

Næringstransporten i Grenland

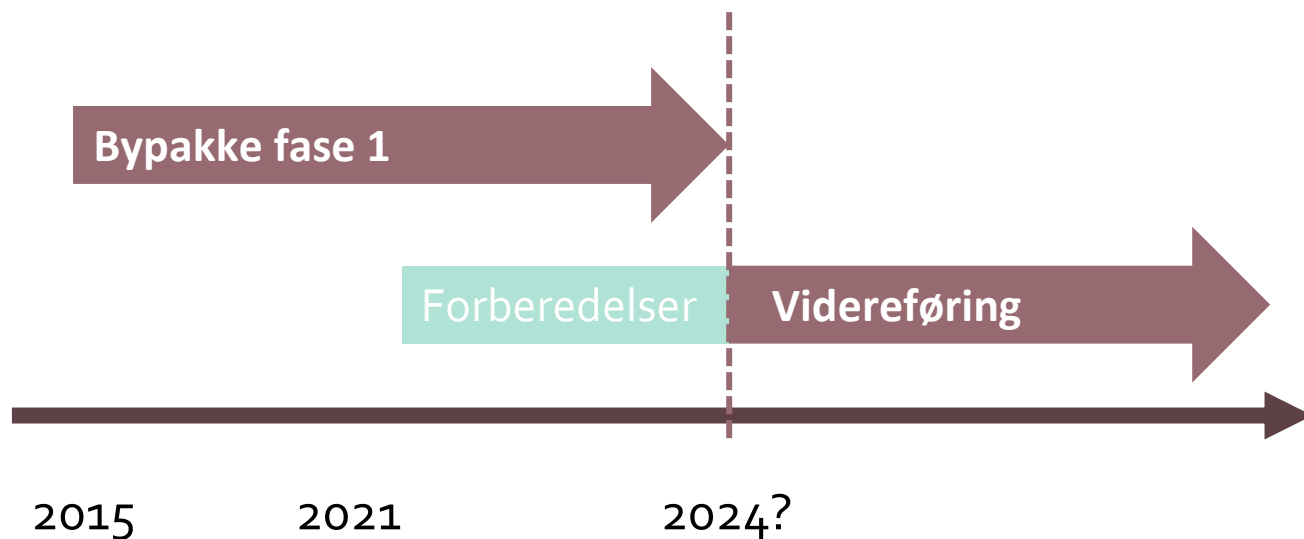
Nye analyser

Frokostmøte 16.november 2021



Vi forbereder ny bypakke

- Bypakke Grenland fase 1 er nedbetalt om ca 3 år
- Det tar tid å avklare innhold og finansieringsløsning
- Felles vedtak i kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble, og Vestfold og Telemark fylkeskommune om oppstart av forberedelser våren 2021.
- Vi planlegger for framtida



Hovedmål Bystrategi Grenland

Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger

I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange

Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft

Hvordan skal vi nå målene?

Helhetlig virkemiddelbruk



Infrastruktur

Vei, gange, sykkel,
buss og tog



Driftstiltak

Sykkel, gange og
kollektivtransport



Attraktiv by

Bymiljø og konsentrert
arealutvikling



Ny teknologi

Førerløse kjøretøy, sensor-
teknologi, delingsøkonomi



Kommunikasjon

Informasjon og holdnings-
skapende arbeid



Bildempende tiltak



Hvor er vi i prosessen nå?



Kunnskapsgrunnlag 2021

Analyse av
overordna transportnett

Kollektivtransport

Gange og sykkel

By- og næringsutvikling

Næringstransport og
persontransport med bil

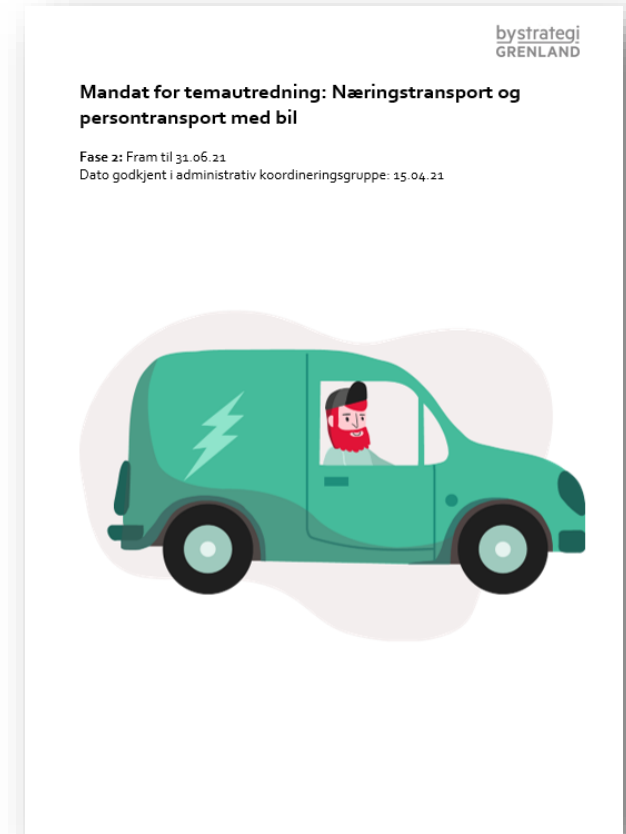


Temarapport: Næringstransport og persontransport med bil



Vi trenger mer kunnskap for å sette sammen en målretta bypakke

- Evaluering av gjeldende planer/ strategier
- Nåsituasjonen - status og behov
- Hovedutfordringer og muligheter
 - Hovedutfordringer i dagens Grenland
 - Muligheter/ potensialet i et framtidig transportsystem?
- Mulige satsingsområder, hva og hvor?
- Prosjekter og virkemidler i framtidig pakke



► Nærings- og nyttetransportens utfordringer i Grenland



Presentasjon av hovedresultater fra temautredning om næringstransport og persontransport med bil

Alberte Ruud
Frokostmøte 16. november 2021

Hva mener vi med nærings- og nyttetransport?



Transport av varer og gods med små og store kjøretøy



Transport av tjenester

Transport av tjenester som må skje på destinasjonen (håndverkertransport, hjemmetjenester, utrykning) - ikke tjenestereiser i arbeid

Oppdatert kunnskapsgrunnlag for Bystrategi Grenland

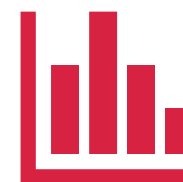
- Bred kartlegging av nærings- og nyttetransportens utfordringer og behov
- Grunnlag for anbefalinger om aktuelle innsatsområder



Gjennomgang av strategier, planer og utredninger

Gjeldende strategier og planer

Tidligere utredninger – Grenland og andre byområder



Innhenting av ny kunnskap

Analyser av dagens **reisestrømmer**

Arbeidsverksted og oppfølgende undersøkelse

Intervjuer med åtte bedrifter i Grenland

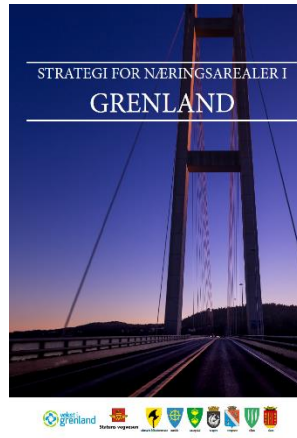
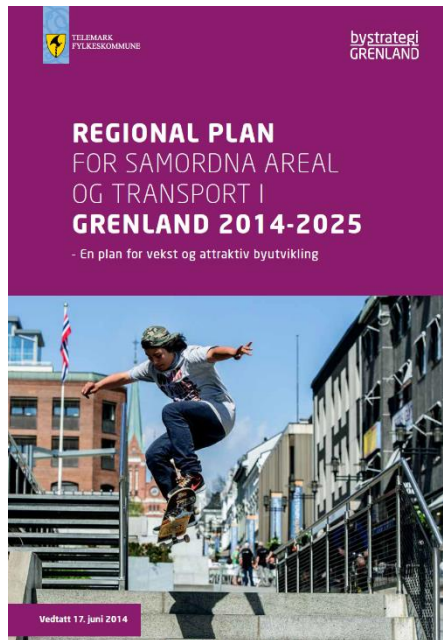
Undersøkelse blant 200 personer som jobber med sentrumsrettet vare- og nyttetransport

Hva vet vi om nærings- og nyttetransporten fra tidligere studier?

- ▶ Omfatter en rekke transportformer og virksomheter
- ▶ Ikke én felles overordnet målsetting, slik vi har et nasjonalt mål for persontransport i byområdene (nullvekstmålet).
- ▶ Mye fokus på virkninger av enkelttiltak, tre temaer som går igjen:
 - ▶ Fremkommelighetsutfordringer i transportkorridorene og inn mot byene
 - ▶ Manglende tilgjengelighet og fremkommelighet i sentrum
 - ▶ Behov for insentiver for overgang til null-/lavutslippskjøretøy (jf. mål om utslippsfri bydistribusjon i 2030)



Næringstransport omtales i flere planer og strategier for Grenland, men får ikke like mye oppmerksomhet som persontransporten



Kartlegging av nærings- og nyttetransportens utfordringer og behov



Fakta om arbeidsverksted og oppfølgende undersøkelse

Om arbeidsverkstedet



Gjennomført 6.9 2021



Digital samling og gruppearbeid

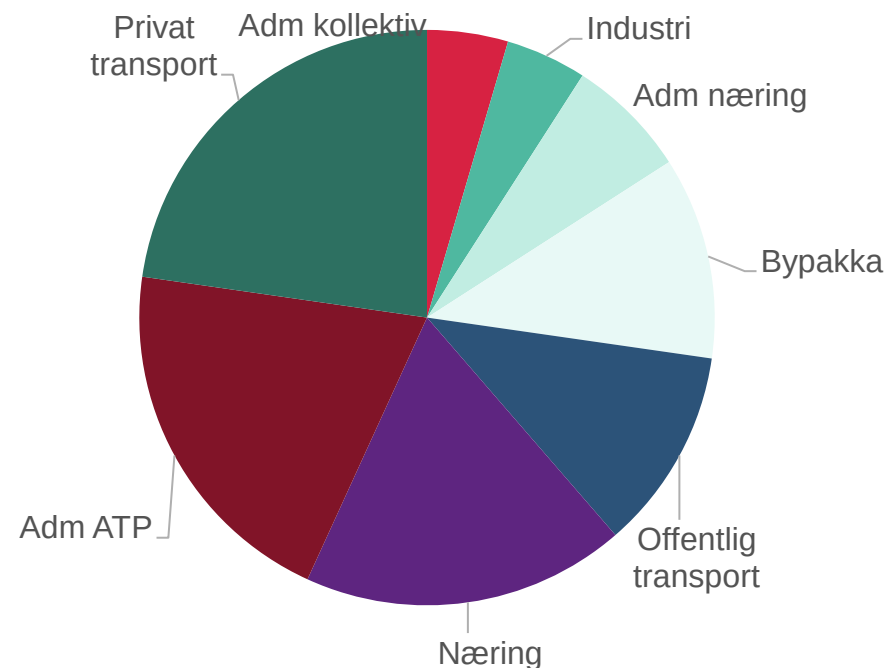


35 deltakere på verkstedet



17 svarte på oppfølgende undersøkelse
- 12 deltakere og 5 ikke-deltakere

Fordeling av deltakere



Fakta om undersøkelsen blant vare- og tjenestetransportører



Gjennomført uke 40 til uke 44 2021



Internettbasert spørreskjema



200 svar



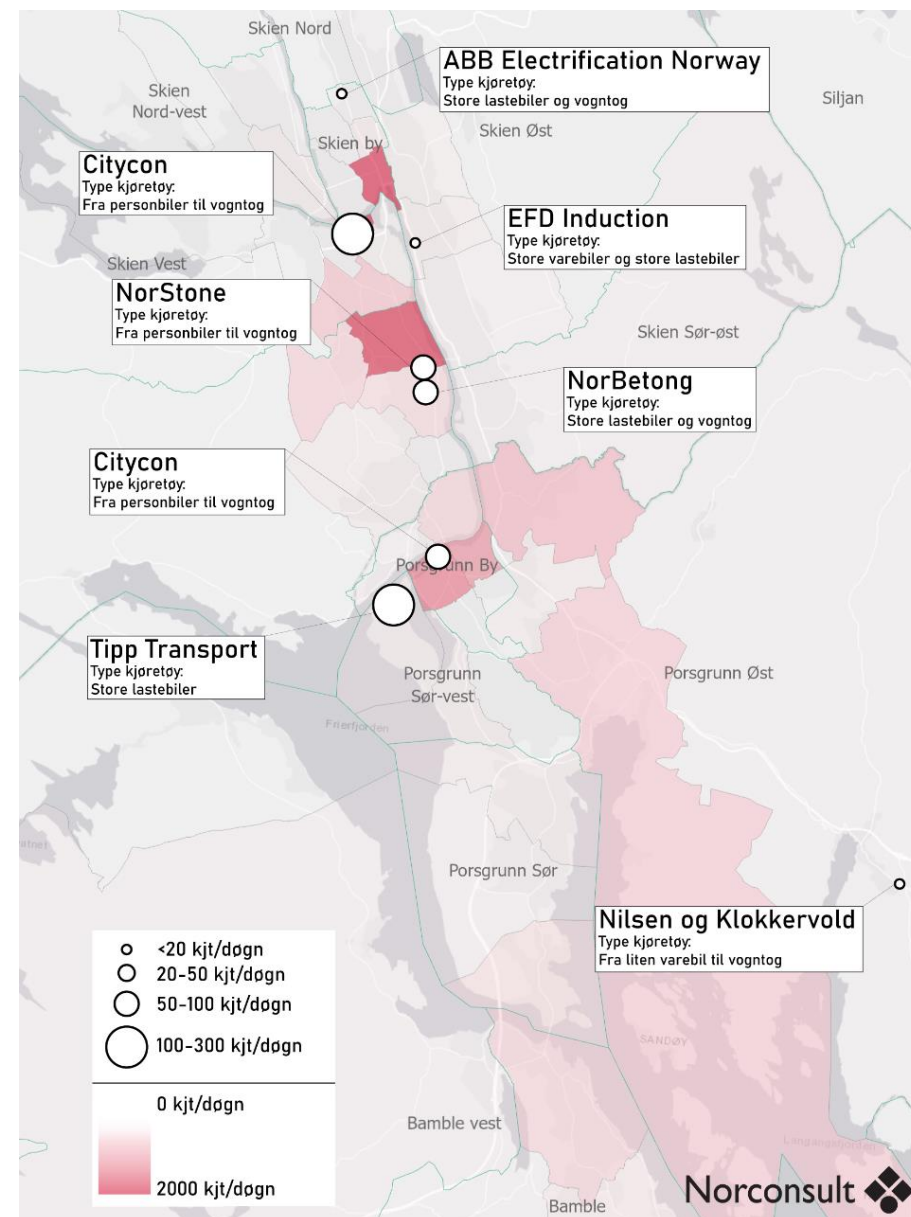
NB: Foreløpige resultater

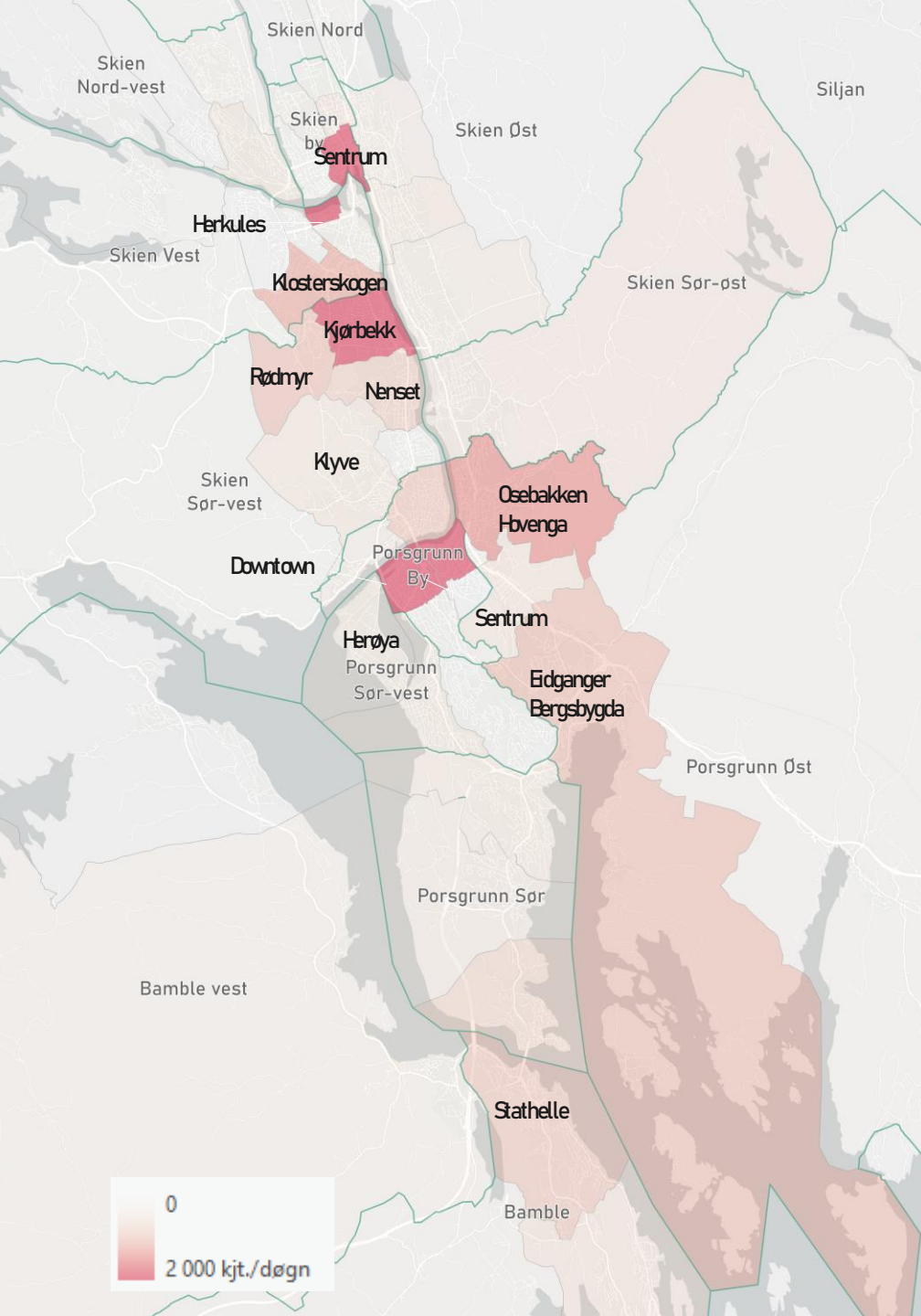
Intervjuer med bedrifter i Grenland

Åtte bedrifter som driver med transportvirksomhet, eller der transport inngår som en del av virksomheten

Telefonintervjuer og/eller spørsmål på e-post

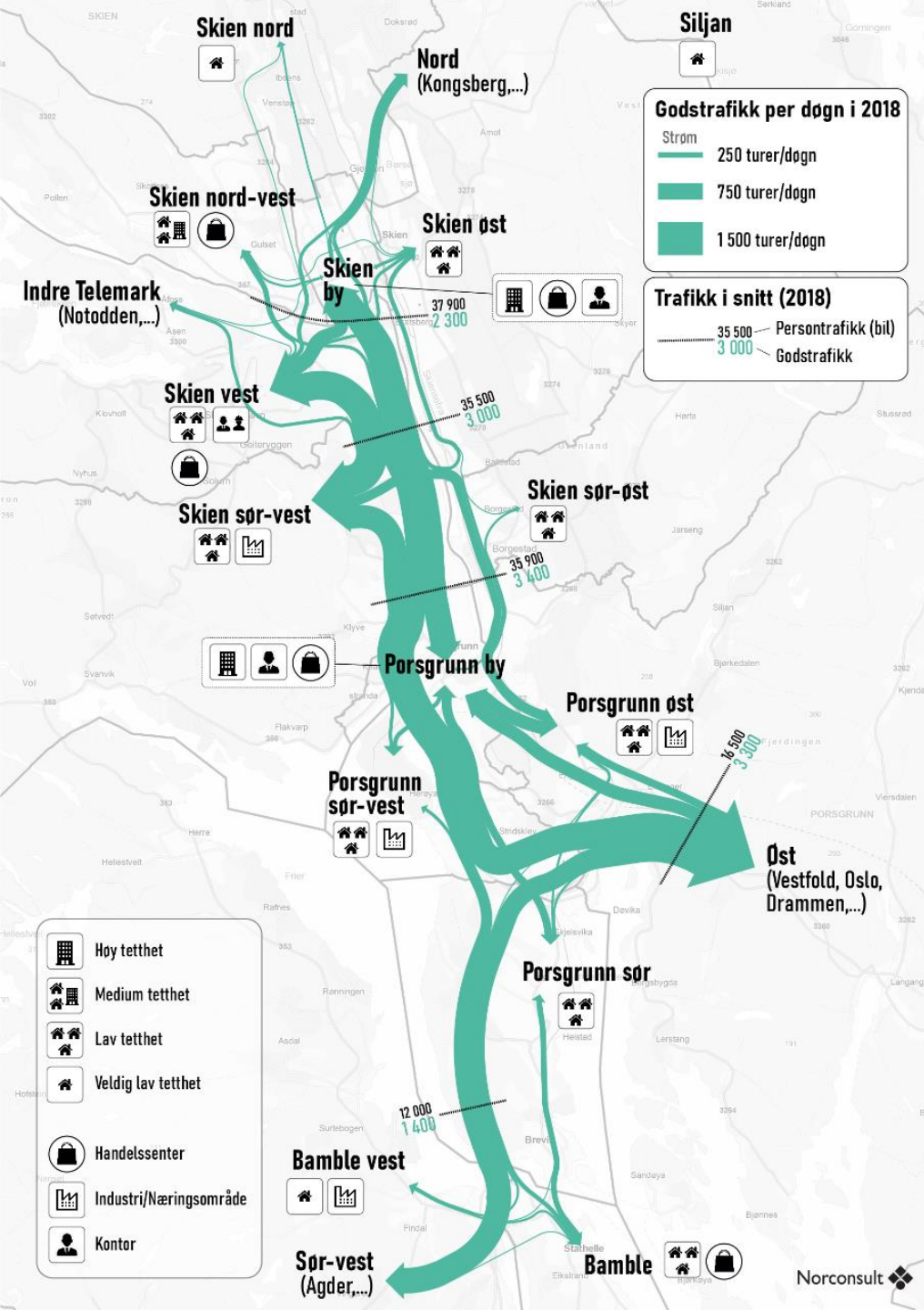
Gjennomført uke 43 til uke 44 2021





Hvor i Grenland er omfanget av gods- og varetransport størst? (kjt./døgn)

- ▶ Handelsområder og sentrumsområder
 - ▶ Skien og Porsgrunn by
 - ▶ Downtown
 - ▶ Herkules og nærliggende områder
 - ▶ Kjørbekk
- ▶ Bybåndet
 - ▶ Til sammen 4 000 turer per døgn til og fra Klosterskogen, Kjørbekk, Rødmyr, Nenset og Klyve



Reisestrømmer med gods- og varetransport

- ▶ Rv. 36 er hovedakse
- ▶ E18 viktig for gjennomgangstrafikk
- ▶ Den største reisestrømmen går i bybåndet mellom Skien og Porsgrunn - spesielt på vestsiden av elva
- ▶ Det er lite trafikk i nordlige og østlige deler av Skien kommune

Seks hovedutfordringer peker seg ut så langt

1. Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak
2. Flaskehalser i trafikksystemet
3. Uforutsigbarhet og manglende fremkommelighet ved stenging av veier
4. Manglende separering av ulike typer trafikk
5. Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport
6. Behov for mer samordnet planlegging og involvering av berørte aktører

1. Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

- ▶ Manglende tilgang til parkering i bysentrum og boligområder
- ▶ Reservert beboerparkering gjør det vanskelig for vare- og nyttetransport å finne parkeringsplasser
- ▶ Vanskelig adkomst til varehus og større butikker
- ▶ For dårlig tilrettelegging for varemottak fra større kjøretøy

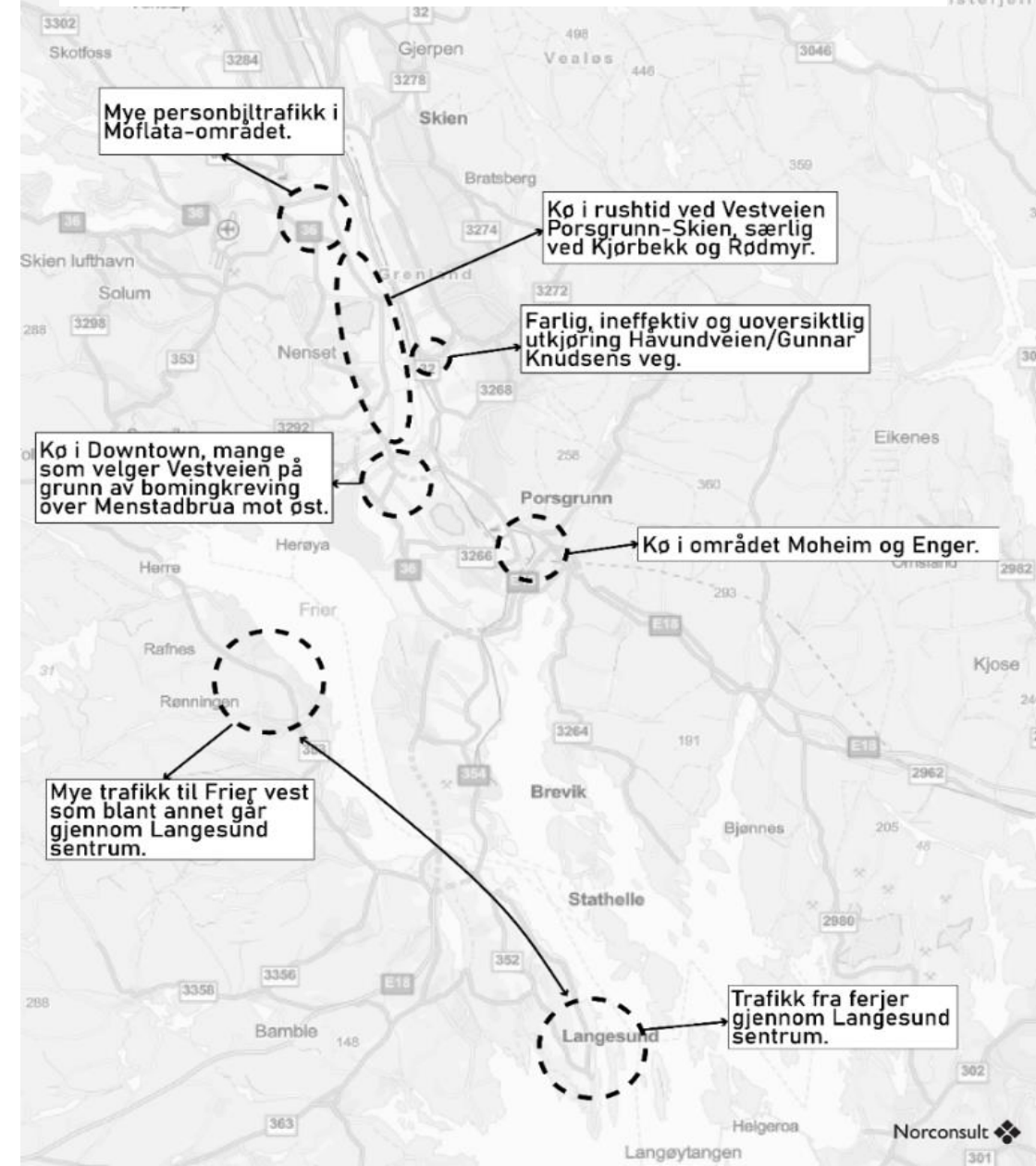


Eksempel fra Tønsberg

2. Flaskehalser i trafikksystemet

- Flaskehalser i trafikksystemet skaper kø og belaster framkommeligheten for alle typer kjøretøy

Eksempler på innspill fra arbeidsverkstedet
6. september 2021



Flaskehalser i trafikksystemet – innspill fra intervjuene med åtte bedrifter

- ▶ Flere av bedriftene vi intervjuet peker på kø og fremkommelighetsproblemer som en utfordring for gods- og varetransporten.
- ▶ På følgende strekninger opplever en eller flere av disse bedriftene fremkommelighetsutfordringer:
 - Strekningen fra E18 og opp til Skien / Brevik
 - Strekningen mellom Moheim til Hovenga (fv. 32)
 - Strekningen mellom Eidanger og Skien (fv. 32)
 - Sykehusregionen i nord - trafikale problemer i hele området nord for Vabakkentunnelen i Porsgrunn
 - Strekningen fra E18 til Rafnes



- ▶ For dårlig informasjon om alternative kjøreruter når veier må stenges
 - ▶ Spesielt ved stenging og omlegging av trafikken fra veier som har to kjøreretninger
- ▶ For liten grad av involvering av berørte aktører i planleggingsfasen før stenging av veier



Trafikken klumper seg nok voldsomt, særlig i nordre



4. Mangel på separering av ulike typer trafikk

- ▶ Blandet trafikk og mange konflikter mellom ulike transportbehov
- ▶ Varelevering konkurrerer om plassen med sykkelveier og myke trafikanter
- ▶ Flere av de intervjuede bedriftene peker på behovet for å separere gående og annen trafikk av hensyn til trafikksikkerhet



5. Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

- ▶ Tilrettelegging for overgang fra bil til kollektiv, gange, sykkel et viktig tiltak også for nærings- og nyttetransporten
- ▶ For lite dialog mellom kollektivselskap og næringsliv i forbindelse med etablering av nye næringsområder
- ▶ Samtidig gjør den gode tilgangen til parkeringsplasser ved arbeidsplassene det utfordrende å få et tilstrekkelig markedsgrunnlag for kollektivtransporten



6. Planlegging og overordnede grep

- ▶ Det er ikke i tilstrekkelig grad tatt høyde for at fortetting medfører økt transportbehov for nærings- og nyttetransporten
- ▶ Manglende involvering ved planlegging og utforming av vei- og gatenett



Anbefalte innsatsområder så langt



Bedre dialog og informasjonsflyt

- *Midlertidig veistenging:* System for dialog på tvers av veieier - én veieier bør ha et overordnet koordineringsansvar.
- *Utforming av vei-/gatenett:* Rutiner/arena for involvering av næringsliv i forbindelse med utforming av vei- og gatenett – minimum tidligfase
- Arena for løpende dialog bør vurderes

Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

Flaskehalser i trafikksystemet

Uforutsigbarhet og manglende fremkommelighet ved stenging av veier

Manglende separering av ulike typer trafikk

Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

Planlegging og overordnede grep

Samordning av areal-/parkeringsbehov

- Utforske mulighet til å gi nærings – og nyttepersonen bedre tilgjengelighet til sentrum
 - Potensial for omgjøring av eksisterende gateparkeringsplasser til vareleveringsplasser?
- Inngå avtaler med hjemmetjenesten om å slippe bøter ved ulovlig parkering?
- Potensial for samlast som gir færre varetransporter? Hente kunnskap og erfaring fra forsøk i andre byer

Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

Flaskehalser i trafikksystemet

Uforutsigbarhet og manglende fremkommelighet ved stenging av veier

Manglende separering av ulike typer trafikk

Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

Planlegging og overordnede grep

Bedre utnyttelse av veikapasiteten

- ▶ Prioritere tiltak som gir flere gang- sykkel – og kollektivreiser og færre bilreiser – frigjør plass til nærings- og nyttetransporten
- ▶ Tidsdifferensierte takster bidrar til å utnytte kapasiteten bedre over døgnet ved at flere unngår å reise i rushtiden ^[1]
 - ▶ Asplan Viak: Forkortet innkrevingsperiode for høyeste takst i kombinasjon med takstøkning vil kunne gi bedre utnyttelse av veikapasiteten
- ▶ Ny rv. 36 vil gi økt framkommelighet for næringstransporten, men også for personbiltrafikken
 - ▶ Oppfyllelse av nullvekstmålet forutsetter at det kompenseres med ulike former for bildempende tiltak

Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

Flaskehalser i trafikksystemet

Uforutsigbarhet og manglende framkommelighet ved stenging av veier

Manglende separering av ulike typer trafikk

Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

Planlegging og overordnede grep

^[1] [Tidsdifferensierte bomtakster virker - Samferdsel \(toi.no\)](#), [Effekten av trinn 1 i Oslopakke 3 på trafikken i Bærunssnittet. 2020.](#)

Kartlegge kritiske punkter

- ▶ Kartlegge om det er «konfliktfylte» punkter/områder med manglende separering som ikke er fanget opp i bypakkearbeidet
- ▶ Innspillskartet kan brukes som verktøy

Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

Flaskehalser i trafikksystemet

Uforutsigbarhet og manglende fremkommelighet ved stenging av veier

Manglende separering av ulike typer trafikk

Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

Planlegging og overordnede grep

Tiltak for å tilrettelegge for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

- Tilrettelegge for attraktive alternative transportformer (andre enn personbil)
- Sammenhengende sykkelnett og gangstier/fortau som er trygge og «inviterende»
- Krav til tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtilbud i forbindelse med utvikling av nye næringsområder
- Gjøre det mindre attraktivt å bruke bil på arbeidsreisen
 - Vurdere parkeringstilgjengelighet ved næringsområdene

Manglende parkeringstilgjengelighet og adkomst til varelevering/varemottak

Flaskehalser i trafikksystemet

Uforutsigbarhet og manglende fremkommelighet ved stenging av veier

Manglende separering av ulike typer trafikk

Ikke tilstrekkelig tilrettelegging for overgang til gange, sykkel og kollektivtransport

Planlegging og overordnede grep

Undersøkelse blant vare- og tjenestetransportører i Porsgrunn og Skien – foreløpige resultater



Spørsmål og utvalg

Spørsmål - hovedkategorier

Type transportvirksomhet

Når på dagen transportene blir gjennomført

Forsinkelser: Hvor ofte, når, hvor og årsaker

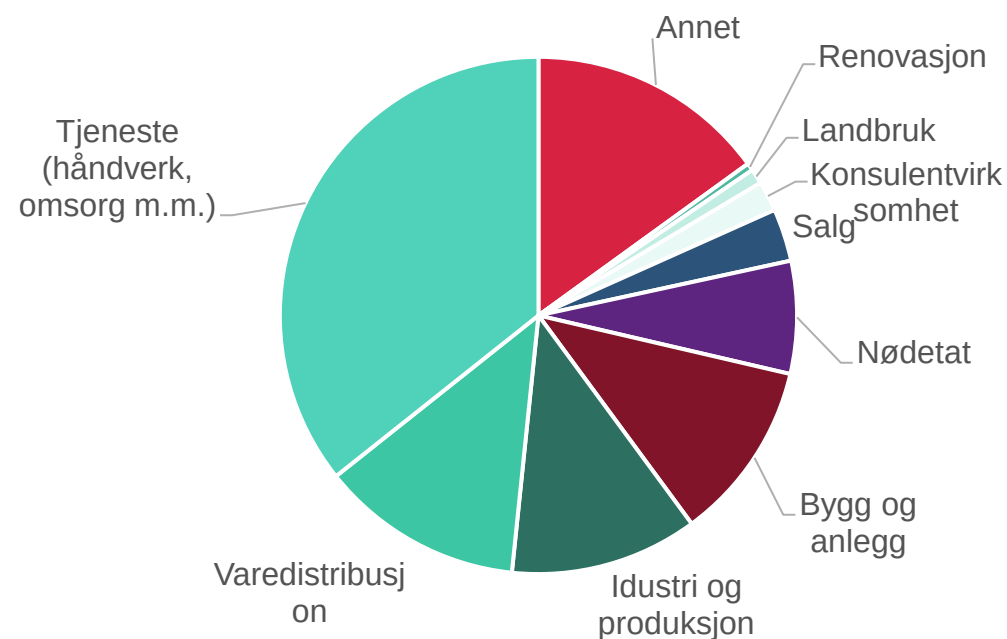
Parkerings- og stoppmuligheter

Trafikkfarlige situasjoner

Tilfredshet totalt sett

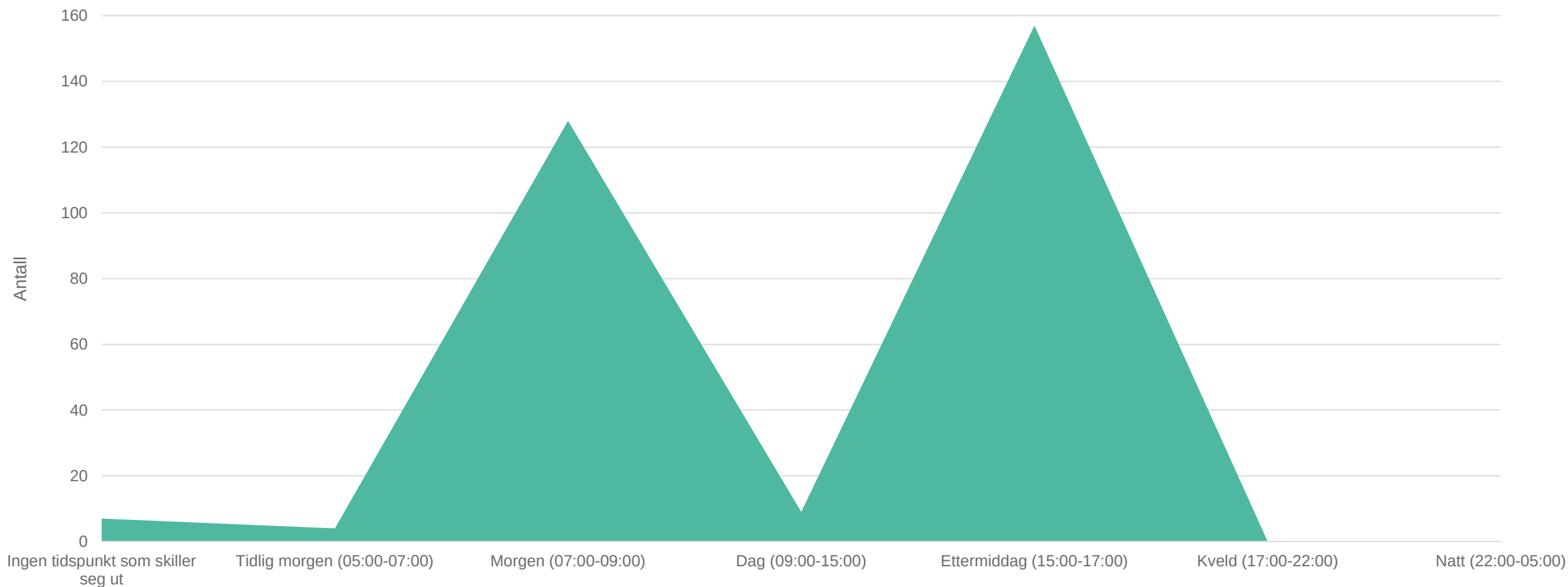
Forslag til tiltak

Fordeling av utvalget



Hvilken del av nærings- eller nyttetransporten utfører du?
Antall: 200.

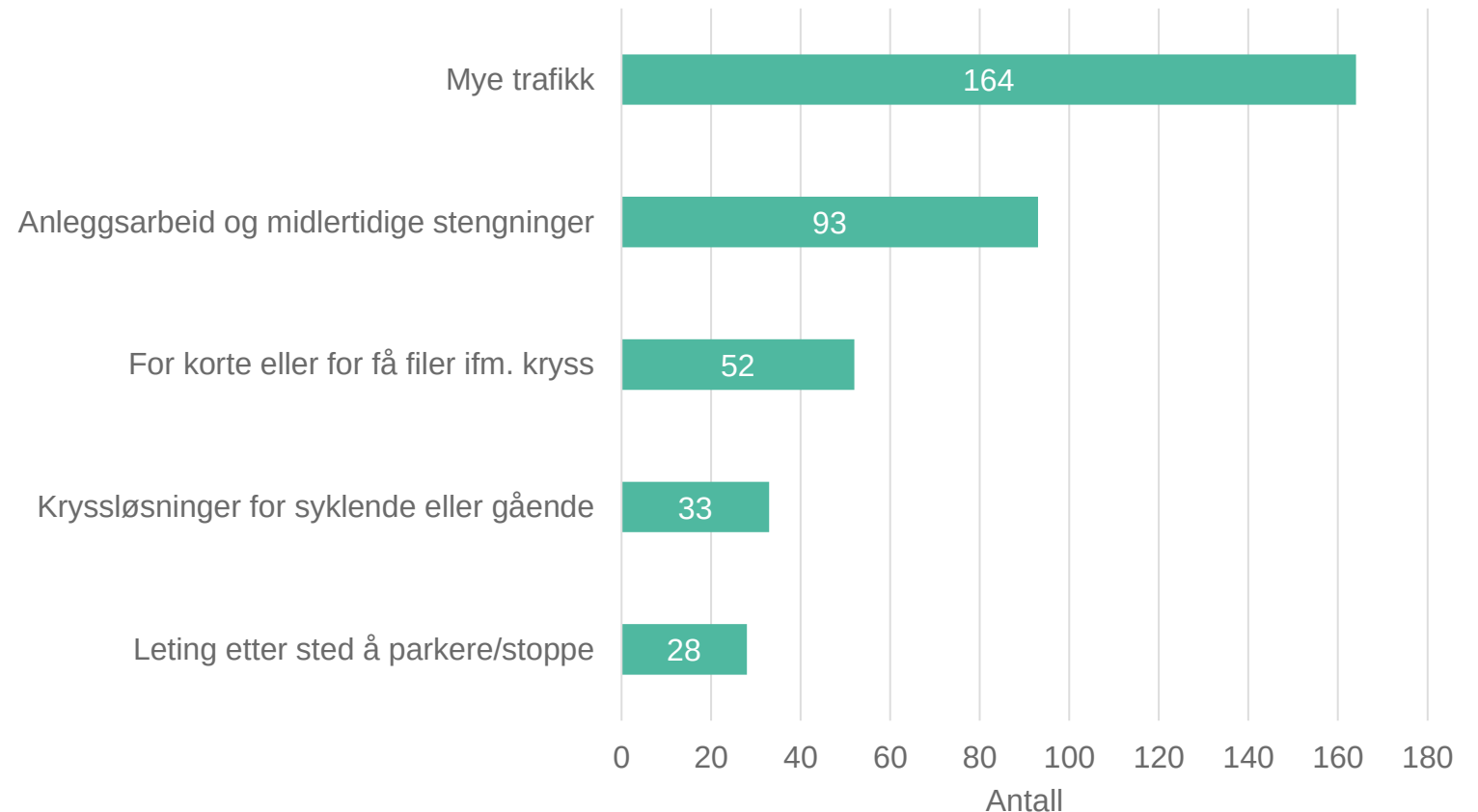
Mest forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrushet



I løpet av din arbeidsdag: når på døgnet opplever du vanligvis forsinkelser i trafikken? Flere svar mulig..

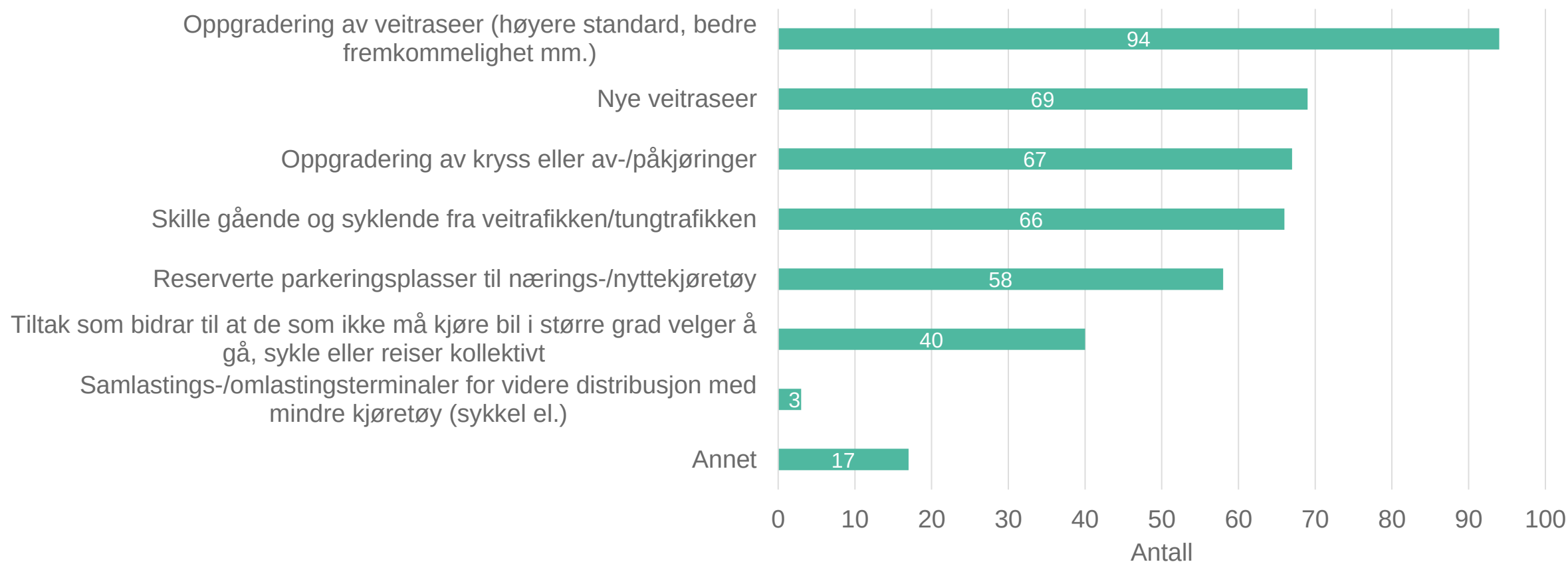
Mye trafikk hovedårsak til forsinkelser

- ▶ 93 prosent av de spurte (200) oppgir at de opplever forsinkelser i løpet av arbeidsdagen
- ▶ Viktigste årsaker
 - ▶ Mye trafikk (Skien sentrum, Porsgrunn sentrum øst og Moflata)
 - ▶ Anleggsarbeid (Skien sentrum, Porsgrunn sentrum øst og Skjelsvikdalen)



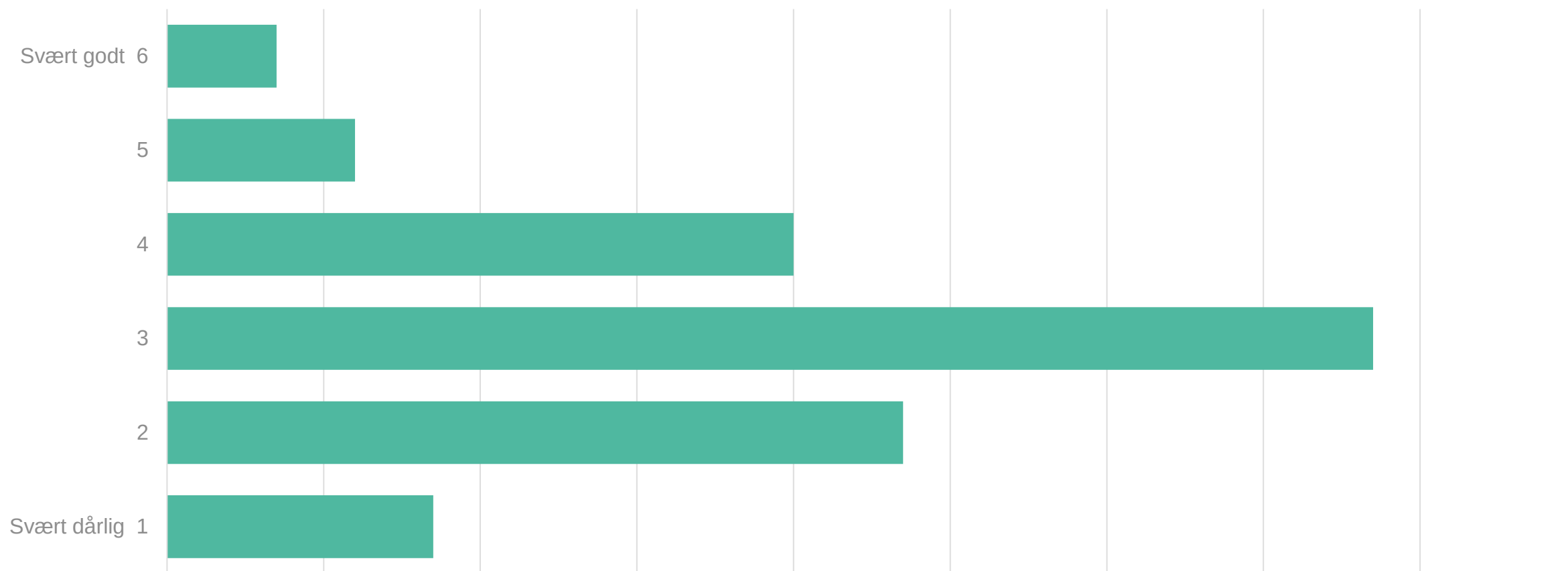
Hva er det som vanligvis skaper mest forsinkelser? Flere svar mulig.

Hvilken type tiltak vil etter din vurdering bidra mest til å forbedre forholdene for dine transportoppdrag?



Hvilken type tiltak vil etter din vurdering bidra mest til å forbedre forholdene for dine transportoppdrag? Flere svar mulig.

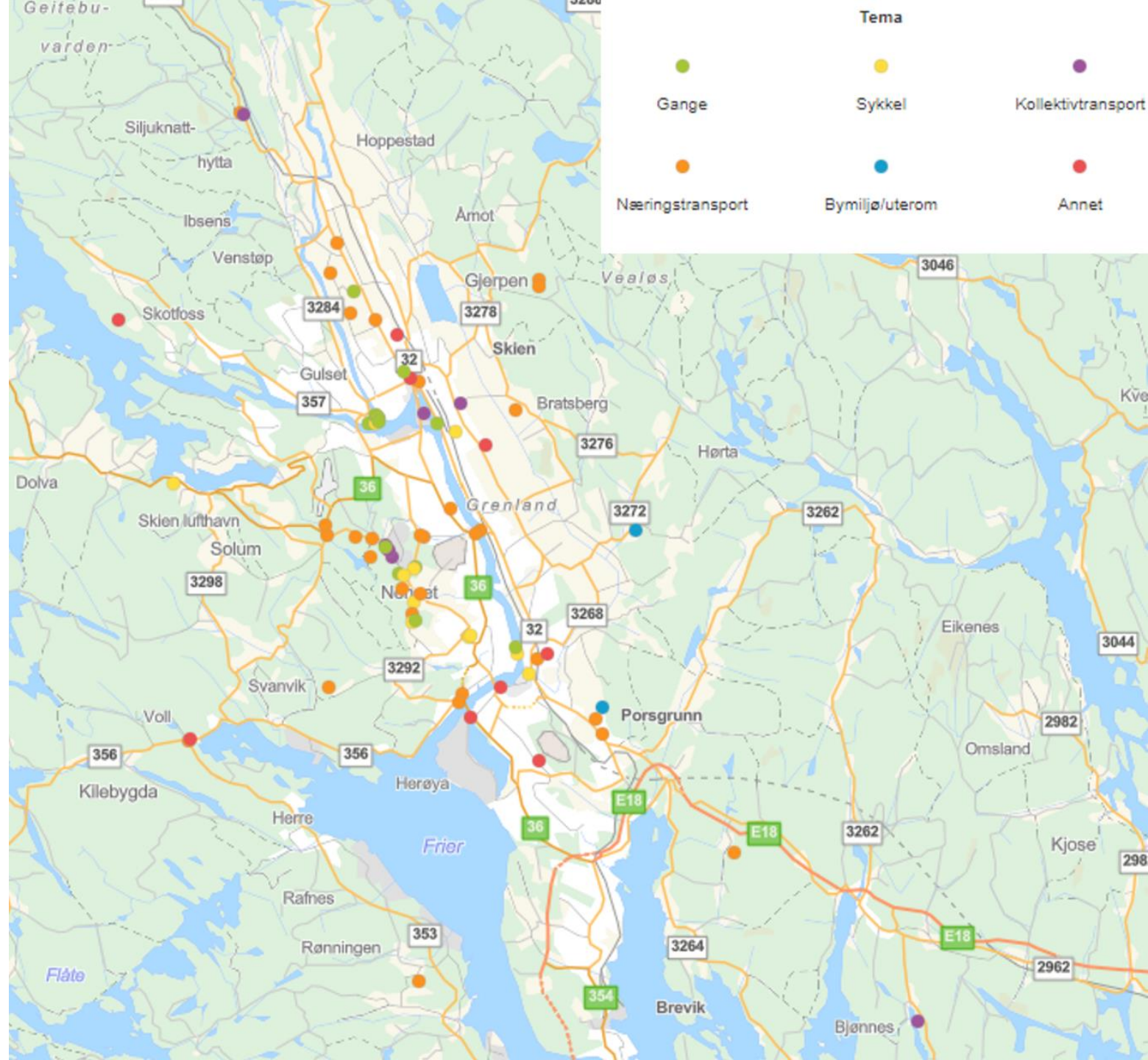
Totalt sett, hvor godt er det tilrettelagt for transportoppdragene du utfører i Grenland?



Totalt sett, hvor godt er det tilrettelagt for transportoppdragene du utfører i Grenland? Svar på en skala fra 1-6, hvor 1 = "Svært dårlig" og 6 = "Svært godt"?

Innspill i det digitale kartet

- Det har kommet flere innspill i det digitale kartet til Bypakke Grenland
- Mulig for alle å komme med ytterligere innspill!
- Lenke:

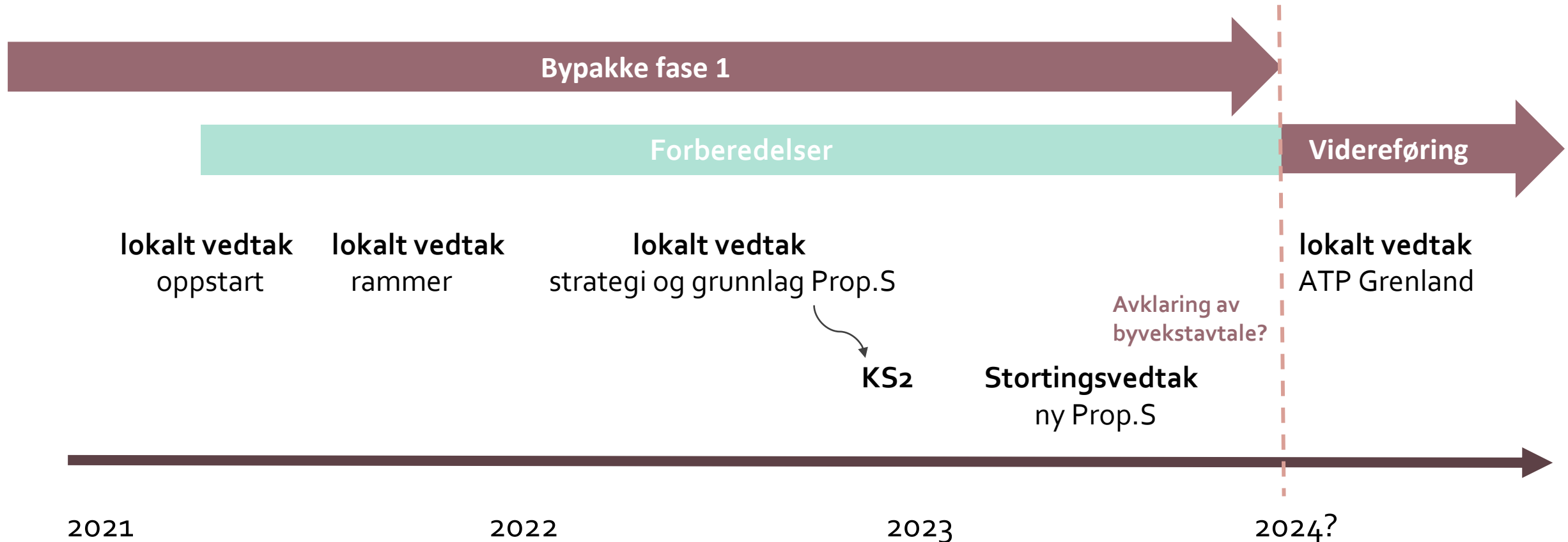


Takk for oppmerksomheten

Veien videre til en ny bypakke

Proessen fram mot stortingsvedtak

- Temautredning næringstransport og persontransport med bil ferdig før jul
- Temautredning legges ut på www.bypakka.no



Nå bygges fremtidens Grenland!



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