

# VESTFOLDBANEN

## KONKRETISERING AV MOBILITETS- OG PARKERINGSSTRATEGIEN

For å nå målene om nullvekst i antall biler i byområdene er det viktig å tilrettelegge for endrede reisevaner med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Bane NOR tilrettelegger for attraktive knutepunkt ved stasjonene, slik at tog kan bli et konkurransedyktig og attraktivt reisemiddel. For å få til det må hele reisekjeden ivaretas, også reisene til og fra stasjonen. For områder langt unna akseptabel gang- og sykkelavstand og dårlig flatedekning med kollektivtransport er bil det eneste alternativet for mange for å komme seg til stasjonen. Derfor skal Bane NOR tilrettelegge for en tilfredsstillende parkeringskapasitet for de som har behov for å kjøre til stasjonen. Samtidig er tilbudet innen mobilitet i kraftig endring, og Bane NOR ønsker å tilrettelegge for at ny mobilitet kan gjøres som en del av reisekjeden.

Et av punktene i Bane NORs parkeringsstrategi er strekningsvise konkretiseringer, der analyser og kartlegging av de forskjellige stasjonene skal gi konkrete anbefalinger for parkeringskapasitet og utforming. Dette dokumentet er etterfølgeren til forrige konkretisering som ble gjennomført i 2016 (Jernbaneverket 2016). I tillegg til parkering av bil og sykkel, vil konkretiseringene undersøke mulighetene for tilrettelegging av nye mobilitetsløsninger ved stasjonene som beskrevet i Bane NORs mobilitetsstrategi.

I dette dokumentet blir analyser og anbefalinger for Vestfoldbanen (Sande - Skien) redegjort for. Dokumentet er bygget opp på følgende måte: først presenteres generelle trekk ved Vestfoldbanen og føringer for arbeidet med parkering og mobilitet i regionen. I del 2 blir befolkningsstrukturer, fremkommelighet, parkeringsbelegg, potensialet for nye mobilitetsløsninger og reisekostnader analysert, og basert på funnene av disse analysene vil det i kapittel 3 komme konkrete anbefalinger for hver stasjon. Det blir også belyst muligheter for nye mobilitetsløsninger der Bane NOR skal være en fremoverlent aktør dersom det ønskes tilrettelagt av andre tilbydere på stasjonene. I henhold til føringer fra gjeldende Nasjonal transportplan 2018 - 2027 skal flere stasjoner på strekningen flyttes og oppgraderes. Tiltak som berøres av dette bør gjennomgås og revideres etter at NTP 2022 - 2034 er vedtatt i juni 2021.

I tillegg til dette dokumentet er det opprettet en interaktiv side med alle anbefalingene, samt et interaktivt analysekart som med data som er relevant for parkering og mobilitet. Løsningene er tilgjengelige via QR-koden.

Rapporten er utarbeidet av Trine-Marie Fjeldstad og Vetle Hallås i Bane NOR Eiendom

**ANBEFALINGER**

**ANALYSEKART**



Trykk på eller scan QR-koden med mobil for tilgang til kartene

# 1

## INNLEDNING

Om Vestfoldbanen og viktige føringer som legger rammer for arbeidet med konkretiseringen.

# 2

## STREKNINGVIS ANALYSE

Analysen av befolknings- og arbeidsplassstruktur, fremkommelighet, ny mobilitet, belegg og reisekostnader.

# 3

## STASJONSVIS GJENNOMGANG

Beskrivelser av hver stasjon, resultater av analysene og konkrete anbefalinger for parkering og mobilitet.

# 4

## KONKLUSJON

Oppsummering av analysene og gjennomgang av viktige oppsummeringspunkter.

---

**Innledning:** Presentasjon av Vestfoldbanen (s. 5) Føringer (s. 6) **Strekningvis analyse:** Befolkningsanalyse (s. 8) Fremkommelighetsanalyse (s. 11) Ny mobilitet (s. 14) Kapasitet og belegg (s. 18) Reisetid og kostnader (s. 20) **Stasjonsvis gjennomgang:** Sande (s. 24) Holmestrand (s. 25) Skoppum (s. 26) Tønsberg (s. 28) Stokke (s. 30) Torp (s. 31) Sandefjord (s. 32) Larvik (s. 34) Porsgrunn (s. 36) Skien (s. 38) **Konklusjon:** Oppsummering og avslutning (s. 40)

# 1 INNLEDNING



Inngang til sykkelhotellet på Larvik stasjon (Foto: Vetle Riis Hallås)

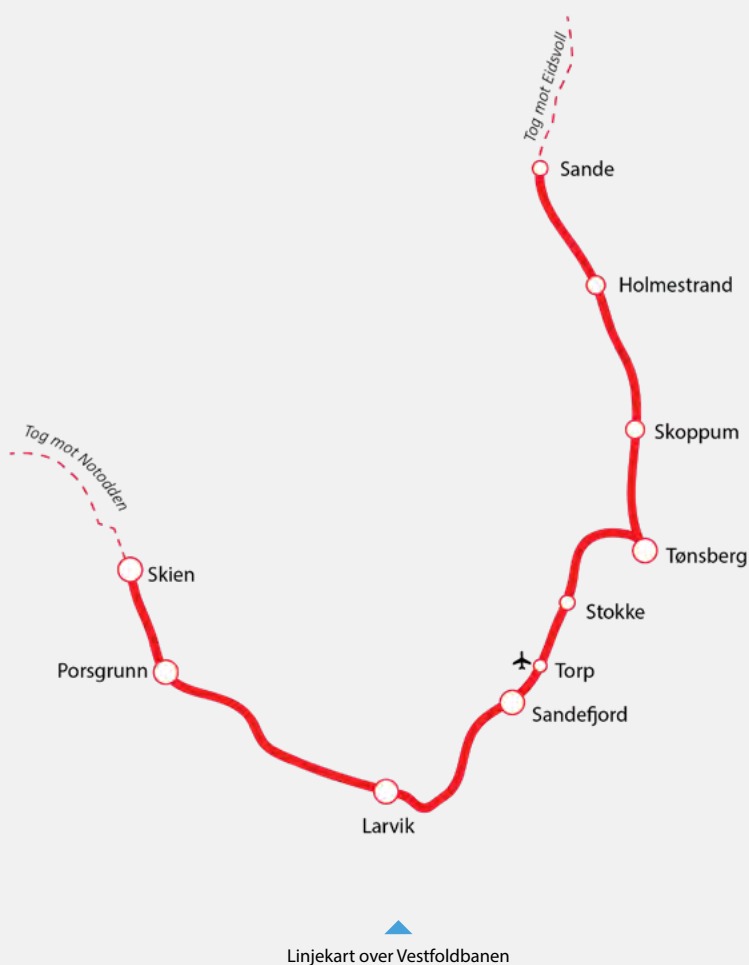
# OM VESTFOLDBANEN

Vestfoldbanen er en 138 kilometer lang banestrekning som går fra Drammen til Porsgrunn. Banen ble åpnet som en smalsporet bane fram til Skien i 1882, og hele strekningen til Skien regnes som Vestfoldbanen, selv om den siste strekningen formelt går på Bratsbergbanen. Togtilbudet på Vestfoldbanen betjener de største byene i Vestfold og Telemark, i tillegg til Sandefjord lufthavn Torp. Denne utredningen behandler stasjonene fra Sande til Skien. Under blir det kort redegjort for historien til Vestfoldbanen og kjennetegn ved banestrekningen, samt videre utvikling.

Vestfoldbanen grener av i Drammen ved Drammen godsterminal, og går gjennom Kobbervikdalen opp til Sande. Ved utbyggingen av Vestfoldbanen på slutten av 1800-tallet var det debatt om banestrekningen skulle gå ved kysten eller lengere inn i landet. Da strekningen Drammen - Larvik sto ferdig i 1882 gikk den daværende traseen forbi Holmestrand langs kysten, og lengere inn i landet mot Tønsberg og Larvik som et kompromiss under navnet Jarlsbergbanen. Linjen videre mot Skien ble tatt i bruk året etter. Vestfoldbanen ble bygd om til normalspor i 1949 og fikk elektrisk drift i 1957.

Vestfoldbanen er en del av InterCity-triangelet og har nesten utelukkende InterCity-tog i fast timesfrekvens, og halvtimesfrekvens i rushtiden. Det er per august 2020 Vy som opererer tog på strekningen, og det er R11 mellom Eidsvoll og Skien som betjener stasjonene på Vestfoldbanen. Fra Oslo S til Skien er det en reisetid på 2 timer og 13 minutter. Reisetiden fra Oslo til Tønsberg er 1 time og 13 minutter. Det kjøres for tiden ikke godstog i ordinær rute på Vestfoldbanen. Stasjonene i Porsgrunn og Skien betjener i tillegg togene på Bratsbergbanen.

Vestfoldbanen bygges om til en moderne bane med dobbeltspor i InterCity-standard. Flere nye parseller har de siste årene åpnet, først med strekningen Kobbervik - Holm i 2001, Barkåker - Tønsberg i 2011, så i 2016 med forlengelse fra Holm til Nykirke og oppgraderingen av Holmestrand stasjon. I september 2018 ble strekningen Farriseide (Larvik) - Porsgrunn åpnet. I 2019 ble byggestart på to parseller igangsatt, med Nykirke - Barkåker og Drammen - Kobbervikdalen som til sammen skal sikre dobbeltspor helt til Tønsberg. Dermed kan man også øke frekvensen på togene, og det er i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 uttrykt et mål at det i løpet av 2024 skal kjøres kvartersfrekvens til Tønsberg der direktetogene skal ha en times kjøretid til Oslo S.



# FØRINGER

Føringene med konkretiseringen av parkerings- og mobilitetsstrategien på Vestfoldbanen ligger tre føringer til grunn, nemlig InterCity for vestfoldbanen, Grenlandspakken og Bymiljøpakke Tønsberg-regionen. Nullvekstmålet som beskrevet i nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet 2016) og Bane NORs parkeringsstrategi er overordnede føringer, og blir beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet. Flere mindre tiltak som gjennomføres på Vestfoldbanen hva gjelder utvidelse av parkering og byutvikling vil presenteres på de aktuelle stasjonene i stasjonsvis gjennomgang.

## ■ INTERCITY VESTFOLD

InterCity-prosjektet planlegger dobbeltspor og hastigheter opp mot 250 km/t mellom Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss. Gjennom føringer i NTP 2018 - 2027 er et godt togtilbud for halvannen millioner mennesker på Østlandet, samt nullvekst i biltrafikk i byene, knutepunktutvikling og få mer gods fra vei til sjø og bane viktige mål. For Vestfoldbanen mellom Drammen og Skien har det vært mye aktivitet de siste årene. To nye parseller ble tatt i bruk i 2016 og 2018, henholdsvis Holm-Nykirke med nye Holmestrand stasjon og Farrisidet-Porsgrunn. I 2019 startet utbyggingen av to nye dobbeltsporparseller, nemlig Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke Barkåker. Begge prosjektene skal etter planen åpne for trafikk i 2024/2025. Da vil det

være dobbeltspor helt til Tønsberg, og det vil være mulig å kjøre fire tog i timen hver vei mellom Tønsberg og Oslo.

I henhold til gjeldene NTP 2018-2027 skal det planlegges for at sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik skal stå ferdig innen 2032. Dette innebærer ny stasjonslokalisering i Stokke, Torp lufthavn, Sandefjord og Larvik. Ny stasjonslokalisering og nærmere beskrivelse av parkerings- og mobilitetsstilbud blir beskrevet under stasjonsvis gjennomgang. Pr. oktober 2020 foreligger det vedtak på kommunedelplaner for strekningene Stokke-Sandefjord og Sandefjord-Larvik

## ■ GRENLANDSPAKKEN

Grenland er det eneste byområdet i Vestfold og Telemark som er i posisjon for å forhandle om en byvekstavtale, og eneste byregion som har inngått belønningsavtale med staten. Bypakke Grenland er et samarbeid mellom Porsgrunn, Skien, Bamble og Siljan kommuner, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Samarbeidet er formalisert gjennom bystrategi Grenland. Det skal til sammen investeres 2,6 milliarder kroner i ulike vegprosjekter, drift

og utvikling av kollektivtiltak, tilrettelegging for gående og syklende, samt byutvikling. Overordnede mål med bypakken er nullvekst i persontransport i byområdet, gjøre Grenlandsregionen et attraktivt sted å bo, og være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft. Bypakken finansieres delvis av offentlige midler og delvis gjennom bompenger (Grenlandspakken 2020 a).

## ■ BYPAKKE TØNSBERG-REGIONEN

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Tønsberg kommune og Færder kommune med mål om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem. Samarbeidet er organisert i forskjellige del-prosjekter som planlegges for målene som nevnt over. Tiltakene skal finansieres med fylkeskommunale midler og bompenger. I tillegg til en fastlandsforbindelse mellom

Nøtterøy og Tjøme er tiltak som fremmer en miljøvennlig og arealeffektiv transportform viktig fokusområder for arbeidet, og det satses på buss, sykkel og gående (Bypakke Tønsberg-regionen 2020 a). Dette vil på sikt få følger for hvordan forholdene for myke trafikanter i Tønsberg blir, og hvilke mobilitetsløsninger det bør satses på rundt stasjonen.

# 2 STREKNINGSVIS ANALYSE



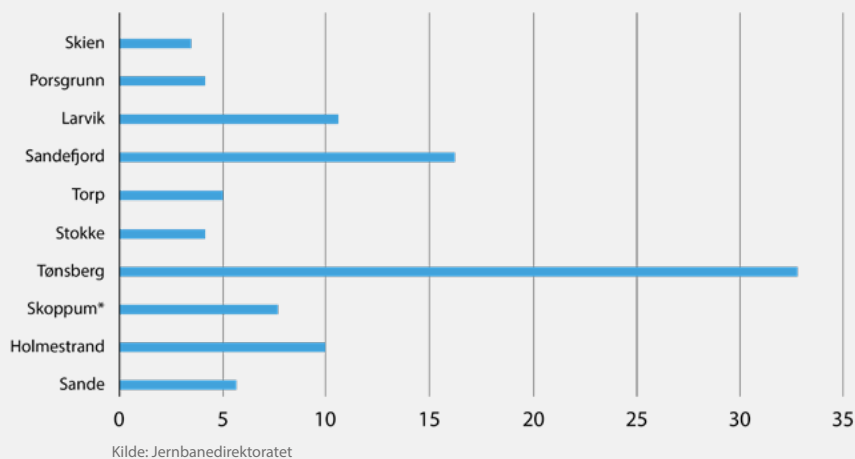
# BEFOLKNINGSANALYSE

Vestfoldbanen beskrives som ryggraden i kollektivsystemet i fylket. Banestrekningen betjener alle Vestfoldbyene og Grenlandsområdet, og har et godt kundegrunnlag med sentralt plasserte stasjoner og god kapasitet. Bosettingsmønstre, arbeidsplasslokalisering og pendling utgjør markedsgrunnlaget for mobilitet, og dette påvirker hvilke mobilitets tiltak som kan være aktuelle på strekningen. I denne analysen blir disse faktorene kartlagt, og funnene blir videreført i kapittelet for nye mobilitetsløsninger.

## ■ BEFOLKNINGSSTRUKTUR

En analyse av befolkningsstruktur er basert på rutenettstatistikk (SSB 2020) som viser antall personer per rute på 1000m<sup>2</sup>. Oversiktskartet kan sees på neste side. Situasjonen langs Vestfoldbanen er variert, men hovedbildet er at jernbanen betjener mellomstore byer som sikrer et godt kundegrunnlag med sentrumsnære stasjonslokaliseringer. Rundt Sande stasjon er bosettingsmønstret spredt, med jordbruk som skaper øyer av boligkonsentrasjoner. Bebyggelsen er spredt, og strekker seg sørover mot østsiden mot Svelvik. Selv om stasjonen på Sande har tett bebyggelse rundt, er bebyggelsen mot Svelvik tettere. Det er ca. 4.5 kilometer mellom disse tettstedene. I Holmestrand er bebyggelsen rundt stasjonen tett, og på toppen av fjellet strekker bebyggelsen mot vest. Horten blir som nevnt ikke direkte betjent av jernbane, men via tettstedet Skoppum som har stasjon. Bebyggelsen rundt er tett i ulike øyer, men stasjonen er planlagt flyttet i forbindelse med utbygging

av dobbeltspor mellom Nykirke - Barkåker. Tønsberg har tett bebyggelse i sentrum og mot øst, og kontinuerlig spredt bebyggelse sørover mot Nøtterøy og Tjøme. Mot vest er landskapet mer preget av jordbruk med noen satellitter, blant annet Sem og Stokke. Stasjonen i Stokke ligger midt i sentrum, og det er noe bebyggelse rundt, men tettstedet er forholdsvis tett. Torp stasjon på Råstad betjener ingen byområder, men ligger nær Sandefjord lufthavn Torp. Sandefjord stasjon ligger i Sandefjord som er forholdsvis tett, men med stor spredning av boliger, særlig sørover mot Framnes og Hem. Larvik har også sentral stasjonsplassering med tett bebyggelse rundt Byskogen i øst og semi-kontinuerlig bebyggelse mot Stavern. Porsgrunn-Skien har vokst sammen til en kontinuerlig by med varierende tetthet fra Langesund i sør til Skien i nord. Porsgrunn ligger i sentrum, mens Skien stasjon ligger nord for sentrum, omkranset av landbruksareal, industri- og boligområder.



Tønsberg stasjon står for **33 %** av alle passasjerer på Vestfoldbanen

Prosentvis fordeling av passasjerer langs Vestfoldbanen angir hvor det reiser flest personer fra\*

\* Reisetall fra 2018. For Porsgrunn og Skien er det lagt til grunn reisetall fra 2019 for å reflektere effektene fra dobbeltsporutbyggingen Farriseide - Porsgrunn



Horten er byen i Vestfold med høyest befolkningstetthet på **2368** personer per km<sup>2</sup>, mens tettstedet Skoppum som betjener dette byområdet har lavest befolkningstetthet langs strekningen på **1496** personer per km<sup>2</sup>.

Sande

Selvik

Sundbyfoss

Holmestrand

Horten

Skoppum

Åsgårdstrand

Revetal

Andebu

Borgeskogen

Tønsberg

Stokke

Nøtterøy

Kodal

Sandefjord lufthavn

Torp

Sandefjord

Tjøme

Herøya

Framnes

Skien

Porsgrunn

Stathelle

Larvik

Langesund

Stavern

Kartet viser befolkningsstruktur (grønne ruter på 1000m) og arbeidsplasskonsentrasjoner (rosa ruter på 250m).

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Bane NOR og Statistisk sentralbyrå

## ARBEIDSPLASSTRUKTUR

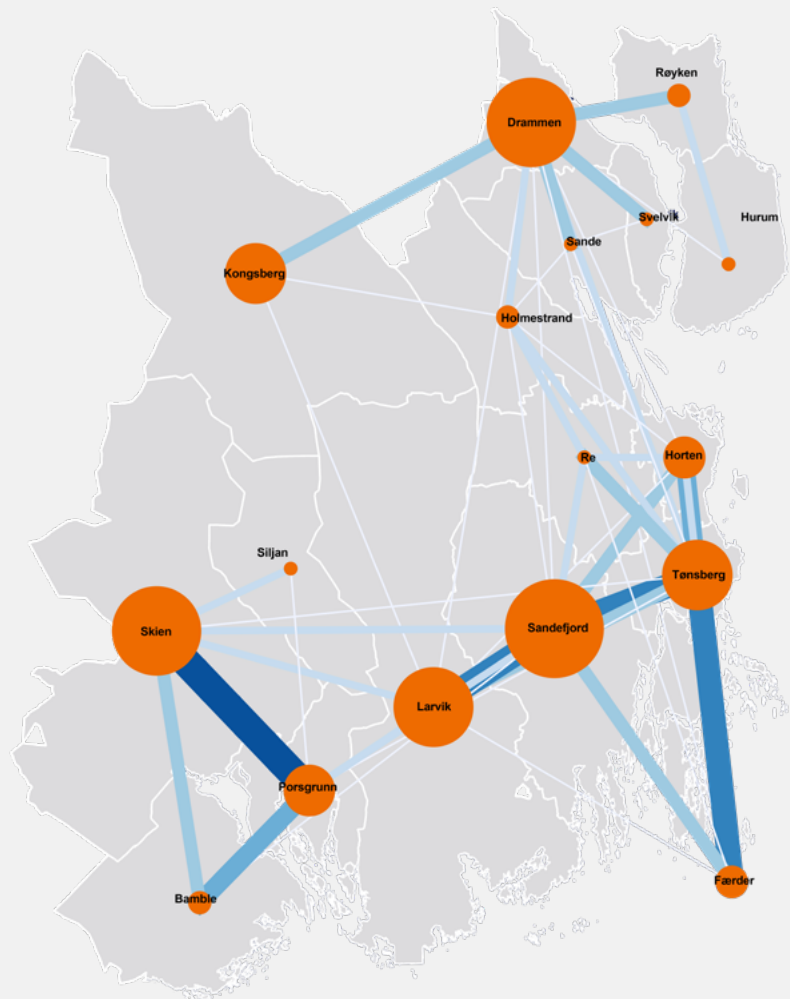
På samme måte som analyse av befolkning er det gjennomført analyser av virksomhetsstatistikken til SSB på rutenettet. Rutenettet oppgir antall ansatte per rute for å kartlegge arbeidsplassintensive områder. Det generelle bildet er at arbeidsplass tettheten er i bysentrum fordi det er her den mest arbeidsplassintensive virksomheten befinner seg, men det er aktivitet langs flere av de samme aksene som boligstrukturen er. I Sande og Holmestrand er det forholdsvis mange registrerte ansatte rett ved stasjonen, og Horten har høy arbeidsplass tetthet i sentrum og ved Campus Vestfold. Dette er sammen med Torp flyplass og Larvik havn utpekt som strategiske utviklingsområder for fremtidig næringsutvikling (Vestfold fylkeskommune 2019, s. 47). Vest for Skoppum utgjør Revetal et tettsted med høy

arbeidsplass tetthet med mye handel. Tønsberg har høy tetthet av registrerte ansatte i sentrum og enkelte konsentrasjoner rundt. Vest for Stokke ligger Borgeskogen industriområde, og vest for Torp stasjon på Råstad ligger Sandefjord lufthavn og Torp tettsted med mange arbeidsplasser. Sandefjord og Larvik kjennetegnes ved at arbeidsplass tettheten er i sentrum, og i Porsgrunn-Skien er det mange arbeidsplasser mellom de to stasjonene, men med konsentrasjoner i sentrum og på Herøya industripark utenfor Porsgrunn. Universitetet i Sørøst-Norge har også Campus i Porsgrunn. Sammenslåing av Vestfold og Telemark til ett fylke fører til flytting av store kontorarbeidsplasser og mer arbeidspending og reiser mellom byområdet Grenland og Vestfoldbyene.

## PENDLERSTRØMMER

Analyse av pendling blir gjennomført for å gi en indikasjon på hvordan daglige arbeidsreiser foregår basert på registerbasert sysselsettingsstatistikk fra SSB. Definisjonen av pendler i denne sammenheng er en sysselsatt som har arbeidssted i en annen kommune enn bostedskommunen. 42 % av de sysselsatte i fylket pendler til en annen kommune. 29 % av de sysselsatte pendler innad i Vestfold og Telemark, mens 13 % pendler ut av fylket, hovedsakelig til Oslo og Viken. Det er fra Horten og Tønsberg pendlingen til Oslo er størst, noe som skyldes relativ nærhet, samt godt utbygget infrastruktur. Pendlingen innad i fylket er variert og sammensatt, men det er tydelig at nettoppendlingen konsentrerer seg rundt bykommunene. For eksempel er utpendling i kommunene Re og Ferder betydelig større enn Tønsberg som heller slår ut på andre siden av skalaen med en høy innpendling. Den største pendlerandelen er til Sandefjord kommune, der mange kommer fra Tønsberg og Larvik kommuner, men den største utvekslingen mellom kommunene totalt er mellom Skien og Porsgrunn. Skien og Porsgrunn har relativt lik andel innpendlere, der flestparten er fra enten Porsgrunn eller Skien, og det er få innpendlere fra Vestfoldbyene til Grenlandsområdet. Pendlerstrømmene går i stor grad mellom byene langs Vestfoldbanen, og ikke i like stor grad mellom Grenland og Kongsberg, eller Vestfoldbyene og Drammen.

Kartet viser pendlerstrømmer langs Vestfoldbanen basert på registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB 03321). Størrelsen på de oransje prikkene indikerer arbeidsreiser internt i kommunene\*, mens tykkelsen på linjene mellom kommune indikerer antall pendlere\*\*, altså personer som er sysselsatt i en annen kommune enn bostedskommunen.



\* Analysene er gjennomført for kommunene slik de var før kommunesammenslåingen i 2020 fordi statistikken er basert på 2019-tall.

\*\* Kartet viser kun arbeidsreiser høyere enn 100 per dag

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengelig gjort av Statistisk sentralbyrå

# FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Hver stasjon blir analysert hver for seg med et utvalg kriterier. Disse er basert på ulike kilder som beskriver hva som gjør det attraktivt å velge transportformen. Dermed blir vurderingskriteriene forankret i eksisterende kunnskap. Kriteriene blir så brukt for å vurdere stasjonene hver for seg. Enkelte av kriteriene krever en konkret vurdering, mens andre er kvantitative og kan vurderes likt. For hvert av kriteriene får stasjonen et poeng fra en poengskala der 1 er det beste og 6 er det dårligste. Alle kriteriene blir summert opp, og gjennomsnittet av dette utgjør den samlede karakteren for hvert av transportformene til stasjonen. Hensikten med en slik analyse er å få et omtrentlig og objektivt bilde av hvordan forholdene for syklende, gående, reisende med kollektivtrafikk og bilister på hver stasjon.

## ■ GANGE

Analysen opererer med fire kriterier for gående. Disse er basert på kilder som undersøker hva som gjør det attraktivt å gå, og hvordan man kan rekruttere flere gående. En viktig kilde er den nasjonale gåstrategien. I tillegg til de fem kriteriene blir lokalt klima beskrevet, men dette blir ikke inkludert i den samlede poeng-scoren. Kriteriene er som følger:

**Avstand for gående:** Et område på 15 minutters gangavstand rundt stasjonen blir kartlagt. En vurdering av befolkningsantall innenfor gangavstand og tetthet rundt stasjonen blir vurdert.

**Gangtilgjengelighet:** Hvordan nettverket av veier og stier sydd sammen for å lage et godt veinett for de gående blir undersøkt. En tilgjengelighetsscore fra 0 til 1 blir brukt for å kvantifisere dette.

**Trafikksikkerhet:** Krysningsskudd og infrastruktur som sikrer de gåendes trafikksikkerhet blir vurdert, samt en vurdering av tidligere trafikkulykker der gående har vært involvert.

**Opplevd reisevei:** Kvalitet på omgivelsene, aktive fasader og publikumsrettet virksomhet vurderes konkret for hvert tilfelle. Skilting av stasjonen og stasjonens synlighet i landskapet vurderes. I tillegg blir sosial trygghet vurdert, der det legges vekt på belysning og oversiktlige områder.

## ■ SYKKEL

For analyse av forholdene for syklende til stasjonen blir fem kriterier lagt til grunn. Også her blir lokalt klima beskrevet i analysen, men ikke vurdert i poeng. Dette fordi klima viser seg å ha mindre påvirkning på valg av sykkel enn først antatt. Det finnes mye god litteratur på hva som gjør det attraktivt å velge sykkel, og disse blir brukt for følgende kriterier:

**Avstand:** En terskelverdi på 3 kilometer brukes for sykkel. Det kan antas at flere sykler lengere, men det er ved denne avstanden at kollektivtransport eller bil får et konkurransefortrinn.

**Topografi:** En tekstlig vurdering av topografien i området blir beskrevet ved hjelp av høydedata. Høydeforhold blir vurdert fra viktige målpunkt (f.eks. boligområder eller arbeidsplasser).

**Trafikk og ulykker:** Trafikkmengde (ÅDT), fartsgrense og tidligere ulykker med syklistene blir vurdert. I tillegg blir krysningsskudd og tiltak som separerer syklistene og biler tatt med i betraktning.

**Kvaliteten på sykkelveiene:** Sykkelveier og annen infrastruktur blir kartlagt. Kvaliteten blir også vurdert, herunder sammenheng, oppmerking og sikkerhet. På steder det ikke kan regnes med at det er sykkelfelt vil fortau kunne erstatte disse.

**Sykkelparkering:** Antall plasser vurderes. I tillegg blir kvaliteten på sykkelparkeringen vurdert, samt dens avstand til plattform, utforming og hvorvidt det er låst sykkelhotell.

## ■ KOLLEKTIVTRAFIKK

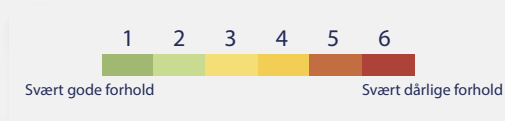
Kriteriene for reisende med kollektivtransport tar utgangspunkt i rapporter som undersøker hva som gjør det attraktivt å velge kollektivtransport. Totalt fire kriterier blir lagt til grunn for å vurdere hvordan forholdene er for å reise med kollektivtransport til stasjonen. Pris blir beskrevet, men ikke vurdert i den samlede analysen. Vurdering av togtilbudet fra stasjonen blir ikke vurdert. Kriteriene er som følger:

**Frekvens og rutetid:** Frekvensen på transportmidlene som betjener stasjonen om områdene rundt blir beskrevet, og vurdert konkret for hvert enkelt sted. I tillegg blir skaleringen av rutetidene vurdert for å se hvor intuitivt rutetidene er.

**Flatedekning:** Det legges til grunn en 10-minutters gangavstand til holdeplassene i boligområdene for å vurdere hvor stor flatedekning kollektivtransporten til stasjonen betjener.

**Byttestpunktet:** Byttestpunktet vurderes på enkeltheten, hvor langt det er mellom transportmidlene, korrespondanse og hvor godt rutene er samordnet.

**Reisetid:** Vurdering av ombordtiden. Dette påvirkes av kollektivtransportmidelets linjeføring. I tillegg blir reisetiden fra enkelte målpunkter sammenliknet med bil for å kvantifisere dette.



## ■ PRIVATBIL

Situasjonen for bilister som reiser til stasjonen blir vurdert med fem kriterier som er forankret i kunnskap om hva som gjør det attraktivt å velge bil til stasjonen. Følgende kriterier benyttes:

**Trafikksituasjon:** Konkret vurdering av kødannelse i rush rundt stasjonen, hvor tilgjengelig stasjonene er fra hovedveiene og hvilken hastighet som er til stasjonen.

**Parkering:** Parkeringskapasitet kartlegges og belegget (andelen av parkeringsplassene som er opptatt) vurderes etter en fastsatt skala.

**Pris:** Hvor dyrt det er å velge bil blir undersøkt, herunder bompasseringer og pris for parkering. Drivstoffkostnader vurderes ikke.

**Avstand til plattform:** Gangavstanden fra parkeringsplassen til plattform vurderes konkret på hvert tilfelle.

**Tid:** Vurdering av hvor konkurransedyktig bilen er på tid sammenliknet med andre transportmidler.

**OPPSUMMERING AV  
ANALYSEN PÅ NESTE SIDE**



## ■ OPPSUMMERING FRA ANALYSENE

Resultatet fra fremkommelighetsanalysen er presentert under. Utfallet bærer preg av de ulike situasjonenes karakteristikk som er analysert hva gjelder forhold for gående, syklende, reisende med kollektivtrafikk og bilister, og særlig stasjonsplassering gir stort utslag. Hvorvidt stasjonen ligger i by eller i mindre tettsted får følger for hvordan stasjonene scorer i analysen.

For gående er det byene med sentral stasjonsplassering som scorer høyt, og dette skyldes nærhet til viktige målpunkter, god infrastruktur og attraktive omgivelser. De fleste Vestfoldbyene blir betjent av Vestfoldbanen og scorer dermed høyt på forhold for gående. Skoppum og Torp er representert nederst på listen, og kjennetegnes ved at de ligger langt utenfor bysentrum og er ikke tilrettelagt for gående. Det samme overordnede bildet gjelder for sykkel, der byene med sentral stasjonsplassering scorer høyt. Sandefjord scorer høyt på sykkel fordi topografien er fordelaktig og det satses på sykkel. I tillegg er sykkelparkeringen godt plassert flere steder på stasjonen, inkludert sykkelhotell. Unntakene er Larvik

og Grenlandsbyene med vanskelig topografi og lite infrastruktur rundt stasjonen.

Hva gjelder kollektivtransport er det Porsgrunn og Skien som skiller seg ut med et tydelig og enkelt bussystem med god frekvens og kjøretid, samt for Porsgrunns vedkommende, et godt og tydelig byttepunkt. Også Tønsberg scorer høyt på kollektivtransport til tross for at bussterminalen ligger et par minutters gange unna stasjonen. Kollektivtilbudet for nye Horten stasjon er ikke vurdert på grunn av mange forutsetninger som ikke enda er på plass. Larvik faller også litt ned fordi bussterminalen er lokalisert et lite stykke unna stasjonen, i sentrum av byen. Forbi Larvik stasjon stopper bussene på kantstopp, med moderat frekvens. For bil scorer de fleste stasjoner middels bra, mest på grunn av prising av parkering og kronglete vei til stasjonen enkelte steder. Skoppum og Stokke er unntak her, og scorer forholdsvis høyt på bil. Skoppum er plassert på Viulsrød som ligger tett på viktige veiforbindelser, og Stokke har stor parkeringsplass med gratis kommunal parkering ved siden av.

SANDE - STOKKE					TORP - SKIEN				
<b>SANDE</b>					<b>TORP</b>				
	3	2	3	3		6	4	4	3
<b>HOLMESTRAND</b>					<b>SANDEFJORD</b>				
	2	2	3	4		2	2	3	4
<b>SKOPPUM*</b>					<b>LARVIK</b>				
	5	4	-	2		2	3	4	3
<b>TØNSBERG</b>					<b>PORSGRUNN</b>				
	2	2	2	4		2	3	1	4
<b>STOKKE</b>					<b>SKIEN</b>				
	3	3	3	2		3	3	2	3

\*Skoppum er basert på ny stasjonsplassering. Derfor er ikke forhold for kollektivtransport vurdert, fordi det er basert på vurderinger som ikke er tilgjengelig enda

Strekningsvis resultat av fremkommelighetsanalysen

# NYE MOBILITETSLØSNINGER

Mobilitetsstrategien legger føringer på hvordan Bane NOR skal jobbe med nye mobilitetsløsninger til og fra stasjonene. I denne konkretiseringen blir potensialet for nye mobilitetsløsninger drøftet med bakgrunn i funn fra de foregående analysene. I dette kapitlet blir ulike aktører som jobber med mobilitetsløsninger presentert, hvilke løsninger det er snakk om og hvilket potensial det har på strekningsvis nivå. Funnene fra denne analysen blir brukt i de stasjonsvise anbefalingene.

## FAKTORER SOM BLIR VURDERT

Kartleggingen av potensialet for nye mobilitetsløsninger på stasjonene langs Vestfoldbanen legger følgende elementer til grunn:

**Markedsvurdering** basert på arbeids- og bosettingsmønster, samt pendlerstrømmer og arbeidsplasslokalisering, gjennomført i analyse 1: befolkningsanalyse.

**Fremkommelighet** for gange, sykkel, kollektiv og bil basert på analyse 2: fremkommelighet.

**Eiendomsutviklingsprosjekter** rundt stasjonsområdet blir beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

**Reiselengder** på ulike transportmidler, oppsummert i figuren under.

**Miljøpåvirkning** og hvor mye utslipp den nye mobilitetsløsningen har. Se forklaring under.

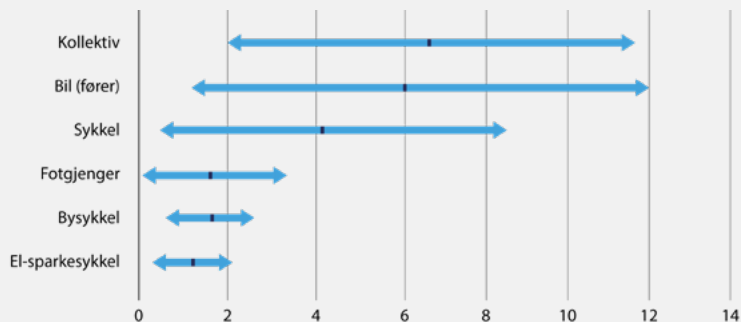
**Antall reisende fra stasjonen**, beskrevet i stasjonsvis gjennomgang.

I tillegg vil en oppsummering av aktørene som er premissgivende for mobilitet i fylket bli kartlagt.



Reiselengder (gjennomsnittlig kilometer) med ulike transportmidler (TØI 2019 a)

Aktørkart der premissgivere for mobilitet i fylket blir redegjort for



Mobilitetsløsning	Utslipp*
Buss (diesel)**	27
Mellomstor bil (diesel)	55
Stor elbil	25
Elsykkel	3
El-sparkeykkel***	35
Gange	0
Vanlig sykkel	0

\* Gram CO<sub>2</sub>/per passasjerkilometer

\*\* Lagt til grunn 60 % belegg

\*\*\* Basert på levetid på en el-sparkeykkel i 2019 tall (EY 2020)

Utslipp av utvalgte fremkomstmidler (Fremtiden i våre hender 2020)

## ■ OVERSIKT OVER ULIKE MOBILITETSTILTAK

Det tilbys i dag ingen nye mobilitetsløsninger langs Vestfoldbanen utover tradisjonell sykkel- og bilparkering. I regionen for øvrig er den kollektivstyrte bestillingstjenesten HentMeg i Bø i Telemark. Her tilbys også delte elbiler og elsykkelutleie. Det foreligger bysykkelprosjekter både i Grenlandsregionen og Sandefjord, uten at noen konkrete løsninger enda har blitt lansert. Bane NOR har derfor tatt utgangspunkt i løsningene som foreligger langs Jærbanen for å vurdere hvilke muligheter som kan tilbys på våre stasjoner langs Vestfoldbanen. Det er viktig å presisere at Bane NOR selv ikke vil initiere løsninger for mobilitet på stasjonene, men at det pekes på en fremtidig mulighet. Det er kommune/fylkeskommune/kollektivselskap vil som vil måtte være pådriver for ulike mobilitetsløsninger ved stasjonene. Bane NOR vil imidlertid være åpne for dialog med tanke på å fasilitere slike løsninger ved stasjonen.

**Delt bysykkel** er en enkel måte å komme seg rundt på i byen på. De kan plasseres på strategiske steder i tettstedet/knutepunktet. Den brukes mest til korte turer og som et supplement til kollektivtransport, og er tilgjengelige for kunder med avtale/abonnement. Syklene kan ofte være elektriske med lading på dokkingstasjonene.

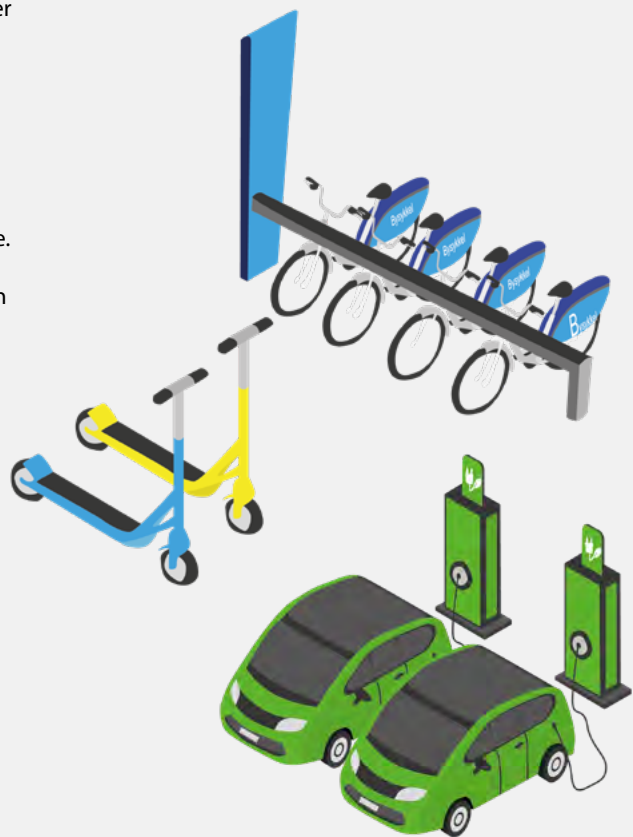
**Delt elektrisk sparkesykkel**, gjerne forkortet elsparkesykkel, er en sparkesykkel med en elektronisk motor. I utgangspunktet baserer den seg på fri flyt prinsippet, som vil si at du kan sette den fra deg hvor som helst, men lokale reguleringer kan sette krav til f.eks. låsbare anlegg.

**Mobilitetspunkt** er et sted for tilgang til felles transporttjenester der du enkelt får tilgang til overordnet transportnett, med enkle overganger mellom transportmidler. Et mobilitetspunkt inngår i tilrettelegging for sømløs reise og kortreist hverdagsliv. Et mobilitetspunkt kan også være et servicepunkt for andre tjenester som eks. miljøstasjon, hentested for pakker etc.

**Bildelingstjeneste**, eller bil som tjeneste betyr at flere personer deler et visst antall biler som eies av et foretak, slik at behovet for egen bil minimeres og gir reduksjon i antall kjøretøy. Der hvor bil tilbys som en tjeneste kan dette fungere som en forlengelse av togreisen. Dette er gjerne mest aktuelt dersom den reisende etter togreisen skal videre til områder som har dårlig flatedekning for kollektivtransport. Ved stasjoner der det er mange bosatte og arbeidsplasser kan det være et kombinert marked for bildeling mellom bosatte, næringsliv og reisende for tog.

Den kollektivstyrte bestillingstjenesten **HentMeg** baserer seg på å skape best mulig samkjøring for passasjerer som skal ut samtidig. Tjenesten går ut på at den reisende kan bli hentet der vedkommende er og kjørt dit den skal innenfor en angitt sone, til en busspris. Den reisende kan bestille transporten på nett, app eller telefon, og bli hentet på ønsket sted til avtalt tid.

*Vurderinger av potensiale for nye mobilitetsløsninger er basert på foregående analyser av **markedspotensiale** og **fremkommelighet***



Delingstjenester spiller en viktig rolle i utformingen av nye mobilitetsløsninger

## ■ AKTUELLE MOBILITETSTILTAK PÅ STREKNINGEN

Basert på de foregående analysene og forutsetningene som ligger ny mobilitet blir det redegjort for hvilke løsninger som kan være aktuelle på hver stasjon. Anbefalingene går igjen i stasjonsvis gjennomgang. Først blir anbefalingene for byene presentert, før anbefalingene for de mindre stasjonene kommer på neste side.

Det er et marked for nye mobilitetstjenester i de større byene og tettstedene langs Vestfoldbanen spesielt med tanke på hvor lokalisering av arbeidsplasser og hvor boliger er plassert. Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien har særlig høy tetthet av både arbeidsplasser og boliger. Holmestrand er en forholdsvis ny stasjon, mens både Tønsberg, Sandefjord og Larvik stasjoner omfattes av fremtidige utviklingsplaner og flytting av stasjonen på grunn av dobbeltsporutbygging.

I **Holmestrand** ligger boligbebyggelsen tett på stasjonen og det er mange registrerte ansatte tett på stasjonen. Dette viser at det kan være marked for å foreslå nye mobilitetstjenester som både delte elsykler og elsparkesykler, samt bildelingstjenester.

**Tønsberg** er den største byen langs Vestfoldbanen med flest reisende. Her er det tett bebyggelse av boliger og mange registrerte ansatte tett på stasjonen. I tillegg har byen et stort omland med både Nøtterøy og Tjøme. Her kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som både delte elsykler, elsparkesykler og bildelingstjenester. I Tønsberg bør det på sikt også etableres et tydelig mobilitetspunkt.

Ved **Sandefjord** ligger bebyggelsen forholdsvis tett rundt stasjonen og mesteparten av arbeidsplassene er konsentrert i sentrum. Det er imidlertid spredning av boliger, særlig mot Framnes og Hem. Nye mobilitetsløsninger kan derfor omfatte tilbud som delte elsykler, delte elsparkesykler og tilrettelegging for bildelingstjenester.

Sandefjord stasjon er vedtatt flyttet og på sikt kan det vurderes å etablere et helhetlig mobilitetspunkt ved ny stasjonsplassering.

**Larvik** stasjon har en sentral stasjonsplassering med tett bebyggelse rundt Byskogen og bebyggelse mot Stavern. Nye mobilitetsløsninger kan derfor være både delte elsykler og elsparkesykler, bildelingstjenester og på sikt autonom kjøretøy som kan koble Larvik sentrum med Stavern som er et populært hytteområde. Larvik stasjon skal gjennom vedtatt kommunedelplan flyttes nærmere sentrum, noe som på sikt gjør det særlig aktuelt å planlegge for et helhetlig mobilitetspunkt.

**Porsgrunn og Skien** har vokst sammen til en by med varierende tetthet fra Langesund i sør til Skien i nord. Det er også mange arbeidsplasser mellom de to stasjonene, men med en konsentrasjon i både Porsgrunn og Skien sentrum og på Herøya industripark. Ved begge stasjonene kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som bildelingstjenester, delte elsparkesykler og bysykler. Det er allerede prosesser i Porsgrunn og Skien for det sistnevnte.

Markedsgrunnlaget på de resterende stasjonene er noe mindre da de har et større omland og mindre tetthet av både boliger og arbeidsplasser. Likevel er det aktuelt å se på muligheter for nye mobilitetsløsninger for stasjonene Sande, Horten, Stokke og Torp stasjoner.

Ved **Sande** er bosettingsmønsteret ganske spredt selv om det er noe tett bebyggelse rett ved stasjonen. Det er imidlertid en del sysselsatte ved stasjonen. Mye av bebyggelsen strekker seg mot Selvik som er omtrent 4,5 km fra Sande. Her kan det derfor være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler for å stimulere til at flere velger alternativer til bil. ▶

*Nye mobilitetsløsninger kan være et godt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Bane NOR bør kjenne til utviklingen og være proaktiv for tilrettelegging ved stasjonsområdene*





Dagens **Skoppum** stasjon betjener Horten-området. Tettstedet Revetal har høy arbeidsplassetetthet med mye handel, men det er Horten som er tyngdepunkt med mange arbeidsplasser i sentrum og sør ved Campus Vestfold. Nye Horten stasjon skal flyttes sørvest for dagens plassering og være ferdig til 2025. Stasjonens influensområde vil ikke forandres betydelig, så når stasjonen ferdigstilles kan det derfor være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler for å stimulere til bruk av sykkel i Skoppum og Åsgårdstrand tettsteder, samt bildelingstjenester. Det bør også være et mål å arbeide med tiltak for å redusere den opplevde avstanden mellom Horten stasjon og Horten.

Bebyggelsen ved **Stokke** stasjon er ganske kompakt som gjør det forholdsvis lett og gå til stasjonen. Nummerplateregistreringen viser at mange pendler mer enn 5 km fra stasjonen. Det anbefales ikke delte bysykler her siden folk kan gå og sykle lett til stasjonen, men bildelingstjenester og kollektivstyrte bestillingstjenester kan være aktuelt siden omlandet er såpass spredt.

Nye **Torp** stasjon vil ligge nærmere Sandefjord lufthavn hvor stasjonen og lufthavn knyttes nærmere sammen. Fremtidig stasjonsplassering vil derfor gi en del muligheter for nye mobilitetsløsninger. Det er ikke aktuelt å gjøre tiltak ved dagens stasjonsplassering.



Mobilitetspunkt som knytter flere delingstjenester sammen med andre tjenester kan være aktuelt ved enkelte stasjoner langs Vestfoldbanen.

# KAPASITET OG BELEGG

Det har blitt gjennomført tellinger av parkeringsplasser for bil og sykkel ved alle stasjonene. I tillegg blir det redegjort for belegget på plassene for å få et overordnet bilde av parkeringskapasiteten ved stasjonene. I det følgende blir parkeringssituasjonen på et overordnet nivå beskrevet. For nærmere beskrivelse av utforming og kapasitet for hver stasjon henvises det til stasjonsvis gjennomgang. Befaringer av parkeringsplassene for bil ble gjennomført i slutten av april 2020 og sykkel i august 2020. På grunn av situasjonen med COVID-19 ble det ikke telt belegg av parkerte biler på befaringstidspunktene. Tallgrunnlaget er derfor basert på tidligere registreringer fra 2019, samt tellinger av Transportøkonomisk institutt for stasjonene Sande og Stokke gjennomført i mars 2019 (TØI 2019 b). Tallgrunnlaget for sykkelparkeringen må også anses mangelfull på grunn av koronasituasjonen.

## BILPARKERING

Det er i all hovedsak god kapasitet på de fleste stasjoner, men svært høyt belegg av parkerte biler. Ut ifra kartet av belegg på neste side viser det seg å være lokale variasjoner avhengig av kontekst, og dette blir i det følgende beskrevet stasjonsvis. Alle stasjonene med enkelte unntak har pendlerparkering for 100,- / 30 dager dersom

man har periodebillett med tog. Torp har ikke betaling fordi det er korttidsparkering, Larvik har kombinert pendlerparkering og dagparkering, Porsgrunn har ikke pendlerparkeringsordning, men gratis oblatordning forbeholdt togreisende, og Skien har gratis parkering for togreisende.

Belegg på parkeringsplass  
fra tellinger i 2020 og 2017

Stasjonsnavn	Antall p-plasser	Belegg bil 2019*	Sykkelplasser	Belegg sykkel 2020
Sande	202	96%	33	42%
Holmestrand	247	75%	250 (80 i hotell)	22%****
Horten**	600	-	200 (100 i hotell)	53% (dagens stasjon)
Tønsberg	263	100%	193 (51 i hotell)	19%
Stokke	67	59%	48	10%
Torp	5***	100%	9	-
Sandefjord	184	80%	153 (75 i hotell)	43%
Larvik	62****	95%	107 (65 i hotell)	31%
Porsgrunn	36	100%	39	28%
Skien	66	100%	39	5%

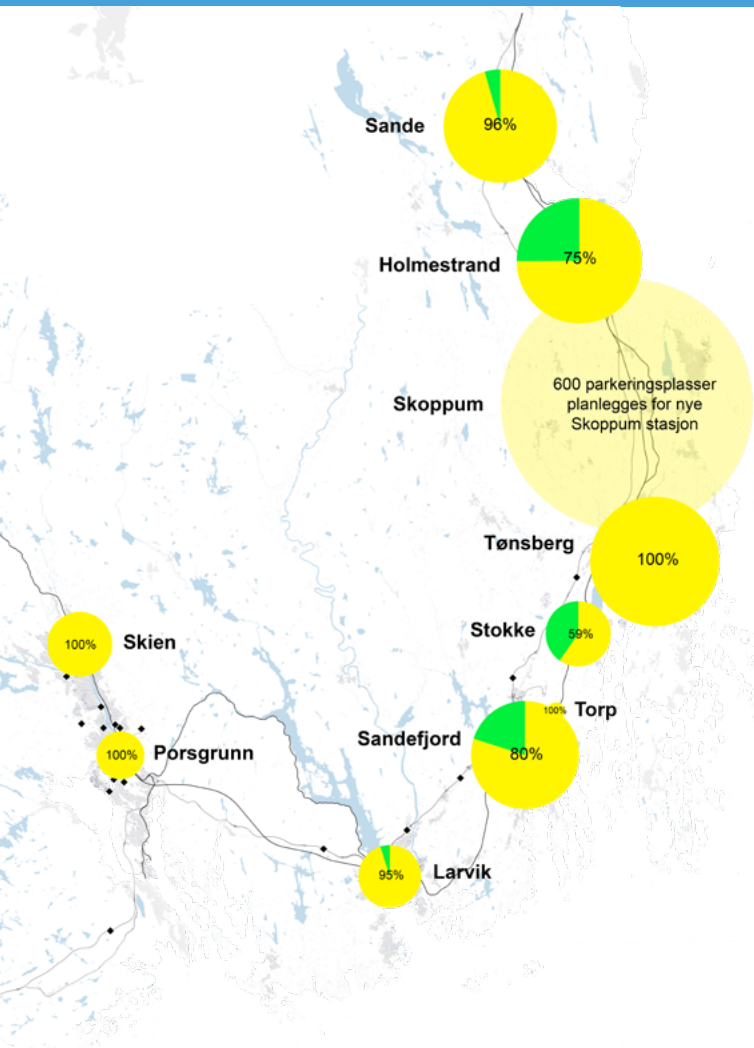
\* Tallene er delvis hentet fra registreringer av stasjonsavdelingen, og for Sande, Holmestrand og Stokke er registreringene blitt gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI 2019 b)

\*\* For nye Horten blir det beregnet plasser for den nye stasjonen basert på reguleringsplanen til IC-prosjektet Nykirke - Barkåker

\*\*\* For Torp stasjon er det kun fem plasser avstatt til korttid.

\*\*\*\* 9 plasser i Larvik og 14 plasser i Porsgrunn er forbehold korttidsparkering uten avgift. Disse er ikke med i tabellen.

\*\*\*\*\* På Holmestrand er det god parkeringsdekning for sykkel ved byen, mens på toppen av fjellheisen er belegget 68%.



▲ Belegg på parkeringsplassene langs Vestfoldbanen. I tillegg til registreringer som ble gjort i 2019, legges det til grunn 600 parkeringsplasser på nye Horten stasjon. Grønn farge representerer andelen ledige plasser, mens gul representerer plasser som er opptatt. Størrelse på diagrammene representerer parkeringsplassens kapasitet. Sorte punkter viser bomstasjoner.

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Bane NOR

Innfartsparkeringen på Sande betjener et stort omland rundt Sundbyfoss, Bjerkøya og Selvik, og er ofte full. Holmestrand betjener også et stort omland, inkludert Horten og områdene sør for Holmestrand. Samtidig har det vist seg at lokal kontekst er viktig. Før etableringen av Fjellheisen på Rove var topografien en reell barriere, og folk som bodde på Holmestrandplatået måtte kjøre rundt for å komme til stasjonen. Etter at Fjellheisen reduserte denne barrieren, har belegget vist seg å falle ganske betydelig og det er i dag ledig kapasitet. Tønsberg har mange parkeringsplasser, men generelt underdekning med fullt belegg. Stokke stasjon har god dekning av parkeringsplasser og betjener et forholdsvis stort omland. Årsaken til at belegget ikke er så høyt på Stokke er at kommunen har tilrettelagt for gratis parkering like ved innfartsparkeringen. Torp har fullt belegg, men kun fem oppmerkede plasser beregnet for korttidsparkering. Sandefjord har pendlerparkering på bysiden som fyller seg fort opp, og pendlerparkeringsplassene på andre siden av sporene har god kapasitet, men ligger i lang gangavstand til plattform. Larvik har et belegg på 95 % på en forholdsvis liten parkeringsplass, som eies av kommunen. Nummerskiltregistreringer har vist at mange kjører fra Stavern (Jernbaneverket 2016, s. 20). På Porsgrunn stasjon er belegget 100%. Det er 36 parkeringsplasser som ligger på Gamle Urædd stasjon og leies av kommunen. Belegget på Skien er også fullt, men her sliter man med mye fremmedparkering. Det skal innføres betaling for disse plassene for å sikre at de reserveres reisende med tog.

## ■ SYKKELPARKERING

Sykkelparkeringen ved stasjonene er av god kvalitet med parkering i hovedsak under tak. På Skien er tilbudet for parkering av sykkel supplert med låsbart anlegg i sykkelbokser. I tillegg er det sykkelhotell på Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord og Larvik stasjoner der man betaler 50,- / 30 dager for å parkere i låsbart anlegg. Det planlegges også sykkelhotell med 100 plasser på nye Skoppum stasjon. På stasjonene i de store byene (som også har sykkelhotell) er det i hovedsak god dekning av sykkelparkering, og plasseringen av sykkelparkeringene er satt ut på en strategisk måte som gjør at man slipper å ta omveier. Sykkelhotellene er også godt plassert i sammenheng med viktige ferdselsårer. Parkeringstilbudet for sykkel beskrives nærmere i stasjonsvis gjennomgang\*.

\* Det ble gjennomført en ny telling av sykkelbelegget i august 2020, men på grunn av råd om å unngå å reise med kollektivtransport, må også disse tallene anses mangelfulle.

# REISEKOSTNADER

En barriere for å gjennomføre en reise er ofte kostnadene det medfører. Med reisekostnader menes i denne sammenheng kostnader det innebærer å gjennomføre en reise, både i tid og penger. Først blir sonestrukturen i Vestfold og Telemark redegjort for, for å si noe om prissystemet for kollektivtransport i fylket. Deretter blir bomstasjoner kartlagt, før de økonomiske reisekostnadene blir oppsummert og sammenliknet med reisekostnader i tid.

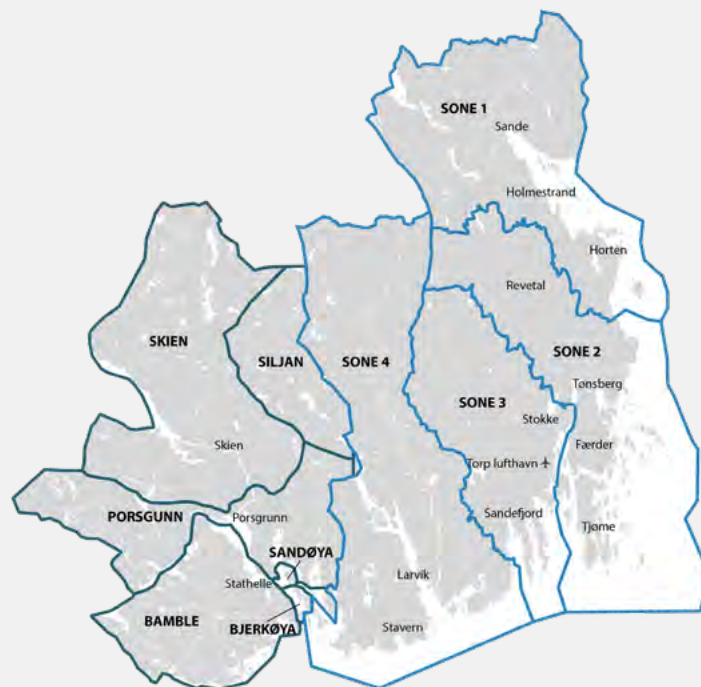
## ■ DAGENS SONESTRUKTUR

For strekningen Sande-Skien er det to forskjellige prissystemer man må forholde seg til. Vestfold kollektivtrafikk og Farte ble i januar 2020 slått sammen til en seksjon i Vestfold og Telemark fylkeskommune (VKT, 2020 a), men enn så lenge opereres det med to forskjellige sonetyper, én for Vestfold og én for Telemark.

Billettssystemet i Vestfold er bygget opp av fire soner og to takstgrupper. Sonene er stort sett basert på kommunegrensene, og gjengitt i figuren til høyre. Man betaler en pris (takst 1) for reiser med buss innad i en sone og en høyere pris (takst 2) for å krysse en sone. Man betaler aldri for flere enn to soner. Dermed kan man i teorien reise fra Larvik til Sande med buss, og krysse tre soner til prisen av å krysse sonегrense en gang (VKT 2020 b). Vestfold og Telemark fylkeskommune har ingen prissamarbeid med Vy, så prisen på en togreise er ikke avhengig av sonestrukturen.

I Telemark er også billettssystemet sonebasert, og det skilles mellom billetter i Grenland og utenfor Grenland. I Grenlandsområdet betaler man maksimalt for fire soner, og prisen på en enkeltbillett spenner fra 39,- til 55,- avhengig av hvor mange soner man reiser gjennom. Reiser man med buss mellom Porsgrunn og Skien krysser man én sone, og betaler 47,- for en enkeltbillett. Utenfor Grenland betaler man for opptil 14 soner med en pris på maksimalt 230,-. Prisen for en månedsbillett fra Oslo S til Skien eller Porsgrunn er lik, og ikke avhengig av sonestrukturen i Grenland. Dette blir drøftet videre senere i kapittelet. Det er kun sonestrukturen for Grenland som er gjengitt i kartet til høyre.

*I Vestfold betaler man aldri for mer enn **to soner**, og i Telemark er det egne billetter for reiser i **Grenland***



Billettsoner for Vestfold i blått og Grenlandsområdet i Telemark i grønt (Vestfold og Telemark fylkeskommune & Entur)

Inneholder data under Norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Entur

## BOMRING OG BYVEKSTAVTALE

Bompenger må antas å ha en avvisende effekt for bilister, og man kan regne med at mange endrer reisemåte eller rute for å unngå den ekstra avgiften som det innebærer (Urbanet Analyse 2016). For analysene av reisetid og kostnader har det blitt inkludert reiser helt inn til Oslo fordi det er mange arbeidsreiser til Oslo, særlig fra nord i fylket. Derfor blir også bomringen i Oslo inkludert i denne utredningen. I tillegg vil bomstasjonene for nedbetaling av E18 sør for avkjøringen til Tønsberg bli kartlagt, samt bomringen i Grenlandsregionen. Oversikt over bomstasjonene i Vestfold og Telemark er gjengitt i figuren under.

Utbyggingen av E18 mellom Gulli utenfor Tønsberg og Langangen nord for Porsgrunn består av fire delstrekninger og delfinansieres gjennom bompenger. Det er syv bomstasjon på strekningen med priser som varierer fra 4 til 10 kroner med avtale. Plasseringen på de ulike bomstasjonene vises i figuren under. Grenlandspakken, som er en bypakke med mål om utvikling av kollektivtransport, tilrettelegging for gående og syklende og investeringer

til diverse veiprosjekter har bompenger som delvis inntektskilde. Innkreving av bompenger startet 3. oktober 2016, og er plassert rundt i Grenlandsregionen der det er mye trafikk. Det er 13 registreringspunkter (bomsnitt) og innkreving skjer i kun i en vei, hovedsakelig fra sør til nord (Bypakke Grenland 2020 b). Pris for passering er tidsdifferensierte, som vil si at i tidsrommet 07:00-09:00 og 15:00-17:00 på hverdager koster med å passere bompenger. For lette kjøretøy koster en passering 17,- i ordinær tid, og 23,- i rushtid. Med AutoPASS-avtale får man 20% rabatt på passering. Bomstasjonene som finansierer tiltakene i Grenlandspakken fase 1 er planlagt å stå i maksimalt ti år, og planlagt avvirket senest 2025. I tillegg jobbes med en bypakke for Tønsberg-regionen som har som mål å tilrettelegge for bedre forhold for gående og syklende, og tiltak til bedre kollektivtrafikk. Det er vedtatt at det vil føre til bompengennekkering for å kjøre til Tønsberg, og dette vil etter planen bli innført i 2023-2024. Takstene er foreløpig satt til 20,- med avtale (Bypakke Tønsberg-regionen 2020 b).

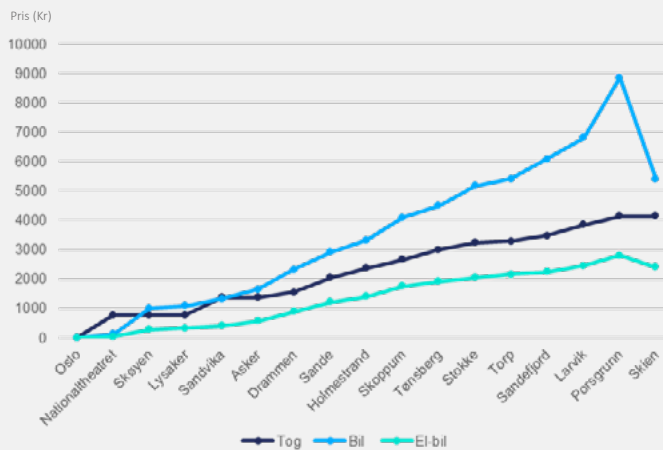


## REISEKOSTNADER

Det har blitt gjennomført analyser av reisetid og kostnader med tog og bil fra Oslo via Drammen til stasjonene langs Vestfoldbanen. Hensikten med en slik analyse er å studere hvor konkurransedyktig toget er sammenliknet med bil både hva gjelder tid og pris. Analysen er gjennomført i 2020.

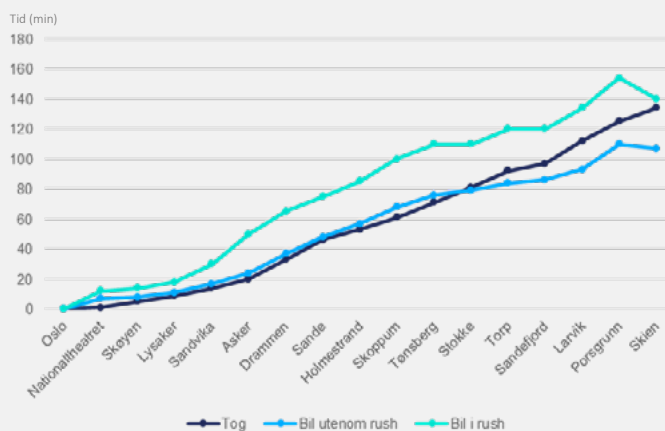
Prisen for å reise med tog fra Oslo er basert på Ruters sonestruktur og endres trinnvis til og med Asker. Fra Drammen stiger prisen gradvis avhengig av avstanden mellom start- og endepunkt. For eksempel koster en periodebillett med Vy tog på 30 dager mellom Holmestrand og Oslo 2371,- for voksen, mens tilsvarende fra Tønsberg er 2990,-. Prisen på periodebilletten stiger gradvis til og med Porsgrunn, der prisen for periodebillett til Oslo er lik for Porsgrunn og Skien på 4127,-. Det er stort sett dyrere med fossil bil sammenliknet med tog. Til og med Sandvika er prisen omtrent det samme, men fra Asker stiger prisen betydelig. Man betaler 20,- for passering av bomringen i Oslo med AutoPASS-avtale. Drivstoffutgiftene representerer veksten for bil, men fra Tønsberg er det plassert ut en del bomstasjoner for å finansiere ny E18. Dette driver reisekostnadene noe opp for bil. For bil med elektrisk motor er prisen stort sett lavere fordi drivstoffavgiftene er relativt sett lavere enn fossilbil, og fordi man betaler mindre i bomringen i Oslo og passerer gratis i bomstasjonene på E18. For bil synker prisen dersom man kjører direkte mellom Oslo S og Skien. Dette skyldes at det er raskere å kjøre av E18 før Holmestrand, og kjøre forbi Hvitvingfoss til Skien.

Bil og tog konkurrerer tidsmessig på hele strekningen mellom Nationaltheatret og Stokke når man kjører sørover ved normale trafikkforhold. Sør for Stokke tar tog gradvis mer tid. Spart kjøretid som følge av nytt dobbeltspor mellom Farriseidet (Larvik) - Porsgrunn gjør at bil nærmer seg tidsmessig, men også på E18 til Langangen er det etablert fire-felts motorvei som gjør at bil kommer fort frem. For rushtid er det beregnet worst-case, altså reiseplanleggerens øverste tidsestimat ut av Oslo en hverdag i januar klokken 16:00. Analysene viser at tidstapet i forhold til tog for bil i rushtid begynner ved Sandvika, og at det generelt tar lengere tid med bil i rush. Årsaken til at det er her det begynner å ta seg opp skyldes mest sannsynlig følgeforsinkelse av å stå i kø ut av Oslo i Vestkorridoren. Fra Tønsberg normaliserer det seg litt, og innen man kommer til Skien (via omkjøringen om Hvitvingfoss) har man tatt igjen togets kjøretid. Det samme duppet gjelder for bil under normale kjøreforhold, men denne endringen er ikke like signifikant.



Estimert reisekostnad i kroner fra Oslo S til alle stasjonene langs Vestfoldbanen over 30 dager

Estimert reisetid fra Oslo S til alle stasjonene langs Vestfoldbanen

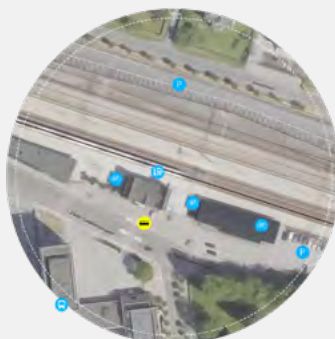


Estimat på reisetid er gjort med Google Maps veibeskrivelse og reisetid for tog er hentet fra Vy rutetabell. Kostnadsestimater for tog er basert på 30-dagers periodebillett for tog for en voksen. For bil er dette beregnet av NAFs priskalkulator og inkludert bompenger. For el-bil er dette anslaget korrigeret for drivstoffutgifter og frafall av bompenger på de fleste steder, men anslaget for drivstoffutgifter er avhengig av ytre forhold som blant annet strømpris.

# 3 STASJONSVIS GJENNOMGANG

## ■ STASJONSKART

Det benyttes to typer stasjonskart i stasjonsvis gjennomgang. Kartet som viser tilbud ved stasjon i liten skala viser hvor parkeringsfasiliteter og andre elementer er plassert rundt stasjonen. Tilgjengelighetskartet viser hvordan tilgjengeligheten for gående og syklende er rundt stasjonen ut til 1 kilometer.



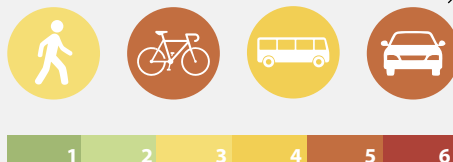
TILBUD VED STASJON



TILGJENGELIGHET

## ■ FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Resultatet fra fremkommelighetsanalysen er gjengitt øverst i høyre hjørne. Her er det vurdert hvor enkelt det er å komme til stasjonen for gående, syklende, reisende med kollektivtrafikk og bilister. Fargene viser en sammenfatning av de ulike kriteriene som er summert. For nærmere beskrivelse av metoden henvises det til den strekningsvise analysen.



ULIKE KRITERIER BLIR LAGT TIL GRUNN I FREMKOMMELIGHETSANALYSEN

HVER KATEGORI FÅR EN SCORE BASERT PÅ KRITERIENE

RANGERINGS SPENNER FRA 1 (BEST) TIL 6 (DÅRLIGST)

## ■ NØKKELTALL

Nøkkeltall fra stasjonene blir presentert i både tekst form og fremhevede ikoner. Nøkkeltallene presenterer parkeringsplasser med belegg (andel av parkeringsplassene som er opptatt), antall sykkelplasser, antall påstigende togpassasjerer\*, befolkning innen en kilometers radius og ansatte i samme område.



STASJONSKATEGORISERING  
Se bakgrunnsdokument for inndeling av stasjonskategorier



ANTALL PARKERINGSPLASSER OG BELEGG I PROSENT



ANTALL SYKKELPARKERINGSPLASSER



ANTALL PÅSTIGENDE TOGPASSASJERER\*



ANTALL BOSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN



ANTALL ANSATTE 1 OG 3 KILOMETER FRA STASJONEN

\* Passasjertallene er gjengitt i intervaller på grunn av deres konfidensialitet

OPPSUMMERING AV ALLE TILTAK PÅ STASJONENE

# SANDE



**D** | **P** 202 (96%) 33 (42%) 601-800 1200 4240 830 1320

Sande stasjon ligger i delvis landlige omgivelser med hovedsak bolig- og næringsområder øst for stasjonen og landbruksområder vest for stasjonen. Landskapet er forholdsvis flatt siden det er landbruksområder og tettstedet er forholdsvis kompakt. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1200 personer og det er 830 ansatte. 3 km fra stasjonen bor det 4240 personer og det er 1320 ansatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er 49 minutter, og til Skien tar det 1 time og 27 minutter. Stasjonen har 601-800 reisende. Parkeringsplassen skal optimaliseres i løpet av 2020 med 28 ekstra parkeringsplasser.

## GANGE OG SYKKEL

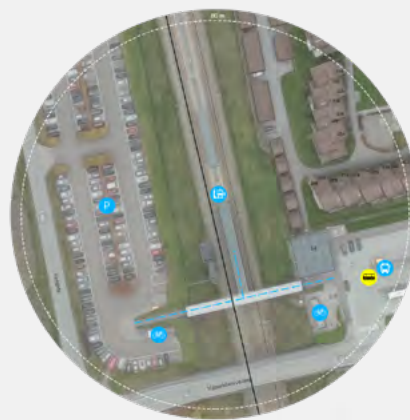
Det er gang- og sykkelveg eller fortau langs de fleste veiene rundt stasjonen, med unntak av noen veier i området rundt næringsbebyggelsen ved Sande. Siden Sande er et forholdsvis kompakt og lite, er det mulig for de fleste å både gå og sykle til stasjonen. Alle som bor i Sande kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 38 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 33 sykkelparkeringsplasser under tak på hver side av stasjonen rett ved overgangen. Belegget på sykkelparkeringen var 42 % ved befaring i august 2020.

## KOLLEKTIVTRANSPORT

Rett ved stasjonen er det en kollektivterminal hvor alle rutebussene kjører innom både til Drammen, Selvik, Hof og Svelvik, og halvparten av avgangene har korrespondanse med tog. Det går også en skolebuss til Holmestrand fra stasjonen. Frekvensen er imidlertid ikke like god til både Svelvik og Kjeldås da det kun er ni avganger daglig. Sande ligger i sone 1 (av totalt 4 soner i Vestfold) og skal man kun til Drammen eller Oslo trenger man ikke å betale for flere soner i Vestfold fylke. Ved avvik stopper bussene normalt ved kollektivterminalen øst for stasjonen og regulerer på parkeringsplassene, men det må forventes økt bruk av avvikstrafikk fra stasjonen på grunn av arbeidene i Drammen.

## PRIVATBIL

Det er totalt 202 innfartsparkeringsplasser vest for stasjonen. Av disse er 180 pendlerparkeringsplasser og 16 dagparkeringsplasser. I 2019 var belegget på 96 %. I løpet av 2020 skal parkeringsplassen optimaliseres slik at det blir 28 ekstra plasser. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplateregistrering gjennomført i 2016 viser at 45 % av de reisende har bostedsadresse innen 5 km fra stasjonen (Jernbaneverket 2016, s. 16). Stasjonen kan lett nås via en avkjøring vest for jernbanen på fylkesveg 319, som går gjennom Sande sentrum.



Ved Sande stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Potensiale for delte elsykler gjelder spesielt områdene Selvik og Sande sentrum. Nummerplateregistreringen viser at folk pendler fra Hof, Selvik, Eidsfoss og Sundbyfoss, noe som kan gjøre HentMeg-tjenester aktuelt på sikt, da kollektivtilbudet er noe begrenset. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen, samt at parkeringsplassen skal øke kapasiteten i 2020, noe som kan gjøre det aktuelt å vurdere noen plasser til bil som tjeneste.

Siden bilparkeringen skal optimaliseres i 2020 foreslås det ingen kortsiktige tiltak for bilparkering. Av nummerplateregistreringen kan en se at mange reiser et stykke for å komme til Sande stasjon, noe som tyder på at dette er en innfartsparkeringsstasjon. På lengre sikt bør innfartsparkeringen ved Sande stasjon utvides for å få økt kapasitet. Sett i sammenheng med nye Horten stasjon, kan disse to på sikt fungere som strategiske stasjoner for innfartsparkeringer for å lette presset i Drammen.

Det foreslås ingen kortsiktige tiltak på sykkelparkeringen, da den er forholdsvis ny og kapasiteten er tilfredsstillende. På sikt må sykkelparkeringen økes i takt med trafikkvekst.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler på stasjonen
- Forbedring av matebusstilbudet eller tilrettelegging for andre løsninger som HentMeg.
- Optimalisering av parkeringskapasiteten vil skje på kort sikt - vurdere utvidelse på lang sikt
- Vurdere omdisponering av innfartsparkeringsplasser til bildelingstjenester på sikt
- Sykkelparkering økes i takt med trafikkvekst



# HOLMESTRAND



**C** | **P** 247 (75%) 250 (22%) 1001-1200 3450 / 7950 830 / 3150

Holmestrand stasjon ligger inne i en tunnel med adkomst til Holmestrand sentrum rett øst for stasjonen. Det er tre innganger til stasjonen, der nordre inngang har kollektivterminal og innfartsparkering. Holmestrand videregående skole ligger omtrent 2 kilometer unna fjellheisen på Rove. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 3450 personer og 830 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 7950 personer og 3150 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er 55 minutter. Holmestrand har 1001-1200 reisende. Stasjonen er forholdsvis ny og ble åpnet i 2016. Bane NOR Eiendom har to ulike utviklingsprosjekter ved Holmestrand stasjon, ett boligprosjekt og en mulighetsstudie for utvikling av stasjonsområde nord som på sikt kan påvirke innfartsparkeringen.

## ■ GANGE OG SYKKEL

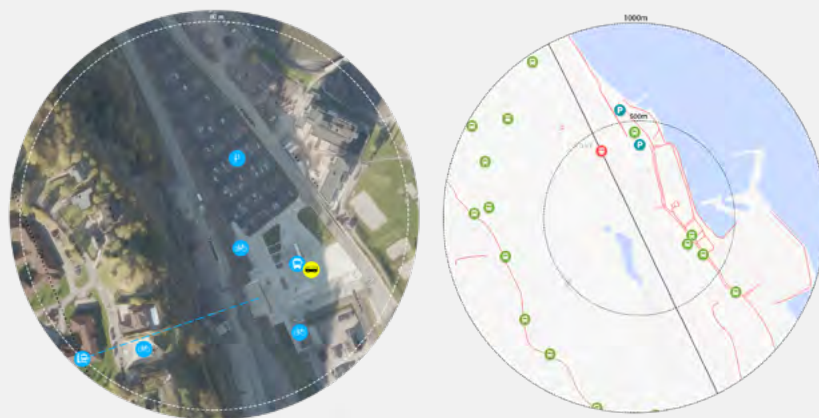
Det er gang- og sykkelveg eller fortau på de fleste vegene til søndre og nordre inngang til stasjonen, både på fylkesveg 315 og Havnegaten. I boligområdet ved Holmestrandfjellet er det få etablerte gang- og sykkelveger, men veiene har lite trafikk. Det er 170 sykkelparkeringsplasser under tak ved stasjonen. Det er også 30 plasser ved søndre inngang og de resterende 140 plassene ligger ved nordre inngang. I tillegg er det sykkelhotell ved nordre inngang med 80 plasser og god kapasitet. Det totale belegget på sykkelparkeringen var ved befaring 22 %. Kommunen har også etablert en sykkelparkering med 32 plasser under tak ved fjellheisen på Holmestrandfjellet som ved befaringstidspunktet hadde svært høyt belegg.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Rett ved nordre inngang ligger bussterminalen. Det er forholdsvis god flatedekning og frekvens på flere av rutene, med busser som betjener områder mot Horten, Tønsberg, Gullhaug, Hof og Søndre Kleivan. Holmestrand ligger i sone 1 (av totalt 4 soner i Vestfold) og skal man kun til Drammen eller Oslo trenger man ikke å betale for flere soner i Vestfold fylke. Imidlertid ligger sone 2 tett inntil Holmestrand, så det er sannsynlig hvis en kommer fra områdene mellom Holmestrand og Tønsberg at en må betale for to soner. Ved avvik stopper bussene ved nordre inngang foran selve inngangen ved siden av korttidsparkeringen.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 247 innfartsparkeringsplasser som ligger øst for stasjonen i tilknytning til nordre inngang. Av disse er 220 pendlerparkeringsplasser og 21 dagparkeringsplasser, med et belegg på 75 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplaterregistrering gjennomført i 2019 viser at 56 % av de reisende har bostedsadresse innen 5 km fra stasjonen. Reisende med lenger avstand kommer i hovedsak fra Tønsberg og Horten kommuner. Stasjonen ligger rett nord for Holmestrand sentrum og det er lett å ta av fra fylkesveg 315 til stasjonen.



Ved Holmestrand stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetstjenester som både delte elsykler og elsparkesykler, samt bildelingstjenester. Det kan også være aktuelt med HentMeg-løsninger for boligområder som ligger et stykke fra Holmestrand sentrum. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen noe som kan gjøre det aktuelt å vurdere noen plasser for bil som tjeneste. Nye mobilitetstjenester må også ses i sammenheng med utviklingsprosjektet som Bane NOR Eiendom utvikler.

Belegget på innfartsparkeringen er ikke fullt og siden stasjonene er forholdsvis ny, samt at areal på sikt skal utvikles. På bakgrunn av dette foreslås det ingen kortsiktige tiltak for bilparkering.

Sykkelparkeringen ved stasjonen er også forholdsvis ny og av god kvalitet, samt at sykkelhotellet er lite brukt. Derfor foreslås det heller ingen tiltak for sykkelparkering. Det kan imidlertid vurderes å utvide sykkelparkeringen på Rove (toppen av fjellheisen) i samråd med kommunen, da denne sykkelparkeringen er hyppig i bruk.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkesykler på stasjonen
- Vurdere omdisponering av innfartsparkeringsplasser til bildelingstjenester på sikt
- Nye mobilitetstjenester sees i sammenheng med utviklingsprosjekter rundt stasjonen
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst, og det bør sees på muligheter for å øke antall plasser på toppen av fjellheisen
- Ingen umiddelbare tiltak for parkering av bil

# SKOPPUM



Basert på fremtidig situasjon

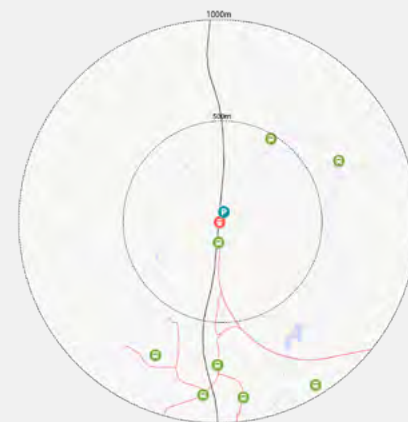
**D** | **P** 194 (100%) 30 (53%) 801-1000 1180 / 3600 260 / 1620

Dagens Skoppum stasjon ligger litt nord for Skoppum tettsted og er omringet av skogområder i øst og landbruksområder i vest. Boligområdene ligger i hovedsak sør og sørvest for stasjonen. Skoppum er et forholdsvis kompakt tettsted. Campus Vestfold som er den del av Universitetet for Sørøst-Norge ligger 4 kilometer fra stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 1180 personer og 260 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 3600 personer og 1620 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er litt over en time. Stasjonen har 801-1000 reisende. Det er igangsatt bygging av dobbeltspor på strekningen Nykirke - Barkåker, hvor Skoppum stasjon skal flyttes. Den nye stasjonen skal bygges ved Viulsrød og vil fungere som en utpreget innfartsparkeringsstasjon. Stasjonen kobles opp mot eksisterende gang- og sykkelveinett, både mot øst og vest. Det vil også bli etablert sykkelhotell og sykkelparkering under tak. Det settes av plass til framtidig utvikling av eventuelle nye kollektivløsninger fra stasjonen til Horten, samt taxi og av- og påstigning rett ved stasjonen. Nye Horten stasjon og dobbeltsporet mellom Nykirke-Barkåker er planlagt ferdigstilt i 2025.

## GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på deler av Tokerødveien og langs Stasjonsveien som er adkomst til stasjonen. Fortauet langs Stasjonsveien går videre inn på den gamle Hortenlinja og helt opp til stasjonen. Dette knytter stasjonen godt sammen med resten av området. Ellers er det noe gang- og sykkelveg inne i boligområdene. Det er 30 sykkelparkeringsplasser ved dagens stasjon under tak mellom stasjonsbygningen og godshuset ved dagens stasjonsplassering. Belegget på sykkelparkeringen var 53 % ved befarings i august 2020.

Adkomstforholdene vil bli betraktelig bedre for både gående og syklende ved nye Horten stasjon. Det skal tilrettelegges for gang- og sykkelvei helt til stasjonsområdet, og det skal etableres minimum 200 sykkelparkeringsplasser, hvorav 100 av disse skal i et sykkelhotell på østsiden av stasjonen. De resterende 100 plassene skal plasseres under tak på vestsiden av stasjonen. Både dagens Skoppum stasjon og nye Horten stasjon ligger et godt stykke unna Horten by, så løsninger for god sykkelparkering er av stor viktighet her. Særlig gjelder dette god tilrettelegging for nye typer sykler.



## KOLLEKTIVTRANSPORT

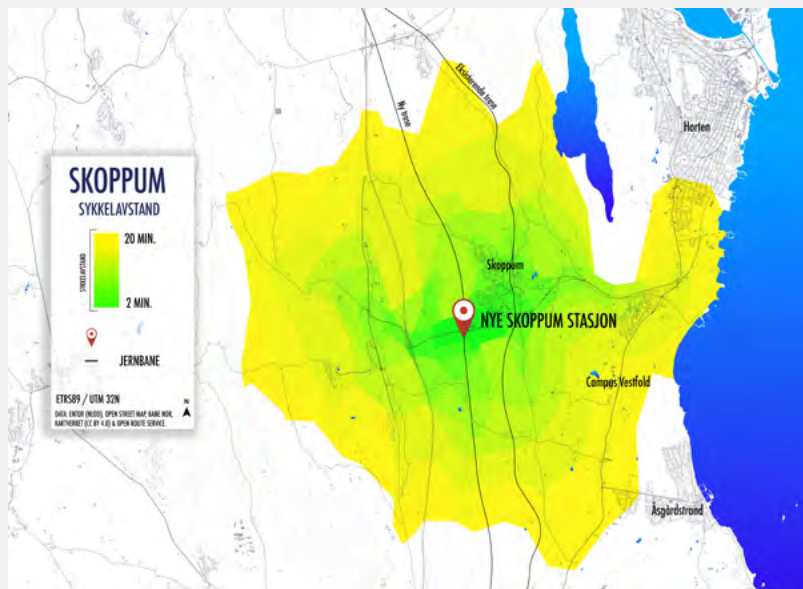
De fleste bor i overkommelig avstand til en bussholdeplass i Skoppum, men dekningsgraden er likevel ikke spesielt god i forhold til eksempelvis Sande. Rett ved dagens Skoppum stasjon ligger det en bussholdeplass, hvor det går en bussrute mellom Skoppum og Horten. Ved busstoppet Skrenten som ligger midt i Skoppum sentrum, ca. 800 meter sør for stasjonen, stopper det en buss som går mellom Holmestrand og Tønsberg. Bussruten mellom Skoppum og Horten har timesfrekvens, med unntak noen ekstra avganger morgenen og ettermiddag. Bussruten mellom Holmestrand og Tønsberg har kun avgang to ganger daglig. Kollektivtilbudet fra Skoppum er derfor ganske begrenset. Det er lagt opp til korrespondanse med tog på dagens stasjon. Med nye Horten stasjon vil tilbringertjenestene mellom Horten og Skoppum forbedres. Det arbeides også med mulig tilrettelegging av trase for førerløse busser mellom Bakkenteigen og nye Horten stasjon.

Skoppum ligger i sone 2 (av totalt 4 soner i Vestfold) og skal man til Drammen eller Oslo må en betale for to soner. Ved avvik stopper bussene ved bussholdeplassen ved stasjonen.

## PRIVATBIL

Det er totalt 194 innfartsparkeringsplasser som ligger øst for stasjonen forholdsvis tett inntil plattform. Av disse er 180 pendlerparkeringsplasser og 13 dagparkeringsplasser med fullt belegg. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplateregistrering gjennomført i 2016 viser at en stor andel av de reiene bør mer enn 3 km fra stasjonen (Jernbaneverket 2016, s. 17). For å komme til stasjonen må man ta av fra fylkesveg 19 enten fra Sandeveien eller Torkerødveien. På siste del av veien til stasjonen (Stasjonsveien) er det dårlig fremkommelighet for bil da veien er ganske smal og i dårlig stand. Det kan også være noe kronglete å kjøre til stasjonen via Skoppum sentrum på grunn av boligområder med lave hastigheter langs veiene.

I forbindelse med utredningsarbeidet for ny stasjon, har en fagrapport om innfartsparkering konkludert med at den nye stasjonen skal tilrettelegges med opp til 600 biler ved en trinnvis utbygging. Stasjonen ligger i et knutepunkt mellom E18 og Riksveg 19, noe som gjør det svært tilgjengelig for bil. Utredninger viser at det i 2030 vil være dobbelt så mange reisende ved denne stasjonen, mens SSBs befolkningsframskrivinger i samme tidsrom vil være på 16 % (Bane NOR 2017 b). Dermed må man anta at dette vil bli en attraktiv stasjon for innfartsparkering.



Nye Horten stasjon (Bane NOR)

Når nye Horten stasjon er ferdigstilt kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetstjenester som delte elsykler for å stimulere til bruk av sykkel til stasjonen fra Skoppum tettsted og Åsgårdstrand. Det kan også være aktuelt med HentMeg-tjenester og bil som tjeneste siden stasjonen vil betjene et forholdsvis stort omland hvor mange kjører mellom 3-10 km fra stasjonen.

Siden det skal bygges helt ny stasjon med tilbud for både innfartsparkering og sykkel, anbefales at det ikke gjøres store tiltak ved dagens Skoppum stasjon. Nye Horten stasjon vil være en viktig innfartsparkeringsstasjon langs Vestfoldbanen.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Ved ny stasjon bør det tilrettelegges for nye mobilitetsløsninger som kan bøte på avstanden til Skoppum og Horten, og hindre økt produksjon av kjørte kilometer i bil
- Det kan være aktuelt å tilby delte elsykler ved ny stasjon
- Sykkelhotell på ny stasjon må dimensjoneres for en rekke ulike sykler
- Det bør ikke gjennomføres store tiltak ved dagens Skoppum stasjon

# TØNSBERG



**B** | **P** 263 (100%) 193 (19%) 3601-3800 7700  
26 400 10 600  
22 200

Tønsberg stasjon ligger forholdsvis sentralt i Tønsberg sentrum, hvor jernbanen slynger seg som en sløyfe i byen, med Sykehuset i Vestfold nordøst for stasjonen, og selve bysentrum med Slottsfjellet sørvest for stasjonen. Det er mange boligområder tett på stasjonen, og flere skoler og andre institusjoner i gange- og sykkelavstand fra stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 7700 personer og 10 600 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 26 400 personer og 22 200 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er 1 time og 13 minutter. Stasjonen har 3601-3800 reisende. I følge gjeldende NTP 2018 - 2027 skal det utredes nytt dobbeltspor fra Tønsberg til Larvik. I forbindelse med bygging av dobbeltsporet mellom Nykirke -Barkåker, som skal åpnes i 2025, skal det etableres fire spor til plattform ved Tønsberg stasjon. I forbindelse med dette arbeidet er det en intensjon om at det skal tilrettelegges for byutvikling rundt Tønsberg stasjon.

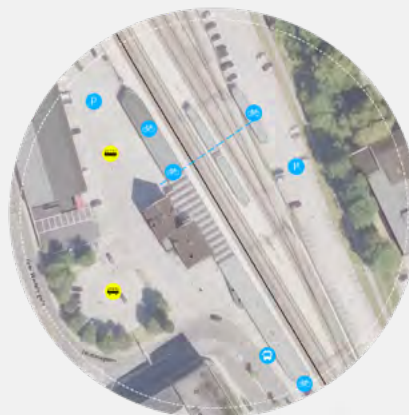
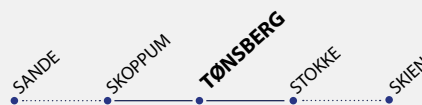
## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på veiene som går til stasjonen, men enkelte steder er det forholdsvis smale og ikke spesielt sykkelvennlige. Det er heller ikke etablert egne sykkelfelt i veien i sentrum, med unntak av enkelte gater som Halfdan Wilhelms alle. For gående er det forholdsvis enkelt å komme seg til stasjonen og bevege seg rundt i sentrum. 7 % av alle som bor i Tønsberg kan nå stasjonen med 15 minutters sykkelavstand, og 20 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen.

Det er 142 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen plassert på begge sider av stasjonen ved undergangen, samt noen sykkelparkeringsplasser sørøst for terminalbygget, hvorav 80 av plassene er under tak. I tillegg er det et sykkelhotell i vestenden av terminalbygget med 51 plasser. Ved normalsituasjonen er det en underdekning av plasser i sykkelhotellet basert hvor aktive avtaler som er inngått. Det koster 50 kr i måneden å parkere her. Belegget på den ordinære sykkelparkeringen var 19 % ved befaring i august 2020.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er forholdsvis god dekningsgrad i både Tønsberg og områdene rundt, da de fleste har kort avstand til nærmeste busstopp, med unntak av litt dårligere flatedekning midt i sentrum. Rett ved stasjonen er det bussholdeplass og ca. 200 meter sørøst ligger Tønsberg rutebilstasjon. Fra Tønsberg rutebilstasjon stopper alle bussene og det går ruter til Sandefjord, Andebu, Revetal, Kirkevoll, Horten, Skoppum, Skallevoll, Vallø, Jarslø, Husøy, Torød, Tjøme og Stokke.

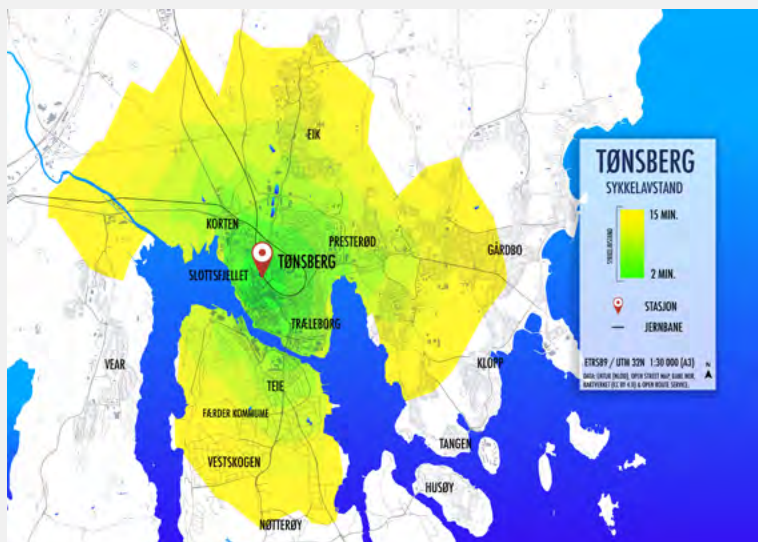
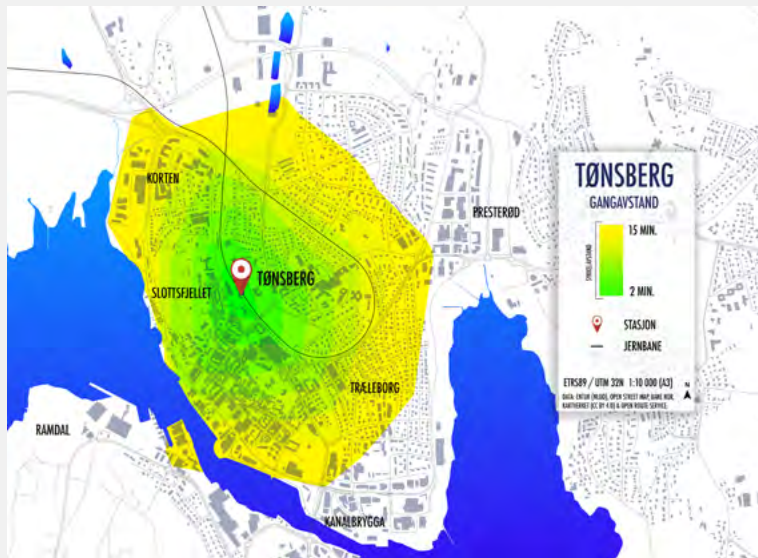


Ikke like mange busser stopper innom stasjonen, selv om det er godt over 10 ruter som stopper her også. Mange av rutene har halvtimesfrekvens eller bedre, spesielt de områdene som betjener omlandet til Tønsberg, og bussene korresponderer godt med togtilbudet. Rutetilbudet blir imidlertid mer begrenset mot Torøy, Barkåker, Andebu, Kirkevoll, Vestre Skjee og Hof. Tønsberg ligger i sone 2 (av totalt 4 soner i Vestfold) og skal man til Drammen eller Oslo må en betale for to soner. Ved avvik stopper bussene i dag på pendlerparkeringsplassen ved siden av stasjonsbygget. Hele parkeringsplassen på stasjonssiden sperrer av i forbindelse med avvikshåndtering da det er et stort behov for areal til busser, venteområde for de reisende og trygge gangareal.

## PRIVATBIL

Det er totalt 273 innfartsparkeringsplasser på begge sider av stasjonen, forholdsvis tett inntil plattform. Av disse er 245 pendlerparkeringsplasser og 26 dagparkeringsplasser. I 2019 var belegget på 100 %. Det koster 100 kr i måneden for pendlerparkering med gyldig periodebillett. Det er også dagparkering til 40 kr. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplateregistrering gjennomført 2016 år viser at 67 % av de reisende kjører kortere enn 5 km (Jernbaneverket 2016, s. 17). De som bor lengre unna bor i hovedsak i Nøtterøy og Tjøme. Det er mulig å kjøre til stasjonen fra flere steder siden det er parkering på begge sider av stasjonen. Raskeste vei er Farmannsveien inn i sentrum, eventuelt over planovergangen hvis en skal parkere på motsatt side av stasjonen, men her er adkomst spesielt utfordrende. Generelt er det vanskelig fremkommelighet for bil, særlig i rushtiden, siden stasjonen ligger i sentrum.

Pågående planarbeider vil kunne medføre omdisponering av areal til blant annet parkering for bil. Dette kan gi rom for byutvikling rundt stasjonen på sikt.



Ved Tønsberg stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetstjenester som både delte elsykler og elsparkesykler, samt bildelingstjenester. Tønsberg er en kompakt by, med et stort omland, så markedsgrunnlaget er forholdsvis godt her. Tønsberg stasjon er også den stasjonen med flest reisende langs Vestfoldbanen, noe som også peker på at det på sikt bør etableres et helhetlig mobilitetspunkt ved stasjonen. Det bør vurderes å sette av noen plasser til Bil som tjeneste på kommersielle vilkår.

Belegget på innfartsparkeringen er fullt, men siden det foreslås en del nye tiltak som dobbeltsporutbygging og ny plattform ved stasjonen, anbefales det på kort sikt ingen endringer på innfartsparkering. Det anbefales likevel at det innføres bypris for å se om det kan ha noe effekt på belegget. Av nummerplateregistreringen kan en se at det er mange som parkerer ved Tønsberg stasjon som bor mindre enn tre km fra stasjonen. Frekvensen på busstilbudet til stasjonen er også veldig godt.

På lengre sikt anbefales det å opprettholde et innfartsparkeringstilbud ved stasjonen, men som nødvendigvis ikke er like stort som i dag. Med ny innfartsparkering ved Horten stasjon vil en del av parkeringsbehovet tas der og tilkomsten til Tønsberg stasjon bør i økt grad tas med enten kollektiv, sykkel eller gange.

Dette er i tråd med føringer for Bypakke Tønsbergregionen. Det antas at tilbudet også med både tog og kollektiv vil bli enda bedre i fremtiden. Det er imidlertid viktig å opprettholde noe innfartsparkering for områdene sør for Tønsberg som ikke kan velge annet en bil til stasjonen.

Sykelhotellet er ofte fullt og kapasiteten bør utvides for å sikre et godt tilbud ved stasjonen. Sykkelparkeringen ellers bør også utvides med flere sykkelstativ under tak, spesielt vest for stasjonen. Man bør også se på tiltak som gjør at dagens sykkelhotell blir tryggere for parkering av nye typer sykler.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler.
- Etablere et helhetlig mobilitetspunkt
- Omdisponere enkelte parkeringsplasser til bildelingstjenester
- Innføring av bypris
- På sikt skalere ned antall parkeringsplasser, og se dette i sammenheng med Horten stasjon
- Utvide parkeringskapasiteten i sykkelhotellet
- Utvide sykkelparkering under tak vest for stasjonen

# STOKKE



**D** | **P** 67 (59%) 48 (10%) 401-600 2570 / 6800 1000 / 2230

Stokke stasjon ligger i delvis landlige omgivelser med hovedsak bolig- og næringsområder vest for stasjonen og landbruksområder øst for stasjonen. Landskapet er forholdsvis flatt siden det er landbruksområder og tettstedet er forholdsvis kompakt. Gjennomstad videregående skole ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 2570 personer og 1000 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 6800 personer og 2230 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er 1 time og 25 minutter. Stasjonen har 401-600 reisende. I følge gjeldende NTP 2018 - 2027 skal det planlegges for at sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik skal stå ferdig innen 2032. I vedtatt kommunedelplan for Stokke-Sandefjord er Stokke stasjon foreslått å ligge i samme område som i dag.

## ■ GANGE OG SYKKEL

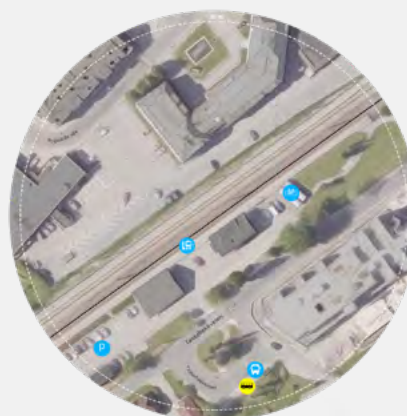
På hovedveiene inn til stasjonen er det etablert fortau, mens det på de mindre veiene rundt ikke finnes egnet infrastruktur for gående og syklende. Alle som bor i Stokke kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 48 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Tettstedet er ganske kompakt så det er lett å nå stasjonen med gange og sykkel. Det er 48 sykkelparkeringsplasser øst for stasjonsbygningen, hvor 36 av disse er under tak. Belegget på sykkelparkeringen var 10 % ved befaring i august 2020 der samtlige var på sykkelparkeringen under tak.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er forholdsvis god dekningsgrad på busstilbudet i Stokke og det ser ut som de fleste har forholdsvis kort avstand til nærmeste bussholdeplass. Rett ved stasjonen er det bussholdeplass hvor det går buss til Stokke, Vestre Skjee og Sandefjord. Det er forholdsvis god frekvens til Stokke med halvtimesfrekvens ved stasjonen og god korrespondanse med tog, mens det til både Sandefjord og Vestre Skjee kun er to til åtte avganger om dagen. Stokke ligger i sone 3 og skal man til Drammen eller Oslo trenger må en betale for to soner. Ved avvik stopper bussene i Tassebekkveien foran stasjonen.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 67 innfartsparkeringsplasser sørøst for stasjonen, tett inntil plattform. Av disse er 61 pendlerparkeringsplasser og 5 dagparkeringsplasser. I 2019 var belegget på 59 %. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er også kommunal parkeringsplass ved pendlerparkeringen som er gratis. Nummerplateregistering gjennomført i 2016 viser at 61 % av de reisende har bostedsadresse innen 5 km fra stasjonen (Jernbaneverket 2016, s. 18). Enkelte kommer kjørende fra Tønsberg og Sandefjord. Stasjonen kan lett nås via en avkjøring fra fylkesvei 303 gjennom Stokke.



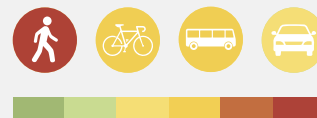
Stokke sentrum er forholdsvis kompakt, så det foreslås ingen nye mobilitetsløsninger utover bil-delings tjenester eller HentMeg-løsninger som kan gå på bekostning av gående og syklende. Nummerplateregisteringen viser samtidig at mange pendler mer enn 5 km fra stasjonen fra ulike tettsteder i omlandet, så parkeringskapasiteten må opprettholdes. Det er ledig kapasitet på innfartsparkeringen noe som kan gjøre det aktuelt å vurdere noen plasser for bil som tjeneste.

Siden belegget på bilparkeringen kun er halvfullt og det har blitt gjennomført nummerplateregistering ganske nylig (2019) foreslås det ingen tiltak for bilparkering. Det er også mye ledig kapasitet på sykkelparkeringen, så det foreslås ingen utvidelse av dagens sykkelparkering utover at det skal utvides i takt med trafikkvekst.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Vurdere tilrettelegging for HentMeg
- Vurdere omdisponering av innfartsparkeringsplasser til bildelingstjenester på sikt
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst

# TORP



**E** | **P** 5 (100%) 9 (0%) 401-600 195 / 3500 45 / 2100

Torp stasjon ligger i landlige omgivelser omringet av landbruksområder. Omtrent 2 km nordvest for stasjonen ligger Torp lufthavn hvor det går matebuss fra flyplassen til stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 195 personer og 45 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 3500 personer og 2100 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er en time og 30 minutter, og stasjonen har 401-600 reisende. Ifølge gjeldene NTP 2018 - 2027 skal det planlegges for at sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik skal stå ferdig innen 2032. I vedtatt kommunedelplan for Stokke-Sandefjord er Torp stasjon foreslått flyttet til vestsiden av flyplassen og bedre integrert med terminalen.

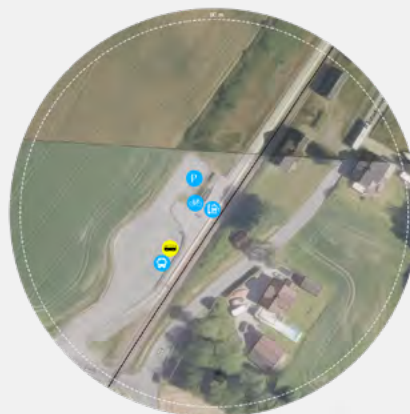
## GANGE OG SYKKEL

Det er ingen etablerte gang- og sykkelveg eller fortau til stasjonen, eller på vegene rundt som sikret god adkomst for gående og syklende. Det er 9 sykkelparkeringsplasser under tak rett ved plattform, men ingen av disse var i bruk ved befaringstidspunktet.



## KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er bussholdeplass rett ved stasjonen hvor det går buss til Stokke og Sandefjord, samt Sandefjord lufthavn. Bussen som går mellom Stokke og Sandefjord går 4-8 ganger daglig uten stive ruter. Bussen til Sandefjord lufthavn er shuttlebuss fra flyplassen som korresponderer med toget. Ved Torp må det likevel antas at det er veldig få som bruker som pendlerstasjon på grunn av manglende parkering og dårlig kollektivtilbud. Stasjonen ligger i sone 3 og skal man til Drammen eller Oslo trenger man å betale for to soner. Ved avvik går det busser fra stasjonen, men ved planlagte avvik henvises de reisende normalt til Torp shuttlebuss.



## PRIVATBIL

Det er 5 parkeringsplasser for reisende som kan brukes i inntil 12 timer. I 2019 var belegget på 100 %. Det koster ingenting å parkere her. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Det er enkelt å ta av til stasjonen fra E18 og inn på Stangeveien, selv om kvaliteten på Stangeveien er noe varierende.

*Nye Torp stasjon skal etter planene lokaliseres 300 meter fra flyplassen*

Nye Torp stasjon vil ligge nærmere Sandefjord lufthavn hvor stasjonen og lufthavn vil knyttes bedre sammen. Fremtidig stasjonsplassing vil derfor gi en del muligheter for nye mobilitetsløsninger. Det anbefales ingen nye mobilitetsløsninger ved dagens stasjon. Skulle det imidlertid bygging av ny stasjon dras ut i tid, kan det vurderes autonome busser mellom flyplassen og dagens stasjonsplassing.

Ny stasjonsplassing av Torp vil være hensiktsmessig opp mot veinettet. Siden det på sikt kan vil bli endret stasjonsplassing spesielt i både Sandefjord og Larvik som kan påvirke den framtidige bilparkeringskapasiteten ved disse stasjonene, bør løsninger for innfartsparkering for togreisende i sammenheng med parkering for reisende fra Sandefjord lufthavn undersøkes.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Ingen umiddelbare tiltak foreslås for ny mobilitet anbefales på dagens stasjonsplassing
- Tilrettelegging for autonome tilbringertjenester til flyplassen kan vurderes dersom bygging av ny stasjon trekker ut i tid
- Ingen tiltak for bilparkering eller sykkel anbefales på dagens stasjon
- I forbindelse med ny stasjonsplassing kan det vurderes om det skal satses på Torp som ny strategisk innfartsparkingsstasjon

# SANDEFJORD



**B** | **P** 184 (80%) 153 (43%) 1601-1800 8000  
34 700 3650  
12 950

Sandefjord stasjon ligger litt nord for sentrum av byen hvor boligbebyggelse ligger nord for stasjonen og hvor bybebyggelse, park og kirkegård ligger sør for stasjonen. Det er omtrent 900 meter ned til Strandpromenaden og sjøen fra stasjonen. Vest for stasjonen er det en planovergang. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 8000 personer og 3650 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 34 700 personer og 12 950 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er en time og 34 minutter. Stasjonen har 1601-1800 reisende. Ifølge gjeldene NTP 2018 - 2027 skal det planlegges for at sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik skal stå ferdig innen 2032. I vedtatt kommunedelplan for Stokke-Sandefjord skal Sandefjord stasjon flyttes til vestsiden av Sandefjordsveien ved Sandefjord videregående skole. Både jernbanetorget og byttefunksjoner er planlagt plassert på bysiden med bussholdeplass, taxi og av- og påstigning. Det skal utarbeides en mulighetsstudie som konkretiserer løsningene rundt stasjonen.

## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på alle veiene sør for stasjonen, selv om kvaliteten og bredden på fortauene på enkelte av veiene har noe dårlig kvalitet. Peter Castbergs gate/ Skiringsssalveien som går langs jernbanen på sørsiden har egne sykkelfelt i veien. Rett ved stasjonen er det også godt tilrettelagt for krysningspunkter i plan for gående. I boligområdene nord for stasjonen, samt Sandarveien som ligger parallelt med jernbanen er det verken etablert fortau eller gang- og sykkelveg. Imidlertid er det etablert fortau på både Nedre Movei og Dølebakken som ser ut til å være viktige innfartsveier nord for stasjonen.

88 % av alle som bor i Sandefjord kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 10 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 78 sykkelparkeringsplasser plassert på begge sider av stasjonsbygningen hvor mesteparten er under tak. Det er også noen sykkelparkeringsplasser foran og vest for Narvesen-bygget uten tak. I tillegg er det et sykkelhotell i godshuset øst for stasjonsbygningen med 75 plasser. Sykkelhotellet har under normale omstendigheter forholdsvis mange avtaler, og i enkelte måneder er det flere løpende avtaler enn plasser. Det koster 50 kr i måneden å parkere her. Belegget på sykkelparkeringen var 43 % ved befaring i august 2020.



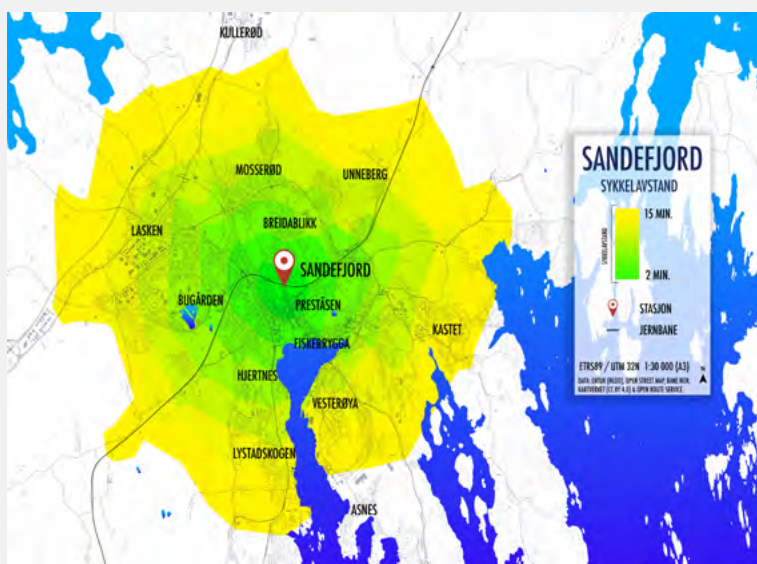
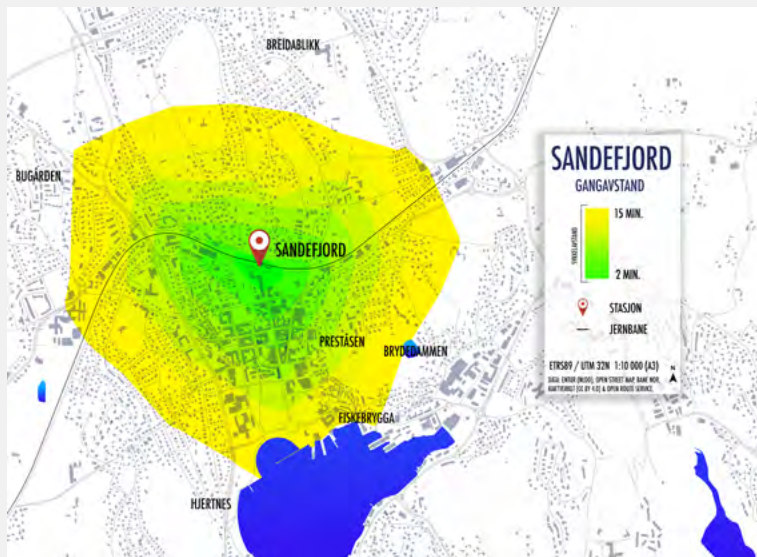


## KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er forholdsvis god dekningsgrad for buss i Sandefjord da de stort sett følger hovedveiene. Det kan være enkelte boligområder som ligger et stykke fra sentrum, som har noe dårligere dekningsgrad. Rett ved stasjonen er det en bussholdeplass og omtrent 200 meter sør ligger Sandefjord rutebilstasjon. Det går ingen bussruter rett ved stasjonen, men alle bussrutene går fra Sandefjord rutebilstasjon. I forbindelse med Trafikkplan for Sandefjord utredes det muligheter for å flytte bussterminalen nærmere jernbanestasjonen for å sikre et helhetlig kollektivknutepunkt (Vestfold kollektivtrafikk 2019, s. 52). Frekvensen på rutene til de omkringliggende områdene rundt Sandefjord er ikke spesielt høy da det ikke er mer 2-8 avganger i døgnet. Unntakene gjelder ruta som går fra Gjekstad til Laksen om Sandefjord, som har halvtimesfrekvens fram til kl. 18, og Ringkollen til Åbol om Sandefjord som har kvarterfrekvens mellom 07-08 og halvtimes frekvens fram til kl. 18. Det regionale stambussnettet til både Larvik og Tønsberg har halvtimesfrekvens. Stasjonen ligger i sone 3 og skal man til Drammen eller Oslo trenger må en betale for to soner. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen.

## PRIVATBIL

Det er totalt 198 innfartsparkeringsplasser som ligger langs jernbanen nord for stasjonen. Av disse er 130 pendlerparkeringsplasser og 65 dagparkeringsplasser. I 2019 var belegget på 80 % og alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplateregistrering gjennomført i 2016 viser at 62 % bor innenfor 3 km til stasjonen. 79 % av alle reisende har bostedsadresse innenfor 5 km fra stasjonen (jernbaneverket 2016, s. 29). Det er mulig å kjøre til stasjonen fra flere steder siden det er parkering på begge sider av stasjonen. Siden stasjonen ligger i sentrum og veien til pendlerparkeringen ikke er så god er det litt kronglete å komme seg dit. På grunn av planovergangen vest for stasjonen, skaper dette vanskelig fremkommelighet for bil.



Ved Sandefjord stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som både delte elsykler og elsparkesykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Det kan også være aktuelt med en bildelingstjeneste ved stasjonen. Sandefjord stasjon er gjennom vedtatt kommunedelplan foreslått flyttet, og på sikt kan det vurderes å etablere et helhetlig mobilitetspunkt ved ny stasjonsplassering, som knytter seg til videregående skolen.

Siden belegget på stasjonen er forholdsvis fullt, bør det vurderes bypris for å se om det kan ha noe effekt på belegget. Mange som parkerer ved stasjonen bor mindre enn tre km fra stasjonen, men siden kollektivtilbudet er noe begrenset er det viktig å opprettholde dagens parkeringsplasser. Siden stasjonen er vedtatt flyttet anbefales det ikke å gjøre store endringer eller utvidelser på dagens innfartsparkering.

På kort sikt bør det settes ut flere sykkelstativer ved stasjonen for å få flere til å bruke sykkel, da belegget på sykkelparkeringen er høy. Ved flytting av Sandefjord stasjon er det viktig at sykkelhotell opprettholdes og utvides.

Siden stasjonen er vedtatt flyttet anbefales det at ikke gjennomføres noen langsiktige tiltak ved stasjonen.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler.
- Ved ny stasjon bør det tilstrebtes å etablere et helhetlig mobilitetspunkt.
- Omdisponere parkeringsplasser til bildelingstjenester
- Vurdere innføring av bypris
- På kort sikt utvide kapasiteten på sykkelparkeringen
- Ingen langsiktige tiltak anbefales på dagens stasjonsplassering

# LARVIK



**B** | **P** 62 (95%) 107 (31%) 1001-1200 6080  
21 100 4030  
11 100

Larvik stasjon ligger sør for sentrum av byen langs Strandpromenaden og sjøen. Stasjonens nordside er preget av bebyggelse og boligområder. Det er ca. 300 meter fra stasjonen opp til sentrumstorget. Larvik er kupert, så sentrum ligger en del høyere enn stasjonen. Vest for stasjonen er det en planovergang for gående. Thor Heyerdal videregående skole ligger omtrent 2 kilometer fra stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 6080 personer og 4030 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 21 100 personer og det er 11 100 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush. Reisetiden til Oslo er en time og 49 minutter. Stasjonen har 1001-1200 reisende. Det er gjennom vedtatt kommunedelplan båndlagt en korridor for nytt dobbeltspor gjennom Larvik, med ny stasjon plassert i skråningen fra Torget og ned mot Hammerdalen. Ifølge gjeldene NTP 2018-2027 skal det planlegges for at sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik skal stå ferdig innen 2032.

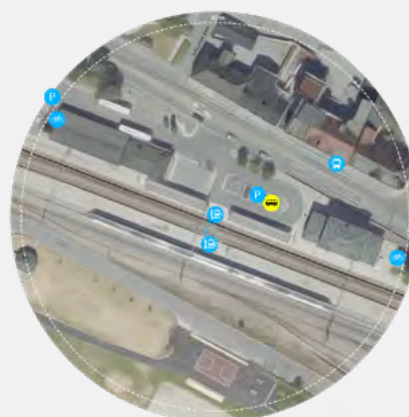
## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau på de fleste veiene inn til stasjonen både fra både vest, øst og nord, med unntak noen små sidegater i bystrukturen. Det er ikke opparbeidet egen gang- og sykkelveg eller fortau på Strandpromenaden. Det er heller ikke laget egne sykkelfelt i veg for syklister til stasjonen. Alle som bor i Larvik kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og 14 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 42 sykkelparkeringsplasser ved stasjonen under tak ved siden av stasjonsbygget. I tillegg er det et sykkelhotell i godshuset vest for stasjonsbygningen med 65 plasser og god kapasitet. Det koster 50 kr i måneden å parkere her. Belegget på den ordinære sykkelparkeringen var 31 % ved befarings i august 2020, og under normale omstendigheter er det ca. 50 % aktive avtaler i sykkelhotellet i forhold til plasser.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

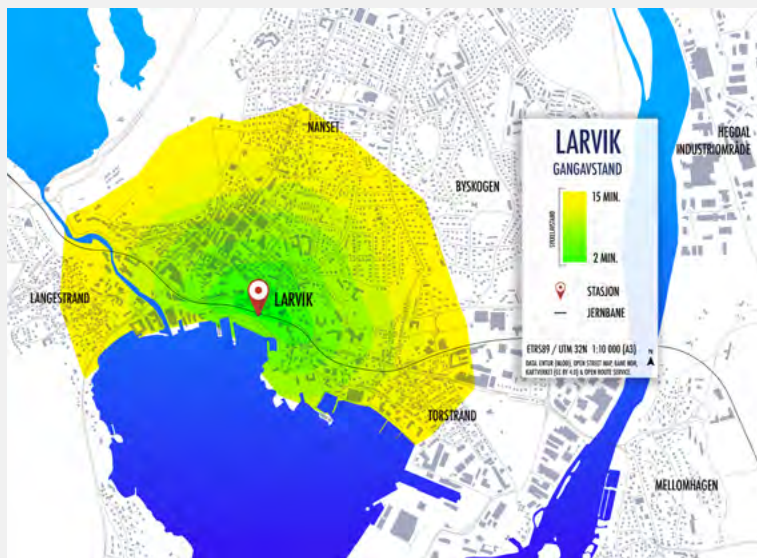
Det er forholdsvis god dekningsgrad for buss i Larvik da de stort sett følger hovedveiene og treffer boligområdene. Det er bussholdeplass ved Larvik stasjon hvor alle bussene går fra som ligger tett ved plattform. Det går bussruter til nabobyene og tilliggende områder rundt Larvik som Gon, Stavern, Svarstad, Hagelia og Nevlunghavn, Veldre og Kjøse.

Det er halvtimesfrekvens til byene Sandefjord og Tønsberg, samt at det også lik frekvens til Stavern og Veldre. Ellers er det kun timesfrekvens eller færre avganger til de andre områdene, med unntak av Gon hvor det er halvtimesfrekvens fram til kl. 18 og 20 minutters frekvens i rush, med god korrespondanse mellom buss og tog. Stasjonen ligger i sone 4 og skal man til Drammen eller Oslo trenger må en betale for to soner. Ved avvik stopper bussene ved korttidsparkeringen eller busslommen ved stasjonen.

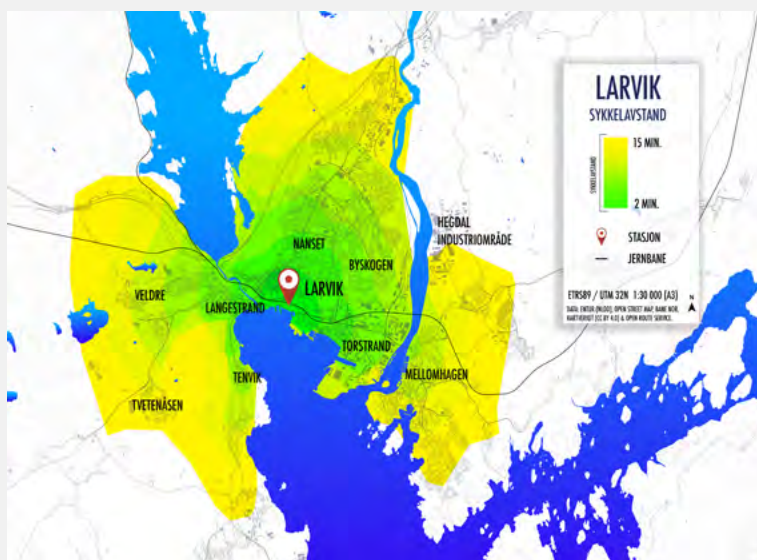


## PRIVATBIL

Det er totalt 60 innfartsparkeringsplasser og 4 ladeplasser som ligger langs jernbanen nord for stasjonen. Av disse er alle pendlerparkeringsplasser. Imidlertid er det mulig å kjøpe dagparkering for 10 kr timen i maks 20 timer. Det koster 100 kr i måneden med pendlerparkering med gyldig periodebillett. I 2019 var belegget på 95 %. Parkeringsplassene ligger ikke på Bane NOR sin eiendom og parkeringsplassen eies av Larvik kommune. Nummerplateregistrering gjennomført i 2016 viser at 45 % av de reisende har bostedsadresse innen 5 km fra stasjonen (Jernbaneverket 2016, s. 20). Det er mulig å kjøre til stasjonen fra både øst og vest, men det er lett å ta av fra E18 og inn på fylkesveg 303, hvor en lett kjører inn til innfartsparkeringen.



*Parkeringen på Larvik stasjon er sonefri, som innebærer at man kan disponere alle plassene med enten **pendlerparkering** eller **dagparkering**. Dette er i Bane NORs parkeringsstrategi utpekt som en mulig løsning der betaling basert på **faktisk bruk** skal være hovedregelen.*



Ved Larvik stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som både delte elsykler og elsparkesykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Det kan også være aktuelt med en bildelingstjeneste ved stasjonen, da det er et potensiale for å knytte blant annet Stavern bedre sammen med Larvik. Stasjonen er gjennom vedtatt kommunedelplan foreslått flyttet til midt i sentrum og på sikt kan det vurderes å etablere et helhetlig mobilitetspunkt ved ny stasjonsplassering.

Siden belegget på stasjonen er forholdsvis fullt, bør det gjennomføres en nummerplateregistrering og bypris vurderes innført. Omtrent halvparten av de som parkerer ved Larvik stasjon bor over 5 km fra stasjonen, men siden frekvensen på kollektivtilbudet er noe begrenset er det viktig å opprettholde dagens parkeringsplasser. Løsningen med ladestasjoner og bruken av disse bør evalueres. Det samme gjelder bruken av sonefri parkering.

Kapasiteten på sykkelparkeringen er tilfredsstillende, og det er forholdsvis få brukere på sykkelhotellet. Derfor foreslås det ingen umiddelbare tiltak for sykkel, men må utvides i takt med trafikkvekst.

Inntil videre anbefales det ikke å gjennomføre noen langsiktige tiltak ved stasjonen.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler.
- Tilby parkeringsplasser til bildelingstjenester for å betjene områdene mellom Larvik og Stavern som er et populært fritidsområde.
- Ved ny stasjon bør det tilstrebes å etablere et helhetlig mobilitetspunkt.
- Nummerplateregistrering bør gjennomføres på kort sikt, og basert på den kan det vurderes å innføres bypris på pendlerparkeringen
- Ladetilbudet på stasjonen bør evalueres
- Praksisen med sonefri parkering bør også evalueres
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst
- Ingen langsiktige tiltak anbefales på dagens stasjonsplassering

# PORSGRUNN



**B** | **P** 36 (100%) 39 (28%) 801-1000 6260  
26 150 4540  
13 330

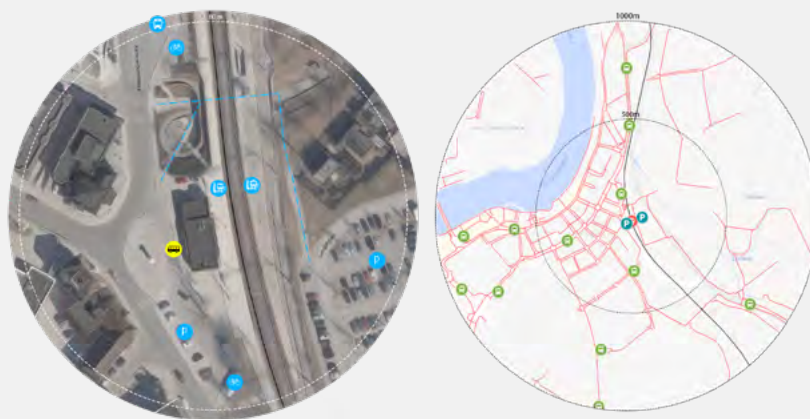
Porsgrunn stasjon ligger øst for sentrum av byen med hovedsakelig bybebyggelse vest for stasjonen og boligområder øst for stasjonen. Det er generelt mye flateparkering rundt stasjonsområdet. Det er ca. 350 meter til Strandpromenaden og Porsgrunnselva fra stasjonen, og flat topografi i området. Det ligger både videregående skole og Universitet forholdsvis nær stasjonen. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 6260 personer og 4540 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 26 150 personer og 13 330 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11 fra Skien til Eidsvoll, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush, i tillegg til togtilbudet på Bratsbergbanen. Reisetiden til Oslo er litt over to timer, og åtte minutter til Skien. Stasjonen har 801-1000 reisende. Det ble gjennomført en mulighetsstudie i 2018 for å avklare arealbruken rundt jernbanestasjonen og synliggjøre utviklingspotensialet rundt knutepunktet, bidra inn i kunnskap om planlegging og forhandling av både byvekstavtale, planlegging av dobbeltspor til Skien og Grenlandsbanen og i gi anbefaling om videre prosess og ønsket utvikling. Det foreligger også en konseptvalgutredning fra 2016 om sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, der konseptet som anbefales videre er midtre korridor med sammenkobling med Vestfoldbanen og ny bane om Porsgrunn. I dette alternativet etableres ny Porsgrunn stasjon like sør for dagens stasjon.

## ■ GANGE OG SYKKEL

Det er etablert fortau langs alle veiene inn til stasjonen med ulik kvalitet. Det er ikke etablert noen egne sykkelfelt i veiene. 33 % av alle som bor i Porsgrunn kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 2 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er 39 sykkelparkeringsplasser under tak som ligger tett opptil korttidsparkeringen og Narvesen. Belegget på sykkelparkeringen var 28 % ved befaring i august 2020. Det er også 12 sykkel-plasser under tak ved kollektivterminalen, men disse eies og driftes av kommunen. Det skal i løpet av 2020 plasseres ut 10 sykkelbokser av typen SafeBikley ved stasjonen som finansieres av midler gjennom Bypakke Grenland.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

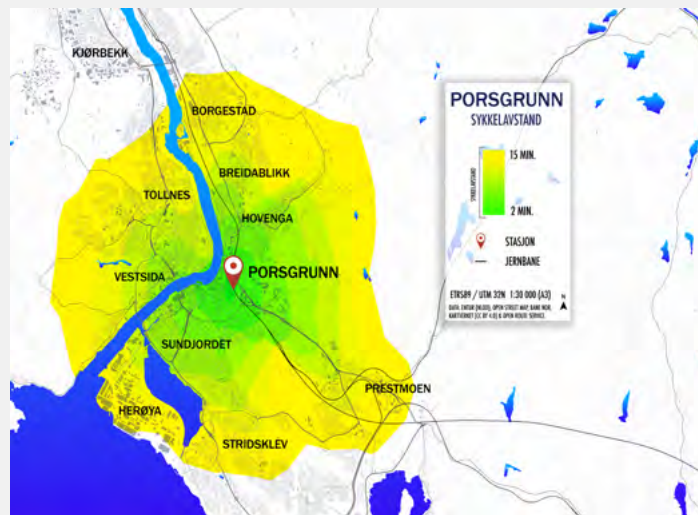
Stamlinjene i dagens rutestruktur for buss i byområdet Grenland er metrolinjene M1, M2 og M3 langs nordsyd-aksen med innbyrdes overgangsmulighet ved knutepunktene i Skien og Porsgrunn, som korresponderer godt med togtilbudet. Tilbudet kjører med frekvens på 10 minutter i rush på hverdager, og 20/30 minutter utenfor rush og helgene. ▶



Det er fem hovedruter i Grenlandsregionen som går gjennom begge byene fra Gulset - Langesund, Falkum - Skjelsvik, Skien - Skjelsvik, Skotfoss - Hydro og Skien - Herre.

Pendellinjene gir tilbud til områder som metrolinjene ikke dekker innenfor byområdet og i distriktene rundt. Disse linjene går også til knutepunktene og korresponderer med metrolinjene og tog. Det lokale busstilbudet komplementerer tilbudet og utvider jernbanens marked i Grenland. Lokalbussene korresponderer med alle togavgangene inn og ut av Grenland, bortsett fra på de tidligste morgenvangene med tog mot Vestfoldbyene. Styrking av busstilbudet til disse avgangene på hverdagene er et prioritert område.

Stasjonen ligger i sone Porsgrunn som er en del av det integrerte sonesystemet i Grenland. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygget/ Narvesen.



## PRIVATBIL

Det er 36 innfartsparkeringsplasser reservert for togreisende på Gamle Urædd stadion øst for stasjon på motsatt side av jernbanen. Det koster ingenting å parkere her. I tillegg er det 13 plasser med avgift på stasjonen. I 2019 var belegget på 100 %. Parkeringsplassene ved gamle Urædd stadion ligger ikke på Bane NOR sin eiendom og parkeringsplassen eies av Porsgrunn Utvikling. Det er forholdsvis lett å komme til stasjonen og parkeringen fra rundkjøring på fylkesveg 32.

*Porsgrunn stasjon har **36** gratis parkeringsplasser forbeholdt reisende med tog og opp mot **300** tilgrensende plasser med ordnær avgift*

Ved Porsgrunn stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som både delte elsykler og elsparkesykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Det kan også være aktuelt med en bildelingstjeneste, da spesielt for å se på koblingen med Herøya. Hvis det i fremtiden skal etableres en bysykkel-løsning i Grenland, bør Porsgrunn stasjon inngå som lokasjon. Porsgrunn og Skien har vokst sammen til en by, så Grenlandsregionen har godt markedspotensiale for nye mobilitetsløsninger. Det bør vurderes å sette av noen plasser til bil som tjeneste på kommersielle villkår.

Belegget på innfartsparkeringen er ganske fullt. På kort sikt bør det gjøres en nummerplateregistering med tanke på at togtilbudet ble betraktelig bedre i 2018 som følge av dobbeltsporutbyggingen mellom Porsgrunn og Larvik. Dette vil kunne gi en pekepinn på hvor folk kjører fra og om innfartsparkeringen bør endres. Det anbefales uansett å innføre prising i form av pendlerparkering. Prisnivået på pendlerparkeringen kan også være tema for senere diskusjon. Det er viktig at denne prosessen gjøres i samråd med kommunen som eier plassen.

Det er i dag kun etablert sykkelparkering øst for stasjonen, samt noe ved bussterminalen, men det kan vurderes om det skal etableres en sykkelparkering under tak vest for stasjonen ved kulverten. Sykkeltveri ved stasjonen er et problem, og det skal etableres 10 sykkelbokser i løpet av 2020 som et supplement til sykkelparkeringen, noe som også gir et bedre tilbud for syklende til stasjonen. Ved stor etterspørsel etter slik låsbar parkering kan det på sikt vurderes sykkelhotell på stasjonen.

## Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparkesykler
- Tilrettelegge for bildelingstjeneste ved stasjonen
- Det bør gjennomføres en nummerplateregistrering på kort sikt
- I samråd med kommunen bør det innføres prising på parkeringsplassene
- Vurdere økt parkeringskapasitet for sykkel under tak
- Vurdere behovet for sykkelhotell basert på erfaringene fra sykkelboksene
- Vurdere sykkelparkering under tak på østsiden av jernbanen
- Parkeringskapasitet for sykkel økes i takt med trafikkvekst
- Bane NOR bør involvere seg i arbeidet med utrulling av nye bysykler i Grenland, slik at man sikrer gode løsninger på stasjonene.

# SKIEN



**B** | **P** 66 (100%) 39 (5%) 601-800 5370  
25 500 3400  
13 000

Skien stasjon ligger 1500 meter nord for sentrum av byen omkranset av landbruksareal, industri og boliger. Innenfor 1 km luftlinjeavstand fra stasjonen bor det 5370 personer og 3400 sysselsatte. 3 km fra stasjonen bor det 25 500 personer og 13 390 sysselsatte. Stasjonen betjenes av R11, og kjører med normalfrekvens på en time, og halvtimesruter i rush mot Eidsvoll. I tillegg betjenes stasjonen av Bratsbergbanen Reisetiden til Oslo er to timer og 12 minutter. Stasjonen har 601-800 reisende. Jernbanedirektoratet gjennomførte en mulighetsstudie i 2019 og vurderte blant annet togstopp langs eksisterende trase på Landmannstorget i Skien sentrum.

## ■ GANGE OG SYKKEL

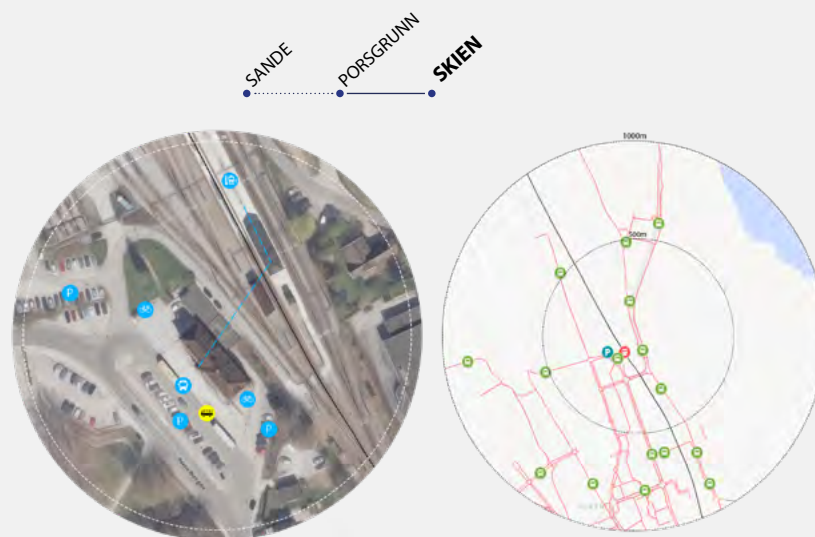
Det er etablert fortau på alle hovedveiene mot stasjonen med enkelte innslag av egen gang- og sykkelveg. Det er imidlertid et lite fortau inne i boligområdene for gående. Det er ikke etablert eget sykkelfelt i hovedveiene for syklister. 30 % av alle som bor i Skien kan nå stasjonen innen 15 minutter på sykkel, og kun 3 % bor i 10 minutters gangavstand fra stasjonen. Det er totalt 39 sykkelparkeringsplasser som ligger tett opptil stasjonsbygningen, hvorav 15 av disse er under tak. Belegget på sykkelparkeringen var 5 % ved befaring i august 2020. Det er etablert 10 sykkelbokser av typen SafeBikley øst for sykkelparkeringen under tak som er finansiert av midler gjennom Bypakke Grenland.

## ■ KOLLEKTIVTRANSPORT

Skien stasjon betjenes av en av Metrolinjene i Grenland, som er en av tre hovedlinjer i Grenland. Bussruten har 10-minutters frekvens store deler av dagen, og 20 minutters frekvens ellers. Metrolinjen går innom kollektivknutepunktet Landmannstorget som ligger 1500 m sør for stasjonen, der alle bussruter i regionen ankommer. Noen ruter har også 10- og 20 minutters frekvens i rush og midt på dagen. Stasjonen ligger i sone Skien som er en del av det integrerte sonesystemet i Grenland. Ved avvik stopper bussene foran stasjonsbygningen.

## ■ PRIVATBIL

Det er totalt 66 innfartsparkeringsplasser som ligger rett ved stasjonen og har høyt belegg. Det koster ingenting å parkere her, men i løpet av 2020 vurderes det å innføre betaling på parkeringen fordi omkringliggende områder har fått innført parkeringsavgift, som fører til en del fremmedparkering på innfartsparkeringen. Det skal samtidig ses på en mulighet for å utvide dagens innfartsparkering med 20-30 plasser. Alle parkeringsplassene ligger på Bane NOR sin eiendom. Nummerplateregistrering gjennomført i 2016 viser at 45 % av de reisende har bostedsadresse innen 3 km fra stasjonen (Jernbaneverket 2016, s. 21).



Ved Skien stasjon kan det være aktuelt å tilby nye mobilitetsløsninger som både delte elsykler og elsparksykler for å stimulere til at flere velger annet enn bil til stasjonen. Det kan også være aktuelt med en bildelingstjeneste ved stasjonen. Hvis det i framtiden skal etableres en bysykkel-løsning i Grenland, bør Skien stasjon inngå som lokasjon. Porsgrunn og Skien har vokst sammen til en by, så Grenlandsregionen har godt markeds potensial for nye mobilitetsløsninger. Skien stasjon ligger 1500 meter nord for sentrum, så det er viktig at nye mobilitetstiltak som foreslås blir knyttet tett mot sentrum av Skien. Det bør vurderes å sette av noen plasser til bil som tjeneste på kommersielle vilkår.

I løpet av 2020 skal det innføres pendlerparkering og utvidelse for flere parkeringsplasser for bil. Tidligere nummerplateregistrering viser at mange reiser under 5 km for å komme seg til stasjonen. Det bør gjennomføres en ny nummerplateregistrering med tanke på at togtilbudet ble betraktelig bedre i 2018 som følge av dobbeltsporutbyggingen mellom Porsgrunn og Larvik. Dette vil kunne gi en pekepinn på om det endrede reisevaner og om innfartsparkeringen bør endres på lengre sikt.

Ved sykkelparkeringen er det etablert 10 sykkelbokser som et supplement til sykkelparkeringen. Det er ikke behov for noen nye tiltak for sykkelparkeringen ved stasjonen på kort sikt, men parkeringskapasiteten må utvides i takt med trafikkvekst.

### Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for å tilby nye mobilitetsløsninger som delte elsykler og elsparksykler.
- Det bør vurderes å omdisponere noen parkeringsplasser til bildelingstjeneste.
- Mobilitetstiltak bør knytte stasjonen bedre sammen med Skien sentrum.
- Etter utvidelse og innføring av pendlerparkering på Skien bør det gjennomføres en evaluering nummerplateregistrering
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst.

# 4 KONKLUSJON OG AVSLUTNING



# KONKLUSJON OG AVSLUTNING

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi ser befolkningsstrukturer, pendlermønstre og reisevaner i sammenheng og kommer med konkrete anbefalinger for parkering av bil og sykkel, samt identifiserer muligheter for nye mobilitetsløsninger rundt stasjonene på et overordnet nivå. Analyser av en rekke forhold i Vestfold gir konkrete anbefalinger for hver stasjon. I tillegg vil analysene være basert på prioriteringsprinsippene i Bane NORs parkeringsstrategi og mobilitetsstrategi som er gjengitt i bakgrunnsdokumentet for konkretiseringen. I dette kapittelet blir resultatet fra de ulike analysene sett i sammenheng og anbefalingene for hver stasjon oppsummert.

Vestfoldbanen grener av ved Drammen og betjener alle Vestfoldbyene utenom Horten, samt Grenlandsbyene. Dette er mellomstore norske byer, og Vestfoldbanen spiller en viktig rolle for å knytte byene tettere sammen. Sande ligger halvannen mil sør for Drammen og kan i fremtiden spille en viktig rolle når det kommer til å ta unna trafikken mot Drammen og Oslo. Dersom man ønsker flere til å reise med tog, vil pendlerparkering spille en viktig rolle, særlig rundt denne stasjonen. Det skyldes at Sande har et stort, bilbasert omland, og det er ønskelig å fange de reisende opp tidlig i reisekjeden for å unngå at de kjører til Drammen eller helt til bestemmelsesstedet. Samtidig er det viktig å legge til rette for gode forhold for reisende i Sande som kan sykle og gå. På denne måten sikrer man at de som faktisk har behov for å bruke bil faktisk får plass ved pendlerparkeringen samtidig som man kan bidra til å nå nullvekstmålet om økt biltrafikk i byene. Dette er et viktig prinsipp i Bane NORs parkeringsstrategi, og gjelder for hele arbeidet med konkretiseringen. Nye Holmestrand stasjon ligger inne i fjellet, og betjener både sentrumsområdene og området på toppen av fjellet. Det ble i forbindelse med utbyggingen i 2016 etablert mange pendlerparkeringsplasser, men i motsetning til tidligere er ikke belegget her fullt. Dette skyldes at man kunne overvinne barrieren fjellet er med en heis, som også beviser at det er mulig å få endret vanene til reisende. I dag er Holmestrand stasjon et tydelig knutepunkt, og vi ser et potensiale for enda økt andel syklende til stasjonen.

Skoppum stasjon skal i løpet av de neste årene flyttes, og bli en mer utpreget innfartsparkeringsstasjon med opptil 600 parkeringsplasser og god tilgjengelighet til overordnet veisystem. Samtidig som man legger til rette for bruk av innfartsparkeringen, er det viktig å finne løsninger på hvordan avstanden mellom Horten og nye Horten stasjon kan løses på best mulig måte. På denne måten kan man sikre bærekraftige transportmåter til stasjonen. Horten stasjon kan også betjene områder nord for Tønsberg. Dermed trenger man ikke så store parkeringsarealer midt i Tønsberg sentrum, og man kan på sikt skalere ned plassene for å gi mulighet til fortetting rundt stasjonen. Tønsberg har et godt kollektivtransporttilbud, og forholdene ligger til rette for at enda flere skal kunne gå og sykle til stasjonen. Samtidig er det viktig å sikre et parkeringstilbud til de reisende som er avhengig av dette, særlig i områdene sør for Tønsberg.

I henhold til føringene i gjeldende NTP 2018 - 2027 er det en rekke foreslåtte endringer på strekningen. Stokke stasjon skal på sikt oppgraderes, men her er forholdene allerede gode, og det er ikke et umiddelbart behov for store endringer. Torp skal på sikt flyttes nærmere flyplassen, og i den forbindelse kan man se på mulighetene for å benytte denne stasjonen som en regional innfartsparkeringsstasjon. Dette må sees i sammenheng med Sandefjord og Larvik som på sikt skal flyttes og rendyrkes som sentrumsstasjoner. Dermed må man anta at det blir et redusert parkeringstilbud på de nye stasjonene. Forholdene i dag preges av høy etterspørsel etter parkeringsplass, og noe av dette kan løses ved å innføre bypris. Særlig Sandefjord har gode forutsetninger for å få en enda større andel av de reisende over på sykkel, og dette bør være et fokus for de to Vestfoldbyene i tiden som kommer. For Grenlandsbyene Porsgrunn og Skien er det mindre tiltak som skal hindre fremmedparkering, og styre etterspørselen etter parkering til de som trenger det. Porsgrunn ligger midt i sentrum, og det er et godt kollektivtransporttilbud både innad i byene og mellom byene. Som pendleranalysen viste, var det i Grenland det var mest utveksling av arbeidskraft. Skien på sin side ligger litt unna sentrum, og tiltak som settes inn her bør fokusere på å redusere denne opplevde avstanden.

En del av tiltakene innebærer mer kunnskapsinnhenting. Dette skyldes hovedsakelig et endret bilde på grunn av COVID-19, men også for å følge opp tiltak som foreslås. Det anbefales flere steder nummerplaterregistreringer for å få et oppdatert bilde av hvor folk kjører fra. Dette er en viktig pekepinn på hvilken rolle innfartsparkeringen spiller og viser steder med potensiale for å bytte fra bil til kollektiv, sykkel og gange. I tillegg anbefales det at praksisen med sonefri parkering på Larvik evalueres. Prinsippet om parkering basert på faktisk bruk skal undersøkes for å hindre at de reisende velger bil til stasjonen når det ikke er strengt nødvendig, og det bør undersøkes hvilken effekt sonefri parkering har hatt ved denne stasjonen når det gjelder reisevaner og belegg på parkeringen.



I tabellen under blir et utvalg av tiltak oppsummert. Dette er tiltak som har gått igjen på flere stasjoner. For Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien blir det drøftet om innføring av bypris (250,- / 30 dager) kan være et effektivt virkemiddel for å redusere parkeringspresset som også kan gjøres med få ressurser. Før dette settes i gang bør det likevel utredes den reduserte bilbruken resulterer i at de reisende velger andre fremkomstmidler til stasjonen eller kjører hele veien. Generelt sett viser det seg at prising av parkering har hatt effekt. En kartlegging som ble gjort av TØI i (2019) viser at belegget på stasjonene som fikk innført pendlerparkering har sunket moderat. Det må også nevnes i denne sammenheng at tellingene ble gjennomført rett før tiltakene for å begrense spredning av COVID-19, noe som kan ha påvirket kvaliteten på tallene. Derfor benyttes det i hovedsak 2019-tall.

Bane NOR skal være en fremoverlent aktør når det kommer til nye mobilitetsløsninger, og i denne utredningen ser vi på konkrete løsninger for hver stasjon når det kommer til ny mobilitet. Tilrettelegging for mikromobilitet, omdisponering av p-plasser for delebilordninger og mobilitetspunkt er tiltak som kan gjøre det mer attraktivt å velge nye mobilitetsløsninger, men kan være krevende å få innført. Straktiltak på sykkel kan innebære flere sykkelplasser under tak eller omdisponering etter behov. Dette er enkle tiltak som kan gjøres på kort sikt. HentMeg-tjenester anses som alternativ der kollektivtransporten ikke er tilstrekkelig, og krever minimal tilrettelegging på

stasjonsområdet fra Bane NORs side. Selv om dette er nyttige tiltak for bærekraftig mobilitet er det viktig at tilretteleggingen av disse fremkomstmidlene ikke går på bekostning av kollektiv, sykkel og gange som er øverst i prioriteringspyramiden.

Nullvekstmålet har som mål at veksten i trafikk i de største byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Med et klima i endring, arealpress i byene og fokus på bedret folkehelse er det viktig at reisene i fremtiden tas med bærekraftige transportmidler. Som en sentral knutepunktaktør spiller Bane NOR en viktig rolle for å tilrettelegge for grønne, smarte og sømløse reiser. Arbeidet med denne konkretiseringen har vist hvordan man kan tilrettelegge for dette på Vestfoldbanen.

## ANBEFALINGER

	PRISING AV PARKERING	TILRETTELEGGING FOR MIKROMOBILITET*	ENDRE P-PLASSER TIL BILDELING**	MOBILITETSPUNKT***	NUMMERPLATEREGISTRERING	HENTMEGTJENESTER	STRAKTILTAK SYKKEL****
Sande		■				■	
Holmestrand		■	■				■
Skoppum/Horten		■					
Tønsberg	■	■		■			■
Stokke				■		■	
Torp							
Sandefjord	■	■	■	■			■
Larvik	■	■	■	■	■		
Porsgrunn	■	■	■		■		■
Skien	■	■	■		■		

\* Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.

\*\* Omdisponerte parkeringsplasser skal som hovedregel tas av pendlerparkeringsplasser dersom belegget tillater det

\*\*\* Mobilitetspunkt i denne sammenheng er beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet.

\*\*\*\* Innebærer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon

# REFERANSER

**Bane NOR (2017 a)** Bane NORs parkeringsstrategi.

Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-bane-nor-pr-september-2017.pdf>

**Bane NOR (2017 b)** Nykirke - Barkåker: Utredning innfartsparkering. Tilgjengelig på: [https://www.banenor.no/globalassets/documents/nykirke-barkaker/icp-34-a-11052\\_02b\\_001-innfartsparkering.pdf](https://www.banenor.no/globalassets/documents/nykirke-barkaker/icp-34-a-11052_02b_001-innfartsparkering.pdf)

**Bypakke Tønsberg-regionen (2020 a)** Om bypakken. Tilgjengelig på: <https://bypakketonsbergregionen.no/om-bypakken/>

**Bypakke Tønsberg-regionen (2020 b)** Økonomi, finansiering og bompenger. Tilgjengelig på: <https://bypakketonsbergregionen.no/delprosjekter/%C3%B8konomi-finansiering-og-bompenger/>

**EY (2020)** Micromobility: moving cities into a sustainable future. Tilgjengelig på: [https://www.ey.com/en\\_gl/automotive-transportation/how-micromobility-is-moving-cities-into-a-sustainable-future](https://www.ey.com/en_gl/automotive-transportation/how-micromobility-is-moving-cities-into-a-sustainable-future)

**Fremtiden i våre hender (2020)** Klimagassutslippet fra ulike reisemåter. Tilgjengelig på: <https://www.framtiden.no/gronne-tips/reise-og-transport/klimagassutslippet-fra-ulike-reisemater.html>

**Fjellinjen (2020)** Priser. Tilgjengelig på: <https://www.fjellinjen.no/privat/priser/>

**Grenlandspakken (2020 a)** Vi skaper det nye Grenland. Tilgjengelig på: <https://bypakka.no/vi-skaper-det-nye-grenland/>

**Grenlandspakken (2020 b)** Bompenger. Tilgjengelig på: <https://bypakka.no/bompenger/>

**Jernbaneverket (2016)** Planforutsetninger for InterCity-strekningen Sande - Skien, Vestfoldbanen. Tilgjengelig på: <https://www.banenor.no/contentassets/6efdc62fb-f984835827e0298989603e2/planforutsetninger-parkering-vestfoldbanen.pdf>

**Samferdselsdepartementet (2016)** Nasjonal transportplan 2018-2029. (Meld. St. 33(2016- 2017)). Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

**SSB (2020)** Kart og geodata fra SSB. Tilgjengelig på: <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/geodata>

**Statens vegvesen (2019b)** Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018: Hovedrapport. Tilgjengelig på: [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2674990/binary/1361215?fast\\_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF](https://www.vegvesen.no/_attachment/2674990/binary/1361215?fast_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF)

**Transportøkonomisk institutt (2019 a)** Elsparesyklene - nye fakta om tilbud og bruk i Oslo. Tilgjengelig på: <https://samferdsel.toi.no/forskning/elsparesyklene-nye-fakta-om-tilbud-og-bruk-i-oslo-article34312-2205.html?noredirect=1>

**Transportøkonomisk institutt (2019 b)** Innfartsparkering og betaling - Før- og etteranalyser av jernbanens innfartsparkingsplasser. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52377>

**Transportøkonomisk institutt (2014)** Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39158>

**Transportøkonomisk institutt (2012)** Reisevaneundersøkelse for Grenlandsbyen 2009. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php/1324157-1340706542/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2012/1212-2012/1212-sammendrag.pdf>

**Vestfold fylkeskommune (2019)** Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Tilgjengelig på: [https://www.vtfk.no/globalassets/vtfk/dokumenter/samfunnsutvikling-internasjonalisering-og-klima/planer-og-strategier/rpba\\_2019.pdf](https://www.vtfk.no/globalassets/vtfk/dokumenter/samfunnsutvikling-internasjonalisering-og-klima/planer-og-strategier/rpba_2019.pdf)

**Vestfold fylkeskommune (2019)** Byregnskap for Vestfoldbyene. Tilgjengelig på: <https://www.vtfk.no/globalassets/vtfk/dokumenter/samfunnsutvikling-internasjonalisering-og-klima/bystrategi-bypakke-byvekstavt/byregnskap/byregnskap-for-vestfoldbyene-11.12.2018-lav.pdf>

**Vestfold kollektivtrafikk (2019)** Trafikkplan Sandefjord. Tilgjengelig på: [https://www.vkt.no/media/1359/94271-rapport-sandefjord\\_final.pdf](https://www.vkt.no/media/1359/94271-rapport-sandefjord_final.pdf)

**VKT - Vestfold kollektivtransport (2020 a)** Seksjon Kollektiv og mobilitet. Tilgjengelig på: <https://www.vkt.no/om-oss/seksjon-kollektiv-og-mobilitet/>

**VKT - Vestfold kollektivtransport (2020 b)** Billetter og priser. Tilgjengelig på: <https://www.vkt.no/reise/billetter-og-priser/>

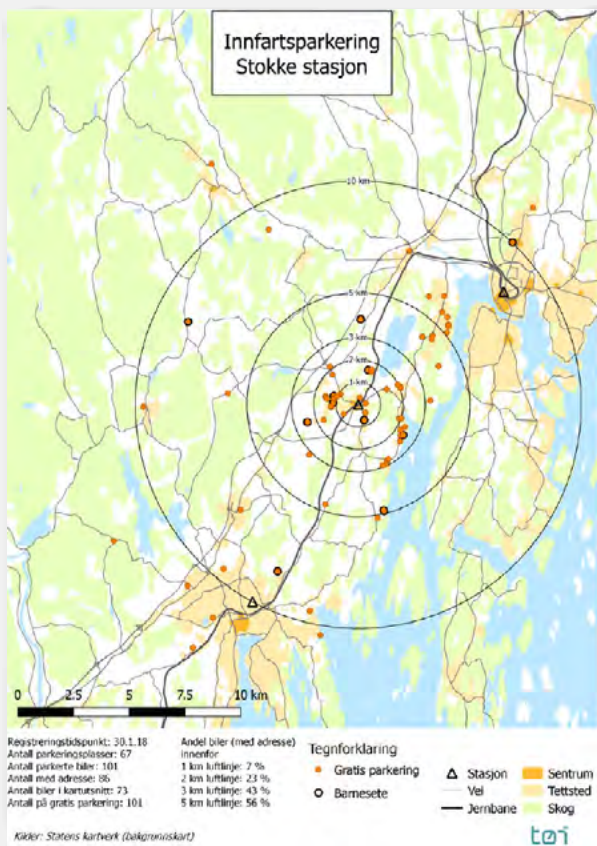
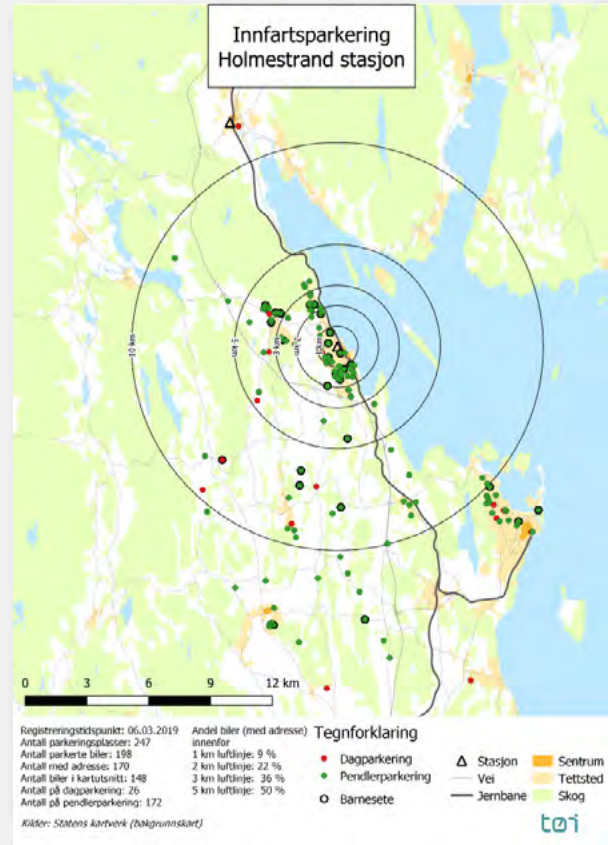
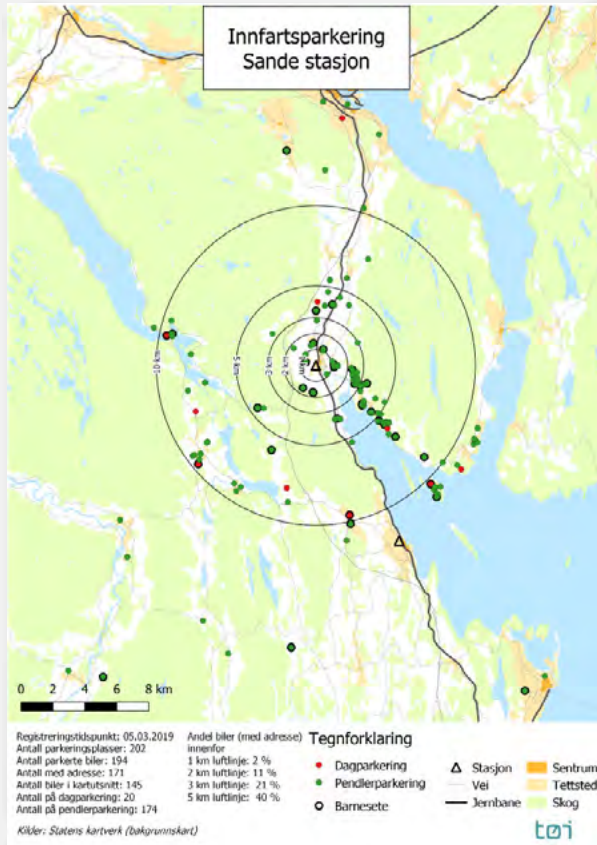
**Urbanet Analyse (2016)** Tiltak for redusert biltrafikk i byområder. Tilgjengelig på: [https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport\\_82\\_2016\\_Tiltak-for-reduert-biltrafikk-i-by.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_82_2016_Tiltak-for-reduert-biltrafikk-i-by.pdf)

**Urbanet Analyse (2015)** Reisevaner i Vestfoldbyen 2013/14. Tilgjengelig på: [https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport\\_60\\_RVU-Vestfoldbyen.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UArapport_60_RVU-Vestfoldbyen.pdf)

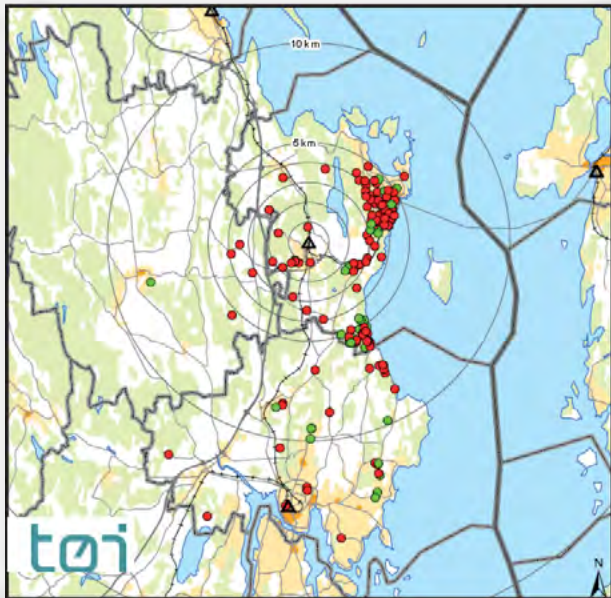
# 5 VEDLEGG



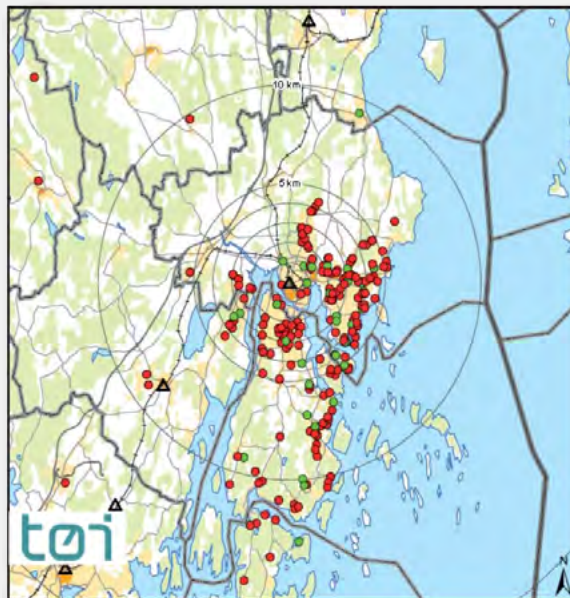
Pendlerparkering på Holmestrand stasjon (Foto: Vetle Riis Hallås)



Nummerplaterregistreringer på Sande (øverst t.v.), Holmestrand (øverst t.h.) og Stokke (nederst t.v.) gjennomført i 2019



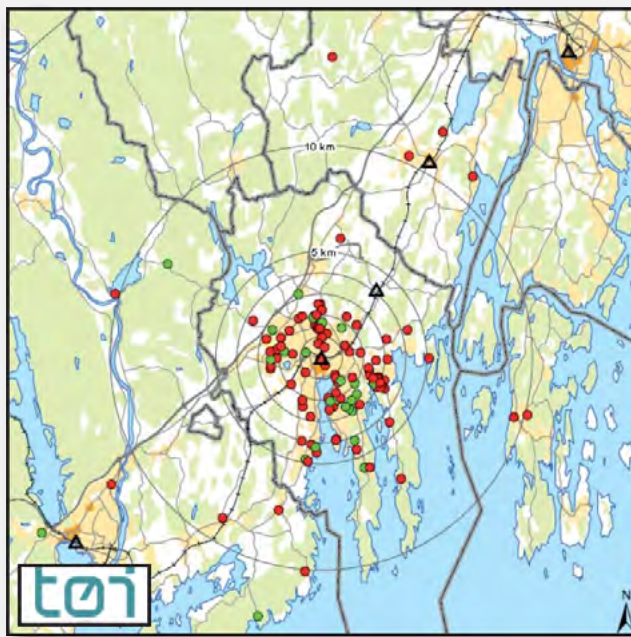
Nummerplateregistrering  
Skoppum (2015)



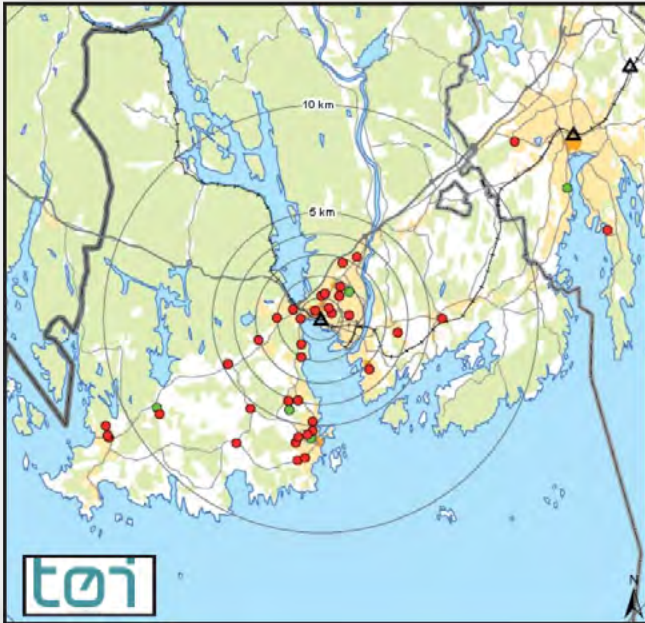
Nummerplateregistrering  
Tønsberg (2015)



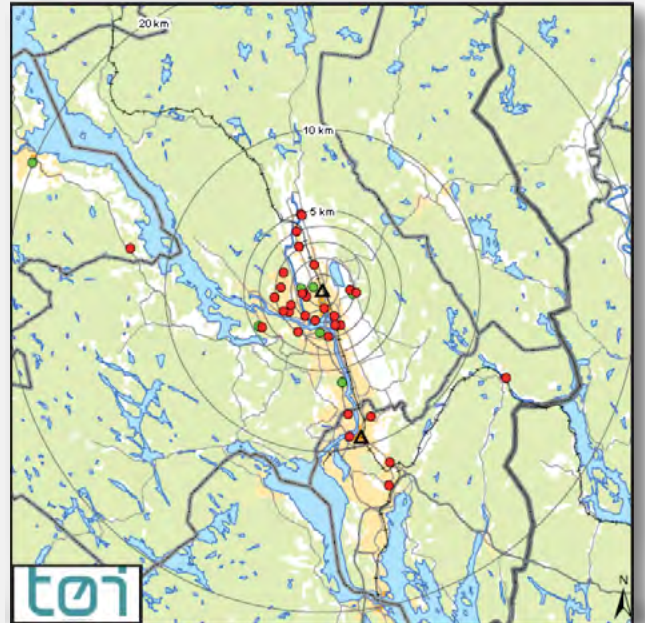
Nummerplateregistrering  
Torp (2015)



Nummerplateregistrering  
Sandefjord (2015)



▲  
 Nummerplaterregistrering  
 Larvik (2015)



▲  
 Nummerplaterregistrering  
 Skien (2015)

