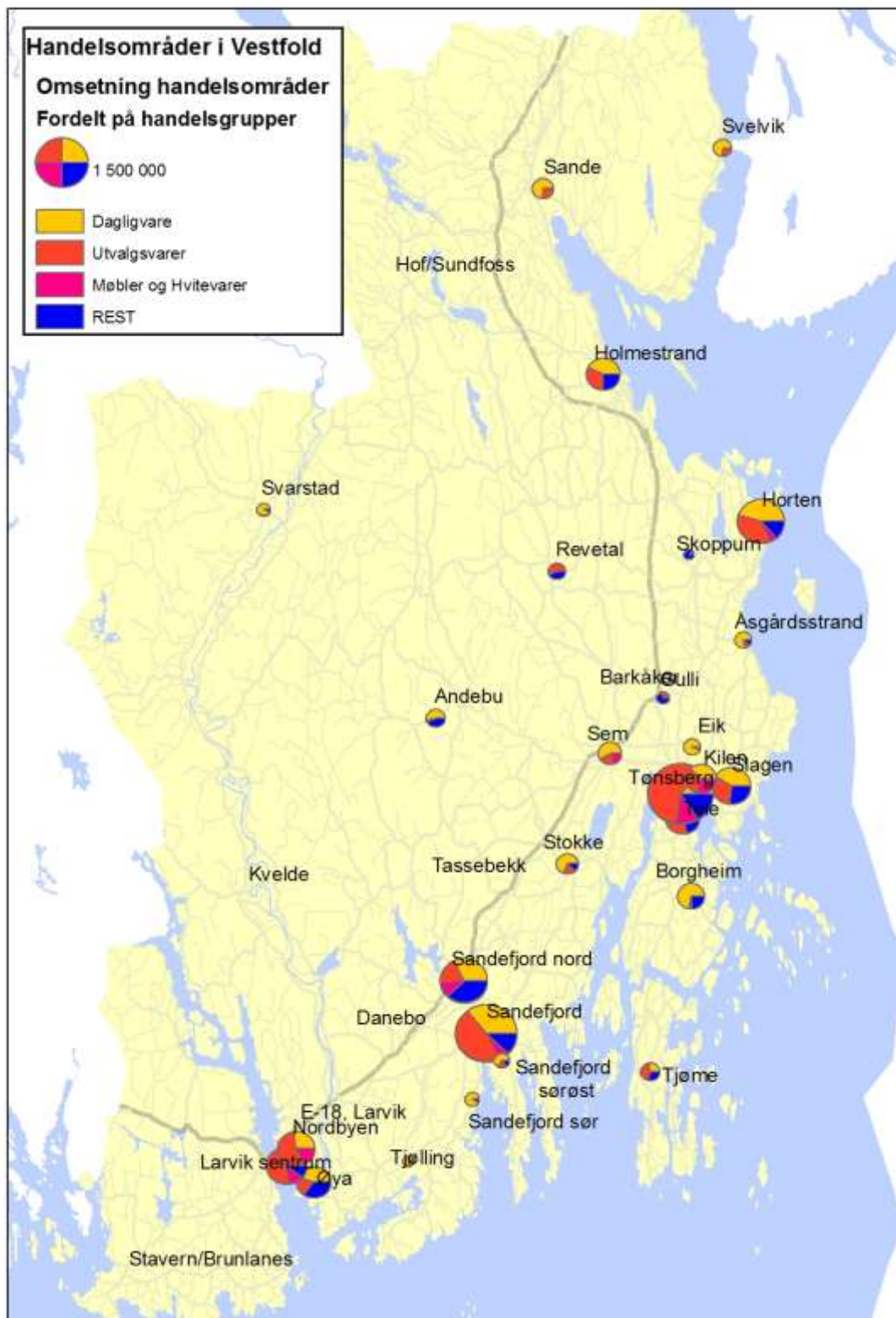
## 2.2 Senterstruktur og handel i Vestfold



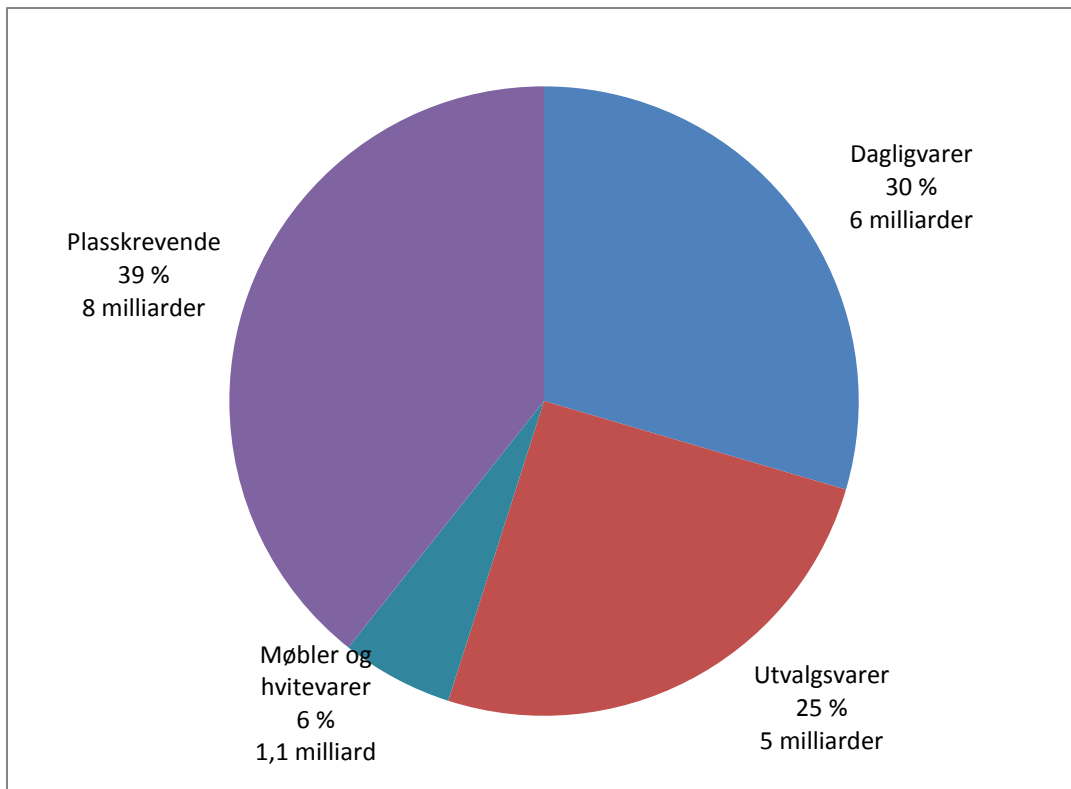
Figur 1 Kartskissen viser senterstrukturen i Vestfold

Vestfold kan sees på og oppleves som en region med felles arbeids- og boligmarked. Over tid har byene og tettstedene utviklet seg og dekker ulike funksjoner og oppgaver i fylket. Senterstrukturen er også formalisert bla gjennom fylkedelplan for etablering av kjøpsentre og sentrumsutvikling i Vestfold (kjøpesenterplanen) og vedtatt i 2003.

I arbeidet med revideringen av kjøpesenterplanen er det gjort flere funn som indikerer at Vestfold er et velfungerende fylke når det gjelder handel. Sammenligner vi kartskissen med senterstrukturen (figur 1) og kartskissen som viser hvordan omsetningen fordeler seg i handelsområder (figur 2) ser vi at en stor del av handelen skjer i sentrum av byer og tettsteder. I tillegg foregår det mye handel på Øya og i Nordbyen i Larvik kommune, i Sandefjord nord i Sandefjord kommune og på Kilen i Tønsberg kommune.

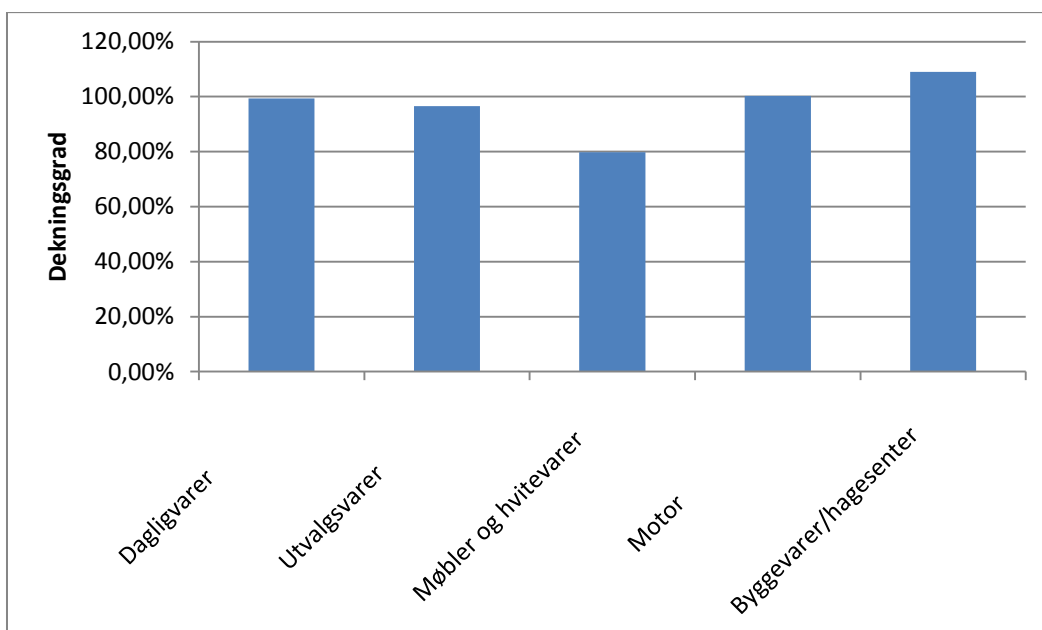


Figur 2 Figuren viser omsetning etter bransjegruppe i handelsområder i Vestfold.



Figur 3 Figuren viser fordeling av omsetning i Vestfold i 2007.

I 2007 omsatte detaljvarehandelen for 14,7 milliarder kroner i Vestfold <sup>13</sup>.



Figur 4 Figuren viser dekningsrad for ulike varegrupper i Vestfold, Kilde: SSB, 2008.

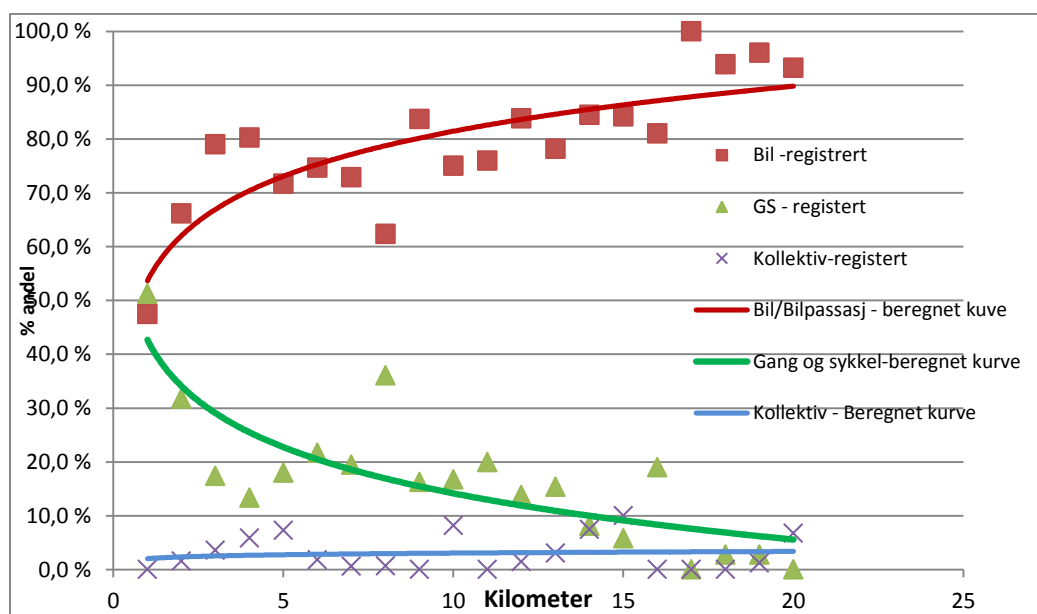
<sup>13</sup> Kilde SSB 2007

I arbeidet er det også kommet fram at omsetning av ulike varer i hovedsak tilsvarer forventet etterspørsel. Det eneste unntaket er møbler og hvitevarer. Denne gruppen har en noe lavere omsetning i Vestfold enn forventet ut fra beregnet kjøpekraft.

## 2.3 Handel og reiser

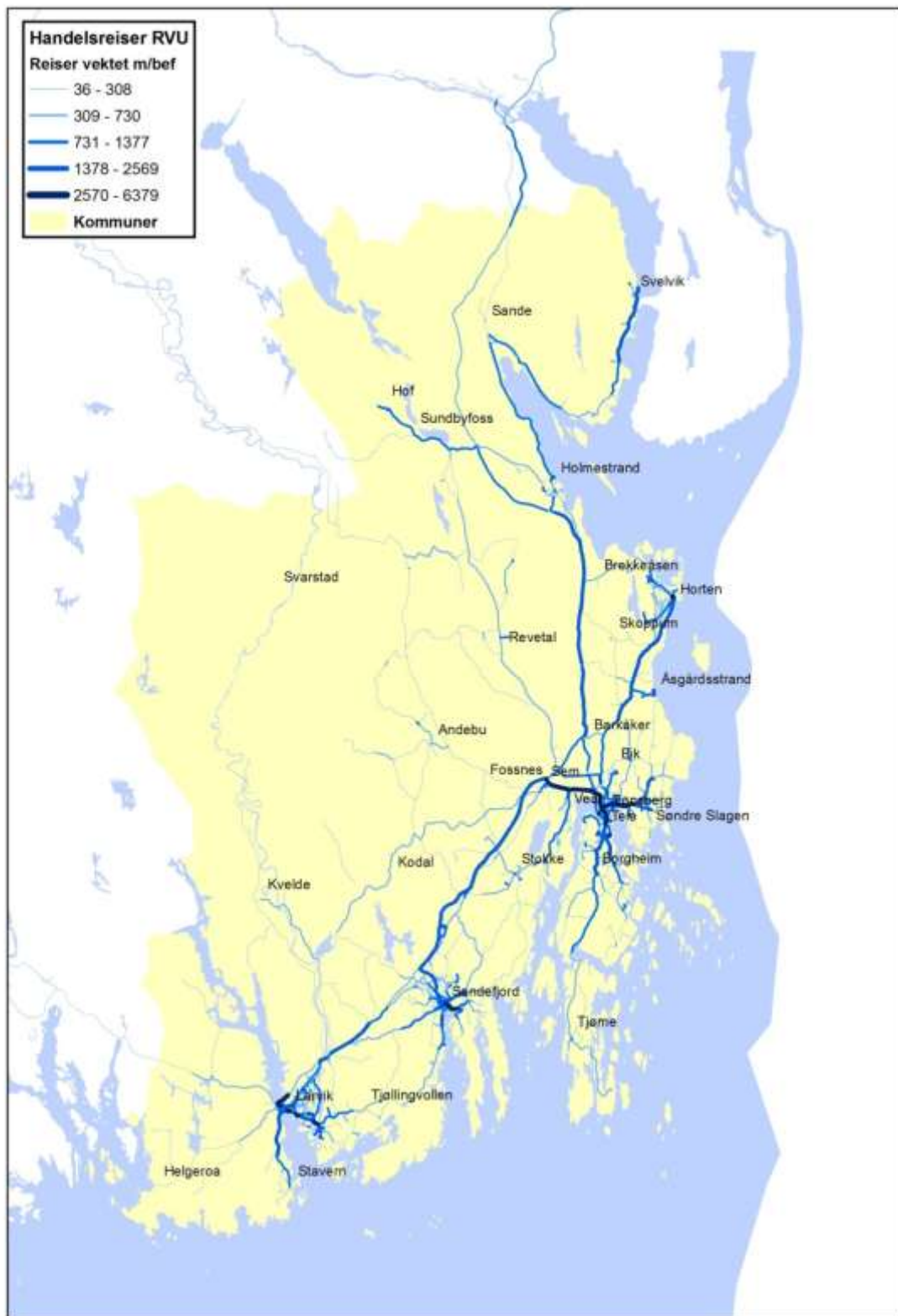
Vestfold har et tett veinett. Bilandelen ved handlereiser i Vestfold er høy (75 %), mens kollektivandelen er lav (2,3 %). Gang og sykkelandelen er høy ved korte reiselengder. Det vil være en utfordring å få til bærekraftige kollektivløsninger.

- *Handlereiser utgjør 8-9 % av den totale reiselengden. Det endres relativt lite selv om handelen flyttes.*
- *Handlereisene er generelt korte, sammenlignet med andre daglige reiser. Gjennomsnittet ligger på 5,8 km. Hele 19 % av reisene er under 1 km og 35 % under 3 km.*
- *I bysentra er kollektivandelen merkbart høyere (15 % i Tønsberg sentrum)*
- *Mange av handlereisene (1/3) styres av arbeidssted (Nasjonal reisevaneundersøkelse, 2005).<sup>14</sup>*



Figur 5 Reisemiddelbruk ved handling etter avstand. RVU Vestfold, 2005. TØI/SINTEF.

<sup>14</sup> Meland, Solveig (2007) STF50 A07026, RVU 2005, Hovedresultater fra Vestfoldbyen, SINTEF,

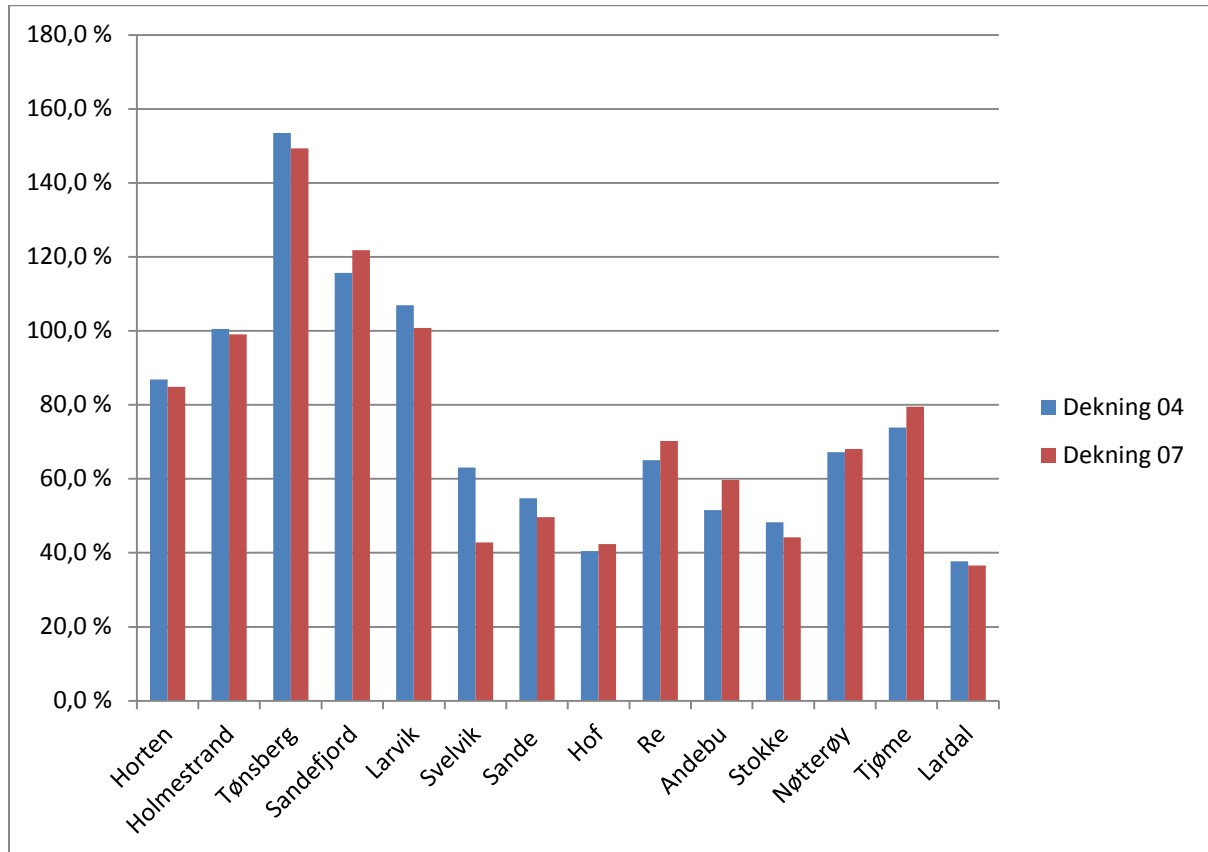


Figur 6 Handelsreisene har samme mønster som det generelle reisemønsteret, men reisene er tydelig kortere, og mer konsentrert. RVU Vestfold, 2005. (TØI/SINTEF)<sup>15</sup>. Figuren viser antall reiser pr. dag.

<sup>15</sup> Meland, Solveig (2007) STF50 A07026, RVU 2005, Hovedresultater fra Vestfoldbyen, SINTEF

## 2.4 Omsetningsutvikling

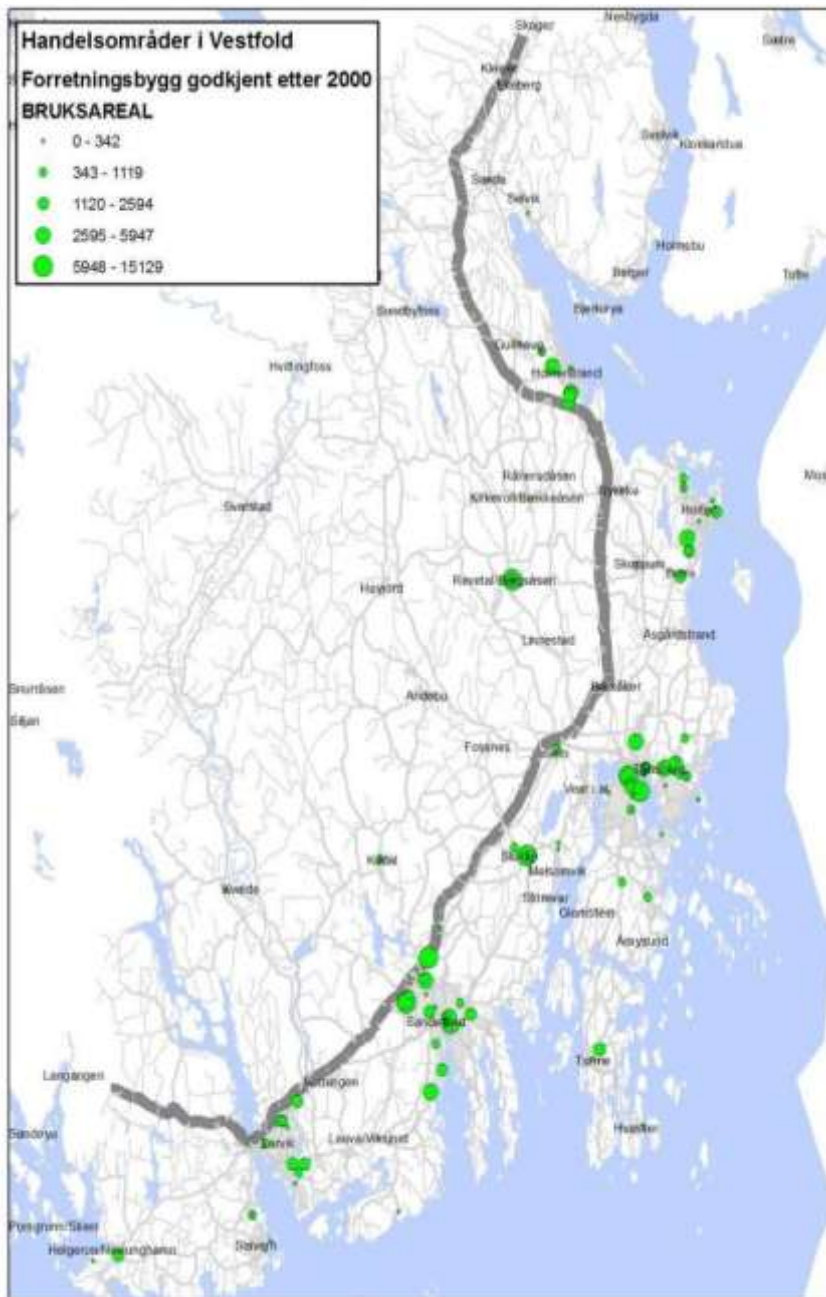
Handelen har økt de siste årene. Endring i omsetning har vært større i Norge som helhet enn i Vestfold. Endringene varierer også innenfor fylket og påvirker dekningsgraden til kommunene.



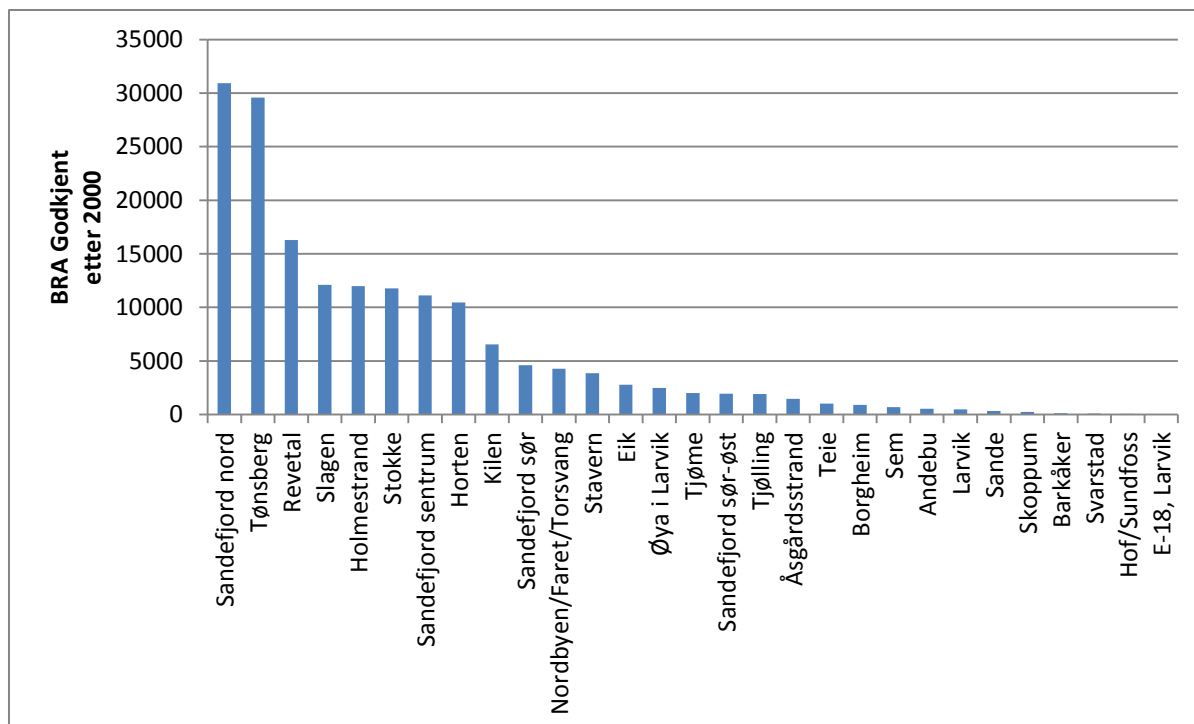
Figur 7 Endring i dekningsgrad 2004 -2007 for kommunene i Vestfold. Kilde: SSB/Asplan Viak.

## 2.5 Lokalisering av ny handel

Nybygg til handelsformål etter år 2000 samsvarer med utviklingen i omsetning. Klart størst andel nye forretningsbygg finner vi i Sandefjord nord mens Tønsberg sentrum kommer tett etter. I perioden 2000 – 2007 har det i Vestfold blitt godkjent om lag 27.000 kvm BRA forretningsbygg hvert år. En solid vekst som bekrefter den voldsomme veksten i detaljvarehandel vi har sett i samme periode.



Figur 8 Kartet viser godkjent forretningsareal etter 2000, Kilde: GAB.



Figur 9 Figuren viser godkjente areal til forretningsformål i handelsområdene, Kilde: GAB.

## 2.6 Dimensjonering av ny handel

For å sikre at ny handel ikke svekker de eksisterende sentrene ved å drenere handel og redusere attraksjonskraften, er det viktig å se grundig på dimensjoneringen ved utvidelse av sentrumssoner og etablering av områder for annen handel. Dimensjonering av den nye handelen er vesentlig i denne sammenhengen. Eksempler trukket fram av Odd Midtskog<sup>16</sup> og prosjektets egne analyser belyser dette.

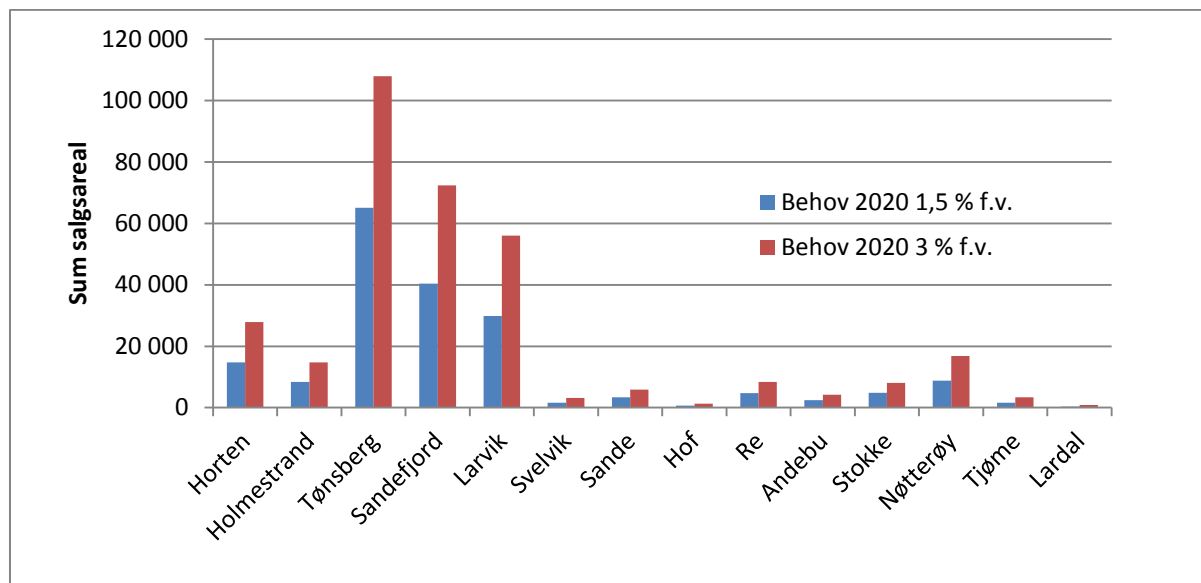
<sup>16</sup> Midtskog, Odd, Foredrag på seminar i Tønsberg 5. juni 2008.

## 2.7 Framtidig arealbehov til handel

Beregninger viser at det fram til 2020 det årlige behovet for tilvekst i forretningsareal kan bli 15 000 m<sup>2</sup> BRA ved lav forbruksvekst (1,5 %) og 29 000 m<sup>2</sup> ved høy forbruksvekst (3 %).

Arealbehovet kan trolig vanskelig løses innenfor sentrumssonene alene. Arbeid i Sandefjord kommune viser at arealbruken er i endring og at det finnes arealer som kan benyttes til handel både i eller nær sentrumssonen, og andre steder i kommunen.

I perioden 2000-2007 har det i gjennomsnitt blitt godkjent 27 000 m<sup>2</sup> BRA forretning pr år. Størst andel nye forretningsarealer er etablert i Sandefjord nord.<sup>17</sup>



Figur 10 Beregnet behov for salgsareal (ca. 75 % av BRA) for kommuner i Vestfold 2007- 2020. Basert på dagens dekningsgrad og SSB's befolkningsprognose (MMMM) og ulike grader av forbruksvekst.

<sup>17</sup> Sandefjord kommune. Høringsbrev datert 18.06.2008 og formannskapssak 103/07

### 3 HANDELSLOKALISERING SOM VEKSTKRAFT I BYUTVIKLINGEN

Dette kapitelet oppsummer Vestfold fylkeskommunes notat<sup>18</sup> om temaet.

#### 3.1 Attraksjonskraft

Vestfold er en vinner i flyttestrømmene. Etter 2000 har befolkningen i økt med 5,2 %, noe høyere enn landsgjennomsnittet på 4,5 %.

By	Folketall 1990	Folketall 2008	Andel av byvekst	%-vis vekst fra 1990
Larvik	38019	41723	18	9,7
Sandefjord	35888	42333	31,3	17,9
Tønsberg	31275	38393	34,6	22,7
Horten	22507	25098	12,6	11,5
Holmestrand	9144	9860	3,4	7,8

Det er et sammenfall mellom den sterke konsentrasjon av varehandel i Tønsberg, den sterke regionale trekraften byen har som handelssenter, og byens posisjon som den hurtigst voksende byen i Vestfold.<sup>19</sup>

Telemarkforskning har i sin næringsanalyse for Vestfold analysert fylkets og de funksjonelle regionenes attraksjonskraft.<sup>20</sup> Følgende faktorer ses på som vesentlige:

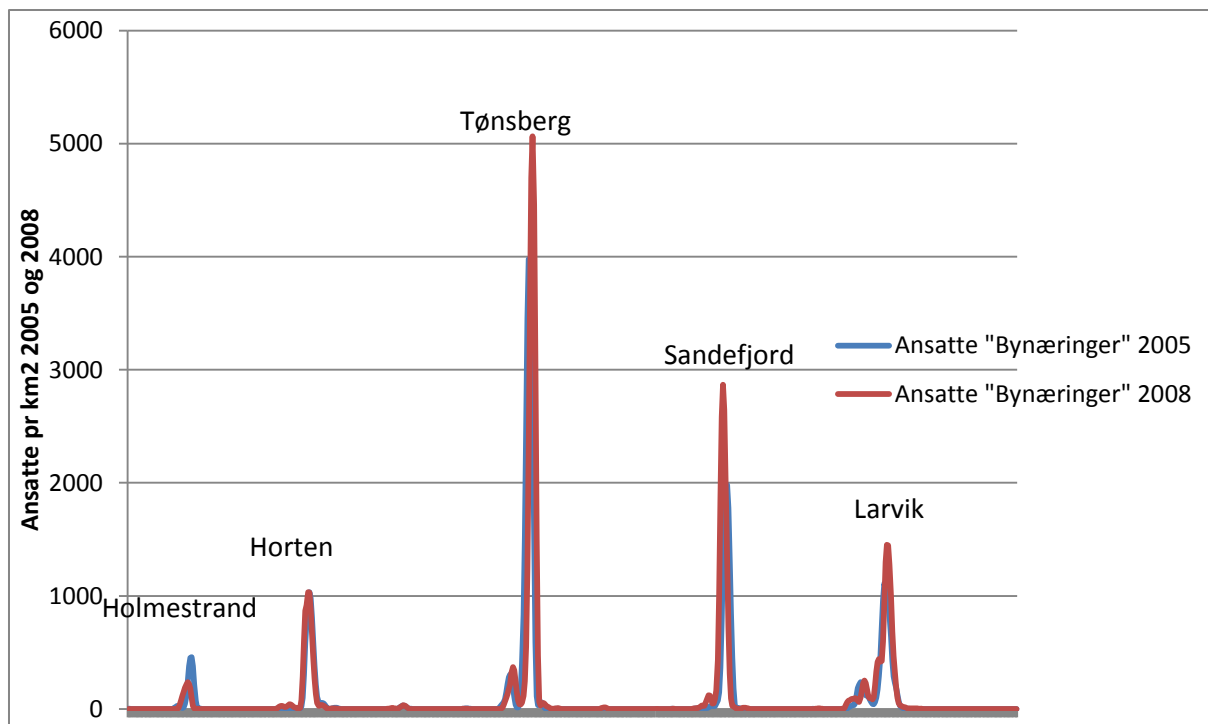
- Regioner med stor befolkning trekker til seg innflyttere.
- Stor mulighet for å pendle til arbeidsmarkedet (arbeidsmarkedsintegrasjon) i naboregionene trekker.
- Høy "kaféitetthet" trekker.
- Høye boligpriser presser ut.
- Vekst i arbeidsplasser i naboregioner er positivt.

Tønsberg og omegn har sterk trekraft ved høy befolkning og nokså høy "kaféitetthet". Sandefjord/Larvik har noe lavere trekraft når det gjelder befolkning og "kaféitetthet", men har høy arbeidsmarkedsintegrasjon og boligpriser på plussiden.

<sup>18</sup> Vestfold fylkeskommune (2008) Vestfold som vinner. Om styring av handelslokalisering for å oppnå vekstkraft i byutviklingen - for å styrke den samlede attraksjonsverdien for "Vestfoldbyen". Fagnotat.

<sup>19</sup> Asplan Viak (2008) Senterstrukturen i Vestfold – analyser av senterstruktur, handel og transport i Vestfold.

<sup>20</sup> Telemarkforskning (2007): Næringsanalyse Vestfold.



Figur 11 Figuren viser ansatte i "bynæringer" i 2005 og 2008.

### 3.2 Byene og regional utvikling

Byens betydning for utviklingen av den regionale økonomien handler både om produksjon og forbruk: I organiseringen av produksjonen lokaliseres gjerne spesialiserte funksjoner til byen. Viktige deler av administrasjon, ledelse, forskning, utvikling og kultur sentraliseres i sterk grad til byene. Når det gjelder forbruk blir byen en stadig viktigere arena for veksten innen konsumøkonomien: varehandel, "rekreativt konsum" (restaurant, kafé), opplevelsesøkonomi (sport, teater, kunst, festivaler) og "nattøkonomi" (vertshus, nattklubber m.m.). I byene ser en også at det kan være vanskelig å skille skarpt mellom produksjon og konsum, det er aktiviteter som skjer i umiddelbar nærhet i tid og geografi.<sup>21</sup>

Selv om Vestfoldbyene på flere måter agerer som en gruppe småbyer, er dette et sterkt integrert flerkjernet storbystruktur som reelt sett utgjør et av de største byområdene i Norge.<sup>22</sup>

### 3.3 Konkurransedyktige funksjonelle regioner

Vestfold er også et fylke med konkurransedyktige såkalt funksjonelle regioner. I en undersøkelse som måler de funksjonelle regionenes konkurransedyktighet, er regionen Tønsberg/Horten helt oppe på 4. plass i Norge, mens Sandefjord/Larvik er på 14 plass. Rangeringen av konkurransedyktighet er basert på analyser av befolkningsstruktur og befolkningsendringer, tilgjengelighet, kompetansemiljøer, næringsstruktur og flere andre

<sup>21</sup> Agderforskning og Rogalandforskning (2005): Samspill i fem norske byregioner.

<sup>22</sup> Agderforskning (2006): Vestfoldbyene blir Vestfoldbyen.

forhold. Tre regioner har bedre score enn Tønsberg/Horten. Det er Kristiansandsregionen, Stavanger-regionen og Bærum/Asker.<sup>23</sup>

### 3.4 Kreative bymiljøer

Amerikaneren Richard Florida har vunnet gehør for betydningen av at byene utvikles slik at de har tiltrekningskraft på kreative mennesker.<sup>24</sup> I den sammenhengen er den jevne og sterke befolkningsveksten til Vestfold en kraft som – om man ønsker det - kan brukes for å utvikle attraktive, urbane miljøer. Kjønnetegnet ved slike kreative, urbane miljøer er funksjonsdeling og blandingsregulering der ulike funksjoner etableres side om side: Bolig, handel og næring, offentlige formål. Å legge til rette for handelsetableringer skal da være en integrert del av byens naturlige vekst, og ikke reguleres som isolerte, ensrettede steder beliggende utenfor bylivet.

### 3.5 Handelens betydning for byutvikling og regional utvikling

Det er en tendens at utbyggere som vil etablere eller utvikle nye eksterne kjøpesentra, nå ønsker å lage utbyggingsprosjekt med flere formål. Ved å lokalisere både boliger, hotell, bibliotek, barnehage, underholdningstilbud, sammen med et bredt spekter av handelstilbud, vil senteret styrke sin tiltrekningskraft i forhold til mangfoldet i sentrum. Nettopp betydningen av bredden i tilbudet, både når det gjelder handel og andre attraksjoner, gjør at en også ser en tendens til at handelstilbud som tidligere søkte mot lokalisering utenfor byen, nå søker inn mot byene. Kjøpesentra i byen var delvis et svar på kjøpesenterstoppen, men også et resultat av markedsendringer. IKEA eksemplifiserer trenden, ved at selskapet nå har annonsert at man ønsker samlokalisering med annen handelsvirksomhet, og nærmere befolkningskonsentrasjoner. En ser også en tendens til at man ikke velger å bygge ut kjøpesentre som en stor, lukket enhet med skarpe grenser, men vektlegger åpenhet og integrering i øvrig bybebyggelse.

Handelskapitalen har tradisjonelt vært en av de viktigste lokale kildene til investeringer og utvikling i byene. Trenden er at også handelskapitalen i større grad blir nasjonal og internasjonal. Dette kommer både av at selve handelsvirksomheten skjer gjennom store kjeder med kjente merkenavn, og ved at eierskap til eiendommen, til sentrene, samles i store virksomheter. Utvikling av strategier og investeringsbeslutninger skjer utenfor byen/regionen, på samme måte som overskudd av virksomheten også trekkes inn til de sentrale aktørene.<sup>25</sup>

Analysen viser også at mye handel gir enda mer handel. Styrking av handel som impuls til økonomien for øvrig.

Notatet oppsummerer to hovedprinsipper med konsekvenser for lokalisering av handel i Vestfold.

---

<sup>23</sup> "Regionenes tilstand" utarbeidet av Tor Selstad/Østlandsforskning utarbeidet for Kommunal- og regionaldepartementet.

<sup>24</sup> Ref. "Regimeskiftet i regionalpolitikken" i diskusjonsnotatet "Vestfoldbyene blir Vestfoldbyen", Agderforskning mars 2006.

<sup>25</sup> Midtskog, Odd: Foredrag på seminar i Tønsberg 5. juni 2008.

### **Periferalalternativet**

- Mindre verdifullt for handel totalt sett, men kan gi lettere etablering for enkelte handelskonsepter.
- Mindre økonomiske ringvirkning av handel til samfunnet for øvrig.
- Kan undergrave et utbyggingsmønster for kompakte byer og tettsteder

### **Byalternativet**

- Mest attraktivt for handel som helhet, ved større konsentrasjon, og dermed sannsynligvis størst mulighet til å vinne konkurransen om den mest attraktive handelskapitalen
- Større økonomiske ringvirkninger til annen virksomhet
- Sterkere impuls til den kreative byen
- Større bidrag av investeringskapital til krevende byutviklingsprosesser

## 4 KONSEKVENSER AV HANDELSETABLERINGER

### 4.1 Ny analysemodell for å vurdere konsekvenser

I dette arbeidet har vi bygget opp en modell som benyttes for å se på hva som skjer med omsetningen når det etableres nye områder for handel. Modellen bygger bla på:

- Sentralstedsteorien<sup>26, 27, 28, 29</sup>.
- Reisemotstand basert på reelle handlereiser fra reisevaneundersøkelsen for Vestfold (TØI/SINTEF)<sup>30</sup>.
- Befolkning på grunnkrets nivå (ca. 900 soner i Vestfold og Grenland).
- Omsetning fordelt på 31 handelsområder (SSB) eller 50 ulike sentra.
- Bedriftsregister på adressenivå.
- Elektronisk vegnett (beregning av transport).
- "Handelsmodellen" – utviklet ved AsplanViak/ NTNU.

Modellområdet strekker seg fra og med Grenland til og med Oslo.

I modellen er resultatet fra reisevaneundersøkelsene til TØI og Vestfold fylkeskommune fra 2005 lagt inn. De forteller hvor og hvordan vi reiser bla for å gjøre innkjøp. I tillegg er data om handel, omsetning og ansatte i detaljvarehandel lagt inn. Modellen bygger på de fakta vi kjenner til om handel og reisemønster. Den gjør det mulig for oss å teste ut hvordan ulike handelsetableringer vil virke; dvs hvor stor omsetning de kan oppnå og hvordan etableringene vil påvirke handelen i byene og tettstedene i Vestfold. Modellen er bygd opp slik at befolkning og arbeidstakere, kan velge hvilket senter de vil handle i på bakgrunn av reiselavstand (målt som reisetid med bil) og størrelsen på det aktuelle senteret.

Reisemotstanden er beregnet på bakgrunn av de reelle handelsreisene vi finner i reisevaneundersøkelsen.

Modellen er egnet til å vurdere konsekvenser både på regionalt nivå og kommuneplannivå.

---

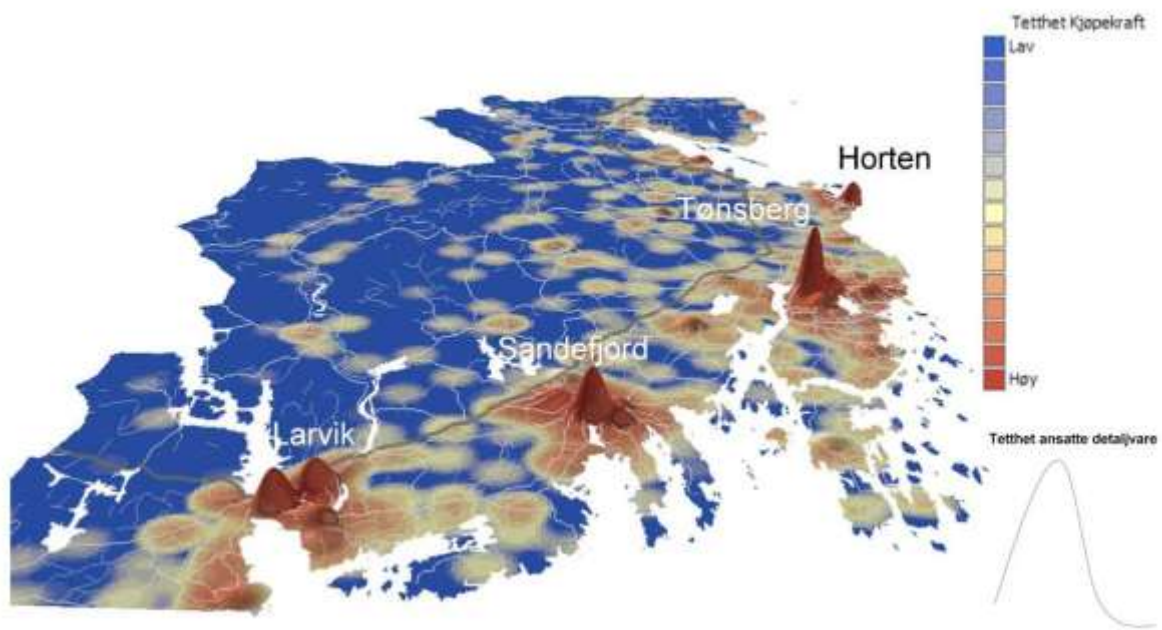
<sup>26</sup> Christaller, W 1933: Die Zentralen Orte Süddeutschlands. Jena.

<sup>27</sup> Huff, D L 1963: A probability Analysis of Shopping Center trading Areas. Land Economics, Vol 53

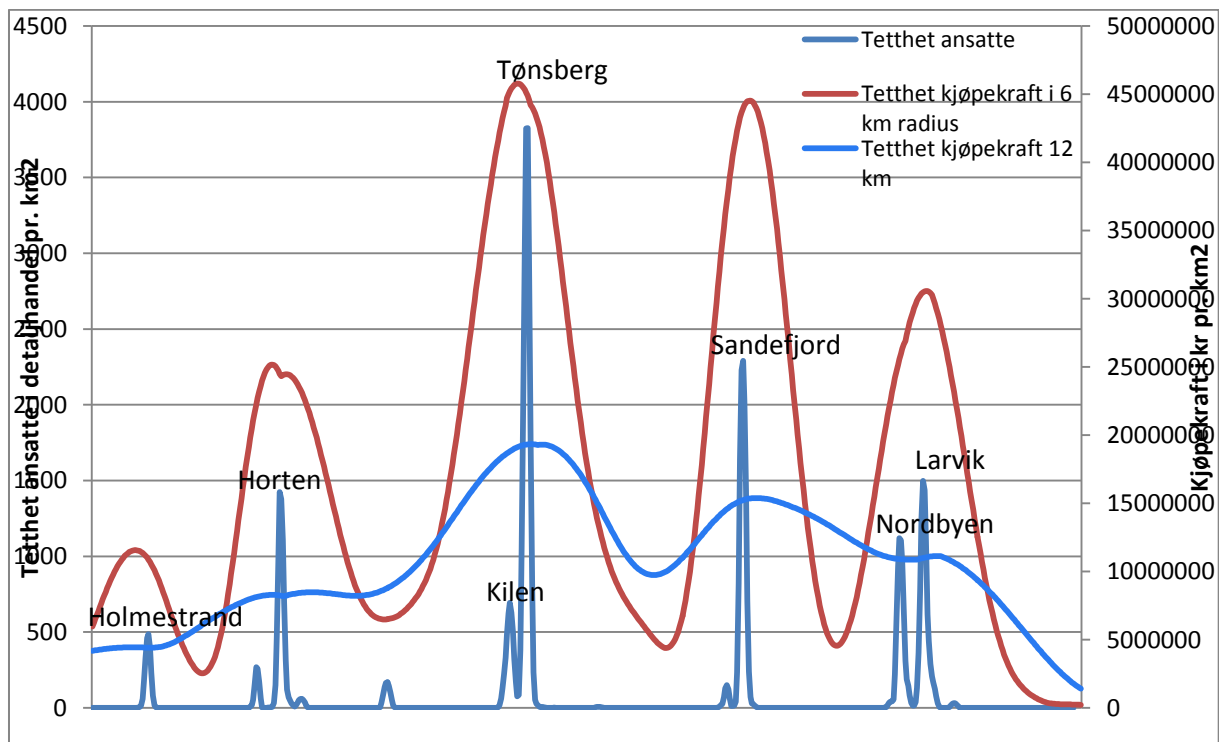
<sup>28</sup> Berry, B J L 1967: Geography of Market Centers and retail distribution. Foundations of economic Geography Series. Prentice-Hall, Inc New Jersey.

<sup>29</sup> Krugman, Paul: Development, Geography, and Economic Theory. The MIT Press Cambridge, Massachusetts Institute of Technology.

<sup>30</sup> Meland, Solveig (2007); STF50 A07026, RVU 2005, Hovedresultater fra Vestfoldbyen, SINTEF.



Figur 12 Denne 3D figuren som viser tetthet i kjøpekraft ved farge (kroner pr. km<sup>2</sup>) og tetthet i ansatte i detaljvarehandelen (ansatte pr. km<sup>2</sup>) som terrengprofil.



Figur 13 Figuren viser hvordan tetthet i kjøpekraft og ansatte fordeles seg i Vestfold og er en god illustrasjon på sentralstedsteorien.

## 4.2 Alternativ i analysen

### 0-alternativet

0-alternativet er en beregning av hvordan dagens omsetning fordeler seg i byer og sentra, basert på dagens senterstruktur. Det er dette de øvrige alternativene blir målt mot. Det er ikke lagt inn forutsetninger om endringer i befolkning og arbeidsplassstruktur. Dvs. at vi holder det relative forholdet fast med tanke på senterstruktur, bosetting og arbeidsplasser.

### Periferialternativ 1 - Lokalisering av ett regionalt handelsområde

I alternativet er det forutsatt etablering av en handelspark på om lag 20000m<sup>2</sup> BRA. Dette tilsvarer en omsetning på omlag 500 millioner netto detaljvarehandel. En etablering i dette omfang er lokalisert i ett av følgende punkter:

- Danebo
- Tassebekk
- Sem/Jarlsberg
- Gulli
- Bentsrød
- Moheim (Eidanger i Porsgrunn kommune)

I tillegg er det lagt inn sentre på Kilen og i Hof med samme dimensjonering. Periferialternativ 1 har dermed 8 delanalyser og illustrerer derfor godt effekten av ulike lokaliseringer.

For å si noe om hva størrelsen på analysealternativene betyr, omsatte Liertoppen kjøpesenter for om lag 640 millioner kroner netto i 2005.

### Periferialternativ 2 – Etablering av 4 handelsområder langs E-18

Det er gjort beregninger for etablering av 4 handelsområder samtidig. Hvert av områdene er dimensjonert for en omsetning på 500 millioner netto detaljvarehandel, til sammen 2 en omsetning på 2 milliarder kroner.

- Danebo
- Tassebekk
- Sem/Jarlsberg
- Bentsrød

### Byalternativet

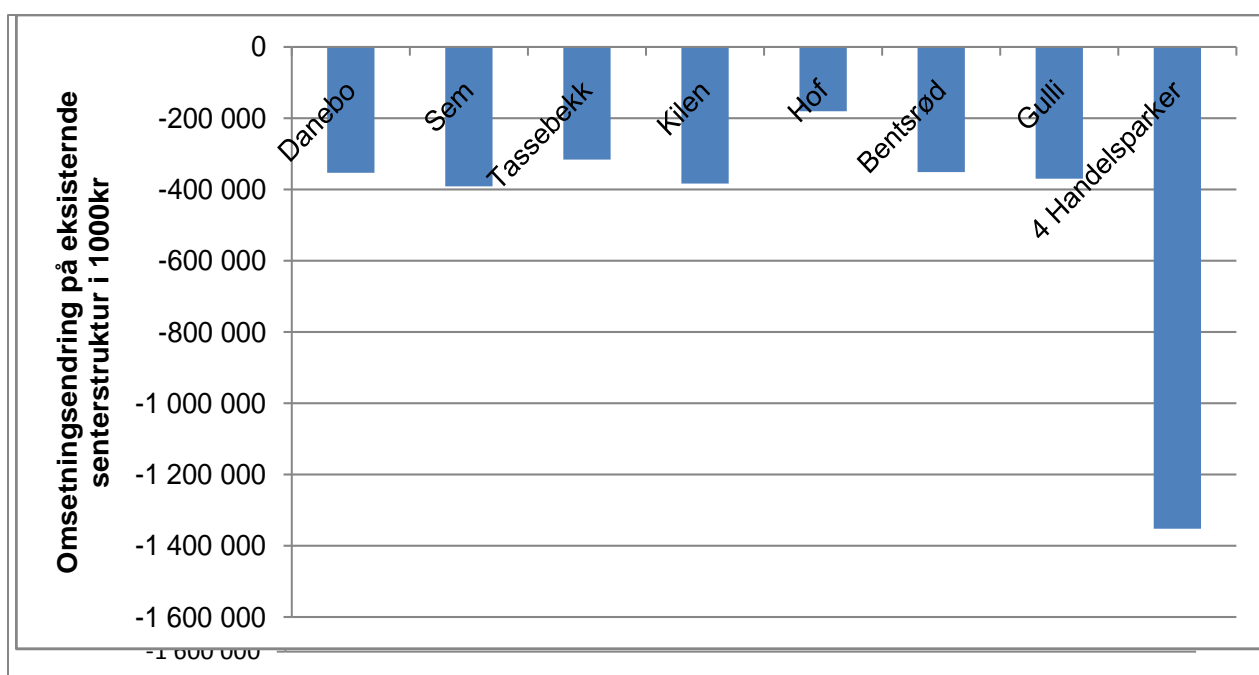
Byalternativet baserer seg på fylkesdelplanen vedtatt i 2003 og forutsetter en styrking av dagens fylkessenter, region- og områdesentra. Omsetningen økes som periferialternativ 2, dvs. med 2 milliarder kroner.

## 4.3 Konsekvenser for omsetning i sentrum av byene og i områdesentrene

### Senterstruktur og handel

Samlet endring av omsetning i sentrene jf. senterstrukturen:

- Periferalalternativ 1: De 7 første søylene viser den samlede reduksjon i omsetningen i alle sentrene i fylket jf senterstrukturen.
- Periferalternativ 2: Søyle 8 viser hvor stor den samlede nedgangen i omsetningen i alle sentrene i fylket jf senterstrukturen vil være ved etablering av handelsområder/handelsparker ved Danebo, Sem/Jarlsberg, Tassebekk, og Bentsrød.



Figur 14 Figuren viser samlet endring omsetning i eksisterende sentra som følge av etablering av handelsområde(er).

### Konsekvenser for byene

Fordeles omsetningsendringen på byene, vil en se at endringen ikke fordeler seg jevnt.

#### Periferalalternativ 1:

- Etablering av handel på Danebo, vil gi størst nedgang i omsetning i sentrum av Sandefjord og Larvik.
- Etablering på Sem/Jarlsberg vil redusere omsetningen i Tønsberg sentrum.
- Etablering på Tassebekk vil gi en betydelig reduksjon i omsetningen i Sandefjord.
- Etablering i Kilen vil gi en større nedgang i omsetningen i Tønsberg.
- Etablering i Hof vil bety redusert omsetning for Holmestrand.
- Den aller sterkeste nedgangen i omsetning vil være for Holmestrand (-21,6 %) hvis det etableres handel i denne størrelsesorden på Bentsrød.
- Etablering på Gulli vil gi en betydelig redusert omsetning både i Tønsberg og Horten.

- Etablering på Moheim i Eidanger vil ikke påvirke handelen i bysentrene i Vestfold.

### Periferialternativ 2:

- Etablering av 4 handelsområder, vil gi betydelig negativ effekt på alle de eksisterende byene. Aller størst for Holmestrand, men vesentlig også for de andre.

### Byalternativet

- Byalternativet vil gi økt omsetning for alle byene, men mest gunstig for Larvik.

Effekt på bysentra		Holmestrand	Horten	Sandefjord sentrum	Tønsberg	Larvik sentrum	Maksimal effekt på bysenter	Fargeskala	
Periferialternativ 1	Danebo	-0,2 %	-0,2 %	-5,6 %	-0,7 %	-6,0 %	-6,0 %	Mer enn -21 % nedgang	
	Sem	-3,0 %	-3,2 %	-1,9 %	-6,2 %	-0,6 %	-6,2 %	-20 -10 %	
	Tassebekk	-1,0 %	-1,0 %	-5,0 %	-2,6 %	-1,6 %	-5,0 %	-10 -5 %	
	Kilen	-1,7 %	-2,9 %	-0,8 %	-7,9 %	-0,2 %	-7,9 %	-5 -2,5 %	
	Hof	-12,1 %	-2,0 %	-0,2 %	-0,8 %	-0,2 %	-12,1 %	-2,5 -2,5 % nøytral	
	Bentsrød	-21,6 %	-6,6 %	-0,3 %	-2,0 %	-0,1 %	-21,6 %	2,5 -5 %	
	Gulli	-4,1 %	-5,6 %	-1,1 %	-5,4 %	-0,3 %	-5,6 %	5-10 %	
	Moheim (Eidanger)	0,0 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %	-1,9 %	-1,9 %	10 -20 %	
Periferialternativ 2 4 Handesparkerhandelsområdr	-24,4 %	-10,4 %	-11,9 %	-10,5 %	-8,8 %	-24,4 %	Mer enn 20 % økning		
Byalternativet	4,3 %	3,9 %	8,0 %	8,9 %	12,0 %	12,0 %			

Figur 15 Tabellen viser påvirkning av bysentrene som følge av ulike lokaliseringer og alternativer. Fargeskalaen er gitt i prosentvis endring av omsetning.

### Konsekvenser for områdesentrene

Det er også sett på hvordan etableringene vil påvirke andre sentra i senterstrukturen. Det gjelder Andebu, Hof/Sundbyfoss, Borgheim, Revetal, Sande, Stavern, Stokke, Svelvik og Tjøme.

### Periferialternativ 1:

- Etablering på Danebo vil redusere omsetningen i Stavern, men også Stokke og Andebu.
- Etablering på Sem/Jarlsberg vil gi betydelig reduksjon i omsetningen i Andebu, på Revetal og i Stokke sentrum, men også Borgheim og Tjøme vil bli berørt av en slik etablering.
- Etablering på Tassebekk vil redusere omsetningen vesentlig i Stokke og Andebu, men også Revetal vil kunne merke endringene.
- Etablering på Kilen vil gi vesentlige endringer i handel på Borgheim, men også Tjøme, Stokke, Revetal og Andebu vil merke reduksjon i omsetning.
- Etablering i Hof vil gi betydelig redusert omsetning i Sande og på Revetal. Også Andebu vil merke nedgangen i omsetning.

- Etablering på Bentsrød vil gi svært stor nedgang i omsetningen for Hof/Sundbyfoss, betydelig nedgang for Revetal og Sande sentrum. Også Andebu vil merke endringene.
- Etablering på Gulli vil redusere omsetningen på Revetal og i Andebu, men også i Stokke, på Borgheim og noe for Hof/Sundbyfoss.
- Etablering på Moheim i Grenland vil ikke påvirke områdesentrene merkbart.

### Periferalalternativ 2:

- Etablering av 4 handelsområder langs E-18 vil gi betydelig reduksjon for alle de undersøkte sentrene. Den største nedgangen vil skje i Hof/Sundbyfoss, Revetal, Andebu og Stokke. Reduksjonen vil være betydelig også for Stavern og merkbar selv for Tjøme. Svelvik er det senteret som vil merke minst.

### Byalternativet

- Byalternativet vil gi økt omsetning i alle de undersøkte sentrene.

Effekt på områdesentra		Andebu	Hof-Sundfoss	Borgheim	Revetal	Sande	Stavern	Stokke	Svelvik	Tjøme
periferalternativ 1	Danebo	-2,8 %	-0,5 %	-0,4 %	-0,8 %	-0,2 %	-5,4 %	-3,2 %	0,0 %	-0,1 %
	Sem/Jarlsberg	-8,4 %	-2,7 %	-4,8 %	-7,7 %	-1,0 %	-0,4 %	-7,3 %	-0,1 %	-2,7 %
	Tassebekk	-7,2 %	-1,1 %	-1,6 %	-3,0 %	-0,3 %	-1,2 %	-8,8 %	0,0 %	-0,7 %
	Kilen	-3,8 %	-1,2 %	-7,4 %	-4,0 %	-0,6 %	-0,1 %	-4,1 %	-0,1 %	-4,9 %
	Hof	-5,5 %		-0,4 %	-9,2 %	-10,3 %	-0,1 %	-1,1 %	-1,6 %	-0,1 %
	Bentsrød	-3,2 %	-18,4 %	-1,0 %	-11,1 %	-9,7 %	-0,1 %	-1,6 %	-1,7 %	-0,3 %
	Gulli	-5,3 %	-2,8 %	-3,9 %	-6,5 %	-1,3 %	-0,2 %	-4,8 %	-0,2 %	-2,1 %
	Moheim (Eidanger)	-0,1 %	-0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-1,7 %	-0,1 %	0,0 %	0,0 %
Periferalternativ 2 4 Handesparker - handelsområder		-19,1 %	-21,6 %	-7,3 %	-20,3 %	-10,7 %	-7,2 %	-18,6 %	-1,8 %	-3,8 %
Byalternativet		8,6 %	6,1 %	8,2 %	6,7 %	8,0 %	9,9 %	8,6 %	6,4 %	5,1 %

Figur 16 Figuren viser påvirkning av områdesentrene som følge av ulike lokaliseringer og alternativer. Fargeskalaen er gitt i forhold til prosentvis endring av omsetning.

### Transportomfang

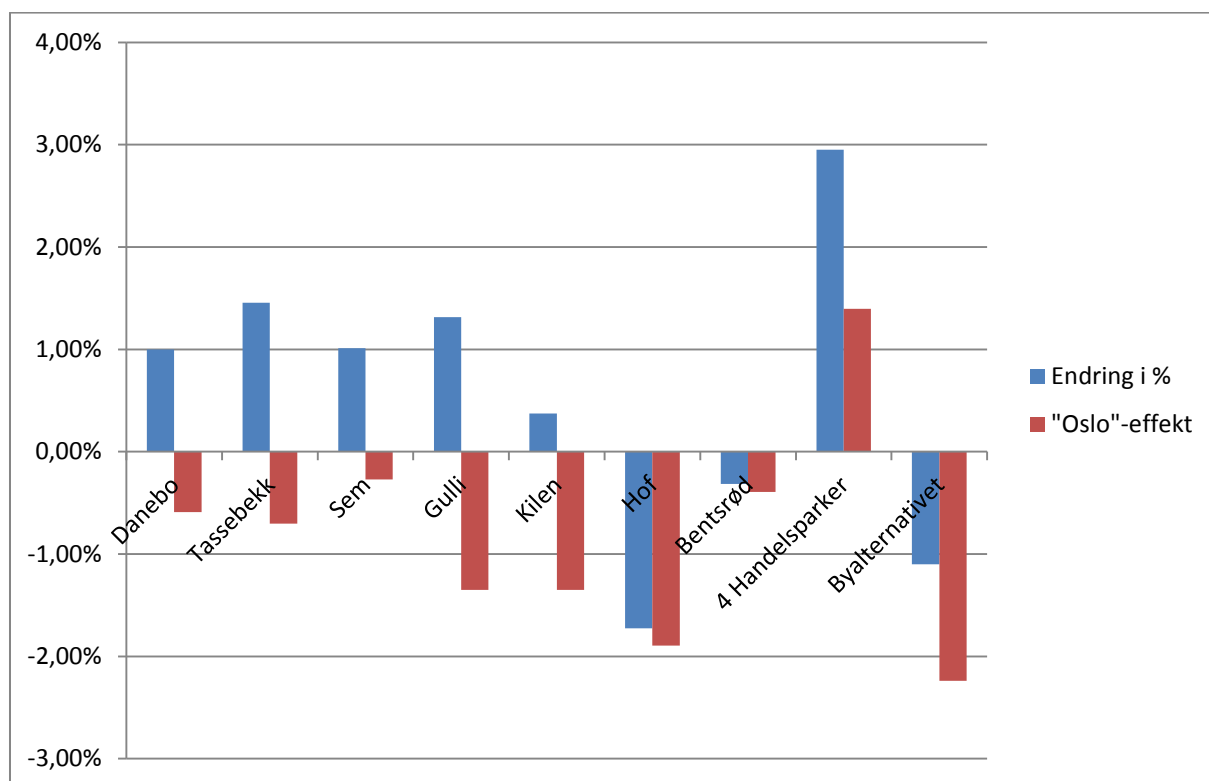
Reisevaneundersøkelsen viser at omfanget av kjørte kilometer for handelsreiser ligger på om lag 8-9 % av aller reiser. Beregningene viser at de alternative etableringene av handelsområder fører til endringer i transportomfang på mellom pluss 3 % til om lag minus 2 % i kjørte bilkilometer. I beregningene har vi sett hvor lange reisene blir hvis tilbudet i Vestfold oppfattes så godt at vi ikke gjør reiser til Oslo kun for å handle. Alternativet kalles "Oslo-effekt".

Beregningene viser at en etablering i Hof og på Bentsrød vil gi størst effekt. Effekten skyldes primært at et stort regionalt handelssenter vil redusere lekkasje både til Drammen og Tønsberg for de nordre delene av Vestfold. For disse to alternativene ser en også at det er liten forskjell med eller uten Oslo-effekt.

Klart størst negativ effekt får etableringen av 4 handelsområder langs E-18. Her øker transportarbeidet vesentlig i forhold til øvrige alternativer. Effekten avtar imidlertid vesentlig ved en "Oslo-effekt".

Størst negativ effekt ved etablering av ett enkelt senter, får en ved Tassebekk. Forskjellen i forhold til de øvrige sentrene, med unntak av Bentsrød og Hof, er imidlertid liten.

Byalternativet gir en klar forbedring når det gjelder samlet reiselengde.



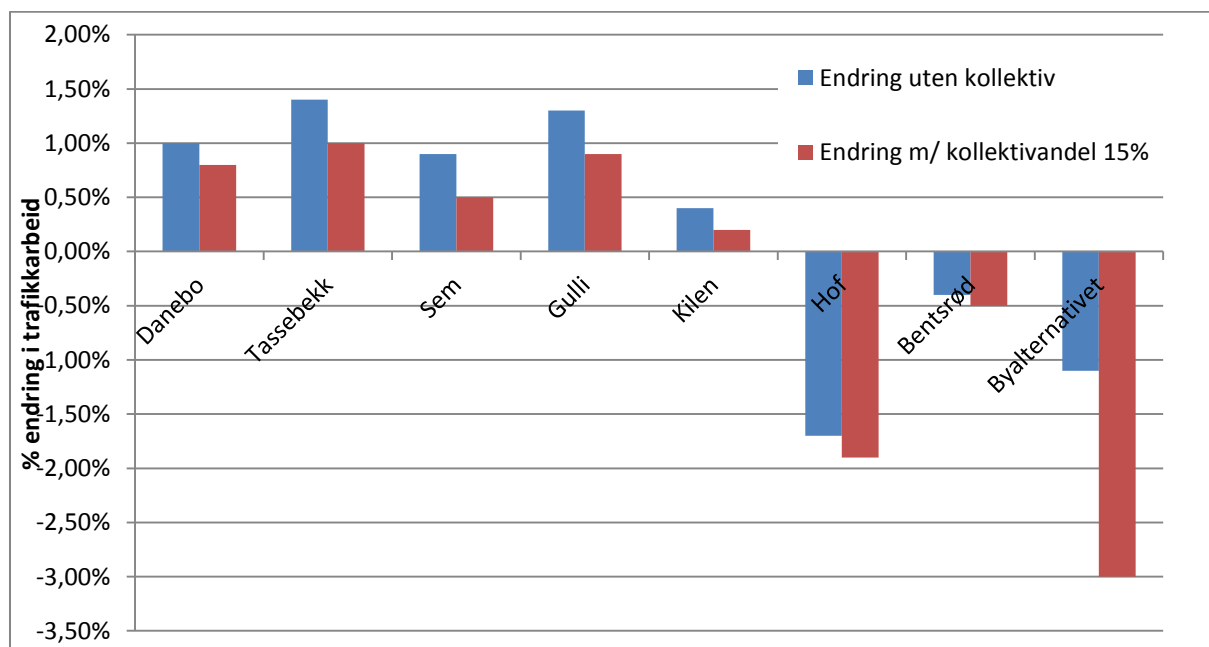
Figur 17 Endring i transportarbeid for bil som følge av etableringen. Det er beregnet både med og uten "Oslo"-effekt.

Skal en konkludere forsiktig, så vil konsekvensene av antall kjørte kilometer og dermed CO<sub>2</sub> utslippene, ikke endres nevneverdig ved etablering av eksterne handelsområder. Med "Oslo"-effekt, dvs. færre handlereiser til Oslo, reduseres det totale transportarbeidet, selv om det etableres en handelspark utenfor dagens senterstruktur. Analysen viser at en styrking av dagens bysentre, kan gi redusert transportarbeid. Men heller ikke disse vil bli betydelige. Etablering av 4 store handelsområde langs E-18 vil gi større utslipp fra transport, også med "Oslo"-effekt.

Bedret kollektivtrafikk og lokale trafikkløsninger kan bety mer for det totale transportarbeidet. Etablering i områder med høy kollektivtilgjengelighet, vil gi grunnlag for styrket kollektivtilbud, som igjen vil gi økt potensial for redusert bilandel også til andre typer reiser. Figuren under viser at virkningen på transportarbeidet av en høy kollektivandel er betydelig for byalternativet, men nokså liten for de andre alternativene.

Den indirekte konsekvensen av mer sentrale etablering i forhold til transportarbeid vil dermed kunne gi potensial for generell, lavere bilandel over tid og dermed større reduserte utslipp.

Dette setter imidlertid krav til at en ser senterstrukturen i sammenheng med øvrig bosteds- og arbeidsplasslokalisering, noe som ikke er drøftet i planarbeidet.



Figur 18 Figuren viser endring i transportarbeid som følge av etableringene. Virkningene er vist uten og med kollektivdekning på 15 %.

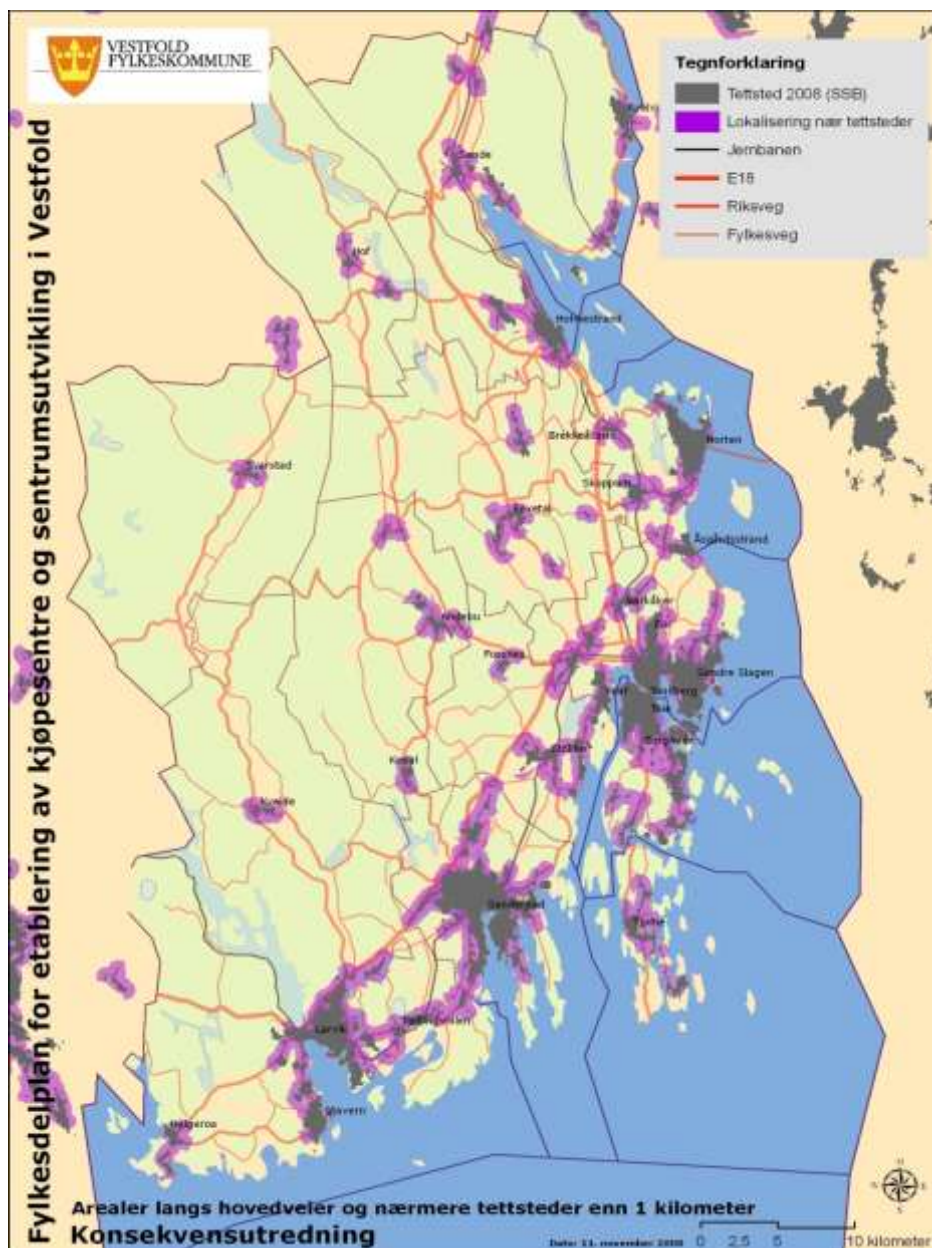
Transport av gods og varer er heller ikke drøftet i analysene. Mulighetene for på sikt å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene ved å benytte jernbane til deler av denne transporten, bør det derfor sees nærmere på. Det gjelder for eksempel lokalisering av andre områder for handel i nærheten av godsterminalerbanegårder.

## 5 AREALKONSEKVENSER

Dette kapitelet oppsummerer rapporten Arealkonsekvenser. Registreringer for konsekvensutredning av regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold<sup>31</sup>.

Trinn 1 i analysen består i avmerking av aktuelle områder handel som

- Arealer i avstand inntil 500 meter fra eksisterende tettsteder avgrenset etter Statistisk sentralbyrås definisjon pr. 1.1.08.
- Arealer ved tettsteder i by og senterstrukturen inntil 500 meter fra E18, riks- og fylkesveier.



<sup>31</sup> Vestfold fylkeskommunenemne bistand fra Gunnar Ridderstrøm (2008): Arealkonsekvenser. Registreringer for konsekvensutredning av regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold.



Trinn 2 består i en gjennomgang av 11 analysealternativer med utgangspunkt i analysealternativene for senterstruktur, handel og transport i Vestfold, med noen suppleringer.

For hver av disse er kjente verdidata for naturmiljø, landskap, landbruk, tettsteder og bomiljø, barn og unge, friluftsliv og rekreasjon og kulturminner/kulturmiljø inntegnet på flybilder. Det er gjort en summarisk gjennomgang av registrerte data.

I tabellen nedenfor er konfliktnivået de ulike temaene oppsummert. Vurderingen er gjort for området som helhet. Konflikten vil variere i de ulike delene av områdene. Følgende kategorier er brukt:

	Utilstrekkelig datagrunnlag
	Liten konflikt
	Middels stor konflikt
	Stor konflikt

	Naturmiljø	Landskap	Landbruk	Tettsteder og bomiljø	Barn og unge	Friluftsliv og rekreasjon	Kulturminner og kulturmiljø
<b>Hof</b>							
<b>Bentsrød</b>							
<b>Gulli</b>							
<b>Ås</b>							
<b>Sem</b>							
<b>Jarlsberg travbane</b>							
<b>Kilen</b>							
<b>Tassebekk</b>							
<b>Foksrød</b>							
<b>Danebuåsen</b>							
<b>Torstvedt</b>							

Figur 19 Tabellen angir konfliktnivået for analysealternativene

Oversikten av arealer og registreringer viser at det er svært store areal som kan bli berørt av mulige handelsetableringer, og at en avklaring av arealkonsekvenser vil måtte skje på et annet plannivå. Gjennomgangen viser at i det i alle analyseområdene er sannsynlig at handelsetableringer vil skape arealkonflikter. Tabellen indikerer at disse vil variere i styrke.

## 6 KONKLUSJONER

### Attraksjonsverdi og konkurransekraft

- For å sikre vitale byer og tettsteder, må investeringer i handel styres mot eksisterende sentre. Byer og tettsteder er mest attraktive for handel som helhet. Større konsentrasjon gir størst mulighet til å vinne konkurransen om den mest attraktive handelskapitalen. Det vil gi større økonomiske ringvirkninger til annen virksomhet, sterkere impuls til den kreative byen og større bidrag til investeringskapital til krevende byutviklingsprosesser.

### Senterstruktur og handel

- All handel er i utgangspunktet lokal. Regional konkurransekraft vokser ut fra et sterkt lokalt marked. Det er lokale valg som gir sterke regionale sentra.
- Lokalisering i sentrum vil øke attraktiviteten og gi økt regional vekstkraft.
- Lokalisering på Bentsrød gir en kraftig negativ effekt på senterstrukturen i Holmestrand og Holmestrand sentrum.
- Periferalternativ 2 med 4 handelsområder vil ha klart størst negativ effekt på senterstrukturen. Her blir alle "tapere".
- Byalternativet med lokalisering av handel i tilknytning til eksisterende senterstruktur er det alternativet som gir økt omsetning. Omsetningsveksten er størst for Larvik sentrum.
- Lokalisering i Eidanger gir svært liten, om ingen, effekt på omsetning i Vestfoldbyene.
- Dimensjoneringen av handelsområder i forhold til nærliggende sentre er avgjørende for konsekvensene for eksisterende senterstruktur.

### Transportomfang

- Etablering av handelsområder utenfor eksisterende by- og senterstruktur gir liten endring i antall kjørte km og CO<sub>2</sub> utslipp i forhold til dagens situasjon.
- Periferalternativ 2 med 4 handelsområder vil gi en økning i transportarbeidet på 3 % dersom det ikke tas hensyn til reduksjon i handelslekkasje til Oslo. Konsekvensene vil bli redusert dersom det tas hensyn til denne effekten.
- Lokalisering har større betydning enn bedret kollektivtilbud. Rett lokalisering kan gi muligheter til forbedret kollektivtilbud.

### Arealforvaltning

- Analysene viser at det er sannsynlig at handelsetableringer vil skape arealkonflikter. Tabellen indikerer at disse vil variere i styrke.

## 7 REGIONAL PLANBESTEMMELSE OG RETNINGSLINJER FOR HANDEL OG SENTRUMSUTVIKLING I VESTFOLD

Å jour etter Miljøverndepartementets vedtak datert 12. september

### 7.1 Innledning

#### Mål og hensikt

Samhandlingen mellom kommunene, fylkeskommunen, regionale statlige myndigheter og private aktører i Vestfold skal legge til rette for handelsetableringer som styrker senterstrukturen, bidra til økt kollektivtrafikk og fremme av gange og sykling. Etablering av handel og tjenesteyting skal bygge opp under utviklingen av den eksisterende by- og senterstrukturen. Videreføring av strategien fra fylkesdelplanen fra 2003 gir den beste måloppnåelsen i forhold til senterutvikling, transport og Vestfolds attraksjonskraft.

Bestemmelsen og retningslinjene skal videre være med og sikre verdifulle arealer; dyrka og dyrkbar mark, områder med store natur- og/eller kulturverdier, områder med verdi for friluftsliv, viktige landskapselement med mer. Det vises her til *Vestfolds lille grønne*.\*

\* Samhandling i arealforvaltningen. Vestfolds lille grønne. VLG.NO 2008

#### Samhandling

Samhandlingsstrategien bygger på en felles forståelse om at områder for handel skal meldes i kommunens planstrategi og avklares i kommuneplanens arealdel. Den skal sikre at lokale og regionale planmyndigheter og statlige etater samhandler. Modellen baserer seg på plan- og bygningslovens saksbehandlingsregler og har til hensikt å gi helhetlige, oversiktlige og demokratiske prosesser for handelsetableringer. Dette gir forutsigbarhet, likebehandling og effektive plan- og gjennomføringsprosesser for næringslivet, offentlige myndigheter og allmennheten.

#### Handel og områder for handel

Prioriterte områder for handel i sentrum, *sentrumssoner*, skal avklares gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel eller kommunedelplaner. Sentrum og sentrumssone i fylkesdelplanen fra 2003 vil bli lagt til grunn inntil ny sentrumssone er avklart i kommuneplanens arealdel.

Analysene viser at Vestfold kan ha behov for handelsareal ut over det som kan etableres innenfor sentrumssonene, både plasskrevende varer og andre former for handel. I den regionale planen er disse områdene definert som *andre områder for handel* i tilknytning til tettsteder utenfor sentrumssonene. Områdene omfatter også det man tidligere har kalt avlastningssenter. Retningslinjene gir føringer for transformasjon eller utlegging av nye handelsområder i tilknytning til tettsteder utenfor sentrumssonene. Det legges vekt på at områdene må dimensjoneres slik at de ikke utarmer nærliggende sentre, at det er god tilgjengelighet med kollektivtrafikk og tilknytning til sykkelvegnett, godt tilrettelagt for gående samt en avklart parkeringspolitikk.

Det er viktig å skille mellom bransjebegreper som brukes i handelsanalyser og hva som kan styres etter plan- og bygningsloven. Styring av bransjer kan ikke gjøres med rettslig bindende virkning gjennom kommuneplanens arealdel eller regional plan. Dette kan det kun gis retningslinjer om. Den regionale planen skiller ikke mellom detaljhandel og plasskrevende varer. Dette overlates til kommunenes reguleringsplanlegging. I bestemmelsen og retningslinjene til denne planen benyttes begrepet handelsvirksomhet. Det tar utgangspunkt i definisjon av kjøpesenter slik det defineres i de rikspolitiske bestemmelsene, men omhandler også plasskrevende varer.

## **Regional samordning for handel langs E 18**

Handelsetableringer langs E18 vil ha negative konsekvenser for Vestfolds by- og senterstruktur, byenes attraktivitet og konkurransekraft. De vil også vanskeliggjøre utvikling av kollektivtilbudet og bidra til arealspredning i strid med regionale og nasjonale mål. Forbudet mot etablering av handel langs E-18 i fylkesdelplanen fra 2003 opprettholdes med noen presiseringer.

## **Konsekvensutredninger**

Plan- og bygningsloven setter krav om at arealendringer i kommuneplanens arealdel og retningslinjer for bruk av arealer i fylkesplaner skal konsekvensutredes. Som grunnlag for planarbeidet og arbeidet med konsekvensutredninger skal det utarbeides og høres et planprogram. Planprogrammet fastsettes av planmyndigheten. Planprogram for kommunedelplan som er i strid med nasjonale interesser skal forelegges Miljøverndepartementet. Reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal også ha planprogram og konsekvensutredning. I arbeidet med den regionale planen har det vært lagt vekt på:

- etablere et omforent kunnskapsgrunnlag knyttet til handel, sentrumsutvikling og transport på regionalt nivå
- avklare metode for konsekvensutredning i tilknytning til kommuneplanens arealdel

Nærmere avklaring av innholdet i konsekvensutredning knyttet til kommunedelplaner og revisjon av kommuneplanens arealdel skal skje gjennom samhandling og høring av planprogram for disse planene. Analysene i planarbeidet viser at feil lokalisering av nye områder for handel kan ha betydelige negative konsekvenser for Vestfolds sentre. Transportarbeidet og økningen i CO2 utslipp er mindre sensitivt som en følge av at handel utgjør en liten del av transportarbeidet, Vestfolds situasjon mht mange sentre og en i utgangspunktet høy bilandel med høy grad av mobilitet. Trafikkforholdene lokalt kan imidlertid ha stor betydning for om det er mulig å lokalisere nye områder for handel. Det er derfor vesentlig å ta hensyn til transportsystemets utforming og kapasitet. Det vil også være av stor betydning for å nå målene for planarbeidet at handel lokaliseres i områder med god tilknytning til sykkelveg og kollektivtrafikk samt hensiktsmessig gangvegsystem.

Dimensjonering av handelsområder i forhold til nærliggende sentra er viktig for å hindre at de eksisterende sentrene utarmes. For å kunne lokalisere og dimensjonere nye handelsområder slik at de ikke utarmer nærliggende sentra må konsekvensene utredes. Ved lokalisering av nye handelsområder skal konsekvensene for eksisterende sentre belyses med basis i reisemotstand og sentrenes attraksjonskraft.

## **Infrastruktur**

Utbygging av infrastruktur er en viktig og krevende forutsetning for å kunne gjennomføre utbygging av handel i sentrumssonene der både offentlige og private parter må bidra. Behovet for investeringer i infrastruktur bør inngå i planvurderingene på kommuneplannivå og sees i sammenheng med bestemmelser som legges i kommuneplanen om innhold i utbyggingsavtaler jf. § 11-9 pkt 2 i ny plan- og bygningslov.

### **Virkninger av den regionale planen**

Vedtatt regional plan skal legges til grunn for statens, kommunenes og fylkeskommunenes planlegging i fylket. Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre som trådte i kraft 1. juli 2008 gjorde den vedtatte fylkesdelplanen for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling rettslig bindende. Den vil da gjelde foran eldre reguleringsplaner, bebyggelsesplaner og kommuneplanens arealdel. Nye byggetillatelse eller rammetillatelse etter plan- og bygningsloven kan ikke gis i strid med den vedtatte fylkesdelplanen, i henhold til den rikspolitiske bestemmelsen. Den regionale planbestemmelsen vil ha samme virkning. Når regional plan med retningslinjer og planbestemmelse er endelig vedtatt, vil den avløse den rikspolitiske bestemmelsen.

### **Handlingsprogram**

Til den regionale planen er det også utarbeidet et handlingsprogram. Sentrale element i programmet vil være informasjon, veiledning og faglige innspill til plan- og politikkutforming.

## 7.2 Retningslinjer

### 1. Overordnet planmessig avklaring

Etablering og utvidelse av handelsvirksomhet \* skal skje i områder avsatt i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplaner til dette formålet. Det gjelder:

- sentrumssoner = områder for handel i sentrum slik disse er avgrenset i fylkessenter, regionsentre og områdesentre
- lokal- og nærsentre
- andre områder for handel

Nye områder for handel og områder som transformeres til slike i reguleringsplan eller ved dispensasjoner som ikke er i samsvar med slik overordnet planmessig avklaring, er i strid med den regionale planen for handel og sentrumsutvikling i Vestfold.

Generelt unntatt for kravet om slik overordnet planmessig avklaring er handelsetableringer og/eller utvidelser av handelsvirksomhet til inntil 1000m<sup>2</sup> samlet bruksareal. For etableringer og eller utvidelser til inntil 3000m<sup>2</sup> kan kravet om overordnet planmessig avklaring fravikes ut fra en skjønsmessig vurdering av virkningen på senterstrukturen.

Det vises for øvrig til reglene i ny plan- og bygningslov om planforslag som utløser konsekvensutredning. For reguleringsplanforslag som omfatter handelsetableringer skal det stilles krav om utredning om virkning på senterstruktur utfra kjøpekraft og reisemotstand, jf. retningslinje 5 om andre områder for handel.

\* Med *handelsvirksomhet* forstås handel i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og eller medlemskort for å få adgang. Som handelsvirksomhet regnes også handel lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

### 2. Forbud mot handelsetableringer langs E18

I et belte på 1 km på hver side av E18 tillates ikke etablering av eller utvidelse av handelsvirksomhet, med de unntak som fremgår av regional planbestemmelse.

### 3. Handel i sentrumssonen

I fylkessenteret, regionsentre og områdesentre skal det avgrenses områder for handel i sentrum: sentrumssoner.

Innenfor sentrumssonene legger den regionale planen for handel og sentrumsutvikling ikke begrensninger på omfanget av etableringer og utvidelser av handelsvirksomhet.

Sentrumssonene avgrenses i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplaner. Sentrumssoner skal dimensjoneres og tilpasses senteret, senterets rolle og funksjon. Dette avklares i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan og deres utfyllende bestemmelser. Områder lenger unna enn ca 500 m fra kollektivknutepunkt og/eller torv, regnes normalt ikke som del av sentrumssonen. Det må tas hensyn til naturlige avgrensninger og forhold som har betydning for den langsiktige utviklingen av sentrum.

#### **4. Handel i lokalsentre og nærsentre**

I lokalsentre og nærsentre tillates etablering av handelsvirksomhet med samlet bruksareal inntil 3000 m<sup>2</sup>. Den samlede utvikling av handel i det enkelte lokalsenter og nærsenter må tilpasses senterets plass i by- og senterstrukturen.

Lokalsentre og nærsentre bør avgrenses i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplan.

#### **5. Andre områder for handel**

Andre områder for handel skal avsettes i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan.

Områdene skal være knyttet til byer og sentre i senterstrukturen, og dimensjoneres og tilpasses byen eller tettstedene de er knyttet til.

Følgende forhold skal vektlegges når det gjelder lokalisering og avgrensning:

- At avsetting av andre områder for handel baserer seg på dokumentasjon av eksisterende handelsvirksomhet, utviklingen i markedet, vurderinger av mål for handelsvirksomheten og potensial for fortetting.
- At avstand til sentrumssone/sentrum er kort, og innenfor rimelig gang- og sykkelavstand.
- At området har en hensiktsmessig funksjonell plassering i forhold til eksisterende bebyggelse, og et langsiktig utviklingsmønster for byen/tettstedet.
- At handelsetablering kan innpasses i en helhetlig og langsiktig arealbruk, slik at den ikke gir store negative konsekvenser for jordvern, friluftsliv, natur, landskap og kulturminner.

Det skal fastsettes maks tillatt utbygget bruksareal innenfor en bestemt tidsperiode for områdene, slik at handelsetableringer her ikke gir negative konsekvenser for senterstrukturen (jf 6 By- og senterstruktur). Det skal fastsettes maks tillatt utbygget bruksareal for området samlet, og det kan settes begrensninger på størrelsen på den enkelte handelsetablering.

Reisemotstand og sentrenes attraksjonskraft legges som grunnlag i analysene av virkningene for senterstrukturen, ut fra den samme faglige tilnærming som ligger til grunn for den regionale planen.

Følgende forhold skal vektlegges ved vurdering av påvirkning på senterstrukturen:

- Reduksjon av omsetning i senterstrukturen målt som antall år med tapt omsetningsvekst.
- Om påvirkningen primært er innenfor den aktuelle kommunes egen senterstruktur, eller om det er en betydelig påvirkning over kommunegrensen, og lokale vurderinger av virkningen av svikt i omsetning i senter/sentra.
- Andre områder for handel som ligger i umiddelbar tilslutning til sentrumssone/lokalsenter/nærsenter skal vurderes mindre restriktivt enn andre områder for handel som ligger i en viss avstand fra sentra.
- Andre områder for handel som er innenfor forbudssonen langs E18 skal vurderes særlig restriktivt for å unngå en uthuling av forbudet mot handelsetableringer langs E18.

## **6. Miljøvennlig transport**

Ved lokalisering og avgrensning av sentrumssoner, lokalsentra, nærsentra og andre områder for handel skal det legges til rette for miljøvennlig person- og varetransport.

Det må tas hensyn til transportsystemets utforming, trafiksikkerhet, kapasiteten i vegnettet og miljøvirkninger av økt trafikk.

Sentrumssoner, lokalsentra, nærsentra og andre områder for handel skal ha god kollektivdekning, være tilknyttet overordnet sykkelvegnett og ha et godt utformet transportnett for gående.

Ved fastsetting av disse sonene bør det som del av kommuneplanleggingen utarbeides parkeringsnormer med maksimumskrav tilpasset senterets størrelse og funksjon jf. by- og senterstrukturen.

Andre områder for handel skal ligge på eller ved en hovedrute innen kollektivnettet.

Nærhet til jernbanestasjon (maks 500 meters avstand) eller godsbanegård regnes som et særlig lokaliseringsfortrinn.

## **7. Unntak og overgangsregler**

Inntil sentrumssoner er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplaner, gjelder sentrum og sentrumssoner slik de er avgrenset i Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold (2003) og lagt ved retningslinjene jf. punkt 8.

Gjennomføring av allerede godkjente reguleringsplaner som tillater handel med plasskrevende varer i tråd med Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold (2003), vurderes av kommunen.

Gjennomføring av allerede godkjente reguleringsplaner som både er i strid med fylkesdelplanen for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling (2003) og planbestemmelsen i den regionale planen for handel og sentrumsutvikling, vurderes av regional planmyndighet.

Inntil kommuneplanene er revidert og andre områder for handel er etablert, må det til hver enkelt sak om handelsetablering utenfor sentrumssone, lokalsentre og nærsentre konsekvensutredes virkninger av etableringen på senterstrukturen på linje med krav ved lokalisering og avgrensning av andre områder for handel.

## **8. By- og senterstruktur**

Regional plan for handel og sentrumsutvikling bygger på og viderefører by og senterstrukturen vedtatt i fylkesdelplanen for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold (2003). Beskrivelsen av senterhierarkiet i denne planen er normgivende for vurderinger av endringer i senterstrukturen.

Senterstrukturen som gjelder for den regionale planen justeres i tråd med endringer som er framkommet i forbindelse med behandling av relevante kommunale planer.

## 7.3 Regional planbestemmelse

### **1. Lokalisering og dimensjonering av store handelsetableringer i sentrum og andre områder for handel**

Etablering av handelsvirksomhet \* med et samlet bruksareal på over 3000 kvm eller utvidelse til over 3000 kvm samlet bruksareal er bare tillatt i sentrumssoner og andre områder for handel, slik disse er lokalisert og avgrenset i den til en hver tid gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan, jf. retningslinjene 1 - 8.

### **2. Forbud mot handelsetableringer langs E18**

Det tillates ikke etablering av handelsvirksomhet i et belte på 1 km på hver side av E18. Det er unntak for områder som inngår i sentrumssoner eller andre områder for handel, slik disse er avgrenset i den til en hver tid gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan, jf retningslinjene 1 til 8.

\* Med *handelsvirksomhet* forstås handel i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og eller medlemskort for å få adgang. Som handelsvirksomhet regnes også handel lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

### **Unntak Danebu**

Vedtatt av Miljøverndepartementet i brev av 12. september 2012:

Som unntak fra forbudet mot handelsetableringer langs E18 åpnes for at Larvik kommune og Sandefjord kommune i samarbeid får anledning til å avsette et område på til sammen 60 - 80 daa til formål handel på Danebu. Hensikten med unntaket er å gi mulighet for at det på dette området etableres en enkelt større handelsvirksomhet med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, og uten at dette utvikler seg til et handelsområde med flere virksomheter. Dersom unntak skal gis må reguleringsplan fremmes innen fire år fra tidspunkt for Miljøverndepartementets godkjenning

Følgende forhold må sikres ved behandling av reguleringsplan og byggesak for den avsatte tomten:

- At hensikten med unntaket som del av den regionale planen for handel og sentrumsutvikling vurderes å være oppfylt.
- At det blir etablert god kollektivdekning til områder
- At en effektiv arealbruk blir lagt til grunn.

Dersom disse forhold ikke er oppfylt, vil dette være grunnlag for innsigelse.

## **8 HANDLINGSPROGRAM**

### **Oppfølging av regional plan med bestemmelse og retningslinjer**

Vedtatt og godkjent regional plan skal legges til grunn for statens, kommunenes og fylkeskommunens planlegging i fylket. I forbindelse med implementering og drift av planen vil flere aktiviteter bli gjennomført.

### **Fagseminar og veiledningsmateriell**

Vestfold fylkeskommune vil hvert år følge opp planen med fagseminar. Fylkeskommunen vil også utarbeide og formidle veiledningsmateriell etter hvert som aktørene høster erfaringer med bruk av den regionale bestemmelsen og retningslinjene. Det gjelder både i Vestfold og andre steder i landet.

### **Vedlikeholde og utvikle analysemodellen**

I samarbeid med regionale statlige myndigheter og kommunene vil fylkeskommunen vedlikeholde og utvikle analysemodellen som er brukt ved utarbeidelsen av den regionale planen, slik at dette kan være et tilgjengelig verktøy for planleggingsformål i Vestfold.

### **Oversikt over avgrensning av sentrumssoner og andre områder**

En oversikt med avgrensning av sentrumssoner og andre områder for handel vil utarbeides og ajourføres av fylkeskommunen årlig. Den skal være til hjelp for regionale statsetater og andre som behandler planer etter plan- og bygningsloven, samt til hjelp for kommunens planarbeid. Her vil det også inngå en framstilling av areal godkjent til handelsvirksomhet.

### **Kollektivruter**

Til bruk for aktørene vil fylkeskommunen sørge for oppdatering av digitale kart med kollektivrutene slik at disse enkelt kan benyttes i kommunenes planlegging.

### **Faglig innspill parkering**

I samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkeskommunen og kommunene skal det utarbeides faglig innspill som kan benyttes av kommunene i deres arbeid med parkeringspolitikk og parkeringsbestemmelser tilknyttet de enkelte planene.

### **Kollektivtransportplan**

Fylkeskommunen ønsker å legge til rette for konstruktive dialoger som gjør det mulig å få til bedre kobling mellom kommunenes planlegging, kollektivtransportplanleggingen og fylkesvegplanen.

## Kommuneplanleggingen

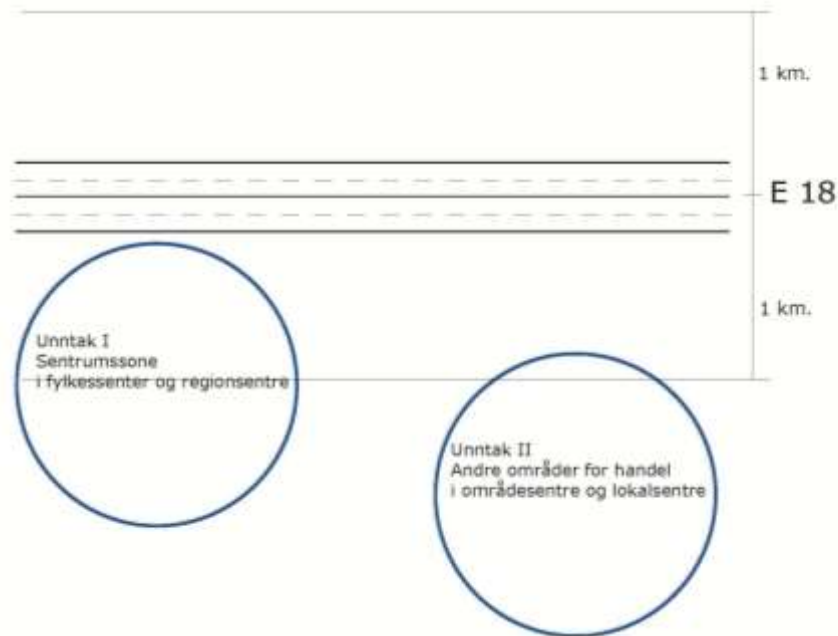
Den enkelte kommune følger opp den regionale bestemmelsen og retningslinjene i forbindelse med egen kommuneplanlegging. Kommuner som ønsker bistand i arbeidet med å utrede andre områder for handel i forbindelse med kommuneplanleggingen, vil kunne få det fra fylkeskommunen. Hvordan dette skal løses, avtales direkte med den enkelte kommune.



Figur 20 Kartet viser oppdatert senterstruktur for Vestfold i henhold til Fylkesdelplan for kjøpesentre og sentrumsutvikling vedtatt 2003 og etterfølgende endringer som behandling av enkeltsaker.

# Vedlegg 1 Illustrasjoner til retningslinjene

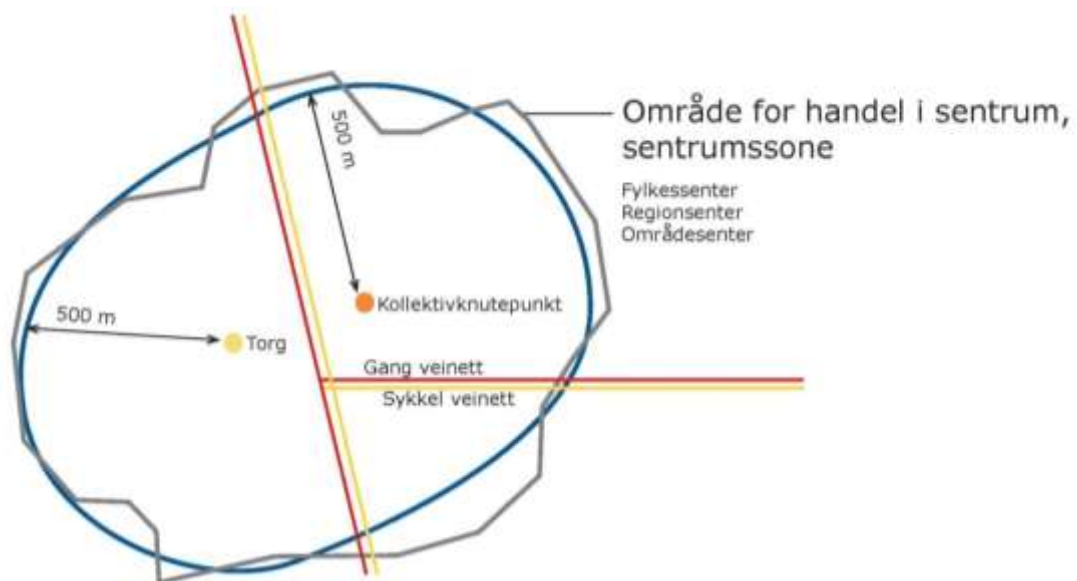
## Illustrasjoner



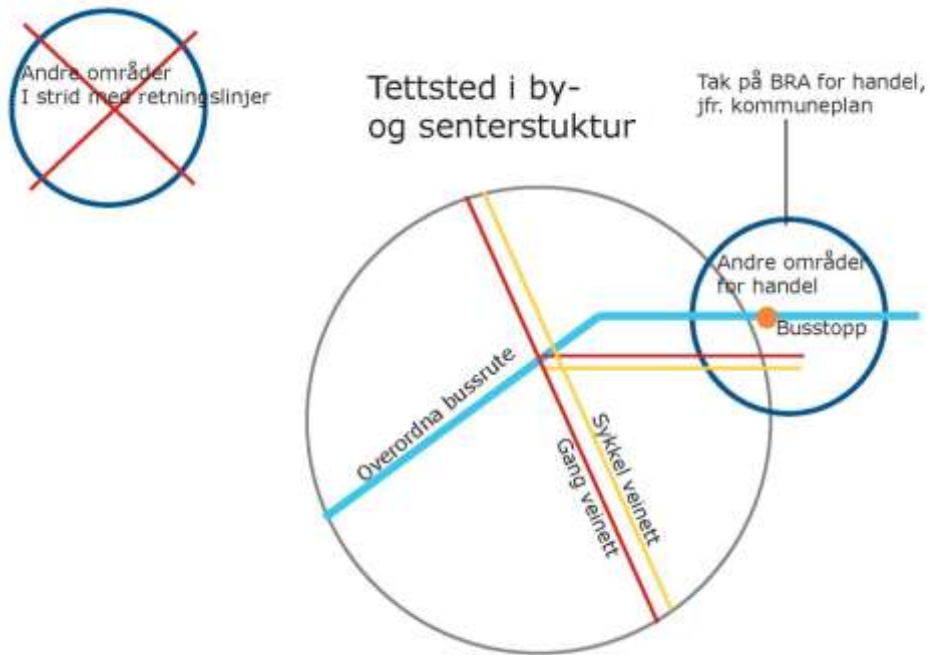
Figur 21 Figuren viser prinsippet for byggeforbudssona langs E-18 og mulige unntak.

Unntak I gjelder når avgrenset sentrumssone kommer innenfor 1km sonen

Unntak II gjelder når andre områder for handel kommer innenfor samme sone. Her er det unntak for andre områder for handel knyttet til områdesentre og lokalsentre, men ikke nærsentre.



Figur 22 Figuren viser prinsipper for avgrensing av sentrumssonene i fylkessenter, regionsentre eller områdesentre.



Figur 23 Figuren viser hvordan andre områder for handel kan lokaliseres i forhold til sentre i by og tettstedstrukturen, tettstedsavgrensning og miljøvennlig transport.

### **Kart over sentrum og sentrumssoner i fylkessentre, regionsentre og områdesentre**

Kartene er hentet fra Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold (2003). De viser sentrum og sentrumssone for fylkessenteret, regionsentrene og områdesentrene. Avgrensingen benyttes som områder for handel i sentrum, sentrumssoner, inntil kommuneplanenes arealdeler er revidert eller egne kommunedelplaner utarbeidet i tråd med vedtatt bestemmelse og retningslinjer.



*Figur 24 Sentrum og sentrumssone Svelvik*



*Figur 26 Sentrum og sentrumssone Hof*



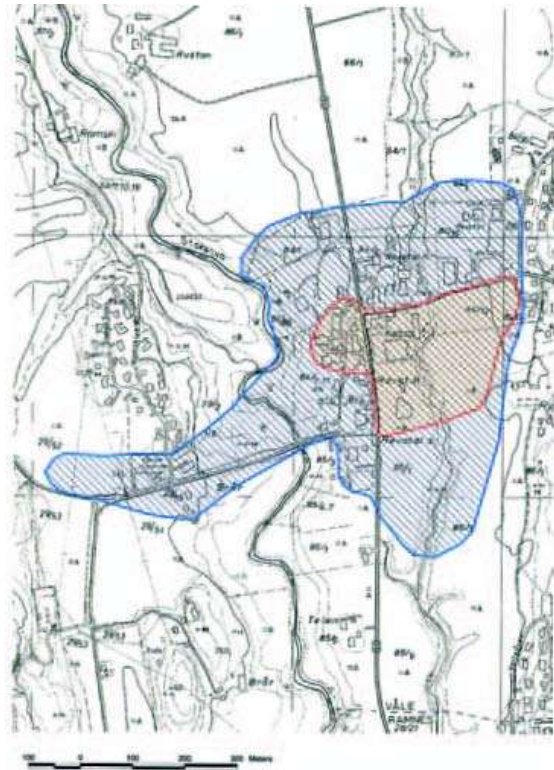
*Figur 25 Sentrum og sentrumssone Sande*



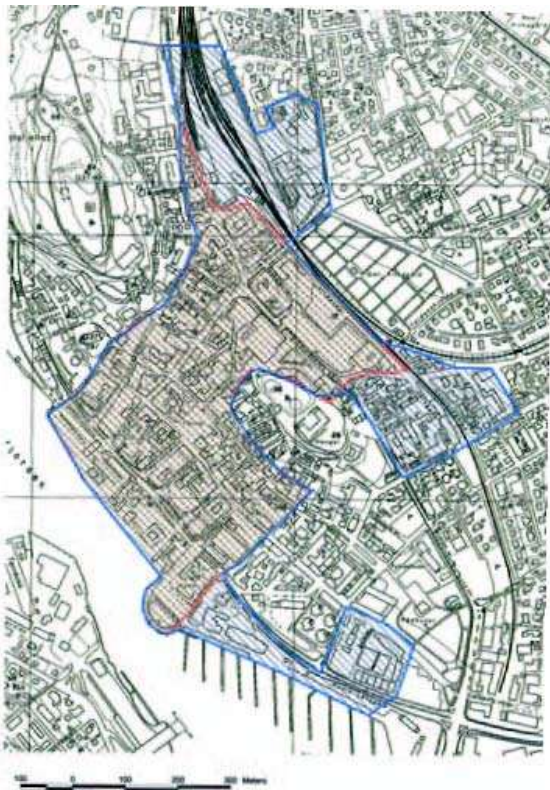
*Figur 27 Sentrum og sentrumssone Holmestrand*



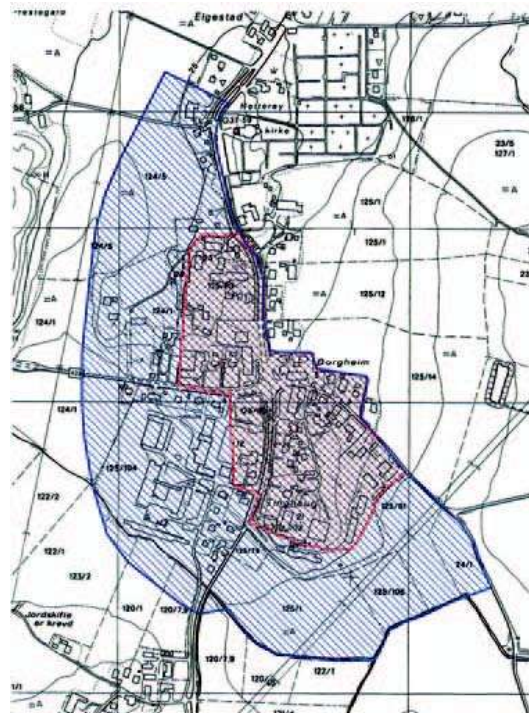
Figur 28 Sentrum og sentrumssone Horten



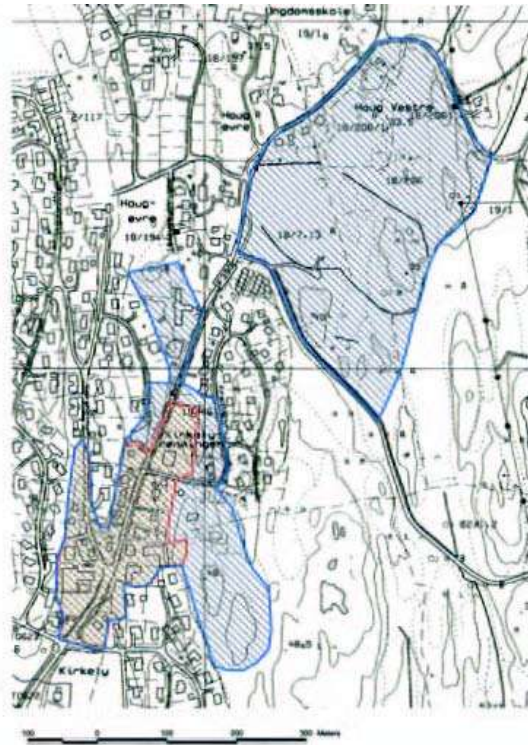
Figur 30 Sentrum og sentrumssone Revetal



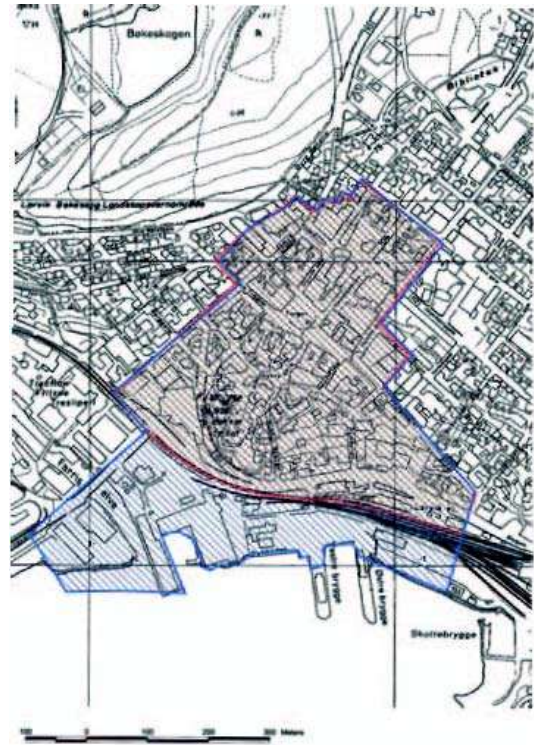
Figur 29 Sentrum og sentrumssone Tønsberg



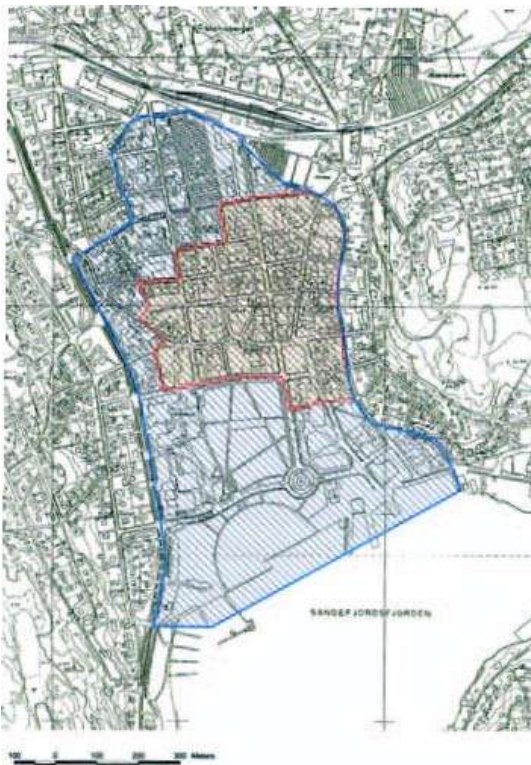
Figur 31 Sentrum og sentrumssone Borgheim



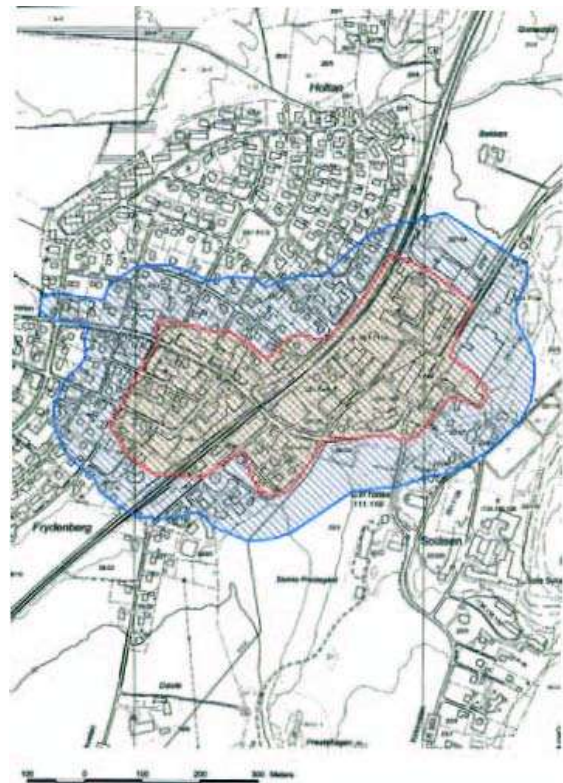
Figur 32 Sentrum og sentrumssone Tjøme



Figur 34 Sentrum og sentrumssone Larvik

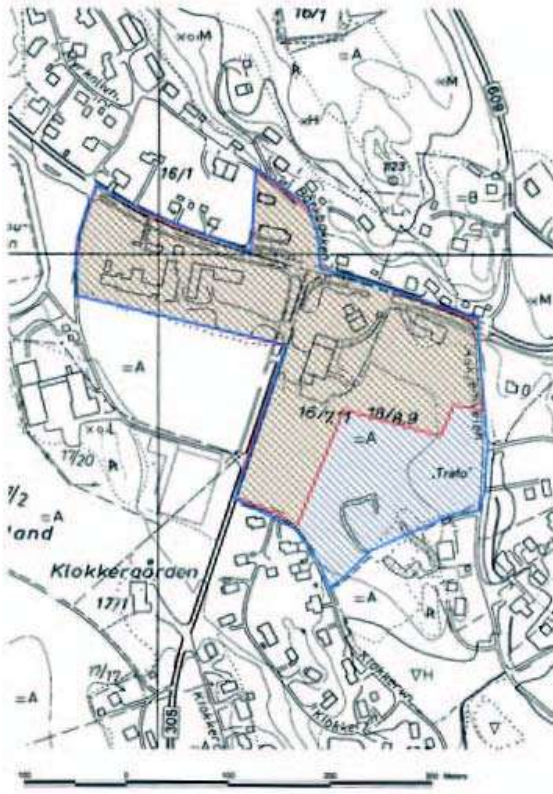


Figur 33 Sentrum og sentrumssone Sandefjord



Figur 35 Sentrum og sentrumssone Stokke

Figur 36 Sentrum og sentrumssone Andebu



## Vedlegg 2 Konsekvenser av regional planbestemmelse og retningslinjer - oppsummering

Dette er en regional plan med retningslinjer for utbygging og skal alltid konsekvensutredes jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 2. Fylkeskommunen er ansvarlig myndighet. Planprogrammet er behandlet i tråd med regelverket. Sammen med utredninger, analyser og fagnotat er de tilgjengelig på fylkeskommunens nettside [www.vfk.no](http://www.vfk.no). Utredninger av konsekvensene er gjort parallelt med og integrert som en del av planarbeidet og oppsummert i dette dokumentet.

Konsekvenser av forslag til regional plan med regional planbestemmelse og retningslinjer er vurdert mot de viktigste målene for arbeidet slik de er gjengitt i kapittel 1. Målene er sortert i fire tema. Med bakgrunn i analyser og utredningene, vurderes det om planen med bestemmelse og retningslinjer vil bidra til å nå målene innenfor temaene.

Tema	Vurdering
Attraksjonsverdi og konkurransekraft	Styrking av gjeldende senterstruktur vil gi den sterkeste attraktiviteten for handel totalt sett, større økonomiske ringvirkninger til annen virksomhet, sterkere impuls til den kreative byen og større bidrag av investeringskapital til krevende byutviklingsprosesser.  <b>+ positiv konsekvens</b>
Senterstruktur og handel	Byalternativet med lokalisering av handel i tilknytning til eksisterende senterstruktur er det eneste alternativet som gir økning i omsetningen i alle sentra. Omsetningsveksten er størst og synes å ha størst betydning for Larvik sentrum.  <b>+ positiv konsekvens</b>
Transportomfang	Analysene viser at utslagene for transportarbeidet er små gitt senterstrukturen i Vestfold. Styrking av sentrumsområdene vil øke mulighetene for bedring av kollektivtilbudet og bety en dreining av utviklingen som på sikt kan få større betydning.  <b>0/(+) ingen endring i konsekvenser, men styrket mulighet for bedring i kollektivtilbudet på sikt</b>
Arealforvaltning	Analysen viser at det er sannsynlig at handelsetableringer vil skape arealkonflikter. Det er behov for konkrete vurderinger for hver enkelt sak.  <b>(-) det er stor sannsynlighet for arealkonflikter</b>

## Vedlegg 3 Kort beskrivelse av prosessen

Regional plan for handel og sentrumsutvikling ble vedtatt med 32 mot 7 stemmer av Fylkestinget i Vestfold 20. oktober 2009.

Statens vegvesen hadde vesentlige innvendinger til at det ble innarbeidet en unntaksbestemmelse i den regionale planen knyttet til området Danebu i sin høringsuttalelse datert 27. august 2009 (Dok. ref. 200701379-104).

I forbindelse med behandlingen i fylkestinget ble det også stilt krav om lovlighetskontroll (Dok. ref. 200701379-123).

I brev av 12. september 2012 vurderte Miljøverndepartementet lovligheten og selve unntaksbestemmelsen. Miljøverndepartementet vedtok følgende ny unntaksbestemmelse i den regionale planbestemmelsen:

"Som unntak fra forbudet mot handelsetableringer langs E18 åpnes for at Larvik kommune og Sandefjord kommune i samarbeid får anledning til å avsette et område på til sammen 60 - 80 daa til formål handel på Danebu. Hensikten med unntaket er å gi mulighet for at det på dette området etableres en enkelt større handelsvirksomhet med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, og uten at dette utvikler seg til et handelsområde med flere virksomheter. Dersom unntak skal gis må reguleringsplan fremmes innen fire år fra tidspunkt for Miljøverndepartementets godkjenning.

Følgende forhold må sikres ved behandling av reguleringsplan og byggesak for den avsatte tomten:

- At hensikten med unntaket som del av den regionale planen for handel og sentrumsutvikling vurderes å være oppfylt.
- At det blir etablert god kollektivdekning til områder
- At en effektiv arealbruk blir lagt til grunn.

Dersom disse forhold ikke er oppfylt, vil dette være grunnlag for innsigelse "

Med dette vedtaket er hele den Regionale planen avklart og ferdig behandlet.

Planen er en revisjon av Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Planen inneholder en regional planbestemmelse, hjemlet i ny plan- og bygningslov. I plandokumentet oppsummeres analyser og notater utarbeidet i forbindelse med tillegg/revisjon av fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Det gjelder:

- *Analyse av senterstruktur, handel og transport* utarbeidet av Asplan Viak ved Paal Grini
- *Vestfold som vinner. Om styring av handelslokalisering for å oppnå vekstkraft i byutviklingen- for å styrke den samlede attraksjonsverdien for "Vestfoldbyen"* utarbeidet av Rune Kippersund
- *Plan- og bygningsloven som virkemiddel i arbeidet med lokalisering av handel* ved Erik Plathe
- *Arealkonsekvenser* av Vestfold fylkeskommune med bistand av Gunnar Ridderstrøm

Plandokumentet inneholder retningslinjer, planbestemmelse og handlingsprogram. Konsekvensene av planen oppsummeres på et overordnet og strategisk nivå for fire sentrale målområder.

- Senterstruktur og handel
- Transportomfang
- Attraksjonsverdi og konkurransekraft
- Arealforvaltning

Arbeidet før høringsfasen pågikk i perioden fra september 2007 til november 2008. Arbeidet har vært ledet av Vestfold fylkeskommune ved Rune Kippersund og Kari Arnesen, i samarbeid med Asplan Viak ved Sigrid Stokke. En prosjektgruppe har vært aktivt med i arbeidet. Den har bestått av administrative representanter for de berørte kommunene og regionale statsetater:

- Larvik kommune ved Hege Eick, Hanne Holmen (til mai 2008) og Anne Therese Anvik (fra juni 2008)
- Sandefjord kommune ved Asbjørn Dag Hansen og Margrethe Løgavlen,
- Stokke kommune ved Morten Lysheim (fra juni 2008)
- Tønsberg kommune ved Svend Bergan Grane
- Horten kommune ved Tore Rolf Lund
- Holmestrand kommune ved Marianne Hjorth (til mai 2008) og Åse Dahl (fra juni 2008)
- Statens vegvesen ved Gunnar Ridderstrøm og Øyvind Flåtten
- Fylkesmannen i Vestfold, Miljøvern avdelingen ved Pål Otto Hansen.

Før utkast til bestemmelse ble sendt på høring var det arrangert to seminarer med bred deltakelse fra Vestfoldsamfunnet (80 og 100 deltakere). Fylkesutvalget, Verdiskaping Vestfold og KSs ordfører og rådmannsmøte har deltatt aktivt. Fra Asplan Viak har også Erik Plathe og Paal Grini deltatt i hele prosjektperioden. Vi vil takke for engasjert og konstruktivt samarbeid.



Vestfold fylkeskommune Svend Foynsgate 9 3126 Tønsberg 33 34 40 00

[www.vfk.no](http://www.vfk.no)