

## Prosjektplan – Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

Versjon 12.02.16

### Innhold

1	Innledning.....	2
2	Prosjekt «Gatebruksplan for Tønsberg sentrum».....	2
3	Mål i Bypakke Tønsberg-regionen.....	3
4	Overordnede føringer for arbeidet .....	4
5	Mandat for arbeid med gatebruksplanen .....	5
6	Problembeskrivelse og sentrale prosjektutfordringer .....	5
7	Dagens situasjon og føringer lagt i byplanen.....	7
8	Plan og analyseområde .....	10
9	Verktøykasse.....	12
10	Forholdet til pågående planarbeid i Tønsberg.....	12
11	Utredningsbehov .....	13
12	Prosess og medvirkning.....	14
13	Fremdrift.....	14
14	Finansiering .....	15
15	Behandling av planen.....	15

## 1 Innledning

Prosjektplanen er utarbeidet av arbeidsgruppe A1 på vegne av Bypakke Tønsberg-regionen. Arbeidsgruppe A1 er etablert for å utarbeide gatebruksplan for Tønsberg sentrum.

Prosjektplanen er utarbeidet i samarbeid med prosjektleder i Bypakke Tønsberg-regionen, og legges frem for overordnet styringsgruppe for godkjenning. Prosjektplanen skal også politisk godkjennes av Tønsberg kommune.

Prosjektplanen vil være et styringsdokument i forholdet mellom Bypakke Tønsberg-regionen representert ved arbeidsgruppe A1 og Statens vegvesen som utførende etat av faglig arbeid med gatebruksplanen.

Prosjektplanen bygger på prosjektbestillingen datert 05.06.2015 for gatebruksplanen som ble vedtatt i OSG i juni 2015. Fremdrift og planbudsjett er justert noe i forhold til prosjektbestillingen.

## 2 Prosjekt «Gatebruksplan for Tønsberg sentrum»

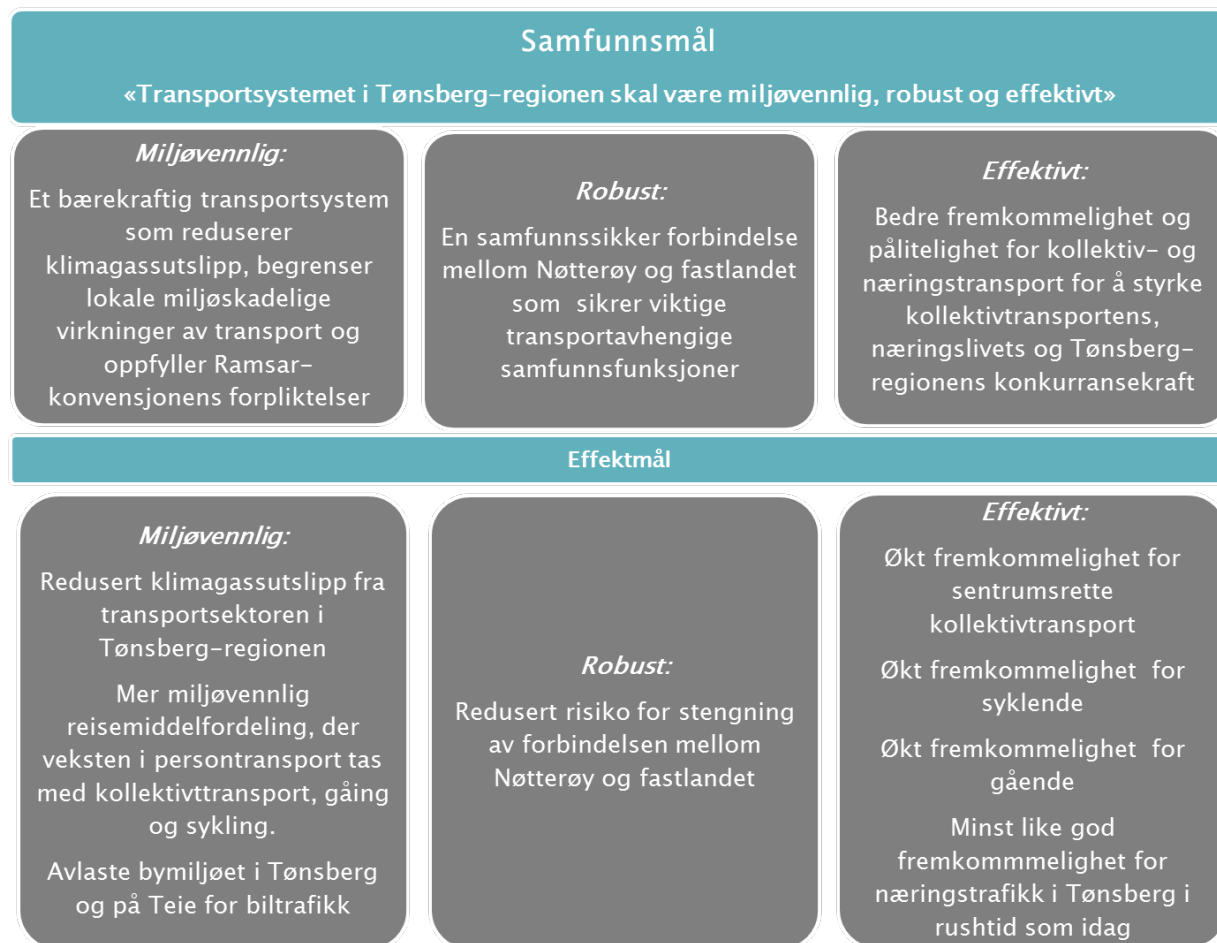
Gatebruksplanen er et delprosjekt innenfor Bypakke Tønsberg-regionen. Planen får status som prinsipplan. Planen angir bruk av gatene og må følges opp med mer detaljerte planer for gjennomføring. Planen skal på et overordnet nivå gi retningslinjer for temaene kjøremønster, kollektiv, gange og sykkeltrafikk, parkering, varelevering og byliv/rekreasjon i Tønsberg sentrum. For å ha en sikkerhet for at løsningene er gjennomførbare og anskueliggjøre mulige konsekvenser kan det bli aktuelt å utarbeide detaljerte løsningsforslag for enkelte området/gater.

En prinsipplan er ikke juridisk bindende. Planen er forankret i Tønsberg kommunens byplan under:

**§2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:** Gatebruksplan for sentrum skal være retningsgivende for regulering og bruk av gater, plasser, gang- og sykkelforbindelser. Gater som er siktakser mot Kanalen, Slottsfjellet og Jarlsberglandskapet skal holdes åpne og fri for sikthindrende møblering og installasjoner. Det skal være tilfredsstillende mulighet for varelevering. Varelevering skal ikke være til unødig ulempe for bruken av gatene og fortauene.

**§ 3.3.1 ang. Nedre Langgate:** Byggegrense til Nedre Langgate skal avklares i den enkelte reguleringsplan. Utbygging i veiarealet i Nedre Langgate skal være i tråd med gatebruksplan og kan ikke utføres før vedtatt gatebruksplan foreligger. Ny bebyggelse skal skape variasjon i gateløpet og bidra til mindre plassdannelser langs gaten.

### 3 Mål i Bypakke Tønsberg-regionen



En felles målstruktur (vist over) ligger til grunn for alle delprosjektene i bypakken. Gatebruksplan for Tønsberg sentrum er et av delprosjektene og skal derfor bidra til at målene for bypakka nås.

Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er en videreføring av samfunns målet og effektmålene fra «Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tønsberg-regionen» (KVU), med noe tilpasning av effektmålene til bypakke-fasen.

#### Noe å strekke seg etter

«Når en by vokser og områder transformeres bør det resultere i økte kvaliteter for alle innbyggere i en by, og ikke som belastninger»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Fra Faglig råd for bærekraftig utvikling – rapport utgitt des. 2013 på bestilling fra daværende miljøvernminister Bård Vegard Solhjell.

## 4 Overordnede føringer for arbeidet

### Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan har fastsatt mål for sykkel. På landsbasis skal sykkelandelen øke fra ca. 4% til 8% innen utgangen av 2023. Dette innebærer at sykkelandelen i byene, hvor potensialet for mer sykling er størst, bør ligge på opp mot 20%. Et annet nasjonalt mål er at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skolen inne 2023. Det jobbes med å fastsette mål for gående i NTP 2018 – 2027. Når det gjelder kollektivtransport antydes det i forarbeidet til ny NTP av kollektivandelen må dobles i byområdene frem mot 2050 hvis vi skal klare å nå målet om nullvekst i personbiltransporten.

### Klimaforliket

- Norge skal frem til 2020 påta seg en forpliktelse om å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30% av Norges utslipp i 1990 (skjerpes i Soria Moria II til 40 %).
- Norge skal være karbonnøytral i 2050.
- Mål om CO2 fri varedistribusjon i 2030.

### Kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt 23.04.14)

«Vi vil redusere bilbruk og øke kollektivandelen og andelen gående og syklende».

### Kommunedelplan for Tønsberg sentrum – Byplan 2014 – 2026

Fra § 2.2 i byplanen: «Gatebruksplan for sentrum skal være retningsgivende for regulering og bruk av gater, plasser gang- og sykkelforbindelser».

Det er definert følgende mål for byplanen:

- Tønsberg skal være et attraktiv regionsenter for innbyggere, turister, næringsliv og utviklere – en pulserende kystperle.
- En 24-timers by med attraktive boliger og arbeidsplasser, handel og kultur.
- Bærekraftig utvikling – hvor byakser, grønne lunger og attraktive byrom binder byen sammen og gir tilgjengelighet, gode opplevelser og forskjønning.
- Effektive, trafikksikre og miljøvennlige transportløsninger.
- Fortetting med god bokvalitet, tilgjengelighet for alle og mangfoldig befolkningssammensetning.
- Sikre og styrke tilgjengeligheten til byens blå åre – Kanalen.
- Et miljøby med variasjon og god arkitektonisk kvalitet.
- Styrke Tønsbergs identitet gjennom bevaring og nyfortolkning av historien.

## 5 Mandat for arbeid med gatebruksplanen

I «Mandat for arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen» fremgår det at oppgaven til arbeidsgruppe A1 er å «utarbeide gatebruksplan for Tønsberg sentrum».

Hensikten med planen er å ivareta de ulike trafikantgruppers aktivitet i sentrum gjennom gode og helhetlige løsninger. Gode fysiske løsninger skal sikres for alle trafikantgrupper. Arbeidsgruppen skal i tillegg vurdere andre tiltak som bygger opp under målene om å øke andelen syklende, gående og kollektivreisende, herunder vurderinger knyttet til parkeringsrestriksjoner.

Gatebruksplanen med tilhørende undersøkelser skal ha en detaljeringsgrad som sikrer at alternativene er gjennomførbare. Det skal utarbeides kostnadsoverslag for alternativer som utredes. Gatebruksplanene må følges opp med regulerings- og/eller detaljplaner.

Arbeidsgruppe A1 må samarbeide tett med gruppe A4 (hovedaksene for sykkel og buss) for å sørge for gode løsninger i overgangen mellom indre og ytre by, samt sikre ønsket kvalitet på hovedtransportsystemet for sykkel, buss og gange gjennom byen.

For spørsmål som skal avklares av samarbeidspartene i bypakken fremlegger arbeidsgruppen saksutredning med forslag til innstilling.

## 6 Problembeskrivelse og sentrale prosjektutfordringer

Det skal legges bedre til rette for de som reiser kollektivt, går og sykler i Tønsberg sentrum. Dette muliggjøres blant annet ved at hovedvegnettet avlastes for biltrafikk med ny fastlandsforbindelse.

Mange interesser skal tilgodeses i kampen om gatearealene. Det vil alltid være ulike oppfatninger og umulig å finne løsninger med tilslutning fra alle. Det er viktig å minne om at etableringen av ny fastlandsforbindelse vil avlaste Tønsberg sentrum og gi større plass og et bedre utgangspunkt for gode løsninger enn hva vi har i dag.

Tønsberg er en kommune med sterk befolkningsvekst. Det forventes en årlig vekst på 1,5%. Dette innebærer en økning i innbyggertall fra 40.700 til 57.000 mot 2040 (tall fra SSB). Vear i Stokke blir en del av Tønsberg kommune i 2017, noe som gir en ytterligere vekst på 2.500 personer. Tønsberg og den nye kommunen Færder har til sammen 70.000 innbyggere som har Tønsberg som sitt bysentrum.

Dersom all vekst i transport skal tas med miljøvennlige transportformer anslår man at kollektivtransporten bør ta mellom 35 – 50% av veksten, gange mellom 40–50% og sykkel over 20%. Man anslår at byområdene bør ha en bilandel på under 50% og at sykkel og gange

må ta veksten på de korte reisene<sup>2</sup>. I dag er bilandelen i Tønsberg sentrum 60%. I Tønsberg kommune er bilandelen 66% (tallene inkluderer bilførere).

Et bedre togtilbud med IC-utbyggingen vil gi øke etterspørselen etter busstransport til og fra jernbanestasjonen. Jernbaneverket forventer en dobling av togpassasjerer de nærmeste 15–20 årene. Jernbaneverket forventer en arealeffektiv «mating» til jernbanen. Det må legges godt til rette for buss, sykkel og gange til jernbanestasjonen slik at dette blir foretrukket reisemåte for togbrukere.

Dagens bussterminal har for liten kapasitet. VKT ønsker å etablere en ny kollektivterminal i sentrum. De ønsker å bygge videre på planene fra 2004 med kollektivgate i Møllegaten og gateterminal på Farmandstorget og langs fv 325 mot jernbanekryssingen. Man ønsker å styrke kollektivtilbudet i nedre bydel ved å blant annet flytte kollektivaksen til Nedre Langgate og øke fremkommeligheten for buss gjennom sentrum. Konsekvensene av en slik omlegging må utredes både mht. trafikale virkninger, virkninger på byliv og handel og virkninger for gående og syklende. Koblingen mellom kollektiv og gange er viktig. Plassering av nye stoppesteder og forbindelsen mellom kollektivterminal og ny jernbanestasjon må vurderes.

Løsningene som velges for Tønsberg skal bygge opp under målene om at Tønsberg skal være regionens ledende handelsby, «en sjarmerende levende by med småbykvaliteter kombinert med storbyens tilbud» (fra kommuneplanens samfunnsdel). En sentral prosjektutfordring blir å finne løsninger som både gir en mer miljøvennlig reisemiddelfordeling og opprettholder byens posisjon som ledende handelsby. Tønsberg har god parkeringsdekning og reisevanene er bilbasert. For å oppnå en endring må det iverksettes en rekke tiltak. Det må tilrettelegges bedre for de miljøvennlige transportformene og iverksettes tiltak for å begrense bilbruk, blant annet bruk av parkeringsrestriksjoner. Vi trenger mer kunnskap om sammenhengen mellom handel og reisevaner for å finne de optimale løsningene for fremtidens Tønsberg.

I samarbeid med den øvrige bypakkeorganisasjonen må det ses på hva som er den mest hensiktsmessige transportmiddelfordelingen for bypakkeområdet. Det vi med sikkerhet kan si er at syklende og gående må ta en god del veksten i transportarbeidet. Vi vet fra reisevaneundersøkelsen av 3 av 10 bilreiser i Vestfold er under tre kilometer. Bosettingsmønsteret og topografien i og rundt Tønsberg tilsier at potensialet er stort for å øke andelen gående og syklende. Nyere forskning viser at syklistene og fotgjengere også er attraktive kunder i et bysentrum. De handler gjerne mindre per tur, men handler til gjengjeld oftere enn bilistene. Gode anlegg for gående og syklende med attraktive parkeringsanlegg for syklende og fasiliteter som gjør det lett å velge sykkel er derfor viktige tiltak i arbeidet med gatebruksplanen.

---

<sup>2</sup> Tall fra rapporten Byområdeutfordringer, NTP 2018–2027, analyse og strategifase.

## 7 Dagens situasjon og føringer lagt i byplanen

### Reisevaner

Tabellen under viser transportmiddelfordeling på daglige reiser (RVU 2013/14) i sentrale deler og Tønsberg/Nøtterøy, Tønsberg utenfor sentrum og i Tønsberg kommune. Ser vi på reisevaneundersøkelsene fra 2005 og 2009 ser vi stort sett ingen signifikante endringer i våre reisevaner i sentrale områder av Tønsberg/Nøtterøy. I Tønsberg kommune har andelen bilreiser økt fra 48% i 2009 til 58% i 2013/14. I 2005 var bilandelen på 53%. Man kan derfor ikke peke på klar tendens til endring i våre reisevaner.

Område	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bil	Bil-passasjer	Annet
Tønsberg/Nøtterøy sentrum	23%	9%	5%	53%	7%	2%
Tønsberg utenfor sentrum	12%	7%	8%	63%	9%	1%
Tønsberg kommune	18%	7%	7%	58%	8%	2%

*Transportmiddelfordeling på daglige reiser (RVU 2013/14)*

Vi dimensjonerer våre veianlegg ut fra antall trafikanter i rushtid. Derfor er det nyttig å se på reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser, da disse reisene stort sett foregår morgen og ettermiddag. Tabellen under viser en oversikt over arbeidsreiser med start eller slutt i Tønsberg sentrum og fordelingen på de ulike reisemidler (Tønsberg sentrum er definert etter RVUs inndeling).

Arbeidsreiser bil	Arbeidsreiser bil med passasjer	Arbeidsreiser sykkel	Arbeidsreiser gange	Arbeidsreiser buss	Arbeidsreiser kollektiv
59%	61%	14%	13%	7%	12%

*Reiser med start eller slutt i Tønsberg sentrum, andel fordelt på reisemiddel (RVU 2013/14)*

### Parkering

Det er mange yrkesaktive som har tilgang på gratis parkeringsplass i Tønsberg og på Nøtterøy. 60% av de som har arbeidsplass i sentrum av Tønsberg/Nøtterøy har tilgang på gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, mot 88% utenfor Tønsberg sentrum. 20% av de som har arbeidsplass i Tønsberg/Nøtterøy sentrum må betale hos arbeidsgiver. Det er kun 1% som oppgir at de ikke har parkeringsmulighet på/ved arbeidsplassen i Tønsberg kommune. Til sammenligning har 47% av de yrkesaktive tilgang på gratis parkeringsplass i Kristiansand sentrum, 19% må betale hos arbeidsgiver og 1% oppgir at de ikke har parkeringsmulighet ved arbeidsplassen. I Oslo sentrum har 23% av de yrkesaktive tilgang på gratis parkering, 5% må betale hos arbeidsgiver mens 18% ikke har parkeringsmulighet ved arbeidsplassen (RVU2013/14).

Antall offentlige parkeringsplasser i Tønsberg kommune i 2015: 2299

Antall plasser privatrettslig i Tønsberg kommune i 2015: 5532

### **Kollektivtransport**

Antall bussreiser i Tønsberg-regionen har økt med 32% i perioden fra 2004 til 2015. Tilsvarende tall for hele Vestfold viser en vekst på 23,5% i samme periode. Veksten kan i hovedsak forklares med økt frekvens på de største linjene, forenkling av takst- og sonestrukturen samt økt satsing på nye salgs- og informasjonskanaler. Dette har bidratt til å gjøre informasjon om rutetilbudet og kjøp av kort og billetter langt mer tilgjengelig for kundene.

De største utfordringene knyttet til videre vekst i Tønsberg-regionen er i første rekke knyttet til kapasitet i rushtidsperiodene og fremkommelighetsproblemer som bidrar til at ruter i Tønsberg-regionen har en vesentlig dårligere punktlighet enn rutene i de øvrige byområdene i fylket.

En vesentlig faktor i planleggingen for et bedre kollektivtilbud er at dagens bussterminal på Farmandstedet har kapasitetsproblemer. Videre ser man på beregninger gjennomført i 2004 at ved å legge om busstilbudet til nedre bydel og forbi sykehuset vil treffe bedre på målpunkt til de reisende. Ved en slik omlegging vil den gjennomsnittlige gangtiden til bestemmelsesstedet reduseres med ca. 3 minutter til snaut 5 minutter.

### **Gange og sykkel**

Tønsberg har satt seg som mål at 50% av boligutbyggingen skal løses gjennom fortetting og transformasjon innenfor byplanområdet (byplan for sentrum 2014 – 2026). Dette målet bygger opp under målet om at gange og sykkel skal ta en stor del av veksten i transportarbeidet. Forskning viser at når man kombinerer kompakt byutvikling med satsing på de miljøvennlige transportformene og restriksjoner på bilbruk, da kommer forbedringene.

I Tønsberg sentrum er andelen reiser til fots 23%. Utenfor sentrum ligger andelen på 12%. Selv om gangturene er mange, er de også korte. I Vestfold utgjør gangturer kun 3% av det daglige transportarbeidet målt i kilometer. En gjennomsnittlig gangtur er 1,7 km lang og nesten halvparten av alle gangturer er under en kilometer. En gjennomgang av forskning viser at det er akseptabelt å gå 5 til 10 minutter til målpunkter i et nærområde og til en holdeplass.

Det er gjennomført tellinger av myke trafikanter i Tønsberg sentrum av sommerstudenter i 2014. I sentrum er Rådhusgaten, Storgaten og Torvgaten de mest fotgjengertrafikkerte gatene. Dette er bilfrie gater som er godt tilrettelagt for opphold og ferdsel, spesielt for gående.

Det ble satset på sykkel i Tønsberg-området på 1990-tallet. Tønsberg og Nøtterøy fikk sin hovedplan for sykkel i 1994 og Tønsberg var en del av sykkelbysatsingen i denne perioden. Det ble bygget en del anlegg i sentrum. Det ble bla. lagt rød asfalt i sykkelfelt i Stoltenberggaten, Stenmalveien og Slagenveien. De senere års fokus på miljøvennlig transport har gitt oss mye ny kunnskap om syklistenes behov og hva som skal til for å øke



sykkelandelen. I Tønsberg må sykkelbyen revitaliseres og anleggene må få en standard som tilfredsstillende dagens og fremtiden krav. Statens vegvesen har vedtatt en ny og storstilt satsning på sykkelbyer som skal gå fra 2015 –2020.

En sentral utfordring for Tønsberg når det gjelder syklende er å finne gode traseer inn til sentrum. Det mangler et sammenhengende tilbud for de som skal inn til eller gjennom byen. Videre er muligheter for å parkere sykkelen sikkert i sentrum viktig, både ved kollektivknutepunktene og sentralt i byen.

I 2012 hadde Tønsberg den høyeste sykkelandelen i landet på hele 11%. Vi ser en tendens til at færre velger sykkel. I RVU 2013/14 lå andelen i sentrum på 9% og utenfor sentrum på 7%. Det er vanskelig å peke på en årsak, men god fremkommelighet for bil og tilgang på gratis parkering er faktorer som påvirker våre reisevalg. En undersøkelse gjennomført av sommerstudenter i Statens vegvesen i 2015 viser nettopp dette. På spørsmål om hvorfor man ikke sykler mer svarer 15% at det er enklere å velge bil og 17% at de ikke har sykkel. På spørsmål om hva man mener det er størst behov for av tiltak innen sykling svarer 47% at de ønsker seg flere sykkelanlegg og 42 % at de ønsker mer adskillelse fra biltrafikk.

Andelen el—syklister var i sykkelbyundersøkelsen 2015 på 5% i Tønsberg (på registreringsdagen). Til sammenligning hadde Horten 1% og Holmestrand 7%.

Tønsberg har flere sentrumsnære områder som er under utvikling. Det blir viktig å legge godt til rette for gange og sykkel fra disse områdene og inn til sentrum. Fra Stensarmen er det 1 – 1,5 kilometer til torget. Denne reisen tar ca. 17 minutter til fots og 6 minutter på sykkel. Det er omtrent samme avstand fra Findustomta på Kaldnes og inn til sentrum. Begge områdene ønskes utviklet til bolig og offentlig tjenesteyting. Kaldnes vest er det tredje aktuelle området. Her ønsker man på sikt næring- og arbeidsplassutvikling. Avstanden fra dette området og inn til sentrum er omtrent det samme som for de to overnevnte områdene.

### **Trafikkulykker**

En oversikt over ulykkene i Tønsberg de siste 5 årene viser at det kun har vært ulykker med lettere skadegrad i sentrum. Dette viser at tiltakene som er gjennomført for å sikre myke trafikanter har vært gode (reduert fartsgrense, sikring av krysningspunkt mm). Fokuset på trafiksikkerhet videreføres i arbeidet med gatebruksplanen.

### **Varelevering, distribusjon og utrykning**

Disse temaene vil bli utredet nærmere i oppstartsfasen av prosjektet.

### **Byliv/handel/grøntstruktur**

Byplanen har ikke åpnet for utvidelser av i noen handelssentra utenfor byplanområdet, noe som skal være med på å bygge opp om bysentrum som det viktigste handelssenteret i Tønsberg om omegn. Dette er viktig også i transportsammenheng, da restriktive tiltak for personbiltransport kan føre til at folk velger andre mål enn sentrum når de skal handle.

Siste statusrapport fra sentrumsforeningen fra 2014 melder om at det går godt for butikkene i sentrum og at det er mange som ønsker å etablere seg. Det er økt interesse for nisjebutikker, og butikkene startes ofte i kombinasjon med netthandel.

I byplanen er det lagt opp til å knytte eksisterende grøntområder (Slottsfjellet, Haugar, Gunnarsbøparken og Teie hovedgård) sammen og etablere grønne transportårer fra sentrum og til nærområdene. Byplanen har også et langsiktig mål om å etablere en sammenhengende Kanalpromenade.

## **8 Plan og analyseområde**

Planavgrensning for gatebruksplan for Tønsberg sentrum er vist under.

Planavgrensningen kan justeres dersom det viser seg å være hensiktsmessig. Gruppe A1 og A4 vil jobbe tett sammen slik at gatebruksplanen og interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv er godt koordinert og med avklarte grensesnitt.



## 9 Verktøykasse

Vi vet etter hvert mye om hva som skal til for å øke andelen miljøvennlige reiser. Når det gjelder sykkel er det behov for et sammenhengende nett inn mot og gjennom bysentrum, gjerne sykkelekspressveier. I sentrumsområder finnes en rekke tiltak som kan bidra til at flere velger å gå eller sykle, som for eksempel: lavere fart for biler, fjerning av kantparkering, toveissykling i enveiskjørte gater, forkjørregulering av veier og gater som er viktige sykkeltraseer og etablering av sykkelgater. Korte avstander mellom viktige målpunkt, etablering av snarveier samt trygge og attraktive omgivelser er viktig for gående.

For kollektivtrafikken/bussen er det mange forhold som spiller inn på attraktiviteten; frekvens, fremkommelighet og avstand til holdeplass er viktig. Samtidig er standarden på materiell og holdeplasser viktig.

Viktigst av alt er å se alle tiltak i sammenheng og koordinere virkemiddelbruken. Samtidig som man bruker penger på tiltak for økt andel reiser av kollektiv, sykkel og gange må man sette inn tiltak som bremser bilbruken. Forskning viser at det er en sammenheng mellom økt veikapasitet og økt biltrafikk. Det er derfor viktig at bypakka også legger opp til mer restriktive tiltak. Dette er også en forutsetning i Ringvegkonseptet fra KVVU for Tønsberg-regionen som Samferdselsdepartementet i samråd med regjeringen har gitt sin tilslutning til. Eksempler på restriktive tiltak er parkeringspolitikk, stenging av gater for gjennomkjøring, og omprioritering av eksisterende gateareal til kollektivfelt. Det bør også vurderes tiltak som for eksempel køprising, som anbefalt i kvalitetssikringen av KVVU-anbefalingen.

## 10 Forholdet til pågående planarbeid i Tønsberg

Det pågår flere planprosesser i Tønsberg sentrum som må koordineres med gatebruksplanen. Kommunen har startet opp et vann- og avløpsprosjekt hvor hensikten er å etablere separate systemer for overvann og kloakk. Dette vil på sikt gi en renere byfjord. Planen er at overvannet skal ledes i gateløpene. Prosjektet berører i stor grad gatebruken i sentrum. Det er behov for god koordinering både i planleggings- og gjennomføringsfasen. Det foreligger et utkast til forprosjekt og prosjektet er satt litt på vent i påvente av oppstart gatebruksplan.

Videre jobber kommunen med en gjennomføringsstrategi for byplanen. Hensikten er å lage en plan for gjennomføring/administrasjon av byplanen. Aktuelle tiltak er etablering av søppelsug og oppgradering og etablering av grøntareal. Disse tiltakene er også nært knyttet til gatebruken i Tønsberg sentrum og prosjektene må koordineres.

Kommunen jobber også med en revisjon av sin parkeringsstrategi. Strategien bygger på føringene som er lagt i byplanen. Det kan bli aktuelt å vedta en strategi for kommende toårsperiode og revidere på nytt når arbeidet med bypakka har kommet godt i gang og vi har mer kunnskap og virkningen av parkeringsrestriksjoner i forhold til handel, tilgjengelighet og reisevaner i Tønsberg-regionen.

På grunn av all aktivitet i Tønsberg kommunen ser A1 det som hensiktsmessig å starte opp arbeidet med gatebruksplanen i februar 2016, så raskt videre finansiering av bypakka er avklart. Vi ser at en oppstart nå og ferdigstilling før sommeren 2017 kan være utfordrende i forhold til de øvrige delprosjektene i bypakka. Det er derfor en viss usikkerhet knyttet til foreslått fremdrift. Ny fastlandsforbindelse er planlagt vedtatt høsten 2017. Vi er pr. i dag usikre på hvordan de ulike alternativene for ny fastlandsforbindelse vil påvirke handlingsrommet/muligheter for endret gatebruk i Tønsberg sentrum. Vi foreslår derfor at det jobbes med ulike scenarier frem til endelig løsning er valgt.

Det vil utarbeides en felles fremdriftsplan for alle delprosjektene som berører Tønsberg sentrum.

Når det gjelder IC-utbyggingen har Bypakke Tønsberg-regionen jevnlig koordineringsmøter med jernbaneverket. I forhold til gatebruk i Tønsberg er plassering av ny jernbanestasjon en sentral problemstilling. A1 legger opp til tett dialog med jernbaneverket.

## 11 Utredningsbehov

Bypakkeorganisasjonen har rigget et felles opplegg for arbeid med areal- og transportmodeller. Det benyttes flere modeller til de ulike fasene og temaene. Regional transportmodell benyttes i tidlig fase. Aimsun benyttes for å studere konsekvenser av ulike trafikkregulerende tiltak på et mer detaljert nivå. Areal- og transportmodeller (ATP-modell) benyttes i arbeidet med gående og syklende.

Det er behov for å utrede målene i bypakka. Hva er den mest hensiktsmessige reisemiddelfordelingen og hva betyr dette for satsingen på tiltak for gående, syklende og kollektivreisende? Dette er et arbeid som bypakkeorganisasjonen som helhet må ta ansvar for og som finansieres av midler gjennom A2-gruppa.

Det er behov for å utrede hva restriktive tiltak for personbiltransport betyr for en by som Tønsberg. Vi vet en del om hvordan restriktive tiltak påvirker handel og byliv for de større byene i Norge og utlandet, men det er lite kunnskap om byer på størrelse med Tønsberg. Vestfold fylkeskommune ønsker å sette i gang et slikt prosjekt som en oppfølging av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. A1 har avsatt 200.000 som et bidrag til en slik utredning.

VKT er i gang med en utredning hvor de skal se på en optimalisering av tilbudet for bussreisende. De legger ny gateterminal i Møllegaten og kollektivgate i Nedre Langgate til grunn for sitt arbeid. De har behov for måltall fra bypakka på hvor stor andel som skal reise med buss i fremtiden. VKT er en sentral aktør i bypakkesamarbeidet og prosessene med gatebruksplanen og kommunedelplanen for kollektiv, sykkel og gange vil løpe parallelt (sammen med prosessen om ny fastlandsforbindelse).

De ulike arbeidsgruppene samarbeider tett for å koordinere innsatsen og samkjøre planer og prosesser.

## 12 Prosess og medvirkning

I forslag til fremdriftsplan er det lagt opp til ett åpent medvirkningsmøte våren 2016 og to høsten 2016. I forkant av disse avholdes møter med samarbeidsgruppa. Det foreslås egne orienteringsmøter for UNS, UBA, formannskapet og bystyret og særmøter med nødetater, næring, handel og jernbaneverket.

## 13 Fremdrift

Aktivitet	Dato/frist
Godkjenning prosjektplan i ASG	5. februar 2016
Godkjenning prosjektplan i OSG	18. februar 2016
Godkjenning prosjektplan i Tønsberg kommune.	I løpet av mars 2016
Annonsering oppstart	Slutten av februar 2016
Møte i samarbeidsgruppa og åpent medvirkningsmøte	Mars 2016
Arbeid med kunnskapsgrunnlaget, ferdigstillelse av delrapport	Januar – juni 2016 Juni 2016
Analysefase og mulighetsstudie, Ferdigstillelse av delrapport	April – september 2016 September 2016
Møte i samarbeidsgruppa og åpent medvirkningsmøte	August 2016
Jobber frem alternativer og scenarier, peke på konsekvenser	August – desember 2016
Møte i samarbeidsgruppa og åpent medvirkningsmøte	Desember 2016
Planforslag	Desember 2016 – januar 2017
Høring	Februar – mars 2017
Behandling i ASG og OSG og vedtak i Tønsberg kommune	Mai – juni 2017

Fremdriftsplanen til gatebruksplanen avhenger av fremdriften på pågående prosjekter i Tønsberg sentrum som nevnt i kapittel 10, samt fremdriften på de øvrige delprosjektene i bypakka. Denne fremdriftsplanen er en skisse og det kan bli behov for justeringer underveis. Viser også til vedlagte fremdriftsplan som gir en mer detaljert beskrivelse av de ulike aktivitetene i planprosessen.

## **14 Finansiering**

Prosjektet finansieres gjennom Bypakke–Tønsberg–regionen. Det er foreslått avsatt 4,4 mill til gatebruksplanen i perioden 2016 – 2018. Dette dekker nåde overordnet plan og oppstart forprosjekt /evt. regulering, og inkluderer utgifter til interne timer for fagansvarlig i Statens vegvesen, konsulenthonorar, utgifter til leie av møtelokaler og kunngjøringer samt en sum for uforutsette utgifter.

## **15 Behandling av planen**

Planen behandles i ASG og OSG før endelig politisk godkjenning i bystyret i Tønsberg. Planen sendes på høring til de andre kommunene i bypakken, samt Vestfold fylkeskommune, jernbaneverket, fylkesmannen mfl.