



SANDEFJORD
KOMMUNE

HOVEDPLAN FOR SYKKEL I SANDEFJORD 2022

DELRAPPORT TIL KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET I SANDEFJORD



Sandefjord 12.01.2022



Raskt og sunt!

INNHOLD

1.	Innledning	3
1.1.	Bakgrunn	3
1.2.	Hensikt med planen	5
1.3.	Sykkelbyen Sandefjord	5
2.	Sykkelbruk i Sandefjord	7
3.	Grunnlag for utforming og standard	10
3.1.	Syklistgrupper og sykkelulykker	10
3.2.	Prinsipper for løsninger / utforming av sykkelvegnettet	11
3.3.	Prinsipper for utforming av sykkelvegnettet i Sandefjord	14
4.	Hovedsykkelvegnettet	16
4.1.	Innledning	16
4.2.	Sandefjord By	16
4.2.1.	Rute 1: Torget - Strandpromenaden - Hystadveien - Larvik grense	17
4.2.2.	Rute 2: Torggata – Holmbrua – Hystadveien – Bugårdsgata – Bugårdsbakken – Krokemoveien	20
4.2.3.	Rute 3: Prinsens gate – Sandefjordsveien – Moveien	22
4.2.4.	Rute 4: Storgata – Dølebakken – Linglemveien – Bottenveien	25
4.2.5.	Rute 5: Gokstadveien – Helgerødveien – Årøveien	27
4.2.6.	Rute 6: Torget – Thaulows gate – Kamfjordgata – Kilgata – Hegnaveien – Østerøyveien	29
4.2.7.	Rute 7: Brygga – Kilgata – Vesterøyveien	31
4.2.8.	Rute 8: Framnesveien – Veløyveien	33
4.2.9.	Rute I: Peder Bogens gate – Sandefjordsveien – Skiringssalveien – Peter Castbergsgate	35
4.2.10.	Rute II: Ringveien – Haslebakken - Heimdalveien	37
4.2.11.	Rute III: Raveien – Stokke Ravei (Larvik – Tønsberg grense)	39
4.2.12.	Lokale ruter i Sandefjord by	40
4.3.	Stokke tettsted	47
4.3.1.	Rute 1S: Skjee kirke – Stokke sentrum – Melsomvik	47
4.3.2.	Rute 2S: Stokke sentrum – Sandskje – Storevar – Solnes – Melsomvik	49
4.3.3.	Rute 3S: Melsomvik – Vear	51
4.3.4.	Lokale ruter i Stokke	52
4.4.	Andebu tettsted	54
4.4.1.	Rute 1A: Gravdal – Andebu sentrum – Møylandsveien	54

4.4.2.	Rute 2A: Møyland- Andebu skole – Olleveien – Hogsrød / Ulvekula	55
4.4.3.	Lokale ruter i Andebu	56
5.	Oppsummering tiltak	57
5.1.	Hovedrutene 1-8 og I-III i Sandefjord by	57
5.2.	Lokale ruter i Sandefjord by	61
5.3.	Stokke tettsted	63
5.4.	Andebu tettsted	64
	Litlteraturliste	65



1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN

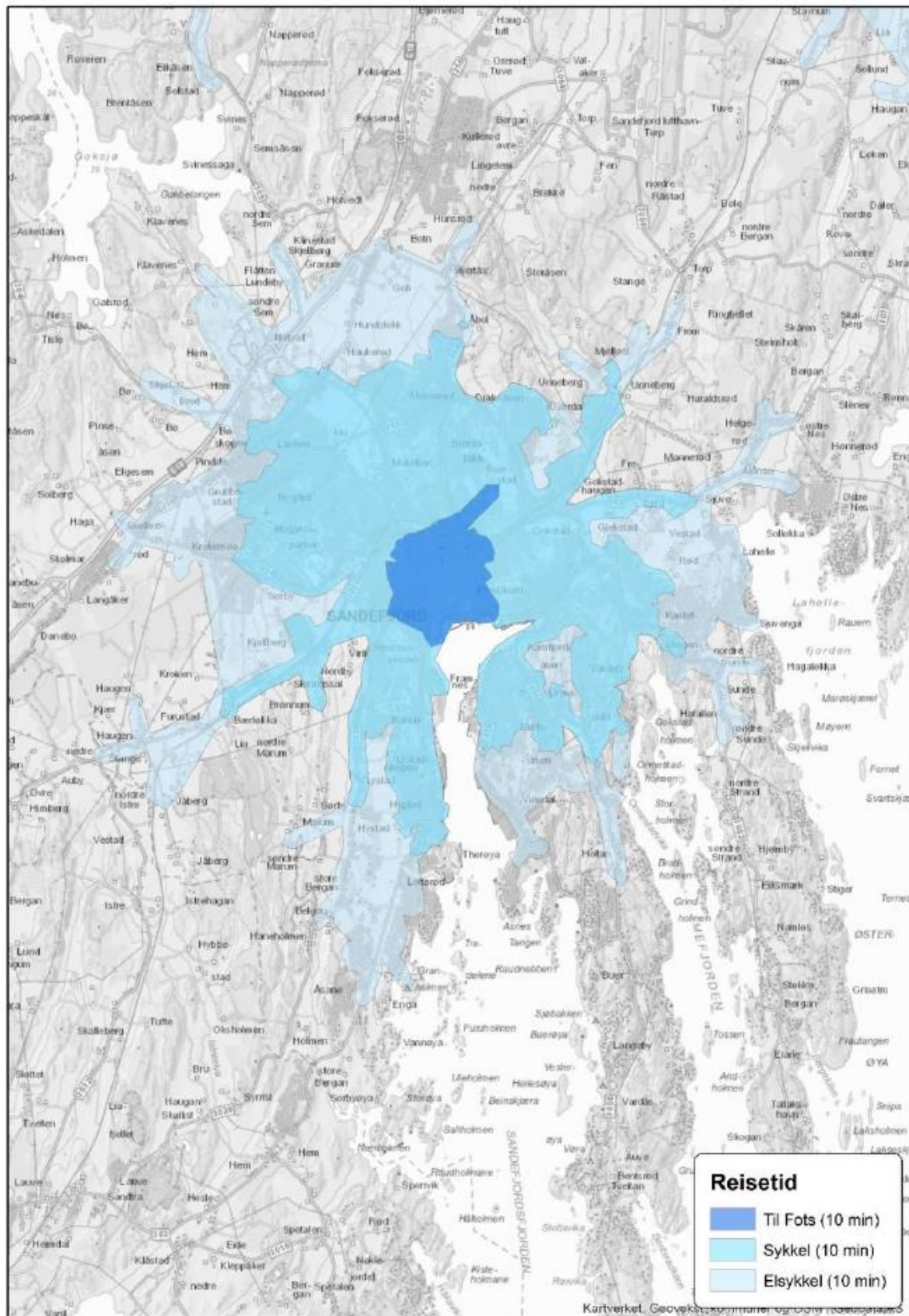
Den første hovedsykkelplanen for Sandefjord ble utarbeidet i 2009. Planen har vært viktig for planlegging av anlegg for syklende og gående i Sandefjord. Den har også vært lagt til grunn for utforming av gang- og sykkelanlegg ved reguleringsplanlegging og i kommuneplanen.

Hovedsykkelplanen fra 2009 er moden for revidering av flere årsaker. For flere av strekningene med planlagte tiltak i planen er det bygget gang- og sykkelanlegg. Kunnskapen om hvilke tilretteleggingstiltak som bør bygges har økt, noe som resulterer i at anbefalte anleggsløsninger bør vurderes på nytt for en del strekninger. Det er også behov for å lage en plan for hele Sandefjord kommune som inkluderer Stokke og Andebu.

Det er mye som ligger til rette for at sykkel er et aktuelt transportmiddel i Sandefjord. Innbyggerne i Sandefjord by og delvis i tettstedene bor tett på sentrum, noe som gjør at mange av reisene er våre er korte og egnet for sykling. 9 av 10 innbyggere i Sandefjord har under 10 minutters avstand til sentrum med el-sykkel (Figur 1). I store deler av året er det godt klima for å sykle i Sandefjord, og topografien er forholdsvis sykkelvennlig.

Hovedplanen for sykkel er utarbeidet gjennom et samarbeid mellom Sandefjord kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Statens vegvesen er også med ved sin deltakelse i prosjektgruppa som utarbeider kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord.





Figur 1. Reisetid til sentrum i Sandefjord fra omkringliggende område til fots, sykkel og el-sykkel (Nilsen m.fl. 2021).

1.2. HENSIKT MED PLANEN

Hensikten med planen er å definere rutene for sykkeltrafikk i Sandefjord, gjennom et hovednett og lokale sykkelruter, samt å identifisere hvilke tiltak som bør gjøres for å forbedre forholdene slik at sykkelbruken kan øke. Planen bør legges til grunn for investeringer i gang- og sykkelanlegg i Sandefjord, samt all arealplanlegging. Det er allerede mange kilometer med gang- og sykkelanlegg i Sandefjord, planen viser både eksisterende og behov for nye gang- og sykkelanlegg.

Planen tar sikte på å vise hvordan sykkelvegutbyggingen kan innpasses i dagens og fremtidens by- og tettstedsstruktur. Planen er viktig for å se utbygging av sykkelvegnettet i sammenheng og gjennom det sikre høy framkommelighet og trafikksikkerhet for syklistene. Forståelse for helheten er viktig for videre planlegging av den enkelte delstrekning.

Planen omfatter hele Sandefjord kommune, men med hovedfokus på Sandefjord by og omegn fra sentrum og ut til bydelene / boligområdene, og tettstedene Stokke og Andebu.

Planen viser også en del lokale sykkelruter. Dette er ruter som binder hovedrutene sammen, eller er adkomst til disse. De lokale sykkelrutene går i hovedsak langs gang- og sykkelveger eller kommunale gater og boligveier med lav fartsgrense og liten trafikk.

Planen omfatter tilrettelegging for syklist, inkludert el-syklist. Antall el-sykler har økt betraktelig de senere år, det er forventet at dette vil fortsette. Dette må hensyntas ved planlegging av sykkeltiltak. Sparkesykler er ikke med i hovedsykkelplanen, og er derfor ikke videre omtalt. Sparkesykler bruker de samme anleggene som gående og syklende og behovene er i stor grad de samme som for syklist.

Hovedplanen består av to deler, denne rapporten og et [kart som kan åpnes i nettleser](#). I kartet er det mulig å zoome inn på enkelte ruter for å få mer detaljer om sykkelanleggene, enten eksisterende eller planlagt.

1.3. SYKKELBYEN SANDEFJORD

I 2005 fikk Sandefjord kommune status som sykkelby gjennom prosjektet Sykkelbyen Sandefjord. Gjennom et samarbeid mellom Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune og Sandefjord kommune ble det avsatt betydelige midler med mål om en vesentlig økning i sykkelandelen i kommunen på kort tid. Målet var å øke sykkelandelen med 50 % innen 2009, fra 5 % til 7-8 %. I tillegg var det et mål om at det skulle være trygt og attraktivt å sykle i Sandefjord. Det ble gjennomført både tilretteleggingstiltak, økt vedlikehold av sykkelveger og kampanjer. Hovedmålgruppen var transportsyklisten, men skoleeleven og fritidssyklisten som undergrupper. Målet ble nådd, i 2009 var sykkelandelen i Sandefjord ca. 8 %.

Etter første fireårsperiode ble prosjektet videreført med de samme målene, justert med å øke sykkelandelen i Sandefjord til 10 % innen 2014. Sykkelandelen av reisene er målt ved nasjonale reisevaneundersøkelser og regionale sykkelundersøkelser. Sykkelandelen økte til rundt 9 % i 2010, for så å avta ned til 7,5 % i 2013 og rundt 6 % i 2015 og 5 % i 2018 / 2019. Den samme tendensen med lavere sykkelandel ble registrert i andre byer på østlandet (Kummeneje og Tretvik 2015).

Det ble inngått ny avtale om videreføring av prosjektet Sykkelen Sandefjord i perioden 2016-2020. Investeringsmidlene for gang- og sykkelanlegg i Sandefjord ble holdt utenom prosjektet, og det ble fokusert på kampanjer, mindre tilretteleggingstiltak som sykkelparkering og noe vedlikehold. Målet for perioden frem til 2020 var en sykkelandel på 10 % og at det skulle være trygt og attraktivt å sykle i Sandefjord.

Sykkelen Sandefjord videreføres i 2022, med mål om å få på plass en ny fireårsavtale mellom partene. Gjennom arbeidet med Sykkelen Sandefjord er det satt som mål at sykkelandelen i kommunen skal være 10 % og at det skal være trygt og attraktivt å sykle i Sandefjord.

Potensialet for økt sykkelandel er størst i Sandefjord by og tettstedene Stokke og Andebu, veksten her må derfor være større enn i mer landlige deler av kommunen.

Målgruppen for økning i sykkelandelen er alle syklende fra 8 til 80 år.



2. SYKKELBRUK I SANDEFJORD

Sykkelbruken i Sandefjord kommune er målt med flere forskjellige metoder gjennom mange år. Etter at prosjektet Sykkelbyen Sandefjord ble etablert i 2006 er målingene gjennomført hyppigere. Reisevaneundersøkelser nasjonalt, Sykkelbyundersøkelser regionalt og faste tellepunkt er benyttet for å måle sykkelbruken.

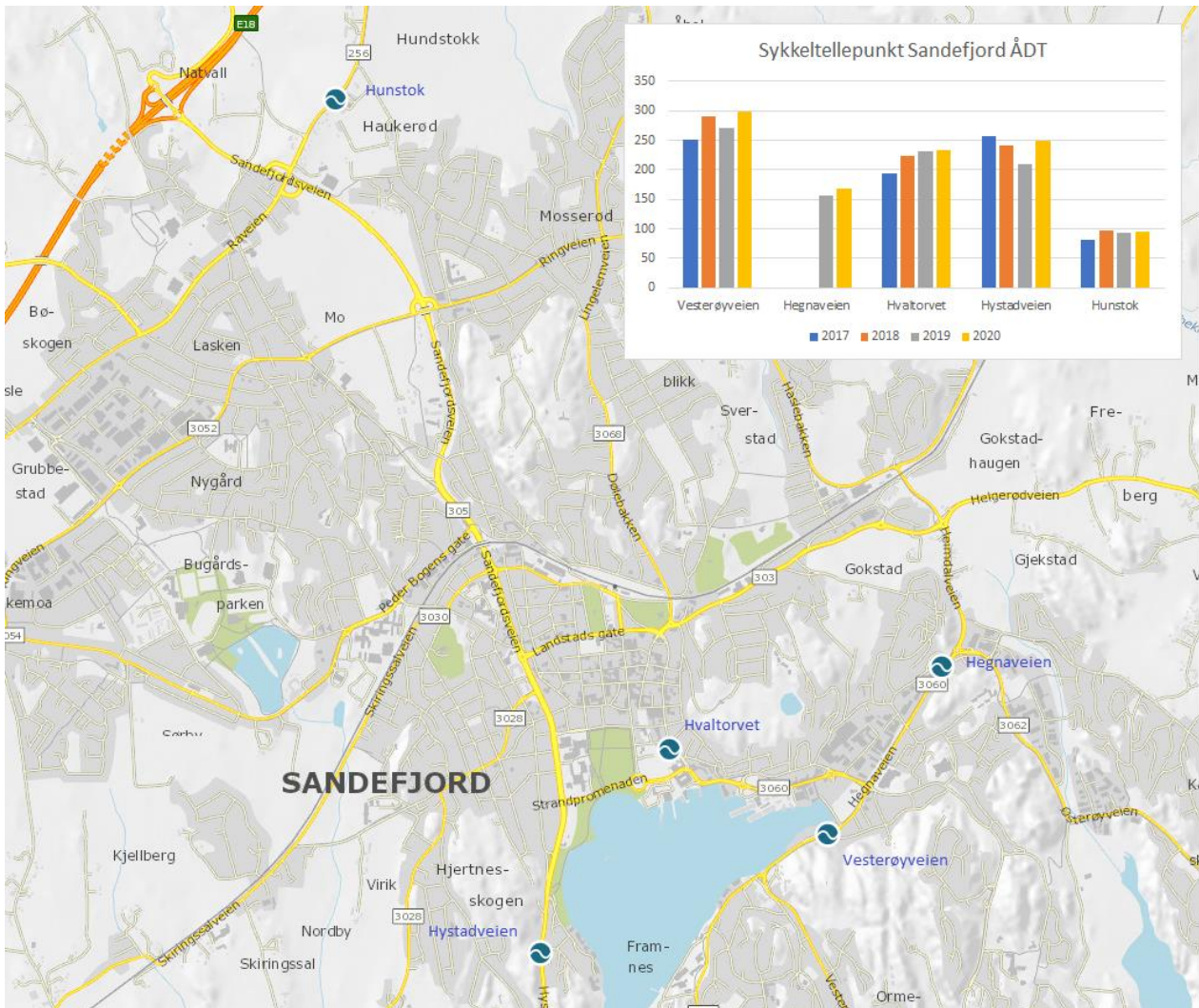
Nasjonale reisevaneundersøkelser gjennomføres normalt hvert 4. år, den siste var i 2018/19 (Ellis m.fl. 2021). Transportmiddelfordelingen relativt til andre transportformer (antall turer) viser at i Sandefjord ble 4 % av reisene gjennomført med sykkel i 2005, dette økte til 8 % i 2009 og gikk ned til 7 % i 2013/14. Etter sammenslåingen av kommunene Sandefjord, Andebu og Stokke i 2017 ble sykkelandelen målt til 5 %. I sentrum av Sandefjord er sykkelandelen 6 %.

SINTEF gjennomførte en undersøkelse i 2015 av sykkelbruken i 17 kommuner på østlandet, deriblant Sandefjord (Kummeneje og Tretvik 2015). I denne undersøkelsen ble transportarbeidet med sykkel undersøkt, basert på faktorene andel som syklet, antall sykkelturner pr syklist og reiselengde. Resultatet viste at personkm med sykkel per innbygger i Sandefjord var på 1,83 km i 2015. Dette var lavere enn Tønsberg, men høyere enn Larvik, Skien og Porsgrunn. I 2005 ble det målt nær samme resultat som i 2015, i 2010 var dette nær doblet.

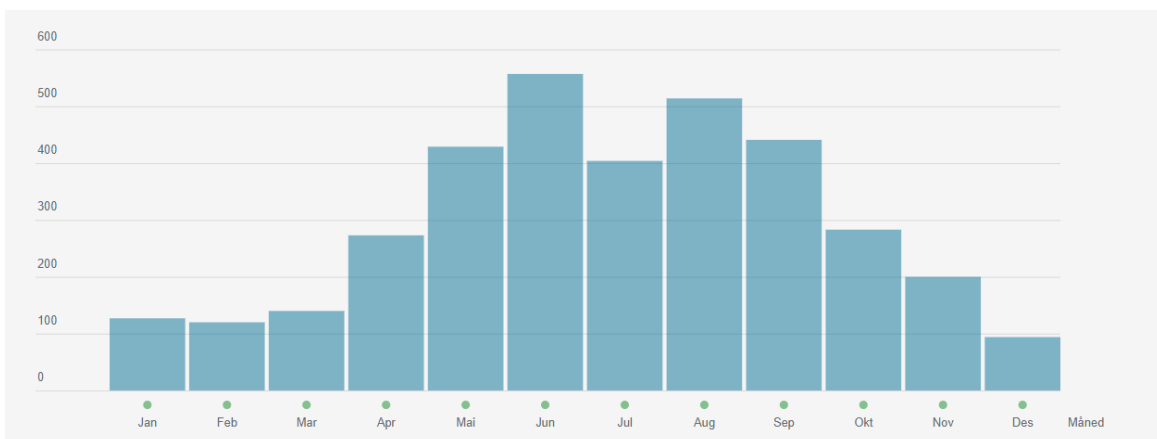
I Sandefjord er det etablert faste tellepunkt for sykkel i gang- og sykkelvegene ved Vesterøyveien, Hegnaveien, Hystadveien, Hvaltorvet og Hunstok (Figur 2). Det foreligger tellinger fra 2017 og fremover for tellepunktene, bortsett fra tellepunktet i Hegnaveien som kun har tall fra 2019. Resultatene rapporteres på Statens vegvesens nettsider [trafikkdata](#). Årsdøgntrafikken varierer mellom tellepunktene, den er høyest i Vesterøyveien og lavest ved Hunstok. I Vesterøyveien, Hvaltorvet og Hunstok er det en økning i antall syklende fra 2017 til 2020 på mellom 15 og 20 %. I Hystadveien er det en liten nedgang, men dette kan skyldes at kvaliteten på tellematerialet er dårligere ved dette tellepunktet.

Gjennom året er det flest syklende i juni og august, da telles over 500 syklist daglig ved tellepunktet i Vesterøyveien (Figur 3). Selv om antall syklende er lavere vinterstid er det allikevel rundt 100 syklist daglig som passerer tellepunktet i Vesterøyveien i desember og januar.





Figur 2. Sykkeltellepunkt i Sandefjord med tellinger i perioden 2017 - 2020 (kilde: Trafikkdata.no, Statens vegvesen).



Figur 3. Gjennomsnittlig døgntrafikk per måned i 2020, tellepunkt Vesterøyveien sykkel (kilde: Trafikkdata.no, Statens vegvesen).

De ulike målingene som er gjennomført viser at sykkelbruken i Sandefjord økte fra 2005 og frem til 2013/14, for så å avta igjen frem mot 2015 /17. Årsakene til denne utviklingen er ikke nærmere undersøkt, men Sykkelbyundersøkelsen i 2015 viste en lignende utvikling i andre østlandskommuner. Noe av årsaken kan være at ny fire-felts motorvei ble åpnet gjennom Sandefjord kommune i 2014. Dette medførte mer trafikk på E-18, slik at den relative sykkelandelen av trafikkarbeidet ble lavere. I tillegg viser reisevaneundersøkelser at vi reiser stadig lenger, dette er da i favør bilen.

De faktisk målte syklistene ved tellepunktene i Sandefjord viser en mulig positiv utvikling fra 2017 og frem til 2020. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser en sykkelandel som er lavere i 2018/19 enn tidligere. Dette kan skyldes kommunesammenslåingen, hvor Andebu og Stokke har en lavere sykkelandel enn gamle Sandefjord kommune.

I forbindelse med Sykle til jobben aksjonen gjennomføres en spørreundersøkelse blant deltakerne, senest i 2021. Resultatene viser at kort reisevei er hovedgrunnen for at deltakerne skal sykle mer, samt bedre tilrettelegging med egen og sammenhengende sykkelvei. 8 av 10 syklistene vurderer at det er godt tilrettelagt for sykling der de bor, men at standarden og vedlikeholdet av sykkelanleggene kan bli bedre.

Rambøll har utarbeidet et kunnskapsgrunnlag til arbeidet med mobilitetsplanen i Sandefjord (Nilsen m.fl. 2021). Beregninger viser at en stor del av reisene som foretas (80 % for Sandefjord by) er korte sentrumsrettede reiser fra boligområdene rundt sentrum. Dette viser at potensialet for at flere reiser skal foretas med sykkel er stort, da mange av reisene har ideell sykkelavstand.



3. GRUNNLAG FOR UTFORMING OG STANDARD

Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka og andre håndbøker fra Statens vegvesen som har relevans for sykkeltilrettelegging er grunnlaget for utforming av sykkelanleggene i Sandefjord og standarden som velges.

3.1. SYKLISTGRUPPER OG SYKKELULYKKER

Syklister er ikke en ensartet gruppe. De finnes i alle aldersgrupper og har svært ulike reisevaner og behov. Syklister kan inndeles i tre hovedgrupper:

Arbeidsreisende består av voksne og ungdom på veg til arbeid, videregående skole og utdanning. Særpreg for denne gruppen er faste reisetider og reisemål. Sentrum og andre arbeidsplasskonsentrasjoner er målpunkter for arbeidsreisende. Arbeidsreisende velger kjøremåte ut fra ønske om framkommelighet mer enn komfort og opplevelse. Kravet til sykkelnettet er kortest mulige ruter og høy hastighet. Aktuelle sykkelruter for arbeidsreisende er ofte sammenfallende med hovedvegnettet inn mot bysentrum.

Skolebarns reiser er også tids- og stedbundet (skolereiser), men reisetidspunkt er noe forskjøvet i forhold til transportsyklister. Skolebarns reiser skjer mest lokalt, nær boligen og skolen. Deres behov er trafikksikre sykkelveger med minst mulig kontakt med biltrafikk.

Fritidssyklende sykler mest utenom rusetid og har både lokale, sentrale og mer fjerne reisemål. De ønsker opplevelse, komfort, trygghet, godt dekkevedlikehold og god framkommelighet. I denne gruppen finner vi blant annet ungdom til/fra idrettsaktiviteter, de eldre syklisterne og familier på søndagstur.

Også de som driver aktiv sports- og treningssykling har sin rettmessige plass i trafikken. Stor fart og krav til dekkekvalitet gjør at disse ofte velger kjørebanelen som arena. Sykkelfelter i kjørebanelen er et tiltak som gir færre konflikter mellom treningssyklister og bilister og bedre framkommelighet for alle.

Flere, både tidligere og nye syklende, skaffer seg **el-sykler**. El-syklene har høyere hastighet enn tråsykler og rekkevidden for de syklende øker betraktelig. Det forventes at andelen el-sykler vil fortsette å øke fremover, dette må hensyntas ved utforming av sykkelanlegg.

Ved SINTEFs sykkelundersøkelse i 2015 ble også ulykkeserfaring i Sandefjord kartlagt (Kummeneje og Tretvik 2015). 9 av 10 syklister føler seg trygge på sykkel i Sandefjord, kun 2 % av de spurte føler seg utrygge. 6,6 % hadde vært utsatt for en ulykke de siste to årene, og ulykkene skjedde med like stor andel på gang- og sykkelveg og i vegbanen.

De fleste ulykkene var velt, etterfulgt av kollisjon med bil og utforkjøring (Tabell 1).

Tabell 1. Sykkelulykker fordelt på ulike typer i 2015 (Kummeneje og Tretvik 2015)

Type ulykke	Andel av ulykkene
Velt	43 %
Uforkjøring	13 %
Kollisjon med fotgjenger	0 %
Kollisjon med annen syklist	4 %

Kollisjon med moped / MC	0 %
Kollisjon med bil	20 %
Annen ulykke	20 %

3.2. PRINSIPPER FOR LØSNINGER / UTFORMING AV SYKKELVEGNETTET

For å få flere til å benytte sykkel er det viktig å lage anlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utformet. For å skape gode vilkår for sykkeltrafikken er det nødvendig å planlegge sammenhengende nett. Enhetlig utforming og få systemskifter over lengre strekninger vil gi sikre løsninger og god fremkommelighet.

Det finnes i hovedsak tre prinsipper for type sykkelanlegg som bør legges til grunn ved valg av løsning:

1. Syklister er kjørende

Forskjellig regelverk gjelder avhengig av om syklisten ferdes på fortau, i kjørebanelen eller på sykkelveg. I henhold til trafikkreglene er syklister kjørende. Det er derfor viktig å utforme sykkelanlegg som bygger opp om det gjeldende regelverket.

2. Kontinuitet i tilbudet

Ved valg av løsning er det ikke nok å se på en gate eller en kort del av en sykkelrute. Overgangen mellom forskjellige typer sykkelanlegg må vurderes nøye. Kryssområder er ofte kritiske punkter langs en sykkelrute.

3. Syklende og gående bør skilles

Gående er den svakeste gruppen i trafikkbildet. Sykling på fortau er tillatt på visse vilkår, men kan skape problemer for gående. For å unngå konflikter mellom gående og syklende, bør det i størst mulig grad være separate tilbud til gående og syklister. Det gjelder særlig i sentrum.

Det finnes i hovedsak 6 prinsipper for utforming av sykkelanlegg:

1. Blandet med biltrafikk

Syklende kjører i kjørebanelen sammen med andre kjørende (biler, busser osv). Viktige ruter bør skilles. Løsningen kan fungere bra ved små trafikkmengder, lav hastighet (under 30 km/t), og liten andel tunge kjøretøy. Løsningen inkluderer også tovegssykling i enveisregulerte gater. Dette er innført i hele Sandefjord sentrum.

Delesymbol (sharrows) kan benyttes i blandet trafikk på korte strekningen inntil 500 meter for bedre fremkommelighet og økt trygghet og trafiksikkerhet for syklister (Figur 4).



Figur 4. Delesymbol (sharrows) for bruk i blandet trafikk.

2. Sykkelfelt

Eget sykkelfelt for sykkeltrafikk (enveis) på begge sider av veien. Løsningen brukes ved fartsgrenser opp mot 50 km/t, og ned til 30 km/t. Det er viktig å synliggjøre hovednettlet for sykkeltrafikk overfor syklende og ikke minst som signal til bilkjørende om at det eksisterer et godt tilbud til syklistene. Sykkelfelt i kjørebanelen skal være skiltet og merket som eget felt i kjørebanelen, for å kunne holdes fritt for parkerte biler. Sykkelfeltene bør også males røde, dette gir tydelighet for alle trafikanter og økt trygghetsfølelse for syklistene.

Oslo kommune har laget en egen «Oslostandard» for utforming av sykkelanlegg. En av løsningene i Oslo er opphøyd sykkelfelt, adskilt fra øvrige kjørefelt og fra fortau med kantstein. En annen er beskyttet sykkelfelt, adskilt fra kjøreveg med trafikkøyer, rabatter e.l. Løsningene er ikke benyttet i Sandefjord, men kan vurderes på strekninger der sykkelfelt er aktuelt.

3. Gang- og sykkelveger

Separat veg for gående og syklende. Anlegges gjerne der fartsgrensen er over 60 km/t, eller hvis forholdene ellers ligger godt til rette (gjennom parker, langs elvebredder ol), bygges gang- og sykkelveger. Løsningen fungerer best utenfor tettbebygd strøk med få avkjørsler.

Sykkelveg med fortau for de gående, adskilt med skrå kantstein, er en variant av denne løsningen. Denne løsningen bør benyttes der det er mange syklende og gående, jmf figur 3. Løsningen kan også fungere bedre enn vanlig gs-veg i tettbebygd strøk da de syklende kommer lenger unna avkjørsler.

I Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka er følgende prinsipp for bredder på gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau (eksklusive skuldre) avhengig av antall gående og syklende (mål i meter) beskrevet:

Gående/time ¹⁾	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende/time ¹⁾					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

¹⁾ Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden.

Figur 5. Sykkelhåndbokas prinsipper for valg av løsning for gang- og sykkelanlegg (Statens vegvesen).

4. Sykling på vegskulder

I landlige omgivelser med liten trafikk og få syklister kan sykling på en utvidet vegskulder være et alternativ. Løsningen bør ikke brukes på strekning definert som skoleveg.

5. Sykkelgate

I bynære områder der man ønsker å prioritere sykling, samt skille gående og syklende, kan sykkelgate etableres. Dette er en gate med fortau, hvor kjørebanelen i utgangspunktet er reservert for sykkeltrafikk. I sykkelgater kan det skiltes med forbudt for motorvogn, men tillatt med varelevering. Det er gjennomført pilotprosjekter med sykkelgate i Oslo og Porsgrunn der kjøring med motorvogn også er tillatt, men at det tydelig fremkommer at det er sykkelgate. Sykkelgate kan være spesielt egnet i enveisregulerte gater med begrenset kjørebanebredde (3,5 – 4,5 meter).

6. Sykling i kollektivfelt

Erfaringer fra utlandet viser store konflikter mellom buss og sykkel ved sykling i kollektivfelt. Avbøtende tiltak er å anlegge bredt kollektivfelt, men da kan en som regel like gjerne anlegge eget sykkelfelt. Løsningen anbefales ikke der skiltet hastighet er over 50 km/t. Løsningen er lite aktuell i Sandefjord, da det foreløpig ikke er etablert kollektivfelt i Sandefjord.

Prinsipper for utforming av kryssløsninger er:

Kryss skal utformes slik at de prioriterer gående, syklende og kollektivtransport. Hastigheten til kjørende skal dempes og risikoen for ulykker skal minimeres. Den konkrete utformingen av kryss må tilpasses i de enkelte tilfellene basert på trafikale ambisjoner og stedets karakter.

Fuksjonalitetskrav i kryss skal være:

1. Stram utforming som gjør gående og syklende ekstra synlige, og gir dem en trygg plassering med fysisk beskyttelse der det trengs.
2. Utforming som gir lave hastigheter og liten hastighetsforskjell mellom trafikanter
3. Intuitivt forståelig for alle trafikanter med og uten førerkort
4. Sikre fremkommelighet for syklistene
5. Signalregulering som prioriterer fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport

Ved holdeplasser for kollektivtrafikk som er mye benyttet skal sykkelanlegget legges bak ventesonene på holdeplassen for å unngå konflikter mellom kollektiv-passasjerer og syklende.

Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka beskriver forskjellige aktuelle kryssløsninger som må vurderes ved valg av løsning i de enkelte tilfellene.



3.3. PRINSIPPER FOR UTFORMING AV SYKKELVEGNETTET I SANDEFJORD

Prinsipper som er lagt til grunn ved valg av løsning:

Det er allerede bygd mange gang- og sykkelanlegg i Sandefjord. De fleste er gang- og sykkelveger med 2-3 meters bredde. På en del strekninger nær sentrum av Sandefjord og langs Raveien er det etablert sykkelfelt, der gående har eget fortau. Prinsipløsninger som legges til grunn for utforming av sykkelvegnettet i Sandefjord er de samme som beskrevet over i kap. 3.2.

Det er viktig at utformingen av sykkelvegnettet tilpasses forholdene på stedet der sykkelanlegget skal etableres ut fra en konkret helhetsvurdering, både i forhold til brukerne, antall syklende, gående, kjørende, skiltet hastighet, andel tungtrafikk, bebyggelse, avkjørsler og eksisterende gs-anlegg på samme rute for å nevne noe.

Sandefjord kommune har en egen veinormal for Sandefjord som ble vedtatt av kommunestyret 20.06.2017. I veinormalen er det laget kriterier for valg av gang- og sykkelløsninger ved utbyggingsprosjekter på kommunal eller privat vei (Veinormal 2017). Ved lave trafikkmengder er det ikke krav om sykkelanlegg, fortau velges ved noe mer trafikk, og egne tiltak for syklende må vurderes ved trafikk over 2000 ÅDT. Veinormalen skal ikke legges til grunn for valg av sykkelløsninger på hovedsykkelrutene, men det vil kunne være steder der veinormalen møter hovedsykkelplanen.

Gang- og sykkelanlegg må utformes slik at brukernes behov i størst mulig grad blir ivaretatt. Normalt er det mange ulike syklistgrupper som bruker de gang- og sykkelanleggene som etableres. Helårs transportsyklisten ønsker å sykle raskt og er komfortabel med å sykle i sykkelfelt som kun skilles med oppmerking fra kjørende. Barn og eldre er mer komfortabel på eget anlegg adskilt fra kjørebanelen, eks. på tradisjonell gang- og sykkelveg og har ikke like stort krav til å sykle raskt.

Inndeling i hovedruter og lokale ruter

Sykelvegnettet er inndelt i hovedruter og lokale ruter. Det legges opp til mest mulig direkte sykkelruter fra de større boligområdene mot sentrum, tettstedene og andre viktige målpunkter.

Hovedrutene går i hovedsak langs fylkesveger, fordi disse er de korteste rutene mellom viktige målpunkter, gir framkommelighet og gjerne har mest gunstig stigning. Rutebeskrivelse, dagens standard og forslag til forbedringstiltak på hovedrutene er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 4.

I tillegg til de 8 hovedrutene og 3 ringrutene består sykkelvegnettet i Sandefjord av 24 lokale ruter. I Stokke er det 3 hovedruter og 5 lokalruter, i Andebu er det 2 hovedruter og 3 lokalruter. Lokalrutene har som oppgave å knytte sammen de viktigste rutene eller de er alternative ruter. Noen er atkomst fra større områder til hovedrutene. De lokale rutene går for en stor del på eksisterende boligveger med fartsgrense 30 km/t eller langs separat gang- og sykkelveg. Det er foreslått tiltak langs enkelte av de lokale rutene for å sikre et godt funksjonelt og sammenhengende sykkelvegnett.

Sykelvegnettet i by og tettsteder



Sandefjord kommune består av Sandefjord by, Andebu sentrum, Stokke sentrum, Fossnes/ Arnadal, Høyjord, Kodal og Melsomvik. Sykkelvegnettet er naturlig mer komplekst i Sandefjord by enn i de mindre tettstedene, det er færre ruter i tettstedene. I tettstedene er imidlertid hovedrutene ofte langs hovedveiene og det er ikke alternative ruter for syklist, sykkelveiene blir dermed viktige for innbyggernes ferdsel og god utforming betyr mye.

Avstanden mellom Sandefjord by, Stokke sentrum, Andebu sentrum og tettstedene i kommunen er så stor at for de fleste er ikke sykkel et naturlig reisemiddel på reiser mellom stedene. Hovedsykkelvegnettet beskriver derfor ikke sykkelruter mellom tettstedene. Unntaket er Raveien / Stokke Ravei, som har ferdig utbygget anlegg for gående og syklende gjennom hele kommunen. Anleggene langs Raveien / Stokke Ravei ble bygget ut i forbindelse med bygging av ny E-18.

Valgte løsninger på hovedsykkelvegnettet

Basert på gjennomgangen over er følgende prinsipløsninger valgt for utforming av hovedsykkelvegnettet i Sandefjord:

- Sykkelveg med fortau adskilt med ikke-avvisende kanstein for å skille gående og syklende. Løsningen brukes på hovedsykkelveg med mange syklist og gående, ref. tabell i kap. 3.2.
- Gang- og sykkelveg, fortrinnsvis adskilt fra kjørebane med grøft eller annen løsning for å skille de syklende fra kjørende.
- Sykkelfelt eller sykling på utvidet skulder. Sykkelfelt fungerer best der det er høy andel transportsyklist, sykling på utvidet skulder i landlige omgivelser med liten trafikk.
- Syklist i blandet trafikk med biler (gater med lav skiltet hastighet, lokale ruter og i sentrumskjernen av Sandefjord).
- Sykkelgate. Løsningen kan benyttes i smale sentrumsgater der det er ønskelig å tilrettelegge for et bymiljø med myke trafikanter

To-vegs sykling i enveisregulerte gater i Sandefjord sentrum

I sentrum av Sandefjord er samtlige enveisregulerte gater skiltet med tillatt sykling mot kjøreretning. Tiltaket ble innført i 2016.

Sykling i Sandefjord sentrum er derfor tilrettelagt ved sykling i kjørebane. Trafikk i sentrumsgatene med motorisert kjøretøy er begrenset og skiltet hastighet er 30 km/t slik at hastighetsnivået er lavt.



Figur 6. Skilt med tillatt sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater. Storgata Sandefjord

4. HOVEDSYKKELVEGNETTET

4.1. INNLEDNING

De etterfølgende kapitlene inneholder en nærmere beskrivelse av sykkelrutene, som grunnlag for videre detalj- og reguleringsplanlegging. I en detaljert forprosjekt- og detaljplanfase vil det kunne komme endringer i bredder på kjørefelt, sykkelfelt, fortau og gang- og sykkelveger. Nærmere studier av trafikksituasjonen på enkeltstrekninger kan resultere i at det f.eks. velges sykkelfelt med fortau i stedet for ordinær gang- og sykkelveg.

Beskrivelsen består av følgende deler:

- Beskrivelse av dagens situasjon og forslag til tiltak
- Kart som angir strekningene og tiltak ([eget temakart er også utarbeidet](#))

Beskrivelse av dagens forhold består av en tilstandsvurdering av områdekarakter, transportfunksjon, trafikkdata og situasjonsanalyse.

Planstatus omfatter en vurdering av behov for videre planarbeid (regulering- og byggeplan) før foreslåtte tiltak kan gjennomføres.

Forslag til tiltak beskriver løsning, standard og utforming. Konsekvenser av tiltaket er arelmessige forhold, kostnader er ikke vurdert. I den videre planlegging vil løsningene tilpasses etter de ulike lokale forhold.

4.2. SANDEFJORD BY

I Sandefjord by er følgende ruter definert som hovedsykkelnettet:

- Rute 1: Torget - Strandpromenaden – Hystadveien – Larvik grense
- Rute 2: Torggata - Holmbrua - Hystadveien - Bugårdsgata - Bugårdsbakken - Krokemoveien
- Rute 3: Prinsensgate - Sandefjordsveien - Moveien
- Rute 4: Storgata - Dølebakken - Lingelemveien - Bottenveien
- Rute 5: Gokstadveien - Helgerødveien – Årøveien - Engø
- Rute 6: Torget - Thaulows gate - Kamfjordgata - Kilgata - Hegnaveien – Østerøyveien
- Rute 7: Torget - Kilgata - Vesterøyveien
- Rute 8: Framnesveien - Veløyveien

Følgende ruter kan betegnes som "ringveger" rundt sentrum av Sandefjord by:

- Rute I: Peder Bogens gate - Skiringssalveien – Peter Castbergs gate
- Rute II: Ringveien - Haslebakken
- Rute III: Raveien (Tønsberg grense - Larvik grense)



4.2.1. Rute 1: Torget - Strandpromenaden - Hystadveien - Larvik grense

Strekning

Ruta starter ved torvet i Sandefjord, går gjennom Badeparken, krysser Strandpromenaden, går videre langs sjøen ved Hesteskoen og Ulabrand, krysser fv 303 Hystadveien like nord for Leif Weldingsvei og sørover langs fv 303 til Larvik grense. Lengde ca. 6,2 km.

Dagens forhold

Fra torget går det flere stier gjennom Badeparken mot fjorden og forbi Ulabrand er det gang- og sykkelveg bort til kryssing av Sandefjordsveien/Hystadveien. Gjennom Badeparken er det flere alternative stier å følge, ingen er skiltet som sykkelveg.

Kryssing i plan av Sandefjordsveien ved Leif Weldings vei var fram til utbedring i 2005 et ulykkesutsatt punkt, men det er nå fartsreduksjon til 40 km/t i området og hevet gangfelt med god belysning.

Dagens gang- og sykkelveg sørover langs Hystadveien er stedvis atkomstveg for boliger langs riksvegen. Dette fører til uryddige trafikkforhold og kan skape problemer, spesielt mellom syklister og bilister. Det meste av boligbebyggelsen ligger på vestsiden av riksvegen. Gang- og sykkelvegen fanger dermed opp trafikken til/fra de fleste boligområdene, uten kryssing av riksvegen. Det er mye boligbebyggelse fra sentrum og helt utover mot Enga.

Fra Haukeveien til Stub er det varierende bredde og i tillegg bratt. Det medfører at syklister kan holde høy hastighet. Gang- og sykkelvegen videre sørover fra Haukeveien har mange avkjørsler og kryss. Den har estetisk et "billig" preg med 2,5 km lang strekning med betongstein som trafikkskille mot kjørevegen.

Fra Thorøya til Hem i Larvik er det gang- og sykkelveg med ca 3 m grøft som trafikkskille. På strekningen Store Bergan vei - Lofferødveien er det tosidig gang- og sykkelveg.



Figur 7. Hovedsykkelrute nr. 1 i Sandefjord

Transportfunksjon

Gang- og sykkelvegen gir kobling mellom sentrum og boligområdene i sør/vestre deler av kommunen, samt Jotun fabrikker og Thorøya industriområde. Gang- og sykkelvegen er skoleveg for barne- og ungdomsskoler og gir også atkomst til strandområder og spesielt til rekreasjonsområdet Granholmen.

”Nasjonal sykkelrute 1” ble skiltet i 1995. Denne følger Hystadveien fra Stubb og tar av mot vest ved Store Bergan vei, følger så Store Bergan vei til Haneholmveien og følger denne videre sørover. ”Vår” rute 1 følger delvis, men er også et alternativ til ”nasjonal sykkelrute 1”, som tar av mot vest og følger Haneholmveien.



Figur 8. Krysningspunkt Strandpromenaden.

Trafikkdata

Trafikkmengden med motorkjøretøy i Hystadveien er i størrelsesorden 13 000 ÅDT nær sentrum og reduseres til rundt 4 500 ved Larvik grense. Som beskrevet i kap. 2 er det et sykkeltellepunkt i Hystadveien sør for Stub som viser en ÅDT for syklene i 2020 på ca. 250.

Det er registrert 3 sykkelulykker med lettere skade langs denne ruta de siste 5 årene, ved Haukeveien, Lystadsvingen og Åsane.

Forslag til tiltak

I 2009 utarbeidet Statens vegvesen i samarbeid med Sandefjord kommune et forprosjekt for etablering av sykkelveg med fortau på strekningen Stub- Store Bergan veien. Forprosjektet ble ikke jobbet med videre.

I handlingsprogrammet for fylkesveinettet i 2018-2021 ble det bevilget 20 mill.kr. til å forbedre gang- og sykkelanlegget langs Hystadveien på strekningen Stub- Haukeveien og 10 mill.kr. til å utbedre krysset med Haukeveien. Et forprosjekt utarbeidet av Vestfold og Telemark fylkeskommune viste imidlertid at kostnadene for en fullgod løsning med sykkelveg og fortau var svært høye, både på grunn av stort behov for sprengning av fjell, dårlige grunnforhold og behov for innløsning av boliger. Usikkerheten var også stor. Fylkeskommunen vedtok derfor å ikke videreføre prosjektet, de avsatte midlene ble omprioritert til gs-anlegg langs Haneholmveien i Sandefjord.

Tiltak som foreslås er:

- Oppgradere dagens gs-anlegg på strekningen Stub- Lystadsvingen. Dette omfatter blant annet
 - o Vurdere breddeutvidelse av gs-anlegget på bekostning av fortau på østsiden. Fortauet på østsiden av vegen er smalt og det er få boliger med direkte adkomst til vegen. Det bør vurderes å fjerne fortauet på østsiden og sikre adkomst til boliger og bussholdeplasser med gode overganger.

- Fornye forstøtningsmurer mot boligene inntil gs-vegen, spesielt nær Stub.
 - Avkjørsels- og kryssanering, for dermed å redusere gang- og sykkevegens funksjon som atkomstveg for bil. Spesielt kryssene med Lystadveien og Lystadsvingen er lite attraktive og trafikkfarlige for syklister på grunn av dårlig sikt kombinert med høy fart.
 - Trafikksikker og estetisk utbedring av den del av gang- og sykkelvegen som har betongstein som trafikkskille.
- Oppgradere gs-anlegget på strekningen Lystadsvingen – Store Bergan veien med avkjørselssanering og bedre sikt i kryss.

Planstatus

Avkjørselssanering og kryssutbedring vil normalt kreve reguleringsplan. Utbedring av eksisterende anlegg kan skje innenfor dagens veigrunn.

Konsekvenser

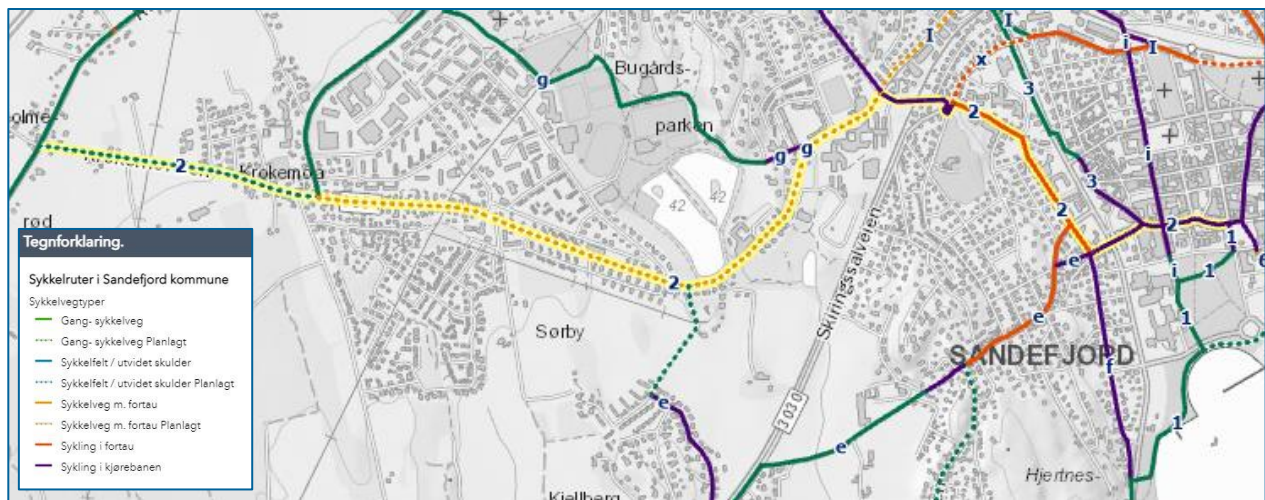
Avkjørselssanering og kryssutbedring vil normalt kreve grunnerverv.



4.2.2. Rute 2: Torggata – Holmbrua – Hystadveien – Bugårdsgata – Bugårdsbakken – Krokemoveien

Strekning

Total lengde er 4,3 km. Denne sykkelruta starter i sentrum ved torvet, følger Torggata vestover, følger Holmbrua/Pukkestadveien under Sandefjordsveien, Hystadveien, Bugårdsgata og Bugårdsbakken som leder opp mot Sandefjord videregående skole. Rute 2 er også hovedatkomst til Bugårdsparken. Følger så Krokemoveien helt til Raveien.



Figur 9. Hovedsykkelrute nr. 2 i Sandefjord

Dagens forhold

Torggata og Holmbrua er vanlige sentrumsgater der sykling i gata er naturlig. Hystadveien og Bugårdsgata er boligater uten mye stigning, her er det tilrettelagt med sykkelfelt som er en god løsning for syklende. Krysset med Skiringssalveien er et problemområde for god og trygg trafikkavvikling, og det er ikke tilrettelagt for sykling i Bugårdsbakken.

Fra rundkjøring i Krokemoveien til Stadionveien er det tosidig gang- og sykkelveg, dette er forbi Sandefjord videregående skole. Gang- og sykkelveien er også ført i bakkant av holdeplass for buss, som er en god løsning. Fra Stadionveien til Sportsveien er det ensidig gang- og sykkelveg som også er i bakkant av



Figur 10. Holmbrua undergang

holdeplass for buss. Fra Sportsveien til Raveien er det ikke anlegg for syklende og gående.

Transportfunksjon

Rute 2 er en direkte rute mellom sentrum og videregående skole samt Bugårdsparken. Veien samler også trafikk fra flere boligområder, og ruta er også raskeste veg mellom sentrum og Skolmar næringsområde.

Trafikkdata

Trafikken med motorkjøretøy varierer på strekningen. I Hystadveien og Bugårdsgata er ÅDT ca. 2000, i Krokemoveien er ÅDT på 7000 fra Sandefjord videregående skole til Ringveien. Strekningen opp mot Raveien har en ÅDT på rundt 4000.

Det er etablert et tellepunkt for syklistene i Krokemoveien ved Sandefjord Videregående skole.

Det er registrert 3 sykkelulykker med lettere skade på denne ruta de siste 5 årene, ved Stadionveien, Laskenveien og i sentrum i krysset med Torggata.

Forslag til tiltak

I handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2020- 2024 har Vestfold og Telemark fylkeskommune bevilget 48 mill. kr til bygging av sykkelvei med fortau i Krokemoveien på strekningen fra Sportsveien til Ringveien, en strekning på ca. 1100 meter. Reguleringsplan utarbeides som grunnlag for byggeplan og bygging. Antatt byggestart er i 2024 med ferdigstilling i 2025. Når prosjektet står ferdig er det i hovedsak sykkel- og ganganlegg på strekningen fra Holmbrua til Ringveien. Strekningen som da gjenstår er Ringveien- Raveien.

I forbindelse med planlagt ny jernbaneutbygging i Sandefjord er det planlagt å gjenåpne overgangen for myke trafikanter fra Virikdammen til Skiringssalveien. Dette vil gi en alternativ sykkelrute som kobler seg på rute 2.

Tiltak som foreslås utover dette er:

- Oppgradering av dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau i Krokemoveien på strekningen Bugårdsbakken- Sportsveien.
- Gang- og sykkelveg i Krokemoveien på strekningen Ringveien – Raveien.
- Oppstramming av krysset Hystadveien – Bugårdsgata. Krysset er utflytende og utydelig i dag.
- Krysset Bugårdsgata – Skiringssalveien – Bugårdsbakken. Legge bedre til rette for syklistene med raskere og smidigere forbindelse. Dette området berøres av ny jernbanestasjon / - trase, tiltak må innarbeides i disse planene.
- Bugårdsbakken. Oppmerking for å prioritere syklistene med sykkelsymboler (sharrows).
- Oppmerking med sykkelsymboler (sharrows) i Torggata og Holmbrua. Vurdere å gjøre om gatene til sykkelgater.
- Vedlikeholde maling, belysning og oppmerking i undergang ved Holmbrua.

Planstatus

Utover arbeidet med regulering av anlegg for gående og syklende langs Krokemoveien på strekningen Sportsveien-Ringveien er det behov for å regulere tilsvarende på strekningen Ringveien-Raveien.

4.2.3. Rute 3: Prinsens gate – Sandefjordsveien – Moveien

Strekning

Total lengde på ruta er 2,7 km. Sykkelruta starter i Prinsens gate, krysser Landstads gate i plan, går videre i separat gang- og sykkelveg langs vestre side av Sandefjordsveien fram til kryss med Moveien, følger Moveien helt til Raveien.

Prinsens gate er en åpen sentrumsgate og fungerer som en sykkelvennlig gate uten spesiell tilrettelegging for sykklistene. Ruta krysser Landstads gate i plan og krysser Sandefjordsveien i egen gang-/sykkelbru, med alternativ sykkelrute i bolig-gaten Lundeneveien. Videre opp langs Sandefjordsveien forbi Sandefjord medisinske senter ligger gang- og sykkelveien godt skjermet, har fin estetisk utforming og har ingen spesielle konfliktpunkter.



Figur 11. Sandefjordsveien ved Tempokrysset.

Strekningen mellom Skiringssalveien/Tempokrysset og Peder Bogens gate har vesentlig dårligere standard enn strekningen nærmere sentrum. Her er det behov for opprustning og sikring av myke trafikanter forbi parkering, avkjørsler og kryssing av gater. Videre opp Moveien er det separat gang- og sykkelveg i stigning til Frydenlund. Fra Frydenlund opp til Ringveien er det fortausløsninger med varierende bredde. Videre opp til Raveien er det boliggate med fortausløsning på begge sider.

Avslutningen av gang- og sykkelvegen ved Frydenlund fører sykklistene ut i Moveien og det er to-sidig fortausløsning i varierende bredde opp til Raveien som ikke er ideell for sykklistere. På denne strekningen er det mye boligbebyggelse og behov for egne tiltak for sykklistere

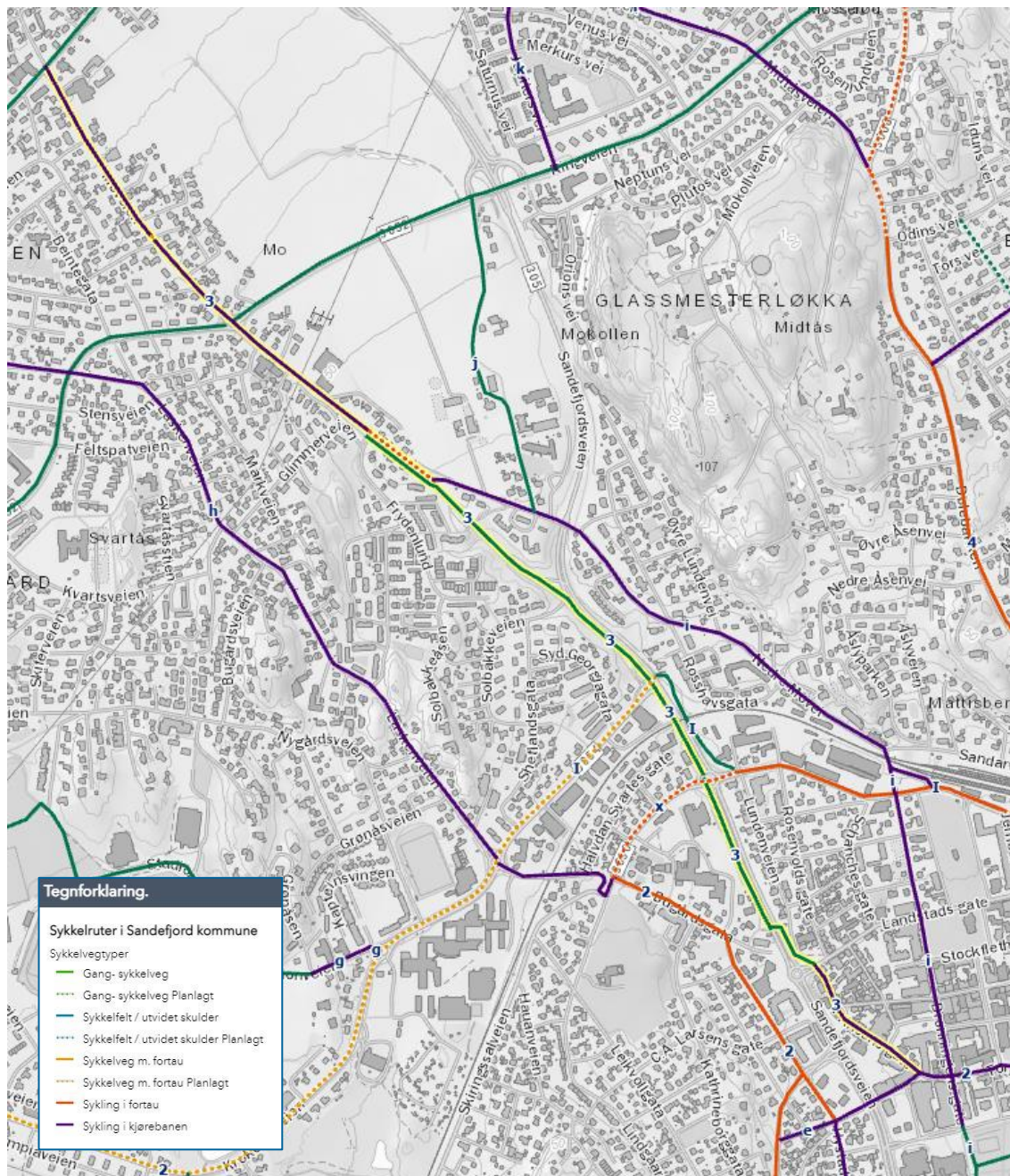
Transportfunksjon

Ruten er kort og rask for sykklistere fra boligområdene ved Haukerød, Nygård og Mo til sentrum.

Trafikkdata

Trafikkmengden i Sandefjordsveien er stor, mellom Tempokrysset og Peder Bogens gate er ÅDT på 22 000 kjøretøy. Skiltet hastighet i Moveien er 40 km/t.

Det er registrert en sykkelulykke på denne ruta de siste 5 årene, i Tempokrysset.



Figur 12. Hovedsykkelrute nr. 3 i Sandefjord.

Forslag til tiltak

- Utbedring av forholdene for syklister mellom Skiringsalveien og Peder Bogens gate. Dette området berøres av planlagt ny togstasjon/ - trase, det må i videre planlegging sikres en god løsning for syklende på denne sykkelruten. I mellomtiden bør det ses på mulig avkjørselssanering.

- Gang- og sykkelveg på østsiden av Moveien fra Mo terrasse til Frydenlund. Alternativt etablere trygt kryssingspunkt mellom Mo terrasse og gang- og sykkelveg på vestsiden av vegen.
- Anlegge trygt kryssingspunkt for systemskifte i kryss med Frydenlund.
- Løsningen med fortau på begge sider i Moveien fra Frydenlund til Raveien er ikke ideelt for syklist, ofte er fortauene for smale slik at konflikter med gående oppstår, i tillegg er det potensielt trafikkfarlig med utkjørsler og kryss. Dagens anlegg er imidlertid relativt nytt slik at bygging av en annen løsning er lite aktuelt på kort sikt. I et langsiktig perspektiv bør det imidlertid vurderes andre løsninger, eks. sykkelveg med fortau på vestsiden av Moveien som erstatter dagens fortau.



Figur 13. Moveien i Sandefjord.

Planstatus

Kryssingspunkt kan utbedres uten reguleringsplan.

4.2.4. Rute 4: Storgata – Dølebakken – Lingelemveien – Bottenveien

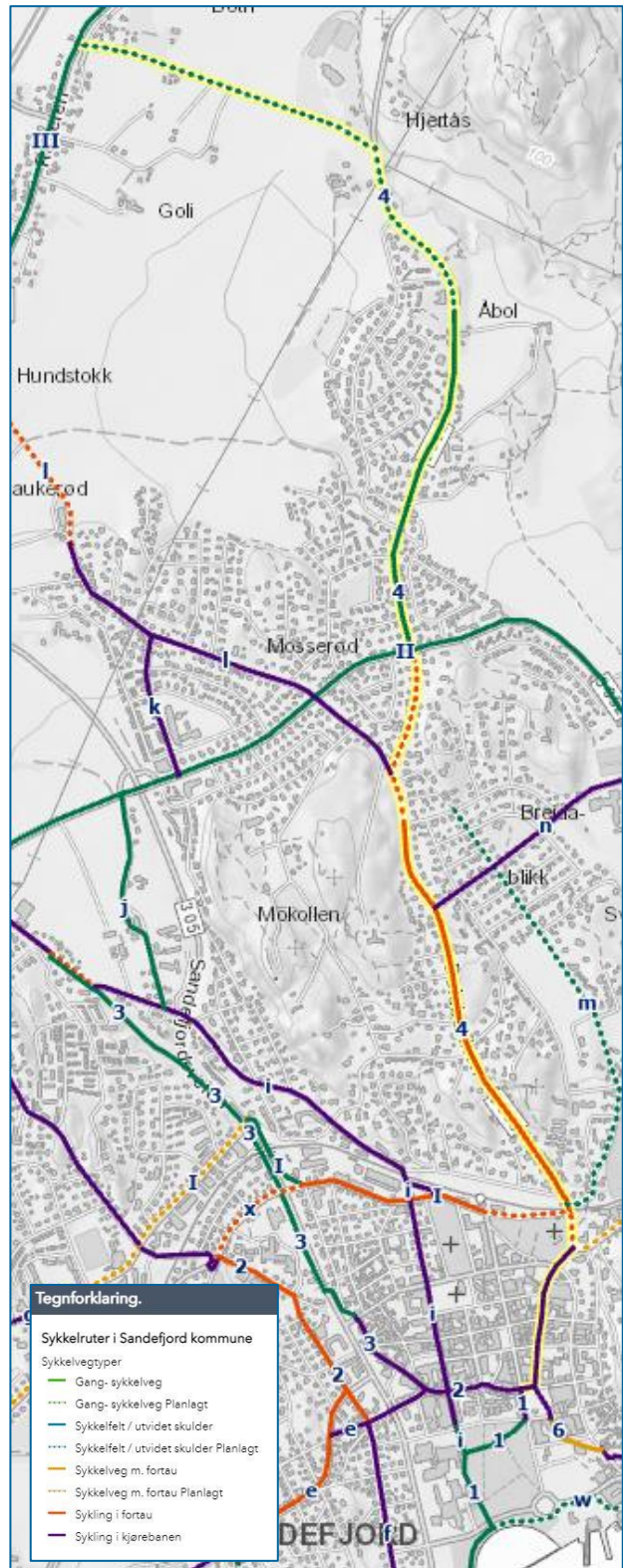
Strekning

Ruta starter ved Torget og følger Storgata opp til krysset med Dølebakken og fv 303 (Gokstadveien). Deretter går den under jernbanen og følger Dølebakken opp til krysset med Lingelemveien, og videre på Lingelemveien gjennom boligområdene på Åbol. Ruta følger Bottenveien opp til Raveien. Lengde 4,9 km.

Dagens forhold

Storgata er en sentral handlegate og atkomst til sentrum fra nordre og østre deler av Sandefjord, her er det i dag tillatt sykling mot enveiskjøring som er et godt tilbud for syklister. Fra Storgata til Dølebakken er det to-sidig av varierende bredde uten eget anlegg for syklister, forbi Sandar kirke er fortauene smale. Dølebakken leder sentrale boligområder ned mot sentrum. Bakken er bratt og det er naturlig for syklister å sykle i gata nedover. Det ble i 2019 ferdigstilt nytt anlegg for gående og syklende på strekningen Sandarveien - Frøyas vei, med to-sidig sykkelfelt og fortau og ensidig sykkelfelt på østsiden i den bratte delen av Dølebakken. Årsaken til at denne løsningen er valgt skyldes begrenset plass til nye anlegg og at syklister nedover Dølebakken holder høy hastighet slik at sykling i veibanen sammen med øvrig trafikk er en løsning som fungerer godt.

Fra Frøyas vei til Ringveien er det et smal fortau på vestsiden. Fra Ringveien til Åbol er det gang- og sykkelveg på vestsiden, som ender i en fjellvegg ved Åbol barnehage. Den siste delen av gang- og sykkelvegen er stengt på grunn av dette. Videre langs Lingelemveien og Bottenveien til Raveien er det ikke anlegg for syklende eller gående.



Figur 14. Hovedsykkelrute nr. 4 i Sandefjord

Transportfunksjon

Ruta er en viktig hovedrute mellom sentrum og boligområdene Breidablikk og Åbol. Dessuten har ruta kobling mellom Raveien, Ringveien og sentrum.

Trafikkdata

I følge Statens vegvesens vegkart.no er trafikkmengden i Dølebakken- Lingelemveien med motorisert kjøretøy rundt 3000 i ÅDT. Det er ikke tellepunkt for syklister på strekningen.

Det er registrert 1 sykkelulykke med lettere skade de siste 5 årene på denne ruta, i nærheten av Landstads plass.

Forslag til tiltak

Nytt anlegg for gående og syklende med sykkelfelt i Dølebakken og Lingelemveien på strekningen Sandarveien- Frøyas vei var første del av utbyggingen av anlegg til Ringveien. Det planlegges tilsvarende anlegg for syklende og gående fra Frøyas vei til Ringveien, samt ny rundkjøring i krysset Ringveien / Lingelemveien. Forventet byggestart er 2021 for strekningen og 2023 for krysset.



Figur 15. Dølebakken i Sandefjord.



Figur 16. Lingelemveien i Sandefjord.

Utover tiltakene som planlegges for gjennomføring foreslås følgende tiltak:

- Sykkelfelt med fortau fra Landstads Plass til Sandarveien.
- Gang- og sykkelveg fra Åbol barnehage til Raveien. Strekningen Åbol barnehage – Bottenveien prioriteres.
- Sykkelgate i Storgata.
- Gang- og sykkelvei fra Lingelemveien til Hunsrødstubben. Dette vil være en snarvei for beboere og arbeidstakere ved Hunsrød og Kullerød dersom de velger å sykle til / fra området. Denne gang- og sykkelvegen kan være et alternativ til gang- og sykkelveg langs Bottenveien. De som skal fra Raveien til sentrum av Sandefjord må da velge alternative veier, eks. Mosserødveien (lokalrute nr. 1) eller Moveien (hovedrute nr. 3).

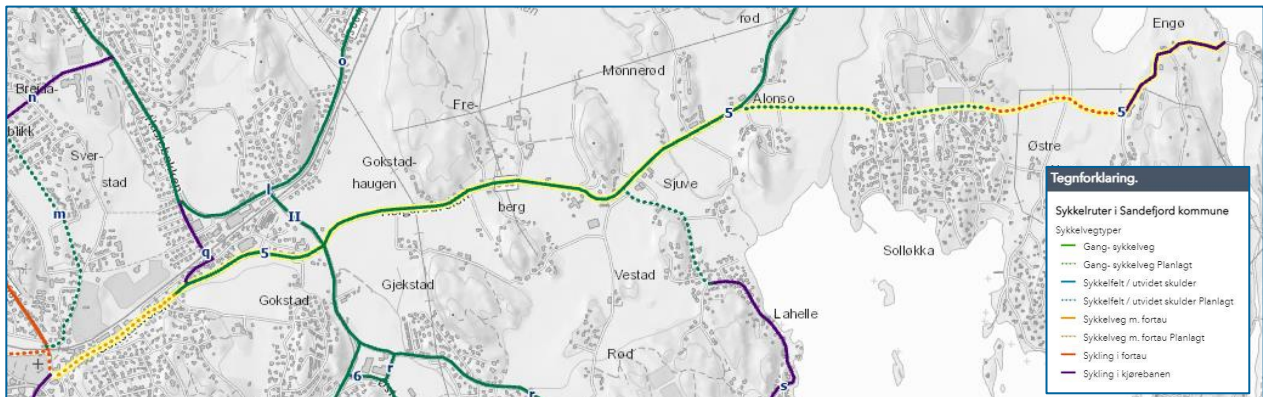
Planstatus

Det foreligger reguleringsplan for gang- og sykkelanlegg fra Landstads plass til Ringveien, og fra Åbol barnehage til Raveien.

4.2.5. Rute 5: Gokstadveien – Helgerødveien – Årøveien

Strekning

Samlet lengde på ruta er 4,5 km. Ruta starter ved Landstads plass og følger Gokstadveien. Sykkelruta følger så eksisterende gang- og sykkelveg langs Helgerødveien og går ut Årøveien helt til ferjekaia på Enge. Hele denne ruta er en del av ”nasjonal sykkelrute 1”.



Figur 17. Hovedsykkelrute nr. 5 i Sandefjord.

Dagens forhold

Fra Landstads plass til nedre Gokstadvei har vegen en sammensatt funksjon som hovedveg, boliggate og adkomst til næringseiendommer. Fra sentrum til nedre Gokstadvei er det fortau på sydsiden av fylkesvegen med mange utkjørsler og varierende kvalitet på anlegget. Fra nedre Gokstadvei langs Gokstadveien til Nilsesvingen og videre langs Helgerøveien til Årøveien er det gang- og sykkelveg som fungerer godt på grunn av få avkjørsler og i hovedsak gode siktforhold. Ruta følger Årøveien til Helgerød og videre via Engeveien til Enge brygge. Denne delen av ruta har ikke gang- sykkelveg.

Endepunktet er Engø ferjekai, hvor det sommerstid går rutebåt til Veierland og Nøtterøy. Helgerødveien, Årøveien og Engeveien er del av nasjonal sykkelrute 1 og går gjennom et fint åpent kulturlandskap.

Trafikkdata

Trafikken for motoriserte kjøretøy varierer sterkt på denne sykkelruta og er naturligvis størst inn mot Sandefjord sentrum. Gokstadveien har en ÅDT på 7000 kjøretøy, Helgerødveien 2000 ÅDT. Trafikken i Årøveien er beskjeden, men vesentlig høyere på sommerstid på grunn av mange fritidsboliger i området.

Det er registrert to sykkelulykker i nærheten av ruta ved Hasle i perioden 2016 – 2021.

Forslag til tiltak

Det er i 2021 regulert gang- og sykkelveg langs Årøveien på strekningen fra Helgerødveien til Nesskogen. Planlagt byggestart er 2023.

Langs Gokstadveien på strekningen Landstads plass – Nedre Gokstadvei foreligger det et forprosjekt for etablering av sykkelfelt på strekningen. Forprosjektet er ikke planlagt videre.

Følgende tiltak foreslås:

- Etablere sykkelveg med fortau fra Landstads plass til Nedre Gokstadvei på sørsiden av vegen, samt avkjørselssanering på samme strekning. Denne strekningen er viktig å utbedre, også fordi sykkeltrafikk fra østre deler av Ringveien og fra Unneberg benytter denne strekningen.
- Benytte eksisterende jernbanekorridor til fremtidig gs-anlegg når ny jernbanetrase foreligger.

Planstatus

Sykkelveg med fortau og avkjørselssanering vil trolig kreve grunnnerv, det er derfor behov for å regulere anlegg for syklende og gående i Gokstadveien på strekningen Landstads plass- Nedre Gokstadvei.



Figur 18. Gokstadveien ved Gokstad.

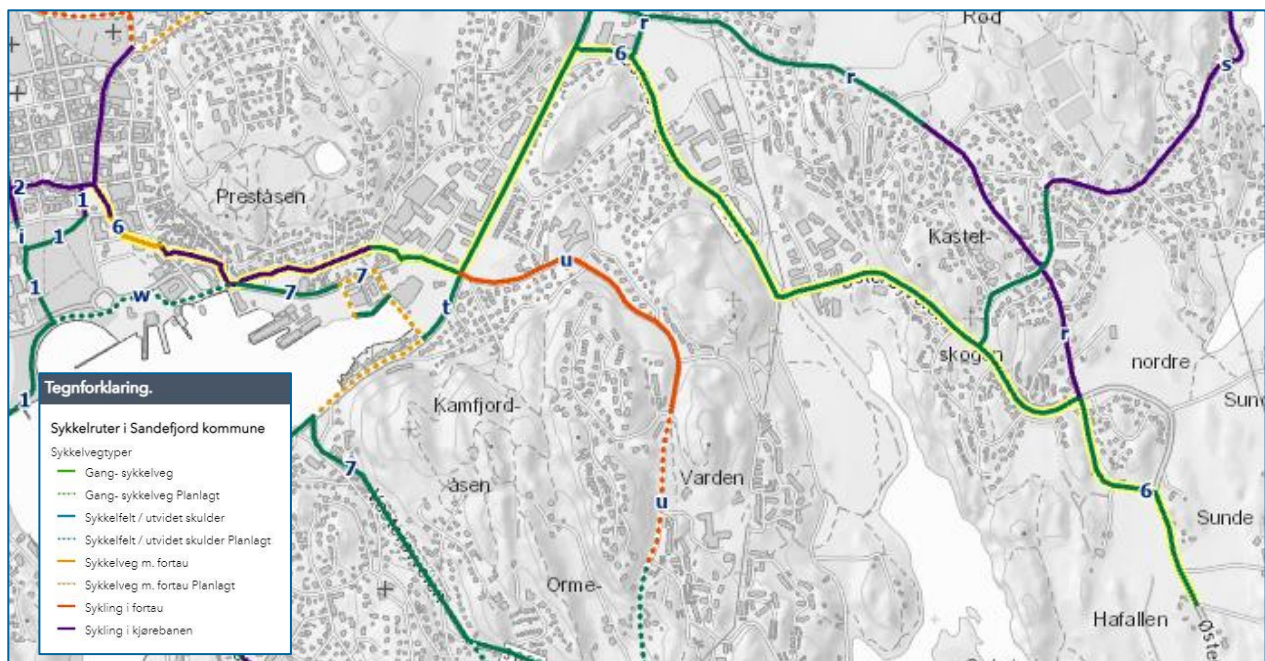
4.2.6. Rute 6: Torget – Thaulows gate – Kamfjordgata – Kilgata – Hegnaveien – Østerøyveien

Strekning

Total lengde på ruta er 4,5 km. Ruta starter på Torget og går østover på etablert sykkelvei med fortau mellom torvet og Museumsgata, og fortsetter videre inn Thaulows gate og Kamfjordgata. Ruta følger Kilgata til Hegnaveien og videre fram til krysset med Østerøyveien. Sykkellruta følger så Østerøyveien til Skjellvika.

Dagens forhold

Ruta starter på sykkelvei med fortau fra torvet til Museumsgata. I Thaulows gate og Kamfjordgata sykles det i kjørebanelen, her er det lite motorisert trafikk. Kilgata, Hegnaveien og Østerøyveien har gang- og sykkelveg til Hafallbrekka som er skiltet som gang- og sykkelveg. Ut til avkjøringen for Skjellvika er det gang- og sykkelveg. Hegnaveien og Kilgata samler også trafikk fra Vardeveien, Gjekstadveien og Heimdalveien. Skjellvika er et viktig målpunkt for frilufsliv.



Figur 19. Hovedsykkellroute nr. 6 i Sandefjord

Transportfunksjon

Sykkellroute som samler mange brukere mellom boligområder på Østerøya, Vesterøya og sentrum. Ruta er også viktig for rekreasjon.

Trafikkdata

Kilgata har en ÅDT på over 16 000 motorkjøretøy, Hegnaveien og den første delen av Østerøyveien har 6000 i ÅDT, trafikken avtar utover på Østerøya til 1500 ÅDT. Sommertrafikken er større enn vintertrafikken på grunn av mange fritidsboliger på Østerøya.

Det er to tellepunkt for syklister på denne ruta, ved Hegnaveien og Hvaltorvet (kap. 2). Årsdøgntrafikken for tellepunktene var henholdsvis 168 og 234 syklister i 2020.

Det er registrert 1 sykkelulykke med lettere skade på ruta de siste 5 årene, dette var i krysset Bjerggata – Brygga, der det er lysregulert overgang til fiskebutikken Brødrene Berggren.



Figur 20. Museumsgata - Hvalfangergata

Forslag til tiltak

Store deler av ruta har utbygd anlegg for syklende og gående. Kamfjordgata og Thaulows gate er viktige deler av denne ruta med mye sykkeltrafikk, selv om det ikke er tilrettelagt på noen spesiell måte i disse gatene.

Langs Hegnaveien er det en «missing-link» i anlegget for gående og syklende mellom Kilgata og Uranienborgveien på sørøst-siden. Det mangler fortau eller gang- og sykkelveg på under 200 hundre meters strekning her. Det er under utarbeiding en reguleringsplan for ny rundkjøring i krysset Hegnaveien – Uranienborgveien som også tar med gang- og sykkelvegen som er en «missing-link» i dag.

Følgende tiltak foreslås for denne ruta:

- Gang- og sykkelveg langs Hegnaveien på strekningen Kilgata – Uranienborgveien der det i dag ikke er bygget ut anlegg slik at det blir to-sidig anlegg i hele Hegnaveien.
- Skilting og oppmerking i Thaulows gate og Kamfjordgata med sykkelsymboler (sharrows)
- Utbedre krysset Kamfjordgata – Breiliveien hvor det er dårlig kobling mellom gs-vei og sykling i blandet trafikk.

Planstatus

Reguleringsplan er under utarbeidelse for krysset Hegnaveien – Uranienborgveien som også tar med gang- og sykkelvegen som er en «missing-link» i dag.

4.2.7. Rute 7: Brygga – Kilgata – Vesterøyveien

Strekning

Ruta starter ved Brygga ved Havneterminalen og følger Kilgatas sydside og langs sjøkanten til Vesterøyveien. Videre følger ruta Vesterøyveien forbi krysset med Framnesveien og krysset med Industriveien. Ruta avsluttes ved Vøra badestrand. Rutas lengde er 8,3 km.

Dagens forhold

Ruta følger området avsatt til bryggevandring og adkomst til fiskebutikken Brødrene Berggren, her er det uryddig område før gang- og sykkelveg langs Kilgata. I vei ned mot sjøkanten fra Kilgata sykles det i kjørebanelen og gang- og sykkelveg innerst i Kilen følges rundt sjøkanten til Vesterøyveien. Krysningspunktet i Vesterøyveien er forsterket med opphøyd gangfelt og lys, videre utover Vesterøya er det gang- og sykkelveg helt til Smørstein ved Buer.

Langs hele Vesterøyveien er det avkjørsler som krysser gang- og sykkelvegen og som gjør at den for en del strekninger ikke fungerer optimalt, og det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner. Gang- og sykkelvegen er skilt fra kjørebanelen med kjettinggjærde på store deler av strekningen, dette kan være trafikkfarlig.

Fra Smørstein ved Buer og ut til Langeby er det etablert utvidet skulder for gående og syklende. Løsningen fungerer trolig best for syklende, gående kan oppleve løsningen som utrygg.

Transportfunksjon

Sykkelruta samler mange brukere mellom boligområder og sentrum og ruta er dessuten en viktig rekreasjonsrute.



Figur 21. Hovedsykkelrute nr. 7 i Sandefjord

Trafikkdata

Kilgata har ca. 15 000 i ÅDT for motoriserte kjøretøy. Vesterøyveien har ca. 11 500 fra Kilen til Framnesveien, og avtar utover Vesterøya til ca. 5000 ÅDT. På grunn av mange fritidsboliger er det mer trafikk sommerstid.

I Vesterøyveien ved Kilen er det et tellepunkt for syklister (kap. 2), ÅDT var 299 syklister i 2020.

Det er registrert 5 sykkelulykker på ruta de siste 5 årene. 4 av ulykkene var med lettere skader, to i Kilgata, 1 ved Vesterøyveien i gangfeltet ved Sandefjord motorbåtforening og 1 ved krysset med Vardeveien. Ulykken med hardt skadd var langs Vesterøyveien ved avkjøring til Ormestadvika.



Figur 22.. Gang- og sykkelveg langs sjøkanten ved Kilen

Forslag til tiltak

- Etablere en løsning for gående og syklende forbi fiskebutikken Brødrene Berggren som er attraktiv og trygg for syklister og gående.
- Etablere sykkelvei med fortau fra Kilen til Framnesveien langs sjøen. Fra Vesterøyveien til Framnesveien må syklister i dag som skal til Framnes krysse Vesterøyveien to ganger, et anlegg for syklende og gående på sjøsiden på denne strekningen også ville gjort at kryssing ikke var nødvendig, og sykkelruta ville bli mer attraktiv og trygg.
- Etablere sykkelvei med fortau på veien fra Kilgata ned til sjøen og langs sjøen til eksisterende gang- og sykkelvei (mellom Kilgata 15 og 17).
- I de mest utsatte områdene burde det vært vurdert avkjørselssanering og høyere standard på gang- og sykkelvegen utover Vesterøyveien.

Planstatus

Det er en pågående reguleringsprosess for Carlsen-kvartalet ved Brygga som også inkluderer avkjøringen til fiskebutikken Brødrene Berggren.

Det er avsatt areal til gang- og sykkelveg langs sjøen fra Kilen til Framnesveien i reguleringsplan for Vesterøyveien og Framnesveien fra 2008.

4.2.8. Rute 8: Framnesveien – Veløyveien

Strekning

Ruta starter i kryss med Vesterøyveien og følger Framnesveien og Veløyveien fra til Vesterøyveien ved Vesterøya skole. Rutas lengde er ca. 4,6 km.

Dagens situasjon

Framnesveien har en viktig transportfunksjon til boligområder og næringsingsarealene Framnes- og Vindalområdet. Det er mye trafikk på den nordligste delen av strekningen og noe tungtrafikk til industriområdene. Fra Industriveien og videre sørover er trafikkbelastningen lavere.

Det er anlegg for syklende og gående fra Rødsveien og nordover. Det er ikke anlegg for syklende og gående på resterende strekning sørover til Vesterøyveien.

Transportfunksjon

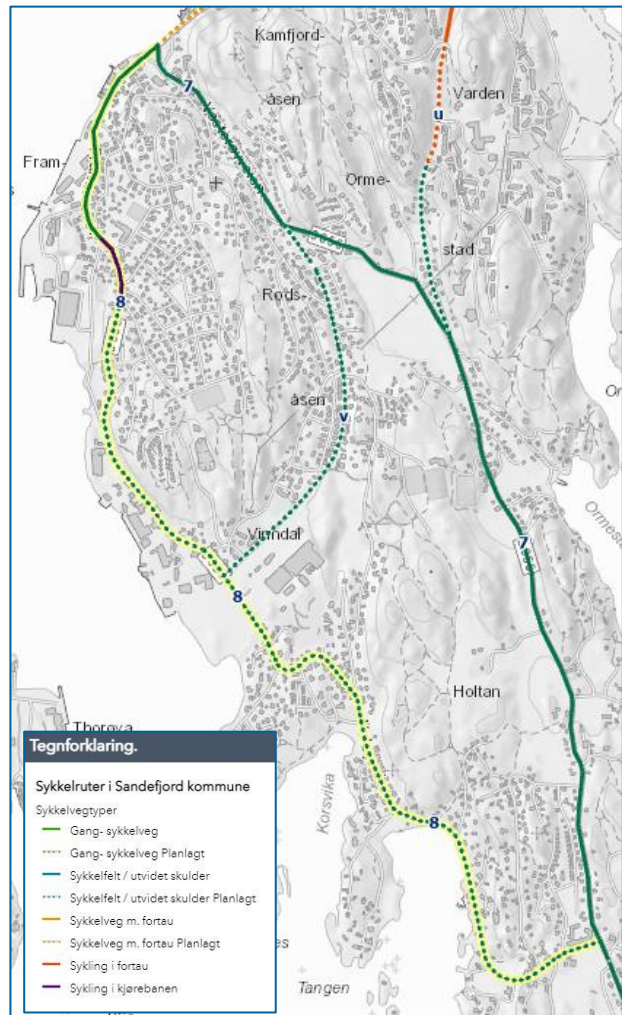
Veien er viktig for eksisterende og ny bebyggelse på Framnes, og fungerer også som samlevei for boligfelt sørover ved Asnes og Tangen. Veien er skolevei for flere barneskoler. Framnesveien er en hyggeligere sykkelrute enn Industriveien og med mindre høydeforskjell. Veien er også adkomstvei for rekreasjonsområder ved Asnes og Tangen.

Trafikkdata

Framnesveien har en trafikkmengde på ca. 4000 kjøretøy (ÅDT) fra Vesterøyveien og sørover, som avtar noe til ca. 3500 kjøretøy ved Industriveien. Videre sørover langs Veløyveien er trafikkmengden ca. 2000 ÅDT.

Det er ikke etablert tellepunkt for syklister på denne ruta.

Det er ikke registrert sykkelulykker på denne sykkelruta de siste 5 årene.



Figur 21. Hovedsykkelrute nr. 8 i Sandefjord

Forslag til tiltak

- Gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau på strekningen fra Rødsveien til Vesterøyveien. På grunn av industri og en del trafikk med tunge kjøretøy vil gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau oppleves som et trygt alternativ for alle trafikanter.

Planstatus

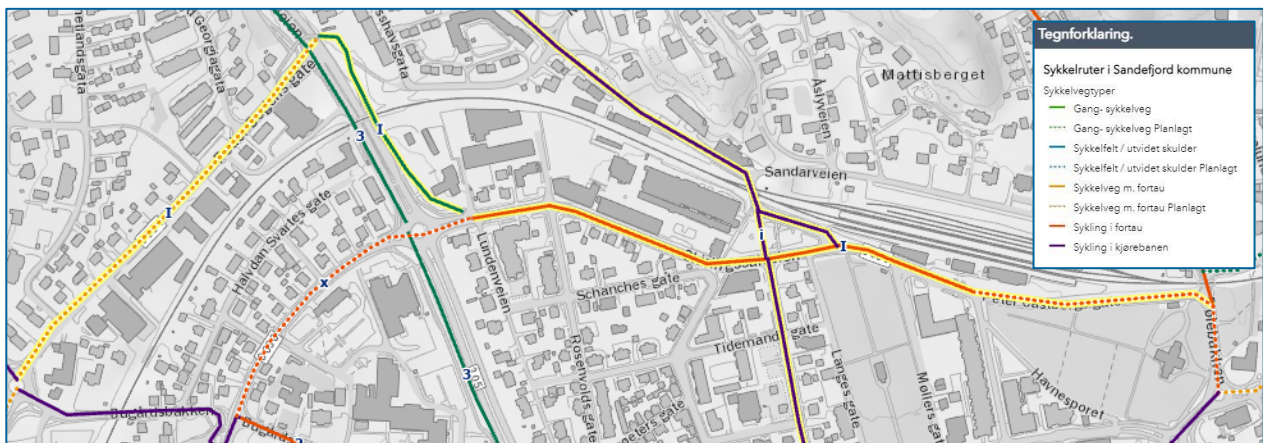
Det foreligger reguleringsplan for gang- og sykkelanlegg fra Vesterøyveien til Langestrandveien syd. Gang- og sykkelanlegg sydover til Vesterøyveien vil kreve reguleringsplan.



4.2.9. Rute I: Peder Bogens gate – Sandefjordsveien – Skiringsssalveien – Peter Castbergsgate

Strekning

Ruta går fra rundkjøring ved Sandefjord videregående skole og følger Peder Bogens gate ned til bru over Sandefjordsveien. Det er gang- og sykkelveg langs Sandefjordsveien på østsiden ned til Tempokrysset og sykkelfelt videre langs Skiringsssalveien og Peter Castbergsgate forbi jernbanestasjonen til Dølebakken.



Figur 22. Hovedsykkelrute nr. I i Sandefjord.

Dagens situasjon

Sykkelruta følger Peder Bogens gate som er en forholdsvis bred gate med fortau. Gang og sykkelveg i bru over Sandfjordsveien går ned til Tempokrysset. Fra Tempokrysset i Sandefjordsveien er det sykkelfelter fram til jernbanestasjonen. Videre østover til Dølebakken langs Sandar kirkegård er det svært smalt og ikke tilrettelagt for syklister.

Transportfunksjon

Vest for Sandefjordsveien er ruta sentral atkomst til Sandefjord videregående skole. Øst for Sandefjordsveien samler denne ruta mange brukere mot jernbanestasjonen. Dessuten er ruta en passasje gjennom byen i nordkanten av sentrum.

Trafikkdata

ÅDT for motorisert trafikk er ca. 6700 kjøretøy i Peder Bogens gate og 11 000 kjøretøy i Skiringsssalveien / Peter Castbergsgate.

Det er ikke registrert sykkelulykker på ruta de siste 5 år.

Forslag til tiltak

- Sykkelvei med fortau på sørsiden av Peder Bogens gate på strekningen Bugårdsbakken – Sandefjordsveien. Anlegget vil da være sammenhengende og enhetlig med anlegget i Krokemoveien.
- Oppgradering med bredere gang- og sykkelveg på nordsiden av Peder Bogens gate på strekningen fra Syd Georgiagata til overgangen ved Sandefjordsveien. Denne er smal og har dårlig siktforhold.
- Sykkelfelt i Peter Castbergs gate på strekningen fra jernbanestasjonen til Dølebakken. En enkel løsning for å bedre forholdene for syklister er å fjerne kantsteinparkeringen langs veien for å gi bedre plass, dette gir imidlertid færre parkeringsplasser for besøkende til Sandar kirke og kirkegården.

Planstatus

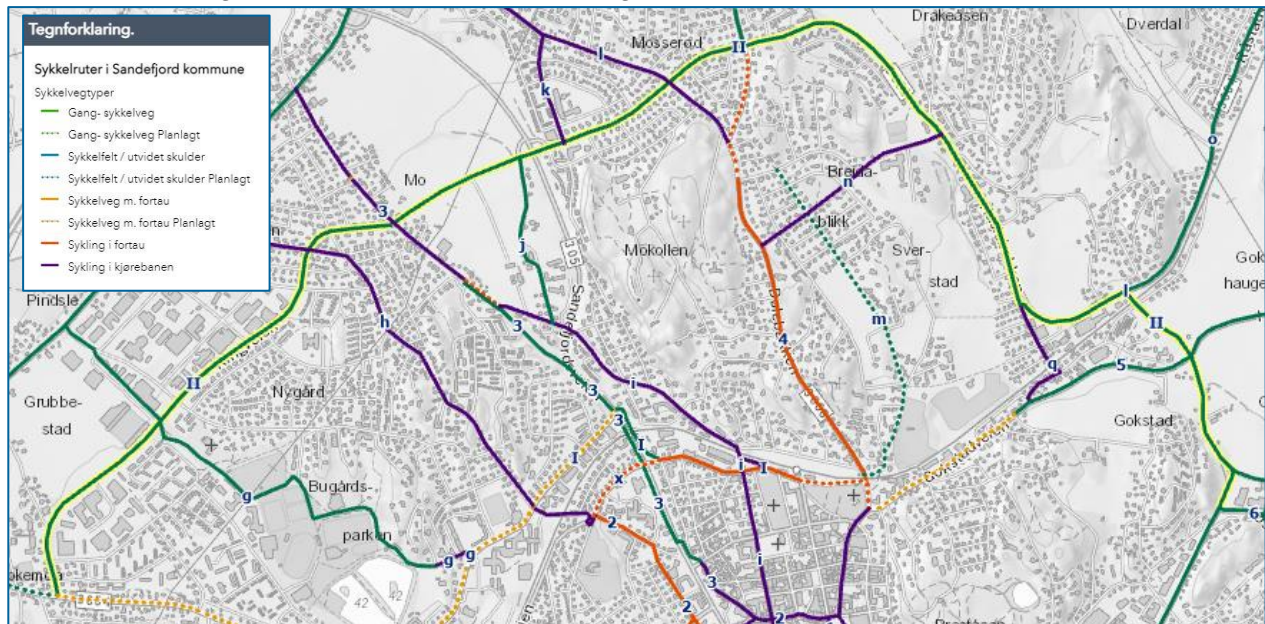
Det er behov for grunnerverv både i Peder Bogens gate og Peter Castbergsgate, og derfor nødvendig å regulere anleggstiltakene.



4.2.10. Rute II: Ringveien – Haslebakken - Heimdalveien

Strekning

Ruta går i ring rundt nordre og østre deler av sentrale Sandefjord, starter i vest i kryss med Krokemoveien og ender ved Heimdal. Total lengde er ca 6 km.



Figur 23. Hovedsykkelrute nr. II i Sandefjord.

Dagens forhold

Det er mange boligområder langs Ringveien og som har adkomst til Ringveien. Stedvis er det felles atkomstveg med gang- og sykkelvegen. Ringveien er skoleveg. Det er gang- og sykkelveg langs hele Ringveien fra Krokemoa til Nilsesvingen ved Gokstad.

Ringveien kobles mot hovedsykkelrutene 2, 3, 4, 5 og 6. Trafikkbelastningen varierer mye avhengig av nærheten til kryss med overordnet vegnett. Langs deler av gang- og sykkelvegen er det mange avkjørsler fra privatboliger og dårlige siktforhold.

Transportfunksjon

Ringvegen er en hovedveg som fordeler trafikken rundt sentrum. Ringveien leder sykkeltrafikk mellom boligområder og utfartsområder.



Figur 24. Ringveien ved Hasle.

Det er registrert 2 sykkelulykker med lettere skade langs denne ruta, en ved krysset med Kvartsveien og en i krysset med Jupiters vei.

Forslag til tiltak

- Sikring av enkelte krysningspunkt.
- Utbedre siktforhold i avkjørsler der dette ikke er tilfredsstillende.

Planstatus

Sikring av krysningspunkt og utbedring av siktforhold forutsettes gjennomført uten plantiltak.



4.2.11. Rute III: Raveien – Stokke Ravei (Larvik – Tønsberg grense)

Strekning

Veien er gamle sørlandske hovedvei og gamle E-18. Veien er omkjøringsvei for dagens E-18. Standarden er god, det er mye randbebyggelse langs veien. Lengde er ca. 16,5 km.

Dagens forhold

Det er i all hovedsak gang- og sykkelvei langs hele strekningen, stedvis også utvidet skulder som for hurtigsyklende syklist fungerer som sykkelfelt. Stedvis er gang- og sykkelvegen adkomst for boliger.

Transportfunksjon

Sykelruta samler opp spredt bosetting langs tidligere E 18, er skolevei og fungerer som en viktig lenke mellom Sandfjord by og næringsområdene på Fokserød. Sykelruta er del av en viktig arbeids-, turist-, tur- og treningsveg gjennom Vestfold.

Trafikkdata

ÅDT for motorkjøretøy varierer langs Raveien, mest trafikk er det ved Fokserød med ca. 9000. Mot Larvik grense er ÅDT rundt 5000 – 6000 kjøretøy, mot Tønsberg rundt 4000 ÅDT.

På Raveien er det et sykkeltellepunkt ved Hunstokk (kap 2.), ÅDT i 2020 ved dette tellepunktet var 95 syklist.

Det er registrert 1 sykkelulykke med lettere skade de siste 5 år på denne ruta, ved Furulund.



Figur 25. Raveien ved Hunstokk i Sandefjord.

Forslag til tiltak

Strekningen ble oppgradert med gang- og sykkelveg ved utbygging av nye E-18. Det er ikke behov for tiltak på strekningen, utover eventuell siktutbedring i kryss og avkjørsler.

4.2.12. Lokale ruter i Sandefjord by

Dette kapitlet inneholder en beskrivelse av lokale ruter på sykkelvegnettet i Sandefjord by. De lokale rutene supplerer hovedrutene ved enten å være alternative, parallelle ruter langs bolig- og samleveger eller ved at de har funksjon som atkomst til en av de 11 hovedrutene. Disse lokale rutene er viktige elementer i et samlet sykkelvegnett og prioritert utbygging bør derfor vurderes samlet for hovedruter og lokale ruter.

Det er laget en kortere og enklere beskrivelse av de lokale rutene. Standarden på disse rutene varierer. Noen går langs boligveger med lav trafikkmengde, fartsgrense 30 km/t og fartsdpendende tiltak. Andre ruter går langs hovedveger, både med og uten eget tilbud til syklistene.

De lokale rutene er vist i kartet som følger hovedplanen for sykkel. De lokale rutene er nummerte med bokstaver, fra a til x som vist i tabell 2.

Tabell 2. Oversikt over lokale ruter i Sandefjord

Rute nr.	Navn på lokal rute	Hvilke hovedruter de kobles til
a	Kiserødveien	1
b	Store Bergan veien	1 + nasjonal rute 1
c	Haukeveien	1
d	Haneholmveien	1 og 2+ nasjonal rute 1
e	Høsts gate- Pukkestadveien-Kjellbergveien-Skiringsssalveien-Apolloveien- Lunaveien- Turveg til Krokemoveien	2
f	Hystadveien	1 og 2
g	Nygårdsveien (GS Release Arena – Bugården idrettspark- Stadionveien)	2,3, II og III
h	Laskenveien- Øvre Laskenvei	2, II og III
i	Badeparken vest-Dronningens gate-Nedre Movei- Mo terrasse	2,3, III
j	Modalveien	II
k	Jupiters vei	II
l	Midtåsveien - Mosserødveien	4, II og III
m	Sverstadveien-Breidablikkveien	4
n	Frøyas vei	4 og II
o	Råstadveien	5
p	Helgerødveien	5
q	Nedre Haslevei- Nedre Gokstadvei	5 og II
r	Gjekstadveien - Buskveien	6
s	Lahelleveien	5 og 6
t	Østre del av Vesterøyveien	6 og 7
u	Vardeveien	6 og 7
v	Industriveien	7 og 8
w	Strandpromenaden - Kilgata	1 og 7
x	Skiringsssalveien	2 og 3

Lokalrute a: Kiserødveien

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse mellom Haneholmveien og Hystadveien.

Transportfunksjon: Skolevei, adkomstrute til hovedrute 1 og kobling til rute d.

Dagens standard: Boligvei med blandet trafikk, ingen tilrettelegging for gående og syklende.

Behov for tiltak og skilting: Fortau for myke trafikanter. Syklister kan også benytte kjørebanelen.

Lokalrute b: Store Berganveien

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse mellom Haneholmveien og Hystadveien.

Transportfunksjon: Skolevei. Del av nasjonal sykkelrute nr. 1.

Dagens standard: Samlevei med blandet trafikk. Gang- og sykkelveg på hele strekningen.

Behov for tiltak og skilting: Ingen behov i dag.

Lokalrute c: Haukeveien

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse mellom Haneholmveien og Hystadveien.

Transportfunksjon: Skolevei. Adkomst til Virik idrettsplass.

Dagens standard: Samlevei med blandet trafikk. Gang- og sykkelveg på hele strekningen.

Behov for tiltak og skilting: Ingen behov i dag.

Lokalrute d: Haneholmveien

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse mellom Åsane / Kiserødåsen og Virik.

Transportfunksjon: Alternativ vei til Hovedrute 1. Boligvei. Skolevei. Adkomst til Virik idrettsplass.

Dagens standard: Samlevei med blandet trafikk. Ikke tilrettelagt for myke trafikanter.

Behov for tiltak og skilting: Forprosjekt anbefaler fortau / gang- og sykkelveg på strekningen fra Store Berganveien til Kjellbergveien.

Lokalrute e: Høsts gate- Pukkestadveien-Kjellbergveien-Skiringssalveien- Apolloveien-Geminiveien- Turveg til Krokemoveien

Rutebeskrivelse: Fra Hystadveien starter rute e med to alternative gater Høstsgate eller Pukkestadveien. Ruta fortsetter i Pukkestadveien som går over i Kjellbergveien, følger så Skiringssalveien langs Vestfoldbanen til jernbanekryssing i Apolloveien. Gjennom Gemini boligfelt følges Geminiveien og ruta fortsetter i turveg mot Krokemoveien.



Transportfunksjon: Samleveg mot sentrum fra boligområder og atkomst mot Bugårdsparken. Rutas potensiale for økt sykling er stort pga kort avstand til sentrum og andre sentrale områder i byen.

Dagens standard: Nærmest sentrum går ruta i den bratte Pukkestadveien, her er det etablert sykkelfelt og fortau. Fra krysset ved Haneholmveien til Føykåsveien mangler fortau, videre til Skiringssalveien og frem til kryssing med jernbanen er det gang- og sykkelveg / bredt fortau. I Apolloveien og Lunaveien er det ikke tilrettelagt for gående og syklende.

Behov for tiltak og skilting: Forprosjekt anbefaler utredning for å finne gode løsninger for gående og syklende i krysset Kjellbergveien-Haneholmveien. Her er det i dag kun et smalt fortau som spesielt vinterstid er vanskelig å vedlikeholde med brøyting. Turveg fra Geminifeltet til Krokemoveien bør oppgraderes til gang- og sykkelveg.

Lokalrute f: Hystadveien (søndre del)

Rutebeskrivelse: Boliggate med eldre villabebyggelse.

Transportfunksjon: Adkomstvei for boliger. Denne delen er en viktig forbindelsesvei mellom hovedrute 1 og 2 og adkomst til sentrum under Sandefjordsveien ved Holmbrua.

Dagens standard: Boligvei med blandet trafikk, fortau for gående. Ingen tilrettelegging for syklende.

Behov for tiltak og skilting: Ingen

Lokalrute g: Stadionveien - Bugården idrettspark – Nygårdsveien

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse fra Sandefjord Videregående skole til Pindsle handelsområde. Ruta går fra Stadionveien gjennom Bugårdsparken til Ringveien som krysses, og følger gang- og sykkelveg til Raveien.

Transportfunksjon: Veien er skolevei for elever ved SVGS og Bugården ungdomsskole. Veien er raskeste sykkelveg mellom Sandefjord sentrum og Pindsle handelsområde. Vegen har en viktig funksjon både som sykkelvei til rekreasjon, idrettsaktiviteter, handel og arbeidsplasser.

Dagens standard: Sykkelvegen gjennom Bugårdsparken har delvis preg av å være turveger og det er mangelfullt skiltet.

Behov for tiltak og skilting: Skiltvegvisning.

Lokalrute h: Laskenveien – Øvre Laskenvei

Rutebeskrivelse: Viktig forbindelse mellom Hovedrute 2 fra SVGS til Ringveien og Raveien.

Transportfunksjon: Samlevei for boliger i Bugården og Laskenområdet, boliggate. Skolevei for elever til SVGS.

Dagens standard: Samleveier med blandet trafikk. Ikke tilrettelagt for gående eller syklende.



Behov for tiltak og skilting: Ingen for syklende. Et bredere fortau / gang – og sykkelveg kan vurderes for gående i nedre del av Laskenveien og Øvre Laskenvei.

Krysset Laskenveien – Øvre Laskenvei er veldig utflytende og uoversiktlig og bør strammes opp.

Lokalrute i: Badeparken vest-Dronningens gate-Nedre Movei- Mo terrasse

Rutebeskrivelse: Ruta følger Dronningens gate fra Hjertnespromenaden, krysser jernbanesporet og fortsetter videre opp Nedre Movei og Mo terrasse.

Transportfunksjon: Atkomst til sentrum og jernbanestasjonen fra Moveien og Nedre Movei. Vegen er en snarvei fra Moveien til jernbanestasjonen. God kobling til mange sentrumsfunksjoner.

Dagens standard: Sykling i kjørebannen i Dronningens gate. Signalregulert og bom ved plankryssing av Vestfoldbanen. Ingen tiltak for syklende i Nedre Movei og Mo terrasse.

Behov for tiltak og skilting: Kryssing av jernbanesporet burde vært planskilt. Ingen spesielle tiltak i Nedre Movei og Mo terrasse. Det bør vurderes tiltak i krysset Dronningens gate / Skiringssalveien for et bedre systemskifte og oppstramming sør for planovergang ved jernbanen. Dette henger også sammen med fremtidig jernbaneutbygging. I Dronningens gate bør det vurderes å anlegge sykkelfelt, alternativt oppmerking for å tydeliggjøre sykkelens plass (sharrows).

Lokalrute j: Modalveien

Rutebeskrivelse: Boliggate mellom Ringveien og Mo terrasse.

Transportfunksjon: Viktig forbindelse til sentrum for områdene nord for Ringveien ved Mosserød-

Dagens standard: Sykling i kjørebannen, atkomstvei som er skiltet som gang- og sykkelveg. Stengt med bom for biltrafikk midtveis.

Behov for tiltak og skilting: Ingen.

Lokalrute k: Jupiters vei

Rutebeskrivelse: Boliggate mellom Ringveien og Mosserødveien.

Transportfunksjon: Sentral skolevei for elever ved Mosserød skole. Kobler sammen områder ved Mosserød.

Dagens standard: Sykling i kjørebannen. Skiltet gjennomkjøring forbudt for kjørende.

Behov for tiltak og skilting: Ingen.

Lokalrute l: Midtåsveien- Mosserødveien

Rutebeskrivelse: Ruta starter øverst i Dølebakken, krysser Ringveien og fortsetter på Mosserødveien frem til Raveien.

Transportfunksjon: Kobler sammen områdene langs Raveien, Mosserødveien, Ringveien og Midtåsveien ned til Dølebakken og videre til sentrum. Mosserødveien- Jupiterveien er også alternativ rute til / fra sentrum fra Raveien.



Dagens standard: Boliggater med lite trafikk. Sykling i kjørebanelen

Behov for tiltak og skilting: Ingen

Lokalrute m: Sverstadveien - Breidablikkveien

Rutebeskrivelse: Ruta begynner nederst i Dølebakken og følger Sverstadveien som går over i Breidablikkveien opp til Odins vei.

Transportfunksjon: Atkomst til sentrum og jernbanestasjonen boligområder ved Breidablikk. Skolevei for elever ved Sande skole.

Dagens standard: Fortau i Breidablikkveien, ikke tilrettelagt for sykling. Noe trafikk ned mot Dølebakken og dårlig sikt i kryss og svinger.

Behov for tiltak og skilting: Anlegg for gående og syklende er under regulering i Sverstadveien.

Lokalrute n: Frøyas vei

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Dølebakken til Ringveien. Nær Ringveien ligger Breidablikk ungdomsskole.

Transportfunksjon: Adkomstvei for boliger, og mulig gjennomkjøringsvei. Skolevei.

Dagens standard: Sykling i kjørebanelen, smalt fortau på deler av strekningen.

Behov for tiltak og skilting: Fortau for gående, spesielt nær Breidablikk ungdomsskole. Ikke behov for tiltak for syklende.

Lokalrute o: Råstadveien

Rutebeskrivelse: Ruta går i Briskeveien fra Nedre Haslevei, følger videre Haslebakken fram til Råstadveien og følger så Råstadveien til Unnebergveien.

Transportfunksjon: Samleveg for spredt bebyggelse i nordøstre deler av kommunen samt boligfeltene på Unneberg. Skolevei for elever ved Unneberg skole.

Dagens standard: Gang- og sykkelveg langs Haslebakken og Råstadveien frem til Unneberg skole.

Behov for tiltak og skilting: Ingen.

Lokalrute p: Helgerødveien

Rutebeskrivelse: Ruta følger Helgerødveien fra Årøveien til Nesskogveien.

Transportfunksjon: Hovedveg ("nedreveg til Tønsberg"). Del av nasjonal sykkelrute 1.

Dagens standard: Separat gang- og sykkelveg langs strekningen.

Behov for tiltak: Ingen.

Lokalrute q: Nedre Haslevei – Nedre Gokstadvei



Rutebeskrivelse: Ruta går fra Haslebakken til Gokstadveien over jernbanesporet. Boliggate med begrenset trafikk, utenom store kjøretøy som benytter ruta på grunn av lav undergang ved Haslebakken. Alternativ rute er skiltet gs-veg over Orelund gravlund til Sverstadveien.

Transportfunksjon: Adkomstvei for syklende fra Hasle mot sentrum. Snarvei.

Dagens standard: Smalt fortau, ikke tilrettelagt for syklende.

Behov for tiltak: Ingen, utover evt. fortau for gående.

Lokalrute r: Gjekstadveien- Buskveien

Rutebeskrivelse: Samleveg gjennom boligområdene på Gjekstad.

Transportfunksjon: Sykkelvegen går sentralt gjennom boligområdene og knytter seg til rute 6 på Heimdal.

Dagens standard: Det er gang- og sykkelveg langs Gjekstadveien ca 1 km inn i boligområdet. Videre er det blandet trafikk i boliggate med 30 km/t og fartshumper.

Behov for tiltak: Ingen

Lokalrute s: Lahelleveien

Rutebeskrivelse: Samleveg gjennom boligområdene på Lahelle. Omkjøringsvei fra Østerøyveien til Helgerødveien.

Transportfunksjon: Sykkelvegen går sentralt gjennom boligområdene og knytter seg til hovedrute 5 og 6.

Dagens standard: Det er gang- og sykkelveg langs Lahelleveien fra Østerøyveien og ca 0,6 km inn i boligområdet. Videre er det blandet trafikk i boliggate med 30 km/t og fartshumper.

Behov for tiltak: Det er under regulering gang- og sykkelvei / fortau fra Helgerødveien til Vestadåsen.

Lokalrute t: Østre del av Vesterøyveien

Rutebeskrivelse: Vesterøyveien fra rundkjøring i Kilen til Sandefjord båtforening.

Transportfunksjon: Hovedveg ut mot Vesterøya.

Dagens standard: Gang- sykkelveg.

Behov for tiltak og skilting: Ingen.

Lokalrute u: Vardeveien

Rutebeskrivelse: Strekningen går fra rundkjøring i Kilgata opp mot Kamfjord og Varden som er et konsentrert utbyggingsområde. Videre ned til Vesterøyveien.

Transportfunksjon: Samleveg for boligfelt med kort avstand til sentrum. Skolevei for elever ved Ormestad og Gokstad barneskoler og Varden ungdomsskole.



Dagens standard: Sykkelfeltet er merket fram til Kamfjordåsen. Gang- og sykkelvei til Ringkollen. Ikke anlegg for syklende og gående fra Ringkollen til Vesterøyveien.

Behov for tiltak: Det reguleres anlegg for syklende og gående fra Ringkollen til Vesterøyveien. Når dette er bygget er det god standard på anlegget.

Rute v: Industriveien

Rutebeskrivelse: Strekningen går fra Vesterøyveien til Veløyveien.

Transportfunksjon: Hovedveg til industri- og boligområder. Knytter sammen Vesterøyveien og Veløyveien/Framnesveien.

Dagens standard: Blandet trafikk, ingen spesielle tiltak for syklister.

Behov for tiltak: Reguleringsplan for gang- og sykkelveg er utarbeidet, bygging skal igangsettes.

Rute w: Strandpromenaden - Kilgata

Rutebeskrivelse: Ruta går fra langs Strandpromenaden fra rute 1, videre over havneområdet og langs sjøen til Brygga / Kilgata.

Transportfunksjon: Sentral adkomstvein / gjennomkjøringsvei for sykkeltrafikk som skal fra øst til vest i Sandefjord, langs sjøen. Viktig både som arbeidsveg og rekreasjonsveg.

Dagens standard: I dag er det fortau langs deler av strekningen, det er ikke tilrettelagt over havneområdet. Strekningen har ingen spesielle tiltak for syklister.

Behov for tiltak: Fullverdig anlegg for syklister som gjør at syklister ikke er i konflikt med gående eller kjørende til havna. Aktuelle tiltak må utredes nærmere, anbefalt løsning er sykkelvei med fortau.

Rute x: Skiringssalveien

Rutebeskrivelse: Strekningen mellom Tempokrysset og Bugårdsgata.

Transportfunksjon: Hovedveg, viktig forbindelse mellom sentrum og boligområdene vest for Sandefjordsveien.

Dagens standard: Sykkelfelt ble etablert høsten 2008, men siden fjernet pga smal veibane. I dag er det sykling i kjørebane med avgrensning for syklister med stiplet linje. I Tempokrysset er det ikke tilrettelagt for syklister.

Behov for tiltak: Fullverdig løsning for syklister. Dette bør ses på i forbindelse med utbygging av ny jernbane og stasjonsområdet. En kortsiktig løsning kan være oppmerking for å tydeliggjøre syklendes plass (sharrows).



4.3. STOKKE TETTSTED

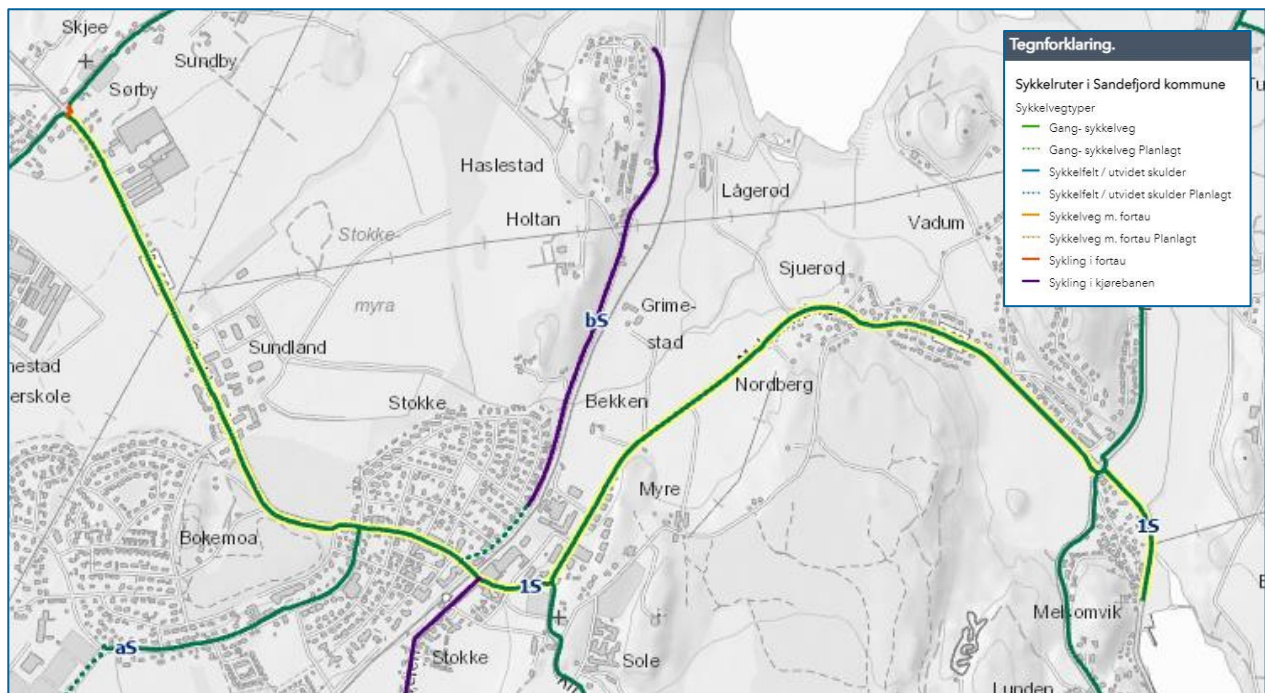
I Stokke tettsted er følgende ruter definert som hovedsykkelnett:

- Rute 1S: Skjee kirke – Stokke sentrum – Melsomvik
- Rute 2S: Stokke sentrum – Sandskje – Storevar – Solnes – Melsomvik
- Rute 3S: Melsomvik – Vear

4.3.1. Rute 1S: Skjee kirke – Stokke sentrum – Melsomvik

Strekning

Ruta starter ved Stokke Ravei og følger Stokkeveien til Stokke sentrum og Fredrik Stangs gate. Den krysser jernbanesporet og følger Melsomvikveien som går over i Solnesveien til Melsomvik. Lengde ca. 5,2 km.



Figur 26. Hovedsykkelrute 1S i Stokke.

Dagens forhold

Fra Skjee kirke er det separat gang- og sykkelveg på strekningen langs Stokkeveien, gjennom Bokemoa og til Bokelundveien. Her går ruta over i en to-sidig fortausløsning, med ulik standard frem til Kirkeveien. Videre langs Melsomvikveien og Solnesveien til Melsomvik er det en-sidig separat gang- og sykkelveg.

Transportfunksjon

Gang- og sykkelvegen gir kobling mellom sentrum av Stokke, Stokke ravei og boligområdene nær Melsomvik. Veien er skolevei for elever ved Melsom skole og Stokke ungdomsskole. Den er

også viktig forbindelse for de som skal benytte rekreasjonsområdene ved Melsomvik. Sykkelruta har kobling til rute nr. 2 og 3, som går videre til Vear og Storevar.

Trafikkdata

Trafikkmengden for motoriserte kjøretøy er fra ca. 7000 ÅDT i Stokkeveien og Fredrik Stangs gate til 5000 ÅDT i Melsomvikveien. Det foreligger ikke tall for antall syklende.

Det er registrert 2 sykkelulykker på ruta de siste 5 år, en med lettere skader i krysset med Elgveien og en med hardt skadd ved jernbaneovergangen.

Forslag til tiltak

Det er utarbeidet et forprosjekt for miljøgate i Fredrik Stangs gate, som anbefaler en «shared space» løsning. En slik løsning vil gi et bedre tilbud til syklister enn dagens. Øvrig gang- og sykkelveg fungerer tilfredsstillende for syklister. I Melsomvikveien ved Stokke sentrum bør det ryddes i avkjørsler. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.

Planstatus

Fredrik Stangs gate inngår i en områderegulering fra 2012 som ikke tar hensyn til miljøgate og «shared space». Det må derfor trolig utarbeides ny reguleringsplan for området dersom dette tiltaket skal gjennomføres.

Konsekvenser

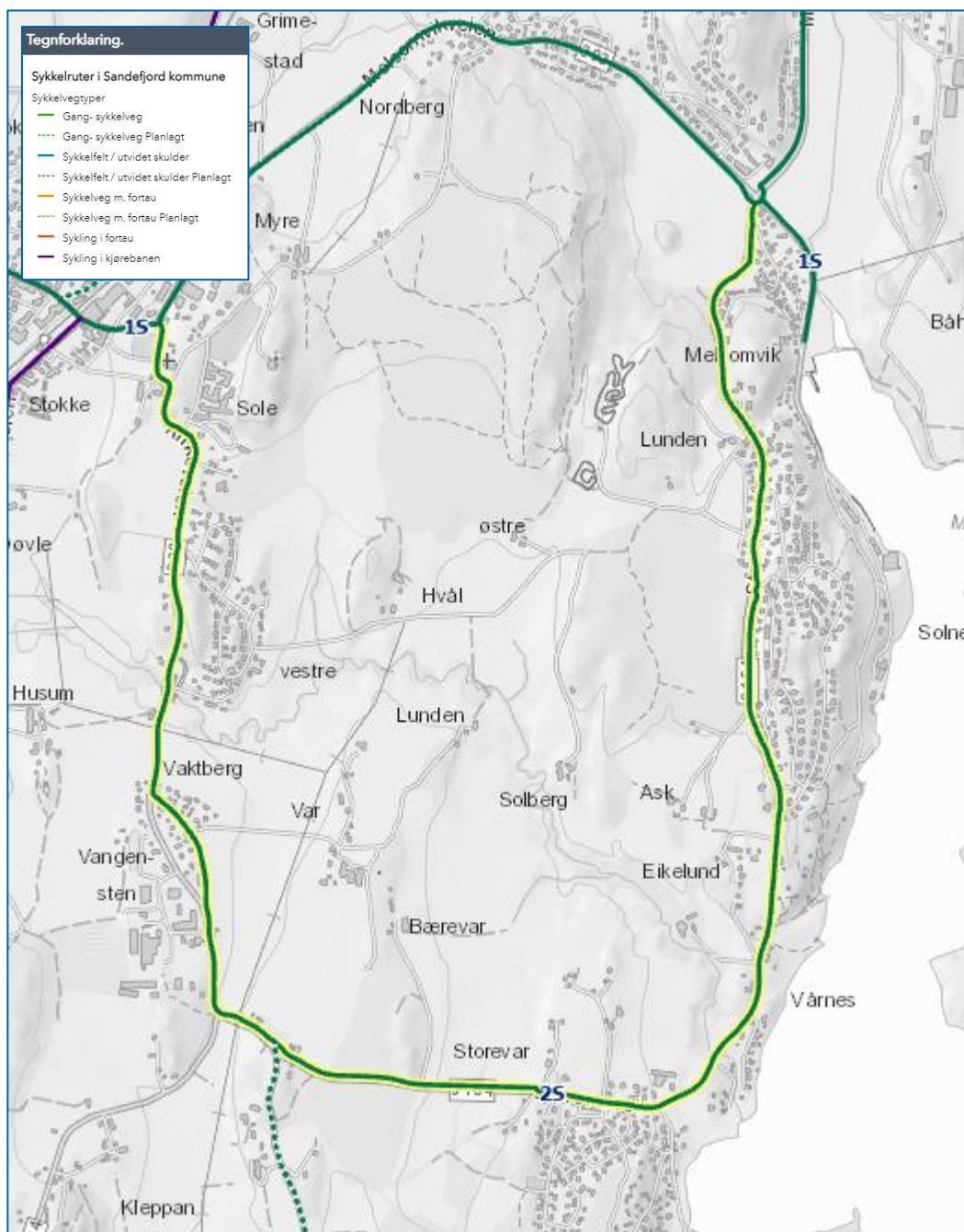
Det er ikke sett nærmere på konsekvensene av den anbefalte løsningen i Fredrik Stangs gate, eksempelvis med tanke på grunnerverv. Det må et detaljprosjekt vurdere nærmere.



4.3.2. Rute 2S: Stokke sentrum – Sandskje – Storevar – Solnes – Melsomvik

Strekning

Ruta starter ved Stokke kirke og går langs Kirkeveien til Sandskje. Her går den videre langs Storevarveien helt til Melsomvik.



Figur 27. Hovedsykkelrute nr. 2S i Stokke.

Dagens forhold

Ved Stokke kirke er det separat gang- og sykkelveg fra sentrum til Kirkeveien. Videre langs Kirkeveien er tilbudet et bredt fortau som går over i gang- og sykkelveg ved Ole Stavnums vei. Gang- og sykkelvegen fortsetter til Varveien, der gang- og sykkelvegen går i separat løsning ca. 350 meter med tillatt kjøring til eiendommene.

Videre langs Storevarveien er det gang- og sykkelveg helt til Melsomvik. På deler av strekningen er gang- og sykkelvegen også adkomstvei for boliger. Det er også mange avkjørsler på deler av strekningen.

Transportfunksjon

Gang- og sykkelvegen gir kobling mellom Stokke sentrum, boligområdene langs Kirkeveien, Storevar og Melsomvik. Den er også skolevei.

Trafikkdata

Trafikkmengden for motoriserte kjøretøy er ca. 2500 ÅDT i Kirkeveien og 1600 ÅDT i Storevarveien. Det foreligger ikke tall for antall syklende. Det er registrert 1 sykkelulykke med lettere skade de siste 5 årene på denne ruta, ved Kapteinstien.

Forslag til tiltak

På strekninger med mange avkjørsler og felles kjørevei med gang- og sykkelvegen kan avkjørselssanering vurderes i plansaker. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.

Planstatus

Gang- og sykkelvegen er på store deler av strekningen er regulert til formålet.



4.3.3. Rute 3S: Melsomvik – Vear

Strekning

Ruta starter ved Melsomvik og følger Melsomvikveien mot Vear.

Dagens forhold

Ruta har separat gang- og sykkelveg på hele strekningen med god avstand til kjørevegen. Det er få avkjørsler og i hovedsak god sikt ved avkjørslene.

Transportfunksjon

Ruta er skolevei for elever ved Melsom skole og Melsom Videregående skole og binder sammen boligområdene ved Vear og Vadumåsen med Melsomvik og Stokke, samt Brunstad.

Trafikkdata

Trafikkmengden for motoriserte kjøretøy er ca. 6000 ÅDT i Melsomvikveien. Det foreligger ikke tall for antall syklende.

Forslag til tiltak

Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.

Planstatus

Gang- og sykkelvegen er på hele strekningen er regulert til formålet.



Figur 28. Hovedsykkelrute nr. 3S i Stokke

4.3.4. Lokale ruter i Stokke

I Stokke er følgende ruter definert som lokalruter:

- Lokalrute aS: Frydenbergveien – Rørkollveien
- Lokalrute bS: Grimstadveien
- Lokalrute cS: Sandskje – Bogen
- Lokalrute dS: Tassebekkveien
- Lokalrute eS: Skjærnesveien

Lokalrute aS: Frydenbergveien – Rørkollveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Stokkeveien forbi Bokemoa skole og videre til Stokke ungdomsskole og idrettsplass/ -hall og til boligområdet ved Bredholt.

Transportfunksjon: Samleveg for boligfelt med kort avstand til Stokke sentrum. Skolevei og adkomstvei til idrettsanlegg.

Dagens standard: Fortau på strekningen frem til Ragnhildrødveien som er sidevei til Stokke ungdomsskole og idrettsanlegget. Fortauet har kjettinggjærde som separerer fortauet fra kjøreveien. Videre mot Bredholt er det en gruset sti mellom idrettsanlegget og veien som ikke er skiltet eller har tilfredstillende standard frem til vestre avkjøring til idrettsanlegget.

Behov for tiltak: Gang- og sykkelanlegget bør forlenges langs Rørkollveien. Det foregår regulering av et boligfelt ved Bredholt, som også inneholder planer om gang- og sykkelanlegg frem til vestre avkjøring til idrettsanlegget.

Lokalrute bS: Grimstadveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Fredrik Stangs gate til boligområdet ved Lågerødåsen.

Transportfunksjon: Samleveg for boligfelt med kort avstand til Stokke sentrum.

Dagens standard: Fra Fredrik Stangs gate til Mor Aases vei er det ikke anlegg for gående eller syklende. Videre mot Lågerødåsen er det fortau.

Behov for tiltak: Gang- og sykkelanlegg på strekningen Fredrik Stangs gate til Mor Aases vei bør etableres. Det aktuelle området er innenfor arealet som berøres av ny togtrase, videre planlegging bør avventes og koordineres med dette arbeidet.

Lokalrute cS: Sandskje – Bogen

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Sandskje langs Feenveien til Bogen.

Transportfunksjon: Veien benyttes som adkomstvei for spredt bebyggelse langs Feenveien, og som rute for rekreasjon, eksempelvis til Bogen.

Dagens standard: Det er ikke anlegg for gående og syklende langs vegen. Hastigheten er skiltet til 60 km/t og sykling i vegbanen er først og fremst egnet for erfarne syklister.



Behov for tiltak: Det er regulert gang- og sykkelveg på hele strekningen. Det er et relativt beskjedent befolkningsgrunnlag i området for et gang- og sykkelanlegg.

Lokalrute dS: Tassebekkveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Fredrik Stangs gate langs Tassebekkveien til Bredholtveien.

Transportfunksjon: Samleveg for boligene langs Tassebekkveien nær Stokke sentrum. Adkomstvei for spredt bebyggelse langs Tassebekkveien og Tassebekk.

Dagens standard: Tosidig fortau fra Fredrik Stangs gate til jernbanestasjonen. Ikke anlegg for gående eller syklende utover dette.

Behov for tiltak: Fortausløsning for gående kan forlenges til enden av bebyggelsen nær sentrum i Tassebekkveien. Dersom fortauet er bredt kan det delvis også fungere for syklende.

Lokalrute eS: Skjærnesveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Melsomvikveien til Skjærnes og Brunstad.

Transportfunksjon: Adkomstvei til Brunstad og boligområdene ved Skjærnes og Brunstad.

Dagens standard: Separat gang- og sykkelveg på hele strekningen.

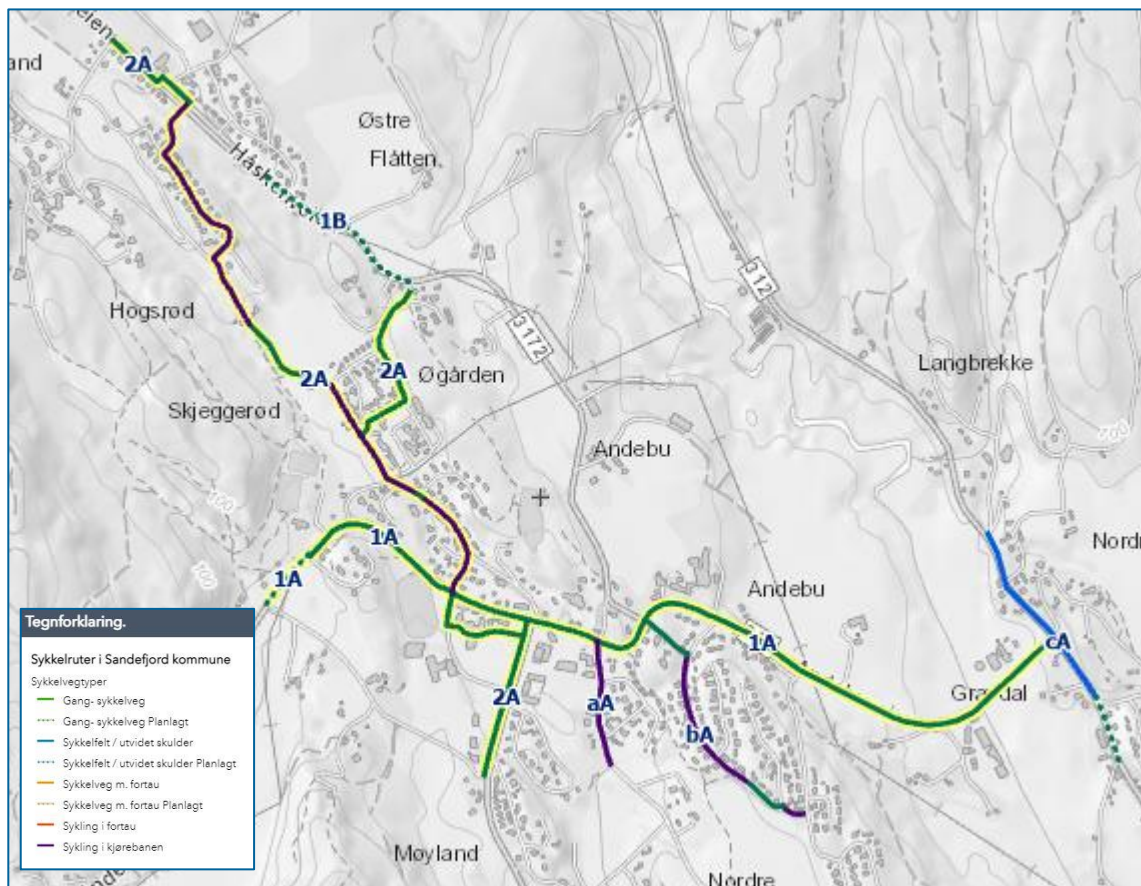
Behov for tiltak: Ingen.



4.4. ANDEBU TETTSTED

I Andebu tettsted er følgende ruter definert som hovedsykkelnett:

- Rute 1A: Gravdal – Andebu sentrum – Møylandsletta
- Rute 2A: Møyland – Andebu skole – Olleveien – Hogsrød / Ulvekula



Figur 29. Hovedsykkelrute 1A og 1B i Andebu. Kartet viser også lokalrute aA, bA og cA.

4.4.1. Rute 1A: Gravdal – Andebu sentrum – Møylandsveien

Strekning

Ruta starter ved fylkesvei 312 ved Gravdal og går langs Andebuveien til Andebu sentrum og videre til Møylandsveien i Vestre Andebuvei. Lengde ca. 2,3 km.

Dagens forhold

Det er separat gang- og sykkelveg på hele strekningen, stedvis også to-sidig. På siste delen mot Møylandsveien er det ikke tilrettelagt for syklende eller gående.

Transportfunksjon

Adkomstveg for boligområdene rundt Andebu sentrum til sentrale funksjoner i tettstedet. Skolevei.

Trafikkdata

Trafikkmengden for motoriserte kjøretøy er ca. 4500 ÅDT i Andebuveien og 2000 ÅDT i Vestre Andebuvei. Det foreligger ikke tall for antall syklende. De siste 5 årene er det registrert en sykkelulykke med hardt skadd i sentrum av Andebu, det er ikke registrert andre sykkelulykker i Andebu.

Forslag til tiltak

Gang- og sykkelveg på strekningen frem til Møylandsveien, dette er ca. 150 meter. Sykkelruta kan skiltes som hovedrute.

4.4.2. Rute 2A: Møyland- Andebu skole – Olleveien – Hogsrød / Ulvekula

Strekning

Ruta starter sør for Andebu sentrum og går langs Kodalveien til Andebu skole. Ruta krysser Vestre Andebuvei og går i bolig-gaten Olleveien og videre til Hogsrød og Ulvekula. Lengde ca. 2 km.

Dagens forhold

Ruta går på gang- og sykkelveg til den krysser Vestre Andebuvei. I Olleveien er det ikke tilrettelagt for gående eller syklister, videre går ruta delvis på skiltet gang- og sykkelveg, som også fungerer som adkomstveg for boligområdene.

Transportfunksjon

Adkomstveg for boligområdene rundt Andebu sentrum til sentrale funksjoner i tettstedet. Skolevei.

Trafikkdata

Trafikkmengden for motoriserte kjøretøy er ca. 2000 ÅDT i Kodalveien. Det foreligger ikke tall for antall syklende.

Forslag til tiltak

Gang- og sykkelvei på strekningen Solvangveien – Otterbechs vei. Dette vil gi et bedre tilbud til beboere langs Håskeneveien. Krysset Olleveien / Skjeggerødveien bør strammes opp. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.



4.4.3. Lokale ruter i Andebu

I Andebu er følgende ruter definert som lokalruter:

- Lokalrute aA: Askjemveien
- Lokalrute bA: Kjærlighetsstien – Granheimveien
- Lokalrute cA: Søndre Holt – Nordre Holt (fv 312 Andebuveien)

Lokalrute aA: Askjemveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra Andebuveien til boligområdene nær Askjemveien.

Transportfunksjon: Samleveg for gående og syklende fra boligfelt med kort avstand til Andebu sentrum.

Dagens standard: Det er ikke anlegg for syklende og gående på strekningen.

Behov for tiltak: Fortau for gående fra Orheimveien til Andebuveien. Dersom fortauet bygges bredt nok kan det også benyttes av syklister.

Lokalrute bA: Kjærlighetsstien – Granheimveien

Rutebeskrivelse: Ruta går fra boligområdene øst for Andebu sentrum til tettstedet.

Transportfunksjon: Samleveg for gående og syklende fra boligfelt med kort avstand til Andebu sentrum.

Dagens standard: Kjærlighetsstien er skiltet som gang- og sykkelveg. I Granheimveien er det ikke anlegg for syklende og gående.

Behov for tiltak: Ingen. Trafikken og hastighetsnivået i Granheimveien er lavt.

Lokalrute cA: Søndre Holt – Nordre Holt (fv 312 Andebuveien)

Rutebeskrivelse: Ruta går langs fylkesvei 312 Andebuveien fra boligområdene ved Søndre holt og Nordre Holt til fv 307.

Transportfunksjon: Adkomstvei til boligområdene.

Dagens standard: Fortau på hele strekningen.

Behov for tiltak: Gang- og sykkelveg fra Holteveien til Bjureveien. Dette er regulert.



5. OPPSUMMERING TILTAK

Hovedsykkelplanen for Sandefjord beskriver hovedsykkelnettet og lokalruter i Sandefjord by, Stokke tettstede og Andebu tettsted. Hovedplanen skal legges til grunn ved planlegging av gang- og sykkeltiltak eller andre tiltak som berører gang- og sykkelvegnettet i de beskrevne områdene. Grunnlaget for utforming og standard på gang- og sykkelanlegg bør også legges til grunn ved øvrig planlegging i kommunen.

Flere av hovedrutene for sykkel krysser eksisterende eller fremtidig jernbanespor. En del av tiltakene er derfor relevant å vurdere ved videre planlegging av jernbaneutbyggingen.

5.1. HOVEDRUTENE 1-8 OG I-III I SANDEFJORD BY

De foreslåtte tiltakene for hovedrute 1-8 og I-III i Sandefjord by er oppsummert i tabellen under.

Rute nr. 1: Torget – Strandpromenaden – Hystadveien – Larvik grense	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppgradere dagens gs-anlegg på strekningen Stub- Lystadsvingen. Dette omfatter blant annet breddeutvidelse av gs-anlegget på bekostning av fortau på østsiden, fornye forstøtningsmurer mot boligene inntil gs-vegen og avkjørsels- og kryssanering • Oppgradere gs-anlegget på strekningen Lystadsvingen – Store Bergan veien med avkjørselssanering og bedre sikt i kryss. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikksikker og estetisk utbedring av gang- og sykkelvegen som har betongstein som trafikkskille.
Rute nr. 2: Torggata- Holmbrua – Hystadveien- Bugårdsgata – Bugårdsbakken – Krokemoveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sykkelveg med fortau på strekningen Sportsveien – Ringveien • Gang- og sykkelveg Krokemoa – Virikdammen – Skiringssalveien • Oppgradere dagens gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau på strekningen Bugårdsbakken- Sportsveien. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppstramming av krysset Hystadveien – Bugårdsgata. • Krysset Bugårdsgata – Skiringssalveien – Bugårdsbakken. Legge bedre til rette for syklister med raskere og smidigere forbindelse. • Bugårdsbakken. Oppmerking for å prioritere syklister med sykkelsymboler (sharrows).

<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg i Krokemoveien på strekningen Ringveien – Raveien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Oppmerking med sykkelsymboler (sharrows) i Torggata og Holmbrua. Vurdere å gjøre om gatene til sykkelgater. • Vedlikeholde maling, belysning og oppmerking i undergang ved Holmbrua.
Rute nr. 3: Prinsens gate - Sandefjordsveien - Moveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbedring av forholdene for syklister mellom Skiringsalveien og Peder Bogens gate. Dette området berøres av planlagt ny togstasjon/ - trase, det må i videre planlegging sikres en god løsning for syklende på denne sykkelruten. I mellomtiden bør det ses på mulig avkjørselssanering. • Gang- og sykkelveg på østsiden av Moveien fra Mo terrasse til Frydenlund. Alternativt etablere trygt kryssningspunkt mellom Mo terrasse og gang- og sykkelveg på vestsiden av vegen. • Sykkelveg med fortau på vestsiden av Moveien. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlegge trygt kryssningspunkt for systemskifte i kryss med Frydenlund.
Rute nr. 4: Storgata – Dølebakken – Lingelemveien - Bottenveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sykkelfelt med fortau fra Frøyas vei til Ringveien. • Sykkelfelt med fortau fra Landstads Plass til Sandarveien. • Gang- og sykkelveg fra Åbol barnehage til Raveien. Strekningen Åbol barnehage – Bottenveien prioriteres. • Sykkelgate i Storgata. • Gang- og sykkelvei fra Lingelemveien til Hunsrødstubben. (alternativ til gs-anlegg i Bottenveien) 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p>



Rute nr. 5: Gokstadveien – Helgerødveien - Årøveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere sykkelveg med fortau fra Landstads plass til Nedre Gokstadvei på sørsiden av vegen, samt avkjørselssanering på samme strekning. • Benytte eksisterende jernbanekorridor til fremtidig gs-anlegg når ny jernbanetrase foreligger. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p>
Rute nr. 6: Torget – Thaulows gate – Kamfjordgata – Kilgata – Hegnaveien – Østerøyveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg langs Hegnaveien på strekningen Kilgata – Uranienborgveien der det i dag ikke er bygget ut anlegg slik at det blir to-sidig anlegg i hele Hegnaveien. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skilting og oppmerking i Thaulows gate og Kamfjordgata med sykkelsymboler (sharrows) • Utbedre krysset Kamfjordgata – Breiliveien hvor det det dårlig kobling mellom gs-vei og sykling i blandet trafikk.
Rute nr. 7: Brygga – Kilgata - Vesterøyveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere sykkelvei med fortau i Vesterøyveien fra Kilen til Framnesveien langs sjøen. • Etablere sykkelvei med fortau på veien fra Kilgata ned til sjøen og langs sjøen til eksisterende gang- og sykkelvei (mellom Kilgata 15 og 17). • Avkjørselssanering Vesterøyveien. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere en løsning for gående og syklende forbi fiskebutikken Brødrene Berggren som er attraktiv og trygg for syklister og gående.
Rute nr. 8: Framnesveien - Veløyveien	
<p>Større langsiktige tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau på strekningen fra Rødsveien til Vesterøyveien. 	<p>Mindre kortsiktige tiltak:</p>

Rute nr. I: Peder Bogens gate – Sandefjordsveien – Skiringssalveien – Peter Castbergs gate

Større langsiktige tiltak:

- Sykkelvei med fortau på sørsiden av Peder Bogens gate på strekningen Bugårdsbakken – Sandefjordsveien.
- Oppgradering med bredere gang- og sykkelveg på nordsiden av Peder Bogens gate på strekningen fra Syd Georgiagata til overgangen ved Sandefjordsveien.
- Sykkelfelt i Peter Castbergs gate på strekningen fra jernbanestasjonen til Dølebakken.

Mindre kortsiktige tiltak:

- Fjerne kantsteinparkeringen langs Peter Castbergs gate på strekningen fra jernbanestasjonen til Dølebakken for å gi bedre plass til syklende.

Rute nr. II: Ringveien – Haslebakken - Heimdalveien

Større langsiktige tiltak:

Mindre kortsiktige tiltak:

- Sikring av enkelte krysningspunkt.
- Utbedre siktforhold i avkjørsler der dette ikke er tilfredsstillende.



5.2. LOKALE RUTER I SANDEFJORD BY

De foreslåtte tiltakene for lokalrutene a-x i Sandefjord by er oppsummert i tabellen under.

Rute:	Tiltak:
a: Kiserødveien	Fortau for myke trafikanter. Syklister kan også benytte kjørebanelen.
b: Store Bergan veien	Ingen
c: Haukeveien	Ingen
d: Haneholmveien	Gang- og sykkelveg på strekningen fra Store Berganveien til Kjellbergveien.
e: Høsts gate- Pukkestadveien- Kjellbergveien-Skiringssalveien- Apolloveien- Geminiveien- Turveg til Krokemoveien	Forprosjekt anbefaler utredning for å finne gode løsninger for gående og syklende i krysset Kjellbergveien-Haneholmveien. Her er det i dag kun et smalt fortau som spesielt vinterstid er vanskelig å vedlikeholde med brøyting. Turveg fra Geminifeltet til Krokemoveien bør oppgraderes til gang- og sykkelveg.
f: Hystadveien (søndre del)	Ingen
g: Stadionveien - Bugården idrettspark – Nygårdsveien	Skiltvegvisning
h: Laskenveien – Øvre Laskenvei	Et bredere fortau / gang – og sykkelveg kan vurderes for gående i nedre del av Laskenveien og Øvre Laskenvei. Krysset Laskenveien – Øvre Laskenvei er veldig utflytende og uoversiktlig og bør strammes opp.
i: Badeparken vest-Dronningens gate-Nedre Movei- Mo terrasse	Kryssing av jernbanesporet burde vært planskilt. Ingen spesielle tiltak i Nedre Movei og Mo terrasse. Det bør vurderes tiltak i krysset Dronningens gate / Skiringssalveien for et bedre systemskifte og oppstramming sør for planovergang ved jernbanen. Dette henger også sammen med fremtidig jernbaneutbygging. I Dronningens gate bør det vurderes å anlegge sykkelfelt, alternativt oppmerking for å tydeliggjøre sykkelens plass (sharrows).
j: Modalveien	Ingen
k: Jupiters vei	Ingen
l: Midtåsveien- Mosserødveien	Ingen

m: Sverstadveien – Breidablikkveien	Anlegg for gående og syklende er under regulering i Sverstadveien.
n: Frøyas vei	Fortau for gående, spesielt nær Breidablikk ungdomsskole. Ikke behov for tiltak for syklende.
o: Råstadveien	Ingen
p: Helgerødveien	Ingen
q: Nedre Haslevei – Nedre Gokstadvei	Ingen, utover evt. fortau for gående.
r: Gjekstadveien- Buskveien	Ingen
s: Lahelleveien	Det er under regulering gang- og sykkelvei / fortau fra Helgerødveien til Vestadåsen.
t: Østre del av Vesterøyveien	Ingen
u: Vardeveien	Det reguleres anlegg for syklende og gående fra Ringkollen til Vesterøyveien. Når dette er bygget er det god standard på anlegget.
v: Industriveien	Reguleringsplan for gang- og sykkelveg er utarbeidet, bygging skal igangsettes.
w: Strandpromenaden – Kilgata	Fullverdig anlegg for syklist som gjør at syklist ikke er i konflikt med gående eller kjørende til havna. Aktuelle tiltak må utredes nærmere, anbefalt løsning er sykkelvei med fortau.
x: Skiringssalveien	Fullverdig løsning for syklist. Dette bør ses på i forbindelse med utbygging av ny jernbane og stasjonsområdet. En kortsiktig løsning kan være oppmerking for å tydeliggjøre syklendes plass (sharrows).



5.3. STOKKE TETTSTED

Hovedrute nr:	Tiltak:
1s: Skjee kirke – Stokke sentrum – Melsomvik	<p>Det er utarbeidet et forprosjekt for miljøgate i Fredrik Stangs gate, som anbefaler en «shared space» løsning. En slik løsning vil gi et bedre tilbud til syklister enn dagens. Øvrig gang- og sykkelveg fungerer tilfredsstillende for syklister.</p> <p>I Melsomvikveien ved Stokke sentrum bør det ryddes i avkjørsler. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.</p>
2s: Stokke sentrum – Sandskje – Storevar – Solnes – Melsomvik	På strekninger med mange avkjørsler og felles kjørevei med gang- og sykkelvegen kan avkjørselssanering vurderes i plansaker. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.
3s: Melsomvik – Vear	Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.
Lokalrute nr:	Tiltak:
as: Frydenbergveien – Rørkollveien	Gang- og sykkelanlegget bør forlenges langs Rørkollveien. Det foregår regulering av et boligfelt ved Bredholt, som også inneholder planer om gang- og sykkelanlegg frem til vestre avkjøring til idrettsanlegget.
bs: Grimestadveien	Gang- og sykkelanlegg på strekningen Fredrik Stangs gate til Mor Aases vei bør etableres. Det aktuelle området er innenfor arealet som berøres av ny togtrase, videre planlegging bør avvantes og koordineres med dette arbeidet
cs: Sandskje – Bogen	Det er regulert gang- og sykkelveg på hele strekningen. Det er et relativt beskjedent befolkningsgrunnlag i området for et gang- og sykkelanlegg.
ds: Tassebekkveien	Fortausløsning for gående kan forlenges til enden av bebyggelsen nær sentrum i

	Tassebekkveien. Dersom fortauet er bredt kan det delvis også fungere for syklende.
es: Skjærnesveien	Ingen

5.4. ANDEBU TETTSTED

Hovedrute nr:	Tiltak:
1a: Gravdal – Andebu sentrum – Møylandsveien	Gang- og sykkelveg på strekningen frem til Møylandsveien, dette er ca. 150 meter. Sykkelruta kan skiltes som hovedrute.
2a: Møyland- Andebu skole – Olleveien – Hogsrød / Ulvekula	Gang- og sykkelvei på strekningen Solvangveien – Otterbechs vei. Dette vil gi et bedre tilbud til beboere langs Håskeneveien. Krysset Olleveien / Skjeggerødveien bør strammes opp. Ruta kan skiltes som hovedsykkelrute.
Lokalrute nr:	Tiltak:
aa: Askjemveien	Fortau for gående fra Orheimveien til Andebuveien. Dersom fortauet bygges bredt nok kan det også benyttes av syklister.
ba: Kjærlighetsstien – Granheimveien	Ingen
ca: Søndre Holt – Nordre Holt (fv 312 Andebuveien)	Gang- og sykkelveg fra Holteveien til Bjureveien. Dette er regulert.



LITTERATURLISTE

Ellis, I.,O., Strætkvern, A., Berglund, G., Kjørstad, K.,N., 2021. Reisevaner i Vestfoldbyene 2018/19. Asplan Viak rapport 156/2021.

Kummeneje, A. M. og Tretvik, T. 2015. Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2015. SINTEF-prosjektnr. 102010380.

Nilsen, Ø.,L., Uteng, A., Kittilsen, O.,J., Øksenholt, K., V., Myrberg, G. 2021. Mobilitetsplan Sandefjord, delrapport 1. Prosjektnr. 1350041636.

Veinormal 2017. [Veinormal Sandefjord kommune.](#)



