



TØNSBERG  
KOMMUNE

# *Planprogram*

## *Knutepunkt Tønsberg*

PlanID 20250001

Vedtatt: 10.12.2025



# Innholdsfortegnelse

|               |             |
|---------------|-------------|
| <b>Forord</b> | <b>s. 3</b> |
|---------------|-------------|

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| <b>Kapittel 1 Innledning</b> | <b>s. 4</b> |
| 1.1 Hensikt med planarbeidet | s. 4        |
| 1.2 Krav om mulighetsstudie  | s. 4        |
| 1.3 Innledende planfase      | s. 4        |
| 1.4 Valg av plantype         | s. 6        |
| 1.5 Om planprogrammet        | s. 6        |
| 1.6 Videre planprosess       | s. 7        |

|                                                                 |             |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Kapittel 2 Beskrivelse av planområdet og mulighetsstudie</b> | <b>s. 8</b> |
| 2.1 Planavgrensning                                             | s. 8        |
| 2.2 Dagens situasjon                                            | s. 8        |
| 2.3 Dagens plansituasjon                                        | s. 9        |
| 2.3.1 Kommuneplanens arealdel                                   | s. 9        |
| 2.3.1 Reguleringsplaner                                         | s. 9        |

|                                                    |              |
|----------------------------------------------------|--------------|
| <b>Kapittel 3 Føringer for planarbeidet</b>        | <b>s. 10</b> |
| 3.1 FNs bærekraftsmål                              | s. 10        |
| 3.2 Statlige og regionale planer og retningslinjer | s. 10        |
| 3.3 Kommunale planer og føringer                   | s. 11        |
| 3.4. Andre føringer for planarbeidet               | s. 13        |

|                                                   |              |
|---------------------------------------------------|--------------|
| <b>Kapittel 4 Mål og prinsipper for utvikling</b> | <b>s. 14</b> |
|---------------------------------------------------|--------------|

|                                                                  |       |
|------------------------------------------------------------------|-------|
| 4.1 Anbefalte mål og delmål for utvikling av Knutepunkt Tønsberg | s. 15 |
| 4.2 Hovedmål 1                                                   | s. 16 |
| 4.2.1 Fysiske prinsipper for mobilitet                           | s. 17 |
| 4.3 Hovedmål 2                                                   | s. 19 |
| 4.3.1 Fysiske prinsipper for blågrønn struktur                   | s. 20 |
| 4.4 Hovedmål 3                                                   | s. 22 |
| 4.4.1 Fysiske prinsipper for bebyggelse og byromsstruktur        | s. 23 |
| 4.5 Hovedgrep                                                    | s. 25 |

|                                            |              |
|--------------------------------------------|--------------|
| <b>Kapittel 5 Medvirkning og fremdrift</b> | <b>s. 26</b> |
|--------------------------------------------|--------------|

|                                                    |       |
|----------------------------------------------------|-------|
| 5.1 Medvirkningskanaler                            | s. 26 |
| 5.2 Gjennomførte medvirkningsaktiviteter           | s. 26 |
| 5.3 Høring og offentlig ettersyn av plandokumenter | s. 27 |
| 5.4 Videre samarbeid med offentlige myndigheter    | s. 27 |
| 5.5 Medvirkning ved utarbeidelse av planforslaget  | s. 28 |
| 5.6 Fremdriftsplan                                 | s.29  |

|                                           |              |
|-------------------------------------------|--------------|
| <b>Kapittel 6 Temaer som skal utredes</b> | <b>s. 30</b> |
|-------------------------------------------|--------------|

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| 6.1 Utredningsalternativer    | s. 30 |
| 6.2 Utredningstema og -metode | s. 30 |



# Forord

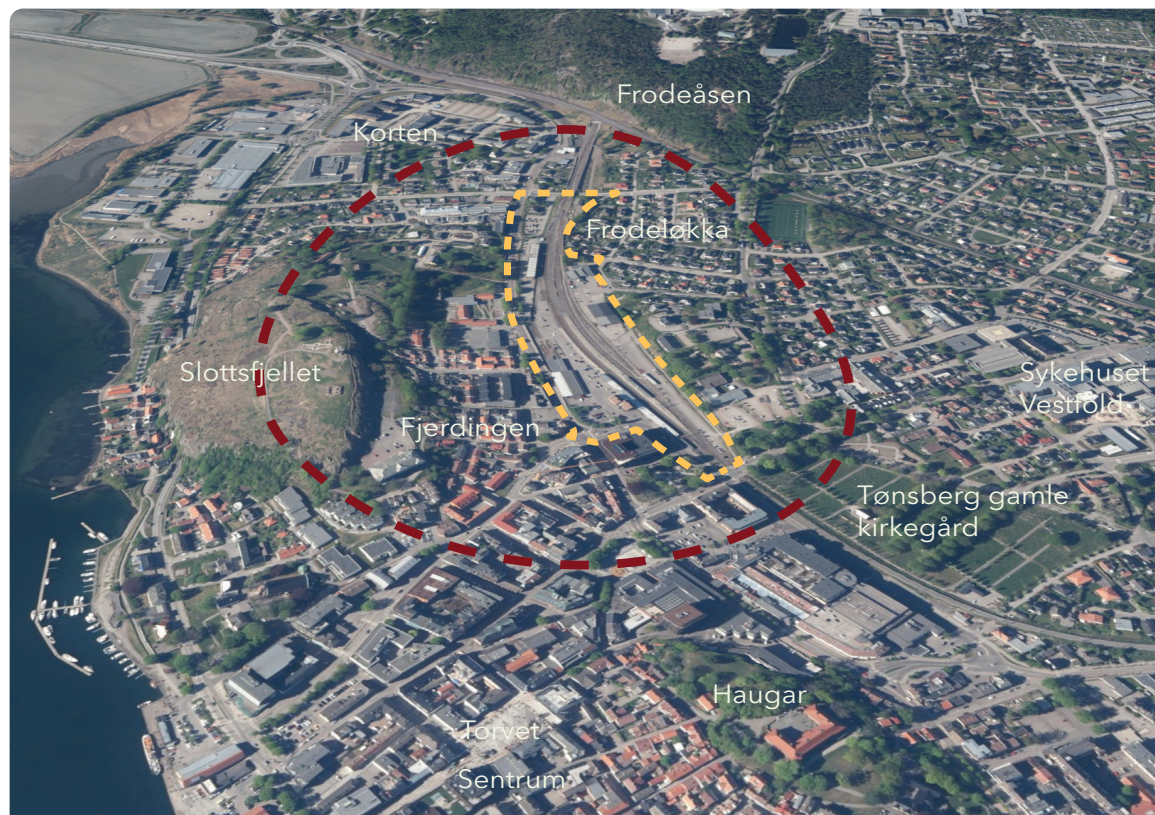
Stasjonsområdet i Tønsberg har et stort potensial for å bli et moderne og klimavennlig knutepunkt som gir sentrum gode mobilitetsløsninger, flere arbeidsplasser og tjenester. Dette planprogrammet markerer starten på en omfattende planprosess som skal legge til rette for en helhetlig og fremtidsrettet utvikling av Knutepunkt Tønsberg.

Formålet med planprogrammet er å sikre at alle interesser og hensyn blir ivaretatt i planprosessen. Tønsberg kommune legger vekt på å involvere innbyggere, næringsliv, regionale myndigheter og andre interessenter for å finne de beste løsningene for dette sentrale byområdet.

Stasjonsområdet er utfordrende å utvikle fordi tomten er lang og smal, ligger tett på viktige kulturmiljøer og har mange sentrale infrastrukturkorridorer. For å sikre forutsigbarhet i videre planprosess, er det valgt å anbefale prinsippløsninger og hovedgrep for området i dette planprogrammet. Disse fungerer som overordnede strategier som skal sikre helhetlig og bærekraftig utvikling i henhold til lokale og nasjonale mål. Det anbefalte hovedgrepet er utarbeidet gjennom dialog med regionale myndigheter og andre interessenter.

Vi ser frem til en planprosess som skaper engasjement og gode diskusjoner, og vi håper at dette planprogram gir et godt utgangspunkt for arbeidet som ligger foran oss.

**Planområde**  
Planområde (gult) med  
influensområde (rødt)



## Kapittel 1

# Innledning

**Tønsberg kommune har igangsatt regulering av stasjonsområdet i samarbeid med Bane NOR Eiendom AS, som er den største grunneieren innenfor planområdet.**

**Formålet med planarbeidet er å legge til rette for at stasjonsområdet, heretter kalt Knutepunkt Tønsberg, utvikles med knutepunktfunksjoner og urbane kvaliteter som bidrar til å styrke Tønsberg by som kommune- og regionsenter. Et viktig premiss for planarbeidet er å finne helhetlige løsninger for området, uavhengig av eiendomsgrenser.**

Flere kvartaler rundt Tønsberg stasjon har de siste årene allerede gjennomgått en transformasjon, hvor eldre bygårder er regulerte til kontor- og tjenesteformål, blitt oppgraderte og gitt en høyere utnyttelse. Dette har bidratt til at flere kan reise kollektivt til jobb, økt antall arbeidsplasser og økt attraksjons- og tiltrekningskraft for Tønsberg sentrum. Knutepunkt Tønsberg skal bidra til at denne positive byutviklingen kan fortsette.

## 1.1 Hensikt med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for by- og knutepunktutvikling av områdene tilknyttet jernbanestasjonen i Tønsberg.

Tønsberg stasjon er del av Intercity Vestfold hvor det er vedtatt at frekvensen mellom Oslo og Tønsberg skal utvides til 4 avganger i timen. Økt frekvens har medført behov for kapasitetsutvidelse på stasjonen og utvidelse av sporområdet med tilhørende plattformer er påbegynt og forventet ferdigstilt

i 2026. Resterende områder tilknyttet jernbanestasjonen tilgjengeliggjøres da for byutvikling med forventning om at det bygges opp om den nye infrastrukturen og styrking av jernbanefunksjonen.

Området vil gjennomgå en langsiktig utvikling og deles opp i flere byggetrinn. Planarbeidet må ta hensyn til en realistisk gjennomføring i trinn og unngå store avhengigheter, for å sikre forutsigbarhet både for utbygger, nye leietakere og byen.

## 1.2 Krav om mulighetsstudie

I kommuneplanens arealdel (2023-35) er det satt krav om felles planlegging for hele Stasjonsområdet (§ 94 H810\_G4 Stasjonsområdet). Samme bestemmelse åpner samtidig opp for at dette kravet kan oppfylles ved utarbeidelse av mulighetsstudie for hele sonen.

Dette var utgangspunktet for Bane NOR Eiendom AS og Tønsberg kommune inngikk en samarbeidsavtale om å utarbeide mulighetsstudier for stasjonsområdet våren 2023. Tre arkitektkontor ble invitert til å utarbeide mulighetsstudier gjennom et parallelloppdrag.

## 1.3 Innledende planfase

Ambisjonen for utvikling av området ble lagt inn i bestilling til parallelloppdraget:

Anbefale et hovedgrep som gir et godt og effektivt knutepunkt med god mobilitet for alle trafikantgrupper, samtidig som det sikres en helhetlig og bærekraftig byutvikling i sammenheng med Tønsberg sentrum.



## 1 / Innledning

Viktige føringer for oppdraget var:

- Definere bebyggelsesstruktur og koblinger som knytter stasjonsområdet til eksisterende bysentrum, Statens park og sykehuset.
- Høy bebyggelsestetthet som bidrar til en bærekraftig arealforvaltning ved å redusere behov for omdisponering og nedbygging av grønne arealer.
- Legge til rette for arbeidsplassvekst gjennom etablering av attraktive næringsarealer.
- Effektivt knutepunkt som understøtter grønne og helsefremmende mobilitetsvalg, helhetlig løsninger for myke trafikanter og intern logistikk.
- Etablere mobilitetshus med parkeringstilbud for bysentrum.
- Styrke og ivareta viktige kulturmiljøer som Slottsfjellet, Slottsfjellmuseet, Løkken og Frodeløkka, samt stasjonsbygningen som viktig identitetsmarkør for byen og området.
- Legge til rette for en byutvikling som bidrar til å styrke Tønsberg som en levende by med gode byrom og møteplasser for lek og aktivitet, samt blågrønne elementer som gir stedet kvalitet.
- Ivareta eksisterende landskapsrom og styrke landskapsrommets kvalitet.

Det ble levert tre gode studier, av arkitekt-team ledet av Add, DARK og DRMA. Rammer for oppgaven, underlag og leveransene finnes her: [Mulighetsstudie Tønsberg stasjonsområde \(arcgis.com\)](https://arcgis.com).

Mulighetsstudiene ble utstilt på Tønsberg bibliotek, og kommunen ba om innspill fra naboer og andre interessenter for å ha best mulig grunnlag for å evaluere studiene.

Evalueringen ble gjennomført våren 2024 av en prosjektgruppe bestående av Tønsberg kommune, BaneNOR Eiendom og deres konsulenter. Gruppa konkluderte med at det ikke kunne

### 1 DRMA - Jernbaneparken



### 2 Add - Tun



### 3 DARK - Varig



*Mulighetsstudie  
Utklipp fra de tre  
mulighetsstudiene*

## 1 / Innledning

kåres en vinner, fordi ingen av forslagene lyktes med å finne et hovedgrep som i tilstrekkelig grad svarte på de gitte føringene.

Etter endt evaluering har prosjektgruppa jobbet videre med å definere et hovedgrep. Dette arbeidet er gjort med konsulentbistand fra Asplan Viak AS og Enkime AS, og i tett dialog med regionale myndigheter.

Det anbefalte hovedgrepet er beskrevet i kapittel 4, og bygger på følgende ideer fra mulighetsstudiene:

- Benytte de bredeste tomtene i nord og sør av planområdet til bebyggelse, for å oppnå høy arealutnyttelse.
- Etablere en gjennomgående «Jernbanepark» langs sporområdet med overvannsløsninger.
- Prioritere infrastrukturløsninger som legger til rette for «mobilitetsglede»
- Etablere mobilitetshus nordvest i planområdet, med adkomst fra Eckersbergs gate.

### 1.4 Valg av plantype

For å sikre nødvendige avklaringer av et stort og komplekst område som Knutepunkt Tønsberg, er det valgt å utarbeide en områdereguleringsplan. En områdereguleringsplan eies og fremmes av kommunen, i motsetning til de fleste detaljreguleringer som utarbeides og fremmes av private forslagsstillere.

En områdereguleringsplan er også valgt fordi det kan være et fleksibelt planverktøy som legger til rette for trinnvis utvikling over lengre tid ved at;

1) utviklingsmodne delområder vil kunne detaljeres i en slik grad at de kan gå direkte til byggesøknad uten detaljregulering, og 2) øvrige delområder kan reguleres med mer overordnede føringar og detaljreguleres når de er modne for utvikling.

Dette gir mulighet for å sikre helhetlige grep og forutsigbarhet, samtidig som ønske om trinnvis utvikling ivaretas.

Hvilke delområder som kan detaljreguleres i planen, må vurderes i det videre planarbeidet. Den foreløpige vurderingen er at forholdene ligger best til rette for å starte utvikling på vestsiden av sporområdet, og det kan være hensiktsmessig at hele eller deler av dette området detaljeres i den grad at det kan byggesaksbehandles direkte. Østsiden av sporområdet antas å være mer umodent, og kan dermed detaljeres gjennom en senere reguleringsprosess basert på føringar gitt i denne områdereguleringen.

Flere av infrastrukturtiltakene innenfor planområdet er tiltak som er en del av Bypakke Tønsberg-regionen, og videre detaljering av tiltak vil skje i tett dialog med Vestfold fylkeskommune og Bypakke-sekretariatet. Finansiering og gjennomføringstidspunkt vil avklares gjennom Bypakkas fireårige handlingsprogram.

### 1.5 Om planprogrammet

Dette dokumentet beskriver innledningsvis formål med planarbeidet og viktige føringar. Videre anbefaler planprogrammet mål for utvikling samt fysiske prinsipper og hovedgrep for planområdet i kapittel 4. I de to siste kapitlene beskrives videre planprosess med frister og opplegget for medvirkning, samt hvilke utredninger som er anbefalt gjennomført.

Hensikten med planprogrammet er å gi et fleksibelt og langsiktig rammeverk for at knutepunkt Tønsberg kan utvikles som en integrert del av Tønsberg bysentrum. Mål og hovedgrep/fysiske prinsipper gir retning for utvikling av planforslaget ved å fastsette prinsipielle løsninger for organisering av mobilitet i området og gi føringar for bærekraftig stedsutvikling.



## 1 / Innledning

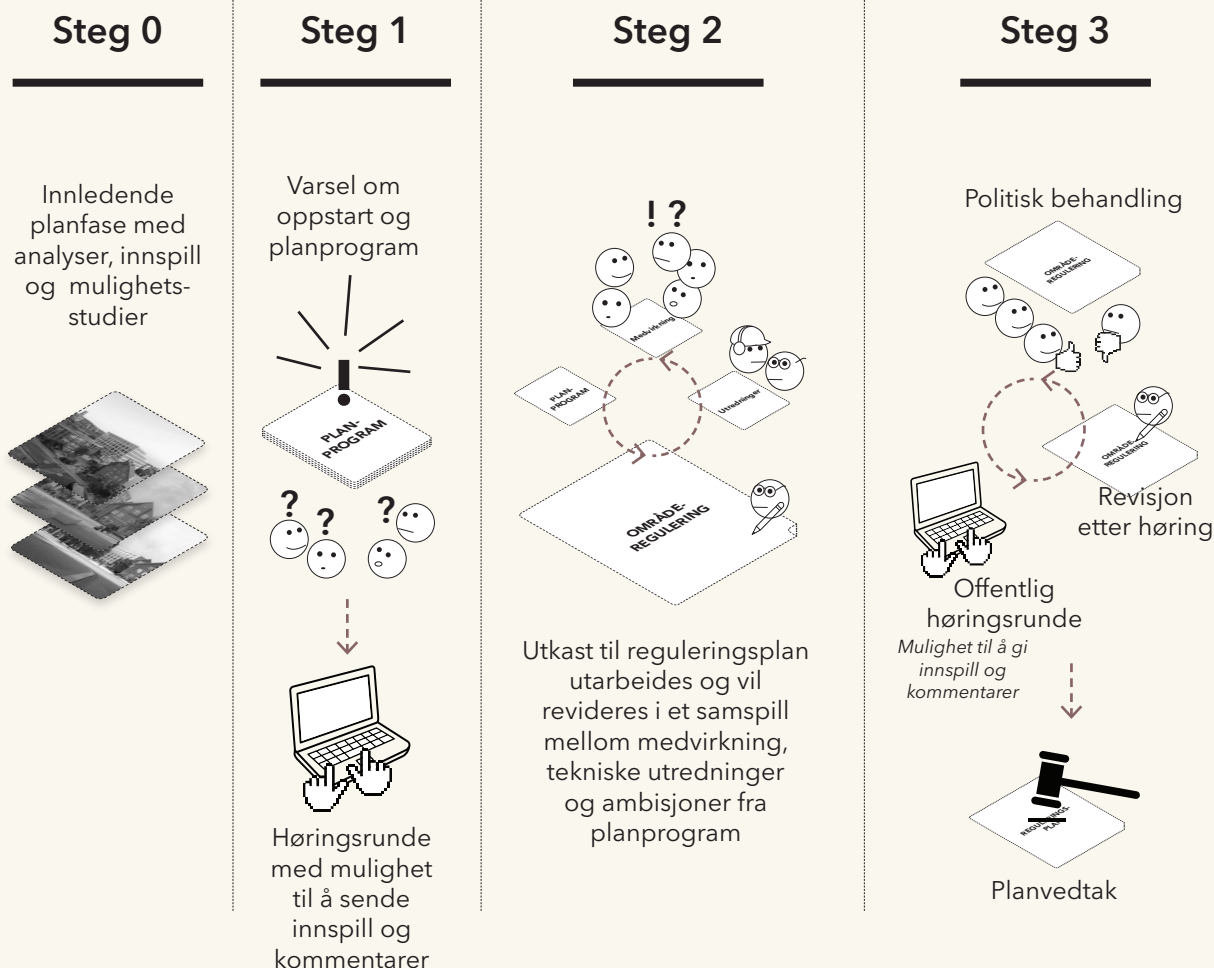
Ved å fastsette mål og hovedgrep i planprogrammet, håper vi å legge til rette for en mer forutsigbar planprosess hvor viktige premisser for utvikling avklares tidlig og legger tydelige rammer for det videre planarbeidet. Målarbeidet vil også kunne brukes som grunnlag for etablering av en felles visjon senere i planprosessen.

Forslag til planprogram ble fremmet for Kommuneplanutvalget i februar 2025, og vedtatt lagt ut på høring samt sendt på offentlig ettersyn. Etter høring er alle høringsinnspill vurdert og nødvendige endringer er innarbeidet i endelig forslag til planprogram. Innspill som ikke berører selve planprogrammet vurderes videre i det etterfølgende planarbeidet. Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret i Tønsberg 10.12.2025.

### 1.6 Videre planprosess

Etter høring av planprogrammet er arbeidet med planforslaget og utredningsoppgavene (steg 2) startet opp. Steg 2 utgjør hoveddelen av planarbeidet og omfatter mange deltrinn før et ferdig forslag til reguleringsplan foreligger til politisk behandling.

Ved en positiv behandling av planforslaget, blir det sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Etter høring og offentlig ettersyn blir alle innspill vurdert og eventuelle endringer innarbeidet i det endelige planforslaget.



## Kapittel 2

# Planområdet

### 2.1 Planavgrensning

Planområdet er på ca 75 daa, og omfatter eiendommer på begge sider av Eckersbergs gate i nord og strekker seg til Halfdan Wilhelmsens allé i sør, og følger eiendomsgrenser til Bane NOR /Tønsberg kommune ved siden av Burmaveien/ Lerches gate i øst og Farmannsveien/Jernbanegaten i vest. Plangrensen er justert etter høring av planprogrammet.

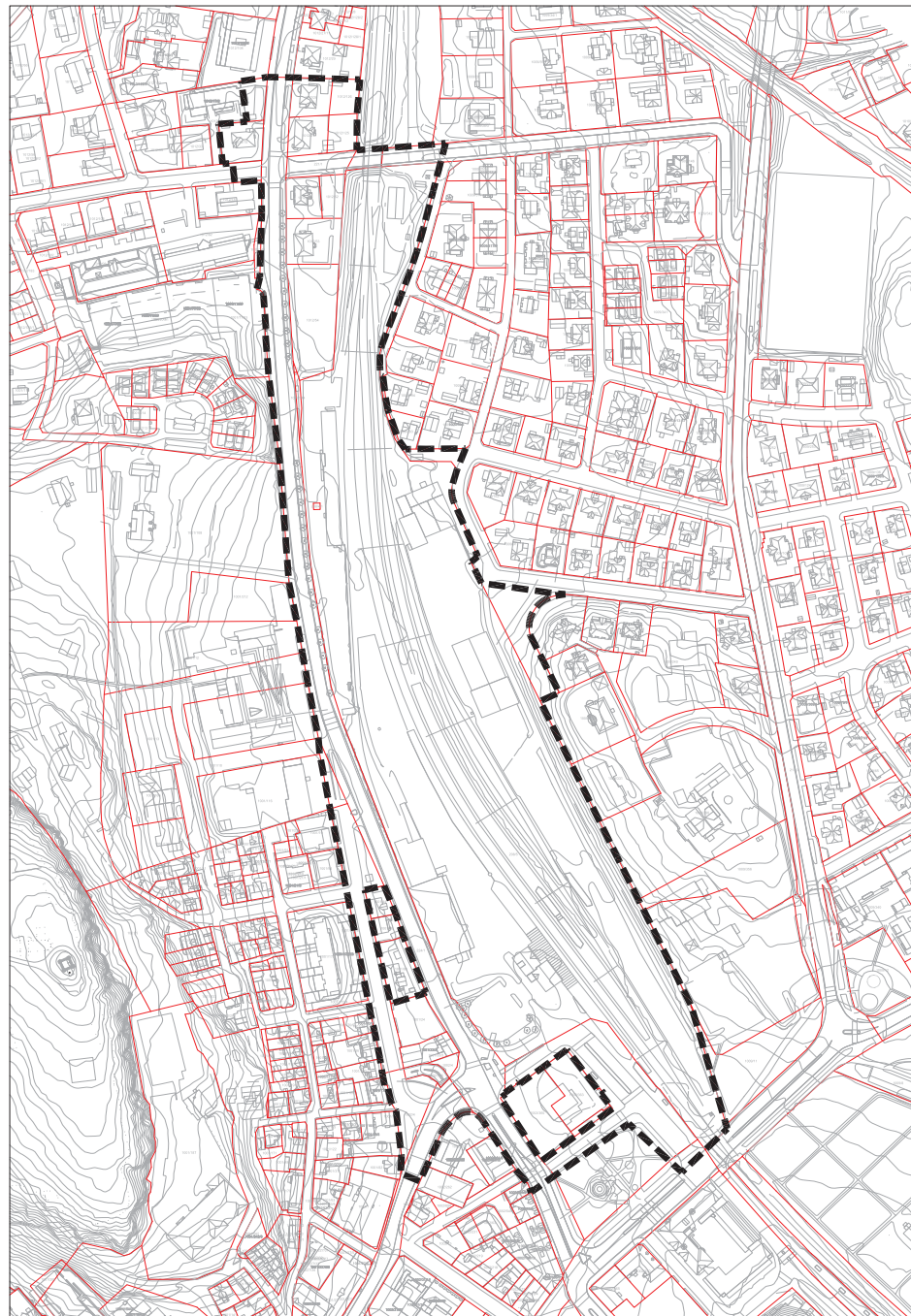
I tillegg inngår tilgrensende veiareal for de fylkeskommunale veiene Jernbanegaten og Farmannsveien/Grev Wedels gate. Avgrensning kommer frem av illustrasjonen, og omfatter hele eller deler av eiendommer med følgende gårds- og bruksnummer: 208/5, 221/1, 224/1, 1002/4, 1009/344, 1012/12, 1012/21, 1012/52, 1012/125, 1012/53, 1012/54 og del av 217/1. Innenfor planområdet er det fem grunneiere; Bane NOR eiendom, Tønsberg kommune, Vestfold fylkeskommune (veieier) og to privat eiendomsbesittere.

### 2.2 Dagens situasjon

Planområdet er på 75 daa og stort sett ubebygget, unntatt stasjonsbygningen og gjenværende lagerbebyggelse som hører til jernbanen. I nord er det tre eneboliger samt brakker som brukes til kontor av Bane NOR. I øst ligger det tidligere bilvaskeriet Såpa og tidligere driftsbygg for buss. Store deler av området brukes til parkering.

Planområdets sentrale plassering i byen og de viktige infrastrukturfunksjonene som er og skal etableres her, gjør at utvikling av Knutepunkt Tønsberg vil ha innvirkning på større områder utenfor planområdet. Dette kalles planens

*Plangrense*  
Knutepunkt Tønsberg



## 2 / Planområdet

influenksområde. For Knutepunkt Tønsberg vil dette blant annet omfatte (listen er ikke uttømmende):

- Forbindelsesakser med omkringliggende nærområder og sentrum, besøksattraksjoner som fylkesmuseet og Slottsfjellet, bysentrum og større arbeidsplasskonsentrasjoner som sykehuset og Korten/ Statens park.
- Tilgrensende veiareal, hovedvegnett for gange, sykkel, kollektivtrafikk og bil.
- Viktige landskapsrom, større grønnstrukturer og kulturhistoriske områder som Slottsfjellet, Løkken, Frodeåsen, Stoltenbergparken, og Tønsberg gamle kirkegård, samt omkringliggende historiske by- og bomiljøer.
- Nytt Tinghus og kommunale tjenestetilbud i Familiehuset og Knappløkkas barnehage

## 2.3 Dagens plansituasjon

### 2.3.1. Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel (2023-35) er planområdet avsatt til kombinert formål næring og tjenesteyting på begge sider av sporet. Området øst for sporet er i tillegg avsatt til boligformål og samferdsel. Det er innarbeidet gjennomføringsone for området (H810\_G4) med følgende bestemmelser:

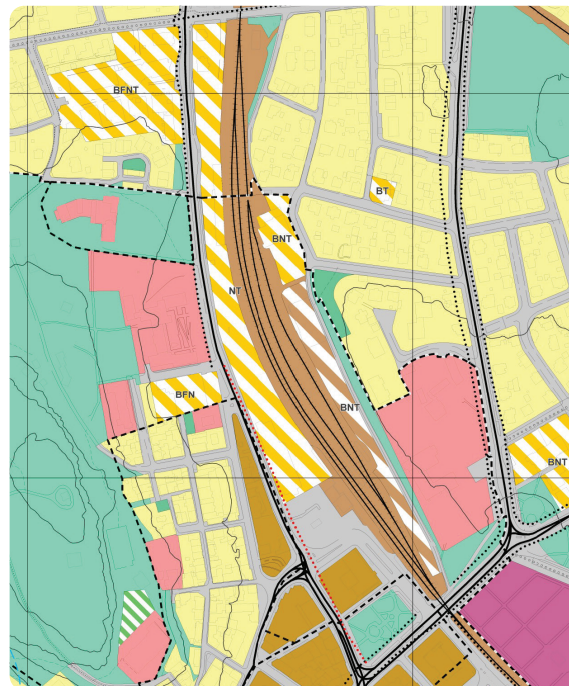
1. Tiltak kan ikke settes i verk før krav om felles planlegging er oppfylt.
2. Krav om felles planlegging kan oppfylles ved utarbeidelse av mulighetsstudie for hele sonen før detaljplanlegging. Areal til innfartsparkering, busstilgjengelighet og sykkelparkering skal prioriteres foran øvrige funksjoner innenfor området. Visuelle virkninger på omkringliggende by og kulturmiljø vil være et særlig viktig utredningstema.

### 2.3.2. Reguleringsplaner

*Detaljregulering Tønsberg stasjon (planid 20200199), vedtatt 20.04.2022*

Reguleringsplanen omfatter utvidelse av sporområdet med etablering av nye spor for økt antall avganger mot Oslo.

Det er vedtatt et rekkefølgekrav om at før utvidet togkapasitet kan tas i bruk, skal ny adkomst for personbiltrafikk med kiss and ride-løsning og adkomst for gående og syklende være opparbeidet på vestsiden av stasjonen. Sykkelparkering skal også være ferdigstilt før utvidet togkapasitet tas i bruk.



Utsnitt stasjonsområde  
Kommuneplanens  
arealdel



## Kapittel 3

# Føringer for planarbeidet

### 3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål og Parisavtalen gir forpliktelser for hvordan alle land skal stoppe fattigdom, bekjempe ulikhet og begrense global oppvarming. I tillegg vil EUs-taksonomi om ESG-rapportering (Environmental, Social og Governance) gi føringer for å sikre finansiering og lån til byggeprosjekter.

Både Tønsberg kommune og Bane NOR Eiendom har mål om bærekraftig utvikling i overordnede planer og strategier som planarbeidet plikter å følge opp. For utvikling av Knutepunkt Tønsberg er det viktig å omsette de overordnede målene til konkrete plangrep.

### 3.2 Statlige og regionale planer og retningslinjer

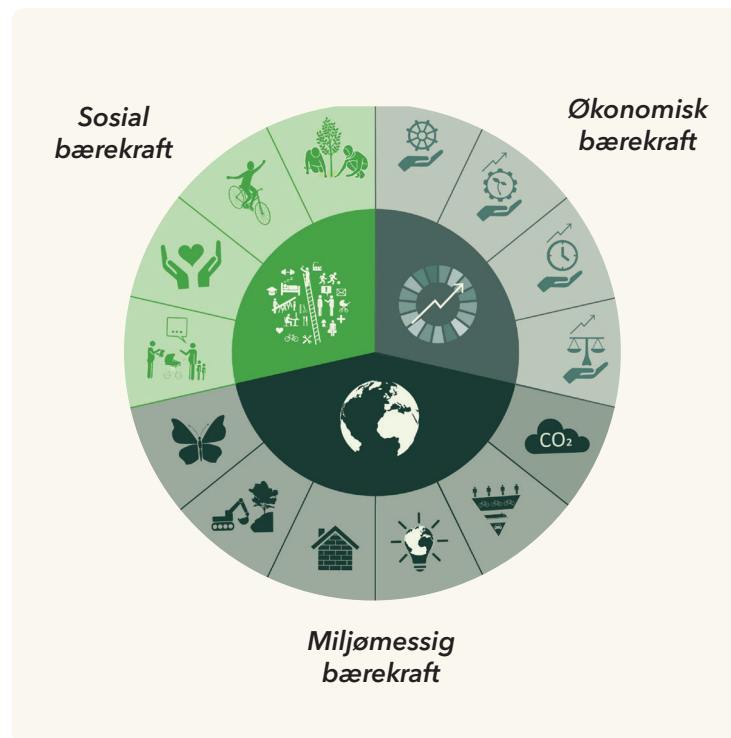
#### 2.2.1 Statlig planretningslinje for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (fastsatt 26.09.2014)

Statlige planretningslinjer gir føringer om å samordne bolig-, areal- og transportplanlegging for å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Retningslinjene understreker at det bør legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter, såkalt knutepunktutvikling.

#### 3.2.2 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional transportplan (RTP)

RPBA er Vestfolds felles plan for langsiktig arealbruk fram til 2040. Planen gir rammer for vekst og utvikling i Vestfold og gir følgende føringer for by- og tettstedsutvikling i Vestfold:

- Fortetting og transformasjon i og nært sentrum
- Fortetting rundt kollektivknutepunkter
- Lokalisering av arbeidsplasser, boliger og kommersielle,



*Helhetlig bærekraft*  
Økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft må hensyntas i prosjektet.

### 3 / Føringer for planarbeidet

kulturelle og sosiale funksjoner i sentrum for å fremme funksjonsblanding

- Reduksjon i biltrafikk og overgang til gange, sykkel og kollektivtransport
- Søkelys på arealeffektivitet og kvalitet

RTP gir følgende føringer for knutepunktutvikling i Vestfold:

- Knutepunktene bør utformes slik at overgangen mellom kollektivtransportmidler blir så smidig som mulig. Det er særlig bytte mellom buss og tog som bør vektlegges.
- Sikker sykkelparkering på stasjoner og knutepunkt for buss er vesentlig for at flere kan bruke sykkel i kombinasjon med en kollektivreise.
- Fortetting rundt stasjonene bidrar til å bygge opp om et togmarked, og øke andelen som kan gå og sykle.
- For næringslivet er god fremkommelighet og tilgjengelighet til sentrale målpunkter viktig.
- Parkeringshus på stasjonsområdet i byene bør vurderes fremfor store arealer til flateparkering, da dette er arealer som er attraktive for byutvikling.

## 3.3 Kommunale planer og føringer

### *Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033*

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi gir viktige føringer for arbeidet med områdereguleringen for Knutepunkt Tønsberg. Gjennom planen er det vedtatt at Tønsberg kommune skal redusere klimagassutslippene med 60% innen 2030. For å nå dette målet må kommunen legge til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet, hvor følgende strategi fremheves: «all ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor allerede etablert senterstruktur.»

Følgende føringer er gitt for utvikling av Tønsberg by:

Tønsberg by med tilliggende sentrumsområder skal dyrkes som både kommune- og regionscenter. Det er av stor verdi for hele Tønsberg-regionen at byen Tønsberg har en høy attraksjons- og tiltrekningskraft. Dette skal skje gjennom:

- Et stort mangfold av tilbud innen handel, kultur, arbeidsplasser og tjenestetilbud.
- Å sørge for god blanding av bolig og næringstilbud i og rundt bykjernen.
- Å videreutvikle Tønsberg som et regionalt transportknutepunkt med god tilgjengelighet og sentral plassering av jernbane- og busstasjon – med enkel overgang til andre miljøvennlige transportmidler.
- Å ta vare på byens identitet og det historiske sentrum.
- Å sørge for nok parker, plasser og byrom av god kvalitet og varierte innhold.
- Å prioritere etablering av promenade og rekreasjonsarealer langs Kanalen.
- At veksten vi planlegger bør skje ut fra bykjernen, og at utvikling av områdene rundt må skje i en takt som gjør at ikke bysentrum svekkes.

### *Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum (2019)*

Tønsberg kommune har gjennom mobilitetsplanen vedtatt mål om at 60 % av reisene i Tønsberg sentrum skal gjøres med kollektivtransport, sykkel og gange i 2030. Planen skal bidra til at kommunen når det nasjonale nullvekstmålet, som vi har forpliktet oss til gjennom Bypakke Tønsberg-regionen, som betyr at økningen i antall reiser må tas av gange, sykkel og kollektiv.

Gjennom planen er følgende prinsippløsninger vedtatt å jobbe videre med, og gir føringer for videre planarbeid:

- Utvide finmasket gangnett



*Gode og effektive planprosesser*



*Bærekraftig areal og samfunnsutvikling*



*Attraktive og klimavennlige by- og tettsteder*

*Tre elementer for bærekraftig arealpolitikk  
Elementene er forankret i den regionale planen for bærekraftig arealpolitikk*

### 3 / Føringer for planarbeidet

- By- og handelsaksen fra togstasjonen til Støperiet over Kaldnesbroa skal styrkes
- Etablere flere og forsterke eksisterende grønne og rekreative akser til og mellom Haugar og Slottsfjellet, samt andre grønne lunger i sentrum. Flere gater bør få et tydelig grøntpreg.
- Etablere et helhetlig og sammenhengende sykkelnett. Jernbanegaten og stasjonsområdet er pekt ut som hovedtrasé for sykkel, men kan komme i konflikt med gateterminal for buss og må vurderes nærmere. Smale gateløp nordover fra stasjonen gjør det utfordrende å peke på trasé. Endelig løsning må utredes videre. Det er viktig å jobbe videre med trygge kryssløsninger på hovedsykkelveinettet.

#### Parkeringsstrategi for Tønsberg kommune (2024)

Parkeringsstrategien skal gi en tydelig retning for arbeidet med parkering i kommunen, og peke ut de viktigste tiltakene kommunen kan gjøre innenfor dette området, for å nå vedtatte mål for samfunnsutvikling. Tre av strategiens innsatsområder er relevante for det videre arbeidet med områdeplanen:

- #2 - Prioritere parkering for forflytningshemmede, tjeneste- og varelevering sentralt
- #3 - Tilgjengeliggjøre parkeringstilbud i sentrumskjernen
- #4 - Sikre areal og planlegge for parkeringskapasitet i randsonen av bysentrum

Innenfor innsatsområde fire pekes det på behov for å etablere flere parkeringsanlegg i randsonen av sentrum, hvorav området langs Farmannsveien skal dekke behov for nordre del av bysentrum. Gjennom strategiens handlingsprogram er følgende tiltak prioritert:

- Sikre areal og legge til rette for nytt mobilitetsanlegg innenfor stasjonsområdet.

Utvalgte mål fra **kommuneplanens samfunnsdel** som er relevante for arbeidet med Tønsberg Knutepunkt





### 3 / Føringer for planarbeidet

I et nytt parkeringsanlegg vil det i tillegg til å dekke parkeringsbehovet for byen, være behov for pendlerparkering og parkering for kommunale tjenestebiler.

## 3.4 Andre føringer for planarbeidet

### *Knutepunktutvikling i Bane NOR*

Gjennom siste NTP og oppdragsbrevet fra regjeringen er Bane NOR gitt en bestilling for det samfunnsoppdraget de er tildelt. Oppdragsbrevet omfatter hele Bane NOR, og inngår i en konsernstrategi. Under er punktene, som berører knutepunktutvikling, og det som BaneNor Eiendom er forpliktet til å jobbe med oppsummert.

For 2025 omfatter strategien pålitelighet og bærekraft. Utvalgte mål er:

- Enklere reisehverdag
- Bidra til oppfyllelse av overordnede klima- og miljømål
- Sikkerhet
- Mer for pengene

Bane NOR Eiendom bidrar til måloppnåelse ved blant annet:

- Legge til rette for et godt møte mellom jernbanestasjon og by/tettsted med gode helhetsløsninger for trafikkarealer, byrom og bebyggelse med løsninger som prioriterer kollektivtrafikk, gange og sykkel i tråd med nullvekstmålet.
- Tilrettelegge for effektiv, kundesvennlig, sømløs og sikker omstigning mellom kollektivmidlene i knutepunktet.
- Utvikle annen bebyggelse i knutepunktet som bidrar til at flere reiser med tog, til attraktive omgivelser i knutepunktet, og som utnytter arealpotensialet rundt stasjonene og gir inntekter til jernbanen og Bane NOR.
- Delta i samarbeid om knutepunktutvikling.

### *Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien for Vestfoldbanen (Banenor, 2020)*

I henhold til Parkerings- og mobilitetsstrategi for Vestfoldbanen, og anbefalinger for Tønsberg stasjon, er hovedstrategien å tilrettelegge for nye mobilitetsløsninger, skape et helhetlig mobilitetspunkt med blant annet plass til bildelingstjenester og bedre og mer sykkelparkering. På denne måten skal utviklingen bidra til å redusere biltrafikk til i sentrum. Ved ferdigstillelse av ny stasjon i Tønsberg i 2026 samlokaliseres i første omgang all **pendlerparkering** på østsiden av sporområdet. Pendlerparkering i Tønsberg vil også sees i sammenheng med ny stasjon i Horten, som får utvidet parkeringskapasitet.

Plankryssingen i Halfdan Wilhelmsens allé inngår ikke som en del av planområdet. Det er en overordnet føring for planarbeidet å søke løsninger som gir redusert press på plankryssingen.

Det planlegges ikke for nye over- eller underganger, men eksisterende undergang skal gis en tydeligere rolle og funksjon i bynettverket for gående.



## Kapittel 4

# Mål og prinsipper for utvikling

I den innledende planfasen har Tønsberg kommune og BaneNOR eiendom utarbeidet forslag til mål for utviklingen av stasjonsområdet, i tråd med statlige, regionale og kommunale føringer. Hensikt med dette arbeidet er å definere retning for videre utvikling av Knutepunkt Tønsberg. Definerte hovedmål med delmål skal benyttes videre i de ulike fasene av prosjektets utvikling.

I denne fasen av planarbeidet er målene søkt omsatt til et hovedgrep bestående av fysiske prinsipper for mobilitet, blågrønne strukturer og bebyggelses- og byromsstruktur. Hovedgrepet gir fysiske rammer og retning for videre planarbeid, for å sikre et effektivt, bærekraftig og attraktivt knutepunkt.

Følgende tre hovedmål er anbefalt for det videre planarbeidet:

Hovedmål 1

**Knutepunkt Tønsberg** er *effektivt, sømløst* og gir *mobilitetsglede*

Hovedmål 2

**Knutepunkt Tønsberg** styrker byens *grønne kvaliteter* og bidra til et mer *bærekraftig bymiljø*

Hovedmål 3

**Knutepunkt Tønsberg** er et *aktivt og skapende* sted for *næring og arbeidsplassetablering* i by og region



## 4.1 Anbefalte mål og delmål for utvikling av Knutepunkt Tønsberg

Tabellen under viser de anbefalte hovedmålene med delmål som sammen med prinsipper beskrevet på de neste sidene vil fungere som et styringsverktøy for videre plan- og gjennomføringsfaser.

|                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Hovedmål 1 →</p> <p><b>Knutepunkt Tønsberg er effektivt, sømløst og gir mobilitetsglede</b></p>                                      | <p>Delmål</p> <p>1 På Knutepunkt Tønsberg er det god kollektivavvikling med sømløse overganger</p> <p>2 Knutepunkt Tønsberg er planlagt etter den omvendte mobilitetspyramiden</p> <p>3 Knutepunkt Tønsberg kan tilpasses fremtidige mobilitetsløsninger</p> |
| <p>Hovedmål 2 →</p> <p><b>Knutepunkt Tønsberg styrker byens grønne kvaliteter og bidra til et mer bærekraftig bymiljø</b></p>           | <p>Delmål</p> <p>1 Knutepunkt Tønsberg har en effektiv arealbruk, lavt klimafotavtrykk og høy grad av sambruk.</p> <p>2 Knutepunkt Tønsberg har rik og mangfoldig bynatur</p> <p>3 Knutepunkt Tønsberg er robust og tilpasningsdyktig for klimaendringer</p> |
| <p>Hovedmål 3 →</p> <p><b>Knutepunkt Tønsberg er et aktivt og skapende sted for næring og arbeidsplassetablering i by og region</b></p> | <p>Delmål</p> <p>1 Knutepunkt Tønsberg skaper varig lokal og regional attraktivitet</p> <p>2 Knutepunkt Tønsberg er inkluderende og tilgjengelig.</p> <p>3 Knutepunkt Tønsberg styrker Tønsbergs næringsposisjon, er nyskapende og innovativ.</p>            |



## 4.2 Hovedmål 1

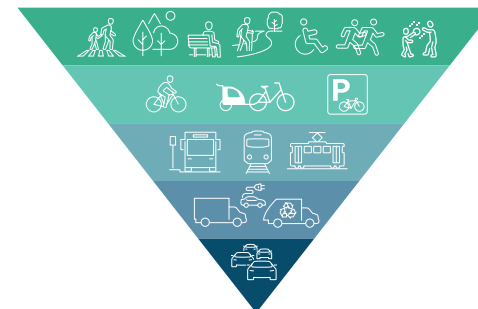
### Knutepunkt Tønsberg er *effektivt, sømløst* og gir *mobilitetsglede*

Hovedoppgaven til Bane NOR Eiendom er å utvikle knutepunktsområder slik at antall reisende med miljøvennlig transport (tog) øker.

I tillegg til høy arealutnyttelse rundt knutepunktet er det vesentlig å sikre en enkel og behagelig opplevelse for de reisende, både på knutepunktet samt til og fra. Myke trafikanter prioriteres høyest og plangrepet for området bør stimulere til økt bruk av gange og sykkel, samt kollektivtransport, til og fra knutepunktet.

“Mobilitetsglede” innebærer i denne sammenheng å tilrettelegge for og stimulere til grønn og aktiv mobilitet for å underbygge bærekraftig utvikling, sosiale gevinster og folkehelseeffekt. Grønn og aktiv mobilitet henviser til transportløsninger som minimerer klimagassutslipp og sparer areal (grønn) og mobilitetsformer som innebærer fysisk utfoldelse (aktiv).

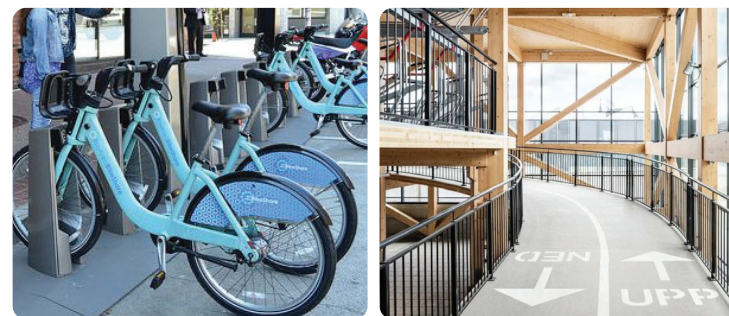
Tilrettelegging for aktivitet, og delte mobilitetsløsninger med effektive overganger, på og rundt stasjonen bidrar til attraktive opplevelser, tjenester og tilbud for de reisende. Dette bidrar til å fremme offentlig transport og til en enklere hverdag for de reisende, ettersom man kan foreta daglige gjøremål som del av den naturlige reisekjeden uten unødige omveier.



Den omvendte mobilitetspyramiden viser hvordan man kan plassere de myke trafikantene på toppen av prioriteringen i planlegging av byens gater



Opplevelsesbasert grønn mobilitet - Grønnstrukturen har stort potensiale til å bidra til og gi befolkningen grønn og aktiv mobilitetsglede.



En mobilitetshub kan muliggjøre delte mobilitetsløsninger og effektive overganger, og støtter opp under den omvendte mobilitetspyramiden.

#### 4.2.1 Prinsipper for hovedmål 1

I det innledende planarbeidet har fokuset vært å finne attraktive og trygge trafikale løsninger for myke trafikanter og kollektivreisende som skal reise fra eller til Tønsberg sentrum, men også folk som skal bevege seg gjennom området, samtidig som adkomst- og parkeringsmuligheter for de som må reise med bil ivaretas.

Som en første fase i å følge opp hovedmål 1 **“Knutepunkt Tønsberg er effektivt, sømløst og gir mobilitetsglede”**, er det utarbeidet følgende førende prinsipper som:

1. Jernbanegaten stenges for personbiltrafikk mellom Halfdan Wilhelmsens alle og Farmannsveien, og det etableres gateterminal for buss.
2. Buss for tog og taxi integreres i infrastrukturen tett på stasjonen.
3. Det etableres ny adkomst- og parkeringsløsning for reisende som skal hentes og bringes til tog og buss. Denne får innkjøring fra Farmannsveien.
4. Kulvert under perrongene blir en viktig gangforbindelse mellom øst og vest. Sikker sykkelparkering med stor kapasitet etableres tett på undergang både i vest og øst.
5. Det etableres nytt parkeringstilbud (langtidsparkering) med adkomst fra Eckersbergs gate, hvor også delte mobilitetstjenester inngår. Parkering ivaretas i ulike trinn av utviklingen gjennom midlertidig bruk av ubebygde arealer. Parkeringsbehovet blir jevnlig vurdert i takt med øvrige endringer i samfunnet. Muligheter og potensial ved å legge til rette for samkjøring vurderes.
6. Det etableres en gang- og sykkeltrase gjennom området i nord-sør retning som sikrer god fremkommelighet for myke trafikanter gjennom området, og til stasjonen.
7. Uteområde rundt stasjonsbygningen utformes for god orientering og kobling til byen for øvrig.
8. Nød- og nyttetransport ledes gjennom området, samt vurderes i kombinasjon med lommer langs Farmannsveien.
9. Farmannsveien utformes som en bygate, og ny bebyggelsesstruktur underbygger dette. Fartsgrense settes til 30 km/t og det etableres flere krysningspunkt for myke trafikanter.

#### Delmål

- |                                                                                       |                                                                                        |                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> Knutepunkt Tønsberg har <b>god kollektivavvikling med sømløse overganger</b> | <b>2</b> Knutepunkt Tønsberg er planlagt etter den <b>omvendte mobilitetspyramiden</b> | <b>3</b> Knutepunkt Tønsberg kan <b>tilpasses fremtidige mobilitetsløsninger</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|



# Fysiske prinsipper for mobilitet

Knutepunkt Tønsberg er **effektivt, sømløst** og gir **mobilitetsglede**

**(P)** Vurdering av randsoneparkering

 Sykkel P tett på stasjon

 Gatekryss for videre vurdering

 Område for vurdering av "Kiss n' ride"

 Sykkel

 Gangforbindelser / mulige overganger

 Vurderingsalt. gang- og sykkeltrase

 Gateterminal buss, buss for tor tog, taxi nær stasjon

 Farmannsveien som bygate

Randsoneparkering etableres i området med innkjørsel og utkjørsel i Eckerbergsgate.

Gjennomgående gang- og sykkeltrase, Burmaveien, flyttes mot sporområdet

Gangkulvert under jernbanen forbindes med ny Burmaveien på østsiden, samt kobling bak Tinghuset

Jernbanegata tilrettelegges som gateterminal for buss

Det etableres gjennomgående gang- og sykkeltrase vest for sporene som del av gatenett og byrom.

Farmannsveien utformes som bygate. Det vurderes videre muligheter for stedvis kantparkering for varelevering.

Det etableres forbindelser for myke trafikanter med jevne mellomrom fra Farmannsveien til jernbanesiden.

Tilrettelegging for sykkelparkering og mikromobilitet for stasjonen integreres i bebyggelsen med kort avstand til sykkeltrase, stasjon, kulvert, perrong.





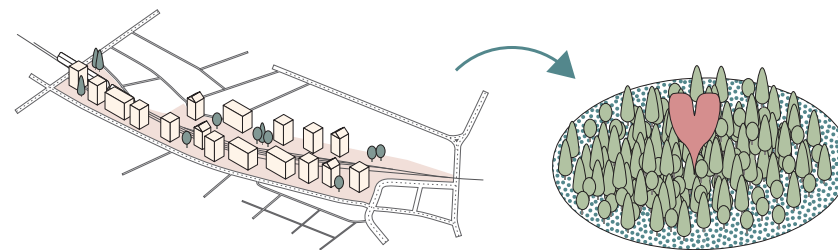
### 4.3 Hovedmål 2

## Knutepunkt Tønsberg styrker byens *grønne kvaliteter* og bidra til et mer *bærekraftig bymiljø*

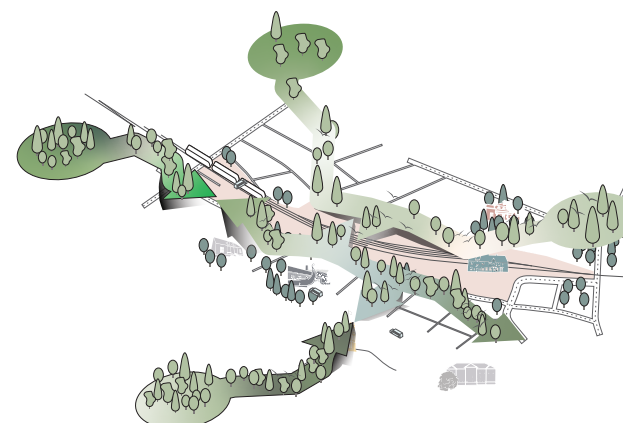
Høy arealutnyttelse av «grå» arealer med sentral beliggenhet er en av de viktigste parameterne for å sikre bærekraftig arealforvaltning i byen og kommunen. Utvikling rundt knutepunktet reduserer utviklingspress i mer perifere områder og bidrar på den måten til ivaretagelse av natur og grønne kvaliteter. Utviklingen skal etterstrebe å bidra til å nå kommunens mål om 60% reduksjon i klimagass. Redusert biltransport er en viktig bidragsyter til redusert klimagass, men utbyggingen bør også strekke seg etter å sikre bærekraftig materialbruk (både inne og ute), endringsdyktige bygninger og lavt energibehov.

Planlegging av området skal bidra til å redusere klimarisiko gjennom å tilrettelegge for grønne løsninger og kvaliteter mellom byggeområdene, inklusive ivaretagelse av store trær. Det skal legges til rette for naturbaserte løsninger for håndtering av overvann og etterstrebes en høy blågrønn faktor som reduserer klimarisiko og øker det biologiske mangfoldet.

Begrepet «Jernbanepark» som foreslått gjennom mulighetsstudiene, legges til grunn for utvikling av planforslaget. «Jernbanepark» omfatter i denne sammenheng både en ambisjon om å etablere helhetlige grønne kvaliteter i planområdet og tilrettelegging for næringsarealer som kan stimulere til grønn arbeidsplassvekst.



God utnyttelse av grå og brune arealer bidrar til å redusere trykket på utvikling i mindre sentrale områder med grønne kvaliteter.



Grøntområde langs jernbanen på begge sider utnyttes for klimasikring ved mye nedbør, der vannet benyttes som opplevelsesmessig og estetisk kvalitet.



Ved å bygge med god utnyttelse og med miljøvennlige materialer sparer vi både natur og klimagassutslipp.



### 4.3.1 Prinsipper for hovedmål 2

Stasjonsområdet er i dag et grått område, med få blågrønne kvaliteter utover trealléen langs Farmannsveien. I det innledende planarbeidet har det vært fokusert på å utvikle løsninger som tilfører området blågrønne kvaliteter på terreng, hvor konseptet om «jernbanepark» som ble foreslått i en av mulighetsstudiene har vært en viktig inspirasjonskilde både til grep, estetikk og funksjonalitet.

Stasjonsområdet er langt og smalt, og dette gjør det utfordrende å legge til rette for parkanlegg samtidig som mål om høy arealutnyttelse ivaretas. Det jobbes videre med løsninger som sikrer mest mulig gjennomgående grønnstruktur i gater og byrom. Grønnstrukturen inngår som del av overvannsystemet.

Som en første fase i å følge opp hovedmål 2 **“Knutepunkt Tønsberg styrker byens grønne kvaliteter og bidra til et mer bærekraftig bymiljø”**, er det utarbeidet følgende førende prinsipper:

1. Gjennomgående grøntstruktur med variert vegetasjon som både bidrar til økt biologisk mangfold og gir et område en grønn identitet.
2. Gater, byrom og forbindelser utformes med vegetasjon, vannveier og regnbed som håndterer overvann og bidrar til klimaberedskap.
3. Det legges til rette for blågrønne tak på deler av bebyggelsen som sikrer lokal overvannshåndtering og gir et grønt taklandskap.
4. Byrom som styrker den grønne koblingen til Løkken, Vestfoldmuseet, Knappløkka og Slottsfjellet prioriteres.
5. Eksisterende trær langs Farmannsveien søkes bevart. Nye trær etableres som videreføring av alleen.
6. Bærekraftige materialer brukes både på bygg og uterom.

#### Delmål

- |                                                                                                          |                                                                   |                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> <i>Knutepunkt Tønsberg har en effektiv arealbruk, lavt klimafotavtrykk og fokus på sambruk.</i> | <b>2</b> <i>Knutepunkt Tønsberg har rik og mangfoldig bynatur</i> | <b>3</b> <i>Knutepunkt Tønsberg er robust og tilpasningsdyktig for klimaendringer</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|



# Fysiske prinsipper for blågrønn struktur

Knutepunkt Tønsberg styrker byens **grønne kvaliteter** og bidrar til et mer **bærekraftig bymiljø**

- Vurderingsalternativer grønne plasser
- Blågrønne forbindelser
- Overvannshåndtering/fordrøying
- Lokale sammenhenger grøntområder
- Trær i planområdet for vurdering om kan beholdes / erstattes
- Eksisterende trær
- Slottsfjellet landskapsprofil
- Tilstøtende grønne områder

Lekeplass integreres som grønn ressurs

Overvann fordrøyes i grøntarealene langs jernbanekorridoren.

Det etableres et grøntrom som styrker den grønne koblingen til Løkken, Vestfoldtunet og Slottsfjellet.

Grønnstruktur søkes innarbeidet i alle mellomrom til bebyggelsen og som del av overvannshåndtering





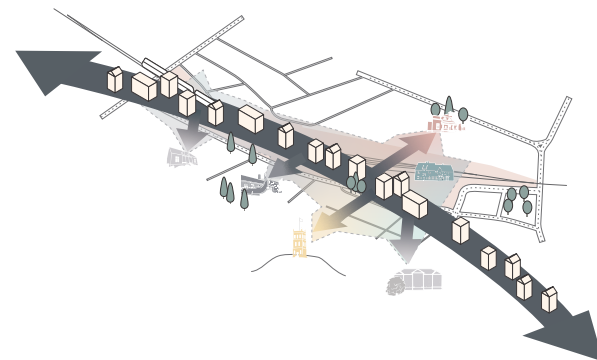
#### 4.4 Hovedmål 3

### Knutepunkt Tønsberg er et **aktivt og skapende** sted for **næring og arbeidsplassetablering** i by og region

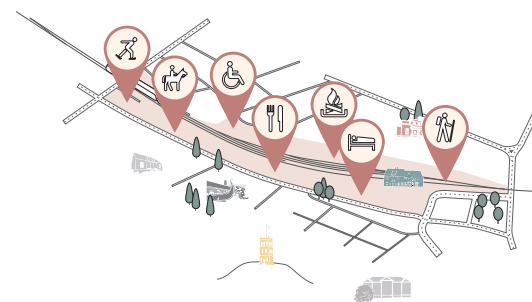
Utvikling rundt et sentralt plassert knutepunkt har potensiale for å skape en attraktivitet som bidrar til bærekraftig samfunnsutvikling med arbeidsplassetableringer og et levende byliv. Byliv sikres bla gjennom å unngå baksider på bebyggelsen og skape et samspill mellom bygninger, funksjoner/innhold i første etasjene og uterom.

Planområdet skal utvikles som en integrert del/utvidelse av Tønsberg sentrum med forsterkede koblinger til Statens park og sykehuset. Utviklingen skal spille på lag med kvaliteter i landskapsrom og nærliggende kulturmiljøer, samtidig som det skal finne sin egen identitet.

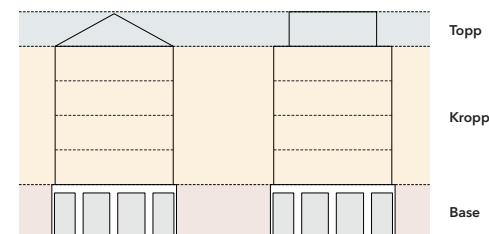
Som et ledd i å styrke næringsattraktivitet, og fremme økonomisk bærekraft, legges det til rette for gode møteplasser inne og ute til både sosial bruk samt som arena for samarbeid og innovasjon. Arbeidsplassetablering i området vil ikke bare skape lokal økonomisk vekst men også være en motor for regional utvikling.



Byutvikling med høy utnyttelse som utvider sentrum mot Statens park i nord. Konsentrasjon av utnyttelse i syd mot sentrum og sykehuset, og i nord mot Statens park



Et variert og tilgjengelig område / bygulv som er attraktivt året gjennom for lokale og besøkende til området.



Utvikling som fremmer stedsidentitet og kvalitet. Ingen baksider - alle arealer utvikles med fokus på sambruk, merbruk og funksjonell og estetisk kvalitet.



#### 4.4.1 Prinsipper for hovedmål 3

Området er i dag i stor grad ubebygget og bidrar til å skape avstand/ barriere både mellom sentrum og Statens park i nord og på tvers av jernbaneskinnene.

I det innledende arbeidet har strukturering av bebyggelse og byrom i området hatt prioritet for å sikre et grep som legger til rette for bymessig tetthet, skaper bymessige sammenhenger, tilfører nye møteplasser og byrom, samtidig som det ivaretar og fremmer forholdet til omgivelsenes kvaliteter i landskapsrom og kulturminner/miljøer. Tønsberg knutepunkt ligger tett på eldre kulturmiljøer og bygninger som Tønsberg stasjon, Slottsfjellstårnet, Fjerdingsgen og Frodeløkka, og viktige landskapsrom som Slottsfjellet, Løkken og Knappløkka. Disse har ulike status når det gjelder vern og bevaring. Utvikling av området vil påvirke miljøene rundt. Det har i det innledende planarbeidet derfor vært viktig å finne løsninger som gjør at viktige siktlinjer hensyntas og at nye uterom og koblinger kan bidra til å styrke eksisterende miljøer og bygg.

Som en første fase i å følge opp hovedmål 3 **“Knutepunkt Tønsberg er et aktivt og skapende sted for næring og arbeidsplassetablering i by og region”**, er det utarbeidet følgende førende prinsipper:

1. Etablere bymessig bebyggelse med høy utnyttelsesgrad og arbeidsplassetetthet.
2. Stedlig tilpasning av bebyggelsen vurderes, herunder ivaretagelse av viktige siktlinjer
3. Vegetasjon og materialbruk benyttes for å sikre tilpasninger til omgivelsene.
4. Det legges til rette for flere møteplasser i planområdet, plassert der de kan dra nytte av kvaliteter i omgivelsene.
5. Byggenes førsteetasje gis en menneskelig skala som fremmer sosial interaksjon, og bidrar til at området oppleves trygt og attraktivitet uten baksider. Inngangspartier vender mot plasser og prioriterte forbindelser.
6. Det etableres torg ved stasjonsbygningen for å gi det vernede bygget en sentral rolle i området både som omdreiningspunkt og som møteplass for aktivt byliv.

#### Delmål

1 **Knutepunkt Tønsberg skaper varig lokal og regional attraktivitet**

2 **Knutepunkt Tønsberg er delende, inkluderende, tilgjengelig.**

3 **Knutepunkt Tønsberg styrker Tønsbergs næringsposisjon, nyskaping og innovasjon.**



# Fysiske prinsipper for bebyggelse og byromsstruktur

Knutepunkt Tønsberg er et **aktivt og skapende** sted for **næring og arbeidsplassetablering** i by og region

- Byutvidelse
- Område for vurdering av bebyggelse
- Område for vurdering av plasser/torg
- Bebyggelse og bygulv skaper attraktivitet
- Vurderingsalternativer Siktlinjer /-akser
- Viktige bygg - siktlinjer

På områder der flere hensyn overlapper og er det særskilt relevant å etablere torg, plasser og grønne lommer.

Områdets utvidelse skaper en synergi med byen rundt.

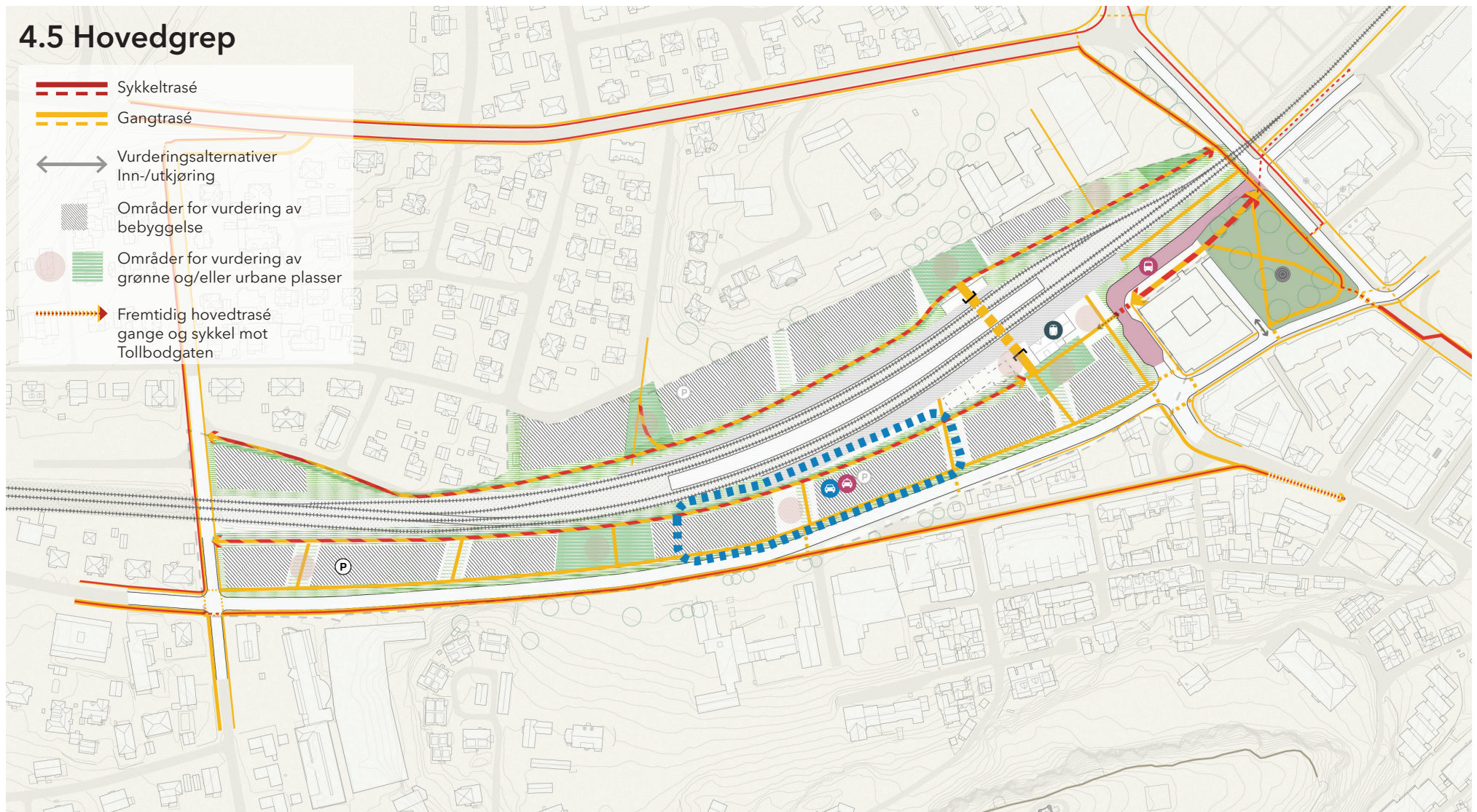
Det sikres siktlinjer til/ mellom viktige kultur- og landskapsformidlere i byen, samt visuelle forbindelser i landskapet mellom øst og vestsiden.

Forbindelser knytter seg mot omgivelsene og deler byggeområdet inn i gode byggetrinn med lengder som oppleves som gode, menneskevennlige og bymessige.





## 4.5 Hovedgrep



Ⓟ Randsoneparkering etableres i området med adkomst fra Eckerbergsgate.

● Viktige torg og møteplasser etableres der flere hensyn som siktlinjer, gang- og sykkelakser og bytibus overlapper. Kombineres med grønnstruktur.

▨ Grønnstruktur etableres gjennomgående i området. Grønnstrukturen vil gi visuelle og grønne kvaliteter samt håndtere overvann.

🚶🚲 Kiss and ride og atkomst til stasjonen etableres fra Farmannsveien

▨ Gang- og sykkeltrase, i kombinasjon med varelevering legges mellom bebyggelse og jernbanekorridor i grønnstrukturen.

▨ Bebyggelsesfelt aktiviseres på begge sider for å unngå baksider og tilrettelegge for byrettede tilbud både på vestsiden, østsiden og passasjene / rommene.

🚶🚲 Jernbanegata tilrettelegges for gateterminal for buss.



## Kapittel 5

# Medvirkning og fremdrift

Medvirkning er en sentral del av planprosessen og sikrer at innbyggere, interessegrupper, næringsliv og offentlige myndigheter får mulighet til å gi innspill på utformingen av planen. Gjennom medvirkning legges det til rette for dialog, økt forståelse og inkludering av ulike perspektiver, som er viktige for å oppnå et best mulig planforslag.

## 5.1 Medvirkningskanaler

Det er opprettet en egen prosjektside for Knutepunkt Tønsberg på kommunens nettside, som jevnlig oppdateres med informasjon om planprosessen, og hvor aktuelle plandokumenter publiseres. Prosjektsiden vil være hovedkanal for å dele informasjon om det pågående planarbeidet og aktuelle medvirkningsaktiviteter.

## 5.2 Gjennomførte medvirkningsaktiviteter

Følgende medvirkningsaktiviteter er gjennomført som del av det innledende planarbeidet:

### Samarbeid med offentlige myndigheter

- Vestfold fylkeskommune, Statsforvalteren og Riksantikvaren ble invitert til workshop i forbindelse med utarbeidelse av program for parallelloppdrag.
- Det har vært gjennomført flere dialogmøter med seksjon for Samferdsel og Kulturarv i fylkeskommunen for å komme frem til anbefalt hovedgrep og utredningsprogram. Etter høring av planprogrammet er det etablert arbeidsgrupper med jevnlig møter.
- Det er avholdt interne møter i kommunen og Bane NOR

(Planforvaltning og Utbygging) for å kvalitetssikre og forankre det anbefalte hovedgrepet.

### Medvirkning for innbyggere og interessegrupper

- Åpent informasjonsmøte i Slottsfjellsmuseet ved oppstart av parallelloppdraget høst 2023.
- Fysisk og digital utstilling med medvirkning desember 2023, det kom til sammen 30 innspill gjennom medvirkningsprosessen.
- Medvirkning gjennom metodikk "Gjestebud" for innspill til arkitektur og utforming, aug 2025
- Næringsanalyse med intervjuer av ulike aktører, sept/okt 2025

### Grunneidialog

- Tønsberg kommunen har avholdt informasjons- og dialogmøte privat grunneier innenfor planområdet.

### 5.3 Høring og offentlig ettersyn av plandokumenter

Plan- og bygningslovens kap. 5 legger føring for de formelle medvirkningskravene i en planprosess. Både planprogrammet og planforslaget skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum seks uker, og både private og offentlige aktører blir invitert til å komme med skriftlige innspill til planarbeidet. Følgende parter vil bli direkte varslet:

- Grunneiere og festere i planområdet, samt naboer til planområdet
- Velforeninger og andre interesseorganisasjoner med særlig kunnskap og interesse for temaene som planen berører.
- Regionale og nasjonale forvaltningsorganer

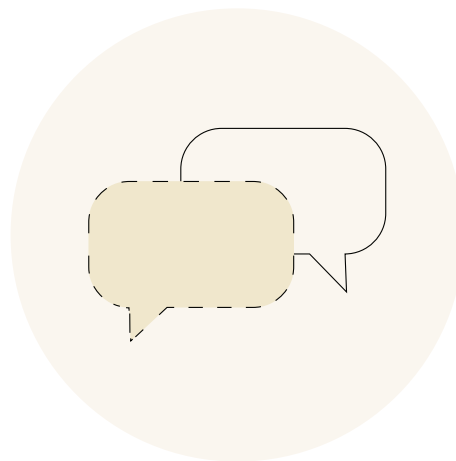
Andre parter kan få informasjon om offentlig ettersyn i Tønsberg blad, kommunens nettside og digitale plattformer.

Kommunen vil i høringsperiodene avholde åpent informasjonsmøte, hvor plandokumentene presenteres og hvor det vil være mulighet til å stille spørsmål om planarbeidet og planens innhold. Det kan også være aktuelt å etablere et åpent plankontor i deler av høringsperioden.

I høringsperioden vil det også være aktuelt å benytte regionalt planforum for dialog med regionale myndigheter.

### 5.4 Videre samarbeid med offentlige myndigheter

Anbefalt hovedgrepet legger opp til at det innenfor planområdet skal etableres ny gateterminal for buss og hovednett for sykkel. Dette er tiltak som allerede ligger inne i porteføljen til Bypakke Tønsberg-regionen. Samarbeidsgruppe med fylkeskommunen og Bypakke-sekretariatet videreføres for å sikre tett samarbeid om utredninger og regulering av infrastrukturen, samt sikre at forbindelser til infrastruktur i områdereguleringens influensområde styrkes.





### 5.5 Medvirkning ved utarbeidelse av planforslaget

I det videre planarbeidet blir det viktig med medvirkning fra regionale myndigheter, innbyggere og andre lokale interessenter for å styrke planens innhold og forankring. Relevante temaer for medvirkning vil være tilpasse og styrke eksisterende kulturmiljø og landskapsrom, innhold og aktivitet samt bygningsarkitektur og utforming av offentlige rom som torg, møteplasser og venteareal for buss og tog.

Medvirkning benyttes kontinuerlig i prosessen og tilpasses faser i planarbeidet. Relevante medvirkningsmetoder som vurderes vil være:

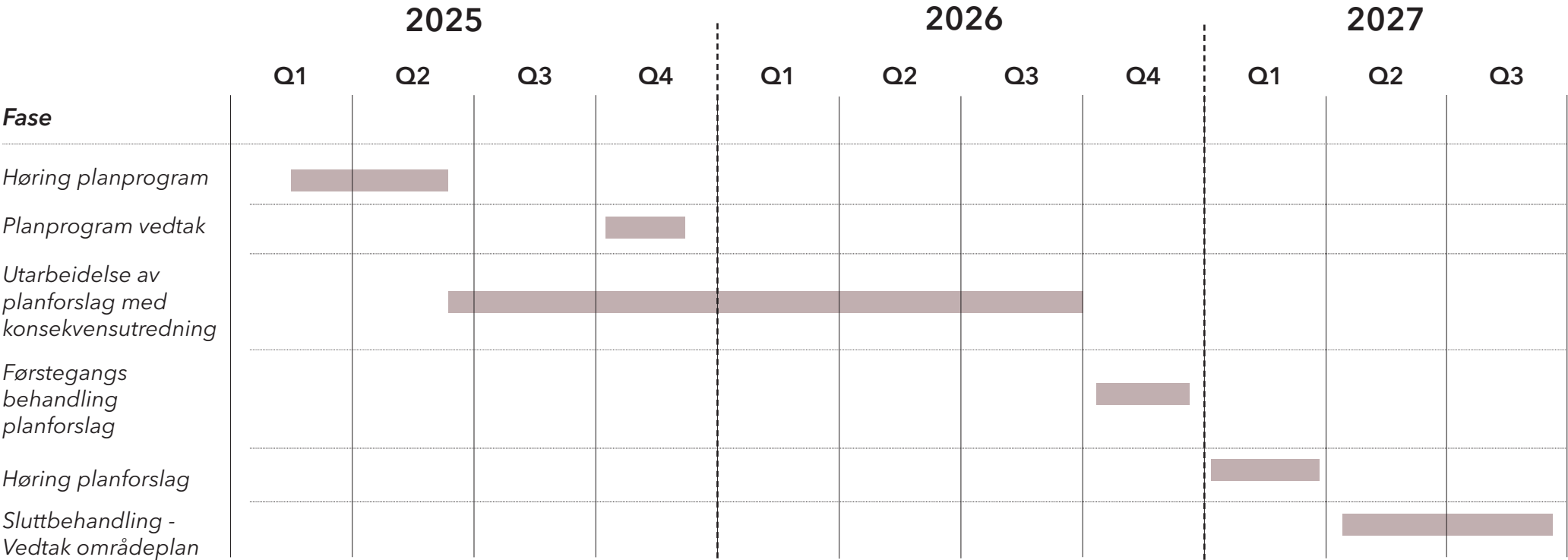
- **Digitale plattformer:** Digitale verktøy som nettbaserte innspills-skjema.
- **Fysiske møter og workshoper:** Arranger åpne møter eller temamøter for å diskutere spesifikke problemstillinger.
- **Intervjuer og fokusgrupper:** Gjennomfør samtaler med nøkkelpersoner og fokusgrupper for å hente inn spesialiserte eller lokale innspill. Barn og unge og personer med funksjonsnedsettelse er viktige grupper å nå ut til, for å sikre løsninger som imøtekommer gruppenes behov.
- **Pop-up-aktiviteter:** Sett opp midlertidige installasjoner for å prøve ut løsninger og/eller skape engasjement.

Kommuneplanutvalget og UPB (utvalg for plan og bygg) holdes løpende orientert under utarbeidelse av planforslaget.



**Medvirkning**  
Ulike metoder for å gjennomføre medvirkning

5.6 Fremdriftsplan



## Kapittel 6

# Temaer som skal utredes

En viktig del av planarbeidet er å vurdere konsekvensene av den anbefalte utviklingen. Det er mange temaer som skal vurderes og det stilles ulike krav til metodikk. Det vil også være noe forskjell på utredningsnivå knyttet til delområder som skal gå rett fra områdeplan til rammesøknad og områder som skal detaljreguleres.

## 6.1 Utredningsalternativer

Når konsekvenser av utvikling skal vurderes er det vanlig at to alternativer vurderes opp mot hverandre. I dette planarbeidet vil vi vurdere følgende utviklingsalternativer:

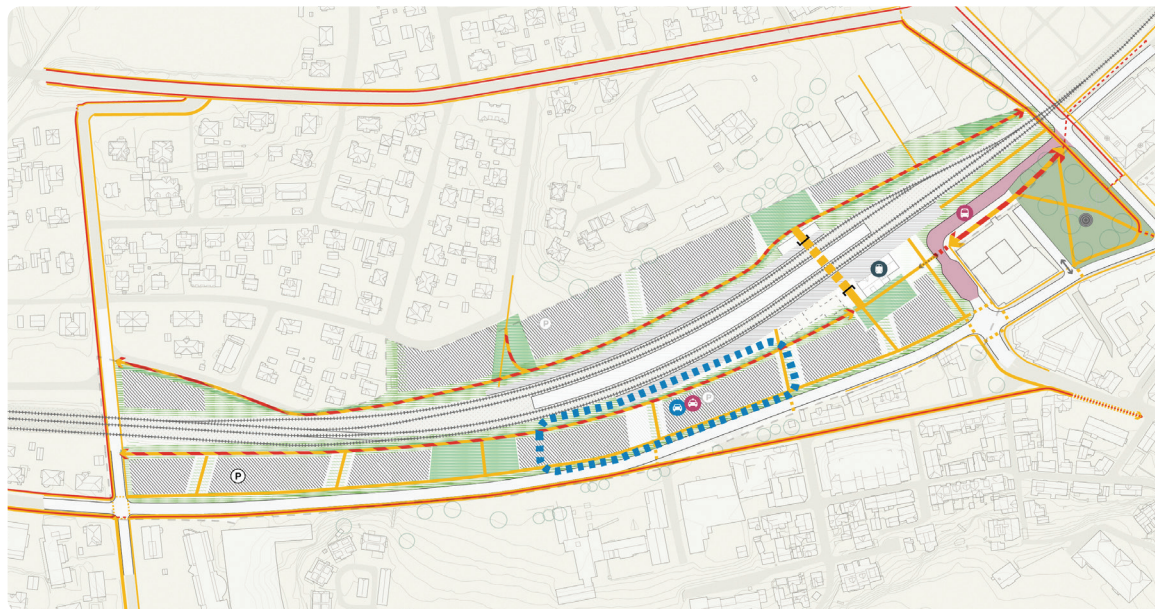
- **Nullalternativet** - dagens situasjon med opparbeidet sporområdet (detaljregulering planid 20200199) og ferdigstilt tinghus
- **Planalternativet** - planforslaget slik det fremkommer når det legges ut til offentlig ettersyn. Dette skal bygge på vedtatte føringer i planprogrammet (mål og hovedgrep) og tiltak i Bypakke Tønsberg-region. For enkelte utredningstema kan det være aktuelt å utrede flere alternativer.

## 6.2 Utredningstema og -metode

Tabellen på neste side beskriver de viktigste utredningsteamene for dette planarbeidet, men er ikke uttømmende. Enkelte av temaene utløser krav om konsekvensutredning (etter KU-forskriften). For disse temaene vil utredningsmetodikken M-1941 brukes.

Alle utredningene som blir gjennomført i det videre planarbeidet, skal oppsummeres i planbeskrivelsen. I den samlede vurderingen skal også måloppnåelse bli vurdert.

Anbefalt hovedgrep





## 6 / Temaer som skal utredes

### Tema som utredes/vurderes nærmere

| Tema              | Beskrivelse av tema                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | KU Ja/Nei | Fagrapport/Beskrivelse | Metode |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------|--------|
| Kulturmiljø       | Vurdering av planens virkning på kulturmiljø. Slottsfjellet som kulturhistorisk landskapselement er en viktig premissgiver for utvikling. Slottsfjellet, Fjerdingen og kvartalet vest for Stoltenbergparken er del av kulturmiljø/bylandskap av nasjonal interesse. Jernbanehistoriske elementer vurderes. Det skal vurderes nær- og fjernvirkning fra utvalgte standpunkt. | Ja        | Fagrapport             | M-1941 |
| Næringsanalyse    | Strategisk analyse av næringsattraktivitet og hvilken type bedrifter som kan tiltrekkes Tønsberg, samt hvilke bedrifter/bransjer det bør tilrettelegges for i planområdet.                                                                                                                                                                                                  | Nei       | Fagrapport             |        |
| Landskap          | Analyse av landskapets verdi, hvordan planalternativet vil påvirke landskapet og konsekvenser for landskapet. Siktlinjer, forholdet til Slottsfjellet og det omkringliggende bylandskapet skal belyses. Sees i sammenheng med tema kulturmiljø.                                                                                                                             | Ja        | Fagrapport             | M-1941 |
| Klimagassutslipp  | Det skal gjøres en beregning av klimagassutslipp som omfatter utslipp fra materialbruk, anleggsfase, energibruk i drift, transport av brukere og utslipp fra arealbruksendringer. Beregningene skal omfatte bygg, infrastruktur og landskap. Det skal gjennomføres beregninger som viser effekt av ulike tiltak for utslippsreduksjon.                                      | Ja        | Fagrapport             | M-1941 |
| Naturmangfold     | Vurdering av planens virkning på naturmangfold iht. naturmangfoldlovens §8-12. Kartlegging av verdifulle naturtyper etter Miljødirektoratets instruks, eller truede/rødlistede arter innenfor planområdet. Registrering av lokalt viktige elementer for byøkologien (eksempelvis store trær). Kartlegging skal også omfatte fremmedarter.                                   | Nei       | Fagrapport             | M-1941 |
| Støy              | Det skal lages en støyfaglig rapport på områdereguleringsnivå som belyser støysituasjonen innenfor området knyttet til vegtrafikk- og jernbanestøy, samt vurdering av samlet støybelastning.                                                                                                                                                                                | Nei       | Fagrapport             | T-1442 |
| Grunnforurensning | Beskrivelse av kjent informasjon rundt tidligere virksomheter og risiko for forurenset grunn. Vurdering av risiko for helse og miljø. Nye prøver og forslag til tiltak gjøres i senere faser av utbyggingen.                                                                                                                                                                | Nei       | Beskrivelse            |        |

## 6 / Temaer som skal utredes

| <b>Tema</b>                  | <b>Beskrivelse av tema</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>KU Ja/Nei</b> | <b>Fagrapport/Beskrivelse</b> | <b>Metode</b> |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------------------|---------------|
| Grunnforhold                 | Beskrivelse av dagen situasjon, gjennomgang av eksisterende data, kompletterende undersøkelser og vurdering av områdestabilitet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Nei              | Fagrapport                    |               |
| Trafikk/mobilitet            | Vurdering av trafikkavvikling og fremkommelighet i planområdet og omkringliggende vegnett. Vurdere tilrettelegging for økt gange, sykkel og kollektiv samt trafiksikkerhet. Vurdering skal omfatte både anleggsperiode og fremtidig situasjon, samt før og etter ny fastlandsforbindelse. Det utarbeides en risikoanalyse for uønskede hendelser ved planovergang. Underjordisk parkering skal vurderes. Faseplan for parkeringsetablering (bil og sykkel) skal utarbeides og inngå i planforslaget. | Nei              | Fagrapport                    |               |
| Barn og unges oppvekstvilkår | Tiltakets konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår belyses i planbeskrivelsen. Herunder skoleveg, leke- og aktivitetsområder, trafiksikkerhet og trygghet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Nei              | Beskrivelse                   |               |
| By- og stedsutvikling        | Utbyggingens konsekvenser for Tønsberg by som kommune- og regionssenter skal vurderes, med særlig vekt på områdets rolle som knutepunkt, nærings- og arbeidsplassetablering, samt ivaretagelse av byens identitet og stedsegen identitet.                                                                                                                                                                                                                                                            | Nei              | Beskrivelse                   |               |
| Arkitektur og estetikk       | Vurdere bebyggelsens og uterommenes påvirkning og konsekvens for plan- og influensområdet, med særlig vekt på bebyggelsesstruktur, bygningstypologi, volum, farger og materialbruk gjennom bruk av stedlige referanser.                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nei              | Beskrivelse                   |               |
| Lokalklima                   | Modellering og vurdering av sol/skygge og vindforhold. Utføres sammen med illustrasjonsprosjekt og vurdering av bebyggelsesstruktur.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Nei              | Beskrivelse                   |               |
| Overvann og vannmiljø        | Utredning av hvordan overvann tenkes håndtert innenfor planområdet og hvilke konsekvenser det får. Naturbaserte overvannsløsninger og blågrønn faktor skal vurderes. Vurdering av vannmiljø og avrenning til Byfjorden.                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nei              | Beskrivelse                   |               |
| Kriminalitetsforebygging     | Vurdere planforslaget ut fra et kriminalitetsforebyggende perspektiv. Herunder møteplasser, positiv sosial kontroll og sosial tilhørighet, samt utforming og vedlikehold av de fysiske omgivelsene.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Nei              | Beskrivelse                   |               |