


Avsender	JournalpostID	Kortversjon av høringsuttalelser	Rådmannens kommentarer
<b>Stiftelsen Gamle Tønsberg</b>	17/42515	<p><input type="checkbox"/> <b>Efter vår mening bør jernbanestasjonen og sportraseene først bestemmes.</b> Vi anbefaler at en trasé over Jarlsbergjordene velges og at stasjonen legges syd/vest for Frodeåsen. Jernbanestasjonen må plasseres slik at sporene kan gå rett ut på Jarlsbergjordet. Det innebærer en bomfri trafikk til sykehuset og en hel ny bydel på dagens stasjonsområde.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Så må fastlandsforbindelsen fra Nøtterøy bestemmes.</b> Vi anbefaler at en 4 felts bro fra Ramleberg til Hogsnes/Vear og rett ut til E-18 blir valgt.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Når disse to vitale deler av transportsystemet i byen er fastlagt så kan man se på hvordan Tønsbergs gamle bydeler, sentrum kan formes.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Nedre Langgate kan stenges for gjennomgangstransport.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Gjennomgangstrafikken må konsentreres til Stoltenberggaten og Jernbanegaten.</b> Begge enveisregulert i hver sin retning. Stoltenberg gaten fra Grev Wedelsgate til Svømmehallen kan bli enveiskjørt retning sør med to felt. Fra svømmehallen opp det gamle jernbanesporet og Jernbanegaten frem til dagen jernbane anlegges en ny enveisregulert 2 felts vei retning nord.</p> <p><input type="checkbox"/> <b>All trafikk i det gamle sentrum forbeholdes buss, nyttetransport og transport til og fra eiendommer.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Dette krever en rekke parkeringshus i gamle sentrums periferi.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Sentrum fortettes. Kultur, kafe, småbedrifter, leiligheter, butikker.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Brannstasjonen flyttes til Kjelle.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Skilting fra Mamutkrysset til E-18 gjennom Frodeås- tunellen.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Brune skilt på E-18 som viser vei til Norge eldste by.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Røde Kors skilt (sykehus og legevakt) på E-18 som viser vei.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>Sentrum fortettes. Kultur, kafe, småbedrifter, leiligheter, butikker.</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>1 times gratis parkering på gatenivå, ellers alt i parkeringshus utenfor «gamlebyen».</b></p>	<p>Lokalisering av ny jernbanetrasé gjennom Tønsberg og ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg vurderes i annet pågående planarbeid. Dette er store tidkrevende prosesser, hvor utfallet vil få konsekvenser for gatebruken i Tønsberg sentrum. Det har allikevel vært ønskelig å utarbeide en gatebruksplan på dette tidspunktet – for å hente frem kunnskap om utfordringer og styrker ved trafikkbildet i byen, og for å finne de beste trafikale løsningene for selve byen. Gatebruksplanen er således også et innspill inn til de andre pågående planprosessene. Ny jernbanetrasé og togstasjon ligger langt frem i tid, og Tønsberg har et behov for nye løsninger for bl.a. buss, parkering og byliv før den tid.</p> <p>Gatebruksplanen foreslår at Nedre Langgate stenges for gjennomfartstrafikk og at Stoltenbergs gate blir hovedåre for biltrafikk gjennom sentrum. Forslaget om å regulere Stoltenbergs gate og Vestfoldgaten/Jernbanegaten til enveiskjørt med to felt i hver sin retning vil øke dagens kapasitet for bil. En slik løsning vil ikke bygge opp under målene i bypakka om å redusere klimagassutslipp og begrense miljøskadelige virkninger av transport i Tønsberg sentrum. Det er ønskelig å lede gjennomgangstrafikken i Tønsberg by til Ringveien og til fremtidig fastlandsforbindelse, av hensyn til støv- og luftforurensning og byliv. Vestfoldgaten og Jernbanegaten er i gatebruksplanen foreslått som en del av hovednettet for sykkel, og skal i henhold til byplanen styrkes som grøntdrag.</p> <p>Gatebruksplanen legger til rette for redusert bilbruk i sentrum og parkeringsanlegg i randsonen.</p> <p>Innspill vedr. skilting tas til orientering, men er for spesifikt til å tas inn i en overordnet gatebruksplan.</p> <p>Kommunens parkeringsstrategi er nylig revidert. 1 times gratis parkering ble vurdert til å ikke være beste løsning for Tønsberg by da det bl.a. vil medføre mer letekjøring og øke presset i bykjernen.</p>
<b>Kathinka Weyns</b>	14/54368	<p>Viser til avsnittet «Parkering ved jernbanestasjonen» (s 33). Pendleren bruker bil fremfor sykkel av flere årsaker:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De fleste av oss sitter på toget i 1,5 time for å komme oss på jobb i Oslo</li> <li>2. Vi står opp i 4-5 tiden for å kunne være på jobb til 08:00</li> <li>3. 3 timer hver dag går med til pendling i tog</li> <li>4. Med bil er vi væruavhengige</li> </ol> <p>Bil er den beste fremgangsmåten året rundt mellom bolig og pendlerparkering. Det tar kortere tid, mer tid til søvn. Unngår å svette i pent arbeidstøy. Buss er ikke et alternativ med tanke på klokkeslett og transporttid, heller ikke ved økt hyppighet.</p> <p>Pendlere som parkerer ved jernbanestasjonen bruker byen, uten å forflytte bilen til andre steder i sentrum – transportøkonomisk og miljøvennlig.</p> <p>Økte p-avgifter vil ikke redusere bilbruk, men øke kostnadene for å være arbeidsaktiv og gjøre Tønsberg mindre attraktivt som bosted for pendlere.</p> <p>Kommunen bør være positive til at pendlere benytter seg av pendlerparkeringene også utenfor arbeidstid og i helger, for å lette behovet til parkeringsplasser i andre områder.</p> <p>Svært positiv til de øvrige forslagene i gatebruksplanen og har stor tro på at det vil øke bruken av kollektivtransport og sykkel.</p>	<p>Gatebruksplanen følger opp Bane Nors parkeringsstrategi, hvor Tønsberg er definert som en bystasjon. Parkeringstilbudet skal opprettholdes som i 2016 (dvs. ca 250 plasser).</p> <p>Et av hovedmålene for gatebruksplanen er å finne gode løsninger for kollektiv, sykkel og gange, slik at flere vil finne det attraktivt å velge disse alternativene fremfor bilen. I en middels stor by som Tønsberg, med et stort omland, er det klart at for noen vil bil allikevel være det mest hensiktsmessige. Dette skal hensyntas.</p> <p>En undersøkelse fra 2015 viser at 67 % av tilreisende med bil til Tønsberg stasjon bor kortere enn 5 km fra stasjonen. Vi mener derfor det er et potensiale for at flere kan ta buss, sykle og gå til stasjonen. En økt andel av disse transportformene vil også gi bedre kapasitet for de som må kjøre bil. Vi må bruke en kombinasjon av flere virkemidler for å få folk til å velge bort bilen når de har mulighet. For pendlerparkering ved jernbanen er høyere parkeringsavgifter nevnt som et mulig virkemiddel.</p>
<b>Nøtterøy kommune</b>	17/56690	<p>Nøtterøy kommunestyre behandlet saken i møte 21.06.2017 og fattet følgende vedtak: KS- 17/038 Vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nøtterøy kommune forutsetter at ny fastlandsforbindelse er etablert før stenging av Nedre Langgate gjennomføres.</li> <li>2. Nøtterøy kommune støtter prinsippene for omlegging av kollektivtrafikken i Tønsberg sentrum.</li> <li>3. Dersom konklusjonen høsten 2017 blir at ny fastlandsforbindelse skal ende på Korten, oppfordrer Nøtterøy kommune Tønsberg kommune til å vurdere mulige parkeringsplasser nordvest i planområdet.</li> </ol>	<p>Punkt 1. Det står i gatebruksplanen at det er ønskelig å finne ut om man kan stenge Nedre Langgate før ny fastlandsforbindelse er på plass. Dette må i tilfelle utredes nærmere.</p> <p>Punkt 3 vil være et aktuelt tema i interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Gatebruksplanen peker på behovet for bedre parkeringsdekning i området ved Hotell klubben. Dersom fastlandsforbindelsen ender på Korten, kan det trolig også være hensiktsmessig med økt kapasitet/innfartsparkering på Korten.</p>
<b>Tønsberg og Nøtterøy bibliotek</b>	17/56655	<p>Bibliotekbygget i Storgaten 16 vil i fremtiden være hovedbibliotek for Tønsberg , Nøtterøy, Tjørne og Re. Bruken av biblioteket vil trolig øke fremover.</p>	<p>Gatebruksplanen legger opp til en infrastruktur som tar høyde for hyppige avganger og god fremkommelighet for buss. Interkommunal</p>

		<p>Forslag om gjennomløpende kollektivtransport i sentrum, med flere holdeplass-knutepunkter er svært bra. Foreslått knutepunkt ved Klostergaten/Nedre Langgate vil gjøre det enklere for bl.a. eldre og bevegelsehemmede å oppsøke biblioteket. Det må legges vekt på et godt kollektivtilbud også utover reiser til og fra jobb (kvelder, helger mm).</p> <p>Det kommer ikke godt nok frem at kollektivtransport og holdeplasser skal være universelt utformet. Foreslår å styrke sykkelparkering i nærheten av biblioteket. Dagens tilbud dekker ikke behovet. Kan 1-2 gateparkeringer omdisponeres til sykkelparkering? Ønskelig at de 2 p-plassene som er etablert som korttidsparkering (30 min) i Storgaten utenfor biblioteket består, viktige for bibliotekets brukere. Viktig å legge til rette for varetransport – biblioteket har daglig varelevering. Gatebruksplanen bygger på grundig og god planlegging, et godt stykke arbeid!</p>	<p>kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv er under utarbeidelse. Her vi man se på det helhetlige kollektivtilbudet i bypakkeområdet. VKT (Vestfold kollektivtrafikk) jobber også kontinuerlig med å optimalisere sine ruter. Viktigheten av universell utforming er omtalt på s. 25 i hovedrapporten. Universell utforming skal legges til grunn for all videre planlegging. Dette er et lovfestet i plan og bygningslovens § 1-1. Tilstrekkelig kapasitet for sykkelparkering ved Biblioteket er viktig. Kommunen vil ta kontakt med biblioteket for å finne en løsning. Adkomst til biblioteket for varetransport blir fra Nedre Langgate. Gatebruken i Klostergaten, Storgaten og Conradis gate blir som i dag.</p>
<b>Fortidsminneforeningen</b>	17/42452	<p>Fortidsminneforeningen er positive til gatebruksplanen. De tror det blir en vanskelig oppgave å legge til rette for de ulike typer transport side om side, pga begrenset areal i bykjernen. Peker på at man må operere med to typer syklistar ved siden av fotgjengere, med den følge at man får smalere bilkjørebane. Antar at det vil bli ytret ønske om saneringer – og at deres kompetanse her vil komme inn.</p> <p>Anbefaler fysiske hindre for å begrense biltrafikken til bykjernen. Effektiv busstransport er alfa og omega, siden været hos oss i fremtiden ikke er spådd å skulle bli mere gå- og syklevennlig. Rapporten innehar mange kommafeil.</p>	<p>Gatebruksplanen foreslår prioriterte traseer for bil, buss, sykkel og gange. En konsekvens vil være at flere parkeringsplasser og enkelte gatetrær vil måtte vike. Det er imidlertid ikke foreslått løsninger som medfører sanering av bygg i sentrumskjernen. Det vil bli brukt en kombinasjon av ulike virkemidler for å begrense biltrafikken inn til sentrum. Dette dreier seg bl.a. om å gjøre de mer miljøvennlige transportformene mer attraktive, føre gjennomgangstrafikken utenfor sentrumskjernen og endringer i forhold til lokalisering av parkeringsplasser. Fysiske hindre er ikke ønskelig, da de som er avhengig av å bruke bil fortsatt skal kunne komme inn i bykjernen.</p>
<b>Bane Nor</b>	17/54570	<p>Kunnskapsgrunnlaget for gatebruksplanen viser at parkeringsmulighetene for bil knyttet til arbeidsplasser er en stor utfordring. Samtidig viser planen at det flere steder i veinettet er registrert bilkø. Denne observasjonen er svært nyttig og bør brukes som innspill til kommunens overordnede planer.</p> <p>Bane Nor har ingen kommentarer til planens hovedgrep, men kan likevel ha innspill til detaljer ved enkelttiltak som berører jernbanen. Ved gjennomføring av tiltak i nærheten av jernbanen, ber de om å bli kontaktet på forhånd for koordinering og veiledning. Dette gjelder også tiltak som kan påvirke trafikken over planovergangen i Halvdan Wilhelmsens allé.</p> <p>Bane Nor er tilfreds med at planen omtaler de to vurderte alternativene for plassering av jernbanestasjon. For tiltaket bussterminal bør fremtidig plassering ha fleksibilitet med tanke på diskusjonen om stasjonsplassering i Tønsberg. De mener Tønsberg kommune bør drøfte transportinfrastrukturen i kommunens byplan i lys av stasjonsplasseringen når valget er tatt, ettersom dette kan påvirke transportmønsteret i byen vesentlig.</p>	<p>Høy andel arbeidsplassparkering er og har vært en kjent problemstilling i den overordnede planleggingen i Tønsberg. Kommunen har begrensede virkemidler for å redusere kapasiteten, da en stor andel ligger på privat grunn. Byplanens parkeringskrav for nyetableringer er restriktive og vil over tid påvirke parkeringstilbudet.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunen vil når stasjons- og trasévalg for fremføring av ny jernbane er klart vurdere behov for en revisjon av gatebruksplanen. Gatebruksplanen er en prinsippplan underlagt byplanen.</p>
<b>Vestfold Interkommunale Brannvesen</b>	17/57516	<p>Tilrettelegging og fremkommelighet for brannvesenets kjøretøyer er ikke nevnt i planen. Heller ikke politi og ambulanse. Temaet er omtalt i kunnskapsgrunnlaget. Det bør også inntas et par setninger om dette i hovedrapporten, for å synliggjøre at temaet er ivaretatt.</p>	<p>Tas til følge, inntatt på s. 34 i hovedrapporten.</p>
<b>Folksom AS/Foyn Eiendom AS</b>	17/57236	<p>Setter stor pris på de tiltakene som blir beskrevet, men har innspill vedrørende Nedre Langgate. Viser til egne prosjekter i området mellom Rådhusgaten og Conradis gate, og anslår 150 nye boliger og mer enn 5000 m2 kontor/forretning i løpet av 5-10 år. Viser videre til at gatebruksplanen foreslår Nedre Langgate stengt for gjennomkjørsel ved Møllegaten. Dette vurderes å ha negative konsekvenser for fremtidig beboere i nedre bydel som får en betydelig lengre reisevei for å komme vestover. I tillegg vil varelevering til området kjøre betydelig lengre innenfor bygrensen for å komme frem. Antar at dette også vil kunne belaste tilliggende gatearealer i bykjernen.</p> <p>Foreslår alternativ løsning, se illustrasjon under, som de mener vil forbedre vareleveringssituasjonen i området, og samtidig sikre utkjøring fra et fremtidig Foynkvartal i begge retninger. De ønsker også å legge til rette for kommersielle p-plasser i kvartalet. Ønsker dialog med kommunen ang. beboergjennomkjøring gjennom gatetun.</p>	<p>Økt fremkommelighet for kollektivtransport, syklende og gående er et sentralt mål i bypakka. Nedre Langgate er foreslått som hovedgate for buss og sykkel. For at bussen skal bli konkurransedyktig og attraktiv er man avhengig av bla. høy grad av punktlighet. Stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring for bil er et viktig grep for å sikre gode vilkår for bussen. Adkomst til eiendommer i Nedre Langgate opprettholdes fra Mammutkrysset. Fra Mammutkrysset vil man ha gode tilkoblinger til vestgående forbindelser (Ringveien eller ny fastlandsforbindelse). En fortetting med kontor og boliger langs den nye kollektivaksen ses på som svært positivt og er i tråd med ønsket utvikling mot en kompakt og miljøvennlig by. Beboere vil få en noe lengre reisevei når de skal vestover med bil, men vil være nært koblet til et moderne kollektivnett med hyppige avganger og en miljøvennlig busspark. Omleggingen er aktuell i 2024. På sikt vil vi trolig se flere EL-busser i byen, med omtrent null lokalt utslipp og svært lav støyforurensning i lave hastigheter.</p> <p>Ved å stenge Nedre Langgate mellom Møllegaten og Tollbodgaten blir trafikkmengden tilnærmet null i dette området. Alle busser skal via Nedre Langgate og opp Møllegaten og gode byttepunkt (busstopp) mellom de ulike</p>

			<p>linjene blir viktig her. Det er avgjørende at biltrafikken er tilnærmet lik null i området for å gi bussen god fremkommelighet og få til trafikksikre løsninger for myke trafikanter. Foreslåtte løsning om stenging mellom Tjømegaten og Prestegaten vil ikke ivareta behovet på en like god måte.</p> <p>Varelevering til forretninger vil også skje fra Nedre Langgate via Mammutkrysset. Løsninger for å håndtere varelevering til området må ses på i detalj i det videre planarbeidet.</p> <p>Redusert trafikkmengde og et godt busstilbud i Nedre bydel er viktige forutsetninger for å oppnå kommunens intensjon om å skape en attraktiv bydel med by- og gaterom for opphold og aktivitet. Fordelene av grepene gatebruksplanen foreslår i nedre bydel vurderes å være større enn de ulempene forslaget medfører forhold til adkomst til boliger/varetransport. Bypakka og kommunen ønsker dialog for å finne gode løsninger for kommende utbyggingsprosjekter innenfor de rammene gatebruksplanen gir.</p> <p>Neste steg i prosessen vil være å utarbeide et forprosjekt for nytt gatetverrsnitt i Nedre Langgate. Planarbeidet vil skje i dialog med grunneiere og næringsliv.</p>
<p><b>Tønsberg og Omegn Turistforening</b></p>	<p>17/57007</p>	<p>TOT vil gjerne bidra til bedret folkehelse og en aktiviserende gatebruksplan ved å legge til rette for merking av turer og stier, som kan forsterke koblingen mellom sentrum og natur- /friluftsområder i og utenfor byen.</p>	<p>Kommunen har i forbindelse med utarbeiding av «byrumsstrategi for Tønsberg sentrum» vært i dialog med TOT ang. dette temaet. Kommunen ønsker et videre samarbeid om synliggjøring og styrking av de grønne forbindelsene mellom sentrum og naturområder utenfor byen.</p>
<p><b>Tønsberg Næringsforening og Tønsberg sentrum</b></p>	<p>17/57717</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bemerket at det er en svakhet at TNF eller TS ikke har deltatt i arbeidsgruppen.</li> <li>2. Vanskelig å lage en helhetlig gatebruksplan før trasévalg for ny fastlandsforbindelse er avklart.</li> <li>3. Intercity gjennom Vestfold er også vesentlig for gatebruksplanen. Ser at det dette kan ta tid, og at det kan være vanskelig å vente på en avgjørelse før man tar grep i Tønsberg by.</li> <li>4. Etterlyser el-bilen som et miljøvennlig reisemiddel. Ønsker at det differensieres mellom fossil drevet bil og el-bil. Dersom kommunen ønsker å fjerne biler fra bybildet bør dette presiseres.</li> <li>5. Tror det vil bli en konflikt mellom trailere (varetransport) og fremkommelighet for bussen, spesielt i Møllegaten. Vanskelig å begrense varetransport fra andre land til spesielle tidspunkt på dagen. Vil reisetid øke for dem som skal kjøre buss gjennom byen?</li> <li>6. Positiv til mer sykkelparkering, i dag er det til tider konflikt mellom bil og sykkelparkering.</li> <li>7. I forhold til parkering forholder planen seg til dagens befolkning. Forventet befolkningsvekst bør medtas i regnestykket. En større kommune fra 2020 kan medføre økte besøkstall. 20 % av handlende kommer fra andre steder i Vestfold, for dem er det mest hensiktsmessig å komme med bil. Alle parkeringsplasser må erstattes sentralt før fjernes. Haugar er et godt alternativ. 70 % av deres medlemmer er opptatt av at det forblir gode parkeringsmuligheter i byen for at de skal bruke byen eller ha sin næring i sentrale strøk.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. TNT og TS er invitert med som deltagere i gatebruksplanens ressursgruppe. Ressursgruppa er holdt løpende orientert om prosessen og aktiviteter knyttet til planleggingen møter og dokumenter. I tillegg til åpne møter og åpne kontordager er det holdt et eget møte for TNF og TS samt næringsdrivende i Møllegaten/Tollbodgaten og et eget informasjonsmøte med ressursgruppa. TNT og TS vil være naturlige samarbeidspartnere i det videre arbeidet.</li> <li>2. Viser til rådmannens kommentar til innspill fra Stiftelsen Gamle Tønsberg.</li> <li>3. Viser til rådmannens kommentar til innspill fra Stiftelsen Gamle Tønsberg.</li> <li>4. Kommunen legger opp til økt kapasitet for el-biler. Det er ikke ønskelig å fjerne biler fra bybildet, men begrense bilbruken for å gi plass til miljøvennlige transportformer.</li> <li>5. Lasteplasser for varetransport i og ved Møllegaten kan opprettholdes, med unntak av lasteplassen øverst i Møllegaten må flyttes da det skal etableres gateterminal for buss her. Reisetiden vil gå ned for de som skal ta buss gjennom byen. Det planlegges flere tiltak for å sikre hurtig fremføring og høy grad av punktlighet for bussen; kollektiv- eller sambruksfelt i Nøtterøyveien hvor bussen i dag står i samme kø som bilene, bussprioriterte gater gjennom sentrum i Nedre Langgate og Møllegaten, tiltak for bedre fremkommelighet for buss i Halvdan Wilhelmsens allé samt effektive byttepunkter i sentrum. Det blir også etablert sambruksfelt i Presterødbakken for å prioritere bussen. Flere tiltak vil bli vurdert i arbeidet med interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv som er under utarbeidelse.</li> <li>6. Tas til orientering.</li> <li>7. Gjennom bypakke for Tønsbergregionen er det vedtatt et nullvekstmål for partene i bypakken. Dvs at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I gatebruksplanen opprettholdes dagens</li> </ol>

			antall parkeringsplasser. Gateparkeringsplassene som fjernes erstattes med plasser i nye p-anlegg, som nå er under utredning før påfølgende politisk behandling. En undersøkelse fra 2016 viser at beleggprosenten varierer, men at det er god parkeringsdekning i Tønsberg. Handelsundersøkelsen fra 2016 bekrefter dette. Over 70% sier det er lett/ganske lett å finne parkeringsplass i Tønsberg. Økt tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange vil bidra til et redusert behov for bruk av bil.
<b>FFO Vestfold</b>	17/57828	Slutter seg til mottoet «Gå, sykle og ta buss når du kan. Kjør Når du må». Mennesker med nedsatt funksjonsevne som har blått handikapp-merke i bilen er avhengig av lov til å kjøre frem til de viktigste sentrumsfunksjoner (bank, politi, rådhus, torg) og parkeringsplasser svært nær disse funksjonene. Disse hensyn savnes i gatebruksplan. Savner omtale av hensyn vedr. universelt utformete busser, bussholdeplasser og generell tilrettelegging i byen (ledelinjer, skilting, snublekanter/trapper). Innspillene kan virke detaljerte og premature, men har erfaring med at disse hensyn ofte kommer for sent i planleggingen. Beklager at universell utforming ikke har vært mer markert og et mer gjennomgående prinsipp i planen.	Under kapittel 6.5 parkering er HC plasser omtalt. Det er til sammen 76 slike plasser innenfor gatebruksplanens avgrensning. Alle opprettholdes, bortsett fra 5 i Møllegaten hvor det etableres ny gateterminal for buss. Disse vil bli forsøkt erstattet i nærområdet.  Under kapittel 6.3 Gang og opphold er universell utforming omtalt spesielt. Universell utforming skal legges til grunn for all videre planlegging. Dette er et lovfestet i plan og bygningslovens § 1-1.
<b>Solvang og Midtløkken vel</b>	17/57849	Vi vil først understreke at området for gatebruksplanen er blitt utvidet utover området til eksisterende Byplan for Tønsberg uten at det er gjennomført en konsekvensutredning for tilstøtende områder. Det gjør at helhetlig planlegging og prioriteringer ikke er mulig. Avgjørelser om gatebruk blir derfor basert på avgrensede analyser uten muligheten for å se byen i en sammenheng som inkluderer områdene Solvang og Midtløkken. Forslagene i gatebruksplanen vil påvirke gatebruken i alle tilstøtende gater med store konsekvenser for de aktuelle boområdene uten at dette er utredet. Vi krever derfor at Solvang og Midtløkken områdene må være en del av Gatebruksplanen med forutgående gjennomførte konsekvensutredninger før planen vedtas. <input type="checkbox"/> Biltrafikken i området må konsentreres på hovedveiene. <input type="checkbox"/> Økt kollektivtrafikk må kombineres med økte begrensninger i parkering og trafikk i tilstøtende gater for å oppnå effekt. <input type="checkbox"/> Dette er dokumenter i trafikkforskning og gjennom erfaringer blant annet fra områder rundt Ullevål sykehus. <input type="checkbox"/> Trafikken til og fra sykehusets parkeringshus må føres direkte til hovedveiene, med sterkere begrensninger til tilstøtende boområder. Tiltak som er gjort for å begrense kjøring i boområdene rundt sykehuset fungerer ikke optimalt.	Gatebruksplanen er en prinsipplan underlagt byplanen. En prinsipplan utløser ikke krav om konsekvensutredning. Et viktig mål i arbeidet med gatebruksplanen er å gjøre bussen mer attraktiv som reisemiddel. Busstraseen foreslås omlagt gjennom byen, slik at den treffer bedre på sentrale målpunkt, som bla. sentralsykehuset. Det er fattet vedtak i Bystyret (21.06.2017, sak 074/17) og i Hovedutvalg for samferdsel og areal (06.06.2017, sak 78/17) om omlegging av bussen fra Slagenveien til Halvdan Wilhelmsens allé allerede sommeren 2018. Trafikale virkninger av bussomlegging er utredet forprosjektet «Fv459 Halvdan Wilhelmsens allé – Jernbanegaten; Kollektivutredning». Utredningen anbefaler pålagt venstresving ut av parkeringshuset på sykehuset for å gi bussen bedre fremkommelighet mot krysset HW allé/Stenmalen. Tiltaket gir noe økt trafikk på det kommunale veinettet, men er innenfor det akseptable. Kommunen vil vurdere stenging av enkelte gater dersom lekkasje til det lokale veinettet blir for stort.
<b>Gaute Nordbotten</b>	17/57874	<ol style="list-style-type: none"> <li>Uttaler seg som privatperson, pendler, gående, syklist og bilist.</li> <li>Viser til erfaringen fra forrige bypakke, da Nøtterøys befolkning bidro med en stor andel bompenger og de tiltakene som ble gjennomført ikke kom Nøtterøy beboerne til gode. Mener vi nå er i en tilsvarende situasjon. Tror at fastlandsforbindelsen vil falle bort pga. at de foreslåtte løsnings er dårlige (i hht. Vegnormalen N100) og dyre.</li> <li>Dagens situasjon: Tog fungerer fantastisk bra. Profesjonelt, tilbudet blir stadig bedre. Stasjon i sentrum gjør at mange går, sykler eller tar buss til toget. Buss er ikke godt nok koordinert med toget. Forsinkelser i rushtiden. Bussene kjører ikke innom stasjonen. Ukomfortabelt pga. lang kjøretid, ubehagelig kjørestil, overholder ikke trafikkreglene. Sykkelveiene har generelt lav standard. Asfaltdekket er dårlig, preges av manglende vedlikehold og «flekvis» asfaltering. Det kommunale veinettet fungerer ikke for sykling vinterstid pga. for dårlig vinterdrift. Gange fungerer bra. Spesielt fotgjengerprioriterte lyskryss. Dårlig vintervedlikehold på Nøtterøy.</li> <li>Bypakke Tønsberg bør samarbeide med Bane NOR og gå inn for togets Nøtterøyalternativ. Tre spor mellom Tønsberg jernbanestasjon til en ny kollektivterminal på Teie. Det tredje sporet brukes kun til skytteltrafikk mellom Tbg og Teie. Busstrafikken mellom Tønsberg og Teie kan fjernes.</li> <li>Viktige punkter for å få syklingen til å fungere: Sykkelveiene bør forvaltes av Staten. Det bør innføres krav til at g/s-vei asfalteres samtidig med veien, og har like jevnt slitelag som veien.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tas til orientering.</li> <li>Innspill vedrørende trasévalg for intercity er utenfor gatebruksplanens mandat, og kan rettes til Bane NOR.</li> <li>Punktet går på temaer som naturlig hører hjemme i interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Denne planen vil bli lagt ut til offentlig ettersyn.</li> </ol>

		Benytt ordinært asfaltlitelag på sykkelveiene, da dette gir best kjørekraft på sikt. Færrest mulig krysningspunkter med vei, da syklisten har vikeplikt.	
<b>Nedre Langgate 27 AS</b>	17/57979	Opptatt av at barriereeffekten og ulempene ved Nedre Langgate som hovedtråse for busstrafikk reduseres til et minimum for kommende beboere og næringsliv som vil ha fasaden vendt mot N.L. Dvs. trafikale løsninger hvor antall og type kjøretøy, fart, støy, regularitet, hyppighet, fremkommelighet for beboere, handlende og nyttekjøretøy er sentrale parametere. Støtter foreslåtte plasseringer av gateterminaler. Ønsker ikke en terminal utenfor N.L 27, dersom det skulle komme opp som et alternativ. Pga. økt barriereeffekt, redusert areal på gateplan til butikker/næring og redusert attraktivitet pga. støy. Støtter hovedtrekkene i uttalelsene fra Folksom AS.	Nedre Langgate har i dag en ÅDT på 16.000 biler. Ved stenging av gaten vil biltrafikken reduseres. Foreløpige beregninger viser at trafikken vil reduseres til ca. 4000 biler ved Klostergaten og ned mot 0 ved Møllegaten. ÅDT for busser vil kunne ligge på ca. 600, men dette er et stykke frem i tid fra omleggingen i 2024. På sikt vil vi trolig se flere EL-busser i byen, med omtrent null lokalt utslipp og svært lav støyforurensing i lave hastigheter. Det er lite trolig at det vil etableres busstopp utenfor Nedre Langgate 27, da dette er tett på byttepunktet i krysset Nedre Langgate/Møllegaten.
<b>Audun Nordbotten</b>	17/57986	Gater gjennom Tønsberg må ikke stenges for biler slik at det blir problemer med å komme fram mellom Nøtterøy og E 18 før det er bygd en firefelts H7 eller H8 vei på strekingen. Foretrekker Vestfjordforbindelsen. Gang- og sykkelveier har vært bygd stykkevis og delt, for liten vekt på god fremkommelighet, trafiksikkerhet ved kryss, rundkjøringer mm. En god g/s-vei må ha gode veidekker, slett på lange strekninger, ikke har farlige krysningspunkter, minst mulig støy, ikke for bratte strekninger og skikkelig veivisning. Fordel om Tønsberg begynte å følge Vegdirektoratets normaler. Viser til gangbroa over byfjorden som ikke er bygd etter brunormalene, og ikke har formell skriftlig godkjenning. Hvorfor forskjellsbehandling mellom det offentlige og private? Korrespondansen mellom tog og buss er det vist ingen i Tønsberg som bryr seg om. Bussene til Jernbanestasjonen må tilpasses pendeltrafikken om morgenen.	Det vil ikke gjøres tiltak som vesentlig begrenser fremkommelighet for biltrafikk før ny fastlandsforbindelse er etablert. Innspill vedr. kvalitet på gang- og sykkelveier og korrespondanse mellom tog og buss hører naturlig hjemme i interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Denne planen vil bli lagt ut til offentlig ettersyn.
<b>Riksantikvaren</b>	17/58023	Om tiltak i gatebruksplanen kan skade automatisk fredet kulturminne vil først endelig kunne vurderes ved detaljprosjektering av tiltakene. Riksantikvaren er spesielt usikker på hvilke konsekvenser en etablering av busstrasé i Møllegaten vil ha for kulturlagene, bygninger og nedgravd infrastruktur i gaten og tiliggende områder. Etter 1945 har tiltak som nye bygg med kjellere, va-anlegg og nye tette overflater påvirket grunnvannsnivået slik at bevaringstilstanden til kulturlagene innen middelalderbyen har fått større lokale variasjoner. Setningsskader som følge av dette er synlig både i gatedekket og bygninger.  Dagens Møllegaten er i store deler sammenfallende med et gateløp med sin opprinnelse i middelalderen. Flere faser av den middelalderiske gaten er påtruffet ved flere mindre utgravninger i Møllegaten, senest ved etablering av hovedledning for fjernvarmen i 2010. I tillegg finnes deler av kirkegården til middelalderens Peterskirke bevart i gaten ved Grandgården. Avstanden fra dagens overflate ned til toppen av de middelalderiske kulturlagene er så liten som 0,8 m i større områder. Kulturlagenes tykkelse varierer fra 0,5-1,0 m ved Farmannstorvet til over 5 m ved Nedre Langgate. Det er i dag påvist større setningsskader på blant annet Storgaten 45, som sannsynligvis har sammenheng med pågående nedbryting av kulturlag i området. Møllegaten har tidligere vært en hovedgate for biltrafikk gjennom Tønsberg sentrum, men har nå vært stengt som hovedferdselsåre for gjennomgangstrafikk i flere tiår. Trafikkbildet og kjøretøyene er i dag vesentlig forskjellig fra det som var på 1960-tallet. Det er derfor etter Riksantikvarens vurdering svært viktig, hvis Møllegaten velges som ny busstrasé, at det tidlig gjennomføres nødvendige undersøkelser som dokumenterer mulige konsekvenser for kulturlagene, bygninger og nedgravd infrastruktur i gaten, samt mulige avbøtende tiltak. Kartleggingen av kulturlagene skal gjennomføres i samsvar med Norsk Standard NS 9451:2009 – Kulturminner – Krav til miljøovervåking og -undersøkelse av kulturlag. Riksantikvaren kan også med fordel involveres på et tidlig tidspunkt i detaljprosjektering av tiltak.	Kommunen ønsker en tett dialog med Riksantikvaren for en god og effektiv gjennomføring av de tiltak som foreslås.
<b>Fylkesmannen i Vestfold</b>	17/58322	En god og gjennomarbeidet plan. Imøtekommer overordnede føringer for klimapolitikk og klimatilpasning. God sammenheng med kommunens øvrige planer. Hensyn tar arbeidet med overordnede planer for ny jernbanetråse og ny Nøtterøyforbindelse på en god måte. Dette er svært utfordrende ettersom arbeidet med disse planene er i forholdsvis tidlig fase, likevel har kommunen på en god måte klart å planlegge for byutvikling på en måte som gjør at framdriften av disse planene ikke vil kunne spolere hovedtanken i gatebruksplanen. I stedet viser gatebruksplanen til hvilke muligheter som kan åpne seg ved realisering av ny jernbane og ny	Takk!

Høringsuttalelser til gatebruksplan for Tønsberg sentrum

		Nøtterøy-forbindelse på en forbillig måte, og kommunen viser initiativ og en løsningsorientert holdning i forhold til de problemer disse prosjektene kunne skapt for sentrum. Ved å ta tak i utfordringene i en tidlig fase kan man nå se hvordan man på best mulig måte kan legge til rette for trafikk i sentrum som ikke er personbil-avhengig i fremtiden.	
<b>Vestfold fylkeskommune</b>		Vestfold fylkeskommune støtter planløsningene i forslaget til Gatebruksplan for Tønsberg Sentrum og forventer de valgte planløsningene følges opp på en måte som bygger opp under Tønsberg som regionhovedstad og handelsby.	Tas til orientering.