



SANDEFJORD
KOMMUNE

HØRINGSUTTALELSER TIL FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET I SANDEFJORD KOMMUNE - SAMLET

INNHold

Offentlige etater

Bane nor SF

Kystverket

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Direktoratet for Samfunnsikkerhet og beredskap

Statens vegvesen

Nærmiljøutvalg

Andebu nærmiljøutvalg

Bokemoa nærmiljøutvalg

Arnadal nærmiljøutvalg

Frivillige organisasjoner

Sandefjord Byforum

Sandefjord byen vår

Sandefjord gårdeierforening

Naturvernforbundet i Sandefjord

Bondelagene i Sandefjord

Privatpersoner

Jon Isaksen

Sandefjord Kommune
Postboks 2025
3202 SANDEFJORD

Dato: 26.10.2022
Saksref: 202100938-4
Deres ref.: 20/5038 - 42
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Ragnhild Haslestad
Telefon:
Mobil:
E-post: ragnhild.haslestad@banenor.no

Sandefjord kommune - Kommunedelplan for mobilitet - Høring og offentlig ettersyn - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 8.9.

Planen har gode mål for å redusere trafikkvekst. Bane NOR er positive til at jernbanen er inkludert som en del av planen, og at fremtidig planer inngår som en del av grunnlaget i dokumentet.

Målet om redusert trafikkvekst

Tiltakene som gjøres på jernbanen forventes å øke jernbanens konkurransekraft på lengre strekninger betraktelig. De statlige investeringene som gjøres i forbindelse med intercityutbyggingen er betydelige. Det er viktig at også lokale tiltak bidrar til å styrke jernbanens posisjon og tilgjengelighet i kommunen, for eksempel ved å tilrettelegge for fleksibilitet for tilreisende med kollektiv. Togreisende som har målpunkt utenfor sentrum er avhengig av god korrespondanse med f.eks. buss for å gjøre reisevalget til et reelt alternativ.

Samtlige av de fremlagte scenariene forutsetter økt kapasitet i vegnettet. Planen har gode tiltak for sykkel og gående, men flere av tiltakene vil bedre framkommelighet for bil, også i byområdene og kunne stimulere til mer bilbruk. Bane NOR stiller spørsmål ved behovet/satsingen på avlastning av eksisterende veger og savner en ambisjon om kollektivsatsing med begrenset vegutbygging for å gjenspeile planens mål.

Bane NOR ber om at følgende presiseres i dokumentet:

- I tilknytning til den planlagte nye jernbanestasjonen i Sandefjord vil det tilrettelegges for etablering av et knutepunkt, og aktuell løsning for buss vil avgjøres i planprosessen.
- Bane NOR er usikre på synergien av å planlegge/bygge jernbane og ny veg jernbane mellom Tassebekkveien og Torp, og anbefaler at vurderinger knyttet til dette ikke gjøres som en del av mobilitetsplanen.

- I forbindelse med dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord vil Bane NOR etablere ny kulvert der Tassebekkveien krysser jernbanen nord for Torp. Som et resultat av optimalisering av kommunedelplanen planlegger Bane NOR ingen tiltak på Tassebekkveien utover dette.
- Deler av planen tar utgangspunkt i forutsetninger som er enda ikke er avklart. Blant annet er det flere muligheter for tiltak på lokalveger (Tempokrysset, Peder Bogens gate) i forbindelse med endring av trafikkstrømmer på grunn av ny jernbanestasjon. Disse forholdene må dokumenteres og vurderes i videre planarbeid.
- Fremdrift og finansiering for bygging av ny jernbanetrase Stokke- Sandefjord er ikke avklart. Bane NOR kan ikke forskuttere tiltak eller endringer som gjelder etterbruk av eksisterende trase. Dette gjelder også jernbaneundergangen ved Hasle, og omlegging av strekningen Landstads gate – Gokstadveien – Helgerødveien.

Videre konkretisering av mobilitetsplanen vil innebære at detaljer som nevnt ovenfor må vurderes. Bane NOR ønsker å fortsatt være involvert i dialogen med Sandefjord kommune når det gjelder endringer som påvirker jernbanen.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Ragnhild Haslestad
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



KYSTVERKET

Sandefjord Kommune
Postboks 2025
3202 SANDEFJORD

Deres ref
20/5038

Vår ref
2021/1886-5

Arkiv nr

Saksbehandler
Tanya Boye Worsley

Dato
18.10.2022

Høringsuttalelse - kommunedelplan for mobilitet - Sandefjord kommune - Vestfold og Telemark fylke

Vi viser til brev av 5. september 2022 vedrørende høring av forslag til kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Vi tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping, og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

Kystverket er gitt i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem. Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted.

Kystverket har veiledning og informasjon om vår rolle i arealplanlegging på våre nettsider¹. Her finner en også styrende dokument som ligger til grunn for vår medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven.

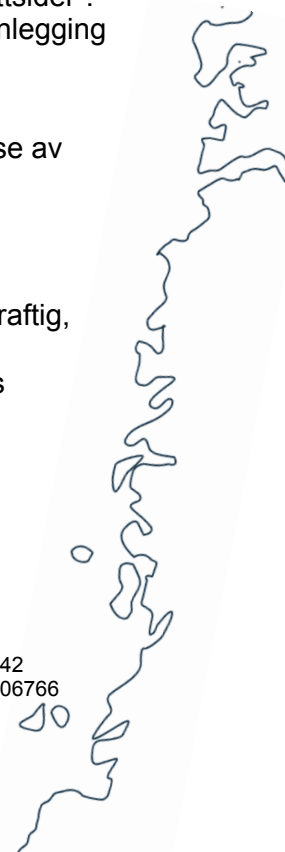
Om planarbeidet

Mobilitetsplanen er utarbeidet som en kommunedelplan og inneholder en beskrivelse av dagens transportsituasjon, utfordringer, trafikkberegninger, utviklingsmuligheter og strategier/tiltak.

Hovedmålene som er lagt til grunn for arbeidet med mobilitetsplanen er:

1. Sandefjord kommune skal tilrettelegge for et transportsystem som er bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet.
2. I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensnings og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

¹ <https://www.kystverket.no/sjovegen/arealplanlegging/>



Mobilitetsplanen har fire delmål, herunder at Sandefjord kommune skal tilrettelegge for at kommunen har et effektivt og bærekraftig system for transportløsninger som er tilpasset næringslivets behov.

Kystverkets vurderinger

Sjøtransport utgjør et viktig transporttilbud, for Norge som resten av verden. 90 % av alt gods som transporteres mellom Norge og utlandet transporteres med skip, og sjøtransporten står også for rundt halvparten av innenriks godstransport.

Det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skjer på sjø. I vår uttalelse til oppstart av kommunedelplanen viste vi til at Sandefjord trafikkhavn har fergeforbindelse til utlandet og at det er etablert flere kaianlegg med tilhørende fasiliteter som er viktige for næringsvirksomhet i kommunen. Vi påpekte at effektiv og attraktiv sjøtransport er avhengig av flere forhold, bl.a. god tilknytning til veinettet. Vi registrerer at kommunedelplanen identifiserer hvilke veier som er spesielt viktige for næringstrafikk og inneholder vurderinger av hvordan fergetrafikken påvirker trafikkavviklingen i Sandefjord sentrum.

Kystverket finner det positivt at kommunen har mål om at transportsystemet skal være bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet, og at transportløsninger skal være tilpasset næringslivets behov.

Kystverket legger til grunn at kommunens videre planarbeid vil ivareta hensyn til sikker og effektiv sjøtransport.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Fiskeridirektoratet
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Postboks 185 Sentrum
Postboks 2076

5804 BERGEN
3103 TØNSBERG



SANDEFJORD KOMMUNE
Postboks 2025
3202 SANDEFJORD

Saksbehandler, innvalgstelefon
Martin Storhaug Gran,

Uttalelse til offentlig ettersyn av planforslag - Sandefjord - kommunedelplan for mobilitet

Vi viser til oversendelse 8. september 2022.

Saken gjelder offentlige ettersyn av kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord. Hensikten med planen er ifølge kommunen å lage en langsiktig plan for transportsystemet i Sandefjord kommune slik at kommunen er rustet for fortsatt befolkningsvekst.

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse og barn og unges interesser.

Planforslaget fremstår grundig og gjennomarbeidet. Planen tar opp sentrale temaer, peker på viktige utfordringer og identifiserer veivalg og overordnede strategier som kommunen må ta stilling til i tiden fremover. For tiden er forslag til ny kommuneplanen (arealdel) på offentlig ettersyn, og det kan være forhold der det vil være relevant for oss å knytte opp mot mobilitetsplanen og kommentere nærmere i forbindelse med arealdelen.

Vi har ingen ytterligere merknader til planforslaget.

Med hilsen

Kristin Bjerkeseth Vindvad (e.f.)
fagsjef

Martin Storhaug Gran
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen - Transport og samfunn
Norges vassdrags- og energidirektorat
Vestfold og Telemark fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål
Postboks 5091 Majorstua
Postboks 2844

2605 LILLEHAMMER
0301 OSLO
3702 SKIEN



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

SANDEFJORD KOMMUNE
Postboks 2025
3202 SANDEFJORD

Seksjon for strategi og utvikling

Vår dato: 26.10.2022
Deres dato: 05.09.2022
Vår referanse: 21/06962-6
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Marit Synnes Lindseth

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord - Høring og offentlig ettersyn av planforslag

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord – høringssvar

Fylkeskommunen har fått oversendt kommunedelplan for mobilitet til uttalelse med høringsfrist 26. oktober. Vi oversender i første omgang en administrativ uttalelse innen fristen, men ønsker å legge den fra for hovedutvalg for samferdsel 23. november. Eventuelle endringer etter den politiske behandlingen vil oversendes kommunen umiddelbart.

Sandefjord kommune har gjort en stor og grundig jobb med utarbeidelse av denne tematiske kommunedelplanen for mobilitet. Fylkeskommunen har vært delaktig i arbeidet underveis gjennom prosjektgrupper, og har kommet med løpende innspill til arbeidet gjennom denne deltakelsen. Kommunedelplanen inneholder mange gode analyser, som er et godt grunnlag for videre utvikling av transport og mobilitet i Sandefjord.

Sandefjord har en høy bilandel til tross for at mange reiser er korte, og der gange og sykkel kunne vært gode alternativer. Dette har Sandefjord til felles med de fleste byområder i sammenliknbar størrelse. For å oppnå nullvekstmålet vil det i utgangspunktet være feil vei å gå å bygge ut bilkapasiteten for å løse avviklingsproblemene. Erfaringer viser at dette kun fører til mer biltrafikk og etter hvert like store avviklingsproblemer som tidligere.

Mobilitetsplanen peker på behovet for å gjøre det mer attraktivt og gå og sykle, samt å styrke kollektivtilbudet. Samtidig pekes det på hvor viktig arealutviklingen er for fremtidig transportbehov. Tett arealbruk gir mindre transportbehov og mindre bilavhengig enn spredt arealbruk. Kommunedirektørens planforslag til ny arealdel la opp til å konsentrere boligutviklingen innfor gang- og sykkelbyen. I planforslaget som er lagt ut til offentlig ettersyn åpnes det imidlertid for mer spredt utvikling. Det er uheldig da summen av både konsentrert arealbruk og bedre tilrettelegging for gående, sykkel og kollektivtrafikk vil være nødvendig for å nå ambisjonen om nullvekst i personbiltrafikken.

Fortetting vil også være viktig rundt den nye jernbanestasjonen som etableres som en del av dobbeltsporutbyggingen Stokke – Sandefjord. Det vil bør her etableres et mobilitetsknutepunkt, der lokalbusser knyttes opp mot toget på en god måte. I tillegg bør det legges til rette for et



mobilitetspunkt for delemobilitet (el-sparkesykler, el-sykler, delebiler mm.) Dette for å skape et attraktivt mobilitetstilbud som ikke krever egen bil, og som kan være et tilbud både for kollektivkunder med tanke på «first and last mile» behovet og for beboere/arbeidstakere i området tett på stasjonen.

Fylkeskommunen støtter kommunen i å lage en ny parkeringsstrategi. Bedre utnyttelse av p-hus vil kunne begrense behovet for gateparkering, noe som kan frigjøre arealer til bredere og bedre fotgjengerarealer, sykkelfelt eller beplantning/møblering.

Planen anbefaler etablering av ny riksveiforbindelse fra Tassebekk til Torp for å avlaste dagens vei til flyplassen. Fylkeskommunen ønsker ikke å ta stilling til dette før både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er nærmere utredet. Det er grunn til å være betenkt over at veien kan legge til rette for en ytterligere spredt utbygging av blant annet kontorarbeidsplasser, noe som er en av hovedårsakene til at dagens vei til Torp har avviklingsproblemer i rushtid.

Ringvei 2 Hegnaveien – Heimdalveien – Haslebakken – Ringveien er anbefalt forsterket som en ringvei, noe som kan støttes. Ringvei 2 vil kunne få økt betydning når dagens høydebegrensning i undergangen ved Hasle fjernes med ny jernbanetrase.

Fylkeskommunen støtter også at det i stedet for å bygge ny Kodalsvei satses på en oppgradering av problemstrekninger på eksisterende vei.

Generelt gjelder at forslag til tiltak på fylkesveier vil bli behandlet som en del av det fireårige handlingsprogrammet for fylkesveier.

Det er utredet ulike typer bypakker med og uten bompengering som finansieringskilde. Fylkeskommunen er klar over at prisnivå på bompenger vil ha betydning for hvor stor trafikkdempende effekt man får. Tiltak som gjennomføres må likevel ta høyde for hvilken trafikal effekt som oppstår den dagen bompengene innkrevingen er over. Utbygging av store veiprosjekter vil på sikt skape mer biltrafikk, selv om etterspørselen dempes i perioden med bompenger. Fylkeskommunen vil derfor anbefale at man så langt som mulig satser på mindre utbedringer av den infrastrukturen man allerede har med sikte på å bedre trafiksikkerhet og trafikkavvikling, og ellers prioritere tiltak som rettes mot gående, syklende og kollektivtrafikanter.



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Med hilsen

Siv Tørudbakken
Seksjonsleder strategi og utvikling

Kristina Ellwood
kristina.ellwood@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
SANDEFJORD KOMMUNE		Postboks 2025	3202 SANDEFJORD

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK		Postboks 2076	3103 TØNSBERG
BANE NOR SF		Postboks 4350	2308 HAMAR

Vår saksbehandler
Kjersti GranDokumentdato
13.09.2022
Deres datoVår referanse
2022/31 GRKJ
Deres referanse
20/5038- 42SANDEFJORD KOMMUNE
Att.Ole Jakob Hansen
Postboks 2025
3202 SANDEFJORD

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord - Høring og offentlig ettersyn av planforslag

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkivseksjonen

Helle G Nielsen
seksjonssjef

Kjersti Gran
konsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983



Statens vegvesen

SANDEFJORD KOMMUNE

Postboks 2025

3202 SANDEFJORD

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Håkon Nedberg / 35581775

Vår referanse:
22/177989-2

Deres referanse:
20/5038- 42

Vår dato:
26.10.2022

Uttalelse til kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord – Høring og offentlig ettersyn av planforslag

Vi viser til mottatte brev datert 05.09.2022.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Våre merknader

På bakgrunn av det ovennevnte vil vi nevne viktigheten av at arealutnyttelse og planlegging gjennomføres i tråd med nasjonale føringer og bærekraftig utvikling. Her er det viktig å legge til grunn FNs bærekraftsmål, og da særlig mål 11 og 13. Dette betyr å planlegge for redusert behov for transport, og etablere gode løsninger for gående og syklende, samt kollektivtrafikk der folk ferdes. Videre er det viktig at veksten i persontrafikk blir tatt med gange, sykkel eller kollektiv.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Cjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi er opptatt av trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, og at dette vektlegges i planleggingen. Videre kan det være nødvendig med ekstra trafikksikkerhetstiltak for å oppnå trygge løsninger for gående og syklende samt kollektivtransporten. Nye utbyggingsområder fordrer ofte ny infrastruktur. Det bør før utarbeidelse av kommuneplaner, kommunedelplaner, reguleringsplaner eventuelt byggeplaner for delområder, gjennomføres en risikovurdering hvor spesielt trafikksikkerhetsmessige forhold og kapasitet vurderes. Eventuelle tiltak må inngå i planarbeidet og være sikret gjennomført. Videre er det med tanke på beredskapshensyn viktig at det settes fokus på transportsystemets betydning for risiko og sårbarhet.

Areal og transportplanlegging henger tett sammen, slik det står i sammendraget i foreliggende kommunedelplan. Planen for mobilitet er derfor viktig for å nå 0-vekstmålet. Videre er det viktig at økt etterspørsel etter transport som følge av befolkningsvekst tas med kollektiv, sykkel og gange. Det er også viktig at kommunedelplan for mobilitet fanger opp grønn mobilitet med satsingsområdene inspirasjon og innovasjon, fortetting og gode forbindelser, kollektivtransport, gange og sykkel samt miljøvennlig transport. Når det gjelder miljøvennlig transport er det viktig å få ned bilbruken med eksempelvis parkingsrestriksjoner og tilrettelegging for sykkel.

Trafikkbelastningen på Fokserødkrysset og Torpveien er tidvis stor og uheldige situasjoner oppstår – både når det gjelder trafikksikkerhet og kapasitet. Det vil være viktig at en fram til ny alternativ veg mellom flyplassen og E18 Tassebekk-krysset er bygd, begrenser utbyggingen i Fokserød-/Kullerødområdet, slik at trafikkforholdene her ikke forverres.

Når det gjelder pkt. 3.10.3 Nye veiprosjekter, punkt om Kodalsvegen, vil vi understreke at det vil være en klar fordel at ny Kodalvei fv. 305 til/fra Fokserødkrysset utgår, og at en heller satser på oppgradering av eksisterende veg. Dette for å redusere den framtidige trafikkbelastningen i Fokserødkrysset.

Med hilsen

Eivind Gurholt
seksjonsleder

Håkon Nedberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG
VESTFOLD OG TELEMAR FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Andebu: tirsdag, 25. oktober 2022

Sandefjord kommune
Postboks 2025
Sandefjord
E-post: post@sandefjord.kommune.no

Deres ref. Sak 20/5038

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord

Andebu Nærmiljøutvalg har på sitt styremøte 28. september 2022, behandlet forslag til mobilitetsplan. Utvalget har først og fremst sett den delen som omhandler Andebu. Utvalget mener at det fortsatt er et forbedringspotensial med tanke på kollektivtilbud mellom Andebu sentrum og Sandefjord by. En snarlig oppgradering av eksisterende Kodalvei er sterkt ønsket.

5.7.3 Andebu sentrum

Andebu NMU opplever at Andebu sentrum er godt ivaretatt i planforslaget. Miljøgate fra Bergstien til Klokkerveien og bedre gangforbindelse i sentrumskjernen vil gjøre det tryggere og hyggeligere i Andebu sentrum.

5.6.3 Omlegging av nedre del av Håskeneveien

Utvalget er skuffet over at planforslaget legger opp til at Håskeneveiens nedre del ikke skal legges om slik det framgår av gjeldende arealdel til kommuneplan. Utvalget vil opplyse om at selv om trafikkmengden på Håskeneveien er på ca. 1000 ÅDT er mye trafikken konsentrert til

kl. 8 om morgenen og fra kl. 15 -16 på ettermiddagen i forbindelse med arbeidstiden på SIGNO. Utvalget er positive til planens anbefalinger om gang- og sykkelveganlegg fra Andebuveien til Andebu kirke.

6.2.2 Kommunale veier

Nærmiljøutvalget er meget positiv til etablering av fortau / gang- og sykkelvei fra Andebuveien langs Askjemveien. Utvalget ser av forslag til arealdel at det planlegges utvidelse av Askjem-området ned mot Bjønnehølet. Avstanden fra boliger her til skolene, blir over 2 km. I dag ser vi at ganske mange foreldre kjører sine barn fra boligene i Askjem sør og Askjem sørøst til skolene. De er gjerne seint ute og kjører fort. Med ny utbygging vil denne trafikken øke. For de skolebarn som går eller sykler fra Askjem-området til skolene, er denne trafikken lite ønskelig.

6.5 Sykkel

Under dette kapittel framgår en tabell med prioriteringer av gang- og sykkelveier. Gang- sykkelveien langs Håskeneveien fra Andebuveien til kirken er satt opp med prioritering som nr.8. Det synes å være langt fram for en løsning her. Kunne det vært muligheter for at vegmyndighetene kunne godkjenne å etablere en brei skulder på sørvestsiden av Håskeneveien fram til avkjørsel til kirken. Da kunne de gående komme vekk fra den smale kjørebane og biltrafikken. På en stor del av strekningen er det en dyp grøft rett ut for asfaltkanten.

Nærmiljøutvalget har sørget for montering av handløper langs en tursti fra Håskeneveien mot kirken. Den er montert til hjelp i en bratt bakke. Mange gående benytter denne, men den er ikke egnet for brukere av rullestol eller rullator. Nærmiljøutvalget har nå også bestilt handløper langs en tursti over en kneik mellom snuplassen i Kjørkåsveien og kirken. Dette for å legge det bedre til rette for gange fra sentrum til kirken og kirkegården.

På vegene av Andebu Nærmiljøutvalg.
Leder/ Kjell Skalleberg

Bokemoa nærmiljøutvalg har gått gjennom de delene av planen som er mest aktuelle for Stokke sentrum. Vi har følgende innspill til planen:

1. **Trafikktall** i Fredrik Stangsgate, her ser vi at planen ikke tar utgangspunkt i oppdaterte tall. Bokemoa NMU ber om at en nyere trafikkteiling legges til grunn når viktige avgjørelser om tiltak for trafikkavvikling i Stokke skal tas.
2. **Omkjøringsvei.** Nå ser det ikke ut til å bli noe datasenter på Sundland. Da bør omkjøringsveien vurderes på nytt. Hvis 20 % av sentrumstrafikken kan ledes utenom Fredrik Stangsgate, vil dette være en betydelig lettelse av trafikkbelastningen, spesielt i rushtidene. Hvordan en større andel av trafikken kan ledes ut av sentrum og inn på en omkjøringsvei, bør være en viktig oppgave å se på for videre planlegging av Stokke sentrum. Økonomi nevnes som det viktigste argumentet for å ikke bygge en omkjøringsvei nord for Stokke sentrum. Med tanke på all utbygging som er planlagt i sentrum (mer enn 1000 boliger), må det planlegges langsiktig, og da er ikke denne prisen så veldig høy likevel.
3. For **gående.** Beskrivelsen av Stokke sentrum i planen er sørgelig presis. Når jernbanen skal planlegges, bør en sentrumsplanlegger/arkitekt med god kunnskap om stedsutvikling lage en langsiktig plan for Stokke sentrum, slik at avgjørelser som tas i fremtiden er med på å bidra til utvikling av et mer levende sentrum på lang sikt. Det som skrives i planen om 5.2 gangvennlig bymiljø i planen, er gode mål for Stokke sentrum. Vi ønsker oss en miljøgate, parkering bort fra hovedgata, beplantning, aktive fasader og opplevelser. Plassen foran det gamle rådhuset bør planlegges som et levende torg, med uteservering o.l.
4. **Kollektivtransport.** Planen inneholder fine forslag om korresponderende busser og tog, og kombinasjonsbilletter. I tillegg til dette er det behov for at busser på rute 130 korresponderer med rute 01 på Sørby. Det er også behov for en Øst-vest-forbindelse mellom Stokke og Sørby, Borgeskogen, Vennerød, Skåum og Grytefeltet.
5. **Trafikksikkerhet** er et tema som bare vil bli mer aktuelt, etter som det vil bli mange flere innbyggere i Stokke sentrum i løpet av planperioden. Sikring av skolevei, merking, opplyste gangfelt o.l. må jevnlig vurderes. I tillegg er alle tiltak som kan lede trafikk utenom sentrum viktige. Nye boligfelt bør planlegges slik at biler i

minst mulig grad har ankomst via Fredrik Stangsgate og Frydenbergveien, som er skolevei og allerede sterkt trafikkbelastet.

Med vennlig hilsen

Bokemoa Nærmiljøutvalg

v/leder Ellen Stein.

Fra: Arnadal Nmu <arnadalnmu@gmail.com>
Sendt: tirsdag 25. oktober 2022 19:02
Til: Postmottak
Emne: Høringsuttalelse - sak 20/5038

Høringsuttalelse til kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord 2022-2034

Arnadal nærmiljøutvalg dekker skolekretsen for Vennerød barneskole, som ligger midt mellom Stokke og Andebu.

Innledningsvis i kommunedelplanen for mobilitet i Sandefjord (heretter planen) står det at ca. 85 % av Sandefjords befolkning har 10 minutters avstand til sentrum (Sandefjord, Stokke, Andebu eller Kodal) med el-sykkel. De fleste i Vennerød skolekrets (heretter skolekretsen) har mer enn 10 minutters avstand til sentrum med elsykkel, og er dermed blant de ca. 25% som bor utenfor sentrumsområder. Vi viser til figur 8 på side 21. Arnadal nærmiljøutvalg har likevel inntrykk av at det er en utbredt oppfatning blant mange i skolekretsen at de bor sentralt og at det er kort og enkelt å komme seg til sentrum i Andebu, Stokke, Sandefjord og Tønsberg med bil.

Sandefjord kommune skal ifølge delmål b i planen, legge tilrettelegge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelig og bærekraftige transportløsninger internt i kommunen.

Arnadal nærmiljøutvalg forstår dette som at kommunen skal «bindes sammen» med transportløsninger. Bruk av bil, som for befolkningen skolekretsen er det aktuelle for reiser i kommunen, anses ikke som bærekraftig i denne forbindelse. For å oppfylle delmålet for skolekretsen, er det særlig behov for bedring av kollektivtransporttilbudet mot Stokke og Sandefjord sentrum. Etablering av gang- og sykkelsti fra Vennerød skole til Dalenkrysset, for å binde sammen gang- og sykkelstien i området med kommunens øvrige gang- og sykkelstier, vil også bidra til trygge og bærekraftige transportløsninger internt i kommunen.

Vi vil også trekke frem behovet for trygge skoleveier for skoleelever opp til videregående skole. Ungdomsskoleelevene har tilbud om skolebuss, men Stokke ungdomsskole er innenfor sykkelavstand, og for å tilrettelegge for folkehelse, bør elevene ha tilgang til en trygg skolevei også når de sykler. Dette har verken de eller andre som sykler til Stokke per i dag, da det mangler gang- og sykkelvei på deler av strekningen. Det er en kort strekning som mangler gang- og sykkelsti, og barneskoleelever som bor langs denne strekningen, har stort sett vedtak fra kommunen om buss eller taxi til skolen grunnet farlig skolevei.

Når det gjelder elever på videregående skole, er sykkel mindre aktuelt. For å gjøre Sandefjord videregående skole mer attraktivt for elever i området, bør kollektivtransporttilbudet til og fra skolen bedres. Vi viser i denne forbindelse til våre kommentarer til delmål c.

Ifølge delmål c skal kommunen tilrettelegge for bedre tilgjengelighet til kollektivknutepunktene for alle trafikantgrupper, og være en pådriver for økt andel kollektivreisende.

Arnadal nærmiljøutvalg påpeker at det er svært liten mulighet for å ta kollektivtransport fra skolekretsen til sentrum av Sandefjord. Det er mulig for en del av befolkningen i skolekretsen å ta buss til Andebu og Tønsberg. Ifølge VKT vil en busstur til Stokke eller Sandefjord stasjon fra boligfeltene Gryte og Skåum, hvor en ikke ubetydelig andel av befolkningen i skolekretsen bor, ta ca. 1,5 timer. Til sammenligning vil en biltur ta henholdsvis 10 og 17 minutter. Med dagens tilbud er ikke

kollektivtransport et reelt alternativ, og dette medfører at bil blir førstevalget. I tillegg medfører et tilstrekkelig kollektivtilbud at mange familier må ha to biler for å dekke sitt transportbehov til og fra barnehage, skole, jobb og fritidsaktiviteter.

Kommunen har også anlagt boenheter for personer med lav bokompetanse i grenda. Beboere i disse boligene er ofte brukere av kollektivtilbud i nærmiljøet, og som innbygger i Arnadal vil de kunne oppleve det vanskelig å komme seg til og fra jobb, engasjement, butikker og avtaler i sentrum.

Ifølge delmål d skal kommunen tilrettelegge for tilfredsstillende gang- og sykkelanlegg som bidrar til en økt andel syklende og gående. Arnadal nærmiljøutvalg viser i denne forbindelse til kommentarene våre om gang- og sykkelstier til delmål b.

Arnadal nærmiljøutvalg forstår planen slik at den hovedsakelig innebærer tiltak for å nå mål for sentrumsområdene av kommunen, altså kun deler av kommunen. Strategialternativ 1 og 2 er trukket frem i planen fordi disse vil gi middels til høy grad av måloppnåelse, men måloppnåelsen synes kun å gjelde for sentrumsområdene. Arnadal NMU savner derfor noe økt fokus på tiltak for delene av kommunen som ligger utenfor sentrumsområdene. En mobilitetsplan som skal gjelde de neste 12 årene bør ivareta *hele* kommunen.

Arnadal NMU viser avslutningsvis til at det ikke synes å være tatt høyde for boligbygging utenfor sentrum (Kodal, Andebu, Stokke og Sandefjord) i tilstrekkelig grad ved vurderingen av tiltak i planen. Dersom både vedtatte planer, og de planene som er på høring, blir gjennomført, vil det bygges et betydelig antall boliger innenfor Vennerød skolekrets. Et betydelig antall nye boliger vil nødvendigvis føre til økning av trafikk, og deri også behovet for sammenhengende gang- og sykkelvei mot sentrum.

Oppsummert har vi i Arnadal nærmiljøutvalg pekt på flere svakheter i planen med hensyn til den delen av kommunen vi taler på vegne av. Hovedmål 1 i planen sier at «Sandefjord kommune skal tilrettelegge for et transportsystem som er bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet.» Dette synes å være et mål som skal gjelde for hele kommunen, ikke bare de 85 % av innbyggerne som defineres å bo innen rekkevidde av sentrum. Vi mener at det derfor er behov for å se med nye øyne på planer for utvikling av mobilitet, også i områder utenfor sentrum.

Med vennlig hilsen,

styret i Arnadal nærmiljøutvalg

Sandefjord, 25.10.2022

HØRINGSUTTALELSE TIL SAKSNR. 20/5038, MOBILITETSPLANEN

Sandefjord Byforum tar utgangspunkt i målene som er satt for planen:

1. Sandefjord kommune skal tilrettelegge for et transportsystem som er bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet.
2. I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Av de foreslåtte strategier velger vi alternativ 2, Bypakke middels, i det følgende omtalt med begrunnelser og tilføyer/endringer:

***Etablere bomring/bomsnitt med middels takst.**

Ut fra den motstand mot bompenger som finnes blant lokalpolitikere og i befolkningen mener vi det er taktisk klokt å innføre bomring med moderat prisnivå.

Bompenger kan bidra både til regulering av biltrafikken og medfinansiering av bilpakketiltak som bedrer og trygger fremkommeligheten.

Detaljer i bomringen går vi ut fra blir foreslått i egen sak. Foreløpig vil vi prinsipielt hevde at bomringen skal dekke alle inn- og utfartsveier, slik at bomfri kjøring til utenforliggende shoppingmuligheter unngås. Med utenforliggende menes handelsområder utenfor sentrum.

***Bygge noen store samferdselstiltak (tunnel) Preståsen, ny vei Tassebekk-Torp, firefelt hele Sandefjordsveien.**

Tunnel gjennom Preståsen vil i høy grad skåne sentrum for biltrafikk, men den traseen som er inntegnet fra Grønli til området ved Landstads plass vil by på store problemer både trafikalt og anleggsmessig nær Sandar kirke.

Dersom en tunnel fortsatt skal vurderes, mener vi den bør knyttes til et parkeringshus i fjellet med fotgjengerutgang til sentrum, samt veiforgrening både mot Gokstadveien noe ovenfor Landstads plass og i nordøst mot rundkjøringen ved Nedre Gokstad. Et prosjekt som dette må selvsagt vurderes nøye i forhold til effektivitet, topografi, klimaeffekt og inngrep i natur og bygningsmiljøer.

En ny vei mellom Tassebekk og Torp mener Sandefjord Byforum bør forlenges til området ved Nedre Gokstad. Dermed kan den bli en fortsettelse av Heimdalveien og dermed lede all tungtrafikk fra Jotun, Veraområdet, Kastet og Kilen utenom bysentrum og nordover til E18 ved Tassebekk. Med tilknytning til veien mellom Torp og Fokserød vil den også bli av verdi for trafikk fra Sandefjord til E18 i sørgående retning.

Firefelts innfartsvei, nevnt under strategi bilpakke middels, vil ikke harmonere med ønsket om å redusere veitrafikken, mener vi.

***Etablere kommunalt P-hus tett på sentrum (som frigjør areal til byutvikling i sentrumsgatene).**

Parkeringshus i Preståsen med kort gangvei til sentrum, som del av et tunnelanlegg, har vi pekt på ovenfor.

Ellers nevner vi en klimavennlig P-løsning Sandefjord Byforum tegnet for mer enn 10 år siden. Vi tegnet en P-plass ved hver innfartsvei, bl.a. på Sentrum Autos tomt. Derfra skulle bilister komme seg videre inn i sentrum enten ved å gå eller sykle med gratis sykkel. Tyngre vareinnkjøp skulle fraktes med gratis kassesykkel. Varetransport til sentrums butikker og byggeplasser skulle ikke hindres, men hvis mulig reguleres praktisk fornuftig. Formålet med ordningen var å gjøre sentrum noe mer menneskevennlig, bilfri og utslippsfri.

Satse på gange, sykkel og kollektivt.

Dette målet i mobilitetsplanen kan ikke realiseres uten restriktive tiltak. Informasjons- og motivasjonskampanjer alene vil ikke ha tilstrekkelig effekt. Det blir behov for en kombinasjon av pisk og gulrot.

Et velutbygget busstilbud som dekker alle bydeler med hyppige avganger og lave billettpriser vil bli et merkbart middel i gulrottankegangen. Bussene bør være av til dels mindre størrelse og basert på eldrift, etterhvert også selvkjørende småbuss. Ser vi til en by som Bodø, har den fire elektrifiserte bybusslinjer med drift fra kl. 05.15 til 03.27 hverdager. I rushtiden kjøres det med 10 minutters frekvens. Utenfor byen går det fire regionale busslinjer.

Siden Sandefjord allerede kaller seg sykkelby, er det naturlig å se etter tiltak som kan stimulere økt sykkelbruk. Her kan vi for eks. se til Mjøsbyen Gjøvik, der kommunen i 2019 startet med utleie av 10 elektriske sykler. Det ble fort for lite, og senere ble antallet økt til 60 elsykler plassert på syv steder i byen. Om vinteren er det redusert til 10 vinter- og kuldetilpassede elsykler. Folk som leier sykkel sommerstid får med seg kart med turforslag.

Bildeling kan redusere innbyggernes behov for å eie egen bil, samtidig med at behovet for parkeringsplasser i og utenfor nye boligbygninger reduseres. Halden, Sandnes, Bodø og Ålesund er byer der bildelingen til dels er organisert i kommunal regi. Kommunens egne ansatte bruker bilene i arbeidsoppdrag, mens innbyggerne kan leie bilene når de er ledige. I bruks- og utleieordningene brukes hovedsakelig småbiler, men større biler egnet for utleie til transport av flyttegods og tyngre varer kan inngå.

Reis klimavennlig og spar penger. Dette er parolen i en belønningsordning som Gjøvik kommune tok i bruk for å få folk til å endre reiseatferd. Ved å laste ned en app tjente innbyggerne poeng ved å gå, sykle eller ta buss i stedet for å kjøre bil. Poengene brukerne fikk, kunne veksles inn i varer i lokale butikker, rabatt ved kafébesøk eller kinobilletter.

Når betegnelsen Bypakke brukes under kapittel Strategier, regner vi med at Sandefjord i likhet med flere norske kommuner vil søke om å bli med på et spleiselag mellom stat, kommune og lokale bompengebetallere for å medvirke til trygge, effektive og klimavennlige transportløsninger.

Med mobilitets- og klimavennlig hilsen
Sandefjord Byforum

Elin Syrdahl

Sven Erik Lund

Sande fjord kommune
Postboks 2025

3202 Sandefjord

Sak: 20/5038

Høringsuttalelse – kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord 2022-2034

Sandefjord kommune er i vekst, og administrasjonen har utarbeidet et forslag til en mobilitetsplan for politisk behandling. Planen er ute på høring. Premissene er at biltrafikken i Sandefjord er forventet å vokse med 14% frem til 2030 med dagens vegnett. Det er forventet at trafikken vil føre til køer og redusert fremkommelighet i deler av kommunen, spesielt i rushtiden da folk skal levere i barnehage og fritidsaktiviteter og kjøre til arbeid. Bompengering vil ramme barnefamiliene hardt. Statlige føringer sier at trafikkveksten skal møtes med økt bruk av sykkel og gange med minst mulig biltrafikk.

Det vil være behov for endringer i form av flere gang og sykkelveier, større skille mellom biler og annen trafikk på innfartsårene samt bedre kollektivtilbud. I sentrum er det ønskelig med flere gater der fotgjengere har prioritet, slik som i Kongensgate vestre del og Thor Dahls gate.

Disse infrastrukturendringene koster penger og administrasjonen skisserer fire alternativ der tre av alternativene er bypakker med delvis statlig finansiering og bompenger. Det fjerde alternativet er uten bompenger og statlige midler, men med lavere investeringer.

Sandefjord Byen Vår AS representerer 200 virksomheter i sentrum av Sandefjord. Kommunens politikk er at sentrum skal være motoren i kommunens næringsutvikling. Et levende sentrum er viktig for hele næringslivet, innbyggerne og de tilreisende. Hensikten med en bomring er å redusere biltrafikk samt å skaffe inntekter til kommunen. En bomring rundt sentrum vil redusere sentrums attraktivitet og føre til at flere setter seg i bilen og kjører til sentrumsfjerne områder for å handle, der det også er avgiftsfri parkering.

Sandefjord Byen Vår AS sier derfor nei til bompengering rundt sentrum. Sandefjord har gjort mye med å gjøre sentrum attraktiv for gående og syklende. Samtidig må kollektivtilbudet bli bedre. Dette arbeidet kan fortsette innenfor kommunens/fylkeskommunens budsjetter og med full lokal styring. Vi er alle opptatt av et levende sentrum som ikke bare har handel, men også hyggelige kafeer, kunstutstillinger, kino, konserter og lavterskeltilbud der vi møter andre mennesker. En bompengering rundt sentrum vil motarbeide disse tilbudene.

SANDEFJORD BYEN VÅR AS
Aagaards Plass 2
3211 Sandefjord
Tlf.: 992 31 102
www.sandefjordbyenvar.no
NO 980 064 875 MVA

En bompengering kun rundt Pindsle vil derimot møte ønsket om redusert bilbruk, økte kommunale inntekter og styrking av sentrum. Handelen på Pindsle skal per definisjon være plasskrevende varer eller konsepter, mens handel med mindre varer ofte finnes i sentrum.

Dagens fergetrafikk er ikke en del av mobilitetsplanen, men det er klart at fergedriften, som også forventer en sterk vekst, påvirker trafikken rundt sentrum av Sandefjord. Ifølge kommunens egen analyse av fergetrafikken fra 2020, bidrar fergene med 9% av trafikken i Strandpromenaden vest, og danner kø tilbake til Kilgata i rushtrafikken. Dette viser at det er flere elementer enn bompenger som bør være med i vurderingen om hvordan vi skal organisere oss i fremtiden.

Sandefjord, den 24. oktober 2022

Med vennlig hilsen
Sandefjord Byen Vår AS

Hans Jørgen Firing
styreleder

Sandefjord kommune
Postboks 2025

3202 Sandefjord

Høringsuttalelse – kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord 2022-2034

Sandefjord kommune er i vekst, og administrasjonen har utarbeidet et forslag til en mobilitetsplan for politisk behandling. Planen er ute på høring. Premissene er at biltrafikken i Sandefjord er forventet å vokse med 14% frem til 2030 med dagens vegnett. Det er forventet at trafikken vil føre til køer og redusert fremkommelighet i deler av kommunen, spesielt i rushtiden da folk skal levere i barnehage og fritidsaktiviteter og kjøre til arbeid. Bompengering vil ramme barnefamiliene hardt. Statlige føringer sier at trafikkveksten skal møtes med økt bruk av sykkel og gange med minst mulig biltrafikk.

Det vil være behov for endringer i form av flere gang og sykkelveier, større skille mellom biler og annen trafikk på innfartsårene samt bedre kollektivtilbud. I sentrum er det ønskelig med flere gater der fotgjengere har prioritet, slik som i Kongensgate vestre del og Thor Dahls gate.

Disse infrastrukturendringene koster penger og administrasjonen skisserer fire alternativ der tre av alternativene er bypakker med delvis statlig finansiering og bompenger. Det fjerde alternativet er uten bompenger og statlige midler, men med lavere investeringer.

Sandefjord Gårdeierforening representerer de fleste gårdeiere i sentrum. Kommunens politikk er at sentrum skal være motoren i kommunens næringsutvikling. Et levende sentrum er viktig for hele næringslivet, innbyggerne og de tilreisende. Hensikten med en bomring er å redusere biltrafikk samt å skaffe inntekter til kommunen. En bomring rundt sentrum vil redusere sentrums attraktivitet og føre til at flere setter seg i bilen og kjører til sentrumsfjerne områder for å handle, der det også er avgiftsfri parkering.

Sandefjord Gårdeierforening sier derfor nei til bompengering rundt sentrum. Sandefjord har gjort mye med å gjøre sentrum attraktiv for gående og syklende. Samtidig må kollektivtilbudet bli bedre. Dette arbeidet kan fortsette innenfor kommunens/fylkeskommunens budsjetter og med full lokal styring. Vi er alle opptatt av et levende sentrum som ikke bare har handel, men også hyggelige kafeer, kunstutstillinger, kino, konserter og lavterskeltilbud der vi møter andre mennesker. En bompengering rundt sentrum vil motarbeide disse tilbudene.

En bompengering kun rundt Pindsle vil derimot møte ønsket om redusert bilbruk, økte kommunale inntekter og styrking av sentrum. Handelen på Pindsle skal per definisjon være plasskrevende varer eller konsepter, mens handel med mindre varer ofte finnes i sentrum.

Dagens fergetrafikk er ikke en del av mobilitetsplanen, men det er klart at fergedriften, som også forventer en sterk vekst, påvirker trafikken rundt sentrum av Sandefjord. Ifølge kommunens egen analyse av fergetrafikken fra 2020, bidrar fergene med 9% av trafikken i Strandpromenaden vest, og danner kø tilbake til Kilgata i rushtrafikken. Dette viser at det er flere elementer enn bompenger som bør være med i vurderingen om hvordan vi skal organisere oss i fremtiden.

Sandefjord, den 24. oktober 2022

Med vennlig hilsen
Sandefjord Gårdeierforening

Per Erik Stickler Holm
styreleder



Sandefjord, 24.10. 2022

Sandefjord kommune

post@sandefjord.kommune.no

Innspill til Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord, sak 20/5038

Kommunedelplan for mobilitet gir en nokså fullstendig oversikt over utfordringer, muligheter og planer for mobilitet i Sandefjord.

De 5 definerte effektmål (s. 10) oppfattes som positive og er sammenfallende med FNs bærekraftsmål.

Når man ser på utviklingen av reisemiddelfordelingen i Sandefjord (figur 9, s. 22), er det påfallende at reiseandelen av biltrafikken har økt jevnt de siste 15 år, mens bruk av sykkel og kollektivtransport ikke har økt nevneverdig. For å snu denne trenden «må det gjøres vanskeligere å velge personbilen ...» som antydnet på s.25. Dette ville bygge opp under de definerte effektmålene.

Dessverre er planene for utbygging av sykkelveier nokså begrenset. Utstrakt bruk av sykler og el-sparkesykler krever at (sparke)syklister holdes adskilt fra biler og fotgjengere. Det er i svært begrenset grad tilfellet i dagens situasjon og det er, dessverre, lite i kommunedelplanen som tyder på at kommunen ønsker å få til en vesentlig endring for å forbedre nåværende situasjonen.

Det er uheldig at det ikke blir vurdert å bruke nåværende jernbanetrasé som gang- og sykkelsti når toglinjen blir flyttet. Den nye plasseringen av Sandefjord stasjon nordvest for Sandefjord sentrum kommer til å føre til økt trafikk mot stasjonen. For å unngå mye biltrafikk er det viktig å planlegge hvordan reisende kan komme til stasjonen til fots eller med (sparke)sykkel. Bruk av den nåværende jernbanetraseen som gang- og (sparke)sykelsti ville kunne være et betydelig element her.

Det er vanskelig å se at en tunnel under Presteåsen kommer til å føre til en vesentlig trafikkreduksjon i Kilgata. Figur 6 viser at områdene på Framnes og Lahelle står for et stort antall døgnturer til sentrum, og disse trafikkstrømmene blir ikke redusert når man bygger en tunell. I tillegg må man kunne forvente at en tunell kommer til å føre til en betydelig økning i trafikk i Landstads gate og Skiringssalveien, også fordi den nye jernbanestasjonen kommer til å være plassert nordvest for Sandefjord sentrum. Allerede i dagens situasjon er det ofte kødannelse i Skiringssalveien i retningen Tempokrysset. En ny tunell vil i tillegg være på kollisjonskurs med «nullvekstmål for personbiltransporten» (s. 26).

Vi anbefaler at ringveien får en vesentlig oppgradering. Her er det viktig å jobbe systematisk med å skille fotgjengere og (sparke)syklister fra biltrafikken gjennom bygging av bruer og

underganger. Dette vil føre til økt trafiksikkerhet samt en bedre flyt i biltrafikken som igjen vil føre til økt bruk av ringveien. For å motivere bilister til å bruke ringveien i større grad, bør det også vurderes å bruke enveiskjøring i mange flere sentrumsnære gater og veier. Biltrafikken bør i større grad tvinges inn på hovedfartsårene (som f.eks Dølebakken) som kobler Sandefjord sentrum med ringveien.

Vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Sandefjord

Ruben Schulkes

Tore Nysæther

Til

Sandefjord kommune



Sandefjord, 24.10.2022

Kommunedelplan for mobilitet i Sandefjord. Høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Bondelagene i Sandefjord takker for muligheten til å komme med en uttalelse.

For våre medlemmer er det viktig at vi har et transportsystem som også er tilrettelagt for at bønder skal komme fram med traktor og andre nødvendige landbruksmaskiner.

Vi har et par innspill knyttet til vern av matjorda, som er en nødvendig forutsetning for at vi skal kunne produsere mer mat til en voksende befolkning

- Vi minner om at punkt 1 i kommunens arealstrategi er «Begrense nedbygging av dyrka og dyrkbar mark».
- Vi registrerer at det skal legges til rette for mer gange og sykkel. Mange gang- og sykkelveier vil berøre dyrka og dyrkbar mark. ***Her må vi be om at Sandefjord kommune legger inn en føring i både kommuneplan og mobilitetsplan om at man skal velge arealbesparende løsninger når gang- og sykkelveier må legges på dyrka og dyrkbar mark.*** En mulig løsning er å gjøre som langs Bispeveien fra Linnestad mot Åskollen. I stedet for å følge veinormalenes utgangspunkt (med 3 meters grøft mellom fylkesveien og gang- og sykkelveien) fikk Vestfold Fylkeskommune lov av Statens Vegvesen til å fravike 3 meterskravet og i stedet bygge gang- og sykkelvei med 1 meters grøftebredde og autovern mellom vei og gang- og sykkelveien. Sikkerheten er dermed ivaretatt og det spares 2 kvadratmeter av Vestfolds verdifulle matjord for hver løpemeter gang- og sykkelvei!
- Vi minner også om at kommunene brukte vern av matjord/utvikling innenfor E18 som argument for kommunesammenslåing. Da er det viktig at man legger til rette for god kommunikasjon også i indre deler av kommunen.

Vennlig hilsen Bondelagene i Sandefjord v/

Birgitte Ringdal Brekke

Sandar Bondelag

Bjørn Dybo

Stokke Bondelag

Alf Solberg

Andebu Bondelag

Mobilitetsplan høring 23.05.2022
Innspill post@... SAK 20/5038,
TENK NEDERLAND OG SYKKELTRASE
UTEN HINDRINGER, LITE ELEVASJON,
SIKRÉ BARN VED NEDERLANSKE -
SYKKEL FELT UTEN SMÅ OG
STORE HINDRINGER SOM
FAVORISERER BILTRAFIKK med
MILJØUTSLIPP. MVH Jon/SAKSEN



Akvaponi er en dyrkingsteknikk som kan brukes i byene. Her bruker man avføring fra fisk i en stor vanntank til å gjødsle avlinger med.

» her i Norge, der 64,5 prosent av nye personbiler i 2021 var elektriske.

I tillegg til å slippe ut mindre karbondioksid enn bensinbiler har elbiler en annen viktig funksjon i framtidens byer. De kan lagre overskuddsproduksjonen fra sol- og vindenergi og sende den tilbake til strømmettet ved behov. Akkurat nå er det problematisk å basere hele strømsystemet vårt på grønn energi som vind eller solenergi fordi strømproduksjonen fra disse energitypene varierer med vær, årstid og tid på dagen. Men hvis vi kan lagre overskuddsenergien fra de tidspunktene da solen skinner og vinden blåser, og så bruke den når det er underskudd på den grønne energien, vil vi kunne gå helt vekk fra fossilt drivstoff.

Framtidens byer skal imidlertid ikke bare fungere som et lager for grønn energi. De skal også produsere den. I dag taper selv de beste høyspentledningene minst 0,5 prosent og ofte betydelig mer av energien for hver hundrede kilometer, så jo nærmere forbrukeren strømmen produseres, jo bedre.

Derfor tegner arkitektene allerede nå bygninger med integrerte energiløsninger som vindturbiner på taket og solceller som fasadekledning og vinduer.

Byene skal også være selvforsynte på et annet punkt: matvarer. Når grønnsaker dyrkes i byene, sparer vi jordbruksareal som så kan gjøres om til vill natur. Vi plasserer samtidig varene nærmere forbrukerne, slik at vi sparer transport – og får ferskere grønnsaker.

397

millioner - så mange
ekstra byboere fikk kloden
mellom 2015 og 2020.

Salat dyrkes i kjelleren

I en amerikansk studie fra 2020 så forskerne på klimakostnadene ved transport av frukt og grønt. De nøyaktige tallene varierer, alt etter om det brukes fly, skip, tog eller lastebil, men tendensen er klar. Skal 1 kilo appelsiner fra California til New York, slipper det ut 0,3 kilo CO₂. Kommer appelsinene helt fra Mexi-

co, stiger kostnadene til 0,7 kilo kg CO₂.

Den største gevinsten kommer fra varer med kort holdbarhet, som må transporteres raskt. Det gjelder for eksempel salat, som kan dyrkes i etasjer i for eksempel en tidligere parkeringskjeller med bruk av LED-lys.

Salat dyrket i byen ved hjelp av grønn energi og med blikk for gjenbruk av ressurser slipper ifølge en studie fra 2018 bare ut 0,16 kilo CO₂ per kilo salat. Til sammenligning koster vanlig salat 0,54 kilo CO₂ per kilo, og 0,36 kilo av dette stammer fra transporten. Samtidig reduserer dyrkingen behovet for vann med 80 til 90 prosent og arealbehovet med 95 prosent.

Finsk by viser vei

Mange av de teknologiene som skal gjøre framtidens byer klimanøytrale, finnes allerede. Likevel er det enda ingen byer som utnytter alle sammen.

Men noen steder begynner byene å nærme seg framtidssisjonen. Det gjelder blant annet i bydelen Kalasatama i Helsingfors. Her er det lagt en plan for hvordan området skal bli karbonnøytralt før 2040 og samtidig ha plass til 30 000 mennesker.

En av strategiene for byplanleggerne er å skape en blandet bebyggelse som sørger for at innbyggerne kan gjøre unna alle daglige ærender innen gangavstand.

Kalasatama er dessuten utstyrt med et avfallssystem uten søppelbiler. I stedet sorterer innbyggerne avfallet og kaster det i en sjakt som enten fører det til gjenbruk eller til energiutvinning.

Planen vil ikke føre Kalasatama helt i mål, men hensikten med prosjektet er heller ikke nødvendigvis å lykkes i første omgang. I stedet skal bydelen fungere som et laboratorium for nye, eksperimentelle grønne teknologier.

Hvis de blir en suksess, skal de tas i bruk i hele Helsingfors og siden kanskje i resten av verden – kanskje til og med i en by der du selv bor en gang i framtiden. □

LES MER

All energi blir grønn i 2050

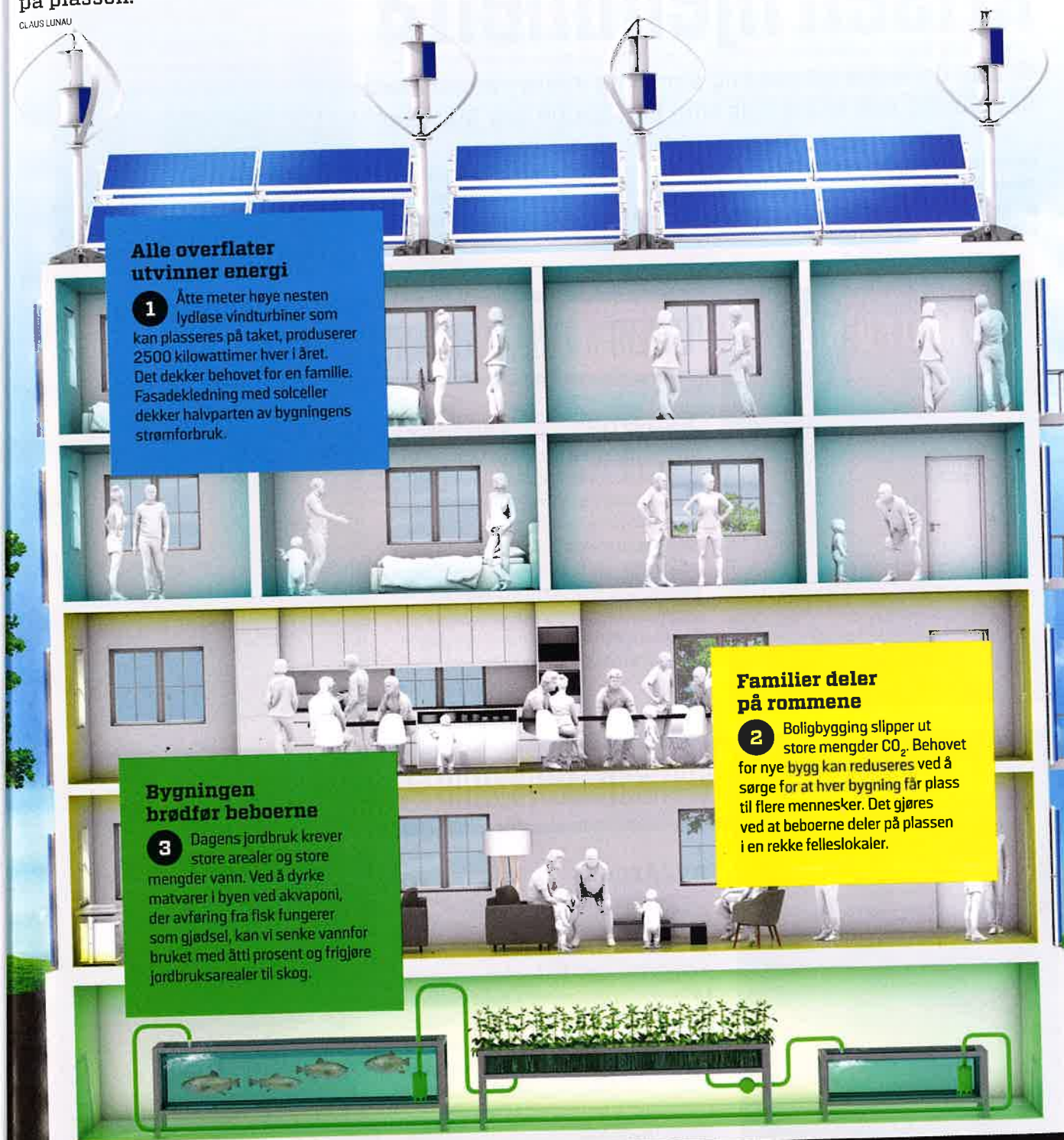
1 I dag dekkes nesten tretti prosent av verdens energibehov av fornybare kilder, men forskerne har en plan for å komme opp i hundre prosent. Les mer på:

ilvit.no/energi2050

Hus leverer energi og mat

Framtidens leilighetsbygninger skal produsere sin egen klimavennlige energi og mat. Samtidig skal de ha plass til flere mennesker – så beboerne må lære seg å dele på plassen.

CLAUS LUNAU



Alle overflater utvinner energi

1 Åtte meter høye nesten lydløse vindturbiner som kan plasseres på taket, produserer 2500 kilowattimer hver i året. Det dekker behovet for en familie. Fasadekledning med solceller dekker halyparten av bygningens strømforbruk.

Bygningen brødfør beboerne

3 Dagens jordbruk krever store arealer og store mengder vann. Ved å dyrke matvarer i byen ved akvaponi, der avføring fra fisk fungerer som gjødsel, kan vi senke vannforbruket med åtti prosent og frigjøre jordbruksarealer til skog.

Familier deler på rommene

2 Boligbygging slipper ut store mengder CO₂. Behovet for nye bygg kan reduseres ved å sørge for at hver bygning får plass til flere mennesker. Det gjøres ved at beboerne deler på plassen i en rekke felleslokalier.