

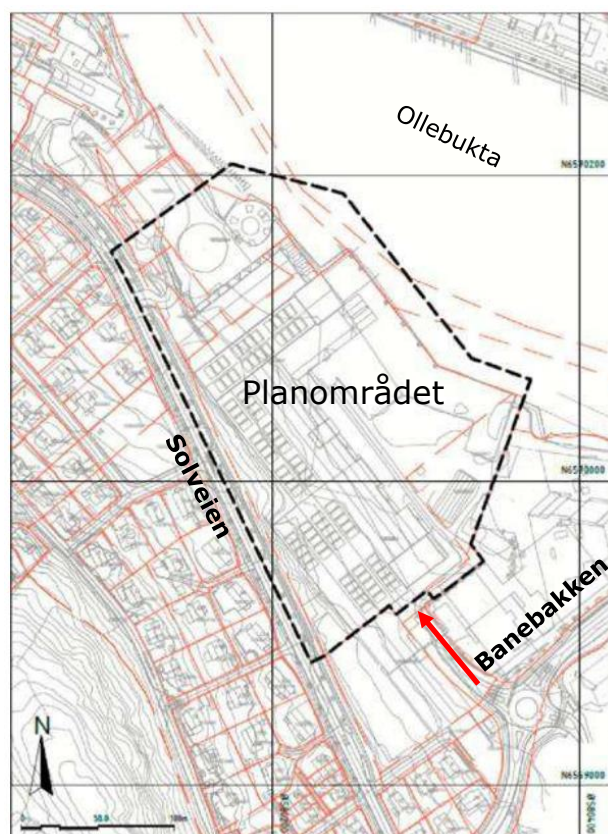
Kanalbredden Scanrope

Trafikknotat

Oppdragsnavn **Kanalbredden Scanrope, trafikknotat**
 Prosjekt nr.
 Mottaker **Scanrope Eiendom AS**
 Dokument type **Trafikknotat**
 Versjon **1**
 Dato **25.04.2024**
 Utført av **Grethe Myrberg**

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn	2
2.	Planlagt utbygging	2
3.	Dagens trafikale situasjon	4
3.1	Biltrafikk	4
3.2	Gange, sykkel og kollektivtrafikk	5
4.	Trafikale vurderinger	6
4.1	Trafikale vurderinger av planlagt utbygging – generering av trafikk	6
4.2	Ny fastlandsforbindelse – prognoser for trafikk	7
5.	Kapasitet i veinettet/rundkjøring Kanalbrua	8



1. Bakgrunn

Rambøll er bedt om å bistå Scanrope Eiendom AS med noen trafikale vurderinger ifm. Detaljregulering av Kanalbredden.

Dette er ikke en fullstendig trafikkanalyse, men et notat hvor det gjøres noen vurderinger av trafikkmengder i veisystemet i området og trafikkskaping fra planlagt utbygging. Notatet omfatter følgende trafikale vurderinger:

- **Beskrivelse av dagens trafikale situasjon**
- **Trafikkgenerering fra planlagt utbygging** – beregninger/vurderinger ut fra ant. boliger/ant. P-plasser, annen virksomhet/næring.
- **Trafikkmengde i et framtidig perspektiv** - sammenstilling av ulike trafikale vurderinger som er gjort ifm. andre nærliggende utbyggingsprosjekter (bl.a. Kaldnes Brygge) og trafikkberegninger som er gjort ifm. fastlandsforbindelsen

Mer detaljerte vurderinger av trafikale løsninger internt på området og i tilknytning til overordnet veinett bør utarbeides som en del av reguleringsplanen.

Innspill fra kommunen på planinitiativet

I kommunens saksutredning/innstilling for behandling av planinitiativet, står det omtalt flere steder at det er usikkerhet når det gjelder kapasitet i framtidig veisystem i området og spesielt i rundkjøring ved Kanalbroa. Det skrives at virkningen for det lokale trafikksystemet må utredes og at det må vurderes om tiltak må innarbeides i planen.

«Det er i dag kapasitetsutfordringer i rundkjøringen ved Kanalbroa. Den foreslåtte utbyggingen vil sammen med planlagt utbygging på Kaldnes og langs Solveien bidra til å forsterke dette. Ny fastlandsforbindelse og planlagt omlegging av Banebakken sør for Findustomta bidrar til usikkerhet når det gjelder kapasiteten i det fremtidige veisystemet. Etter en samlet vurdering mener kommunedirektøren imidlertid trafikale forhold ikke gir grunnlag for å stoppe planinitiativet. Som ledd i det videre planarbeidet må det imidlertid gjennomføres nye trafikkutredninger og tiltak må vurderes innarbeidet i planen.»

"Som ledd i planarbeidet skal virkningen for det lokale trafikksystemet utredes, herunder virkningen for avviklingen i rundkjøringa ved Kanalbroa."

2. Planlagt utbygging

Planområdet ligger sentralt langs Kanalen i Tønsberg like sør for Kaldnes og omfatter tomten til tidligere Tønsberg reperbane. Industrivirksomheten på planområdet ble nedlagt i 2018.

Planområdet har gode forbindelser for myke trafikanter til alle tilbud i Tønsberg by og vil bidra til å nå målsetningene i kommuneplanens samfunnsdel 2021 – 2030 om å styrke Tønsberg som attraktivt urbant by- og regionsenter. Planinitiativet er i tråd med regionale og nasjonale føringer knyttet til kompakt og bærekraftig byutvikling.



Foreløpig utomhusplan

Hensikten med planinitiativet er å legge til rette for kombinert bebyggelse og anleggsformål med høy andel bolig samt promenade og byrom mot Kanalen. Planområdet er på totalt ca. 50 daa. og den ønskede utbyggingen vil gi et bruksareal tilsvarende ca. BRA = 70 000 m², hvorav 55 000 m² bolig/næring.

Formål	Bruksareal (BRA)
Bolig	51.000 m ²
Næring/fellesarealer	4.000 m ²
Sum	55 000 m ²
Kjeller/parkering	15.000 m ²
Sum	70.000 m ²

Anslag bruksareal (BRA) fordelt på formål

Det er lagt til grunn at området vil kunne tilrettelegges for rundt 500 boenheter.

Det er planlagt 350 parkeringsplasser til de 500 leilighetene på Kanalbredden, dvs. 0,7 p-plass per boenhet.

3. Dagens trafikale situasjon

3.1 Biltrafikk

Tall fra Nasjonal vegdatabank NVDB/Vegkart viser trafikktall for 2022 på fylkesveien (FV3098) forbi området (Kaldnesgaten/Solveien). Tallet for Banebakken kan synes å være lavere enn det i realiteten er. Telling fra 2016 viser en trafikkmengde her på 7300 (hentet fra Bypakka). Dagens trafikkmengde i Solveien antas også å være noe høyere enn NVDB-tallene viser.

I forbindelse med utbygging av de to siste delfeltene innenfor områdereguleringen for Kaldnes Brygge, er det utarbeidet et trafikknøttat som vurderer trafikale konsekvenser, Rambøllrapport «Kaldnes brygge – trafikknøttat, desember 2023». I dette arbeidet ble det foretatt tellinger i adkomstveien til Kaldnes og det ble ut fra NVDB-tall og tellinger utarbeidet et kart som viser dagens trafikktall på veisystemet i området (se figur).



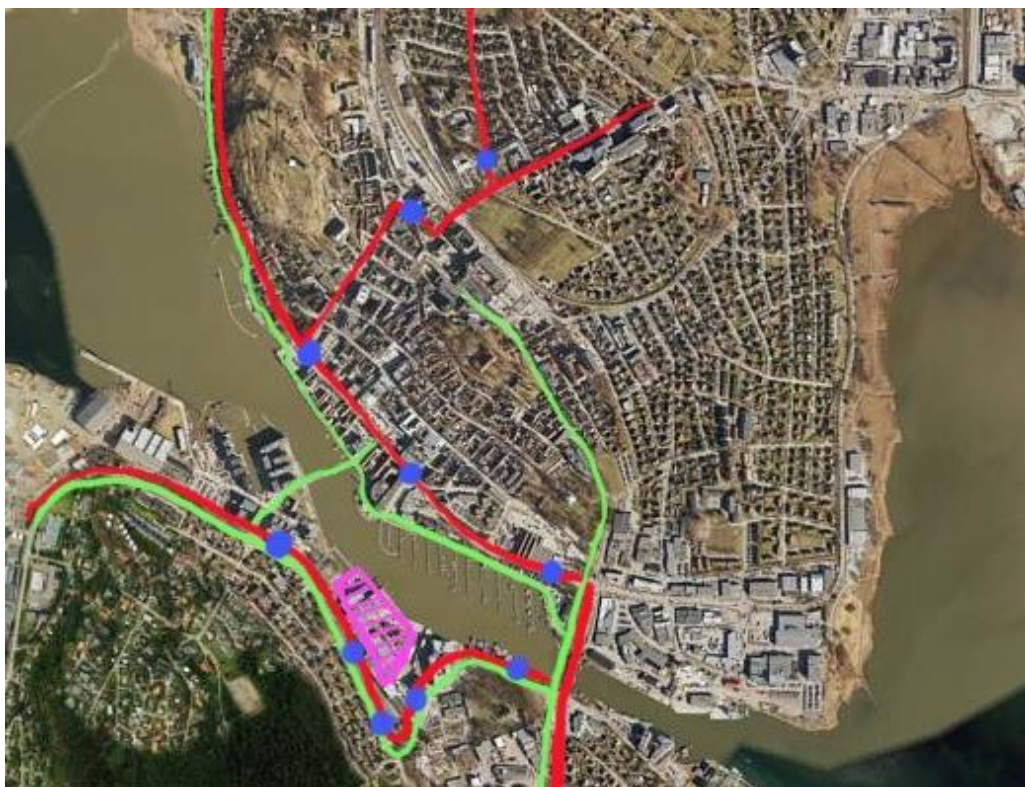
Dagens trafikktall

Uten å foreta nye tellinger i snitt på veinettet er dette de beste anslagene for dagens trafikk.

3.2 Gange, sykkel og kollektivtrafikk

Området har med sin sentrumsnære beliggenhet, korte avstander til viktige målpunkter. Dette gjør at man i hverdagen ikke er avhengig av bil til mange gjøremål.

Området har gode gang- og sykkelveiforbindelser i alle retninger. Gang- og sykkelveibrua over kanalen gir en kort og effektiv tilgjengelighet til bysentrum. Langs Kaldnesgaten/Solveien er det gang- og sykkelanlegg i begge retninger (grønne linjer i kartskisse).



Busstraséer, holdeplasser (eksist. og framtidige) og gs-veier rundt planområdet

Videre er kollektivtilbudet godt. Nærmeste bussholdeplasser ligger i Kaldnesgaten/Banebakken (se blå prikker i kartskisse). Her trafikkerer bussrutene 116A og B, Skallevoll – Borgheim/Kaldnes. Bussen har 10 min frekvens fram til ca. kl.18, deretter ½ times frekvens fram til ca. kl. 24.

Kollektivtilbudet for området kan ut fra dette defineres å være svært godt på dagtid og godt på kveldstid (indeks bl.a. benyttet i reisevaneundersøkelsen (RVU) for Vestfoldbyen 2018/2019, Urbanet).

I en framtidig situasjon med en ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy på plass og Nedre Langgate stengt er planen å legge busstraseen i Nedre Langgate (jfr. Gatebruksplan og Byplan). Dette vil gi et ytterligere busstilbud på andre siden av kanalen (det er framtidig busstrase i Nedre Langgate som er vist på kartskissen).

Kommunen har etablert et mobilitetspunkt og delebilordning på Kaldnesområdet. Med mobilpunkter ønsker Tønsberg kommune å gjøre de miljøvennlige transportformene mer synlig og tilgjengelig. Ett av mobilitetspunktene er anlagt på Kaldnes, ved pumpehuset innerst ved Dokka. (se link fra kommunens hjemmeside: [Tre mobilitetspunkter - Tønsberg kommune \(tonsberg.kommune.no\)](https://www.tonsberg.kommune.no))

Fremtidsrettede deleløsninger og mobilitetspunkt vil iflg. utbygger være en naturlig del av utviklingen av planområdet.

4. Trafikale vurderinger

4.1 Trafikale vurderinger av planlagt utbygging – generering av trafikk

Hovedadkomst til området er fra eksisterende rundkjøring i Banebakken, et kryss med mye ledig kapasitet.

Det er flere måter å vurdere/beregne hva framtidig biltrafikk fra et utbyggingsområde vil komme på. Antall m² utbyggingsareal, fordelt på bolig og type virksomhet kan være et utgangspunkt. Erfaringstall man har for å bruke en slik metode begynner å bli gamle og tar i liten grad hensyn til hvor mange parkeringsplasser man etablerer og heller ikke skiller så godt på lokalisering av utbyggingsprosjektet. Med den sentrale beliggenheten og det begrensede antallet parkeringsplasser som skal etableres velges det derfor å gjøre en vurdering av trafikkskaping fra området ut fra antall p-plasser. I tillegg gjøres det en sammenlikning av trafikken man har funnet ut at Kaldnes Brygge genererer. Det vurderes at utbyggingen av de to områdene, begge med en blanding av boliger og næring (kombinert bebyggelse og anleggsformål), vil kunne være sammenliknbare hva angår trafikkskaping. Vi belyser under konsekvenser av ulike beregningsmetoder.

Sammenlikning med Kaldnes Brygge

Oversikt over utbygd og gjenstående areal på Kaldnes Brygge, samt trafikktellinger i adkomstveien til Kaldnes har gitt grunnlagstall for å kunne si noe om hva Kaldnes Brygge fullt utbygd vil generere av trafikk.

Kaldnes Brygge har en full utbygging på ca. 145 000 m² (kombinert bebyggelse og anleggsformål). Med bakgrunn i trafikktellinger i adkomstvei er det regnet ut at Kaldnes Brygge fullt utbygd vil skape en trafikk på ca.4000 ÅDT (gjennomsnittlig trafikk per døgn).

Hvis vi sammenlikner dette tallforholdet med den utbyggingen som er planlagt på Kanalbredden vil vi få en trafikkskaping på **anslagsvis 1500 ÅDT** (full utbygging Kanalbredden med 55 000m² bolig/næring).

Beregning av trafikkskaping ut fra antall p-plasser

Antall bilturer per p-plass er svært varierende. Lokalisering av utbyggingsprosjektet og antallet plasser per boenhet har stor betydning. Med 1 p-plass per bolig kunne det vært naturlig å si at hver p-plass skaper en trafikk på 2,5 turer. Når antall p-plasser begrenses vil de som har større behov for å bruke bil være de som skaffer seg/får tildelt plass. Deler av plassene vil også kunne bli tilknyttet bildelingsordninger der kjøretøyene brukes oftere enn privateide biler. Det synes derfor riktig å anta at det skapes noe mer trafikk enn 2,5 turer/p-plass. 4 bilturer per p-plass er et tall brukt i en analyse for Fornebu hvor det utvikles en bydel og det legges opp til en lav parkeringsdekning (0,4).

Det er planlagt 350 parkeringsplasser til de 500 leilighetene på Kanalbredden, dvs. 0,7 p-plass per boenhet. Hvis vi legger til grunn at hver p-plass vil skape 3 turer vil Kanalbredden skape en trafikkmengde på **ca. 1100 ÅDT**, mens den vil skape en trafikkmengde på **ca. 1500 ÅDT** dersom man legger til grunn at hver p-plass skaper 4 turer.

Ut fra ovenstående anslås det at Kanalbredden vil kunne skape opp mot 1500 ÅDT.

Færderkvartalet, planlagt utbygging

Naboeiendommen rett syd for Kanalbredden, Færderkvartalet er planlagt utbygd med ca. 22 000m² bolig/næring og 190 p-plasser. Det framgår ikke av planbeskrivelsen hva dette vil skape av trafikk. Ved å sammenlikne med Kaldnes Brygge og Kanalbredden anslås det en trafikkskaping på ca.800 ÅDT fra Færderkvartalet.

Sammenlagt vil det derfor anslagsvis kunne bli en trafikkmengde i hovedadkomst til Kanalbredden og Færderkvartalet på 2-2500 ÅDT. Eksisterende rundkjøring i Banebakken, er som nevnt tidligere, et kryss med mye ledig kapasitet.

4.2 Ny fastlandsforbindelse – prognoser for trafikk

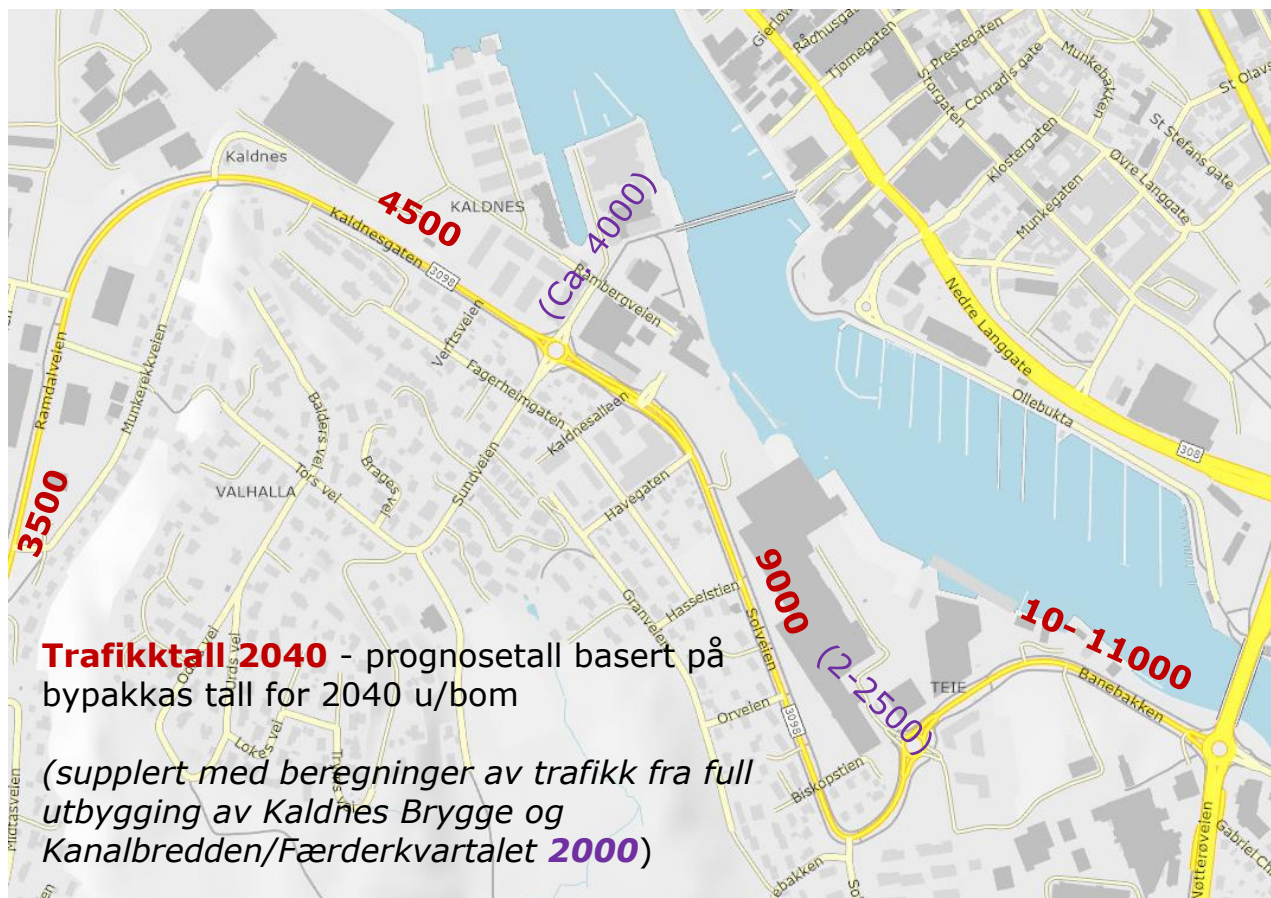
Når ny fastlandsforbindelse er bygget vil trafikken på veisystemet ved Kaldnesområdet påvirkes. Med bakgrunn i tall fra rapport «Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme Temarapport Trafikale virkninger Kommunedelplan med KU», november 2017 er det prognostisert følgende tall for Banebakken og Munkerekkveien:

	Prognose 2024		Prognose 2040	
	med bom	uten bom	med bom	uten bom
Banebakken	6900	8700	8100	10200
Munkerekkveien	3800	4200	4200	4600

*tall fra linje 12000 er brukt (som er forholdsvis lik 11500, men ikke har den gamle koblingen på Smørberg inne (den ligger inne på linje 11000))

Det er sjekket med bypakka om det finnes nyere tall/prognoser og om det er tall for Kaldnesgaten og Solveien. Da det ikke er gjort nyere beregninger i bypakka er det her gjort vurderinger av framtidige trafikk tall ut fra de prognosene man har. Tall i Banebakken (jfr. tabell over) er brukt for å indikere hva trafikkmengden blir i Solveien og tilsvarende er tall i Munkerekkveien brukt for å vurdere hva tallene i Kaldnesgaten vil kunne ligge på.

Her er et beste anslag av trafikk for 2040 u/bom med Bypakkas tall/prognoser lagt til grunn:



Anslag på framtidige trafikktall 2040, fra Bypakka (med ny fastlandsforbindelse)

De prognostiserte trafikktallene for ny fastlandsforbindelse kommer fra trafikkberegninger utført i en regional transportmodell (RTM) som baserer seg på sonedata med eksisterende antall bosatte/ arbeidsplasser, befolkningsprognoser (SSB), transportnett, RVU data på reisemønster mm.

Modellen legger ikke til grunn de spesifikke lokale arealplanene. I Kaldnesområdet vil det fortsatt være mye utbygging (ferdigstilling Kaldnes Brygge, Banebakken, Færderkvartalet og Kanalbredden). I tillegg vil utbygging av Kaldnes vest gi ytterligere utbygging av boliger og næring i området på lengre sikt.

Dersom man skal gjennomføre nye trafikkberegninger/beregninger av kapasitet i kryss i området bør det vurderes hvilke inngangsdata man skal benytte i beregningene.

5. Kapasitet i veinettet/rundkjøring Kanalbrua

Behov for transportmodellberegninger og spesifikke kryssberegninger

De trafikale konsekvensene på veinettet i området i 2040 med fastlandsforbindelsen på plass er vanskelig å si noe om uten å gjøre nye beregninger med transportmodeller og spesifikke kryssberegninger. Ifm. Bypakka ble det gjort transportmodellberegninger og kapasitetsberegninger i en del kryss. Rundkjøring ved Kanalbrua ble ikke kapasitetsberegnet. Uten nye beregninger vil vi ikke

kunne si noe om krysskapasiteten i rundkjøringen. Her er det per i dag kapasitetsproblemer i ettermiddagsrushet og det vurderes som sannsynlig at det også i et framtidig perspektiv vil være kapasitetsproblemer.

Hensynet til framkommelighet for biltrafikken må veies mot hensynet til byutvikling. Kødannelse i perioder av døgnet må antakelig aksepteres på enkelte vegstreknings i sentrale byområder.

Byplanen legger opp til en omlegging av Banebakken for å oppnå et sammenhengende grøntområde fra Teie hovedgård og ned til Kanalen. Veien foreslås flyttet sør for Findustomta. Dette er også et forhold som gjør det vanskelig å nå kunne si noe om framtidig kapasitet i rundkjøring ved Kanalbrua i et framtidig perspektiv, uten beregninger.

Som nevnt over, er det behov for transportmodellberegninger og spesifikke kryssberegninger dersom man skal kunne si noe om de samlede trafikale konsekvensene i en framtidig situasjon på veinettet i området. Dette er påpekt i flere av de gjennomførte og planlagte utbyggingsprosjektene i området (Banebakken, Færderkvartalet, Kaldnes). Dette er et arbeid som vurderes å ligge til fylkeskommunen (Bypakka) og kommunen å gjennomføre.

Dette kommer også fram i kommunaldirektørens innstilling til planinitiativet: *«Kommunedirektøren ser at de trafikale utfordringene bidrar til å redusere forutsigbarheten i planarbeidet, men mener etter en samlet vurdering at det ikke gir grunnlag for å stoppe planinitiativet. Dersom det gjennomføres nye trafikkanalyser, bør utfordringen knyttet til kapasitet på veisystemet kunne avklares i planarbeidet. I dette arbeidet vil fylkeskommunen som vegeier være en viktig samarbeidspartner.»*