



Saksbehandler:
Ståle Sørensen, telefon:
Arealplan

Detaljregulering Tønsberg Stasjon - planID 3803 20200199 - 1. gangsbehandling

Utvalg	Møtedato	Type	Saksnummer
Utvalg for plan og bygg	27.08.2021	PS	174/21

Kommunedirektørens innstilling

Forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon datert 10.06.2021, PlanID 3803 20200199 , legges iht. plan- og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med følgende endringer og på følgende vilkår:

1. Endringer plankart

1.1 I plankartet innarbeides hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» H570 over brufundament lengst nord i planområdet.

1.2 Annet veiformål grøntareal merket SVG i plankart endres til uteoppholdsareal – lekeplass formålskode 1610 i nord og grønnstruktur – park formålskode 3050 i sør. Områdene forblir offentlig.

1.3 Planavgrensning justeres slik at bestemmelsesområdet «Midlertidig rigg- og anleggsområde, #1» over boligformål legges utenfor planavgrensningen.

1.4 Kombinert formål samferdsel

Én mindre sone av gang-/ sykkelveien merket SGS, utenfor innkjøringen til parkeringsområde merket SPP, innenfor innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta, endres til kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastrukturtrasseer, formålskode 2800.

1.5 I plankartet nummereres bestemmelsesområdene fortløpende.

2. Endringer bestemmelser

2.1 I § 3.6 Visuell utforming tilføyes:

[Belysning skal ta hensyn til omgivelsene] ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp luften, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

2.2 I § 9 Rekkefølgebestemmelser tilføyes:

§ 9.3 Rekkefølgekrav: Adkomst

Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride-løsning og adkomst for gående og syklende.

2.3 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.12 Sykkelparkering

Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet. Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.

2.4 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.13 Geoteknikk

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.

2.5 I § 7 Hensynssoner tilføyes:

§ 7.2 Bevaring av kulturmiljø H570 (pbl. §11-8 c)

Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttrykksmessige form skal ivaretas.

2.6 Ny bestemmelser under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.1 Lekeplass

Areal med formål lekeplass er offentlig.

2.7 Ny bestemmelser under § 6 Grønnstruktur

§ 6.2 Park

Areal med formål park er offentlig.

2.8 Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse slettes.

2.9 Ny bestemmelse under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.11 Kjørbar gang-/sykkelvei

Areal er offentlig og omfatter eksisterende gang- og sykkelvei.

2.10 Ny bestemmelse under § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering

Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

2.11 Miljøoppfølgingsprogram (MOP) må konkretiserer hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. byggefasen.

3. Vilkår

3.1 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming.

3.2 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det framlegges dokumentasjon som viser at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig områdestabilitet.

Planbeskrivelse oppdateres i henhold til vedtak før den legges ut til offentlig ettersyn.

Som følge av planforslaget vil deler av reguleringsplan for Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, planID 3803 20130082 bli opphevet.

27.08.2021 Utvalg for plan og bygg:

Møtebehandling:

Tilleggspunkt, foreslått av Suzy C.S. Haugan, Venstre

Planovergangen er et hovedpremiss i Tønsberg by sin utvikling. Plankart og bestemmelser burde justeres med intensjon om å gjøre planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé planfri.

Tilleggspunkt, foreslått av Suzy C.S. Haugan, Venstre

Plankart og bestemmelser må harmonere med hovedmålene i Tønsberg kommune sin mobilitetsplan.

Tilleggspunkt, foreslått av Per Martin Aamodt, Arbeiderpartiet

Dette legges inn som ny bestemmelse under fellesbestemmelser:

«I den videre planleggingen av stasjonsområdet skal en legge til rette for knutepunktutvikling som muliggjør smidig overganger mellom kollektivtransportmidler og mikromobilitetsløsninger uavhengig om det blir Møllegaten eller Tollbodgaten som blir framtidig kollektivakse.»

Votering:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Haugan (V) fikk 4 stemmer (SP, FrP og V) og falt.

Tilleggsforslag fra Haugan (V) fikk 1 stemme (V) og falt.

Tilleggsforslag fra Aamodt (AP) ble enstemmig vedtatt.

UPB- 174/21 Vedtak:

Forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon datert 10.06.2021, PlanID 3803 20200199 , legges iht. plan- og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med følgende endringer og på følgende vilkår:

1. Endringer plankart

1.1 I plankartet innarbeides hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» H570 over brufundament lengst nord i planområdet.

1.2 Annet veiformål grøntareal merket SVG i plankart endres til uteoppholdsareal – lekeplass formålskode 1610 i nord og grønnstruktur – park formålskode 3050 i sør. Områdene forblir offentlig.

1.3 Planavgrensning justeres slik at bestemmelsesområdet «Midlertidig rigg- og anleggsområde, #1» over boligformål legges utenfor planavgrensningen.

1.4 Kombinert formål samferdsel

Én mindre sone av gang-/ sykkelveien merket SGS, utenfor innkjøringen til parkeringsområde merket SPP, innenfor innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta, endres til kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastrukturtrasseer, formålskode 2800.

1.5 I plankartet nummereres bestemmelsesområdene fortløpende.

2. Endringer bestemmelser

2.1 I § 3.6 Visuell utforming tilføyes:

[Belysning skal ta hensyn til omgivelsene] ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp lufta, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

2.2 I § 9 Rekkefølgebestemmelser tilføyes:

§ 9.3 Rekkefølgekrav: Adkomst

Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride-løsning og adkomst for gående og syklende.

2.3 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.12 Sykkelparkering

Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet. Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.

2.4 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.13 Geoteknikk

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.

2.5 I § 7 Hensynssoner tilføyes:

§ 7.2 Bevaring av kulturmiljø H570 (pbl. §11-8 c)

Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttrykksmessige form skal ivaretas.

2.6 Ny bestemmelser under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.1 Lekeplass

Areal med formål lekeplass er offentlig.

2.7 Ny bestemmelser under § 6 Grønnstruktur

§ 6.2 Park

Areal med formål park er offentlig.

2.8 Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse slettes.

2.9 Ny bestemmelse under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.11 Kjørbar gang-/sykkelvei

Areal er offentlig og omfatter eksisterende gang- og sykkelvei.

2.10 Ny bestemmelse under § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering

Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

2.11 Miljøoppfølgingsprogram (MOP) må konkretiserer hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. byggefasen.

3. Vilkår

3.1 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming.

3.2 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det framlegges dokumentasjon som viser at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig områdestabilitet.

Planbeskrivelse oppdateres i henhold til vedtak før den legges ut til offentlig ettersyn.

Som følge av planforslaget vil deler av reguleringsplan for Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, planID 3803 20130082 bli opphevet.

Dette legges inn som ny bestemmelse under fellesbestemmelser:

«I den videre planleggingen av stasjonsområdet skal en legge til rette for knutepunktutvikling som muliggjør smidig overganger mellom kollektivtransportmidler og mikromobilitetsløsninger uavhengig om det blir Møllegaten eller Tollbodgaten som blir framtidig kollektivakse.»

1. Sammendrag:

Bane NOR fremmer forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon. Hensikten med planen er å tilrettelegge for utvidet togkapasitet og oppgradering av Tønsberg jernbanestasjon med sporområde, plattformer og tilhørende infrastruktur. Tilhørende infrastruktur er areal for parkering, atkomst til og fra plattformer/ stasjonen, grøntområder, beplantning, og tekniske installasjoner.

Planområdet ligger sentralt nordvest for sentrumskjernen i byen og utgjør ca. 38 daa.

Bruken av området gjenspeiles av at området også i dag er stasjonsområde. I tillegg til stasjonsfunksjoner som atkomst, sykkelparkering og venteareal (plattformer med lehus) inngår arealer som brukes til pendlerparkering. Innenfor planområdet ligger også flere næringsbygg som eies av Bane NOR. I kommuneplanens arealdel er området avsatt til bane- og veiformål. Området er båndlagt (H710_31) i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for veg og jernbane).

Det kom inn 12 innspill til varsel om planoppstart. Fire fra offentlige myndigheter, tre fra lag og foreninger og fem fra naboer og grunneiere. Det ble behov for å utvide planområdet på to steder og i den forbindelse ble berørte parter direkte tilskrevet. Det ble avgitt tre høringsuttalelser i forbindelse med tilleggsvarslet, alle fra offentlige myndigheter.

Hovedtrekk fra uttalelsene:

- Offentlig myndigheter har innspill på forhold som det må redegjøres for. Blant annet klimatilpasning, forurensning i grunn, trafiksikkerhet og trær innenfor naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård med fredet eremittbille. Vestfold og Telemark fylkeskommune mener det må etableres en ny adkomst til jernbanestasjonen for å avlaste området omkring dagens adkomst samt krysset Grev Wedels gate x Jernbanegaten.
- Norges Blindeforbundet og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Vestfold og Telemark og Hørselhemmedes landsforening avd Tønsberg lokallag påpeker viktighetene av en universelt utformet stasjon mtp. hvor mange som faktisk har fysiske utfordringer.
- Naboer og enkeltpersoner har merknader til trafikkavvikling i boligfeltet ved Frodeløkka, støy og solforhold. Det har også kommet innspill på at planarbeidet bør ligge i bero inntil en har avklart jernbanetrassen videre sørover. Spesielt mtp. løsning av planovergang for Halfdan Wilhelmsens alle.

En hovedutfordring i denne planen har vært trafikkvurderingene mtp. dagens trafikksituasjon ved adkomst til stasjon og planovergang.

Kommunedirektøren anser at planforslaget har svart ut innspillene på en god måte og at nødvendige forhold i hovedsak er innarbeidet i planforslaget. Kommunedirektøren har enkelte anbefalinger til mindre tilføyelser og justeringer, jf. kommunedirektørens innstilling.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn med de endringene/vilkårene som fremgår av kommunedirektørens innstilling.

Vedlegg:

Plankart-forslag

Eierform-forslag

UVB-72-A-10111_00B_Planbeskrivelse.PDF

UVB-72-A-10112_00B_Illustrasjonsplan.PDF

Trafikale vurderinger

Miljøoppfølgingsprogram-MOP

Uttalelser oppstart

ROS-analyse

4. Innledning

Bane NOR fremmer forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon. Hensikten med planen er å tilrettelegge for utvidet togkapasitet og oppgradering av Tønsberg jernbanestasjon med sporområde, plattformer og tilhørende infrastruktur. Tilhørende infrastruktur er areal for parkering, atkomst til og fra plattformer/ stasjonen, grøntområder, beplantning, og tekniske installasjoner.

Planoppstart ble varslet 18.11.2020, og komplett planforslag ble mottatt 13.05.2021 .

5. Rettslig grunnlag

Plan- og bygningsloven § 12-10 Behandling av reguleringsplanforslag

Plan- og bygningsloven § 12–11 Behandling av private reguleringsplanforslag

6. Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2018-2030, 22.05.2020

I kommuneplanens arealdel er den nordlige delene av planområdet satt til bane- og veiformål samt at en liten del i nordøst er avsatt til grøntstruktur. Området er båndlagt (H710_31) i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for veg og jernbane).

Kommunedelplan byplan 2018-2030, 22.05.2019

I Byplan er den sørlige delene av planområdet satt til kombinert bebyggelse og anleggsformål samt bane. Området er båndlagt (H710_05) i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for veg og jernbane).

Området ligger som bestemmelsesområde # 21 og har følgende bestemmelse:

§ 4.1.1.1 # 21 jernbaneområdet:

«Det stilles krav om områderegulering. Arealbehov for fremføring av jernbane og togstasjon skal være avklart før oppstart av områderegulering. Nye reguleringsplaner eller gjennomføring av tiltak knyttet til Vestfoldbanen og Tønsberg stasjon kan fremmes før oppstart av områderegulering. Ved utvikling av området skal det utover nødvendige funksjoner for jernbanen prioriteres areal til innfartsparkering, busstilgjengelighet og sykkelparkering. Innfartsparkeringen skal være i størrelsesorden 300».

Planforslaget viderefører baneformål som i kommuneplanens arealdel og Byplan og legger inn parkeringsformål i området som er satt av til kombinert bebyggelse og anleggsformål i Byplan. Planforslaget samsvarer med arealformålene satt av i kommuneplanen og Byplan.

Gjeldende regulering

Planområdet i nord berører en liten del av detaljregulering av Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, PlanID 3803 20130082. Følgende formål ligger inne i planen: annen banegrunn - teknisk anlegg, kjørevei, fortau, vegetasjonsskjerm og gatetun. Formål, plankart og bestemmelser videreføres i planforslaget.

Foruten nevnte plan er hele planområdet uregulert.

7. Faktagrunnlag

Beliggenhet og dagens bruk

Planområdet ligger sentralt nordvest for sentrumskjernen i byen og utgjør ca. 38 daa.

Bruken av området gjenspeiles av at området er et stasjonsområde. I tillegg til stasjonsfunksjoner som atkomst, sykkelparkering og venteareal, plattformer med lehus, inngår arealer som brukes til pendlerparkering. Næringsbyggene i øst eies av Bane NOR Eiendom og

leies ut til næringsvirksomhet. Nord i planområdet ligger en rekke med eneboliger med tilhørende atkomstvei (Lerches gate). Lerches gate benyttes primært som atkomst til boligene, men i sør tilknyttet gaten et lite smett som forbinder Lerches gate med Frodegaten, som gjør at gaten er del av en gangakse langs sporområdets østside. Øst for parkeringsarealene inngår Burmastien (gang- og sykkelvei) som også benyttes som atkomstvei til parkeringsarealene i området.

Planområdet innehar noe grønnstruktur langs Burmastien som i kommuneplanen og Byplan er satt som grønnstruktur – nåværende og uteoppholdsareal – nåværende (lekeplass). En liten del av planområdet berører også så vidt Tønsberg gamle kirkegård som er definert som svært viktig naturtype kategorisert som parklandskap i Naturbasen.

Trafikkforhold

Tønsberg stasjon har i dag tre jernbanespor, hvorav spor 1 i hovedsak betjener tog sørover og nordover. Spor 2 og 3 brukes ved kryssing av to tog. Stasjonen har én avgang per time i hver retning, og to avganger per time i hver retning i rush.

Trafikktall for total trafikk innhentet fra Bane NOR, viser at antall reisende til/fra Tønsberg stasjon var 1.591.000 passasjerer i 2019.

Planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé er belastet med høyt antall hendelser. I henhold til Bane NORs kvalitative RAMS-analyse var det i 2019 46 hendelser, og var dermed planovergangen med flest tilløp til uhell i Norge. Av hendelsene var 8 i «kritisk» område, 25 i «alvorlig» område, og 13 i «mindre alvorlig» område.

Stasjonen har parkering på østre og vestre side av jernbanesporet, og totalt 232 parkeringsplasser, hvorav 204 er forbeholdt pendlere, 28 plasser som kan brukes av reisende med enkeltbillett, og to plasser er forbeholdt bevegelseshemmede. Det finnes sykkelparkering på stasjonen, både ordinær sykkelparkering under tak og sykkelhotell med egen betalingsløsning. Sykkelhotellet er tilgjengelig hele døgnet og har plass til 160 sykler over to plan.

Adkomst til stasjonsområdet i vest skjer via Jernbanegaten. Adkomst til stasjonsområdet og pendlerparkering i øst skjer via Erlandsens gate. Områdene rundt stasjonsområdet med Grev Wedels gate og Halfdan Wilhelmsens allé har mye trafikk.

Planavgrensning

Planen er avgrenset til å omfatte arealer som berøres av den fysiske oppgraderingen av spor- og stasjonsområdet. I tillegg omfatter planen deler av Lerches gate og et begrenset antall boligeiendommer som vil bli midlertidig berørt i anleggsfasen. Øvrige stasjonsarealer hvor det ikke er planlagt fysiske endringer inngår ikke i planen.



Figur 1. Rødstiulet linje viser planavgrønsing.

Eiendomsforhold

Stasjonsområdet og tilgrensende arealer som i dag benyttes til atkomst, parkering eller jernbanerelatert virksomhet er eid av Bane NOR. Bane NOR eier også grunnen med næringsbygg på østsiden av stasjonen. Eckerbergs gate er fylkeskommunal vei, mens Lerches gate er kommunal vei. Boligene i Lerches gate er i privat eie.

Støy

Stasjonsområdet er utsatt for støy fra jernbanetraffikk og i enkelte områder også fra støy fra veitrafikk. Nærings- og boligområdene i nordøst er i dagens situasjon ikke utsatt.

Grunnforhold

Basert på tidligere og supplerende resultater hittil anslår man at grunnen i hovedsak består av ca. 1-3

m med fyllmasser og/eller antatt fast tørrskorpeleire over bløt leire. Den bløte leira er stedvis kvikk.

Dybder til berg ligger i hovedsak på ca. 2 til ca. 15 m.

Teknisk infrastruktur

Adkomst til parkeringsområdet øst for stasjonen nås fra fv. 325 Stenmalveien via bolig gatene Erlandsens gate og Harbitz gate/Frodegaten samt gang- og sykkelveien Burmastien.

Politiske vedtak

KOMM- 003/21 Vedtak:

Kommunestyret gir rådmannen myndighet til å overføre planforberedelse til statlige – og regionale

myndigheter ved utarbeiding av kommunedelplaner og detaljreguleringsplaner jf. plan- og bygningsloven § 3-7.

Kommunen skal fortsatt være planmyndighet ved sluttbehandling av statlige og regionale kommunedelplaner og detaljreguleringsplaner.

Det forutsettes at det er tett dialog med myndigheter som ivaretar kommunens interesser.

Tønsberg kommune tar kontakt med Bane NOR og fylkeskommunen for å få vurdert muligheten til planfri kryssing av Halvdan Wilhelmsens allé og at dette innarbeides i planforberedelsene for Tønsberg stasjon.

8. Merknader til varsel om planoppstart

Oppstart av planarbeid ble varslet 18. november 2020. Innen høringsfristen 18. desember kom det inn 12 innspill til varsel om planoppstart. Fire fra offentlige myndigheter, tre fra lag og foreninger og fem fra naboer og grunneiere. Det ble behov for å utvide planområdet på to steder for å få bedre løsning for adkomst og forbindelse til eksisterende gang- og sykkelvei. I den forbindelse ble direkte berørte tilskrevet. Det ble avgitt tre høringsuttalelser i forbindelse med tilleggsvarslet, alle fra offentlige myndigheter. Kommunedirektøren gjengir her hovedpunktene i uttalelsene:

1. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark.

- Planen må hensynta naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård, eremittbillen og trærne den lever i.
- Planen må ha en ROS analyse som blant annet tar for seg klimagassutslipp, klimatilpasning, geoteknikk/grunnforhold og støy.
- Planen må redegjøre for trafikksikkerhet, tilrettelegging for sykkel og kollektiv, universell utforming og om det finnes forurensning i grunn.

2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har igjen merknader.

3. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

- Opplyser om pågående klimaendringer og konsekvensene tette flater uten tilstrekkelig fordrøyning kan føre til av skader

4. Vestfold og Telemark fylkeskommune.

- Planen må ikke vanskeliggjøre en eventuell fremtidig kollektivterminal ved Jernbanegaten da dette er under utredning.
- Planen må etablere en ny adkomst til jernbanestasjonen for å avlaste området omkring dagens adkomst samt krysset Grev Wedels gate x Jernbanegaten. Fylkesveimyndighetene anbefaler at det ses på en mulighet lenger nord i området.
- Planen må sette av områder til sykkelparkering.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Vestfold og Telemark og Hørselshemmedes landsforbund Tønsberg lokallag.

- Stasjonen må bli riktig universelt utformet med hensyn til den store gruppen med hørselsutfordringer.

Norges Blindeforbund (NBF Vestfold)

- Opplyser at deres brukergrupper er storforbrukere av kollektivtransport og at det er svært viktig at stasjonen blir universelt utformet, at det oppleves trygt og er mulig å finne fram på egenhånd.

Stiftelsen Gamle Tønsberg.

- Opplyser at det pågår et arbeide med å vurdere alternativ plassering av kollektivterminal
- Viktig å bevare stasjonsbygget som et aktivt bygg
- Det bør vurderes parkeringsanlegg under bakken i stasjonsområdet vest.
- Det bør vurderes sekkestasjonsløsning (ikke sløyfe) for togene som skal videre sørover for å frigjøre kapasitet på planovergangen.

Grete Urdal

- Vil endringen av Tønsberg Stasjon låse alternativer for tograseen vider sørover, Tønsberg Stokke?

Øystein Orerød, Erlandsens gate 2.

- Planen bør ikke legge til rette for trafikk gjennom et etablert boligområde som Frodeløkka, men bør heller komme fra fylkesvei 325 ved midtløkken.
- Planen må ha et høyttaleranlegg med minst mulig støylekkasje til nærliggende boområder.

Helen Virgo, Frodegaten 14

- Er bekymret for vibrasjon og setningsskader fra sprengning og anleggstrafikk.
- Ønsker bedre trafikkavvikling som fører til mer trygghet for myke trafikanter og beboere i boligområdet, f.eks. gjennom enveistrafikk for å dele byrden.

Pål Otto Hansen

- Er positiv til at stasjonen ligger der den gjør i dag, men vil derfor sterkt anbefale at reguleringen ikke videreføres før det er avklart hvordan jernbanen skal anlegges sydover gjennom byområdet. Spesielt mtp. planovergangen.

Naboer i Lerches gate

- Ønsker tiltak på bygningen mtp. støy ettersom det ikke kan luftes med vinduer når det er varmt.
- Bekymret for støyskjerm mtp. veggvirkning, tap av lys og estetikk. Ønsker å få vite hvor høy denne blir og hvordan lysforholdene blir.
- Adkomst bolig og garasje, trenger tilgang til parkering med lading hvis gatene stengets i perioder.

Etter tilleggsvarsel om utvidelse

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.

- Har ikke nye merknader utover det som er gitt til varsel om planoppstart.

Statens vegvesen

- Oppfatter at begge utvidelsene vil medføre bedre forhold for gående og syklende. Statens vegvesen støtter utvidelsen og har ingen ytterligere kommentarer til varselet.

Vestfold og Telemark fylkeskommune

- Ny biladkomst til stasjonen er ikke først og fremst for å prioritere fremkommelighet for bilen. Det er for å avlaste en sårbar planovergang, det er for å flytte biltrafikken ut av byområdet og inn på Ringveien, og for å kunne frigjøre plass rundt stasjonsbygningen til mer attraktive formål enn tilkomstvei og parkering for biler.

Alle merknader er referert og kommentert av plankonsulent i et eget dokument som er vedlagt saken.

9. Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen som beskriver planforslaget i detalj og vurderer virkninger av planforslaget ligger vedlagt saken.

10. Kommunedirektørens vurderinger

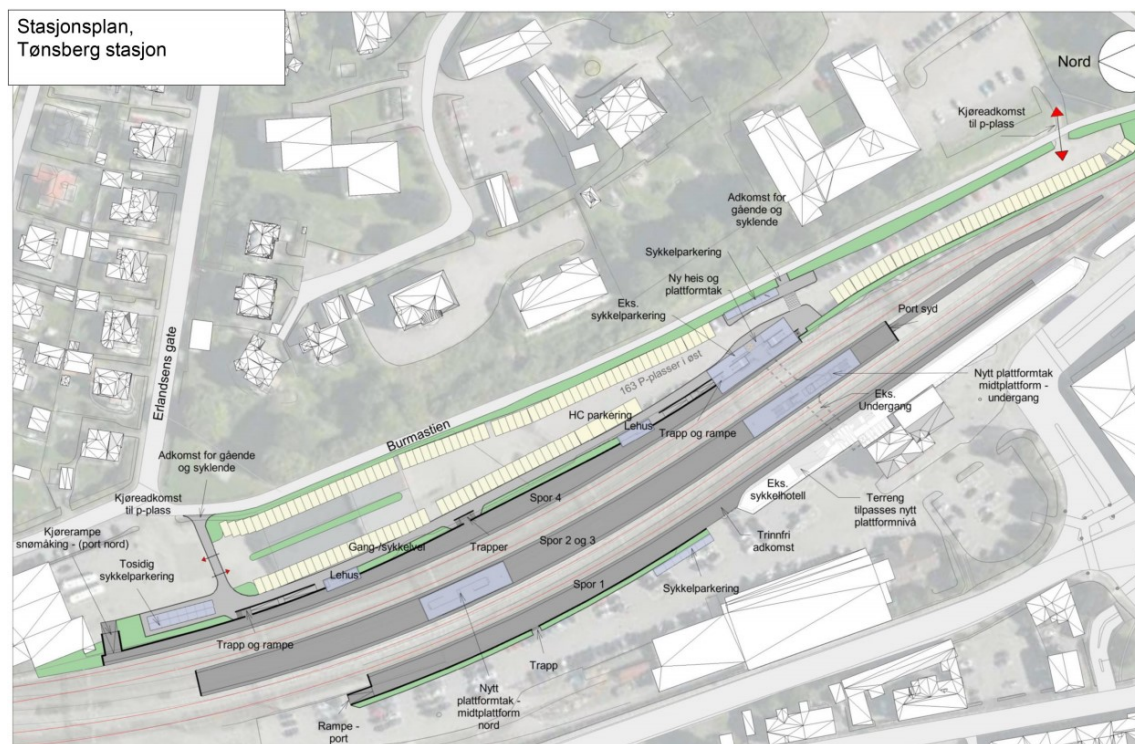
10.1 Bebyggelse

Ihht. byggesaksforskriften § 4-3 bokstav b) kan samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur som inngår under definisjonen jernbaneanlegg unntas søknadsplikt etter pbl § 20-1 dersom det er tilstrekkelig avklart i reguleringsplanen.

Alle byggetiltakene planen legger til rette for, befinner seg innenfor areal regulert til formål som etter denne bestemmelsen vil være unntatt søknadsplikt. Utforming og plassering av tiltakene er etter kommunedirektørens vurdering tilstrekkelig avklart i planforslaget og vist i illustrasjonsplan UVB-72-A-10112, som gjøres juridisk bindende.

Planforslaget legger til rette for følgende tiltak:

- Eksisterende spor med tilhørende sviller og befestigelse skal skiftes ut.
- Nye kontaktledningsanlegg skiftes ut og tilpasses den nye sporplanen.
- Eksisterende plattformer bygges nye og heves slik at det vil være trinnfri påstigning til togmateriellet.
- Forlengelse av undergangen og ny heis og trappeløsning knyttet til ny plattform i øst.
- Det etableres en gang- og sykkelveiløsning parallelt med østre plattform, som tilknyttes plattformen med trapp og/eller ramper på tre punkter.
- Det bygges nye plattformtak på midtre og østre plattform.
- Det etableres lehus på midtre og østre plattform for å ivareta de reisendes behov for klimabeskyttelse. Heishuset plasseres under plattformtaket.
- Eksisterende mur mot Lerches gate skiftes ut med en ny tilsvarende konstruksjon med veggliv i dagens eiendomsgrænse. Høyden på støttemur langs Lerches gate vil variere fra 2 m til 3 m (som i dag). Som et støyreduserende tiltak vil det etableres støyskjerm, med antatt høyde 1,5 m, på toppen av muren.
- Plattformer belyses av armaturer i mast, med mastehøyde 5 meter. Master plasseres på mur i bakkant av plattform for spor 1 og 4.
- Parkeringsplass øst vil få økt belysning fra samme master som belyser plattform for spor 1 ved bruk av annenhver tosidig mastetopp.



Figur 2. Stasjonsplan viser utforming av området. Fra illustrasjonsplan.

Mange av tiltakene som skal skje innenfor Tønsberg stasjon er av teknisk karakter som underbygning, spor og jernbanetekniske installasjoner og utbedring av eksisterende plattformer. Dette er tiltak som gjøres i sammenheng med utbygging av ny plattform og vil ikke bli nærmere kommentert av kommunedirektør.

Lehus midtre og østre plattform og plattformtak

Sammen med plattformtak vil lehus beskytte reisende mot klimaet. Det er planlagt 5 lehus innenfor planområdet. To separate lehus og ett lehus under plattformtak på østre plattform, og

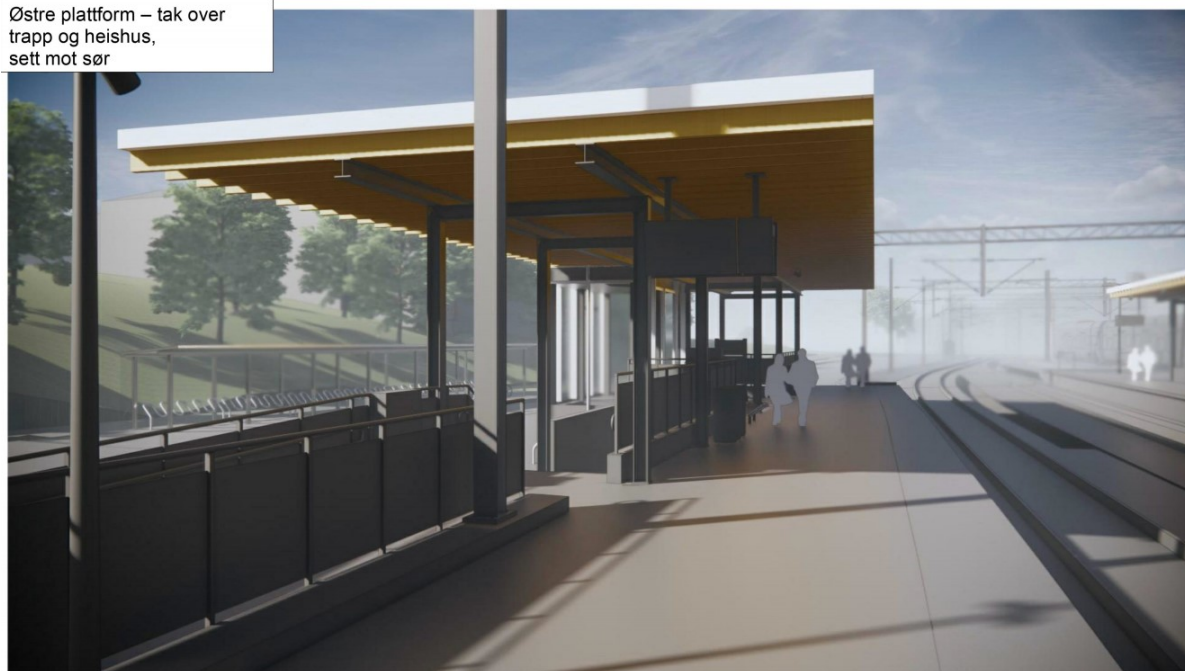
to lehus under hvert sitt plattformtak på midtre plattform. Eksisterende stasjonsbygning og deler av eksisterende plattform ligger utenfor planområdet.

I planbeskrivelsen står det følgende om plattformtakene og lehusene:

For plattformtakene videreføres dagens formmessige prinsipper hvor bærekonstruksjonen etableres av parallelle søyler med åpne tverrgående bjelker som bærer takkonstruksjonen. Lehusene foreslås utført i glass. Dette gir god sammenheng og slektskap med øvrig materialbruk på stasjonen. Glass gir transparens og oversiktighet, som igjen skaper trygghet.

Bebyggelsen som foreslås har lesbare konstruksjoner med bestandige materialer som stål, glass og tre. Kommunedirektøren oppfatter at bebyggelsen har et tydelig slektskap til området som stasjon og at bebyggelsen innehar god arkitektonisk kvalitet.

Østre plattform – tak over trapp og heishus, sett mot sør



Figur 3. Viser østre plattform – tak over trapp og heishus, sett mot sør. Fra illustrasjonsplan.

Ny heis og sykkelparkering, langs ny plattform 3



Figur 4. Viser ny heis og sykkelparkering, langs ny plattform 3. Fra illustrasjonsplan.

Belysning

Belysning og virkningene det har for omgivelsene har i de seinere åra fått sterkere fokus. I dag ser en ikke kun på hvilke positive virkninger belysning har for byene og tettstedene, men også hvilke ulemper lys kan ha for omgivelsene. For et stasjonsområde er det viktig med god og riktig belysning for å skape et sikkert, trygt og tilgjengelig stasjonsområde.

I planbeskrivelsen står det blant annet følgende om belysning:

Som hovedprinsipp belyses plattformer av armaturer i mast. Mastehøyde 5 meter. Master plasseres på mur i bakkant plattform for spor 1 og 4, sentrisk i grunn på plattform for spor 2/3. Det legges til grunn 16 m masteavstand på plattform for alle spor. Overbygde plattformarealer, trapper, undergang og sykkelparkering belyses.

Utforming av master og armatur kommer fram av figur 4. Kommunedirektøren har ingen merknader til utforming, men har en merknad på bestemmelsen som omhandler belysning.

§ 3.6 Visuell utforming har følgende bestemmelse som omhandler belysning:

Belysningen skal ta hensyn til omgivelsene.

Det er positivt at planforslaget har bestemmelser som omhandler lysforurensning, men bestemmelsen kunne med fordel tydeliggjøres.

Kommunedirektøren anbefaler at bestemmelsen § 3.6 Visuell utforming suppleres og at bestemmelsen blir som følger jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.1.:

Belysningen skal ta hensyn til omgivelsene ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp luften, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

Mur mot Lerches gate

I planbeskrivelsen står det at et nytt østre spor vil kreve at eksisterende mur mot Lerches gate skiftes ut med en ny tilsvarende konstruksjon med veggliv i dagens eiendomsgrense. Høyden på støttemur langs Lerches gate vil variere fra 2 m til 3 m (som i dag). Muren foreslås oppført i betong. Som et støyreduserende tiltak vil det etableres støyskjerm, med en høyde på 1,5 m på toppen av muren i utstrekning på 60 m.

Illustrasjonsplan viser prinsipp for oppbygging, men viser ikke hvilken utforming støyskjermen skal ha. Støyskjermer kommer i mange utførelser og blir ikke alltid gitt tilstrekkelig oppmerksomhet. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det stilles et vilkår om at illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming før planen legges ut til offentlig ettersyn jf. kommunedirektørens innstilling punkt 3.1.

10.2 Uteoppholdsarealer

Støy

Stasjonsområdet er utsatt for støy fra jernbanetraffikk og i enkelte områder også fra støy fra veitrafikk. Nærings- og boligområdene i nordøst er i dagens situasjon ikke utsatt.

Det er utført beregninger av støynivå i framtidig situasjon. Den viser at det er behov for støyskjerming for boligene i Lerches gate 4, 6 og 8. Støyskjerming monteres på mur med en høyde på 1,5 m og utstrekning på ca. 60 m. Kommunedirektøren anser at planforslaget ivaretar

støy på en god måte.

Sol/skygge

Det er gjennomført en sol- og skyggestudie i Lerches gate for å vise konsekvens av støyskjerm for de nærmeste boligene. Studiet viser at ny støyskjerm får liten/ingen konsekvens for tilgrensende boliger.

10.3 Landskap

Planforslaget anser at fjernvirkningen vil være minimal. Kommunedirektøren er enig i denne vurderingen og har ingen ytterligere kommentar.

10.4 Teknisk infrastruktur

Trafikkforhold

Dagens situasjon

Tønsberg stasjon har to adkomster. Stasjonsområdet vest for plattformen nås via innkjøringen fra Jernbanegaten i sør og stasjonsområdet øst for plattformen nås fra fv. 325 Stenmalveien via bolig gatene; Erlandsens gate og Harbitz gate/Frodegaten samt gang- og sykkelveien Burmastien.

I planbeskrivelsen står det følgende om trafikksituasjonen:

Innkjøring til parkeringsområdet ligger tett opp til det signalregulerte krysset mellom Jernbanegaten og Grev Wedels gate og planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé sør for stasjonen. I perioder med mye trafikk blir krysset, adkomsten til stasjonen, og områdene rundt lett overbelastet med tilbakeblokkeringer. Dette ser man i Aimsun beregninger utført av Vestfold og Telemark fylkeskommune, som viser store forsinkelser i Jernbanegaten og Grev Wedels gate samt i krysset ved planovergangen sør for stasjonen.

Planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé er belastet med høyt antall hendelser. I henhold til Bane NORs (2020) kvalitative RAMS-analyse (Rapportnummer UVB-72-Q-10031) hadde planovergangen i 2019 46 hendelser, og var derav planovergangen med flest tilløp til uhell (i landet, kommunedirektørens anmerkning).

Av hendelsene var 8 i «kritisk» område, 25 i «alvorlig» område, og 13 i «mindre alvorlig» område. Det har kommet frem at enkelte fotgjengere og syklistene har lite respekt for bommene, i tillegg blir biler og busser stengt inne mellom bommene pga. tilbakeblokkering eller kjøring på rødt.

Framtidig situasjon

Per i dag er det om lag 1, 6 millioner reisende til og fra Tønsberg jernbanestasjon. Med utvidelse til 4 jernbanespor og en ny plattform og med trinnvis utbygging av togtilbudet sør for Tønsberg viser trafikkutredningen at det vil være ca. 2.000.000 reisende i 2030. Dette tilsvarer en ÅDT på ca. 5.500 reisende per dag, og er en vekst på ca. 27 % fra 2019 til 2030. Planforslaget har tatt utgangspunkt i rapporten «Fra A til B (via C)» utarbeidet av TØI for å beregne fordelingen. Når en legger denne til grunn får en følgende tall for antall reisende:

Transportmiddel	Antall reisende pr døgn 2019	Antall reisende pr døgn 2030
Kjørende	810 (1,55 personer pr bil)	1030 (1,55 personer pr bil)
Kiss-and-ride	980	1240

Drosje	260	330
Kollektiv	1090	1380
Gående og syklende	1130	1430

Dersom en omsetter økt antall reisende til antall biler, gir det en økning på 540 kjøretøy per døgn.

Bane NOR sin vurdering av trafikkforhold

Bane NOR opplyser innledningsvis i sin rapport at veinettet omkring allerede er høyt belastet i rushperioden og at det ikke er ønskelig med økning i trafikk her. De viser også til planovergangen med 46 hendelser, noe som gjorde at denne planovergangen hadde flest tilløp til uhell i landet 2019. I planbeskrivelsen oppgis det imidlertid at det må forventes at rushperiodene forlenges.

Bane NOR har ikke foreslått å gjøre endringer i veinettet ifm. denne planen og begrunner dette med:

- All trafikkøkning forventes ikke å komme første året etter åpning av nytt spor/flere togavganger, men vil spre seg over flere år.
- All trafikkøkning forventes ikke å komme i rushperiodene, men vil spre seg over døgnet. F.eks. kan man forvente at mange pendlere som er avhengig av parkeringsplass ved stasjonen vil ankomme før morgenrushet starter.
- Med flere togavganger i timen kan en i tillegg forvente at de reisende spres utover en lengre tidsperiode, fremfor at større konsentrasjoner reisende ankommer stasjonen til samme tidspunkt.
- I tillegg vil en del av trafikken sannsynligvis avvises, og f.eks. kiss-and-ride-trafikk vil finne andre steder enn akkurat ved stasjonen å slippe av og på passasjerer.

Det er ikke omtalt i planbeskrivelsen, men et bakteppet for denne vurderingen er også Bane NORs videre planer for InterCity (IC) sørover og utvikling av stasjonsområdet. I dette planarbeidet vil en vurdere hele jernbaneområdet mtp. endelig plassering av stasjon, IC videre sørover, hvordan en skal løse planovergangen, transformasjon av jernbaneområdet og eventuell behov for ny adkomst.

Kommunedirektørens vurdering av trafikkforhold

Tønsberg kommune har lenge vært bekymret for trafikken rundt stasjonsområdet og kanskje spesielt planovergangen der det er mange hendelser. Dette ble senest påpekt av kommuneplanutvalget ifm. behandling av «Prinsippsak for overføring av planforberedelse til statlige - og regionale myndigheter» (Kommuneplanutvalgets sak 003/21).

Dette har også vært et tema for fylkeskommunen. Til planoppstart kom det innspill fra Vestfold og Telemarks fylkeskommune (VTFK) som blant annet sa følgende:

Fylkeskommunen ser behov for ny adkomst til jernbanestasjonen. For å avlaste området omkring dagens adkomst til jernbane samt krysset Grev Wedels gate x Jernbanegaten, fylkesveimyndighetene anbefaler at det ses på en mulighet lenger nord i området.

Etter dette har dere vært flere møter mellom Bane NOR, VTFK og kommunen. På bakgrunn av det har Bane NOR synliggjort at det er mulig å etablere ny adkomst til stasjonen fra Grev Wedels gate vis à vis Slottsfjellmuseet. Denne adkomstløsningen vil eventuelt bli forbeholdt personbiltrafikk (Kiss-and-ride, korttidsparkering), mens dagens adkomst fra Jernbanegaten vil bli forbeholdt buss og drosje og myke trafikantene.

Det er vanskelig å si noe om hvor stor betydning flytting av adkomst vil bedre trafikksituasjonen ved planovergangen, men kommunedirektøren er enig med VTFK sin vurdering om at en ny biladkomst til stasjonen ikke først og fremst er for å prioritere fremkommelighet for bil, men for å avlaste en sårbar planovergang ved å flytte biltrafikken vekk fra planovergangen, og for å kunne frigjøre plass rundt stasjonsbygningen til mer attraktive formål enn tilkomstvei og parkering for biler.

Kommunedirektøren har forståelse for at BANE NOR ønsker å se atkomstsituasjon i et større perspektiv, ifm. en knutepunktutvikling av stasjonsområdet, men mtp. eksisterende trafikksituasjon og en uavklart videre fremdrift for knutepunktutvikling mener kommunedirektøren at det ikke bør legges opp til mer trafikk uten at det gjennomføres utbedringer. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det bør stilles rekkefølgekrav om at det skal opparbeides et ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonsområdet før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

Kommunedirektøren anbefaler at følgende rekkefølgebestemmelse legges inn i bestemmelsene jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.2:

Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride løsning og adkomst for gående og syklende.

Adkomst stasjonsområdet i øst

Det er flere naboer som er bekymret for dagens - og framtidig trafikksituasjon i det etablerte boligområdet Frodeløkka og foreslår eksempelvis adkomst fra fylkesvei 325 ved Midtløkken eller enveiskjøring som fordeler trafikken slik at ikke et område blir spesielt utsatt. Ifm. arbeidet med ny adkomst på vestsiden av stasjonen ble det også diskutert eventuelle behov for forbedringer på østsiden av stasjonen, deriblant foreslåtte tiltak.

Adkomst ved Midtløkken er problematisk pga. trafikkmengde ned mot planovergangen. Et kryss inn til parkeringen herfra ville ført til ytterligere forverring. I dette området er det viktig å opprettholde flyt i trafikken.

Foreslått enveiskjøring kan være aktuelt, og dette kan gjennomføres uten regulering.

Kommunedirektøren har likevel valgt å ikke legge dette inn som en forutsetning fordi:

- Kommunedirektøren har innstilt på at det tas inn rekkefølgebestemmelse om ny og forbedret kiss-and-ride løsning på vestsiden av stasjonen
- Planforslaget åpner kun opp for pendlerparkering på østsiden, med mindre trafikk per reisende enn kiss-and-ride.

Kommunedirektøren mener dette vil bedre situasjonen for Frodeløkken.

Burmastien fungerer i dagens situasjon som adkomst til parkeringsplassene på østsiden. Som del av tiltaket forutsettes at Bane NOR Eiendoms garasje vest for Burmastien rives. Rivingen av bygget åpner for muligheten til å flytte atkomsten til parkeringsplassen og føre biltrafikken til øvrige parkeringsplasser via denne. Burmastien kan omdisponeres til ren gang- /og sykkelvei.

Parkering

Planforslaget innebærer økning på 25 plasser til pendlerparkering på østsiden. Dette må

imidlertid sees i sammenheng med at Bane NOR ser for seg en reduksjon 60 parkeringsplasser på vestsiden av stasjonen. Bruk av arealene på vestsiden er imidlertid ikke omfattet av dette planarbeidet.

Mtp. stasjonens sentrale plassering og målet om å få flest over på gange, sykkel og kollektiv er det fornuftig at antall biloppstillingsplasser ikke økes. Antallet sykkeloppstillingsplasser økes imidlertid. I planbeskrivelsen står at det planlegges en utvidelse på om lag 130 nye tilrettelagte sykkelparkeringer hvorav 110 plasser ligger innenfor planområdet. Bestemmelsene til planforslaget har imidlertid ikke angitt antall oppstillingsplasser og kommunedirektøren anbefaler derfor at det legges inn et minimumskrav på opparbeidelse av 110 plasser i samsvar med planbeskrivelsen.

For å få folk til å sykle til togstasjonen er det viktig med en sykkelparkering som er sikker. Kommunedirektøren kjenner med at det er mye sykkeltyveri ved Tønsberg stasjon. I planbeskrivelsen står det at sykkelparkeringen skal være med tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Her mener kommunedirektøren at planen også bør åpne opp for sykkelhotell dersom en underveis eller i etterkant ser behov for en slik løsning. Med bakgrunn i nevnte anbefaler kommunedirektøren at følgende bestemmelser legges inn i kommunedirektørens innstilling punkt 2.3 og 2.10:

Under fellesbestemmelser

§ 3.12 Sykkelparkering

Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet.

Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.

Under § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering

Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

Kollektiv, gange og sykkel

Stasjonen ligger sentralt i sentrum og ligger i kort avstand til dagens busstasjon og nært til framtidig busstasjon, ved Farmannstorget evt. ved Jernbanegaten.

Overvannshåndtering

Til planforslaget er det utarbeidet notat for overvannshåndtering. Iht. kommunens «Veileder for overvannshåndtering» skal avrenning fra hhv. 2 års- og 25 års nedbørshendelser fanges opp og infiltreres, forsinkes og fordrøyes i størst mulig grad. Ved større nedbørshendelser sikres avrenning ved å bevare eksisterende flomveier.

Overvannsplanen er utarbeidet iht. kommunens veileder og er godkjent av kommunen v/ kommunalteknikk.

10.5 ROS-tema

Grunnforhold

Jf. planbeskrivelsen er det registrert kvikkleire innenfor planområdet. Det vises til en rapport for områdestabilitet, men kommunedirektøren kan ikke se at denne er levert til kommunen. Planforslaget må dokumentere at tiltaket kan oppnå tilstrekkelig områdestabilitet, og dette må forligge før offentlig ettersyn. Viser til kommunedirektørens innstilling punkt 3.2.

Det er ikke stilt ytterligere krav til prosjekteringen og utførelse. Dette bør sikres i bestemmelsene. Kommunedirektøren anbefaler at følgende bestemmelse legges inn i planbestemmelsene jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.4.

Geoteknikk

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.

Høy vannstand/flom

Stasjonsområdet ligger 15 meter over havet og har ingen bekkeløp som krysser området. ROS-analyse har vurdert flomhendelser som lite aktuelt. Kommunedirektøren er enig denne vurderingen. Kommunedirektøren viser for øvrig til vurdering under punkt 10.4 Håndtering av overvann.

10.6 Kulturminner/Kulturmiljø

Vestfold og Telemark fylkeskommune har kommet med innspill til planoppstart om at en bør vurdere å regulere trehusbebyggelse og jernbanebru innenfor planområdet til bevaring.

Trehusbebyggelsen

Byggene, Lerches gate 4, 6 og 8 som er SEFRAK- registrert ligger innenfor planområdet. Jf. Riksantikvaren er SEFRAK-registrerte bygninger ikke tillagt spesielle restriksjoner, men SEFRAK-status fungerer mer som et varsko om at kommunen bør ta en vurdering av verneverdien før det eventuelt blir gitt lov til å endre, flytte eller rive bygningen. Planforslaget åpner ikke opp for å endre, flytte eller rive aktuelle bygninger ifm. denne prosessen og Bane NOR har i planforslaget ikke tatt innspillet til følge og lagt inn bevaring i planen. Kommunedirektøren er enig i dette og mener det er mer hensiktsmessig å sette av hensynssoner for eventuell vern ifm. en kommuneplanprosess. Da kan en vurdere et større sammenhengende område uten de begrensninger planområdet i denne reguleringsplan gir. I gjeldende kommuneplan er det lagt inn vern for flere områder.

Bevaring av jernbanebrua

I fylkeskommunens innspill til planoppstart står det følgende om jernbanebrua:

«Nord i planområdet er det en jernbanebru i mur og betong som trolig er oppført sent 1930-tallet. Jernbanebrua har flotte hjørnemotiv, og vi anbefaler at mur og betong i jernbanebrua tas vare på og at det eventuelt bygges på i høyden. Brua kan reguleres til hensynsone bevaring av kulturmiljø med premisser om å ta vare på fundamentene samtidig som nødvendige endringer kan gjennomføres.»

Bane NOR har ikke tatt innspillet til følge og begrunner dette med blant annet:

«Bane NOR har en landsverneplan der det er et omfattende utvalg av kulturminner og det er ikke ønskelig at det settes vernebestemmelser i andre planer i tillegg til dette.

Denne typen bruk av stein som vi ser her er også veldig vanlig i norske byer og tettsteder med jernbane og mye av det vil bestå. Brua er med i planen for å at reguleringsplanen skal danne en sammenhengende flate uten gap til tilstøtende plan. Det skal ikke gjøres tiltak på brua i ombyggingen av Tønsberg stasjon. Dersom det i framtida skal gjøres endringer på Tønsberg stasjon som påvirker denne brua vil det skje ved at det gjennomføres nye planarbeider og fylkeskommunen vil kunne spille inn spørsmålet om bevaring/utforming i den sammenhengen.»

Kommunedirektøren er ikke enig Bane NOR sin vurdering og mener det er riktig at denne planen tar stilling til bevaring mtp. at dette er en «jernbaneplan». Kommunedirektøren støtter fylkeskommunens syn om at brua bør få et vern for å sikre historisk dybde.

Kommunedirektøren anbefaler at plankartet og bestemmelser innarbeides med hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» med følgende tilhørende bestemmelse:

§ Bevaring av kulturmiljø

Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttryksmessig form skal ivaretas.

Viser til kommunedirektørens innstilling punkt 2.5:

10.7 Folkehelse

Trafikksikkerhet

Planovergangen ligger utenfor planområdet så det vil ikke bli gjort noen tiltak her, men ifm. etablering av ny plattform vil signalanlegget fornyes. Det nye signalanlegget vil effektivisere og føre til at bommene vil være nede i kortere perioder enn dagens bommer. Det vil forhåpentligvis føre til at færre er fristet til å gå over planovergangen når bommene er nede.

Viser førøvrig til kommunedirektørens vurdering under teknisk infrastruktur.

Universell utforming

En togstasjon har veldig mange brukere. Det er derfor svært positivt at eksisterende og nye plattformer heves, noe som muliggjør trinnfri påstigning til togene. Dette vil bedre forholdene for alle reisende og spesielt de med nedsatt funksjonsevne.

I tillegg vil det bli gjort følgende tiltak:

- Alle plattformer får varme i dekket, som muliggjør bar plattform i vinterhalvåret og sikrer framkommelighet og synlighet av sikkerhetsmarkeringer.
- Ved østre plattform etableres det heis til undergangen som krysser under sporene.
- På østsiden blir det tilrettelagt for HC-parkering i tilknytning til universelt utformede ramper som leder direkte opp på plattformen.
- Informasjonsanlegg med nye informasjonsskjermer, høytaleranlegg og toganvisere gir økt og bedret standard på informasjonsdelingen.
- Plassering av lehus og forrom til heis sikrer tilstrekkelig manøvreringsareal foran dører for rullestoler.

Kommunedirektøren anser at planforslaget ivaretar krav til universell utforming.

10.8 Barn og unge

Planen legger ikke beslag på arealer som brukes av barn.

Stasjonsområdet ligger innenfor Byskogen skolekrets. Barn og unge fra bebyggelsen rundt Slottsfjellet som sogner til denne kretsen vil passere stasjonsområdet. Det er imidlertid ikke noen naturlig rute gjennom stasjonsområdet. Barn og unge som skal til Byskogen barne- og ungdomsskole vil bruke i Eckerbergs gate og planovergangen Halvfdan Wilhelmsen allé utenfor planområdet. Begge rutene har fortau/gang- og sykkelvei.

Stasjonsområdet er et område som kan oppleves spennende for barn og unge, men som også kan være farlig. Det blir derfor viktig at Bane NOR har stort vektlegging av sikkerhet ved prosjektering av tiltakene.

10.9 Miljø og klima

Forurensning

Utvidelse til 4 jernbanespor og en ny plattform vil muliggjøre fire tog i timen i hver retning. Analyser av trafikkveksten med trinnvis utbygging av togtilbudet sør for Tønsberg viser at det vil være ca. 2.000.000 reisende i 2030, hvorav ca. 350.000 mot sør og ca. 1.650.000 mot nord. Dette tilsvarer ca. 5.500 reisende per dag, og er en vekst på ca. 27 % fra 2019 til 2030. Trafikktall for antall reisende til/fra Tønsberg stasjon var 1.591.000 passasjerer i 2019. Det planlegges en utvidelse på om lag 130 nye tilrettelagte sykkelparkeringer.

I planforslaget er det utarbeidet et klimagassbudsjett basert på den teknisk detaljplanen. Det viser at mer enn 60 % av de beregnede klimagassutslippene stammer fra «drift og vedlikehold», mens hhv. ca. 25 % og ca. 10 % tilhører de to øvrige hovedfasene «materialproduksjon» og «utbygging». I planbeskrivelsen er det foreslått en rekke tiltak for å redusere utslippene av klimagasser. Blant annet er det foreslått; solcellepanel på plattformtak, sette krav om høy fornybarandel hos strømleverandør, Smart belysning – bevegelsesstyrt, redusere belysning når det ikke er togtrafikk (midt på natten), for å nevne noen av dem. Tiltakene vil bli nærmere vurdert i forbindelse med detaljprosjektering.

Det er positivt at Bane NOR jobber med å redusere klimafotavtrykket utover selve jernbaneformålet som er på mange måter er klimavennlig i seg selv. Som en statlig aktør anmoder kommunedirektøren at Bane NOR innarbeider mange av de foreslåtte tiltakene for å redusere klimagassutslippet selv om det ikke er hjemmel til å stille slike krav i en reguleringsplan.

Naturmangfold, -vurderinger etter nml. §§ 8-12.

I henhold til naturmangfoldloven § 7 om «prinsipper for offentlig beslutningstaking» skal det synliggjøres hvordan prinsippene i §§ 8-12 er vurdert, er relevante og hvordan de er vektlagt i hver enkelt sak.

§ 8. Kunnskapsgrunnlag

I all hovedsak består planområdet av jernbanespor, plattformer og asfalterte flater. Planområdet berører imidlertid så vidt Tønsberg gamle kirkegård som er definert som et svært viktig naturtype kategorisert som parklandskap (kilde Miljødirektoratet, Naturbasen). Bakgrunnen for denne vurderingen er den kritisk truede eremitten *Osmoderma eremita* og at kirkegården er en av to kjente lokaliteter i Norge. Alleen langs Halfdan Wilhelmsens allé ligger innenfor sannsynlig spredningsavstand for eremitt og andre arter knyttet til hule trær. Kommunedirektøren anser at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for en offentlig beslutning.

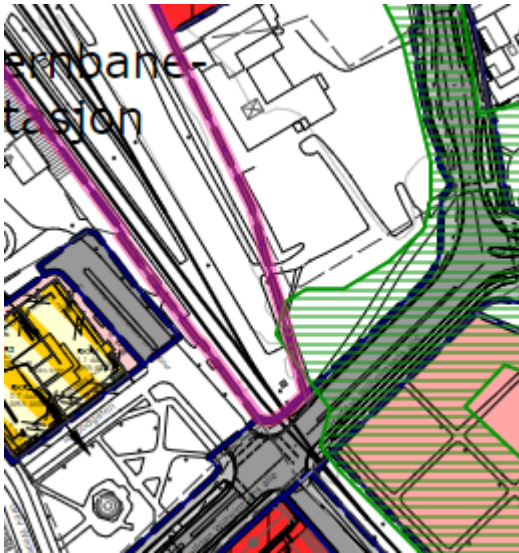


Fig. 5 Planavgrensning vist med rosa strekt. Naturtype parklandskap vist med grønn skravur.

§ 9. Føre-var-prinsippet

I om. kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig er ikke føre var prinsippet lagt til grunn.

§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning.

I det sørøstre hjørne mot parklandskapet skal krysset mellom g/s-veien i Burmastien og Halfdan Wilhelmsens allé oppgraderes med en utvidelse av kurven i østlig retning for å forbedre svingebevegelsen for syklistene. I planbeskrivelsen står det: «Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan (MOP) for anleggsfasen som gir tydelig føringer på hvordan området skal sikres for å unngå at tærne i naturtypeområdet blir negativt påvirket.»

I Miljøoppfølgingsplanen for anleggsfasen står det følgende om oppfølging: « Hindre at trær og tilhørende røtter langs Halfdan Wilhelmsens alle og Stenmalveien skades ifm. midlertidige atkomster og anleggsvirksomhet. Beskyttelsestiltak for trær iverksettes ved behov.

Kommunedirektøren mener oppfølgingen bør være mer konkret ref. planbeskrivelsen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at miljøoppfølgingsprogram (MOP) konkretiserer hvordan en sikrer trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. byggefasen. Se kommunedirektørens innstilling punkt 2.11. Foruten nevnte punkt anser kommunedirektøren at tiltaket vil få liten eller ingen konsekvens for naturmangfold.

Klimatilpasning

Til planforslaget er det utarbeidet notat for overvannshåndtering. Iht. kommunens «Veileder for overvannshåndtering» skal avrenning fra hhv. 2 års- og 25 års nedbørshendelser fanges opp og infiltreres, forsinkes og fordrøyes i størst mulig grad. Ved større nedbørshendelser sikres avrenning ved å bevare eksisterende flomveier.

Overvannsplanen er utarbeidet iht. kommunens veileder og er godkjent av kommunalteknikk.

10.10 Næringsutvikling

Per i dag er det om lag 1,6 millioner reisende til og fra Tønsberg jernbanestasjon. Med utvidelse til 4 jernbanespor og en ny plattform og med trinnvis utbygging av togtilbudet sør for Tønsberg viser beregningene at det vil være ca. 2.000.000 reisende i 2030 til og fra Tønsberg jernbanestasjon. Dette vil binde sammen bolig og arbeidsmarkedet i mye større grad og

muliggjør at flere kan pendle mellom regionene. Dette er positivt for næringsutviklingen i Tønsberg.

10.12 Tekniske endringer i plankart og bestemmelser

Ifm. gjennomgang av planforslaget har kommunedirektøren sett behov for å gjøre enkelte endringer i plankart og bestemmelser av teknisk karakter og som ikke har betydning ut over det. Kommunedirektøren anbefaler at det gjøres følgende endringer i planforslaget:

Formål Annen veigrunn grønnstruktur

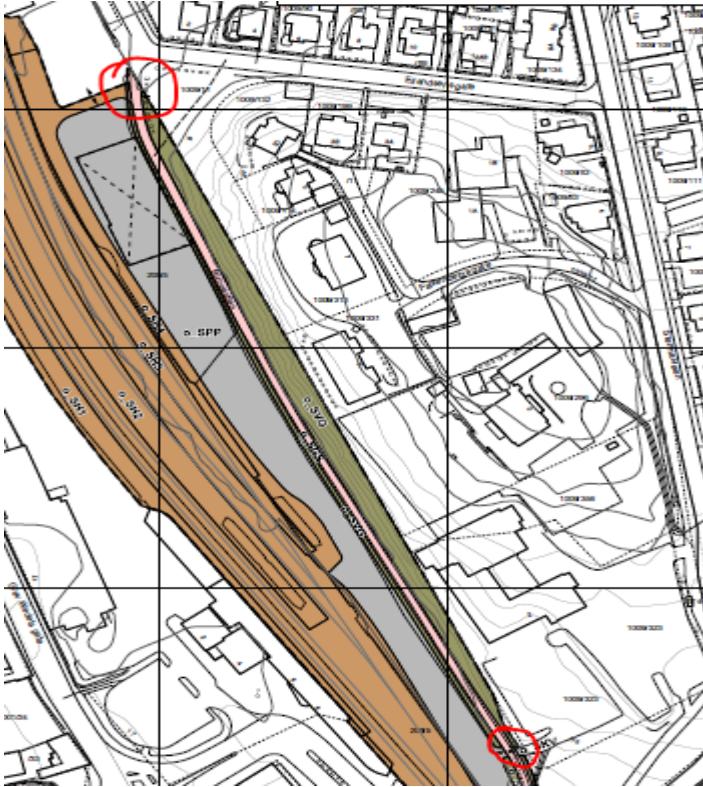
I kommuneplan og byplan er arealene øst for Burmastien satt til formål uteoppholdsareal og grønnstruktur. I planforslaget er dette foreslått som Annet veiformål grøntareal merket som SVG i plankart. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget gjenspeiler formålene i kommuneplan og Byplan og at det settes til Uteoppholdsareal – lekeplass (kode 1610) i nord og grønnstruktur – park (kode 3050) i sør. Områdene forblir offentlig. Viser til kommunedirektørens innstilling punkt 1.2, 2.6 og 2.7.

Midlertidig rigg- og anleggsområde, # 1

Tidligere var det et krav gjennom kartforskriften at midlertidig rigg og anleggsområde måtte ligge innenfor planavgrensningen. I ny kartforskrift kan imidlertid midlertidig rigg- og anleggsområder ligge utenfor planavgrensningen og trenger dermed ikke noe underformål. Kommunedirektøren anbefaler at planavgrensning justeres og boligformål utgår i plankart og bestemmelser. Bestemmelsesområde videreføres, men vil nå ligge utenfor planavgrensningen. Viser til kommunedirektørens innstilling punkt 1.3 og 2.8.

Kombinert formål samferdsel

Innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta skjer via parkeringsområde merket SPP og gang- og sykkelvei merket SGS i plankart. Sonen mellom SPP og Bjørn Farmannstomta bør være kjørbare for å sikre adkomst. Kommunedirektøren anbefaler derfor kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastrukturtrasseer (formålkode 2800) for nevnte sone, indikert med rød sirkel i figuren under. Viser til kommunedirektørens innstilling punkt 1.4 og 2.9.



Figuren viser sonene av gang- og sykkelvei som foreslås endret til «Kjørbar gang- og sykkelvei»

Bestemmelsesområder

Kommunedirektøren anbefaler at bestemmelsesområdet får fortløpende nummerering jf. kommunedirektørens innstilling punkt 1.5.

11. Konklusjon

Kommunedirektøren har flere merknader til planforslaget. Den mest tungtveiende merknaden er til trafikkavviklingen til stasjon og ved planovergang. På bakgrunn av nevnte har kommunedirektøren anbefalt rekkefølgekrav om etablering av ny adkomst for personbiltrafikk. Tema som ROS, estetikk og tilpasning er utredet og godt ivaretatt i bestemmelsene. Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn med de endringene og vilkårene som fremgår av kommunedirektørens innstilling.

12. Økonomiske konsekvenser

Vedtak av planen gir ingen opparbeidelseskostnader eller økte driftskostnader for kommunen.

13. Alternative løsninger

Ingen.

14. Videre behandling

Ved positiv behandling i UPB legges planforslaget ut til offentlig ettersyn i 6 uker før det fremmes for UPB til 2.gangsbehandling med påfølgende vedtak i kommunestyret.

15. Behandlingsgebyr

Det er ingen gebyr for statlige- og fylkeskommunale reguleringsplaner.
Dfffffghghghghg

Tønsberg, 10.08.2021

Jan R. Eide
kommunalsjef

Anne B. Hekland
virksomhetsleder

Plankonsulentens forslag til reguleringsbestemmelser: