

Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

Hovedrapport



Innhold

1. Forord	3
2. Bakgrunn.....	5
3. Mål og planavgrensning	6
3.1 Mål i Bypakke Tønsberg-regionen	6
3.2 Planens avgrensning.....	8
4. Innledende arbeider	8
5. Forutsetninger for gatebruksplanen	9
6. Gatebruksplan 2024.....	11
6.1 Buss	13
6.2 Sykkel.....	19
6.3 Gange og opphold	24
6.4 Bil	27
6.5 Parkering	29
6.6 Taxi	34
6.7 Varelevering	34
7. Alternative løsninger som er vurdert	35
8. Vestfoldbanen og stasjonsplassering	37
9. Gjennomføring og kostnader	40
9.1 Gjennomføring	40
9.2 Kostnader	41
Vedlegg – løsninger i de enkelte gatene	42

Figurliste

Figur 1 Mål i Bypakka.....	6
Figur 2 Forholdet mellom bil og kollektiv, gange og sykkel, slik det bør være i fremtiden.....	7
Figur 3 Avgrensning av gatebruksplanen.....	8
Figur 4 Gatebruksplan Tønsberg 2024.....	11
Figur 5 Busstrasèer	13
.....	15
Figur 6 Arbeidsplasskonsentrasjoner og eksisterende busstraseer (til venstre) og forslag til nye rutetrasèer (til høyre)	15
.....	16
Figur 7 Nytt rutetilbud. Illustrasjon: Vestfold kollektivtrafikk.....	16
Figur 8 Eksempel på hvordan en gateterminal ved Farmannstorvet kan se ut. Illustrasjon: Rambøll.	17
.....	17
Figur 9 Sykkelveinett og sykkelparkeing.....	19
Figur 10 Eksempel på hvordan en sykkelveg med fortau langs Farmannsveien kan se ut. Illustrasjon: Rambøll.	21
.....	21
Figur 11 Eksempel på hvordan en sykkelfelt i Nedre Langgate kan se ut. Illustrasjon: Rambøll. ...	21
.....	22
Figur 13 Sykkelboks hvor sykkelene kan låses trygt og evt. lades (el-sykkel). Foto: SykkelByprodukter.	22
Figur 12 Eksempel på sykling i gata «med bilen som gjest». Løsningen foreslås i Vesfoldgaten. Foto: Lene Stenersen (fra Nederland).	22
Figur 14 Viktige gangtrasèer og byrom for opphold.....	24
Figur 15 Kjøremonster bil.....	27
Figur 16 Framtidig bilde av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser.....	29
Figur 17 Antall p-plasser (offentlig tilgjengelige og reserverte) innenfor gatebruksplanens områdeavgrensning.	30
Figur 18 Offentlig tilgjengelige p-plasser i dag (venstre) og etter gjennomføring av Byplanen (høyre).	31
Figur 19 Alternativer som er vurdert (A, B, C).....	35
Figur 20 Vurderinger av alternativene A, B og C etter gitte kriterier.....	36
Figur 21 Skissen viser en mulig løsning hvis jernbanestasjonen blir liggende som i dag delvis nedgravd eller hevet. Løsningen muliggjør planfri kryssing over eller under jernbanesporet for bil, buss og myke trafikanter. Skissen viser kun et prinsipp. Blir dette en aktuell løsning for jernbanen er det viktig at hele området ses under ett for å få til et moderne knutepunkt som styrker Tønsbergs bykvaliteter.....	38
Figur 22 Skissen viser en mulig løsning hvis jernbanestasjonen blir lagt nord i byen, ved Eckersbergsgate.....	39
Figur 23 Skissen viser hvilke gater som inngår i kostnadsanslaget.....	41

1. Forord

Gatebruksplanen er et delprosjekt innenfor Bypakke Tønsberg-regionen. Planen har status som prinsipplan og legger føringer for gatebruk og trafikksystem i Tønsberg sentrum. En prinsipplan er ikke juridisk bindende, men gatebruksplanen har sin juridiske forankring i Tønsberg kommunens Byplan under §2.2 og § 3.3.1.

I sentrumsområdene er det mange grupper som skal ha plass på knapt areal. Hensikten med gatebruksplanen er å prioritere traseer for bil, buss, sykkel og gange. Planen skal legge til rette for god fremkommelighet og sikkerhet for alle. I tråd med bypakkas målsettinger vil planen legge særlig vekt på gode og attraktive løsninger for de miljøvennlige transportformene. Planen beskriver de ulike sentrumsgatenes funksjon, det vi si hvor bil, buss, sykkel og gående har sin plass. Temaene parkering, varelevering, handel og byliv/rekreasjon er også beskrevet. Planen vil danne grunnlag for videre arbeid med forprosjekter og reguleringsplaner. Planen er kalt «Gatebruksplan 2024». 2024 er planlagt åpningsår for ny fastlandsforbindelse.

Arbeidsgruppe A1 i Bypakka har hatt hovedansvaret for arbeidet. Deltagere i arbeidsgruppe A1 har vært:

- o Tønsberg kommune: Jan Ronald Eide, Jarle Krokeide, Marthine Søyland Hoel, Jon Sørseth, Jan Petter Bergan og Rune Gjerden.
- o Vestfold fylkeskommune: Line Havstein og Jørgen Solstad
- o Nøtterøy kommune: Torgeir Bettum
- o Vestfold kollektivtrafikk: Arne Naas, Trond Myhre og Lars Sandnes
- o Bane NOR: Hanne Sofie Solhaug og Gisle Rebnord Totland
- o Statens vegvesen: Nina Ambro Knutsen, Øyvind Søfteland, Lene Stenersen.
- o Rambøll Norge AS: Grethe Myrberg

I arbeidet med gatebruksplanen har det vært samarbeid med ulike aktører. Det ble nedsatt en ressursgruppe sammensatt av ulike private og offentlige aktører. Disse er holdt løpende orientert om arbeidet med gatebruksplanen gjennom møter og mail. Det er avholdt særmøter med brannvesen, politi, Viken taxi og sykehuset i Vestfold.

I mai 2016 ble det avholdt et åpent møte. I november 2016 hadde Bypakka åpen kontoruke. Videre er det informert om arbeidet i møter med flere lag, foreninger og handelstanden. Gatebruksplanen legges ut på åpen høring fra 22. mai – 3. juli.

Jan Ronald Eide

Prosessleder gatebruksplan Tønsberg sentrum

Kommunaldirektør tekniske tjenester i Tønsberg kommune

Nina Ambro Knutsen
Leder Bypakke Tønsberg-regionen

Lene Stenersen
Faglig leder Gatebruksplan Tønsberg sentrum
Delprosjekt i Bypakke Tønsberg-regionen

2. Bakgrunn

Bypakke Tønsberg-regionen er etablert for å planlegge og anlegge et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen. Partene i Bypakke Tønsberg-regionen er Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme.

Bypakka har som mål å fremme miljøvennlig transport i Tønsberg-regionen. Det skal legges bedre til rette for de som reiser kollektivt, går og sykler. Dette muliggjøres bla. ved at hovedvegnettet i Tønsberg sentrum avlastes for biltrafikk med ny fastlandsforbindelse.

Tønsberg forventer sterkt befolkningsvekst i årene som kommer. Denne veksten genererer flere reiser. Bypakke Tønsberg-regionen har satt som mål at veksten i persontransporten skal tas med miljøvennlige transportformer.

Dagens bussterminal i Tønsberg har for liten kapasitet. VKT ønsker å etablere en ny kollektivterminal i sentrum. Det er ønskelig å styrke kollektivtilbudet i nedre bydel ved å bla. flytte kollektivaksen til Nedre Langgate og øke fremkommeligheten for buss gjennom sentrum.

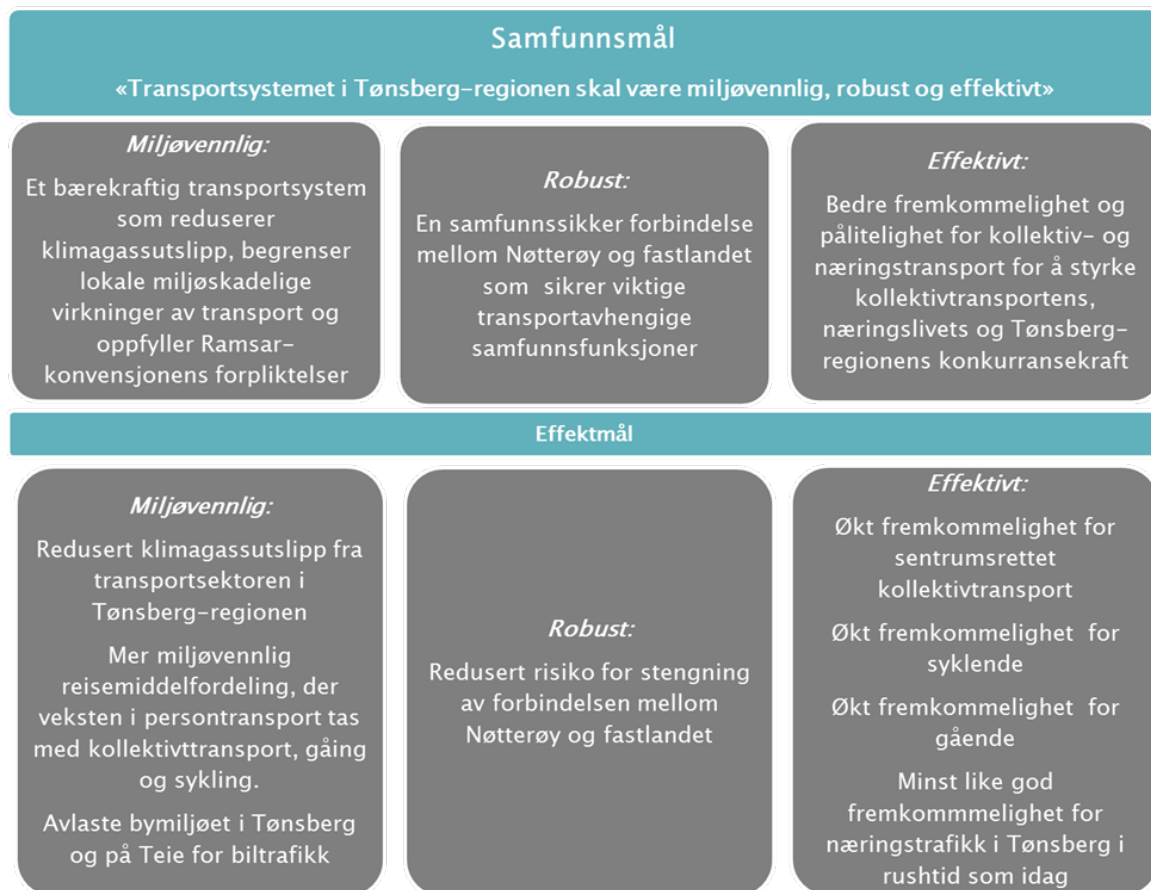
Bane NOR forventer en dobling av togpassasjerer de nærmeste 15–20 årene. Bane NOR forventer en arealeffektiv «mating» til jernbanen. Det må legges godt til rette for buss, sykkel og gange til jernbanestasjonen slik at dette blir foretrukket reisemåte for togbrukere.

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.

3. Mål og planavgrensning

3.1 Mål i Bypakke Tønsberg-regionen

De vedtatte målene for Bypakke Tønsberg-regionen ligger til grunn for planen. Gatebruksplanen skal ivareta alle trafikantgruppers behov og spesielt vektlegge attraktive løsninger for gående, syklende og kollektivreisende.



Figur 1 Mål i Bypakka.

Nasjonale mål og mål i Bypakka tilsier at: «All vekst i persontransporten skal tas av kollektiv, gange og sykkel». For å nå dette målet må bilandelen ned i forhold til i dag og andelen som går, sykler og kjører kollektivt økes betraktelig. Med forventet befolkningsvekst, bør gange, sykkel og kollektiv utgjøre ca. 50 % av alle reiser (i dag utgjør disse transportformene sammen med bil-passasjerer til sammen ca. 40% i Tønsberg kommune).

Det foretas mange korte reiser. Gange bør ta den største delen av disse. Sykkel bør også kunne ta mange av de korte og ikke minst de mellomlange reisene. Tønsberg har et stort potensial for å få opp sykkelandelen, da mange bor i sykkelavstand til sentrum og det skal skje en betydelig utbygging/fortetting i byen og bynære områder.

Kollektivtransporten må ta veksten på de lengre reisene. Disse reisene utgjør pga. lengde et stort transportarbeid.

Det skal utredes hvor stor andel av veksten gange, sykkel og kollektivreiser skal ta i fremtiden. Arbeidsgruppe A4 i Bypakka som jobber med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport har ansvaret for dette utredningsarbeidet. Vi vet at det kreves langt bedre tilrettelegging for buss, sykkel og gange samtidig som det må iverksettes restriktive tiltak for bil. Videre må det holdningsendringer til for å få til nye mer miljøvennlige reisevaner.



Figur 2 Forholdet mellom bil og kollektiv, gange og sykkel, slik det bør være i fremtiden.

3.2 Planens avgrensning



Figur 3 Avgrensning av gatebruksplanen.

4. Innledende arbeider

Som en innledning i arbeidet med gatebruksplanen ble viktig kunnskap samlet inn. Dette resulterte i rapporten «Kunnskapsgrunnlag, Gatebruksplan for Tønsberg», oktober 2016.¹

Her er dagens situasjon for alle trafikantgrupper kartlagt. Videre presenteres viktige trekk ved dagens reisevaner og hva som er utfordringer og behov for de ulike brukerne.

¹ [https://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Samferdsel/Bypakke/kunnskapsgrunnlag_gatebruksplan_oktober2016%20\(00000002\).pdf](https://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Samferdsel/Bypakke/kunnskapsgrunnlag_gatebruksplan_oktober2016%20(00000002).pdf)

Aktuelle kommunale planer og føringer er omtalt. Rapporten inneholder videre resultater fra ulike undersøkelser om hva som har betydning for et godt bymiljø, et levende sentrum og handel.

Noen utfordringer og muligheter for endrede reisevaner beskrives: En redusert bilandel og en økning i gange, sykkel og kollektiv vil kreve store holdningsendringer og nye reisevaner.

Det ble arrangert åpent møte om gatebruksplanen mai 2016 på Quality Hotel Tønsberg. 60 personer møtte opp og det ble arbeidet i grupper med spørsmålene: Hvilke kvaliteter har Tønsberg i dag og hva kan forbedres i forhold til transport og gatebruk. Det er utarbeidet egen rapport fra møtet.²

NYTT MOTTO?

**«Gå, sykle og ta buss
når du kan.**

Kjør når du må»



5. Forutsetninger for gatebruksplanen

Gatebruksplanen er et delprosjekt innenfor Bypakke Tønsberg-regionen og de vedtak som er gjort for Bypakka ligger til grunn for planen.

Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy

I Bypakka er ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy i en nord/syd akse (ringvegkonseptet) under utredning. Arbeidet bygger på anbefalingene fra konseptvalgutredningen fra 2013 som slår fast at en fastlandsforbindelse tett på sentrum gir best måloppnåelse og best trafikale og regionale virkninger. 7 alternativer til ny fastlandsforbindelse konsekvensutredes og endelig vedtak på løsning forventes å være klar i løpet av 2018. Gatebruksplanen forutsetter at en ny fastlandsforbindelse etableres.

Alle traseene for ny fastlandsforbindelse vil avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk og muliggjøre tiltak som fremmer miljøvennlig transport. Alternativene har litt ulik virkning på sentrum. En samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser og måloppnåelse i forhold til Bypakkas mål legges til grunn for endelig valg av ny fastlandsforbindelse. Trafikktall vil foreligge før gatebruksplan vedtas høsten 2017.

Andre trafikale tiltak som ligger til grunn for gatebruksplanen

Gatebruksplanen fokuserer på hvilke tiltak som bør gjøres for å legge bedre til rette for de miljøvennlige transportformene kollektiv, sykkel og gange, det vil si hvilke positive tiltak som bør gjennomføres for å få opp andelen miljøvennlige reiser. Samtidig vet man at det er nødvendig med restriktive tiltak rettet mot biltrafikken. Dette er forutsetninger som er forankret i Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tønsberg-regionen gjennomført i 2013 (KVU):

² https://www.vfk.no/Documents/Gatebruksplan_oppsummering%20mote%20mai2016_til%20print.pdf

«Det forutsettes innført restriktive tiltak. Dette er nødvendig for å frigjøre tilstrekkelig kapasitet for sykkel- og kollektivløsninger i sentrum, og for å oppnå de ønskede virkningene av konseptet.

Bompenger, parkeringsrestriksjoner og trafikkomlegging er deler av et helhetlig system, der man på den ene side innfører restriksjoner på bilbruk. På den annen side legger man bedre til rette for andre transportvalg. Denne helheten av «pisk og gulrot» skal gjøre at folk velger å bruke kollektivtransport, går eller sykler, fordi dette oppleves som bedre, både kostnadsmessig, tidsmessig og helsemessig. Færre biler i trafikken gir miljømessige og sikkerhetsmessige gevinster for alle. Restriktive tiltak bidrar til å kunne nå overordnede mål om et miljøvennlig og trafiksikkert transportsystem».

I KVVU 'en ligger det inne flere tiltak som har til hensikt å få flere til å velge mer miljøvennlige transportformer, legge bedre til rette for buss og sykkel og avlaste sentrum for biltrafikk. Tiltakene er bompenge, parkeringsrestriksjoner sentralt i Tønsberg og Nøtterøy, stengning av Nedre Langgate og Halvdan Wilhelmsens allé for gjennomkjøring samt redusere kapasitet for biler på Kanalbrua gjennom å omdisponere to felt på Kanalbrua til kollektiv for å sikre fremkommelighet for buss inn mot sentrum.

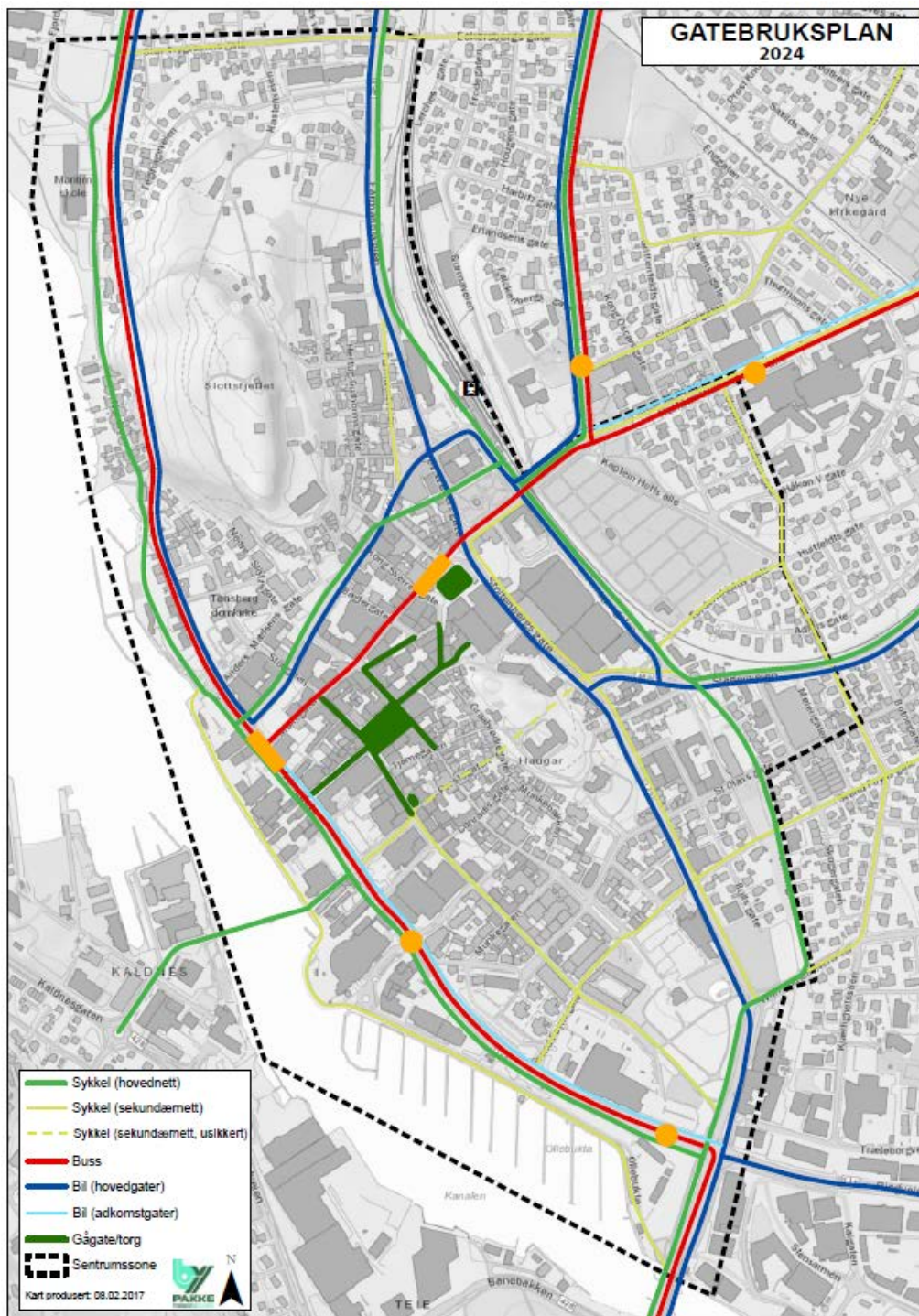
Vestfoldbanen

Ny jernbaneløsning gjennom Tønsberg vil tidligst være avklart i 2018. I hht. gjeldende NTP skal en løsning for Tønsberg være ferdig bygget i 2030. I kommende NTP som fastsettes i løpet av 2017 er ferdigstillelsen satt til 2032–2034. Med usikkerhetene rundt Vestfoldbanen og stasjonslokalisering er denne gatebruksplanen kalt «Gatebruksplan 2024» og tar utgangspunkt i dagens stasjonslokalisering og at Halvdan Wilhelmsens allé krysser jernbanen i plan som i dag, at ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy er etablert og at Nedre Langgate er stengt for gjennomgangstrafikk.

Kapittel 8 beskriver hvordan gatebruksplan 2024 forholder seg til de løsninger som Bane NOR har lagt til grunn i sitt høringsutkast til planprogram.

6. Gatebruksplan 2024

I gatebruksplan 2024 er det lagt vekt på å se muligheter slik byen er i dag og med ny fastlandsforbindelse på plass i 2024. For Tønsberg sentrum og Bypakka vil det være viktig å tenke en trinnvis utvikling av transportnettet.



Figur 4 Gatebruksplan Tønsberg 2024

I et bysentrum vil det ofte være en kamp om gatearealene. I de mest sentrale og attraktive gatene er det mange trafikanter som kunne ha en fordel av å bli prioritert/få sitt eget areal. For å skape god framkommelighet og sikkerhet for alle trafikanter har man derfor gjennom arbeidet med planen måttet prioritere de ulike trafikanter bil, buss, sykkel og gange i ulike traséer. Dette innebærer at vi i størst mulig grad har unngått å ha flere enn to av trafikanter bil, buss og sykkel i hver trasé.

Føringene i Bypakka om å vektlegge attraktive løsninger for gående, syklende og kollektivreisende er lagt til grunn. Gange blir ivaretatt gjennom et sentralt gågatenett og fortau langs gatene. Buss og sykkel er derfor de trafikanter vi har vurdert spesielt når det gjelder å velge traséer som samlet sett gir best framkommelighet og trygghet.

Planen viser at gatene Nedre Langgate, Møllegaten, Halfdan Wilhelmsens allé og Kjelleveien blir nye busstraséer gjennom sentrum. Stoltebergsgate blir hovedgate for bil gjennom sentrum og hovednettet for sykkel følger bl.a. Nedre Langgate, Tollbodgaten, Farmannsveien og Jernbanegaten/Vestfoldgaten.

I de påfølgende kapitlene (kapitel 6.1 – 6.7) utdypes det nærmere hva som ligger bak de løsningene som er valgt for de ulike trafikanter: bussen, syklistene, de gående/handlende/opphold, bilen, parkeringsmulighetene, taxi og varelevering.

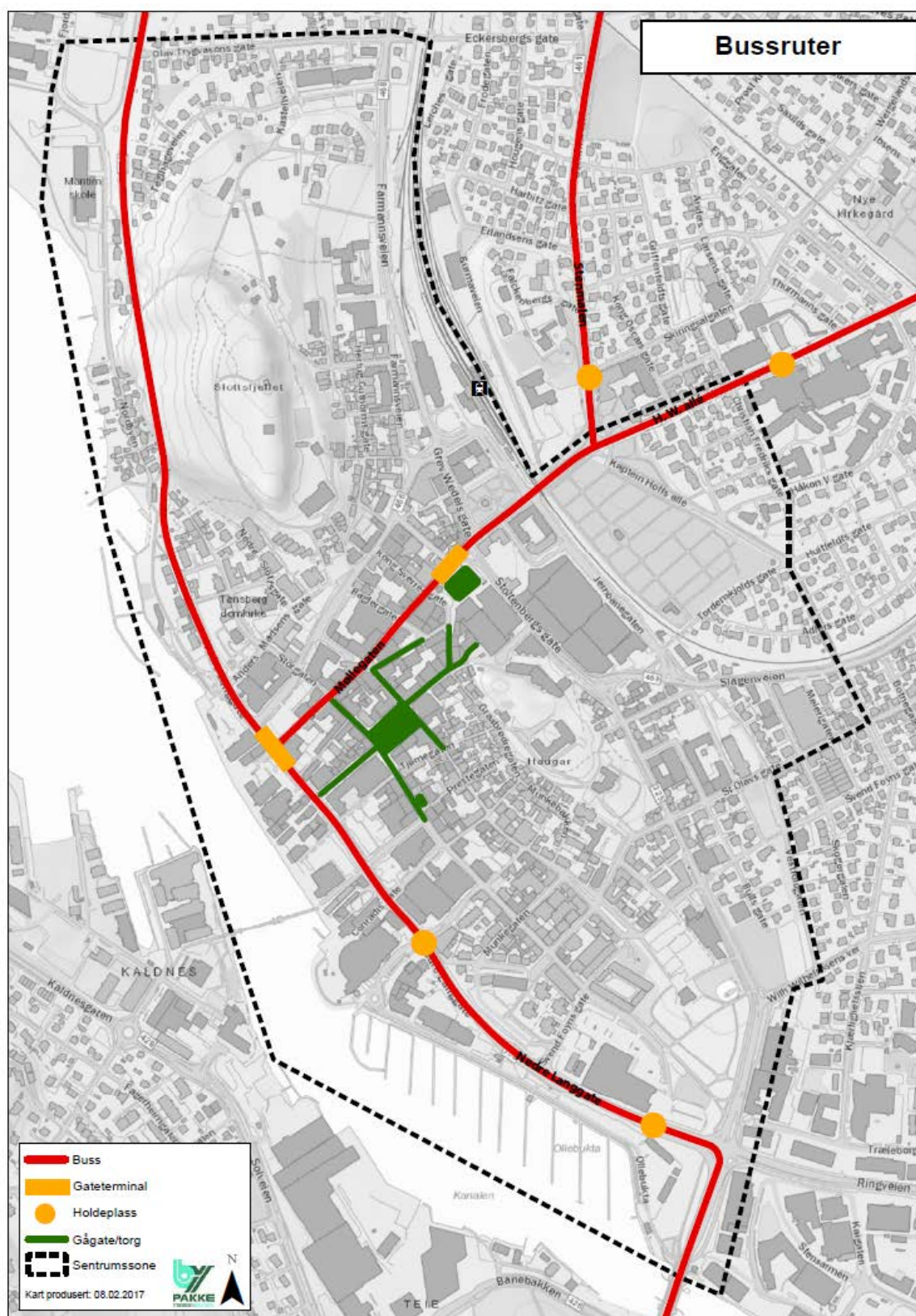
I kapitel 7 vurderes «Gatebruksplan 2024» opp mot alternative løsninger som har vært vurdert i prosessen fram mot valget av den planen som her presenteres.

I kapitel 8 sees gatebruksplanen opp mot Vestfoldbanens foreløpige trasé og stasjonsalternativer.

I kapitel 9 beskrives kort muligheter for gjennomføring av planen samt kostnader ved gjennomføring.

I vedleggsdelen beskrives de trafikale løsningene for hver gate som er berørt av planen.

6.1 Buss



Figur 5 Busstrasèr

Busstraséene i sentrum foreslås lagt om i forhold til i dag. Følgende gater foreslås til busstrasé i sentrum: Nedre Langgate, Møllegaten, Halfdan Wilhelmsens allé og Kjelleveien. Alle ruter unntatt ruter til Eik og Horten, skal gå forbi sykehuset. Alle ruter skal gå i Møllegaten. På fellesstrekningen for alle rutene, i Møllegaten, foreslås det etablert en gateterminal ved Farmandstorget som vil dekke sentrum godt og gi mulighet for raske bytter mellom rutene. I område Nedre Langgate ved Møllegaten vil det også etableres holdeplass med mulighet for bytte. Stoltenberggate, Farmannsveien og Slagenveien blir ikke lenger busstraséer.

Vestfold kollektivtrafikk (VKT) har utarbeidet en rapport hvor en ønsket ny bussrute og et nytt driftsopplegg beskrives, jfr. rapport «Forprosjekt – kollektivløsning i Tønsberg», Mai 2016.³

Begrunnelsene for valget av de nye busstraséene og et nytt ruteopplegg er flere. Kollektivandelen i Tønsberg er lav og det er et mål å få flere til å benytte bussen som transportmiddel. Ifm. Tønsbergpakka (2004) ble alle trafikantenes reisemønster og preferanser kartlagt. Forsinkelser og bytte av buss underveis var de faktorene som busspassasjerene i Tønsbergområdet så på som de største ulempe ved dagens busstilbud. En høyere frekvens på busstilbudet ble lagt stor vekt på av bilistene.

10 minutters frekvens regnes som første skritt på veien til at passasjerene ikke trenger å forholde seg til rutetabellen, noe som gjør buss mer konkurransedyktig sammenliknet med bilen. I det nye ruteopplegget foreslås flere ruter fra 15 til 10 minutters frekvens, mens andre foreslås fra 30 til 15 minutters frekvens.

Det er avgjørende at den samlede reisetiden er konkurransedyktig. Både forsinkelser, bytte av buss og frekvens har betydning for den samlede reisetiden. Kortere avstand til holdeplass i sentrum virker også inn på reisetid fra dør til dør.

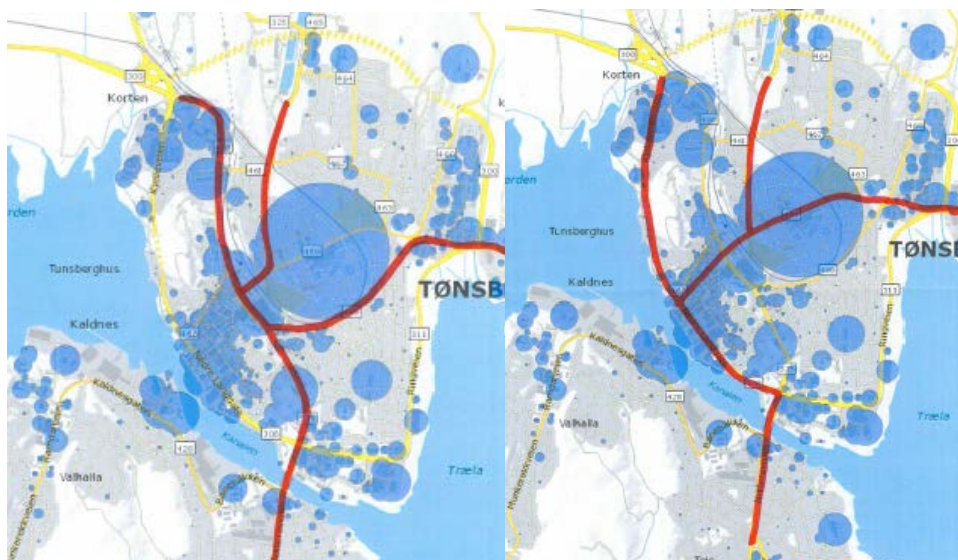
Det foreslås et ruteopplegg hvor flere ruter pendler gjennom sentrum og ut i ytterområdene på de ulike kantene av byen. Dette vil redusere antall bytter. Flere passasjerer som skal gjennom sentrum kan da benyttes seg av direkte ruter. Etablering av en sentralt plassert gateterminal hvor pendelrutene taktet i tid vil redusere tiden det tar å bytte buss. I dag reguleres busstidene på rutebilstasjonen for flere ruter, dvs. at enkelte busser har lagt inn planlagt stopp av ulik varighet på rutebilstasjonen. Med pendelruter vil man ikke regulere busstidene i sentrum, men gjøre dette i ytterområdene. Undersøkelser viser at å vente på en buss i 10 min. ifm. bytte, ses på som en fem ganger så stor ulempe som å bytte buss uten ventetid. Et ruteopplegg med færre bytter og mindre tidkrevende bytter vil dermed kunne få de som sjelden reiser med buss til å bruke den oftere.

³ https://www.vkt.no/Portals/VKT/Filer/KollektivlosningTonsbergVKTRapport_Mai%202016.pdf

Det er viktig å anlegge en fast og synlig trasé for bussene slik at busstilbudet for brukerne vil oppleves som oversiktlig og forutsigbart. Det legges derfor opp til å unngå varianter av ruter, ringruter og sløyfer da dette gjør det vanskelig for folk å orientere seg om rutetilbudet. Opprusting av holdeplasser/etablering av gateterminal og god informasjon (bl.a. sanntidsinformasjon) på holdeplassene blir også viktige tiltak.

Å etablere busstraséer som får egenskapene som kjennetegner et skinnegående kollektivtilbud vil gi en vesentlig kvalitetsheving og øke attraktiviteten på kollektivtilbudet. En slik «tenk trikk, kjør buss» tankegang innebærer en mest mulig rettlinjert bussframføring, uten forsinkelser og som treffer viktige målpunkt godt. For traséene i sentrum vil tiltak for å unngå forsinkelser være reduksjon av biltrafikken i traséene og bussprioritering i alle lyskryss. Stengning av Nedre Langgate vil gi mulighet for en god bussframføring i denne traséen. Videre vil Møllegaten med liten biltrafikk og etablering av egen busskryssing over Stoltenbergsgate bidra til god fremkommelighet. Halvdan Wilhelmsens allé mellom Stoltenbergsgate og Jernbanegata blir bussgate og videre mot Stenmalen vil kollektivfelt være et aktuelt tiltak. Dette vil gi en meget god og sentral bussakse fra nedre bydel og videre i retning sykehuset. Utenfor gatebruksplanens avgrensning vil kollektivfelt på innfartene til sentrum (eks. fra Nøtterøy og Presterød) være nødvendige tiltak.

De nye busstraséene vil treffe viktige målpunkt i sentrum bedre enn dagens traséer gjør. Som vi ser av figur 6 vil traséene dekke de store arbeidsplasskonsentrasjonene i sentrum bedre. Nedre del av sentrum med bibliotek, kino og butikker, Kaldnes (via gangbrua) og sykehuset vil få en vesentlig forbedring. Det foreslåtte traséopplegget for sentrum vil føre til at den gjennomsnittlige gangtiden til bestemmelsesstedet reduseres med ca. 3 minutter, fra 8 til snaut 5 minutter (Kjørstad og Ruud 2003).



Figur 6 Arbeidsplasskonsentrasjoner og eksisterende busstraseer (til venstre) og forslag til nye rutetraséer (til høyre)

Nytt rutetilbud, oppsummert

I tråd med prinsippene:

- ☐ Høy frekvens
- ☐ Ingen ringlinjer
- ☐ Jevnstore markeder pendler
- ☐ Grunnlag for enkel opp/ned-skalerting
- ☐ Spredning på fellesstrekning
- ☐ Enkel kundeinformasjon

vkt.no



Figur 7 Nytt rutetilbud. Illustrasjon: Vestfold kollektivtrafikk.

Andre bussruter

Ikke alle busser egner seg for avvikling på en gateterminal, og det vil fortsatt være behov for reguleringskapasitet i sentrum for noen busser. Busser som ikke skal benytte gateterminalen og fortsatt vil ha behov for oppstilling annet sted er skoleruter, enkelte lokale ruter med mindre trafikk og en og annen servicelinje. Samtidig vil ekspressbusser og fjernbusser med bagasjerom ha behov for slik reguleringskapasitet (lenger oppholdstid, mer manuelt billettsalg, mer bagasjehåndtering, og har lavere punktlighet). Skolebussene har, spesielt om morgenen, behov for oppstillingsplass hvor de venter på elever som kommer med de ordinære rutene inn til sentrum og bytter over til skolebuss.

Mulige løsninger for disse bussene kan være dagens rutebilstasjon og/eller Jernbanegaten i kombinasjon med Seebergsgate. Ekspressbusser vil kunne fortsette med å ha holdeplass ved jernbanen.

Gateterminal ved Farmannstorvet

Det foreslås etablering av en gateterminal ved Farmannstorvet. Dette vil gi en meget sentral plassering i forhold til målpunkt for de reisende. Dagens lokalisering av bussterminal i Farmandstredet er en god lokalisering i forhold til at mange handlende har dette som målpunkt. Når rutesystemet foreslås lagt om er det viktig å ikke miste det store kundegrunnlaget som bussreisende til bussterminalen i dag utgjør. En lokalisering ved Farmandstorvet vil fortsatt kunne gi god tilgjengelighet til Farmandstredet og samtidig gi en vesentlig bedre tilgjengelighet til øvrige deler av sentrum (handel, arbeidsplasser, service

etc.) enn tilfelle er i dag. Avstanden fra gateterminalen til jernbanestasjonen blir ca. 250 m, som er litt kortere enn fra dagens bussterminal.

I området Nedre Langgate x Møllegaten vil det også etableres en holdeplass som blir sentral i forhold til målpunkt. På begge disse stedene vil man kunne foreta enkle, raske bytter mellom de ulike linjene.

Disse sentrale buss-stoppestedene vil begge medføre betydelig økning i antall mennesker som vil ferdes i Møllegaten og gatene omkring og dermed vitalisere denne delen av sentrum.



Figur 8 Eksempel på hvordan en gateterminal ved Farmannstorvet kan se ut. Illustrasjon: Rambøll.

For at gateterminalene skal fungere godt, med rask gjennomkjøring og korte stopp, blir det avgjørende at bussene får en trasé som gir punktlighet, dvs. fri framkommelighet uten forsinkelser. Sanntidsinformasjon som angir hvilken rekkefølge bussene ankommer, skilting av bussene, effektiv billettering og påstigning, god ruteplanlegging osv. blir også svært viktig for at gateterminalene skal fungere etter hensikten.

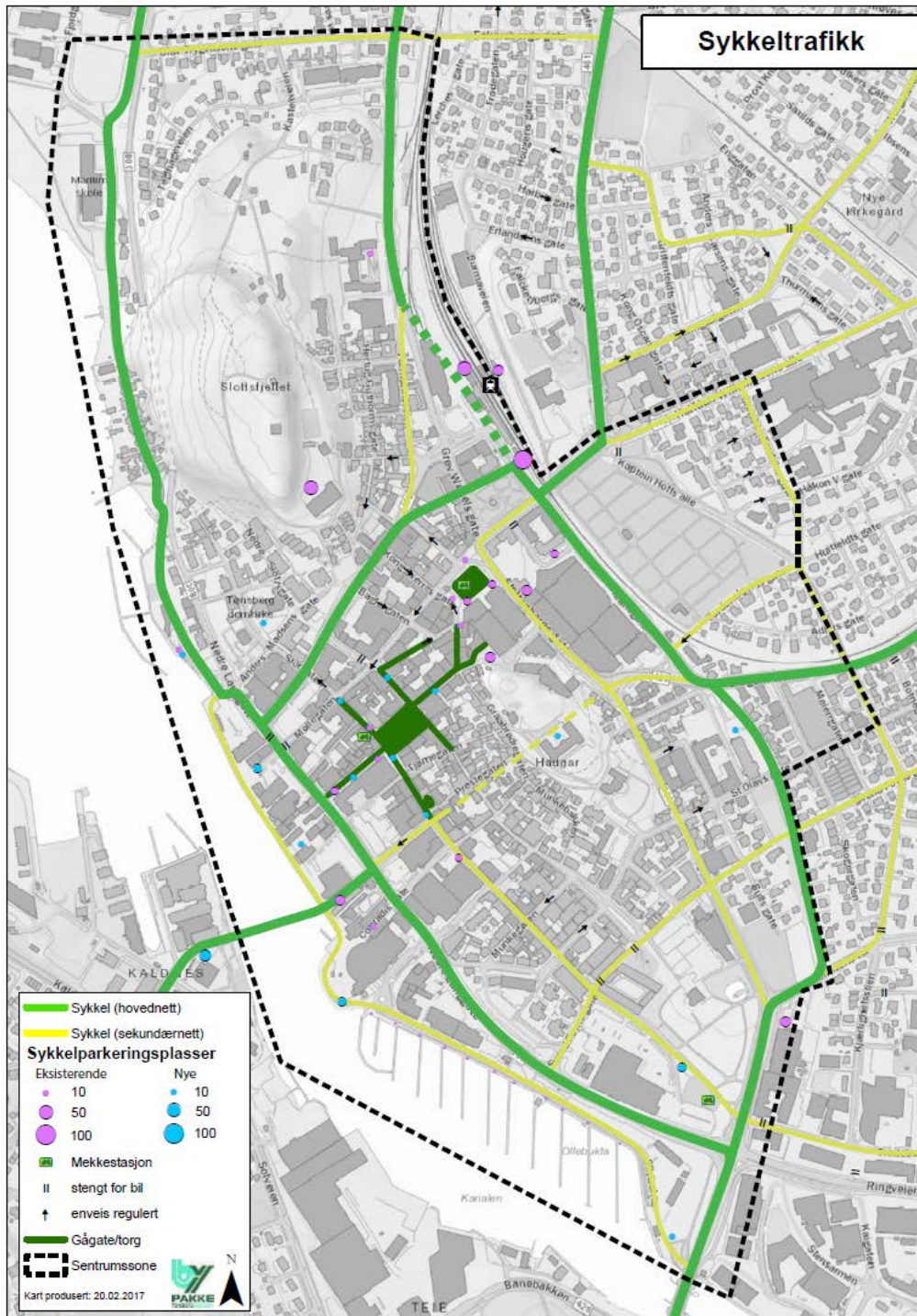
VKT-rapport «Forprosjekt – kollektivløsning i Tønsberg» beskriver en tretrinnsatsing på et økt ruteopplegg. Forslaget til økt ruteopplegg vektlegger en styrking av frekvens på ruter med stort potensiale for passasjervekst. Ved gjennomføring av alle tre trinnene vil man komme opp i ca. 6–700 busser i Møllegaten i døgnet og en buss hvert 2. minutt i hver retning på gateterminalen på Farmandstorvet.

Det er skissert en løsning som viser at tre busser i hver retning får plass på gateterminalen på Farmandstorvet. Detaljutforming, nærmere ruteplanlegging og informasjonssystemer blir et viktig arbeid i neste fase.

Krysningspunktet i Hvalenkrysset (Stoltenbergsgaten x Møllegaten x Halvdan Wilhelmsesn allè) blir viktig for busser og forgjengere. Regulering av myke trafikanter og buss bør samordnes og gis prioritet gjennom krysset.

6.2 Sykkel

Det er et nasjonalt mål og et mål i Bypakka om å øke sykkelandelen. For å innfri målet er det viktig å bygge sammenhengende, enhetlige og gode løsninger over lengre strekninger. Etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehold av sykkelanleggene gjennom hele året vil også bidra til at flere velger sykkel som transportmiddel.



Figur 9 Sykkelveinett og sykkelparkeing

Innenfor området for gatebruksplanen er hovedløsningen for sykkel i dag at man sykler i kjørebane sammen med bilene eller på fortau og i gågate sammen med fotgjengerne. Noen strekninger har egne sykkelanlegg i form av en blanding av smale sykkelstier og sykkelstier på gangvei (Slagenveien, Stenmalen og Stoltenbergsgate er eksempler på dette).

Gatebruksplanen peker ut et hovednett for sykkel i og gjennom sentrum samt et sekundært sykkelveinett. Traséene er valgt ut med bakgrunn i hvilke som ansees som best egnet i forhold til å knytte hovedinnfartene til sentrum sammen og gi god adkomst til viktige målpunkt i sentrum.

Det er få egne anlegg for syklende innenfor gatebruksplanens avgrensning og de som finnes tilfredsstillende ikke dekker krav til fremkommelighet og sikkerhet. For å få anlegg som vil oppleves attraktive og trygge for syklistene, må det nybygging og ombygging til. God adskillelse fra biltrafikken der fart og trafikkmengde tilsier det og god adskillelse fra gående blir da viktig. Det foreslås derfor mange nye større anlegg på hovednettet for sykkel. På sekundærnettet foreslås også flere tiltak, men i en enklere form.

Hovednett for sykkel

Et hovednett for sykkeltrafikken skal binde sammen de ulike delene av byen og viktige målpunkt som kollektivknutepunkt, arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler og rekreasjonsområder. Hovednettet er primært ment for hurtig og direkte sykling i 25–40 km/t. På dette nettet blir det viktig å ha anlegg som skiller de ulike trafikantene, bil, sykkel og fotgjenger på en god måte. Anbefalt maskevidde for et hovednett er 500 – 800 meter, men noe mindre i sentrale bystrøk. Det foreslåtte hovednettet i Tønsberg har en maskevidde på pluss/minus 250 m.

Hovednettet for sykkel har innfarter fra syd over Kanalbrua og Kaldnesbrua. Fra øst er Slagenveien pekt ut som del av hovednettet og fra nord er Stenmalen, Farmannsveien og Kjelleveien gater som inngår i hovednettet.

Gjennom nedre del av sentrum i nord–sør retning er Nedre Langgate valgt som hovedrute. I øvre del av sentrum i nord–sør retning er Stoltenbergs gate–Vestfoldgata–Jernbanegata–stasjonsområdet–Farmannsveien definert som hovedrute. I øvre bydel er denne traséen er valgt framfor Stoltenbergs gate. Stoltenbergs gate blir hovedtrasé for bil og vil ha betydelig biltrafikk. Det er utfordrende å få gjort utbedringer av dagens sykkelanlegg i Stoltenbergsgate da disponibelt areal mellom fasadene er begrenset. Tellingene viser at det i dag sykles like mange i Vestfoldgaten som i Stoltenbergsgate.

Forbi jernbanestasjonen er hovedrute for sykkel stippet, da mulighetene for å få til en god løsning her ligger et stykke frem i tid.

Mellom nedre og øvre del av sentrum er Tollbodgaten pekt ut som hovedsykkeltrasé.

Mulighet for utvidelse av dagens bru over Byfjorden, evt. behov for nye krysningspunkt ses på i det videre arbeidet med Bypakka.



Figur 10 Eksempel på hvordan en sykkelveg med fortau langs Farmannsveien kan se ut. Illustrasjon: Rambøll.



Figur 11 Eksempel på hvordan en sykkelfelt i Nedre Langgate kan se ut. Illustrasjon: Rambøll.



Figur 12 Eksempel på sykling i gata «med bilen som gjest». Løsningen foreslås i Vesfoldgaten. Foto: Lene Stenersen (fra Nederland).



Figur 13 Sykkelboks hvor sykkelene kan låses trygt og evt. lades (el-sykel). Foto: SykkelByprodukter.

Sekundærnett for sykkel

I tillegg til hovednettet definerer planen et noe mer finmasket sykkelveinett med en maskevidde på ca. 100m. Dette nettet vil fungere som adkomst til hovednettet, men også som et alternativ for syklister som ikke nødvendigvis har som mål å komme seg raskest mulig fram, men ønsker en annen opplevelse. Dette nettet følger stort sett dagens gater eller gang- og sykkelveier. Biltrafikken i disse gatene er liten og hastigheten lav. Brygga og anlegget langs Kanalen, Storgaten, Stoltenbergsgaten og Kjærlighetsstien utgjør det sekundære vegnettet i nord-sør retning. Svend Foynsgate og Halvdan Wilhelmsesallè er sekundære forbindelser i øst-vest retning. I forbindelse med utredningsarbeidet om å anlegge et parkeringshus i Haugarfjellet ses det også på mulighet for å etablere en sykkel tunnel fra Slagenveien og gjennom fjellet til Prestegaten.

For å gjøre det lokale sykkelveinettet mer attraktivt trengs det utbedringer. Tiltak er i hovedsak bedre skilting, oppmerking og dekkefornyning. I Svend Foynsgate og Prestegaten foreslås egne sykkelanlegg. Det bør vurderes å tillate sykling mot enveiskjøring i alle kommunale gater. I enkelte gater kan det være aktuelt å fjerne kantparkering for å få trafikksikre løsninger for syklister. Tiltakene for gatene som inngår i gatebrukplanen er beskrevet i vedleggsdelen på side 42.

Sykkelparkering

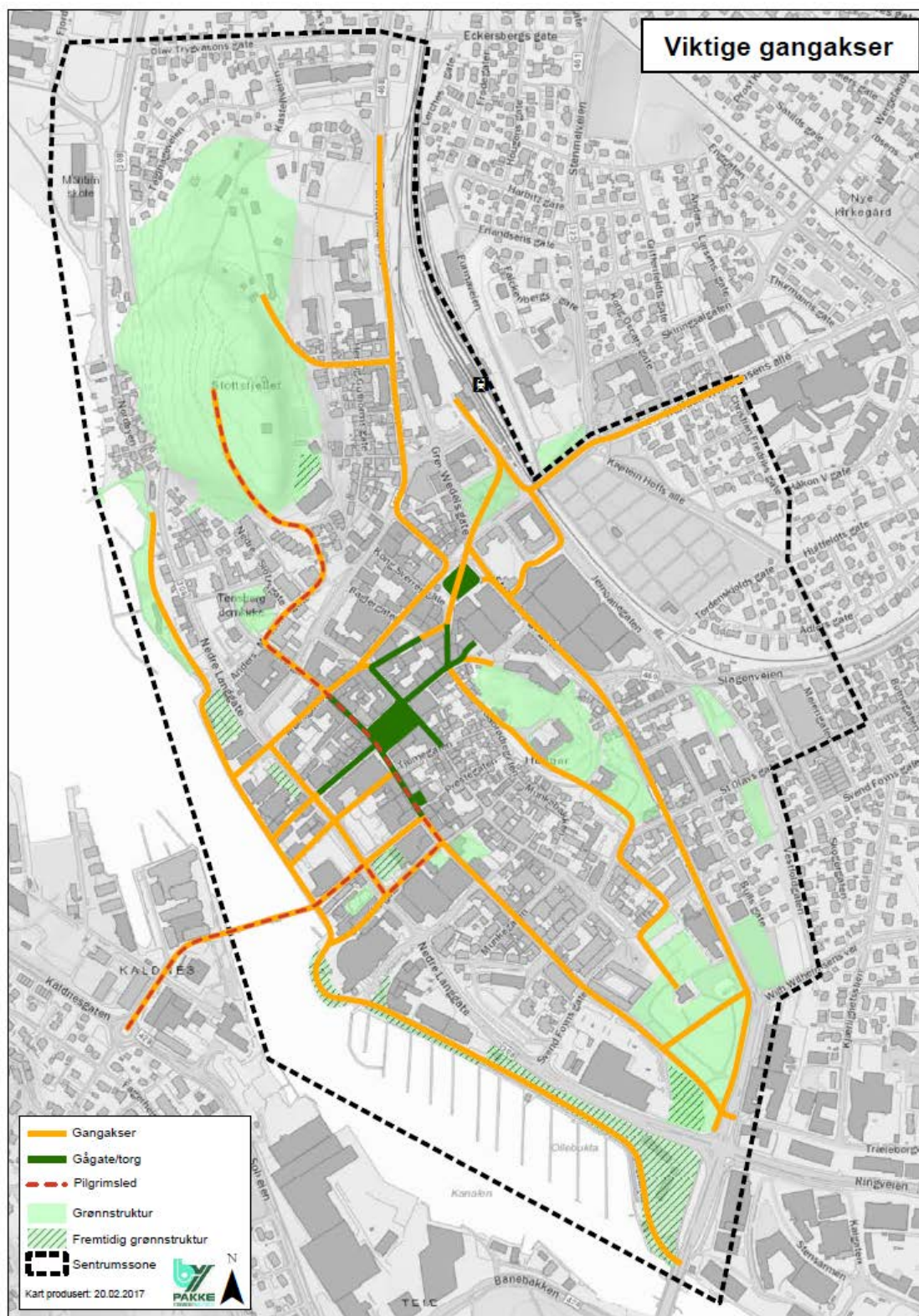
Sykkelparkering må sees på som en del av infrastrukturen for sykkeltrafikken. Det må legges godt til rette for sykkelparkering dersom man skal øke antallet syklister. Med god tilrettelegging menes lokalisering av sykkelstativer i nær tilknytning til sykkeltraséene og nærmest mulig viktige målpunkt. De fleste syklister ønsker å parkere sykkel sin nærmest mulig det stedet de skal til. Det er derfor lagt inn flere små parkeringsplasser i

sentrumsgatene framfor få og store. Plassene må ha stativer hvor det er enkelt å få låst fast ramma. Flere steder bør det også etableres stativer med tak.

Ved de største målpunktene, som eksempelvis ved jernbanen, vil det være behov for større parkeringsanlegg. Ved langtidsparkering blir også standarden på parkeringsmuligheten viktig. Det bør anlegges sykkelparkering med mulighet for innlåsing av sykler (i bygning eller i sykkelboks) ved noen sentrale steder. Ved jernbanestasjonen finnes en slik mulighet i dag og det anbefales at det arbeides med å få noen slike tilbud også etablert i bykjernen, eksempelvis på/ved Farmandstorvet.

Kollektivknutepunkt og andre viktige målpunkt kan i tillegg til gode løsninger for sykkelparkering, ha låneordninger for sykkel (bysykel), som muliggjør en enkel overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk. Tønsberg kommune har per i dag vurdert at byen er for liten for bysykler, men dette bør tas opp igjen til vurdering på sikt.

6.3 Gange og opphold



Figur 14 Viktige gangtraséer og byrom for opphold.

Gående er den viktigste trafikantgruppen i et sentrum. Alle som besøker sentrum er gående enten de kommer med bil, kjører kollektivt eller kommer på sykkel. Det er derfor viktig at det er trygt og attraktivt å ferdes som fotgjenger i Tønsberg sentrum.

De fleste gater i sentrum er viktige for gående. Figur 14 viser gangakser som er fremhevet som er sentrale. Bak utvelgelsen ligger kunnskap vi har om hvor stor gangtrafikken er i dag (telling og registreringer av bruken) og hva vi vet er viktige ruter for rekreasjon og til/fra viktige arbeidsplasser. Det er sett på koblingen mot Byplanen og hvilke områder som er eller skal utvikles til grøntområder og områder for opphold. I november 2016 ble det gjennomført en intern workshop (i regi av Bypakka) hvor sentrale målpunkt og gangakser ble pekt ut. ⁴

Det er utarbeidet en rapport «Ingen mennesker ingen by» – dokumentasjon av faktisk bruk av Vestfoldbyene, av Statens vegvesen i 2014. ⁵ Denne rapporten peker på at det er områdene rundt Brygga, oppover i Rådhusgaten og rundt torget som har mest aktivitet av gående i Tønsberg. Gågatenettet som strekker seg et stykke ut fra torget i alle retninger domineres av gangtrafikk, hvor aksen Brygga–Farmandsstredet har størst trafikk. Aktiviteten av gående henger i stor grad sammen med hvor man har de aktivitetsskapende fasadene (butikker med inngang fra gateplan mm.).

“Grønne” turstier og gangruter inne i byen eller tettstedet gir byen en kvalitet. Byens parker, grøntdrag og andre urbane naturområder bør inngå i byens hovedgangnett. Gode sammenhengende gangforbindelser til natur- og friluftsområder utenfor byen er også en kvalitet for de gående.

Det framgår av Byplanen at man ønsker å forsterke grøntstrukturen i byen ved å ruste opp eksisterende plasser (f.eks. Farmandstorvet) og etablere nye grøntområder. Sentrale nye grøntområder som er lagt inn i Byplanen er bl.a. Kanalpromenaden (med Ollebukta og Brygga), Sjøfartsplassen, Kinoplassen og Honnørbygga. Gode gangakser bør binde disse sammen.

En utvidelse av gågatenettet vil være et positivt tiltak for de gående. Det foreslås i planen å utvide eksisterende gågatenett til også å omfatte Kammevæien. Dette vil utvide det bilfrie område i byen og gi god forbindelse til Prinsesse Kristinas plass og bussaksen i Møllegaten.

Det bør være en målsetting for Tønsberg sentrum at fotgjengere gis god tilgjengelighet til viktige målpunkter i sentrum og at viktige gangforbindelser er trafikksikre og universelt utformet. Krav om universell utforming må legges til grunn ved nybygging og ombygging. På nettet av de viktige gangaksene i sentrumskjernen (se kart) bør det innenfor rimelig tid være tilrettelagt for rullestolbrukere og svaksynte. Fokus bør rettes mot terskler, kryssingslengder, hindringer på fortau, siktlinjer og taktile hjelpelinjer og ikke minst, drift

⁴ [https://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Samferdsel/Bypakke/A1%20Gatebruksplan/workshop_leva_03112026%20\(1\).pdf](https://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Samferdsel/Bypakke/A1%20Gatebruksplan/workshop_leva_03112026%20(1).pdf)

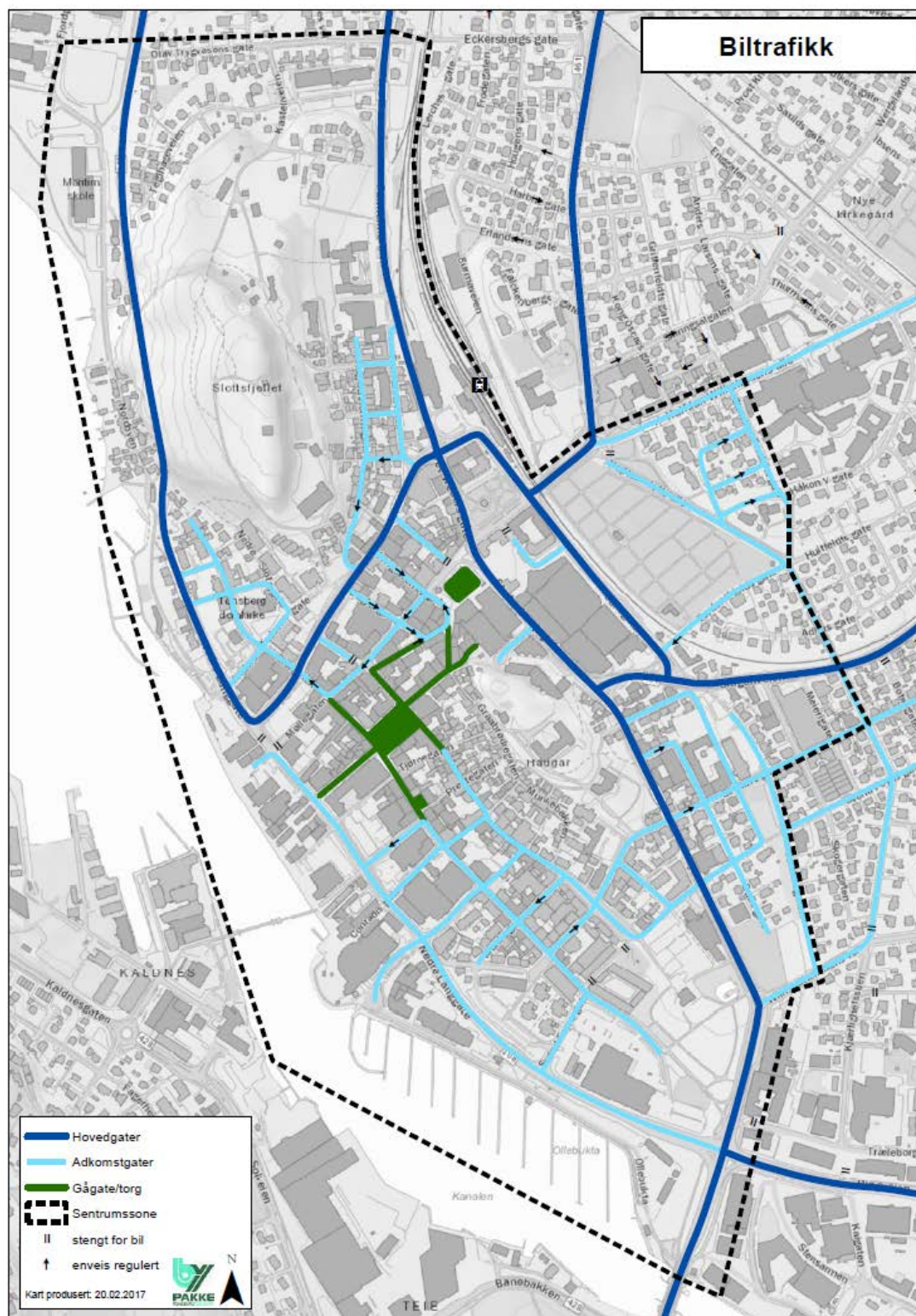
⁵ http://www.vegvesen.no/_attachment/694171/binary/985613?fast_title=Ingen+mennesker+ingen+by.pdf

og vedlikehold. Mange kryssingspunkter i Tønsberg sentrum er sikret og utbedret gjennom 30 km/t fartsgrense, opphøyde gangfelt og taktil oppmerking. Kryssinger og holdeplasser bør fortsatt vies særlig oppmerksomhet.

For alle gående vil en gjennomgang og forbedring av dekket på gangarealene, standard og bredder på fortauene være med å heve attraktiviteten for denne gruppen. En gjennomgang og forbedring av gatebelysningen vil også kunne gjøre det mer trygt og attraktivt for de gående.

Et annet viktig tiltak som vil gi de gående bedre forhold er å skille de gående fra syklistene. De tiltakene som foreslås i planen for de syklende, egne anlegg for denne gruppen, vil ha positiv effekt for de gående. Syklende vil da i mindre grad benytte fortau og fellesarealer hvor det er mange fotgjengere og mye opphold (f.eks. på bryggeområdet hvor et eget anlegg for syklende i Nedre Langgate vil redusere antall syklende i dette området).

6.4 Bil



Figur 15 Kjøremønster bil.

Den store endringen for biltrafikken er stengningen av Nedre Langgate ved Tollbodgaten for gjennomkjøring. Dette vil medføre at Stoltenbergsgate blir hovedgaten for biltrafikken gjennom sentrum. Som beskrevet innledningsvis vil biltrafikken gjennom sentrum reduseres pga. ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy, mens den for Stoltenbergsgate vil øke noe i forhold til i dag pga. stengningen av Nedre Langgate. Det vil bli adkomst til eiendommer og parkeringsanlegg i Nedre Langgate fra Mammutkrysset.

Dagens enveisreguleringer opprettholdes.

I Baglergaten er det et ønske fra politiet å enveisregulere denne motsatt vei av dagens, dvs. utkjøring i Tollbodgata, da dette gir enklere utrykning for politi. Politiet kan evt. bli pålagt å stenge Baglergaten mot Møllegaten av hensyn til sikkerhet. Endelig løsning for Baglergaten må derfor avklares nærmere.

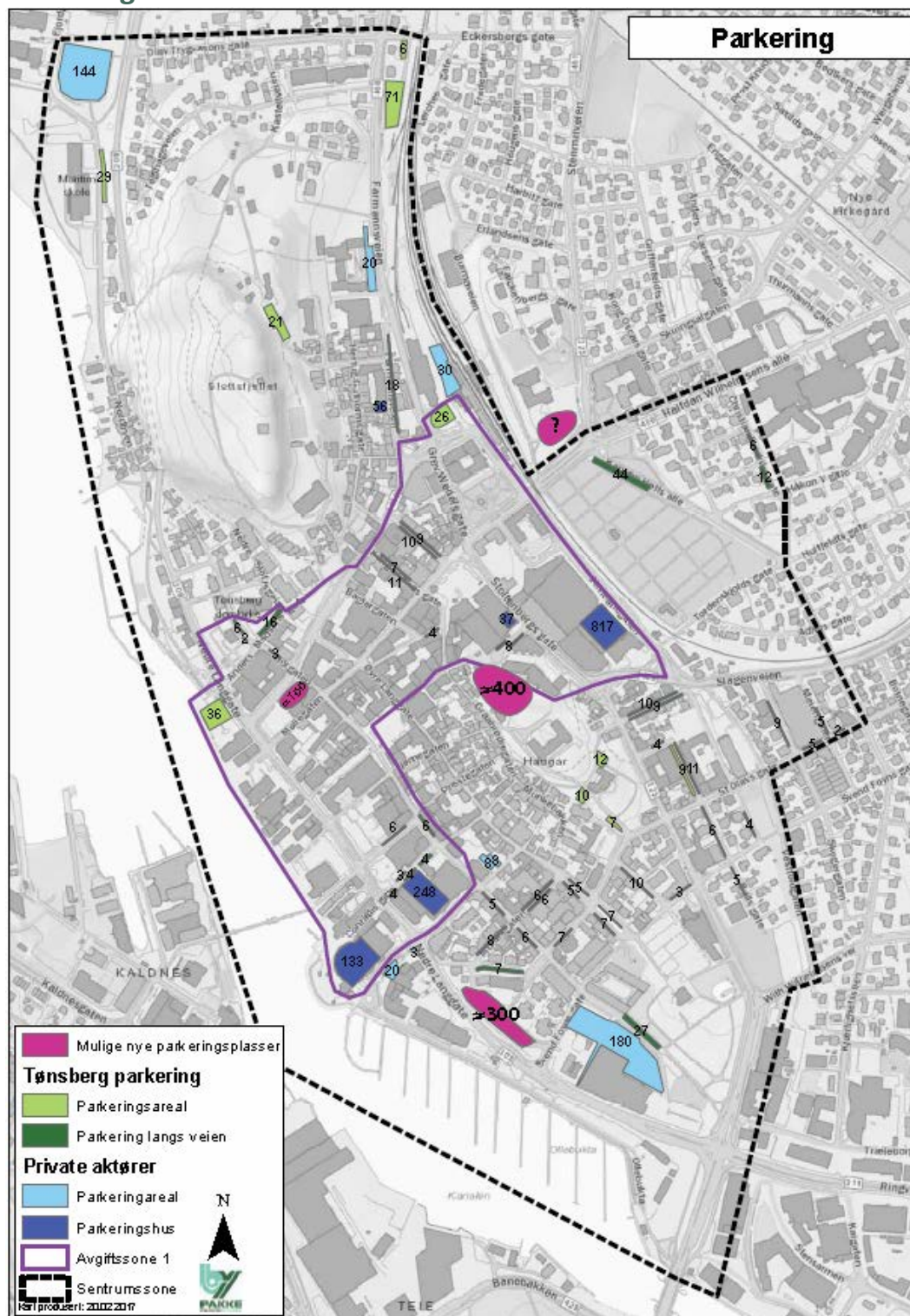
Det er liten biltrafikk i dag i Møllegaten og det legges opp til fortsatt biltrafikk i gaten. Dette ansees ikke som noe problem for bussene som vil trafikkere gaten. Antakelig vil biltrafikken bli enda lavere enn i dag, da gateparkeringen i gaten fjernes for å gi bussen prioritet.

Halvdans Wilhelmsens allé mellom Stoltenbergsgate og Jernbanegaten blir kollektivgate og dermed stengt for biltrafikk.

Når det gjelder stengning av mindre gater vil dagens stengninger opprettholdes og et par gater stenges i tillegg. For å etablere gateterminal ved Farmannstorvet må Håkon Gamles gate stenges inn mot Møllegaten. Seebergs gate må også stenges for vanlig biltrafikk ut i Halvdans Wilhelmsens allé da denne blir en kollektivgate.

Trafikktall vil foreligge før gatebruksplan vedtas høsten 2017.

6.5 Parkering



Figur 16 Framtidig bilde av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser.

Dagens parkeringsplasser i Tønsberg sentrum

Tabellen nedenfor viser hvor mange parkeringsplasser det er innenfor gatebruksplanen i den sentrale sonen (sone 1) og i resten av gatebruksplanområdet. Tabellen viser også typer p-plasser.

Sone	Sone 1	Resten av sentrumssonen	Sum
Kommunale P-plasser (parkeringsareal)	280	446	726
Kommunale P-plasser (gateparkering)	174	259	433
Private P-plasser og P-hus som er off. tilgjengelige	1477	492	1969
<i>Sum off. tilgjengelige p-plasser</i>	1931	1197	3128
Reserverte plasser	728	1699	2427
Sum alle p-plasser	2659	2896	5555

Figur 17 Antall p-plasser (offentlig tilgjengelige og reserverte) innenfor gatebruksplanens områdeavgrensning.

Det er ca. 2400 reserverte parkeringsplasser innenfor gatebruksplanens område. Dette er plasser som i hovedsak benyttes til arbeidsplassparkering (reservert gjennom skilting/merking, enten på arbeidsgivers eiendom eller at det er plasser leid til ansatte, f.eks. i parkeringshus).

Som vi ser av tabellen er det 3128 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser innenfor gatebruksplanens avgrensning. Dette er plasser som i hovedsak benyttes av handlende og andre besøkende og som er avgiftsbelagte.

Det er til sammen 76 HC-plasser innenfor gatebruksplanens avgrensning, hvorav ca. 60% befinner seg innenfor den sentrale delen (sone 1).

Belegg på dagens parkeringsanlegg

Besøkende til Tønsberg by har i dag et godt parkeringstilbud sentralt i bysentrum.

Tønsberg kommune har foretatt en handelsundersøkelse i Tønsberg i 2004 og i 2016 som også spurte bilførere om hvordan de oppfattet parkeringstilbudet i sentrum. Undersøkelsen i 2016 (juni og november) viser at 74 % av de spurte synes det var lett å finne parkeingsplass (svært lett (52 %), lett og ganske lett (22)).

Vi har noen tall fra undersøkelser når det gjelder bruken av parkeringsplassene i sentrum. Disse viser at det er ledig kapasitet på flere plasser:

Farmannsstedet P-hus (november/desember 2014 og juni/juli 2015) har i gjennomsnitt størst besøk i tidsrommet kl. 12–14 hverdager med en beleggsprosent på 62 %. På ettermiddagene mellom kl. 15 og 17 er det gjennomsnittlige belegget på under 50%.

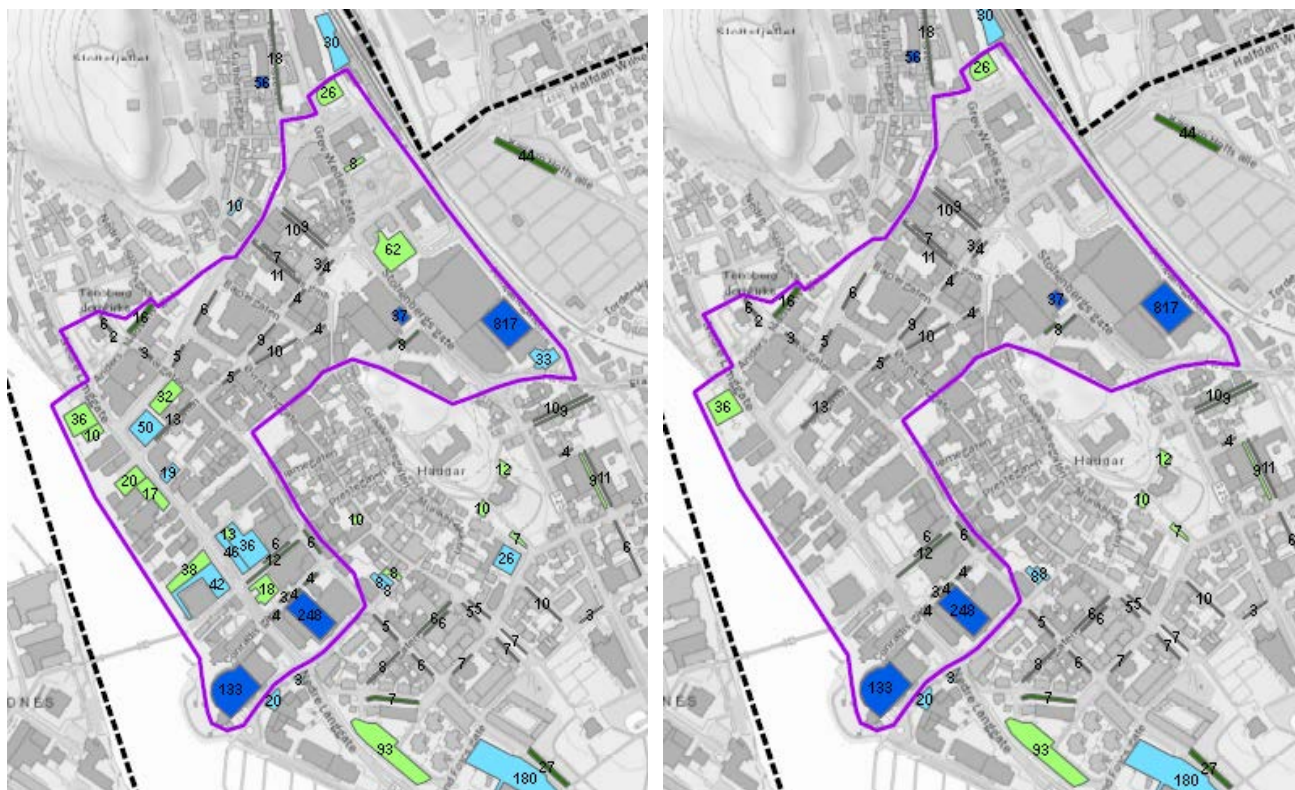
I de to parkeringshusene, Oseberg med 133 plasser og P-hus biblioteket med 248 plasser, er det ikke foretatt registreringer, men oppfatningen er at det er ledig kapasitet i begge disse parkeringshusene.

På parkeringsplasser ellers i sentrum har kommunen foretatt beleggsregistreringer på et utvalg av plasser i en uke i desember 2016. Dette viser at det er ganske store variasjoner på belegget. På de mest sentrale gateparkeringsplassene er belegget mellom 80 og 100 %. På de åpne parkeringsplassene i nedre del av sentrum (begge sider av Nedre Langgate) varierer belegget fra 40 til 80 %.

Registreringene viser at det er ledig kapasitet i byens parkeringshus, mens sentrale gateparkeringsplasser stort sett er fylt opp.

Parkering i henhold til byplanen og gatebruksplanen

Byplanen legger opp til mer bolig- og næringsbebyggelse og grønnstruktur. Dette vil medføre en reduksjon av antallet offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. Figur 18 viser en oversikt over dagens offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og hva som vil være igjen dersom alle planer i Byplanen blir gjennomført i den mest sentrale delen av sentrum.



Figur 18 Offentlig tilgjengelige p-plasser i dag (venstre) og etter gjennomføring av Byplanen (høyre).

I henhold til byplanen vil det innenfor den mest sentrale delen av Tønsberg (sone 1, lilla strek) anslagsvis bli drøye 400 færre offentlig tilgjengelige parkeringplasser (sum

kommunale og private plasser, ekskl. gateparkeringsplasser). Utenfor den mest sentrale delen, men innenfor gatebruksplanens begrensning vil det totalt bli ytterligere ca. 200 parkeringsplasser som forsvinner i henhold til byplanen.

Forslagene i gatebruksplanen vil også medføre at noen gateparkeringsplasser forsvinner. Dette skjer pga. etablering av gågate i Kammegaten (ca. 10 plasser), etablering av sykkelfelt i Tollbodgata (ca. 11 plasser), bussframføring i Møllegaten (ca. 36 plasser og 5 HC-plasser) og etablering av sykkelfelt i Prestegata (ca. 12 plasser). Til sammen vil da ca. 70 gateparkeringsplasser bli borte pga. prioritering av gående, syklende og buss i sentrale bygater.

Samlet blir bildet at det innenfor den mest sentrale delen av Tønsberg (sone 1, lilla strek) forsvinner 450 – 500 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser (inkl. gateparkering som blir borte). Innenfor gatebruksplanens begrensning vil det totalt bli ca. 650 – 700 p-plasser som på sikt forsvinner i henhold til byplanen og gatebruksplanen.

Nye anlegg i gatebruksplanen

Som erstatning for plassene som i henhold til byplanen over tid vil bli borte fra sentrum, foreslås det bygget parkeringshus på noen utvalgte steder. Stjerneplassen og Bjørn Farmand er vist som mulig aktuelle tomter for parkeringsanlegg i byplanen, mens et anlegg i fjellet under Haugar er omtalt i kommunens parkeringsstrategi. I gatebruksplanen er også et parkeringsanlegg i Tollbodgata tatt med som et forslag for å styrke parkeringstilbudet i nordvestre del av sentrum.

Forslag til nye/utvidelse av eksisterende parkeringsplasser er beskrevet under. Hvor mange plasser det bør etableres på hvert sted og totalt bør vurderes nærmere.

Stjerneplassen

Stjerneplassen har i dag ca. 100 parkeringsplasser. Det pågår utredningsarbeid fra kommunens side om å etablere parkeringshus på tomten. I henhold til Byplanen er det foreslått bygging av parkeringshus her. Parkeringshuset vil kunne få ca. 300 plasser, en økning på ca. 200 plasser fra i dag.

Haugar

I fjellet under Haugar pågår det også kommunalt utredningsarbeid om etablering av et parkeringsanlegg. Her kan det være snakk om ca. 400 p-plasser i en første fase.

Bjørn Farmand

Kommunal tomt på nordøstsiden av dagens jernbanestasjon som i Byplanen beskrives at skal benyttes bl.a. til parkeringsanlegg. Det er ikke startet noen utredning av et parkeringsanlegg her. Mye vil avhenge av jernbanens løsning i framtiden og hva tomten ellers skal utnyttes til.

Tollbodgata

Det foreslås i gatebruksplanen å etablere et parkeringshus på den kommunale tomten ved Tollbodgaten som i dag benyttes til parkering. Dette er gjort fordi man ser behovet for å

styrke handlesparkeringen i denne delen av sentrum, da det er i dette området flere gateparkeringsplasser forsvinner pga. buss i Møllegaten og gågate i Kammegaten. Det er ikke startet noen utredning av et parkeringsanlegg her, men ut fra areal på grunnflate (ca. 900 m²) og eksempelvis bygging av 3–4 etasjer vil man kunne få ca. 100 parkeringsplasser her.

I tillegg er det i byplanen avsatt et areal til parkering på Kaldnes med nærhet til gangbroa.

Parkering ved jernbanestasjonen

Antall p-plasser man legger opp til ved stasjonen vil ha betydning for hvilket transportmiddel kundene vil benytte til stasjonen. I Bane NORs parkeringsstrategi er Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien definert som bystasjoner hvor parkeringstilbudet opprettholdes som i 2016. Dagens parkeringstilbud til pendlere på Tønsberg stasjon ligger på ca. 250 plasser tilsammen på begge sider av sporene. På Skoppum derimot skal det tilrettelegges for mer innfartsparkering.

Ca. 96 % av pendlerparkeringsplassene er opptatt ved Tønsberg jernbanestasjon. Jernbaneverket har foretatt nummerskiltundersøkelse ved Tønsberg stasjon i 2015. Denne viser at mange som bor 1–3 km fra stasjonen velger bil for å komme seg til toget. Dette viser at det er et stort potensiale for å få flere til å gå eller sykle til stasjonen. En høyere parkeringsavgift er et virkemiddel som kan tas i bruk.

Hvor mange parkeringsplasser bør Tønsberg ha?

Regulering av antall parkeringsplasser er et viktig virkemiddel i byers miljø- og transportpolitikk. Parkering er et sterkt virkemiddel for å styre folks transportmiddelvalg. God parkeringsdekning medfører stor biltrafikk.

Kommunens byplan og parkeringsstrategi peker på viktigheten av å opprettholde et tilfredsstillende parkeringstilbud for handlende og besøkende til sentrum. Utfordringen blir å legge til rette for et parkeringstilbud som ikke svekker handelen og næringslivet i sentrum samtidig som den totale bilbruken reduseres.

Parkeringsstrategien peker på å erstatte det antallet handelsparkeringsplasser som forsvinner med nye plasser i parkeringshus. Med bakgrunn i de undersøkelser og registreringer som er gjort når det gjelder tilgjengeligheten til parkeringsplasser i sentrum i dag, kan det stilles spørsmål ved om man skal erstatte alle parkeringsplassene som forsvinner. Det kan synes riktig å velge å legge seg på et noe lavere nivå for å styre transportmiddelvalget i en mer miljøvennlig retning.

Gatebruksplanen inneholder en rekke tiltak som skal bedre forholdene for gående, syklende og bussreisende. Et ytterligere tiltak for å styrke disse transportformene, vil være å legge opp til en noe redusert parkeringstilgjengelighet i forhold til i dag. Dette må følges opp gjennom arbeidet med parkeringsstrategien i kommunen.

Når det gjelder arbeidsplassparkering har Tønsberg kommune vedtatt restriktive parkeringskrav ved nyetableringer, dvs. maksimumsbestemmelser og krav om parkering i

fellesanlegg. Ny næringsetablering i den sentrale delen av sentrum vil gjennom dette i liten grad medføre nye parkeringsplasser.

6.6 Taxi

Drosjene er en del av kollektivtilbudet i Bypakke-området. I tillegg til ordinære oppdrag kjører Viken taxi på oppdrag for VKT og sykehuset. Det er alltid elever som må skysses til og fra skole i drosje samt mye pasientkjøring.

Drosjene har tre faste plasser i sentrum som fungerer bra: ved jernbanestasjonen (7), på Farmandstorvet (10) og i Prestegata (3) som alle foreslås beholdt.

Holdeplassen på Farmandstorget har en gunstig og sentral plassering. Med gateterminal for busser i Møllegaten ved Farmandstorget vil man kunne få en samlokalisering av buss og drosje. Muligheter for samarbeid om et felles servicebygg for buss og drosje bør vurderes. Adkomst for drosjene til holdeplass på Farmandstorget blir viktig.

Holdeplassen i Prestegata benyttes i hovedsak i helgene. Denne er viktig, men hvis Nedre Langgate på sikt blir kollektivgate kan holdeplassen vurderes flyttet ut i hovedgata.

6.7 Varelevering

Det er i dag avsatt noen plasser til varelevering i sentrum. Disse er skiltet med stanseforbud med underskilt: «Lasteplass av og pålessing tillatt for lastebil». Det finnes 9 slike plasser i sentrum. I Møllegaten, hvor bussene skal gå vil man fortsatt kunne ha lasteplassen i nedre del av gaten, evt. bør plassen flyttes inn i gågatedelen av Storgaten. Lasteplassen ved Farmandstorvet, hvor gateterminal for buss skal etableres, må flyttes evt. til Kong Sverresgate. Dette må vurderes nærmere.

Ellers skjer det varelevering i gatene på strekninger skiltet med parkering forbudt, hvor av- og pålessing er tillatt for alle. Dette vil også kunne skje etter at tiltak i henhold til gatebruksplanen er gjennomført.

Varelevering i gågatene er tillatt mellom kl. 18 og 12. Politiet melder om at tidsbestemmelsene for vareleveranse ofte ikke overholdes, det skjer en del vareleveranse etter klokken 12 på dagen. Politiet har ikke kapasitet til å håndheve regelverket. Det bør arbeides med omlastingsløsninger, mindre biler inn i sentrum og mer fokus på miljøvennlig drivstoff.

7. Alternative løsninger som er vurdert

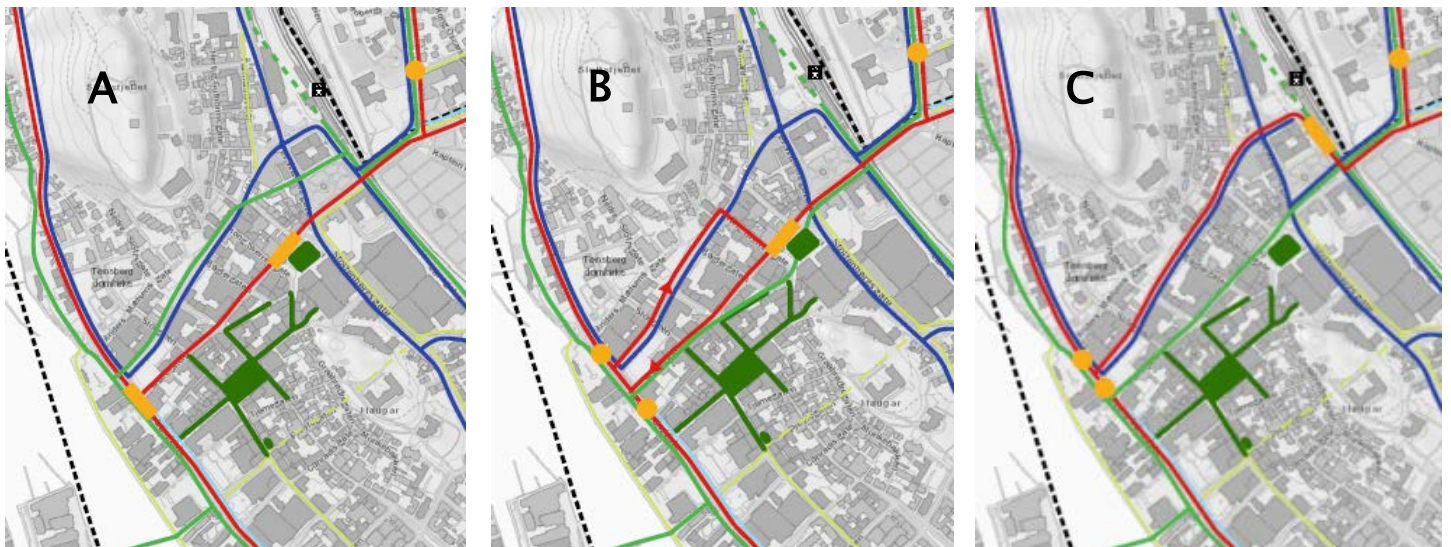
Som beskrevet tidligere vil mange trafikantgrupper i et bysentrum kunne ha en fordel av å bli prioritert/få sitt eget areal i de mest sentrale og attraktive gatene. For å skape god framkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper har man derfor gjennom arbeidet med planen måttet prioritere de ulike trafikantgruppene bil, buss, sykkel og gange i ulike traséer. Dette innebærer at vi i størst mulig grad har unngått å ha flere enn to av trafikantgruppene bil, buss og sykkel i hver trasé.

Flere ulike løsninger vurdert. Det er spesielt på strekningen mellom Nedre Langgate og jernbanen det er sett på flere alternativer. Alternativene veksler mellom bruk av Tollbodgaten og Møllegaten til bussgate, sykkelgate, blanding av buss og sykkel og bil.

De tre alternativene som er vurdert opp mot hverandre er vist i figur 19. A er alternativet som er valgt som gatebruksplan 2024 og presentert i denne rapporten. I alternativ A er Møllegaten busstrasé, mens sykkel og bil er lagt til Tollbodgaten.

Alternativ B er en variant hvor buss legges i Møllegaten i en retning og Tollbodgaten i den andre retningen, men fortsatt med felles busstrasé og gateterminal ved Farmandstorvet. Sykkel er plassert delvis i Møllegaten, Kammegaten, Fayeres gate og over Farmandstorvet.

I Alternativ C er bussen lagt i Tollbodgaten sammen med bil og sykkel er lagt i Møllegaten.



Figur 19 Alternativer som er vurdert (A, B, C)

De ulike alternativene har sine fordeler og ulemper for de ulike trafikantgruppene, både når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og attraktivitet. Det er utarbeidet et sett med vurderingskriterier for å gjøre et riktig valg av beste løsning. Kriteriene har sitt utspring i målsettingene for planen om bedre tilrettelegging for gange, sykkel og buss.

Gatebrukbruksplan Tønsberg 2024 - vurderinger av løsningsalternativ A, B og C					
Løsningene vurderes på strekn. fra Nedre Langgate til jernbanen. Det er her alternativene varierer mellom hvilke transportform som legges i Tollbodgata og Møllegata. Alternativene har identiske løsninger på andre strekninger, eks. langs Nedre Langgate (buss og sykkel), ny sykkelrute i Vestfoldgata-jernbanegata-Farmannsveien), buss forbi sykehuset.....osv.)		Alternativer:			
		Dagens jernbanestasjon og kryssing av H.W. allé i plan som i dag			
		A	B	C	
	Kriterier for vurdering av kvalitet ved løsningen	Buss i Møllegt. Sykkel i Tollbodgt	Buss og sykkel i Møllegt.	Sykkel i Møllegt. Buss i Tollbodgt.	
Buss - framkommelighet strekning	Kvalitet på framføring/framkommelighet, dvs. prioritering av buss på strekning og i kryss gjennom egen bussgate eller kollektivfelt - kortest mulig tidsbruk, ikke samkjøring med stor biltrafikk	4	3	2	
Buss - gateterminal	Kvalitet på lokalisering av gateterminalen (hoved), dvs mest mulig sentral plassering ift majoriteten av brukerne, på strekning uten/lav biltrafikk og på strekning (felles for alle ruter) som innebærer mulighet for bussbytte. Grad av sentral plassering	4	4	1	
Tog - korrespondanse mellom buss og tog	Best mulig betjening av togstasjon med buss. Avstand mellom togstasjon og gateterminal. Jo nærmere (samlokalisert) jo bedre.	3	3	4	
Sykkel - hovedsykkelvei nettet, framkommelighet og trygghet	Del av hovedsykkelveinettet, framkommelighet og trygghet på strekning, dvs. kunne skille gående og syklende, eget anlegg (sykkelvei m/fortau, sykkel felt eller sykkelgate). Attraktivitet ift korteste vei.	2	2	4	
Fotgjenger/opphold/handel	Konflikter, barriere, støy....pga. mye busstrafikk i en handlegate med butikker på begge sider, kryssende fotgjengere	2	3	4	
Fotgjenger/opphold/handel	Vitalisering av sentrale deler av sentrum pga flere fotgjengere i tilknytning til gateterminal(er)	4	4	2	
Trafikksikkerhet	Risiko for at det inntreffer personskadeulykker. Jo høyere score jo mer trafikksikkert/mindre risiko.	2	1	4	
Oppfyllelse av kriteriene:		21	20	21	
4	meget godt				
3	godt				
2	mindre godt				
1	dårlig				

Figur 20 Vurderinger av alternativene A, B og C etter gitte kriterier.

Som vi ser av skjemaet kommer alternativene nokså likt ut når vi summerer opp totalscoren på de kriteriene vi har målt de opp mot.

Alternativ B kommer noe dårligere ut og på trafikksikkerhet scorer denne løsningen dårlig. Dette skyldes traseen bussene får i dette alternativet, med flere 90 graders svinger i smale sentrumsgater hvor bussene får overheng på fortau med mye fotgjengertrafikk. Det er gjort en risikoanalyse for de ulike løsningene hvor alternativ B ikke anbefales. Når det gjelder trafikksikkerhet er alternativ C vurdert som det beste, mens alternativ A med anbefalte tiltak vil bli tilfredsstillende.

Det er ikke foretatt vektning av de ulike kriteriene, men vi har ut fra viktigheten vi mener framkommeligheten for bussen har samt en sentral lokalisering av gateterminalen valgt å vektlegge dette høyere enn øvrige kriterier. Når man skal innføre en såpass stor endring av trasé og ruteopplegg for bussen som gatebruksplanen legger opp til, blir det avgjørende at

dette blir attraktivt å bruke. Det ligger store kostnader i den økte frekvensen bussene vil få i det nye ruteopplegget og bussenes tidsbruk og gateterminalplassering blir da avgjørende for å få mange brukere av tilbudet. Alternativ C scorer vesentlig dårligere enn A på de to kriteriene for buss og spesielt lokaliseringen av gateterminal ved jernbanen kontra sentralt i byens midte er med på å trekke ned alternativ C.

Totalt vurderes derfor alternativ A som beste løsning for gatebruksplan 2024.

8. Vestfoldbanen og stasjonsplassering

Planlegging av Vestfoldbanen er en del av Inter City-utbyggingen rundt Oslo. For strekningen Tønsberg-Larvik er det en målsetting å ha strekningen ferdigstilt innen 2030 (ihht. gjeldende NTP). I forslag til NTP som vedtas i løpet av 2017 oppgis forventet ferdigstillelse i 2032–34. Per i dag er prosjektet inne i en oppstartsfase for kommunedelplan. Utarbeidelse av kommunedelplan inkl. planprogram, konsekvensutredning og teknisk hovedplan er en prosess som anslås å ta 2–3 år.

De to stasjons- og traséforslagene som ligger inne i forslag til planprogram for kommunedelplan er:

1. Stasjonsplassering der dagens stasjon ligger men i et annet plan enn gatene omkring, dvs. delvis nedgravd eller delvis hevet over dagens nivå. Jernbanetraséen følger dagens spor et stykke fra nord for videre å gå i det gamle jernbanesporet og videre i bru over Stensarmen og Kanalen.
2. Stasjonsplassering ved Eckersbergsgate. I dette alternativet svinger jernbanetraséen vestover fra stasjonen, gjennom nordre del av Slottsfjellet og videre over Byfjorden.

Det er vurdert hvordan de to stasjons- og traséløsningene kan tilpasses gatebruksplan 2024 og hvordan man kan gjøre endringer for å tilpasse seg en ny løsning for jernbanen. Det understrekes at disse vurderingene er basert på prinsippløsninger fremlagt av Bane NOR i planprogrammet. Svært mye er uavklart og det må grundige utredninger til for å kunne si noe om fremtidens løsninger for jernbane, busstilbud og øvrig trafikkavvikling knyttet til en ny jernbaneløsning. Foreløpige vurderinger viser at hovedstrukturene i gatebruksplan 2024 kan beholdes med visse tilpasninger.

Hovedsykkeltraséen i Jernbanegaten og Farmannsveien er en viktig forutsetning i gatebruksplanen. Den er hovedåren for syklistene i nord/sør-gående retning gjennom øvre bydel og vil gi god adkomst til stasjonen for begge de aktuelle alternativene Bane NOR har lagt frem. Det forutsettes at denne ivaretas i fremtidig planlegging.

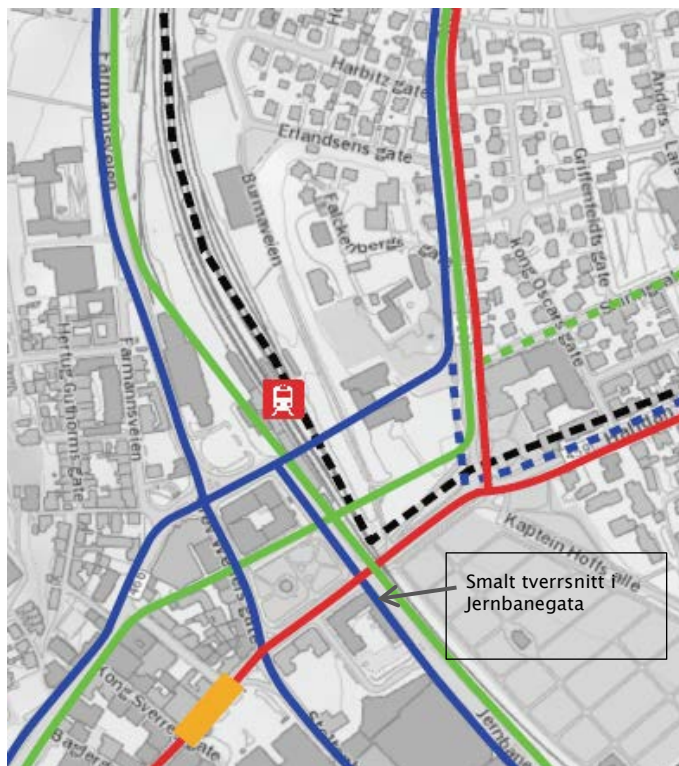
Hvilke konsekvenser de to stasjonslokaliseringsforslagene kan få for gatebruken:

1. Stasjonsplassering der dagens stasjon ligger og i et annet plan enn gatene omkring, dvs. delvis nedgravd eller delvis hevet over dagens nivå:

Dette vil åpne en mulighet for å få til planskilt kryssing av Halvdan Wilhelmsens allé. Da jernbanen kun blir delvis nedgravd eller delvis hevet vil Halvdan Wilhelmsens allé ligge i kulvert under eller bru over jernbanen. Dette vanskeliggjør høyre- eller venstresving inn/ut Jernbanegata.

Jernbanegata er i et snitt nær Halvdans Wilhelmsens allé smal. Med ny jernbanetrasè liggende parallelt med Jernbanegata, enten delvis nedgravd eller delvis hevet, kan det medføre at biltrafikken blir vanskelig å føre forbi dette snittet. Hovedsykkeltraséen må derimot kunne innpasses her.

Oppsummert vil forslagene i gatebruksplan 2024 være godt tilpasset en lokalisering av ny stasjon på dagens sted.



Figur 21 Skissen viser en mulig løsning hvis jernbanestasjonen blir liggende som i dag delvis nedgravd eller hevet. Løsningen muliggjør planfri kryssing over eller under jernbanesporet for bil, buss og myke trafikanter. Skissen viser kun et prinsipp. Blir dette en aktuell løsning for jernbanen er det viktig at hele området ses under ett for å få til et moderne knutepunkt som styrker Tønsbergs bykvaliteter.

2. Stasjonsplassering ved Eckersbergsgate:

I gatebruksplan 2024 ligger bussruten i Nedre Langgate og Kjelleveien. Ved en stasjonsplassering ved Eckersbergsgate må det vurderes om man skal legge om ruten fra Kjelleveien til Farmannsveien for å gi nødvendig bussdekning til ny jernbanestasjon. Bussen får da samme trasé som hovedtraséen for bil, noe som kan medføre behov for etablering av kollektivfelt, i alle fall inn mot kryssene på strekningen. Med en slik løsning vil fellesstrekning for alle bussruter bli snevret inn til Halvdan Wilhelmsens allé mellom Stoltenbergsgate og Stenmalen (med buss som opprinnelig i Kjelleveien vil hele Møllegaten være fellesstrekning for alle busser). Dette vil medføre nødvendig flytting av gateterminalen ved Farmannstorvet til Halvdan Wilhelmsens allé v/Seebergs gate. Mulighet for bussbytte i Nedre Langgate ved Møllegaten forsvinner ved denne stasjonsløsningen. Busstraséer og mulig ruteopplegg blir dårligere enn ved en stasjonsplassering som i dag.

Ett alternativ til en omlegging som skissert over er å etablere en shuttle-forbindelse fra sentrum til jernbanestasjonen, dette for å opprettholde fordelene som ligger i kollektivløsningen i gatebruksplan 2024. En ny løsningen for jernbanen ligger såpass langt frem i tid at mye vi ha skjedd i forhold til ITS (intelligente transportsystemer) ol., som vil påvirke valg av løsninger.



Figur 22 Skissen viser en mulig løsning hvis jernbanestasjonen blir lagt nord i byen, ved Eckersbergsgate.

9. Gjennomføring og kostnader

9.1 Gjennomføring

Vi har kalt planen Gatebruksplan 2024 da vi i utgangspunktet har sett for oss at gjennomføringen av planen fullt ut først kan skje etter 2024, når ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy er på plass og Nedre Langgate er stengt for gjennomkjøring samt Presterødkrysset og Presterødbakken er utbygd.

Planen angir prinsipper for gatebruk på et overordnet nivå. De fleste tiltak som er foreslått i gatebruksplanen krever en mer detaljert planlegging for å finne gode, stedstilpassede løsninger for strekninger og kryss. Gatebruksplanen må følges opp med forprosjekter og reguleringsplaner.

Partene i Bypakke Tønsberg-regionen må bli enige om hvilke tiltak i gatebruksplanen som skal finansieres av Bypakka og hvilke prosjekter som skal prioriteres. Det er ikke tatt stilling til hvilke tiltak som skal finansieres av bypakkemidler eller utbyggingsrekkefølge i denne planen.

Gjennomføring av tiltak i Tønsberg sentrum som skal finansieres av bypakke-midler krever at det ligger til grunn en vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse som etter planen vil foreligge i løpet av 1. halvår 2019.

Det er mulig å gjennomføre enkelte tiltak før 2024, som for eksempel åpning for sykling mot enveiskjøring, etablering av sykkelgate i Vestfoldgaten, etablering av flere sykkelparkeringsanlegg, bedre skilting og oppmerking for myke trafikanter, utbedring av dekke på dagens sykkelanlegg ol. Det jobbes med å få på plass en del strakstiltak som finansieres over ordinære budsjetter i kommune, fylkeskommune og vegvesenet. Det er søkt om klimasatsmidler til gjennomføring av flere tiltak. Det er også ønskelig å finne ut om man kan stenge Nedre Langgate før ny fastlandsforbindelse er på plass. Dette må utredes nærmere.

Når det gjelder Bane NOR vil det frem til 2024 gå to tog i timen fra Tønsberg og sørover i tillegg til ekspresstog som er satt opp i morgen- og ettermiddagsrushet. I 2027 blir det en dobling i antall avganger med 4 tog i timen. Signalene fra Bane NOR er så langt at alle tog skal krysse i plan frem til nytt dobbeltspor er på plass i 2030 (ihht. vedtatt Nasjonal transportplan, 2032–2034 ihht. Nytt forslag til NTP).

9.2 Kostnader

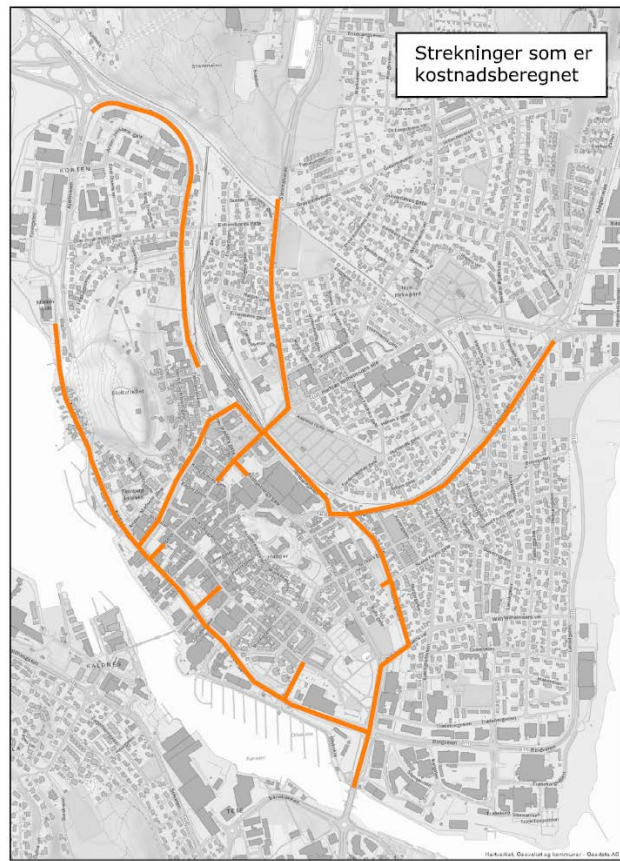
Det er gjort grove kostnadsoverslag på tiltakene som er foreslått i planen. Majoriteten av de fysiske tiltakene dreier seg om nye sykkelanlegg. I tillegg kommer gateterminal, holdeplasser og prioriteringer i lyskryss for bussene. Kostnadene er grovt anslått ut fra erfaringspriser/ løpemeterpriser for ulike kategorier av tiltak. Løpemeterprisene varierer fra ca. 10 000,- til 40 000,- per løpemeter for nye sykkelanlegg, mens ombygging av sentrale deler av Nedre Langgate og opparbeidelse av gateterminal vil ha en høyere løpemeterpris.

Kostnadene for driften av nytt ruteopplegg for bussene er ikke med i kostnadsanslagene omtalt her, men går fram av rapport fra VKT ⁶ (side 13 i rapporten).

Hvilke tiltak som det er regnet kostnader på er beskrevet på side 41.

Kostnadsoverslaget summerer tiltakene til å ligge på anslagsvis 150 – 250 millioner kroner eller 200 mill. +/- 40 %. Prisnivå er 2017 kroner.

Grunnerverv er ikke medtatt i anslaget.



Figur 23 Skissen viser hvilke gater som inngår i kostnadsanslaget.

⁶ https://www.vkt.no/Portals/VKT/Filer/KollektivlosningTonsbergVKTRapport_Mai%202016.pdf

Vedlegg - løsninger i de enkelte gatene

Her beskrives forslag til løsninger i de enkelte gatene som berøres av planen. Det understrekes at det må jobbes mer med løsninger og detaljering av gater og kryss gjennom forprosjekter og reguleringsplaner for å finne de beste løsningene for de ulike delstrekningene. Kostnadsanslagene for tiltakene i gatebruksplanen baserer seg på det som er her er beskrevet for de enkelte gatene.

Busstraséer og enkelte sykkelveier:

Nøtterøyveien (buss og sykkel) – Strekning mellom Kanalen og Mammutkrysset er definert som hovedtrasé for både byss og sykkel. Dette er hovedinnfartsåren fra syd (Nøtterøy og Tjøme) hvor det er viktig å legge godt til rette for buss og sykkel. Løsningen for denne veien innebærer omgjøring av to kjørefelt til kollektivfelt. Bussens trasé går inn Nedre Langgate og eget venstresvingefelt for buss vil antakelig være riktig løsning. Videre foreslås det en ombygging av eksisterende gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau fra Kanalbrua til Nedre Langgate.

Det vurderes om det er mulig å utbedre forholdene for gående og syklende på Kanalbrua. Både breddeutvidelse av dagens tilbud på dagens fortau og kryssing under brua langs begge bredder av Kanalen vurderes. Med framtidig utvikling på Stensarmen, vil behovet for en slik utbedring forsterkes. Disse forholdene vurderes nærmere i eget mulighetsstudie og er ikke med i kostnadsanslaget for gatebruksplanen.

Nedre Langgate (buss og sykkel)

Strekningen er definert som hovedtrasé for både byss og sykkel. Gata er forutsatt stengt for gjennomkjøring i enden mot Tollbodgata for all annen trafikk enn buss og taxi.

Fra Nøtterøyveien og inn til Svend Foynsgate bør det vurderes egne kollektivfelt et lite stykke, da biltrafikken i denne enden av Nedre Langgate fortsatt vil være forholdsvis høy. Videre vestover fram til Møllegaten vil bussene kjøre sammen med biltrafikken, som avtar mye fram mot stengningspunktet.

Det etableres tre holdeplasser for buss i Nedre Langgate, en i nær tilknytning til Mammutkrysset, en ved Ollebukta/Klostergaten og en ved Møllegaten. Det er i prosessen med planen drøftet om evt. busstoppested bør ligge i Nøtterøyveien i stedet for i starten på Nedre Langgate. Dette krever nærmere vurderinger. For gatebruksplanens kostnadsanslag ligger holdeplass for buss i østre del av Nedre Langgate inne.

Det etableres sykkelvei med fortau på sydsiden av Nedre Langgate fra Mammutkrysset og forbi holdeplassen for buss. Videre vestover anlegges sykkelfelt fram til Tjømegaten. På en kort strekning mellom Tjømegaten og Gierløw Meyersgate er det for trangt mellom bygningene til å få etablert sykkelfelt. Her etableres det derfor et areal hvor buss og sykkel benytter samme areal i gata. Det er i dette området man har flest forgjengerkryssinger. Vi anbefaler derfor en shared-space løsning på denne strekningen. For å unngå blanding av buss og sykkel i krysset Nedre Langgate x Møllegaten, legges det en sykkelvei på sydsiden av Nedre Langgate og videre forbi Tollbodgaten, som kobler seg inn på gang- og

sykkelveien langs gjestehavna. Ved kinoplassen vil en sykkelvei ta noe areal, mens forbi Thon Hotel Brygga og Sjøfartshistorisk senter vil man kunne snevre inn gatebredden i Nedre Langgate og dermed få plass til sykkelvei på dagens gangareal.

Møllegaten

Er definert som hovedtrasé for buss. Gaten åpnes for buss ut mot lyskrysset i Stoltenbergs gate. Gaten er ca. 6,5 m bred mellom fortauene og beholdes som i dag. Gateparkeringen i gaten fjernes for å gi plass til bussen.

Det anlegges en gateterminal ved Farmannstorvet. Denne holdeplassen ligger på fellesstrekningen for alle bussrutene som vil pendle gjennom sentrum og blir derfor en viktig terminal med mulighet for bytte mellom busser. Gaten åpnes også mot Nedre Langgate. Det må foretas en utvidelse av gatearealet nederst i Møllegaten slik at bussene får svingt inn og ut Nedre Langgate.

Halvdan Wilhelmsens allé

Omgjøres til kollektivgate mellom Stoltenbergs gate og Jernbanegaten for å gi bussen god framkommelighet. Det gis bussprioritering i lyskryssene.

Sekundærnett for sykkel går også i denne traséen. Det må vurderes nærmere hvordan eksisterende sykkelanlegg kan utbedres på strekningen. Det kan synes riktig å etablere en sykkelvei på sydsiden av gata. Det frigjøres areal ved omgjøring til kollektivgate som kan benyttes til et bedre sykkelanlegg.

Hovednett for sykkel:

Tollbodgaten

Er definert som hovedtrasé for sykkel og bil. Det etableres sykkelfelt fra Nedre Langgate til Baglergaten. Herfra og fram til Håkon Gamlesgate er det for trangt mellom bygningene til å få etablert sykkelfelt. Her etableres det derfor et areal hvor bil og sykkel blandes. Videre nordover er hovedtraséen for sykkel lagt i Tollbodgaten (kommunal arm) som munner ut i Grev Wedels gate mellom Halvdan Wilhelmsens allé og Jernbanegaten. I denne gaten fornyes dekket og det skiltes og merkes for sykkel. Fra Grev Wedels gate til Jernbanegaten etableres det sykkelvei mellom Stoltenbergsparken og uteareal som skal opparbeides ifm. opprusting av tidligere rådhus.

Jernbanegaten

Fra jernbanestasjonen til Halvdan Wilhelmsens allé etablere sykkelvei med fortau på jernbanesiden. For å få plass til dette må det sees nærmere på om ett av de tre kjørefeltene i jernbanegaten kan benyttes. Fra Halvdan Wilhelmsens allé til Vesfoldgaten etableres sykkelvei med fortau.

Stenmalen

Innenfor gatebruksplanens begrensning er bare en kort strekning av Stenmalen med, men vi har vurdert Stenmalen fra Halvdan Wilhelmsens allé til Grevinneveien. Eksisterende gang- og sykkelanlegg langs veien i dag er en blanding av smalt sykkelfelt og gang- og sykkelvei som anbefales ombygd for å gjøre det mer attraktivt for syklister. Prinsippet som anbefales er

sykkelvei med fortau på vestsiden. Et forprosjekt bør avklare om evt. sykkelfelt er en alternativ løsning.

Slagenveien

Slagenveien er på samme måte som Stenmalen en vei med anlegg fra 1990-tallet som ikke fungerer etter hensikten. Det er ulike anlegg på hver side av veien og det sykles en del i feil retning. Gatebruksplanen omfatter kun en kort strekning av Slagenveien, men vi har vurdert Slagenveien fra Jernbanegaten til Heimdalkrysset. Også langs denne veien kreves det en nærmere vurdering for å komme fram til den riktige løsningen, sykkelfelt eller sykkelvei med fortau på en side. Begge løsningene krever omtrent samme profil og er dermed nokså like i kostnader.

Farmannsveien

Innenfor gatebruksplanens begrensning er bare en del av Farmannsveien med, men vi har vurdert tiltak på hele strekningen fra dagens stasjon til Kjellekrysset. I Farmannsveien er det i dag ikke noe eget sykkelanlegg. På vestsiden er det et fortau og på østsiden en gangsti. Her foreslås det etablering av sykkelvei med fortau på vestsiden. Avhengig av jernbaneløsning og framtidig stasjonsplassering, kan det bli aktuelt å anlegge et sykkelanlegg også på østsiden.

Vestfoldgaten

I Vestfoldgaten foreslås det å la sykkeltrafikken gå sammen med biltrafikken. Biltrafikken er lav i gata og gjennom skilting, merking, dekkefornyelse og etablering av fortau gis syklistene prioritet i gata, mens bilen blir «gjest».

Stoltenbergsgate, søndre del

Fra Nøtterøyveien (Mammutkrysset) til W. Wilhelmsensvei (svømmehallen) foreslås det en oppgradering og noe breddeutvidelse av dagens gang- og sykkelanlegg slik at det blir sykkelvei med fortau på strekningen.

Sekundærnett for sykkel:

Halvdan Wilhelmsens allé

Fra Jernbanegaten til Stenmalen: Her er det i dag et tosidig anlegg for syklende (sykkelfelt i retning østover på sydsiden av veien og sykkelfelt i retning vestover på nordsiden). Det sykles mye i feil retning på begge sider av veien. Det foreslås å bygge om anleggene til sykkelvei med fortau slik at det blir lagt tilrette for toveissykling på begge sider av veien.

Fra Stenmalen, forbi sykehuset og fram til Heimdalkrysset: Slagenveien er valgt som hovedrute for sykkel fra nordøst og inn til sentrum og foreslås ombygget. H.W. allé er en del av det sekundære sykkelveinettet så her foreslås det å beholde dagens anlegg selv om dette

ble bygget på 1990-tallet og med fordel kunne ha hatt en bedre utforming. Anlegget bør merkes slik at man tydelig ser hva som er areal tiltenkt sykkel og hva som er tiltenkt de gående.

Stoltenbergsgate

I Stoltenbergsgate fra W.Wilhelmsensvei (svømmehallen) til Farmannstorvet ble det på 1990-tallet anlagt et sykkelanlegg. Det er toveis sykling på vestre side av gata og anlegget har til en viss grad skilt mellom gående og syklende. Enkelte steder er det trangt og de gående har et svært smalt areal til disposisjon. Som en lenke i det sekundære sykkelveinettet foreslår vi ikke vesentlige utbedringer av anlegget, annet enn at det bør merkes slik at man tydelig ser hva som er areal tiltenkt sykkel.

Haugar – sykkel tunnel

Her vurderes det å etablere sykkeltrasé gjennom fjellet i forbindelse med et evt. p-anlegg.

Prestegaten

Prestegaten er en viktig sykkelakse fra Kaldnesbrua og inn til sentrum. Prestegaten er enveisregulert. Fra Nedre Langgate til Storgata foreslås det å tillate sykling mot enveisregulering og etablere sykkelfelt på sydsøstsiden (i mot kjøreretningen). Parkeringsplassene på denne siden av gata fjernes. På motsatt side opprettholdes parkering og taxiholdeplass.

Svend Foyns gate

Svend Foyns gate fra Nedre Langgate til Storgata er en viktig innfallsport til sentrum for sykkel. Det foreslås etablert sykkelfelt på begge sider av gata.

Storgata

I Storgata ser vi for oss at syklende deler areal med biltrafikken som er her er lav. Dekkefornyelse og skilting/merking kan være tiltak.

Brygga

Langs Brygga er det et vrirleområde med gående og opphold samtidig som det per i dag er en viktig sykkeltrasé. Ved å legge bedre til rette for sykkel i Nedre Langgate vil syklingen avta i traséen på Brygga. Fortsatt vil dette være en del av det sekundære sykkelveinettet og egne seg til sakte sykling/tursykling. Vi foreslår ikke noen tiltak her.

Øvrig sekundærnett for sykkel

Det foreslås å skilte, merke og foreta nødvendig dekkefornyelse på dette sykkelveinettet. I kostnadsanslaget som er gjort er det medtatt at ca. halvparten av dette sykkelveinettet får dekkefornyelse.

Gange:

Kammegaten

Vi foreslår å utvide dagens gågatenett ved å innføre gågate også i Kammegaten.

Kammegaten ligger mellom torget/dagens gågater og Møllegaten hvor busstrasè foreslås lagt. Med gateterminal på Farmannstorvet vil Kammegaten bli en sentral trasé for gående og derfor naturlig å innlemme i gågatenettet.

KONTAKTER

Leder av Bypakke Tønsberg-Regionen

Nina Ambro Knutsen, Statens vegvesen

nina.knutsen@vegvesen.no

tlf 99575527

Prosessleder gatebruksplan

Jan Ronald Eide, Tønsberg kommune

jan.ronald.eide@tonsberg.kommune.no

tlf 45209999

Faglig leder gatebruksplan

Lene Stenersen, Statens vegvesen

lene.stenersen@vegvesen.no

tlf 98642646

