

PARALLELLOPPDRAG FOR MULIGHETSSTUDIE KNUTEPUNKTUTVIKLING TØNSBERG

Oppgaveprogram, 24.08.2023



BANE NOR
EIENDOM



TØNSBERG
KOMMUNE

INNHold

Bakgrunn.....	3
Planavgrensning.....	4
Dagens situasjon.....	5
Hensikt og mål.....	6
Viktige premisser—overordnede føringer.....	7
Viktige premisser—detaljerte føringer.....	8
Innhold leveranse.....	9
Leveranse og fremdrift.....	10
Kontraktsforhold og eierrettigheter.....	11

BAKGRUNN

Bane NOR eiendom og Tønsberg kommune igangsetter nå en prosess som skal lede frem til utvikling av området rundt Tønsberg stasjon. Stasjonsområdet ligger i bysentrum og har et stort transformasjonspotensial. Høsten 2023 skal det utarbeides mulighetsstudie for området, gjennom dette parallelloppdraget. Dette skal så danne grunnlag for etterfølgende detaljreguleringer (forventet oppstart for første delområde i 2024).

Bane NOR eiendom (BNE) eier og utvikler eiendommer over store deler av landet, hovedsakelig på og ved knutepunkter i byer og tettsteder, og langs jernbanetraséene. BNE er aktive i alle ledd i verdikjeden, fra prosjektutvikling og bygging, til drift og forvaltning. Selskapets eiendomsportefølje spenner fra kontor- og næringslokaler, skolebygg og verksteder, til stasjoner og ulike driftsrelaterte bygg.

Hovedformål til BNE er å legge til rette for at flest mulig mennesker tar toget samt at utviklingen skal ha en kommersiell avkastning som styrker statskassen.

Tønsberg stasjon er del av Intercity Vestfold, og det er vedtatt at frekvensen mellom Oslo og Tønsberg skal utvides til 4 avganger i timen fra 2025. Økt frekvens forutsetter kapasitetsutvidelse på stasjonen. Det foreligger en nylig vedtatt reguleringsplan for utvidelse av sporområdet i nordlig retning og byggeprosessen er igangsatt. Utvidet sporområde med tilhørende plattformer er forventet ferdigstilt sommeren 2025. Resterende stasjonsområde tilgjengeliggjøres da for utvikling. Både BNE og Tønsberg kommune eier arealer innenfor det som er definert som stasjonsområdet, og er blitt enige om å samarbeide om en helhetlig utvikling uten hensyn til eiendomsgrenser. Planlagt start for detaljregulering på vestsiden av sporene i 2024

Tønsberg er et regionsenter i fylket. Kommunen er den nest største i Vestfold, med 59 000 innbyggere. Kommunen har vekst i både innbyggere og arbeidsplasser, størst har veksten vært i sentrum. Det er høy etterspørsel etter attraktive næringslokaler og sør for stasjonsområdet har det de siste årene vokst frem et spennende næringsmiljø med samlokalisering av større kontorarbeidsplasser hvor både offentlig og privat sektor er representert.



PLANAVGRENSNING

For mulighetsstudien er det satt et planområdet som 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.

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 Fjerdingen (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 Knappløkkas barnehage (planlagt utvidet).



DAGENS SITUASJON

(Nærmere beskrevet i vedlagt stedsanalyse)

Stasjonsområdet ligger sentralt i Tønsberg by, med under 5 minutters gange til torget og øvrige sentrumsfunksjoner. Innenfor en 3 km radius fra stasjonen bor det 26 400 personer, er 22 200 arbeidsplasser, tjenestetilbud som barnehager, skoler og sykehus og handelssenter med større kjøpesenter. Det har vært en svært positiv utvikling av arbeidsplassintensive kontorer i området sør for stasjonen de senere år.

Adkomst til stasjonsområdet

Hovedadkomst til stasjonen er fra Jernbanegaten, både for myke trafikanter, bil og taxi. Det er også adkomst til stasjonen fra øst, via undergang under sporene, fra Erlendsensgate. Denne atkomsten er sårbar og bør ikke belastes med mer trafikk. I nord er det adkomst til eksisterende kommunal parkeringsområdet fra Eckersbergs gate. Bussterminalen ligger ca 200 meter fra Tønsberg stasjon (i Farmandstredet). Nordgående bussruter stopper i Jernbanegaten, utenfor togstasjonen, de resterende rutene går fra bussterminalen.

Parkering på stasjonsområdet

Stasjonsområdet domineres i dag av større flateparkeringer, opparbeidet på begge sider av sporet. Kartlegging gjennomført av Bane NOR viser at relativt stor andel av de som benytter seg av parkeringsplassene bor under 3 km fra stasjonen.

Ved ferdigstillelse av pågående oppgradering av spor og stasjon vil all parkering flyttes til østsiden av sporene.

Innenfor stasjonsområdet er det 142 parkeringsplasser for sykkel, fordelt på begge sider av sporområdet i nærheten av undergangen. 80 av disse plassene er under tak. I tillegg er det et sykkelhotell i vestenden av terminalbygget. Det er noe underdekning på sykkelhotellet. Den ordinære sykkelparkeringen hadde 19% belegg ved befarings i 2020.

Bebyggelse på stasjonsområdet

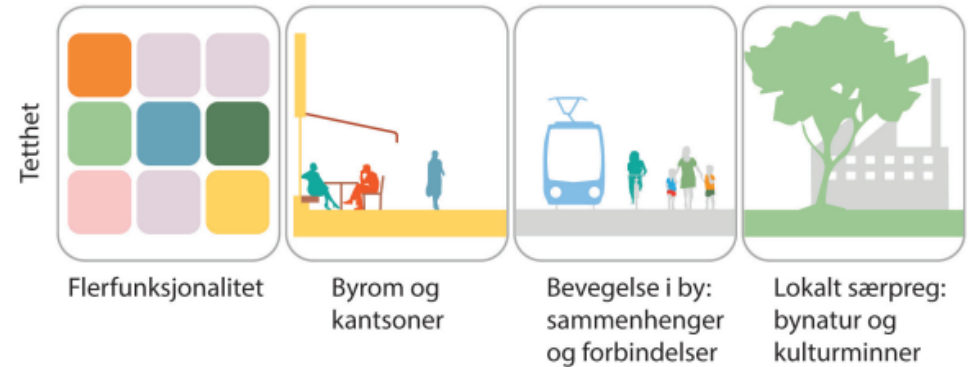
Stasjonsbygningen ligger på vestsiden av sporene. Bygningen er verneverdig. Annen bebyggelse på området er lagerbygg og midlertidige brakker samt to boliger i nord. I mulighetsstudiet vil det kun være nødvendig å hensynte verneverdig stasjonsbygning.



HENSIKT MED OPPDRAGET OG MÅL FOR UTVIKLING

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.

- ◇ Bymessig plangrep tilrettelagt for myke trafikanter, med gode byrom, kantsoner og høy areal- og ressurseffektivitet
- ◇ Mobiltetsløsninger som gjør det enklere å ta klimavennlige transportvalg og imøtekommer kommunalt og privat parkeringsbehov i nåtid og fremtid
- ◇ Tilrettelegge for fleksibilitet samt sambruk, deling og endringspotensiale.
- ◇ Tilrettelegge for klimatilpassede landskapsgrep med økt biologisk mangfold og styrkede sammenhenger til omkringliggende kulturlandskap og grønnstruktur



Oslo kommunes veileder for «bymessighet»

VIKTIGE PREMISSE FOR OPPDRAGET

OVERORDNEDE FØRINGER

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi har definert kommunens satsningsområder og mål for arealforvaltningen:

- 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.

Kommuneplanens arealdel 2023-35 (høringsforslagforslag)

I høringsforslag til ny arealdel (forventet vedtatt våren 2024) er stasjonsområdet avsatt til kombinertformål næring og tjenesteyting på begge sider av sporet. Området øst for sporet er i tillegg avsatt til boligformål. Det er innarbeidet gjennomføringszone for området (H810_G4) med følgende bestemmelser:

- 1) Tiltak kan ikke settes i verk før krav om felles planlegging er oppfylt.
- 2) Krav om felles planlegging kan oppfylles ved utarbeidelse av mulighetsstudie for hele sonen før detaljplanlegging. Areal til innfartsparkering, busstilgjengelighet og sykkelparkering skal prioriteres foran øvrige funksjoner innenfor området. Visuelle virkninger på omkringliggende by og kulturmiljø vil være et særlig viktig utredningstema.

ANDRE PLANER OG STRATEGIER

Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum (2021)

Byromsstrategi for Tønsberg sentrum (2017)

Parkeringsstrategi Vestfoldbanen

Regional transportplan for Vestfold



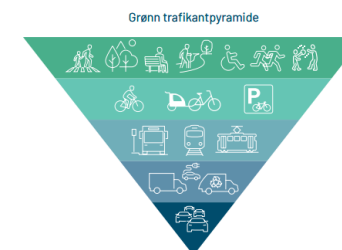
Mobilitets- og parkeringsstrategi for Vestfoldbanen legger viktige føringer for utvikling av stasjonsområdet.

RELEVANTE UTREDNINGER

Mobilitetshus Tønsberg (Klimasatsprosjekt, rapport ferdigstilles sep. 2023)

Stedsanalyse Tønsberg stasjonsområde (vedlagt)

Byregnskap Tønsberg sentrum (2018, byregnskap for 2023 vil ferdigstilles i løpet av september)



Kommuneplanens arealstrategi er del av kommuneplanens samfunnsdel 2021-33 og har egne mål og strategier for miljøvennlig mobilitet.

VIKTIGE PREMISSE FOR OPPDRAGET

DETALJERTE FØRINGER

Ambisjonen for området er en høy og bymessig tomteutnyttelse som ivaretar kollektiv- og knutepunktfunksjonene på en effektiv måte. Det skal legges til rette for **fremtidsrettede mobilitetsløsninger** og høy prioritering av fremkommelighet for myke trafikanter. Helhetsgrep og mobilitetsløsninger må tilrettelegges både for en kortsiktig gjennomføring og et langsiktig utviklingsperspektiv.

Høy tomteutnyttelse og bebyggelsens utforming må hensynta omkringliggende områder, bevaringsverdig bebyggelse (bla stasjonsbygningen) og **Slottsfjellet** som et markant og viktig landskapsrom.

Utviklingen av området ses på som en utvidelse av dagens sentrum. Det er et ønske å etablere **tydeligere koblinger for myke trafikanter** til omkringliggende områder gjennom forsterking av gatenett og eksisterende snarveier. Dette gjelder særlig til bysentrum og Korten/Statens park.

Sporområdet og eksisterende veilinjer til hovedveier skal ivaretas, og ikke flyttes på. Jernbanesporene utgjør i dag en barriere mellom øst og vest. Det er et ønske at denne **barrierevirkningen skal reduseres** men det skal ikke etableres nye over- eller underganger.

Det er enda ikke avklart om bussterminalen skal flyttes fra Farmandstredet til en gateterminal i Jernbanegaten. I mulighetsstudiet skal løsning for en **gateterminal med oppstilling for minst 3 busser i hver retning** legges til grunn og at Jernbanegaten stenges for privatbilisme.

Farmannsveien vil fortsatt være en viktig hovedinnfart til byen med forventet høy Ådt (noe høyere enn dagens). Det bør imidlertid legges til rette for å integrere denne som en **bygate**, i og med at grense for sentrum gjennom dette prosjektet vil flyttes til kryss med Eckersbergsgate. Ny atkomst til stasjonsområdet skal foregå fra Farmannsveien.

I forbindelse med regulering av sporområdet er det skissert en **ny atkomst** til stasjonsområdets vestsida fra Farmannsveien. Plassering og dimensjonering er godkjent av fylkeskommunen men nøyaktig løsning må tilpasses helheten og hovedgrep i leveransen. Avkjørsler på vestsida av Farmannsveien, til Vestfold folkemuseum og boligområde, ligger fast.

I høringsforslaget til ny kommuneplan er området, både vest og øst for jernbanesporene, avsatt til **kombinerte formål** næring/tjenesteyting. Det åpnes også for bolig på østsida. Formål og funksjoner skal sikre et aktivt bygulv og nødvendige fasiliteter for et velfungerende knutepunkt, men området skal **ikke konkurrere med bysentrum**.

Overvann skal håndteres lokalt og bør innlemmes i utforming av byrom.

Et **p-hus/mobilitetshus**, skal innpasses i området, og dekke behov til kommunale tjenester (50-100 biler), og randsoneparkering for Tønsberg sentrum. Pendlerparkering løses i første fase på østsida av sporområdet (som vist i vedtatt reg.plan for sporområdet). Ved utvikling av østsida må ny plassering av pendlerparkering vurderes. Det vises til parkeringsstrategi Vestfoldbanen der det er et mål om å skalere ned antall p-plasser gjennom andre mobilitetstilbud. Parkering til ny næringsbebyggelse skal etableres etter krav i kommuneplan. Det skal vurderes om pendlerparkering og parkering til næringsbebyggelse også kan løses i samlet parkeringshus. Privatbiler inne på området bør minimeres.

Området vil gjennomgå en **langsiktig utvikling** som vil ta mange tiår og deles opp i flere byggetrinn. Vestsida av sporområdet vil realiseres først og oppstart av detaljregulering av dette området vil skje relativt raskt etter mulighetsstudiet. Østsida vil ha en senere utvikling og oppstart detaljregulering er foreløpig ikke avklart. Det er viktig at mulighetsstudiet synliggjør helheten med et **realistisk hovedgrep for gjennomføring i trinn**, uten for store avhengigheter.

Byggegrenser mot jernbanen er 15 meter for næringsbebyggelse og 20 meter for boligbebyggelse.

INNHold LEVERANSE

BESVARELSENE SKAL.....

Vise et helhetlig bygrep med høy arealeffektivitet og aktivt bygulv, samtidig som det sikres stedstilpassing og lokalt særpreg

Vise et fremtidsrettet mobilitetskonsept som bidrar til miljøvennlig transport og effektivisering av trafikk og kollektivarealer samt sikrer sømløse overganger mellom transportmiddel.

Vise forbindelser for myke trafikanter gjennom, og langs, området som knytter seg til omkringliggende nærområder (særlig Korten/Statens park) og sentrum

Vise en bygningsstruktur, arkitektonisk konsept og gode byrom som bidrar til å utvikle et levende, attraktivt og urbant område

Vise hvordan siktlinjer mot Slottsfjellet, og Slottsfjellet som byprofil, ivaretas i utviklingen

Vise hvordan blågrønnstruktur integreres i området, både som aktivitetsskapende element og bidrag til økt biologisk mangfold.

Vise hvordan grep for området kan gjennomføres med trinnvis utbygging.

Beskrive (kortfattet) hvordan besvarelsen bidrar til bærekraftig utvikling (sosial, miljø og økonomi)

I evaluering av mulighetsstudiet vil disse fire vektas høyest:

- ◆ Hovedgrep
- ◆ Løsninger for mobilitet og logistikk
- ◆ Stedstilpassing
- ◆ Gjennomførbarhet (trinnvis utvikling)

LEVERANSE OG FREMDRIFT

Følgende skal inngå i endelig leveranse:

- ◆ Beskrivelse av hovedgrep, etappevis gjennomføring og bærekraftig utvikling
- ◆ Illustrasjonsplan som viser løsning for studieområdet og fordeling av ulike formål. Forhold til eksisterende terreng og nabobebyggelse må fremkomme
- ◆ Flyt og prinsippdiagrammer for mobilitet, by/gaterom, menneskestrømmer og blågrønne strukturer
- ◆ Enkel planskisse som viser fremtidig plangrep og sammenheng mellom studieområdet og tilstøtende områder
- ◆ Snitt på tvers av sentrale [gaterom](#)
- ◆ Arealoversikt fordelt på arealer over og under bakken (m2 BRA), antall p-plasser (grovt beregnet)
- ◆ Minst 2 stk. gode 3D illustrasjoner/[perspektiver](#), hvorav ett fugleperspektiv
- ◆ Solstudie som viser solforholdene kl. 09, 12, 15 og 18 ved vårjevndøgn og midtsommer

Materialet og illustrasjoner skal sammenstilles og leveres som PDF.

I tillegg leveres følgende:

1 plansje i pdf (A1) som oppsummerer helheten med mulighet for print til utstilling.

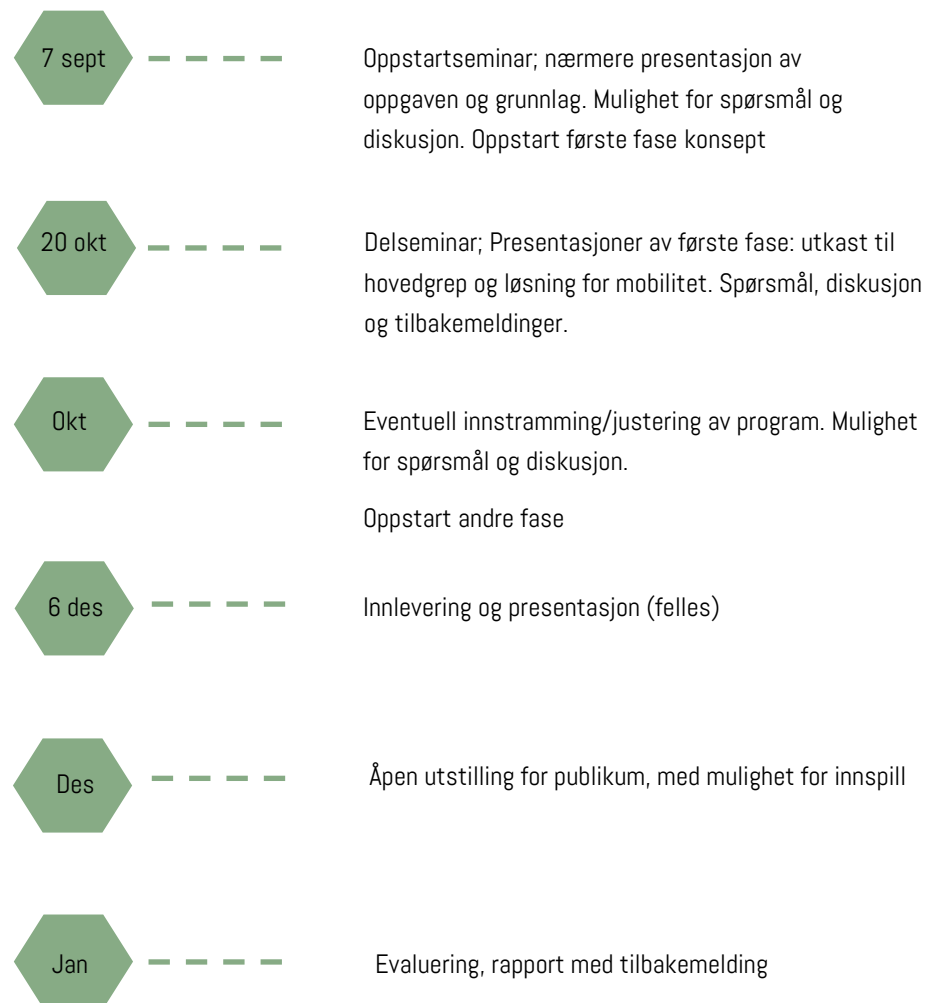
Enkel volummodell i 3D i IFC format

Illustrasjonsplan i dwg

Illustrasjoner og bilder som vektorfil eller 300dpi filer (Tiff, PNG, JPG)

Arealoppstilling i excel-fil

Fremdrift



KONTRAKTSFORHOLD OG EIERRETTIGHETER

Oppdragsgiver

Oppdragsgiver er Bane NOR Eiendom AS.

Det gjøres oppmerksom på at oppdragsgiver vil innta som kontraktskrav at tilbudt nøkkelpersonell ikke senere kan byttes ut, med mindre leverandøren fremskaffer nytt personell med minst like gode kvalifikasjoner og at bytte skal avtales i forkant med oppdragsgiver.

Oppdraget utføres som et parallelloppdrag. Det kåres ingen vinner, men det vil bli valgt et hovedgrep som det jobbes videre med inn mot regulering av områdene. Firma som eier foretrukket hovedgrep vil gis anledning til å være med videre i etterfølgende faser.

Oppdragsgiver står fritt til å bruke hele eller deler av besvarelsene.

Ved videreutvikling av tomtene etter at oppdraget er gjennomført, har oppdragsgiver og de som skal arbeide videre med dette, rett til å benytte alle ideer og momenter fra mulighetsstudien. Dette gjelder både private og offentlige aktører. Oppdragsgiver får eierrettighetene til levert materiale.

Anskaffelsesprosedyre og honorar

Anskaffelsen foretas som direkte kjøp av Bane NOR Eiendom, med tre firmaer som har vært med i en kvalifiseringsrunde.

Oppdraget honoreres med fastpris som opplyst i tidligere oversendt notat. Reiser til seminar og sluttpresentasjon dekkes etter statens satser. Det forutsettes at maks to personer fra teamet befarer eiendommen og deltar på oppstartsseminar mht. reisekostnader.

Honoraret skal faktureres oppdragsgiver når mulighetsstudiet er overlevert og er i henhold til kriteriene i dette dokumentet. Eventuelle tilleggsarbeider skal avtales skriftlig med oppdragsgiver. Deltakelse, reisetid og møter skal inngå i den fastsatte honorarsummen. For andre avtalemessige spørsmål som måtte dukke opp under arbeidets gang, legges NS 8402 til grunn.

Grunnlagsmateriale

Oppdragstakerne vil få utlevert følgende:

- Kartgrunnlag
- Flyfoto
- Gjeldende reguleringsplan for sporområdet

Kontaktperson

Spørsmål kan rettes til Susanna Grimsæth (Asplan Viak), som videreformidler og avstemmer svar med Bane NOR eiendom og Tønsberg kommune.

Mob: 92066273

Epost: susanna.grimsath@asplanviak.no