

Forslag til handlingsplan 2026-2030

Bypakke Sandefjord

28.01.2026





Innhold

Innhold	1
Innledning	2
Om handlingsplanen	2
Samarbeidsavtalen	2
Mål og prioriteringer	3
Mål	3
Prioriteringer	3
Geografiske prioriteringer	4
Transportprioriteringer	4
Prioriterte hovedgrupper av tiltak	4
Prioriterte strekninger	5
Utvalgte innsatsområder	6
Finansiering	8
Bypakkemidler	8
Sandefjord kommune	8
Vestfold fylkeskommune	9
Statlige midler	9
Alternative finansieringsformer	10
Handlingsplan – prioriterte tiltak	11
Drift og vedlikehold	11
Kommunikasjon	12
Fysiske tiltak	13
Generelle tiltak	13
Strekningstiltak	14
Planer og utredninger	19
Oppsummering	20
Måloppnåelse og indikatorer	21
Vurderinger knyttet til måloppnåelse	22



Innledning

Om handlingsplanen

I dette dokumentet presenterer bypakkeorganisasjonen sitt forslag til handlingsplan for perioden 2026-2030.

Formålet med arbeidet har vært å utarbeide en omforent handlingsplan for alle transportformer med prioriterte tiltak for hvordan transportsystemet skal utvikles i Sandefjord frem mot 2030. Handlingsplanen skal bidra til å sikre et godt, kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag for kommunen og øvrige parter, og bidra til helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft.

Handlingsplanen vil rulleres årlig.

Samarbeidsavtalen

Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Sandefjord, signert 24.09.24, ligger til grunn for arbeidet med Bypakke Sandefjord. Avtalen er inngått mellom Sandefjord kommune, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Hensikten med en bypakke for Sandefjord er definert i avtalen. Bypakke Sandefjord etableres som et gjensidig forpliktende partnerskap mellom kommune, fylke og stat med vekt på Sandefjord by som del av bybeltet av Vestfoldbyene. Samarbeidet om bypakka skal bidra til samordning av areal- og transportutviklingen, og oppfølging av lokale, regionale og nasjonale mål.

Målet med samarbeidet er å sikre en koordinert og effektiv bruk av virkemidlene som hver av partene rår over. Partene er forpliktet til å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.



Mål og prioriteringer

Mål

Mål og prioriteringer for arbeidet for Bypakke Sandefjord følger av inngått samarbeidsavtale og prosjektplanen som ble vedtatt i styringsgruppa 04.12.24. Dette er lagt til grunn i arbeidet med handlingsplanen.

Hovedmål og delmål for Bypakke Sandefjord gjengis under.

Hovedmål

1. Bypakke Sandefjord skal tilrettelegge for et transportsystem som er bærekraftig, effektivt, brukervennlig og trygt for innbyggerne og næringslivet.
2. Nullvekstmålet; klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Delmål

Bypakke Sandefjord skal:

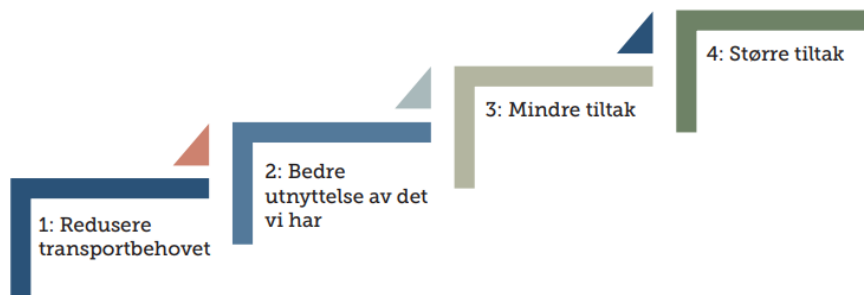
- a) tilrettelegge for at kommunen har et effektivt og bærekraftig system for transportløsninger som er tilpasset næringslivets behov.
- b) tilrettelegge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelig og bærekraftige transportløsninger internt i kommunen.
- c) tilrettelegge for bedre tilgjengelighet til kollektivknutepunktene for alle trafikanter, og være en pådriver for økt andel kollektivreisende.
- d) tilrettelegge for tilfredsstillende gang- og sykkelanlegg som bidrar til en økt andel syklende og gående.

Prioriteringer

Bypakke Sandefjord legger den statlige firetrinnsmetodikken fra konseptvalgutredninger til grunn for valg av tiltak. Det vil si at det først må gjennomføres tiltak for å redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel (1). Dette henger i stor grad sammen med en samordnet transport – og arealpolitikk.



Deretter må eksisterende infrastruktur og kjøretøyer utnyttes bedre (2), før mindre tiltak kan gjennomføres (3). Det siste trinnet er større omfattende mobilitets tiltak som vil kreve ytterligere finansiering (4).



Figur 1: Firetrinnsmetodikken illustrert (Kilde: Statens vegvesen).

Bypakke Sandefjord har begrensede ressurser og vil derfor, i første fase, konsentrere seg om tiltak på trinn 1-3, samtidig som det utredes løsninger for tiltak på trinn 4.

Da kommunestyret behandlet saken om mobilitetsfondet 10. april 2025 (KST- 017/25) ble kommunens overordnede føringer for arbeidet med handlingsplanen spisset. Disse er gjengitt under. Øvrige parter har i arbeidet med handlingsplanen stilt seg bak disse prioriteringene.

Geografiske prioriteringer

- Hovedvekt på Sandefjord by.
- Tiltak for økt trygghet og trivsel i tettstedene Andebu og Stokke.

Transportprioriteringer

- Styrke tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, slik at innbyggerne i Sandefjord opplever å ha tryggere og mer effektive alternativer til å bruke bil.

Prioriterte hovedgrupper av tiltak

- **Kollektivtiltak:** tiltak som øker synligheten, status og fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Eksempelvis planlegging og etablering av kollektivterminal på trekanttomta og høystandard holdeplass i Hjertnespromenaden.
- **Gangtiltak:** etablere et sammenhengende gågatenett og flere fotgjengerprioriterte gater i Sandefjord by og tiltak for økt trygghet og trivsel i Andebu og Stokke sentrum.

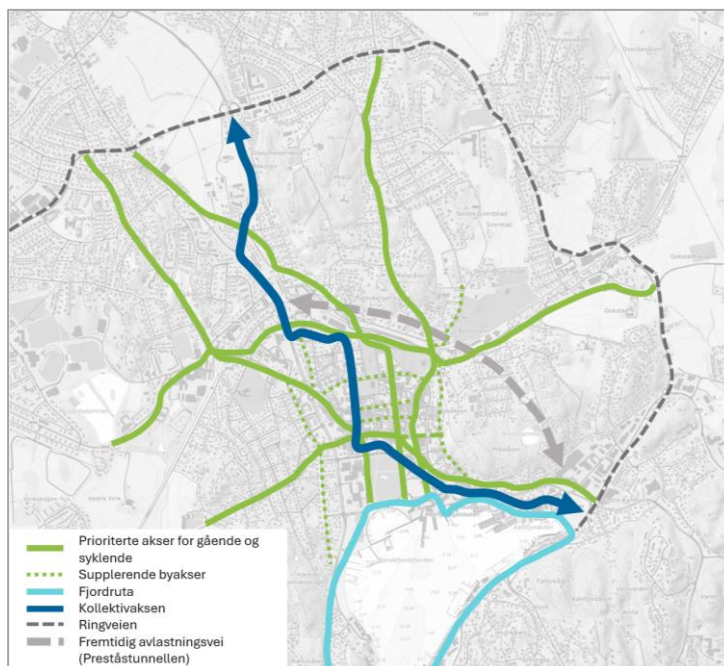


- **Sykkeltiltak:** etablere et sammenhengende sykkelveinett i Sandefjord sentrum (tette missing links), og økt tilgang på trygg sykkelparkering i byen og tettstedene.
- **Økt drift og vedlikehold:** med særlig prioritering av gang- og sykkelveinettet.
- **Kommunikasjon og medvirkning:** forankre tiltakene i befolkningen og få innspill til forbedringer.
- **Planlegging og utredning av større tiltak:** eksempelvis videre utredning av sentrumsnært parkeringshus og tiltak for økt kapasitet til/fra Vesterøya, herunder tiddligfase utredning av tunell gjennom Preståsen. Etableringen av disse tiltakene er utenfor rammen av avsatte midler og vil kreve nye bevilgninger/finansieringsformer.

Prioriterte strekninger

Kommunedelplanen for mobilitet i Sandefjord, som inkluderer Hovedplan for sykkel i Sandefjord, Plan for gående i Sandefjord og Trafikkplan Sandefjord, ligger til grunn for prioritering av strekninger for tiltak i handlingsplanen. Under vises prioriterte strekninger i Sandefjord by, Stokke sentrum og Andebu sentrum. Avgrensningene er ikke absolutte, og tiltak utenfor viste områder kan vurderes dersom det bidrar til helhetlige løsninger og økt måloppnåelse.

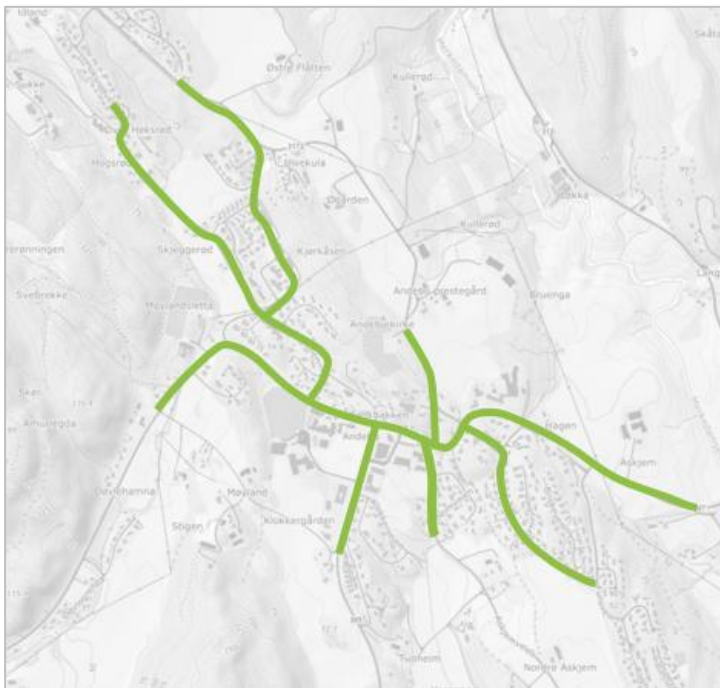
Kommunen vil i sine årlige bevilgninger til gang-, sykkel- og trafikksikkerhetstiltak (i handlings- og økonomiplanen) fortsette å vurdere og prioritere tiltak i hele kommunen.



Figur 2 Prioriterte strekninger for tiltak i Sandefjord by



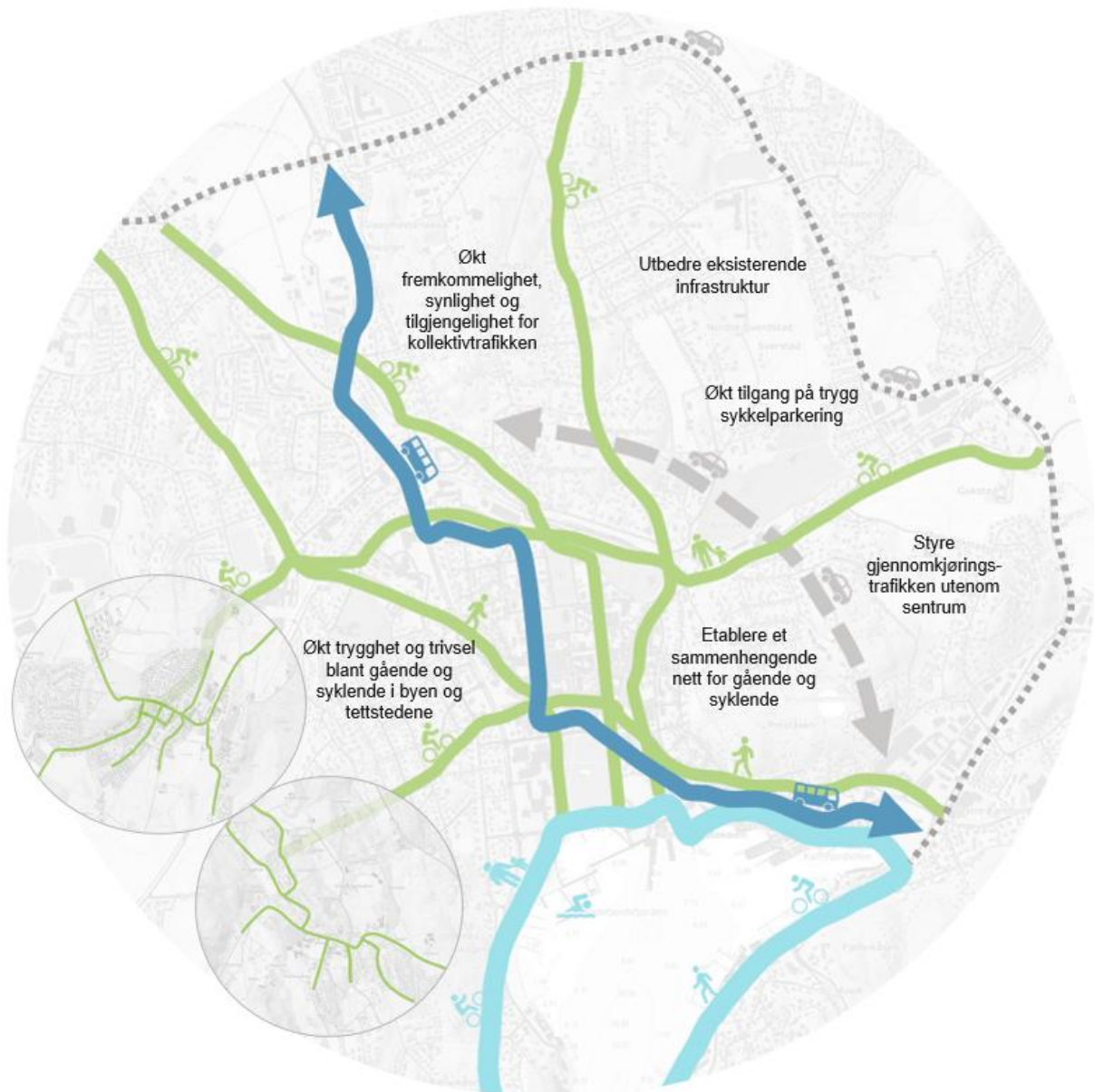
Figur 3 Prioriterte strekninger for tiltak i Stokke sentrum



Figur 4 Prioriterte strekninger for tiltak i Andebu sentrum

Utvalgte innsatsområder

Målene og prioriteringene for fase 1 kan oppsummeres i 5 innsatsområder, som vist i figur 5. Tiltak for å styre gjennomkjøringstrafikken utenom sentrum utredes i fase 1, men gjennomføringen av tiltak krever økt finansiering og må komme i fase 2.



Figur 5 Innsatsområder for Bypakke Sandefjord



Finansiering

Bypakkemidler

I henhold til samarbeidsavtalen skal gjennomføringen av infrastrukturtiltak følge av den enkelte parts eierskap og ansvar dersom partene ikke blir enige om noe annet. Det inngås skriftlige avtaler i hvert enkeltprosjekt. Spleiselag og alternative finansieringsløsninger vurderes der det er naturlig.

Sandefjord kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune bidrar hver med midler over egne budsjetter som en grunnfinansiering til administrering av bypakka. Per dags dato er dette 250 000,- årlig fra hver part, til sammen 500 000,-. Midlene kan brukes til planlegging, konsulentttjenester, kommunikasjonstiltak o.l.

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bidrar per i dag med sin kompetanse og tid til møter og annet arbeid i regi av bypakka.

Sandefjord kommune

Kommunestyret vedtok i sak 091/24 å sette av 200 mill. kr av salgssummen fra Sandefjord Bredbånd AS i et mobilitetsfond for å styrke tilbudet til myke trafikanter, forbedre kollektivløsninger i samarbeid med fylkeskommunen, samt til et sentrumsnært parkeringshus/garasje. Fondet tilføres ikke renter og er derfor å anse som en engangsbevilgning som skal benyttes til å gjennomføre tiltak innenfor en begrenset tidsperiode (denne handlingsplanperioden).

I sak 017/25, datert 10.04.2025, vedtok kommunestyret at bypakkeorganisasjonen skulle utrede bruken av midlene i arbeidet med en handlingsplan. Forslag til handlingsplan for Bypakke Sandefjord skal legges frem for politisk behandling.

Mobilitetsfondet kommer som et tillegg til bevilgningene i kommunens handlings- og økonomiplan, hvor det årlig settes av om lag 20 millioner til gang-, sykkel- og trafikksikkerhetstiltak. Det er også enkelte veiprosjekter med egenbevilgning utover dette.



Kommunen har også en årlig sum til trafikksikkerhetstiltak rundt skoler på om lag 100-150 000.

Prosjektet med ny riksvei til Torp lufthavn (fra Tassebekk) er vedtatt realisert ved hjelp av bompengefinansiering (FSK sak 049/22). Det er Statens vegvesen som er ansvarlig for planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Vestfold fylkeskommune

Fylkestinget i Vestfold behandlet i sak 12/24 *Handlingsprogram for fylkesveier i Vestfold 2024-2028*. Følgende investeringsprosjekter er prioritert i Sandefjord kommune i perioden:

- Fv. 275 Dølebakken-Linglemveien, gs-vei/kryss (62,4 mill.)
- Fv. 3054 Krokemoveien, Sandefjord, gs-vei (36,6 mill.)
- FV 305 Kodal (uavklart spleiselag), kollektiv. (10 mill.)
- Snuplass Vesterøy-Vindal, kollektiv (5 mill.)
- Fv. 3158 Tassebekk rundkjøring E18/256 Kile, oppgradering (15,5 mill.)
- Fv. 3056 Støttemur Vesterøy, oppgradering. (19 mill.)

I tillegg ble det i budsjettet for fylkeskommunen 2025-2028 vedtatt å bevilge 40 mill. til løsninger for gående og syklende langs Fv. 3028 Haneholmveien i 2027/2028.

Statlige midler

De overordnede økonomiske rammene og prioritering av de store vei- og utbyggingsprosjektene er gitt i Nasjonal transportplan (NTP). Endelige økonomiske rammer og prioriteringer av prosjekter for det enkelte året fastsettes når Stortinget vedtar statsbudsjettet.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 har regjeringen prioritert å videreføre tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i fem byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen var i utgangspunktet avgrenset til fire år, men regjeringen prioriterer å videreføre tilskuddet i planperioden med 50 mill. kr i årlig gjennomsnitt.



Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Bodø og Ålesund har så langt oppfylt kriteriene for å få tilskudd og har blitt tildelt midler fra ordningen. Flere av de nevnte byene vil være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene, som bl.a. er knyttet til at byområdet må forplikte seg til å følge opp nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget. Disse kriteriene legger til rette for at tilskuddet kan inngå som en integrert del av den øvrige klima-, miljø- og transportsatsingen i byområdene, slik at måloppnåelsen blir best mulig (regjeringen.no).

Fra 2025 er dette en søknadsbasert ordning der de aktuelle byområdene kan søke om fireårige avtaler. Avtalene inngås med forbehold om Stortingets årlige bevilgning. Byområdene får på denne måten større forutsigbarhet ved at de kan planlegge bruken av midler over flere år.

Sandefjord kommune deltar i et nettverk med andre mellomstore byer hvor bærekraftig transport og byutvikling knyttet til NTP-prosesser er tema.

Dobbeltspor Stokke – Sandefjord er i gjeldende NTP 2025-2036 prioritert for oppstart i første seksårs periode, og det ble bevilget 30 millioner til planlegging over statsbudsjettet for 2025. Bane Nor forbereder nå oppstart av reguleringsarbeid, men er samtidig avhengig av at det bevilges nye planleggingsmidler i kommende statsbudsjetter for at prosjektet ikke skal stoppe opp.

Alternative finansieringsformer

Andre finansieringskilder som kan vurderes for mindre enkeltprosjekter er:

- **Klimasats:** statlig støtteordning for at kommuner skal integrere klimahensyn i sine aktiviteter. (maks 2 millioner per tiltak)
- **Trafikksikkerhetsordningen (VFK):** støtte til planlegging og gjennomføring av prosjekter på kommunal vei, fylkesvei og ikke-fysiske tiltak.
- **Tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak** (Samferdselsdepartementet): skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av organisasjoner, interessegrupper, kommuner, mv.



Handlingsplan – prioriterte tiltak

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av sykkelveger, gangveger, fortau og gangfelt er en forutsetning for at flere skal velge å sykle og gå på sine daglige reiser, og bør derfor ha høy prioritet gjennom hele året. Drift og vedlikehold er viktig for at anleggene skal framstå som attraktive, trafikksikre og framkommelige. På motsatt side har forsømmelse av drift og vedlikehold en avvisende effekt på gående og syklister, som i stedet velger å kjøre bil eller reiser kollektivt (Tiltakskatalog for transport og miljø, 2022)

Ved å utnytte eksisterende infrastruktur gjennom året på en bedre måte vil personkapasiteten øke, noe som vil være mer kostnadseffektivt enn nye vegprosjekter.

Bypakke Sandefjord vil derfor prioritere tiltak knyttet til økt drift og vedlikehold i handlingsplanperioden. Kommunens kostnader til tiltak langs kommunale veier foreslås finansiert ved bruk av mobilitetsfondet. I tillegg åpnes det for at mobilitetsfondet kan brukes til kartlegging/inspisering, skilting og oppmerking og utbedring av signalanlegg langs fylkesveier.

Øvrige veieiere skal i sine budsjetter vurdere om tilgjengelige midler kan disponeres på en slik måte at det støtter opp om kommunens satsing og de felles målene for bypakka.

Tabell 1 Tiltak innen drift og vedlikehold

Nr.	Tiltak	Årlig bevilgning	Sum handlingsplan-perioden (5 år)	Foreslått finansieringskilde
1	Kartlegging og inspisering av tilstanden på veinettet (kan også gjelde fylkesveier)	100 000	500 000	Mobilitetsfondet
2	Skilting og oppmerking langs gs-nett (kan også gjelde fylkesveier).	500 000	2 500 000	Mobilitetsfondet
3	Reasfaltering/mindre utbedringer	3 000 000	15 000 000	Mobilitetsfondet
4	Økt vinterdrift (gs-nett prioritert)	1 000 000	5 000 000	Mobilitetsfondet
5	Økt innsats for trafikksikkerhet rundt skoler.	250 000	1 250 000	Mobilitetsfondet
6	Utbedring av signalanlegg (for prioritering av gang, sykkel og koll.)	-	2 000 000	Mobilitetsfondet
	Sum:	4 850 000	26 250 000	



Kommunikasjon

Kommunikasjon er et viktig bidrag til å nå målene i Bypakke Sandefjord.

Kommunikasjon kan bidra til å endre holdninger og skape forståelse for at tiltakene er nødvendige for å håndtere framtidige miljø- og samferdselsutfordringer.

Gode, målrettede kommunikasjonstiltak gjør at vi når ut til viktige målgrupper, at bypakka framstår helhetlig og bidrar til å vise bypakkas betydning i et lokalt, nasjonalt og globalt perspektiv.

Kommunikasjonstiltakene skal basere seg på en kommunikasjonsstrategi som vedtas av styringsgruppa. Strategien utarbeides av partene i fellesskap. Tiltakene og effekten av kommunikasjonen skal måles underveis i prosjektet og være førende for videre kommunikasjonsarbeid.

Tiltakene foreslås finansiert med bypakkemidlene som er satt av til administrasjon, med unntak av midlertidige tiltak/pilotprosjekter som foreslås finansiert med mobilitetsfondet.

Tabell 2 Kommunikasjonstiltak

Nr.	Tiltak	Årlig bevilgning	Sum handlingsplan-perioden (5 år)	Foreslått finansieringskilde
1	Administrering av nettsider	15 000	75 000	Bypakkemidler
2	Profilering og informasjonsmateriell	100 000	500 000	Bypakkemidler
3	Utarbeide kommunikasjonsstrategi	-	-	Egeninnsats
4	Innbyggerkontakt/medvirkning	100 000	500 000	Bypakkemidler
5	Holdningsundersøkelser	100 000	500 000	Bypakkemidler
6	Kampanjearbeid	500 000	2 500 000	Bypakkemidler
7	Midlertidige prosjekter/pilotprosjekter	300 000	1 500 000	Mobilitetsfondet
	Sum:	1 115 000	5 570 000	



Fysiske tiltak

Behovet for å utvikle transportsystemet i Sandefjord er oppsummert i en tiltaksoversikt i vedlegg 1. Dette er en oversikt over alle fysiske tiltak langs veinettet i kommunen som er foreslått gjennom ulike planprosesser (per. 01.01.26). Hovedkilder er kommunedelplan for mobilitet, gatebruksplan og parkeringsstrategi, kommuneplanens arealdel, trafikksikkerhetsplan og handlingsprogrammet for fylkesveinettet.

Lista over fysiske tiltak teller 123 store og små tiltak. Prosjekter som allerede er påbegynt (byggefase) er tatt ut av lista. Det er gjennomført en overordnet kostnadsvurdering for alle tiltakene basert på erfaringstall. De aller fleste tiltakene i lista er ikke detaljprosjektert. Enkelte tiltak er regulert, mens andre kun er vist som punkter/linjer på kart. Nøyaktigheten på kostnadsanslaget blir deretter, og tallene er heftet med stor usikkerhet. Det må også tas i betraktning at dette er vurderinger gjort etter dagens kostnadsnivå (2025-kr).

Behovet overstiger i høy grad tilgjengelige midler. Anslått kostnad for de 123 tiltakene er ca. 4,2 mrd. kr. Det er satt av ca. 140 mill. på de ordinære budsjettene i kommunen og fylkeskommunen til tiltak på lista. Ny riksvei til Torp (600 mill.) er vedtatt finansiert ved hjelp av bompenger. Øvrige tiltak mangler per nå finansiering, det vil si at tiltak til ca. 3,3 mrd. er ufinansiert.

Generelle tiltak

Vi har valgt å skille de fysiske tiltakene i to kategorier: strekningstiltak og generelle tiltak. De generelle tiltakene som det foreslås å sette av årlige potter til er: sykkelparkering, oppgradering av gangfelt, snarveier og oppgradering av holdeplasser. Det gjøres løpende vurderinger av hvilke lokasjoner som skal prioriteres. Det legges også opp til noe fleksibilitet mellom de ulike postene, slik at midlene til enhver tid kan benyttes der hvor behovet er størst.

Tabell 3 Fysiske tiltak, generelle

Nr.	Tiltak	Årlig bevilgning	Sum HP (5 år)	Finansiering
1	Sykkelparkering	300 000	1 500 000	Mobilitetsfondet
2	Oppgradering av gangfelt	700 000	3 500 000	Mobilitetsfondet
3	Snarveier (utbedring)	500 000	2 500 000	Mobilitetsfondet
4	Oppgradering av holdeplasser	600 000	3 000 000	Mobilitetsfondet
	Sum:	2 100 000	10 500 000	



Strekningstiltak

Konkrete tiltak langs veinettet omtales som strekningstiltak. For å kunne prioritere blant de mange tiltakene som er listet opp i vedlegg 4 er det definert fire vurderingskriterier. Kriteriene bygger på de nevnte målene, prioriteringene og innsatsområdene. Vurderingskriteriene er:

- Tiltak som ligger langs de prioriterte hovedstrekningene i byen/tettstedene
- Tiltak som bidrar til sammenhengende gs-nett (tetter missing links)
- Tiltak som gir økt fremkommelighet, synlighet og tilgjengelighet for kollektivtrafikken
- Tiltak som bidrar til økt trygghet og trivsel for myke trafikanter i byen og tettstedene.

Det er gjort skjønnsmessige vurderinger av hvilke tiltak som samlet sett scorer best på kriteriene. Styringsgruppa i bypakka vedtok i sak 04/25 at etablering av ny kollektivterminal og ny holdeplass i Hjertnespromenaden skal prioriteres høyt i handlingsplanen. Denne føringen er lagt til grunn. I den endelige prioriteringen er det også tatt hensyn til gjennomførbarhet og fremdrift. Dette gjelder spesielt prosjekter som henger tett sammen med jernbaneutbyggingen. Disse er skjøvet til fase 2. Tiltak med forventet kostnad under kr. 1 mill. antas å kunne dekkes av de generelle pottene og er derfor ikke tatt inn i porteføljen.

Tabell 4 på neste side viser foreslått prosjektportefølje for fase 1 av bypakka og denne handlingsplanperioden. Det foreslås å benytte mobilitetsfondet til å finansiere 16 strekningsprosjekter med en anslått kostnad på ca. 116 mill. kr.

Prosjektene er sortert etter forventet kostnad, og er ikke i prioritert rekkefølge. Porteføljestyringen vil avgjøre hvilke prosjekter som settes i gang når innenfor perioden. Det vil rapporteres på fremdrift for enkeltprosjekter og gjøres nødvendige justeringer i den årlige rulleringen av handlingsplanen. For ytterligere beskrivelser av prosjektene henvises det til vedlegg 4 eller [den digitale kartløsningen her](#).

Flere av prosjektene som er foreslått i Sandefjord sentrum (nr. 1, 2, 3, 4 og 7) kommer fra arbeidet med revidert gatebruksplan. Bypakkeorganisasjonen stiller seg bak det



forslaget som foreligger, og anbefaler de nevnte tiltakene. Gatebruksplanen skal imidlertid behandles politisk i kommunen, anslagsvis februar/mars 2026, og bypakkeorganisasjonen må ta høyde for at det kan komme endringer som følge av politiske vedtak.

Tabell 4 Prosjektportefølje fase 1 (ikke prioritert rekkefølge)

Prosjekt-nr.	Prosjekt	Type tiltak	Veieier	Grovt kostnadsanslag*	Forslag til finansiering
1	Torget sykkelpassasje	GS/TS	SK	1 250 000	Mobilitetsfondet
2	Badeparken sykkeltrasé	GS/TS	SK	3 000 000	Mobilitetsfondet
3	Fremkommelighetstiltak for buss i sentrum	Kollektiv	SK	3 000 000	Mobilitetsfondet
4	Dag Solstads plass	GS/TS	SK	3 600 000	Mobilitetsfondet
5	Andebu sentrum - gangforbindelser	GS/TS	Privat/SK	3 600 000	Mobilitetsfondet 50 %. Øvrig fra private.
6	Hjertnespromenaden holdeplass	Kollektiv	SK	3 700 000	Mobilitetsfondet
7	Jernbanealleen gs-tiltak	GS/TS	SK	3 750 000	Mobilitetsfondet
8	Dronningens gate - nye holdeplasser	Kollektiv	SK	4 000 000	Mobilitetsfondet
9	Askjemveien - fortau	GS/TS	SK	4 800 000	Mobilitetsfondet
10	Gangforbindelser i Stokke sentrum	GS/TS	SK	5 525 000	Mobilitetsfondet
11	Torggata gs-tiltak	GS/TS	SK	7 000 000	Mobilitetsfondet
12	Storgata gs-tiltak	GS/TS	SK	8 750 000	Mobilitetsfondet
13	Ny kollektivterminal trekanttomta	Kollektiv	SK	14 500 000	Mobilitetsfondet
14	Sverdstadveien - fortau	GS/TS	SK	14 525 000	Mobilitetsfondet
15	Thor Dahls gate etappe 2 - gågate	GS/TS	SK	16 600 000	Mobilitetsfondet
16	Laskenveien gs-tiltak del 1 (Peder Bogens gate - Bugårdsveien)	GS/TS	SK	18 900 000	Mobilitetsfondet
Sum:				116 500 000	

* Det presiseres at kostnadene er i 2025-kr og heftet med stor usikkerhet. Usikkerheten i prosjektkostnadene er forsøkt redusert ved gjennomføring av en anslagssamling. På samlingen stilte kommunen og fylkeskommunen med erfaringstall og diskuterte kostnader for ulike elementer. 5 prosjekter ble gjennomgått. Resultatet av anslagssamlingen var prosjektkostnader i 3 nivåer: lav, sannsynlig og høy kostnad. Det er den «sannsynlige» kostnaden som er vist i tabellen over. Prisene fra anslagssamlingen er benyttet til å kvalitetssikre kostnadsvurderingene for de øvrige prosjektene i porteføljen.



Figur 6 Kart over foreslåtte tiltak i porteføljen (ikke prioritert rekkefølge).

Prosjektene i porteføljen ligger utelukkende langs kommunale veier. Dette kommer av at det kun er kommunen som foreløpig har disponible midler til gjennomføring av fysiske tiltak i bypakke Sandefjord. Det betyr ikke at tiltak langs øvrige veier ikke oppfyller kriteriene. Tabell 5 viser tiltak langs fylkesveinettet som basert på kriteriene bør prioriteres i fase 1. Prosjektene er sortert etter prosjektkostnad og er ikke i prioritert rekkefølge. Dette er å anse som bypakkas innspill til kommende rullering av investeringsprogrammet for fylkesveinettet (tidligere kalt handlingsprogrammet).



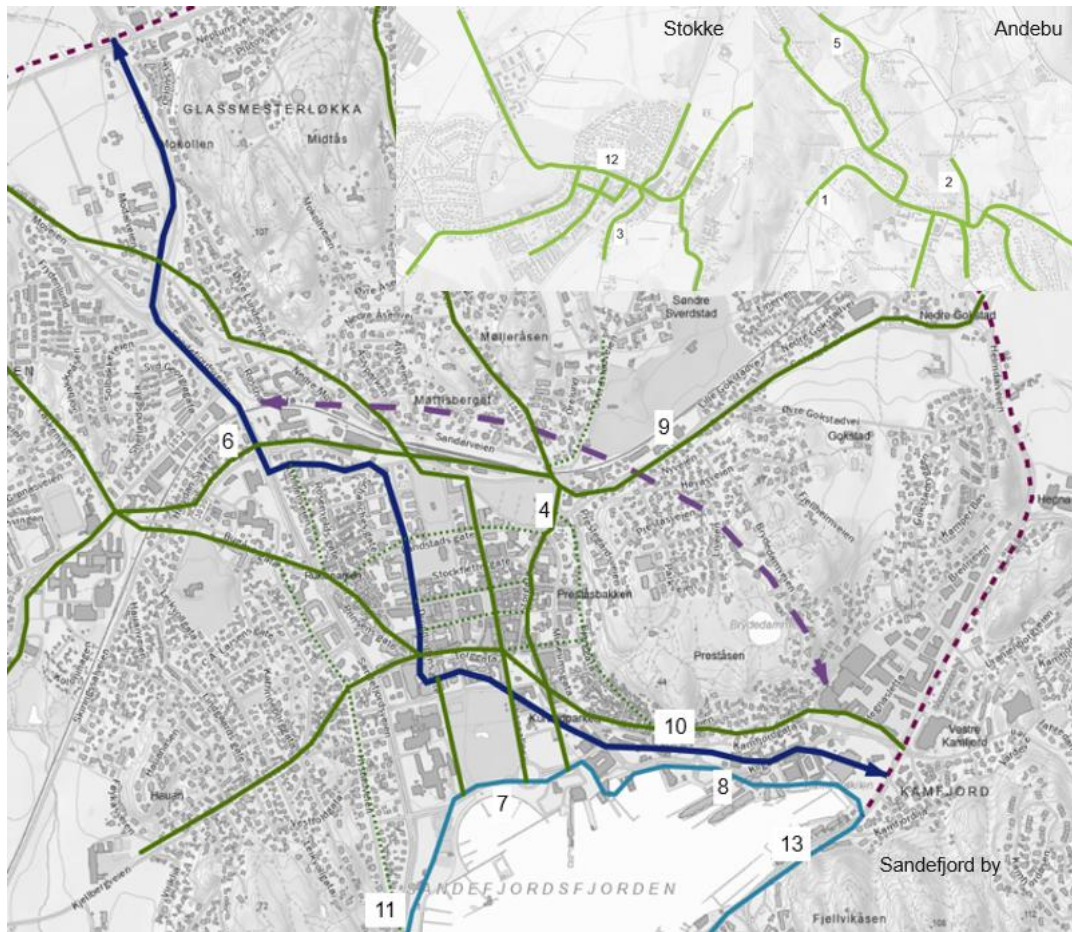
Sandefjord kommunes innspill til rulleringen behandles politisk.

Bypakkeorganisasjonen anbefaler at det settes i gang teknisk forprosjektering av disse med midler fra mobilitetsfondet (se neste kapittel). Det vil også vurderes om de minste prosjektene kan finansieres med midler fra trafikkisikkerhetsordningen eller andre søkbare midler.

Tabell 5 Forslag til prioriterte prosjekter langs fylkesveinettet (ikke prioritert rekkefølge)

Prosjekt nr.	Prosjekt	Type tiltak	Grovt kostnadsanslag*	Forslag til finansiering
1	FV 307 Vestre Andebuvei gs-tiltak del 1 (Vestre Andebuvei 70 - Møylandveien)	GS/TS	3 750 000	Trafikkisikkerhetsordningen /Investeringsprogrammet
2	FV 3172 Håskeneveien gs-tiltak (Bergstien – Andebu kirke)	GS/TS	4 000 000	Trafikkisikkerhetsordningen /Investeringsprogrammet
3	FV 3158 Tassebekkveien gs-tiltak del 1 (Lilleborgveien - Tassebekkveien 11)	GS/TS	5 600 000	Trafikkisikkerhetsordningen /Investeringsprogrammet
4	FV 3068 Landstads plass gs-tiltak	GS/TS	8 510 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
5	FV 3172 Håskeneveien gs-anlegg (Solvangveien - Otterbechs vei)	GS/TS	9 600 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
6	FV 3030 Skiringssalveien gs-tiltak del 1 (Bugårdsbakken - Sandefjordsveien)	GS/TS	9 620 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
7	FV 3060 Strandpromenaden gs-tiltak (Stub - Brygga v/ Berggren)	GS/TS	22 200 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
8	FV 3060 Kilgata gs-tiltak (oppgradere)	GS/TS	23 400 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
9	FV 303 Gokstadveien gs-tiltak (Landstads plass - Øvre Gokstadvei)	GS/TS	24 050 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
10	FV 3060 Kilgata Kollektivfelt	Kollektiv	29 600 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
11	FV 303 Hystadveien gs-anlegg (oppgradering)	GS/TS	55 500 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
12	FV 3160 Miljøgate Frederik Stangs gate	GS/TS	54 600 000	Spilles inn til investeringsprogrammet
13	FV 3056 Vesterøyveien gs-anlegg (Kamfjordkilen - Framnesveien)	GS/TS	63 000 000	Spilles inn til investeringsprogrammet

* Se kommentar på side 15.



Figur 7 Forslag til prioriterte prosjekter langs fylkesveinettet (ikke prioritert rekkefølge)



Planer og utredninger

Kostnader til planlegging (regulering/prosjektering) av de fysiske tiltakene i porteføljen er inkludert i de estimerte prosjektkostnadene. Før gjennomføring kan det allikevel påløpe noen kostnader til forfase og prioritering mellom tiltak. Det foreslås derfor å sette av en egen pott til dette.

Det foreslås også å åpne opp for å kunne benytte kommunale midler (mobilitetsfondet) til å gjennomføre tekniske forprosjekter av de prioriterte tiltakene langs fylkesvei (se tabell 5), eventuelt som del av et spleiselag med VFK. Med dette ønsker bypakka å bidra til å ligge i forkant av fremtidige rulleringer i investeringsprogrammet for fylkesveinettet for prosjekter som støtter opp om bypakkas målsettinger. Selve gjennomføringen av tiltakene må bekostes av veieier.

Parallelt med iverksettingen av tiltak i fase 1 foreslås det å gjøre forberedende utredningsarbeid for fase 2-tiltak. Planleggingen som foreslås gjennomført er blant annet forprosjekter for Preståstunellen, Kilgata som bygate/kollektivgate, ny Gokstadvei (ifbm jernbaneprosjektet) og kapasitetsforbedringer langs Sandefjordsveien. Det vil også jobbes videre med å utforske ulike finansieringsmodeller knyttet til større veitiltak.

I tabellen under vises de planer og utredningsoppgaver som foreslås prioritert i handlingsplanperioden for bypakka.

Tabell 6 Planer og utredninger

Nr.	Planer og utredninger	Sum handlingsplan-perioden (5 år)	Forslag til finansiering
1	Forfase/prioritering tiltak fase 1	2 000 000	Mobilitetsfondet
2	Tekniske forprosjekter for prioriterte tiltak langs fylkesvei	7 000 000	Mobilitetsfondet
3	Planlegging fysiske tiltak fase 2	5 000 000	Mobilitetsfondet
4	Trafikktellinger, modellering og simulering*	2 000 000	Mobilitetsfondet
5	Kartlegge behov, snarveier, gangfelt og holdeplasser	1 300 000	Mobilitetsfondet
7	Ulykkesanalyser i sentrum og tettstedene	300 000	Mobilitetsfondet
8	Oppfølging av parkeringsstrategi*	500 000	Mobilitetsfondet
9	Regulering av mikromobilitet og delt mobilitet.	100 000	Mobilitetsfondet
	Sum:	18 200 000	

*I kommunens handlings- og økonomiplan 2026-2029 er det i tillegg satt av midler til etablering av trafikkmodell og skisseprosjekt for parkeringshus.



Oppsummering

Tabellen under viser en oppsummering av forslaget til handlingsplan 2026-2030 for Bypakke Sandefjord. Med unntak av potten til kommunikasjon og kampanjer, som foreslås finansiert med bypakkemidler (SK og VFK), er det kommunens mobilitetsfond som foreslås å finansiere øvrige tiltak. Tiltakene er i all hovedsak langs kommunale veier. Det foreslås å sette av 7 mill. til å forprosjektere for prioriterte tiltak langs fylkesveier.

Tabell 7 Handlingsplan 2026-2030 for Bypakke Sandefjord

Tiltak	Handlingsplan-perioden (5 år)
Drift og vedlikehold	26 250 000
Kommunikasjon og kampanjer	5 575 000
Fysiske tiltak generell pott	10 500 000
Fysiske tiltak strekninger	116 500 000
Planer og utredninger	18 200 000
Sum:	177 025 000



Måloppnåelse og indikatorer

For å kunne evaluere og måle effekten av de tiltakene som gjennomføres i bypakka er de overordnede målene og strategiene brutt ned til indikatorer. Tabellen under lister opp forslag til indikatorer, målemetoder og frekvens. Det vises til hovedmål og delmål på side 3.

Tabell 8 Indikatorsett

Referanse til mål	Indikator	Målemetode	Frekvens
Hovedmål 1 og delmål b	Bedre fremkommelighet, punktlighet og konkurransekraft for busstrafikken	Fremkommelighet for bussene (reisetider og forsinkelse). Måle fremføringstid for buss på utvalgte strekninger.	Årlig
Hovedmål 1 og delmål b	Bedre fremkommelighet i overordnet vegnett.	Manuelle registreringer TomTom-data	Årlig
Hovedmål 1 og delmål b	Økt tilfredshet på hverdagsreiser	Holdningsundersøkelse/ Sykkelundersøkelsen Kollektivundersøkelsen (VKT)	Hvert 2. år
Hovedmål 1 og delmål b	Færre ulykker	Antall drepte og hardt skadde i trafikken og antall politirapporterte personskadeulykker. Data fra TRULS/Trine/SSB/VFK (mobilitetsdashboard)	Årlig
Hovedmål 2	Redusert klimagassutslipp fra transport i Sandefjord kommune	CO2-utslipp fra vei (tonn CO2-ekvivalenter). Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - miljodirektoratet.no	Årlig
Hovedmål 2	Bedre luftkvalitet	Kontinuerlige beregning av luftkvalitet. Luftkvalitet i Norge Målinger.	Årlig Hvert 5. år
Hovedmål 2	Reduksjon i støy fra veitrafikken	Støykart SVV.	Hvert 4. år
Hovedmål 2	Nullvekst i persontransport med bil	Telling av personbiler på utvalgte steder i sentrum.	Årlig
Hovedmål 2 og delmål c	Flere bussreisende	Antall busspassasjerer fra billettsystemer/VKT. RVU	Årlig Hvert 4. år
Hovedmål 2	Flere togreisende	Antall togpassasjerer/data fra transportør.	
Hovedmål 2 og delmål d	Flere syklende	Tellinger på utvalgte steder i sentrum. RVU	Årlig Hvert 4. år



Hovedmål 2 og delmål d	Flere gående	Tellinger på utvalgte steder i sentrum. RVU	Årlig Hvert 4. år
Delmål a	Bedre tilrettelegging for næringslivet	Spørreundersøkelse/holdningsundersøkelse (SNF, SBV, NLF) Omsetningstall (Sfj. sentrum)	Hvert 2. år
Delmål c	Bedre tilgjengelighet til kollektivknutepunkter for alle trafikantgrupper.	Antall holdeplasser som tilfredsstiller kravene til universell utforming.	Årlig
Delmål d	Økt tilfredshet med tilretteleggingen for gående og syklende.	Holdningsundersøkelse, Sykkelundersøkelsen	Hvert 2. år

Vurderinger knyttet til måloppnåelse

I henhold til tilgjengelig kunnskapsgrunnlag er det forventet 14 % vekst i personbiltransporten i Sandefjord frem mot 2030. På sentrale veier vil det kunne bli økte utfordringer med trafikkavvikling i rushtid, noe som vil påvirke næringstrafikken og kollektivtrafikken negativt og medføre økt belastning på sekundærveier.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken peker utredningene i mobilitetsplanen og annen forskning på at det vil kreves store investeringer og kraftige tiltak.

Forskningen sier at for å lykkes med å begrense biltrafikken, holder det ikke å bygge ut kollektivtransport og tilrettelegge for gåing og sykling. Det må i tillegg gjøres dyrere eller mer tungvint å kjøre bil. De midlene som foreløpig er tilgjengelig i Bypakke Sandefjord er et godt utgangspunkt for å tilrettelegge bedre for alternative transportformer og gjøre det mer attraktivt å bytte ut bilen på enkelte reiser. For å dreie konkurranseforholdet ytterligere må det imidlertid ses videre på mulige bilrestriktive tiltak, eksempelvis parkeringspolitikken.

Sandefjord er kjent som en næringsvennlig kommune. Bypakke Sandefjord skal støtte opp om kommunens næringsliv, både når det gjelder fremkommelighet og vekst.

Forskning peker på positive ringvirkninger for byutvikling og sentrumshandelen ved å tilrettelegge for kollektivtrafikk, gående og syklende. I en fremtidig situasjon med økte avviklingsproblemer i veinettet bør det imidlertid ses på hvordan næringslivet kan prioriteres, sammen med kollektivtrafikken.