

Saksgang	Møtedato	Møte nr.	Sak nr.
Overordnet styringsgruppe	20.12.2016	5-2016	47/16

Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport – Fastsettelse av planprogram

Sammendrag

Overordnet styringsgruppe (OSG) vedtok etter fullmakt den 20.09.2016 å legge forslag til planprogram for Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport ut til høring/offentlig ettersyn. Planprogrammet lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 30.9 – 20.11.2016. Den 10.11.2016 ble det arrangert åpent informasjonsmøte om kommunedelplanen. Det er i løpet av høringen innkommet 9 høringsuttalelser fra både private, velforeninger, interesseorganisasjoner i tillegg til regionale og statlige myndigheter.

Som følge av innspill og merknader er det gjort endringer i forslag til planprogram. Oversikt over endringer er gitt i denne saken. Endringer er merket med gult i revidert planprogram datert desember 2016.

Samtlige høringsuttalelser er referert og kommentert i vedlegg til saken.

I henhold til tidligere vedtak skal planprogram med høringsuttalelser til politisk behandling i fylkeskommunen og kommunene som deltar i samarbeidet i Bypakke Tønsberg-regionen. Planprogrammet skal fastsettes av kommunene.

Revidert planprogrammet anbefales fastsatt. Planprogrammet kan imidlertid ikke endelig fastsettes før sak om parter i Bypakke Tønsberg-regionene etter 1.1.2017 er behandlet i nye Sandefjord kommune, samt Vestfold fylkeskommune Tønsberg, Nøtterøy, og Tjøme kommuner.

Innstilling:

1. Planprogrammet revideres basert på innkomne høringsuttalelser slik det fremgår av saksfremlegget.
2. Overordnet styringsgruppe anbefaler at revidert planprogram for Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport, datert desember 2016, fastsettes i kommunene i Bypakke Tønsberg-regionen.
3. Planprogrammet fastsettes først etter at sak om parter i Bypakke Tønsberg-regionen er behandlet i nye Sandefjord kommune, samt Vestfold fylkeskommune, og Tønsberg, Nøtterøy, og Tjøme kommuner.

Saksutredning

Bakgrunn

Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen er forankret i fylkestingsvedtak 20/14 «Organisering av bypakke for Tønsberg-regionen» av 30.4.2014.

En mer miljøvennlig reisemiddelfordeling, der veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange, er et av effektmålene i bypakka. Å utarbeide en plan for hovedaksene for gange, sykkel og kollektivtrafikk er et delprosjekt i bypakka.

I møtet 06.01.2016 anbefalte Overordnet styringsgruppe (OSG) for Bypakke Tønsberg-regionen at interkommunal kommunedelplan i form av temaplan bør være plantype for dette planarbeidet.

Fylkestinget vedtok den 16.06.2016 i sak 42/16 at skal utarbeides en tematisk kommunedelplan i interkommunalt plansamarbeid og at planarbeidet ledes av politisk valgte representanter i Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen. Likelydende vedtak ble fattet hos alle bypakke-partene.

Planprosessen

Arbeidet med Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport skal gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser. Med Fylkestingets vedtak i sak 42/16 og likelydende vedtak hos partene, innebærer det følgende:

- Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen har fått fullmakt til å fatte prosessledende beslutninger i planprosessen. Dette omfatter myndighet til å sende utkast til planprogram, og utkast til interkommunal kommunedelplan, på høring.

- Etter høringsperioder sendes endelig forslag til planprogram og interkommunal kommunedelplan til politisk behandling i de samarbeidende kommunene og i fylkeskommunen.
- Både planprogram og planforslaget skal vedtas formelt i de kommunene som er berørt, jfr. plan- og bygningsloven § 9.3.

Planprogrammet kan ikke fastsettes før det er blitt avgjort hvilke parter som skal være med i bypakka etter 01.01.2017 (Se punktet nedenfor om planavgrensning).

Det er et mål å få vedtatt den interkommunale kommunedelplanen før sommeren 2018.

Planprogrammet

Et planprogram skal redegjøre for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Programmet angir hvilke tema som blir vurdert og hvilke utredninger som anses nødvendig for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet beskriver i tillegg opplegg for medvirkning og informasjon, særlig med hensyn til grupper og interesser som antas å bli særlig berørt.

Planavgrensning

Da Stokke kommune opphører fra 1.1.2017 og Vear overføres til Tønsberg kommune synes det å være hensiktsmessig at partene i Bypakke Tønsberg-regionen vil være Nøtterøy, Tjøme og Tønsberg kommuner, og Vestfold fylkeskommune fra januar 2017.

Det fremmes en egen sak om parter i bypakka etter 01.01.2017. En slik sak må behandles i nye Sandefjord kommune, og i Vestfold fylkeskommune, Tønsberg-, Nøtterøy-, og Tjøme kommuner.

Det reviderte planprogrammet er i tråd med innstillingen i saken om parter i bypakken etter 1.1 2017. Dette betyr at den delen av Stokke som vil bli en del av den nye Sandefjord kommune ikke vil være en del av det området hvor det er aktuelt med tiltak.

Da det er inngått avtale om interkommunalt samarbeid etter plan- og bygningsloven om dette planarbeidet, kan planprogrammet slik det foreligge nå først behandles etter at parter i bypakken etter 1.1.2017 er avklart. I sak om parter anmodes det om at nye Sandefjord kommune vurderer videre deltakelse i Bypakke Tønsberg-regionen så snart som mulig.

Innkomne merknader til planprogrammet

Brev med varsel om oppstart med arbeid med interkommunal kommunedelplan for tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport ble oversendt offentlige organer og andre interesserte den 28.09.2016.

Melding om planoppstart ble kunngjort i avisene Sandefjord Blad, Tønsbergs Blad og Øyene og på www.vfk.no. Frist for innspill til varselet ble satt til 20.11.2016.

Samtidig med varsel om planoppstart ble forslag til planprogram sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet har vært elektronisk tilgjengelig på www.bypakketønsbergregionen.no i perioden 30.9.2016 til 20.11.2016.

Den 10.11.2016 ble det arrangert åpent informasjonsmøte om kommunedelplanen. I tillegg ble det i høringsperioden arrangert åpen kontoruke i uke 45 på Bydelshuset i Tønsberg.

Det er innkommet 9 høringsuttalelser til planprogrammet. Samtlige innspill er referert og kommentert i vedlegget til denne saken.

Enkelte innspill har medført endringer/tillegg til planprogrammet. Disse endringene er vist med gul markering i revidert planprogram som er sendt ut sammen med saken.

Oversikt over høringsuttalelsene og endringer er også gitt i tabellen nedenfor:

Avsender/ uttalelsespart	Kapitler som er blitt endret i planprogrammet ut fra uttalelsen
Mattilsynet	Ingen
Kystverket sørøst	Ingen
Jernbaneverket	4.5.3, 4.6.3
Fylkesmannen i Vestfold	2.2, 4.2, 4.3.3, 4.5.3, 4.9.3, 7.2, Vedlegg 1 (1.2.9, 1.3.9)
Fiskeridirektoratet region Sør	4.2
Syklisterenes landsforening	3.2, 4.3.1, 4.5.3, 4.11.1
Ringshaug og Gårdbo vel	Ingen
Richard Fossum	Ingen
C. Nicolaus Wedel Jarlsberg	4.2

Etter høringen er det i tillegg tatt inn 2 nye punkt (punkt 1.2.10–1.2.11) i planprogrammet ut fra vurderinger i Vestfold fylkeskommune. Disse endringene er også merket med gult.

Videre behandling

Partnerkommunene i bypakken fastsetter planprogrammet.

OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER, MED KOMMENTARER

Offentlige fagetater

Mattilsynet

Har ingen merknader til saken da den ikke berører deres fagområde.

Kystverket sørøst

Har ingen vesentlige merknader til varselet/høringen.

Jernbaneverket

Jernbaneverket anser at Bypakke Tønsberg-regionene har utarbeidet et grundig og godt planprogram for interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Dette er en del av et viktig og nødvendig arbeid for Tønsberg-regionen, med hovedmål å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Planprogrammet tar etter Jernbaneverkets syn for seg sentrale punkter som tilrettelegger for ønsket utvikling, men ikke minst også viktige grep for å redusere bilbruk og begrense parkeringsmuligheter. Jernbaneverket støtter prioriteringen.

Jernbaneverket ønsker at koblinger mellom transportformer vil bli diskutert spesifikt i kommunedelplanen. Det er viktig å tenke mobilitet, herunder integrering av ulike transportformer som for eksempel sykkel og tog. Som eksempel er det reist spørsmål hvordan det kan gjøres attraktivt for noen som bor på Teie å sykle til stasjonen når vedkommende skal på jobb i Drammen.

Kommentar:

Konseptvalgutredningen for helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen nevner «stor kollektivsatsing med hinderfri framføring av buss på de fire aksene inn mot knutepunkt ved jernbanestasjonen. Anbefalingen forutsetter også en sammenhengende ekspressveg for sykkel mellom sentrum og de mest folkerike områdene.»

Den interkommunale kommunedelplanen for gange, sykkel og kollektivtransport skal konkretisere tiltak og virkemidler for å nå bypakkas satsing innen gange, sykkel og kollektivtrafikk. Planen vil konsentrere seg om hovedaksene og andre gang-, sykkel- og kollektivtiltak som direkte støtter opp om målene i bypakka. Kollektivpunkter som jernbanestasjon og bussterminal er viktige målpunkter ift. målene med planarbeidet.

Planprogram-revisjon:

- Koblinger mellom transportformer, for eksempel sykkel og tog, tas inn i planprogrammets kapittel 4.5.3 og 4.6.3.

Det samarbeides med Jernbaneverket i det videre planarbeidet.

Fylkesmannen i Vestfold

Fylkesmannen viser innledningsvis til sin rolle etter plan- og bygningsloven hvor de skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser. Videre skal fylkesmannen påse at klimamessige hensyn tas når det gjelder bosetting- og utbyggingsmønster, transport, energibehov mv.

Fylkesmannen i Vestfold mener de opplistede dokumentene i kapittel 2 og vedlegg 1 er relevante og anbefaler i tillegg at rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og regional plan for folkehelse i Vestfold legges til under dette kapitlet. Fylkesmannen anbefaler videre at Bymiljøavtaler (kapittel 2.2) tillegges stor vekt i det videre arbeidet. Selv om Bypakke Tønsberg-regionen pr. nå ikke inngår i denne ordningen, vil fremtidig deltakelse kunne være en nøkkelfaktor for bypakkas tiltakspakke og for måloppnåelsen. Fylkesmannen viser i den sammenheng også til samferdselsdepartementets retningslinjer for belønningsmidler og klimasatsmidler.

Når det gjelder utredningstemaer merker Fylkesmannen seg at målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet») er særskilt fremhevet. Det er også et krav som følger av ordningen om bymiljøavtaler. Fylkesmannen minner om at det i målformuleringen til bypakka også er formulert reduksjonsmål for klimagassutslipp. Fylkesmannen anbefaler at det fastsettes konkrete reduksjonsmål.

Fylkesmannen viser til at det har vært lite fokus på delene av bypakka som omhandler tilretteleggingstiltak tilknyttet gange, sykkel og kollektivtransport. For å sette dagorden, oppnå lokal forankring og øke interessen, anbefaler Fylkesmannen at det utarbeides en kommunikasjon- og medvirkningsplan. En slik plan vil være et viktig redskap som kan inngå under Tema 9: Holdningsskapende tiltak og mobilitetsplanlegging.

Avslutningsvis viser Fylkesmannen til at en god kopling mot gatebruksplan og arealplaner etter plan- og bygningsloven er svært viktig for måloppnåelsen. Gjennom god areal- og transportplanlegging reduseres behovet for motorisert transport. Dagens ferdselsårer er i hovedsak rettet mot bilbrukere. Arealplanlegging med gange/sykkel som primærfremkomstmiddel er et tema som bør trekkes ytterligere frem. Fylkesmannen anbefaler også at mulig konflikt mellom syklende og mellom gående og syklende utredes under avsnittet om trafiksikkerhet. Det bør her også ses nærmere på hvordan andre fremkomstmidler med elektrisk drift skal håndteres.

Kommentar:

Bypakka bør legge til rette for evt. framtidige bymiljøavtaler og muligheter for belønnings- og klimasatsmidler.

Planprogram-revisjon:

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, og regional plan for folkehelse i Vestfold, tas begge inn i kapittel 2.2.
- Konsekvenser for folkehelse tas inn i kapittel 4.2.
- Konkrete reduksjonsmål for klimagassutslipp tas inn i kapittel 4.3.3.
- Kommunikasjon og medvirkningsplan tas inn i kapittel 7.2.
- Utrede om det kan bli økt ulykkestall med flere syklende og gående; tas inn i kapittel 4.9.3.
- Se på hvordan andre elektriske fremkomstmidler enn el.sykler (for eksempel stålhjulinger) skal håndteres; tas inn i kapittel 4.5.3.

Fiskeridirektoratet region Sør

Fiskeridirektoratet viser til sin oppgave å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer, herunder ta vare på marint biologisk mangfold, ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen.

Fiskeridirektoratet viser til at konsekvensutredning ifølge planprogrammet skal utarbeides i reguleringsplanfasen dersom nye arealer skal tas til vegformål. Videre viser Fiskeridirektoratet til at føringer om hensyn til utredning av konsekvenser for ålegras og bløtbunnsområder blir innarbeidet i revidert planprogram for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.

Fiskeridirektoratet region Sør minner om at det innenfor/i nærheten av planområdet i Vestfjorden, Byfjorden, Kanalen og Træla fjord, er registrert viktige marine naturverdier. Direktoratet viser til det digitale kartverktøyet på fiskridir.no, samt Miljødirektoratets naturbase. Det er flere registreringer av naturtypene ålegrassamfunn og bløtbunnsområder, vektet som viktige og svært viktige.

Fiskeridirektoratet region Sør antar at føringer om hensyn til og utredninger av konsekvenser for ålegras og bløtbunnsområder som er innarbeidet i revidert planprogram for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme har overføringsverdi til planprogram for interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport, og at det tas med i planprogrammet her også.

Så vidt Fiskeridirektoratet kan se vil det i forholdsvis liten grad være nødvendig med inngrep som berører de nevnte lokalitetene for å realisere det aktuelle planformålet i den varslede kommunedelplanen. Fiskeridirektoratet region Sør anser at man generelt sett alltid bør planlegge slik at unødvendige og uforholdsmessige inngrep i verdifulle og produktive gruntvannsområder unngås. Dersom formål og tiltak likevel kommer i konflikt med nasjonalt

og regionalt viktige ålegrassamfunn og bløtbunnsområder vil Fiskeridirektoratet region Sør vurdere mulig innsigelse.

Fiskeridirektoratet region Sør ber om å bli oppdatert i det videre planarbeidet.

Kommentar:

Siden IKDP–GSK er temaplan, skal kommunedelplanarbeidet vurdere konsekvenser, ikke utrede (som i KU). Fiskeridirektoratet kontaktes ved behov senere.

Planprogram–revisjon:

- Miljøvurderinger spesifiseres noe mer i kapittel 4.2. Herunder vurderes eventuelle konsekvenser for ålegras og bløtbunnsområder dersom det blir aktuelt.

Næringsaktører

Politiske partier og interesseorganisasjoner

Syklistenes landsforening (SLF)

Vil generelt påpeke at det er uheldig at reisemetodene kategoriseres etter gange, sykkel, kollektivtrafikk og «bil/biltrafikk» i de innledende kapitlene i kommunedelplanen. Dette innfører etter syklistenes landsforening to uklare aspekter:

1. Har man som mål at man ønsker nedgang også i bruken av andre typer motorkjøretøy? Det burde være klart i alle delene av dokumentet hva som var målet for alle trafikantgrupper. (Moped, motorsykkel, varetransport med diverse små og store vare-/lastebiler og nyttekjøretøy.)
2. Man gir inntrykk av at veisystemet som er ve siden av fortau/park eller sykkelinfrastruktur er kun forbeholdt privatbiler. Både gående, syklende og andre typer trafikantgrupper har lik rett på vegbanen der ovennevnte infrastruktur ikke finnes. (Motorveg er unntaket her.) Samt at sykklister ikke har noe krav til å kun benytte seg av gang- og sykkelveg, sykkelveg, sykkelfelt eller sykkelekspressveg der slikt går parallelt med annen normal veg.

Videre utredninger og rapporter burde etter syklistenes landsforening benytte et klart definert vokabular for å forhindre uklarheter om mål og løsninger.

Videre er det vist til at parkeringsnormer for både private og offentlige bygg bør tas fatt i, da man har direkte mulighet til å påvirke hvordan det tilrettelegges for parkering av både sykler og privatbiler. For eksempel burde man operere med lavt antall i anbefalinger for privatbil-parkeringsplasser eller tilby frikjøps-alternativer, og heller ha klare føringer for hvordan sykkelparkering skal være dimensjonert, universelt utformet og tilgjengelig både for beboere, ansatte og besøkende. Gjerne da med innendørs, oppvarmet og overvåket parkeringsareale med plass til både vanlige sykler, sykkelvogn og transport-/kassesykler.

Syklistenes landsforening viser til at «Hovedplan for sykkel Tønsberg og Nøtterøy» fra 1994 og «Regional sykkelstrategi for Vestfold» fra 2012 er satt som føringer i kommunedelplanen. Det vises til flere nyere føringer etter dette. Som eksempler vises det til at sykkelhåndboka fra Statens vegvesen vegdirektoratet som kom i 2003 og er revidert en gang siden det, samt at Oslo kommune har laget en egen Oslostandard for å beskrive hvordan de ambisiøse målene om en sykkelandel på 16% i 2025 kan nås. Syklistenes Landsforening tror at de gamle planene bør gjennomgås og oppdateres med kunnskap fra Oslostandarden og den nyeste utgaven av Sykkelhåndboka. Sykkelhåndboka og Oslostandarden separerer syklende og andre trafikantgrupper på en bedre måte enn de offisielle håndbøkene. Nye og bedre løsninger defineres også, som ikke er nevnt i «Regional sykkelstrategi for Vestfold», for eksempel sykkelbane/opphøyd sykkelfelt, sykkelekspressveg og sykkelgate. Bare ved å gjennomføre tiltak satt i de nyeste standardene får man trygge, raske og sikre løsninger og man får alle aldersgrupper ut på sykkel.

Til kapittel 4.5 tema 3 viser Syklistenes Landsforening til setningen: «Mange steder er det for smale gate-tverrsnitt til å kunne etablere gode anlegg for både gående, syklist, kollektivtrafikk og biler.». Syklistenes Landsforbund viser til at dette er en viktig prioriterings-diskusjon som burde tas ut av sykkelkapittelet og heller gjøres i en overordnet prioritering for hele planområdet. Deres klare føring er at KVVU'en gir svaret med en ringveg-løsning for privatbilismen og at det dermed skal prioriteres opp gående og syklende ellers i vegnettet. Dette mener Syklistenes Landsforening kan gjøres effektivt med:

- Sykkelgater (vare- og nyttetransport kan tillates)
- Sykkelveger og sykkelbane/opphøyd sykkelfelt der syklende har prioritet i kryss
- Sykling i begge retninger der motortrafikk kun kan kjøre en vei (se til Markveien i Oslo)
- Blandet trafikk med 30 km/t i strøgater og boligfelt. Med hinder for gjennomkjøring for motortrafikk der syklist får snarveg videre.

Kollektivtrafikken bør også få sitt hovednett og prioriteres for å få til et effektivt system i god samspill med gange og sykkel.

Til kapittel 4.11.1. Dagens situasjon» ønsker Syklistenes Landsforening at «trygg sykkelparkering (gjerne innendørs og oppvarmet med mekkestasjon og mulighet til å få vasket sykkel)» inkluderes. Det vises til at det er et godt og innarbeidet tiltak for å få flere til å sykle gjennom hele året.

Syklistenes Landsforening ønsker å bli invitert på åpne møter og motta videre høringsbrev.

Kommentar:

SLF påpeker mål-beskrivelser og -konflikter, at bypakka bør tydeliggjøre sine hovedbudskap og benytte de nyeste standardene for sykkelanlegg (bla. Oslostandarden). SLF går langt i å beskrive løsninger, som skal utredes i IKDP-GSK.

Planprogram-revisjon:

- Ta inn i kapittel 3.2 å utrede om andre utførelse-standarder enn vegvesenets, bør benyttes i bypakka. Bypakka kommer til å bli utfordret på å «få mest mulig for pengene».
- Ta inn i kapittel 4.5.3; Må sjekke ut hva som finnes av erfaringer i andre land (for eksempel Danmark og Nederland) med mange flere syklende enn i Norge. Hva kan bypakka lære derfra?
- I kapittel 4.3; Ta inn at gjennomgangstrafikk og nyttetraffic er unntatt fra nullvekstmålet.
- Sykkelparkering tas inn i kapittel 4.5.3 og omtales i kapittel 4.11.

Videre arbeid:

- Involvere SLF i det videre arbeidet med IKDP-GSK; dra nytte av deres viten og engasjement.
- For trafikksikkerheten er det viktig å unngå at avkjørsler krysser GS-anlegg.
- Kan det senere bli aktuelt med «pilot-/ prøveprosjekt» for å utprøve standard?

Velforeninger og enkeltpersoner

Ringshaug og Gårdbo vel (RGV)

Ber om at etablering av gang- og sykkelvei langs fylkesvei 537 Ringshaugveien/ Skallevoldveien i Tønsberg kommune prioriteres i planen. RGV viser til at fra krysset Ringshaugveien/Neptuns vei til Skallevold på fylkesvei 537, en strekning på ca. 1,8 km, er uten gang- og sykkelvei. Denne delen beskrives av RGV som smal og uoversiktlig med mange utkjøringer. Området er tettbebygd og et vekstområde, hvor det stadig kommer til nye boliger. Veien er skolevei for mange elever ved Ringshaug barneskole og Ringshaug ungdomsskole. Om sommeren er det stor trafikk – både i bil, med sykkel og til fots mellom de to strendene på Ringshaug og Skallevold.

RGV viser videre til selv om fartsgrensen er 40 km/t er det mange som kjører for fort, og selv i 40 km/t er veien for uoversiktlig i de verste svingene. RGV har tidligere sendt dokumentasjon om dette til Statens vegvesen. Videre er det vist til at det i høst er gjennomført en trafikkmåling av Statens vegvesen på to steder langs strekningen. Målingene viste at i svingen mellom Båtsmannsveien og Losveien var det mer enn 15% av bilene som holdt hastighet over 45 km/t og de fleste av de som kjørte for fort holdt 50–53 km/t. På den rette strekningen ved Skallevold gikk trafikken enda fortere.

RGV viser videre til en ulykke i september i år mellom bil og moped i krysset Ringshaugveien/ Losveien med personskaade. Videre at de fire siste årene har vært to trafikkuhell i krysset Neptunsvei/ Ringshaugveien, begge med fotgjengere i veien som utløsende årsak. Det er også nevnt en ulykke fra 2010 hvor det var en kollisjon mellom bil og moped i krysset Ringshaugveien/Båtsmannsveien hvor en 9-åring og en 16-åring fikk skade.

RGV mener det er behov for fartsdempende tiltak (innsnevring, opphøyde gangfelt, fartshumper eller lignende) som et strakstiltak, og at gang- og sykkelvei fra Neptuns vei til Skallevoll må prioriteres. I kommuneplanens arealdel er det tegnet inn gang- og sykkelvei langs strekningen. RGV viser til at de har hatt god dialog med Tønsberg kommune gjennom årene om å bedre trafikksikkerheten i området, men for Ringshaugveien/Skallevollveien viser kommunen til Statens vegvesen ettersom det er en fylkesvei.

Kommentar:

Det videre planarbeidet vil utrede lokalisering av hovedaksene for gange og sykkel, herunder omfang, lengde, løsninger m.m. Videre planarbeid vil ta stilling til om noe av fylkesvei 537 Ringshaugveien/ Skallevollveien anses som del av hovedaksene i de folkerike områdene slik KVVU'en gir anvisning på.

Planprogram-revisjon: Ingen.

Richard Fossum

Viser til at følgende hovedmål er viktige:

- Etablering av et helhetlig, effektivt og miljøvennlig transportsystem for gange, sykler, biler, busser og jernbane.
- Etablering av ny, robust fastlandsforbindelse.
- Andelen trafikkerte privatbiler må ned til fordel GSK, spesielt i rushtiden.
- Følgende konkrete tiltak må prioriteres:
 - egne filer for buss, taxi og samkjøring
 - sykkelekspressveier
 - redusert dagparkering i Tønsberg og på Teie
 - bildeling
 - innfartsparkering
 - omlegging til kjøprising inklusiv rushtidsavgift

Fossum viser videre til at planleggingen av GSK må koordineres med planen for ny fastlandsforbindelse og gatebruk for Tønsberg og Teie.

Kommentar:

Det som nevnes i uttalelsen, er allerede med i planprogrammet og vil være del av det videre planarbeidet.

Planprogram-revisjon: Ingen.

C. Nicolaus Wedel Jarlsberg

Viser til at følgende er sagt i planprogrammet vedrørende kultur, landskap og middelalder by/borg: punkt 1.3.1 Samfunnsmål, Miljøvennlig: «...oppfylle Ramsarkonvensjonens forpliktelser».

I vedlegg 1 punkt 1.4.1 Byplan Tønsberg nevner «...ivaretagelse av det historiske sentrum». Deretter at selv ikke under pkt 1.3.1 i vedlegget, ved omtale av RPBA, blir kulturlandskap nevnt, selv om det er et sentralt tema i RPBA.

Wedel Jarlsberg mener kulturlandskapet og vegnettets hensyntagen til dette er fullstendig uinteressant for kommunedelplanen. Wedel Jarlsberg viser til at Tønsberg regner seg som Norges eldste by, har et historisk bysentrum og borganlegg. Kulturlandskapet i Slagendalen og Jarlsbergssletta er av nasjonal kvalitet (Nasjonalt verdifullt kulturlandskap) samt at Jarlsbergssletten inneholder Norges (sannsynligvis) største barokke parkanlegg rundt Jarlsberg hovedgård og Sem kirke (Tønsberg kommunes eldste bygning). Wedel Jarlsberg stiller seg spørrende til at disse kulturlandskapsverdiene som er helt spesielle for Tønsberg-distriktet ikke er hensyntatt eller nevnt under samfunnsmål.

Wedel Jarlsberg mener kulturlandskapet og de foreslåtte løsningenes påvirkning på dette er et sentralt utredningstema som ikke er kommunisert i planprogrammet.

Kommentar:

Konsekvenser for kulturlandskap, kulturminner etc. vil utredes som del av vurderingene knyttet til foreslåtte tiltak. Planprogrammet vil tydeliggjøre dette i punkt 4.2.

Planprogram-revisjon:

Konsekvenser for kulturlandskap, kulturminner mfl. vil bli blant vurderingene som knyttes til foreslåtte tiltak. Dette tydeliggjøres i kapittel 4.2.