



SANDEFJORD  
KOMMUNE

# MOBILITETSPLAN FOR SANDEFJORD

ENDELIG PLANPROGRAM FOR KOMMUNEDELPLAN



Sandefjord 18.05.2021

Formannskapetets vedtatte planprogram sak 094/21

## INNHOLD

1. Innledning	2
2. Bakgrunn for planarbeidet	3
2.1. Hva er en mobilitetsplan?	3
2.2. Formålet med kommunedelplanen	3
2.3. Rammer for planarbeidet	3
2.4. Planprogram	5
3. Planprosessen	6
3.1. Hvorfor tematisk kommunedelplan?	6
3.2. Organisering	6
3.3. Fremdrift	6
3.4. Informasjon og medvirkning	7
3.5. Ressursbruk	7
4. Avgrensning av planarbeidet og planfaser	8
4.1. Omfang og avgrensning	8
4.2. Dagens transportsystem i Sandefjord og utfordringer	8
4.3. Planfaser	9
5. Utredningstema	11
5.1. Kommunale veier	11
5.2. Fylkes- og riksveier	11
5.3. Kollektivtrafikk	12
5.4. Sandefjord sentrum	12
5.5. Stokke sentrum	12
5.6. Sykkel	12
5.7. Gange	12
5.8. Ny mobilitet	12
5.9. Parkering	13
5.10. Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	13
5.11. Finansieringsformer	13
5.12. Helhetlig Areal- og transportplanlegging	13
5.13. Trafikksikkerhet	13
5.14. Klimagassutslipp fra transport	13

## 1. INNLEDNING

Mobilitet i 2020 er mye mer enn bilkjøring. Vi transporterer oss på mange ulike måter og velger oftere enklere transportformer som gange, sykkel, sparkesykkel og så videre. Sammenlignet med tidligere er det nå et økt fokus på å skape gode og trygge byer og lokalsamfunn som domineres av mennesker, ikke biltrafikk. Samtidig som vi må sørge for et godt hovedveisystem som faktisk tar oss effektivt fra A til B når det er nødvendig å bruke bil.

Teknologisk er det en rask og omfattende utvikling. Alle kjøretøy (biler, busser, sykler, sparkesykler) elektrifiseres, biler og kollektivtrafikk blir i større grad selvkjørende, det etableres bildeleordninger og nye taxi-løsninger, og reisekjeder med kollektivtrafikk gjøres enklere med apper på mobiltelefonen. Det er også vanskelig å vite hva fremtiden bringer, eksempelvis var det få som for kort tid siden forstod hvor raskt og hvor mange el-sparkesykler som ville innføres i byene.

Hvor ofte og hvordan vi transporterer oss har sammenheng med hvor vi bor og hvor vi jobber. Areal- og transportplanlegging henger derfor tett sammen. Det bør være en rød tråd fra mobilitetsplanen til de arealdisponeringer som gjøres i fremtidige kommuneplaner.

Hensikten med planarbeidet er å beskrive hvordan man bør planlegge og utforme mobiliteten i kommunen, slik at man oppnår et effektivt, brukervennlig og trygt transportsystem, tilrettelegger for miljøvennlige transportformer og en har en høy andel gående, syklende og kollektivreisende

I kommuneplanen til Sandefjord kommune er det i handlingsdelen beskrevet at det skal utarbeides en mobilitetsplan. Formannskapet vedtok den 19.05.2020 i sak 076/20 at arbeidet med ny mobilitetsplan igangsettes og at planen gjennomføres som en kommunedelplan etter Plan- og bygningslovens § 11. 19.01.2021 vedtok formannskapet i sak 004/21 å varsle oppstart av planarbeidet for mobilitetsplanen og sende forslag til planprogram på høring. Formannskapets øvrige vedtakspunkt er innarbeidet i planprogrammet.

En tematisk kommunedelplan er ikke like detaljert som en arealplan og vil ikke være juridisk bindende i videre saksbehandling etter plan- og bygningsloven. Planen kan imidlertid gi føringer når kommunen skal utøve skjønn i slik saksbehandling. Tematisk kommunedelplan vurderes å være et godt egnet som verktøy for å peke ut en strategisk retning, samt både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan følges opp i kommuneplanen, regionale planer og i arbeidet med Vestfoldbyen (mulig bymiljøavtale).

For en kommunedelplan etter plan- og bygningsloven skal det utarbeides et planprogram, som etter offentlig ettersyn fastsettes av kommunestyret, jf PBL § 4-1. Loven angir følgende om innholdet i et planprogram: «*Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.*».

## 2 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

### 2.1. HVA ER EN MOBILITETSPLAN?

En mobilitetsplan er en plan som beskriver hvordan man bør planlegge og utforme transportsystemene for innbyggerne og næringslivet i et samfunn. Tidligere ble slike planer kalt transportplan eller samferdselsplan. Navnet mobilitetsplan er valgt fordi det i større grad tar innover seg alle former for hvordan personer, varer og tjenester beveger seg rundt i et samfunn, samt hvordan samfunnet tilrettelegges for å gjøre dette på en ressurseffektiv måte.

### 2.2. FORMÅLET MED KOMMUNEDELPLANEN

Hensikten med planarbeidet er å beskrive hvordan man bør planlegge og utforme mobiliteten i kommunen, slik at man oppnår et effektivt, brukervennlig og trygt transportsystem, tilrettelegger for miljøvennlige transportformer og en har en høy andel gående, syklende og kollektivreisende.

Planlegging av mobilitet påvirker byutvikling, og kan være med på å forme gode byer som dekker innbyggernes ønsker og behov. En høy andel syklende, gående og kollektivreisende kan i tillegg til bedret folkehelse og klima bidra til en god byutvikling.

### 2.3. RAMMER FOR PLANARBEIDET

#### Kommuneplan i Sandefjord

Kommunestyret i Sandefjord vedtok kommuneplanen 24.09.2019. I handlingsdelen er det beskrevet at det skal lages ny transportplan/samferdselsplan. Arbeidet er videre utdypet i kommuneplanen: «*Gode samferdselsløsninger og tilrettelegging for myke trafikanter er viktig for å nå målet om bærekraftige byer/ samfunn (bærekraftsmål nr. 11) og innovasjon/infrastruktur (bærekraftsmål nr. 9). Gjeldende transportplan for Sandefjord er fra 2003 og må revideres. Ny plan må omfatte hele kommunen, men områdene med størst potensiale for overføring av reiser til gang og sykkel og kollektiv bør vies særskilt fokus. Gjeldende hovedsykkelplan bør også revideres og kan vurderes implementert i transportplanen.*» I kommuneplanforslaget er det ønske om flere nye veier og gang- og sykkelveier. Bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringene er lagt til i kommuneplanen, klimagassutslipp fra transportsektoren er den største kilden lokalt og utslippene fra trafikk må reduseres. En mobilitet i endring og at personbilen blir mindre viktig i samfunnet støtter opp under bærekraftsmål nr. 9. Bærekraftige byer / samfunn (mål 11) handler også om hvordan det kan planlegges for redusert bilavhengighet. Arealstrategi nr. 4 i kommuneplanen: «*Tilrettelegge for miljøvennlige og fremtidsrettede transportløsninger*», skal legges til grunn for arealdelen.



### Regionale føringer

Regional transportplan for Vestfold ble vedtatt av fylkestinget i Vestfold fylkeskommune 26.09.2019. Vestfold og Telemark fylkeskommune har ansvaret for det lokale kollektivtilbudet i fylket og utvikling, drift og vedlikehold av fylkesveinettet. I tillegg er fylkeskommunen en regional utviklingsaktør som ønsker å påvirke og legge føringer for hvordan kommunene skal innrette sin planlegging for å skape en bærekraftig byutvikling, der transportløsninger og tilbud vil være en viktig faktor. Regional transportplan skal legge til rette for effektiv, sikker og brukervennlig transport. Næringslivets behov er spesielt viktig i denne sammenheng. God og miljøvennlig mobilitet gjør byer og tettsteder mer attraktive både som bosted, besøkssted og lokaliseringssted for næringsliv og arbeidsplasser. God kommunikasjon mellom byer og tettsteder, mot nabofylker og Oslo-området er viktig for regionforstørring og vekst. Fylkestinget i Vestfold har vedtatt at nullvekstmålet for personbiltrafikken også skal gjelde for Vestfold (resultatmål i budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021).

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) har som formål å utforme en felles og forpliktende arealpolitikk som bidrar til en bærekraftig samfunnsutvikling. Planen er relevant i forbindelse med helhetlig areal- og transportplanlegging.

### Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 ble vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019. Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og reduserer reisetid for personer og gods i hele landet, som reduserer transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser. Det arbeides for å oppnå balanse mellom disse tre transportpolitiske nivåene. Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene blant annet legger til rette for:

- Vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom bolig-, areal- og transportplaner.
- Videre utbygging av et godt samferdselsnett i hele landet.
- Sykling og gange i byer og tettsteder.

Det overordnede og langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2018-2029 er «*Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*». De tre hovedmålene i planen er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere trafikkulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

I byområdene vil økt utnyttelse av kapasiteten i dagens transportsystem bli prioritert før store veiprosjekter, og målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmålet).

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for kommunal planlegging. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for

verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

### Nettverk og planer

Sandefjord kommune er med i nettverk for bærekraftige regionbyer. Nettverket består av kommunene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyene Larvik, Sandefjord og Tønsberg. Hensikten med nettverket er å jobbe for at det i NTP åpnes for at flere byer kan inngå langsiktige, forpliktende avtaler etter modell fra byveksttaltene, for å sikre en integrert areal- og transportpolitikk i flere byområder, fremme bærekraftig byutvikling og grønn vekst i hele landet.

Andre planer og rapporter som er førende for mobilitetsplanen er:

- Intercity Vestfoldbanen og knutepunktutvikling for stasjonsområdene
- Bane Nors kommende mulighetsstudie for «sammenbinding» av ny stasjon og by.
- Hovedsykkelplan for Sandefjord
- Sandefjord kommunes veinorm
- Sandefjord kommunes gatebruksplan
- Statens vegvesens rapport om trafikksituasjonen på Fokserød, Kullerød, Torp
- Rapport omkjøringsvei Stokke
- Rapport om parkeringshus i Sandefjord sentrum
- Trafikkanalyser utført ifm. større planer, f.eks Sørby/Virik.

Transportplan for Sandefjord (kommunen før sammenslåing med Stokke og Andebu) er fra 2003. Denne har i begrenset grad vært forpliktende, men legger noen føringer for arbeidet med mobilitetsplanen.

## 2.4. PLANPROGRAM

For utarbeidelse av en kommunedelplan gjelder krav til planprogram etter plan- og bygningslovens § 4-1. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning samt utredningsbehov.

Planprogrammet skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med at det varsles planoppstart (pbl § 11-12).

Planprogrammet fastsettes av planmyndigheten.

## 3. PLANPROSESSEN

### 3.1. HVORFOR TEMATISK KOMMUNEDELPLAN?

Valget av tematisk kommunedelplan ble i formannskapssak 076/20 begrunnet med at denne plantypen kan gi en mer overordnet detaljeringsgrad, samtidig som den muliggjør både formell og uformell medvikning. Prosessen bør balansere mellom formell og uformell medvirkning for å forankre planen hos både innbyggere, næringsliv og berørte myndigheter. Dersom planen konkluderer på tema som er avhengig av endringer av juridisk bindende arealplaner, vil disse inngå i handlingsprogrammet som klare råd om endringer i etterfølgende revisjon av kommuneplanens arealdel.

### 3.2. ORGANISERING

Arbeidet med mobilitetsplanen ledes av en styringsgruppe i Sandefjord kommune bestående av kommunalsjef for miljø- og plansaker, seksjonsleder for bydrift og enhetsleder for overordnet planlegging og miljø.

En prosjektgruppe bestående av administrative representanter fra Sandefjord kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeider plandokumentene.

En referansegruppe med brukerorganisasjoner etableres (Transportører, Tide buss, NAF Søndre Vestfold, Syklistenes landsforening m.fl.)

I tillegg vil det etableres tematiske arbeidsgrupper etter behov underveis i arbeidet. Blant annet vil Bane Nor være en viktig aktør å samarbeide med i forhold til planlagt ny jernbanetrase og stasjoner.

### 3.3. FREMDRIFT

Arbeidet med å lage ny mobilitetsplan for Sandefjord kommune igangsettes formelt ved varsel om planoppstart. Det er gjennomført et forberedende arbeid med en prosjektplan og det har blitt gjennomført en anbudskonkurranse på bakgrunn av denne. Rambøll Norge AS er valgt som konsulent for arbeidet. Det er planlagt å ferdigstille planen i begynnelsen av 2022. Fremdriften i planarbeidet er anslått som følger:

Aktivitet	Tidspunkt
Sak folkevalgt behandling igangsetting av arbeidet med mobilitetsplan	Mai 2020 (allerede gjennomført)
Utarbeide forslag til planprogram (§11-13m jf. § 4-1)	Nov 2020 - jan 2021
Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram (§11-14)	Jan 2021 – mar 2021
Fastsetting av planprogram (§11-13)	Mai 2021
Planforslag til førstegangsbehandling (§11-1, jf. § 4-1)	Nov 2021
Høring og offentlig ettersyn av planforslag (§11-14)	Des 2021
Vedtak av kommunedelplan (§11-15)	Mar 2022
Kunngjøring av planvedtak (§11-15)	Mar 2022

### 3.4. INFORMASJON OG MEDVIRKNING

I planarbeidet legges det opp til bred involvering av både folkevalgte organer i Sandefjord kommune, brukerorganisasjoner og innbyggere for å gi planen en god forankring. Planarbeidet skal sikre medvirkning fra ulike aktørgrupper gjennom følgende aktiviteter:

- **Saksbehandling folkevalgt organ.** Dette sikrer god involvering og forankring av planarbeidet.
- **Workshops og informasjonsmøter.** Workshops og informasjonsmøter gjennomføres både for folkevalgte organer og brukerorganisasjoner. Gjennom planlagt diskusjon vil innspill til utfordringer og mulige løsninger for fremtidens mobilitet i Sandefjord kommune fremkomme.
- **Høringer.** Gjennom høring av planprogram og planforslag vil innbyggere, brukerorganisasjoner og offentlige myndigheter kunne komme med innspill til planen.

I tillegg vil nye digitale løsninger for medvirkning og informasjon vurderes benyttet. Dette kan bidra til økt medvirkning fra brukerorganisasjoner og innbyggere som tradisjonelt ikke har medvirket i slike planprosesser tidligere. Digitale løsninger er også aktuelt å benytte på grunn av redusert smitterisiko i forbindelse med korona-situasjonen.

Barn og ungdom skal også inviteres til å medvirke i planarbeidet, eksempelvis gjennom dialog og workshops med Ungdomsrådet i kommunen.

### 3.5. RESSURSBRUK

Mobilitetsplanen utarbeides av administrasjonen i Sandefjord kommune, det benyttes derfor en del administrative ressurser til planarbeidet. Det er avsatt midler i Sandefjord kommunes budsjett til å dekke utgifter til konsulentarbeid. Deler av arbeidet vil også finansieres av innvilget støtte fra den statlige klimasatsordningen.



## 4. AVGRENSNING AV PLANARBEIDET OG PLANFASER

### 4.1. OMFANG OG AVGRENSNING

Mobilitetsplanen vil omfatte alle trafikantgrupper:

- Gående
- Syklende
- Motorisert ferdsel
- Kollektivreisende

Universell utforming er et sentralt premiss i planen, dette omfatter både fysiske tilretteleggingstiltak og andre mobilitetstiltak som gjør at alle grupper forstår og kan benytte seg av eksempelvis kollektivtilbud.

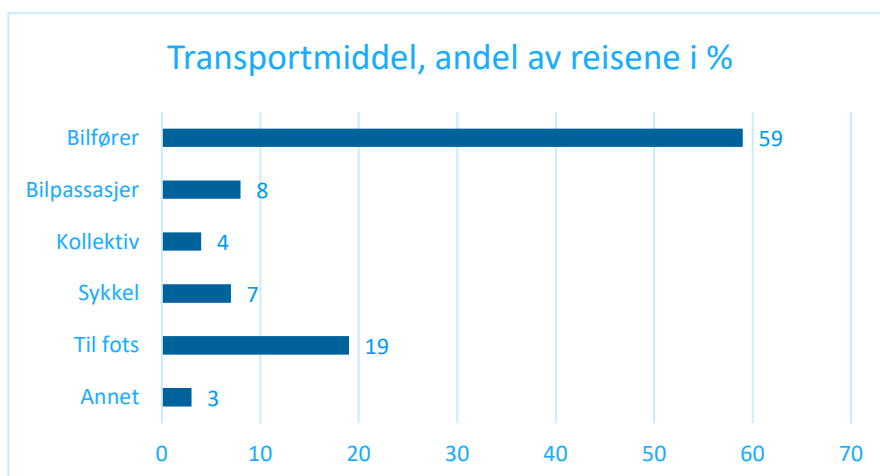


Planen vil gjelde for hele kommunen og omfatte kommunale, fylkeskommunale og regionale veianlegg. Planen vil også omfatte kollektive transportmidler, både buss og tog.

Kommuneplanen slår fast at den nye mobilitetsplanen skal omfatte hele kommunen, men at områdene med størst potensiale for overføring av reiser til gang og sykkel og kollektiv vies særskilt fokus. Det tas utgangspunkt i stedshierarkiet, med betegnelsene by, tettsted og lokalsenter, som ble definert i arbeidet med kommuneplanen. Forbindelsene mellom stedene belyses. Endelig geografisk avgrensning defineres underveis i arbeidet.

### 4.2. DAGENS TRANSPORTSYSTEM I SANDEFJORD OG UTFORDRINGER

Biltrafikk er på lik linje med andre sammenlignbare byer i Vestfold dominerende transportmåte i Sandefjord (figur 1). Generelt er trafikkavviklingen god og det er få problemer med kødannelse. Det er god tilgang til parkering, både i og utenfor sentrum av Sandefjord by og tettsteder. Gangandelen er lik som andre Vestfoldbyer, sykkelandelen er i øvre sjiktet sammenlignet med andre Vestfoldbyer. Kollektivandelen er lav sammenlignet med andre Vestfoldbyer.



Figur 1. Transportmiddelfordeling i Sandefjord 2013/2014, andel av reisende. Kilde:Urbanet Analyse 2015.

Sandefjord er en kommune med by, tettsteder og spredt bebyggelse. Sandefjord by, Stokke og Andebu tettsted har en kompakt arealbruk der store deler av befolkningen bor i kort avstand til sentrum / tettstedet. En høyere andel gående, syklende og kollektivreisende har derfor størst potensial i Sandefjord by, og delvis tettstedet Stokke. I Andebu tettsted er det på grunn av begrenset kollektivløsninger størst potensial for en økt andel gående og syklende. I andre deler av kommunen vil bilen som fremkomstmiddel være viktig også fremover. Dette er i tråd med nullvekstmålet.

Sandefjord kommune har i kommunedelplan for klima og energi som mål at klimagassutslippene i kommunen innen 2030 skal være redusert med minst 40 % sammenlignet med 1990- nivå. Veitrafikk utgjør den klart største andelen av de direkte klimagassutslippene, ca. 40 %, hvor personbiltrafikken utgjør det største utslippet. Planarbeidet må også vurdere hvilke strategier og tiltak som kan bidra til å nå utslippsmålene.

Arbeidet med en byutviklingsplan for Sandefjord er igangsatt. Planleggingen av mobiliteten i Sandefjord by vil påvirke Byutviklingsplanen og det er behov for å avstemme planene slik at de ikke kommer i konflikt med hverandre.

Per 4. kvartal 2019 bodde det 63 764 innbyggere i Sandefjord. Det er forventet at befolkningen vil stige til om lag 69 000 innbyggere i 2030 og 73 000 i 2040. I planarbeidet må det tas høyde for befolkningsveksten som kan forventes. Sandefjord kommune har nå muligheten til å planlegge for fremtidens mobilitet før det oppstår store utfordringer slik tilfellet er i mange andre byer på samme størrelse.

Hovedutfordringen med fremtidens mobilitet i Sandefjord er hvordan man kan oppnå et effektivt, brukervennlig og trygt transportsystem samtidig som det er en høy andel gående, syklende og kollektivreisende. Dette kan innebære målkonflikter i planarbeidet ved at mange vurderer personbil som både effektivt, brukervennlig og trygt, i tillegg til at det er komfortabelt. Planarbeidet må også se på løsninger som er tilpasset en kommune på størrelse med Sandefjord. Tiltak som fungerer i storbyer som Oslo kan ikke uten videre overføres til Sandefjord.

### 4.3. PLANFASER

#### Fase 1- Oppstart og etablering av kunnskapsgrunnlag

Dagens transportstrømmer i Sandefjord kommune skal kartlegges og beskrives. Dette gjøres hovedsakelig ved å etablere en transportmodell for Sandefjord. Transportmodellen skal også beregne fremtidige transportbehov dersom det ikke gjøres tiltak på veinettet eller andre tiltak som kan påvirke transportbehovet. Virkningen av arealplanleggingen i kommunen skal også legges til grunn for beregningene.

Retningsligner, planer og normer som gir føringer for mobilitetsplanen vil bli redegjort for, som grunnlag for målformuleringer i planen og senere i prosessen de tiltak som foreslås.

Ny mobilitetsteknologi vil bli drøftet innledningsvis basert på det som nå er kjent og hvilke muligheter og potensial som ligger i fremtidens mobilitetsteknologi. Eksempelvis var el-sparkesykler ukjent for inntil noen få år siden, og selvkjørende kjøretøy er nå på vei inn.

### **Fase 2- Målformulering**

Når kunnskapsgrunnlaget for dagens transportstrømmer er etablert gjennomføres et arbeid med å definere og fastsette visjon og målsetninger for mobilitetsplanen. Medvirkningsarbeidet er beskrevet i kap. 3.3.

### **Fase 3- Utvikle alternativer / Scenarier**

Når kunnskapen om dagens transportstrømmer er etablert og målsetninger for mobilitetsplanen er fastsatt utarbeides alternative strategier / scenarier / tiltak for hvordan transportsystemet kan utformes i fremtiden for å nå mobilitetsplanens mål. Både overordnede tiltak på veinettet, andre økonomiske virkemidler og reguleringstiltak vurderes. Det gjennomføres transportberegninger og analyse som grunnlag for vurdering av alternativene.

### **Fase 4- Vurdering og anbefaling**

Ulike tiltak i kombinasjon vil vurderes og det beskrives hvilke kombinasjonsscenarier / alternativer som er aktuelle. Mulige finansieringsformer for samferdselstiltak drøftes. Det utarbeides en anbefaling av hvilket/hvilke scenarier /tiltak som best bygger opp under kommunens målsetninger for transportsystemet fremover.

### **Fase 5- Handlingsplan med prioritering av tiltak**

En handlingsplan med proritering av tiltak for ulike trafikantgrupper utarbeides, og vil være grunnlaget for kommunens prioriteringer for veitiltak.



## 5. UTREDNINGSTEMA

### 5.1. KOMMUNALE VEIER

#### De viktigste kommunale veiene

De viktigste og mest sentrale kommunale veiene må vurderes i planarbeidet. Dette er transportårer som er viktige både for innbyggerne og næringslivet, både i dag og i fremtiden.

### 5.2. FYLKES- OG RIKSVEIER

#### Vesterøya/ Østerøya – Sandefjord sentrum

I Transportplanen for Sandefjord fra 2003 ble det pekt på flere utfordringer i eksisterende veinett, både forbindelsen mellom Vesterøya/ Østerøya og sentrum av Sandefjord og kapasitet i Sandefjordsveien. Kilgata er en barriere for videre utvikling, og må ses på alternative løsninger for myke trafikanter. Dette er problemstillinger som er enda mer aktuelle i dag med mer trafikk, og som må vurderes i planarbeidet.

#### Ringveien rundt Sandefjord sentrum og de viktigste fylkesveiene

Ringveien rundt Sandefjord og de viktigste fylkesveiene må vurderes i planarbeidet. Dette er sentrale og viktige transportårer både for innbyggerne og næringslivet, både i dag og i fremtiden.

#### Tassebekk- Nilsesvingen

Dette er et veiprojekt som er listet opp i kommuneplanen og som må vurderes i planarbeidet. En veilenke mellom Tassebekk og Nilsesvingen vil kunne være en ny østlig innfartsvei til Sandefjord. Omlegging av jernbanetraseen i forbindelse ned ny Inter-city og mulig gjenbruk av gammelt jernbanespor må også vurderes.

#### Ny vei til Torp lufthavn

I formannskapssak 114/20 ble det vedtatt at Sandefjord kommune anmoder Statens vegvesen om å igangsette et arbeid med en forstudie for mulig ny riksvei fra Tassebekkrysset på E-18 til Torp Sandefjord lufthavn . Dette må vurderes i planarbeidet og ses i sammenheng med veiprojektet Tassebekk-Nilsesvingen.

#### Ny Kodalvei

Dette er et veiprojekt som er listet opp i kommuneplanen og som må vurderes i planarbeidet.

#### Ny vei mellom Borgeskogen nord og Fossnes

Dette er et veiprojekt som er listet opp i kommuneplanen og som må vurderes i planarbeidet.

#### Omlegging av nedre del av Håskeneveien

Dette er et veiprojekt som er listet opp i kommuneplanen og som må vurderes i planarbeidet.

### 5.3. KOLLEKTIVTRAFIKK

Ny trafikkplan for kollektivtrafikken i Sandefjord 2019-2025 ble vedtatt i 2019. I planen er det foreslått tiltak som må vurderes videre i mobilitetsplanen, eksempelvis flytting av bussknutepunktet ved Sandefjord stasjon.

Egne kollektivfelt i veier som er viktige for fremføring av buss må vurderes i planen.

Kollektivtrafikk som inkluderer hele kommunen skal vurderes, og tiltak som muliggjør mer fleksibel mulighet til å forflytte seg mellom Sandefjord, Stokke og Andebu.

Flytting av jernbanestasjonen, slik det er bestemt i kommunedelplan for Inter City vil få konsekvenser for mobiliteten som må vurderes i planarbeidet. Konsekvenser for mobilitet ved nye jernbanestasjoner i Sandefjord, ved Torp og i Stokke må vurderes.

### 5.4. SANDEFJORD SENTRUM

Store deler av Sandefjord sentrum er enveisregulert for å hindre gjennomgangstrafikk. I planarbeidet er det aktuelt å vurdere omkringliggende veier til sentrum som har en ringveifunksjon, veier i sentrum som er vurdert som aktuelle som kollektivtrase (Dronningens gate) og veier der det er lekkasjetrafikk fra ringveiene (Hjertnespromenaden – Jernbanealleen).

### 5.5. STOKKE SENTRUM

Omkjøringsvei Stokke sentrum er et veiprojekt som er listet opp i kommuneplanen og som må vurderes i planarbeidet. Tidligere er det foreslått etablering av en miljøgate i Fredrik Stangs gate i sentrum av Stokke, dette må vurderes. Omlegging av Tassebekkveien i forbindelse med Inter-city utbyggingen må vurderes. Det må foretas en samlet vurdering av hovedveisystemet i og rundt Stokke sentrum.

### 5.6. SYKKEL

Hovedplan for sykkel i gamle Sandefjord er fra 2009 og må revideres. Ny hovedplan for sykkel i Sandefjord utarbeides som en del av arbeidet. Nye gang- og sykkelanlegg inngår i vurderingen.

### 5.7. GANGE

Gange står for nær 20 % av reisene som foretas i Sandefjord, og er særlig aktuelle i tettbebyggelse nær sentrum og arbeidsplasser, og i kombinasjon med kollektivreiser. Strategi og tiltak for gange vurderes i planarbeidet.

### 5.8. NY MOBILITET

Nye mobilitetsformer som selvkjørende busser og biler, bildelingsordninger, elektriske sykler og sparkesykler endrer måten vi transporterer oss selv, varer og tjenester. Muligheter og effekter ny mobilitet gir må vurderes i planarbeidet.

Muligheter for autonome minibusser i sentrum innen 2040, med tanke på redusert biltrafikk i sentrum skal vurderes. Mulighet for etablering av autonom ferje fra Framnæs til sentrum skal vurderes.

## **5.9. PARKERING**

Parkeringsregime for handel, både i og utenfor sentrum, og ved arbeidsplasser må vurderes i planarbeidet. Tilgang til parkering har stor betydning for valg av transportmiddel.

## **5.10. RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)**

Transportsystemenes betydning for risiko og sårbarhet på samfunnsnivå må utredes.

## **5.11. FINANSIERINGSFORMER**

Alternative finansieringsformer for større veiprosjekter må vurderes i planarbeidet.

## **5.12. HELHETLIG AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING**

Areal- og transportplanlegging henger nøye sammen. En arealplanlegging med fortetting rundt by og tettsted gir et redusert transportbehov, plassering av spesielt kontorarbeidsplasser har også betydning for transportbehovet. anbefalte utviklingretninger for arealplanleggingen sett fra et mobilitetsperspektiv må vurderes i planarbeidet.

## **5.13. TRAFIKKSIKKERHET**

Sandefjord kommunes trafiksikkerhetsplan ble vedtatt av Sandefjord kommunestyre 21.06.2018 i sak 062/18. Hovedproblemstillinger og tiltak i trafiksikkerhetsplanen som har relevans for mobilitetsplanen vurderes.

## **5.14. KLIMAGASSUTSLIPP FRA TRANSPORT**

Klimagassutslipp fra transport står for en høy andel av de lokale utslippene. For å nå kommunens målsetninger for klimagassreduksjon er det behov for utslippsreduserende tiltak i transportsektoren. Aktuelle strategier og tiltak vurderes.

