

# Tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport

Interkommunal kommunedelplan  
Temaplan





## Forord

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune, Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner. Bypakka skal løse oppgaven om et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen, og består av flere delprosjekter.

Det blir nå igangsatt arbeid med en interkommunal kommunedelplan, som temaplan. Planen skal angi bypakkas satsing innen gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Forslag til planprogram var på høring/offentlig ettersyn i tiden 30.09 – 20.11 2016. Det er foretatt noen endringer på grunnlag av merknader som kom inn.

Dette dokumentet er fastsatt planprogram for kommunedelplanen, etter vedtak i Tønsberg bystyre den 18.05.2017 (sak 048/17), i Nøtterøy kommunestyre den 31.05.2017 (sak 17/028) og i Tjøme kommunestyre den 31.05.2017 (sak 031/17). I tillegg er planprogrammet behandlet i Vestfold fylkeskommune (Fylkestinget) den 04.05.2017.

Et planprogram skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Programmet angir hvilke tema som blir vurdert og hvilke utredninger som anses nødvendig for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet beskriver i tillegg opplegg for medvirkning og informasjon, særlig med hensyn til grupper og interesser som antas å bli særlig berørt.

Statens vegvesen leder det faglige planarbeidet som blir forankret i ulike koordinerings- og samarbeidsgrupper med kommuneadministrasjonene, fylkeskommunen, og fylkesmannen m.fl. Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen styrer arbeidet med både planprogram og interkommunal kommunedelplan, men begge dokumentene vedtas i kommunestyrene i de involverte kommunene, iht. plan- og bygningslovens bestemmelser.

Det er et mål å få vedtatt kommunedelplanen før sommeren 2018.

I løpet av planprosessen vil det bli lagt opp til medvirkning fra innbyggere, offentlige instanser og relevante interesseorganisasjoner, blant annet gjennom informasjonsmøter og åpent kontor-dager. Dette annonseres særskilt.

### Kontaktpersoner for informasjon om planarbeidet:

Navn	Rolle	Organisasjon	Kontaktinformasjon
<b>Øyvind Søfteland</b>	Planansvarlig	Statens vegvesen	99271625 oyvind.softeland@vegvesen.no
<b>Nina Ambro Knutsen</b>	Prosjektleder for bypakke Tønsberg-regionen	Statens vegvesen	99575527 nina.knutsen@vegvesen.no
<b>Jørn Rangnes</b>	Prosessleder	Vestfold fylkeskommune	93018179 joernr@vfk.no

Fastsatt planprogram er lagt ut på fylkeskommunens nettside: [www.vfk.no](http://www.vfk.no).

Vedlegg 1: Føringer for planarbeidet



## Innhold

1	Innledning .....	5
1.1	Bakgrunn .....	5
1.2	Konseptvalgutredning for helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen.....	5
1.3	Mål i Bypakke Tønsberg-regionen .....	7
1.4	Organisering av Bypakke Tønsberg-regionen.....	8
1.5	Formål med planarbeid og planprogram .....	12
2	Rammebetingelser og forhold til andre planer.....	15
2.1	Internasjonale føringer .....	15
2.2	Nasjonale føringer, planer og rikspolitiske retningslinjer.....	15
2.3	Regionale planer i Vestfold .....	15
2.4	Kommunale planer .....	15
2.5	Andre planer og utredninger .....	16
3	Grunnlag for utforming av løsninger .....	17
3.1	Prognose og dimensjonering .....	17
3.2	Vegstandard og utforming.....	17
4	Avgrensning av planen og tema som skal utredes .....	19
4.1	Planens hoved-fokus og tema som skal utredes .....	19
4.2	Felles utredningsbehov for alle deltemaene .....	20
4.3	Tema 1: Mål .....	21
4.4	Tema 2: Gange.....	21
4.5	Tema 3: Sykkel.....	22
4.6	Tema 4: Kollektivtrafikk (buss og taxi).....	23
4.7	Tema 5: Bilrestriktive tiltak.....	25
4.8	Tema 6: Innfartsparkering .....	27
4.9	Tema 7: Trafikksikkerhet.....	27
4.10	Tema 8: Nærings-/ nyttetraffic.....	28
4.11	Tema 9: Holdningsskapende tiltak og mobilitetsplanlegging.....	29
5	Oppsummering og sammenstilling .....	31
6	Anbefaling og prioritering av tiltak .....	32
6.1	Faglig anbefaling.....	32
7	Planprosess og medvirkning .....	33
7.1	Interkommunal kommunedelplan – temaplan.....	33
7.2	Informasjon og medvirkning.....	33
7.3	Fremdrift og videre arbeid.....	34



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune, Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner. Stokke opphørte som kommune 1.01.2017. Bypakka bygger på Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen (KVU), regjeringens KVU-beslutning, samt politiske vedtak knyttet til høring av KVU'en og vedtak om organisering av Bypakke Tønsberg-regionen fra våren 2014.

Bypakka skal løse den omfattende oppgaven om et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. Dette forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport og gang-/sykkelvegsystemer.

Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport er et av delprosjektene i bypakka. I tillegg skal det utarbeides gatebruksplan for Tønsberg sentrum med tilhørende tiltak og etableres ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Etter lokalpolitiske vedtak inneholder bypakka også tiltak på Teie, i Hogsnesbakken, Presterød-bakken og på Tjøme, samt at tilknytning til E18 skal vurderes i det videre arbeidet.

## 1.2 Konseptvalgutredning for helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for helhetlig transportsystem for Tønsberg-området. Konseptvalgutredningen ble i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet definert som en bypakke for Tønsberg-området. Statens vegvesen ferdigstilte konseptvalgutredningen i 2013.

I KVU'en for Tønsberg-regionen var det to prosjektutløsende behov som pekte seg ut:

- 1) behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner, og
- 2) behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

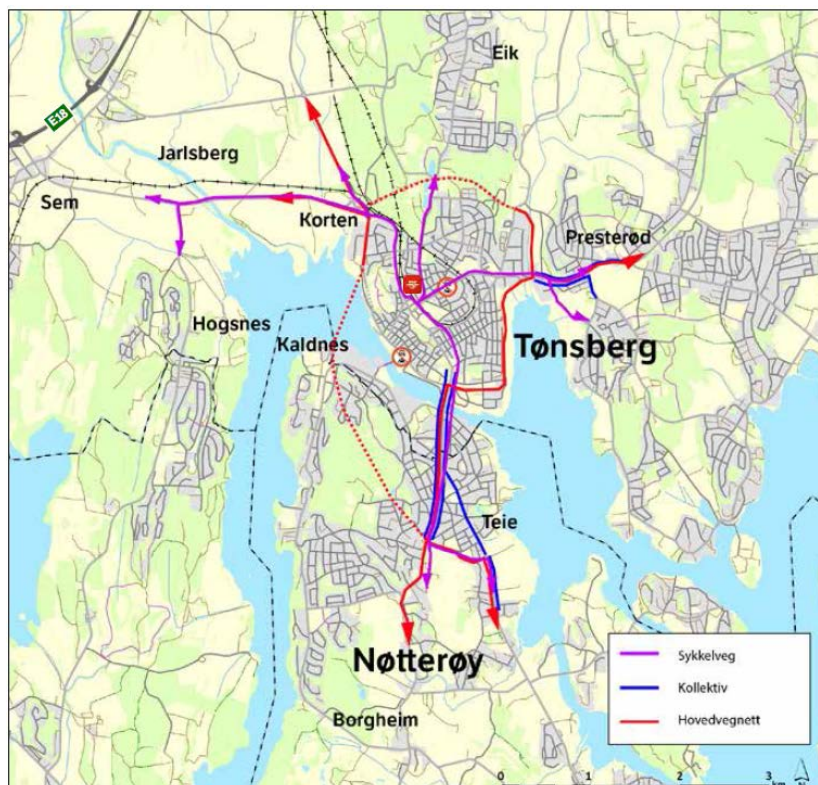
De prosjektutløsende behovene begrunnes med at Nøtterøy og Tjøme er helt avhengige av kanalbrua for å opprettholde samfunnsfunksjonene, både når det gjelder vareforsyning og tjenester. Det er også en stor del av Nøtterøy og Tjømes befolkning som jobber eller går på skole på fastlandet. Stenges kanalbrua vil dette derfor føre til store negative konsekvenser. KVU'en trekker også frem at Tønsberg-området er et attraktivt område i relativt sterk vekst, og at en begrenset trafikkvekst er avgjørende for å ta vare på attraktiviteten. Det pekes på at kollektivtransportsystemet må få et skikkelig løft, og at flere må gå og sykle. KVU'en identifiserte også andre viktige behov som å avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk, både for å utvikle bymiljøet og for å styrke byens konkurransekraft, samt at det er viktig å legge til rette for utvikling av attraktive lokale sentra.

KVU'en identifiserte samfunns- og effektmål som de ulike konseptene skulle måles opp mot. Disse fremgår av kapittel 1.3. Konseptvalgutredningen skulle avklare prinsipielle løsninger og kunne ut i en anbefalt løsning for blant annet:

- Kollektivtrafikk, sykling og gåing i byområdet
- Ny forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet

Det var Ringvegkonseptet som best svarte ut prosjektutløsende behov og mål. KVU'en anbefalte «(...) å bygge ringvegssystemet tett på Tønsberg sentrum fordi det tilfredsstiller samfunns- og effektmålet om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem i Tønsberg-området. Dette konseptet legger best til rette for å satse på kollektivtransport, sykling og gåing, i tråd med nasjonale mål. Anbefalingen innebærer en ny fastlandsforbindelse i nord og stor kollektivsatsing med hinderfri framføring av buss på de fire aksene inn mot knutepunkt ved jernbanestasjonen. Anbefalingen forutsetter også en sammenhengende ekspressveg for sykkel mellom sentrum og de mest folkerike områdene.» (KVU'ens hovedrapport, side 5).

Ringvegkonseptet er vist nedenfor (fra KVU'en):



Figur 1.1– anbefalt konsept i KVU for Tønsberg-regionen «Ringvegkonseptet»

Ringvegkonseptet omfatter (iht. KVU):

- Fri fremføring av kollektiv til sentrum i de fire hovedaksene
- Effektivt og sammenhengende sykkelvegnett med sykkelspressvei til de mest folkerike områdene
- Ringveg med ny Nøtterøyforbindelse, fortrinnsvis bru mellom Kaldnes og Korten



- Restriktiv tiltakspakke, parkeringsrestriksjoner, kollektivfelt på eksisterende kanalbru, bompenger, stenging for gjennomkjøring av Nedre Langgate og Halfdan Wilhelmsens allé.

I henhold til KVVU'en er sykkel-hovedakser ut til 5 km fra Tønsberg sentrum (kollektiv-knutepunkt ved jernbanestasjonen) ansett som viktigst for sykkelsatsingen. KVVU'en nevner at videre at kollektivtrafikk og tiltak for gåing og sykling må være en vesentlig del av virkemidlene i bypakka. Ved behandling av høringsuttalelse til KVVU for Tønsberg-regionen vedtok partene i bypakka at en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsning på kollektivtransport og gang-/sykkelveisystemer. Dette er viktige føringer for arbeidet med kommunedelplanen, og skal analyseres og detaljeres i det videre arbeidet.

Konseptvalgutredningen er siden kvalitetssikret for Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet av konsulentfirmaene Metier AS og Møreforskning Molde AS.

I brev av 16/10-2015 meddelte Samferdselsdepartementet at de etter drøfting i regjering hadde besluttet at «Ringvegkonseptet» skal legges til grunn for videre planlegging av transportsystemet i Tønsberg-regionen. Dette er i samsvar med KVVU'ens anbefaling.

Konseptvalgutredningen legger føringer for planprogrammet og det etterfølgende arbeidet med å få fram en interkommunal kommunedelplan – temaplan for gange, sykkel og kollektivtransport.

### **1.3 Mål i Bypakke Tønsberg-regionen**

En felles målstruktur ligger til grunn for alle delprosjektene i bypakka. Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport og tilhørende tiltak er et av delprosjektene og skal derfor bidra til at målene for bypakka nås.

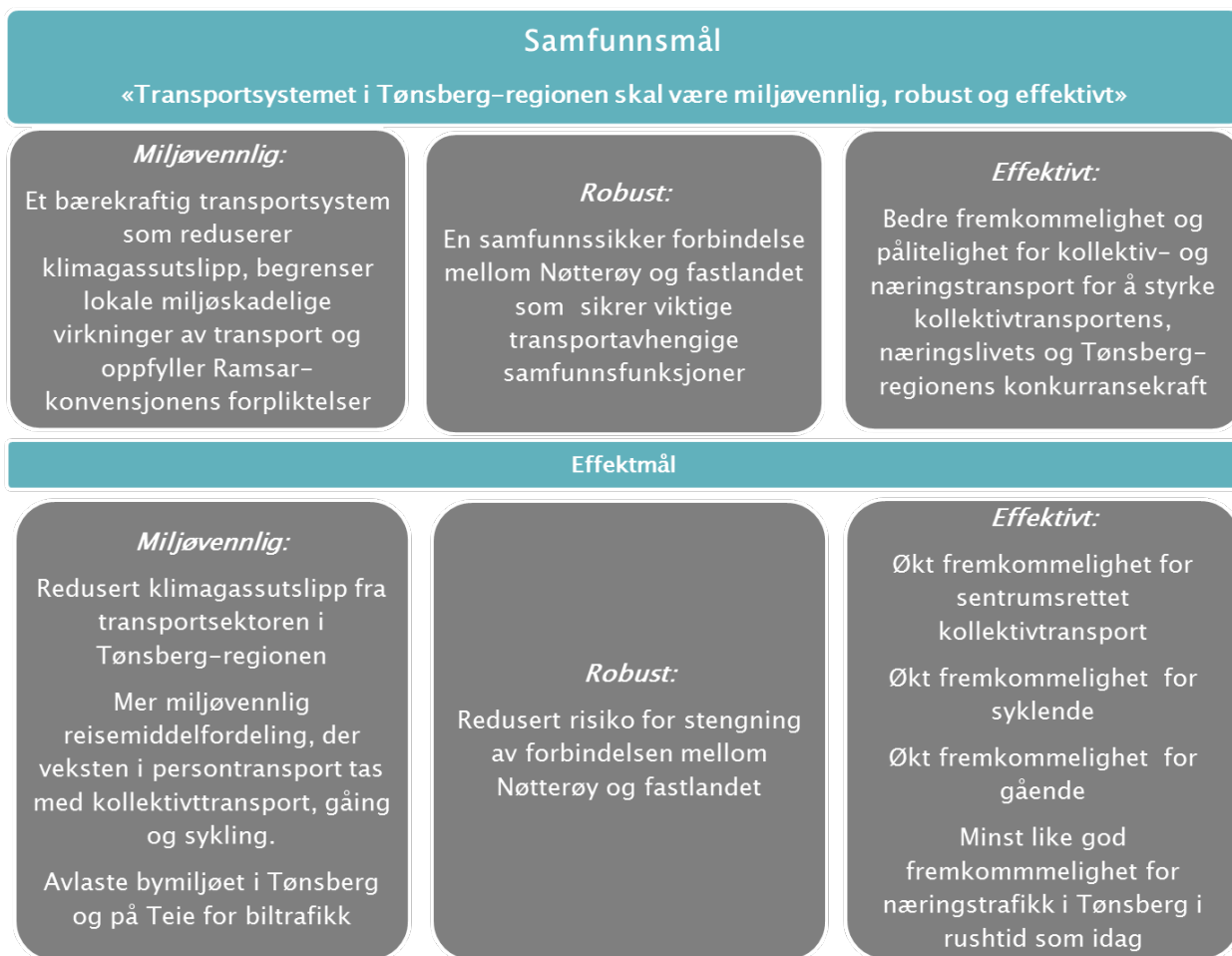
Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er en videreføring av samfunnsmålet og effektmålene fra «Konseptvalgutredning for helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen» (KVVU), med noe tilpasning av effektmålene til bypakke-fasen.

#### **1.3.1 Samfunnsmål og effektmål**

Målstrukturen består av samfunnsmål og effektmål og er vist i figuren nedenfor.

Et samfunnsmål skal beskrive hvilke overordnede, fremtidsrettede effekter som søkes oppnådd ved prinsipielle endringer av infrastrukturen

Effektmålene skal bidra til å oppfylle samfunnsmålet, og utdyper hvilke effekter tiltakene skal gi. Effektmålene brukes også for å dokumentere måloppnåelse, og utgjør viktige sammenlignings- og rangeringskriterier.



Figur 1.1: Samfunnsmål og effektmål for Bypakke Tønsberg-regionen

### 1.3.2 Effektmål for gange, sykkel og kollektivtransport

I arbeidet med kommunedelplanen vil målene bli detaljert og konkretisert mer enn vist i figuren over. Se også kapittel 4.

## 1.4 Organisering av Bypakke Tønsberg-regionen

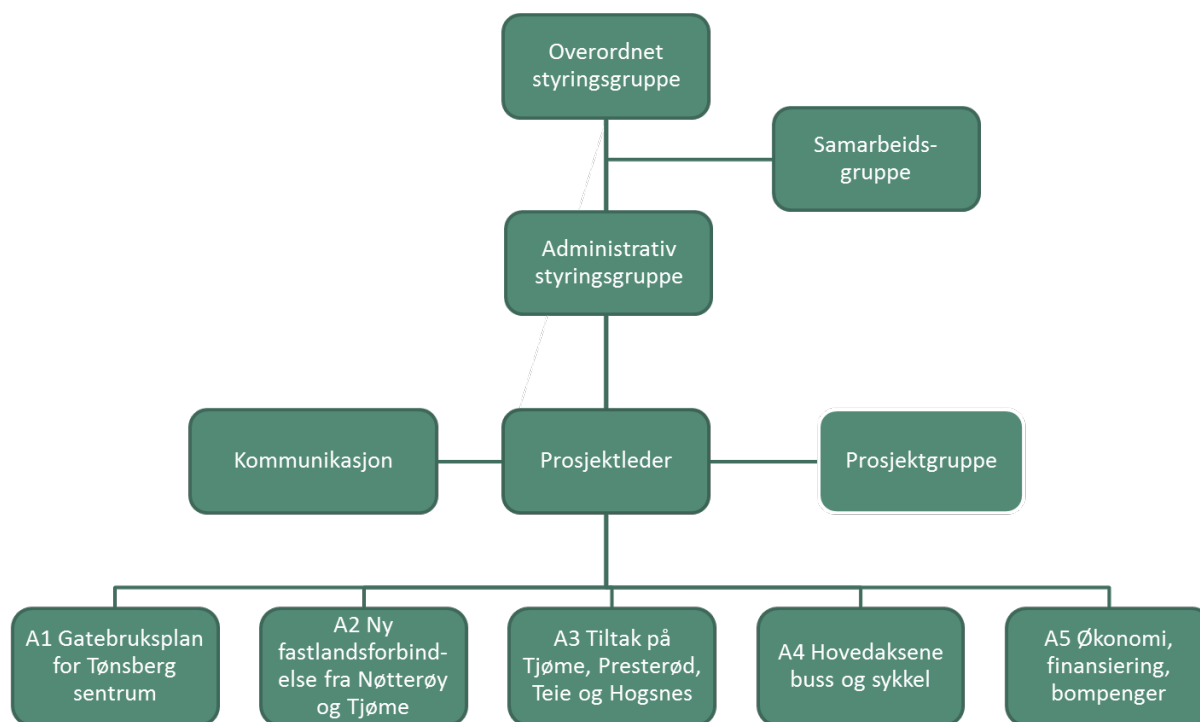
Bypakke Tønsberg-regionen var Nøtterøy, Stokke, Tjøme og Tønsberg kommuner og Vestfold fylkeskommune fram til 31/12-2016. Stokke opphørte som kommune 1.01.2017.

Bypakke-arbeidet er organisert med en overordnet styringsgruppe med tre politisk valgte representanter fra hver kommune (posisjon og opposisjon), fire politiske valgte representanter fra fylkeskommunen, og fylkeskommunens rådmann, samt representanter fra Fylkesmannen, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Politisk valgte representanter i overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen er delegert myndighet til å ha en

prosessledende rolle og treffe vedtak om planprosessen, jfr. plan- og bygningsloven § 9-2 og § 9-3.

I Administrativ styringsgruppe sitter rådmennene fra partnerkommunene og fylkeskommunen, samt NHO, LO, Fylkesmannen, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

Prosjektgruppe og arbeidsgrupper består av representanter fra kommunene, fylkeskommunen, fylkesmannen, Vestfold kollektivtrafikk og Statens vegvesen.



Figur 1.2: Organisasjonskart for Bypakke Tønsberg-regionen

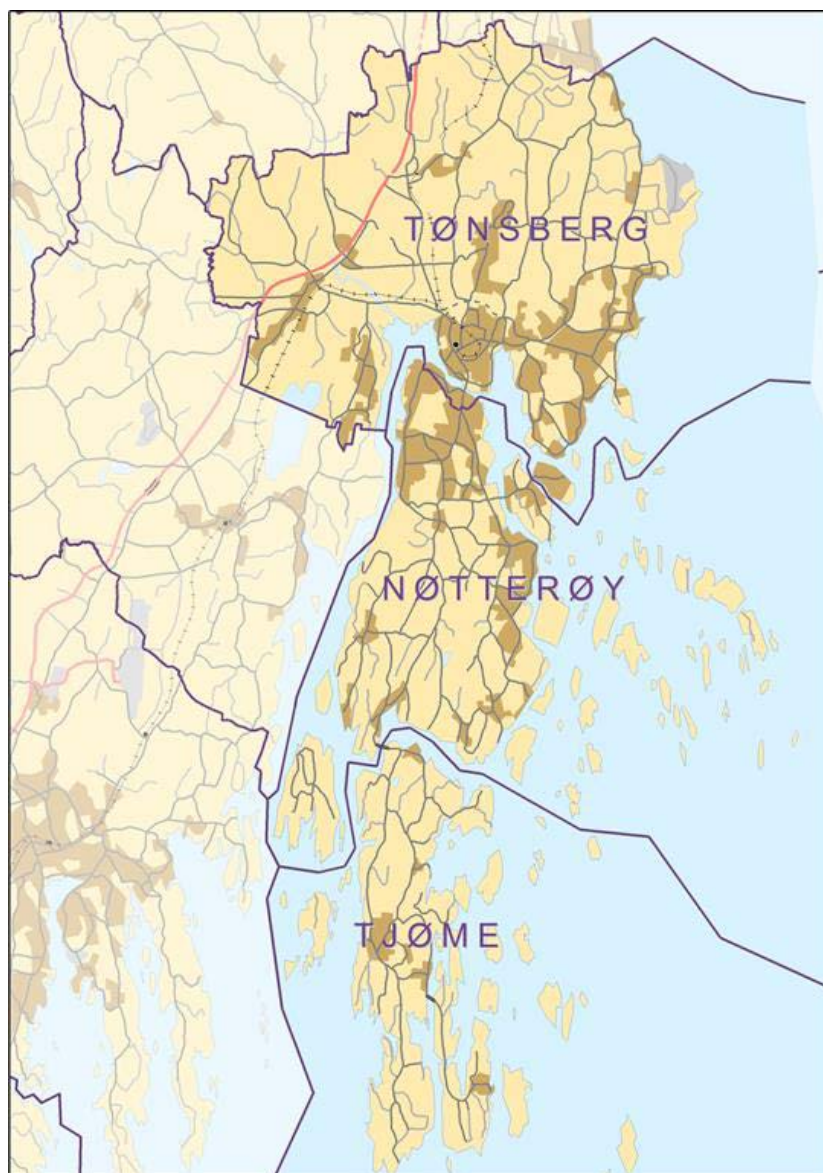
Satsing på gange, sykkel og kollektivtrafikk er et delprosjekt i bypakka og arbeidsgruppe A4 har fått ansvar for dette. Arbeidsgruppe A4 sitt opprinnelige ansvarsområde var «Hovedaksene buss og sykkel», men ansvarsområdet er senere utvidet til å omfatte flere tema. Delprosjektet har ansvar for å få utarbeidet kommunedelplaner og reguleringsplaner som skal danne grunnlaget for tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk i bypakka.

Det konkrete arbeidet med kommunedelplanen vil i stor grad bli utført av Statens vegvesen sammen med innleide konsulenter. Det vil bli tett samarbeid med både arbeidsgruppe A4 og resten av bypakkeorganisasjonen.

#### 1.4.1 Kommunesammenslåing og grensejustering – betydning for planens omfang

Som en del av kommunereformen opphørte Stokke kommune som egen kommune 1.januar 2017, og ble delt på to kommuner. Vear-området ble en del av Tønsberg kommune, mens resten av Stokke ble en del av nye Sandefjord kommune.

Dette medfører at denne interkommunale kommunedelplanen omfatter kommunene Tønsberg (med Vear), Nøtterøy og Tjøme, som vist i figur 1.3.



*Figur 1.3: Kommunedelplanen omfatter Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner.*

Fra 01.01.2018 vil også Tjøme og kommune slå seg sammen til Færder kommune. Dette vil imidlertid ikke påvirke omfanget av planen.

#### 1.4.2 Samordning med andre delprosjekter i Bypakke Tønsberg-regionen

Arbeidet med gange, sykkel og kollektiv vil bli samordnet med gatebruksplanen, ny fastlandsforbindelse og de andre delprosjektene i bypakken. Det jobbes på tvers mellom delprosjektene og gjøres felles utredninger og analyser der det er mulighet for det.

Planarbeidene vil bli utført delvis samtidig; Gatebruksplanen forventes vedtatt sommeren 2017, trasé for ny fastlandsforbindelse forventes avklart ved utgangen av 2017 og denne planen forventes vedtatt sommeren 2018.

Disse planene henger tett sammen og er gjensidig avhengig av hverandre. Blant annet vil ny fastlandsforbindelse redusere trafikken på eksisterende veg-/gatenett inn mot og i Tønsberg sentrum slik at det her kan tilrettelegges bedre enn i dag for byliv, gange, sykkel og kollektivtrafikk. Videre vil tiltak i sentrum, gange-, sykkel og kollektiv-tiltak og bilrestriktive tiltak påvirke reisemønster, bilbruk og trafikk på ny fastlandsforbindelse.

At prosjektene har litt ulik fremdrift kan være en utfordring, men for at ikke planleggingen skal stoppe opp, er vi nødt til å jobbe videre med de ulike delprosjektene og ta hensyn til usikkerhet knyttet til blant annet jernbanetrasé og - stasjonslokalisering, og trasé for ny fastlandsforbindelse. Ikke minst vil arbeidet med denne temaplanen og arbeidet med Gatebruksplan for Tønsberg legge grunnlag for mer miljøvennlig transport, og dette vil være en viktig del av grunnlaget for valg av lokalisering og standard for fastlandsforbindelsen. Videre har Tønsberg kommune andre prosjekter i gang, blant annet på overvann, hvor det er ønskelig å få avklart hva man kan gå videre med.

Selv om det av organisasjonskartet kan se ut som det jobbes med fem ulike delprosjekt (hvorav fire inneholder fysiske tiltak), jobbes det ikke isolert i hver «boks». Det er mye samarbeid på tvers, og det gjennomføres analyser, blant annet transportanalysene, som omfatter alle delprosjektene.

I det videre arbeidet med gange, sykkel og kollektiv vil det være særlig fokus på de oppgavene som er mest tidskrisiske i forhold til å kunne gi innspill til andre delprosjektene.

### 1.4.3 Samarbeid med andre parter

#### *InterCity Vestfoldbanen*

Konseptvalgutredningen for Intercity Vestfoldbanen anbefaler en dobbeltsporet bane som går gjennom Vestfoldbyene. Trasé for strekningen Tønsberg–Larvik forventes avklart i 2018. Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor til bla. Tønsberg (iht. NTP 2014–2023). Flere ulike stasjonsplasseringer i Tønsberg utredes, og det er viktig med en samordning av tiltak for gange, sykkel og buss i forbindelse med planleggingen. Jernbaneverket legger til rette for et bedre togtilbud med halvtimesavganger fra Tønsberg mot Oslo. Det må derfor legges godt til rette for å gå, sykle og kjøre buss til jernbanestasjonen (inkl. trygg sykkelparkering) slik at togreisende foretrekker slike reisemåter framfor bil. Det er viktig med tett samarbeid med Jernbaneverket i det videre arbeidet.

#### *Vestfold kollektivtrafikk*

Vestfold kollektivtrafikk (VKT) som ansvarlig for utvikling og drift av kollektivtrafikk i Vestfold fylke er en sentral aktør i dette planarbeidet. VKT er representert i arbeidsgruppene A1 og A4, samt i bypakkens administrative styringsgruppe.

## 1.5 Formål med planarbeid og planprogram

### 1.5.1 Interkommunal kommunedelplan

En kommunedelplan er en overordnet plan som angir hva slags arealbruk, rammer og betingelser som gjelder for det temaet eller delområdet planen omfatter. En interkommunal kommunedelplan omfatter flere enn 1 kommune (Plan- og bygningsloven §9-1).

Formålet med denne interkommunale kommunedelplanen er å fastlegge bypakkas satsing innen gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Det er vedtatt at kommunedelplanen skal være en temaplan. Dette betyr at det ikke er krav om konsekvensutredning (KU), og konsekvenser vil bli beskrevet på en enklere måte enn i en KU. KU utarbeides i reguleringsplanfasen dersom nye arealer skal tas til vegformål.

Videre vil temaplanen ikke være juridisk bindende for arealbruk/ traséer i området som omfattes av planen. Imidlertid skal temaplanen legges til grunn for de deltakende kommunenes egen virksomhet og for statens og regionale myndigheters virksomhet i kommunene (Plan- og bygningsloven § 11-3). Dette innebærer i korte trekk at det som fremgår av planen skal være hovedpremiss for senere vedtak på de områdene planen omfatter og at vedtakene som hovedregel skal være i samsvar med planen og bidra til å oppnå planens mål. Plan- og bygningsloven har tilstrekkelige virkemidler for å hindre eventuelle tiltak dersom disse viser seg å være i strid med temaplanen.

### 1.5.2 Planprogram

Plan- og bygningsloven §4-1 angir at det som ledd i varsling av planoppstart skal lages et planprogram. Planprogrammet skal sikre at man gjør de utredningene som er nødvendig for å kunne velge løsninger/ tiltak. Planprogrammet skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om planoppstart.

Overordnet styringsgruppe i Bypakke Tønsberg-regionen er gjennom vedtak hos partene våren 2016 delegert myndighet til å legge planprogrammet ut på høring. Etter høringsperioden skal planprogrammet fastsettes. Dette gjøres av by- og kommunestyrene hos partene i Bypakke Tønsberg-regionen.

Det fastsatte planprogrammet skal være grunnlag for å utarbeide forslag til interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Statens vegvesen har fått i oppdrag av Bypakke Tønsberg-regionen å gjennomføre det planfaglige arbeidet med kommunedelplanen i nært samarbeid med bypakke-partene.

Planprogrammet skal gjøre rede for (Plan- og bygningsloven §9-1):

- Formålet med planarbeidet
- Planprosessen med frister og deltagere
- Opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt

- Hvilke alternativer som vil bli vurdert
- Behovet for utredninger
- Kommunedelplanens geografiske avgrensing
- Organisering av planarbeidet
- Fremdriftsplan





## 2 Rammebetingelser og forhold til andre planer

Planarbeidets forhold til gjeldende planer, mål og retningslinjer vil bli utredet. Nedenfor er en kort oversikt over relevante føringer. Disse er nærmere omtalt i Vedlegg 1.

### 2.1 Internasjonale føringer

- Paris-avtalen av 19.07.2016

### 2.2 Nasjonale føringer, planer og rikspolitiske retningslinjer

- Klimaforliket i Stortinget i juni 2012
- Stortingsmelding nr. 26 (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023
- Bymiljøavtaler, fra stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023
- Nasjonal transportplan 2018 – 2027; Analyse- og strategifasen
- Prinsipper for bypakker i mindre byområder; beskrevet i brev av 21/6–2016 fra Samferdselsdepartementet.
- Helsedirektoratets rapport «Anbefalinger om kosthold, ernæring og fysisk aktivitet» fra 2012
- Nasjonal gåstrategi, Statens vegvesen, Helsedirektoratet og KS, februar 2012
- Jernbaneverkets konseptvalgutredning av februar 2012 om Intercity Vestfoldbanen
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, fastsatt i 1995, revidert i 2016
- Nullvisjonen om trafiksikkerhet
- Krav til universell utforming

### 2.3 Regionale planer i Vestfold

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), vedtatt i april 2013
- Regional sykkelstrategi for Vestfold, vedtatt i september 2012
- Regional plan for klima og energi, vedtatt i desember 2015
- Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2014–2017, vedtatt i april 2013
- Strategi for knutepunktutvikling i Vestfold, utarbeidet av Jernbaneverket i forbindelse med InterCity-utbygging i Vestfold 2016–2030
- Leveranseavtale mellom Vestfold fylkeskommune og Vestfold Kollektivtrafikk (VKT)
- TT-ordning for Taxi
- Regional transportplan (under utarbeidelse)
- Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011–2014, vedtatt i Fylkestinget 15.03.2011

### 2.4 Kommunale planer

#### 2.4.1 Tønsberg kommune

- Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2026, vedtatt 23.04.2014
- Kommuneplanens arealdel 2014 – 2026, vedtatt 17.06.2015 og 03.02.2016
- Byplan for 2014 – 2026, vedtatt 07.09.2015 og 15.01.2016
- Kommunedelplan for Korten, vedtatt 16.09.2009
- Kommunedelplan for Stensarmen, vedtatt 16.9.2009

- Kommunedelplan for Kilen, vedtatt 13.11.2009, og områderegulering for Kilen vest; vedtas sannsynligvis i løpet av 2016
- Områderegulering Kilen, vedtatt 19.06.2013
- Områderegulering Kilen sørvest, vedtatt 15.04.2015
- Parkeringsstrategi for Tønsberg kommune, vedtatt 25.05.2016
- Områderegulering av Slottsfjellet; planprogram er fastsatt 27.02.2015
- Det som angår Vear i kommuneplanen 2016–2024 (vedtatt 02.11.2015) for Stokke kommune, kan være relevant for bypakka.

#### 2.4.2 Nøtterøy kommune:

- Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2026, vedtatt 29.10.2014
- Kommuneplanens arealdel 2015 – 2027, vedtatt 17.06.2015
- Områderegulering for Teie sentrum, stadfestet av Fylkesmannen den 23.03.2012
- Trafikksikkerhetsplan, vedtatt 07.04.2010

#### 2.4.3 Tjøme kommune

- Kommuneplanens arealdel 2015 – 2027, vedtatt 03.09.2015, gjeldende fra 24.08.16
- Kommuneplanens samfunnsdel; er under rullering

## 2.5 Andre planer og utredninger

Det er tidligere utført diverse planarbeid og utredninger som vil inngå som grunnlag for arbeidet med denne kommunedelplanen, blant annet:

- Tiltakspakker for bedre framkommelighet for kollektiv og bil i Tønsberg-området (2008)
- Hovedplan for sykkel Tønsberg og Nøtterøy (1994)
- Forslag til styrket busstilbud i Tønsberg og omegn; Innspill til bypakke Tønsberg-regionen, Rapport fra Vestfold kollektivtrafikk, juni 2016
- Forprosjekt – Kollektivløsning i Tønsberg, Rapport utarbeidet av Rambøll for Vestfold kollektivtrafikk, mai 2016

### 3 Grunnlag for utforming av løsninger

For å kunne oppnå bypakkas mål om økt antall reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport, samt reduksjon i biltrafikk, må det erfaringsmessig gjennomføres tiltak innen flere områder samtidig:

- Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv
- Bilrestriktive tiltak (bompenger, parkeringsrestriksjoner, trafikkomlegginger med mer)
- Arealbrukstiltak

De to øverste satsingsområdene vil bli utredet i dette planarbeidet, i tråd med konklusjonene/anbefalingene i KVVU'en.

#### 3.1 Prognose og dimensjonering

Iht. forskrift av 29.03.2007 etter veglovens § 13 om anlegg av offentlig veg:

- Planlegging og utbygging av vegnettet, arealbruk og veifunksjoner, skal i hovedsak vurderes i et 20 års perspektiv etter veiåpning.
- Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikantgrupper.

Dette medfører for arbeidet med kommunedelplanen:

- Gang-, sykkel- og kollektiv-tiltak skal dimensjoneres for beregnet trafikk i 2043. Dette er som for ny fastlandsforbindelse, som har 2023 som antatt åpningsår.
- Trafikkprognoser skal lages for både gang-, sykkel- og kollektivtrafikk i 2043. Blant annet arealutvikling i kommuneplaner og RPBA legges til grunn for prognoser.
- Befolkningsvekst baseres på Statistisk sentralbyrås (SSB) middel-prognose (MMMM)<sup>1</sup>, som for ny fastlandsforbindelse. I tillegg vil eventuelle avvik med Regional plan for bærekraftig arealbruk belyses.

#### 3.2 Vegstandard og utforming

Statens vegvesens vegnormaler legges i hovedsak til grunn for løsninger og tiltak i planarbeidet. For fylkesveger og kommunale veger kan vegnormalene fravikes dersom en enklere standard er hensiktsmessig. I det videre planarbeidet vil det også vurderes om en enklere standard kan være aktuelt, særlig med tanke på en mer effektiv bruk av investeringsmidler.

Nullvisjonen om trafiksikkerhet og krav til universell utforming skal legges til grunn for løsninger og tiltak i planarbeidet.

---

<sup>1</sup> Det vil si middels prognose for både fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring.



## 4 Avgrensning av planen og tema som skal utredes

Dette kapitlet tar for seg planens avgrensning og beskriver tema som skal utredes. Bypakka har hentet elementer fra arbeidet med byutredninger som skal gjennomføres for de 9 byområdene i Norge som er aktuelle for bymiljøavtaler. For byutredningene skal det utarbeides et faglig veiledningsmateriale som beskriver hvilke verktøy og grunnlagsdata som skal benyttes, og det vil være aktuelt for bypakka å innrette seg etter dette.

Utredningene skal konkretisere lokale tiltak og virkemidler som gjør det mulig å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Alle typer av lokale tiltak skal inngå, både fysiske og ikke-fysiske, uavhengig av hvem som har ansvaret for dem. Utredningene skal vise hvordan det er mulig å nå nullvekstmålet med de tiltak som er aktuelle i byområdet, og det skal analyseres og vises flere alternative mulige tiltakspakker for å oppnå nullvekstmålet. Kostnader og nytte av disse pakkene skal beregnes. Forventet utvikling av samfunn og teknologi vil påvirke i hvilken rekkefølge tiltak bør gjennomføres. Det er viktig at pakkene er dimensjonert og innrettet etter nullvekstmålet for å være i posisjon til å kunne få en bymiljøavtale.

Tønsberg-regionen (Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner) har i dag ca. 80000 innbyggere. I fremtiden vil det bli økt transportarbeid på grunn av sterk befolkningsvekst (1–1,5% årlig). I henhold til SSBs MMMM-prognose forventes 96000 innbyggere i disse kommunene i 2043.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/2014<sup>2</sup> viser at vi kjører mye bil i Vestfold: 60 % av alle reiser foretas som bilfører, 8 % som bilpassasjer, 18 % til fots, 6 % på sykkel, 6 % med kollektivtransport (utenom fly) og 2 % på annen måte.

RVU'en viser at vi gjennomfører gjennomsnittlig 3,26 reiser hver dag. Dette har holdt seg relativt konstant over mange år. De aller fleste daglige reiser er korte; 39 % er under 3 km, og 72 % er under 10 km. 3 av 10 bilreiser er under 3 km.

Mange flere må gå, sykle og reise kollektivt enn i dag for å oppnå nasjonale klimamål og bypakkas mål. Dette vil kreve nye reisevaner, god tilrettelegging for gange-, sykkel- og kollektivtransport, samt bilrestriksjoner og arealbrukstiltak. Det er viktig at det planlegges en arealbruk som bygger opp under kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det er nær sammenheng mellom arealplanlegging og muligheten for å kunne gå, sykle og drive et effektivt kollektivtilbud. Her har kommunene et særskilt ansvar.

### 4.1 Planens hoved-fokus og tema som skal utredes

Planarbeidet vil konsentrere seg om hovedaksene og andre gange-, sykkel- og kollektivtiltak som direkte støtter opp om målene i bypakka.

---

<sup>2</sup> Dataene gjelder for «Vestfoldbyen», dvs. kommunene Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Stokke, Nøtterøy og Tjøme.

KVU'en anbefaler, som tidligere nevnt, satsing på gange, sykkel og kollektivtransport primært langs hovedaksene og i de mest folkerike områdene.

#### Tema som foreslås utredet:

- Mål
- Gange
- Sykkel
- Kollektivtrafikk (buss og taxi)
- Bilrestriktive tiltak
- Innfartsparkering
- Trafikksikkerhet
- Nærings- / nyttetraffic
- Holdningsskapende tiltak og mobilitetsplanlegging

Arbeidet med planen kan i tillegg avdekke andre utredningsbehov.

## 4.2 Felles utredningsbehov for alle deltemaene

Kommunedelplanen vil inneholde en beskrivelse av dagens situasjon og utfordringer, først og fremst når det gjelder trafikk og miljø. Planen vil også omtale forventet utvikling når det gjelder næringsliv, befolkning og trafikk, og de utfordringer og muligheter dette kan gi.

Analysene og beskrivelsene skal så langt som mulig ta utgangspunkt i eksisterende data og utredninger hos stat, fylkeskommuner og kommuner, men det er sannsynligvis behov for å supplere noe.

Hvert tema er delt inn i tre deler; 1) dagens situasjon, 2) utfordringer/problemstillinger og 3) utredningsbehov. I tillegg til det som står under utredningsbehov under hvert deltema, er det et felles krav til hva som skal utredes:

- Vurdering av konsekvenser og gjennomførbarhet: Konsekvenser av foreslåtte tiltak skal vurderes og beskrives. Metoder, tema og detaljeringsgrad defineres i planarbeidet. Konsekvensene må utredes på et nivå som sikrer at løsninger/ tiltak er gjennomførbare, at man kan få gode kostnadsoverslag og at man kan få grunnlag til å kunne sammenligne alternative løsninger/ tiltak. Dette for å sikre et godt beslutningsgrunnlag. Eksempler på konsekvenser som vil vurderes er folkehelse, klima, miljøforhold og biologisk mangfold, landskap, kulturlandskap, kulturminner og konsekvenser for barn og unge.
- Risiko og sårbarhet (ROS): Analyser og vurderinger av risiko og sårbarhet skal gjennomføres på et hensiktsmessig nivå.
- Kostnader, nytte/ kostnad: Det skal gjennomføres kostnadsberegninger og nytte-/ kostnadsvurderinger ift. målene. Kostnadsberegninger gjennomføres med et usikkerhetsnivå som er normalt for kommunedelplaner; dvs. +/- 25 %.

- Videre planarbeid: Behov for ytterligere planarbeid synliggjøres

Ulike pakker av gange, sykkel og kollektivtilrettelegging og bilrestriksjoner vil kunne gi ulike effekter, og dette utredes. Konsekvenser, kostnader mm synliggjøres, inkl. behov for midler til drift av kollektivtransport.

## 4.3 Tema 1: Mål

### 4.3.1 Dagens situasjon

Målene for bypakke Tønsberg-regionen (omtalt i kapittel 1.3) bygger på nasjonale mål. Bypakke-målene skal være grunnlag for både planlegging, dimensjonering av tiltak og oppfølging/ resultatmåling.

Det er et behov for å konkretisere målene fra KVUen og gjøre supplerende analyser for å vise hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»).

Gjennomgangstrafikk og nyttetraffic er unntatt fra nullvekstmålet.

### 4.3.2 utfordringer/problemstillinger

Noen av målene for bypakka kan være motstridene. Det kan være krevende å gi næringstrafikken god fremkommelighet uten å samtidig øke vegkapasiteten for personbil.

### 4.3.3 Utredningsbehov

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Synliggjøre konsekvenser av ulike tiltak og eventuell motstrid mellom ulike mål.
- Hvordan nullvekstmålet skal defineres og praktiseres i Bypakke Tønsberg-regionen. Målet konkretiseres, inkludert en eventuell differensiering mellom tettbygd og mer spredtbebygd strøk, og basisår for å måle trafikkutvikling fastlegges. Eventuell trafikantgrupper som skal unntas nullvekstmålet defineres.
- Hensiktsmessig reisemiddelfordeling mellom gange, sykkel, kollektiv og personbil-transport foreslås, altså hvor mange nye reiser de miljøvennlige transportformene samlet må ta hånd om når personbiltrafikken ikke skal vokse.
- Konkrete reduksjonsmål for klimagassutslipp

## 4.4 Tema 2: Gange

### 4.4.1 Dagens situasjon

RVU 2013/2014 viser at gange utgjør 18 % av reisene, og at en gjennomsnittlig gåtur er omkring 1,9 kilometer (ca. 23 minutter). Det er flest gangturer i tettbebygd strøk. Gangturer utgjør lite i transportarbeid fordi reisene er korte.

Flere reiser til fots vil gi store, positive helse-effekter i tillegg til å bidra til lavere bilbruk.

Det ligger svært godt til rette for en høy gangandel i deler av bypakke-området, spesielt i Tønsberg sentrum og nordre del av Nøtterøy fordi det her er tett bebyggelse, korte avstander og små høydeforskjeller.

#### 4.4.2 Utfordringer/problemstillinger

Vi har per i dag ikke gode nok systemer for å telle antall gående, og vi har behov for mer kunnskap om dagens gangtrafikk. Det er foretatt manuelle korttidstillinger sommeren 2015 og 2016. Dagens transportmodeller håndterer ikke gange på en slik måte at de egner seg til å lage pålitelige prognoser for gangtrafikk. Det må suppleres med flere ulike verktøy.

#### 4.4.3 Utredningsbehov

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Mer kunnskap om dagens fotgjengertrafikk
- For korte reiser er det nødvendig at flere velger å gå. Det skal vises hvilke tiltak som gjør dette attraktivt og mulig.

### 4.5 Tema 3: Sykkel

#### 4.5.1 Dagens situasjon

RVU 2013/2014 viser at sykkelandelen er på 6 % i Vestfoldbyen, mens den er 9 % i Tønsberg/Nøtterøy sentrum. En gjennomsnittlig sykkelturn er 5,5 km og tar 19 min. Det er flest sykkelturner i tettbebygde strøk. Sykkelturner utgjør lite i transportarbeid fordi reisene er korte.

Sammenlignet med forrige RVU'en fra 2009 har sykkelandelen gått noe ned, mens tall fra tellepunkt viser at sykkeltrafikken har vært omtrent uendret fra 2012 til 2015.

Det ble satset på sykkel i Tønsberg-området på 1990-tallet. Tønsberg og Nøtterøy fikk sin hovedplan for sykkelvegnett i 1994. Det ble bygget en del sykkelanlegg i sentrum, men mange av disse bør få en bedre standard som tilfredsstillende dagens og fremtidens krav.

Det ligger svært godt til rette for en høy sykkelandel i mesteparten av bypakke-området, spesielt i Tønsberg sentrum og nordre del av Nøtterøy fordi det her er tett bebyggelse, korte avstander og små høydeforskjeller. Flere reiser på sykkel vil gi store, positive helse-effekter i tillegg til å bidra til lavere bilbruk.

#### 4.5.2 Utfordringer/problemstillinger

En del av eksisterende sykkelanlegg har dårlig standard og manglende sammenheng. Mange steder finnes det ikke eget sykkelanlegg, og man må sykle enten sammen med gående eller sammen med biltrafikken. Det mangler sammenhengende sykkelanlegg til og gjennom



Tønsberg sentrum. Mange steder er det for smale gate-tverrsnitt til å kunne etabler gode anlegg for både gående, syklist, kollektivtrafikk og biler.

Det er en utfordring å dekke behovene til både uerfarne, trygghetssøkende syklist og for mer erfarne syklist som vil raskt fram.

El-sykler kan trolig bidra til at «nye syklist» begynner å sykle og undersøkelser tyder også på at man med el-sykkel sykler både mer og lengre enn før.

### 4.5.3 Utredningsbehov

Særlig for korte reiser er det nødvendig at flere velger å sykle. Det skal vises hvilke tiltak som gjør dette mulig. Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Målgrupper, mål, ambisjonsnivå og løsninger
- Tiltak for å få barn og unge til å gå og sykle mer; etablere gode transportvaner tidlig
- Lokalisering av sykkel-hovedaksene, omfang/ lengde og løsninger/ standard mm.
- Kortsiktige og langsiktige tiltak
- Både nye tiltak og forbedringer på dagens sykkeltilbud.
- Potensialet for, og effektene av, mer bruk av el-sykkel.
- Hvordan andre elektriske fremkomstmidler enn el-sykler skal håndteres.
- Drift- og vedlikehold av sykkelvegnettets betydning for sykkelbruk
- Et sammenhengende hovednett for sykkel skal beskrives og det skal gjøres en vurdering av kostnadene for nye investeringer i gang- og sykkelanlegg mm.
- Koblinger mellom transportformer, for eksempel sykkel og tog.
- Sykkelparkering.

Som en del av utredningsarbeidet vil en også se på erfaringer i andre land, blant annet Danmark og Nederland, hvor en har oppnådd svært høye sykkelandeler.

## 4.6 Tema 4: Kollektivtrafikk (buss og taxi)

### 4.6.1 Dagens situasjon

#### *Buss*

RVU'en viser at det er en forholdsvis lav kollektivandel i Vestfoldbyen, om lag 6 %. 69 % av befolkningen i Vestfoldbyen bor under 500 meter fra en kollektivholdeplass hvor det går minst fire avganger i timen. Tilgangen til kollektiv-transport er mye bedre i Horten sentrum og i sentrum av Tønsberg/Nøtterøy enn andre steder i Vestfoldbyen. Vi går og sykler mest i tettbygd strøk og på korte reiser og det er også størst kollektiv-grunnlag i tettbygd strøk.

I Tønsberg-regionen (Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke) er det i dag ca. 4,8 millioner påstigende passasjerer i året (telling i 2015). Fra 2004 til 2015 har antall busstreiser i Tønsberg-regionen økt med 32 %, mot 23,5 % vekst i hele Vestfold. Veksten skyldes i stor

grad økt frekvens på de mest trafikkerte linjene, forenkling av takst- og sone-strukturen samt økt satsing på nye salgs- og informasjonskanaler.

Det finnes godkjent reguleringsplan for 4 felt i Presterødbakken og rundkjøring i Presterødkrysset. Det er tatt politisk initiativ for om mulig å kunne bompengefinansiere og bygge dette prosjektet før resten av bypakka. I den forbindelse vedtok Tønsberg bystyre den 15.06.2016 bla. følgende (utdrag fra vedtak i BY-sak 084/16):

- Punkt 8: Som en del av løsningen må det sikres god fremkommelighet for buss og for biler med flere passasjerer (2+)
- Punkt 9: Rådmannen bes prioritere utredning av planfri kryssing ved Solkilen innenfor kollektivdelen i Bypakke Tønsberg.

### *Taxi*

Drosjetransport er en del av den totale kollektivtransporten i fylket. I tillegg til den ordinære bestillingstransporten og spotturene, benyttes drosjer til for eksempel skolekjøring av elever som ikke kan benytte ordinær busstransport. Drosjer er også mye brukt til sykekjøring for helseforetakene. Det er et antall drosjer som er spesielt egnet til å transportere handikappede og rullestolbrukere.

Vestfold fylkeskommune administrerer transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen), dette er en frivillig fylkeskommunal ordning som er ment å gi personer som ikke kan benytte seg av ordinær busstransport et tilbud. Godkjente brukere får et definert beløp som kan brukes til drosjetransport.

## 4.6.2 Utfordringer/problemstillinger i dagens veg-/ trafikksystem

### *Buss*

Følgende utfordringer/problemstillinger er identifisert:

- Flere steder står bussene i dag i kø sammen med biltrafikken. Dette gir forsinkelser og dårlig punktlighet.
- Antall reisende varierer mye; en vinterdag kan ha dobbelte så mange reisende som en sommerdag. I rushtrafikken er bussene fulle, mens det er ledig kapasitet til andre tider. Dvs. at økt antall reisende i rush vil medføre behov for flere busser.
- Det er framkommelighetsproblemer for bussen i dag på noen veistrekninger, særlig:
  - Kilen, spesielt mot Presterød i ettermiddagsrushet
  - Nøtterøyveien, spesielt mot sentrum i morgenerushet
  - Stoltenbergs gate, i retning mot sentrum i morgenerushet og i retning Nøtterøy i ettermiddagsrushet
- Kapasiteten på bussterminalen i Tønsberg er sprengt. Jernbanegaten er allerede tatt i bruk til bussoppstilling.
- Det er dårlig kollektivtilbud til nedre del av bysentrum og til sykehuset.
- Det er ineffektiv ringkjøring på enkelte byruter. Ringruter er ikke ønskelig fordi de gir dårlig punktlighet, økt kjøretid og uønskede omveier for passasjerene.

## *Taxi*

Drosjetransport utgjør en viktig del av den totale transporten, og det er viktig at det er fokus på fremkommelighet også for denne type transport.

### 4.6.3 Utredningsbehov

#### *Buss*

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Beskrive hvilken kapasitet som trengs i kollektivtrafikken for at den skal kunne ta sin del av trafikkveksten. Det skal også vurderes hvordan kollektivtrafikken kan få en kvalitet som får bilister til å velge kollektivtrafikk i stedet for bil.
- Et stamnett for kollektivtrafikken med knutepunkter skal defineres. Her kan det også være aktuelt å synliggjøre trafikkstrømmene fra Sandefjord, Re og Horten.
- Det skal gjøres en vurdering av kostnaden for både nye investeringer og økt driftstilskudd.
- Fysiske og ikke-fysiske tiltak som kan sikre at bussene får fri fremføring inn til og gjennom Tønsberg sentrum, kortere kjøretid og bedre punktlighet. Dette inkluderer vurdering av hvor det er behov for, samt lengde på, kollektivfelt og sambruksfelt.
- RPBA's mål om kollektivandel 7 % i 2023 konkretiseres for buss. Mål og konsekvenser for 2043 utredes også.
- Ny gateterminal i Tønsberg sentrum utredes. Utredningen samkjøres med bypakkas delprosjekt Gatebruksplan for Tønsberg sentrum. Arbeidet må også ses i sammenheng med planer for IC-utbyggingen.
- Koblinger mellom transportformer, for eksempel buss og tog.

#### *Taxi*

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Utrede bypakke-relevante tiltak for bedre taxi-tilrettelegging.

## **4.7 Tema 5: Bilrestriktive tiltak**

### 4.7.1 Dagens situasjon

Det er høy bilandel, og bilandelen har økt siden 2009 ifølge de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Mange korte reiser gjennomføres med bil; 3 av 10 bilreiser er under 3 kilometer. Bilreisene utgjør nesten 80 % av transportarbeidet.

Totaltrafikken gjennom bomstasjonene tilknyttet Tønsberg Hovedvegfinans AS økte med 2,6 % fra feb-2014 til feb-2015 og med 3,7 % fra feb-2015 til feb-2016. Dette er ikke i tråd med mål om nullvekst i personbiltrafikken.

En rapport<sup>3</sup> fra Urbanet Analyse konkluderer med at den mest kostnadseffektive satsingen for å nå nullvekstmålet, vil være gjennom en restriktiv bilpolitikk, både ved kostnader på bruk av bil og arealplanlegging rettet mot de områdene innen hvert byområde hvor det er mulig å klare seg uten bil. Den minst kostnadseffektive satsingen vil være en strategi som utelukkende satser på positive virkemidler, med økt satsing på kollektivtrafikk uten å kombinere dette med arealplaner eller andre tiltak som kan bygge opp under trafikkgrunnlaget.

#### 4.7.2 utfordringer/problemstillinger

Forskning viser at gratis arbeidsparkering betyr svært mye for om man kjører bil eller ikke til/fra jobb. Videre har større effekt å redusere antall P-plasser ved arbeid enn å innføre P-avgift<sup>4</sup>. Tiltak for redusert arbeidsparkering vil gi positiv effekt på trafikkavvikling og miljø ved at trafikken i rushtid reduseres.

Som nevnt er bilandelen høy, samt at den har økt siden 2009. Det er enkelt å kjøre bil med god framkommelighet og god tilgang til parkering. Svært mange har gratis parkering ved arbeidsplassen; 80 % av yrkesaktive i Vestfoldbyen og 60 % av dem som jobber i sentrum av Tønsberg/ Nøtterøy har tilgang til gratis P-plass hos arbeidsgiver. Dette gir økt biltrafikk, særlig i rush.

Som en oppfølging av RPBA vil Vestfold fylkeskommune få utredet hvordan bilrestriktive tiltak kan påvirke handel og byliv i Tønsberg. Vi vet en del om dette for større byer i Norge og i utlandet, men det er lite kunnskap om byer på størrelse med Tønsberg.

#### 4.7.3 Utredningsbehov

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- For å få nullvekst i personbiltrafikken må det sannsynligvis innføres lokale tiltak som virker dempende på personbiltrafikken. Slike tiltak, og konsekvensene av disse, skal analyseres.
- Bilandelen (bilfører og passasjer) bør iht. NTP-analyser ligge under 50 % for å oppnå nullvekstmålet. Det utredes hvordan dette kan oppnås.
- Parkeringsrestriksjoners effekt på handel og byliv (utredes i samarbeid med Vestfold fylkeskommune).

---

<sup>3</sup> Urbanet analyse rapport 50/2014

<sup>4</sup> TØI's «Veileder mobilitetsplanlegging», TØI-rapport 1439/2015

## 4.8 Tema 6: Innfartsparkering

### 4.8.1 Dagens situasjon

Per i dag er det ikke tilrettelagt for innfartsparkering inn mot sentrumsområdene i planområdet.

Det foreligger noen utredninger fra tidligere om dette; TØI-rapport 698/2004 («Kollektivalternativene i Tønsbergpakken») og en eldre rapport fra Tønsberg parkering. Disse vurderingene er såpass gamle at temaet bør utredes på ny.

### 4.8.2 utfordringer/problemstillinger

- Hva må til for at trafikantene føler at de får større fordeler enn ulemper med innfartsparkering?
- Det er god tilgang på P-plasser i Tønsberg. Mange har tilgang til gratis parkering ved arbeidsstedet.
- Det vil bli behov for hyppig kollektivtransport mellom P-plass og sentrum, mest i rush. Transporten må finansieres.
- Kollektivreisende anser bytte mellom kollektive transportmidler som en stor ulempe.

### 4.8.3 Utredningsbehov

Muligheten for innfartsparkering og eventuell lokalisering av disse, utredes.

## 4.9 Tema 7: Trafikksikkerhet

### 4.9.1 Dagens situasjon

For å kunne oppnå at flere velger å gå, sykle og reise kollektivt, må trafikantene føle seg trygge.

Økt trafikk kan medføre økt antall trafikkulykker dersom det ikke iverksettes tiltak mot dette, men ikke nødvendigvis: Forskning viser at det er mindre sannsynlig at et motorkjøretøy kolliderer med en gående/ syklist dersom flere går og sykler<sup>5</sup>.

### 4.9.2 utfordringer/problemstillinger

Økt gang- og sykkeltrafikk kan medføre flere, og evt. mer alvorlige, trafikkulykker.

### 4.9.3 Utredningsbehov

Følgende utredningsbehov er identifisert:

- Identifisere eventuelle punkt med mange ulykker
- Hva er typiske ulykker i vårt område, og hvordan kan de unngås
- Økt antall ulykker med flere syklende og gående?

---

<sup>5</sup> P.L. Jacobsen; Injury Prevention 2003;9: 205-209; «Safety in numbers»

## 4.10 Tema 8: Nærings-/ nyttetraffic

### 4.10.1 Dagens situasjon

Bypakka har mål om «minst like god framkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rushtid som i dag».

#### *Varelevering og distribusjon*

TØI har gjort undersøkelser som tyder på at lettere næringstransport står for 10–15% av trafikken i byområder.

#### *Utrykning*

#### **Brann**

Vestfold interkommunale brannvesen IKS (VIB) er eid av kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme, Holmestrand, Horten og Re. VIB har brannstasjoner i Tønsberg, på Nøtterøy og på Kopstad ved Nykirke. Brannstasjonen på Nøtterøy er planlagt nedlagt ved etablering av ny fastlandsforbindelse og dagens beredskap der overføres til stasjonen i Tønsberg. På sikt ønsker brannvesenet seg ut av Tønsberg sentrum. En samlokalisering på Kjelle ved ny legevakt er aktuell. Brannvesenet krever at veg-/ gatenett dimensjoneres for tunge kjøretøy med lift.

#### **Politi, ambulanse**

Ambulansene benytter hovedsakelig hovedvegnettet i og rundt byen. Ambulansesjåførene skal primært benytte ringveisystemet med adkomst via Heimdal til sykehuset.

Sykehuset i Vestfold (SIV) har ca. 30.000 utrykninger pr. år. Ny ambulansesentral vurderes.

Ambulansetjenesten opplever Presterødbakken som en utfordring pga. kø. Krysset Stenmalveien– Halvdan Wilhelmsens allé er også utfordrende i rush, selv om dette ikke er ambulansetjenestens hoved-utrykningsvei. På det øvrige veinettet flyter trafikken greit.

Tønsberg blir hovedsetet for det nye politidistriktet Sør-Øst. Politiet vil fortsatt være stasjonert i Tollbodgaten/Baglergaten med kontor, tjenestebiler mm. Politiet er avhengig av god framkommelighet på hovedveinettet til og fra sitt hovedkontor.

### 4.10.2 Utfordringer/ problemstillinger

- Framkommelighetstiltak for nyttetraffic vil ofte gi bedre også framkommelighet for personbiltraffic
- Smale gatetverrsnitt med høy kantstein mot fortau, kantparkering og kant-busstopp i kjørebanelen, kan være til hinder ved utrykning.

### 4.10.3 Utredningsbehov

- Må definere «nærings-/ nyttetraffic», registrere dagens situasjon, lage prognoser for utviklingen og utrede hvilke tiltak som bør gjennomføres for å oppnå målet om at det

skal være «minst like god framkommelighet for næringstrafikk i Tønsberg i rushtid som i dag».

- Det skal beskrives hvordan man ivaretar næringslivstrafikkens behov.
- Konsekvenser av tiltak og eventuell konflikt med andre mål, beskrives.

## 4.11 Tema 9: Holdningsskapende tiltak og mobilitetsplanlegging

### 4.11.1 Dagens situasjon

Mobilitetsplanlegging handler særlig om organisatoriske og andre tiltak for å redusere reisebehovet og påvirke reisevaner. Det er særlig viktig å begrense bilbruk på arbeidsreiser, som utgjør 20–25 % av antall reiser og er dimensjonerende både for kollektivtransporten og for vegkapasiteten i byområdene. Ansvar for tiltak kan være hos det offentlige, private virksomheter og/eller hos den enkelte.

Noen eksempler på tiltak: Muligheter for å jobbe hjemme, fleksibel arbeidstid, sentral lokalisering av bedrifter og boliger, kampanjer for miljøvennlige transportformer, garderobe/ dusj på arbeidsplassen, sykkelparkering ved arbeidsstedet, subsidierte kollektivmåneds kort for ansatte, samkjøring med bil til/fra arbeid, bildeling mm.

Ny teknologi vil framover være et viktig verktøy for å nå målsetninger innen miljø, trafiksikkerhet, framkommelighet og tilgjengelighet. Ny teknologi kan bidra til å utvikle mer effektiv bytransport gjennom blant annet bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet.

Vestfold Fylkeskommune har initiert kampanjen «Vestfold samkjører» i samarbeid med flere arbeidsplasser. Målet er å få flere til å samkjøre til jobb og studier, slik at en skaper et bedre bymiljø for alle<sup>6</sup>

Delingsøkonomi bygger ofte på å gjøre det enkelt å leie ut eiendeler som er ubrukt det meste av tiden. Varer og tjenester som blir formidlet på nye måter gjennom smarttelefoner og internett, antas å øke framover. Samkjøring og utleie/ deling av private biler mm. er eksempler innen transport.

### 4.11.2 utfordringer/problemstillinger

- Det er problematisk å beregne generelle effekter av hvert enkelt tiltak, og sammenheng mellom tiltak og effekter, fordi dette er veldig situasjonsbetinget<sup>7</sup>
- Skattemessige forhold ved delingsøkonomi

---

<sup>6</sup> [www.vfk.no/vestfoldsamkjorer](http://www.vfk.no/vestfoldsamkjorer)

<sup>7</sup> Kilde: TØI's «Veileder mobilitetsplanlegging»

### 4.11.3 Utredningsbehov

- Utrede og definere holdnings- og mobilitetstiltak som anses som nyttige og kostnadseffektive ift. bypakkemålene.
- Potensiale for samkjøring
- Hvordan eksisterende og nye teknologiske løsninger (blant annet ITS) kan endre måten vi reiser på, inkludert økt bruk av bildelingsordninger etc.



## 5 Oppsummering og sammenstilling

Det skal utarbeides en oppsummering og sammenstilling av utredningene og tiltakene, samt analyse av måloppnåelse. Det settes opp en rangering i forhold til definerte hovedtema. Det gjennomføres en avveining mellom utredningstema og eventuell vekting av utredningstemaene skal begrunnes.

## 6 Anbefaling og prioritering av tiltak

### 6.1 Faglig anbefaling

Bypakke Tønsberg-regionen ved arbeidsgruppe A4 og prosjektgruppa skal fremme en anbefalt tiltakspakke. Anbefalingen baseres på faglige vurderinger gjennomført av Statens vegvesen. Fra 1/1-2017 er arbeidsgruppe A4 sammensatt av fagfolk fra Vestfold fylkeskommune, kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, Vestfold kollektivtrafikk, samt statlige myndigheter representert ved Fylkesmannen i Vestfold og Statens vegvesen. Statens vegvesen er ansvarlig for det faglige arbeidet.

Det vil ikke være midler til å finansiere alle ønskede tiltak. Samarbeidspartene i bypakka har vedtatt at minst 15 % av de totale bypakkemidlene skal brukes til gange, sykkel- og kollektivtiltak, og det skal utarbeides en begrunnet anbefaling for tiltakspakken. Begrunnelsen skal hensynta måloppnåelse og det utarbeides prioriteringslister for tiltak, basert på nytte i forhold til bypakke-målene og kostnader. Tiltak bør gjennomføres først der det kan bli høy bruk og god nytte, blant annet for å få effekt og resultater raskt. Det skal gis en anbefaling med hensyn til hvilke gange-, sykkel- og kollektivtiltak som bypakka bør ha ansvar for å planlegge, bekoste og gjennomføre.

Både kommunedel-planarbeidet, senere reguleringsplanarbeid og gjennomføring av mange gange-, sykkel- og kollektivtiltak, skal finansieres av Bypakke Tønsberg-regionen.

Anbefalt løsning fremmes for styringsgruppene i Bypakke Tønsberg-regionen, og det er Overordnet styringsgruppe som beslutter om anbefalingen skal fremmes for politisk behandling hos partene.

## 7 Planprosess og medvirkning

### 7.1 Interkommunal kommunedelplan – temaplan

Arbeidet med å utarbeide planprogram ledes av politisk valgte representanter i overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen. Styringsgruppens politisk valgte representanter er gitt en prosessledende rolle og fullmakt til å treffe vedtak om planprosessen; jfr. plan og bygningsloven § 9-2 og § 9-3.

Styringsgruppen beslutter å legge forslag til planprogram ut på høring og offentlig ettersyn. Etter gjennomført høring beslutter styringsgruppen om planprogrammet skal fremmes for politisk behandling i fylkeskommunen og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke<sup>8</sup>. Planprogrammet fastsettes ved vedtak i kommunene.

Videre planarbeid gjennomføres basert på fastsatt planprogram.

Forslag til interkommunal kommunedelplan – temaplan legges ut på høring og offentlig ettersyn. Etter gjennomført høring fremmer styringsgruppen for Bypakke Tønsberg-regionen forslag til interkommunal kommunedelplan til behandling.

### 7.2 Informasjon og medvirkning

Bypakke Tønsberg-regionen ønsker en bred medvirkning i planprosessen både for å få fram de gode grepene og for å sikre en solid forankring administrativt, politisk og i lokalmiljøet. Vegvesenet har et faglig ansvar i prosessen, og det vil derfor være en vekselvirkning mellom medvirkning og faglige vurderinger som vil strekke seg gjennom hele planprosessen. I tillegg til å videreføre strukturen fra KVVU-arbeidet med samarbeidsmøter, vil det også bli gjennomført åpne informasjons- og drøftingsmøter.

I samsvar med plan- og bygningsloven gjennomføres det formelle høringer og offentlig ettersyn i planprosessen:

1. Forslag til planprogram
2. Kommunedelplan

Det vil bli utarbeidet en kommunikasjon- og medvirkningsplan, for å oppnå god medvirkning fra innbyggere, offentlig instanser og relevante interesseorganisasjoner i løpet av planprosessen. Det er både et krav og et ønske om å involvere innbyggerne til å delta i planarbeidet for å få en best mulig plan.

Plan og bygningsloven § 5-1 gir kommunene et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.

---

<sup>8</sup> Endelig vedtaksmyndighet kan påvirkes av endringer i kommunestrukturen, jfr. kapittel 1.4.1.

I bypakka er det allerede etablert en Samarbeidsgruppe. Denne, eventuelt i utvidet form, tenkes brukt som ressursgruppe.

### 7.3 Fremdrift og videre arbeid

Planprosessen består av flere ulike faser med ulike oppgaver.

Fase	Oppgaver	Tid
Fase 1	<b>Oppstart:</b> Organisere arbeidet. Definere problemstillinger og mål. Varsle planoppstart. Utarbeide planprogram og ha høring/ offentlig ettersyn av dette. Fastsette planprogrammet.	Juni-16 – Mars-17
Fase 2	<b>Utredninger, analyser:</b> Registrere dagens situasjon, problempunkt, trafikkulykker og øvrige trafikkforhold. Gjennomføre medvirknings-møter. Vurdere GSK-løsninger. Utrede konsekvenser for bruker, miljø og samfunn.	Juni-16 – Høst-2017
Fase 3	<b>Utarbeide planforslag:</b> Ferdiggjøre kommunedelplanen for GSK; planbeskrivelse, støttedokumenter og kart.	Høst 2017 – vår 2018
Fase 4	<b>Politisk behandling, vedtak:</b> Høring og offentlig ettersyn av IKDP-GSK-planforslag. Oppdatering av plan etter høring. Planen vedtas av kommunene og behandles i fylkeskommunen.	Vår 2018

Figur 7.1: Oversikt over aktiviteter og fremdrift

Framdriftsplanen er foreløpig og det kan bli behov for justeringer underveis.

## 1 Internasjonale føringer

### 1.1 Paris-avtalen (av 19.07.2016)

Forpliktende, felles europeisk klimapolitikk.

## 2 Nasjonale føringer, planer og rikspolitiske retningslinjer

### 2.1 Klimaforliket i Stortinget i juni 2012

Klimaforliket innebærer at persontransportveksten i storbyene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette målet kalles populært for «nullvekstmålet», og ønskes å gi både miljø-, helse- og økonomiske gevinster.

### 2.2 Stortingsmelding nr 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken fremgår av st.meld. nr. 26 (s. 71):

*Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

Under dette overordnede målet har Regjeringen i Nasjonal transportplan uttrykt fire hovedmålsettinger (St.meld.nr 26 s 71–72):

- *Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*
- *Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*
- *Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelse på miljøområdet.*
- *Transportsystemet skal være universelt utformet.*

NTP har videre mål om at sykkelandelen på landsbasis skal øke fra ca. 4 % til 8 % innen utgangen av 2023. For å nå målet, må antallet sykkelturer mer enn doubles. Sykkelandelen i byene bør være mellom 10 og 20 % for at det skal være mulig å oppnå 8 % sykkelandel på landsbasis. Et annet nasjonalt mål er at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen innen 2023.

## 2.3 Bymiljøavtaler

I stortingsmeldingen om nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjengere. Det er i tiårsperioden satt av 16,9 mrd. kr til helhetlige bymiljøavtaler. Bymiljøavtaler er et av statens viktigste virkemidler for å nå regjeringens mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Tønsberg-regionen er i dag ikke med blant de 9 byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler, men partene jobber for at Vestfold-byene skal omfattes av ordningen i ny nasjonal transportplan (NTP 2018–2027). Bypakke Tønsberg-regionen ønsker derfor å innrette seg slik at bypakke vil kunne bli kvalifisert for senere bymiljøavtale.

## 2.4 Nasjonal transportplan 2018 – 2027; Analyse- og strategifasen

Fra forarbeidet til NTP 2018–2027:

- Transportbehovet for personer og gods må reduseres gjennom konsentrert arealbruk, bruk av virkemidler for å stimulere til miljøvennlig transport, og redusere utslipp fra kjøretøyparken.
- Kollektivandelen må dobles i byområdene frem mot 2050 hvis vi skal klare å nå målet om nullvekst i personbiltransporten.
- En tredobling av sykkelbruken i norske byer vil gi opptil 12 % mindre biltrafikk (Statens vegvesen, 2012).
- Firetrinnsmetoden nevnt her bør være hovedprinsipp for å gjennomføre veg- og trafikktiltak, for å bruke midlene effektivt:
  1. Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
  2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell
  3. Mindre utbyggingstiltak
  4. Nye store utbyggingstiltak

## 2.5 Prinsipper for bypakker i mindre byområder

Regjeringen har nå fastsatt prinsipper for utforming av bypakker i mindre byområder. Dette er formidlet i brev av 21/6–2016 fra Samferdselsdepartementet. Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompengefinansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med bymiljøavtaler.

Noen hovedpunkt (utdrag) fra brevet av 21/6–2016:

- Hvis gjennomgangstrafikk skal betale bompenge, må det dokumenteres at gjennomgangs-trafikken har nytte av tiltakene som bompengefinansieres.
- Krav om effektiv innkreving og at forslaget til bompengepakke må synliggjøre hvordan bilistene som betaler bompenge, får nytte av tiltakene.
- Bypakke-omfang skal vurderes både ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse og må ikke blåses opp som følge av mulighet for bompengefinansiering. Klima- og miljømål må veies opp mot andre relevante mål.

- For at bompengeneinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafiksikkerheten i vegnettet

## 2.6 Folkehelse

Helsedirektoratets rapport «Anbefalinger om kosthold, ernæring og fysisk aktivitet» fra 2012 skal gi grunnlag for planlegging av kosthold og fysisk aktivitet som bidrar til vekst, utvikling og god helse. Rapporten anbefaler blant annet:

- Redusert stillesitting
- Voksne bør være minst 150 minutter i moderat fysisk aktive per uke.

Det skal lite til for å redusere helserisikoen ved et stillesittende liv, og helsedirektoratet trekker frem aktive arbeidsreiser som et mulig tiltak.

## 2.7 Nasjonal gåstrategi

I 2012 utarbeidet Helsedirektoratet, Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon (KS) og Statens vegvesen et forslag til nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Dette var en del av arbeidet med forslag til nasjonal transportplan 2014–2023. Strategien er begrunnet i regjeringens mål om bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet, mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, og et universelt utformet samfunn. Flere gående bidrar også til mer levende og trygge nærmiljø. For handelsstanden er det lønnsomt med flere gående i sentrumsområder.

*Strategien har to hovedmål:*

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

## 2.8 InterCity Vestfoldbanen

Jernbaneverkets konseptvalgutredning av 16. februar 2012 for Intercityområdet, skal danne grunnlag for Regjeringens beslutning om videre planlegging.

Konseptvalgutredningen for Intercity Vestfoldbanen anbefaler en dobbeltsporet bane som går gjennom Vestfoldbyene. Trasé for strekningen Tønsberg–Larvik forventes avklart i 2018. Innen utgangen av 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor til bla. Tønsberg (iht. NTP 2014–2023). Flere ulike stasjonsplasseringer i Tønsberg utredes, og det er viktig med en samordning av tiltak for gange, sykkel og buss i forbindelse med planleggingen. Jernbaneverket legger til rette for et bedre togtilbud med halvtimesavganger fra Tønsberg mot Oslo. Det må derfor legges godt til rette for å gå, sykle og kjøre buss til jernbanestasjonen (inkl. trygg sykkelparkering) slik at togreisende foretrekker slike reisemåter framfor bil.

## 2.9 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Plan- og bygningsloven stiller en rekke krav som kommer barn til gode om de blir fulgt, bla.:

- Alle som fremmer planer, private, kommuner, regionale myndigheter og andre offentlige instanser skal ta hensyn til barn og unge i sin planlegging, og de må legge til rette for gode bomiljøer og gode oppvekst og levekår.
- Private så vel som offentlige forslagsstillere skal sikre medvirkning fra barn og unge.
- Planers virkninger og konsekvenser for barn og unge skal beskrives.
- Barn og unge er et tema som skal vurderes i konsekvensanalyser.
- Kommunestyret skal sørge for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen.

Formålet med de rikspolitiske retningslinjene er å:

- a. Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
- b. Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
- c. Gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

I 1998 ble Barnetråkk utviklet, og er en metode for å avdekke og registrere hvordan barn beveger seg i sitt nærmiljø, hvilke steder de setter pris på og hvilke steder de ikke liker.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen gir i tillegg konkrete kvalitets- og funksjonskrav til de arealene som blir satt av til barn og unge.

Retningslinjene ble fastsatt av Miljøverndepartementet 20/9-1995.

## 2.10 Nullvisjonen for trafiksikkerhet

Grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen – en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002–2011.

Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafiksikkerheten. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene.

## 2.11 Universell utforming

Universell utforming er en langsiktig nasjonal strategi for å bidra til å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle og forhindre diskriminering. Prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak.



Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Gjennom Stortingsmelding nr. 16 (2008–2009) er universell utforming ett av fire hovedmål for transportpolitikken. Transportsystemet skal utformes slik at:

1. Transportsystemet skal være tilgjengelig for alle
2. Løsningen skal ikke virke stigmatiserende eller diskriminerende.
3. Flest mulig av trafikantene skal kunne dra nytte av løsningene

### **3 Regionale planer i Vestfold**

Samlet sett legger de regionale planene føringer for en bærekraftig utvikling i Vestfold innenfor områdene areal- og transportutvikling, handel og byutvikling, klima og energi og næringsutvikling. Den regionale politikken har blant annet som mål å redusere klimagassutslippene, konsentrere arealutviklingen og hindre byspredning.

#### **3.1 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (vedtatt av Fylkestinget i Vestfold i april 2013)**

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) angir hovedtrekk for det regionale utbyggingsmønsteret i Vestfold. Målet er bærekraftig vekst, vern av natur og forenklet planlegging i fylket. RPBA ble vedtatt i Vestfold Fylkesting 25. april 2013.

Planen legger føringer for at framtidige boliger, arbeidsplasser og tjenester i hovedsak skal lokaliseres i byene og slik at de er tilgjengelige med gange, sykkel eller kollektiv. Noen aktuelle mål i RPBA for dette planarbeidet:

- Samfunns mål 6: Transportsystemet er miljøvennlig, sikkert og effektivt.
- Samfunns mål 7: Vestfold er et foregangsfylke for reduserte klimautslipp og miljøvennlig energibruk.
- Effektmål: Reisemiddelfordeling i 2023: 23 % gange, 10 % sykling, 7 % kollektivreiser, bil/ passasjer 58 %.

#### **3.2 Regional sykkelstrategi for Vestfold (vedtatt av Fylkestinget i Vestfold i september 2012)**

Sykkelstrategi for Vestfold skal bidra til å oppfylle nasjonale og regionale mål om sykling. Godt samarbeid og et mangfold av virkemidler må til:

- Innsatsområde 1: Helhetlig system for sykkel i by
- Innsatsområde 2: Sammenhengende hovedtransportsystem for sykkel
- Innsatsområde 3: Vestfold fylkeskommune som virksomhet og arbeidsplass
- Innsatsområde 4: Kunnskapsproduksjon og formidling

### **3.3 Regional plan for klima og energi (vedtatt av Fylkestinget i Vestfold 10.12.2015)**

Regional plan for klima og energi skal bidra til en reduksjon av klimagassutslipp til atmosfæren, redusere energiforbruket og øke forbruket av fornybar energi i Vestfold. Planen har fem innsatsområder med tilhørende strategier:

- 1) Øke produksjon av fornybar energi
- 2) Redusere utslipp fra vegtrafikk
- 3) Utvikle flere energieffektive bygg
- 4) Støtte kommunenes innsats for klimatilpasning
- 5) Utvikle felles offentlig kompetanse og samhandling

### **3.4 Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2014-2017**

Handlingsprogram for 2014–2017 ble vedtatt av Fylkestinget 25/4–2013. Handlingsprogram for perioden 2018–2021 er under utarbeidelse. Handlingsprogrammet viser prioritering av midler til tiltak på fylkesvegnettet i perioden.

### **3.5 Strategi for knutepunktutvikling i Vestfold**

Strategi for knutepunktutvikling i Vestfold er utarbeidet i forbindelse med InterCity-utbygging i Vestfold 2016–2030. Knutepunktstrategien konkretiserer hvordan arbeidet med å legge til rette for ønsket utvikling kan gjennomføres i praksis. Strategien er utarbeidet i samarbeid mellom berørte kommuner, Vestfold fylkeskommune, Jernbaneverket og Vestfold Kollektivtrafikk (VKT), og legges fram for politisk behandling i kommunestyrene og fylkesting. Strategien foreslår metoder og prosesser for å avdekke lokale behov og forutsetninger for å sikre tett kobling mellom kollektivknutepunktet og omkringliggende tettsted/by og omland.

### **3.6 Leveranseavtale mellom Vestfold fylkeskommune og Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT)**

Leveranseavtalen spesifiserer partenes forpliktelser om leveranse og kommersielle forhold for en fastlagt tidsperiode. Leveranseavtalen gjelder ved siden av den inngåtte rammeavtalen mellom fylkeskommunen og VKT.

### **3.7 TT-ordning for Taxi**

Transportordningen er en frivillig fylkeskommunal oppgave og er ment som et supplement til andre rettighetsbaserte ordninger. Ordningen er et tilbud til personer som på grunn av sterk og varig funksjons- og/eller orienterings-hemming, ikke kan benytte seg av ordinær kollektivtransport.

### 3.8 Regional transportplan

Regional transportplan er under utarbeidelse.

### 3.9 Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011-2014

Planen har som mål å forebygge og utjevne sosiale helseforskjeller i Vestfold. Planen identifiserer forhold som er særlig viktige innenfor de regionale innsatsområdene fysisk miljø, levevaner og psykososialt miljø.

Innsatsområdene fysisk miljø og levevaner er mest relevante for arbeidet med kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport; det er viktig å legge til rette for hverdagsaktivitet og mulighet til å gå, sykle eller benytte kollektivtransport.

Handlingsprogrammet til folkehelseplanen vil revideres og evalueres årlig og viser både strategier og tiltak innenfor innsatsområdene.

Planen foreslår en ny organisering av folkehelsearbeidet i Vestfold, der Verdiskaping Vestfold får oppfølgingsansvar for mål og strategier. Verdiskaping Vestfold er fylkets ledende partnerskap som jobber med regional utvikling

Planen er utarbeidet etter plan- og bygningsloven og møter kravene i ny folkehelselov fra januar 2012. Loven tydeliggjør ansvar og oppgaver til kommuner, fylkeskommuner og stat.

## 4 Kommunale planer

### 4.1 Tønsberg kommune

*Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2026 (vedtatt 23.04.14.)*

Kommunen vil ha effektive, trafikksikre og robuste transportløsninger. Det skal skje gjennom å etablere nytt hovedvegssystem for Tønsberg-regionen og ny vegforbindelse til Nøtterøy. Videre gjennom å tilrettelegge for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk i og gjennom sentrum, samt på sentrale hovedstrekninger mellom sentrum og lokalsentrene.

*Kommuneplanens arealdel 2014 – 2026 (vedtatt 17.06.15 og 03.02.16)*

Det er et overordnet mål at vekst i trafikken skal løses ved tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Som ledd i dette er det lagt til grunn at hovedandelen av boligbehovet skal løses innenfor byområdet og gjennom fortetting i eksisterende byggeområder. Nye byggeområder er silt ut fra blant annet tilgangen til god kollektivdekning og tilgjengelighet til infrastruktur for gange og sykkel. Krav til parkering er vesentlig redusert gjennom innføring av maks-krav og krav til sykkelparkering tilsvarende økt.

Alle kjente, planlagte samt eksisterende hovedsykkelanlegg er vist med hhv rød og sort linjesymbol i kartet.

#### *Byplan 2014 – 2026 (Vedtatt 07.09.2015 og 15.01.16)*

Planarbeidet har hatt fokus på tilrettelegging for den forventede befolkningsveksten gjennom fortetting og transformasjon. Ivaretagelse av det historiske sentrum, etablering av sammenhengende grønne og blå akser, redusert biltrafikk og parkering i sentrum, samt å bygge opp om byens handelssentrum har vært viktige fokusområder. Gode bymiljøer, flere arbeidsplasser og mer aktivitet i sentrum er viktige mål.

Når det gjelder utforming og bruk av gategrunn innenfor byplanens område vises det til Gatebruksplanen som er under utarbeidelse, og at denne skal være retningsgivende ved fremtidig regulering. Det er videre innarbeidet virkemidler for å redusere arbeidsplassparkering gjennom innføring av svært lave maks-krav innenfor historisk sentrum. Videre gjennom at andel gateparkering og parkering som hovedregel skal løses i fellesanlegg/eksisterende anlegg for å frigjøre gateareal til annen bruk. Det er stilt høye krav til sykkelparkering.

#### *Kommunedelplan for Korten (16.09.2009)*

Planen legger tilrette for utvikling av Korten til et område for bolig, næring, service og med en begrenset handelsetablering. Som følge av båndlegging av hele arealet gjennom arealdelen er kommunedelplanen midlertidig unntatt rettsvirkning i påvente av utredning/regulering etter plan- og bygningsloven.

#### *Kommunedelplan for Stensarmen (16.9.2009)*

Planen legger tilrette for transformasjon av området fra havn, nærings- og industri til en ny boligbydel med innslag av forretning og næring. I høringsforslaget til Byplan er det stilt krav til områderegulering for området. Inntil ny områdeplan foreligger, skal kommunedelplan for Stensarmen gjelde. Ved eventuell motstrid skal byplanen gå foran.

#### *Kommunedelplan for Kilen (vedtatt 13.11.2009) og områderegulering Kilen vest (vedtas sannsynligvis i løpet av 2016)*

Med unntak av arealene på Kilen vest (nord for Valløveien og vest for Vellebekken) er kommunedelplanen erstattet av områdereguleringer. For Kilen vest er områderegulering under arbeid og vil sannsynligvis ferdigstilles ila 2016. Områdeplanen vil omfatte ny gang- og sykkelvei langs Slagenveien samt ny infrastruktur for kollektiv på begge sider av veien. Inntil Områdeplanen er på plass styres arealbruken i området Kilen vest av kommunedelplanen.

#### *Områderegulering Kilen (19.06.2013)*

Planen omfatter utvidelse av Presterødbakken til fire felt og ombygging av Presterødkrysset til rundkjøring. Planen avsetter videre areal for bygging av ny gang- sykkelvei langs

Presterødbakkens sydside samt syd for Valløveien mellom Presterødkrysset og Olsrødkrysset.

#### *Områderegulering Kilen sørvest (15.04.2015)*

Planen omfatter Halfdan Wilhelmsens allé som er regulert for utvidelse fra tre til fire felt, ny infrastruktur for kollektivtransport samt breddeutvidelse av dagens sykkelvei.

#### *Parkeringsstrategi for Tønsberg kommune (25.05.2016)*

Det er totalt ca. 4145 avgiftsbelagte parkeringsplasser i Tønsberg, herav 1740 offentlige. I sone1 i sentrum er det ca. 975 offentlige og ca. 2000 private avgiftsbelagte P-plasser. I tillegg finnes en rekke private P-plasser i bakgårder mm. Offentlige myndigheter har begrensede styringsmuligheter på disse plassene.

#### Parkeringsstrategien innebærer bla.:

- Skal ikke legge til rette for arbeidsparkering i sentrum; Det innføres maks P-tid på 3 timer og også el-biler må betale parkeringsavgift.
- Nytt parkeringsanlegg i Haugar og nytt P-hus på Stjerneplassen skal utredes.
- Alle ikke-bebygde tomter med P-plasser i Tønsberg sentrum ønskes bebygget. Det, og ønsket stenging av Nedre Langgate, vil medføre ca. 800 færre P-plasser i sentrum. Gateparkeringen blir dermed svært sentral for handel, næring, kultur og besøksparkering. Det legges opp til at det skal bli god sirkulasjon på plassene.

#### *Områderegulering av Slottsfjellet (planprogram er fastsatt 27.02.15)*

- Områdereguleringen skal legge tilrette for bedre tilgjengelighet til fjellet og det utredes i den forbindelse en mulig gangbroforbindelse fra Nordbyen og opp på fjellet.

## **4.2 Nøtterøy kommune:**

#### *Kommuneplanens samfunnsdel 2014 - 2026 (vedtatt 29.10.14)*

Nøtterøy har et miljøvennlig og trafiksikkert transportsystem med tilstrekkelig kapasitet. Dette innebærer at Nøtterøy kommune arbeider for å fremme miljøvennlig transportformer – gange, sykkel og kollektivtransport – som erstatning for bil på arbeidsreiser og andre transportetapper. Det er lett å velge miljøvennlig transport da Nøtterøy har et godt kollektivtilbud med høy frekvens og god tilgjengelighet, og et godt utbygd gang- sykkelvei- og stinett tilgjengelig for det meste av kommunens bebygde områder. Sykkelbruken og trafiksikkerheten i Nøtterøy kommune øker som følge av holdningsendringer og investeringer. Hovedveinettet er miljøvennlig og trafiksikkert med tilstrekkelig kapasitet for alle reisende, og lokalveinettet er sikkert, velfungerende og har tilstrekkelig kapasitet.

Veistandarden blir gradvis forbedret. Nøtterøy bidrar positivt til regionale transportordninger som flyplassen på Torp og utbygging av jernbane og E18 gjennom Vestfold.

Det etableres ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy kommune som gir økt samfunnssikkerhet og bedrer tilgjengeligheten for alle trafikantgrupper i regionen. Dette innebærer at det etableres ny fastlandsforbindelse på Nøtterøy med tilkobling til Kirkeveien og Smidsrødveien. Kapasitet på eksisterende infrastruktur frigjort som følge av ny fastlandsforbindelse bedrer fremkommeligheten for sykkel og kollektivtransport i form av gode sykkelveger og kollektivfelt mot Tønsberg sentrum. Det legges vekt på by- og bomiljø i utforming av løsninger.

#### *Kommuneplanens arealdel 2015 – 2027 (vedtatt 17.06.15)*

Det er i arealplankartet satt av båndleggingszone for regulering etter plan- og bygningsloven, for tverrforbindelse mellom Kirkeveien og Smidsrødveien. I tillegg er det utarbeidet et temakart for alternativer for nye hovedvegtraseer. Dette kartet viser traséer for ny fastlandsforbindelse fra Kolberg mot Korten og Hogsnes/Jarlsberg.

#### *Områderegulering for Teie sentrum (stadfestet av Fylkesmannen 23.03.12)*

Områderegulering for Teie sentrum legger bl.a. til rette for ombygging av Tegilverksveien og Grindstukrysset, og etablering av ekstra kjørefelt i Kirkeveien, slik at biltrafikken i Smidsrødveien kan reduseres. Den legger også til rette for at Smidsrødveien på strekningen Tegilverksveien – Teie veidele kan bygges om til gate hvor det er bedre tilrettelagt for gående, syklende og kollektivtrafikk enn i dag. Teie torv kan bygges om (det er nødvendig med detaljregulering av torvet før dette kan gjennomføres) til å bli et attraktivt område, med mindre parkering og tilrettelagt for lek, opphold, torghandel og lignende.

#### *Trafikksikkerhetsplan (vedtatt 07.04.2010)*

Nøtterøy kommunes trafikksikkerhetsplan er utarbeidet for å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, spesielt for myke trafikanter. Planen må ses i sammenheng med målsettingene i kommuneplanens samfunnsdel og inneholder en prioritert liste over tiltak og strekninger hvor det skal bygges gang- og sykkelveier. Prioriteringen er gjort ut fra en vurdering om prosjektets betydning for trafikksikkerhet generelt og for skolebarn spesielt, samt potensiale for et sammenhengende gang- og sykkelveinett.

### **4.3 Tjøme kommune**

#### *Kommuneplanens arealdel 2015 – 2027 (vedtatt 03.09.15, gjeldende fra 24.08.16)*

Tjøme kommunestyre vedtok ny kommuneplans arealdel på sitt møte 3. september 2015. Planen ble vedtatt med to innsigelser fra Fylkesmannen i Vestfold og Vestfold

fylkeskommune. Begge innsigelsene ble behandlet i kommunestyrets møte den 24.08.16 og imøtekommet. Tjøme kommune har således en gjeldende kommuneplan fra 24.08.16.

### *Kommuneplanens samfunnsdel*

Kommuneplanens samfunnsdel er fra 1999 og er under rullering.

## **5 Andre planer**

Det er tidligere utført diverse planarbeid og utredninger som vil inngå som grunnlag for arbeidet med denne kommunedelplanen, blant annet:

- Tiltakspakker for bedre framkommelighet for kollektiv og bil i Tønsberg-området (2008)
- Hovedplan for sykkel Tønsberg og Nøtterøy (1994)
- Forslag til styrket busstilbud i Tønsberg og omegn; Innspill til bypakke Tønsberg-regionen, Rapport fra Vestfold kollektivtrafikk, juni 2016
- Forprosjekt – Kollektivløsning i Tønsberg, Rapport utarbeidet av Rambøll for Vestfold kollektivtrafikk, mai 2016







