

# Mulighetsstudie Tønsberg stasjonsområde

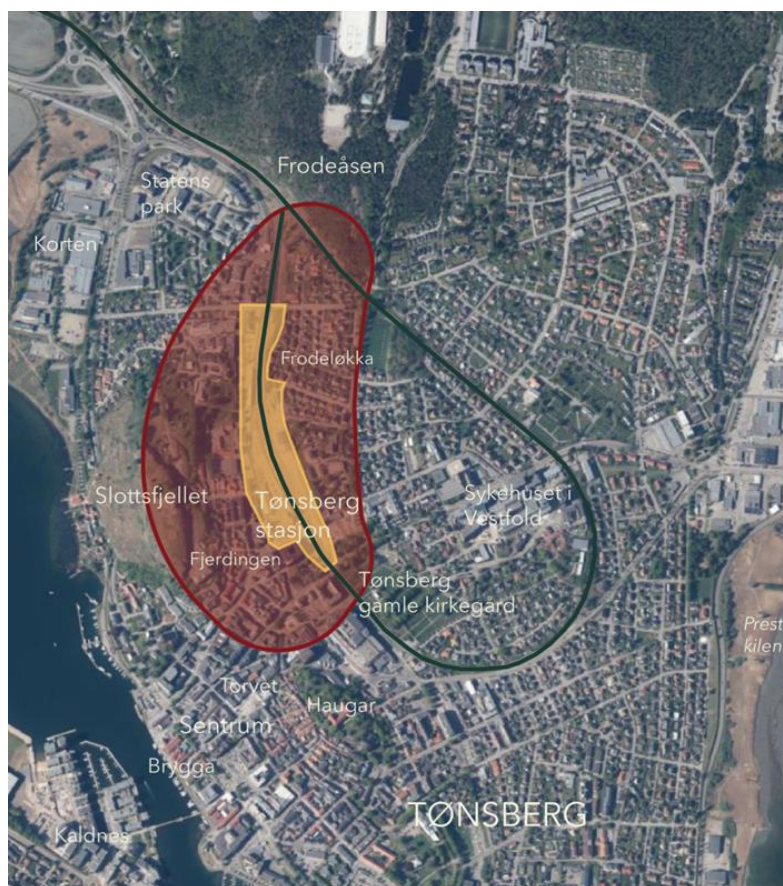
## Evalueringsrapport fra parallelloppdrag

02.04.2024

### 1.1. BAKGRUNN OG HENSIKT

BaneNOR eiendom og Tønsberg kommune inviterte til et parallelloppdrag for utvikling av stasjonsområdet i Tønsberg sommeren 2023. Målet med parallelloppdraget var å få innspill og ideer til helhetlig utvikling av de stasjonsnære områdene på øst- og vestsiden av dagens sporområde. Hensikt er å finne et robust hovedgrep og mobilitetsløsninger som styrker knutepunktet og integrerer området som en naturlig forlengelse av Tønsberg sentrum. Leveransene skal gi grunnlag for å utarbeide strategier og prinsipper for videre planarbeid.

**Planområde** strekker seg fra Eckersbergs gate i nord til Halfdan Wilhelmsens allé i sør, og avgrenses av Burmastien/Lerches gate i øst og Farmannsveien/Jernbanegaten i vest. I tillegg inngår tilgrensende veiareal for de fylkeskommunale veiene Jernbanegaten og Farmannsveien/Grev Wedels gate. Innenfor planområdet er det fire grunneiere; Bane NOR eiendom, Tønsberg kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune (veieier) og en privat eiendomsbesitter.



*Kart med planavgrensning og influensområde*

**Studiens influensområde** strekker seg utover denne avgrensningen, og spesielt viktig er (listen ikke uttømmende):

- Forbindelsesakser med omkringliggende nærområder, besøksattraksjoner som fylkesmuseet og Slottsfjellet, bysentrum og større arbeidsplasskonsentrasjoner som sykehuset og Korten/Statens park.
- Viktige landskapsrom og kulturhistoriske områder som Slottsfjellet, Løkken og Fjerdings (verneverdig boligbebyggelse mellom Slottsfjellet og stasjonen)
- Større grønnstruktur som Slottsfjellet og Tønsbergs Gamle kirkegård
- Omkringliggende bomiljøer med historisk kvartalsstruktur
- Tomt for nytt Tinghus og kommunale tjenestetilbud i Familiehuset og Knappløkka barnehage (planlagt utvidet).

### **Hovedmål for mulighetsstudiet**

*Vise et byplangrep som gir et godt og effektivt knutepunkt  
med god mobilitet for alle trafikanter samtidig som det  
sikres en helhetlig og bærekraftig byutvikling i sammenheng  
med Tønsberg sentrum.*

## **1.2. OVERORDNEDE FØRINGER**

De viktigste overordnede føringene ligger i mål for arealforvaltningen i kommuneplanens samfunnsdel:

- sørge for klima- og miljøvennlig vekst og utvikling
- bidra til helsefremmende, inkluderende og trygge lokalsamfunn
- styrke Tønsberg som et attraktivt og urbant by- og regionsenter
- ivareta vår historie og kulturarv
- samarbeide med innbyggere, næringsliv, frivillighet, forskningsmiljøer, regionale myndigheter og nabokommuner.

I tillegg finnes flere strategidokument og temaplaner med relevans for oppdraget.

Hovedformål til Bane NOR eiendom er å legge til rette for at flest mulig mennesker tar toget samt at utviklingen skal ha en kommersiell avkastning som styrker statskassen.

## 1.3. PROSESS OG MEDVIRKNING

### 1.3.1. Oppstart

Oppgaveprogrammet er utarbeidet av BaneNOR eiendom og Tønsberg kommune med bakgrunn i overordnede føringer, stedsanalyse (Asplan Viak, 2023) og innspill fra Vestfold fylkeskommune (workshop 15.05.2023). Det har også vært avholdt informasjonsmøte med innbyggere i Tønsberg hvor det var mulighet til å komme med innspill som kunne være relevante for parallelloppdraget.

### 1.3.2. Delseminar 1 og 2

- Presentasjon av foreløpig hovedgrep, gitt tilbakemeldinger fra prosjektgruppa
- Eget midtveisseminar med søkelys på helhetlig mobilitetsløsninger for området

### 1.3.3. Sluttleveranse

Sluttleveranse ble presentert for prosjektgruppa, de tre teamene og ordfører/utvalgsleder i Tønsberg.

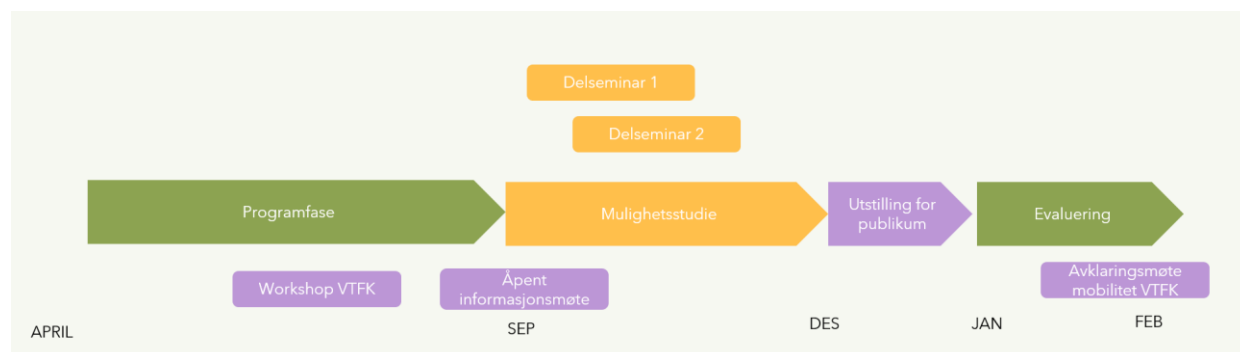
Etter leveranse ble de tre forslagene utstilt på Tønsberg bibliotek, og innbyggere invitert til å gi innspill under utstilling av de tre forslagene (desember - januar). Oppsummering av innspill er presentert i kapittel 1.3.4.

### 1.3.4. Evalueringsprosess

Evalueringsprosessen ble igangsatt januar 2024, etter innspillfrist for innbyggere.

Mulighetsstudiet har vært styrt av en programgruppe med deltakere både fra Bane NOR eiendom (BNE) og Tønsberg kommune, der BNE har vært hovedoppdragsgiver og Tønsberg kommune administrativ samarbeidspart. Evalueringen av forslagene har foregått gjennom flere arbeidsmøter med programgruppen. Asplan Viak AS og Enkime AS har styrt prosess, bistått med evaluering og prinsippavklaringer samt utarbeidet rapport.

Som del av evalueringsprosessen er det avholdt eget møte med Vestfold fylkeskommune, som er veieier for tilgrensende veier og drifter av kollektivtilbud på den fremtidige gateterminalen på stasjonsområdet. Temaet for møtet var hensyn til gjennomførbarhet og overordnede krav.



Skisse av prosess der lilla bokser viser ekstern involvering/medvirkning.

### 1.3.5. Oppsummering innspill til utstilling

#### STATISTIKK OG SVAR:

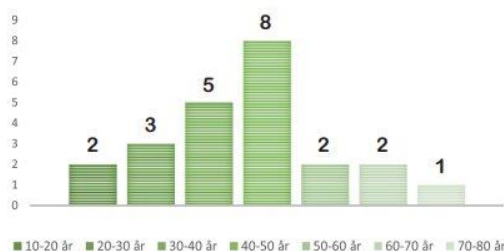


##### 1. ANTALL INNSPILL:

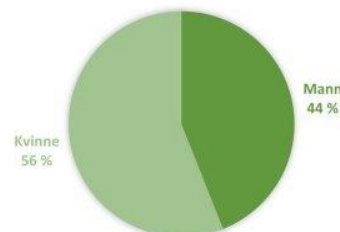


30 Stk. fordelt på 25 personer

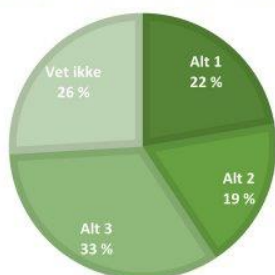
##### 2. FORDELING ALDER:



##### 3. FORDELING KJØNN:



##### 4. HVILKET FORSLAG BIDRAR BEST TIL Å STYRKE TØNSBERG SOM ATTRAKTIVT OG URBANT BY- OG REGIONSENTER:



■ Alt 1 ■ Alt 2 ■ Alt 3 ■ Vet ikke

##### 5. HVA LIKTE DU MED DITT FORETRUKNE ALTERNATIV?

###### ALTERNATIV 1

- Ser storby ut
- Eksklusivt
- Mobilitetpunktet
- Museumsparken
- Gode grønne løsninger
- Ser mest parkisk ut
- Syns det ser penest ut
- God plassering av kontorer, handelssenter og kafeer

###### ALTERNATIV 2

- Fine takkonstruksjoner
- Møteplassene
- Grønne arealer
- Sykkelløsning
- Flottest arkitektur
- Grønne tak med dyrking
- Aktivitetspark
- Aktivitetshus

###### ALTERNATIV 3

- Koselig "Vibe" og følelse
- Trivsel
- Mange kafeer
- Spennende løsninger
- Spenstigst, men litt for høy utnyttelse. Best potensiale.
- Mer tradisjonelle bygninger, mindre skala
- Materialbruk og respekt for omgivelsene
- Integrering i området
- Skråtak og bar på takterrasser
- Passer best inn i Tønsberg
- Fornuftig utvidelese av sentrum

Oppsummering av deler av spørreskjema. Alt1 - Jernbaneparken, Alt2 - Tun, Alt3 - Varig

I kommentarer trekker mange frem viktigheten av at vise hensyn til den eksisterende stasjonsbygningen, som et viktig landemerke og identitetsbygger for området. Naturlig nok er mange opptatt av bygningenes utforming og høyder. Her fremheves ønsker om tradisjonell materialbruk og lavere bygg.

Flere påpeker nødvendigheten av å ikke ta vekk alle parkeringsplasser ved stasjonen. Bilkjøring til stasjonen er viktig for mange pendlere med bakgrunn i antall togavganger og manglende korrespondanse med buss, samt at flere har ærender langs veien, bla levering i barnehage.

Trær og grønt fremheves som viktigste kvalitet for fremtidige byrom, tett fulgt av lek og aktivitet samt cafe, eller lignende i tilgrensende bygninger.

På østsiden vises det til viktigheten av Burmaveien som kommunikasjonsakse for myke trafikanter samt at hensyn og tilpassing til eksisterende boligbebyggelse er viktig å ivareta. Området er sårbart for økt trafikk og det ønskes ikke grep/formål som legger til rette for økt trafikkmengde gjennom området.

## 1.4. EVALUERINGSKRITERIER OPPSUMMERT

### Hovedgrep og stedstilpassing

Følgende kriterier er lag til grunn:

- Et hovedgrep som hensyntar områdets funksjon som knutepunkt, gode byrom og kantsoner, samt god arealeffektivitet og styrker bærekraftig utvikling (miljø, sosial, økonomi)
- Behandle området som en utvidelse av sentrum mot nord og bidra til å styrke Tønsberg som et attraktivt og urbant by- og regionsenter (levende, attraktivt, urbant). Identitet som sikrer både noe kjent (historie, kulturarv) og noe nytt – vekke nysgjerrighet.
- Sikre både fysiske og visuelle koblinger gjennom videreføringer av eksisterende byvev.
- Bryte ned sporområdet som barriere og bevare det intime landskapsrommet. Ivareta siktlinjer som sikrer synlighet av Slottsfjellet og tårnet.
- Bebyggelse/arkitektur som viser gjenkjennbar skala og sikrer et høydekonsept som viser bevissthet til omkringliggende bebyggelse, viktige landskapsrom og landemerker som Slottsfjellet.

### Mobilitet og logistikk

Følgende kriterier er lag til grunn:

- Et mobilitetsgrep som baseres på mobilitetspyramiden, med prioritering av myke trafikanter (både som reisende til området og internt for fremkommelighet på området) og sikrer et effektivt knutepunkt med sømløse overganger mellom ulike reisemiddel.
- Mobilitetsgrepet vil danne grunnstammen i områdets utvikling og henger tett sammen med terrenghåndtering og kvartalsstørrelser for å sikre god gjennomførbarhet.
- Systemet bør styrke atkomst for privatbilisme fra nord som avlaster bilbruk i sentrum og press på jernbaneovergangen.
- System for myke trafikanter bør styrke kobling til sentrum, Statens park og sykehuset. For å understreke utvidelse av sentrum, og bygge videre på kommunens mobilitetsplan, prioriteres GS til sentrum via Stoltenbergparken. Farmannsveien håndteres som bygate.

### Gjennomførbarhet

Følgende kriterier er lag til grunn:

- Områdets langsiktige utvikling krever fleksible løsninger og mulighet for trinnvis utvikling av både mobilitet og øvrig stedsutvikling. Avhengigheter, særlig til løsninger utenfor prosjektet, bør unngås.

- Arealeffektive løsninger med sambruk og fornuftig utnyttelse av areal innenfor gitte byggegrenser.



## 2. Parallelloppdrag - evaluering og føringer for veien videre

### 2.1. TEAM



#### **Tønsberg Jernbanepark**

DRMA Arkitekter

1:1 Landskap

Urban creators - Mobilitet



#### **TUN**

Add Arkitekter

BOGLE Landskap

Rambøll - Mobilitet



#### **VARIG**

DARK Arkitekter

LARK Landskap

Rambøll - Mobilitet

Its tomorrow - Mobilitet

Presentasjoner av de tre mulighetsstudiene med analyser og innhold kan leses her: [Mulighetsstudie Tønsberg stasjonsområde \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

## 2.2. HOVEDGREP OG STEDSTILPASSING

Hva som utgjør et godt hovedgrep er sammensatt, og grep for mobilitet er premissgivende. Et godt hovedgrep viser hensyn til omgivelsene og fletter området godt sammen med den øvrige byen, både gjennom bebyggelsesstruktur og fremheving av viktige landskapsrom. Kvaliteter i mellomrommene gir en attraktiv og levende by. I innspill til utstillingen fremheves at vegetasjon og trær er kvaliteten som gis høyest prioritet for innhold i byrom.

Samtlige forslag svarer godt på forståelsen av stedet, byen og viser analyser på hvordan området vil henge sammen med øvrige sentrum. Utnyttelsen er høy, men likevel tilpasset omgivelsene med høydeforskjeller og arkitektoniske tilpassinger. De tre besvarelsene har flere fellestrekk, men også særgrep som gir godt grunnlag for diskusjon om struktur, lokalisering av funksjoner og avgrensning av planområdet.

### Siktlinjer

Slottsfjellet og tårnet er viktige identitetsmarkører for Tønsberg og siktlinjer fra perrong/atkomst i både øst og vest prioriteres. Siktlinjer lokalt, mellom øst og vest, er også viktig for å underbygge området som et helhetlig byområde. Her vil synlighet til gangatkomster øst og vest samt synlighet til grønne landskapsrom (utover Slottsfjellet) bli prioritert. Siktlinjer mot Slottsfjellet og landskapselementer i øst er hensyntatt i samtlige tre besvarelser, men med litt ulike standpunkt og prioriteringer. (...) På bakgrunn av besvarelsene vil det jobbes videre med siktlinjer og optimalisere plassering av allmenninger og byrom slik at disse bygger opp om prioriterte siktlinjer og forsterker koblinger til nærliggende målpunkter samt bryter ned opplevelsen av jernbanen som barriere.

### Kvartalsstruktur og bygningsvolum

Kvartalsstørrelse må vurderes ut fra hensiktsmessig størrelse for kontorbygg. Samtidig er det ønskelig med en mest mulig oppbrutt struktur som sikrer transparens i området. Dette må vurderes videre sammen med høydekonsept og siktlinjer. Samtlige forslag viser allmenning/byrom som forsterker tursti mot Løkken og Slottsfjellet. Dette er et viktig grep som søkes ivaretatt.

Det er vist noe ulike konsept for høyde, men samtlige har vist en tilpassing og forståelse av omgivelsene. Dette er ikke nærmere evaluert men vurdering av et overordnet høydekonsept vil være del av oppfølgende arbeid.

Det er kommet innspill om at det er vanskelig å orientere seg når man ankommer Tønsberg stasjon, Områdets struktur bør derfor prioritere god lesbarhet og orientering (wayfinding) ved ankomst til stasjonen. Dette gjelder både innover i området og mot sentrum, der gangatkomst over Stoltenbergparken prioriteres slik at besøkende ledes denne veien fremfor via Tollbodgaten .



Besvarelsene har tilnærmet seg østsiden noe ulikt. Området er smalt og det er vanskelig å oppnå optimale strukturer. En helhetlig vurdering av området mot Stenmalveien vil være en god innledning til videre planlegging av denne siden, og viser at BaneNORs eiendom på østsiden vil kunne optimaliseres ved å utvide planavgrensningen. Flytting av Burmaveien nærmere jernbanen, anbefales videreført som del av hovedgrep på østsiden. Foreløpig vurdering er at dette gir en mer optimal plassering av bebyggelsen med tanke på støy, og dermed boligkvalitet, samt god utnyttelse av byggegrense mot banen.

### Bebyggelsens utforming

Ut fra innspill til utstillingen er det tydelig at «folket» setter pris på bygninger med oppbrutte former, både tak med knekk og kuttete hjørner. Dette bryter ned skalaen på større bygninger og er et godt grep for skalatilpassing i kombinasjon med høy tetthet.

Rivning av tilbygg stasjonsbygningen er foreslått av samtlige team. Dette vurderes som en god løsning for bedre lesbarhet og kontakt ankomst og plattform, samt fremhever identiteten til selve stasjonsbygningen.

Alle teamene har fine betraktninger rundt arkitektonisk uttrykk som spiller videre på Tønsbergs kvaliteter, særtrekk og identitet. Besvarelsene er noe begrenset i å vise og forklare hvordan og hvorfor dette kan forvaltes og komme til uttrykk i området. Stedegenhet i form og uttrykk på bebyggelse og i uterom må utredes videre i kommende prosess.

### Grønnstruktur

Alle tre besvarelser har foreslått overvannsløsninger og grønnstruktur mot jernbanesporene, men det er forskjell på hvor stor del det utgjør av det overordnede konseptet. Forslagene diskuterer i mindre grad hvordan eksisterende grønne kvaliteter i området/omgivelsene kan ivaretas og/eller fremheves gjennom utviklingen. Forslagene går heller ikke nærmere inn på lokale forutsetninger for vegetasjonsvalg etc.

Grønnstruktur som en bærende del av et helhetlig konsept er interessant og bør være grunnlag for videre arbeid. Oppfølgende vurderinger bør legge vekt på grønnstrukturens rolle, forutsetninger, betydning og potensialer for struktur og kvaliteter i byrom

### Samlet vurdering

Ut fra en samlet vurdering, og utvalgte prioriteringer, som er presisert over, er det ikke et hovedgrep som samlet sett skiller seg ut. Samtlige forslag viser både gode, og mindre gode, løsninger.

DRMA foreslår etablering av en "jernbanepark" langs sporområdet på begge sider. Dette konseptet hever frem hvordan grønnstrukturen kan få en viktig rolle på kort og lang sikt i området for å skape tydelige kvaliteter og områdeidentitet samtidig som funksjonelle behov til overvannsbehandling etc. ivaretas på en integrert måte.). Add og DARK viser også et grøntområde langs sporene som både sikrer grønn kvalitet og håndtering av overvann. Selv om det ikke er fremhevet som del av konseptet oppfattes denne løsningen som godt fundamentert gjennom de tre forslagene. Områdets smale

tverrsnitt, og kvartalenes byggbarhet samt intern logistikk og mobilitet utfordrer hvor mye «park» som blir igjen, men selve konseptet ønskes videreført.

DARK viser en god helhetlig tilnærming og forsterket kobling til sykehuset gjennom utvidet planområde på østsiden. Selv om prosjektet og BNE ikke styrer over dette området anses det som et godt innspill for å finne endelig organisering.

Siktlinje til Slottsfjellet fra stasjonen, og undergang på vestsiden, er tydelig definert og prioritert i strukturen til DARK. Denne siktlinjen er en av de som vurderes som høyest prioritert.

Konsept for volum og bebyggelsesstruktur med oppbrutte kvartaler som vist i forslag til Add styrker «way finding» og transparens i området, samtidig som det tilrettelegger for en viss fleksibilitet i videre vurderinger av hensiktsmessige størrelser på volumer i forhold til marked, byggetrinn, rasjonalitet og gjennomføringsøkonomi.

Både DARK og Add har vist flytting av Burmaveien nærmere jernbanesporet, noe som ivaretar god bokvalitet, effektiv utnyttelse av byggegrense og bedre helhetlig utvikling. Add har i tillegg en interessant boligstruktur som følger opp dette.

## 2.3. MOBILITET

De tre besvarelsene gir ulike svar på mobilitetsløsningene i området som har gitt nyttig bredde og et godt diskusjonsgrunnlag for vurdering av fordeler/ ulemper ved ulike løsninger.

### Sykkel

Løsning for sykkel er en viktig premissgiver for grepet, besvarelsene viser tre ulike løsninger; tosidig sykkelfelt i Farmannsveien, sykkelvei på østsiden av Farmannsveien, og sykkel i shared space langs jernbanen øst for ny bebyggelse. Alle løsningene har både kvaliteter og ulemper, men det vurderes at sykkel i shared space langs jernbanen er det mest fordelaktige av flere årsaker:

- Mulighet til tidlig etablering av system, uavhengig av opparbeidelse av Farmannsveien
- Gir østsiden av bebyggelsen en viktig rolle - gir insentiver for å tillegge denne siden oppmerksomhet i forhold til utforming og programmering – ingen baksider.
- Utnytte et allerede trangt snitt mellom Farmannsveien og Jernbanen på mest effektiv måte (ref byggegrenser).
- Mulighet til å etablere en attraktiv sykkelrute nord-syd.
- Tett kobling mellom sykkel og jernbane - underbygger mobilitetspyramiden i forhold til tilgjengelighet og synlighet.

I det videre arbeidet er det viktig å sikre gode påkoblingspunkter til allerede etablerte hovedtraseer slik at sykkelaksen blir en naturlig del av et samlet mobilitetssystem for Tønsberg by.

Lokalisering av parkering for sykkel anbefales tett på stasjonen / kulvert på både øst og vestsiden. Det bør studeres videre hvordan man kan utnytte terrengforskjeller og mørke arealer for å tilby et

attraktivt parkeringstilbud for sykkel. Det vurderes ikke som hensiktsmessig å bruke lyse arealer som er attraktive for andre typer bruk til sykkelparkering.

### Buss og taxi

Alle forslagene viser ny gateterminal for buss i Jernbanegaten med ulike grader av prioritering av gaten til trafikantgrupper. Bredden i besvarelsene har her gitt godt diskusjonsgrunnlag for vurdering og anbefaling av løsning. Samtidig som bussfunksjonen og gateterminal skal prioriteres er det tydelig at tverrsnittet mellom jernbane og stasjonskvartalet blir viktig også for å underbygge stasjonsfunksjon og tydelige forbindelser/sammenhenger for myke trafikanter fra stasjonsområdet til Stoltenbergparken og videre mot byen. Det anbefales å legge til rette for en kompakt og effektiv busstasjon med tre kjørebaner og basert på "first-in-first-out" prinsippet. Dette samler busstilbudet konsentrert tett på stasjonen og gir rom til god tilrettelegging for myke trafikanter på begge sider av Jernbanegaten.

På bakgrunn av besvarelsene vurderes det som hensiktsmessig at Jernbanegaten forbeholdes buss og taxi og stenges for privatbiler (med unntak av adkomst til p-kjeller stasjonskvartalet). Kryss Jernbanegaten/ Grev Wedels gate bør strammes opp og gis en kompakt og bymessig utforming. Taxi bør vurderes om løses tilstrekkelig ved å legge til rette for kantstopp i Jernbanegaten nord for Stasjonskvartalet.

### Kiss n' ride

Forslagene og prosessen har vist en bredde i mulige løsninger for Kiss n' ride og har gitt et godt vurderingsgrunnlag. Samlet vurderes at Jernbanegaten bør forbeholdes buss og taxi uten tilgang for privatbil og stasjonstorget forbeholdes myke trafikanter. Basert på forslagene anbefales å legge til grunn følgende for videre prosess:

- Kiss n' ride lokalisert mot nord med direkte adkomst fra Farmannsveien. Søke synergier/ sambruksfordeler med Slottsfjellmuseet og unngå større terrengforskjeller. Nøyaktig lokalisering og utforming må vurderes med hensyn til avstand til stasjon/perrong/kulvert.
- Lokalisering som skaper flere positive effekter: utnytte tomt på sitt smaleste/mindre egnet for optimale kontorbredder, understøtte visuelle og fysiske forbindelser på tvers i landskapsrommet, understøtte/forsterke viktig eksisterende bebyggelse og landskap.
- Vurdere videre muligheter for kiss n' ride integrert i byens øvrige system og redusert dimensjoneringsbehov for plass i nord. Eksempelvis: vurdere videre mulighet for å integrere i Tollbodgaten mellom Stasjonskvartalet og Stoltenbergparken, vurdere videre mulighet for kantstopp i Farmannsveien, vurdere mulighet for noe tilrettelegging på østsiden av jernbanen med utsjekk kapasitet i Erlandsens gate (atkomst Halfdan Wilhelmsens alle ikke aktuell).

### Nyttetraffikk/ varelevering

Ingen av forslagene har vist en fullgod løsning for håndtering av nyttetraffikk men har alle vist ulike løsninger som er verdifulle som alternativstudier for videre vurderinger. Nærmere definisjon av program i bebyggelsen vil gi bedre grunnlag for å beskrive omfang og hyppighet for nyttetraffikk som dimensjonerende grunnlag, men i utgangspunktet er det ønskelig å studere videre mulighet for å

etablere et robust "byprioritert" system som kan fungere i ulike scenarier for programmering/kapasitetsbehov. Foreløpig vurderes det som interessant å undersøke videre mulighet for å løse nyttetraffikk på østsiden av bebyggelsen mot Jernbanen i shared space med sykkelrute gjennom området, det er også ønskelig å vurdere videre mulighet for varelevering i kantstopp langs Farmannsveien og eventuelle last-mile løsninger. En viktig premiss er at shared space på østsiden av bebyggelsen er gjennomkjørbar for å sikre best mulig fleksibilitet. Terrengoppbygninger etc må derfor unngås.

### Buss for tog

Løsning for buss for tog har vært en del av oppgaven og besvarelsene har gitt nyttig grunnlag for å vurdere muligheter og begrensninger. Studiene viser at buss for tog ikke nødvendigvis må løses innenfor planområdet, men heller se på hvordan dette kan løses innenfor byens eksisterende trafikksystem. For videre arbeid anbefales det å gjøre nærmere vurderinger av hvordan dette kan løses, bla som del av fremtidig gateterminal i Jernbanegaten. Gjennom å sikre gjennomkjørbar shared space gjennom området er fleksibiliteten for buss for tog med internløsning også til stede.

### Parkering og mobilitetshus

To av besvarelsene har "beholdt" mobilitetshus i samme lokalisering som vises i mulighetsstudiet for mobilitetshus av jaja arkitekter, mens en av besvarelsene har foreslått å etablere mobilitetshuset mer sentralt i planområdet, omtrent vis-a-vis Slottsfjellmuseet. Mobilitetshus som funksjon eller lokalisering er ikke konkludert og må vurderes nærmere i kommende prosess. Foreløpig vurderes realismen i et mobilitetshus sentralt i området som usikkert på grunn av dybde mellom byggegrenser her. Lokalisering i nord mot Eckerbergsgate er interessant å studere videre, og vurderes foreløpig å understøtte mobilitetstpyramiden godt med bil lokalisert lengst vekk fra stasjonen samtidig som (gang-)avstand til stasjonen er akseptabel. Lokaliseringen vurderes også som hensiktsmessig i forhold til effektiv trafikkavvikling mot sentrum.

### Østsiden og Burmaveien

Besvarelsene viser ulike mobilitetsløsninger på østsiden av jernbanen som har vært nyttig for vurderinger og anbefaling for videre retning. Det vurderes som lite realistisk å ha adkomst til området med bil/buss fra Halfdan Wilhelmsens allé. Adkomst / trafikal betjening av området vurderes å måtte håndteres fra Frodegaten / Erlandsens gate nord i området, men det må vises forsiktighet rundt økt trafikkmengde i Erlandsens gate. Det vurderes også som hensiktsmessig å flytte Burmaveien til vestsiden av ny bebyggelse, innenfor byggegrensen fra jernbanen. Videreutvikling av grep for østsiden bør vektlegge hvordan kulverten kan tilgjengeliggjøres som en viktig byforbindelse øst-vest og bør legge til grunn at utviklingen må skape/ forsterke forbindelser for myke trafikanter i retning sykehuset.

### Samlet vurdering

Alle har svart tilstrekkelig på mobilitet og flere elementer er likelydende i besvarelsene. Alle forslag har løsninger som anbefales å ta med videre for videre utredning og vurdering. Samlet vurderes DRMA å ha svart best ut mobilitet på vestsiden av jernbanen og det anbefales også å legge

besvarelsens forslag om "mobilitetsglede" til grunn som en strategi for videre utvikling. Øst for jernbanen vurderes Add og DARK å ha presentert de beste forslagene med noenlunde like løsninger.

## 2.4. GJENNOMFØRING

Under presenteres evaluering av løsninger fra parallelloppdraget ut fra avhengigheter og praktisk gjennomførbarhet. Konkrete tiltak for gjennomføring diskuteres ikke her, men vil være en viktig del av den videre prosessen. Det har i evalueringen vært viktig å redusere avhengighet mellom ulike beslutningstakere og rettighetshavere.

Området vil utvikles over lenger tid og må kunne deles opp i flere byggetrinn uten for store avhengigheter eller initierende kostnader. Fleksibilitet med mulighet for tilpassinger til fremtidige samfunns- og markedsendringer er avgjørende. Tilrettelegging for sambruk og deling av arealer og funksjoner både innvendig og utvendig vil i tillegg til lavere kostnader også gi en mer levende bysituasjon. Dette er lite diskutert i de tre mulighetsstudiene men vil være viktig å ha med i videre vurderinger.

Foretrukne løsninger trukket frem for hovedgrep og mobilitet er også tett koblet til gjennomførbarhet, og vurderinger under er derfor delvis overlappende med innledende vurderinger.

### Rekkefølgekrav og kiss & ride

Det foreligger et rekkefølgekrav om en ny atkomst, med kiss & ride, som er knyttet til ferdigstilling av utbygging av nytt sporområdet. Atkomst og kiss & ride bør derfor være mulig å ferdigstille sommer 2025. Kiss & ride bør ikke være avhengig av tilgrensende bebyggelse eller etablering av ny bussløsning i Jernbanegaten. Kiss & ride ved museumsplassen er ikke avhengig av ny struktur i Jernbanegaten og låser heller ikke området med nivåforskjeller eller kobling til bygninger og anses derfor som best egnet for tidlig etablering.

### Arealeffektivitet og byggegrenser

Arealeffektiviteten er noe utfordrende med tanke på byggbare tomter i et smalt tverrsnitt. God utnyttelse og fornuftig bruk av byggegrense langs sporområde er derfor viktig. Shared space, samt raus grønnstruktur for bla overvann i denne sonen, samt flytting av Burmaveien på østsiden viser en god disponering av disse arealene.

Etablering av et mobilitetshus vil kunne utvikles som et eget frittstående prosjekt og plassering bør derfor ikke skape avhengigheter for resterende del av området. Plassering i nord, med direkte kobling til Eckersbergsgate støtter opp om dette.

### Fylkeskommunal infrastruktur

Planområdet omfatter arealer utenfor prosjektets tiltaksgrense, og samtlige forslag omfatter endringer av det fylkeskommunale veisystemet, bla med etablering av ny gateterminal i Jernbanegaten. Dette er i tråd med overordnede føringer for fremtidig trafikksystem, men gjennomføring er i utgangspunktet



et fylkeskommunalt ansvar og henger sammen med fremdrift for tiltak i Bypakke Tønsberg-regionen. For å sikre en helhetlig utvikling med samkjørte løsninger er dialog med både fylkeskommunen og kommunen som rettighetshavere og beslutningstakere viktig. Det bør bli vurderes modeller for gjennomføring og hvordan området skal fungere før og etter ny gateterminal, inklusive oppstramming av kryss Jernbanegaten/Grev Wedels gate. Ingen av besvarelsene drøfter hvordan området kan brukes i en overgangsfase og dette bør analyseres nærmere.

Tosidig GS-løsning langs Farmannsveien vil kreve opparbeidelse av hele veien, og dermed et større inngrep og involvering i arealer på fylkeskommunal grunn. Hovedløsning for sykkel internt på området, og en enklere fortausløsning langs Farmannsveien som understreker veien som bygate, anses derfor som enklere for gjennomføring uten større avhengigheter. Dialog med kommune og fylkeskommune vil være viktig også for dette punktet, da hensikten er at sykkeløsningen skal inngå som en del av et helhetlig mobilitetssystem.

### Samlet

Kiss and ride ved museumsplassen (som vist i forslag til DRMA) er ikke avhengig av ny struktur i Jernbanegaten og låser heller ikke området med nivåforskjeller eller kobling til bygninger og anses derfor som best egnet for tidlig etablering.

Et smalere tverrsnitt på Farmannsveien gir noe mer fleksibilitet til kvartalsdybde, og en ensidig fortausløsning på østsiden kan etableres uavhengig og i direkte tilknytting til prosjektet. Her vurderes DRMA's løsning som enklere for gjennomføring.

Samtlige forslag viser en god bruk av byggegrense på vestsiden, men Add og DARK har en mer hensiktsmessig bruk på østsiden.

Bebyggelsesstruktur med oppbrutte kvartaler som vist i forslag til Add vurderes å gi en enklere gjennomførbarhet for en trinnvis utbygging, samt større fleksibilitet.

### 3. Videre arbeid

De tre mulighetsstudiene utgjør samlet et meget godt grunnlag for utvikling av stasjonsområdet. Leveransene har både likheter og ulikheter, men ingen skiller seg tydelig ut med et foretrukket helhets- og mobilitetsgrep. Mulighetsstudiene, og vurderingene i denne rapporten, videreføres nå som idégrunnlag for å lande et foretrukket overordnet helhetsgrep samt prinsipper for utvikling. Det utarbeides et strategi- og prinsippdokument som grunnlag for etterfølgende planprosess. Det er per nå ikke avklart endelig planform (områdeplan/detaljregulering). Samarbeidet i programgruppen videreføres inn i det innledende planarbeidet.

