



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

Planprogram

Regional mobilitetsplan



Innledning	2
Formålet med planen	3
Planprosessen	5
Fremdrift	5
Prosjekt- og milepælsplan.....	5
Forholdet til andre planer og strategier.....	6
Virkning av den regionale planen	6
Handlingsprogram	7
Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning	8
Politisk organisering av arbeidet.....	8
Administrativ organisering.....	9
Opplegg for medvirkning	9
Aktuelle temaer i mobilitetsplanen	11
Fylkesveier	11
Trafikksikkerhet.....	12
Universell utforming	14
Klima, natur og klimatilpasning	14
Regional kollektivtrafikk.....	15
Vestfoldbanen.....	16
Gange og sykkel	17
Delt mobilitet.....	19
Byer og bypakker	19
Riksveier	20
Havner, fergeforbindelser og gods	21
Grønn Jyllandskorridor	21
TORP Sandefjord lufthavn	22
Samfunnssikkerhet og beredskap	22
Ny teknologi og innovasjon	23
Økonomi og finansiering.....	24
Rammer for planarbeidet	25
Statlige føringer	25

Innledning

Gjennom «Vestfoldplanen – Regional planstrategi for Vestfold 2024-2028» er det vedtatt at det skal utarbeides en regional plan for mobilitet. Planen skal erstatte Regional transportplan, Regional plan for trafiksikkerhet og gjeldene strategier for samferdselsområdet.

Det finnes flere definisjoner av mobilitet. I vår sammenheng handler mobilitet om transport: hvordan vi reiser, hvor vi reiser, hvilke valg vi gjør når vi reiser og hva som påvirker valgene våre. Det dreier seg også om transport av varer og gods.

Samferdsel griper inn i mange samfunnsområder og spiller en viktig rolle i en bærekraftig samfunnsutvikling. Personbilen er fortsatt den dominerende transportformen, og det er utfordrende å endre folks reisevaner til fordel for mer miljøvennlige transportformer.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional mobilitetsplan er to planer som henger tett sammen. Hvor man bor, hvor man jobber og hvor man har tilgang til daglige servicebehov, bestemmer transportbehov, hvilke daglige reiser som gjennomføres, og hvilke muligheter folk har for å velge miljøvennlige transportformer. Videre påvirker lokalisering av næringsvirksomheter transportbehovet for varer og tjenester. Dagens arealbruk og planlagt arealutvikling påvirker dermed hvordan transportnettet og mobilitetstilbudet bør planlegges for å bygge opp under mest mulig miljøvennlige løsninger. Samtidig finnes det også noen viktige transportårer og strukturer som ligger mer eller mindre fast (Vestfoldbanen, E18, Sandefjord lufthavn Torp, havnene), som på sin side legger rammer rundt hvordan arealplanleggingen bør foregå. For å ivareta en helhetlig areal- og transportpolitikk for Vestfold må de to planene utvikles i tett samarbeid.

Vestfold er et viktig samferdselsfylke i nasjonal sammenheng. Den såkalte transportkorridor 3, med E18 og Vestfoldbanen, er en tung transportåre. Gjennom fergehavner og lufthavnen på Torp forbinder korridoren Vestfold med omverdenen. Vestfold har i tillegg et velutviklet og finmasket fylkesveinett. Et velfungerende og effektivt transportsystem er avgjørende for næringslivets konkurranseevne, da det sikrer stabile forsyningskjeder, gir bedre tilgang til markeder og legger grunnlaget for økonomisk vekst og regional utvikling.

I Vestfold ser vi følgende utviklingstrekk som er relevante for denne planen:

- Antall daglige reiser og transportmiddel fordelingen i byområdene i Vestfold har endret seg lite siden 2005 – stadig velger rundt 60 % bilen.
- Antall passasjerer på lokalbussene og Vestfoldbanen økte frem til koronapandemien, og er etter et midlertidig fall tilbake på 2019- nivå.
- Etterslepet for vedlikehold av fylkesveiene i Vestfold ble estimert til nærmere 2 milliarder kroner

- Antallet hardt skadde og drepte på veiene i Vestfold har siden 2012 ligget stabilt på i snitt 33 personer i året, mens landet som helhet har hatt en nedgang på 23 %.
- Klimaendringer gjør det mer utfordrende å drifte og vedlikeholde infrastruktur, og dermed opprettholde god mobilitet.
- Det er et økt fokus på samfunnssikkerhet og beredskap, både som resultat av klimaendringer og mer uro i internasjonal sikkerhetspolitikk.
- Veitransporten står for 42% av utslippene, og utgjør med dette den største utslippskilden i fylket.

Formålet med planen

Formålet med mobilitetsplanen er å danne et viktig grunnlag for en bærekraftig utvikling innen transportområdet i Vestfold. Planen skal bidra til en målrettet innsats for å utvikle et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling. En robust infrastruktur er også avgjørende for samfunnssikkerheten. Planen vil gi klare føringer for fylkeskommunens eget arbeid, og vil være retningsgivende for kommuner og statlige myndigheter i arbeidet med sine planer og strategier.

Målene i den Regional plan for mobilitet vil knyttes til FNs bærekraftsmål, mål i Nasjonal transportplan 2025-2036 og hovedmålene i Vestfoldplanen 2024-2027 (regional planstrategi). I arbeidet med planen er det nødvendig å se målene i sammenheng, drøfte målkonflikter, differensiere mellom ulike målgrupper og gi prioriteringer.

Vestfoldplanen har vedtatt følgende mål:



I tillegg er temaet samfunnssikkerhet og beredskap løftet frem i Vestfoldplanen, noe samferdselsområdet har et stort delansvar for å ivareta.

Utviklingen av infrastruktur og mobilitet påvirker alle de tre hovedmålene i Vestfoldplanen - som igjen bygger på de tre dimensjonene i FNs bærekraftsmål: Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft:

- **Vestfold er et inkluderende fylke med høy samfunnsdeltakelse:**
Satsingen på gange-, sykkel og kollektivtrafikk vil ha betydning for innbyggernes mulighet for samfunnsdeltakelse, uavhengig av alder, økonomi og funksjonsnivå. Et godt transporttilbud, der man ikke er avhengig av privatbil, kan være med på å forebygge utenforskap.
- **Vestfold er et attraktivt fylke som tilrettelegger for høy verdiskaping:**
Transport og mobilitet har stor betydning for næringsutvikling og attraksjonskraften i fylket. Ved planlegging, bygging og ivaretagelse av infrastrukturen på fylkesvei, er det viktig å sikre at man får mest mulig igjen for pengene. Samfunnsøkonomisk, lønnsom mobilitet handler også om folkehelsegevinster ved aktiv transport og skadeforebygging.
- **Vestfold er et fylke som tar vare på natur, Oslofjorden og klima:**
Mindre utslipp og fysiske inngrep fra transportsektoren vil ha betydning for bevaring av natur, klima og Oslofjorden.

Med bakgrunn i Vestfoldplanen, vil Regional plan for mobilitet svare på følgende spørsmål:

- Hvordan kan mobiliteten i Vestfold bli mer bærekraftig?
- Hvordan kan det fås på plass en infrastruktur som bidrar til god og trafikksikker ferdsel for alle trafikanter?
- Hvordan kan infrastrukturen og transportsystemet utvikles på en klimavennlig og økonomisk bærekraftig måte?
- Hvordan kan transportsystemet i Vestfold bidra til god samfunnssikkerhet?

Planprosessen

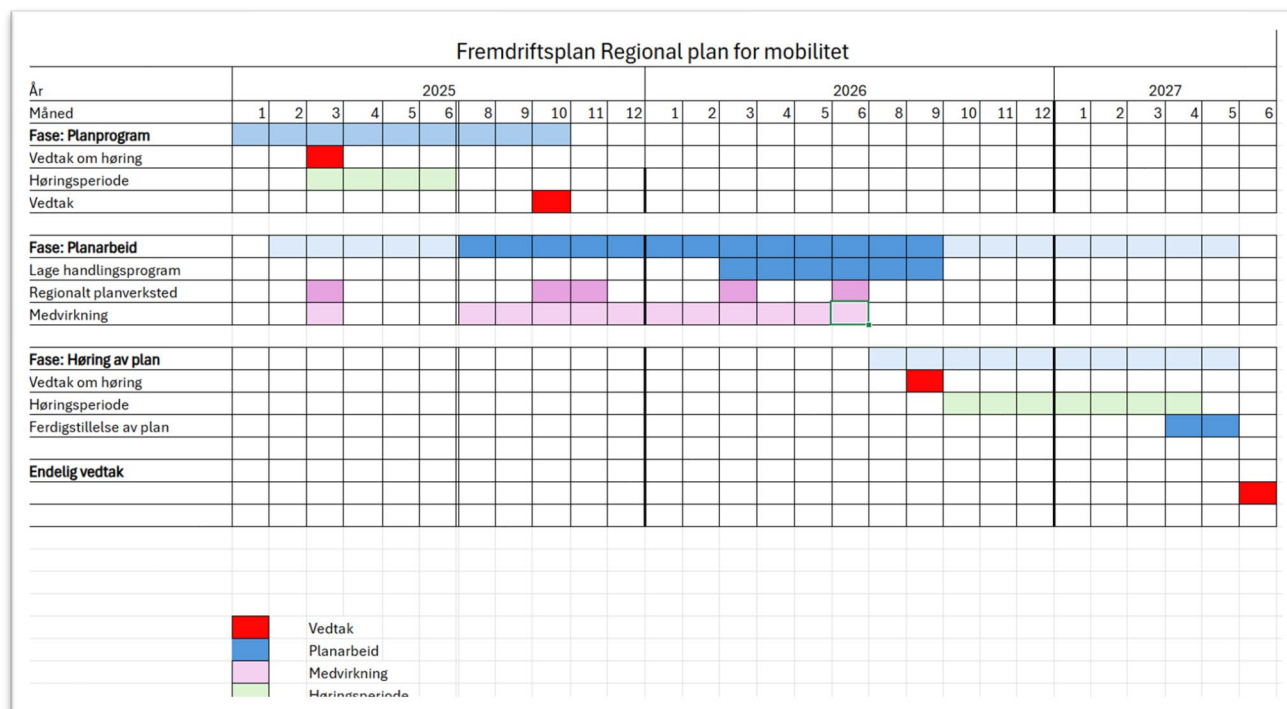
Fremdrift

Arbeidet med Regional plan for mobilitet inndeles i tre faser:

1. Oppstart og utarbeidelse av planprogram
2. Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag og planforslag
3. Vedtatt høringsforslag og endelig vedtak av ferdig plan

Planen forventes vedtatt i fylkestinget januar 2027.

Prosjekt- og milepælsplan



Forholdet til andre planer og strategier

I den vedtatte Vestfoldplanen 2025-28, er det bestemt at en Regional plan for mobilitet skal erstatte Regional transportplan, Regional plan for trafikksikkerhet og gjeldene strategier for samferdselsområdet. Som en del av planarbeidet, vil gjeldene planer og strategier gjennomgå for å fange opp de viktigste anbefalingene og føringene fra disse. Planene og strategiene, spesielt de nylig vedtatte, vil fungere som et nyttig kunnskapsgrunnlag for den nye mobilitetsplanen.

Regional plan for mobilitet skal erstatte følgende:

- Regional transportplan
- Regional plan for trafikksikkerhet
- Strategi for fylkesveinettet
- Regional sykkelstrategi
- Regional strategi for alternative kollektivløsninger i områder med lavt passasjergrunnlag
- Regional strategi for båt og ferge

Ifølge Vestfoldplanen skal Plan for intermodal godstransport i Vestfold og Telemark videreføres. Her vil det utarbeides et nytt handlingsprogram.

Parallelt med planarbeidet skal følgende regionale planer som er relevante for mobilitetsplanen utarbeides/revideres:

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)
- Regional plan for temaet areal- og kraftkrevende virksomhet
- Regional plan for klima og energi
- Regional strategi for kultur, reiseliv og opplevelser

Regional plan for mobilitet vil også ha berøringspunkter inn mot vedtatte regionale planer, for eksempel Regional plan for folkehelse.

Virkning av den regionale planen

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen (pbl. § 8-2.). Dette innebærer at kommunene, statlige myndigheter eller private aktører ikke er rettslig bundet av planen, men de kan ikke velge å se bort fra planen.

Dersom kommunene eller andre myndigheter ikke tar tilstrekkelig hensyn til den regionale planen, vil de risikere at fylkeskommunen bruker sin innsigelse- eller klagemulighet.

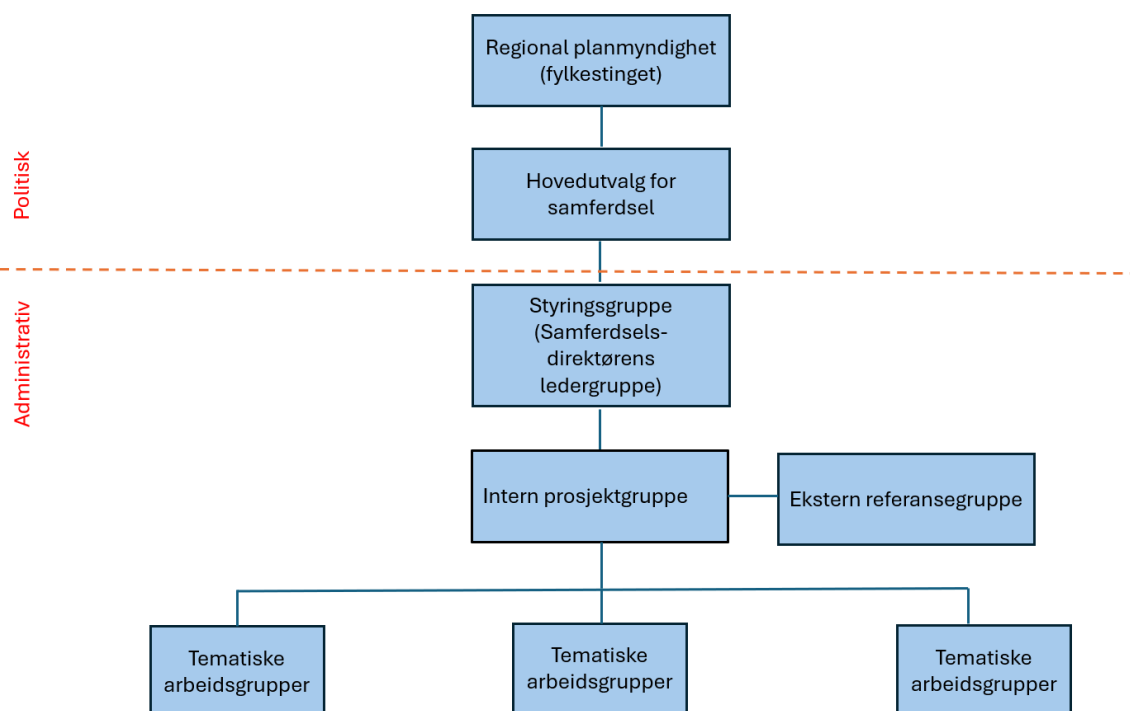
Samarbeid og samhandling mellom fylkeskommunen og kommunene som veieiere og veimyndigheter er en forutsetning for å nå areal og mobilitetsmålene. Rammer og vilkår for slikt samarbeid bør være et viktig tema i det videre planarbeidet.

Handlingsprogram

Plan- og bygningsloven § 8-1 tredje ledd slår fast at alle regionale planer skal ha et handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal være en del av den regionale planen, og skal utarbeides og vedtas samtidig med planen. Hensikten med handlingsprogrammet er å beskrive hvilken oppfølging mobilitetsplanen krever. Fremtidig behov for rullering av handlingsprogrammet skal vurderes årlig. Fylkestinget skal vedta den regionale planen, handlingsprogrammet og eventuell rullering av handlingsprogrammet. Handlingsprogram for fylkesvei 2025-2028, som er et investeringsprogram, vil bestå som et selvstendig dokument.

Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning

Planarbeidet ledes av Vestfold fylkeskommune og organiseres på følgende måte:



Det praktiske ansvaret med prosjektledelse ligger under sektor for samferdsel, ved seksjon for infrastruktur og veiforvaltning. Det er opprettet en prosjektgruppe som er ansvarlig for fremdrift, prosess og faglige innhold. Arbeidet vil involvere alle seksjoner på samferdsel, samt at det vil sikres dialog og forankring mot andre sektorer i egen organisasjon.

Politisk organisering av arbeidet

Vestfold fylkesting er regional planmyndighet jf. plan- og bygningsloven (pbl) § 3-4 og øverste ansvarlig organ for planarbeidet. Fylkestinget vedtar oppstart av planarbeidet og skal vedta den endelige planen.

Hovedutvalg for samferdsel har ansvar for saker som berører fylkeskommunens samfunnsoppdrag innen fagområde samferdsel og ivaretagelse av regionale interesser. Hovedutvalget gir uttalelse til planprogrammet, mens **fylkesutvalget** vedtar utsendelse av planprogram på høring og fastsetter endelige planprogrammet.

Politisk referansegruppe

Fylkestinget vedtok 18.12.24 (sak 167/24) at det skal etableres et politisk partnerskap for samarbeid mellom de 6 kommunene i Vestfold og Vestfold fylkeskommune. Formålet med partnerskapet, slik det fremgår av samarbeidsavtalen, er: «Fylkeskommunen og de seks kommunene i Vestfold skal samarbeide om regionens utvikling og felles utfordringer». Blant partnerskapets oppgaver er det beskrevet at man kan: «[...] samarbeide om regionale planer og strategier og utvikling av en attraktiv bo- og arbeidsregion». Det presiseres at partnerskapet ikke innebærer overføring av vedtaksmyndighet.

Det blir opp til partnerskapet å vurdere om de ønsker å fungere som politisk referansegruppe for arbeidet med Regional plan for mobilitet.

Administrativ organisering

Styringsgruppe

Samferdselsdirektørens ledergruppe vil fungere som styringsgruppe for planen. Ledergruppa består av samferdselsdirektør, seksjonsledere for Mobilitet (kollektiv), Infrastruktur og veiforvaltning, Veidrift, Veiutbygging, samt prosjektsjef for Bypakke Tønsberg-regionen.

Prosjektgruppe

Prosjektgruppa vil ha ansvaret for gjennomføring og fremdrift av planarbeidet. Prosjektgruppa vil bestå av prosjektleder og prosjektmedarbeider fra seksjon for Infrastruktur og veiforvaltning, samt ledere av de tematiske arbeidsgruppene.

Tematiske arbeidsgrupper

Det etableres tematiske arbeidsgrupper ved behov som ledes av interne fagressurser innenfor planens tematiske kunnskapsområder. Arbeidsgruppene er aktive i planfasen og utarbeider kunnskapsgrunnlag og tekstforslag til planen. Behov for arbeidsgrupper vil bli løpende vurdert i planarbeidet. De tematiske arbeidsgruppene kan ved behov rådføre seg med fagansvarlige eller rådgivere fra kommunene, statsforvalter og statlige aktører.

Ekstern referansegruppe

Det vil bli lagt til rette for medvirkning med kommunene, statlige aktører og relevante organisasjoner. Møteplassen for dette vil være Planverksteder som er omtalt nedenfor. Det vil også vurderes å invitere til separate medvirkningsmøter om mobilitetsplanen der dette er hensiktsmessig.

Opplegg for medvirkning

Det vil inviteres bredt til samarbeid og dialog er en forutsetning for å lykkes med å komme frem til et felles eierskap til planen. Medvirkning i planleggingen blir gjennomført i tråd med plan- og bygningslovens kapittel 5.

Planverksted Vestfold

For å fremme bred faglig medvirkning og sikre effektiv samordning mellom ulike planprosesser, vil fylkeskommunen etablere Planverksted Vestfold. Verkstedene skal være en fast møteplass på tvers av fagområder, forvaltningsorganer og organisasjoner. Verkstedene vil innrettes mot utvikling og deling av kunnskap innen relevante temaer, og legge til rette for å gi innspill til utforming av de ulike planer og strategier som er vedtatt i Vestfoldplanen. Når det er

hensiktsmessig, vil verkstedene ta opp flere planer/strategier samtidig. Til verkstedene inviteres offentlige og private aktører, som kommuner, statlige organ, organisasjoner fra nærings- og arbeidsliv, frivillige organisasjoner med flere. Hyppighet og opplegg varierer etter behov. Planverksted Vestfold har ikke en formell funksjon, i form av å fatte vedtak eller være høringsorgan, og erstatter ikke den lovpålagte myndighetskontakten om planlegging som ligger til Regionalt planforum (jf. plan- og bygningsloven § 5 – 3).

Planverkstedene vil trekke på relevante aktører avhengig av tema, og invitasjonen rettes derfor mot et bredt spekter av deltakere. Dette inkluderer representanter fra kommunene, statlige aktører og organisasjoner.

Hovedutvalg for samferdsel vil involveres og holdes orientert i løpet av planprosessen, for å fange opp eventuelle politiske signaler underveis i arbeidet med mobilitetsplanen.

Grupper som krever spesiell tilrettelegging

For å oppfylle kravet om aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, jf. plan- og bygningsloven (pbl) § 5-1, vil de fylkeskommunale rådene for eldre, personer med funksjonsnedsettelse og ungdom involveres gjennom hele prosessen. Disse rådene er rådgivende organer for fylkeskommunen, og har rett til å uttale seg i saker som gjelder henholdsvis eldre, personer med funksjonsnedsettelse og ungdom. Det legges opp til orientering og dialog med rådene gjennom de ulike fasene i planprosessen for å sikre at rådene kan gi relevante og godt forankrede innspill. I tillegg vil de fylkeskommunale rådene få mulighet til å medvirke gjennom Planverksted Vestfold.

Aktuelle temaer i mobilitetsplanen

I dette kapittelet tar vi opp aktuelle temaer som skal utredes og behandles i den regionale planen. Transportsystemet må utvikles i nært samarbeid med kommunene, staten, næringsliv og andre samfunnsaktører.

Planen vil gi klare føringer for fylkeskommunens arbeid innenfor sitt ansvarsområde. Temaene i planen og utredningsbehov knyttes derfor tettest opp mot fylkeskommunens oppgaver og ansvar. Planen vil imidlertid også være retningsgivende for kommunene og statlige etater i sitt arbeid med å planlegge tiltak som vil påvirke mobiliteten og transportsystemet.

Fylkesveier

Fylkesveiene er viktig for bosetting og næringsliv i hele Vestfold. Vestfold er et lite fylke med begrenset antall kilometer fylkesvei sammenliknet med andre fylker i landet. Fylkesveinettet i Vestfold har imidlertid nest høyeste trafikk av alle fylker, kun slått av Akershus. Det betyr at slitasjen på fylkesveiene er stor. Fylkesveiene representerer en investeringsverdi på minimum 150 milliarder kroner. Det er fortsatt behov for omfattende investeringer og vedlikehold på fylkesvei.

God veistandard er viktig for å nå nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. I perioden 2013-2022 utgjorde utforkjørings- og møteulykker 66% av alle drepte, og 54% av alle hardt skadde i Vestfold og Telemark. For å fysisk forebygge møteulykker blir alle veiene i Vestfold som tilfredsstillende standarden forsterket med midtoppmerking ved reasfaltering. For å fysisk forebygge utforkjøringsulykker, og redusere konsekvens av slike ulykker jobbes det med å identifisere kurver og strekninger med høy utforkjøringsrisiko. 1 av 3 drepte på sykkel skyldes dårlig sikt. Rydding av sikt er en oppgave som krever mye ressurser hos fylke og kommune.

I 2019 hadde en firedel av Vestfolds 1190 kilometer fylkesvei dårlig, eller svært dårlig, dekketilstand. Etterslepet på vedlikehold av Vestfolds fylkesveier var i 2022 estimert til nærmere 2 milliarder kroner. Manglende midler til å følge opp etterslepet gjør at det har økt, og er økende. Redusert standard kan redusere framkommelighet på fylkesveinettet. Vedlikeholdsbehovet er ventet å øke i årene framover, som følge av mer nedbør, ras og flom.

I Vestfold har vi 432 fylkesveibruer hvorav 60 % er bygd før 1980. Flere nærmer seg slutten av sin levetid. Mange av disse bruene har utfordringer som utilstrekkelig bæreevne, smale veibaner, erosjon og setningsskader. Regelmessig vedlikehold er nødvendig for å opprettholde sikkerheten og styrken til bruene. Manglende vedlikehold kan føre til økte kostnader, eller behov for utskifting. Fylkeskommunen har god oversikt over bruenes tilstand gjennom systematisk kartlegging og inspeksjonsprogrammet.

Det er av stor betydning å ha direkte kontroll over kvalitet og investeringer langs eget veinett. I tillegg endrer veienes betydning og funksjon seg over tid. Et storstilt eierskapsskifte til veilys, gang- og sykkelvei, samt fylkesvei og kommunal vei, er i gang for å optimalisere logisk og helhetlig veieierskap, samt drift og vedlikehold.

Fylkeskommunen har i utvikling og forvaltning av fylkesveinettet et spesielt ansvar for å ivareta næringslivets behov. En godt utbygd transportinfrastruktur gir grunnlag for verdiskaping i hele fylket. En forbedret infrastruktur medfører også reduserte transportkostnader.

Det er løpende kontakt med næringslivet, og det er særlig NLF og tømmertransportnæringen som er aktive og fremmer ønsker og behov for å sikre trygg og effektiv transport av gods, tømmer, maskiner og utstyr. De mest sentrale transportårene som forbinder viktige byområder og industriområder er åpnet for modulvogntog. Transportårer som kan åpnes for modulvogntog og mulige endringer i veinettets bruksklasser vurderes løpende ut fra næringslivets behov.

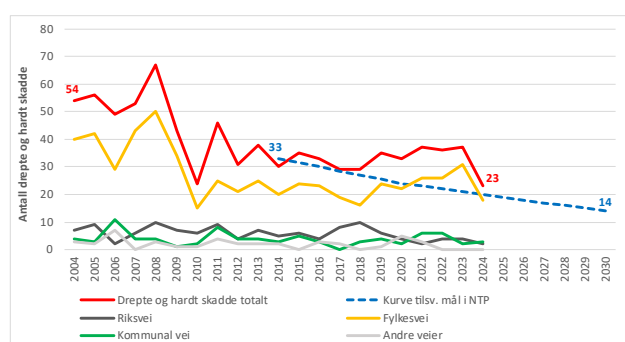
Noen fylkesveier går gjennom fylkets tettsteder. Det kan være en utfordring å få til en veiutforming som bygger opp om stedets ønskede kvaliteter. Her må veiens funksjon avveies mot ønsket om god stedsutvikling.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

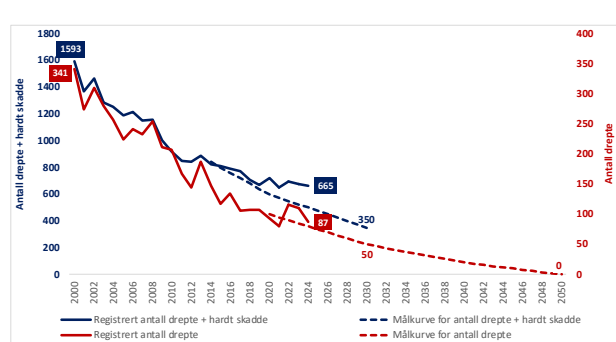
- Prinsipper og kriterier for de viktigste fylkesveiene og kartlegge funksjonen for disse
- Prinsipper og kriterier for de viktigste gang- og sykkelveiene og kartlegge funksjon for disse
- Generelle tilstandsregistreringer som grunnlag for prioriteringer
- Sårbarhet på fylkesveier med henblikk på klimatilpasning
- Hvordan få en hensiktsmessig driftsstandard fylkesvei/kommunal vei? Hvordan kan vi samarbeide med kommunene om dette?
- Kryssutforming fylkesvei/kommunalvei - spesielt med tanke på gang- og sykkeløsninger
- Fylkesvei og stedsutvikling – stedstilpasset utforming, skilting mm.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge bygger på en nullvisjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. Nullvisjonen er også vedtatt i Vestfold og Telemark fylkesting i forbindelse med behandling av Regional plan for trafikksikkerhet. I forbindelse med Nullvisjonen er det fastsatt måltall som viser en gradvis reduksjon frem til 2050. Kurvene viser at vi ligger over måltallene i dag, og for Vestfold at fylkesveiene er det farligste veiene.



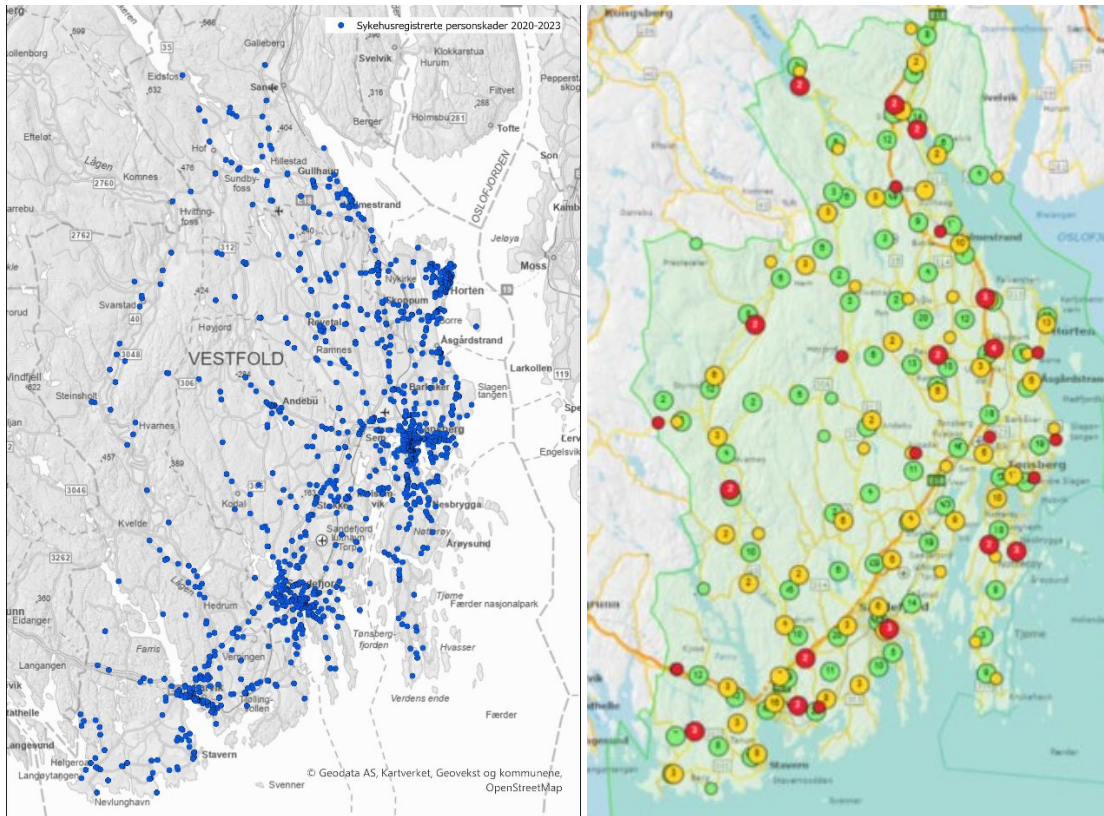
Måltall Vestfold tom 2024



Måltall hele landet tom 2024

I Vestfold ser vi at ulykkestyper er knyttet til hva slags vei man beveger seg på. Forenklet kan vi si at ulykker med mange trafikanter først og fremst skjer i byer og tettsteder, mens sannsynligheten for møte- og utforkjøringsulykker er høyere utenfor. Ulykker med høy skadegrad, drepte eller hardt skadde, utgjør en høyere andel av ulykkene utenfor byer og tettsteder enn innenfor. I byer og tettsteder er det de mange trafikantene som er mest utsatt for de alvorligste skadene. Det offisielle ulykkesregisteret i Norge består i stor grad av informasjon om ulykker der døde og hardt skadde er involvert. I noe mindre grad finnes informasjon om ulykker med mindre alvorlig skadde,

og i svært liten grad lettere skadde eller ulykker med kun materiell skade. Vi vet at det finnes store mørketall knyttet til dette. Fylkeskommunen har inngått et samarbeid med Sykehuset i Vestfold for å få bedre oversikt over de mindre alvorlige ulykkene. Dette skadedataprojektet viser et stort antall lettere skadde. Forsikringsselskap og bergingsselskap viser store tall på materiell skade.



Sykehusregistrerte ulykker i Vestfold 2020-2023

Politiregistrerte ulykker i Vestfold 2014-2024

Av de som blir drept eller hardt skadde i trafikken er de aller fleste involvert i utforkjøring- eller møteulykker. Disse ulykkene foregår utenfor byområdene. En stor del involverer høy fart, bruk av rusmidler og/eller manglende eller feilaktig bruk av bilbelte. En andel av disse ulykkene kan forklares av sviktende helse. Noen få er selvmord eller selvmordsforsøk.

I byområdene er det lavere fart og flere myke trafikanter. I det offisielle ulykkesregisteret, som har fokus på høy skadegrad, ser vi få ulykker i byområdene. Gjennom skadedataprojektet ser vi et stort antall ulykker som involverer myke trafikanter med lav skadegrad. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer er om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag elleve ganger høyere for syklistene sammenliknet med førere av personbil.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Hvordan vi kan ivareta både nullvekstmålet og nullvisjonen
- Det er også behov for mer kunnskap om ikke-politirapporterte ulykker. Tilgang på skadedata gir bedre datagrunnlag, noe fylkeskommunen jobber med å få på plass.
- Hvordan man skal nå nullvekstmålet i Vestfoldbyene, og hvilke virkemidler og kombinasjoner av virkemidler som skal bidra?

Universell utforming

Universell utforming handler om å utforme samfunnet og omgivelser slik at det kan brukes av alle i så stor grad som mulig. For samferdsel og mobilitet innebærer dette blant annet å tilrettelegge transportinfrastrukturen slik at den er tilgjengelig for alle, uavhengig av alder, økonomi og funksjonsnivå. Infrastruktur som kollektiv, holdeplasser og gangveier bør være tilpasset alle brukere. En utfordring er geografiske forhold, som for eksempel at bakker gjør helningsgraden for stor til at det kan være universelt utformet. Tiltak som håndløpere, dekke eller benker kan tilgjengeliggjøre områdene for flere, selv om bakken fortsatt har samme helningsgrad. Slike tiltak kommer alle innbyggere til gode.

Hele, sammenhengende reisekjeder gjør det lettere å bevege seg mellom målpunkter (bibliotek, legekontor o.l.). For enkelte innbyggere er lett forståelige reisekjeder eneste mulighet. Helårsdrift er grunnleggende for at infrastrukturen skal være attraktivt for brukerne.

Universell utforming i samferdsel er viktig for å fremme likestilling og deltakelse i samfunnet. Når samferdsel er tilgjengelig for alle, bidrar det til økt mobilitet, bedre livskvalitet og muligheten for å delta aktivt i samfunnslivet, enten det er for jobb, fritid eller andre nødvendige gjøremål.

Universell utforming knyttet til Vestfold kollektivtrafikk (VKT) er beskrevet i avsnittet om kollektiv.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Samle og oppdatere kunnskap om mangler og forbedringsbehov knyttet til universell utforming i infrastrukturen

Klima, natur og klimatilpasning

Transportsektoren står for den største delen av klimagassutslippene i Vestfold. Det er derfor behov for å iverksette tiltak som bidrar til at befolkningen velger mer miljøvennlige reiseformer. Gange, sykkel og kollektiv er en viktig del av fremtidens transportløsninger med sikte på å redusere klimagassutslippene. Disse transportformene er også arealeffektive. Det må også jobbes videre med nullutslipp innenfor alle transportformer, herunder gods og drift av veinettet. Videre er det behov løsninger som reduserer behovet for nedbygging av viktig natur.

Klima og natur henger tett sammen. Naturen tar opp i seg og holder på mye av klimagassutslippene våre. I [Statlige planretningslinjer for klima og energi \(2024\)](#) står det at *“Hensynet til klima, natur og energi skal ha høy prioritet i sektorenes arbeid, og sees i sammenheng”* og *“... å redusere klimagassutslipp, mer effektiv og fleksibel energibruk, bedre klimatilpasning og andre miljømål ses i sammenheng”*. I arbeidet med klimatilpasning vil det ofte finnes gode naturbaserte løsninger som forsterker innsatsen. I årene fremover vil det komme mer ekstremvær i form av mer vind, nedbør (styrtregn), og tørke. Dette vil ha effekt på hvordan vi må fornye, drifte og vedlikeholde veinettet vårt, og må også tas hensyn til ved planlegging av nye anlegg.

Sektor samferdsel har det største klima- og miljøavtrykket i fylkeskommunen gjennom fylkets kontrakter for veiutbygging, drift og vedlikehold av veinettet og kollektivtilbudet. Det er derfor viktig at det arbeides med å minimere klima og naturavtrykket i disse kontraktene, og at det legges til rette for grønn innovasjon og det grønne skiftet.

Naturbaserte løsninger, med fokus på grønne og blå (vann) årer, er med på å øke estetikken og kvaliteten i byer og tettsteder. Dette gjør det mer attraktivt å bevege seg til fots eller på sykkel, og vil derfor være viktig i arbeidet med å øke andel miljøvennlig reiser.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Sårbarhet med tanke på natur, klima og klimatilpasning (sårbarhetsanalyser): Oversikt over punkter som med risiko for hendelser i dag og i et 50-100 års perspektiv (flom, ras, overvann, havnivå, grunnforhold mm). Oversikt over viktig naturverdier som bør tas hensyn til (arts mangfold, sårbare arter mm)
- Klima og natur i samspill med nullvekstmålet
- Hvordan tilrettelegge best for grønn innovasjon i kontraktene og prosjektene våre, herunder ladeinfrastruktur for utslippsfrie alternativer, spesielt for tungtransport og brøytebiler
- Naturbaserte løsninger for klimatilpasning, herunder spesielt overvannshåndtering
- Oppdaterte klima og natur mål for samferdsel

Regional kollektivtrafikk

Over 70 % av daglige reiser i Vestfoldbyene gjennomføres med bil. Kun 6 % av reisene gjennomføres med kollektivtransport. Antall passasjerer på lokalbussene i fylket økte fram til 2019. Reiserestriksjoner og andre tiltak som ble satt i verk som en følge av pandemien endret både reisevaner og reisebehov. Dette førte til færre passasjerer i 2020, 2021 og store deler av 2022. Fra 2023 er imidlertid passasjertallet tilbake på samme nivå som før pandemien.

Vestfold har generelt et bra rutetilbud i de befolkningstette områdene, mens kollektivtilbudet i mer spredtbygde områder med lavt passasjergrunnlag hovedsakelig er skoleruter. Det reiser i underkant av 10 millioner med lokalbussene i Vestfold årlig. Fylkeskommunen har også ansvar for skoleskyss til 10.500 elever i grunnskolen og videregående opplæring, samt 4.400 brukere som benytter seg av TT-ordningen for tilrettelagt transport. Videre har fylkeskommunen ansvaret for tildelingen av drosjeløyver, noe som er viktig for å sikre tilgjengelighet og kvalitet i transporttjenestene.

Byområdene er ulike med tanke på arealbruk. En konsentrert arealbruk påvirker grunnlaget for å lage et godt og attraktivt kollektivtilbud. Tønsberg har et fortettet utbyggingsmønster i sentrum og langs hovedaksene for kollektivtrafikken sammenliknet med de andre byene i Vestfold. Dette gjenspeiler seg i at Tønsberg har den høyeste kollektivandelen i Vestfold.

En stor andel av arbeidstakere har tilgang til rimelig eller gratis parkering. Det er også enkelt og forholdsvis rimelig å parkere i sentrum av de fleste Vestfoldbyene. Tilgang på enkel og billig parkering slår direkte ut på kollektivbruken.

Punktligheten for bussene er generelt god, men forsinkelser forekommer, spesielt i rushtidsperiodene. Manglende fremføringstiltak, som kollektivfelt, bidrar til at busstilbudet er sårbart for forsinkelser. Det gjør bussen mindre konkurransedyktig sammenliknet med bil. På de mest populære rutene og i rushtiden kan det være kapasitetsutfordringer med fulle busser.

Standarden på holdeplassene er svært varierende. Det mangler bl.a. leskur og universell utforming på de fleste holdeplassene. Dette kan oppleves som en barriere for brukerne. På de mest brukte holdeplassene er det gjort helt eller delvis tiltak for å imøtekomme kundenes behov for leskur, universell utforming og sanntidsinformasjon.

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.

Ny VKT-app lanseres i 2025 og vil gjøre planleggingen av kollektivreiser enklere. Appen inneholder både reiseplanlegger, billettkjøp, sanntidsinformasjon og det nye billettkonseptet BestPris.

VKT har ute et nytt anbud fra juli 2026 som inkluderer alle lokalruter og skoleruter i fylket. Justering og optimalisering av rutetilbudet vil gjennomføres i hele fylket, med særlig fokus på områdene Horten, Tønsberg, Færder, Sandefjord og Larvik, samt linjene 01, 02, 03 og 04. I anbudet stilles det krav om bussmateriell som er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. En stor andel lavgulvbusser benyttes for å bidra til enkel av- og påstigning. Det er også stilt krav om bevisstgjøring rundt universell utforming, samt at ulike gruppers behov for service og assistanse skal inngå som en del av sjåføroppplæringen.

Fylkeskommunen har en klar ambisjon om å øke antallet kollektivreisende i årene som kommer. De nye bussene som fases inn fra 1. juli 2026, vil enten være nullutslippskjøretøy eller gå på biogass, noe som vil bidra til en betydelig reduksjon i miljøavtrykket. Dette er en del av satsingen på å gjøre kollektivsektoren helt fossilfri innen 2027.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Forhold som påvirker kollektivbruken
- Kundenes preferanser, potensielle barrierer og hindringer
- Oversikt over flere mulige fremføringstiltak for bussene

Vestfoldbanen

Vestfoldbanen anses som ryggraden i kollektivtilbudet, og binder byområdene sammen. InterCity Oslo-Skien på Vestfoldbanen er landets mest trafikkerte regiontogstrekning. Busstilbudet er lagt opp slik at det best mulig legges til rette for mating til tog. En utfordring er at togtilbudet kan bli endret uten at Vestfold kollektivtrafikk (VKT) er orientert om det på forhånd. Det er derfor behov for et bedre samarbeid med togoperatøren om planlagte endringer i togtilbudet.

På Vestfoldbanen har det vært en vekst i antall passasjerer i flere år. Også her ble passasjergrunnlaget kraftig redusert under koronapandemien, og antallet passasjerkilometer ble halvert. Passasjergrunnlaget er nå nesten tilbake på samme nivå som før pandemien.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 anbefalte regjeringen å kutte all videre planlegging og utbygging av Vestfoldbanen sør for Tønsberg. I Stortingets behandling av planen, ble imidlertid

dobbeltsporparsellen Stokke – Sandefjord tatt inn i første seksårsperiode av planen. Statsbudsjett for 2025 har sikret midler til oppstart av reguleringsplanarbeidet med 30 mill. kroner.

Uavklarte planer for jernbanen skaper store utfordringer for byene som har båndlagt sentrumsarealer, og bidrar til å hemme by- og sentrumsutvikling. Larvik har av den grunn opphevet båndleggingen, siden det er lite sannsynlig at det blir noen dobbeltsporutbygging her i overskuelig fremtid.

Utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er avgjørende for målet om to tog i timen til Skien. En dobling av frekvensen vil øke togets attraktivitet i konkurranse med privatbilen, og dermed styrke potensialet for å redusere klimautslipp fra transport.

Når de nye dobbeltsporene Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker tas i bruk høsten 2026, er det planlagt å utvide togtilbudet til 4 tog i timen mellom Tønsberg og Oslo. I forslaget til rutetilbud fra Jernbanedirektoratet vil to av disse togene ikke stoppe mellom Tønsberg og Drammen, noe som betyr at reisende mellom nord- og sørfylket må bytte tog i Tønsberg. Vestfoldbanens mulighet for å knytte fylket sammen med et sammenhengende togtilbud vil dermed bli betydelig redusert. Et samlet fylke med kommuner og næringsliv ønsker tog som stopper på alle stasjoner, og prioriterer dette fremfor kortere reisetid for de reisende fra Tønsberg og sørover.

Fylkeskommunen har både på administrativt og politisk nivå, og sammen med kommunene, deltatt aktivt i prosessen med å utvikle fremtidig togtilbud på Vestfoldbanen, både overfor Jernbanedirektoratet, Vy og Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunen deltar fortsatt aktivt i diskusjonene med sentrale myndigheter om et alternativt togtilbud som vil tjene Vestfold bedre. Det er forespeilet at en endelig avgjørelse fra Jernbanedirektoratet vil skje høsten 2025.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Hvordan kan fylkeskommunen påvirke sentrale myndigheter i utviklingen av togtilbudet og koordinere det med kollektivtilbudet for øvrig, slik at det fremstår mest mulig sømløst og attraktivt?
- Hvordan utvikle gode knutepunkt som sikrer gode løsninger for gående, syklende, delingsmobilitet og buss, og som gjør det enkelt å bytte mellom de ulike transportmidlene.
- Hvordan sikre en fortetting av arealene rundt knutepunktet, særlig med arbeidsplasser, som gjøre det mulig for flere å ta miljøvennlige transportvalg?

Gange og sykkel

Vestfold fylke har mange byer, tettsteder og lokalsentra med stort potensial for sykling og gåing. En overføring av korte reiser fra bil til sykkel og gange er viktig med tanke på å nå både miljø- og klimamål. For å øke sykkelandelene må sykkel bli et attraktivt alternativ til bilen, særlig på de kortere reisene. Godt samarbeid om helhetlig og samordnet areal- og transportplanlegging er en viktig nøkkel for å lykkes med å få flere til å gå og sykle. Konsentrert arealbruk er mer sykkel- og gangevennlig enn en spredt arealbruk, som blir mer bilbasert.

Den største andelen gående finner vi i sentrum av byene. Her utgjør fortau langs det kommunale gatenettet den største andelen av tilbudet. Mange gående ferdes også langs innfartsveier og veier

i mer spredtbygde områder. Dette er som oftest fylkesveier. Gange er også som regel en første og siste del av en kollektivreise. Gode gangforbindelser til og fra holdeplasser er derfor viktig. Om vinteren er det viktig at holdeplassene og atkomstene er godt brøytet og tilgjengelig for de gående.

Universell utforming av gangarealer og holdeplasser er en viktig del av satsingen på gående. Fylkeskommunen har til nå ikke hatt en klar policy for arbeidet for å fremme gåing, og ønsker å utforske temaet som en del av arbeidet med Regional plan for mobilitet.

Mikromobilitet refererer til små, og ofte elektriske, kjøretøy (for eksempel el-sparkesykler) som brukes til korte reiser, vanligvis i urbane områder. Mikromobilitet er blitt stadig mer populært, spesielt i byområder der det er behov for fleksible og raske transportalternativer. Foresatte rapporterer om mindre bilkjøring for å frakte barn og unge fordi el-sparkesykkel gir en utvidet rekkevidde sammenliknet med det å gå.

En sammenhengende sykkelinfrastruktur er viktig for å få flere til å sykle. Syklistene opplever i dag manglende tilrettelegging på mange strekninger, og også krevende systemskifter der sykkelfelt og gang- og sykkelveier bytter side av veien. Manglende trygg sykkelparkering ved bestemmelsepunktet er også en viktig grunn for om folk velger bort sykkel. Nye løsninger for trygg sykkelparkering finnes, og er under utvikling. Det er planer om å gjennomføre et pilotprosjekt for sikker sykkelparkering i Larvik som en del av bypakkearbeidet.

Sykel er i dag mer enn den tradisjonelle sykkel. «Menyen» inneholder i dag også el-sykel, sparkesykler og lastesykler. El-sykkelen har blitt stadig mer populær, og viser seg å treffe nye brukergrupper enn de som vanligvis sykler. Fordelen med en el-sykel er at den både øker rekkevidden og flater ut topografien. Erfaringen er derfor at el-syklister sykler både lengre og oftere. Det er viktig med en infrastruktur og løsninger som legger til rette for at alle typer sykler og syklist skal kunne bruke sykkelanleggene.

Gående og syklist har i for stor grad blitt behandlet som en transportgruppe. Det oppstår ofte konflikter og farlige situasjoner mellom gående og syklist når de må dele arealer på fortau og gang- og sykkelveier. Det er derfor behov for separate anlegg der hvor antallet brukere er stort, og konfliktnivået potensielt er høyest. For å få flere til å sykle og gå er det viktig at alle føler seg trygge og ivaretatt i trafikken.

Skal det oppleves som trygt og attraktivt å være myk trafikant gjennom hele året, er det nødvendig med god og forutsigbar drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet. Gang- og sykkelanlegg veksler mellom fylkeskommunale og kommunale veier. For syklistene er det viktig med en enhetlig standard, f.eks. når det gjelder snøbrøyting om vinteren. Det er derfor nødvendig med et tettere samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene for å få til en hensiktsmessig drift. Den teknologiske utviklingen kan gi nye muligheter for en tilpasset drift av gang- og sykkelanleggene.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Hvilke forhold som er viktig for å øke antallet myke trafikanter
- Hvordan vi kan utnytte mulighetene i mikromobilitet
- Ny teknologi som kan bidra til å legge bedre til rette for gåing og sykling
- Hvorfor når vi ikke målene for økt sykling i Vestfold?

Delt mobilitet

Delt mobilitet refererer til deling av transportmidler som biler, sykler, eller el-sparkesykler, i stedet for å eie dem selv. Gode, digitale løsninger er viktig for å tilrettelegge for delingsmobilitet. Tilbud om bildeling, der flere personer bruker samme bil, kan redusere antall biler på veiene - noe som igjen kan bety en redusert trafikk- og miljøbelastning. Det reduserer også behovet for å eie egen bil, eller flere biler. I dag finnes det bildelingsordninger i regi av både privatpersoner og private selskaper. Delt mobilitet medfører i større grad også aktiv transport i forbindelse med det som oftest er gange den «første og siste kilometeren».

De fleste byene i Vestfold har/har hatt avtaler med selskaper som tilbyr utleie av el-sparkesykler. Bruk og parkering av el-sparkesykler har vist seg å utfordre samspillet med de gående på fortau, og kan være en trafikk sikkerhetsutfordring. Kommunene har derfor ofte regulert bl.a. parkering av el-sparkesykler i sine avtaler med operatørene. Tønsberg planlegger i tillegg innføring av en bysykkelordning med el-sykler våren 2025.

Et mobilitetspunkt er et sted hvor delte og miljøvennlige transportmidler er tilgjengelige for innbyggerne. Dette kan inkludere el-sparkesykler, el-sykler, delebiler og ladestasjoner for el-bil. Mobilitetspunkt er ofte plassert i nærheten til kollektivtransport, slik at det skal være enkelt å bytte mellom ulike transportmidler. Formålet med mobilitetspunkt er å gjøre det enklere for folk å bytte til mer miljøvennlige transportalternativer, og redusere behovet for bruk av privatbil. I Tønsberg er det som et pilotprosjekt etablert tre mobilitetspunkter. Ett av dem er knyttet til jernbanestasjonen. Punktene ble etablert høsten 2023 og våren 2024. Det gjenstår å evaluere bruken av mobilitetspunktene. Erfaringene herfra vil ha betydning for videre etableringer av mobilitetspunkt i Tønsberg og i Vestfoldbyene for øvrig.

Vestfold fylkeskommune deltar i et 3-årig Interreg Nordsjøregionen-prosjekt («Shared Digital Mobility Hubs») sammen med 13 partnere og 2 delpartnere med fokus på hvordan en kan fremme utviklingen av delt mobilitet og gjøre den tilgjengelig som en del av kollektivtransporten.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Potensiale for delt mobilitet og hvordan vi kan legge til rette for dette i Vestfold
- Hvilken rolle fylkeskommunen bør ta i utviklingen med delt mobilitet

Byer og bypakker

Vestfold har 5 mellomstore byer. I tre av byene er det inngått samarbeidsavtaler om såkalte bypakker. Partene i bypakke-samarbeidet er fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og de aktuelle kommunene. Målet er å ta ut gode synergier ved å samordne planer og samferdselstiltak for byområdene, samt å bygge felles kompetanse.

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. I Nasjonal transportplan 2022-2033 ble det innført en ny tilskuddsordning for klima- og

miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet for disse byområdene. Byområdene må forplikte seg til nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget for å søke om midler.

Sandefjord og Larvik har vedtatt bypakker uten bompenger, noe som betyr et begrenset økonomisk handlingsrom for å gjennomføre tiltak sammenlignet med bompengefinansierte bypakker. Bypakke Tønsberg-regionen er en bypakke med bompenger, der en ny fastlandsforbindelse mellom Færder og Tønsberg er det største prosjektet. I tillegg skal det gjennomføres tiltak som bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikken.

Nullvekstmålet er vedtatt å gjelde for byområdene med bypakker. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekst i persontransport med bil er et mål for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Effektiv arealbruk vil kunne redusere transportbehovet og gi bedre utnyttelse av dagens kapasitet i transportsystemet. For å nå nullvekstmålet kreves både tilrettelegging for miljøvennlig transport og bilrestriktive tiltak. Uten bilrestriktive tiltak i form av bompenger og parkeringsrestriksjoner er det ikke realistisk å nå nullvekstmålet.

For å redusere bilbruk og bilavhengighet, må det tilbys effektive og trygge alternativer til privatbil. Ved riktig planlegging kan løsningene for gående, syklende og kollektivtransporten bli utformet slik at både målene om nullvekst og nullvisjon kan nås. Byene må også planlegge for gode løsninger for håndtering av bylogistikk (renovasjon og vareleveranser), da større kjøretøy inn i trange bygater ofte utgjør en miljø- og trafiksikkerhetsutfordring.

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 også her et nært samarbeid om en samordnet og bærekraftig areal- og transportplanlegging.

Mobilitetsutredninger i større plan- og utbyggingsprosjekter

Fylkeskommunen har utarbeidet en veileder for mobilitetsutredninger i større plan- og utbyggingsprosjekter. En mobilitetsutredning skal være med på å sikre at kunnskap om dagens situasjon og fremtidige transportbehov legges til grunn for en vurdering om hvordan mobilitet i prosjektet kan håndteres på en god måte. Målet er gjennom konkrete tiltak å påvirke reisemiddelvalg ved å sikre brukervennlige løsninger. Enkelte kommuner er i ferd med å ta veilederen i bruk, og vi kan etter hvert høste erfaringer med nytten av mobilitetsutredninger.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Hvordan trekke ut gode synergier av samarbeidet i bypakkene
- Erfaringen med bruk av veileder for mobilitetsutredninger

Riksveier

Vestfold har et begrenset riksveinett sammenliknet med andre fylker i landet. En sammenhengende firefelts E18 gir effektiv transport mellom byer og tettsteder internt i Vestfold, og binder fylket sammen med regioner i nord og sør. Øvrige riksveier er rv 19 fra E18 til Horten fergekai, E18 fra Fokserød til TORP Sandefjord lufthavn og rv 400 fra E18 til Larvik havn.

Kapasiteten ved Fokserød i Sandefjord og Øyakrysset i Larvik er utfordrende, og det vurderes mulige tiltak som kan bidra til å øke fremkommelig- og trafiksikkerheten ved disse to sårbare punktene.

Havner, fergeforbindelser og gods

Vestfold er vertsfylke for flere strategisk viktige havner og fergeforbindelser. Larvik havn og Slagen terminal i Tønsberg er blant landets 32 stamnetthavner og viktige knutepunkter for både person- og godstransport. Larvik er Norges største fergehavn for gods. I 2022 åpnet Larvik havn et sidespor til Vestfoldbanen, som gjør det mulig å overføre gods mellom sjø og bane. I samarbeid med Norske Skog og Bergene Holm har det i en periode gått ukentlige godstog til og fra Halden med tømmer og flis. Hvert godstog erstatter rundt 100 vogntog og reduserer dermed veitransporten betydelig.

I forhold til andre fylker har Vestfold få, men strategisk viktige fergeruter. Horten–Moss på riksvei 19 er Norges mest trafikkerte innenlandske fergeforbindelse, og den eneste som drives uten offentlig støtte. Statens vegvesen har ansvar for driften av fergene, som alle i dag er elektriske.. På samme strekningen Horten-Moss testkjører ASKOs Maritime elektriske, autonome fartøy for å transportere trailere og containere uten biler og sjåfører. Dette bidrar til lavere transportkostnader, mindre transportarbeid samt 5 000 tonn mindre CO2 utslipp per år.

Sandefjord–Strömstad har to daglige avganger, og er en viktig internasjonal forbindelse for både person- og godstransport. Ferge til Sverige og Danmark knytter regionen til det europeiske kontinentet.

Det er også lokale fergetilbud. Jutøya AS, finansiert av Færder kommune med støtte fra Vestfold fylkeskommune, driver fergetilbudet til Veierland. Tilskuddet dekker skoleskyss, men fergen betjener også 117 fastboende og fritidsreisende. Det går daglige avganger til Sandefjord (Engø), med økt frekvens om sommeren. Det har også vært et samarbeid mellom Tønsberg og Færder kommuner og fylkeskommunen om drift av fergen Ole III mellom Husøy og fastlandet. Fergeforbindelsene er en del av sykkelrute nr. 1, Nordsjøruta.

Grønn Jyllandskorridor

Jyllandskorridoren knytter Sør-Norge og Vest-Sverige til Europa via havnene i Larvik, Grenland, Kristiansand og Gøteborg, gjennom Jylland i Danmark. Denne multimodale ruten kombinerer vei, bane og sjø og inngår i transportkorridor 3 i Nasjonal transportplan mellom Oslo og Stavanger. Viktig infrastruktur som veier, jernbane, terminaler, havner og lufthavner ligger langs denne korridoren.

Jyllandskorridoren er den korteste ruten fra Sør-Norge til det europeiske kontinentet, og avlaster trafikken mellom Gøteborg og Oslo. En effektiv og grønn transportkorridor er viktig for næringsliv, reiseliv og bosetting. Sørvest-Norge (Vestfold, Telemark, Agder, Rogaland og Vestlandet fylker) står for halvparten av eksportverdien fra fastlandsøkonomien, mens Jylland har 66 % av Danmarks industriarbeidsplasser. Dette understreker korridorens betydning for verdiskaping.

Utvikling av Jyllandskorridoren er en strategi i Interregional plan for intermodal godstransport i Vestfold og Telemark (2015). Vestfold fylkeskommune deltar i internasjonalt samarbeid og

nettverk for å styrke korridorens posisjon som del i det trans-europeiske transportnettverket (TEN-T). Fylkeskommunen er også med i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet (2023–2025), finansiert av Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak-programmet. Målet er å gjøre transporten i korridoren mer effektiv og miljøvennlig, synliggjøre dens fordeler og tiltrekke investeringer til bærekraftige løsninger. Prosjektet samler regionale myndigheter, kommuner, havner og næringsaktører fra Norge og Danmark.

Vestfold og Telemark har som mål å være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig godstransport. Dette følges opp gjennom samarbeid mellom fylkeskommunene, kommuner, havner, jernbaneaktører og andre interessenter i Vestfold og Telemark fylker. Samarbeidet omfatter blant annet «Godskonsept Vestfold og Telemark», som jobber for regionale baneløsninger som kan flytte gods fra vei til sjø og bane. Fylkeskommunen arbeider også med å fremme bærekraftige drivstoff i transportsektoren, blant annet sammen med fylkene på Østlandet i Østlandssamarbeidet i et KlimaSats-prosjekt (“Energistasjoner for grønn næringstransport”).

TORP Sandefjord lufthavn

TORP Sandefjord lufthavn er en av få lufthavner i Norge som ikke er eid av staten ved Avinor. Sandefjord Lufthavn AS eier og driver TORP Sandefjord lufthavn med konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Eierne er Vestfold fylkeskommune, Sandefjord kommune og Vestfold Flyplassinvest AS.

TORP er Norges største private flyplass. Lufthavnen har et bredt nasjonalt og internasjonalt rutetilbud. I 2024 reiste i underkant av 2 millioner passasjerer fra lufthavnen.

Lufthavnen spiller en sentral rolle med tanke på næringslivet i regionen. Passasjerene kan reise med tog til flyplassen, via stasjonen på Råstad og tilbringertjenesten med buss. Det er også tilbringertjeneste med buss fra Foksrød. I planene for utbygging av dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord er det planlagt ny stasjon på vestsiden av terminalen på TORP, noe som vil være viktig både for næringslivet og befolkningen. Dette vil gjøre det mer attraktivt å ta toget til flyplassen, og kunne bidra til å redusere behovet parkeringsarealer og klimaavtrykket knyttet til flyplassen. TORP har ambisjoner om null klimagassutslipp fra egen virksomhet i 2030.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Som veieier skal fylkeskommunen ivareta et forsvarlig nivå når det gjelder transportsikkerhet, fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene på det fylkeskommunale veinettet. En viktig årsak er at fylkesveinettet er sentralt i beredskapssammenheng, herunder hensynet til nødetater. Temavise beredskapsplaner utarbeides av respektive fagområder og i henhold til egne krav, og omfatter blant annet tunneler, bruer, omkjøringsveier ved planlagte og ikke-planlagte stengninger og naturfare (kvikkleire, skred, flom mm.).

Vestfold er et lavereliggende og kystnært fylke. Økt og mer intens nedbør og styrtregn, mer flom, vind og stigende havnivå gir økt slitasje på fysisk infrastruktur, og dermed økt sannsynlighet for naturfarehendelser som skred og ras. Dette kan få konsekvenser for fremkommelighet, materiell, liv og helse.

Det er gjort vurderinger av flomsoner, skredpunkter og områder med kvikkleire langs fylkesveinettet. Ved behov konsulteres NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat). Deler av fylkesveinettet preges av setninger/strukturelle skader – ofte i sammenheng med store vannmengder i elver og bekker. Sikring av områder utsatt for flom, og særlig skredrisiko, er et viktig tiltak med tanke på klimatilpasninger. Det er registrert 18 skredpunkt langs fylkesveinettet i Vestfold.

Det finnes i dag kun én veibruforbindelse mellom Færder og Tønsberg. Kanalbrua, som er en bevegelig klaffebri, anses som ett av fylkesveinettets sårbare punkter. Brua vil også i fremtiden ta mye av trafikken mellom fastlandet og Færder, selv etter at ny fastlandsforbindelse er på plass.

I regi av Statens vegvesen utvikles et nytt digitalt verktøy for utarbeidelse, revidering og tilgjengeliggjøring av trafikkberedskapsplaner/trafikkberedskapsdata. Verktøyet skal fremme raskere respons og kortere nedetid, spesielt for utsatte veistrekninger.

Veinettet består ikke lenger kun av den fysiske infrastrukturen, men også av en stadig tettere integrert digital infrastruktur. Innsamling av data til forvaltning, informasjon, overvåking, drift, styring og kontroll sikrer forutsigbar fremkommelighet for trafikanter og næringstransport.

På grunn av krig og uforutsette hendelser (pandemi, klimaendringer etc.) er det de siste årene blitt et økt fokus på forsyningssikkerhet og militær beredskap. Norden er transportmessig sett sårbart, ettersom Finland, Sverige og Norge er avhengig av én fast forbindelse for vei og jernbane til kontinentet via Øresundsbroen. Sterke samfunnsmessige hensyn taler for å sikre god redundans i transportsystemet. Jyllandskorridoren, og fergeforbindelsene til havner med jernbanetilknytning, utgjør en beredskapsmessig viktig transportforbindelse inn til Norge. Larvik havn er en av få havner i Oslofjordområdet som har jernbanetilknytning.

Som en del av planarbeidet vil fylkeskommunen innhente mer kunnskap om/skaffe oversikt over:

- Digital sikkerhet
- Konsekvenser av klimarelaterte hendelser, blant annet fare for isolasjon.

Ny teknologi og innovasjon

Det er en rivende teknisk utvikling innen transportområdet. Samfunnets krav om bærekraft, ikke minst på klima, er også en driver. Den påvirker både utviklingen av fremtidens transportinfrastruktur og tilbud, endrer transportbehov og -mønstre, samt skaper nye aktører i mobilitetsmarkedet. Ny teknologi og smarte løsninger kan redusere utslipp, øke tilgjengeligheten og forbedre transporteffektiviteten.

Samferdselsdepartementet har det øverste politiske ansvaret for intelligente trafikksystemer (ITS). Det inkluderer utvikling av overordnede politiske mål, utforming av lovverk, finansielle rammer og deltagelse i internasjonalt samarbeid. Samferdselsdepartementet nedsatte et ekspertutvalg i 2018, som vurderte at det er særlig fire teknologidrevne hovedtrender som vil prege transportsektoren fremover:

- Elektrifisering; overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens fremkomstmidler.

- Selvkjørende transport – automatisering/ autonomi; stadig økende automatisering av transportmidlene.
- Samhandlende intelligente transportsystemer; samhandling, der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem.
- Nye forretningsmodeller – delingsmobilitet; individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjeneste, som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.

Kunstig intelligens (KI) spiller en stadig viktigere rolle i utviklingen av samferdsel og mobilitet, med potensial til å gjøre transportsystemer mer effektive, trygge og bærekraftige. KI-teknologier som maskinlæring og datadrevet analyse kan brukes til å optimalisere trafikksignaler, forutsi trafikk tetthet, og forbedre ruteplanlegging for både offentlig transport og privatkjøretøy. KI-systemer i transportsystemer kan brukes til å forutsi vedlikeholdsbehov og identifisere potensielle problemer før de oppstår, noe som kan bidra til å redusere driftsavbrudd og øke påliteligheten. Samlet sett er KI et kraftig verktøy for å skape mer effektive, sikre og miljøvennlige mobilitetsløsninger i fremtiden.

I arbeidet med mobilitetsplanen vil det innhentes kunnskap om:

- Nyten av ny teknologi og smarte og grønne mobilitetsløsninger i planlegging og forvaltning av infrastruktur og mobilitet.
- Hvordan fylkeskommunen kan legge til rette for bæredyktige teknologier og drivstoff på transportområdet gjennom å stille krav i kontrakter knyttet til anlegg/ utbygging, drift og vedlikehold av vei og kollektivtransporten.
- Hvordan fylkeskommunen i våre forskjellige roller kan bidra til etablering av infrastruktur og verdikjeder for bæredyktige drivstoffer til transport, ikke minst tungtransport og maritim transport, i samarbeid med kommuner og samfunnsaktører.

Økonomi og finansiering

Med begrensede økonomiske rammer og økende priser, er det viktigere enn noen gang å få mer igjen for pengene. Dette vil blant annet kunne påvirke valg av standard på ny infrastruktur og valg av rasjonelle driftsløsninger for kollektivtrafikken og veinettet. Mobilitetsplanen vil utrede og anbefale løsninger som er økonomisk gunstige for forvaltning, fornyelse, drift og vedlikehold av fylkesveinettet, samt drift av kollektivtilbudet.

Rammer for planarbeidet

Statlige føringer

FNs bærekraftsmål

Norge har sluttet seg til FNs 2030-agenda, som består av 17 bærekraftsmål og 169 delmål for bærekraftig utvikling. FN definerer bærekraft som en utvikling som imøtekommer dagens behov, uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. FNs bærekraftsmål dekker alle samfunnsområder og balanserer de tre dimensjonene til bærekraftig utvikling: sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. Bærekraftsmålene er retningsgivende, og vil bli fulgt opp i arbeidet med Regional plan for mobilitet.

Nasjonale forventninger

Staten legger hvert fjerde år frem sine forventninger til regional og kommunal planlegging (pbl. § 6-1). "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027" ble lagt frem 20. juni 2023. De nasjonale forventningene tar utgangspunkt i FNs 2030-agenda. Dokumentet er bygd opp rundt fem perspektiver: de tre bærekraftsdimensjonene – sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft – samarbeid for å nå målene, og samfunnssikkerhet og beredskap. Dokumentet understreker at regional og kommunal planlegging er det viktigste styringsverktøyet fylkeskommunene og kommunene har for å fremme bærekraftig samfunnsutvikling. De nasjonale forventningene består av 72 punkter som skal følges opp i regional og kommunal planlegging.

Statlige planretningslinjer

I Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet beskrives formålet med retningslinjene slik: «Å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging». Videre står det at «Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, ivareta kulturmiljø, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer.»

Statlige planretningslinjer for klima og energi har som formål: «Å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer».

Nasjonal jordvernstrategi

I 2023 ble det vedtatt en ny nasjonal jordvernstrategi, som sier at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2030. Både fylkeskommunen og kommunene har en viktig rolle i å følge opp dette målet i sin planlegging.

FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD)

Konvensjonen skal bidra til å motvirke diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Den skal sikre respekt for de gjeldende sivile, politiske, økonomiske, sosiale og kulturelle rettighetene til menneske med nedsett funksjonsevne.



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

