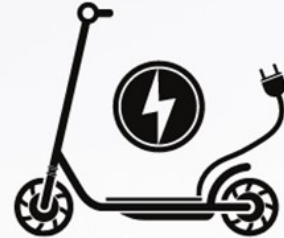




TØNSBERG
KOMMUNE

– der barn ler



Januar 2024

Forslag til parkeringsstrategi

2024-2032

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
5. PARKERINGSNORM (KOMMUNEPLANENS AREALDEL)...	35

INNLEDNING

Strategien skal etablere 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, oppsummert. Bestemmelsene er 1.gangsbehandlet juni 2023 og arealdelen skal sluttbehandles våren 2024.

Strategien er utarbeidet av virksomheten By- og stedsutvikling i tett dialog med virksomhetene Teknisk drift, Kommunalteknikk og Arealplan.

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 FRITIDSANLEGG

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



2 PRIORITERE PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE, TJENESTE- OG VARETRANSLEVERING OG -HENTING SENTRALT

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



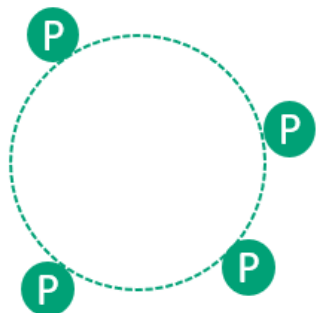
3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUD I SENTRUMSKJERNEN

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 kundevennlig parkering med gode parkeringstekniske løsninger innenfor gitte rammer, og med en praksis som sikrer at overordnede føringer følges opp.

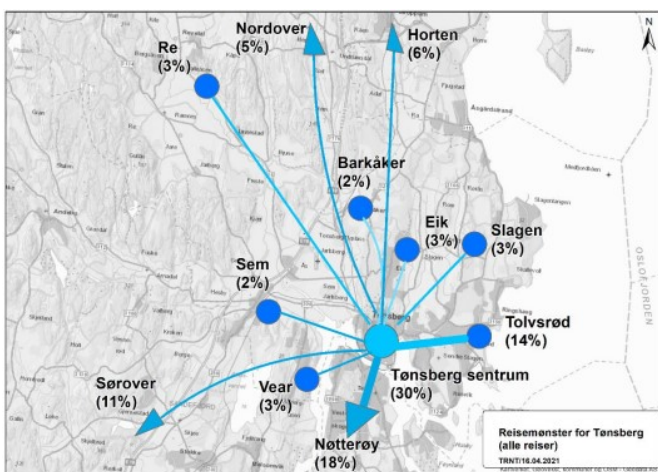


DAGENS SITUASJON OG BEHOV | TØNSBERG SENTRUM

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. Veksten i arbeidsplasser har vært 0,9 % de siste årene.

Av reisene i Tønsberg sentrum er rundt 30 % interne reiser, altså reiser som starter og slutter i sentrum. Rundt 20 % av reisene til/fra Tønsberg sentrum kommer fra Nøtterøysiden/Færder, mens 14 % fra Tolvsrød og rundt 10 % er reiser på strekke Stokke/Sandefjord og videre sørover. En innbygger i Tønsberg sentrum gjennomfører gjennomsnittlig tre reiser per dag. Om lag 1/3 av reisene er under 3 km.



Figuren over viser reisestrømmer til og fra Tønsberg sentrum. Kilde: Mobilitetskartlegging Tønsberg, Rambøll (2021).

Gjennom Bypakke Tønsberg-regionen planlegges nytt transportsystem for Tønsberg. Ny fastlandsforbindelse og finansiering ble vedtatt høsten 2023. I løpet av 2024 skal Stortinget behandle bompengeproposisjonen for Bypakka.

Det er forventet vekst av boliger, arbeidsplasser, kultur og rekreasjonstilbud i sentrum i årene fremover. 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. Kartet på neste side viser hvor i byen de ulike parkeringstilbudene finnes og antall plasser som er regulert til offentlig parkering for bil.

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 til avgiftsbelagt parkering i sentrum, benytter mange gratis gateparkering i bomiljøene rundt sentrum og flateparkering på Messe-området. Deler av dette parkeringstilbudet er tidsregulert, mens store deler er uregulert.

Kommunen har redusert omfang av gateparkering på Solvang og Træleborg de senere år, for å gi bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Beboerparkering

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 disse plassene. Løsningen er avgiftsbelagt. Det er stor etterspørsel etter beboerkort.



Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser



Bildeling

Høsten 2023 ble pilotprosjektet *Mobilitetspunkt* iverksatt. Gjennom prosjektet skal det tilrettelegges for økt bruk av delte reisemidler. Tre steder i Tønsberg sentrum skal det legges til rette for delingsbiler. 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).

LADEINFRASTRUKTUR

Ladetilbudet utvikles raskt, og flere private aktører etablerer nå hurtigladdere i Tønsberg sentrum. Tønsberg kommune har tilrettelagt for billading flere steder i byen. Som følge av utbygging på Bjørn Farmann-tomten vil tilbudet endres i løpet av 2024. Per januar 2024 har kommunen to tilbud; Seebergs gate (ved Farmandstredet) og Storgaten (ved XXL). Ladekapasiteten på begge steder er 4 kW.

BYPROSJEKER

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. Parkeringstilbudet rundt Tønsberg stasjon er eksempelvis allerede blitt redusert, som følge av oppgradering av stasjonsområdet og bygging av nytt Tinghus på Bjørn Farmann-tomten.

Når flere bor og arbeider i sentrum vil antall personer som beveger seg i sentrum øke. Dette, parallelt som kommunen har vedtatt at andelen som går, sykler og reiser kollektivt skal økes, vil medføre behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Der gatearealet er knapt, kan det bli behov for å omdisponere areal fra bilparkering.

Tønsberg kommunen jobber med å oppgradere 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. Prosjektene vil, der gatearealene er knappe, medføre at antall gateparkeringsplasser blir noe redusert 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 parkeringskapasitet. På dagtid, den tiden hvor parkeringsbelegget er høyest, er det mellom 20-30 % ledig kapasitet i de mest sentrale parkeringshusene i sentrum, med unntak av parkeringsanlegget ved sykehuset.

Til tross for ledig kapasitet i sentrale parkeringshus 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 kapasiteten 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 opp mot 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 på flateparkeringer. Parkeringsbelegget på plassene er høyt, og ofte med fullt belegg dagtid.

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. Kommunen har det siste året tilrettelagt for sykkelparkering i sykkelbokser. Disse har sommerstid hatt høyt belegg.

Kapasitet bobilparkering

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

Kapasitet tjeneste- og varelevering og -henting

Det er utfordrende å gjennomføre både vare- og tjenestelevering og -henting, og andre bylogistikkoppgaver i sentrumskjernen. Særlig i området rundt Torget og Brygga er dagens løsning krevende.

Kapasitet offentlig parkering med billading

Seebergs gate (ved Farmandstredet) har høyt belegg på dagtid, men lavt belegg kveld og natt. Gjennomsnittlig parkeringstid er 1 time. Det er lav ladekapasitet på dagens anlegg (4 kW). Det antas derfor at de som parkerer her først og fremst har behov for korttidsparkering, ikke lade bil.

Ladetilbudet i Storgaten (ved XXL) har jevnere belegg gjennom hele døgnet, da flere beboere i området bruker anleggene på kveld og natt.

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.
- Flere byutviklingsprosjekter vil medføre at noe gateparkering blir omdisponert til annet formål. 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 omdisponeres.

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 å sikre mulighet til å øke kapasitetene i årene fremover.

Annet parkeringstilbud

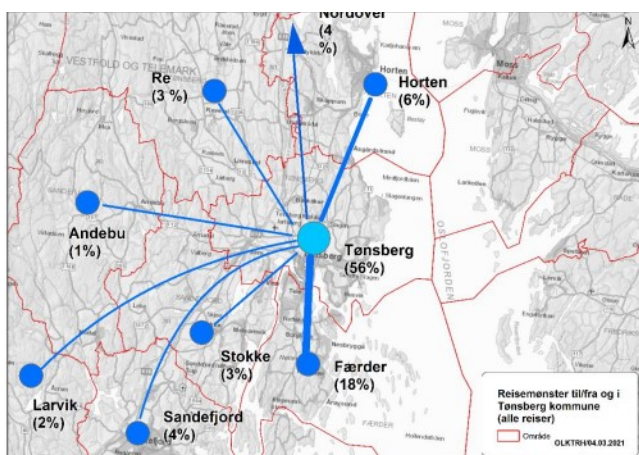
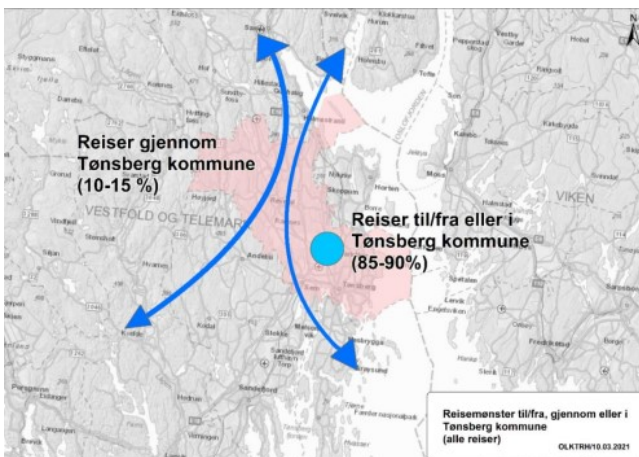
- Det er behov for bedre løsninger for bylogistikken i sentrumskjernen som ivaretar trafiksikkerhet, arbeidsforhold for sjåfører og bymiljøet.
- Kartlegge og vurdere behovet for ladeinfrastruktur på kommunal parkering.
- Sikker sykkelparkering er et viktig virkemiddel for å motivere folk til å sykle. 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

HVOR REISER PERSONER I TØNSBERG KOMMUNE

Av reisene fra Tønsberg er hovedtyngden turer som starter og slutter innad i det som var gamle Tønsberg kommune. Dette gjelder rundt 6 av 10 turer. Videre kommer rundt 2 av 10 turer fra Færder.

Figurene over viser reisestrømmer i, til og fra Tønsberg kommune.
Kilde: Mobilitetskartlegging Tønsberg, Rambøll (2021).



PARKERING VED OFFENTLIG FUNKSJONER SOM BARNEHAGER, SKOLER OG FRITIDSANLEGG

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 stopp- og hentesoner for levering av barn .

Enkelte anlegg har utfordringer med trafiksikkerheten rundt parkeringsløsningene. Det har over tid vært jobbet med ulike stopp- og hentesone-løsninger. Mange av løsningene er etablert slik at de har gitt begrenset fremkommelighet for myke trafikanter, og redusert grønt- og lekeareal.

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 frilufsloven, som forutsetter at overnattingsted skal ligge mer enn 150 meter 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.



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

(1.gangsbehandlet)

Arealdelen inneholder parkeringsnorm for byggeprosjekter i kommunen. Parkeringsnormen er vedlagt denne strategien og kan leses i kap. 5.

Den nye parkeringsnormen legger 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. Planen skal bidra til at kommen 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.

Mobilitetsplanen peker ut tre innsatsområder som er 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 mobilitetsstilbud 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 sensortechnologi 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 støybelastningen 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

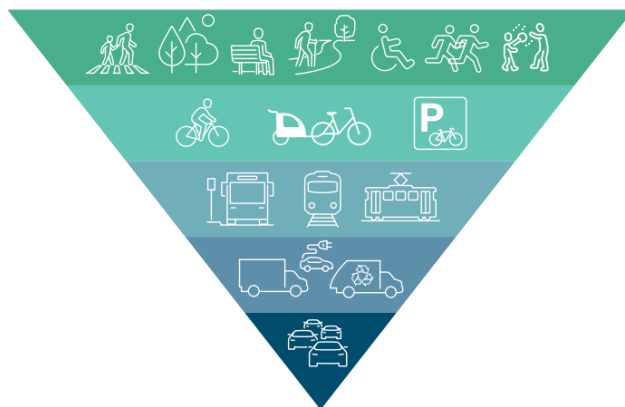
SLIK GJØR VI DET...

STRATEGIER

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

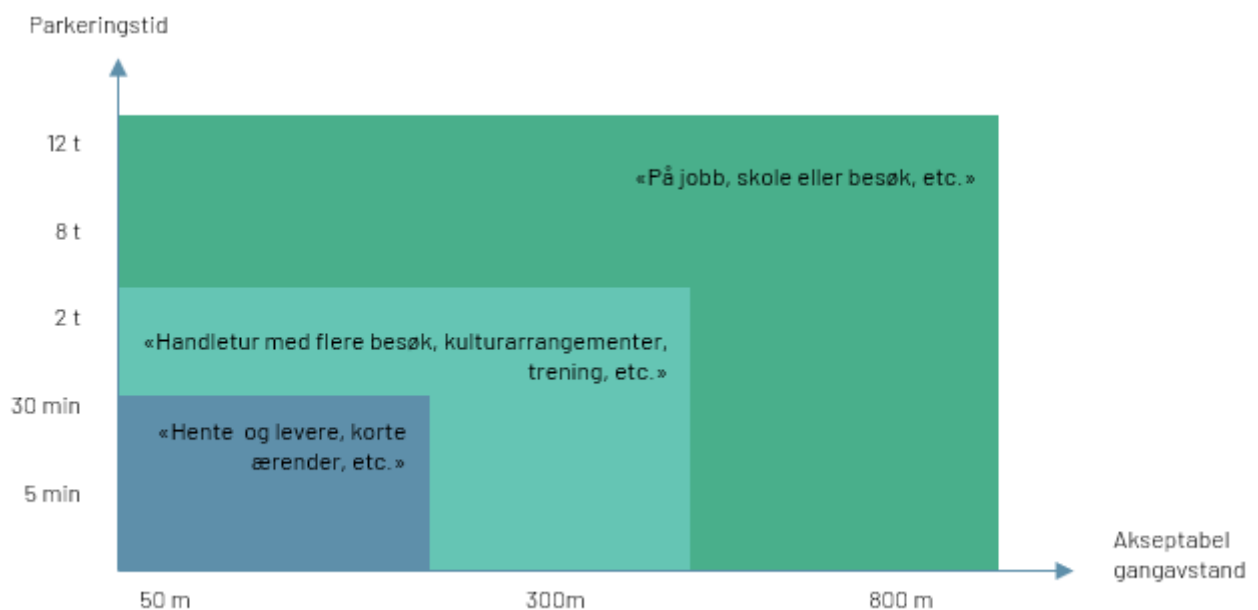
TRAFIKANTGRUPPER

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

KJØR
SAKTE
BARN
LEKER

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 FRITIDSANLEGG



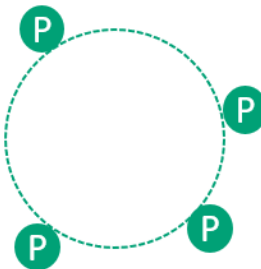
2 LEGGE TIL RETTE FOR PARKERING FOR FORFLYTNINGHEMMEDE, TJENESTE- OG VARELEVERING OG -HENTINGSENTRALT



3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUDET I SENTRUMSKJERNEN



4 SIKRE AREAL OG PLANLEGGE FOR PARKERINGSKAPASITET I RANDSONEN AV BYSENTRUM



#1 TILRETTELAGT OG TRYGG PARKERING RUNDT BARNEHAGER, SKOLER OG FRITIDSANLEGG

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Det er et nasjonalt mål at flere barn og unge er fysiske aktive. Å legge til rette for at det er trygt og attraktivt å gå og sykle til skole og aktiviteter er viktige for å lykkes.
- 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 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, etter prioritert tiltaksliste, 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 OG -HENTING SENTRALT

HVORFOR PRIORITERT INNSATSOMRÅDE:

- Det er utfordrende å gjennomføre både vare- og tjenestelevering og henting i deler av sentrum. Dagens løsning medfører dårlig trafiksikkerhet for myke trafikanter og dårlig arbeidsmiljø for sjåførene. Summen gir dårligere bymiljø.
- Stadig flere bor og jobber i sentrum, dette gjør at vare- og tjenestebehovet vil øke. Flere får også varer og tjenester levert hjem, eksempelvis hjemmetjeneste fra kommunen. Utfordringene antas derfor å øke ytterligere i årene som kommer.
- 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, sykkel og vare- og tjenesteleverandører i bykjernen .
- ⇒ Gågatene skjermes i størst mulig grad for nyttetraffic. 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 sambruk 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 .
- Etablering og drift av tygge sykkelparkeringer går fra pilot til ordinær parkeringsdrift.

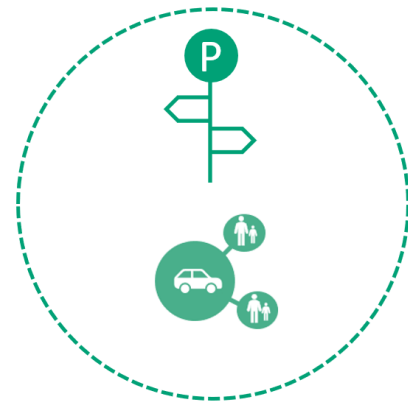
#3 TILGJENGELIGGJØRE PARKERINGSTILBUD I SENTRUMSKJERNEN

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.
- ⇒ 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 og veivisning om parkeringstilbudet.
- Basert på erfaring fra mobilitetspunktpilot bør tilrettelegging for delingsbiler vurderes videreført.
- Kartlegge og vurdere behovet for ladeinfrastruktur på kommunal parkering.



07 - 20

(09 - 20)

Lasteplass

Av- og pålesing
tillatt for



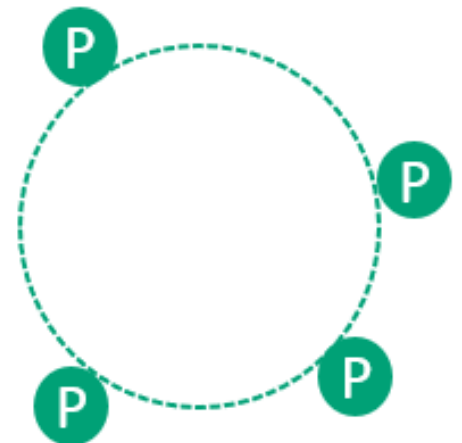
#4 SIKRE AREAL OG PLANLEGGE FOR PARKERINGS- KAPASITET I RANDSONEN AV BYSENTRUM

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 bolig gatene rundt sentrum reduseres for å bidra til tryggere ferdsel for barn og unge.



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.
- Legges 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.

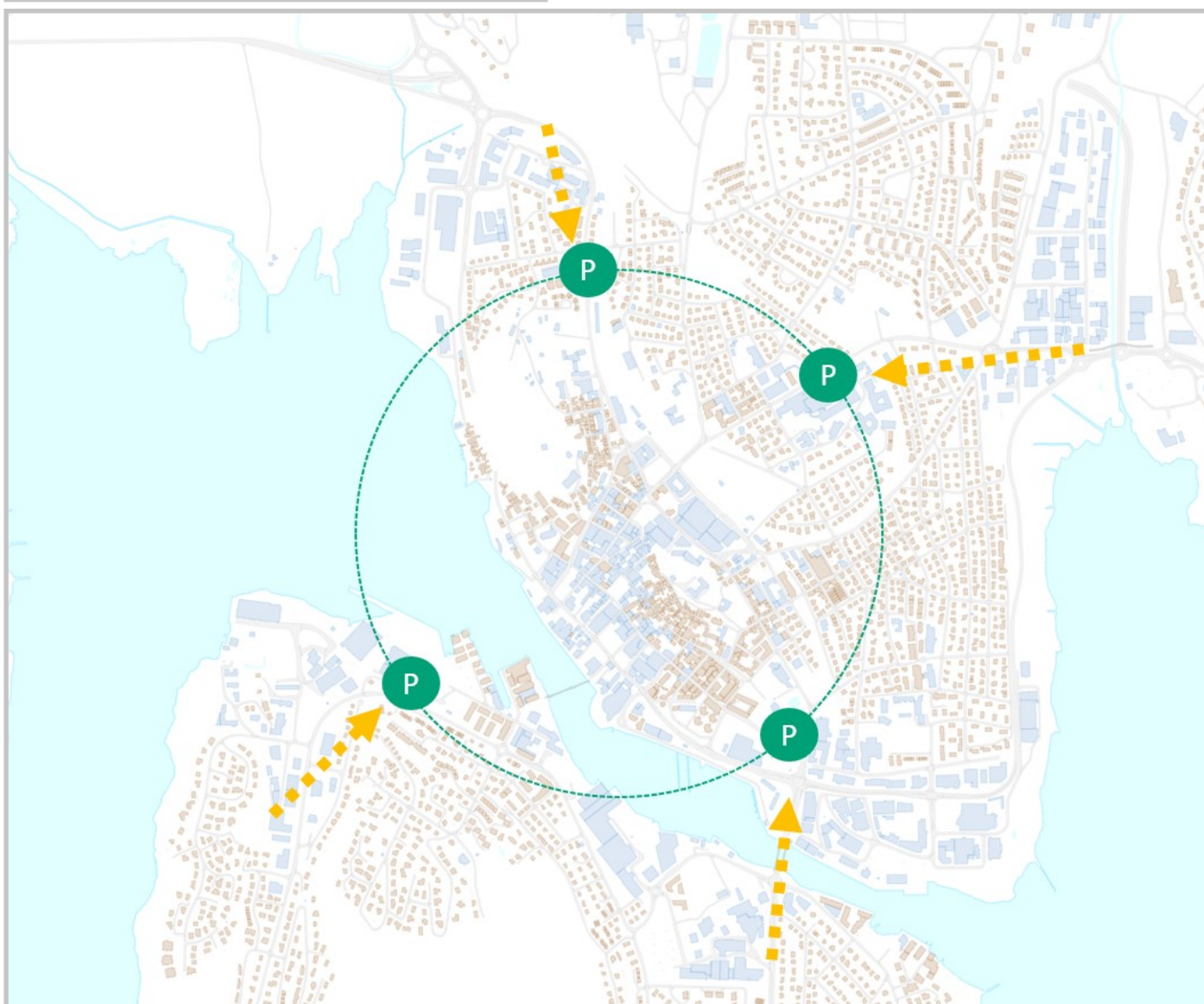
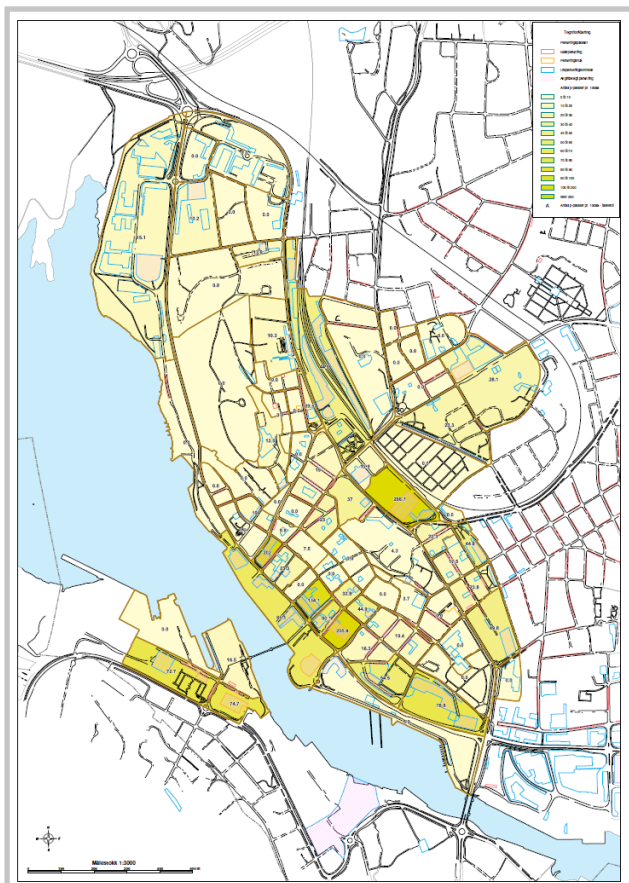
PRIORITERTE OMRÅDER FOR RANDSONEPARKERING

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

Innenfor de utpekte områdene eier kommunen selv følgende tomter med potensial for å tilrettelegge for økt parkeringstilbud: Eckerbergs gate (stasjonsområdet), Wilh Wilhelmsens vei (svømmehallen) og Munkegaten (Stjerneplassen).

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.



4

HANDLINGSPROGRAM

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

VEIEN VIDERE | DETTE PRIORITERER VI

Dette kapittelet beskriver tiltak som kan 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 fasilitere gode samhandlingsarenaer. Handlingsdelen omfatter derfor også strategier for gjennomføring.

ETABLERE PARERKINGSFORUM

Et nytt parkeringsforum skal bidra til samarbeid og realisering av tiltak i denne strategien. Kommunen tar regi til å opprette forumet.

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.

PILOTERE SMARTERE OG BRUKERVENNLIGE PARKERINGSLØSNINGER

Som grunnlag for å vurdere hvordan Tønsberg kan ta i bruk virkemidler for å etablere et smartere og mer brukervennlig parkeringssystem bør det 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.

HANDLINGSPROGRAM 2024-32

Forslag til handlingsprogram er omfattende og kommunen ber om innspill på hvilke tiltak som bør prioriteres i handlingsperioden.

INNSATS-OMRÅDE	TILTAK	BESKRIVELSE
#1	Prinsipp-løsninger for stopp- og hentesoner	Utarbeide prinsipløsninger for arealeffektiv stopp- og hentesoner som skal brukes ved kommunale anlegg, etter prinsipp i omvendt trafikkpyramide. Kan inngå som del av ny gatenormal.
#1	Bilfrie hjertesoner med stopp- og hentesoner	Kartlegge behov og utarbeide tiltaksliste for skoler og fritidsanlegg med behov for bilfrie hjertesoner med stopp- og hentesoner Opparbeide bilfrie hjertesoner med stopp- og hentesoner
#1	Sykkelparkering barnehage/skoler	Kartlegge behov og utarbeide tiltaksliste for sykkelparkering ved barnehager og skoler Opparbeide nye og oppgradere gamle sykkelparkeringer ved barnehager og skoler

INNSATS-OMRÅDE	TILTAK	BESKRIVELSE
#2	Pilot varelevering Storgaten	Etablere tilrettelagte vareleveringsarealer rundt torget
#2	Pilot parkeringsløsning for hjemmetjenesten i sentrum	Etablere tilrettelagte parkeringsløsning i dialog med hjemmetjenesten. Sambruk med flere leverandørgrupper (vareleveranse, håndverker og hjemmetjenester) bør vurderes.
#2	HC-parkering	Utrede behov for å optimalisere utforming og lokalisering av HC-parkering i bysentrum. Arbeidet bør inkluderes i revisjon av gatebruksplanen.
#2	Byterminal	Utrede mulighet for å etablere byterminal for omlasting fra store kjøretøy til mindre kjøretøy og/eller transportsykkel Tønsberg sentrum.
#2	Tygge sykkelparkeringer	Fra pilot til ordinær parkeringsdrift. Tilbudet videreutvikles for å imøtekomme behov.
#3	Smart informasjon/skilting	Utrede og implementere smarte digitale tjenester for optimalisere privat og kommunalt parkeringstilbud samlet
#3	Tilrettelegging for delingsmobilitet	Basert på erfaring fra mobilitetspunkt-pilot vurderes videreføring og utvidelse av parkering for delingsbil, også med ladeinfrastruktur.
#3	Ladeinfrastruktur	Kartlegge og vurdere behov for ladeinfrastruktur på kommunal parkering
#4	Nye parkeringsanlegg	Sikre areal og legge til rette for nytt mobilitetsanlegg innenfor stasjonsområdet.
		Bygge nytt mobilitetsanlegg
#4	Pilot tilgjengeliggjør randsoneparkering	Legge til rette for mikromobilitetsløsninger fra randsoneparkering («last-mile») fra/til Messeområdet

5

RETNINGSLINJER FOR UTBYGGERE

Parkeringsnorm og veileder | Kapittelet beskriver hvilke krav og retningslinjer som er gjeldende for utbyggere.

Del av kommuneplanens arealdel, 1.gangsbehandlet juni 2023. Arealeende planlegges vedtatt våren 2024.

IKKE INNSPILL PÅ DENNE DELEN

PARKERINGSBESTEMMELSER KOMMUNEPLANENS AREALDEL (1.GANGSBEHANDLET)

KLIMA OG MOBILITET

§ 32 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

§ 33 OPPSTILLINGSPASSER 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 tilgjengelig 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 utarbeides en veileder for mobilitetsutredninger i samarbeid med Vestfold fylkeskommune, som skal brukes som mal (bestemmelse §32-4). Veilederen kan også være en ressurs ved vurderinga av krav om parkering kan reduseres jamfør § 34-4.



§ 34 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
- 2) Parkeringsplassene skal:
 - a) være sikret rett til bruk for alle relevante brukere
 - b) ha god brukbarhet og andre kvaliteter

Parkeringsplasser til konsentrert boligbebyggelse og arbeids-/ publikumsbygninger bør lokaliseres og utformes i samsvar med Byggforskserien 312.130 eller tilsvarende standard.
- 3) 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.
- 4) 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.

§ 64 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 skal plasseres innen rimelig avstand fra bolig-, publikums- og arbeidsarealene, og med god tilgjengelig 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 utnyttning som for biloppstillingsplasser.
 - 3) Oppstillingsplasser for konsentrert boligbebyggelse, arbeidsbygninger og publikumsbygninger skal kunne låses til fast innretning, og minst halvpartene 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) maksimalt 1,5 plasser per 100 m² BRA i arbeidsbygninger i områder avsatt sentrumsformål
 - e) mellom 0,5 og 1 plass per 100 m² BRA i arbeidsbygninger i områder avsatt til andre formål enn sentrumsformål
 - f) 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
- Parkeringsplassene i §§64-4 og §64-5 skal:
- a. være sikret rett til bruk for alle relevante brukere
 - b. ha god brukbarhet og andre kvaliteter
- 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.

