

# Regional transportplan for Vestfold



**Vestfold**  
**Fylkeskommune**  
September 2019



## Forord

Oppdraget om å utarbeide en regional transportplan ble gitt i fylkestingsak 85/15, og i Regional planstrategi, vedtatt av Fylkestinget 15. september 2016 (fylkestingsak 60/16). En helhetlig transportplan skal avklare målsettinger, virkemidler, strategier og retningslinjer for hele fylket.

Fylkestinget er planmyndighet for regionale planer. Regionale planer er likevel ikke fylkeskommunens plan, men et felles strategisk verktøy for hele regionen. Stat og berørte kommuner har ifølge loven både rett og plikt til å delta i utarbeidelsen av regionale planer. Andre aktører er invitert med i planprosessen for å gi innspill og uttale seg om planforslaget.

Ved overgang til den nye regionen Vestfold og Telemark foreligger det to sett regionale planer og strategier vedtatt av de to fylkeskommunene. Disse er gjeldende inntil nytt fylkesting vedtar nye planer, jf. Forskrift om sammenslåing av Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune (§3). Regional transportplan for Vestfold vil fungere som en fylkesdelplan i det nye fylket. Det skal utarbeides en regional planstrategi for Vestfold og Telemark fylke, hvor det samlede planvolumet skal gjennomgås og avklare behov for avvikling, videreføring og samordning av nye planer. Regional transportplan for Vestfold vil på sikt derfor koordineres med tilsvarende planer for det nye fylket.

Plandokumentet er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av representanter fra Vestfold fylkeskommune, kommuner og Statens vegvesen. Fylkeskommunen har vært ansvarlig for prosessen. Planen har fulgt kravene til medvirkning etter bestemmelsene i plan og bygningsloven. Det har vært gjennomført i alt fire møter med en administrativ styringsgruppe bestående av rådmenn i kommunene, ledere for offentlige transportetater og representanter for næringslivet, samt et felles politisk verksted med RPBA med deltakere fra hovedutvalg for areal og samferdsel og hovedutvalg for klima, energi og næring. Det har også vært arrangert frokostmøter og dialogmøter for å få innspill og synspunkter på innholdet og prioriteringene i planen.

Planforslaget lå ute på høring og offentlig ettersyn høsten 2018. Innspill som kom inn i høringen er behandlet i planen. Planen er utarbeidet parallelt med revidering av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional plan for folkehelse. Sammen med RPBA skal den regionale transportplanen ivareta statens krav til samordnet areal- og transportplanlegging.

Regional transportplan ble endelig vedtatt i fylkestinget 26. september 2019 (fylkestingsak 58/19).

## Innholdsfortegnelse

1	Utfordringer og mål .....	5
1.1	Hovedutfordringer i Vestfold .....	6
1.1.1	Et effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem .....	6
1.1.2	Mindre negative virkninger fra transport .....	9
1.1.3	Ressurser til å utvikle transportsystemet .....	10
1.2	Overordnede mål og føringer .....	11
1.2.1	Nasjonale føringer .....	11
1.2.2	Mål for transport i Vestfold .....	13
2	Anbefalinger .....	15
2.1	Innledning .....	16
2.2	Transport i by .....	16
2.3	Transport mellom og utenfor byer og tettsteder .....	19
2.4	Transport inn og ut av fylket .....	20
2.5	Økonomi og finansiering .....	23
3	Strategier og retningslinjer .....	25
3.1	Strategier og retningslinjer .....	27
3.1.1	Strategier .....	27
3.1.2	Retningslinjer .....	30
4	Handlings-program .....	33
4.1	Handlingsprogram .....	34
4.1.1	Planer og tiltak som fylkeskommunen skal initiere .....	34
4.1.2	Planer, prosjekter og tiltak hvor fylkeskommunen samarbeider med andre parter .....	36
	Referanser .....	39

# **1      Utfordringer og mål**

## 1.1 Hovedutfordringer i Vestfold

Som regional utviklingsaktør har fylkeskommunen et overordnet ansvar og rolle i samfunnsutviklingen i Vestfold. Fylkeskommunen har ansvar for å utvikle hele fylket og bidra til gode levekår, god folkehelse og en bærekraftig areal- og næringsutvikling. Transportsystemet er ett av flere virkemidler fylkeskommunen som regional utviklingsaktør skal utvikle og forvalte i samarbeid med andre aktører i fylket.

Effektiv og sikker transport er en forutsetning for en bærekraftig regional utvikling. Samtidig gir transport utfordringer i form av globale klimagassutslipp, lokal luftforurensning, ulykker og støy. Styrkene og svakhetene med transportsystemet, og bruken av det, må ses i sammenheng for å skape en robust, effektivt og bærekraftig mobilitet. En forutsetning for en bærekraftig mobilitet er mindre bruk av fossilt brennstoff.

Utfordringen er å skape god effektivitet og tilgjengelighet, samtidig som bruken av privatbil reduseres. Da må kollektivtrafikken og det å gå og sykle bli mer attraktivt gjennom et bedre tilbud og mer effektive forbindelser. Å gå og sykle er tilgjengelig for alle befolkningsgrupper, og har en positiv effekt for folkehelsen.

Å skape et mer effektivt, sikkert og bærekraftig transportsystem er ikke noe fylkeskommunen kan klare alene. Mange aktører - både offentlige og private - må samarbeide for å nå målene som er satt i denne regionale planen. Planen skal legge til rette for felles strategier og mål som er basert på de analyser og vurderinger som er gjort i planen, og skape enighet om hvilke virkemidler som skal tas i bruk for å nå målene.

En regional transportplan vil ha felles fagområder og tilstøtende utfordringer med andre regionale planer. Dette gjelder spesielt Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional plan for folkehelse (RPFH). I tillegg har transportplanen felles berøringspunkter med Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold (RPIG), Regionalplan for verdiskaping og innovasjon og Regional plan for klima og energi (RPKE).

Hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet i Vestfold kan knyttes til tre perspektiver:

- Et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
- Reduserte negative virkninger fra transport
- Tilstrekkelig med midler til å utvikle transportsystemet

Utfordringsbildet bygger på vurderinger og analyser som er gjengitt i vedlegget til transportplanen, samt kunnskapsgrunnlaget i den reviderte regionale planen for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

### 1.1.1 Et effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem

Effektiv og god mobilitet er nødvendig for å sikre utvikling av næringslivet, arbeidsplasser og bosetting i Vestfold. Gjennom utbyggingen av E18 og nytt dobbeltspor på jernbanen, legges det til rette for effektiv og trygg transport mellom byene i fylket og mot naboregioner. En utvikling av fylkesveinettet mellom byer og tettsteder vil supplere det overordnede transportnettet, og styrke lokalsamfunn.

I byområdene kan god mobilitet for alle skapes gjennom et godt kollektivtilbud og god tilrettelegging for gående og syklister. Med bruk av ny teknologi, bevisst arealplanlegging og utvikling av kollektivtilbud og knutepunkter, kan reisene med alternativ transport til bilen i tiden fremover bli mer sømløse og effektive.

### **Hensikten med planen**

Vestfold 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. Planen 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.

### **Jernbanens rolle og utvikling**

Jernbanen utgjør «ryggraden» i kollektivsystemet i Vestfold. Det bygges nytt dobbeltspor på jernbanen gjennom fylket, som vil gi grunnlaget for et bedre og mer robust togtilbud mellom Vestfoldbyene, mot Osloregionen og mot Grenland. Eidangerparsellen, som ble tatt i bruk i september 2018, har forkortet reisetiden mellom Larvik og Grenland/Porsgrunn fra 34 minutter til 12 minutter. Dette har bidratt til at Grenland har kommet innenfor pendlingsavstand til Oslo-området.

Sentral stasjonslokalisering i byene er viktig for å dekke opp om arbeidsplasser og sentrale funksjoner i sentrumsområdet. Det er her kundegrunnlaget for tog er størst, og er enklest å betjene med lokal kollektivtrafikk. Kommunene står foran utfordrende planprosesser for å få på plass nye traseer og stasjonsområder. For å få til den byutviklingen og fortettingen man ønsker i sentrum, er det behov for en snarlig planavklaring av traseer og stasjoner for jernbanen. Vestfoldbanen vil konkurrere med andre banestrekninger innenfor Inter City-området på Østlandet om investeringsmidler. Det er derfor viktig at planene for nytt dobbeltspor i Vestfold ikke stopper opp, slik at fremdriften i Nasjonal transportplan kan holdes. I tillegg er det stort behov for å styrke togtilbudet sørover. På kort sikt er det spesielt en tidligere morgenavgang og en senere kveldsavgang som vil betjene tidlige flyavganger og sene ankomster på Torp. En tidligere morgenavgang er også viktig i forbindelse med fylkessammenslåingen Vestfold og Telemark, for å tilby god arbeidspendling med tog. På noe lengre sikt må det kunne tilbys to tog i timen til og fra Skien. Dette vil være mulig etter at strekningen Stokke – Sandefjord er bygget ut med dobbeltspor.

### **Tilrettelegging for attraktiv by- og næringsutvikling**

Byer og regioner konkurrerer om å tiltrekke mennesker og investeringer på en nasjonal og global arena. Næringslivet opplever hard konkurranse. Rask og effektiv transport av gods og mennesker er grunnleggende for å utvikle næringsvirksomheten i fylket, og tiltrekke seg nye aktører og arbeidsplasser. For å minske bilavhengigheten bør det tilrettelegges for at publikumsrettede virksomheter kan etablere seg sentralt i byer og tettsteder, og i knutepunkter for kollektivtrafikken. For næringslivet er god fremkommelighet og

tilgjengelighet til sentrale målpunkter viktig. Internasjonalt ledende bedrifter er avhengig av gode, internasjonale kommunikasjoner både for personer og gods.

Næringslivet påvirkes i stor grad av flaskehals og mangelfullt vedlikehold av veinettet. Dette krever betydelige investeringer. Det må utvikles et helhetlig transportsystem for gods og personer som binder sammen regionen og omverden på tvers av transportslagene på vei, sjø og bane. Et kollektivsystem med høy tilgjengelighet bidrar til attraktiviteten og konkurransedyktigheten til byer og regioner.

### **Fremkommelighet på vei- og gatenettet**

Reisevaneundersøkelse for Vestfold viser at 68 prosent av alle reiser skjer med bil. Bilen har mange fordeler for den enkelte, men den store andelen personbiltransport gir opphav i trengsel i byene, lokal luftforurensing, ulykker og støy. Dette reduserer bykvalitetene. Personbiltrafikken vil øke på bakgrunn av befolkningsveksten hvis dagens trendutvikling fortsetter. Størst vekst vil det bli i byområdene. Dette innebærer økt press på dagens vei- og gatenett, og betyr mer kø i rushtidene. Kollektiv- og næringstrafikken vil gradvis få dårligere fremkommelighet på grunn av dette.

Fremkommelighet kan ikke alene løses med økt veikapasitet i byområdene. Økt veikapasitet genererer mer biltrafikk, slik at framkommelighetsproblemene kommer tilbake etter kort tid. En omlegging til miljøvennlig drivstoff og teknologiske løsninger vil heller ikke kunne løse alle byområdenes transportutfordringer. Det vil fortsatt være en arealknapphet med tanke på å bruke betydelige arealer til veier og parkering. Den billigste og mest miljøvennlige måten å sikre god avvikling i byområdene i årene fremover, vil være å ta veksten i persontransporten med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Å øke andelen som reiser kollektiv, går og sykler vil frigjøre veikapasitet for næringstrafikken og de som er avhengig av bil i forbindelse med arbeid eller andre gjøremål.

### **Flere skal gå, sykle og reise kollektivt**

Fremkommelighet for kollektivtrafikken er det viktigste tiltaket for å øke konkurransekraften vis a vis bil. I dag står bussene de fleste steder i samme køene som bilene. Videre er andelen som sykler og går altfor lav. Dette er uheldig fordi aktiv transport er helsefremmende, miljøvennlig og sosialt utjevnende. Det er for eksempel påvist at andelen som går i Tønsberg-regionen er lavere enn landsgjennomsnittet. Utfordringen er å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå sammenlignet med det å kjøre privatbil. Skal Vestfold nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområdene, må andelen gange-, sykkel-, og kollektivreiser til sammen utgjøre ca. 45 prosent av samtlige personreiser i 2040. I dag utgjør de om lag 32 prosent.

### **Universell utforming**

Universell utforming av kollektivkjøretøy, holdeplasser og gangnettet i byene og til og fra holdeplass er en forutsetning for at folk med nedsatt funksjonsevne kan bruke transportsystemet. Krav til universell utforming gjelder alle nye bygg og anlegg, og er nedfelt i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og plan- og bygningsloven. Offentlige transporttjenestene skal være mest mulig universelt utformet. Universell utforming som gjennomgående prinsippl inkluderer alle brukergrupper og gjør transportsystemet, uterom



og fellesfunksjoner enklere å bruke for alle, uavhengig av funksjonsnivå og alder.

### **Fly, ferge og gods**

Vestfold har en flyplass sentralt i fylket, med gode innenlands- og utenlandsforbindelser. Sandefjord lufthavn Torp betjener et langt større område enn Vestfold. Å sikre tilgang til flyplassen med offentlig og privat transport er viktig både for flyplassen, næringslivet og befolkningen flyplassen betjener. I tillegg til flyplassen har Vestfold havner og fergeforbindelser som frakter gods og personer fra Vestfold over Oslofjorden, til Sverige og kontinentet. Både for flyplassen og havnene er det behov for investeringer i infrastruktur for å sikre god tilgjengelighet.

## **1.1.2 Mindre negative virkninger fra transport**

### **Klima**

Gjennom «Parisavtalen» har Norge forpliktet seg til å jobbe systematisk for å redusere sine klimautslipp. Veitrafikken står for om lag 40 prosent av CO<sub>2</sub> utslippene i Vestfold. I følge SSB's prognoser vil den årlige befolkningsveksten frem mot 2040 ligge på 0,8 prosent. Det betyr at hver enkelt innbygger må bidra med mindre utslipp. Redusert biltrafikk med overgang til kollektivtrafikk, sykkel og gange er nødvendig for å nå klimamålene. Personbiltransporten i Vestfold øker. Selv om andelen kjøretøy med klimavennlig drivstoff øker, er det utfordrende å nå målet om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren i Vestfold.

I Nasjonal transportplan er det forutsatt at reduksjonen i klimagassutslipp skal skje gjennom teknologi- og drivstofftiltak og redusert persontransport med bil i byområdene. I tillegg vil en byutvikling som hindrer arealspredning, og som legger til rette for fortetting og lokalisering i bysentraene, være et bidrag til å redusere biltrafikk og klimautslipp.

Endringer i klima medfører mer nedbør og økt behov for drift, vedlikehold og utbedringer av veinettet og annen infrastruktur. Det er behov for investeringer i eksisterende anlegg og strengere krav til ny infrastruktur for å sikre at ikke transportsystemet bryter sammen under ekstremvær.

### **Ny teknologi**

Ny teknologi og energiformer som elektrisitet og biogass gir nye muligheter for et mer bærekraftig transportsystem. Både privatbiler og busser utvikles med elektriske motorer og automatiske systemer. Det gir nye muligheter for å betjene bysentrene på en bærekraftig måte med kollektivtrafikk, og vil gi mindre miljøutslipp fra private kjøretøy. Det er behov for å teste ut ny teknologi og se dette i sammenheng med "smartby-konsepter", slik at autonome kjøretøy og MaaS (Mobility as a service) kan bli en del av transportsystemet i Vestfold.

Nye former for sykler gir muligheter for lengre reiser og høyere fart, men er også en utfordring med tanke på syklistene med lavere hastighet og ferdigheter, samt de gående. For å unngå økte konflikter mellom gående og syklistene, er det fremover behov for i større grad å skille de to trafikantgruppene. Ny teknologi utvider også begrepet «gående» og gjør

det enklere for folk med ulike funksjonsnedsettelse å ta del i arbeidsliv, byliv og friluftsliv.

### **Trafikksikkerhet**

Nullvisjonen for hardt skadde og drepte ligger til grunn for Regional transportplan. Det er behov for å utbedre en del strekninger på fylkesveinettet for å ivareta både trafikksikkerhet og klima/klimatilpasning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er spesielt viktig å ivareta når det skal tilrettelegges for økt andel syklister og gående.

### **Kamp om arealene**

Det er kamp om arealer, særlig i byene. Arealutviklingen er en av de viktigste faktorene som vil påvirke fremtidens transportbehov og transportløsninger. Befolkningsvekst, utbyggingspress og byspredning påvirker transportbehovet og muligheten for å kunne tilby en mer biluavhengig mobilitet. Et sterkere hensyn til jordvern har blitt en styrende faktor for arealutviklingen. Utbygging av ny infrastruktur for vei og jernbane utfordrer hensynet til jordvern, naturressurser og kulturminner. Det er stort behov for å samordne areal- og transportplanleggingen for å ivareta alle viktige samfunnshensyn.

Arealutviklingen er en av de viktigste faktorene som vil påvirke fremtidens transportbehov og transportløsninger. Vestfold vedtok allerede i 2013 sin første Regionale plan for bærekraft og arealpolitikk (RPBA), der transport er behandlet som eget tema. Parallelt med denne regionale transportplanen, pågår det en prosess for å vedta en revidering av RPBA. Det er stor forskjell på *å kunne bruke bil* og *å måtte bruke bil* for å komme deg dit du skal. Arealbruken legger premissene for fremtidens transportbehov. I den regionale planen for en bærekraftig arealpolitikk er det fastlagt prinsipper som skal sikre at arealbruken bygger opp under dagens transportsystem, og at det ikke etableres virksomheter som fører til en større avhengighet av biltransport. Fortetting i eksisterende byer og tettsteder vil øke muligheten for å bruke kollektivtrafikk, gange og sykkel som alternativer til privatbil.

### **Folkehelse**

Den regionale planen for folkehelse skal fremme helse og trivsel for alle, og bidra til å utjevne sosiale helseforskjeller. Transportsystemet legger premisser for tilgangen til arbeid, fritidsaktiviteter og helsetjenester. Et transportsystem basert bare på bruk av bil vil gjøre det vanskelig å delta i samfunnet store befolkningsgrupper.

Utformingen av transportsystemet kan bidra til å gjøre det enklere å etablere sunne vaner med fysisk aktivitet i hverdagen. Transport er ikke et mål i seg selv, men målet om at flere skal gå og sykle er det på grunn av helseeffekten. Dette er transportmåter som i stor grad er uavhengig av økonomi og alder, og dermed har en utjevne sosial effekt. Flere gående og syklende i byene bidrar til levende og trygge bymiljøer.

## **1.1.3 Ressurser til å utvikle transportsystemet**

De økonomiske midlene til å utvikle transportsystemet er begrenset. Dette gjelder både til å bygge ut nye veiforbindelser, utbedre eksisterende veier og flaskehalser, samt tiltak som skal fremme trafikksikkerhet, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Vestfold er i en relativt gunstig situasjon siden firefelts E18 er på plass, og de fleste fylkesveier må anses å ha en god

asfaltstandard sammenliknet med andre fylker. Statlige, fylkeskommunale og kommunale midler strekker likevel ikke til for å møte morgendagens behov for effektiv, miljøvennlig og sikker transport. De fleste større investeringer lar seg ikke løse uten innføring av bompenger.

For byområdene peker Nasjonal transportplan på etablering av bypakker som et virkemiddel for å utvikle infrastrukturen for bil, buss, sykkel og gange for å møte fremtidig transportbehov. En bypakke innebærer innføring av bomring for å finansiere ulike transporttiltak. De ni største byområdene har blitt invitert til å inngå byvekstavtaler med staten, noe som utløser betydelige statlige midler til gjennomføring av bypakkene. For å få en byvekstavnale med staten, må byene forplikte seg på å jobbe mot nullvekst i personbiltrafikken. Arealbruk som bygger opp om et redusert transportbehov og mer miljøvennlig mobilitet er vektlagt i byvekstavtalene.

Vestfoldbyene er foreløpig ikke inkludert i ordningen med byvekstavtaler, men har sammen med andre mellomstore byområder etablert et nettverk for å jobbe for å komme inn under ordningen i NTP 2022-2033. I Vestfold er det Tønsberg, Larvik og Sandefjord som kan være aktuelle for en byvekstavnale med staten. Det er et mål for Vestfold å forhandle med staten om en byvekstavnale for vestfoldbyene, da dette vil utløse betydelige statlige midler.

En hovedutfordring er hvordan fylkeskommunen sammen med kommunene kan bidra til en endring i reisemiddelfordeling, noe man er avhengig av for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområdene. Dersom fylkeskommunen skal få økonomisk handlingsrom for å gjennomføre nødvendige infrastrukturtiltak i form av kollektivfelt, utvikling av sykkelveinettet og bedre tilrettelegging for gående, er det behov for å etablere bypakker som innebærer bompenger.

En analyse som Urbanet Analyse har gjort for Tønsberg og Larvik viser at bompenger, parkeringsrestriksjoner og -avgifter, samt økt fremkommelighet for bussene er de mest kostnadseffektive tiltakene som er nødvendig for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i byområdene. Siden kommunen og fylkeskommunen vil ha begrensede midler, blir konsekvensene av at det ikke etableres bypakker en manglende finansiering av ønskede transport- og miljøtiltak.

## **1.2 Overordnede mål og føringer**

Her beskrives de overordnede rammene for den regionale transportpolitikken.

### **1.2.1 Nasjonale føringer**

Regjeringen utarbeider hvert fjerde år nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging. De nasjonale forventningene som gjelder nå, ble vedtatt i 2019. Retningslinjene skal bedre sammenhengen mellom statlig, regional og kommunal planlegging. Prioriterte hovedområder i de nasjonale forventningene er gode og effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder.

De tre hovedutfordringene som er definert i denne planen samsvarer godt med

intensjonene i de statlige føringene og forventningene som blant annet er å bidra til bærekraftig utvikling og attraktive byer og tettsteder.

### Bærekraftig arealpolitikk

For å skape bærekraftig utvikling må samfunnet arbeide med klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Begrepet inneholder de tre dimensjonene: miljømessig bærekraft, økonomisk bærekraft og sosial bærekraft.

Det er sammenhengen mellom disse som er avgjørende for om noe er bærekraftig. Høsten 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030. Av de 17 bærekraftmålene er flere relevante for planen.

I Vestfold er bærekraftig areal- og transportpolitikk knyttet til konsentrasjon av utbyggingen rundt knutepunkt og hovedtraséer for kollektivtrafikken. Dette innebærer å intensivere innsatsen på byene og tettstedene, og tilrettelegge bedre for kollektivtransport, sykkel og gange. Ved å samordne arealbruk og transport kan vi sikre god ressursutnyttelse, begrense klimagassutslipp og ta vare på viktige kultur- og naturverdier. Et universelt utformet kollektiv- og gangsystem vil sikre at flere grupper kan delta aktivt i hverdagen.



GODE OG EFFEKTIVE  
PLANPROSESSER



BÆREKRAFTIG AREAL-  
OG SAMFUNNSUTVIKLING



ATTRAKTIVE OG  
KLIMAVENNLIGE BY- OG  
TETTSTEDSOMRÅDER

Figur 1: De tre elementene i en bærekraftig arealpolitikk forankret i den regionale planen for bærekraftig arealpolitikk.

### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)

De statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (SPR-BATP) ble vedtatt i 2014. Hensikten med retningslinjene er både å oppnå samordning av boligbyggingen, arealbruken og transportplanleggingen, og å bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, staten og utbyggere for å sikre en god by- og stedsutvikling.

Statlige planretningslinjer skal legges til grunn for den kommunale planleggingen. Gjennom regionale planer kan den nasjonale politikken tilpasses lokale forhold og behov. Med utgangspunkt i de utfordringer og muligheter Vestfold har, er den regionale transportplanen en konkretisering og spissing av den nasjonale politikken som er angitt i SPR-BATP og nasjonale forventninger.

### Nasjonal transportplan 2018 – 2029

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

- Bedre fremkommelighet 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). Fylkestinget har vedtatt at nullvekstmålet for personbiltrafikken også skal gjelde for Vestfold (resultatmål i budsjett 2018 og økonomiplan 2018-2021).

## 1.2.2 Mål for transport i Vestfold

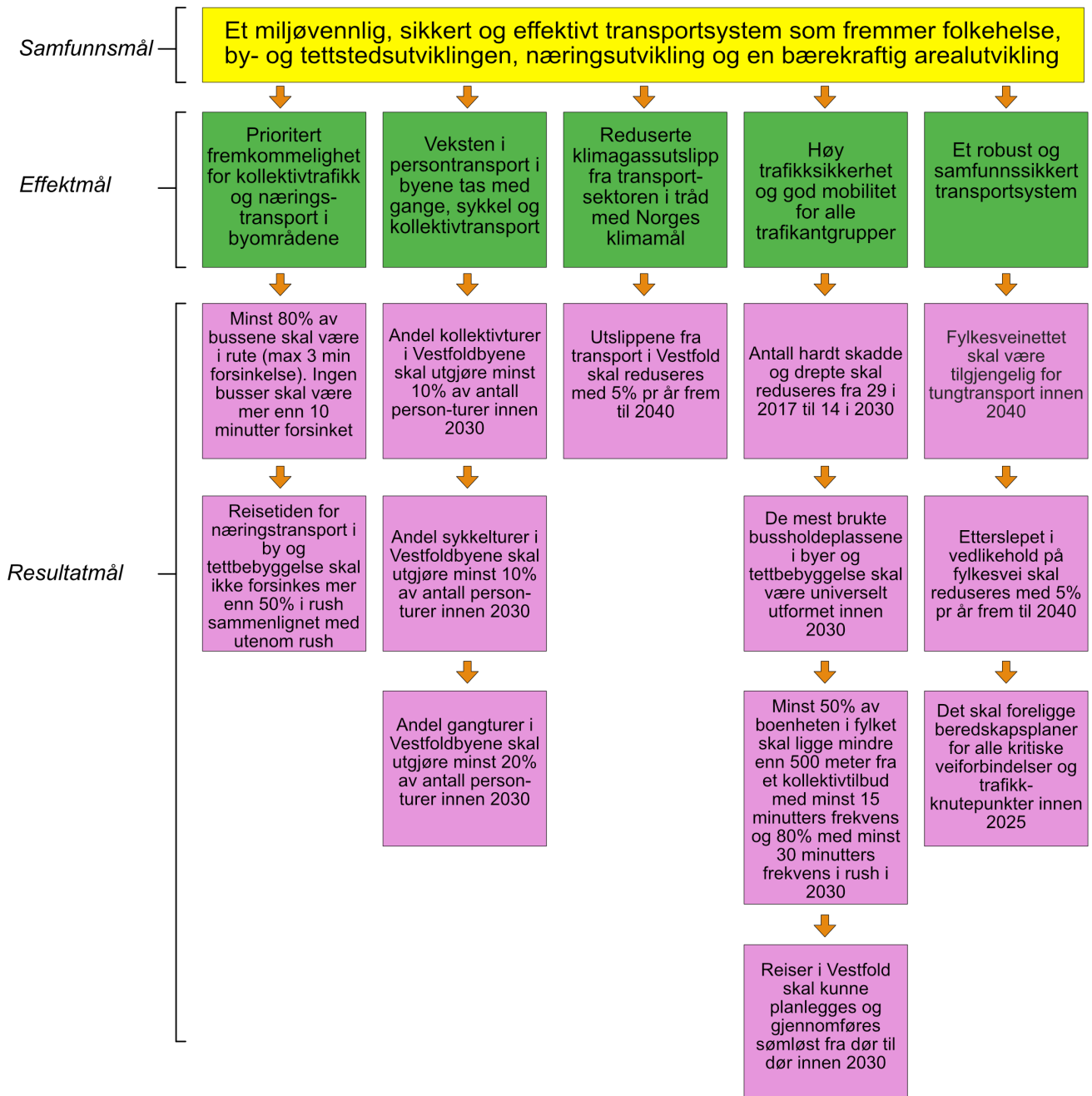
Målene for Regional transportplan er definert i tre nivåer:

1. Samfunnsmålet kan sammenliknes med en visjon som ivaretar de definerte samfunnsmålene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).
2. Effektmålene gir uttrykk for hvilken effekt som ønskes å oppnå gjennom de strategier og tiltak transportplanen definerer.
3. Resultatmålene er konkrete og målbare. De viser hvilke konkrete resultater som ønskes oppnådd innenfor de ulike effektområdene.

Formuleringen av samfunnsmålet for transportplanen er justert noe sammenliknet med det som er definert i gjeldene RPBA. Dette er for å presisere et bredere samfunnsperspektiv med at utviklingen av transportsystemet skal bygge opp om en ønsket by-, tettsteds og næringsutvikling.

Samfunnsmålet for den regionale planen for transportsystemet i Vestfold er:

**Et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling**



Figur 2: Målstrukturen i den regionale transportplanen.

## **2      **Anbefalinger****

## 2.1 Innledning

Det vil være ulike transport- og mobilitetsløsninger som bidrar til å nå målene i transportplanen avhengig av om man ser på byområdene, mellom byer og tettsteder, eller inn og ut av fylket. Anbefalingene knyttet til utviklingen av transportsystemet og mobiliteten i fylket er derfor sortert tematisk med dette som utgangspunkt. Økonomi og finansieringskilder er rammebetingelser for hvilket handlingsrom fylkeskommunen - sammen med kommuner og staten - har for å finansiere tiltakene som er nødvendig for måloppnåelsen, og er derfor et viktig tema for planen.

## 2.2 Transport i by

Byområdene har fått spesielt stor oppmerksomhet i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk og i transportplanen. Gjennom en målrettet areal- og transportplanlegging vil man i byene kunne oppnå en mer miljøvennlig transport og mobilitet, og et mer attraktivt og levende bymiljø.

Transporttilbudet og transportomfanget påvirker både hvordan folk kommer seg til byen, og hvordan det oppleves å orientere seg og oppholde seg der. Mange opplever det positivt å kunne bruke bilen når de trenger det, men ønsker å bevege seg i et mest mulig bilfritt område når bilen er parkert. Mye biltrafikk i sentrum av byene påvirker gående og syklende negativt i form av støy, forurensning, fremkommelighetsproblemer og opplevd utrygghet.

Det er både nasjonalt og regionalt vedtatt et nullvekstmål som sier at veksten i persontransporten i byområdene som kommer som følge av befolkningsutviklingen skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Etablering av nye arbeidsplasser og boliger i sentrum og nært knyttet opp mot kollektivknutepunkt, vil være en forutsetning for å kunne nå nullvekstmålet. Mindre biltrafikk og flere folk i sentrum vil bidra til økt byliv og danne grunnlag for handel, kafeer, restauranter, kultur- og servicetilbud.

Kollektivtilbudet har forskjellige utfordringer i byene i Vestfold. Det vil være ulike tiltak som bør prioriteres i de forskjellige byområdene. Økt frekvens, redusert reisetid, forenkling av tilbudet og bedre framkommelighet er tiltak som generelt sett vil bidra til at flere reiser kollektivt. Takst- og billettsamarbeid mellom buss og tog er også et tiltak som vil gjøre det mer attraktivt for mange å reise kollektivt framfor å benytte egen bil.

Gange eller sykling inngår vanligvis i en kollektivreise. Det er derfor viktig at gangveier, sykkelveier og snarveier er trygge, enkle og behagelig å bruke på hele året. God standard og god helårsdrift er avgjørende for å få til dette. Universell utforming og «hel reisevei» er grunnleggende prinsipper ved utviklingen av kollektivtilbudet og utformingen av anlegg for gange.

Følgende prinsipper gjelder for utvikling av kollektivtilbudet i byområder:

- Kollektivtilbudet prioriteres der potensialet for overgang fra bil til buss er størst
- Tilbudet skal være enkelt å forstå
- Linjene skal gå mest mulig direkte
- Bussrutene må korrespondere med jernbanen



Knutepunktene bør utformes slik at overgangen mellom kollektivtransportmidler blir så smidig som mulig. Hvis omstigningen oppleves som tungvint og tidskrevende, vil dette kunne føre til at flere heller velger bilen. Det er særlig bytte mellom buss og tog som bør vektlegges. Sikker sykkelparkering på stasjoner og knutepunkt for buss er vesentlig for at flere kan bruke sykkel i kombinasjon med en kollektivreise. Låsbare sykkelparkeringshus med tilstrekkelig kapasitet bør etableres tilknyttet stasjoner og større kollektivknutepunkt for buss. Fortetting rundt stasjonene bidrar til å bygge opp om et togmarked, og øke andelen som kan gå og sykle. Parkeringshus på stasjonsområdet i byene bør vurderes fremfor store arealer til flateparkering, da dette er arealer som er attraktive for byutvikling. I Vestfold er den fremtidige stasjonen på Skoppum utpekt for tilrettelegging av en større pendlerparkering.

Lokalisering med rett virksomhet på rett sted betyr mye for transportmiddelvalg og trafikkgenerering. Sentrum av byer og tettsteder har er best tilgjengelig med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Virksomheter med personintensive arbeidsplasser og mange besøkende bør derfor plasseres i sentrumsområdet, eventuelt knyttet opp mot større knutepunkt for kollektivtrafikken. Bilbaserte virksomheter med få ansatte og besøkende bør lokaliseres nær hovedvei.

I reguleringsplaner for større utbyggingsprosjekter og relokalisering av offentlige virksomheter, bør det utarbeides mobilitetsplaner som beskriver hvordan de som jobber og besøker virksomheten kan transportere seg dit. Mobilitetsplanene skal analysere mulige tiltak som kan minske bilavhengighet, og sannsynliggjøre en fremtidig reisemiddelfordeling. Kravet om mobilitetsplaner kan forankres i kommuneplanens arealdel.

Et sammenhengende sykkelnett og sikker sykkelparkering har erfaringsmessig stor betydning for å få flere over på sykkel. I dag har de fleste byene etablert sykkelveier langs hovedtrafikkårer for bil, men det mangler ofte et sykkelnett i sentrum som kobler seg opp mot disse. Manglende lenker og dårlig tilrettelagte systemskifter mellom ulike typer sykkelanlegg preger bildet. I det videre arbeidet for bedre sykkeltilrettelegging, må det jobbes mer systematisk med å få til et sammenhengende rutenett for sykkel i byområdene.

God drift og vedlikehold er spesielt viktig for de myke trafikantene. Dersom de skal være attraktivt å sykle og gå hele året, må dette følges opp med god drift og vedlikehold av infrastrukturen rettet mot disse trafikantgruppene. Mange gang- og sykkelveier som ble etablert på 70-tallet eller senere, er i dårlig forfatning og trenger nytt dekke. Utbedring av dekke på eksisterende gang- og sykkelanlegg oppleves ofte som et nytt og attraktivt tilbud for brukerne. Bedret vinterdrift er også avgjørende for å sikre universell utforming. Felles standarder for drift og vedlikehold uavhengig av veieier er derfor et viktig mål. Her bør stat, fylkeskommune og kommuner inngå et forpliktende samarbeid, for å sikre at standarden for vedlikehold er lik uavhengig av hvem som er veieier.

Parkeringsregulering hører til de virkemidlene kommunen har råderett over. Ulik parkeringspolitikk mellom kommuner kan innebære konkurransevridning mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over kan stimulere til lokalisering i sentrum og ved kollektivknutepunkt der kollektivtilbudet er godt. I sentrumsområder vil parkeringshus begrense behovet for arealer til flate- og gateparkering. Dersom parkeringstilbudet, da helst i parkeringshus, legges i randsonen av sentrum, kan gatearealer i sentrumskjernen frigjøres til å legge bedre til rette for sykkel og gange. Nivået på parkeringsavgiftene vil påvirke nivået på biltrafikk i sentrum, og ikke minst letetrafikken

etter billigste parkeringsmulighet. Handelsstanden har behov for god sirkulasjon på parkeringsplassene, slik at de som trenger å bruke bil har god tilgang på ledig parkeringsplass. Dette er noe som bør gjenspeiles i parkeringstilbudet og nivået på parkeringsavgiftene. For å etterstrebe målet om nullvekst i personbiltrafikken, bør det utarbeides parkeringsstrategier for alle byområdene i Vestfold.

Fremkommelighet på vei- og gatenettet, og mulighetene for levering og henting av varer uten å være til hinder for annen trafikk, er til tider en stor utfordring for næringstransporten. Det er vanskelig å skille næringstransporten, spesielt lettere varebiler, fra privatbiler i veisystemet. Det kan derfor være utfordrende å gi prioritet til næringstransporten i byområdene. Den enkleste måten å sikre fremkommelighet for næringstransport er å redusere antall biler i rushtiden.

#### Regional transportplan anbefaler at:

- Det må legges bedre til rette for sykling og gåing til og gjennom sentrumsområdene. Syklister og gående bør i størst mulig grad separeres på egne anlegg. Det må etableres flere sikre sykkelparkeringsplasser i sentrumsområdene. Det bør utarbeides gatebruksplaner for sentrumsområdene der hensynet til kollektivtrafikk, gående, syklister og næringstransport prioriteres.
- I Tønsbergområdet og i Larvik bør det etableres bypakker som gir finansieringsgrunnlag for å gjennomføre ønskede vei-, kollektiv-, gange- og sykkeltiltak som bygger opp om nullvekstmålet for personbiltrafikk.
- Fremkommeligheten for kollektivtrafikken må bedres, om nødvendig på bekostning av kapasitet og fremkommelighet for biltrafikken. Kollektivtilbudet forbedres der potensialet for overgang fra bil til buss er størst.
- Det må tilstrebes universell utforming av gater og møteplasser i sentrumsområder, samt på forbindelser til og fra viktige holdeplasser, kollektivknutepunkt og andre målpunkter i byene. God drift hele året må tilstrebes gjennom samarbeid mellom veieiere.
- Parkeringstilbudet for bil bør være i randsonen til sentrum og avgiftsbelegges for å skape god sirkulasjon på plassene. Behovet for parkering i sentrum av byene prioriteres i parkeringshus fremfor flateparkering og gateparkering. Det bør utarbeides parkeringsstrategier for alle byområdene i Vestfold i tråd med føringene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk og Regional transportplan.
- Det bør legges godt til rette for pendling med tog mellom Vestfoldbyene, mot Oslo-området og mot Grenland. Pendlerparkering i byområdene bør fortrinnsvis etableres i parkeringshus fremfor flateparkering. Sentral stasjonslokalisering tilstrebes for å tilrettelegge for at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt til og fra stasjonene.
- Det bør tas i bruk intelligente trafikksystemer (ITS-systemer) og iverksettes tilpassede, restriktive tiltak for å regulere personbiltrafikken.
- Utarbeidelse av mobilitetsplaner for etablering av større besøks- og arbeidsintensive virksomheter og relokalisering av offentlige virksomheter bør settes som et krav i kommuneplanene.

## 2.3 Transport mellom og utenfor byer og tettsteder

Vestfold er et lite fylke arealmessig og byene langs kysten ligger som perler på en snor. Etter gjennomførte og pågående kommunesammenslåinger består Vestfold av 6 kommuner der alle inneholder en by med omland og tettsteder. Sammenslåingen av kommuner vil føre til endrede reisemønstre og behov når administrasjon og tjenester samlokaliseres. Det vil være behov for å etablere en mer effektiv kollektivbetjening inn mot de nye kommunesentrene.

God kommunikasjon mellom byene og de ulike tettstedene er grunnleggende for at Vestfold kan fungere som ett bo- og arbeidsmarked. Mellom byer og tettsteder vil det først og fremst være kollektivtilbudet som gir en mer biluavhengig mobilitet. I tynt befolkede områder vil bilen fortsatt være det viktigste transportmiddelet.

Pendlingen mellom Vestfoldbyene foregår i dag i hovedsak med bil. Det er et press på lokalisering av næringsvirksomhet og annen service langs hovedveiene, og særlig langs E18. E18 fungerer både som gjennomfartsåre og lokalvei i Vestfold. Veien er en effektiv forbindelse nord-sør i fylket og forbinder byene og de regionale næringsområdene med hverandre. En lokalisering av virksomheter langs E18 og andre overordnede hovedveier, vil være en ekstra drivkraft for bilbruken og vil gi et transportsystem med liten valgmulighet mellom transportmidler.

Forbindelsene til Sandefjord lufthavn Torp og Larvik havn er riksveiforbindelser som staten har ansvaret for. Til Torp er det behov for en utbedret veiforbindelse som sikrer effektiv betjening av flyplassen. Eksisterende forbindelse til Fokserød er svært belastet i krysset på E18, noe som fører til tilbakeblokkering og uforutsigbar fremkommelighet for flyplasstrafikken. Til Larvik havn er forbindelsen god, med unntak av fremkommeligheten i Øyakrysset. Denne vil bli bedret hvis det etableres en ny bru over Lågen.

For mange er toget viktig som transportmiddel mellom byer og tettsteder i Vestfold. Tilrettelegging av pendlerparkering og sikker sykkelparkering ved stasjonen er viktig for de som vil bruke bil eller sykkel til stasjonene. God korrespondanse med buss er en forutsetning for at hele reisen kan foretas kollektivt.

Gange eller sykling inngår vanligvis i en kollektivreise. Gangveier, sykkelveier og snarveier må være trygge, enkle og attraktive å bruke på hele året. God standard og god helårsdrift er da avgjørende. Universell utforming og «hel reisevei» er grunnleggende prinsipper ved utviklingen av kollektivtilbudet og utformingen av anlegg for gange.

Det er behov for mer effektive og trafikksikre forbindelser i indre del av Vestfold. Det er behov for å utbedre og legge om fylkesvei 305 Kodalveien på deler av strekningen mellom Andebu og E18. I kommunedelplanen fra 2019 anbefalte Statens vegvesen at fylkesveien ble lagt om slik at den koblet seg til E18 ved Fokserød, og ikke ved Haukerød som i dag.

Det er også behov for oppgradering av fylkesvei 306 mellom Revetal og E18/Skoppum. Veien forventes å få økt bruk når den nye stasjonen på Vestfoldbanen ved Skoppum åpner for trafikk i 2024. Det er behov for å forbinde den nye stasjonen bedre mot Campus Vestfold på Bakkenteigen.

Vestfold bør jobbe for å forebygge trafikkulykker på spesielt tre områder: utforkjøringsulykker, møteulykker og uhell med myke trafikanter. Mange ulykker skyldes

uheldig utforming av vei- og trafikkmiljø. Nye anlegg bør utvikles på en slik måte at dette unngås, og gamle anlegg bør utbedres. Dette gjelder blant annet å skille biler fra myke trafikanter og syklistene fra gående, etablere midt- og siderekker på enkelte strekninger og reduserte fartsgrenser. I tillegg til fysisk tilrettelegging, bør fortsatt kontrollvirksomhet og styrking av god trafikkultur gjennom holdningsskapende arbeid og informasjonstiltak prioriteres. Fylkesveinettet blir også brukt som skolevei av mange barn i Vestfold. Veiene bør være tilrettelagt for de barna som går eller sykler. Mange hendelser kan forebygges ved hjelp av opplæring og modning blant elevene og medtrafikanter.

Prioriteringene i fylkesveiplanen er basert på de fylkeskommunale og statlige bevilgningene. Det gir begrensninger i forhold til behov og målsettinger om utvikling, drift og vedlikehold av veinettet. Prioriteringene må tilpasses tilgjengelige ressurser, og vil måtte revurderes når Vestfold og Telemark slås sammen i 2020.

#### Regional transportplan anbefaler at:

- Det bør etableres en ny internveiforbindelse og forbindelse til ny stasjon på Skoppum fra Campus Vestfold. Forbindelsen er viktig for å sikre tilgjengelighet for studenter, ansatte og næringsdrivende i området. Universitetet er en regional funksjon og arealene rundt er utpekt som regionalt viktige for næringsutvikling.
- Staten har ansvaret for E18 og veiforbindelsene til Sandefjord lufthavn Torp og Larvik havn. Det bør etableres en forbedret veiforbindelse fra E18 til Sandefjord lufthavn Torp for å sikre fremkommeligheten til og fra flyplassen. Det er behov for en ny bru over Lågen i Larvik for å avlaste Øyakrysset for å bedre tilgjengeligheten til Larvik havn. Veiforbindelsene er nødvendige for å sikre funksjonene flyplass og havn som er av regional betydning både som transportfunksjoner og som motorer i næringsutviklingen i fylket.
- Arealbruken rundt og i tilknytning til kryssene på E18 bør tilpasses kapasiteten i veinettet slik at det ikke oppstår tilbakeblokkering ut på stamveien.
- Togstasjonen må tilrettelegges for en tilpasset pendlerparkering og sikker sykkelparkering. God korrespondanse med buss til og fra stasjonene må tilstrebes.
- Togtilbudet på Vestfoldbanen må utvikles med sikte på å ta lokaltrafikk mellom stasjonene i fylket og pendlertrafikken mot Grenland og Oslo.
- Det bør legges til rette for ekspressbusser i form av holdeplasser og pendlerparkering.

## 2.4 Transport inn og ut av fylket

Vestfold er et lite fylke med korte avstander mellom byene, og gode forbindelser ut av fylket. Det gir næringslivet en transportmessig konkurransefordel. Transporten inn og ut av fylket foregår med bil, tog, ferje, lokalbuss, ekspressbuss og fly. Transport med bil utgjør den største delen av transportvolumet.

Hovedforbindelsene med bil er E18 nordover mot Drammen og sørover mot Grenland, fylkesvei 40 mot Kongsberg, fylkesvei 32 vestover mot Skien og fylkesvei 35 mot Hokksund. Vestfold er helt avhengig av en fungerende E18 for å sikre transport nord- og sørover med

bil. E18 er av avgjørende betydning både for regional trafikk, og for lokaltrafikken mellom Vestfoldbyene.

Vestfold har tre fergeforbindelser som forbinder fylket med Østfold, Sverige og Danmark. Fergeforbindelsen Horten-Moss er Norges mest trafikkerte fergeforbindelse, og er en del av riksveinettet. Sandefjord-Strømstad betjenes av to fergeselskaper med til sammen fem avganger per dag. Forbindelsen Larvik-Hirtshals betjenes av ett fergeselskap med to avganger per dag. I tillegg er det fergeforbindelser fra Langesund til Hirtshals og Stavanger med en daglig avgang hver.

Lokaliseringen av mange av havnene i Vestfold gjør arealene rundt havnene attraktive både for næringsutvikling og byutvikling. Det er behov for å sikre arealer til fortsatt havnedrift og lager- og manøvreringsarealer på land for å ivareta dagens og fremtidens behov. Det er særlig behov for å sikre arealer rundt Larvik havn, som har en regional funksjon som logistikknutepunkt. Etablering av nye havner vil føre til store konflikter med annen arealbruk i kystsonen, men kan være en langsiktig strategi dersom det blir knapphet på havnearealer. Med endringene i havnenes rolle og funksjon i transportsystemet som følge av byutvikling, transformasjon og endringer i transportsystemet er det behov for å samordne havnenes rolle og tilbud i transportsystemet bedre. Det bør også arbeides for å redusere utslippet fra skipstrafikken gjennom tiltak for landsstrøm og mer miljøvennlige ferger.

Effektive og sikre forbindelser til havnene er en vesentlig forutsetning for at de skal fungere godt som logistikknutepunkt. Kjøproblemer og blandet trafikk skaper uforutsigbarhet for næringstrafikken til og fra havnene. Riksvei 40 fra Bommestad til Larvik havn har kapasitetsproblemer i Øyakrysset nord for havna hvor lokaltrafikken øst-vest skaper utfordringer morgen og ettermiddag. En ny bru over Lågen nord for eksisterende bru vil avhjelpe situasjonen. Det er også behov for å vurdere endrede rutetider for ferjene til/fra Larvik havn slik at de ikke belaster veinettet i rushtiden. Havna har tidligere hatt tilknytning til jernbane, og mulighetene for jernbanetilknytning vektlegges i forbindelse med planleggingen av Vestfoldbanen.

Godstransport på vei øker og skaper store utfordringer for fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold ble vedtatt i juni 2015, og har til hensikt å samle regionens krefter for å gjøre godstransporten i de to fylkene mer miljøvennlig og fremtidsrettet. Planen skal bidra til at mer godstransport av varer gjennom fylket flyttes over fra vei til sjø og bane, utnyttelsen av infrastrukturinvesteringer bedres, regionens konkurransekraft styrkes, mulighetene for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene utredes og at klimautslipp fra tungtransport på vei reduseres. Mer gods på sjø og jernbane krever bedre jernbaneinfrastruktur til havnene og omlastingsarealer nær havnene. Godstransport konkurrerer med persontrafikken om kapasitet på vei- og banenettet. God infrastruktur øker muligheten for at gods til/fra andre deler av landet kan transporteres via Grenland/Larvik til blant annet Hirtshals og andre havner i det eksisterende rutenettet. Større godsmengder øker sannsynligheten for ruter til nye destinasjoner, som f.eks. Gøteborg. Det vil gi nye muligheter for næringslivet i Vestfold.

Hovedmålet i den regionale planen for intermodal godstransport er at Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.

Strategiene som er utpekt i den regionale planen for intermodal godstransport er:

1. *Telemark og Vestfold skal arbeide aktivt for å fremme Jyllandskorridoren som en nasjonal hovedåre for transport av gods.*
2. *Fylkene skal sammen arbeide for at vilkår for transport av gods på Vestfoldbanen/ Bratsbergbanen/Sørlandsbanen blir gode. Vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.*
3. *Regionen skal være en pådriver i utvikling av mer klimanøytrale drivstoff til transport av gods, og gå foran i valg av slike løsninger der fylkeskommunen selv har mulighet for å påvirke.*
4. *Larvik havn og Grenland havn skal samarbeide for å gjøre regionen mer attraktiv for transport av gods og tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomhet.*
5. *Telemark og Vestfold skal i et langsiktig perspektiv sikre hensiktsmessige arealer og infrastruktur for havner og logistikkbasert virksomhet som styrker regionen som helhet.*
6. *Samfunnets behov for effektiv, trygg og miljøvennlig godstransport må vektlegges i arbeidet med fremtidige bypakker/bymiljøavtaler.*

På sikt forventes det at ny godsterminal på Kopstad blir en del av den overordnede terminalstrukturen på Østlandet. Det er flere godsterminaler i Vestfold og Telemark. I Vestfold er det kun terminal i Larvik per i dag, men det er planer for en ny terminal ved Kopstad som vil kunne ha stor betydning for fremtidig godsdistribusjon. Tilfredsstillende veiforbindelse til E18 er kritisk for en realisering av planene. Det er behov for å avklare samarbeid om finansiering for å få til tilfredsstillende løsninger. Avklaring av planer og finansiering av tilfredsstillende veiløsninger prioriteres i Regional transportplan.

Videre utbygging av InterCity Vestfoldbanen er viktig både for trafikken internt i fylket og mot Grenland og Oslo. Med utbygging av Grenlandsbanen vil Vestfoldbanen og Sørlandsbanen få en effektiv sammenkobling, noe som vil bety en regionforstørring mot Agder. Bratsbergbanen viktig for godstransporten med tog. En utvikling av Bratsbergbanen vil kunne gi muligheter for å kjøre persontransport med lokaltog fra Notodden til Larvik.

Sandefjord lufthavn Torp ligger sentralt plassert på Østlandet, og har et variert tilbud av innen- og utenlandsreiser. Det er tre flyselskaper som står for hoveddelen av aktivitetene. Selv om flyplassen er i stadig vekst, er den relativt liten og dermed sårbar for endringer i rammevilkår, samt endrede prioriteter fra flyselskapene. Det må på sikt jobbes for å redusere klimagassutslippene fra flytrafikken, og fylkeskommunen ønsker å være en pådriver i å få fortgang i utvikling av ny og bærekraftig flytrafikk.

Det er begrensede muligheter for å reise kollektivt til flyplassen i dag. Det arbeides for tiden med å planlegge en ny stasjon i direkte forbindelse med terminalbygg. Et nytt terminal bygg, samt etablering av en ny tilførselsvei fra E 18 via Tassebekk vil skape god synergieffekt for flyplassen samt nåværende og fremtidige næringsområder i nærheten.

Ekspressbussene gir tilbud fra Vestfold til Oslo, Telemark og Sørlandet. På strekningen mellom Vestfold og sørlandsbyene er ekspressbusstilbudet særlig viktig. Ekspressbussene mottar ikke offentlig tilskudd, og ekspressbussnæringen sliter med inntektgrunnlaget. Flere ruter i Vestfold er lagt ned de siste årene. Tjøme, Horten, Åsgårdstrand og Revetal er tettsteder som har mistet sin direkteforbindelse til Oslo.

Regional transportplan anbefaler at:

- Vestfold fylkeskommune må jobbe aktivt inn mot sentrale etater og politikere for å sikre fremdriften på utbyggingen av IC Vestfoldbanen og sammenkoblingen med Sørlandsbanen. Dette vil skje i nært samarbeid med andre fylkeskommuner, samt gjennom Plattform Vestfold, Jernbaneforum sør og Østlandssamarbeidet.
- Ekspressbussnæringen må ivaretas med sikte på å sikre et godt busstilbud inn og ut av fylket som vil supplere togtilbudet.
- Larvik havns funksjon som regionalt logistikk- og trafikknutepunkt må sikres gjennom arealbruk og kapasitet i transportsystemet. Det arbeides for å få etablert en ny forbindelse over Lågen slik at Øyakrysset avlastes. Havna må sikres jernbanetilnknytning når InterCity bygges ut gjennom Larvik.
- Funksjonsfordelingen mellom havnene i Vestfold vurderes i forhold til lokalisering, arealer til mulige funksjoner, konflikter med annen arealbruk, samt tilknytning til transportsystemet. Det anbefales å lage en samlet vurdering av havnene i fylket, slik at havnefunksjonen regionalt sikres i overskuelig fremtid.
- Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold legges til grunn for videre planlegging med sikte på næringsutvikling og overføring av gods fra vei til båt og bane.
- Det må sikres en tilfredsstillende tilførselsvei fra E18 til ny godsterminal på Kopstad.
- Sandefjord lufthavn Torp sikres gode rammebetingelser for eksisterende drift og fremtidig utvidelse av virksomheten. Arealbruk og utvikling av transportsystemet i tilknytning til flyplassen må ses i sammenheng med planleggingen og utbyggingen av Vestfoldbanen, E18, tilhørende tilfartsveier og arealbruken rundt flyplassen. Det anbefales at det i samarbeid med kommunen lages en analyse av fremtidig transportsystem og arealbruk rundt flyplassen for å sikre fremtidig drift og utviklingsmuligheter.

## 2.5 Økonomi og finansiering

Økonomiske midler til utbygging, drift og vedlikehold av transportsystemet er en vedvarende utfordring for fylkeskommunen. Fylkeskommunen må basere seg på flere ulike finansieringskilder og jobber kontinuerlig med å skaffe ressurser, effektivisere og prioritere prosjekter innenfor samferdselssektoren.

Fylkeskommunens samfunnsoppdrag innen samferdsel innebærer blant annet å sørge for et tilfredsstillende kollektivtilbud, ivareta og drifte fylkesveinettet, være en pådriver for regional utvikling innen transport og infrastruktur og å øke trafiksikkerheten.

Fylkeskommunens økonomiske ressurser er i det alt vesentlige basert på skatteinntekter, rammetilskudd fra Staten og øremerkede overføringer og tilskudd fra Staten.

Fylkeskommunens vedtatte budsjett i 2019 innen samferdsel er:

- |                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| • Investeringer fylkesvei | 361 mill. kroner |
| • Drift og vedlikehold    | 271 mill. kroner |
| • Kollektivtrafikk        | 317 mill. kroner |

Skal nasjonale og lokale mål om miljø, endret reisemiddelfordeling, overføring av gods fra vei til bane/sjø og trafikkisikkerhet nås, må det endrede prioriteringer og større økonomiske ressurser innenfor samferdselssektoren til.

For reelt sett å øke de økonomiske fylkeskommunale rammene, må det på den ene siden settes strengere krav til staten, og på den andre siden avklare hvilke alternative finansieringskilder som er mulige og ønskelige å benytte. De største effektene vil oppnås gjennom etablering av bypakker, og gjennom å bli en del av systemet med byvekstavtaler. Det vil gi et finansieringsgrunnlag for de nødvendige endringene i infrastrukturen som må til for å nå målene i transportplanen.

Det er behov for å jobbe med flere strategier for å skaffe ressurser til utbygging, drift og vedlikehold av transportsystemet.

Regional transportplan anbefaler at:

- Fylkeskommunens styringsverktøy knyttet til veiutbygging videreutvikles med sikte på best mulig ressursutnyttelse.
- Fylkeskommunen bør ta en aktiv rolle i koordinering av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler til investering, drift og vedlikehold av transportsystemet.
- Sammenhengen mellom arealbruk, fortetting og transformasjon av eksisterende bebyggelse koordineres med eksisterende og fremtidig transportsystem. Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler brukes som virkemiddel for å koordinere arealbruk og utviklingen av transportsystemet.
- Tilskudds og støtteordninger brukes aktivt som kilde til finansiering av utbygging, drift og vedlikehold av transportsystemet.
- Der det ligger til rette for det, vurderes muligheten for spleiselag mellom fylkeskommunen, kommunene, Statens vegvesen og eventuelt private utbyggere.
- Det arbeides aktivt for å komme med i ordningen om byvekstavtaler. Fylkeskommunen engasjerer seg aktivt i nettverket av små og mellomstore byregioner som arbeider for å komme med i ordningen.
- Det arbeides faglig og politisk for å fremme prosjekter og tildeling av midler gjennom Nasjonal transportplan.
- Det skal arbeides aktivt med planlegging og gjennomføring av ny fastlandsforbindelse og gange, sykkel- og kollektivtiltak i bypakke for Tønsberg-regionen.
- Det arbeides videre med organisering og finansiering av en bypakke for Larvik by.
- Mulighetene og behovet for en bypakke i Sandefjord avklares med kommunen.



# **3 Strategier og retningslinjer**



## 3.1 Strategier og retningslinjer

Strategier og retningslinjer tar for seg hvordan transportsystemet skal utvikles for å knytte sammen den regionale strukturen og fungere internt byområdene. Videre tar de for seg utnytting av infrastrukturen, vekst i kollektivtransporten, trafiksikkerhet og utvikling av godstransportsystemet.

Føringene er prinsipielle og rettet mot de regionale målene. De omfatter ikke alle transporttema, men det som er viktigst for utvikling av regionen og den regionale strukturen. Statens, fylkenes og kommunenes samferdselsplaner og budsjetter er de viktigste arenaer for gjennomføring. Utredning av løsninger gjøres i transportfaglige prosesser, blant annet frem mot neste handlingsprogram for fylkesveinettet og Nasjonal transportplan.

### 3.1.1 Strategier

Følgende strategier skal sikre måloppnåelse for den regionale transportplanen:

#### Generelt for hele transportsystemet

- Det skal utvikles et helhetlig transportsystem for hele Vestfold som bygger opp om regional senterstruktur definert i RPBA. (Fylkeskommunen i samarbeid kommunen og de statlige transportetatene).
- Vestfold skal være en pådriver i å utvikle, teste og innføre smarte mobilitetsløsninger, herunder ny teknologi og energikilder som bidrar til reduserte utslipp. (Fylkeskommunen, Jernbanedirektoratet, næringslivet og undervisningsinstitusjoner).
- Ulike transportmidler med ulike egenskaper (gange, sykkel, tog, buss, båt og bil) skal supplere hverandre og bidra til et transportsystem som binder regionen sammen og mot tilliggende regioner. (Fylkeskommunen i samarbeid kommunene og de statlige transportetatene).
- Eksisterende og planlagt infrastruktur på vei og jernbane skal utnyttes på en effektiv måte slik at persontransportkapasiteten øker og arealinngrepene minimeres. (Fylkeskommunen i samarbeid kommunene og de statlige transportetatene).
- Bruk av tilpasset standard på gang- og sykkelveinettet skal ikke gå på bekostning av trafiksikkerhet og fremkommelighet. (Fylkeskommunen og Statens vegvesen).
- Driftsstandarden på gang- og sykkelveinettet koordineres mellom staten, fylkeskommunen og kommunene. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelnett skal sikre god fremkommelighet hele året. (Fylkeskommunen tar initiativ til et samarbeid).
- For å utvikle et fremtidsrettet og attraktivt kollektivtilbud vektlegges:
  - høy frekvens
  - god framkommelighet, konkurransedyktig reisetid
  - tilstrekkelig kapasitet
  - enkelhet i informasjon, billettsystem/betaling og omstigning (Fylkeskommunen i samarbeid med Vy og Jernbanedirektoratet).

- Lokalt kollektivtilbud styrkes der potensialet for overgang fra bil til buss er størst. Rutetraseer og rutetilbud optimaliseres for å ta de viktigste reisestrømmene til fra byer og tettsteder (Fylkeskommunen i samarbeid med kommunene).
- Knutepunkter for tog og buss tilrettelegges for enkel og effektiv overgang mellom transportmidler for å øke kollektivtransportens konkurransekraft. God korrespondanse ivaretas gjennom høy frekvens. Dette forutsetter samarbeid mellom ulike aktører om billetterings-, takst- og informasjonsløsninger (Fylkeskommunen, kommunene og Bane NOR).
- Det skal utvikles et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og bane for å avlaste veinettet og tettbygde områder for unødvendig tungtransport. (Fylkeskommunen, kommunene, havnene, Kystverket, Jernbanedirektoratet og næringslivet).
- Vestfoldbanen skal dimensjoneres for godstransport (Fylkeskommunen og Bane NOR).

### **Transport i by**

- Vei og gatenettet skal tilrettelegges for gang-, sykkel-, kollektiv- og næringstrafikk. Tilretteleggingen for disse transportgruppene skal prioriteres foran personbiltrafikken, herunder parkering. Målet er å redusere personbiltrafikken og øke bykvalitetene (Kommunene og fylkeskommunen).
- Prioritere fortetting med kvalitet i sentrum og ved InterCity-stasjonene som bygger opp om god byutvikling og en miljøvennlig mobilitet (kommunene).
- Stasjonene på Vestfoldbanen skal betjenes med lokal kollektivtransport. Sentral stasjonslokalisering knyttet opp mot knutepunkt for buss skal vektlegges (Bane NOR, kommunene og fylkeskommunen).
- Universell utforming skal være et gjennomgående formingsprinsipp i sentrumsområder og for kollektivtilbudet (kommunene, fylkeskommunen og Bane NOR).
- Utbygging av et sammenhengende sykkelveinett prioriteres i sentrumsområdene og langs innfartsårene mot sentrum av byene (fylkeskommunen og kommunene).
- Det skal skilles mellom arealer for gående og syklende i sentrumsområder (fylkeskommunen og kommunene).
- Tiltak som bidrar til at barn og unge kan gå og sykle til og fra skole skal prioriteres (fylkeskommunen og kommunene).

### **Transport mellom og utenfor byer og tettsteder**

- Lokal kollektivtrafikk mellom byer og tettsteder skal utvikles der potensialet for overgang fra bil er størst (fylkeskommunen).
- Drift og vedlikehold på fylkesveiene skal være tilstrekkelig til å sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet (fylkeskommunen).
- Det skal tilrettelegges for bruk av sykkel i forbindelse med turisme og reiseliv (næringslivet, fylkeskommunen, interesseorganisasjoner og kommunene)

### **Transport inn og ut av fylket**

- Sandefjord lufthavn Torp skal videreutvikles til å få en sterkere regional rolle, og sikres tilgjengelighet med vei, buss og jernbane. I videre utbygging av InterCity skal det sikres et togstopp på vestsiden av flyplassen (Sandefjord lufthavn Torp, Bane NOR, fylkeskommunen og kommunen).
- Det er fylkeskommunens mål igjennom sitt eierskap å redusere klimagassutslipp fra Sandefjord lufthavn Torp. Fylkeskommunen ønsker å være en pådriver for å få fortgang i utviklingen av ny og bærekraftig flytrafikk.
- Kontinuerlig planlegging og utbygging av Vestfoldbanen med dobbeltspor skal sikres. Utbyggingsrekkefølgen skal sikre en snarest mulig utvidelse av togtilbudet til to tog i timen mellom Oslo og Skien, og fire tog i timen til Tønsberg (Jernbanedirektoratet, Bane NOR, fylkeskommunen og kommunene).
- Arbeidsreiser med tog skal være forutsigbare. Morgen- og ettermiddagstilbudet må utvides slik at det blir attraktivt å pendle sørover til søndre del av Vestfold og Grenland med tog (Jernbanedirektoratet, Vy og fylkeskommunen).
- Utbyggingen videre sørover med Grenlandsbanen skal prioriteres så snart InterCity-utbyggingen av Vestfoldbanen er ferdigstilt i 2032 (Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet, fylkeskommunen og kommunene).
- Arealer avsatt til havneformål skal sikres slik at havnefunksjonen kan videreføres og videreutvikles. Det må tilrettelegges gode forbindelser til hovedveinettet fra havnene (Havnene, Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunene).
- Drift og vedlikehold på fylkesveiene skal være tilstrekkelig til å sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet (fylkeskommunen).
- Det skal legges til rette for ekspressbusser på E18 og andre gjennomfartsårer (Statens vegvesen og fylkeskommunen).

### **Økonomiske rammer**

- Det skal jobbes videre med å posisjonere Vestfold for å komme inn under ordningen med byvekstavtaler (fylkeskommunen og bykommunene).
- I byområdene skal det vurderes å etablere bypakker for å sikre finansiering av prosjekter og tiltak (kommunene og fylkeskommunen).
- Fylkeskommunens styringsverktøy knyttet til veiutbygging skal videreutvikles med sikte på best mulig ressursutnyttelse.
- Vestfold skal utnytte de offentlige finansieringsordningene som finnes (fylkeskommunen).
- Spleiselag mellom fylkeskommunen og kommunene vurderes for å få gjennomført prosjekter (fylkeskommunen og kommunene).

### 3.1.2 Retningslinjer

Hensikten med regionale planretningslinjer er å gi føringer for utvikling av transportsystemet, slik at regionens felles målsettinger nås. Planen skal også koordinere offentlig og privat innsats for å nå målene for samordnet areal- og transportutvikling i Vestfold. Tidsperspektivet for planen er fra planvedtak til 2040.

Retningslinjene er generelle og rettet mot regional måloppnåelse. Retningslinjene vil gi føringer for fylkeskommunale prioriteringer av investerings- og driftsmidler. Retningslinjene vil også bli førende for fylkeskommunens uttalelser til kommunenes arealplaner, og sikre en likebehandling. Samtidig er lokale forhold ulike, slik at det må kunne gjøres lokale tilpasninger. Fordi alle aktørene må bidra dersom utviklingen skal bli bærekraftig, må også lokale tilpasninger ses i forhold til felles regionale mål.

Regional transportplan skal legges til grunn for de nasjonale transportetatenes, fylkeskommunens og kommunenes transportprioriteringer i Vestfold.

#### 1. Utvikling av veinettet

Regional transportplan skal legges til grunn for utvikling av vei- og gatenettet. Tilrettelegging for gang, sykkel og kollektivtrafikk, samt fremkommelighet for næringstransport, skal prioriteres framfor personbiltrafikk i byområdene.

#### 2. Kollektivforbindelser skal styrkes

Lokalt kollektivtilbud styrkes der potensialet for overgang fra bil til buss er størst. Rutetraseer og rutetilbud skal optimaliseres for å ta de viktigste reisestrømmene til og fra byer og tettsteder.

#### 3. Sammenhengende, trygt og tydelig nett for sykkel

Det skal utvikles et attraktivt sykkelveinett i byområdene med sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, publikumsrettede funksjoner og andre viktige målpunkter i byområdene.

#### 4. Sammenhengende, trygt og tydelig nett for gående

Det skal utvikles et sammenhengende gangnett i byer og tettsteder med vekt på fremkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Ganglinjer inn mot kollektivknutepunkt og mye benyttede holdeplasser, skoler, publikumsbygg og i sentrumsområder skal prioriteres. Lokale stier og snarveier skal sikres i arealplaner.

#### 5. Transportløsninger og kollektivknutepunkt i byområder

Utvikling og drift av kollektivknutepunkt for buss og jernbane skal bidra til velfungerende byer og tettsteder, med vekt på gående, syklende og effektive overganger mellom transportmidler. For å sikre universell utforming av kollektivsystemet forventes det at funksjonshemmedes organisasjoner involveres i planleggingen.

## **6. Parkeringsstrategi**

Det forventes at kommunene utarbeider en parkeringsstrategi i tråd med føringer i Regional transportplan og Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

## **7. Gatebruksplaner**

Kommunene anbefales å utarbeide gatebruksplaner for sentrale byområder for å avveie forholdet mellom byutviklingen og tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk, og for å sikre løsninger for varelevering i byene.

## **8. Mobilitetsplaner for utbyggingsprosjekter og relokaliseringer**

I reguleringsplaner for større utbyggingsprosjekter, og ved relokalisering av offentlige virksomheter, anbefales det å utarbeides mobilitetsplaner som beskriver hvordan de som jobber og besøker virksomheten kan transportere seg dit. Mobilitetsplanene skal analysere mulige tiltak som kan minske bilavhengighet, og sannsynliggjøre en fremtidig reisemiddelfordeling. Kravet om mobilitetsplaner anbefales forankret i kommuneplanens arealdel.





# **4 Handlings- program**

## 4.1 Handlingsprogram

Handlingsprogrammet skal bidra til at målene i planen oppnås på en effektiv og ressursbesparende måte. Handlingsprogrammet skal også bidra til at de ulike strategiene, retningslinjene og tiltakene ses i sammenheng med hverandre, og på tvers av sektorer og aktører. Den regionale transportplanen er et virkemiddel for regional utvikling av bokvalitetene i Vestfold, næringsutvikling, teknologisk utvikling og innovasjon, samt utvikling av samarbeid på tvers av aktører og sektorer. Samarbeidet med næringslivet er særlig viktig for å sikre sammenhengen mellom transport og næringsutvikling. Planen skal bidra til nytenkning og utvikling i dialog med regionalt næringsliv.

Fylkeskommune skal være en pådriver i gjennomføring av handlingsprogrammet, men for å lykkes må alle parter bidra til at handlingsprogrammet gjennomføres.

Handlingsprogrammet er inndelt i prosjekter og tiltak som fylkeskommunen skal ta initiativ til og har ansvaret for, prosjekter og tiltak som andre aktører har ansvaret for og hvor fylkeskommunen bidrar, og oppgaver som ivaretas gjennom andre planprosesser og løpende saksbehandling. Hvilke tiltak som tas inn i handlingsprogrammet vil være avhengig av tilgjengelige ressurser og bemanning.

Handlingsprogrammet er et mandat for administrasjonen. Det utarbeides en detaljert oversikt over oppgaver og prioriteringer som vedtas politisk etter at planen er vedtatt av fylkestinget. Handlingsprogrammet rulleres årlig. Det utarbeides et eget handlingsprogram for universell utforming hvor alle de regionale planene ses i sammenheng.

Under følger forslag til tiltak for å følge opp transportplanen. Utarbeidelsen av parkeringsstrategi, trafikkplaner for kollektivtransporten, gåstrategi, varelevering i by og gatebruksplaner må ses i sammenheng. Fylkeskommunen vil ta initiativ til å samordne planarbeidet rundt transport og mobilitet i byområdene.

### 4.1.1 Planer og tiltak som fylkeskommunen skal initiere

Tiltak 15.1.1	Samhandling og nettverk
<b>Innhold</b>	Nettverk og samhandlingsarenaer er møteplasser for samarbeid og dialog. Fylkeskommunen vil følge opp Regional transportplan og RPBA på både nye og etablerte arenaene. Spesielt ønskes en tettere dialog med næringslivet. Følgende nettverksarenaer driftes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plannettverk Vestfold, videreutvikles som en kunnskapsarena og nettverksarena for planleggere. Arrangeres 4 ganger pr år.</li> <li>• Halvårlige møter med eiendomsutviklere (ny)</li> <li>• Halvårlige møter med plansjefene (nylig etablert)</li> <li>• Planforum videreføres som en tidlig avklaringsarena</li> <li>• Plattform Vestfold</li> <li>• Jernbaneforum sør</li> <li>• Det opprettes et nettverk for universell utforming</li> </ul>
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen

<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene, transportetatene, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, næringslivet
---------------------------	--

<b>Tiltak 15.1.2</b>	<b>Mobilitetsplaner</b>
<b>Innhold</b>	Utarbeidelse av veileder og gjennomføring av pilotprosjekter for mobilitetsplaner. Det utvikles veiledere for mobilitetsplaner for overordnede planer (kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner), reguleringsplaner og enkeltprosjekter.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene, private konsulenter og eiendomsutviklere

<b>Tiltak 15.1.3</b>	<b>Varelevering i by</b>
<b>Innhold</b>	Lage en oversikt over kunnskapsgrunnlag og aktuelle prinsipper for varelevering by, og vurdere aktuelle prinsipielle løsninger i Vestfoldbyene.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene og næringslivet

<b>Tiltak 15.1.4</b>	<b>Gåstrategier</b>
<b>Innhold</b>	Lage en oversikt over kunnskapsgrunnlag for utarbeidelse av lokale gåstrategier. Ta initiativ til at det utarbeides kommunale gåstrategier basert på den nasjonale gåstrategien. Strategiene bør omfatte både byområdene, tettsteder, gående i forbindelse med arbeidsreiser, skole, fritid, reiseliv m.m.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene

<b>Tiltak 15.1.5</b>	<b>Sykelstrategi for Vestfold</b>
<b>Innhold</b>	Det utarbeides en sykkelstrategi for Vestfold basert på dagens sykkelstrategi for Vestfold fylkeskommune. Sykkelstrategien bør omfatte både byområdene, tettsteder, sykkel i forbindelse med arbeidsreiser, skole, fritid, reiseliv m.m.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Statens vegvesen, kommunene, næringslivet

<b>Tiltak 15.1.6</b>	<b>Bypakke Tønsbergregionen</b>
<b>Innhold</b>	Planlegge og gjennomføre Bypakke for Tønsberg-regionen med tiltak for gående, sykkel, kollektivtrafikk og ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene Færder og Tønsberg

<b>Tiltak 15.1.7</b>	<b>Trafikkplaner for kollektivtrafikken</b>
----------------------	---

<b>Innhold</b>	Utarbeide trafikkplaner for kollektivtrafikken for alle byområder i Vestfold
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene

<b>Tiltak 15.1.8</b>	<b>Nye mobilitetsløsninger</b>
<b>Innhold</b>	Utvikle, teste og innføre smarte mobilitetsløsninger basert på individuelle reisebehov innenfor feltene ny teknologi, Mobility as a service (Maas) og autonome kjøretøy.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Kommunene, transportetatene, private tjenestetilbydere, næringsliv og forskningsinstitusjoner

<b>Tiltak 15.1.9</b>	<b>Etablering av regionale sykkelruter</b>
<b>Innhold</b>	Utarbeide forslag til regionale sykkelruter koblet opp mot nasjonale og lokale sykkelruter, viktige friluftsområder og andre målpunkter i fylket.
<b>Ansvar</b>	Fylkeskommunen
<b>Samarbeidspartnere</b>	Reiselivsnæringen og interesserorganisasjoner

#### 4.1.2 Planer, prosjekter og tiltak hvor fylkeskommunen samarbeider med andre parter

<b>Tiltak 15.2.1</b>	<b>Gatebruksplaner</b>
<b>Innhold</b>	Bidra med ressurser til utarbeidelse av gatebruksplaner for bysentrene hvor gående, syklende og kollektivtrafikken prioriteres.
<b>Ansvar</b>	Kommunene
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen

<b>Tiltak 15.1.2</b>	<b>Parkeringsstrategier for byene</b>
<b>Innhold</b>	Bidra med ressurser til utarbeidelse av parkeringsstrategier i byene. Vurdering av aktuelle juridiske, planfaglige og økonomiske virkemidler. Utarbeidelse av kunnskaps- og analysegrunnlag og bidrag til pilotprosjekter med faglig kapasitet, kompetanse og økonomiske ressurser.
<b>Ansvar</b>	Kommunene
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen

<b>Tiltak 15.2.3</b>	<b>Ny teknologi</b>
<b>Innhold</b>	Bidra til kunnskapsgrunnlag, testing og pilotprosjekter innenfor feltene ny teknologi, sømløse reiser, Mobility as a service, intelligente trafikksystemer m.m.
<b>Ansvar</b>	Statens vegvesen, kommunene, private bedrifter og organisasjoner
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, private transporttilbydere m.fl.

<b>Tiltak 15.2.4</b>	<b>Byvekstavtale</b>
<b>Innhold</b>	Deltagelse i nettverket av byer som ønsker å komme med i byvekstavtalene og jobbe aktivt for å komme inn under ordningen i neste rullering av NTP.
<b>Ansvar</b>	Nettverket av små og mellomstore byregioner
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, kommunene og Bane NOR

<b>Tiltak 15.2.5</b>	<b>Mer effektiv bruk av kjøretøyer og infrastruktur</b>
<b>Innhold</b>	Bidra i pilotprosjekter for å utnytte ledig kapasitet i kjøretøyer og infrastruktur.
<b>Ansvar</b>	Private tilbydere av transporttjenester
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, transportetatene, kommunene

<b>Tiltak 15.2.6</b>	<b>Utvikling av helhetlige planer for nye knutepunkter på InterCity</b>
<b>Innhold</b>	Bidra til at det lages helhetlige planer for selve knutepunktet og arealbruk og utforming av områdene rundt stasjonene. Det lages analyser av potensialet for kollektivbetjening av knutepunktene som del av beslutningsgrunnlaget.
<b>Ansvar</b>	Bane NOR
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, kommunene, private eiendomsutviklere

<b>Tiltak 15.2.7</b>	<b>Takstsamarbeid buss og tog</b>
<b>Innhold</b>	Fremforhandling av flerårig avtale om takstsamarbeid mellom fylkeskommunen og Vy. Utvikles i en retning som gir alle parter insentiv for å utvikle sømløse reiser.
<b>Ansvar</b>	Jernbanedirektoratet
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen og Vy

<b>Tiltak 15.2.8</b>	<b>Sandefjord flyplass Torp</b>
<b>Innhold</b>	Det er fylkeskommunens mål igjennom sitt eierskap å redusere klimagassutslipp fra Sandefjord lufthavn Torp. Fylkeskommunen ønsker å være en pådriver for å få fortgang i utviklingen av ny og bærekraftig flytrafikk.
<b>Ansvar</b>	Sandefjord lufthavn Torp
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, Sandefjord kommune

<b>Tiltak 15.2.9</b>	<b>Transportanalyse knyttet til Sandefjord flyplass Torp og Fokserød</b>
<b>Innhold</b>	Utrede fremtidig transportløsning for Sandefjord flyplass Torp og Fokserød for å sikre fremtidig drift og konkurransevne for flyplassen.
<b>Ansvar</b>	Sandefjord kommune
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, Sandefjord lufthavn Torp, Statens vegvesen, Bane NOR, Jernbanedirektoratet og næringslivet

<b>Tiltak 15.2.10</b>	<b>Kopstad godsterminal</b>
<b>Innhold</b>	På sikt forventes det at ny godsterminal på Kopstad blir en del av den overordnede terminalstrukturen på Østlandet. Tilfredsstillende veiforbindelse til E18 er kritisk for en realisering av planene. Det er behov for å avklare samarbeid om finansiering for å få til tilfredsstillende løsninger.
<b>Ansvar</b>	Horten kommune
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Bane NOR, Jernbanedirektoratet og næringslivet

<b>Tiltak 15.2.11</b>	<b>Bypakke Larvik</b>
<b>Innhold</b>	Forberede arbeidet med å etablere en bypakke for Larvik med tiltak for gående, sykkel, kollektiv og veiforbindelse over Torstrand og Lågen.
<b>Ansvar</b>	Larvik kommune
<b>Samarbeidspartnere</b>	Fylkeskommunen og Statens vegvesen

## Referanser

Civitas AS (2015): 79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene. Forfattet av Gustav Nilsen og Truls Lange på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

HiTrans (2005): Best Practice Guide: Public Transport - Planning the Networks. Intereg North Sea Region.

Jernbaneverket (2012): Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Skien. Datert 12. Februar 2012

Jernbaneverket (2016): Hovedrapport - KVV Grenlandsbanen. Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Datert juni 2016.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Samferdselsdepartementet (2016): Meld. St. 33 (2016 – 2017) Melding til Stortinget: Nasjonal transportplan 2018–2029.

Statens kartverk (udatert): Kartverkets uu-kartlegging Tettsted:  
<https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/uuid/9c075b5d-1fb5-414e-aaf5-c6390db896d1>.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2012): Nasjonal gåstrategi. Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Statens vegvesens rapporter nr. 87, datert februar 2012.

Telemark og Vestfold fylkeskommuner (2015): Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold. Vedtatt juni 2015.

Regional plan for klima og energi 2016-2020

Trafikksikkerhetsplanen for Vestfold 2018-2021

Torp Strategiplan 2017-2023

Torp Helhetsplan 2014

Urbanet Analyse (2018): Hvordan nå nullvekstmålet i Larvik? Analyser med STRATMOD-modellen for Vestfolds RTP. Eli-Trine Svorstøl og Kristine Wika Haraldsen. Rapport 107/2018.

Urbanet Analyse (2018): Hvordan nå nullvekstmålet i Tønsberg? Analyser med STRATMOD-modellen for Vestfolds RTP. Eli-Trine Svorstøl og Kristine Wika Haraldsen. Rapport 128/2018.

Vestfold fylkeskommune (2017). Planprogram for Regional transportplan. Vedtatt i Fylkestinget 15. juni 2017 Sak 50/17.





Haugatingsgaten



*Farmand*  
**Bilvask**  
Person/ Varebiler  
Føl kundes 2,20kr

FACEWORD

apotek

