

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
018/25	Eldrerådet	06.03.2025
026/25	Råd for personer med funksjonsnedsettelse	06.03.2025
022/25	Ungdomsrådet	10.03.2025
040/25	Hovedutvalg for miljø- og plansaker	12.03.2025
026/25	Formannskapet	25.03.2025
	Kommunestyret	

Bypakke Sandefjord - Oppfølging av vedtak om avsatte midler**Kommunedirektørens innstilling:**

1. Bruken av de 200. mill. kr som er avsatt til mobilitetstiltak, ihht. vedtak i sak KST-091/24, skal utredes av bypakkeorganisasjonen i arbeidet med en handlingsplan.
2. Forslag til handlingsplan for Bypakke Sandefjord legges frem for politisk behandling.
3. I påvente av arbeidet med handlingsplan for Bypakke Sandefjord, brukes 1 mill. kr til videre arbeid med ny kollektivterminal og oppgradert holdeplass i Hjertnespromenaden.
4. Det gjennomføres budsjettendringer slik det er vist i saksfremlegget

Eldrerådet behandlet saken 06.03.2025:**Behandling:**

Eldrerådet slutter seg enstemmig til kommunedirektørens innstilling, med 7 stemmer.

R-ER- 018/25 Vedtak:

Eldrerådets uttalelse:

Eldrerådet slutter seg enstemmig til kommunedirektørens innstilling.

Råd for personer med funksjonsnedsettelse behandlet saken 06.03.2025:**Behandling:**

Rådet sluttet seg enstemmig til kommunedirektørens innstilling med 8 stemmer.

R-RPF- 026/25 Vedtak:

Råd for personer med funksjonsnedsettelses uttalelse:

Rådet sluttet seg til kommunedirektørens innstilling.

Ungdomsrådet behandlet saken 10.03.2025:

Behandling:

Tilleggsforslag: - Tilleggsforslag, foreslått av Ingrid Tanum Kokvold, UNG

Vi i ungdomsrådet ser positivt på fokuset på kollektivtransport. Spesielt synes vi arbeidet med kollektivterminalen er positivt, da denne ofte oppleves som lukket og skummel, både på dagtid og kveldstid.

Ungdomsrådet slutter seg enstemmig til kommunedirektørens innstilling.

Tilleggsforslag fremmet av Kokvold, UNG, ble enstemmig vedtatt.

R-UR- 022/25 Vedtak:

Ungdomsrådets uttalelse:

Ungdomsrådet slutter seg til kommunedirektørens innstilling med tilleggsforslag:

Vi i ungdomsrådet ser positivt på fokuset på kollektivtransport. Spesielt synes vi arbeidet med kollektivterminalen er positivt, da denne ofte oppleves som lukket og skummel, både på dagtid og kveldstid.

Hovedutvalg for miljø- og plansaker behandlet saken 12.03.2025:

Behandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

H-MP- 040/25 Vedtak:

Hovedutvalg for miljø- og plansaker anbefaler at formannskapet legger saken frem for kommunestyret med følgende innstilling:

1. Bruken av de 200. mill. kr som er avsatt til mobilitetstiltak, ihht. vedtak i sak KST-091/24, skal utredes av bypakkeorganisasjonen i arbeidet med en handlingsplan.
2. Forslag til handlingsplan for Bypakke Sandefjord legges frem for politisk behandling.
3. I påvente av arbeidet med handlingsplan for Bypakke Sandefjord, brukes 1 mill. kr til videre arbeid med ny kollektivterminal og oppgradert holdeplass i Hjertnespromenaden.
4. Det gjennomføres budsjettendringer slik det er vist i saksfremlegget

SAKSUTREDNING

Behandling:

Saken legges frem for ER, RPF og UR som gir sin uttalelse til saken. Saken legges frem for hovedutvalg for miljø- og plansaker til behandling. Formannskapet behandler saken og innstiller til kommunestyret. Kommunestyret fatter endelig vedtak i saken.

Bakgrunn:

Sandefjord Bredbånd ble solgt for 1 mrd. kr. våren 2024, og føringer for inntektene etter salget ble behandlet i forbindelse med saken *Rammer for handlings- og økonomiplan 2025-2028* (KST- 091/24, 20.16.24). Kommunestyret vedtok blant annet at:

3. Det opprettes et klima-, miljø- og infrastrukturfond på 200 mill. kr i 2025 ved bruk av inntekter etter salget av Sandefjord Bredbånd AS. Kommunedirektøren bes legge fram en sak om disponering og forvaltning av fondet.

4. Kraftfondet (og bredbåndsfondet) tilføres 800 mill. kr ved bruk av inntekter etter salget av Sandefjord Bredbånd AS. Tidspunkt for tilførsel og forvaltning av fondet fastsettes til høsten kommunestyrets revisjon av kommunens finansreglement.

Med følgende tilleggspunkter:

- [...]
- Av salgssummen fra Sandefjord Bredbånd settes 800 mill i et eget infrastrukturfond hvor ambisjonen er at deler av avkastningen kun skal brukes til investeringer.
- De resterende 200 mill fra salget av Sandefjord Bredbånd disponeres for å styrke tilbudet til myke trafikanter, forbedre kollektivløsninger i samarbeid med fylkeskommunen, samt til et sentrumsnært parkeringshus/garasje. KST ber om at det legges frem en sak som beskriver muligheter, aktuelle løsninger og kostnader i forbindelse med dette.

Av andre føringer som er relevant for saken kan det nevnes at kommunen vedtok kommunedelplan for mobilitet i februar 2023 (KST-vedtak 005/23) . Samtidig ble det vedtatt "å igangsette en prosess med en bypakke i Sandefjord kommune finansiert ved et klima- , miljø- og infrastrukturfond etablert ved salg av Sandefjord bredbånd. Bypakken skal ikke finansieres ved bruk av bompenger."

Avtalen om Bypakke Sandefjord ble behandlet av kommunestyret i sak 095/23 med følgende vedtak:

1. Sandefjord kommune inngår avtale om bypakke for Sandefjord med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Bypakke i Sandefjord kommune finansieres ved et klima-miljø og infrastrukturfond etablert ved et eventuelt salg Sandefjord bredbånd. Bypakke skal ikke finansieres ved bruk av bompenger. [...]

Denne saken følger opp vedtaket i rammesaken og beskriver overordnet disponering og forvaltning av de 200 mill. kr. som er avsatt til myke trafikanter, forbedre kollektivløsninger, og sentrumsnært parkeringshus/garasje.

Saksopplysninger:

Overordnede mål

Kommunen har satt av 200 mill. kr. til mobilitetstiltak. Midlene skal bidra til å nå kommunens overordnede samfunnsmål, blant annet mål 3 om god helse, mål 9 Innovasjon og infrastruktur og mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Kommunens overordnede mål for mobilitet følger av vedtatt mobilitetsplan. Hovedmålene er at Sandefjord kommune skal tilrettelegge for et transportsystem som er bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet, og at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv sykkel og gange (nullvekstmålet).

De samme hovedmålene er lagt til grunn i samarbeidsavtalen om Bypakke Sandefjord, som nå er signert av Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og kommunen. Hensikten med bypakkeavtalen er å sikre en koordinert og effektiv bruk av virkemidlene som hver av partene rår over.

Status for mobilitet og transport i Sandefjord

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) sier noe om status for mobiliteten i kommunen. RVU 2018/2019 er den siste oppdaterte versjonen for Vestfoldbyene. I rapporten fremkommer det at 49 % av innbyggerne i Sandefjord har dårlig eller svært dårlig tilgang på kollektivtransport. Til sammenligning er tilsvarende tall for Tønsberg kommune 19 %. Sandefjord sentrum har

den laveste kollektivandelen i Vestfold med 3 %, mens Tønsberg/Færder sentrum har en kollektivandel på 7 %. Det er en høyere andel kollektivreiser blant personer i alderen 13-24 år og studenter. Det er også en større kollektivandel blant de uten førerkort og tilgang til bil og blant yrkesaktive uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.

Sandefjord kommune og Sandefjord by har mange lokale reiser (80 %), og høye bilandeler også på de korteste reisene. 73 % av innbyggerne i kommunen oppgir at de er bilfører eller bilpassasjer på sine daglige reiser, mens 25 % går, sykler eller reiser kollektiv. Blant arbeidsreisende i kommunen er bilandelen på 79 %. På skolereiser er det klart flest som går, sykler og reiser kollektivt. 71 % oppgir at de går, sykler eller reiser kollektivt til skole/studiested i Vestfoldbyene som helhet.

Sykkelundersøkelsen utarbeides av Syklistforeningen annenhvert år og tar for seg hvordan personer som sykler opplever sykling i den kommunen der de oftest sykler. I undersøkelsen for 2024 rangeres Sandefjord på 48. plass over de beste sykkelbyene i landet. Det er spesielt 3 variabler hvor Sandefjord scorer dårligere enn andre store kommuner; trygghet, sikkerhet og tilgjengelighet. På spørsmålet om hva som hindrer syklistene i å sykle oftere oppgir 56 % at "det føles utrygt" som grunn. Kun 20 % av de spurte i Sandefjord svarer at de er enig eller helt enig i påstanden "jeg føler meg trygg når jeg sykler i min kommune", mot 41 % i øvrige store kommuner. Når det gjelder skoleveier er det i Sandefjord 8 % som er enige eller helt enige i påstanden "i min kommune er det trygge skoleveier og nærmiljøer for barn". I andre store kommuner er andelen enige 22 %. Videre er det tilgangen på sammenhengende sykkelveier og muligheten til å kombinere sykkel og kollektivtransport hvor Sandefjord scorer klart dårligere enn andre store kommuner. På påstanden "i min kommune er det mange sykkelveier" svarer kun 17 % av syklistene i Sandefjord at de er enige i dette, mot 49 % i de andre store kommunene. Syklistene ble også spurt om "kommunen har gjort forbedringer som gjør det enklere og tryggere og sykle de siste to årene." 17 % i Sandefjord svarer at de er enig eller helt enig i denne påstanden, mot 55 % i øvrige store kommuner.

Resultatene fra sykkelundersøkelsen understøttes av *Borgerundersøkelsen 2024* hvor gang- og sykkelstier og kollektivtilbudet er variabler hvor kommunen scorer signifikant lavere på tilfredsheten enn andre like store kommuner. Undersøkelsen viser også at det er de eldre gruppene som er mest fornøyde med tjenestetilbudet, mens de yngre gruppene er noe mindre fornøyde.

Oppsummert viser tallene at personbilen er det klart mest foretrukne transportmidlet både i og utenfor sentrum i Sandefjord. Dette tyder på at innbyggerne opplever det som effektivt, enkelt og rimelig å bruke bilen og/eller at de ikke har noen gode alternativer til bilbruk.

Forventet utvikling:

Mobilitetsplanen peker på at vekst i befolkningen, økt velferd og økt elbilandel vil bidra til at biltrafikken i Sandefjord vil øke med 14 % frem mot 2030. Beregningene tilsier at dette vil medføre dårligere trafikkavvikling (kø) på noen av hovedveiene, som Sandefjordsveien og Kilgata.

Kommunedirektørens vurdering:

Arbeidet med bypakke Sandefjord:

Overordnede mål og prioriteringer må brytes ned til enkelttiltak og prosjekter. Bypakke Sandefjord er etablert med likeverdig representasjon mellom partene, og organisert med en styringsgruppe, referansegruppe, administrativt råd og sekretariat. Løpet av våren 2025 skal det utarbeides en handlingsplan som skal beskrive enkeltprosjekter og tidsperspektiv for planlegging og realisering av disse. Handlingsplanen utarbeides av partene i bypakkesamarbeidet før den legges frem for folkevalgt behandling i kommunestyret, samt hos avtalepartene. Hensikten med samarbeidet er å sikre en koordinert og effektiv bruk av virkemidlene som hver av partene rår over. De overordnede føringene fra denne saken blir å anse som kommunens utgangspunkt for prioriteringer i arbeidet med handlingsplanen.

Styringsgruppa for bypakka har det overordnede ansvaret for oppgavene som er beskrevet i avtalen og gir sin anbefaling i saker som skal fremmes til behandling hos hver av de respektive partene. Forslaget til handlingsplan vil legges frem som en egen politisk sak.

Prosjektmidler som benyttes i bypakka håndteres i Sandefjord kommunes økonomisystem. Prosjekter som identifiseres i arbeidet og som krever investeringsmidler, og hvor det ikke foreligger finansiering, må meldes inn gjennom ordinære prosesser, eksempelvis handlingsprogram for fylkesveier, NTP m.v.

Kommunedirektøren mener at Bypakke Sandefjord bør foreta en samlet vurdering av aktuelle tiltak og bruk de 200 millionene avsatt til mobilitetstiltak i det pågående arbeidet med et handlingsprogram. Dersom kommunen bidrar med midler inn i bypakkearbeidet vil det forventelig også øke muligheten for økonomiske bidrag fra øvrige avtaleparter. Kommunedirektøren anbefaler ikke at det tas en rask beslutning om bruken av disse midlene nå, parallelt med at Bypakkeorganisasjonen jobber med en handlingsplan. En rask beslutning om bruk av mobilitetsmidlene vil undergrave arbeidet som er planlagt utført i regi av Bypakke Sandefjord.

Forvaltning av midlene:

Etter salg av Sandefjord Bredbånd AS har kommunestyret, i forbindelse med behandlingen av *Rammer for handlings- og økonomiplan 2025-2028*, etablert et fond på 200 mill. kr for å styrke tilbudet til myke trafikanter, forbedre kollektivløsninger i samarbeid med fylkeskommunen, samt til et sentrumsnært parkeringshus/garasje. Fondet omtales heretter som mobilitetsfondet. I handlings- og økonomiplan for 2025-2028 er det lagt til grunn at fondet ikke tilføres renter. Bruk av fondet vil redusere renteinntektene fra kommunens likviditet. Fondet vurderes som en ramme til finansiering av tiltak innenfor formålet så lenge det er disponible midler på fondet.

Erfaringsmessig tar det noe tid å planlegge og etablere infrastruktur, særlig i byer og tettsteder hvor arealene er knappe og det er mange ulike interesser og hensyn å ivareta. Til tross for at ambisjonen er å sette i gang med tiltak raskt, vurderes det som sannsynlig at tiltakene innenfor rammen av fondet kan ta fra 5-10 år å etablere. Det forslås å starte med de minste og enkleste tiltakene nokså umiddelbart og deretter etablere de større tiltakene som krever lenger planlegging.

Uttak fra mobilitetsfondet vil behandles i politiske saker, uavhengig av årlige rammesaker (HØP).

Transportprioriteringer:

Innledningsvis ønsker kommunedirektøren å peke på at de avsatte midlene i mobilitetsfondet bør brukes til tiltak som i størst mulig grad kan bidra til å nå de overordnede målene. Tilgjengelig statistikk tyder på at gang-, sykkel- og kollektivtilbudet er blant tjenestene flest i kommunen er misfornøyd med, og mye tyder på at reisende med disse transportformene opplever transportsystemet i dag som mindre effektivt, brukervennlig og trygt, enn de som bruker bil. Dette rammer særlig de yngste trafikantene, barn og ungdom, som er avhengige av disse transportformene i hverdagen. Sammen med andre utfordringer blant ungdom, som utenforskap og frafall i skolen, er det grunn til å iverksette sammensatte tiltak rettet mot denne målgruppen.

Sandefjord er kjent som en næringsvennlig kommune. De avsatte midlene skal støtte opp om kommunens næringsliv, både når det gjelder fremkommelighet og vekst. Forskning peker på positive ringvirkninger for byutvikling og sentrumshandelen ved å tilrettelegge for gående og syklende. Tennøy m.fl. (2015) fant i en litteraturstudie at tilrettelegging for gående bidrar til flere folk i sentrum, økt omsetning, flere butikker, færre tomme lokaler, høyere leieinntekter, mv., både i større og mindre byer. I en fremtidig situasjon med økte avviklingsproblemer i veinettet bør det også ses på hvordan næringslivet kan prioriteres, sammen med kollektivtrafikken.

Når det gjelder målet om nullvekst i personbiltrafikken peker utredningene i mobilitetsplanen og annen forskning på at det vil kreves store investeringer og kraftige tiltak for å nå målet. I en TØI-rapport fra 2023 skriver Hegsvold m.fl. at en bør prioritere kollektivtransport langs rutene med flest arbeidsreiser, siden det er tiltak som i stor grad bidrar til at færre kjører bil. Videre skriver forskerne at for å lykkes med å begrense biltrafikken, holder det ikke å bygge ut kollektivtransport og tilrettelegge for gåing og sykling. I tillegg må det gjøres dyrere eller mer tungvint å kjøre bil. De 200. mill. kr. vurderes som et godt utgangspunkt for å tilrettelegge bedre for alternative transportformer og gjøre det mer attraktivt å bytte ut bilen på enkelte reiser. For å dreie konkurranseforholdet ytterligere må det imidlertid ses videre på mulige bilrestriktive tiltak. Forslag til parkeringsstrategi for Sandefjord er nå under utarbeidelse og vil bli fremlagt i en egen sak i løpet av 2025.

Geografiske prioriteringer:

Delrapport 2 i mobilitetsplanen pekte på at nullvekstmålet i utgangspunktet er satt som et nasjonalt mål i de største byområdene i Norge og at Sandefjord kommune derfor bør konsentrere seg om Sandefjord by. Når det gjelder Andebu og Stokke tettsteder vurderes det likevel som relevant å jobbe med tiltak som kan gjøre transportsystemet tryggere og mer brukervennlig for innbyggerne her, særlig med tanke på å oppnå tryggere skoleveier.

Prioriteringer av tiltak:

Basert på vedtatte mål og de overordnede vurderingene som er nevnt over, forslås det å prioritere de avsatte midlene til seks hovedgrupper av tiltak:

1. Kollektivtiltak: tiltak som øker synligheten, status og fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Eksempelvis planlegging og etablering av høystandard kollektivterminal på trekanttomta og/eller Hjertnespromenaden.
2. Gangtiltak: etablere et sammenhengende gågatenett og flere fotgjengerprioriterte gater i Sandefjord by og tiltak for økt trygghet og trivsel i Andebu og Stokke sentrum.
3. Sykkeltiltak: etablere et sammenhengende sykkelveinett i Sandefjord sentrum (tette missing links), og økt tilgang på trygg sykkelparkering i byen og tettstedene.
4. Økt drift og vedlikehold: med særlig prioritering av gang- og sykkelveinettet.
5. Kommunikasjon og medvirkning; forankre tiltakene i befolkningen og få innspill til forbedringer.
6. Planlegging og utredning av større tiltak: eksempelvis videre utredning av sentrumsnært parkeringshus og tiltak for økt kapasitet til/fra Vesterøya, herunder tiddligfase utredning av tunell gjennom Preståsen. Etableringen av disse tiltakene er utenfor rammen av avsatte midler og vil kreve nye bevilgninger/finansieringsformer.

Måling av effekt:

Det vil etableres et referansegrunnlag med tanke på å kunne måle effekten av tiltakene som gjennomføres. Aktuelle data å innhente er blant annet trafikktegninger, reisevanedata og holdningsundersøkelser.

Prosjekter 2025:

I forbindelse med innføring av nytt busstilbud sommeren 2026 pågår det arbeid hos fylkeskommunen og kommunen med de infrastrukturtiltakene som skal til for å møte fremtidens behov. En av oppgavene er å se på flytting av kollektivterminalen i Sandefjord sentrum og oppgradering av holdeplassen i Hjertnespromenaden. Det er ønskelig å fortsette planleggingen i 2025 og igangsette evt. regulering/prosjektering som trengs for realisering av tiltakene. Det foreslås å bruke 1 mill. kr fra mobilitetsfondet til dette arbeidet.

Planlegging for flytting av kollektivterminalen i Sandefjord og oppgradering av holdeplassen i Hjertnespromenaden klassifiseres som et driftstiltak. Mobilitetsfondet etter salg av Sandefjord Bredbånd AS kan kun finansiere investeringstiltak. Budsjetteknisk løses dette ved å bruke 1 mill. kr av og ved at 1 mill. kr overføres fra mobilitetsfondet til kapitalfondet. Det gjøres følgende budsjettendringer:

Det gjøres følgende endringer i bevilgningsoversikt drift etter § 5-4 første ledd:

Korrigert sum bevilgninger drift, netto økes med 1 mill. kr.

Bruk av disposisjonsfond(-et) økes med 1 mill. kr.

Det gjøres følgende endringer i bevilgningsoversikt drift etter § 5-4 andre ledd:

Rammen for miljø- og plansaker økes med 1 mill. kr.

Det gjøres følgende endringer i bevilgningsoversikt investering etter § 5-5 første ledd:

Bruk av ubundet investeringsfond (mobilitetsfondet) økes med 1 mill. kr.

Avsetning til ubundet investeringsfond (kapitalfondet) økes med 1 mill. kr.

Konklusjon:

Personbilen er det klart mest foretrukne transportmidlet både i og utenfor sentrum i Sandefjord. Dette tyder på at mange innbyggere opplever det som effektivt, enkelt og rimelig å bruke bilen og/eller at de ikke har noen gode alternativer til bilbruk. Statistikken peker på at gående, syklende og kollektivreisende opplever transportsystemet i dag som mindre effektivt, brukervennlig og trygt. Dette rammer særlig de yngste trafikantene, barn og ungdom, som er avhengige av disse transportformene i hverdagen.

De 200 mill. kr som er avsatt til mobilitetsfondet skal benyttes til styrke tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, slik at innbyggerne i Sandefjord opplever å ha tryggere og mer effektive alternativer til å bruke bil. Det skal utarbeides en konkret handlingsplan som viser enkeltprosjekter og tidsperspektiv for planlegging og realisering av disse. Handlingsplanen skal utarbeides av aktørene i bypakkesamarbeidet og legges frem i en egen sak.