



**TØNSBERG
KOMMUNE**

– der barn ler



Vedtatt 04.09.24

Parkeringsstrategi 2024-32

INNHALDSFORTEGNELSE

INNLEDNING.....	4
PARKERINGSSTRATEGIEN KORT OPPSUMMERT	5
1. DAGENS SITUASJON OG BEHOV.....	7
2. FØRINGER, MÅL OG STRATEGIER.....	17
3. PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER.....	23
4. HANDLINGSPROGRAM.....	31
PARKERINGSNORM (KOMMUNEPLANENS AREALDEL)...	35

INNLEDNING

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.

Parkering er et tema som berører mange, og forvaltning av parkering i kommunen er et viktig verktøy for å nå kommunens overordnede ambisjoner for samfunnsutvikling.

Første del av strategien beskriver dagens parkeringssituasjon i Tønsberg sentrum og kommunen for øvrig, som grunnlag for å peke på parkeringsbehov i strategiperioden.

Kapittel 2 beskriver kort hvilke overordnede mål som legger føringer for parkeringsstrategien, og kommunens rolle og myndighet i arbeidet med parkering. Siste del av kapitlet peker ut mål og strategier for utvikling og forvaltning av parkering i strategiperioden.

I kapittel 3 og 4 peker strategien på fire innsatsområder med tiltak som prioriteres i strategiperioden for å nå målene. Avslutningsvis er kommunens parkeringsnorm, som inngår som bestemmelser i kommuneplanens arealdel, 2023-35 (vedtatt 03.04.24).

PARKERINGSSTRATEGIEN KORT OPPSUMMERT

I Tønsberg kommune skal parkering bidra til trygg og god tilgjengelighet til sentrum, kultur, skole- og idrettsområder, rekreasjon og opplevelser, samtidig som kommunens mål om bedre klima, bymiljø, byliv og fremkommelighet for kollektiv, sykkel og gange ivaretas på en god måte.

Tønsberg kommune skal sørge for smarte og brukervennlige løsninger, og skal gå foran som et godt eksempel gjennom forvaltning av parkering ved egne eiendommer og virksomheter.

PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER

1 TILRETTELAGT OG TRYGG PARKERING RUNDT BARNEHAGER, SKOLER OG IDRETTSANLEGG

Rundt barnehager, skoler og idrettsanlegg prioriteres myke trafikanter i bilfri soner etter hjertesoneprinsippet. Bilparkering legges i ytterkant av sonen.



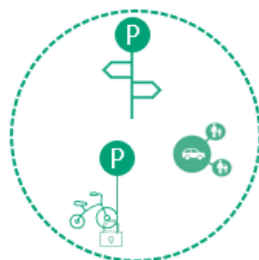
2 PRIORITERE PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE, TJENESTE- OG VARELEVERING SENTRALT

Parkering for forflytningshemmede, varelevering, hjemmetjenester, håndverkere og andre tjenesteleverandører prioriteres tett på sentrale målpunkt.



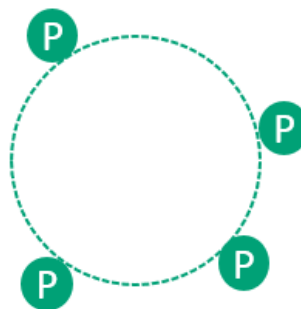
3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUD I SENTRUMSKJERNEN

Det er god kapasitet i eksisterende parkeringsanlegg i bysentrum. Digitale tjenester og bedre informasjon om parkeringstilbudet og delingstjenester skal bidra til bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet og en bedre opplevelse for publikum.



4 SIKRE AREAL OG PLANLEGGE FOR PARKERINGSKAPASITET I RANDSONEN AV BYSENTRUM

Ved behov for å øke parkeringskapasitet i sentrum, etableres nye anlegg ved innfartsårene i randsonen av bykjernen.





1

DAGENS SITUASJON OG BEHOV

UTGANGSPUNKTET | Kapitlet beskriver dagens parkeringstilbud og identifiserte behov for utvikling og utbedring.

HVOR GJELDER STRATEGIEN OG HVILKE ROLLER HAR KOMMUNEN?

TEMATISK AVGRENSING

I denne strategien brukes parkering om oppstillingsplasser både for bil, sykkel og annen mikromobilitet, varelevering og tjenestetransport.

Strategien gjelder for offentlig tilgjengelig parkering, og privat parkering der kommunen har myndighet til å ha en rolle.

Det offentlige parkeringstilbudet kan reguleres i antall plasser, avstand fra målpunkt, pris og tid. Disse faktorene legger til sammen rammevilkår for parkeringstilbudet og parkeringsatferd.

GEOGRAFISK AVGRENSNING

Strategien omfatter hele kommunen. Men ettersom parkeringssituasjonen er mest utfordrende for bil i sentrumsområdet, er bilparkering i Tønsberg sentrum viet en vesentlig del av strategien.

OFFENTLIGE PARKERINGSTILBYDERE

I Tønsberg er det flere parkeringstilbydere, som setter rammevilkårene for det offentlige parkeringstilbudet:

Private parkeringstilbydere eier flere større parkeringsanlegg i bysentrum. Dette er tids- og avgiftsbelagt parkering, både flateparkering og i parkeringshus. Tilbudet driftes ofte i samarbeid med større parkeringsselskaper.

I område- og lokalsentrene er også eiendomsaktører besittere av større offentlige parkeringsareal. Til nå har disse ikke vært avgiftsbelagt, men tidsregulert.

Tønsberg kommune er en av de største parkeringsaktørene. Kommunen eier og drifter både gate- og flateparkering i Tønsberg sentrum, med ingen parkeringsanlegg (p-hus). Det kommunale parkeringstilbudet omfatter også

parkering for motorsykler, sykler og varelevering i bysentrum, samt tre bobilparkeringer.

Utenfor sentrum eier og drifter kommunen parkeringstilbud et i tilknytning til kommunale tjenester som barnehager og skoler, og større rekreasjonsområder.

KOMMUNENS ROLLE OG MYNDIGHET

Kommunens oppgaver innenfor parkering kan prinsipielt deles i fire:

Fastsettelse av mål og rammer for parkering

Virksomheten *By- og stedsutvikling* (nå FKS) har ansvar for å utarbeide rammene for forvaltning av offentlig areal, blant annet gjennom kommuneplan, strategier og temaplaner, som vedtas endelig av kommunestyret.

Arealforvaltning

Gjennom saksbehandling av offentlige og private reguleringsplaner og byggesaker har virksomheten *Areal, bygg og landbruk* (ABL) ansvar for å sikre at vedtatte rammer for parkering ivaretas i nye prosjekter.

Vei- og skiltmyndighet

Kommunalteknikk avdeling vei er vei- og skiltmyndighet, og har ansvar for å sikre at parkeringstilbudet etableres slik at det ivaretar god fremkommelighet for alle trafikanter, samt trafiksikkerhet.

Operativ tilrettelegging, drift og håndheving av parkering på offentlig grunn

Teknisk drift har ansvar for forvaltningen av tjenester på offentlig areal. Teknisk drift avdeling *Tønsberg parkering* er tildelt ansvaret for å utvikle og drive kundesvennlig parkering med gode parkeringstekniske løsninger innenfor gitte rammer, og med en praksis som sikrer at overordnede føringer følges opp.



DAGENS SITUASJON OG BEHOV | TØNSBERG SENTRUM

OM TØNSBERG BY

Tønsberg er regionsenter i Vestfold. Byen vokser og sentrum har hatt en gjennomsnittlig befolkningsvekst på 1,8 % de siste årene, mot 1,2 % i kommunen ellers, vekst i arbeidsplasser 0,9 %. Denne veksten er viktig for å sikre et levende bymiljø.

Det er forventet vekst av boliger, arbeidsplasser, kultur og rekreasjonstilbud i sentrum i årene fremover også. Dette gjør at flere mennesker vil få behov for å transportere seg til, fra og gjennom byen. Det er viktig at mobilitets- og parkeringstilbudet bidrar til at veksten blir positiv for bymiljøet og de som bruker, bor og arbeider i byen.

ANTALL PARKERINGSPLASSER

Det samlede avgiftsbelagte parkeringstilbudet i Tønsberg sentrum er rundt 5000 plasser. Av disse er 3230 plasser offentlige tilgjengelige, mens 1500 plasser er reservert beboere, ansatte eller næringsaktører. Av de offentlige tilgjengelige plassene fordeler tilbudet seg slik:

Type parkering	Regulering	Antall plasser
flateparkering	avgiftsbelagt	1500 plasser
parkeringshus	avgiftsbelagt	1300 plasser
gateparkering	avgiftsbelagt	430 plasser

I tillegg finnes et stort antall gratis gateparkering i bomiljøene rundt sentrum og på Messe-området. Deler av dette parkeringstilbudet er tidsregulert, mens store deler er uregulert.

Kartet på neste side viser hvor i byen de ulike

parkeringstilbudene finnes og antall plasser som er regulert til offentlig parkeringsplasser for bil.

Innenfor sone 4520 og 4530 er det tilrettelagt for beboerparkering. Beboere i sentrum uten egen parkeringsplass kan søke om parkeringskort med tilgang til å parkere på kommunale offentlige parkeringsplasser uten tidsbegrensning. Løsningen er avgiftsbelagt. Det er stor etterspørsel etter beboerkort.

Høsten 2023 ble pilotprosjektet *mobilitetspunkt* iverksatt. Gjennom prosjektet skal det tilrettelegges for økt bruk av delte reisemidler. Tre steder i Tønsberg sentrum legges det til rette for delingsbiler gjennom prosjektet. Det er for tidlig å si hvordan tilbudet påvirker parkeringsbehovet i Tønsberg sentrum, men erfaring fra Bergen viser at en delingsbil kan erstatte 10-15 privatbiler (TØI, 2023).

LADENFRASTRUKTUR

Tønsberg kommune har tilrettelagt for billading på rundt 6 % av sine offentlige parkeringsplasser. Ladetilbudet utvikles raskt, og flere private aktører etablerer nå hurtigladere i Tønsberg sentrum.

NYE BYPROSJEKTER

Forventet vekst av boliger og arbeidsplasser i Tønsberg sentrum de kommende år vil være resultat av at nye utbyggingsprosjekter ferdigstilles. Flere av prosjektene blir bygd på sentrumstomter som i dag er flateparkering.

Parallelt jobber kommunen med å oppgrader vann- og avløpssystemet i sentrum. Nytt system forutsetter at større del av overvannet blir håndtert på overflate med vannrenner og innfiltreringsbed i gater og på plasser.

Både utbyggingsprosjekter og overvannsprosjektet vil medføre at dagens parkeringstilbudet blir endret i årene som kommer.



KAPASITET PARKERINGSTILBUD BIL

Dagens parkeringsregulering prioriterer parkering for korte æren i sentrumskjernen gjennom makstid og høy timesats, mens randsonen i hovedsak er regulert til dag-/ langtidsparkering.

Kapasitet korttidsparkering

Det kommunale og privat parkeringstilbud i sentrumskjernen har samlet god parkeringskapasiteten. På dagtid, den tiden hvor parkeringsbelegget er høyest, er det mellom 20-30 % ledig kapasitet i de mest sentrale parkeringshusene i sentrum, med unntak er parkeringsanlegget ved sykehuset. Til tross for dette opplever mange som skal til sentrum at parkeringsdekningen er for lav. Det er flere årsaker til dette:

- Avstand til målpunkt:

Det er særlig høyt belegg på gateparkering i bykjernen. Når disse plassene er opptatt, og avstand mellom målpunkt og parkeringsplass øker, oppleves parkeringskapasiteten ikke tilstrekkelig.

Det er høyere terskel for å bruke parkeringstilbudet i parkeringshus enn gate- og flateparkering. Dette til tross for god kapasitet i parkeringshusene.

Pris:

Det kommunale parkeringstilbudet i sentrum er ofte rimeligere enn det private. Ved høyt belegg på de kommunale plassene oppleves kapasitetene å være full, selv om det private parkeringstilbudet har ledig kapasitet.

Sommerhalvåret er høysesong i Tønsberg by med mange turister, og større arrangementer. Særlig på regnværsdager og dager med større arrangementer, vil man kunne oppleve fullt belegg også på parkeringshusene i sentrumskjernen.

Kapasitet langtidsparkering

I randsonen av sentrumskjernen, på Korten, stasjonsområdet og i Sørbyen (ved svømmehallen og Stjerneplassen), er det regulert for dag-/ langtidsparkering i form av flateparkering.

Parkeringsbelegget på plassene er høy, og ofte med fullt belegg dagtid.

Flere av flateparkeringene med langtidsparkering vil på sikt utvikles. Parkeringstilbudet rundt Tønsberg stasjon er allerede blitt redusert, som følge av oppgradering av stasjonsområdet og nytt bygging av nytt Tinghus på Bjørn Farmann-tomten.

I tillegg til de regulerte flateparkeringene benytter mange gratis gateparkering i bomiljøene rundt sentrum og flateparkering på Messe-området. Det er blitt færre slike plasser de senere år, for å gi bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

KAPASITET ANNET PARKERINGSTILBUD

Kapasitet HC-parkering

Det er god dekning av parkering for forflytningshemmede (HC-parkering) i Tønsberg sentrum, men det er utfordringer med lokalisering (nærhet til målpunkt) og tilrettelegging for rullestolbrukere.

Kapasitet sykkelparkering

Det er etablert sykkelparkering ved de fleste målpunkt i sentrum, men mange opplever at dyre sykler ikke står trygt på disse. Kommunen har det siste året tilrettelagt for sikker sykkelparkering i form av sykkelbokser. Disse har sommerstid hatt særlig høyt belegg ved stasjonen og Farmanstorget.

Kapasitet bobilparkering

De tre kommunale bobilparkeringer i Tønsberg sentrum har høyt belegg i sommerhalvåret, men lavt belegg vinterhalvåret.

Kapasitet tjeneste- og varelevering

Det er utfordrende å gjennomføre både vare- og tjenestelevering, og andre bylogistikkoppgaver i sentrumskjernen. Særlig i området rundt Torget og Brygga er det kapasitetsutfordringer knyttet til dagens parkeringstilbud.

Kapasitet parkering med billading

Det er god kapasitet på gateparkering med billading i Tønsberg sentrum.



NYE BEHOV

Korttidsparkering

- Til tross for god kapasitet på korttidsparkering i sentrum, opplever mange at det er lav parkeringskapasitet. Det er behov for bedre informasjon om tilbud og veivisning til hvor dette finnes ledig kapasitet.
- Flere byutviklingsprosjekter vil bidra til å redusere parkeringstilbudet for korttidsparkering i sentrum. På kort sikt vil restkapasitet i eksisterende parkeringsanlegg kunne imøtekomme parkeringsbehovet, mens det på noe lengre sikt kan bli behov for å erstatte parkeringstilbudet som forsvinner.

Langtidsparkering

- Fullt belegg i sykehusets parkeringsanlegg medfører mye fremmedparkering i boligområdene rundt. Det er behov for å vurdere kapasitetsøkning i tilknytning sykehuset og strengere regulering av

gateparkeringen.

- Lav restkapasitet på dagens langtidsparkering gjør parkeringstilbudet sårbart. Behov for legge til rette for løsninger som ivaretar behov for arbeidsplass/pendlerparkering.

Annet parkeringstilbud

- Det er behov for bedre løsninger for bylogistikken i sentrumskjernen som ivaretar trafikk sikkerhet, arbeidsforhold for sjåfører og bymiljøet.
- Sikker sykkelparkering er et viktig virkemiddel for å motivere folk til å sykle. Det er behov for å videreutvikle tilbudet av trygge sykkelparkeringer i sentrum.
- Lavt belegg på bobilparkering gjennom vintersesongen kan utnyttes bedre og vurderes opp mot fullt belegg på langtidsparkering.

DAGENS SITUASJON OG BEHOV | HELE KOMMUNEN

PARKERING VED OFFENTLIG FUNKSJONER SOM BARNEHAGER, SKOLER OG IDRETTSANLEGG

Ved kommunale barnehager og skoler er det tilrettelagt for parkering for ansatt og besøkende, og ved flere skoler og kultur- og idrettsanlegg er det tilrettelagt for droppsoner for levering av barn (kiss & ride).

Enkelte anlegg har utfordringer med trafiksikkerheten rundt parkeringsløsningene. Det har over tid vært jobbet med ulike kiss&ride-løsninger. Mange av løsningene er etablert slik at de har gitt begrenset fremkommeligheten for myke trafikanter, og redusert lekeareal i skolegården.

Parkeringskapasiteten ved barnehager og skoler er varierende, med lavest kapasitet på de mest sentrumsnære. Kommunens idretts- og kulturanlegg har god parkeringskapasitet, med det kan oppstå kapasitetsutfordringer ved større idretts- og kulturarrangementer.

PARKERING I OMRÅDE- OG LOKALSENTRENE

Offentlig parkering i område- og lokalsentrene er i hovedsak privat eid. Parkeringstilbudene er per i dag gratis og med god kapasitet.

PARKERING VED TUR- OG REKREASJONSOMRÅDER

Tønsberg kommune har tilrettelagt for utfartsparkering ved kommunale strender og turområder. Parkeringstilbudet på strendene Ringshaug og Skallevold er prisregulert. Det resterende parkeringstilbudet er kun tidsregulert. Det er god kapasitet på anleggene, med det kan oppstå kapasitetsutfordringer på store utfartsdager.

Utfartsparkering kan også benyttes til bobilparkering på dagtid. Overnatting på utfartsparkering reguleres av friluftsløven, som forutsetter at overnattingsted skal ligge mer enn 150 mer fra hus eller hytte. Tønsberg kommune har ikke prioritert kontroll av overnatting på kommunal utfartsparkering.

NYE BEHOV

Trafikksikre parkeringsløsninger

Flere av kommunens barnehager, skoler og idrettsanlegg opplever trafiksikkerhetsutfordringer knyttet til eksisterende parkeringsløsninger. Behov for å fastsette prinsipper for mer helhetlig løsninger.

Sambruk

Mange av de offentlige parkeringsanleggene ved barnehager, skoler og idrettsanlegg har god

kapasitet store deler av døgn/sesong, og sambruk mellom dagaktivitet og kveldsaktiviteter bør styrkes.

Bobilparkering

Det er ikke tilrettelagt for overnatting i bobil utenfor bysentrum. Regulering av bobilparkering på kommunale utfartsparkeringer kan vurderes.

HJERTESONE



HJERTESONE
TRYGGERE SKOLEVEI



2

FØRINGER, MÅL OG STRATEGIER

Slik vil vi ha det | Kapitlet beskriver kort hvilke overordnede mål som legger føringer for parkeringsstrategien, og kommunens rolle og myndighet i arbeidet med parkering.

Summen av føringene og behov beskrevet i kapittel 1 legger grunnlaget for utpeking av mål og strategier for utvikling og forvaltning av parkering i Tønsberg kommune.

VIKTIGE FØRINGER FOR PARKERINGSSTRATEGIEN

LOVER OG FORSKRIFTER

Kommunen kan utforme sin egen parkeringspolitikk, men står ikke helt fritt. En rekke lover, forskrifter og regler gir rammebetingelser for hvordan parkering skal utøves. Viktige rammebetingelser er gitt i:

- Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)
- Forskrift om offentlig parkeringsgebyr
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften)
- Forskrift om brukerfinansiering av Parkeringsklagenemnda
- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkløysignaler og anvisninger (skiltforskriften)

NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

- Nullvekstmål – all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)
- Regional transportplan (RTP)

KOMMUNALE FØRINGER

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-33

Kommuneplanens samfunnsdel gir langsiktige mål og strategier for Tønsberg kommune som samfunn og organisasjon, og viser hvordan kommune skal bidra til å nå FNs bærekraftsmål. I denne kommuneplanperioden er særlig 9 av 17 bærekraftsmål løftet frem.

Kommunens samfunns mål og -strategier er innrettet mot fem satsningsområder. Disse er førende for hvordan kommunen innretter sin parkeringspolitikken:

- Trygge oppvekstmiljø
- Klimavennlig vekst og utvikling
- Helsefremmende og inkluderende stedsutvikling
- Innovasjon og samskaping
- Kommunen som organisasjon

Kommuneplanens samfunnsdel inneholder også en arealstrategi, som gir føringer for kommunens arealforvaltning. Det er gjennom denne vedtatt at arealforvaltningen skal legge til rette for miljøvennlig mobilitet og at grønn trafikantpyramide skal være retningsgivende; gange, sykkel og kollektive løsninger skal prioriteres høyest ved by- og stedsutvikling.

Kommuneplanens arealdel 2023-35

Arealdelen inneholder parkeringsnorm for byggeprosjekter i kommunen. Parkeringsnormen er vedlagt denne strategien og kan leses i siste del av dokumentet.

Den nye parkeringsnormen legge særlig til rette for miljøvennlig mobilitet ved å:

- Stille krav om at skal utarbeides mobilitetsutredning ved reguleringsforslag som åpner for:
 - a) oppføring av ny eller utvidelse av bebyggelse med mer enn 1 000 m² BRA
 - b) etablering av mer enn 50 arbeidsplasser
- Åpne for at det ved arealplanlegging kan kravet om parkeringsplasser reduseres hvis det planlegges tiltak som:
 - a) medfører lite personbiltrafikk, eller
 - b) tilrettelegger særlig for bruk av gange-, sykkel- eller kollektivløsninger, eller
 - c) parkeringsplasser er felles for alle boenhetene i et boligprosjekt, og ikke medfølger boenheten ved salg.

Mobilitetsplan 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. Tre innsatsområder er pekt ut som

viktige å prioritere for å nå målet. Disse er nærmere beskrevet under.

Mobilitetsplanen pekte på behov for å revidere gjeldende parkeringsstrategi for Tønsberg sentrum, og at følgende prinsipper bør vektlegges i revisjonsarbeidet:

- Effektiv arealbruk som sikrer attraktivt, grønt og trygt bysentrum
- Krav om felles parkeringsanlegg under bakken/lokk er dyrt. Vurdere alternative mobilitetstilbud som kan redusere behov for parkeringsareal i nye bygg.
- Videreutvikle beboerparkeringsløsninger for flere transportmidler, samt legge til rette for delingsbiler.
- Det er behov for alternative løsninger for parkeringsanlegg i sentrum. Innfartsparkering/langtidsparkering i randsonen av sentrum kan bidra til å redusere biltrafikk og parkeringsareal avsatt i sentrum.
- Vurdere hvordan ny sensorteknologi kan optimalisere parkerings- og bylogistikktilbudet.

Korte reiser i sentrum

Tønsberg sentrum er en kompakt by, med korte avstander mellom bolig og arbeidsplasser, barnehage- og skoler, handels- og fritidstilbud. Til tross for dette bruker 1/3 bil på de korte interne reisene i sentrum (RVU2018/19).

Det er størst potensial for å endre reisemiddel fra bil til gange, sykkel og andre mikromobilitetsløsninger på reiser under 3 km.

Ved å øke andelen som går og sykler blir innbyggere mer aktive og bidra til å redusere støvbelastningen og luftforurensing. Dette er viktig for at Tønsberg by fortsatt skal vokse og være en attraktiv bo- og besøkssted, i tillegg til arbeids- og handelsknutepunkt for regionen.

Korte reiser i sentrum er derfor løftet frem som innsatsområde i denne planen.

Arbeidsreiser til/fra sentrum

Tønsberg sentrum er en viktig arbeidsplasskonsentrasjon i regionene. Ca. 20 % av reisene i Tønsberg sentrum er arbeidsreiser (andelen er høyere om også de turene hvor arbeidsreiser kun er del av reisen blir regnet med). Antall arbeidsplasser i sentrum vil øke.

De fleste arbeidsreiser skjer innenfor en korte tidsperioder på morgen og ettermiddag. Det blir derfor kø. Kø gir økte klimagassutslipp, stress og dårlig fremkommelighet kollektivtransport, gående og syklende.

En samlet innsats for å endre arbeidsreiser fra bil til grønnere reisemidler vil gi bedre fremkommelighet. Arbeidsreiser er derfor løftet frem som innsatsområde i denne planen.

Bylogistikk

Bylogistikk er forflytning av varer, tjenester, utstyr og avfall inn, ut, innen og gjennom et byområde.

Vestfold og Telemark fylkeskommune hadde vinteren 2020/21 et prosjekt om bylogistikk, hvor Tønsberg sentrum var case. Tre utfordringsområder ble trukket frem:

- Håndtering av varer og gods sentralt i Tønsberg; Torget + sidegater og Brygga
- Parkerings-situasjon for hjemmetjenesten i Tønsberg sentrum
- Manglende samordning av innkjøp og varelevering hos offentlige virksomheter

Tiltak som sikrer en bedre håndtering av vare- og tjenesteleveranser i sentrum har stor betydning for å sikre god mobilitetsløsninger for flere reisemidler, og er derfor pekt ut som innsatsområde.

SLIK VIL VI HA DET...

MÅL

Mål for parkering i Tønsberg kommune skal bygge opp under vedtatte satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel.

<i>Satsingsområde i kommuneplanens samfunnsdel</i>	I TØNSBERG KOMMUNE SKAL PARKERINGSTILBUDET OG TILRETTELEGGINGEN AV DETTE STIMULERE TIL:
<i>Helsefremmende og inkluderende stedsutvikling</i>	...god tilgjengelighet til sentrum, kultur, rekreasjon og opplevelser for alle
<i>Klima- og miljøvennlig vekst og utvikling</i>	...at klima, bymiljø, byliv og fremkommelighet for kollektiv, sykkel og gange ivaretas på en god måte
<i>Trygge oppvekstmiljø</i>	...at nærmiljøer blir trygge og attraktive møteplasser for lek, aktivitet og rekreasjon
<i>Innovasjon og samskaping</i>	...mer effektiv utnyttelse av offentlige og private parkeringsarealer
<i>Kommunen som organisasjon</i>	...sambruk og effektiv ressursbruk

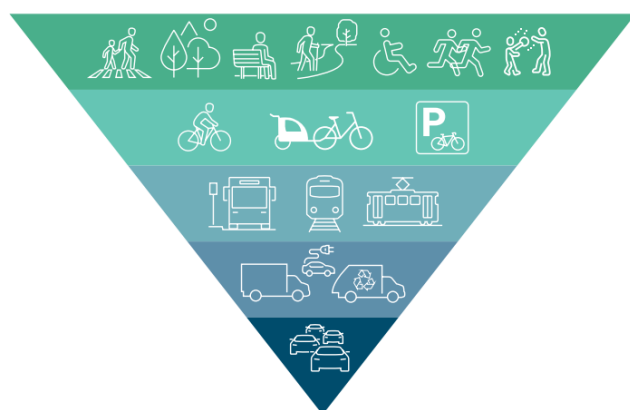
SLIK GJØR VI DET...

STRATEGIER

Målene når vi ved å legge følgende prinsipper til grunn for utforming av parkeringstilbudet i Tønsberg kommune:

TRAFIKANTGRUPPER

Parkering for alle trafikanter skal ivaretas, og prioriteringer skal følge føringene den omvendte trafikkpyramiden gir. Dette er en overordnet føring for all transport- og mobilitetsplanlegging i Tønsberg kommune, inkludert parkering.



PARKERINGSFORMÅL

Parkering er arealkrevende og ikke alle kan parkere tett på målpunkt. Sentralt prioriteres areal til korttidsparkering og parkering for forflytningshemmede. Det legges til rette for lengre parkeringsopphold i randsonen.





3

PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER

Slik prioriterer vi | Med utgangspunkt i mål og strategier peker strategien ut fire innsatsområder med forslag til tiltak.

Sone 5



08 - 16



Maks
3 timer



HVA PRIORITERER VI...

PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER

På de neste sidene beskrives fire innsatsområder som kommunen skal prioritere i strategiperiode 2024-32, for å nå parkeringsmålene. For hvert innsatsområde er det pekt ut tiltak.

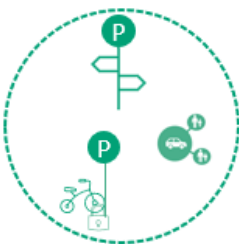
1 TILRETTELAGT OG TRYGG PARKERING
RUNDT BARNEHAGER, SKOLER OG
IDRETTSANLEGG



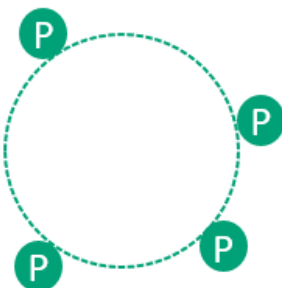
2 LEGGE TIL RETTE FOR PARKERING FOR
FORFLYTNINGHEMMEDE, TJENESTE- OG
VARELEVERING SENTRALT



3 TILGJENGELIGGJØRE
PARKERINGSTILBUDET I SENTRUMSKJERNEN



4 SIKRE AREAL TIL Å ØKE
PARKERINGSKAPASITET I BYSENTRUM



#1 TILRETTELagt OG TRYGG PARKERING RUNDT BARNEHAGER, SKOLER OG IDRETTSANLEGG

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Flere av kommunens barnehager, skoler og idrettsanlegg har etablert parkering som bidrar til økt trafikkbelastning og dårlig trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- Flere skoler og barnehager har mangelfullt tilbud og kvalitet på sykkelparkering som kan bidra til at færre sykler.

LØSNINGSPRINSIPPER:

- ⇒ Parkeringsplasser ved barnehager har trygg gangadkomst frem til hovedinngang.
- ⇒ Bilfrie hjertesoner rundt skoler bidrar til mindre trafikk og tryggere stopp- og hentesoner.
- ⇒ Tilstrekkelig sykkelparkering etableres ved hovedinngang ved barnehager, skoler og idrettsanlegg.
- ⇒ Ved behov etableres parkering for henting og levering av barn som kiss & ride-løsning i ytterkant av de bilfrie hjertesonene.



OPPFØLGENDE TILTAK

- Utarbeide prinsipløsninger for arealeffektiv stopp- og hentesoner som skal brukes ved kommunale anlegg, etter prinsipp i omvendt trafikkpyramide. Tiltak kan eksempelvis inngå som del av ny gatenormal.
- Kartlegge behov og opparbeide bilfrie hjertesoner rundt skoler og idrettsanlegg med parkering i ytterkant .
- Kartlegge sykkelparkeringsbehov ved skoler og barnehager, og oppgradere disse etter en prioritert tiltaksliste.

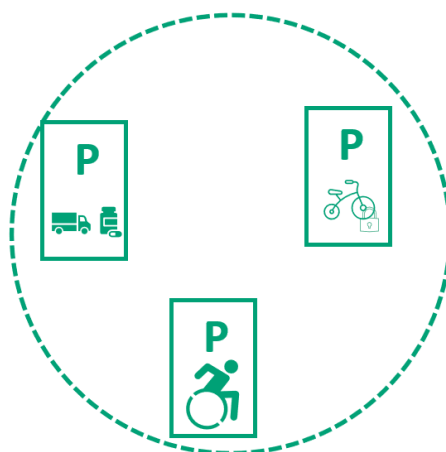
#2 PRIORITERE PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE, SYKKEL, TJENESTE- OG VARELEVERING SENTRALT

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Det er utfordrende å gjennomføre både vare- og tjenesteleveranse (eksempelvis hjemmesykepleien) i deler av sentrum . Dette er utfordrende for trafikksikkerheten for myke trafikanter, arbeidsmiljøet til sjåførene og bymiljø.
- Det er god kapasitet på HC-parkering, men lokalisering bør optimaliseres
- Et større utvalg av type sykler og sparkesykler utløser behov for nye parkeringsløsninger hva gjelder sikkerhet- og arealhensyn .

LØSNINGSPRINSIPPER:

- ⇒ Ved kapasitetsutfordringer prioriteres parkering for forflytningshemmede og vare- og tjenesteleverandører i bykjernen .
- ⇒ Gågatene skjermes i størst mulig grad for nyttetraffikk. Ved behov, tilrettelegges det for nyttetransport i tidsrom hvor færre folk er i gågatene.
- ⇒ Nødvendig areal for bylogistikk i nye utbyggingsprosjekter avklares i detaljreguleringen.
- ⇒ Trygg sykkelparkering tett på målpunkt.



OPPFØLGENDE TILTAK

- Sikre tilstrekkelig HC-parkering tett på målpunkt i sentrum.
- Etablere tilrettelagte vareleveringsarealer ved Brygga, Nedre Langgate og rundt torget som sikrer gode arbeidsforhold for sjåførere og færre konflikter med andre trafikanter/brukergrupper i bykjernen.
- Prøve ut sensorløsninger som gir muligheter for smarte parkerings- og bylogistikkpunkt og som muliggjør bruk mellom flere leverandørgrupper (vareleveranse, håndverker og hjemmetjenester).
- Utrede mulighet for å etablere byterminal, om muliggjør omlasting fra store kjøretøy til mindre kjøretøy og/eller transportsykkel, som del av nye parkeringsanlegg .
- Etablere flere trygge sykkelparkeringer i sentrum

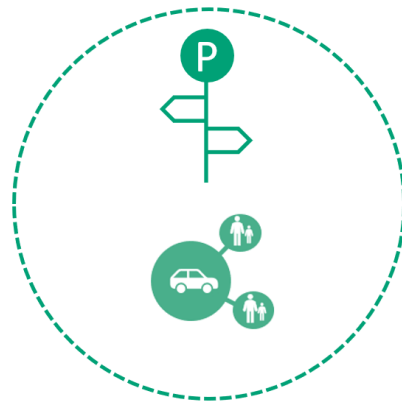
#3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUD I SENTRUMSKJERNEN

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Det er ledig kapasitet i de fleste parkeringsanlegg i bysentrum, men vanskelig å orientere seg og utfordrende å finne frem i parkeringstilbudet.
- Det er stor etterspørsel etter beboerparkering. Bildelingsordninger kan bidra til redusert behov for privatbil for de som bor i sentrum.

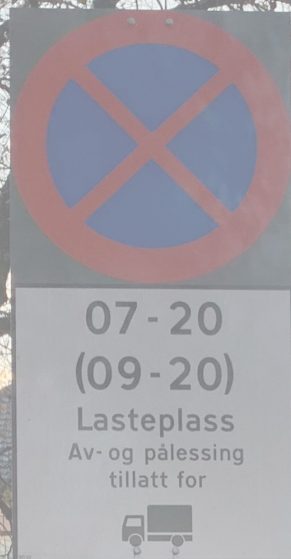
LØSNINGSPRINSIPPER

- ⇒ Kommunalt og privat parkeringstilbud inngår i vurdering av omfang av parkeringstilbudet.
- ⇒ Tilgjengeliggjøre eksisterende parkeringstilbud gjennom bedre synlighet og veivisning.
- ⇒ Parkeringstilbud i sentrum optimaliseres for å utnytte døgn- og sesongvariasjoner
- ⇒ Videreføre regulering av gateparkering som bidrar til høy sirkulasjon.
- ⇒ Legge til rette for delingsordninger.



OPPFØLGENDE TILTAK

- Utrede og implementere nye digitale tjenester som bidrar til bedre informasjon om parkeringstilbudet, høyere arealutnyttelse, og/eller bedre opplevelse for publikum.
- Basert på erfaringer fra mobilitetspunktprosjektet vurderes egen forskrift og konkurransegrunnlag for bildeling i by- og områdesenter
- Ved revidering av gatebruksplanen inkluderes parkeringsplan for sykkel og bil.
- Parkeringstilbud i sentrum optimaliseres for å utnytte døgn- og sesongvariasjoner – eksempelvis legge til rette for bobilparkering kvelds-/sommertid



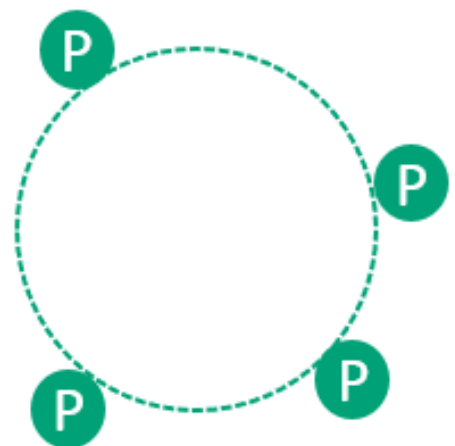
#4 SIKRE AREAL OG PLANLEGGE FOR PARKERINGS- KAPASITET I RANDSONEN AV BYSENTRUM

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Det er forventet vekst av arbeidsplasser, kultur og rekreasjonstilbud i sentrum og derfor nødvendig å se på mobilitetsløsninger som imøtekommer vekst og godt bymiljø.
- Mye fremmedparkering knyttet til arbeidsreiser i boligområdene rundt sentrum, som blant annet bidrar til mer trafikk i gater med høy andel barn og unge, gående og syklende. Utfordringen er særlig knyttet til sykehuset, byens største arbeidsplass.

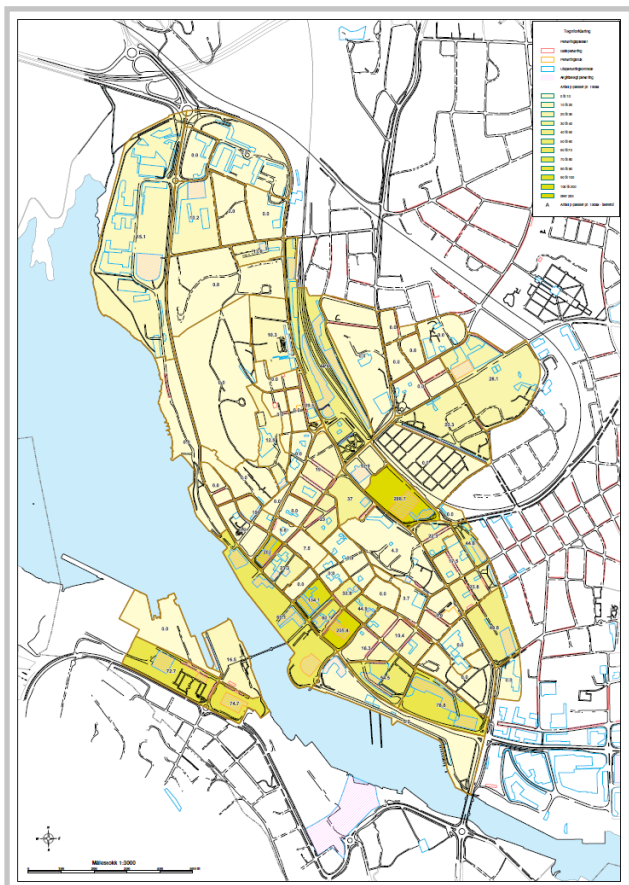
LØSNINGSPRINSIPPER

- ⇒ Før nytt parkeringstilbud etableres, vurderes restkapasitet og sambruk av eksisterende parkeringstilbud.
- ⇒ Nytt parkeringstilbud etableres i anlegg ved innfartsårene i randsonen av bykjernen. Ved utbygging av større transformasjonsområder rundt sentrum løses parkering samlet i parkeringsanlegg. Fremtidige nye anlegg kan både etableres og driftes av private og offentlige aktører og sambruk bør vurderes.
- ⇒ Prinsipper fra klimasatsprosjektet «mobilitetshus» legges til grunn for nye parkeringsanlegg.
- ⇒ Fremmedparkering i boliggatene rundt sentrum reduseres for å bidra til tryggere ferdsel for barn og unge.
- ⇒ Ivareta et bobiltilbud med minimum 45 oppstillingsplasser. Tilbudet etableres i hovedsak i transformasjonsområder.



TILTAK

- Sikre areal, planlegge og regulere nye parkeringsanlegg i randsonen av sentrum. Parkeringsdekningen i sentrum er høyest i sørvest. Områdene i nord og øst bør derfor prioriteres først. Dialog om løsningsalternativer med offentlig og private aktører vurderes.
- Legge til rette for mikromobilitetsløsninger fra randsoneparkering («last-mile»).
- Etablere informasjon og skilting av parkeringstilbud i randsonen.
- Videreføre og utvide tidsregulering av gateparkeringstilbudet i bomiljøene rundt sentrum ~~samt vurdere beboerparkering~~.
- Optimalisere og tilgjengeliggjøre parkeringstilbud på Messe-området som alternative for gateparkering. Avgiftsregulering av området forutsetter at området detaljreguleres.
- Kartlegge potensielle tomter for bobilparkering innenfor 15-minuttersbyen

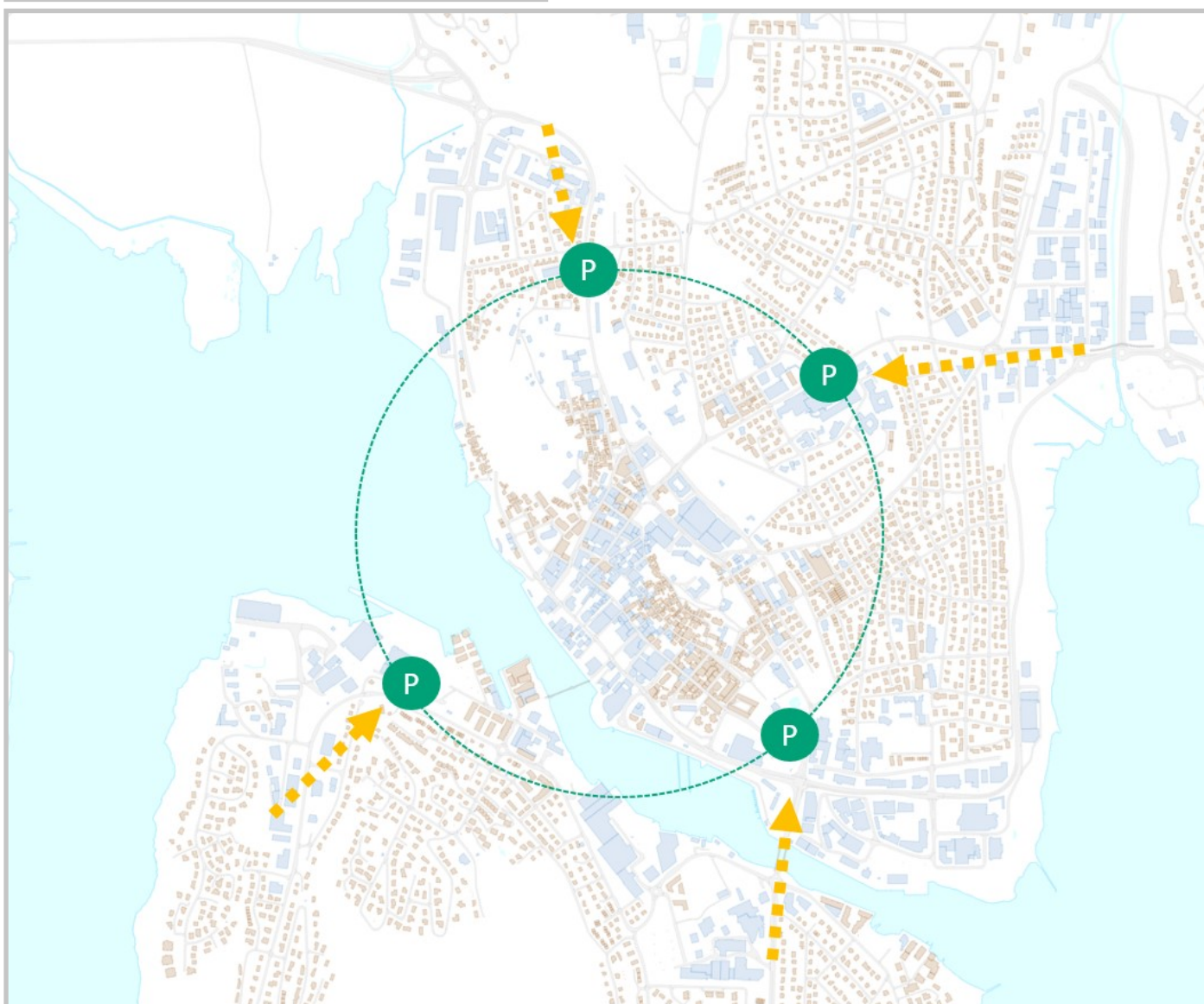


PRIORITERTE OMRÅDER FOR RANDSONEPARKERING

Fire områder utpeker seg som egnet for etablering av randsoneparkering i Tønsberg sentrum:

- Akse nord langs Farmannsveien
- Akse øst i tilknytning til sykehuset
- Akse sør langs Nedre Langgate/Stoltenberggate
- Akse vest i tilknytning til Kaldnes vest

Figur til høyre viser dagens parkeringsdekning (antall plasser per hektar). Parkeringsdekningen i sentrum er i dag høyest sørvest i sentrum. Områdene i nord og øst bør derfor prioriteres først ved utbygging av nye parkeringsanlegg.



The background features several faint, light gray icons. In the top left is an electric car with a charging plug icon above it. In the top right is a scooter with a lightning bolt icon above it. In the center is a large 'P' parking sign. In the bottom left is a building with a circular arrow around it. In the bottom right is a building with a circular arrow around it. A large, faint '4' is also visible in the background.

4

HANDLINGSPROGRAM

Dette prioriterer vi | I strategiperioden vil kommunen prioritere følgende parkeringstiltak og strategier for gjennomføring for å nå vedtatte samfunnsmål.

VEIEN VIDERE | DETTE PRIORITERER VI

Dette kapittelet beskriver de prioriterte tiltak som skal gjennomføres i strategiperioden. En viktig forutsetning for gjennomføring av tiltakene er samhandling mellom offentlig og private parkeringstilbydere. Kommune har et særlig ansvar for å igangsette og fasiliteter gode samhandlingsarenaer. Handlingsdelen omfatter derfor også strategier for gjennomføring.

HANDLINGSPROGRAM 2024-32

INNSATS-OMRÅDE	TILTAK	BESKRIVELSE	PRIORITET
Samhandling	Etablere parkeringsforum	Bidra til samarbeid og realisering av tiltak i denne strategien. Forumet bør ha særlig søkelys på samarbeidsmodeller hvor private og offentlige aktører har sambruk av 1) smartere og mer brukervennlig parkeringssystem og 2) etablering og drift av nye og eksisterende anlegg.	A
Innovasjon	Pilotere smartere/ brukervennlige parkeringsløsninger	Samles kunnskap og utredes hvilke virkemidler som er tilgjengelig og hvilke av disse som vil kunne være aktuelle å ta i bruk i en lokal kontekst. Prøve ut.	A
#1	Bilfrie hjertesoner med stopp- og hentesoner	Utarbeide prinsipp-løsninger for arealeffektiv stopp- og hentesoner som skal brukes ved kommunale anlegg, etter prinsipp i omvendt trafikkpyramide.	A
		Kartlegge behov og utarbeide tiltaksliste for skoler og idrettsanlegg med behov for hjertesoner og stopp- og hentesoner.	A
		Opparbeide bilfrie hjertesoner med stopp- og hentesoner.	LØPENDE
#1	Sykkelparkering barnehager / skoler	Kartlegge behov og utarbeide tiltaksliste for sykkelparkering ved barnehager og skoler.	A
#2	Pilot varelevering Storgaten	Etablere tilrettelagte vareleveringsarealer rundt torget.	IVERKSATT
#2	Pilot parkeringsløsning for hjemmetjenesten i sentrum	Etablere tilrettelagte parkeringsløsning i dialog med hjemmetjenesten. Sambruk med flere leverandørgrupper (vareleveranse, håndverker og hjemmetjenester) bør vurderes.	B
#2	HC-parkering	Utredde behov for å optimalisere utforming og lokalisering av HC-parkering i bysentrum. Løses som innspill til revisjon av gatebruksplan.	-
#2	Byterminal	Utredde mulighet for å etablere byterminal for omlasting fra store kjøretøy til mindre kjøretøy og/eller transportsykel Tønsberg sentrum.	C

INNSATS-OMRÅDE	TILTAK	BESKRIVELSE	PRIORITET
#2	Tygge sykkelparkeringer	Fra pilot til ordinær parkeringsdrift. Tilbudet videreutvikles og utvides for å imøtekomme behov. Ladeinfrastruktur vurderes.	A
#2	Stopp- og hentesoner (droppsoner) i bysentrum	Utrede behov og eventuell lokalsiering av flere droppsoner i sentrum. Etableres et prøveprosjekt i 2025 med 4 p-plasser i Kammegaten og 4 p-plasser i Storgaten v/biblioteket.	B
#3	Smart informasjon/skilting	Utrede og etablere digitale skilt ved hovedakse til sentrum med informasjon om parkeringskapasitet for eksisterende p-hus.	A
		Utrede og implementere smarte digitale tjenester for optimalisere privat og kommunalt parkeringstilbud samlet.	B
#3	Tilrettelegge for delingsmobilitet	Videreføre/oppskalere pilot ut 2025.	A
		Basert på erfaringer fra mobilitetspunktprosjektet vurderes egen forskrift og konkurransegrunnlag for bildeling i by-/områdesenter.	B
#3	Ladeinfrastruktur	Utarbeide prinsipper for ladeinfrastruktur Tønsberg kommune.	A
		Kartlegge og vurdere behov for ladeinfrastruktur på kommunal parkering.	B
#4	Nye parkeringsanlegg	Sikre areal og legge til rette for nytt mobilitetsanlegg innenfor stasjonsområdet.	A
		Gå i dialog med sykehuset om å optimalisere parkeringstilbudet rundt sykehuset, samt velforening, FAU og politi om parkeringssituasjonen innenfor jernbanesløyfa på Solvang, etter modell fra Træleborg.	A
		Utarbeide mulighetsstudie for parkeringsløsninger sentrum sørøst (Zeiner-tomta/Stjerneplassen).	B
		Kartlegge potensielle tomter for bobilparkering innenfor 15-minuttersbyen.	A
		Legge til rette for mikromobilitetsløsninger fra randsoneparkering, Herunder tilby trygg sykkelparkering for syklende på randsoneparkeringsplassene, på Messeområdet, Greveskogen Idrettspark (v/Hortensveien), Tønsberg svømmehall og Stjerneplassen.	B



PARKERINGSNORM

VEDLEGG | Parkeringsbestemmelser i kommuneplanens arealdel 2023-35, vedtatt 03.04.24.

PARKERINGSBESTEMMELSER KOMMUNEPLANENS AREALDEL

KLIMA OG MOBILITET

§ 34 MOBILITET

- 1) Tiltak kan ikke plasseres eller utformes slik at de er til hinder for ferdsel i stier, smett og lignende der allmennheten har ferdselsrett.
- 2) Ved arealplanlegging av framtidige byggeområder eller av vesentlige endringer i nåværende områder, skal tiltakene planlegges slik at de bidrar til et bærekraftig, brukervennlig og trygt transportsystem. Planleggingen skal blant annet sikre at:
 - a) det videreføres eller etableres forbindelser for gange, sykkel og andre mikromobilitetsløsninger til målpunkt som er aktuelle for brukere av området. For lengre reiser skal det legges til rette for kollektive løsninger.
 - b) det videreføres eller etableres turveier som forbinder boliger til større turveinett og steder for rekreasjon og friluftsliv i nærmiljøet
- 3) I alle planforslag som kan gi økt transportbehov eller endret transportmønster, skal det være redegjort for eksisterende og framtidig transportbehov og transportløsninger.
- 4) Det skal utarbeides mobilitetsutredning ved reguleringsforslag som åpner for:
 - a) oppføring av ny eller utvidelse av bebyggelse med mer enn 1 000 m² BRA
 - b) etablering av mer enn 50 arbeidsplasser

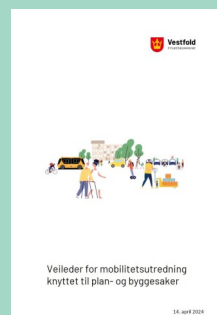
§ 35 OPPSTILLINGSPLASSE FOR SYKLER

- 1) Ved etablering av boliger, arbeidsbygninger og publikumsbygninger, er det krav om tilrettelagte oppstillingsplasser for sykler. Det er krav om minst:
 - a) 2 plasser per boenhet
 - b) 1 plass per 100 m² BRA i arbeidsbygninger
 - c) 1,5 plasser per 100 m² BRA i publikumsbygninger
- 1) Oppstillingsplassene skal plasseres innen rimelig avstand fra bolig-, publikums- og arbeidsarealene, og med god tilgjengelighet for alle brukere. Plassene skal legge til rette for daglig bruk av syklene, og kan ikke løses i privat sportsbod eller lignende.
- 2) 3) Oppstillingsplasser for konsentrert boligbebyggelse, arbeidsbygninger og publikumsbygninger skal kunne låses til fast innretning, og minst halvpartene av plassene skal være under tak.

Sykkelparkering til konsentrert boligbebyggelse, arbeidsbygninger og publikumsbygninger bør lokaliseres og utformes i samsvar med Statens vegvesens håndbok 233 (Sykkelhåndboka) eller tilsvarende standard.

MOBILITETSVEILEDER

Det er utarbeidet en veileder for mobilitetsutredninger i samarbeid med Vestfold fylkeskommune, som skal brukes som mal (bestemmelse §32-4). Veilederen kan også være en ressurs ved vurdering av krav om parkering kan reduseres § 34-4.



§ 36 PARKERINGSPLASSER FOR BILER

- 1) Ved etablering av boliger, arbeidsbygninger og publikumsbygninger, er det krav om tilrettelagte parkeringsplasser for biler. Det er krav om minst: a) 1 plass per boenhet under 60 m² og 2 plasser per boenhet over 60 m²

b) 1 plasser per 100 m² BRA i arbeidsbygninger

c) 1,5 plasser per 100 m² BRA i publikumsbygninger

Parkeringsplasser til konsentrert boligbebyggelse og arbeids-/ publikumsbygninger bør lokaliseres og utformes i samsvar med Byggforskserien 312.130 eller tilsvarende standard.

- 2) Ved etablering av konsentrert boligbebyggelse, arbeidsbygninger og publikumsbygninger, skal minst 10 % av parkeringsplassene være reservert for gjester/besøkende. Minst 5 % av parkeringsplassene skal være reservert og tilrettelagt for forflytningshemmede.

- 3) Ved arealplanlegging kan kravet om parkeringsplasser reduseres hvis det planlegges tiltak som:

a) medfører lite personbiltrafikk, eller

b) tilrettelegger særlig for bruk av gange-, sykkel- eller kollektivløsninger, eller

- c) parkeringsplasser er felles for alle boenhetene i et boligprosjekt, og ikke medfølger boenheten ved salg.

§ 66 BIL- OG SYKKELPLASSER I BY- OG OMRÅDESENTRENE

- 1) I Tønsberg by og områdesentrene er det følgende krav om oppstillingsplasser for sykler:

a) minst 1 plass per boenhet under 60 m² BRA og 2 plasser per boenhet over 60 m² BRA

b) minst 2 plasser per 100 m² BRA i arbeidsbygninger

c) minst 2,5 plasser per 100 m² BRA i publikumsbygninger

- 2) Oppstillingsplassene for sykkel skal plasseres innen rimelig avstand fra bolig-, publikums- og arbeidsarealene, og med god tilgjengelighet for alle brukere. Plassene skal legges til rette for daglig bruk av syklene, og kan ikke løses i privat sportsbod eller lignende.

Det skal avsettes areal til sykkeloppstilling på bakkenivå. Sykkelhåndbokens norm for areal skal benyttes. Dette arealet kommer i tillegg til MUA, men tar ikke opp grad av utnytting som for biloppstillingsplasser.

- 3) Oppstillingsplasser for konsentrert boligbebyggelse, arbeidsbygninger og publikumsbygninger skal utformes slik at sykler skal kunne låses til fast innretning, og minst halvpertene av plassene skal være under tak.

- 4) I #21 Tønsberg by er det følgende krav om parkeringsplasser for biler:

a) maksimalt 0,2 plasser per boenhet under 50 m² BRA, og mellom 0,2 og 0,5 plasser per boenhet over 50 m² BRA innenfor områder avsatt til sentrumsformål

b) mellom 0,2 og 0,5 plasser per boenhet under 50 m² BRA, og mellom 0,5 og 1 plasser per boenhet over 50 m² BRA innenfor områder avsatt til andre formål enn sentrumsformål

c) maksimalt 0,5 plasser per 100 m² BRA i publikumsbygninger og arbeidsbygninger i områder avsatt til sentrumsformål

d) mellom 0,5 og 1 plass per 100 m² BRA i arbeidsbygninger i områder avsatt til andre formål enn sentrumsformål

e) ved bruksendringer kan lovlig etablerte parkeringsplasser beholdes

- 5) I #13 Semsbyen og #17 Tolvsrød områdesenter er det følgende krav om parkeringsplasser for biler:
- a) Mellom 0,5 og 1 plasser per boenhet under 60 m² BRA, og mellom 0,8 og 1,5 plasser per boenhet over 60 m² BRA
 - b) minst 1 plass per 100 m² BRA i publikumsbygninger
- 6) Innenfor sentrumsformål i #21 Tønsberg by er det ikke tillatt å etablere nye parkeringsplasser på arealer eller i bygninger som ikke er regulert eller lovlig tatt i bruk til parkeringsformål. Kommunen kan likevel gi tillatelse til parkeringsplasser på andre arealer for arbeidstakere eller virksomheter med et særlig behov.
- 7) Ved arealplanlegging innenfor sentrumsformål i #21 Tønsberg by skal det legges til rette for etablering av nye parkeringsplasser for boliger og publikumsbygninger i parkeringshus eller parkeringsanlegg i randsonen av sentrum, eller i avklarte områder i sentrum.
- 8) Innenfor sentrumsformål i #21 Tønsberg by kan kommunen samtykke til frikjøp av parkeringsplasser som kreves for tiltaket, jf. pbl. § 28-7 tredje ledd.
- Det er ikke krav om gjeteparkeringsplasser i bestemmelsesområder for by- og områdesentre.*

