



Fagrappport om helhetlig mobilitet i byer og tettsteder

A large decorative graphic on the left side of the page, consisting of a red semi-circle and a brown semi-circle. The brown semi-circle is positioned above a light beige rectangular area.

Kunnskapsgrunnlag for
Regional mobilitetsplan

Innhold

Fagrapport om helhetlig mobilitet i byer og tettsteder	0
1 Innledning.....	3
2 Krav og føringer for arbeidet.....	4
2.1 Internasjonale og statlige krav og føringer	4
2.2 Regionale føringer	6
2.3 Roller og ansvar	7
3 Begrepsbruk og avgrensninger	9
3.1 Nullvekstmålet	9
3.2 Nullvisjonen.....	9
3.3 Mobilitetspyramiden.....	10
3.4 Transportfattigdom	10
3.5 Tettsteder	11
3.6 Grønne reiser	11
3.7 Flerkjernet marked.....	11
3.8 Myke trafikanter.....	11
3.9 Universell utforming.....	11
3.10 Kollektivtransport.....	12
3.11 Mikromobilitet	12
3.12 Kollektivknutepunkt	9
4 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter.....	13
4.1 Bosettings- og reisemønster	13
4.1.1 Demografi.....	14
4.1.2 Reisevaner i Vestfold	14
4.1.3 Skolevei for videregående elever	15
4.1.4 Pendlerreiser	16
4.1.5 Trafikkutvikling i Vestfold	16
4.2 Nullvekstmålet – rammer, virkemidler og oppfølging.....	17
4.2.1 Om nullvekstmålet	17
4.2.2 Bypakker i Vestfold	18
4.2.3 Helhetlig virkemiddelbruk er nødvendig for å nå nullvekstmålet.....	19
4.2.4 Å endre reisevaner	20
4.3 Bruk av arealer i byer og tettsteder	21
4.3.1 Flerkjernet marked i Vestfold	23
4.3.2 Knutepunktutvikling for kollektiv	23
4.3.3 Bilens plass i byer og tettsteder	25
4.4 Tilrettelegging for myke trafikanter	27
4.4.1 Myke trafikanter.....	27
4.4.2 Trafikksikkerhet for myke trafikanter	32
4.4.3 Universell utforming.....	36
4.4.4 Mobilitet som lønner seg	37
4.5 Kollektivtransport og delingsmobilitet i et helhetlig mobilitetssystem	41
4.5.1 Delingsmobilitet	42
4.5.2 Vestfoldbanen	44

4.6	Fylkeskommunal infrastruktur i byer og tettsteder	46
4.6.1	Fylkeskommunalt gang- og sykkelveinett.....	47
4.6.2	Fylkesvei gjennom byer og tettsteder	47
4.6.3	En fylkeskommunal infrastruktur som er grønn og attraktiv	48
4.6.4	Infrastruktur under bakken	48
4.6.5	Drift og vedlikehold i byer og tettsteder	48
4.7	Innovasjon og digital omstilling.....	50
5	Målkonflikter og synergier	52
5.1	Når vi hovedmålene i Vestfoldplanen?	53
6	Utfordringsbildet	55
7	Innsatsområder	57
8	Forslag til handlingsprogram.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Vedlegg 1:		58
	Kobling til Vestfoldplanen.....	58

1 Innledning

Vestfoldplanen peker på behovet for å videreutvikle byer og tettsteder som levende og attraktive sentra, der trivsel, trygghet, kvalitet og grønn mobilitet står sentralt. I Vestfold bor nesten 90 prosent av befolkningen langs kysten, øst og sør for E18, og både byene og de fleste tettstedene ligger innenfor dette geografiske beltet. Dette gir et unikt utgangspunkt for å utvikle effektive, tilgjengelige og grønne transportløsninger.

Denne geografiske konsentrasjonen av innbyggere og funksjoner gir sterke forutsetninger for å utvikle Vestfold som et samlet bo- og arbeidsmarked. God mobilitet binder byene og tettstedene sammen og gjør regionen mer attraktiv for både næringsliv og innbyggere. Det støtter opp under Vestfoldplanens hovedmål om å styrke byer og tettsteder og videreutvikle fylkets egenart og attraktivitet.

Et godt og forutsigbart mobilitetstilbud reduserer barrierer for utdanning, arbeid, fritidsaktiviteter og sosiale møteplasser – og bidrar dermed til å redusere sosial ulikhet. Den kompakte strukturen i Vestfold gir særlig gode forutsetninger for å redusere bruk av privatbil, samtidig som mobilitetstilbudet kan gjøres mer tilgjengelig for alle. Personbilen er det dominerende transportmiddelet, til tross for de korte avstandene og den kompakte bosettingsstrukturen som i stor grad ligger til rette for å gå, sykle eller reise kollektivt. Å jobbe med å flytte persontrafikken i byene fra bil til grønne transportmåter er viktig for å redusere klimagassutslippene og nå nullvekstmålet.

Det er i de områdene hvor folk flest bor at tiltak for å fremme grønne reiser gir størst effekt. Investeringer i trygge sykkelveier, gode gangforbindelser, hyppige kollektivtilbud og sømløse overgangsløsninger vil komme majoriteten av befolkningen til gode. Dette styrker både hverdagslogistikk, opplevd tilgjengelighet og muligheten for å delta i samfunnsliv og arbeidsliv på like vilkår. Utvikling av et velfungerende og inkluderende mobilitetssystem er en nøkkel for å skape bærekraftige, rettferdige og attraktive lokalsamfunn. Dette gagnar både den enkelte innbygger og regionen som helhet.

Hensikten med denne fagrapporten er å gi et faglig grunnlag for fylkeskommunens videre arbeid med helhetlig mobilitet i byer og tettsteder. Rapporten beskriver situasjonen, utfordringsbildet og sentrale utviklingstrekk, og peker på mål og strategier som kan bidra til et bærekraftig, tilgjengelig og framtidsrettet mobilitetssystem for hele fylket.

2 Krav og føringer for arbeidet

2.1 Internasjonale og statlige krav og føringer

FNS bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål ble vedtatt av FNs generalforsamling i 2015 og utgjør verdens felles handlingsplan for å utrydde fattigdom, redusere ulikhet og stanse klimaendringene innen 2030. Bærekraftmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, og danner den politiske rammen for å møte både nasjonale og globale utfordringer i vår tid. Til sammen består målene av 17 hovedmål og 169 delmål:



Fylkeskommunen bruker bærekraftmålene som rammeverk for styring og planutvikling. For denne fagrapporten er særlig målene 3, 9, 10, 11 og 13 spesielt viktige. Felles for alle er mål nr 17, samarbeid for å nå målene.

Nasjonal transportplan (NTP)

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan (NTP) er å *sikre et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*. NTP legger vekt på at vi står midt i en klima- og naturkrise og at NTP skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål, samtidig som samfunnets behov for mobilitet skal ivaretas. NTP legger videre følgende prioriteringer til grunn for ressursbruken i den kommende planperioden; Vi skal ta vare på det vi har, vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre, og vi skal bygge nytt der vi må. NTP poengterer at transportsektoren bidrar til en tredjedel av Norges klimagassutslipp, og at sektoren må bidra betydelig i omstillingen.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (SPR-AM)

Formålet med de statlige planretningslinjene er å sikre samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging, og effektive planprosesser. De skal bidra til å nå klima- og miljømål, utvikle bærekraftige og attraktive byer og lokalsamfunn, samt legge til rette for verdiskaping, næringsutvikling og gode levekår. Videre skal de fremme lavutslippsløsninger, redusert transportbehov og god arealutnyttelse, tilpasset både vekstområder og distrikter. Denne fagrapporten forholder seg i hovedsak til kapittel 3 som generelle retningslinjer.

Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (pbl) er det viktigste verktøyet for all areal- og transportplanlegging i Norge, og den legger de formelle rammene for hvordan samfunnsutviklingen skal styres på tvers av stat, fylkeskommune og kommune. For en regional mobilitetsplan betyr loven at fylkeskommunen både har rett og plikt til å utarbeide regionale planer som gir føringer for arealbruk, transportsystem og mobilitetsutvikling. Pbl gir fylkeskommunen mulighet til å samordne interesser på tvers av kommuner og sektorer, spesielt når det gjelder viktige spørsmål som kollektivtransport, knutepunkt, gang- og sykkelinfrastruktur og prioritering av grønne reiser. Samtidig gjør loven det tydelig at kommunene er lokale planmyndigheter, og regionale mobilitetsplaner må derfor utformes slik at de støtter, samordner og styrker kommunenes arbeid – ikke overstyrer det. Dermed fungerer pbl som selve strukturen som gjør det mulig å forankre mål om nullvekst, trafikksikkerhet, universell utforming og bærekraftig mobilitet i et helhetlig plansystem.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

FN-konvensjonen om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD)

CRPD slår fast at alle mennesker har rett til likeverdig deltakelse i samfunnet, inkludert retten til bevegelsesfrihet og tilgang til transport. For Samferdsel gjelder særlig artikkel 9 Tilgjengelighet:

«For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjons- og kommunikasjonsteknologi og – systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene. Disse tiltakene, som også skal inkludere å identifisere og fjerne det som hindrer og vanskeliggjør tilgjengeligheten (...)»¹

I byer og tettsteder betyr dette at transport og infrastruktur skal være universelt utformet slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan bruke dem på lik linje med andre. Det gjelder kollektivtransport, veier, fortau og digitale løsninger for informasjon og billett kjøp. Mobilitet

¹ [Konvensjon, rettighetene, mennesker nedsatt funksjonsevne](#)

handler også om trygghet og selvstendighet i hverdagen, og i tråd med CRPD må behovene til personer med nedsatt funksjonsevne inngå i planleggingen fra starten av. Derfor trengs gode gangveier, sikre kryssingspunkter, tilgjengelige holdeplasser og inkluderende delingstjenester. Målet er et bymiljø der alle kan bevege seg fritt og delta fullt ut i samfunnslivet.

Denne oversikten er ikke uttømmende.

2.2 Regionale føringer

Vestfoldplanen er den overordnede planen som gir retning til samfunnsutviklingen i fylket og for prioriteringer av fylkeskommunens egne ressurser. I Vestfoldplanen defineres både fylkesmål hovedmål og planbehov i planperioden

De tre fylkesmålene er overordnet og styrende, og reflekterer felles ambisjoner og verdier. De er strukturert etter de tre bærekrafts dimensjonene. De 12 hovedmålene er mer konkrete; de viser mulighetsrommet og gir retning for arbeidet basert på fylkeskommunes virkemidler, verktøy og handlingsrom. Målene i Regional mobilitetsplan støtter opp under hovedmålene i Vestfoldplanen.



Mange av målene vil derimot kunne knyttes til flere hovedmål, som for eksempel nullvekstmålet. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil kunne knyttes til blant annet «Redusere sosial ulikhet», «Styrke byer og tettsteder», «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett», «Løse fylkets klimautfordringer» og

«Utvikle gode mobilitetsløsninger» gjennom tilgjengeliggjøring av transportsystemet. Slike eksempler har vi flere av.

Vestfoldplanens kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for arbeidet med Vestfoldplanen er relevant også i arbeidet med Regional mobilitetsplan. [Kunnskap om Vestfold](#) som består av statistikk, kart, analyser og grafer er et dynamisk kunnskapsgrunnlag.

Regionale planretningslinjer

Hensikten med regionale planretningslinjer er å gi føringer for utvikling av transportsystemet, slik at regionens felles målsettinger nås. 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.

2.3 Roller og ansvar

Fylkeskommunens hovedroller² er å være samfunnsutvikler, tjenesteleverandør, og myndighetsutøver.

Samfunnsutviklerrollen innebærer å gi strategisk retning for fylkets utvikling, tilpasset regionale og lokale forhold. Fylkeskommunen samarbeider med kommuner, privat sektor og andre aktører for å samordne innsatsen og sikre bærekraftig vekst og verdiskaping. Viktige verktøy er tilskuddsordninger, handlingsprogrammer og samarbeidsavtaler, som legger til rette for lokal utvikling og effektiv ressursbruk. Tilskuddsordninger er viktige for å stimulere regional utvikling og opprettholde aktivitet i kommuner. Dette gjelder også ordninger rettet mot næringsliv og frivillighet, som fremmer lokal verdiskaping og samfunnsengasjement.

Tjenesteleverandørrollen omfatter ansvar for videregående opplæring, tannhelse, kollektivtransport og fylkesveier. Fylkeskommunen sørger for utdanningskvalitet, gratis tannhelsetjenester til prioriterte grupper, og et miljøvennlig kollektivtilbud.

Myndighetsutøverrollen innebærer ansvar for regional planlegging og bærekraftig utvikling. Fylkeskommunen utarbeider regionale planer og strategier som samordner innsatsen på tvers av sektorer, samtidig som den forvalter lovverk knyttet til utdanning, miljø og infrastruktur.

Et sentralt bærekraftsmål, som vi også ser i Vestfoldplanen og i plan- og bygningsloven om regionale planer er forutsetningen om samarbeid. Kommunene er ansvarlige for arealpolitikk, samfunnsutvikling og lokal tjenesteyting. De er også myndighetsutøvere innenfor de kommunale ansvarsområdene. De sørger for at kommunale planer er i tråd med regionale føringer og tilbyr tjenester overfor innbyggerne. Samarbeidet mellom fylkeskommunen og kommunene er spesielt viktig i Vestfold, som har relativt få, men store kommuner, noe som gir muligheter for effektiv

² [Vestfoldplanen - Vestfold fylkeskommune](#)

regional utvikling. Statlige myndigheter støtter opp under gjennomføringen av Vestfoldplanen og sikrer at nasjonale mål ivaretas.

Det betyr også at det er flere områder hvor vi bør sikre en felles forståelse for utfordringer og et godt samarbeid med kommunene for å nå felles mål og utvikling, for eksempel rundt nullvekstmål og knutepunktutvikling.

Fylkeskommunen som eier av kollektivtransportselskap og vei.

Som veieier har fylkeskommunen ansvar for utvikling, forvaltning og drift og vedlikehold av fylkesveiene. Gjennom prioriteringer og styring innen egen virksomhet kan fylkeskommunen påvirke transportvaner og legge til rette for teknologiske og strukturelle løsninger som bidrar til utslippsreduksjon i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål.

Fylkeskommunen er veimyndighet over eget veinett, og har myndighet til å fravike vegnormalene når dette er hensiktsmessig. I samarbeid med kommunene og andre aktører i fylket er det viktig med dialog om når vi skal be om fravik, eller på andre måter tilpasse våre behov. En tydeligere forventningsavklaring fra fylkeskommunen om «hva vi vil med fylkesveiene våre» kan være fordelaktig for alle parter. Dette gjelder større, nye prosjekter samt mindre tiltak.

Fylkeskommunen har som eier av kollektivtransportselskap et bredt ansvar som omfatter både tradisjonell kollektivtransport og utvikling av helhetlig mobilitet. Rollen innebærer å sikre at selskapet leverer et driftssikkert, effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud, samtidig som fylkeskommunen setter tydelige mål for hvordan mobilitetstilbudet skal utvikles i tråd med regionale strategier for klima, arealbruk og transport. Som eier legger fylkeskommunen føringer for innovasjon og nye mobilitetsløsninger slik at kollektivselskapet får et utvidet mandat til å tilby «hele reisen» og ikke bare busstransport.

3 Begrepsbruk og avgrensninger

Nullvekstmålet

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekst i persontransport med bil er et mål for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Hensikten er dessuten også å redusere behovet for ytterligere arealbeslag til infrastruktur. Nullvekstmålet er vedtatt både nasjonalt og regionalt og er forankret i Nasjonal transportplan og Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

Nullvisjonen

Nullvisjonen er en langsiktig målsetting om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Nullvisjonen ble vedtatt i Stortinget i 2002. I forbindelse med Nullvisjonen er det fastsatt måltall som viser en gradvis reduksjon frem til 2050. Både nasjonalt og i Vestfold ligger ulykkesstatistikken over måltallene i dag. I Vestfold bidrar fylkesveiene i størst grad til den statistikken. Nullvisjonen er vedtatt i Regional plan for Trafikksikkerhet.

I denne fagrapporten omtales trafikksikkerhet i byer og tettsteder, med fokus på myke trafikanter. Trafikksikkerhet omhandles også i Fagrapport for «Fylkesveier, statlig og privat infrastruktur» og Fagrapport «Trafikksikkerhet».

Kollektivknutepunkt

Et kollektivknutepunkt er et punkt i kollektivnettet der ulike transportlinjer krysser hverandre, og hvor det legges til rette for omstigning mellom kollektive transportmidler³. Kollektivknutepunkt har som formål å binde sammen ulike deler av kollektivsystemet, koble kollektivtransporten til øvrig gate- og byroms-struktur, samt bidra til attraktive lokaliseringsforhold for bolig- og arbeidsplasser i nærområdet. I denne fagrapporten omtales hovedsakelig kollektivknutepunkt, og ikke knutepunkt knyttet til næring og handel.

Myke trafikanter

Myke trafikanter⁴ er reisende som ikke er beskyttet av kollisjonsvern ved sammenstøt. Begrepet ubeskyttede trafikanter har i senere tid blitt tatt i bruk av blant annet Trygg Trafikk for å beskrive samme gruppe. Begrepet favner vidt, og inkluderer blant annet fotgjengere, syklist, rullestolbrukere, sparkesykkelbrukere og motorsyklist. Denne trafikantergruppen vil i større grad oppleve høyere konsekvenser selv ved mindre ulykker, og spesielt i ulykker som involverer «harde» trafikanter (biler og andre motoriserte kjøretøy).

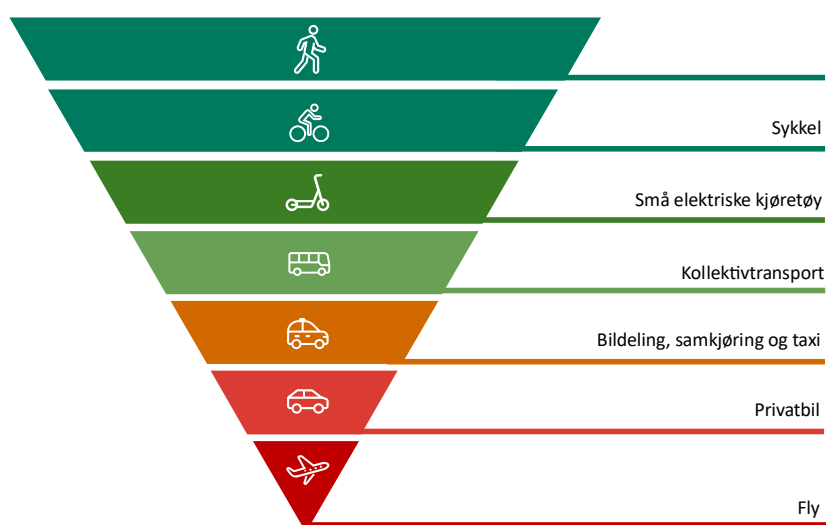
I denne fagrapporten benytter vi oss av begrepet myke trafikanter og vil også forstås som den gruppen reisende som gjennom sin aktive, grønne reise i størst grad bidrar til å nå nullvekstmålet. Denne avgrensningen gjør at motorsyklist ikke blir beskrevet mer i dette dokumentet.

³ [Knutepunkt for effektiv kollektivtransport - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

⁴ [myk trafikanter – Store norske leksikon](#)

Mobilitetspyramiden

Mobilitetspyramiden er et rammeverk som brukes for å prioritere ulike transportformer etter hvor bærekraftige og samfunnsnyttige de er. Omtales også som den omvendte trafikkpyramiden. Øverst i pyramiden finner man de mest miljøvennlige og helsefremmende formene for transport, som gange og sykling. Deretter følger kollektivtransport, som buss, trikk og tog, fordi disse løsningene reduserer utslipp per passasjer og krever mindre plass enn privatbiler. Nederst i pyramiden ligger personbiltransport og tungtransport siden de har høyest miljøpåvirkning, tar mye plass og ofte skaper trafikkbelastning og støy i byområder. Ulike former for delingsmobilitet inngår også i trafikkpyramiden.



51

denne fagrapporten forstås mobilitetspyramiden som et rammeverk for å veilede politikkutforming og byplanlegging slik at transportsektoren blir mer bærekraftig. Ved å la gående, syklist og kollektivtransport få prioritet i arealbruk og infrastruktur, er målet å redusere klimagassutslipp, bedre luftkvalitet og øke livskvaliteten i byene. Rammeverket brukes blant annet i strategier for grønn mobilitet og urbane transportplaner, der målet er å gjøre det enklere og mer attraktivt for innbyggere å velge miljøvennlige transportformer fremfor bilen.

Transportfattigdom

Transportfattigdom betyr at mennesker har begrenset tilgang til pålitelig transport med et akseptabelt prisnivå, noe som gjør det vanskelig å delta fullt ut i samfunnet. Det kan skyldes mangel på kollektivtilbud, høye kostnader for bilhold, lang avstand til tjenester eller fysisk utilgjengelighet. Transportfattigdom oppstår når personer som ikke har tilgang til bil (pga. alder, økonomi, helse), ikke har et reelt kollektivtilbud i sitt nærområde, ikke har fysisk mulighet til å gå eller sykle til viktige tjenester eller har høye reiseutgifter i forhold til inntekt.

⁵ Statens vegvesen

I denne fagrapporten forstås transportfattigdom som manglende mulighet til å delta i samfunnet, enten det gjelder skole, jobb, sosiale aktiviteter, legetimer eller kulturtilbud – ikke fordi de ikke ønsker det, men fordi reisen er for dyr, for vanskelig eller for tidkrevende.

Tettsteder

Større tettsteder vil i mobilitetsplanen brukes om steder med høy befolkningstetthet, variert arealbruk og et konsentrert transportbehov som gir grunnlag for et differensiert og effektivt mobilitetstilbud. I større tettsteder er det et visst volum av reiser internt og eksternt, korte avstander mellom viktige målpunkt. Disse tettstedene har et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til å støtte et regelmessig kollektivtilbud, samt sammenhengende infrastruktur for gange og sykkel.

I denne fagrapporten er det fokusert på byer og tettsteder, mens distrikt omhandles i fagrapport «Fylkesvei, statlig og privat infrastruktur». Kollektivtransport i by og tettsteder beskrives i denne fagrapport samt fagrapport «Kollektivtransport og mobilitet»

Grønne reiser

I denne fagrapporten brukes begrepet grønne reiser om å velge transportformer og reisemønstre som reduserer klima- og miljøbelastningen, samtidig som de bidrar til bedre bymiljø, mindre kø og sunnere livsstil. Begrepet omfatter både det å gå, sykle og bruke kollektivtransport, men også løsninger som bildeling og mikromobilitet kan inkluderes.

Grønne reiser støttes av tiltak som gjør det enklere å velge miljøvennlig—som trygge sykkelveier, gode kollektivknutepunkt, sammenhengende gangforbindelser og insentiver som parkeringsrestriksjoner eller mobilitetsavtaler for arbeidsplasser. Målet er å legge til rette for reisevalg som gir lave utslipp og høy samfunnsnytte, uten å gå på bekostning av tilgjengelighet og mobilitet i hverdagen.

Klima- og miljøbelastning og utslipp beskrives fagrapport «Klima, klimatilpasning og natur».

Flerkjernet marked

Et flerkjernet marked er et marked der aktivitet er konsentrert rundt flere geografiske eller funksjonelle sentra, i stedet for ett dominerende sentrum. Resultatet er et marked med flere tyngdepunkt som sammen skaper større helhetlig dynamikk når det gjelder transport, planlegging og regional utvikling. Denne forståelsen kan brukes om Vestfold, og vestfoldbyene, spesielt i forbindelse med arbeidsmarkedet, kollektiv og delingsmobilitet. I denne fagrapporten anvendes begrepet om dynamikken rundt transportsystemet.

Universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er grunnleggende for at alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skolen, arbeid, kultur og fritid. Rettigheter og forpliktelser knyttet til universell utforming er i stor grad lovfestet, blant annet gjennom Likestillings- og diskrimineringsloven, Plan- og bygningsloven og FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD). Prinsippene for universell utforming er blant

annet innarbeidet i veinormalene, for å ivareta fysisk utforming eller tilrettelegging av de ulike delene i transportsystemet slik at hovedløsningene i anlegget kan benyttes av flest mulig.

Kravene til universell utforming er svært strenge, og i en del tilfeller umulig å nå på grunn av for eksempel bratte bakker. I disse tilfellene er målet å gjøre tiltaket så tilgjengelig som mulig. Det skilles ikke på begrepene i denne fagrapporten.

I denne fagrapporten forstås kravene knyttet til universell utforming som et gode som kommer et stort antall innbyggere til gode, og det skal være grunnleggende i utforming av transportinfrastrukturen.

Kollektivtransport

Kollektiv beskriver en måte å frakte mange reisende med felles transportmiddel⁶. Det involverer i stor grad faste reisepunkter og faste reisetider. Kollektivreiser forstås som grønne reiser, og denne typer reiser bidrar til å nå nullvekstmålet. En viktig del av kollektivtransporten er tilbud om skoleskyss. Kollektivreiser bør inkludere en stor variasjon av reisende med ulike behov, og forutsetter gode tilpasninger i forhold til universell utforming og varierende tilbud.

I denne fagrapporten behandles kollektiv slik det knyttes til byer og tettsteder gjennom knutepunkt, delingsmobilitet og som forlengelse av reiser for myke trafikanter. Kollektiv vil i størst mulig grad behandles i Fagrapport «Kollektivtransport og mobilitet».

Mikromobilitet

Mikromobilitet kan defineres som utslippsfri transport ved hjelp av fremkomstmidler som kan benyttes på gang- og sykkelanlegg⁷. Vi kjenner de typisk som el-sparkesykler, men begrepet omfatter også sykler, segways o.l. Disse kjøretøyene brukes i størst grad til korte reiser, typisk under 5–10 kilometer. Mikromobilitet er utviklet for å være et fleksibelt og plassbesparende alternativ til privatbil, og spiller en viktig rolle i mer bærekraftige bytransportsystemer ved å redusere kø, utslipp og presset på parkeringsarealer. Mange slike kjøretøy er privat eiet, men de inngår også i utleiemarkedet.

I denne fagrapporten behandles mikromobilitet slik det knyttes til byer og tettsteder gjennom knutepunkt, delingsmobilitet og som forlengelse av reiser for myke trafikanter.

⁶ [kollektivtransport – Lille norske leksikon](#)

⁷ [Definisjonsliste vegnormaler | Statens vegvesen](#)

4 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter

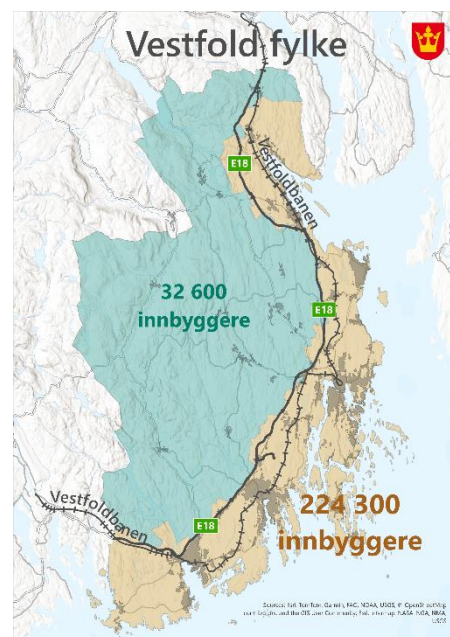
4.1 Bosettings- og reisemønster

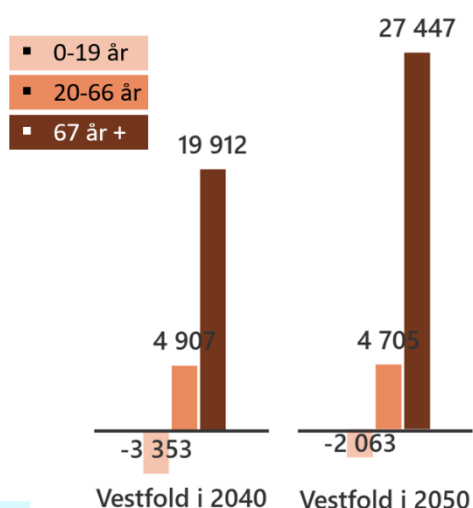
Vestfold har et tydelig bosettingsmønster der nesten 9 av 10 innbyggere bor i by eller tettsted. Over 87 prosent av befolkningen bor på østsiden av E18, hvor bosettingen er konsentrert, avstandene korte og mange funksjoner ligger sentralt til. De resterende 13 prosentene bor vest for E18, hvor avstandene mellom boligområder og offentlige tjenester er større, og busstilbudet i hovedsak er knyttet til skoleskyss på grunn av et lavere markedsgrunnlag.

Byene i Vestfold ligger tett som «perler på en snor» langs kysten. Selv om de varierer i størrelse og reisemønstre, klassifiseres de som mellomstore norske byer. Den korte avstanden mellom byene og den høye konsentrasjonen av innbyggere gir et godt utgangspunkt for et flerkjernet arbeids- og servicemarked, og dermed også et velfungerende kollektivsystem. Dette gir mulighet for å velge alternativer til privatbil – kanskje ikke alltid, men i hvert fall ved flere reiseanledninger.

Bosettingsmønsteret gjør det mulig å videreføre strategisk lokalisering av boliger, tjenester og arbeidsplasser nær sentrale målpunkt. Slik styrkes byer og tettsteder, klimautfordringer håndteres bedre, mobilitetsløsninger forbedres, og samfunnsdeltakelsen øker. Ved å bygge opp under en konsentrert areal- og transportutbygging styrkes byene og tettstedene.

For reisende fra distrikt og tettsteder, særlig vest for E18, kan det være krevende å erstatte bilen med sykkel eller kollektivtransport. For mange er skoleskyss det eneste reelle alternativet til privatbil, noe som gjør hverdagslogistikken utfordrende. Likevel er enkelte avstander såpass korte at flere reiser kan erstattes av aktiv transport – spesielt dersom viktige funksjoner lokaliseres samlet.





4.1.1 Demografi

Alderssammensetningen har endret seg mye de siste 20 årene, med en økende andel eldre og færre barn og unge. Denne utviklingen vil fortsette i årene som kommer. Den mest markante demografiske trenden er aldringen av befolkningen: som i resten av landet øker andelen eldre, særlig gruppene 67+ og 80+, mens andelen barn og unge reduseres. Dette gir en befolkning der de eldre aldersgruppene vil utgjøre en stadig større del av befolkningen de kommende tiårene.⁸

Dette vil påvirke transportbehovet og byutviklingen i årene som kommer. Med denne utviklingen forventes at behovet for tilgjengelige tjenester, universelt utformet infrastruktur

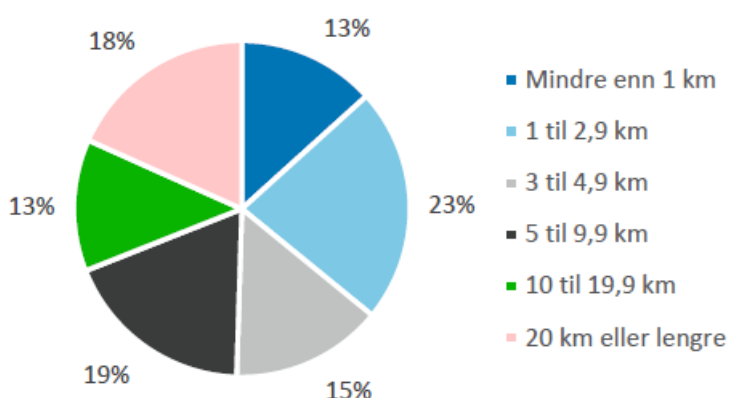
og gode mobilitetsløsninger øker, samtidig som arbeidsmarkedet vil preges av større etterspørsel etter arbeidskraft og mer press på velferdstjenestene.

4.1.2 Reisevaner i Vestfold

Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018/2019 viser at det i gjennomsnitt gjennomføres 2,8 reiser per person per dag. Bil dominerer som transportmiddel og utgjør 71 prosent av de daglige reisene – 60 prosent som bilfører og 11 prosent som passasjer. Til sammenligning står gange for 17 prosent, sykkel for 5 prosent og kollektivtransport for 6 prosent av reisene. Selv om tallene begynner å bli gamle, viser tidligere RVU'er tilsvarende mønstre, og med den årlige trafikkøkningen i Vestfold er

det sannsynlig at denne trenden i hovedsak har fortsatt.

Prosentandel av reisene som er av ulik lengde.
Vestfoldbyene. RVU 2018/2019



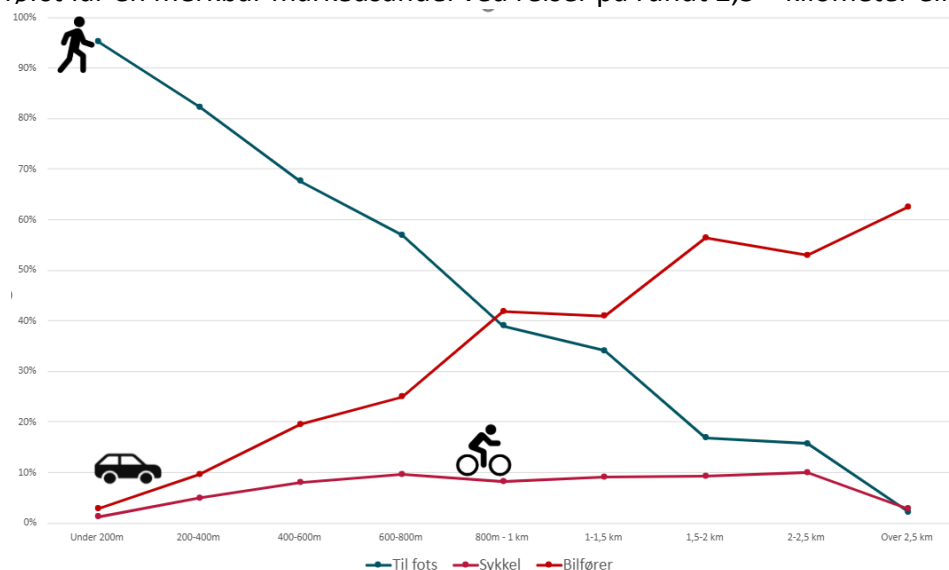
Noen reisevanemønstre viser ulikhet i byer og distrikter. I kommunesentrene er bilandelen lavere og andelen reiser med miljøvennlige transportmidler høyere enn ellers i kommunen. Et eksempel er Tønsberg/Færder, der bilførerandelen i sentrum ligger på 48 prosent, mot 58 prosent i resten av kommunen. Gangandelen er dessuten markant høyere i sentrum, med hele 28 prosent. Dette henger sammen med at mange av de daglige reisene er

svært korte: I Vestfoldbyene er 13 prosent av reisene under én kilometer, og ytterligere 23 prosent er mellom én og tre kilometer. Det gir et betydelig potensial for overgang til gange, sykkel og kollektiv.⁹

⁸ Alderssammensetning - Vestfold fylkeskommune

⁹ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/2019

Bilen dominerer også på korte reisene. På nettopp disse korte avstandene er det særlig gange og sykkel som best konkurrerer med bil. Dette illustreres tydelig i figuren under. Kollektivtransport først får en merkbar markedsandel ved reiser på rundt 2,5¹⁰ kilometer eller mer.



Samlet sett gir denne kunnskapen viktige strategiske føringer for hvordan mobilitetstilbudet bør utvikles – både hvor innsatsen bør prioriteres geografisk, og hvilke transportformer som bør styrkes for å oppnå ønsket endring i reisemønstre.

4.1.3 Skolevei for videregående elever

De fleste videregående skolene i Vestfold er plassert i eller nær bysentra. Dette gir gode forutsetninger for at mange elever kan benytte kollektivtransport, særlig ordinær rutebuss, som er hovedtransportformen for videregående elever i fylket. I tillegg benyttes skoleskys i områder med lavt passasjergrunnlag, særlig vest for E18 og i spredtbygde strøk der avstanden til nærmeste holdeplass er større.

For elever som bor og går på skole i byene Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Horten er gange og sykkel gode alternativer, ettersom flere av skolene ligger tett på boligområder og sentrale målpunkt. Samtidig er det en gruppe elever – spesielt i distriktene – som fortsatt er avhengige av bil eller kombinasjonsreiser for å få hverdagen til å gå opp. Vi har også en andel elever som reiser over kommunegrensene og har både lang reisevei og lang reisetid. For disse er kollektivtilbudet direkte knyttet til muligheten til å fullføre videregående utdanning.

Samlet sett er transportbehovet for videregående elever variert, men preget av at skolens plassering i bysentra gir et solid grunnlag for både kollektiv og aktiv transport. Av ca 8000 elever i videregående skole, har i overkant 2000 elever skoleplass i en annen kommune¹¹, og antageligvis lengre reisevei.

¹⁰ Den nasjonal reisevaneundersøkelsen, 2013/2014

¹¹ Opplæringssektoren, Vestfold fylkeskommune

4.1.4 Pendlerreiser

Vestfold har også mange pendlerreiser, både innenfor fylket og på tvers av fylkesgrenser. I en analyse fra 2023 ble det anslått at 18 % av de sysselsatte i Vestfold pendler ut av fylket for arbeid, bare Oslo og Viken kan vise høyere tall¹².

Det er store forskjeller innad i fylket. Nesten halvparten av de sysselsatte i Holmestrand arbeider utenfor fylket, mens kun 12 % pendler ut av fylket fra Sandefjord. Dette henger sammen med beliggenhet, muligheter for kollektivtransport og næringsstruktur. Holmestrand er tett knyttet til arbeidsmarkedet i Drammensområdet og Oslo, mens Sandefjord tilhører et større arbeidsmarked internt i fylket.

Til tross for at det er høy pendling ut av fylket, jobber fortsatt de aller fleste i nærheten av der de bor. I Vestfold er tallet 57 %. I tillegg jobber 25 % i en annen kommune innad i fylket.

Buss og tog er viktige transportmidler for pendlere, men klart flest pendler med personbil. Det finnes ikke egne tall på antallet som pendler med kollektivtrafikken. Kombinert med det faktum at så mange bor og arbeider i samme kommune, er potensialet for overgang fra bil til annen reisemåte stor for pendlere.

Parkering

Tilgang til gratis eller rimelig parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. I RVU 2018/2019¹³ viste at et stort flertall av yrkesaktive i Vestfold hadde tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Det var færre med gratis tilgang til parkeringsplasser hos arbeidsgiver blant de som jobbet i sentrumsområdene enn de som jobbet utenfor sentrum. Flere av kommunene i Vestfold har jobbet med gatebruksplaner og parkeringsstrategier de siste årene. Det finnes imidlertid ingen oppdatert oversikt over antallet parkeringsplasser i fylket.

4.1.5 Trafikkutvikling i Vestfold

Statens vegvesens veitrafikkindeks viser en generell økning på 2,1% økning av lette og tunge kjøretøy i Vestfold fra 2024 til 2025¹⁴. Basert på tellepunkter med pålitelig dekning har trafikken (utenom E18) økt med ca. 2 % fra 2019 til 2025. Dette stemmer godt overens med veitrafikkindeksen som Statens vegvesen har beregnet.

Antall daglige reiser og transportmiddelfordelingen har endret seg lite på de årene det er gjennomført reisevaneundersøkelser. Personbilen er den dominerende transportformen, også i byområdene der det er best kollektivtilbud og best tilrettelagt for gående og syklist. I følge SSB's statistikk vil Vestfold få en befolkningsvekst på 11,7% (30.000 flere innbyggere) innen 2050. Dette vil medføre en betydelig økning i trafikk dersom det ikke gjennomføres tiltak for å begrense bilbruken.

Utvikling i trafikk er et viktig parameter for hvorvidt fylkeskommunen når målet om nullvekst.

¹² [Pendlerfylkene Vestfold og Telemark - Vestfold fylkeskommune](#)

¹³ Asplan Viak, Rapport 156/2021 Reisevaner i Vestfoldbyene 2018/19, kapittel 2.2.

¹⁴ [vegtrafikkindeksen 2025-12.pdf](#)

Bosettings- og reisemønster – kort oppsummert

Høy bilavhengighet

En stor del av reisene i Vestfold skjer med bil, også på korte strekninger. Statens vegvesens veitrafikkindeks viser en generell økning på 2,1% økning av lette og tunge kjøretøy i Vestfold fra 2024 til 2025

Endringer i befolkningssammensetning påvirker mobilitetsbehovet

En økende andel eldre vil påvirke hvilke transporttilbud det må planlegges for framover.

Bosetting styrer tilbud og muligheter

Over 87 % av befolkningen bor på østsiden av E18, mot kysten. Det tette bosettingsmønsteret gir et godt grunnlag for økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange, særlig mellom byer og tettsteder.

Størst potensial i korte og daglige reiser

Potensialet for overgang til miljøvennlige transportformer er størst på korte reiser og daglige pendlerreiser som skole- og arbeidsreiser.

Lokalisering påvirker mobilitetsvalg

Hvor folk bor, jobber og går på skole, avgjør hvilke mobilitetsløsninger som er mest hensiktsmessige, og hvor det er størst mulighet for å øke andelen grønne reiser.

4.2 Nullvekstmålet – rammer, virkemidler og oppfølging

4.2.1 Om nullvekstmålet

Nullvekstmålet er et nasjonalt mål som skal bidra til å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområder. Målet innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, kombinert med en arealutvikling som reduserer transportbehovet og legger til rette for bærekraftig mobilitet. Dette bidrar til lavere klimagassutslipp, mer attraktive byområder og bedre fremkommelighet for nødvendige bilreiser, blant annet næringstransport.

De statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet legger i punkt 4.1 nullvekstmålet til grunn for areal- og transportplanleggingen i de største byområdene. Målet har siden Nasjonal transportplan 2014–2023 vært et sentralt premiss for statens transportpolitikk og følges opp

gjennom byvekstavgiftene mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Gjennom disse avgiftene bidrar staten med betydelig og langsiktig finansiering, blant annet til drift av fylkeskommunal kollektivtransport og investeringer i kollektivtransport, sykling og gange.

I Vestfold ble nullvekstmålet vedtatt i Regional transportplan i 2019. Per i dag er målet vedtatt av fylkeskommunen og av kommunene Sandefjord, Larvik, Tønsberg og Færder gjennom arbeidet med bypakker. Bypakker må ikke forveksles med byvekstavgifter. Begge bygger på nullvekstmålet, men byvekstavgiftene innebærer omfattende statlig medfinansiering, mens bypakkene i hovedsak finansieres lokalt og regionalt.

Vestfold har foreløpig ingen byområder som omfattes av byvekstavgiftordningen. Det innebærer at fylkeskommunen og kommunene i større grad må finansiere og gjennomføre tiltak med egne og regionale ressurser. Våren 2026 ble Bypakke Tønsberg tildelt 45 millioner kroner over en fireårsperiode gjennom en statlig tilskuddsordning. Tilskuddet er et viktig bidrag, men er vesentlig mindre enn den langsiktige og omfattende statlige finansieringen som følger med byvekstavgiftene. Manglende statlig medfinansiering over tid gjør det mer krevende å utvikle et helhetlig transporttilbud og å nå nullvekstmålet i samme tempo som byområder med byvekstavgifter.

Nettverk for bærekraftige regionbyer

Gjennom nettverk for bærekraftige regionbyer, som består av Vestfoldbyene (Tønsberg, Sandefjord og Larvik), Bodø, Haugesund, Ålesund og Arendal/Grimstad, har det gjennom flere år vært jobbet med å få på plass et partnerskap med staten for å fremme miljøvennlig transport. Regionbyene spiller en viktig rolle for å skape en fremtidsrettet utvikling i regionene. Nettverket har pekt på at regionbyene ikke rår over tilstrekkelige midler og muligheter til å lage et attraktivt kollektivtilbud, bygge sykkelveier og lage gåvennlige byer. Bærekraftig vekst i regionbyene er helt nødvendig for å få til endringer i hele landet. I Nasjonal transportplan 2022-2033 ble det innført en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i byområder. Kriteriene for å kunne søke om midler er at byområdene har forpliktet seg på nullvekstmålet, og har et stortingsvedtak om en bompengefinansiert bypakke, og det er denne tilskuddsordningen Bypakke Tønsberg-regionen har fått midler fra.

4.2.2 Bypakker i Vestfold

Tønsberg, Sandefjord og Larvik har avtaler om bypakker. Bypakkene er noe ulikt organisert, og partene er ikke de samme for alle pakkene. Intensjonen med et bypakkesamarbeid er blant annet å kunne ta ut synergier ved å samordne planer og samferdselstiltak for byområdene, i tillegg til å bygge felles kompetanse.

Byene Horten og Holmestrand, som ikke har inngått avtaler om et bypakkesamarbeid, vil også ha nytte av erfaringene fra arbeidet med bypakkene. Fylkeskommunen ønsker derfor et nært samarbeid med alle kommunene i Vestfold om en samordnet og bærekraftig areal- og transportplanlegging. Det anbefales at det opprettes en møteplass for erfaringsutveksling innen byutvikling og mobilitet.

Bypakke Tønsberg-regionen

Bypakke Tønsberg-regionen¹⁵ er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune. Hensikten er å bygge et helhetlig transportsystem for regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt. Sammen med ny fastlandsforbindelse fra Færder, er tiltak som fremmer mer miljøvennlig transport som bygger opp om vedtatt arealpolitikk en viktig del av bypakka. Dette forutsetter en sterk satsing på buss, sykkel og gående.

I juni 2025 ble Bypakke Tønsberg-regionen vedtatt i Stortinget¹⁶. Finansiering av pakken er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler, samt mva-kompensasjon. Bypakke Tønsberg-regionen vil ha en innkrevingsperiode på 15 år, og innkrevingen startet opp 1. juli 2026. Prosjektene i Bypakka finansieres av bompenger, egenandelsmidler fra fylkeskommunen og kommunene og refusjon av mva. kompensasjon. Inntektene fra bom-innkreving kan benyttes til investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt veinett. Det er ikke anledning til å bruke midler fra bompengennekrevning til feks. drift av kollektiv eller ferger.

I april 2026 fikk Bypakke Tønsberg-regionen tildelt 45 millioner statlige kroner til klima- og miljøvennlig byutvikling. Dette er penger som kommer i tillegg til ordinære bypakkemidler, og som skal gå til gjennomføring av enda flere gange- og sykkelprosjekter i Færder og i Tønsberg.

Bypakke Larvik

Bypakke Larvik er et samarbeid mellom Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Nullvekstmålet ligger til grunn for samarbeidsavtalen. Prosjektet skal få flere til å sykle, gå eller ta kollektivtransport, og legge til rette for et attraktivt bysentrum. Prosjektet har plukket ut 7 strekninger som skal prioriteres i arbeidet. Tiltak i byen og på disse strekningene vil gi bedre fremkommelighet for næringslivet og de som er avhengige av å kjøre bil, bedre utnyttelse av transportsystemet i og til Larvik og bedre fremkommelighet for trafikk som skal gjennom byen. Prosjektet skal ikke gjennomføres ved hjelp av bompenger¹⁷. Dette gir et begrenset økonomisk handlingsrom.

Bypakke Sandefjord

Bypakke Sandefjord skal legge til rette for at alle skal ha gode muligheter til å ta seg frem i Sandefjord kommune, enkelt, trygt og miljøvennlig. Nullvekstmålet ligger til grunn for samarbeidsavtalen, med 2026 som referanseår. Prosjektet er et samarbeid mellom kommunen, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Bompenger er ikke en del av denne bypakka.¹⁸ Sandefjord kommunen har satt av 200 mill. kroner i et mobilitetsfond for finansiering av prioriterte tiltak i bypakka.

4.2.3 Helhetlig virkemiddelbruk er nødvendig for å nå nullvekstmålet

For å nå nullvekstmålet er det nødvendig å gjennomføre tiltak som både begrenser biltrafikken og styrker miljøvennlige transportformer. Erfaringer viser at bilrestriktive virkemidler, som

¹⁵ [Bypakke Tønsberg-regionen](#)

¹⁶ Prop. 95 S (2024 – 2025)

¹⁷ [Bypakke Larvik - Larvik kommune](#)

¹⁸ [Bypakke Sandefjord](#)

bompenger samt parkeringsavgifter og -restriksjoner, har stor effekt, men disse virkemidlene er politisk utfordrende å ta i bruk.

Bruk av hele virkemiddelapparatet er en forutsetning for å oppnå et miljøvennlig og effektivt transportsystem, og dette gir også den beste samfunnsøkonomiske effekten. Positive og mer restriktive tiltak sammen gir best effekt. Dersom målene skal nås utelukkende gjennom positive tiltak, vil det bli kostbart og lite samfunnsøkonomisk gunstig. For å lykkes er det derfor nødvendig med en kombinasjon av virkemidler, blant annet innen infrastruktur, arealbruk, parkeringspolitikk, kommunikasjon og teknologi. Arealutviklingen er et viktig premiss for å skape gode byer og må virke sammen med transportpolitikken over tid.

Tabellen under viser eksempler på tiltak som må virke sammen.

Tiltak	Eksempler
Infrastrukturtiltak	Bygging av gang og sykkelanlegg og tiltak som fremme bussens fremkommelighet
Drifts- og vedlikeholdstiltak	God og forutsigbar helårsdrift av anlegg for gående, syklende og buss
Attraktiv by	Konsentrert arealutvikling og tiltak som bidrar til et attraktivt bymiljø
Bildempende tiltak	Bompenger, parkeringspolitikk, trafikkstyrende tiltak
Kommunikasjon	Informasjons- og holdningsskapende arbeid
Ny teknologi	Delingsmobilitet, sensorteknologi, autonomi

4.2.4 Å endre reisevaner

Dersom fylket skal nå nullvekstmålet, må flere innbyggere endre reisevaner til mer aktive transportformer. Det handler ikke bare om å komme seg fra A til B, men også om å bidra til en samfunnsutvikling som gir en bedre hverdag for alle. I tillegg til å utvikle systemer og infrastruktur som gjør det enklere å sykle, gå eller reise kollektivt, må det skapes forståelse for at slike valg også gir positive konsekvenser for den enkelte. Varig adferdsendring forutsetter både at gevinstene er forstått og at alternativene oppleves som attraktive.

I fagrapport «Trafikksikkerhet» beskrives arbeid som er gjort på holdningsskapende arbeid for å bedre trafikksikkerheten. Erfaringene fra det fagområdet kan brukes inn i arbeidet med atferdsendringer knyttet til nullvekst. Godt informasjonsarbeid og kampanjer er viktige – de kan synliggjøre konkrete fordeler som bedre helse, lavere kostnader, mindre kø og renere luft. Når budskapene kobles til folks egne verdier, som tid, trygghet eller livskvalitet, øker sannsynligheten for at de faktisk endrer reisevaner på sikt.

Informasjon- og holdningsskapende arbeid kan også styrke fellesskapsfølelsen rundt nullvekstmålet ved å vise at «små valg» gir store resultater når mange deltar. Ved å gjøre det sosialt relevant og positivt å velge kollektivt, gå eller sykle – gjennom historier, utfordringer, synlige resultater og belønningsordninger – blir atferdsendring både lettere og mer motiverende.

Slike virkemidler senker terskelen for å prøve nye reisemåter, og erfaringene folk gjør seg i hverdagen er ofte nøkkelen til at endringene blir varige.

Det finnes en tydelig målgruppe for å endre reisevaner i og til byer. Ved å rette tiltak mot hverdagsreisende som med enkle grep kan velge reiser uten privatbil kan man redusere en stor andel av trafikkbelastning, klimagassutslipp og lokal forurensning. Samtidig frigjøres areal for de som ikke er i stand til å benytte seg av kollektivtransport, gange og sykkel.

Nullvekstmålet kort oppsummert

- Nullvekstmålet bidrar til bedre byer ved å redusere veksten i biltrafikk og øke byens attraktivitet for gående og syklende. På den måten blir det bedre plass til de som trenger å bruke bil, både nærings- og persontransport. Mindre kø, lavere utslipp og bedre luftkvalitet gir mer attraktive bymiljø, som igjen kan bidra til økt samfunnsdeltakelse gjennom at flere oppholder seg i byene.
- For å nå nullvekstmålet må virkemidlene brukes i sammenheng. Arealstyring, prioritering av kollektivtransport, godt utbygde tilbud for syklende og gående, parkeringspolitikk, teknologi og kommunikasjon må ses som ett samlet system som trekker i samme retning.
- Ved å rette tiltak mot hverdagsreisende som med enkle grep kan velge reiser uten privatbil kan man redusere en stor andel av trafikkbelastning, klimagassutslipp og lokal forurensning. Samtidig frigjøres areal for de som ikke er i stand til å benytte seg av kollektivtransport, gange og sykkel
- Nullvekstmålet for byene ble vedtatt i Regional transportplan i 2019. Tall fra 2019 til 2025 viser en økning i personbiltrafikken for Vestfold. For å snu dette bildet må personbiltrafikken reduseres og grønne transportformer styrkes.
- Vestfold har tre vedtatte bypakker: Bypakkene Tønsberg-regionen, Larvik og Sandefjord er viktige verktøy i det lokale mobilitets- og klimaarbeidet. De er ulikt organisert og finansiert. Av disse er det kun Bypakke Tønsberg-regionen som oppfyller kravene for statlige tilskuddsordninger.

4.3 Bruk av arealer i byer og tettsteder

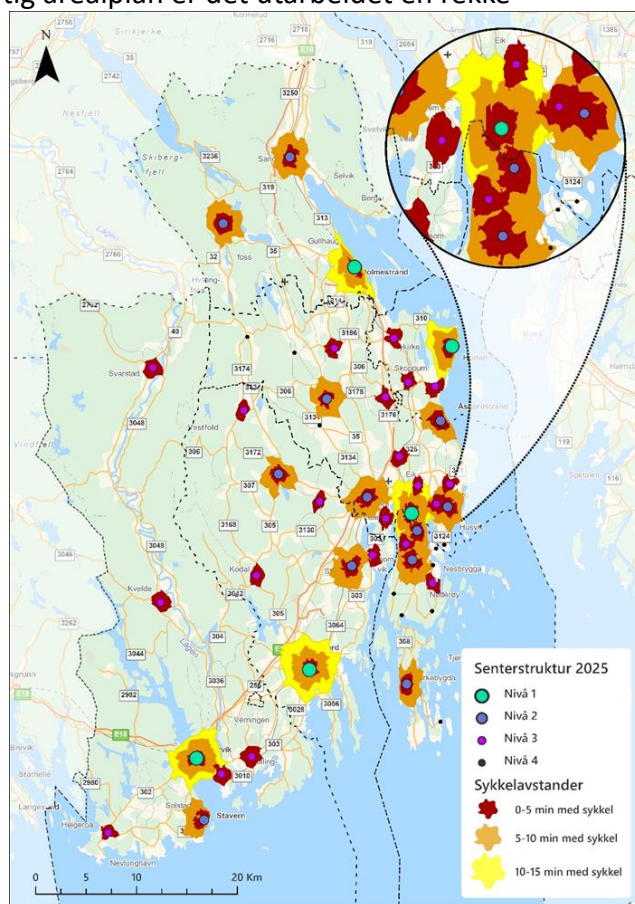
Betydningen av lokalisering er grunnleggende i areal- og transportplanlegging. Dette understrekes i Vestfoldplanen som fremmer viktigheten av kompakt by- og tettstedsutvikling. Plassering av

funksjoner som skoler, arbeidsplasser, helsebygg og handel avgjør hvor lett eller vanskelig det blir for innbyggerne å velge grønne reiser. Riktig lokalisering kan redusere reiselengder, styrke kollektivgrunnlaget og gjøre aktiv transport til reelle alternativer. Feil lokalisering kan derimot låse innbyggerne til bilbruk og øke transportkostnadene både for den enkelte og for samfunnet.

I arbeidet med revisjon av Vårt Vestfold - Bærekraftig arealplan er det utarbeidet en rekke temakart, blant annet et sykkelkart.

Temakartene gir nyttig kunnskap når lokalisering av handel, boliger og andre funksjoner skal vurderes. Det vedlagte kartutsnittet er et eksempel, for mer informasjon se temakartene i Vårt Vestfold – Bærekraftig arealplan. Samlet gir analysene og temakartene et bedre kunnskapsgrunnlag for å planlegge arealbruk og mobilitet i sammenheng.

Samferdsel er ikke bare et virkemiddel for å håndtere trafikk, det er et strategisk verktøy for å forme samfunnsutviklingen. Når transporttilbud og arealbruk planlegges i sammenheng, er det større sjanse for å nå definerte målsettinger. Det kan bidra til å styre vekst mot eksisterende sentre, bygge opp under kollektivknutepunkter og sikre at nye utbyggingsområder får et mobilitetstilbud som reduserer behovet for bil. Lokalisering avgjør etterspørselen etter transport, men samferdselstilbudet påvirker hvor attraktiv lokasjonen er. Dette gjensidige forholdet gjør at beslutninger om plassering av boliger, næring og offentlig tjenester i praksis også er en beslutning om framtidig transportmønster.



Nullvekstmålet forutsetter en slik helhetlig tilnærming. Uten bevisst lokalisering i tråd med tilgjengelig og planlagt mobilitetstilbud, vil nullvekst være vanskelig å oppnå. Omvendt vil riktig lokalisering gjøre det mulig å utvikle et mer kostnadseffektivt og bærekraftig transportsystem.

Samferdsels samfunnsutviklerrolle handler også om å styrke sosial deltakelse og motvirke transportfattigdom. I dette arbeidet er det avgjørende å forstå hvordan ulike arealvalg påvirker ulike grupper i samfunnet. Lokalisering av sentrale funksjoner som sykehus, videregående skoler eller statlige tjenester har stor betydning for hvem som får god tilgang til mobilitet. På samme måte kan utvikling av nye boligområder eller plassering av asylmottak i områder med svakt kollektivtilbud og lite utbygde gang- og sykkelanlegg redusere mulighetene for sosial deltakelse og inkludering.

Endringer i arealbruk og lokalisering påvirker også bruk og belastning på fylkesveinettet. Nye bolig- eller næringsområder kan føre til økt trafikk på fylkesvei, og dermed gi høyere risiko, kapasitetsutfordringer, økt slitasje og behov for kostbare oppgraderinger. Når viktige funksjoner legges i områder med begrenset kollektivtilbud eller manglende gang- og sykkelforbindelser, øker bilavhengigheten og fylkesveinettet belastes utover det som er planlagt.

Mobilitetsvurderinger

Kommunen har som arealplanmyndighet ansvaret for å gjennomføre planprosesser i henhold til Plan- og bygningsloven. Tilrettelegging for gode løsninger knyttet til mobilitet for alle trafikantgrupper vil være en viktig del av alt planarbeid. Fylkeskommunen har i samarbeid med kommunene utarbeidet en veileder for mobilitetsutredninger knyttet til større plan- og byggesaker. En mobilitetsutredning skal sikre at man planlegger og tilrettelegger for løsninger som bidrar til god mobilitet, samtidig som man bidrar til å nå viktige samfunns mål knyttet til klima og bærekraft. Da dette i stor grad handler om å påvirke hvilke valg de reisende tar, handler planlegging av mobilitetstilbudet om å lage gode og brukervennlige løsninger som gjør det enkelt for de reisende å ta klimavennlige reisevalg. Gjennom godt samarbeid og høringsuttalelser at man kan påse at planarbeidet bygger opp under en samordnet areal- og transportplanlegging.

I forbindelse med planarbeidet med ny videregående skole i Holmestrand fikk fylkeskommunen utarbeidet en mobilitetsvurdering (kalt mobilitetsplan) for prosjektet. Denne ble ferdigstilt i januar 2026, og tas med inn i reguleringsarbeidet og utviklingen av området. Tilbakemeldinger fra konsulentene som utarbeidet vurderingen er positiv, men det er foreløpig for tidlig å si noe om bruksverdien for prosjektet i sin helhet.

4.3.1 Flerkjernet marked i Vestfold

For å oppnå nullvekst må det legges til rette for effektive, miljøvennlige transportløsninger mellom byene, som hyppige togavganger, gode busslinjer og sammenhengende sykkelnett. Samtidig må arealpolitikken støtte opp om tett utbygging rundt kollektivknutepunkter og hindre spredt utbygging som øker bilavhengigheten.

Regionen har korte avstander og allerede god togforbindelse, noe som gir et godt utgangspunkt for å utvikle et sammenkoblet nettverk av byer. I Vestfold går bevegelsesmønstrene ofte går på kryss og tvers mellom bysentrene, og vi kan beskrive kollektivtransportmarkedet vårt som et flerkjernet marked.

Kompakt byutvikling står som et ideal for bærekraftig byutvikling, og er et av målene i Vestfolds regionale plan for bærekraftig utvikling. Gjennom samordnet areal- og transportplanlegging kan man legge til rette for at boligvekst, arbeidsplasser og utdanning fordeles mellom byene på en måte som reduserer bilbruk og støtter nullvekstmålet. For eksempel kan flere arbeidsplasser legges nær jernbanestasjonene, og kollektivtilbudet mellom byene kan styrkes ytterligere for å gjøre det enklere å bo i én by og jobbe i en annen – uten å være avhengig av bil.

4.3.2 Knutepunktutvikling for kollektiv

Gode kollektivknutepunkt kjennetegnes av smidige overganger mellom ulike mobilitetsløsninger, som buss, tog, drosje, sykkel, delesykler, el-sparkesykler og delebiler. Motstanden mot å bytte transportmiddel kan reduseres gjennom god fysisk utforming, universell utforming av informasjon og effektiv ruteplanlegging, noe som samlet kan bidra til kortere reisetid og økt brukervennlighet. Gode digitale løsninger hvor reiseinformasjon samles ett sted, det være seg den nasjonale Entur appen eller den regionale VKT appen, er også viktig for kunden. For syklende er tilgang til sikre og hensiktsmessige sykkelparkeringsløsninger et sentralt element.

Når bolig- og arbeidsplasslokalisering skjer i nærhet til knutepunkt, reduseres behovet for privatbil, samtidig som kundegrunnlaget for kollektivtransport styrkes. Dette bidrar til mer effektiv utnyttelse av transportinfrastrukturen og støtter opp under mål om redusert bilavhengighet. Fortetting og samordnet areal- og transportutvikling er altså svært viktig også her.

Knutepunkt i sentrumsområder er et effektivt virkemiddel for å nå nullvekstmålet, ettersom de legger til rette for at flere reisende kan velge kollektivtransport, gange og sykkel fremfor privatbil. Dette bidrar til redusert personbiltrafikk, mindre kø og trengsel, samt frigjøring av kapasitet for nytte- og næringstransport. Forskning viser videre at de trafikkreduserende effektene er størst i sentrale knutepunkt, sammenlignet med mer perifert lokaliserte knutepunkt.¹⁹

Effekten forsterkes når knutepunktene utvikles med høy gang- og sykkelvennlighet, korte avstander og gode forbindelser. Redusert biltilgjengelighet, blant annet gjennom begrensning av parkeringsmuligheter, kan ytterligere bidra til trafikkreduksjon. Samlet sett viser dette at strategisk lokalisering og god utforming av kollektivknutepunkt kan gi betydelige bidrag til bærekraftig mobilitet, reduserte klimagassutslipp og mer effektiv areal- og transportutvikling.

I Vestfold spiller jernbanestasjonene en sentral rolle som kollektivknutepunkt. I utviklingen av gode knutepunkt i fylket er det avgjørende å sikre god kobling mellom tog og buss. Dette forutsetter også samarbeid med statlige aktører og statlig eide selskaper, som for eksempel Bane NOR Eiendom, som har en sentral rolle i utviklingen av jernbanerelaterte områder. Fergeforbindelser utgjør også viktige knutepunkt i Vestfold, særlig i Horten, men også i Sandefjord og Larvik. Togstasjonen på Skoppum betegnes av Horten kommune som et knutepunkt, selv om stasjonen ligger utenfor bykjernen.

Statens vegvesen opererer med fire nivåer av kollektivknutepunkt: nasjonale, regionale, lokale og mindre knutepunkt, med ulike krav til utforming for hvert nivå²⁰. I Vestfold er det per i dag uklart hvilke knutepunkt som tilhører de ulike nivåene, og det er ikke systematikk i registrering av kollektivknutepunkt i Vegkart.no. EnTur, som brukes av kollektivoperatører, inkludert VKT, har en annerledes registrering av både holdeplasser, knutepunkt og universell utforming, men dette systemet snakker ikke med Vegkart. Det er behov for en samordning av disse punktene.

Noen kommuner har tatt i bruk begrepet «mobilitetspunkt» for utvalgte kollektivknutepunkt der også delingsmobilitet er tilgjengelig, men det gjelder ikke alle. På bakgrunn av ulik begrepsbruk og varierende praksis er det identifisert et behov for å utvikle en felles veileder for utforming av kollektivknutepunkt og mobilitetspunkt i Vestfold. Dagens praksis fremstår som fragmentert, og et felles rammeverk kan bidra til mer helhetlige og koordinerte løsninger på tvers av kommunene.

En slik veileder vil for eksempel kunne sikre mer ensartet skilting, felles standarder for universell utforming og et mer helhetlig og konsistent design på tvers av knutepunktene. Dette vil gjøre det enklere for innbyggere, pendlere og besøkende å orientere seg og forstå at de inngår i et sammenhengende regionalt transportnettverk. Samtidig er det viktig at veilederen åpner for lokal stedstilpasning, slik at knutepunktene fortsatt kan reflektere lokale kvaliteter og identitet.

¹⁹ [Transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansand og Oslo](#)

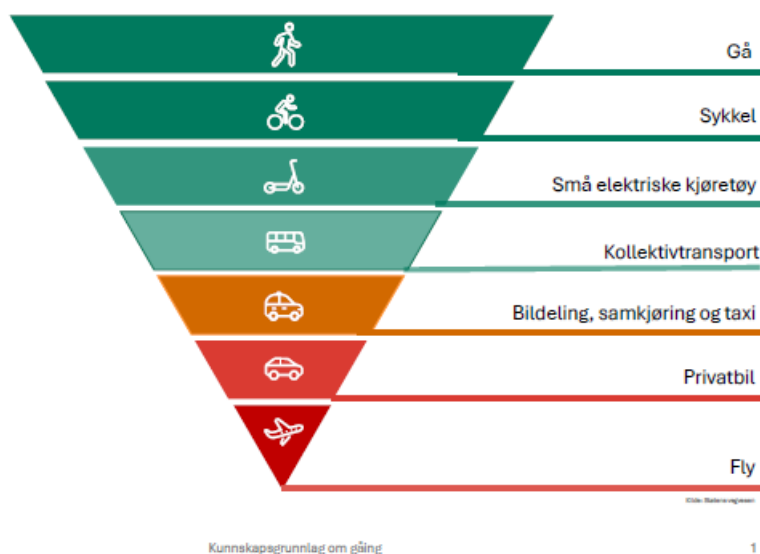
²⁰ [N-V123:2022 | Viewer](#)

Utviklingen av veilederen forutsetter tett samarbeid med kommunene. Arbeidet vil blant annet være relevant for den foreslåtte møteplassen for bypakker, byutvikling, transport og samordning i Vestfold, som kan sikre koordinering, faglig forankring og systematisk implementering på tvers av kommunene. Det anbefales at utviklingen av veilederen følges opp i handlingsprogrammet, slik at arbeidet prioriteres og gjennomføres gjennom en strukturert prosess.

4.3.3 Bilens plass i byer og tettsteder

Bilen vil fortsatt være et viktig fremkomstmiddel i samfunnet. Dette gjelder spesielt for innbyggere i distriktene. Her er avstandene større, kollektivtilbudet dårligere, og sykkel- og gange er ikke et reelt alternativ.

Samtidig vet vi at de fleste reisene i fylket er korte. Ved å flytte flere av disse turene over til kollektiv, sykkel og gange vil det bli bedre plass til bilen for de som trenger den. Den omvendte mobilitetspyramiden viser at bilen har sin plass, men at andre trafikanter skal prioriteres i bysentrum. Det er derfor viktig å ha en tydelig retning for hvordan de ulike trafikantergruppene bør prioriteres i sentrum, og hvor bilens plass er. Gode gatebruksplaner kan være et viktig verktøy. Gatebruksplaner omtales i kapittel 4.4.1 Myke trafikanter.



Parkering

Parkering kan være et effektivt virkemiddel for å samle, flytte eller begrense biltrafikk i byer og tettsteder²¹. En helhetlig parkeringsstrategi med et samlet tilbud og god skilting kan gjøre det enklere for dem som må bruke bil å orientere seg og finne parkering, uten at strategien oppleves som et hinder for å bruke sentrum. Samtidig kan det være krevende å etablere en konstruktiv dialog mellom politikere, innbyggere og næringsliv om virkemidler og prioriteringer.

I Larvik er det for eksempel mange som opplever at det er vanskelig å parkere i sentrum, mens det er enklere ved kjøpesentre utenfor bykjernen. Totalt sett finnes det imidlertid flere parkeringsplasser i sentrum, men disse er fordelt over et større område og mellom flere tilbydere, som parkeringsskjellere, tak og gateparkering. Dette gjør parkeringssituasjonen mindre oversiktlig og kan bidra til opplevelsen av dårlig tilgjengelighet.

²¹ [Helhetlig parkeringspolitikk - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

I Vestfold har de fleste kommunene parkeringsstrategier, enten vedtatt eller planlagt. Fylkeskommunen har en egen parkeringsstrategi for Fylkeshuset, men har ikke en overordnet parkeringsstrategi for fylkeskommunens ansvarsområder.

Bylogistikk

Bylogistikk omhandler hvordan varer og tjenester transporteres inn, ut og rundt i byområder. Dette legger press på veinett og infrastruktur. Utfordringene forsterkes når varelevering, håndverkertjenester og søppeltømming foregår i rushtiden, og konkurrerer om plassen med øvrig trafikk.

Bærekraftig bylogistikk²² handler derfor ikke bare om å redusere utslipp, men om å sikre et helhetlig samspill mellom logistikk, transportplanlegging og byutvikling. Når disse områdene ses i sammenheng, kan man utvikle byer som både fungerer effektivt og oppleves attraktive å oppholde seg i. Dette krever innovasjon og tydelige prioriteringer, der balansen mellom effektivitet, miljøhensyn og livskvalitet står sentralt.

I tette byområder oppstår det ofte konflikter mellom myke trafikanter og kjøretøy knyttet til varelevering, håndverkere og søppeltømming. For å redusere slike konflikter kan det være hensiktsmessig å etablere egne parkerings- og lasteplasser for håndverkere og renovasjonskjøretøy, samtidig som ordinære gateplasser omdisponeres til fordel for gående og syklende. En slik tilrettelegging kan styrke sikkerhet og tilgjengelighet for myke trafikanter, uten å hindre nødvendige tjenester og arbeidsoppgaver i byområdene.

På grunn av arealknapphet, og at det er mange trafikanter og behov å ta hensyn til, viser det seg vanskelig å få på plass gode løsninger for å håndtere bylogistikken. Det bør derfor tilrettelegges for et tett samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og aktører som leverer varer og tjenester for å komme fram til best mulig løsninger. Det er viktig å se områder under ett, for å få til en god helhet i tilbudet. Fylkeskommunen kan bidra til å utvikle en modell for samarbeid om å utvikle gode bylogistikk-løsninger.

²² Nasjonal samarbeidsarena for vare- og nyttetransport.

Bruk av areal i byer og tettsteder kort oppsummert

Sammenheng mellom lokalisering og reisevaner

Lokalisering er et sentralt virkemiddel for å påvirke reisevaner og redusere transportbehov, og samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for nullvekst. Ved å plassere boliger, arbeidsplasser og tjenester i sentre og ved knutepunkt styrkes muligheten for miljøvennlige reiser. Vestfolds flerkjernet marked, med korte avstander og gode togforbindelser, gir et særlig godt grunnlag for effektive, grønne reiser mellom byene. Samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune og statlige aktører er avgjørende for en samordnet areal- og transportutvikling.

Utvikling av kollektivknutepunkt et sentralt virkemiddel:

Fortetting rundt kollektivknutepunkt og jernbanestasjoner styrker kollektivtransporten og reduserer bilbehovet. Det bidrar til lavere klimagassutslipp. Det er identifisert et behov for felles veileder for knutepunkt og mobilitetspunkt for å sikre helhetlig utforming, universell tilgjengelighet og bedre samordning mellom aktører.

Bilen i byen

Privatbilen vil fortsatt være viktig, særlig i distriktene, men mange av de korte reisene i fylket kan flyttes til kollektiv, sykkel og gange for å frigjøre kapasitet for dem som er avhengige av bil. I byområdene bør den omvendte mobilitetspyramiden ligge til grunn, der parkeringsstrategier og andre virkemidler brukes for å styre, redusere eller flytte biltrafikk. Dette vil også gi bedre plass til næringstrafikken. Gatebruksplaner kan være et viktig verktøy for å nå dette.

Bylogistikk

Arealknapphet og mange kryssende behov gjør bylogistikk krevende, og gode løsninger forutsetter tett samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og vare- og tjenesteleverandører. Fylkeskommunen ønsker derfor å bidra til en felles samarbeidsmodell som ser områdene i sammenheng og legger til rette for helhetlige bylogistikk-løsninger.

4.4 Tilrettelegging for myke trafikanter

4.4.1 Myke trafikanter

Brukerkonflikter og gatebruksplaner

Myke trafikanter omtales ofte som én samlet gruppe, men har i praksis ulike behov og forutsetninger. Fotgjengere kan gå i ulik fart og med ulike hjelpemidler som barnevogn, rullator eller stokk, mens syklister og brukere av sparkesykkel, skateboard og andre mikromobilitetsløsninger – med og uten motor – beveger seg i forskjellig tempo og med

varierende grad av hensyn. Når mange deler samme areal, og fartsforskjellene er store, kan det oppstå uforutsigbarhet og brukerkonflikter. Manglende oppmerking og varierende tilrettelegging kan også gjøre det uklart hvem som har forkjørsrett eller hvor man egentlig skal ferdes. Når en syklist kolliderer, er det oftest med en bil. Dermed med en sykkel, og syklist kolliderer oftere med el-sparkesykler enn med fotgjengere.²³ For å redusere slike konflikter er tilpasset infrastruktur og universell utforming avgjørende.

Gatebruksplaner

Separate anlegg anbefales der hvor antallet brukere er stort, og konfliktnivået er høyt. Ofte vil dette være vanskelig å få til i byer og tettsteder der arealbruken er gitt. Her vil gatebruksplaner være et godt verktøy. For å få flere til å sykle og gå er det viktig at alle føler seg trygge og ivaretatt i trafikken. Gatebruksplaner kan være et viktig verktøy for å organisere og prioritere bruken av gatearealer mellom ulike trafikantgrupper og transportformer. Planene bidrar til å avklare hvor gående, syklende, kollektivtrafikk, varelevering og biltrafikk skal ferdes, og legger til rette for tryggere, mer oversiktlige og effektive gater. Gjennom tydelig prioritering, skilting og fysisk utforming kan gatebruksplaner redusere konflikter mellom trafikantgrupper og bidra til bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming.

I tillegg til tydelig prioritering av brukergrupper gjennom gatebruksplaner og skilting, kan tiltak som brede og jevne fortau, god belysning og tilgjengelige krysningspunkter bidra til at flere kan ferdes trygt og selvstendig.

Fremkommelighet på gang- og sykkelveinettet i Vestfold

Vestfold har et relativt godt utbygd gang- og sykkelveinett, særlig i og inn mot byene, men det er ofte utfordringer knyttet til krevende systemskifter. Overganger der myke trafikanter må bytte side av veien eller veksle mellom sykkelvei, fortau og kjørebane skaper uforutsigbarhet og svekker attraktiviteten ved å bevege seg til fots. Det er også utfordringer med manglende biter på gang- og sykkelveinettet, såkalte missing links. En mer sammenhengende og sømløs infrastruktur er nødvendig for å få flere til å velge bort privatbilen. Det er også behov for å definere kriterier om hva som utgjør en missing link, slik at det kan brukes til en tydeligere prioritering.

For å gjøre grønne reiser mer attraktive, og forebygge ulykker er god helårsdrift viktig. Skal det oppleves trygt og være trafiksikkert å gå og sykle hele året, må drift og vedlikehold være forutsigbart og av god kvalitet. Dette gjelder særlig brøyting og strøing vintertid, men også kosting av grus, rydding etter uvær osv. Siden gang- og sykkelanlegg ofte krysser mellom fylkeskommunale og kommunale veier, er det behov for enhetlige standarder og tett samarbeid mellom aktørene. Samtidig bør det åpnes for innovative og teknologiske løsninger som kan gi mer effektiv og tilpasset drift. For mer informasjon om drift, se kapittel 4.6.5 «*Drift og vedlikehold i byer og tettsteder*».

Mikromobilitet

Mikromobilitet spiller en stadig viktigere rolle for korte reiser i byer og tettsteder. Strategisk plassering av ladestasjoner, sykkelstativer og delingspunkter, kombinert med prioritering av gående og syklende i gateutformingen, kan redusere bilbruk og gjøre bymiljøene tryggere og mer attraktive. Digitalisering forsterker denne effekten gjennom apper som gir enkel tilgang til delte

²³ Statens vegvesen jobber nå med en ny rapport om sykkelulykker i Oslo.

kjøretøy og sanntidsinformasjon. Samtidig gir data fra slike løsninger verdifull innsikt i reisemønstre, som kan brukes til å forbedre planlegging og trafikkflyt.

Gange

Hver tredje reise i Norge skjer helt eller delvis til fots. Dette gjelder både turer som går til fots hele veien, og turer til og fra kollektivstopp. Å satse på gange er et av de mest bærekraftige, rettfærdige og lønnsomme tiltakene som kan gjøres. Gange gir blant annet store helsegevinster, færre klimagassutslipp, økt inkludering og mer levende lokalsamfunn²⁴. Dette fremgår av Kunnskapsgrunnlaget om gåing ble lansert januar 2026. Det er et felles kunnskapsgrunnlag for Statens vegvesen, Miljødirektoratet og Helsedirektoratet for å få folk til å gå mer. Rapporten er tydelig på gevinstene ved å tilrettelegge for at flere kan gå.

Det finnes ingen faste tellepunkter for gående på fylkesvei i Vestfold. Vi vet derfor ikke om det har vært økning i antall gående de siste årene. Imidlertid viste den siste reisevaneundersøkelsen at innbyggere i byområder går mest, og at det også er her det største potensialet for å øke andelen gående finnes.

Gående tiltrekkes av gode og trygge omgivelser, universell utforming og god kobling til andre transportformer. Som den mest grunnleggende og inkluderende reisemåten bidrar gange både til folkehelse, sosial deltakelse og et mer rettfærdig transportsystem. Gode gangforbindelser fungerer også som viktige bindeledd mellom transportmidler og er en forutsetning for effektive kollektivløsninger. Snarveier er en viktig del av disse gangforbindelsene.

Snarveier

Snarveier kan være avgjørende for om barn går eller blir kjørt til skolen, om eldre kommer seg til butikken eller bussholdeplassen, og kan påvirke valget mellom å gå eller ta bilen på kortere reiser. Mange myke trafikanter velger snarveier som kutter reisetiden eller gjør ruta mer logisk. Noen snarveier er nye, og laget av grunneiere for å gi tilgjengelighet. Andre snarveier er gamle, og rettighet til å bruke det er forankret i «hevd» selv om omgivelsene har endret seg.

Ved noen tilfeller går snarveier steder vi helst ikke vil ha de, f.eks i Tønsberg hvor gående blir ført til et krysningspunkt over Ringveien hvor det av hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet ikke er tillatt for myke trafikanter. Andre snarveier har behov for beskyttelse slik at de ikke forsvinner i forbindelse med nybygg og nye hekker i tilgrensende eiendommer. Horten kommune har i samarbeid med Åsgårdstrand velforening registrert og merket snarveier i Åsgårdstrand.

Snarveier brukes også for å komme til og fra holdeplassene på en trygg, enkel og effektiv måte. Når holdeplasser er plassert for langt unna, dårlig tilrettelagt, eller ikke fremstår som trygge, mister man mange potensielle brukere – og dermed også potensialet for sosial deltakelse.

Mange av de mest brukte snarveiene for gående ligger på kommunal eller privat grunn, og mange er uoffisielle og uregistrerte. Fylkeskommunen har verken ansvar for eller ressurser til å drifte og vedlikeholde disse snarveiene, selv om de ofte er viktige for å sentrale punkter langs fylkesvei.

Det trenges bedre kartlegging og forståelse av hvordan folk faktisk beveger seg i Vestfold, og hvordan vi kan formalisere og forbedre disse viktige forbindelsene. Samarbeid mellom kommune

²⁴ Kunnskapsgrunnlag om gåing: <https://album.imageshop.no/1629347/Detail/Index/8173393>

og fylkeskommune er viktige i dette arbeidet. Fylkeskommunens rolle når det gjelder gåing som transportmiddel bør avklares.

Sykkel

Sykkelbegrepet omfatter i dag langt mer enn den tradisjonelle tohjuls sykkel. Mobilitetsbildet inkluderer nå blant annet også elsykler, sparkesykler og lastesykler. Elsykkelen har hatt en betydelig vekst og når nye brukergrupper som tidligere ikke benyttet sykkel. Erfaring viser at elsykler øker både rekkevidde og frekvens, og at hindringer som bakker reduseres. Det er derfor avgjørende å utvikle en infrastruktur som ivaretar behovene til ulike sykler og syklist, og som sikrer at sykkelanleggene er attraktive, trygge og funksjonelle for alle. I den forbindelse er det behov for å definere regionale sykkelruter beregnet på transportsyklisten. Dette må gjøres i samarbeid med kommuner og eventuelt andre relevante aktører. Det anbefales at dette følges opp i handlingsprogrammet.

Fylket har i dag lavere sykkelandeler enn de nasjonale målene, både i og utenfor by- og tettstedsområder. I 2018/2019 ble 5 prosent av alle reiser i Vestfoldkommunene gjennomført med sykkel, mens det nasjonale målet er 8 prosent²⁵. I byområdene ligger sykkelandelen i regionen opp mot 9 prosent, men dette er likevel betydelig lavere enn det nasjonale målet om 20 prosent sykkelandel i by.

Manglende sikker sykkelparkering ved bestemmelsespunktet er en viktig årsak til at folk velger bort sykkel. Nye løsninger for trygg sykkelparkering finnes, og er under utvikling. Larvik kommune gjennomfører for eksempel et pilotprosjekt for sikker sykkelparkering som en del av bypakkearbeidet.

Tellepunkter for myke trafikanter

Per våren 2026 finnes det 17 tellepunkter for syklist i Vestfold, og ingen tellepunkter for gående på fylkesvei. Datagrunnlaget for sykkelbruk utenfor byområdene er begrenset. Manglende data om sykkelreiser, sykkelulykker og effekten av gjennomførte tiltak gjør planlegging og prioritering krevende.

De 17 sykkel-tellepunktene som finnes i fylket, utgjør grunnlaget for fylkeskommunens analysebrett for mobilitet, samt Statens vegvesens sykkelindeks og trafikkdata. Tallene viser en økning i sykkeltrafikken i 2020, trolig som følge av pandemirelaterte restriksjoner, etterfulgt av en nedgang i årene som fulgte. Analysebrettet viser også en tydelig sesongvariasjon, med høyest sykkeltrafikk i sommerhalvåret.

Sykkeltellerne har flere svakheter. I tillegg til at det er få, er de også ujevnt fordelt mellom kommunene. Holmestrand kommune har for eksempel 1, mens Larvik har 3 og Tønsberg 6. I Holmestrand står sykkel telleren på Sandebuktveien, som er fylkesveien til Sande videregående skole utenfor Sande sentrum, mens det ikke er noen tellere i tilknytning til Holmestrand by. Dette gir oss sannsynligvis noe informasjon om antallet syklende elever til den videregående skolen, men lite informasjon om Holmestrand som sykkelby. I både Larvik, Sandefjord, Tønsberg står tellerne på innfartsårer i tilknytning til bykjernen. Færder kommune har for øvrig ingen, da

²⁵ [Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#)

tellerne på Nøtterøy står innenfor Tønsberg kommunes grense. Mer informasjon om sykkelteletterne og faktiske tall kan finnes på fylkeskommunens analysebrett for mobilitet.²⁶

Tellepunkter for myke trafikanter benyttes som grunnlagstall for utbygging når fylkeskommunen skal dimensjonere for gang- og sykkelanlegg. Manglende telling gir dårligere grunnlag for standard og behov på nye anlegg. Tabellen under viser hvordan antallet myke trafikanter påvirker utformingen av anlegget, og understreker viktigheten av korrekte tall.



Tabell 4.2.1.1—1 — Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykkelveg=2,5 Fortau=1,5		Sykkelveg=2,5 Fortau=2,0
300 - 1500	Sykkelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykkelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,0		Sykkelveg=4,0 Fortau=2,5

27

Det er behov for bedre og mer detaljerte data for myke trafikanter i byområdene, og en evaluering av om dagens tellepunkter står riktig plassert. Det utvikles også nye og bedre teknologier for tellinger som vil være interessante for veieiere. Flere tellepunkter og bruk av nye digitale løsninger og teknologi vil kunne styrke datagrunnlaget og dermed gi mer målrettet og effektiv planlegging.

Sykelnettverket i Vestfold

Fylkeskommunen driver et sykkelbynettverk i Vestfold der alle sykkelbyene, samt representanter fra Statens vegvesen deltar. Formålet med nettverket er å sørge for faglig påfyll, erfaringsutveksling og nettverksbygging. Nettverket har flere årlige fysiske og digitale samlinger, hvorav én fysisk samling med befaring i en av sykkelbyene.

I avtalene forplikter partene seg til å prioritere ressurser til satsing på sykkel.

Fylkeskommunen har siden 2015 inngått sykkelbyavtaler med fire kommuner i Vestfold. Dette gjelder Tønsberg, Horten, Sandefjord og Larvik. I 2025 ble det vedtatt at avtalene skal videreføres.

²⁶ [Mobilitet i Vestfold - Vestfold fylkeskommune](#)

²⁷ [N100:2023 | Viewer](#)

Færder og Holmestrand tilbys deltagelse. Eventuell avtale med disse kommunene vil gjelde fra 2027. Sykkelbyavtalene godkjennes av kommunestyrene og fylkestinget.

Vestfold fylkeskommune har siden oppstart i 2015 bidratt med et årlig tilskudd på kr. 250 000 i søkbare midler til hver av byene med inngåtte sykkelbyavtaler. Både i perioden Vestfold og Telemark fylkeskommuner var sammenslått, og etter at Vestfold ble eget fylke igjen, har ordningen med økonomisk bidrag til sykkelbyene vært videreført.

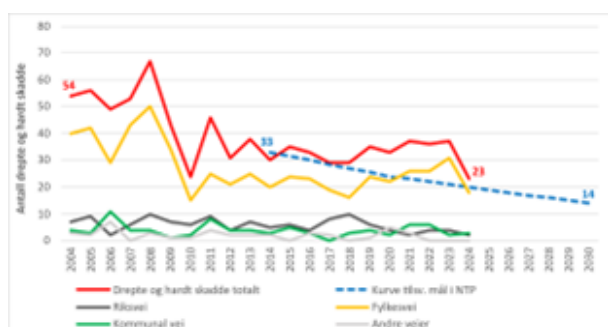
Kommunene utarbeider en årlig handlingsplan for ulike sykkel fremmende tiltak som fylkeskommunen godkjenner. Handlingsplanen synliggjør ulike aktiviteter, mindre, fysiske tiltak, og hva av dette det økonomiske bidraget fra fylkeskommunen skal brukes til. Eksempler på tiltak er støtte til etablering av sykkelparkering/sykkelbokser, oppmerking av sykkelssymbol (såkalte sharrows) i gater med blandet trafikk, støtte til piggdekk til vintersyklister, sykkellykter til skolebarn og gjennomføring av kampanjen «Helt grønn skolevei».

Evalueringen som ble gjort i forbindelse med ny politisk behandling av sykkelbyavtalene viste at det forpliktende sykkelbysamarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen har gitt god uttelling²⁸. De har bidratt til økt kompetanse, og til å sette sykkel på dagsorden hos samarbeidspartene. Det ble anbefalt å utvide nettverket med de to siste kommunene i fylket.

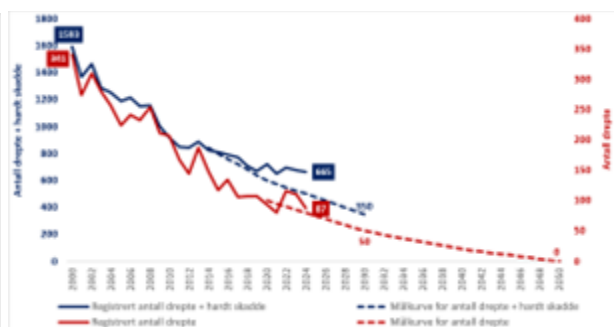
Sykkelbynettverket bør i samarbeid med de andre kommunene samarbeide om å utvikle regionale sykkelruter. Dette legges inn i handlingsprogrammet.

4.4.2 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Nullvisjonen ble vedtatt som et mål i Vestfold og Telemark fylkesting i forbindelse med behandling av Regional plan for trafikksikkerhet i 2023. I forbindelse med Nullvisjonen er det fastsatt måltall som viser en gradvis reduksjon frem til 2050.



Måltall Vestfold tom 2024



Måltall hele landet tom 2024

²⁸ Hovedutvalg for samferdsel, Sak 69/25 Sykkelbyavtaler 2026-2029 [Politiske møter - Møter - Hovedutvalg for samferdsel \(26.11.2025\)](#)

Kurvener viser at vi ligger over måltallene i dag, og for Vestfold at fylkesveiene er de farligste veiene. Tallene er lave, noe som gjør det vanskelig å vurdere hvilke tiltak som bør prioriteres fremover. Dette er beskrevet i mer detalj i Fagrapport trafikksikkerhet.

Skadetall og mørketall

Det offisielle ulykkesregisteret i Norge består i stor grad av informasjon om døde og hardt skadde. I noe mindre grad finnes informasjon om mindre alvorlig skadde, og i svært liten grad lettere skadd, eller ulykker med kun materiell skade. Vi vet at det finnes store mørketall knyttet til dette. Av hensyn til personvern vil ikke forsikringsselskap og bergingsselskap overlevere informasjon om enkeltsaker. Forsikringsselskapene har til gjengjeld delt oppsummerende informasjon, og vi vet at dagene før jul er årets «bulkedager».

Skadedataprojektet i Vestfold

Skadedataprojektet i Vestfold er et samarbeidsprosjekt mellom Sykehuset i Vestfold og Vestfold fylkeskommune for å registrere trafikkulykker. Samtlige trafikkulykker i Vestfold hvor involverte mottar helsehjelp på sykehuset blir registrert med kartdata i sykehusets registreringssystem. Trafikkulykkene er registrert siden 1. januar 2020. Det registreres omtrent 400 skadde i året. På grunn av omlegging av sykehusets registreringssystem har vi ikke fått oversendt data siden 31.12.2023. Selv om vi venter på en større datamengde, forventer vi at tendensene er de samme.

Funnene i den første rapporten bekrefter hypotesene vi har hatt om mørketall:

- Det er store mørketall.
- Svært mange av ulykkene er eneulykker på sykkel
- De fleste ulykkene skjer i byer og tettbygde strøk
- 9 av 10 ulykker på sykkel er ikke registrert i det offisielle registeret.

Mørketall – politiregistrerte vs. sykehusregistrerte sykkelulykker

Politiregistrerte

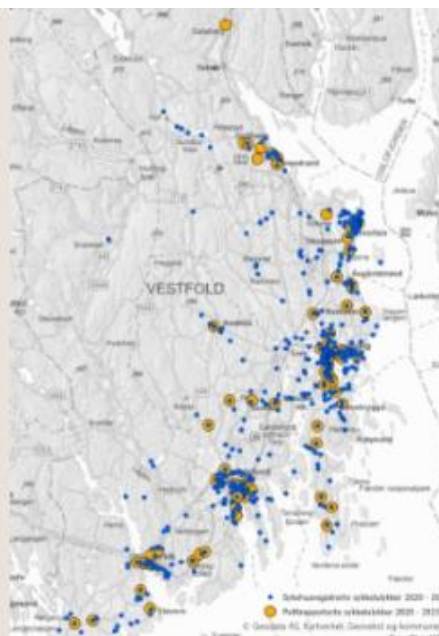
- 82 sykkelulykker (inkl. el-sykkel)

Sykehusregistrerte

- 918 skadde i sykkelulykke (inkl. el-sykkel)

9 av 10 skadde syklist er ikke i nasjonale ulykkes-register for trafikkulykker (politiregistrerte)

1 av 3 politiregistrerte skadde syklist er ikke blant sykehusregistrerte



Nye data fra Oslo legevakt viser at antall skadde på sykkel ikke øker sammen med antall syklist, med ett unntak; flere el-sykler fører til flere ulykker for el-syklist. Dette må vi lære mer om i tiden fremover.²⁹

Av de som blir drept eller hardt skadd i trafikken er de aller fleste involvert i utforkjøring- eller møteulykker. I by-områdene er det lavere fart, og flere myke trafikanter. I det offisielle ulykkesregisteret ser vi få ulykker i by-områdene. Gjennom skadedataprojektet ser vi et stort antall ulykker med lav skadegrad. Bil er involvert i 72 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde. Dette henger sammen med både den høye farten motoriserte kjøretøy kan oppnå, og skadepotensialet de utgjør ved ulykker som involverer myke trafikanter. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag elleve ganger høyere for syklist, pr. km, sammenliknet med førere av personbil.

År	Samme kjøreretning	Motsatt kjøreretning	Kryssende kjøreretning	Fotgjenger/akende	Utforkjøring	Andre ulykker	Ukjent	Sum
2025	37	19	44	25	66	21	0	212
2024	39	31	53	11	42	10	0	186
2023	46	22	39	23	52	10	0	192
2022	61	46	35	21	57	9	0	229
2021	62	41	37	25	69	22	0	256
2020	34	26	40	21	56	20	0	197
2019	47	37	53	22	51	10	0	220
2018	52	36	53	15	50	11	0	217
2017	101	31	56	23	75	13	0	299
2016	68	29	81	29	77	15	0	299
Sum	547	318	491	215	595	141	0	2307

Fig. Alle drepte eller skadde i trafikkuulykker, etter region, ulykkestype og år. (kilde: TRINE) Her med tall fra og med 2016 til og med 2025.

Trafikksikkerhetstiltak gir synergieffekter for nullvekstmålet

Nyere analyser av tall fra Oslo legevakt og antall syklist viser at selv om oslofolk sykler mer enn før – så er det ikke flere som skader seg. Andelen som sykler i Oslo i 2014 6,2%³⁰, i 2023 var tallet oppe i 7%. Det er gjort mange tiltak for å tilrettelegge for sykling. I tillegg kan det økte antallet i seg selv ha en effekt, «Safety in Numbers» hvor ulykkesrisiko synker som følge av det økte antallet.³¹

Trafikksikkert eller trygt?

I arbeidet med trafikksikkerhet er det avgjørende å skille mellom begrepene trafikksikkert og trygt. Trafikksikkerhet handler om *faktisk* risiko, altså tiltak som reduserer sannsynligheten for ulykker og hvor alvorlige de blir. Trygghet handler om hvordan trafikantens *opplevelse* av det å ferdes i trafikken, uavhengig av statistikk og reell fare. Tiltak som er trafikksikre, kan allikevel

²⁹ Statens vegvesen jobber nå med en ny rapport om sykkelulykker i Oslo.

³⁰ [Sykkelstrategi og kunnskapsgrunnlag - Sykkelplaner, undersøkelser og veiledere - Oslo kommune](#)

³¹ Statens vegvesen jobber nå med en ny rapport om sykkelulykker i Oslo.

oppleves utrygge. Underganger reduserer for eksempel konfliktpunkter mellom myke og harde trafikanter, men kan oppleves mørke eller isolerte. En konsekvens av dette kan være at myke trafikanter velger uregulerte krysningspunkter, og faktisk risiko øker. Trafikksikre løsninger kan også oppfattes som lite attraktive fordi de gir lange omveier eller er kompliserte. Dette kan medføre at færre velger å gå og sykle. En helhet tilnærming er nødvendig for å redusere både faktisk og opplevd risiko.

Skolevei

Nasjonal transportplan har som mål at 80% av skoleelever skal sykle eller gå til skolen. For å få dette til må veien være tilrettelagt for barn i den aktuelle aldersgruppen. Her er det stor variasjon i dag. Noen elever har enkle og oversiktlige skoleveier, mens andre må forholde seg til mer krevende trafikkforhold. Mange steder blir barn kjørt til skolen med begrunnelse i for dårlig trafiksikkerhet. Dette gjør skoleveien enda farligere for de som sykler og går. Det er mange mindre tiltak som vil kunne bidra til at skoleveien oppleves tryggere, for eksempel bedre belysning, oppmerking og etablering av bilfri «Hjertesone» rundt skolene.

Det er lite dokumentasjon på investeringsbehovene knyttet til skolevei i Vestfold. Innspill fra kommunene viser at det flere steder er behov for små og store tiltak langs fylkesveiene som kan gjøre skoleveien tryggere. Det handler både om bygging av gang- og sykkelveier, utbedring av fortau, belysning og liknende, men også om opplæring, trening og modning av barns forståelse i trafikken. Flere kommuner vurderer endring i skolestrukturen. I den debatten er det viktig å løfte behov for utbygging og oppgradering av trygge skoleveier på eventuelle nye skolelokasjoner.

Infrastruktur for myke trafikanter i byer og tettsteder

Gangfelt

Gangfelt regnes ikke som et trafiksikkerhetstiltak, men kan benyttes som et fremkommelighetstiltak for gående der det er mange kryssende og mye trafikk. I praksis må det være så mye trafikk at det er vanskelig å komme over veien, for at det å etablere et gangfelt skal være et riktig tiltak. I mange av de eksisterende gangfeltene på veinettet i Vestfold er det fra tidligere av ikke gjort tilstrekkelige behovsvurderinger og heller ikke gjennomført nødvendige sikringstiltak før det er satt opp gangfelt.

Gangfelt oppleves av mange som et trafiksikkerhetstiltak som gir trygghet for de gående. Ulykkesstatistikken viser noe annet. Av de fotgjengerne som har blitt påkjørt ved kryssing av vei, har mer enn halvparten blitt påkjørt i et gangfelt. Gående krysser fylkesveiene der hvor det for fotgjengeren er enklest, på bare noen av disse stedene steder er det anlagt gangfelt. Flest kryssinger skjer derfor utenfor gangfelt.

Fart

Fartsgrenser skal balansere hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø. Disse hensynene er ikke alltid enkelt å kombinere. Særlig i tettbygde strøk som i sentrale deler av Vestfold kan det være krevende å avveie behov for fremkommelighet for kjøretøy opp mot hensynet til gående, syklende og beboere langs veien. Redusert hastighet har flere fordeler, som færre trafikkulykker, mindre støy, og økt trygghet for gående og syklist. Dette kan også bidra til å gi sykkel og gange en konkurransefordel mot bil på kortere reiser, da bilen ikke fremstår som et nevneverdig raskere fremkomstmiddel på disse strekningen med lav hastighet, i og gjennom tettsteder og sentrum. Det kan også forbedre folkehelsen og gjøre byområdene mer trivelige.

De generelle fartsgrensene i Norge er 50 km/t i byer og tettsteder. Innføring av 30 km/t i byer og tettsteder er sentrale virkemidler for å nå etappemålene i nullvisjonen. Lavere fart har god effekt på ulykkesutviklingen, gir tryggere veier for myke trafikanter og fører til mindre alvorlige trafikkulykker. I tillegg reduseres utslipp og energibruk.

Belysning

Belysning er et viktig trafiksikkerhetstiltak spesielt for myke trafikanter. Spesielt egnede trafiksikkerhetstiltak vil være intensivbelysning av gangfelt, riktig lysnivå på veien i forhold til trafikkmengde, signalanlegg som hensyntar myke trafikanter, forsterket belysning på områder hvor det ferdes mange myke trafikanter.

4.4.3 Universell utforming

Universell utforming handler om å utforme samfunnet og omgivelsene slik at de kan brukes av alle i størst mulig grad. Innen samferdsel og mobilitet innebærer dette å tilrettelegge transportsystemet slik at det er tilgjengelig uavhengig av alder, økonomi og funksjonsevne. Geografiske forhold, som bratte bakker, kan gjøre full universell utforming utfordrende, men tiltak som håndløpere, tilpasset dekke og benker kan likevel øke tilgjengeligheten for flere og komme hele befolkningen til gode. Tall fra Norges Handikapforbund viser at minst 15 % av befolkningen³² til enhver tid har behov for tilrettelegging, og med en økende andel eldre forventes dette behovet ikke å avta, noe som vil stille større krav til tilrettelagte mobilitetsløsninger fremover.

Alle offentlige veieiere har ansvar for universell utforming på veier og arealer de forvalter. Fylkeskommunene har derfor et særlig ansvar som veieier og kollektivmyndighet for at fylkeskommunal infrastruktur planlegges, utformes og driftes i tråd med kravene, der helårsdrift og godt vintervedlikehold er sentralt (se kapittel 4.6.5 «Drift og vedlikehold i byer og tettsteder»). Fylkeskommunen arbeider med universell utforming på flere nivåer, blant annet gjennom kollektivtilbud, informasjon og skilting, helårsdrift av infrastruktur og håndtering av høydeforskjeller som kantstein. Eksempler på pågående arbeid er strekningsvis oppgradering av holdeplasser og kartlegging av sentrumsnære turveier i Vestfold og Telemark.

Det finnes i dag ingen oppdatert, samlet oversikt over hvordan innbyggerne i Vestfold opplever den universelle utformingen av transportsektoren, men generelle tilbakemeldinger indikerer at spesielt vintervedlikeholdet oppleves som mangelfullt. Dette peker på behovet for en mer strukturert og kunnskapsbasert tilnærming til universell utforming langs transportsystemet, der prioriterte strekninger, knutepunkter og sammenhengende reisekjeder kartlegges trinnvis. Et slikt arbeid bør skje i tett samarbeid med kommuner, brukerorganisasjoner og andre relevante aktører, og kan inkludere styrket dialog, tydeligere kompetansekrav og opplæring av entreprenører samt enklere og mer systematisk statusrapportering i tråd med anbefalinger i relevante veiledninger og krav. En gradvis oppbygging av kunnskap og tiltak vil legge til rette for mer målrettede forbedringer innenfor tilgjengelige ressurser.

Sammenhengende og lett forståelige reisekjeder er avgjørende for å kunne bevege seg mellom viktige målpunkter som bibliotek og legekantor, og er for noen innbyggere en forutsetning for

³² [Tall og fakta - Norges Handikapforbund](#)

mobilitet. Universell utforming i samferdsel er dermed sentral for likestilling, deltakelse og livskvalitet, og bidrar til at flere kan delta aktivt i arbeid, fritid og nødvendige daglige gjøremål. Universell utforming knyttet til kollektivtrafikk er beskrevet i avsnittet om kollektiv.

4.4.4 Mobilitet som lønner seg

Å satse på å øke antallet gående og syklende støtter opp under de grunnleggende prioriteringene både nasjonalt og regionalt. Når vi «tar vare på det vi har» innen sykkel og gange, handler det om å oppgradere og vedlikeholde dagens gang- og sykkelveier slik at de blir tryggere, mer tilgjengelige og mer attraktive i hverdagen. Å «utbedre der vi kan og utnytte eksisterende kapasitet bedre» betyr å gjøre smarte grep i dagens infrastruktur – som å fjerne flaskehalser, forbedre kryss, etablere sammenhengende ruter og prioritere myke trafikanter i byområder der det allerede finnes et godt potensial. Når vi «bygger nytt der vi må», gir det rom for å etablere nye, trygge og effektive forbindelser for myke trafikanter der det mangler i dag. Satsingen på gåing og sykling er derfor helt i tråd med NTPs retning, fordi den styrker bærekraftige reisereformer samtidig som investeringene brukes smartere og mer målrettet og bidrar til å nå nullvekstmålet.

Verdien av aktiv transport

Infrastruktur som legger til rette for aktiv transport, gjør det enklere å gå og sykle i hverdagen og kan dermed gi betydelige samfunnsøkonomiske gevinster. Helsedirektoratets kalkulator viser hvordan økt fysisk aktivitet kan omregnes til sparte kostnader gjennom flere friske leveår (DALY) og redusert sykdomsbyrde³³.

Når flere innbyggere er fysisk aktive, øker arbeidsdeltakelsen, behovet for helse- og omsorgstjenester reduseres, og flere kan være selvhjulpne lenger. Kalkulatoren kan brukes til å anslå gevinster ved økt aktivitet for barn, voksne og eldre, samt effekten på både lokale og nasjonale helsetjenestekostnader. Satsing på gode gang- og sykkelforbindelser er derfor ikke bare et miljø- og helsegrep, men også et økonomisk tiltak.

Vestfolds største folkehelseutfordringer er knyttet til sosial ulikhet i helse³⁴. Mange innbyggere er for lite fysisk aktive, selv om helsemyndighetene anbefaler 150–300 minutter ukentlig aktivitet for voksne og 60 minutter daglig for barn. Når hverdagen ikke legger til rette for bevegelse, blir samferdselssektorens rolle særlig viktig. Enkle, trygge og sammenhengende overganger mellom transportformer kan gjøre aktiv transport til et naturlig valg og dermed bidra både til bedre helse og til å redusere sosiale ulikheter.

Tabellen under viser potensielle årlige besparelser for kommuner dersom 600 personer over 50 og 60 år øker fra inaktiv til delvis aktiv og fra delvis aktiv til fysisk aktiv.

³³ [Kalkulator for samfunnsøkonomiske gevinster av økt fysisk aktivitet - Helsedirektoratet](#)

³⁴ [Folkehelse og levekår - Vestfold fylkeskommune](#)

Alders-gruppe (år)	Antall personer som endrer adferd	Endret aktivitetsnivå	Samlet årlig potensiell reduksjon av helsetjenestekostnader (mill. kr/år)	Kommunens andel av helsetjenestekostnader (%)	Kommunens potensielle reduksjon av helsetjenestekostnader (mill. kr/år)
Over 50	150	Inaktiv – Delvis aktiv	6,0	32	1,9
	200	Delvis aktiv – Fysisk aktiv	3,4	32	1,1
Over 60	100	Inaktiv – Delvis aktiv	5,1	32	1,6
	150	Delvis aktiv – Fysisk aktiv	3,5	32	1,1
Sum					5,7

Kalkulatoren kan brukes av kommuner, regioner, statlige myndigheter og andre aktører som vurderer tiltak som kan øke befolkningens aktivitetsnivå.

Verdien av færre ulykker

Trafikkulykker påfører samfunnet betydelige økonomiske kostnader, både direkte og indirekte. Direkte kostnader inkluderer akuttmedisinsk behandling, ambulansetjenester, politiinnsats og reparasjon eller erstatning av kjøretøy og infrastruktur. I tillegg kommer administrative kostnader knyttet til forsikringer og saksbehandling. Disse kostnadene oppstår uavhengig av skadegrad, men øker naturlig med alvorlighetsgraden på ulykken.

Ulike skadegrader gir ulike samfunnsøkonomiske belastninger. Mindre personskader, som brudd eller kutt, fører vanligvis til moderate helsekostnader og kortvarig fravær fra arbeid. Alvorlige skader, som hodeskader eller omfattende indre skader, krever ofte langvarig behandling, rehabilitering og spesialisert oppfølging. Dette påvirker både helsesektoren og arbeidslivet, og kostnadene kan strekke seg over flere år dersom skaden reduserer arbeidsevnen permanent.

Det er også viktig å skille mellom kortvarige og langvarige konsekvenser av trafikkulykker. Kortvarige skader kan føre til midlertidig produktivitetstap, men individet kan ofte vende tilbake til arbeid og normal funksjon. Langvarige skader – som kroniske smerter, varig nedsatt funksjonsevne eller psykiske ettervirkninger – kan derimot føre til permanente inntektstap, trygdeutbetalinger og redusert livskvalitet. Summen av slike langsiktige virkninger gjør at samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker ofte blir betydelig høyere enn det de direkte utgiftene antyder.

Eneulykker blant gående – som fall på is, i ujevnt underlag eller på glatte fortau – utgjør en betydelig, men ofte undervurdert utfordring. Slike hendelser skjer uten involvering av kjøretøy og er dermed ikke definert som trafikkulykker, men kan likevel føre til alvorlige personskader og store samfunnsøkonomiske kostnader. Typiske konsekvenser inkluderer bruddskader, hjernerystelser og langvarige muskel- og skjelettplager, som kan kreve omfattende medisinsk behandling og rehabilitering. For kommuner og samfunnet som helhet fører eneulykker til økte helseutgifter og tap av arbeidsproduktivitet.

I 2010 satte «Den norske verdsettingsstudien³⁵» verdien på et liv spart i trafikken til 30 millioner kroner, 10,59 millioner kr for hardt skadd, 614 000 kr for lettere skade, og 30 000 for materiell skade. I tillegg kommer den enkeltes belastning av smerter og ubehag, tapt inntekt o.l. Det betyr at en enkelt ulykke med høy konsekvens medfører store kostnader, men også at det store antallet lettere skadde totalt sett medfører høye kostnader.

³⁵ *Den norske verdsettingsstudien.*

Ulykker – Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkenes samfunnskostnad

Den norske verdsettingsstudien. Ulykker - Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkenes samfunnskostnader

Forfattere: Knut Veisten, Stefan Flügel, Rune Elvik

Tilrettelegging for myke trafikanter kort oppsummert

Myke trafikanter har ulike behov

Fotgjengere, syklister og brukere av mikromobilitet beveger seg i ulik fart og deler ofte begrenset areal, noe som skaper konflikter og uforutsigbarhet. Helhetlig og universelt utformet infrastruktur er avgjørende. Gatebruksplaner er nyttige verktøy i prioritering av trafikanter i by. Sammenhengende gang- og sykkelveier, universell utforming, gode krysningspunkter, belysning og helårsdrift reduserer ulykker, øker trygghet og gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Kombinasjonen av fysisk tilrettelegging og digitale løsninger styrker både brukeropplevelse og planlegging. Reisevaneundersøkelser viser at flest går i byområder, og at det største potensialet for økt gange og sykling ligger her.

Behov for bedre trafikkdata for myke trafikanter

Manglende systematiske tellinger av gående og få, ujevnt plasserte sykkeltellepunkter gjør det vanskelig å følge utviklingen og prioritere riktige tiltak. Det er behov for mer helhetlig, teknologi- og sensordrevet datainnsamling.

Trafikksikkerhet – svakt kunnskapsgrunnlag:

Store mørketall, særlig for sykkelulykker og eneulykker, samt mangelfull registrering, gjør planlegging og målrettede sikkerhetstiltak mer krevende.

Skolevei og lavere fart er nøkkeltiltak: Trygge skoleveier og bedre tilrettelegging kan bidra til å nå målet om at flere barn går og sykler.

Skadedataprojektet i Vestfold

Skadedataprojektet registrerer alle trafikkulykker i Vestfold der skadde får behandling på sykehuset, og viser rundt 400 skadde årlig siden 2020. De foreløpige funnene bekrefter store mørketall, særlig for sykkelulykker, der de fleste er eneulykker i by- og tettstedsområder og 9 av 10 ikke fanges opp i de offisielle registrene.

Universell utforming i Vestfold

Universell utforming er et grunnleggende ansvar: Minst 15 % av befolkningen har behov for tilrettelegging, og med flere eldre vil behovet øke.

Aktiv transport og færre trafikkulykker gir store økonomiske gevinster

Økt gange og sykling gir bedre folkehelse, reduserte helseutgifter, økt arbeidsdeltakelse og bidrar til å nå nullvekstmålet. Trafikkulykker har høye samfunnsøkonomiske kostnader: Både alvorlige ulykker og det store antallet lettere skader – inkludert eneulykker blant gående – medfører betydelige direkte og indirekte kostnader for samfunnet.

Utfordring med flere veieiere

Overganger mellom kommunale, fylkeskommunale og private veier skaper ujevn kvalitet, særlig vinterstid. Det er behov for bedre samarbeid på tvers av etater.

4.5 Kollektivtransport og delingsmobilitet i et helhetlig mobilitetssystem

4.5.1 Kollektivtransportens rolle

Prioritering av kollektivtransport i by- og tettstedsområder gir størst effekt, fordi det er her befolkningsgrunnlaget og reisevolumet er størst. I Vestfold gjelder dette særlig områdene øst for E18, der et hyppig og konkurransedyktig tilbud gir best ressursutnyttelse og er viktig for å nå nullvekstmålet. Samtidig gjør begrensede økonomiske rammer det nødvendig å konsentrere ressursene til de mest trafikkerte områdene, noe som kan forsterke forskjellene i kollektivtilbudet mellom tettbygde og spredtbygde deler av fylket.

Kollektiv og samfunnsdeltakelse

For innbyggere uten tilgang til bil er kollektivtransport avgjørende for å kunne delta i utdanning, arbeidsliv, fritidsaktiviteter og benytte offentlige tjenester. Når tilbudet er svakt, lite tilgjengelig eller uforutsigbart, øker risikoen for transportfattigdom, der begrenset mobilitet reduserer både økonomiske muligheter og tilknytning til sosiale fellesskap. Begrenset mobilitet rammer særlig lavinntektsfamilier, eldre, personer med nedsatt funksjonsevne, ungdom og nyankomne, og kan føre til at nødvendige reiser uteblir.

Tilgang til kollektivtransport er spesielt viktig for gjennomføring av videregående opplæring. For mange elever i distrikter og tettsteder utenfor gang- og sykkelavstand til skolen er skoletransport den viktigste, og ofte eneste, mobilitetsløsningen. Lange, kompliserte eller utrygge reiser kan bidra til økt fravær og i verste fall frafall. Et stabilt og forutsigbart transporttilbud kan redusere slike barrierer og gjøre skolehverdagen mer tilgjengelig, både faglig og sosialt.

Næringslivet og kollektiv

Næringslivet er avhengig av god tilgjengelighet til arbeidsplasser for å tiltrekke og beholde arbeidskraft. Korte avstander til buss og annen kollektivtransport gjør det enklere for ansatte å komme seg til og fra jobb uten bruk av privatbil, reduserer tidsbruk og gir større forutsigbarhet i hverdagen. God kollektivdekning rundt næringsområder og arbeidsplasskonsentrasjoner kan også utvide arbeidsmarkedet ved å gjøre det mulig å rekruttere fra et større geografisk område. For å realisere disse gevinstene er det nødvendig at nye arbeidsplasser i størst mulig grad lokaliseres i sentrum, alternativt langs eksisterende kollektivruter eller ved viktige knutepunkter, slik at tilbudet kan utnyttes effektivt uten betydelige økte driftskostnader.

For reiselivet er tilgjengelig og oversiktlig busstransport særlig viktig, både for å gi besøkende enkel tilgang til overnattingstilbud, attraksjoner og aktiviteter, og for å redusere behovet for bilbaserte reiser. Også her er lokalisering langs etablerte kollektivtraseer avgjørende for å sikre god tilgjengelighet for besøkende og for å kunne tilby helhetlige og attraktive reisekjeder uten privatbil

Kollektiv og universell utforming

En kartlegging av universell utforming ved fylkeskommunens holdeplasser i 2024 viser at om lag 200 prioriterte holdeplasser dekker rundt 75 prosent av de reisende. Dette understreker at målrettede investeringer i de mest trafikkerte områdene gir høy effekt, og er avgjørende for å nå målet om økt overgang fra bil til kollektivtransport.

Samtidig viser tallene at en mindre del av holdeplassene betjener store geografiske områder med svakere kollektivtilbud og lavere grad av universell utforming. I disse områdene er kollektivtransporten ofte en viktig forutsetning for grunnleggende mobilitet, og det er derfor nødvendig å opprettholde og gradvis styrke et minimumstilbud som sikrer tilgjengeligheten i distrikt.

Dette innebærer at innsatsen må balanseres: Hovedvekten av investeringer og kapasitetsutvikling bør rettes mot områder med størst kundegrunnlag og størst potensial for overføring fra bil, samtidig som det settes av målrettede ressurser til distriktene for å sikre inkludering, mobilitet og likeverdige muligheter til å delta i arbeid, utdanning og samfunnsliv.

Kollektivtransport og digitalt utenforskap

Cirka 20% av befolkningen, omkring 850 000 nordmenn, er digitalt sårbare³⁶. En digitalt sårbar person har utfordringer knyttet til bruk av digitale tjenester. Dette kan skyldes ulike faktorer, som alder, nedsatt funksjonsevne og digitale ferdigheter. Det er svært viktig at også disse menneskene inkluderes, og at verktøy som utvikles tar høyde for dette ved bruk og oppfølging. Utviklingen må derfor skje med den reisende i fokus. Kollektivtransport må tilpasses med hensyn på bestillingsteknologi og betalingsmåter slik at individuelle evner og digitale utfordringer ivaretas. Digitalt utenforskap påvirker muligheten for samfunnsdeltakelse og øker sosial ulikhet i befolkning. Fylkeskommunens digitale systemer for publikum må i størst mulig grad være universelt utformet.

4.5.2 Delingsmobilitet

Delingsmobilitet i ulike former

Nye mobilitetstjenester utfordrer hvordan vi tradisjonelt har tenkt om transport. Ulike reiser har ulike behov, og det er summen av delingsmobilitet og kollektivtransport som kan gi et reelt alternativ til privat eide biler. Delingsmobilitet omfatter ulike transportformer der flere personer deler på kjøretøy eller transportressurser, i stedet for at hver enkelt eier og bruker sitt eget kjøretøy. Kollektivtransport som tog, buss, trikk og ferge, der mange passasjerer reiser sammen på faste ruter, er delingsmobilitet. Disse transportformene er svært effektive i byområder med høy befolkningstetthet og bidrar sterkt til å redusere både klimagassutslipp, trafikkmengde og behov for parkeringsarealer. Delingsmobilitet beskriver også andre, mer fleksible reiseformer, som delt mikromobilitet, delebil og samkjøring. I dette dokumentet skilles det på kollektivtransport og delingsmobilitet, og delingsmobilitet forstås fremover som et supplement til kollektivtransport

³⁶ [Fremtidens digitale Norge - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no) Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024 - 2030

I nyere tid har delebaserte løsninger fått en stadig viktigere rolle i transportsystemet. Delt mikromobilitet omfatter små, fleksible kjøretøy som elsparkesykler, elsykler og vanlige sykler, som kan brukes til korte reiser eller i kombinasjon med andre reiseformer. Delebilordninger gir tilgang til bil ved behov, uten at man trenger å eie en selv – noe som kan redusere bilholdet betydelig i byene. Samkjøring, der flere personer deler én bil på samme reise, er en annen form for delingsmobilitet som utnytter kapasiteten i eksisterende kjøretøy mer effektivt. Sammen bidrar disse løsningene til et mer bærekraftig, fleksibelt og tilgjengelig mobilitetssystem, der folk kan kombinere ulike transportformer ut fra behov, heller enn å være avhengige av privatbil.

Delingsmobilitet viser et spennende potensial. Studier fra TØI fant at hver delebil erstatter anslagsvis 10-15 private biler³⁷ i Bergen og at halvparten av bildelerne solgte sin private bil etter å ha begynt med bildeling. Vi må presisere at de nye delingsmobilitetsformene ikke er i konkurranse med tradisjonell kollektivtransport, men et supplement som kan styrke og bidra til å effektivisere reisene våre.

I fylkeskommunens analysebrett³⁸ for mobilitet i Vestfold finnes oversikt over reiser med delt mikromobilitet i Tønsberg og Sandefjord. Denne inneholder blant annet data på antall turer, snittetid per tur, hentested og hvor reisen avsluttes.

Delingsmobilitet som supplement

Både i byer, tettsteder og nærsentre kan delingsmobilitet være et viktig supplement til kollektivtransport. De ulike formene for delingsmobilitet kan treffe ulikt på tvers av bebyggelsesgrad. Vi kjenner godt til delingsmobilitet som el-sparkesykler og elsykler, og ser disse oftere i byer eller de største by-nære tettstedene. Bildelingsbiler er så langt i stor grad plassert sentralt, ofte i nærheten av knutepunkt eller områder med mye fottrafikk. Delingsformen samkjøring kan potensielt være et godt supplement til kollektivtrafikken, særlig der det er lav frekvens eller spredt bebyggelse. Disse delingsmobilitetsformene kan redusere behovet for bil og gjøre det lettere for folk å ta del i samfunnet uten å eie eget kjøretøy, eller med færre kjøretøy i en husholdning.

Delingsmobilitet styrker kollektiv også gjennom digitalisering

Digitalisering spiller en nøkkelrolle i å få delingsmobilitet og kollektivtransport til å fungere sømløst sammen. Gjennom apper og digitale plattformer kan brukere planlegge og betale for hele reisen på ett sted, uavhengig av transportmiddel. Sanntidsdata gir oppdatert informasjon om både kollektivavganger og tilgjengelige delingskjøretøy, noe som gjør det enklere å velge den mest effektive og bærekraftige løsningen. Digital integrasjon mellom ulike mobilitetstjenester – ofte omtalt som «Mobility as a Service» (MaaS) – legger dermed grunnlaget for et mer helhetlig transportsystem.

På denne måten bidrar delingsmobilitet ikke bare til bedre framkommelighet, men også til et grønnere bymiljø. Når flere velger å kombinere kollektivtransport og delte kjøretøy i stedet for privatbil, reduseres trafikkmengden, utslippene og behovet for parkeringsplasser. Summen av

³⁷ [En delebil kan erstatte 10-15 privatbiler - Transportøkonomisk institutt](#)

³⁸ [Microsoft Power BI](#)

dette gjør at delingsmobilitet fungerer som et viktig supplement til det kollektive transportsystemet – og digitalisering er nøkkelen som får alt til å henge sammen.

Delingsmobilitet i Vestfold

Pr november 2025 tilbys det delingsmobilitet i Larvik, Sandefjord og Tønsberg kommune. I tillegg benyttes delingsmobilitet i Færder gjennom ordningen i Tønsberg. I alle byene finnes utleie av el-sparesykler, i Tønsberg finnes også el-sykler. Delebiler er tilgjengelige i Tønsberg og Sandefjord. Det er foretatt en evaluering³⁹ av fylkeskommunens mulige rolle i forbindelse med delingsmobilitet i Vestfold. I korte hovedtrekk er det identifisert ulike oppfølgingsmuligheter for fylkeskommunen knyttet til tre former for delingsmobilitet; mikromobilitet, bildeling og samkjøring.

- For mikromobilitet anbefales at det legges til rette for en møteplass mellom kommunene og fylket for å dele erfaringer. Det kan diskuteres om lokale forskrifter kan harmoniseres for å skape et bedre tilbud. I tillegg fylkeskommunen ta en koordinerende rolle på vegne av kommunene i Vestfold dersom kommunene ønsker én samlet konkurranse.
- For bildeling kan fylkeskommunen formidle bildeling som et alternativ til å lease eller eie biler for flåteeiere i fylket - arbeidsplasser, sykehus og universitet. Fylkeskommunen kan i tillegg gjøre sine egne biler tilgjengelige i et bildelingssystem.
- For samkjøring kan fylkeskommunen ta en koordinerende rolle og vurder samkjøring som et virkemiddel for å opprettholde transporttilbudet på utvalgte ruter i en tid der kollektivtilbudet er under sterkt økonomisk press.

Det er p.t. ikke gjort noen vedtak/det er ikke bestemt hva slags rolle fylkeskommunen skal ta, noe som vil være knyttet til ressursbruk og hvilken interesse kommunene har i å delta i et evt samarbeid knyttet til mikromobilitet.

4.5.3 Vestfoldbanen

Vestfoldbanen går som en ryggrad gjennom Vestfold og Vestfoldbyene. Vestfoldbanen er i stor grad tilrettelagt for pendlere som skal inn til Oslo-området for arbeid. Det er også ønsket at flest mulig skal reise med tog til Torp flyplass Sandefjord. Vy har satt opp shuttlebuss som frakter de reisende fra togstasjonen til flyplassen. De siste årene har Vestfoldbanen, som mange andre togstrekninger, vært preget av forsinkelser, feil på anlegg og manglende togsett. Dette har gjort togreiser til en uberegnelig og ustabil reiseform.

Vi vet at Vestfold er et av fylkene i landet som har mest biltrafikk på fylkesveiene. Vestfoldbanen har et potensiale for å øke antall togreiser internt i fylket. Det bør være mer fokus på å også bruke Vestfoldbanen som et alternativ for kollektivreiser. Her er innbyggerne i Vestfold avhengig av vilje fra Storting og statlig eide selskaper. På grunn av manglende togsett vil tilbudet i Vestfold deles i to, og det vil ikke være mulig å reise fra sør-fylket til nord-fylket (og omvendt) uten å bytte tog i Tønsberg. Dette vil gjøre det mindre attraktivt å bruke tog som reisemiddel.

For å få til best mulig reisekjeder er det viktig med godt samarbeid mellom tilbyderne. For eksempel har VKT satt opp shuttlebuss mellom Skoppum stasjon og Bakkenteigen/USN. Entur og VKT har også et godt samarbeid om digitale plattformer for reiseplanlegging og billettkjøp. For

³⁹ Delingsmobilitet i Vestfold: Fylkeskommunens rolle og mulige samarbeidsmodeller. Beta mobility 2025.

eksisterende og fremtidig delingsmobilitet i fylket er det også viktig at disse appene er tilgjengelige via Entur og VKTs reiseapper.

Statlig avhengighet

Uten en godt utbygd og driftssikker jernbane mister kollektivtilbudet i Vestfold mye av sin attraktivitet og konkurransekraft mot privatbilen. Statlige prioriteringer påvirker direkte hvor raskt og pålitelig folk kan reise, og hvor bærekraftig transportsektoren i regionen blir. Når staten investerer i bedre togforbindelser, reduseres reisetidene, flere velger kollektivt, og hele regionen styrkes både økonomisk og miljømessig. Tilsvarende vil det påvirke muligheten til å endre reisevaner på en negativ måte når tilbudet blir svekket, eller om det ikke er mulig å reise med tog gjennom mellom nord og sør i fylket uten bytte.

Statlig infrastruktur ikke bare et teknisk grunnlag, men også en forutsetning for mobilitet og regional utvikling i Vestfold. For mer informasjon om fylkeskommunenes avhengighet av statlig infrastruktur henviser vi til fagrapport «Fylkesvei, statlig og privat infrastruktur».

Kollektivtransport og delingsmobilitet – Kort oppsummert

Prioritering av kollektivtransport

Prioritering av kollektivtransport i by- og tettstedsområder gir størst effekt, fordi det er her befolkningsgrunnlaget og reisevolumet er størst. Samtidig er kollektivtransport avgjørende for samfunnsdeltakelse for personer uten bil, og et svakt tilbud kan føre til transportfattigdom og redusert tilgang til utdanning, arbeid og tjenester. Særlig for elever er et stabilt og tilgjengelig kollektivtilbud viktig for å kunne gjennomføre skolegangen.

Næringsliv

God kollektivtilgjengelighet er viktig for både næringsliv og reiseliv. Korte avstander til buss og transportknutepunkter gjør det enklere å rekruttere og beholde arbeidskraft, utvider arbeidsmarkedet og reduserer behovet for bilbruk. For reiselivet gir god kollektivdekning besøkende enkel tilgang til overnatting, attraksjoner og aktiviteter. Derfor bør nye arbeidsplasser og reiselivsvirksomheter i størst mulig grad lokaliseres i sentrum, ved knutepunkter eller langs eksisterende kollektivruter for å sikre effektiv bruk av kollektivtilbudet.

Delingsmobilitet

Delingsmobilitet (mikromobilitet, bildeling, samkjøring) utfyller kollektivtransport og gjør det lettere å klare seg uten egen bil. Det gir fleksible og bærekraftige reisekjeder, og kan redusere både bilhold, trafikk og utslipp. I Vestfold er tilbudet konsentrert i byene, med potensial for videre utvikling og koordinering.

Vestfoldbanen

Vestfoldbanen er en sentral transportåre i Vestfold. Samtidig har forsinkelser, tekniske feil og mangel på togsett gjort togtilbudet mindre pålitelig. Banen har potensial til å ta en større rolle i interne reiser i fylket, men deling av togtilbudet med togbytte i Tønsberg vil redusere attraktiviteten. Gode reisekjeder forutsetter samarbeid mellom transportaktørene, inkludert tilknytning med buss og felles digitale løsninger for reiseplanlegging og billettering.

4.6 Fylkeskommunal infrastruktur i byer og tettsteder

Vestfold har til sammen ca 1140 kilometer fylkesvei, og ca 350 km gang og sykkelanlegg. Fylkesveiene er fordelt nesten likt mellom øst og vest for E18, mens gang- og sykkelanleggene i hovedsak finnes i byer og tettsteder. Fylkeskommunen betjener ca 3800 holdeplasser, hvorav ca 2200 ligger langs fylkesvei med tilhørende veiansvar. I tillegg kommer tilhørende infrastruktur til veinettet, som bruer, veibelysning og tunneler osv. I byer og tettsteder har den fylkeskommunale infrastrukturen særlig betydning, ettersom den ofte danner hovedstrukturen for transport, tilgjengelighet og arealutvikling. Den påvirker bymiljø, næringsutvikling, mobilitetsmønstre og trafiksikkerhet, og utgjør dermed et sentralt virkemiddel for både regional utvikling og lokal stedsutvikling. Mange fylkesveier er også omkjøringsvei for E18.

Fylkesveier omtales hovedsakelig i fagrapporten «Fylkesveier, statlig og privat infrastruktur», kollektiv omtales i fagrapport «Kollektivtransport og mobilitet».

4.6.1 Fylkeskommunalt gang- og sykkelveinett

Vestfold har et relativt godt utbygd gang- og sykkelveinett fylket sett som helhet. Mest tilrettelagt er innfartsårene inn mot byene, og langs veiforbindelser mellom byene, selv om det her fortsatt er noen manglende lenker for å få et sammenhengende tilbud. For å sikre et oversiktlig og trafiksikkert fylkesveinett for alle trafikanter er det avgjørende med sammenhengende og tydelig utformede gang- og sykkeløsninger. I dag er det mange systemskifter mellom ulike typer gang- og sykkelanlegg i alle byene i Vestfold, noe som gjør det utfordrende å være både myk trafikanter og bilist. God tilrettelegging forutsetter særlig gode og trygge kryssutforminger der fylkesveier møter kommunale veier. På samme måte forutsetter at funksjonelt tilbud for alle trafikanter også god helårsdrift av hele fylkesveinettet.

Den største utfordringen er å få til et sammenhengende sykkeltilbud i og gjennom sentrum av byene. Dette er uheldig fordi det reduserer sikkerheten og attraktiviteten for å sykle der potensialet for å få flere til å sykle er størst, og dermed muligheten til å nå nullvekstmålet. Ulike løsninger med en blanding av gang- og sykkelvei, sykkelfelt og sykling i bilvei betyr mange systemskifter for syklistene, noe som er en stor utfordring. Trygge og gode løsninger i kryss mellom fylkesvei og kommunal vei fordrer et samarbeid mellom kommunen og fylkeskommunen.

4.6.2 Fylkesvei gjennom byer og tettsteder

Mange fylkesveier har en funksjon som både lokal gate og regional ferdselsåre, noe som gjør planlegging og prioritering utfordrende for kommuner og fylkeskommunen. De binder sammen boligområder, næringsområder og viktige offentlige funksjoner, og fungerer ofte som hovedårer for både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Samtidig er disse veiene under press på grunn av høy trafikkbelastning, komplekse kryss og begrenset plass. Fremkommeligheten blir en balansegang mellom ulike behov: fotgjengere og syklistene ønsker trygge og sammenhengende traseer, kollektivtrafikken trenger prioritet for å være konkurransedyktig, mens næringstransport og servicekjøretøy er avhengige av forutsigbar tilgang.

Av og til oppstår diskusjoner om profil på en viktig strekning. I Statens vegvesens vegnormal N100 Veg- og gateutforming tydeliggjøres at gater og veier har ulike formål. Vei har gjennomfartsfunksjon med høy kapasitet og fart, mens gateprofil har by- og nærmiljøfunksjons med lavere fart, flere kryssingsmuligheter og prioritering av gående, syklende og kollektiv. Dette danner faglig ramme for lokale avveininger i byer og tettsteder.

Det oppstår et tydelig prioriteringsdilemma i tettsteder der fylkesveier fungerer som omkjøringsveier for E18. På den ene siden ønsker kommuner og lokalmiljø å omklassifisere fra veiprofil til gate for å styrke tettstedsutvikling, lokalt handelsliv og trygg ferdsel for myke trafikanter. På den andre siden har samfunnet behov for robuste og kapasitetssterke omkjøringskorridorer som kan håndtere store trafikkmengder når E18 stenges.

Denne målkonflikten blir særlig synlig i tettsteder som Sem i Tønsberg, hvor fylkesveien i normaldrift håndterer om lag 6000 kjøretøy i døgnet, men som under stenging av E18 kan oppleve trafikk opp mot 30 000 kjøretøy i døgnet. Slike økninger skaper betydelig belastning på lokalmiljøet, og utfordrer både trafiksikkerhet, støyforhold og nærmiljøkvalitet. Samtidig er disse fylkesveiene avgjørende for beredskap, framkommelighet for nødetater, kollektivtransport og tungtransport, og dermed for samfunnsikkerheten i regionen.

Jo oftere og lengre E18 stenges, desto vanskeligere blir det å utvikle slike strekninger til tydelige by- og oppholdsrom. Resultatet er et vedvarende prioriteringsdilemma mellom lokale utviklingsmål og regionale og nasjonale krav til funksjonell transportberedskap. Samarbeid mellom fylkeskommune og kommune er derfor viktig for å få til best mulig løsninger.

Det er et ønske fra kommunene og utbyggere om mer forutsigbarhet når det gjelder fylkesveinettets funksjon/formål. Det kan til eksempel tas en gjennomgang av den del av fylkesveinettet som går gjennom byer og tettsteder og si hvilke strekninger som kan defineres som gate og hvilke som defineres som vei.

4.6.3 En fylkeskommunal infrastruktur som er grønn og attraktiv

Klima og klimatilpasning blir stadig viktigere i forvaltningen av fylkesveier. Økt nedbør, hyppigere flom og temperaturvariasjoner utfordrer dagens dreneringssystemer og veikonstruksjoner. I tettsteder med mye asfalt og lite permeable flater forsterkes konsekvensene av styrtregn. Derfor må fylkesveier i byer og tettsteder planlegges og vedlikeholdes med klimatilpasning som en integrert del – med bedre overvannshåndtering, robuste materialvalg og løsninger som oppfylle flere behov; som å styrke bymiljø og trafiksikkerhet. Dette krever tverrfaglig samarbeid mellom fylkeskommuner og kommuner, og en helhetlig tilnærming til både mobilitet og bærekraft.

4.6.4 Infrastruktur under bakken

Infrastruktur under bakken i veiarealet består av et komplekst nett av installasjoner som må samordnes for å sikre god funksjon og langsiktig drift. Overvannssystemer, som sandfang, rørledninger og stikkrenner, leder vann bort fra veibanen og forebygger flom og skader. Samtidig ligger det ofte betydelig mengde kabler i grunnen – både fiber for kommunikasjon og elektrokabler for belysning, signalanlegg og strømforsyning. Disse systemene krever nøye planlegging for å unngå skader ved graving og for å sikre kapasitet til framtidige behov.

Fiber og elektro ligger gjerne i egne trekkerør eller kabeltraseer som ofte krysser overvannsledninger eller andre VA-anlegg. Stikkrenner, som fører vann under veier eller inn i grøfter, kan være spesielt utfordrende fordi de gjerne ligger lavt og i veiskuldrene der andre installasjoner også må ha plass. Koordinering av høyder, avstander og adkomstkrav er viktig for å minimere risiko ved vedlikehold. Dersom en gravejobb treffer en fiberkabel eller en strømkabel, kan konsekvensene bli betydelige – både i form av kostnader, driftsavbrudd og sikkerhetsrisiko.

Vekst i byområder fører ofte til økt fortetting og tettere flater som asfalt, betong og bygninger. Dette reduserer naturens evne til å ta opp og forsinke regnvann, noe som igjen fører til større mengder overvann på kort tid. Når vannet ikke lenger kan infiltreres i bakken, renner det raskt inn i avløpssystemene, som ofte ikke er dimensjonert for så store vannmengder. Resultatet kan bli oversvømmelser, skader på bygninger, forurensning av vassdrag og økt belastning på teknisk infrastruktur.

4.6.5 Drift og vedlikehold i byer og tettsteder

Drift og vedlikehold av fylkesveier og tilhørende gang- og sykkelanlegg i byer og tettsteder er en sentral forutsetning for trafiksikkerhet og fremkommelighet. Fylkesveiene utgjør en viktig del av transportsystemet og holder gjennomgående en definert standard, men i byområder inngår de i et sammensatt nett av kommunale og private arealer. Ulike veieieres prioriteringer, praksis og

kontrakter kan skape varierende kvalitet – særlig i overgangssoner som kryss, holdeplasser og knutepunkt. Dette påvirker brukernes opplevelse som trafikant, spesielt skaper kompliserte og brutte reisekjeder vansker for de mest sårbare trafikantene.

I Vestfold varierer standarden på gang- og sykkelanlegg betydelig, noe som gjør vinterdriften krevende i visse områder. Historisk har gang- og sykkelanlegg fått lavere prioritet enn kjørearealer for motorisert trafikk, noe som har bidratt til et vedlikeholdsetterslep og større variasjon i kvalitet. Det finnes ikke et like systematisk opplegg for kartlegging av dekke- og vedlikeholdsbehov på gang- og sykkelanlegg som for bilvei, noe som gjør prioritering av tiltak mer krevende. Etter endring av driftskontraktene i 2020 har strategien knyttet til drift av gang- og sykkelveier fått økt prioritet. Gang- og sykkelvei skal være det prioriterte valget for myke trafikanter.

Drift og vedlikehold av selve fylkesveinettet for bilister og næringstrafikk er samtidig avgjørende for trafikksikkerhet, beredskap og verdiskaping. Jevn dekkestandard, god drenering, tydelig skilting og oppmerking, fungerende belysning og rask håndtering av skader er nødvendig for å sikre fremkommelighet og redusere risiko for ulykker. For næringstrafikken er forutsigbar vinterdrift, aksellastkapasitet og begrensning av telehiv og dekkeskader særlig viktig, ettersom forsinkelser og omkjøringer gir økte kostnader for både bedrifter og samfunn. I byområder må hensynet til varelevering, kollektivtrafikk og beredskapskjøretøy balanseres mot mål om trafikksikkerhet, byliv og miljø.

Universell utforming gir ytterligere kompleksitet, særlig i et klima med skiftende temperaturer. Taktil merking, ledelinjer og andre tilgjengelighetstiltak kan være krevende å opprettholde gjennom vinteren. Tiltak som fungerer godt i sommerhalvåret – som møblering og grøntinnslag – kan samtidig komplisere vinterdrift. Dette stiller krav til tett samarbeid mellom planlegging og drift, slik at løsningene fungerer i praksis hele året og ivaretar hensynet til både trafikksikkerhet, tilgjengelighet, næringstransport og bymiljø.

Også forholdet mellom infrastruktur og grønnstruktur kan skape utfordringer. Trær og vegetasjon som ikke vedlikeholdes kan redusere sikt og trafikksikkerhet, og røtter kan skade dekke og teknisk infrastruktur i grunnen. Helhetlig forvaltning og koordinert oppfølging er derfor avgjørende for å sikre trygge, fremkommelige og attraktive by- og tettstedsområder for alle trafikantgrupper.

Mer informasjon om dette i fagrapportene «*Klima, natur og klimatilpasning*» og «*Fylkesvei, statlig og privat infrastruktur*».

Fylkeskommunal infrastruktur i byer og tettsteder kort oppsummert

- Gang- og sykkelveinettet er relativt godt utbygd, særlig mot byene, men mangler sammenheng gjennom sentrumsområder. Mange systemskifter og krevende kryss reduserer trafiksikkerhet og attraktivitet, og gjør samarbeid mellom kommune og fylkeskommune avgjørende.
- Fylkesveier har ofte både lokal gatefunksjon og regional transportrolle. Dette skaper målkonflikt mellom tettstedsutvikling, trafiksikkerhet og behovet for kapasitet – særlig når de fungerer som omkjøringsvei for E18.
- Økt nedbør og fortetting stiller krav til bedre overvannshåndtering og robuste løsninger. Samtidig krever koordinering av kabler, rør og annen infrastruktur under bakken god planlegging for å unngå skader og driftsavbrudd.
- Helårsdrift, særlig vinterdrift, varierer i kvalitet og påvirker fremkommelighet og sikkerhet. Historisk har gang- og sykkelanlegg hatt lavere prioritet enn bilvei. God standard på fylkesveiene er samtidig viktig for næringstrafikk, kollektiv, beredskap og verdiskaping.

4.7 Innovasjon og digital omstilling

Innovasjon i mobilitetssektoren handler om å utvikle nye og smartere måter å bevege mennesker og varer på. I dag skjer dette gjennom en kombinasjon av teknologisk utvikling, digitalisering og et økende fokus på bærekraft. Målet er å skape et mer effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem som dekker behovene til både byer og distrikter. Bærekraft er en rød tråd gjennom all mobilitetsinnovasjon. Det handler ikke bare om å kutte utslipp, men også om sosial inkludering, helse og livskvalitet. Fremtidens mobilitet må være grønn, effektiv og tilgjengelig for alle – et system som knytter mennesker sammen uten å belaste planeten.

Vi ser allerede spennende fremskritt innen for eksempel autonome kjøretøy og elektrifisering av kjøretøy. Også infrastrukturen gjennomgår en digital revolusjon. Smarte veier, sensorer og sanntidsdata kan både gjøre det mulig å styre trafikken mer dynamisk og redusere køer, men også å styre behov for drift og vedlikehold.

For å støtte denne utviklingen må infrastrukturen tilpasses nye behov. Ladeinfrastruktur for el-kjøretøy, trygg sykkelveiutbygging og gode knutepunkter mellom kollektivtransport og mikromobilitet er avgjørende. Planleggingen må være helhetlig, med tanke på både bymiljø og distriktsutfordringer.

Delingsløsninger som bysykler, bildeling og samkjøring gjør det lettere å velge bort privatbil, og gir større fleksibilitet for brukerne. Integrerte mobilitetsplattformer (såkalt "Mobility as a Service") samler ulike transportformer i én app, slik at brukerne kan planlegge, bestille og betale hele reisen sømløst.

Innovasjon blir tvunget frem

Innovasjon i mobilitet er helt nødvendig. Nye samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører, og bruk av digitale plattformer for planlegging, drift og deling av transportressurser kan være del av løsningen. Innovasjon gjør det mulig å utvikle mer sammenhengende, brukervennlige og effektive mobilitetssystemer som tilpasses både byer, tettsteder og distrikter.

Samtidig skaper strammere økonomiske rammer et press for å tenke nytt. Fylkeskommunen må levere like gode eller bedre tjenester med mindre ressurser. Innovasjon kan bidra til dette gjennom smartere bruk av data, automatisering og delingsmobilitet.

Klimaendringer og økende krav til beredskap gjør også innovasjon helt sentralt. Ekstremvær og naturhendelser utfordrer dagens infrastruktur, og fremtidens mobilitet må være mer robust, grønn og tilpasningsdyktig. Elektrifisering, lokal energiproduksjon, sirkulær ressursbruk og nye materialer kan gjøre transportsystemet både mer motstandsdyktig og bærekraftig. Innovasjon handler dermed ikke bare om teknologi, men om å bygge et mobilitetssystem som tåler framtidens utfordringer – økonomisk, sosialt og miljømessig.

Innovasjon og digital omstilling kort oppsummert

Innovasjon og digital omstilling i mobilitetssektoren handler om å utvikle bærekraftige, effektive og tilgjengelige transportsystemer gjennom ny teknologi, delingsløsninger og integrerte digitale tjenester. Strammere økonomi, klimakrav og behov for beredskap gjør innovasjon nødvendig for å skape robuste og fremtidsrettede løsninger for både byer og distrikter.

5 Målkonflikter og synergier

Målkonflikter knyttet til samferdsel oppstår når tiltak for å nå ett mål får negative konsekvenser for et annet. Et typisk eksempel er at miljø- og klimatiltak som reduserer biltrafikk er bra for klima og lokalmiljø, men kan svekke tilgjengelighet og mobilitet for grupper som er avhengige av bil. Andre konflikter kan være mellom økonomisk effektivitet og sosial rettferdighet, eller mellom arealutvikling, næringsutvikling og transportbehov. Det er nødvendig å foreta prioriteringer basert på dette.

Gjennom å identifisere mål og mulige prioriteringsdilemmaer vil man i flere tilfeller oppdage flere positive synergier mellom disse. I denne fagrapporten er det identifisert flere positive synergier knyttet til mobilitet i byer og tettsteder. Noen av disse er listet under:

- Ved god planlegging rundt lokasjon av bolig- og næringsutvikling rundt eksisterende knutepunkter styrkes passasjergrunnlaget for kollektivtransporten. Samtidig reduseres behovet for større veiutbygginger. Samspillet mellom hvor vi bor og hvordan vi reiser, skaper gevinster for både miljøet, bymiljøet og samfunnsøkonomien.
- Utvikling av digitale reiseinformasjon med ruteinformasjon, sanntidsdata og betalingsløsninger for buss, tog, bysykler og sparkesykler samles i én app, oppstår en synergi som gjør det enklere å velge bort bilen. Dette avlaster vegnettet og reduserer utslipp mer effektivt enn om aktørene opererte isolert.
- Tiltak som er ment for å sikre universell utforming kommer alle innbyggere til gode. Tilgjengelighet, enkelhet og inkludering reduserer ulikhet og øker mulighet for deltagelse. Disse tiltakene er også til stor del knyttet til tiltak som også fremme grønne og aktive reiser, som igjen gir gevinst på helse og miljø.
- Nullvekst må ses i forbindelse med et bredere samfunnsoppdrag, der attraktive byer, trafiksikkerhet, folkehelse, reisevaner, klima og natur sees i sammenheng. Når veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange, reduseres både biltrafikk, klimagassutslipp og støy, samtidig som folkehelsen styrkes gjennom økt hverdagsaktivitet. Grønn vegetasjon – som trær, busker og andre beplantede elementer – spiller en viktig rolle i dette. Vegetasjon gjør gater og byrom mer innbydende, forbedrer luftkvaliteten, begrenser overvann og demper støy.

Prioriteringsdilemmaer

Et prioriteringsdilemma oppstår når man står overfor en situasjon hvor det er nødvendig å velge ut hvilke oppgaver, eller tiltak som skal prioriteres først, fordi ressursene ikke strekker til. Det vil også typisk oppstå når to mål står i konflikt med hverandre, for eksempel nedbygging av matjord for å få en trafiksikker skolevei fra boligfeltet til skolen. Prioriteringsdilemmaer i samferdsel oppstår i misforholdet mellom begrensede ressurser og store behov for utvikling og vedlikehold. I denne fagrapporten er det identifisert flere prioriteringsdilemmaer knyttet til mobilitet i byer og tettsteder. Noen av disse er listet under:

- Lokalisering av boliger, handel, skole og servicetjenester har betydning for utvikling, drift og bruk av transportsystemene, men vi opplever lite tilgjengelig areal flere steder og for sterk utnyttelsesgrad kan gå på bekostning av viktige blå-grønne strukturer.

- Økt bruk av sykkel og gange som transportform forutsetter en prioritering av infrastruktur som er enkel å bruke og oppleves som et trygt og attraktivt alternativ. Flere myke trafikanter kan øke konfliktnivået mellom brukergruppene. Det krever også en prioritering av midler til drift og vedlikehold for å sikre et godt helårstilbud.
- Prioritere planlegging, utvikling og drift av infrastruktur i byer og tettsteder øker potensialet for å øke antallet reisende med grønne og aktive transportmidler. Dette betyr samtidig at de som starter eller avslutter reisen på utsiden av tettstedene ikke vil nyte de samme fordelene. Bosettingsmønsteret i Vestfold åpner for at dette kan være en effektiv måte å utnytte ressursene.
- Å gjøre det mindre attraktivt for personbiler i sentrum kan medføre at det også blir mer komplisert for vareleveranser og næringstrafikk.
- Skal vi legge til rette for en infrastruktur i byer og tettsteder som er tilpasset fremkommelighet for privatbiler, næringstrafikk eller myke trafikanter (fart, utforming, fylkesgate eller fylkesvei?).
- Tilpasning av transportsystemet slik at det er universelt utformet innebærer dilemmaer knytte til arealbruk og ressursbruk (bemanning og økonomi) samt en mulighet for at tilpasninger som f.eks varmekabler vil føre til mer energibruk.

5.1 Når vi hovedmålene i Vestfoldplanen?

Redusere sosial ulikhet

Et universelt utformet samfunn muliggjør deltagelse i arbeidsliv, skole og andre daglige gjøremål. Et trafiksikkert og sammenhengende transportsystem som er tilrettelagt for alle, er en nødvendig bidragsyter for å nå dette målet. Gjennom friskere innbyggere og mindre skadebelastning i befolkningen vil vi øke arbeidsdeltagelsen og minke utgifter knyttet til helse- og omsorgstjenestene.

Styrke byer og tettsteder

Byene og tettstedene i Vestfold bør videreutvikles som levende sentra, der trivsel, trygghet, kvalitet og grønn mobilitet prioriteres. Urbane kvaliteter som handel, service, boliger, kultur og opplevelser for både fastboende, turister og næringsliv er viktig. For å få til dette må gode mobilitetsløsninger være en nødvendig bidragsyter, med tilrettelagte løsninger for myke trafikanter og grønne og attraktive byrom. I denne sammenhengen har mobilitet og infrastruktur en naturlig samfunnsutviklerrolle. Å jobbe mot nullvekstmålet er en naturlig del av dette arbeidet. Det er viktig at valget av grønne vekster er enkle å drifte og tåler norske forhold.

Utvikle gode mobilitetsløsninger

Et variert utvalg av gode og universelt utformede mobilitetsløsninger kan være med å øke inkludering og samfunnsdeltagelse, spesielt for personer uten bil eller med nedsatt bevegelse. I denne fagrapporten fastslår vi at dette omfatter alle innbyggerne og alle reisende i fylket, spesielt for det flerkjernede markedet i byene og tettstedene ved kysten.

Løse fylkets klimautfordringer

En effektiv og klimavennlig transportpolitikk for Vestfold forutsetter en samordnet innsats der mobilitet, arealbruk og infrastruktur planlegges i sammenheng. Den største klimagevinsten oppnås ved å redusere biltrafikken i de bynære områdene og samtidig sikre gode, inkluderende løsninger i distriktene. Konsekvensen av å ikke følge denne retningen er at fylket risikerer økte utslipp, mer sårbare transportsystemer og svakere sosial bærekraft.

Ved å prioritere kollektivtransport, aktiv mobilitet, delingsløsninger og god knutepunktutvikling – kombinert med klimatilpasset infrastruktur og smartere arealbruk – kan Vestfold redusere utslippene betydelig og bygge et mer robust, effektivt og rettferdig mobilitetssystem. Dette krever innovasjon, helårsdrift av infrastrukturen og langsiktig planlegging som gjør klimavennlige reiser til det mest attraktive valget.

Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett

Utforming, standard og vedlikeholdsnivå har betydning for bosetting og arbeidsliv. Gjennom å legge til rette for grønne og trygge reiser bidrar vi til å løse klimautfordringene, gode mobilitetsløsninger, øker samfunnsdeltagelsen og skaper attraktive byer og tettsteder.

Samarbeid for å nå målene

Skal Vestfold lykkes med tryggere byer, mindre biltrafikk, bedre folkehelse og mer klimavennlige transportvaner, må samhandling være en grunnmur i planlegging, drift og utvikling. Et sterkt samarbeid på tvers av aktører er dermed både et verktøy og en forutsetning for å sikre at framtidens mobilitet i Vestfold blir trygg, bærekraftig, inkluderende og effektiv.

Muligheter for å gjennomføre

Det forutsettes at fylkeskommunen skal ha effektivt samarbeid med kommuner og andre aktører for å støtte opp om ønsket utvikling. For kommunene gjøres dette gjennom politisk partnerskap, tillitsbyggende regionale planprosesser og faglige nettverk. Både kommune og stat nevnes som spesielt viktige samarbeidspartnere.

6 Utfordringsbildet

Endring av reisevaner for å nå Nullvekstmålet.

Til tross for korte avstander og store muligheter for overgang til sykkel, gange og kollektivtransport, har Vestfold en høy bilavhengighet. Privatbilen vil fortsatt være viktig, særlig for innbyggere vest for E18, men for å kutte klimagassutslipp og styrke byer og tettsteder må flere endre sine reisevaner.

For å endre reisevanene til både innbyggere og tilreisende må et bredt virkemiddelapparat tas i bruk. Det omfatter infrastrukturtiltak, driftstiltak, bildempende tiltak, kommunikasjon og bruk av ny teknologi i en samlet og koordinert pakke. Plasseringen av boliger, tjenester og arbeidsplasser er avgjørende for hvor enkelt det er å velge gange, sykkel og kollektiv. Dette gir også bedre plass i byene, reduserer presset på vegnettet og bidrar til mer attraktive og levende sentrumsområder.

Manglende data om gående og syklende

Det er behov for mer kunnskap om hvordan folk beveger seg. Den siste reisevaneundersøkelsen for Vestfold er fra 2018/2019. Det er ingen tellepunkter for gående på fylkesvei. Sykkeltellepunktene er få og svært ulikt plassert i fylket. Det er derfor utfordrende å vite hvordan reisevanene har endret seg de siste årene. I tillegg til flere tellepunkter, kan også ny teknologi bidra med informasjon. Apper blant annet knyttet til kollektivtrafikk og mikromobilitet er blant mulighetene for å se hvordan folk beveger seg.

Infrastruktur for myke trafikanter

Vestfold har et relativt godt utbygd gang- og sykkelveinett i de tettest befolkede områdene, men det er utfordringer knyttet til krevende systemskifter og «missing links». Barrierer som kompliserte kryss, manglende krysningspunkter, dårlig universell utforming og utydelig skilting forsterker utfordringene. Overganger der myke trafikanter må bytte side av veien eller veksle mellom sykkelvei, fortau og kjørebane skaper uforutsigbarhet, redusert trafiksikkerhet og lavere attraktivitet for grønn mobilitet. Slike brudd i infrastrukturen kan også gi opphav til konflikter mellom trafikantergrupper, særlig der arealet er begrenset og ulike hensyn konkurrerer om plassen. En mer sømløs og robust infrastruktur, kombinert med systematisk drift og vedlikehold, er nødvendig for å redusere konflikter og gjøre grønn mobilitet til et reelt og helårig alternativ.

Manglende systematikk for registrering og oppgradering av universell utforming

Fylkeskommunen jobber med universell utforming på flere nivåer, fra informasjon og skilt til helårsdrift av infrastruktur og høydeforskjeller på kantstein. Selv om det er umulig å vite den nøyaktige tilstanden på hele veinettet, er det behov for en mer strukturert kartlegging av universell utforming for å kunne prioritere strekninger og tiltak. Det vil gi en oversikt over hvor behovet er størst.

Manglende datagrunnlag for ulykker blant myke trafikanter

Skadedataprojektet i Vestfold viser at det finnes betydelige mørketall i den offisielle ulykkesstatistikken. Data fra Sykehuset i Vestfold, der rundt 400 trafikkrelaterte skader registreres

årlig, bekrefter at svært mange hendelser aldri registreres i nasjonale systemer. De fleste ulykkene skjer i byer og tettbygde strøk. Skadedataprojektet har vist behovet for bedre datagrunnlag for å forstå reelle ulykkesmønstre og utvikle effektive trafikksikkerhetstiltak.

Fylkesvei gjennom tettsteder

Fylkesveier som både skal fungere som lokale gater og regionale omkjøringsveier skaper et vedvarende prioriteringsdilemma: Kommunene ønsker tryggere og mer byvennlige gater, mens hyppige stenginger på E18 krever høy kapasitet og robust framkommelighet. Denne konfliktfylte dobbeltrollen fører til uforutsigbarhet og gjør det vanskelig å utvikle gode, helhetlige løsninger i tettsteder.

Flere veieiere i byer og tettsteder

Drift og vedlikehold i byer og tettsteder preges av sammensatte utfordringer. Flere veieiere og ulike ansvarsforhold gir varierende standard og praksis, noe som kan føre til ujevn kvalitet på infrastrukturen. Krevende vinterforhold forsterker utfordringene. Mangelfull eller ulikt utført brøyting og strøing kan gjøre gang- og sykkelveier vanskelig tilgjengelige, og snøopplag beslaglegger begrenset areal på fortau og i krysningspunkter. Bedre koordinering og samarbeid med andre veieiere er blant tiltakene som kan gjøre dette bedre.

Bylogistikk på knappe areal

På grunn av arealknapphet, og at det er mange trafikanter og behov å ta hensyn til, viser det seg vanskelig å få på plass gode løsninger for å håndtere bylogistikken. Det bør derfor tilrettelegges for et tett samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og aktører som leverer varer og tjenester for å komme fram til best mulig løsninger. Det er viktig å se områder under ett, for å få til en god helhet i tilbudet.

Klimatilpasning i byer og tettsteder

Klimaendringer skaper økende utfordringer for fylkesveiene, særlig i byområder hvor mer nedbør, flom og tette flater overbelaster dagens drenering og svekker veikonstruksjoner. Dette gjør behovet for bedre overvannshåndtering, robuste materialvalg og samordnet planlegging større. Også her er det kamp om arealene.

Økonomiske ressurser

Stram økonomi og svakere finansiering gjør det vanskelig å opprettholde et godt kollektivtilbud og nødvendig drift og vedlikehold i byer og tettsteder. Når fylkeskommuner og kommuner må kutte i budsjettene, reduseres ofte antall bussavganger og vedlikehold av holdeplasser, gang- og sykkelveier. Når finansieringen blir usikker, prioriteres kortsiktige løsninger fremfor langsiktig og helhetlig planlegging. Dårlig vedlikehold kan føre til utrygge og lite tilgjengelige løsninger, spesielt om vinteren, og svekker effekten av tidligere investeringer i grønn transport.

Samtidig rammer kutt sosial inkludering. Høyere billettpriser, færre ruter og mindre satsing på universell utforming gjør det vanskeligere for unge, eldre, personer med nedsatt funksjonsevne og lavinntektsgrupper å delta i arbeid, utdanning og fritidsaktiviteter. Når mobilitet blir dyrere og mindre tilgjengelig, øker risikoen for sosial ulikhet og transportfattigdom. Helhetlig mobilitet handler om at alle skal ha reell tilgang til transportsystemet, og uten tilstrekkelig finansiering svekkes både miljømål og sosial bærekraft.

7 Forslag til innsatsområder

For å styrke fylkes- og hovedmålene satt i Vestfoldplanen er det i denne fagrapporten identifisert et antall innsatsområder som bør følges opp videre i mobilitetsplanen.

Styrke mobilitet som et virkemiddel for sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft

Vi skal utvikle et universelt utformet og trafikksikkert mobilitetssystem som gjør det mulig for alle innbyggere – uavhengig av funksjonsevne, økonomi eller livssituasjon – å bevege seg trygt og selvstendig i hverdagen. På den måten kan vi også tilby mobilitet til et økende antall eldre i befolkningen.

Styrke samfunnsøkonomien gjennom bedre helse og færre skader

Aktiv transport skal være et tydelig satsingsområde fordi det gir bedre folkehelse, reduserer sykdomsbelastning og forebygger skader. Et mobilitetssystem som fremmer fysisk aktivitet, vil samtidig øke samfunnsdeltakelsen og redusere behovet for helse- og omsorgstjenester.

Bidra til nullvekstmålet gjennom økt andel myke trafikanter

Vi skal tilrettelegge infrastrukturen slik at flere kan gå, sykle og velge andre grønne transportalternativer. Et sammenhengende og trygt nett for myke trafikanter er avgjørende for å nå nullvekstmålet og redusere bilavhengigheten.

Utvikle grønne og trygge reiser i samarbeid med kommuner og andre aktører

For å skape helhetlige mobilitetsløsninger skal vi styrke samarbeidet med kommunene, næringsliv, organisasjoner og andre interessenter. Sammen skal vi videreutvikle trygge, klimavennlige og attraktive reiser i, til og mellom byer og tettsteder.

Videreutvikle et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud

Kollektivtransporten skal fortsatt prioriteres, med særlig vekt på byer og tettsteder hvor kapasitet, frekvens og tilgjengelighet er avgjørende for å få flere til å reise miljøvennlig.

Vedlegg 1:

Kobling til Vestfoldplanen

I dette kapittelet følger en vurdering av utfordringene som er identifisert over opp mot noen av hovedmålene i Vestfoldplanen. Det er viktig å påpeke at det er valgt ut fem av hovedmålene, mens det i praksis vil ha betydning for oppnåelse av flere mål. Hovedmålene det er valgt å fokusere på er «Redusere sosial ulikhet», «Styrke byer og tettsteder», «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett» «Løse fylkets klimautfordringer» og «Utvikle gode mobilitetsløsninger».

Det er også vurdert hvordan bærekraftmålet om «Samarbeid for å nå målene» bør gjøres for å sikre de beste resultatene i Vestfold. Partene som er identifisert som samarbeidspartnere kan også legge føringer som gjør det vanskelig å gjennomføre tiltak slik fylkeskommunen ønsker, det samme med de økonomiske rammene.

Redusere sosial ulikhet

Mobilitet er en grunnleggende forutsetning for samfunnsdeltagelse, opplevelser og verdiskaping, og har direkte betydning for å redusere sosiale ulikheter. Når innbyggerne og besøkende enkelt kan komme seg til arbeid, skole, tjenester og fritidstilbud uavhengig av alder, funksjonsevne eller bosted, styrkes mulighetene for lik tilgang til samfunnets ressurser. God lokalisering av boliger og viktige målpunkt er svært viktig for at Vestfold skal oppleves som et attraktivt fylke å bo og jobbe i, samt å drive næringsvirksomhet. Muligheten for et enkelt og effektivt transportsystem er en viktig bidragsyter.

Universell utforming av transportsystemet er avgjørende for å redusere sosial ulikhet, fordi det fjerner barrierer som ellers kan hindre deltakelse. Når hele reisekjeden er trygg, forståelig og tilgjengelig, øker mobiliteten for grupper som eldre, foreldre med barnevogn og personer med midlertidige eller varig nedsatt funksjonsevne.

Et godt kollektivtilbud har en direkte utjevnerende effekt fordi det gjør hverdagsreiser mulig uten bil og gir flere tilgang til arbeid, skole og sosiale og kulturelle arenaer. For personer som ikke har, eller ikke ønsker å bruke, privatbil er kollektivtransport helt avgjørende for å kunne delta i arbeidslivet og i samfunnet for øvrig. Et tilgjengelig og universelt utformet kollektivsystem reduserer risikoen for transportfattigdom og utenforskap, og styrker lik tilgang til samfunnets ressurser. Samtidig bidrar gode gang- og sykkelveier til både bedre helse og likere tilgang til utdanning, arbeid og fritidsaktiviteter, noe som er særlig viktig i byene og tettstedene langs kysten

Et godt kollektivtilbud gjør det mulig å reise selv med lav inntekt, dårlig helse eller manglende førerkort, og bidrar dermed til utjevning av sosiale forskjeller. Transportfattigdom kan altså bidra til utenforskap. Transportfattigdom rammer i stor grad lavinntektsfamilier, eldre, personer med

nedsatt funksjonsevne, ungdom og flyktninger og innvandrere.⁴⁰ Det påvirker altså samfunnets evne til å nå målene om høy samfunnsdeltakelse. Resultatet kan være at folk velger bort skole, jobb, sosiale aktiviteter, legetimer eller kulturtilbud – ikke fordi de ikke ønsker det, men fordi reisen er for dyr, for vanskelig eller for tidkrevende.

Ved å utvikle gode, sammenhengende og inkluderende mobilitetsløsninger kan kommunene dermed direkte bidra til å redusere sosial ulikhet og sikre bred samfunnsdeltakelse i Vestfold.

Styrke byer og tettsteder

Prinsippet om fortetting og transformasjon og kompakt by- og tettstedsutvikling er grunnleggende for å nå målet om å styrke byer og tettsteder. Gode lokalsamfunn og nabolag i byer, tettsteder og distrikter gir grunnlag for stabile bomiljøer og livskvalitet i ulike faser av livet. Kortere avstander og samlokalisering av viktige funksjoner gir mulighet for bedre mobilitetsløsninger med større overgang til gange, sykkel og kollektiv, og bidrar til å bremse klimaendringene og klimagassutslippene. Fortetting bidrar til å nå nullvekstmålet, forutsatt at det gjøres gjennomtenkt, på riktig sted og med kvalitet.

Mobilitet og infrastruktur er ikke bare et støtteverktøy for utviklingen – det er et strategisk samfunnsutviklingsgrep. Transportsektoren legger i praksis premissene for hvordan byer og tettsteder vokser, hvordan arealer tas i bruk og hvordan hverdagslivet organiseres. Valg av traséer, prioriteringer i gatebruk, utforming av knutepunkt og standard på gang- og sykkelanlegg påvirker både byliv, næringsutvikling, folkehelse og sosial inkludering. Som samfunnsutvikler må transportsektoren derfor bidra aktivt til å styre utviklingen mot mer bærekraftige og inkluderende lokalsamfunn.

Dersom vi skal få sikrere, tryggere og mer attraktive byer og tettsteder som det er hyggelig å bevege seg i, må bruken av personbilen ned, i tråd med nullvekstmålet. En helhetlig virkemiddelbruk vil være viktig for å få til dette. Eksempler på slike tiltak er blant annet mer miljøvennlig transportmidler må iverksettes der potensialet er størst, sammenhengende gang- og sykkelanlegg, god drift og vedlikehold hele året og universell utforming av hele reisekjeden.

Erfaring viser også at bilrestriktive tiltak er nødvendig for å få flere til å endre vaner. Tiltak som har effekt er som nevnt parkeringsbegrensninger gjennom smart parkeringsregulering, redusert gateparkering og tilrettelegging for bilfrie eller bilreduserte soner er viktige tiltak for å skape et tryggere og mer tilgjengelig bymiljø. Bompenger er også et kraftfullt virkemiddel. Både parkeringsrestriksjoner og bompenger er mye omdiskutert og ofte upopulære tiltak.

Attraktive byer og tettsteder som det er enkelt å komme til å bevege seg i, fremmer bolyst, god folkehelse og legger til rette for inkluderende og aldersvennlige lokalsamfunn. Det kan også bidra til å styrke handel, omsetting og næringsutvikling ved at flere ønsker å oppholde seg i og bo i nærheten av sentrum. Riktig lokasjon av boliger, servicetjenester og attraksjoner knyttet til etablerte mobilitetstjenester vil skape attraktive og levende sentrum for både innbyggere, besøkende og næringsliv. Bypakkene kan være viktige virkemidler for å nå dette målet.

⁴⁰ Sosial bærekraft og mobilitet- En studie av sosiale og geografiske forskjeller i Viken og Oslo. 2022. TØI. Lunke, Engebretsen, Gundersen og Nordbakke

Utvikle gode mobilitetsløsninger

Gode mobilitetsløsninger er en forutsetning for et samfunn der alle kan delta, uavhengig av økonomi, alder, funksjonsevne eller bosted. Et tilgjengelig og forutsigbart mobilitetssystem motvirker transportfattigdom, som oppstår når manglende transportmuligheter begrenser tilgang til skole, arbeid og helse- og fritidstilbud. Særlig for unge er dette kritisk: et godt transporttilbud – inkludert skoleskyss og trygge gang- og sykkelveier – påvirker både tilstedeværelse, trivsel og skolegjennomføring. Når elever kan reise trygt og effektivt til videregående skole, øker det både læringsmuligheter og sosial deltakelse. Mobilitet er dermed ikke bare transport; det er en del av samfunnsstrukturen som gir likeverdig tilgang til hverdagslivet.

Vestfolds bosettingsmønster gir oss et flerkjernet marked. Byene ligger tett som «perler på en snor» langs kysten, med korte avstander. At rundt 85 prosent av befolkningen bor i byer og tettsteder gjør regionen kompakt og godt egnet for kollektivtransport, sykkel og gange. Dette gir et sjeldent sterkt grunnlag i norsk sammenheng for å utvikle et sammenkoblet arbeids-, service- og boligmarked, der folk kan bevege seg enkelt mellom flere bysentra. Et slikt flerkjernet system gjør det mulig å tilby mer effektive transporttjenester, samtidig som det styrker næringsliv, utdanning og hverdagsmobilitet på tvers av kommunene.

Vi står også overfor et samfunn med en stor andel eldre innbyggere. Dette gjør det nødvendig å utvikle infrastruktur og transportsystemer som gjør det mulig for alle å delta i samfunnet, uavhengig av alder og funksjonsevne. Alle aldersgrupper har behov for flere transportformer, og disse forutsetter investeringer og god drift av infrastruktur som holdeplasser, snarveier og sykkelparkeringer. Med en voksende eldre befolkning blir universell utforming, godt vedlikehold og tilpassede transporttilbud stadig viktigere. Eldre tåler færre fysiske utfordringer, og konsekvensene av uhell er større – både for individet og samfunnsøkonomisk.

Samtidig skal mobilitet bidra til å nå klima- og miljømål. Grønne reiser – gange, sykkel, kollektivtransport og delingsmobilitet – må være enkle og tilgjengelige alternativer til bil. I byområder og tettsteder er dette særlig viktig for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, som forutsetter at all vekst i transport tas med klimavennlige transportformer. Dette krever gode koblinger mellom transportformene, som sammenhengende sykkelveier, trygge snarveier, tilgjengelige holdeplasser og moderne knutepunkt. Delingsmobilitet, som bildeling, el-sparesykler og bysykler, kan styrke kollektivtilbudet ved å løse «første og siste meter» og redusere behovet for privatbil.

Infrastruktur er fundamentet for et velfungerende mobilitetssystem. Universelt utformede holdeplasser, gode gangforbindelser og trygg sykkelparkering gjør kollektivtransporten tilgjengelig for alle. I Vestfold er Vestfoldbanen en nøkkel i den regionale mobiliteten, og kobler byene tett sammen gjennom korte reisetider og høy frekvens. Når jernbanen kombineres med et treffsikkert bussnett, delingsmobilitet og attraktive sentrumsnære løsninger, styrkes både mobilitet, næringsliv, klima og sosial bærekraft. Å utvikle gode mobilitetsløsninger betyr derfor å bygge et system der reisen er sømløs, trygg, miljøvennlig – og tilgjengelig for alle grupper i samfunnet. Det anbefales at det utvikles regionale sykkelruter.

Løse fylkets klimautfordringer

Transportsektoren står for en betydelig del av klimagassutslippene i fylket, og hvordan vi planlegger mobilitet, arealbruk og infrastruktur har derfor stor betydning for å nå både nasjonale og regionale klimamål. Fylkeskommunen kan gjennom samferdselsområdet ta i bruk sentrale

virkemidler for å møte klimautfordringene, noe som er grundigere behandlet i fagrapport «Klima, natur og klimatilpasning».

For å redusere utslipp fra transport må innsatsen rettes mot områdene hvor klimagevinsten er størst. Vestfolds kompakte bosettingsmønster og korte avstander gjør det mulig å redusere biltrafikken betydelig, særlig i og mellom byene på østsiden av E18. Her må kollektivtransport, sykling og gange styrkes slik at nullvekst i personbiltrafikken kan realiseres. Slik kan fylkeskommunen kombinere klimahensyn med sosial bærekraft og et effektivt, tilgjengelig transportsystem for hele fylket.

Areal- og transportpolitikken må virke sammen. Nye boliger, tjenester og arbeidsplasser bør lokaliseres i og rundt kollektivknutepunkt og i byer for å redusere transportbehov og gjøre klimavennlige reiser til det mest praktiske alternativet.

Tiltak for å redusere biltrafikken må kombineres med infrastruktur som gir høy kvalitet for gående og syklende. Sammenhengende gang- og sykkelveier, bedre belysning, færre systemskifter og god helårsdrift gjør aktive reiser både tryggere og mer attraktive. Dette er særlig viktig i lys av funnene fra skadedataprojektet, som viser store mørketall for ulykker med myke trafikanter.

Delingsmobilitet og digitale løsninger skal brukes som supplement til kollektivtransporten, og gjøre det enklere å reise uten egen bil. Samtidig må fylkeskommunen sørge for robust og klimatilpasset infrastruktur, bedre overvannshåndtering og koordinert planlegging av anlegg både over og under bakken. Innovasjon og teknologi vil være viktige verktøy for å utnytte ressursene bedre og gjøre transportsystemet mer motstandsdyktig mot klimaendringer.

Til sammen danner dette et helhetlig system der klimagassutslipp reduseres gjennom mer effektive transportløsninger, smartere arealbruk, bedre knutepunkt, styrking av myke trafikanter og en kollektivtransport som både er sosialt rettferdig og miljømessig bærekraftig.

Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett

Trafikksikkerhet i byer og tettsteder

Hovedmålet om å sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett må sees i sammenheng med både nullvisjonen og nullvekstmålet. Nullvisjonen har siden 2002 vært en rettesnor for trafikksikkerhetsarbeidet, men erfaring viser at tiltakene også styrker fremkommeligheten og kvaliteten i hele transportsystemet. Fartsdempende tiltak, sikring av skoleveier, etablering av separate gang- og sykkelanlegg og bedre tilrettelegging i kryss bidrar ikke bare til færre og mindre alvorlige ulykker – de skaper mer oversiktlige og effektive trafikksystemer, øker tryggheten for alle trafikanter og gir bedre flyt i hverdagsreisene.

Dersom man planlegger disse i sammenheng, kan målene være gjensidig forsterkende. Tiltak som lavere fart, prioritering av myke trafikanter og tryggere by- og tettstedsmiljøer reduserer ulykkesrisikoen og legger samtidig til rette for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt. Tilsvarende vil arealplanlegging, kollektivsatsing og styrking av gange og sykkel bidra til færre konfliktsituasjoner og mer oversiktlige trafikksystemer. Dette gir en positiv spiral der økt sikkerhet fremmer mer aktiv transport, som igjen styrker folkehelse, klima og sosial deltakelse.

Nullvekstmålet innebærer sterk satsing på gange, sykkel og kollektivtransport. For å sikre at økt andel myke trafikanter ikke gir økt ulykkesrisiko, må det gjennomføres målrettede tiltak som reduserer fart, tydeliggjør prioriteringer og gir fysisk adskillelse der det er nødvendig. Erfaringer fra blant annet Oslo viser at økt sykling ikke nødvendigvis gir flere skader når det investeres systematisk i infrastruktur og sikkerhetstiltak. Dette understreker betydningen av helhetlig og tverrfaglig planlegging, der fremkommelighet og trafiksikkerhet for barn, ungdom, voksne, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne ses i sammenheng.

Å sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett handler dermed ikke bare om å redusere ulykker, men om å utvikle et transportsystem som er effektivt, forutsigbart og inkluderende. Når trafiksikkerhetstiltak samordnes med mål om nullvekst, klima og folkehelse, styrkes fylkesveinettet som en bærebjelke i regional utvikling og samfunnsdeltakelse.

Drift og vedlikehold (i byer og tettsteder)

Drift og vedlikehold av gang- og sykkelvennlige arealer

For å nå hovedmålet om å sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett, må drift og vedlikehold sees som en integrert del av både trafiksikkerhets- og mobilitetsarbeidet. God helårsdrift av gang- og sykkelnettet er et viktig tiltak for å øke antall syklende. Det bidrar både til økt trafiksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet. Samarbeid mellom alle aktører er viktig for å oppnå dette. Begrenset plass inne i byene gjør at det er helt nødvendig å prioritere trafikantgrupper i de ulike gatene. Prioriteringen må tilpasses mål satt for den konkrete gaten og den omvendte transportpyramiden bør brukes i dette arbeidet.

Ofte undervurderes betydningen av god drift og vedlikehold for sosial deltakelse. Et busstilbud kan være godt på papiret, men uten god vinterdrift, belysning og tilgjengelige snarveier til holdeplasser og knutepunkt, svekkes den reelle tilgjengeligheten. Dette går særlig utover de med lav inntekt, nedsatt funksjonsevne og eldre – altså grupper som allerede er i risikozonen for sosial isolasjon.

Drift og vedlikehold av infrastrukturen handler om at infrastrukturen skal være til gode for alle, og bidra til å redusere sosial ulikhet.

Noen holdeplasser er spesielt lett tilgjengelige om sommeren, både på grunn av snarveier og muligheten for å parkere sykkel ved holdeplassen. Et begrenset vintervedlikehold kan gjøre enkelte snarveier og sykkel vanskeligere å bruke til og fra holdeplassen. På enkelte knutepunkter og i bysentrum er det i enkelte kommuner etablert trygg sykkelparkering med låsbare skap.

Samarbeid for å nå målene

FN's bærekraftsmål 17 «Samarbeid for å nå målene» er i Vestfoldplanen ikke definert som et av fylkesmålene, men likevel beskrevet som grunnleggende. Det står skrevet at: «Vestfold skal være et samarbeidsfylke, der effektive samarbeidsformer og en samlet stemme i dialogen med nasjonale myndigheter skal sikre gjennomslagskraft og felles fremgang.» Vi skal styrke samarbeid på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og aktører for å løse komplekse samfunnsutfordringer. I Vestfolds arbeid med mobilitet blir dette målet særlig relevant, fordi ingen enkeltaktør verken eier problemene eller løsningene alene.

Et effektivt mobilitetssystem krever samspill mellom fylkeskommunen, kommunene, statlige myndigheter og andre aktører, både i planlegging, utvikling og drift. Fylkeskommunen og samferdsel bør/skal oppfattes som en fremoverlent samarbeidspartner det er lett å komme i kontakt med.

For å nå nullvekstmålet og nullvisjonen må tiltak og prioriteringer samordnes på tvers av sektorer. Vestfolds byer og tettsteder viser samarbeidet seg særlig i utviklingen av infrastruktur for grønne og aktive reiser. Arbeidet med sammenhengende sykkelveinett, trygge skoleveier, attraktive gangforbindelser og universelt utformede holdeplasser krever langvarig koordinering mellom planmyndigheter, veieiere, kollektivoperatører og lokale aktører. Dette er viktig for å kunne nå målene om å utvikle et attraktivt sykkeltilbud, og bidra til å bygge opp en god sykkelkultur i fylket. Dette forutsetter at fylkeskommunen, kommuner, næringsliv og andre aktører drar i samme retning. Det er derfor viktig at fylkeskommunen fyller sin rolle som samarbeidspartner.

Fylkeskommunen skal bygge opp under det gode arbeidet som gjøres i kommunen og bidra til at de når sine mål i sykkelsatsningen. Kompetanse- og erfaringsutveksling er avgjørende i denne prosessen. Vestfold fylkeskommune bør derfor ha god fagkompetanse og hele tiden tilegne seg ny kunnskap for å kunne være en attraktiv samarbeidspartner. Fylkeskommunen bør ligge i front i faget, bidra til innovasjon på feltet og kunne tilby kommunene og andre samarbeidspartnere drahjelp i sykkelsatsningen.

Universell utforming er et annet område der samarbeid har særlig stor betydning. For at mobilitet skal være tilgjengelig for alle, må både bussmateriell, holdeplasser, gangarealer, informasjonssystemer og drift ses som ett integrert hele. Dersom én del av kjeden svikter, reduseres tilgjengeligheten for personer med nedsatt funksjonsevne, eldre og andre med særskilte behov. Samarbeid sikrer at tiltakene blir likeverdige, sammenhengende og brukerorienterte.

Universell utforming av hele reisekjeden er et sentralt prinsipp. En reisekjede består av flere ledd, som vei til holdeplass, informasjon, stasjon/holdeplass, billettering og transportmiddel. Flere aktører er ansvarlige for disse ulike elementene, både fylkeskommune, kommune, Statens vegvesen og kollektivselskaper spiller en viktig rolle.

Et viktig element er drift og vedlikehold. For å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt må infrastrukturen fungere året rundt, og fremkommeligheten må være forutsigbar. Dette innebærer brøyting av gang- og sykkelveier, trygge kryssingssteder, god belysning og forutsigbar kollektivtransport. Her er samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og entreprenører avgjørende. God drift er et område som ofte får mindre oppmerksomhet enn store investeringer, men som har svært stor betydning for om mobilitetsmålene faktisk nås.

Samarbeid er også en forutsetning for innovasjon. Nye løsninger som delingsmobilitet, mobilitetspunkt, sanntidsdata og integrerte billetteringssystemer krever teknologisk og organisatorisk utvikling i fellesskap. Vestfold fylkeskommune tester og utvikler slike løsninger sammen med kommuner og andre aktører. Slik kan nye mobilitetstilbud utvikles på en måte som både reduserer bilavhengighet og styrker fremkommeligheten for alle trafikantergrupper.

Et godt samarbeid er også nødvendig for å videreutvikle Vestfoldbanen som ryggraden i regional mobilitet. Effektiv togtransport kombinert med gode bussforbindelser og trygge knutepunkt krever felles prioriteringer og langsiktig koordinering.

Å ta i bruk gode tilskuddsordninger, både fylkeskommunale og eksterne, og å bidra med hjelp til søkerkompetanse på disse er et eksempel på god drahjelp. Fylkeskommunen har sammen med kommunene god erfaring med å ta i bruk prosjektbasert samarbeid. Prosjektbasert samarbeid handler om kunnskapsdeling, informasjonsutveksling og samarbeid i konkrete prosjekter på tvers av organisasjoner og etater.

Det er også viktig å få på plass samarbeid med næringsliv og andre sentrale aktører. Det gjelder for eksempel utvikling av pilotprosjekter med ambisjoner om å redusere bilbruken og øke sykkelandelen. Fylkeskommunen har videre en viktig rolle som nettverksbygger og koordinator, en som legger til rette for møtearenaer og kunnskapsutveksling. Denne rollen er allerede godt etablert, men kan likevel bli bedre og mer målrettet.

Deling av kunnskap og kontinuerlig utvikling av felles kompetanse er en av nøklene til suksess. Det er ett uttrykt behov for en (administrativ) samhandlingsarena for fylkeskommuner og kommuner med fokus på temaene som beskrives i denne fagrapporten; knutepunkt, nullvekstmål, bypakker o.l. Gjennom de sterke fagmiljøene i Vestfold fylkeskommune kan det utvikles en mer målrettet og effektiv satsning.

Muligheter for å gjennomføre

Fylkeskommunens evne til å gjennomføre mål og tiltak i en regional mobilitetsplan kan begrenses av et variert utvalg av rammer. Økonomi er en av de mest grunnleggende forutsetningene. Drifts- og investeringsmidler til kollektivtransport, infrastrukturtiltak, trafikk sikkerhet, og gang- og sykkelveier kommer hovedsakelig fra fylkeskommunens frie inntekter og statlige tilskuddsordninger. De økonomiske rammene er ofte stramme og gjør at tiltak må prioriteres strengt opp mot lovpålagte oppgaver og eksisterende forpliktelser. Et kostnadsøkende kollektivmarked, økende priser og krav til drift og vedlikehold og behovet for å tilrettelegge for universell utforming gjør at økonomisk bærekraft blir en kritisk faktor i gjennomføringsevnen. Uten en forutsigbar og tilstrekkelig finansiering vil handlingsrommet for nye mobilitetstiltak være betydelig redusert.

Gjennomføringskraften påvirkes også av føringer fra statlige myndigheter og av kommunenes egne planer og prioriteringer. Staten setter tydelige rammer gjennom nasjonal transportplan, belønningsavtaler, nullvekstmålet og krav knyttet til klima og universell utforming. Samtidig er kommunene planmyndighet og bestemmer arealbruk, fortetting, lokalisering av funksjoner og utforming av gater og lokalmiljø. Dermed oppstår et gjensidig avhengighetsforhold: Fylkeskommunen lykkes best med sine mål om grønne reiser og et effektivt kollektivsystem når kommunenes arealpolitikk understøtter dette. Dersom kommunale vedtak legger opp til bilbaserte løsninger, spredt utbygging eller lokalisering av viktige funksjoner utenfor knutepunkter, svekkes muligheten til å nå fylkeskommunens mål. Like viktig er det at statlige investeringer og prioriteringer på vei, jernbane og knutepunkt matcher regionale behov og ønsker om utvikling. Manglende samhandling gjør at selv godt planlagte tiltak får liten effekt.

I tillegg må fylkeskommunen håndtere både interne og eksterne interessekonflikter. Internt kan ulike sektorer oppleve målkonflikter knyttet til et tiltak. F.eks vil det å bygge ny vei på matjord rundt ett bebygget areal ha negativ arealbruk, men om det samtidig letter trafikkmengde, støy- og støvproblemer kan det bidra til en mer positiv vurdering totalt sett. Tiltak som støtter aktiv transport kan bli nedprioritert til fordel for kollektivtransport i budsjett eller andre prioriteringer.

Eksternt kan næringslivet, innbyggere og frivillig sektor ha ulike interesser som påvirker framdriften i mobilitetstiltak. Endringer i gatebruk, parkeringspolitikk, prioriterte kollektivfelt og redusert biltrafikk skaper ofte motreaksjoner, selv om tiltakene på lang sikt gir bedre bymiljø og økt tilgjengelighet. Å skape forståelse og støtte for vedtatte mobilitetsmål krever derfor god kommunikasjon, åpne prosesser og aktiv medvirkning.

Til tross for disse utfordringene har fylkeskommunen sterke muligheter til å gjennomføre tiltak som følger opp vedtatte mål. Rollen som regional utviklingsaktør gir myndighet til å planlegge helhetlig, koordinere aktører og prioritere strategisk. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtransporten og store deler av fylkesveinettet, noe som gir direkte virkemidler til å forbedre framkommelighet, trafiksikkerhet og tilbud for grønne reiser. Gjennom målrettede investeringer, innovative løsninger som delingsmobilitet og mobilitetspunkt, og tett samarbeid med kommuner, stat og næringsliv kan fylkeskommunen bygge et mer bærekraftig og sammenhengende mobilitetssystem. Ved ta i bruk kunnskapsbaserte prioriteringer kan fylkeskommunen være en kraftfull pådriver for klimavennlige transportvalg, sosial deltakelse og et framtidsrettet mobilitetstilbud i Vestfold.

Fylkeskommunen har vært gjenstand for hyppige omorganiseringer, både som følge av statlige reformer og interne tilpasninger – og nye reformer og nedleggelser blir jevnlig diskutert i mediene. Slike endringer kan påvirke måloppnåelsen i mobilitetsarbeidet på flere måter. Omorganiseringer skaper usikkerhet, tap av kontinuitet og midlertidig redusert kapasitet, fordi nøkkelkompetanse flyttes, arbeidsmiljøer brytes opp og etablerte samarbeidsrelasjoner svekkes. Dette kan forsinke viktige mobilitetstiltak og gjøre det vanskeligere å følge opp langsiktige mål i regionale planer. For å sikre stabil måloppnåelse i mobilitetsarbeidet er det derfor avgjørende med tydelig ledelse, god intern kommunikasjon og bevaring av fagmiljøer som kan holde kontinuiteten oppe selv i perioder med organisatorisk uro.



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

