

MAI 2021

Oppsummering av innspill:
Dialogmøte om fremtidig buss- og sykkelakse
gjennom sentrum 20.05.21

Gruppe 1

Alternativ 1 - Buss (rød) i Møllegaten og sykkel (gul) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 1? • Positivt for syklende med nærhet til «Skaperverket» som etablerer sykkelverksted i Tollbodgate • Smidig fremføring buss • Sentral lokalisering av gateterminal viktig • Urban/europeisk med kollektivtilbud gjennom sentrum • Fordeler trafikkbelastningen	Hva er svakheter ved alternativ 1? • Bussen blir dominerende i Møllegaten, slitsom for gående og lite gunstig for kafe-livet • Ønskelig med fortsatt gateparkering i Møllegaten • Ikke attraktiv for syklister, treffer feil på byen

Alternativ 2 - Sykkel (gul) i Møllegaten og buss (rød) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 2? • Møllegata blir en gate med godt bymiljø og de myke trafikantgruppene • God sykkel fremføring (rett frem for sykkel) • Muliggjør å videreutvikle den grønne byen • Ved å legge bussen i Tollbodgaten utvides bysentrum fysisk (Buss i Møllegaten vil være en barriere som innskrenker sentrum).	Hva er svakheter ved alternativ 2? • Vil gi økte miljøforskjeller mellom Møllegaten og Tollbodgaten • Utfordringer for bussens fremkommelighet, noe lengre reisetid • Buss i Tollbodgaten er negativt for de som bor der, særlig barnefamilier

Felles for begge alternativ: • Problematisk bruke vektingsskjema, da de ulike temaene som vurderer bør gis ulik tyngde • Reisetid er viktig- hvor viktig er det egentlig i en by som Tønsberg?

Gruppe 2

Alternativ 1 - Buss (rød) i Møllegaten og sykkel (gul) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 1? • Alternativet kan være positivt for andre næringsdrivende (enn handel).	Hva er svakheter ved alternativ 1? • Støy og luftforurensning er ikke vurdert for annet enn boliger. Konsekvensene må utredes for næringslivet og butikker. Kan kreve utbedring av bygg. • Kombinasjonen buss og tog er dårligere. • Syklister vil finne Møllegaten mer naturlig uansett. Dette byr på konflikter.

Alternativ 2 - Sykkel (gul) i Møllegaten og buss (rød) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 2? • Bedre samspill mellom buss og tog. Fremtidig godt knutepunkt. • Velges denne løsningen bør man få til et buss-stopp utenfor politistasjonen. • Man kan ta buss til Slottsfjellet. • Varelevering i Møllegaten er bra og viktig for å opprettholde handelen. • Sykler er bedre i Møllegaten enn buss.	Hva er svakheter ved alternativ 2? • Dårligere fremkommelighet for bil. • Flere utfordringer for bussen ift. fremkommelighet. • Redusert fremkommelighet for næringstrafikken. • Er denne løsningen fremtidsrettet nok?

Felles for begge alternativ: • Bedre dekning for byen for de som reiser med buss. • Det er en fordel at bussen kommer inn i nedre bydel.

Gruppe 3

Alternativ 1 - Buss (rød) i Møllegaten og sykkel (gul) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 1? • Bedre fremføring buss	Hva er svakheter ved alternativ 1? • Deler byen i to • Slitasje på bygg og næringsaktiviteter • Gir mye støy • Førere til handelslekasje

Alternativ 2 - Sykkel (gul) i Møllegaten og buss (rød) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 2? • Best for butikk • Ivaretar byrommene best • Viktig å kunne bevare som en «miljøgate» • Mer tilrettelagt for sømløs overgang tog-buss mm • Ivaretar kulturmiljøet i byen bedre	Hva er svakheter ved alternativ 2? •

Gruppe 4

Alternativ 1 - Buss (rød) i Møllegaten og sykkel (gul) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 1? • Bussterminalen nærmest Farmandstredet (ulempe også - flere butikker enn bare FS) Klar fordel for universell utforming. • Mest sentrale åra for buss • Korteste strekning og gir rask framføring for buss – effektiv trasé • Mindre konflikter mellom bil og buss (fremkommelighet) • Positiv effekt på Tollbodgata – kan muliggjøre mer parkering • For syklist: bred gate i Tollbodgata	Hva er svakheter ved alternativ 1? • Ikke optimalt for syklist i Tollbodgata • Går utover barn og unge • Flere blir berørt av støy og støv – også de som jobber i Møllegata (ikke bare bor) • Varelevering til næringsdrivende en utfordring • Syklist må krysse bussgata for å komme inn til sentrum • Bussterminalen lengst unna jernbanestasjonen • Trangt og «masende» bymiljø [i Møllegaten]. Bussene vil komme tett på. • Vil splitte byen – bussåre som splitter byen

Alternativ 2 - Sykkel (gul) i Møllegaten og buss (rød) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 2? • Knutepunkt ved toget – et mer samlet knutepunkt • Tollbodgaten bedre dimensjonert for busstrafikk • Sentral sykkelgate – klar prioritering av sykkel. I tråd med den omvendte pyramiden. • Fordel med tanke på varelevering for butikker [å bare ha sykkel i Møllegata] • Mer attraktiv å bevege seg langs fortauet [i Møllegata] • Bedre for barn og unge. Uheldig med terminal tett på. • Mindre støy • Mindre bortfall av parkering – særlig for besøkende, men også beboere uten parkering.	Hva er svakheter ved alternativ 2? • Bussen kan bli forsinket - mer uforutsigbart. Men kan vurdere restriktive tiltak, eksempelvis forbud mot bil i rush [i noen gater]. <i>Rakk ikke mer....</i>

Spørsmål til alle alternativ: Er fremkommelighet på fortau godt nok ivaretatt - eksempelvis skilt, sykkelparkering etc.?

Gruppe 5

Alternativ 1 - Buss (rød) i Møllegaten og sykkel (gul) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 1? • Lettere for handlende til Farmandstredet, kort vei over torget	Hva er svakheter ved alternativ 1? • Ut/inn kjøring fra Langgata • Gaten mister sjarm, blir for mye uro • For mye støy for beboere og butikker • Venteplass er alt for tett på boligbygg, blokkerer for inngangspartier • Ikke en naturlig link til toget, vil ikke bidra til at flere reiser kollektivt med buss + tog • Støy fra busspassasjerer • Tidsparring er ikke en god nok begrunnelse, da det er korte avstander i Tønsberg sentrum

Alternativ 2 - Sykkel (gul) i Møllegaten og buss (rød) i Tollbodgaten	
Hva er styrker ved alternativ 2? • Sykelister velger den korteste vei • Vil føles mer trygt • Farmandstredet, vil ivareta Farmanstorget • Kristinas plass, ivareta atmosfæren og vil kunne utvikles som sosial møteplass • Ivareta bymiljøet med sykkel og opplevelsesverdi	Hva er svakheter ved alternativ 2?

Innspill via nettside

Alternativ 1: Buss i Møllegaten og sykkel Tollbodgaten

Alternativ 2: Buss i Tollbodgate, sykkel i Møllegaten

Hvem	J.post	Anbefaling	Begrunnelse
Morten Sørsveen, gårdeier i Storgaten 40, 41 og 42	21/67662	Alternativ 2	Disse tre eiendommene vil rammes på negativt vis dersom man ender opp med Møllegaten som busstrasé. Med butikker og leiligheter på begge sider av Møllegaten, ser jeg for meg de belastningene som Møllegatens (til dels eldre eiendommer) vil oppleve. I tillegg til miljøbelastningen og det negative dette vil bety for næringslivet i området, tror jeg bebyggelsen til en stor grad er av en slik natur at de vil ta skade på en verre måte enn i den alternative traseen.
Tom A Gjermundsen, innbygger	21/65798	Alternativ 2	Jeg synes jeg nesten ikke trenger argumenter , men bare sunn fornuft for å mene at den beste løsningen er kollektivtransport i Tollbodgaten . Men ett argument: nå er Farmsnnstorvet blitt fint oppgradert og med oppfordringer om at også barna skal leke her. Da passer det jo IKKE med busstrafikk i Møllegaten. Og bussterminal ved jernbanestasjonen er jo helt naturlig.
Tom Lein, innbygger	21/65801	Alternativ 2	De viktigste argumentene for at <u>alternativ 2</u> velges: • Bredere og mer oversiktlig busstrase i Tollbodgaten • Bedre kollektivknutepunkt og logistikk med gateterminal nært jernbanen med raskere overgang fra buss til tog og omvendt • Bedre med bussene ute av de mest sentrale sentrumsgatene og da bedre byrom for gående og syklende inne i sentrum • Viktig at syklistene prioriteres med bedre rute gjennom sentrum fra Stenmalveien og videre igjennom byen for at flere skal velge å sykle, og da er det enklere/raskere å sykle ned/ opp Møllegaten. • Bedre sikkerhet for alle ved å ha busser i den bredere Tollbodgaten Kostnadmessig så bør busstrasé gå i Tollbodgaten.
Knut Rugsveen, innbygger	21/65805		• Skal bussen gå i Tollbodgaten bør støymåling foretas slik at vi som bor her blir ivaretatt. Skilt om på Kjelle at de som besøker oss må kjøre Ringveien og ikke Nedre Langgate slik dem gjør idag for og kjøre

			til Færder kommune. VI SOM BOR I BYEN VIL HA RENERE LUFT.
Mette Gulsett Halvorsen, innbygger	21/65812	Alternativ 2	Vil kommunen noe med et «levende sentrum», må det tilrettelegges for menneskers trivsel i sentrum! Dersom det skulle bli busstrasse i Møllegaten, ville dette ødelegge for det nye Farmandstorvet og for trivsel for beboere i sentrum og turister. Her må det tenkes trivelige miljøer som er en viktig faktor for Folkehelsen og for Trygge lokalsamfunn og for fremtiden!
Ernst Roger Halvorsen , innbygger	21/65813	Alternativ 2	Alternativ 2 er vel det eneste man kan gå for både for samferdsel og miljø. Kombinere tog og buss er klokt og med hånd på hjerte er distansen fra påtenkt busstasjon ved jernbane og Tønsberg sentrum ikke uoverkommelig lang ei vrien. Tungtransport i alt 1 er vel å rygge inn i en by som har vyer om å tiltrekke seg flere beboere i sentrum. Skape en levende by noe man ikke kan si den er pr idag.
Line Gulsett , innbygger	21/65814	Alternativ 2	For ett levende sentrum og beboelsesrom i sentrum er det mest fornuftig å legge buss trafikken til Tollbodgaten, med buss stasjonen sammler til tog stasjonen, og sykkel til Møllegaten. Det er flere boenheter i Møllegaten, så barn og unge eventuelt andre kan komme seg sikrere inne i byens sentrum. Busser støyer mer og tar mer plass enn sykkel. Det vil også være ødelegende for «hyggligheten» og ett grønnere sentrum i byen. For utekafer og butikker som allerede er i Møllegaten , tror jeg buss blir mere en byrde. Å ha jernbane og tog sammler er gunstigere ,for fex pendlere og beboere . Å ha alt på ett sted. Noe som er mest vanelig viss du ser til større byer i inn og utland. Det gir en større effektivitet til de reisene. For hvem vil gå en kald januar dag med snø, holke og is med bagasje fra Farmandstorvet til toget.
Slottsbakken 2 brl v/Per Myrbråten	21/65886	Alternativ 1	Styret i Slottsbakken 2 borettslag antar at å flytte ny busstrase fra Møllegata til Tollbodgat vil være en stor ulempe for våre beboere. En slik flytting vil medføre betydelig øking av støy og vil trolig også vanskeliggjøre ankomst til eiendommen med bil! Tollbodgata er også raskeste veg for alle i dette området når vi skal til sykehus, det gjelder også ambulanser. Forøvrig er vi av den mening at byens busstasjon bør ligge der den er i dag! Vi bor i et land der det er vinter og snø/is noen måneder i

			året. Det å stå ute i blåst og regn/snø fremhever ikke lysten til å reise kollektivt, for ikke å snakke om problemer for eldre og funksjonshemmede.
May W Aas, Sameiet Smuget	21/66186		Har sett gjennom dok og dette blir bra. En liten ting jeg savner: når skal man få bort alle de grusomme parkeringsplassene i byen? De fleste av de kunne jo vært grøntanlegg,- som det jo er altfor lite av.
Laila Irene Baust, innbygger	21/66186	Alternativ 2	Kollektivterminal på Farmannstorvet og 700 passerende busser i døgnet er galskap, da det vil gi redusert fremkommelighet for gående eller syklende, og økt forurensning og støy! La oss beholde et nesten bilfritt sentrum, hvor det er plass og fremkommelighet for alle, både gående og syklende, for små og store. Et sentrum som er koselig og hyggelig, og fremfor alt trygt å oppholde seg i! Hvis dette blir vedtatt og dette blir "det nye sentrum" - ja, da reiser jeg heller til Sandefjord og gjør min handel og mine innkjøp der. Vær så snill - ikke ødelegg Tønsberg sentrum! Hva var poenget med å oppgradere Farmannstorvet til et uterom for små og store? Dersom dette forslaget går gjennom og blir vedtatt, da er jeg ferdig som bruker og handlende i Tønsberg-byen! Da er byen min ikke lenger noe å være stolt av!
Elisabet Skrede, innbygger	21/66222	Alternativ 2	Støtter løsning med sykkel i Møllegaten og buss i Tollbodgaten. Dette fordi vi sykler mye og opplever Møllegaten som mest egnet sykkelstrekke til/gjennom byen.
Lena Ulgenes m/fam, sentrumsbeboer	21/66233	Alternativ 2	Vi mener at fremtidig busstrasé definitivt bør gå i Tollbodgaten med kollektivterminal ved jernbanen (som vil skape praktisk knutepunkt for kollektivtransport). Slik vi ser det vil det være svært uheldig å ha kollektivterminal ved Farmandstorvet, da det vil skape altfor mye trafikk i et område som er rustet opp for myke trafikanter som gående og syklende. Det vil videre være uheldig med tung busstrafikk i Møllegaten som i utgangspunktet er en rolig gate. Viser til kommunens vurderingsskjema hvor det er overveiende fordeler for kollektivtransport i Tollbodgaten. Vi mener at ut ifra hensyn som kultur, bevaring av historisk byrom, forurensning, støy, miljø, økonomi og trafikksikkerhet så bør kommunen definitivt velge alternativ 2.

Lukas Elinder , innbygger	21/66242	Alternativ 2	Önskar cykel på Møllegata och buss på Tollbugata.
Birgitta Johnsen , innbygger	21/66244	Alternativ 2	Busser i Tollbodgaten. Kollektiv/bussterminal vid jernbanestasjonen. Fem minutter lenger at gå til sykehuset. Møllegaten med butikker og restauranter må vi ta vare på.
Ada Raknes , sentrumsbeboer	21/67667	Alternativ 2	Alternativ 2 med buss i Tollbodgaten og terminal ved jernbanen blir best tror jeg. Det må jo bli en holdeplass et sted ca ved politistasjonen, ellers blir det for langt å gå til bussen. Og jeg vil mye heller sykle i Møllegaten enn i Tollbodgaten sammen med alle bilene. Det var morsomt å lese vurderingene av busser som passerer hverandre, og som svinger inn og ut av Nedre Langgate. Hvis bare en buss ad gangen kan svinge, blir det nok mye kø. Og trafikklysene er nede innimellom. Dere er naturligvis klar over at ikke alle fine regler vil bli fulgt, særlig ikke hvis de er tungvindte og usmidige. Fotgjengere går ofte som de vil, så det er kanskje smart å legge til rette for det? Jeg må innrømme at jeg ikke har finlest hele dokumentet. Forhåpentligvis står det noe om hvordan man tenker at publikum og varelevering skal komme seg til f x torget, både til fots, med rullestol og med bil. Vi har også vinter og glatt føre en del av året, fint om det er fremkommelig både med og uten bil da også. Maskinell rydding av fortau og sykkelbaner vil være viktig.
Ingvild Bredeesen m/fam , sentrumsbeboer	21/65637	Alternativ 2	Vi ønsker oss busser i Tollbodgaten og sykler i Møllegaten. Dette er ikke fordi vi ønsker bussene lengst mulig vekk fra vårt hjem, men fordi vi ser at på våre daglige ferder gjennom akkurat disse gatene, vil det gi mening å gi plass for busser der det er bredt og oversiktlig. Da farmoren min ble født i Tollbodgaten 9 i 1914, var Tollbodgaten en smal gate. I dag er dette en gate som har god plass til kollektivtrafikk. Jeg forstår godt at dere har mange hensyn å ivareta i en slik sak. For oss er dette historien vår og livet vårt.

Anne Gro Valen, sentrums	21/67638	Alternativ 2	Som økonom forstår jeg godt ønsket/behovet for gode vilkår for handelen i byen, men jeg har enda større forståelse for ønsket om å gjøre Tønsberg til en trivelig by, spesielt når jeg ikke kan se at det går nevneverdig utover handelsnæringen i byen. Trivelig by – da kan man ikke ha : • 700 støyende, forurensende passerende busser i døgnet kjørende midt i en av byens smale, koselige gater. Jeg vil hevde at Møllegaten er totalt uegnet for buss med alle butikkene kloss inntil. Her vil jo ingen synes det er hyggelig å gå og handle! • Bussterminal ved Farmandstorvet!! ○ Gaten der bussterminalen skal ligge er for smal. ○ Bussterminalen (ut fra tegningene jeg ser) vil ligge kloss opp til torvet, som nettopp er blitt så fint, med lekende barn noen 10-meter unna. Først oppgraderer kommunen torvet, så vil man anlegge bussterminal på samme sted? Da kunne dere nesten spart dere den første kostnaden, for her vil det bli så utrivelig at ingen vil sitte/oppholde seg på torvet. Og skal foreldre la barna leke på torvet med en bussterminal ved siden av? Hva når klokkespillet begynner, bussene står og ruser og foreldrene må rope på barna? Jeg hadde blitt superstressa, som hadde 3 barn å passe på. ○ Hvor skal folk vente på bussen ? Ute uten tak i regn og snø? ○ Området Farmandstorvet / øverst i Møllegaten fra Hvalenkrysset har vært et rolig, fint sted for gående, syklende helt fra Kremmerhuset ble bygd en gang på 70-tallet, var det vel. Nærmest et fristed for trafikk, slik jeg ser det. ○ De fleste byer får bort kjøretøy fra gateplan og gjør det om til areal for syklende/gående, men her skal altså Tønsberg får inn en haug med støyende, forurensende busser i en rolig del av Tønsberg.
--------------------------	----------	--------------	---

			Det er ikke å ta byen et steg i riktig retning når man har et godt alternativ noen meter unna. • Dette er en gammel by med gater som ikke egner seg for tunge kjøretøy – jfr riksantikvarens merknader. Jeg støtter riksantikvaren. • Banenor anbefaler at det opparbeides et helhetlig mobilitetsspunkt/tilbud ved Tønsberg stasjon. Jeg støtter Banenor. Møllgaten / Tollbadgaten ligger 1 kvartal fra hverandre. Det står ingenting i vurderingsskjema om reisetid, men det kan umulig bli mange minuttene og da i liten grad bør slå ut på denne vurderingen.
Petter Vistnes , innbygger	21/67660	Alternativ 2	1) Dersom man vurderer å legge busstraseen til Møllegaten, <u>vil dette medføre en betydelig økning av belastningen på eksisterende vei</u>. Dersom man legger til grunn Håndbok N 200 vil man med stor sannsynlighet måtte grave opp hele gaten i full bredde og bygge denne opp på nytt igjen, inklusive fortauer ny infrastruktur mv. Dette vil fort kunne medføre betydelige tilleggskostnader, <u>kanskje opp mot 100 mnok</u>. Man vil i tillegg komme ned i eksisterende kulturlag, noe som ytterligere kompliserer prosessen 2) Dersom man legger busstraseen til Møllegata, medfører dette en betydelig økning av arealer som blir definert som rød støysone i Tønsberg sentrum. Det virker helt unødvendig da man burde beholde en størst mulig indre kjerne med lite støy. • 3) Det siste punktet går på rystelser. Økt trafikkmengde gir mere rystelser, noe som vil kunne påvirke eksisterende bygningsmasser og driften innendørs i Møllegaten.
Møllegaten 4 v/ Trygve Årdahl	21/67636	Alternativ 2	Vi vil fremheve følgende: - Tungtrafikk gjennom Møllegaten vil skape dårlige forhold for butikker med støy og støv. Dette har vi også erfart for lang tid tilbake når bussene gikk i Møllegaten med tilhørende uholdbare støy og støvforhold. Det er liten tvil om at handlende også vil oppleve det som farlig og truende og ferdes på fortau. - Tungtrafikk i Møllegaten vil splitte byen og gjøre selve bykjernen mindre. Møllegaten er i dag en gate som det er liv og handel i og som skaper liv i byen. Busser her vil selvsagt ødelegge for dette og klart hindre et levende sentrum med aktiver byrom.

			- Flere blir berørt av støy ved buss i Møllegaten enn i Tollbodgaten og trafiksikkerheten vurderes som mindre god ved buss i Møllegaten. - Møllegaten og sentrum vil stort sett være like tilgjengelig for reisende med buss i Tollbodgaten, da det kun er marginale (1 minutt) lengre tid å gå. - Byens, Møllegatens og gateløpet rundt Torvet fantastiske utvikling med cafeer, uteplasser og byrom vil bli ødelagt med tungtrafikk så tett opp til torvet og det sentrale bysentrum. - Ved sykkeltrase i Møllegaten, kan det opprettholdes noe gateparkering herunder handicapparkering. Generelt må sies at vi mener buss i Tollbodgata vil skape et best mulig grunnlag for en helhetlig mulighet til utvikling av et fremtidig bysentrum med alle tenkte kvaliteter.
Otto Rolfsen, Driver Lekia (Farmandstredet) og medeier i Rolfsen as (klesbutikk Storgaten/Møllegaten) og Storgaten 43/Møllegaten 4 og 5	21/66229	Alternativ 2	Langs Møllegaten på begge sider er det i dag butikker, cafe`er , restauranter og byrom. Møllegaten er en del av sentrums gatene hvor mange folk ferdes mellom butikker og spisesteder. Her vil busser i et jevnt sig ødelegge for næringsdrivende og spesielt for de som ligger på vestsiden av denne gaten. Bussene vil lage en slags «vegg» mot de når man kommer gående fra øst i sentrum. Sentrum hvor butikker , cafe`er og annet ligger i dag strekker seg fra øst siden av Tollbodgaten og mot Farmandsenteret og selve Torvet. Kjører man bussene i Tollbodgaten er man akkurat passe utenfor der folk oppholder seg når man er i byen. Gå avstanden fra en busslomme i Tollbodgaten til områdene rundt Fayesgaten og Torvet er ikke mange meterne å gå. Kortere vei å gå kan man ikke regne med å få til midten av byens sentrum fra en busslomme. Trenger man fortau på begge sider i Tollbodgaten hele veien ?? Hva er det byens besøkende ønsker å møte/oppleve på en bytur ?? - Koselige gågater uten biler men med noen åpne plasser man kan sette seg ned for å se på livet og folket som ferdes i gatene. (i dag er det altfor mye varelevering med lastebiler som ikke følger kjørereglene) - Parkeringsplasser i de gatene som ligger i ytre del av selve sentrum. Gater som Møllegaten og gatene vest for den. (bortfall av ca 60 parkeringsplasser ved å

			la bussene kjøre i Møllegaten er en betydelig svekkelse av kunders oppfatning av mulighetene for en parkering nær sentrum) - Møllegaten har i dag noen serveringssteder med uteservering. Disse uteplassene vil med alle store bussene og medfølgende støy ødelegge for kunders ønske om å sitte ute på de plassene. Tollbodgaten har ingen slike opplevelser å tilby byens besøkende. I denne gaten vil det for folket være helt naturlig at bussene kjører i en jevn strøm. Det at bussen vil bruke ca 1 minutt lenger tid ved å kjøre i Tollbodgaten er ikke viktig for busskundene. Det som er viktig er at det går busser ofte nok og til flest steder utenfor byen. IKKE 500-700 busser som støyer hele dagen gjennom Møllegaten.
Tønsberglivet v/Cecilie Sørumshagen	21/67639	Alternativ 2	Vil spesielt trekke frem at det er bra at sykkelene verdsettes høyere enn bussen inne i bymiljøet i denne runden. På den måten får vi med hele byen og det blir attraktivt å utvikle gårdene og etablere seg i området mellom Tollbodgaten og Møllegaten. - Kan man i planleggingen av sykkelakse i Møllegaten tenke at området rundt Prinsesse Kristinas plass åpnes opp for mer uteservering iom at det er etablert flere spisesteder i dette området. Slik at man på den siden av gaten man evt fjerner p-plasser kan legge tilrette for uteserveringer? Dette er sikkert et innspill som går på tvers av ulike planer. - Holdeplass i Tollbodgaten: Bør det etableres holdeplass i nærheten av Øvre Langgate eller Storgaten, så man får etablert en attraktiv/viktig handlegate fra/til holdeplass som er en typisk handlegate inn på Torvet som blir et naturlig bindeledd mellom sentrum og kollektiv??
Klub og Balselskabet Harmonien v/Jon Eivind Carlsen	21/67641	Alternativ 1	Storgaten 48 er en av byens eldste bevaringsverdige bygninger som det er viktig å ta vare på. På slutten av 80-tallet ble det i samråd med riksantikvaren utført betydelige arbeider og reparasjoner fordi bygningen hadde begynt å sige. Vi er redde for at en jevn strøm av tunge busser i Tollbodgaten (det anslås ca. 700 busser i døgnet) kan føre til så store rystelser at den gamle bevaringsverdige bygningen kan få store skader. Av erfaring vet vi at dette også vil resultere i store kostnader.

			Vi setter stor pris på om dette blir tatt med i vurderingen.
Farmanstretet v/Stig Eriksen	21/67659	Alternativ 1	Vi har landet på at Møllegaten er best som busstrase fordi det blant annet er best for; - Handelen i sentrum. Aktivitet skaper aktivitet. Kundene trekkes nærmest butikkene med dette alternativet. - Ansatte på Farmandstredet (ca. 1000) og ansatte i sentrumsbutikkene er avhengig av god kommunikasjon til og fra jobb - Kollektivtrafikken - Utrykningskjøretøy - Funksjonshemmede (like god) Selv om det legges opp til lekeplasser på blant annet Farmannstorvet så vil barn som leker i sentrum uansett ha pass av voksne. Lekeplassene blir adskilte fra veiene. Vi synes også at det må være fint at barna kan være i aktivitet mens de venter på bussen sammen med voksne. Miljømessig så vil bussene etter hvert bli 100% elektriske. Det er i andre sammenheng, blant annet med Vestfold og Telemark Fylkeskommune, diskutert alternative løsninger for vareleveranser i bykjernen.
Anne-Gunn Akselsen	21/67916	Alternativ 2	Sykel i Møllegaten og buss i Tollbodgaten
Beate Veian	21/67916	Alternativ 2	Jeg ønsker sykkeltrasé i Møllegaten og buss i Tollbodgaten. Møllegaten er trang og uegnet for buss. Gaten har flere hyggelige torg (Christinas plass, farmannstorget) og er en boliggate. Her kan det skapes en hyggelig gate med yrende liv av syklist, gående, barn og for butikker og kafeer som mer kan trekke ut på gatenivå. Tollbodgaten er tilrettelagt for buss allerede med sitt brede gatebånd.
Christine Elinder	21/67916	Alternativ 2	Sykkeltrase bør være i Møllegata, dette av hensyn til støy og miljø samt enkel fremkommighet og bedre utnyttelse av byen. Jeg sykler gjennom byen hver dag til jobb, dette er en naturlig sykkeltrase og vil øke trivselen i nærliggende butikker og serveringssteder. Dette er også den mest økonomiske løsningen for kommunen, det bør vektlegges for fremtidig drift og vedlikehold.
Jørn Lakskjønn	21/67916	Alternativ 2	Det er jo en selvfølge at bussen må gå i Tollbodgaten, ikke midt i en handlegate. Noe annet hadde vært skandale for Tønsberg.

Marthine Meum	21/67916	Alternativ 2	Buss i tollbodgata og sykkel i møllegata
Sven-Rune Helgesen	21/67916	Alternativ 2	For syklistar som kommer inn til byen fra Eik, Slagen, Presterød vil omveien via Tollbodgaten være så godt som uaktuell for de fleste. Da vil man heller velge andre veier og da er sykkelvei der bortkastet. Syklistar vil, som gående ha den korteste ruten mellom to punkter. Møllegaten kan uansett åpnes for utrykningskjøretøy slik at de slipper trafikken i Tollbodgaten. Sykkelveier bør gjøres slik at gående og syklistar skilles og ikke slik som langs Eikveien hvor det er laget et system som gir uklar jus. Sykkelveier bør også slippe belegningsstein og unødvendige kantstein/humper som gjør det ubehagelig å sykle.
Julie Øhre Askjem	21/67916	Alternativ 2	Bussene bør gå i Tollbodgaten, syklene i Møllegaten! Digre busser passer dårlig gjennom sentrumsgata - og hvordan i all verden skal man bygge kollektivknutepunkt på Farmandstorvet når man nettopp har rustet opp torget med en flott lekeplass?? Tollbodgaten er bedre egnet, det er litt åpnere der, og man vil dermed heller ikke få så mye støy som kastes mellom høye husvegger som det vil bli i Møllegaten. Lag heller kollektivknutepunktet på Micasa sin parkeringsplass på hjørnet av Tollbodgaten og Nedre Langgate. Der har man kort vei til bussen fra både Torget og Brygga, og det er ingen bygninger som må rives.