

Overordnet plan for  
**BYPAKKE**  
**LARVIK**

FASE 1



Larvik  
kommune



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



Jernbane-  
direktoratet



Statens vegvesen

## FORORD

Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 tar utgangspunkt i statens firetrinnsmetodikk for konseptvalgutredninger hvor man ser på hvordan transportbehovet kan reduseres og eksisterende transportsystem kan utnyttes bedre før større tiltak vurderes. Arbeidet legger til grunn samarbeidsavtalen for Bypakke Larvik fra juni 2021 og bygger blant annet videre på mulighetsstudien som Statens vegvesen utarbeidet i 2016.

Arbeidet er forankret underveis i Bypakke Larvik sine organer:

- Styringsgruppen: Erik Bringedal (leder) i Larvik kommune, Arve Høiberg i Vestfold og Telemark fylkeskommune, Sefrid Jakobsen i Jernbanedirektoratet og Roar Midtbø Jensen i Statens vegvesen

Administrativt råd: Kristine Borvik, Hildegunn Sørbø og Hege Eick i Larvik kommune, Olav Uldal i Statens vegvesen og Liv Marit Hansen i Vestfold og Telemark fylkeskommune

Planarbeidet er utført av Norconsult i nært samarbeid med prosjektgruppen for Bypakke Larvik.

Prosjektgruppens deltakere:

- Larvik kommune: Jørgen Johansen (oppdragsansvarlig), Christian Trankjær, Ole Sannes Riiser, Regine Merethe Hildre og Hanne Øyen Herland fra Larvik kommune
- Statens vegvesen: Morten Ask
- Vestfold og Telemark fylkeskommune: Kjersti Visnes Øksenholt og Marit Synnes Lindseth

Fra Norconsult har disse deltatt i arbeidet: Aida Selimotic, Aleksander Styrvold Kristoffersen, Mari Flaatten, Tor Atle Odberg (oppdragsansvarlig) og Gunnar Ridderström (kvalitetssikring)

Arbeidet med planen er gjennomført med en bred medvirkningsprosess hvor relevante interessegrupper har gitt innspill til arbeidet. Dette er dokumentert i egen rapport.

# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>Forslag til tiltaksportefølje</b>	<b>22</b>
			6.1	Avgrensning av prioriterte strekninger	22
			6.2	Tiltakstyper	22
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>8</b>	6.3	Grunnlag for hovedtiltak	23
2.1	Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Larvik – Bypakke Larvik	8	6.4	Generelle tiltak	23
2.2	Konsekvenser for samhandling	9	6.5	Larvik byområde	25
			6.6	Stavern–Larvik	26
			6.7	Øst-Vest forbindelsen	26
<b>3</b>	<b>Mål</b>	<b>9</b>	6.8	Gon/Halsen–Gloppe	26
3.1	Hva er målene i Bypakke Larvik?	9	6.9	Tjøllingvollen/Hegdal–Gloppe	27
3.2	Overordnede planer og målsetninger	10	6.10	Nord-Sørforbindelsen	27
			6.11	Helgeroa, Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra, Veldre–Larvik	27
<b>4</b>	<b>Status og utfordringer</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>Finansiering</b>	<b>28</b>
4.1	Dagens situasjon	11	7.1	Finansieringsgrunnlag	28
4.2	Situasjonsanalyse	13	7.2	Finansieringskilder og prosesser	28
4.2.1	Dagens reisestrømmer viser potensiale for mer miljøvennlig transport	14	7.3	Alternative finansieringskilder:	29
4.2.2	Dagens reisevaner viser høy bilbruk	14	7.4	Videre arbeid med fase 2	29
4.2.3	Trafikkmengder	15	<b>8</b>	<b>Samarbeid og styring</b>	<b>30</b>
4.2.4	Befolkningsgrunnlag for busstransport	16	8.1	Samarbeid på tvers for økt nytte	30
4.2.5	Befolkningsgrunnlag for sykling	18	8.2	Porteføljestyring	30
4.2.6	Markedsgrunnlag for gange	18	8.3	Kriterier for vurdering av tiltak	31
4.2.7	Fremtidsprognoser og nullvekstmål	18	8.4	Kunnskapsgrunnlag og indikatorer	32
<b>5</b>	<b>Anbefalt hovedstrategi</b>	<b>19</b>	8.5	Medvirkning og organisering	32
5.1	Arealstrategi	19	8.5.1	Organisering	33
5.2	Transportstrategi	20			
				<b>Vedleggsrapporter</b>	<b>34</b>
				<b>Referanseliste</b>	<b>35</b>

## ► Sammendrag

Bypakke Larvik er et samarbeid mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, med formål om å utvikle et fremtidsrettet transportsystem som bidrar til ett attraktivt bysentrum. Bypakke Larvik skal også bidra til det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Dette dokumentet er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av representanter fra de ulike partene i Bypakka. Basert på analyser av dagens reisevaner og trafikksystem i Larvik angir planen hvilke strategier og tiltak som legges til grunn for oppstart og gjennomføring av den første fasen av bypakke arbeidet.

Et viktig utgangspunkt for arbeidet med å utvikle et fremtidsrettet transportsystem for Larvik er de overordnede arealplanene vedtatt av Larvik kommunestyre i 2021. Disse utgjør de arealpolitiske grepene som legger grunnlaget som det videre arbeidet med transportsystemet er basert på.

Hovedgrepet i planen er å fokusere på å iverksette målrettede tiltak som gjør det mulig å velge mer miljøvennlige transportformer i og til Larvik by. Det er på disse strekningene trafikksystemet har de største utfordringene og det er på disse strekningene og innenfor denne type reiser at potensialet for endring er størst.

Et annet viktig grep er at planen tar utgangspunkt i å iverksette en rekke mindre tiltak fremfor å starte med store infrastrukturprosjekter. Det er to årsaker til dette. Det første er de finansielle rammene som foreligger på nåværende tidspunkt. Den andre er at ved å starte med mindre og målrettede tiltak vil man kunne evaluere om disse løser behovene før man konkluderer med at det er nødvendig å gjennomføre større tiltak og investeringer. Dette sikrer en mer rasjonell og bærekraftig tilnærming.

I det videre sammendraget oppsummeres de viktigste funnene og anbefalingene i planen.

### Et samlet grep for en bærekraftig areal- og transportutvikling

Areal- og transportpolitikken som formes av kommunene, fylkeskommunen og staten er grunnleggende for en bærekraftig samfunnsutvikling. Den er derfor tjent med et felles regionalt grep, og en langsiktig politikk som grunnlag for prioriteringer av kortsiktige tiltak.

I juni 2021 ble det inngått en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Avtalen er et gjensidig forpliktende partnerskap mellom stat, fylke og kommune med fokus på Larvik byområde som en del av Vestfoldbyen. Samarbeidet skal bidra til samordning av areal- og transportutviklingen, og oppfølging av lokale, regionale og nasjonale mål. Det pågående arbeidet med en bypakke er på mange måter en oppfølging av mulighetsanalysen for transportsystemet i Larvik utført av Statens vegvesen i 2016.

Larvik kommunes arealplaner bygger opp under mål om mer miljøvennlige transportformer og mindre transportbehov med bil. I denne planen legges kommuneplanens arealdel til grunn for utforming av en samordnet areal- og transportutvikling.

Samfunnsmålet for Bypakke Larvik er å utvikle:

«Et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum.»

Det finnes mange ulike tiltak som kan bidra til å legge til rette for et attraktivt bysentrum. I arbeidet med Bypakke Larvik er fokuset avgrenset til å gjelde tiltak som øker tilgjengeligheten i og til bysentrum for mer miljøvennlige og bærekraftige transportformer.

Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken legges også til grunn for Bypakke Larvik:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, forurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange», omstilling til lavutslippssamfunnet og reduksjon i klimautslipp.»



Nullvekstmålet innebærer at man ikke skal kjøre mer personbil i fremtiden enn i dag – selv om befolkningen øker. Partene legger til grunn målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 om en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet, mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi og å bidra til å oppfylle Norges klima og miljømål. Partene vil også bidra til å nå FNs bærekraftsmål om bærekraftige byer og lokalsamfunn.

### Transportsystemets utfordringer

Transportsystemet gjennom Larvik byområde preges av dårlig fremkommelighet i rushtidene, spesielt i øst-vestaksen. Riksveg 400 Elveveien forbinder Larvik havn med E18 og havnetrafikken krysser lokaltrafikken i øst/ vestforbindelsen. Dagens jernbanestasjon har begrensede utviklingsmuligheter og ligger ved Fylkesveg 303 Storgata som har høy trafikkbelastning. Kollektivknutepunktene for jernbane og buss ligger på to ulike steder og gjør at kollektivtilbudet ikke er godt koblet sammen for de reisende. Busstrafikken står i samme kø som bilene på alle hovedinnsjøene til Larvik by og er derfor lite konkurransedyktig i forhold til bilen. Gang- og sykkeltilbudet har flere steder dårlig fremkommelighet, trafiksikkerhet og helårsdriftsnivå. Dette gjør sykling og gåing lite konkurransedyktig i forhold til bruk av bil.

Larvik kommunes trafikk tall påvirkes av en stor andel sommerferietrafikk. Spesielt er juli og august måneder hvor det både er vanlig lokaltrafikk og samtidig innslag av ferietrafikk. I mai 2022 var trafikknivået på Gloppe bru høyere enn på E18 ved Vassbotnbrua – 22 200 kjøt/d (ÅDT – Års Døgn Trafikk) over Gloppe bru mot 20 300 over Vassbotnbrua. Den store trafikkbelastningen i lokalvegnettet viser behovet for å gjøre noe med transportsystemet for å bedre fremkommeligheten. Forventet befolkningsvekst (SSB 2022) frem mot 2030 (4 %) er i samme periode foreløpig beregnet å gi en vekst i biltrafikken i Larvik by (utenom E18) på 6-7 % om det ikke iverksettes tiltak.

### Et sårbart transportsystem

Hovedvegssystemet i Larvik henger svært tett sammen. En hendelse på en av aksene vil raskt forplante seg til de øvrige hovedaksene, noe som igjen utgjør en risiko for fremkommeligheten til nødteater ved hendelser. Dette utgjør også en særskilt risiko ved stengning av E18 hvor omkjøringsrute går gjennom Larvik by..

Øya-krysset og Gloppebrua over Lågen er spesielt sårbare punkter. Ved en blokkering eller annen hendelse er det få omkjøringsmuligheter, og det vil kunne gi ringvirkninger på resterende hovedvegsystem i Larvik.

Vestfoldbanen er ikke dimensjonert for håndtering av godstransport, men brukes som alternativ godslinje når det er stopp på Sørlandsbanen. Det er også dårlig sikkerhet for myke trafikanter som krysser jernbanen i Larvik. Spesielt gjelder dette gjennom Torstrand og planovergangen i Indre havn som er en av Norges mest utsatte planoverganger. Lave jernbanebroer som krysser hovedvegssystemet skaper også utfordringer for fremkommeligheten til deler av kollektiv- og næringstrafikken.

### Et bilbasert lokalsamfunn med stort potensiale for mer miljøvennlige transportformer

Dagens reiser i Larvik er i stor grad bilbaserte og kollektiv- og sykkelandelene er lavere enn for de andre Vestfoldbyene. Bilholdet er også høyere i Larvik. Samtidig er 1/3 av de daglige reisene under 3 kilometer lange. På så korte reiser vil gange og sykkel være et alternativ til bil hvis det legges til rette for det.

For arbeidsreiser for innbyggerne i Larvik by og de prioriterte lokalsentrene i kommunen oppgir om lag 80 % at de vanligvis kjører bil til jobb, 7 % reiser kollektivt, 6 % går og 5 % sykler. Andelen som sykler og går er høyere i de to byene enn for lokalsentra utenfor. Bilførerandelen er høyere i områdene utenfor Larvik og Stavern byområder. Sykkelandelen i Larvik by og Stavern by ligger under nasjonalt mål om sykkelandel på 20 % i byområdene. Av de som kjører bil til jobb oppgir om lag 30 % at de har tungtveiende grunner for å bruke bil, mens om lag 50 % kunne ha reist kollektivt og 30 % kunne ha syklet.

I Larvik har flertallet tilgang til gratis parkering, noe som gjør at flere velger bil på sine reiser.

Dagens reisevaner viser at det bør være et potensiale for at flere reiser kan gjennomføres med gange, sykling og kollektivtransport enn i dag både på arbeidsreiser og ellers.

#### Anbefalt hovedstrategi – fokus på arbeidsreiser i og til Larvik by

Det anbefales å rette fokuset på arbeidsreiser for å finne potensiale for miljøvennlige transportformer. De fleste arbeidsreiser er regelmessige og foregår i rushtidene hvor trengselen i vegnettet er størst, og hvor kollektivtilbudet ofte er best. Det er i rushtidene potensialet er størst for å erstatte noen av bilreisene med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette vil også føre til bedre fremkommelighet for de som må kjøre bil.

Personbiltrafikken og de daglige arbeidsreisene skal i stor grad til og fra Larvik byområde og gjennomgangstrafikken gjennom byområdet er forholdsvis liten. Analysene viser at det er et potensiale for å erstatte en del av de daglige bilreisene med gange, sykkel og kollektivtransport i Larvik byområde og hovedaksene inn mot Larvik by hvis det legges bedre til rette for dette. Tiltak i disse aksene vil også bedre forholdene for gjennomgangstrafikken i øst-vest aksene, for de som skal i retning andre Vestfoldbyer/Oslo og for sommertrafikken. Forslag til prioriterte strekninger:

- A. Larvik byområde
- B. Stavern- Larvik
- C. Øst-Vest forbindelse
- D. Gon/Halsen - Gløppe
- E. Tjøllingvollen/Hegdal - Gløppe
- F. Nord-sør forbindelse
- G. Helgeroa, Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra, Veldre- Larvik

Tiltak på de prioriterte strekningene og i Larvik byområde vil gi bedre fremkommelighet for næringslivet og de som er avhengige av å kjøre bil, bedre utnyttelse av det transportsystemet og bedre fremkommeligheten i øst-vest forbindelsen gjennom Larvik. Flere som går og sykler bidrar også til bedre folkehelse.

#### En bærekraftig tilnærming - mindre tiltak først

Den statlige firetrinnsmetodikken som brukes i konseptvalgutredninger er lagt til grunn for forslag til tiltak. Metoden innebærer å gjennomføre tiltak som reduserer transportbehovet og påvirker valg av reisemiddel (trinn 1), tiltak som gir bedre utnyttelse av eksisterende transportsystem (trinn 2), mindre tiltak (trinn 3) før større tiltak/prosjekter (trinn 4) vurderes.

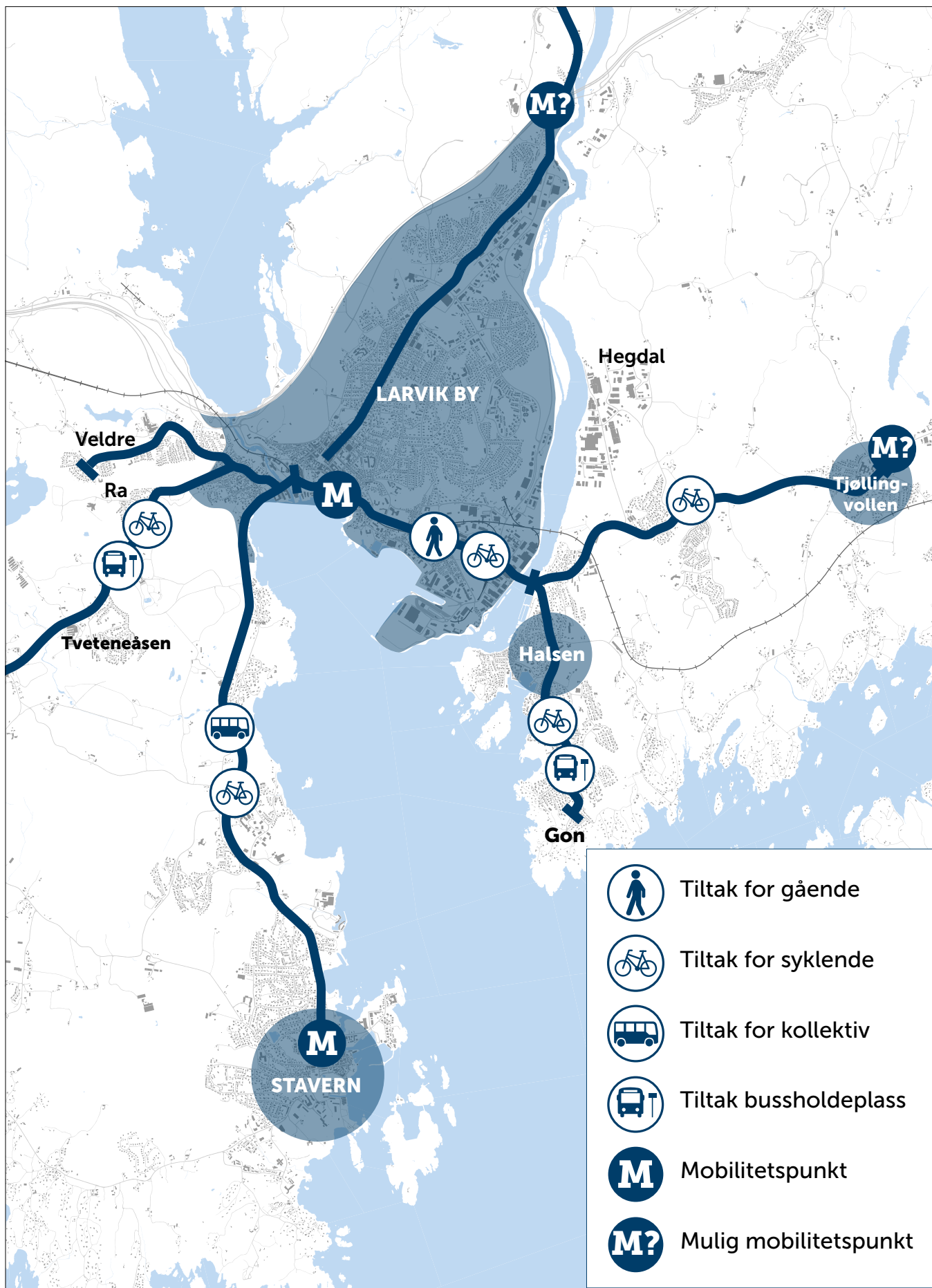
Det er foreslått åtte tiltakstyper:

1. Holdningsskapende arbeid
2. Tiltak forgående
3. Tiltak for sykkel
4. Kollektivtransport
5. Parkering
6. Attraktiv by
7. Smart teknologi og mobilitet
8. Større infrastrukturtiltak

Både generelle tiltak og tiltak som er knyttet spesifikt til Larvik byområde eller de prioriterte strekningene er foreslått. De strekningsvise tiltakene er i stor grad knyttet til standardheving for syklende, mobilitetspunkter, oppgradering av holdeplasser og tiltak for å gjøre det mer attraktivt å bruke buss. Hensikten er å bedre konkurransevnen til alternativer til bil. Disse tiltakene vil bli vurdert nærmere i bypakkesamarbeidet gjennom en egen politisk og administrativ prosess for utarbeidelse av en 4-årig handlingsplan som rulleres årlig.

Bypakkesamarbeidet gir mulighet til å se de ulike aktørenes prosjekter og budsjetter i sammenheng for å få en målrettet og samordnet bruk av midlene som er til rådighet. Behovet overstiger i høy grad tilgjengelige midler og det foreslås derfor denne ordningen av det videre arbeidet:

- En målrettet og samordnet bruk av relevante finansieringskilder som partene i bypakkesamarbeidet rår over i egne budsjetter
- Søknader til alternative finansieringskilder
- Videre arbeid med finansieringsmuligheter knyttet til de større prosjektene som ønskes gjennomført



Figur 1: Oversikt over prioriterte strekninger er vist med blå strek, tettstedene/Larvik by er markert i blått. Snittene i kartet illustrer kun hvor en strekning starter og annen begynner.

# 1 Innledning

Helt siden vikingene anla Kaupang har Larvik vært et sentralt knutepunkt for viktige transportårer til både inn og utland. I dag er Larvik en kommune med over 48.000 innbyggere hvor nærmere 27.000 bor i tilknytning til Larvik by som er landets 18 største tettsted.

Fremdeles går det svært viktige nasjonale transportårer gjennom kommunen. På den ene siden gir dette Larvik store fordeler og muligheter for utvikling, men på den andre siden fører det til at nasjonalt viktig infrastruktur møter det lokale trafikksystemet. Dette skaper noen utfordringer:

E18 ligger tett opp til Larvik sentrum og omkjøringsruten ved stenging går via de mest trafikkbelastede strekningene i byen.

Larvik havn som regionalhavn er en del av «Jyllandskorridoren» og har en vesentlig container- og fergevirksomhet. På riksveg 400 fra Larvik havn til E18 smelter havnetrafikken sammen med lokaltrafikken.

Jernbanen gjennom byen er en integrert del av InterCity tilbudet på Vestfoldbanen. Larvik stasjon er lokalisert ved Storgata, en av byens mest trafikkerte veier. Samtidig legger selve jernbanetraséen begrensninger på øvrig trafikkavvikling på deler av hovedvegssystemet.

Også mellomstore byer som Larvik opplever nå økende problemer som følge av trafikkvekst og en for stor grad av bilavhengighet. Dette er problemer som vil fortsette å vokse om de ikke tas tak i nå.

For allerede i dag legger dette store premisser for samfunnsutviklingen i Larvik. Ikke bare skaper det negative konsekvenser for næringsutvikling, miljø og folkehelse. Det påvirker også Larviks mulighet til å gjennomføre en bærekraftig og helt nødvendig by- og stedsutvikling. Mye av Larviks handlingsrom og utviklingsmuligheter er dermed avhengig av at det vokser frem nye og mer bærekraftige transportløsninger.

Flere av temaene, problemstillingene og tiltakene som tas opp i denne planen er ikke nye. I 20 til 30 år har Larviksamfunnet vært opptatt av forhold som trafikkbelastningen over Torstrand, problemer med Øyakrysset, krysset Storgata – Stavernsveien, mangelfull tilrettelegging for gående og syklende og en svak kollektivdekning for å nevne noen.

Så hva er annerledes denne gangen?

Jo for første gang er det inngått et forpliktende samarbeid mellom kommune, stat og region for å i fellesskap løse utfordringene man står ovenfor i Larvik

For det er kanskje nye samarbeid som må til for å finne nye løsninger på både gamle og nye utfordringer?

# 2 Bakgrunn

## Mulighetsanalyse Larvik

I 2016 gjennomførte Statens vegvesen en mulighetsanalyse for transportsystemet i Larvik – «Mulighetsanalyse Larvik» – i samarbeid med Vestfold fylkeskommune, Larvik kommune, Bane NOR, Kystverket og Larvik havn. Bakgrunnen for arbeidet var de trafikale utfordringene i Larvik, særlig knyttet til øst-vest-forbindelsen og havneproblematikken. Hensikten med mulighetsanalysen var å samordne og etablere felles forpliktelse for de viktigste aktørene innen areal, by- og transportutvikling, og fastsette mål og utfordringer før igangsetting av planlegging for framtidige løsninger som ble anbefalt i analysen.

Det pågående arbeidet med Bypakke Larvik er på mange måter en oppfølging av det som ble satt i gang gjennom arbeidet med Mulighetsanalyse Larvik. Problemstillingene som lå til grunn for utarbeidelsen av mulighetsanalysen er like aktuelle i dag, og flere av de anbefalte tiltakene som ble utpekt er bearbeidet, konkretisert og videreført i den foreslåtte tiltaksporteføljen i Bypakke Larvik.

## 2.1 Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Larvik – Bypakke Larvik

Areal- og transportpolitikken formes av kommunen, fylkeskommunen og av staten. Areal- og transportpolitikken er derfor tjent med et felles regionalt grep, og en langsiktig politikk som grunnlag for prioriteringer av kortsiktige tiltak. Samordning av forvaltningsnivåenes planer vil bidra til å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet.

Samarbeidsavtalen fra juni 2021 om areal- og transportutvikling i Larvik ble inngått mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Avtalen fastslår at samarbeidet skal baseres på disse prinsippene:

- Gjensidighet og likeverdighet
- Konsensus legges til grunn for anbefalinger og tilrådninger
- Forslag til konkrete planer og tiltak som utarbeides og tilrådes skal bygge opp under målene som er definert under denne avtalen.

Hensikten med avtalen er å beskrive og formalisere samarbeidet om en bypakke for Larvik. Bypakke Larvik etableres som et gjensidig forpliktende partnerskap mellom stat, fylke og kommune med fokus på Larvik by som del av Vestfoldbyen og regionby i bybeltet i Vestfold og Telemark. Samarbeidet om bypakken skal bidra til samordning av areal- og transportutviklingen, og oppfølging av lokale, regionale og nasjonale mål.

Avtalens varighet er fram til utløpet av Nasjonal transportplan 2022–2033, med en felles intensjon om å forlenge.



## 2.2 Konsekvenser for samhandling

Samarbeidet skal bidra til god koordinering og forankring av regionalt samarbeid og av samarbeidet med statlige myndigheter. Det skal videre sikre en koordinert og effektiv bruk av virkemidlene som hver av partene rår over.

Fylkeskommunen har vedtatt at bidrag til anbefalte tiltak på fylkesveinettet evalueres i forbindelse med det fireårige handlingsprogrammet for fylkesveier.

Det utarbeides fireårige handlingsplaner for Bypakke Larvik som rulleres årlig og behandles i de respektive partenes besluttende organ.

Handlingsplanene vil utarbeides basert på strategier og tiltak presentert i denne prosjektplanen

## 3 Mål

### 3.1 Hva er målene i Bypakke Larvik?

Målene for Bypakke Larvik er forankret i samarbeidsavtalen som partene inngikk i juni 2021 og er som følger.

Samfunnsmålet for Bypakke Larvik er å utvikle:

«Et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum.»

Med framtidsrettet menes effektivt, robust og miljøvennlig. Partene skal finne fram til tiltak som gir god måloppnåelse og effekt, skaper engasjement, er godt synlige og samtidig er gjennomførbare. Tiltak som tar ut potensialet innenfor ny teknologi, smart mobilitet, trafikkstyring, arealbruk og parkering skal vektlegges.

Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken legges også til grunn for Bypakke Larvik:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, forurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange», omstilling til lavutslippssamfunnet og reduksjon i klimautslipp.»

Partene legger til grunn målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 om en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet, mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi og å bidra til å oppfylle Norges klima og miljømål. Partene vil også bidra til å nå FNs bærekraftsmål om bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Hver av partene er forpliktet til å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.

I denne prosjektplanen legges det til grunn at tiltaksporteføljen avgrenses til å dreie seg om transport- og mobilitetstiltak som bygger opp under nullvekstmålet og som gir økt tilgjengelighet til et attraktivt bysentrum via miljøvennlige og bærekraftige transportmidler. 2019 er siste "normalår" hvor det foreligger tilstrekkelig trafikkdata og velges som dermed som referanseår for fremtidige vurderinger av om nullvekstmålet nås.

## 3.2 Overordnede planer og målsetninger

Bypakke Larvik vil støtte opp under en rekke overordnede planer og målsetninger. De mest sentrale er:

### Statlige og regionale planer

#### *Nasjonal transportplan 2022–2033*

- Nullvekstmålet: «klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektiv, sykling og gange».
- I areal- og transportplanleggingen må det legges til grunn et utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer utvikling av attraktive byer og tettsteder, øker mobiliteten, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer
- For sykling er målene i NTP 2022–2033 en sykkelandel på 20 % i byområdene og 8 % på landsbasis.
- Nasjonal gåstrategi har som mål at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer.

#### *Regional transportplan for Vestfold*

- Overordnede målet, «miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling.
- Effektmål:
  1. Prioritert fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport i byområdene
  2. Veksten i persontransport i byene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport
  3. Reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med Norges klimamål
  4. Høy trafiksikkerhet og god mobilitet for alle trafikantgrupper
  5. Et robust og samfunnssikkert transportsystem

#### *Strategi for fylkesveinettet 2022–2031*

- Vestfold og Telemark fylkeskommune skal ha som mål å ta igjen vedlikeholdsetterlepet på fylkesvegnettet. Det skal arbeides for å nå nullvisjonen med ingen hardt skadde eller drepte. I tillegg skal det arbeides for å møte fremtidens klimautfordringer ved å satse på klimatilpassede løsninger, som rassikring, flom og overvannsproblematikk. Fylkeskommunen skal arbeide for å få til en overgang til grønn mobilitet der potensialet er størst.

#### *Sykelstrategi for Vestfold og Telemark fylkeskommune*

- Det er et mål å øke sykkelandelen i fylket. Satsningen på sykkel er viktig i arbeidet med grønn omstilling, et mer bærekraftig samfunn og bedre folkehelse. Høringsforslag.
  - Delmål 1) Økning i alle typer sykkelreiser
  - Delmål 2) Øke trafiksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet for syklisten
  - Delmål 3) Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en attraktiv samarbeidspartner

#### *Trafiksikkerhetsplan for Vestfold*

- Trafiksikkerhetsplanen for Vestfold skal koordinere arbeidet med trafiksikkerhet i fylket, i lys av en areal- og transportutvikling der andelen myke trafikanter skal vesentlig opp. Flere myke trafikanter på veiene kan føre til flere ulykker.
- Planens hovedmål er at antall drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres til 20 i 2024.
- Planen gir et helhetlig bilde av ulykkesituasjonen i Vestfold og angir hovedutfordringene vi står overfor i sikkerhetsarbeidet, og skal sikre en koordinert innsats for å utnytte ressursene i trafiksikkerhetsarbeidet best mulig.

### Kommunale planer

#### *Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2033*

- Larvik skal være et bærekraftig samfunn med fokus på sosial, økonomisk og miljømessig utvikling i samsvar med FNs bærekraftsmål. En vesentlig endring av holdninger og tiltak må til for å oppnå god livskvalitet, verdiskaping og bedring av miljø og klima i samtid og framtid.

#### *Kommunedelplan for Larvik by 2020–2033*

- Larvik sentrum er kommunens aktive, opplevelsesrike og livskraftige midtpunkt – sosialt, miljømessig og økonomisk.

#### *Trafiksikkerhetsplan for Larvik kommune 2022–2025*

- Antall drepte eller hardt skadde personer i vegtrafikken i Larvik kommune skal reduseres til maksimalt 5 per år i 2024.
- Larvik kommune skal forbli «Trafiksikker kommune». Det sektorovergrepene arbeidet må fortsette og målet er at kommunen fortsetter å oppfylle de kriteriene for å kunne bli regodkjent i 2024.
- For å nå målene må det arbeides med trafiksikkerhet både i form av fysiske tiltak og holdningsskapende tiltak. Sikkerhet for de myke trafikantene er et satsningsområde for Larvik kommune.

#### *Klima og energiplan, Handlingsprogram 2021–2024*

- Areal og transport:
  - Larvik kommune skal oppleves som en kommune som gir reell mulighet til å velge mellom kollektivtransport, sykkel, gange og bil.
  - Larvik kommune skal være arealeffektiv, ha god infrastruktur med klimavennlige transportløsninger. Byer og lokalsamfunn skal være bærekraftige.

#### *Sykelbyavtale mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen*

- Øke andelen som sykler på korte reiser (under 3 km) i lokalsentrene og byene
- Øke andelen som bruk er sykkel på arbeids- og skolareiser
- Øke andelen som bruker sykkel i forbindelse med ferie og fritidsreiser i Larvik

## 4 Status og utfordringer

### 4.1 Dagens situasjon

E18 ligger tett opp til Larvik sentrum, noe som medfører at store mengder av den nasjonale trafikken mellom Østlandet og Sør- og Vestlandet passerer her. Larvik havn er et vesentlig logistikknutepunkt for både gods og passasjerer, og er en av Norges største containerhavner med muligheter for å kobles til jernbane.

Larvik kommune er en stor feriekommune – Norges største campingkommune og Norges 6. største hyttekommune. Dette øker antall mennesker med mange tusen i sommerhalvåret og bidrar til kapasitetsutfordringer i transportsystemet.

#### Arealutviklingen påvirker transportbehovet

Dagens arealstruktur med flere handelssentre rundt Larvik by er et resultat av tidligere kommunesammenslåing av fem kommuner og arealpolitikken som er ført før og etter dette. Spredt handels- og bosettingsstruktur gir stort transportbehov med lange avstander. Dette gir stort behov for infrastruktur, mye bilbruk og et lite markedsgrunnlag for kollektivtransport, sykling og gåing. Det gjør det også mer krevende å nå målene i bypakken om mindre bilbruk og god tilgjengelighet til attraktive bysentre.

#### Hovedtransportsystemet

Transportsystemet i Larvik består av følgende hovedelementer:

- **Veg:** E18 og riksveg 400 Elveveien er de to statlige overordnede vegene. E18 er en viktig nasjonal transportåre mellom Østlandet og Vestlandet og knytter Vestfoldbyene sammen med Grenland. Riksveg 400 Elveveien er forbindelsen mellom E18 og Larvik havn.

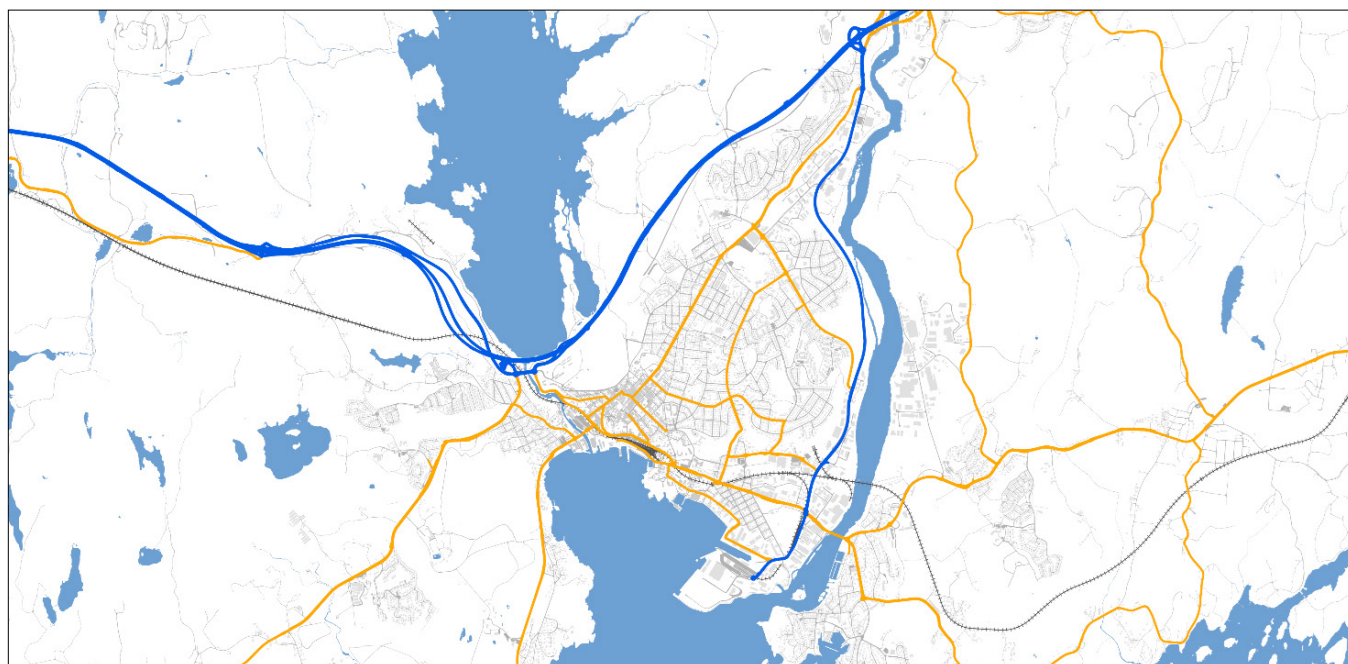
- **Bane:** Larvik jernbanestasjon er en del av Inter City banestrekningen mellom Oslo og Skien. Dagens jernbanetrasé med stasjon i indre havn går delvis gjennom boligområder. Den godkjente kommunedelplanen for ny dobbeltsporet jernbanetrasé gjennom Larvik og ny jernbanestasjon i Kongegata ble vedtatt i kommunestyret 2019.
- **Sjø:** Larvik havn er en viktig containerhavn nasjonalt og med mulighet for kobling til jernbanetransport av gods. Havnetrafikk virker inn på lokaltrafikken i øst-vest akse gjennom byen. Larvik havn er en del av Jyllandskorridoren som knytter Sør-Norge sammen med kontinentet via havnene i Larvik, Grenland og Kristiansand.
- **Buss:** Busstilbudet i Larvik består både av lokale og regionale ruter i tillegg til ekspressbusstilbud. Ekspressstilbud til og fra Oslo/Kristiansand-Stavanger stopper ved Farriseidet. Ekspressstilbud til og fra Tønsberg betjener jernbanestasjonen og sentrumsterminalen og stopper ved alle holdeplasser langs Nansetgata før det følger E18 mellom byene.
- **Sykkel:** Sykkelnettet består både av lokale og regionale ruter med utgangspunkt i Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern fra 2011.

I tillegg til statlig vegnett har Larvik et relativt omfattende fylkesvegnett med viktige veger i byområdene i Larvik og Stavern, samt hovedveger på utsiden. Dagens jernbanetrasé går gjennom indre havn i Larvik. Dette er vist i figur 3.

Figur 2 viser den overordnede transportinfrastrukturen i Larvik sammen med transformasjonsområdene i kommuneplanens arealdel.

#### Hovedutfordringer

Hovedutfordringene for mobilitet i dagens transportsystem er i stor grad knyttet til følgende forhold:



Figur 2: Hovedtransportsystemet i Larvik by.



Figur 3: Overordnet transportinfrastrukturen i Larvik sammen med transformasjonsområdene i kommuneplanens arealdel.

- Øst-vest akse mellom Gløppe bru og Farriseidet er den mest sentrale transportaksen gjennom byområdet og har fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer for alle trafikantgrupper.
- RV400 Elveveien forberer Larvik havn med E18. Havnetrafikken slutter seg til med lokaltrafikken (Elveveien vs. øst/vest-forbindelsen).
- Larvik jernbanestasjon har små arealer tilgjengelig for videre utvikling og ligger ved Storgata som har store køproblemer i rushtidene. Dagens jernbanetrasé gjennom sentrum og spesielt Torstrand bydel med lave buløninger representerer en fare og setter høydebegrensninger for nyttetraffic gjennom byen.
- Kollektivknutepunktene for jernbane og buss ligger på to ulike steder og gjør at kollektivtilbudet ikke er så godt koblet sammen for de reisende.
- Busstrafikken står i samme kø som bilene på alle hovedinnfartsårer til Larvik by og er derfor lite konkurransedyktig i forhold til bilen.
- Gang- og sykkeltilbudet har dårlig fremkommelighet og trafikksikkerhet spesielt fra Gløppe bru og inn mot Larvik by i øst-vest akse.

Relativt små hendelser i transportsystemet kan gjøre at det på store deler av vegnettet i og rundt Larvik byområde blir stillestående kø. Dette representerer en stor risiko ved hendelser som krever at utrykningskjøretøy kommer frem.

#### Sårbarhetsvurdering

Sårbarhetsvurderingen for trafikksystemet i Larvik omfatter en kartlegging av eventuelle uønskede hendelser som kan oppstå på veg, jernbane og sjø i Larvik sett fra et samfunnssikkerhetsperspektiv. Hovedvegssystemet i Larvik henger svært tett sammen. En hendelse på en av aksene vil raskt forplante seg til de øvrige hovedaksene. Dette utgjør en risiko for fremkommeligheten til nødetaer ved hendelser. Dette utgjør også en risiko ved stengning av E18 hvor omkjøringsrute går gjennom Larvik by.

Øya-krysset og Gløppebrua over Lågen er spesielt sårbare punkter. Ved en blokkering eller annen hendelse er det få omkjøringsmuligheter, og det vil kunne gi ringvirkninger på resterende hovedveisystem i Larvik.

Av naturfarer, er det kvikkleire og stormflo/flom som peker seg spesielt ut. Det er flere sårbare områder

med kvikkleire i kommunen som kan påvirke samferdselssystemet. Faren for stormflo forventes å øke i fremtiden som følge av havnivåstigning og dagens jernbanestasjon ligger utsatt til.

Personkryssinger og en eventuell hendelse med farlig gods kommer frem som en sårbarhet på jernbanen i Larvik. Vestfoldbanen er ikke dimensjonert for håndtering av godstransport, men brukes som alternativ godslinje når det er stopp på Sørlandsbanen. Det finnes ingen planer for håndtering av ulykker, definerte stoppeplasser for håndtering ved avsporing eller andre mulige hendelser med farlig gods på bane. Det er dårlig sikkerhet for myke trafikanter som krysser jernbanen i Larvik. Spesielt gjelder dette gjennom Torstrand og planovergangen i Indre havn som er en av Norges mest utsatte planoverganger.

Se rapport «Sårbarhetsanalyse trafikksystemet i Larvik» for mer informasjon og flere funn.

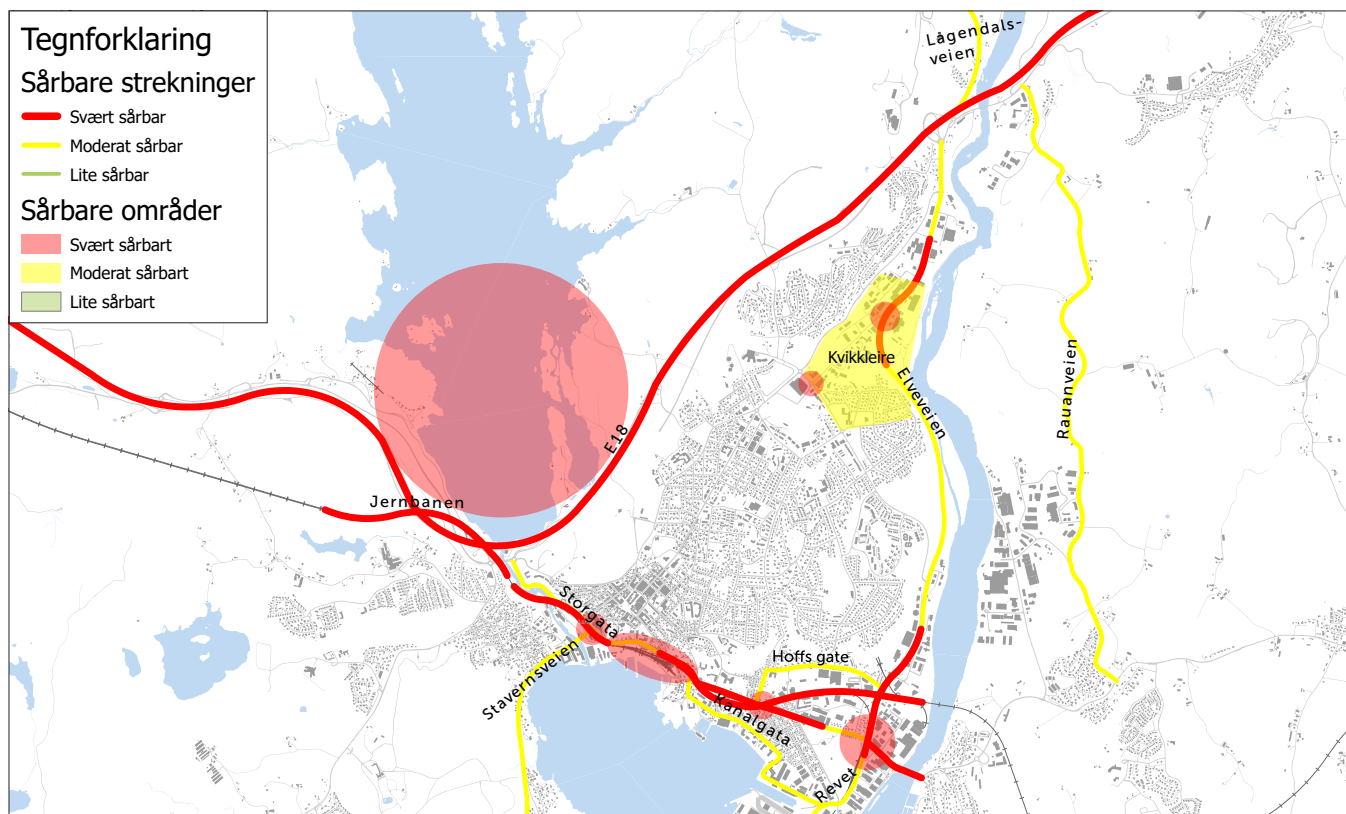
I figur 4 illustreres de mest sårbare strekningene og områdene.

## 4.2 Situasjonsanalyse

Situasjonsanalysen er avgrenset til forhold som er vurdert som de mest relevante for å konkretisere en areal- og transportstrategi som bidrar til måloppnåelsen for Bypakke Larvik. Det er lagt vekt på bedre utnyttelse av eksisterende transportsystem og mindre tiltak. I det videre arbeidet med å konkretisere og vurdere ulike typer tiltak vil det kunne oppstå behov for ytterligere analyser og innhenting av datagrunnlag.

Situasjonsanalysen legger arealstrategien i kommuneplanens arealdel til grunn og bygger videre på Mulighetsanalyse for transportsystemet i Larvik fra 2017. Følgende grunnlag er brukt i analysene:

- Trafikkstrømundersøkelse 2016
- Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med Vestfoldbyene 2018/19
- Lokal reisevaneundersøkelse (RVU) for arbeidsreiser i Larvik (2022)
- SSB bo-arbeids register (2019)
- Regional transportmodell (RTM) beregninger (RTM DOM Vestfold–Telemark 2021)
- Trafikktellinger (2019)
- Sårbarhetsvurdering (2022)
- Geografisk informasjonssystem (GIS) analyser (2022)
- Vurderinger i samråd med Vestviken kollektivtransport (VKT) om optimalisering av kollektivtilbudet (2022)



Figur 4: Registrerte sårbare strekninger og områder i Larvik.

#### 4.2.1 Dagens reisestrømmer viser potensiale for mer miljøvennlig transport

Flere kilder er brukt til å se på reisestrømmer i Larvik. I arbeidet med Bypakke Larvik er det vektlagt å ha fokus på reisestrømmer internt i kommunen, selv om trafikk ut over kommunegrensene også er vist i grunnlaget.

##### Reisene går stor grad til Larvik byområde

Mulighetsstudien med trafikkstrømundersøkelse fra 2016 som Statens vegvesen gjennomførte på hovedinnsfartsårene til Larvik byområde viser at personbiltrafikken i stor grad er rettet inn mot Larvik byområde og at gjennomgangstrafikken er relativt sett liten. Dette hovedbildet bekreftes av foreløpige trafikkberegninger med regional transportmodell (RTM) i 2022.

Det er flere grunner til at det anbefales å rette fokuset på arbeidsreiser for å finne potensiale for miljøvennlig transport. De fleste arbeidsreiser kjennetegnes av å være regelmessige og foregår i rushtidene hvor trengselen i vegnettet er størst, og hvor kollektivtilbudet ofte er best. Det er i rushtidene potensialet er størst for å erstatte noen av bilreisene med gange, sykkel og kollektivtransport. Hvis det legges til rette for dette vil det gi bedre utnyttelse av vegkapasiteten og redusere behovet for nye vegprosjekter. Det vil dessuten gi bedre fremkommelighet for de som må kjøre bil.

Tall fra SSBs bo- og arbeidsstedsregister (2019) viser at hoveddelen av arbeidsreisene fra de prioriterte lokalsentrene i kommuneplanens arealdel (Stavern, Gon/Halsen/Hegdal, Tjøllingvollen, Nevlunghavn/

Helgeroa/Tvetenåsen/Ra/Veldre og Kvelde/Hvarnes/Svarstad) i hovedsak går til Larvik byområde i tillegg til i retning nordover mot de andre Vestfoldbyene og Oslo.

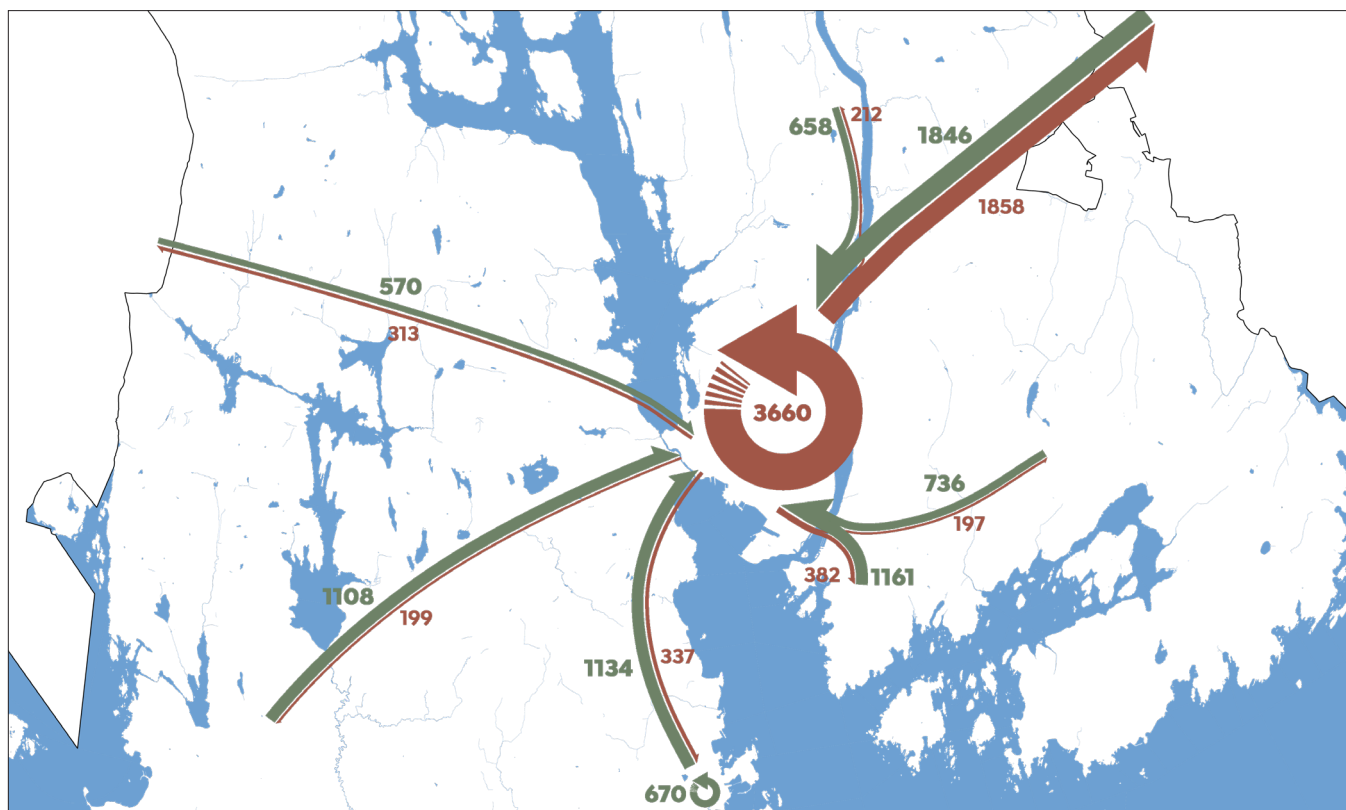
En svært stor andel bosatte i Larvik byområde både bor og arbeider der. Hovedbildet er at hoveddelen av arbeidsreisene går fra lokalsentrene og inn til Larvik byområde. I tillegg er det mange interne arbeidsreiser som foregår i Larvik byområde. Det foregår også en stor andel arbeidsreiser både inn og ut av Larvik fra/til Vestfoldbyene og retning Oslo.

SSB bo- og arbeidssted data viser at:

- Svært mange bor og jobber i Larvik byområde og har dermed relativt korte arbeidsreiser. Dette viser at det er et potensial for at flere reiser kan gjennomføres med gåing, sykling og buss enn i dag.
- Svært mange bosatte i de prioriterte lokalsentrene utenfor Larvik byområde arbeider i Larvik byområde. Bedre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv i disse aksene vil kunne bidra til at færre må reise med bil enn i dag.

#### 4.2.2 Dagens reisevaner viser høy bilbruk

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) 2018/19 omfatter alle typer reisehensikter og viser at Larvik kommune har høyere andel bilreiser enn Sandefjord og Tønsberg, og at andel sykkel- og kollektivreiser er lavere. Larvik har også høyere antall biler per husholdning og lavere andel periodebillett for kollektivtransport enn de andre byene. Larviks



Figur 5: Illustrasjon som viser pendlingsmønster. Grønn pil viser innbyggere som pendler inn og jobber i Larvik. Rød pil viser bosatte i Larvik by som jobber internt og pendler ut til andre områder.

innbyggere har altså høy bilbruk samtidig som 1/3 av reisene korte, det vil si under 3 kilometer.

RVU for arbeidsreiser (2022) for Larvik by, Stavern by og prioriterte lokalsentra i kommuneplanen viser at svært mange vanligvis bruker bil til jobb (80%), mens 7 % reiser kollektivt, 6 % går og 5 % sykler. Det er en tendens i alle områdene; bilførerandelen er høyere i områdene utenfor Larvik og Stavern byområder. Andelen som sykler og går er høyere i de to byområdene enn utenfor. De som kjører bil til jobb svarer at om lag:

- 30 % er bundet til å bruke bil og begrunner dette blant annet med at det vil ta for lang tid med alternative transportmåter, at de er avhengig av bil i jobben eller at de henter i barnehage eller skole.
- 50 % kunne reist kollektivt (unntatt Kvelde/Svarstad som har et begrenset busstilbud)
- 30 % kunne ha syklet

I Larvik har flertallet tilgang til gratis parkering, noe som gjør at flere velger bil på sine reiser.

Dette viser at det bør være et potensiale for at flere reiser kan gjennomføres med gange, sykling og kollektivtransport enn i dag både på arbeidsreiser og ellers.

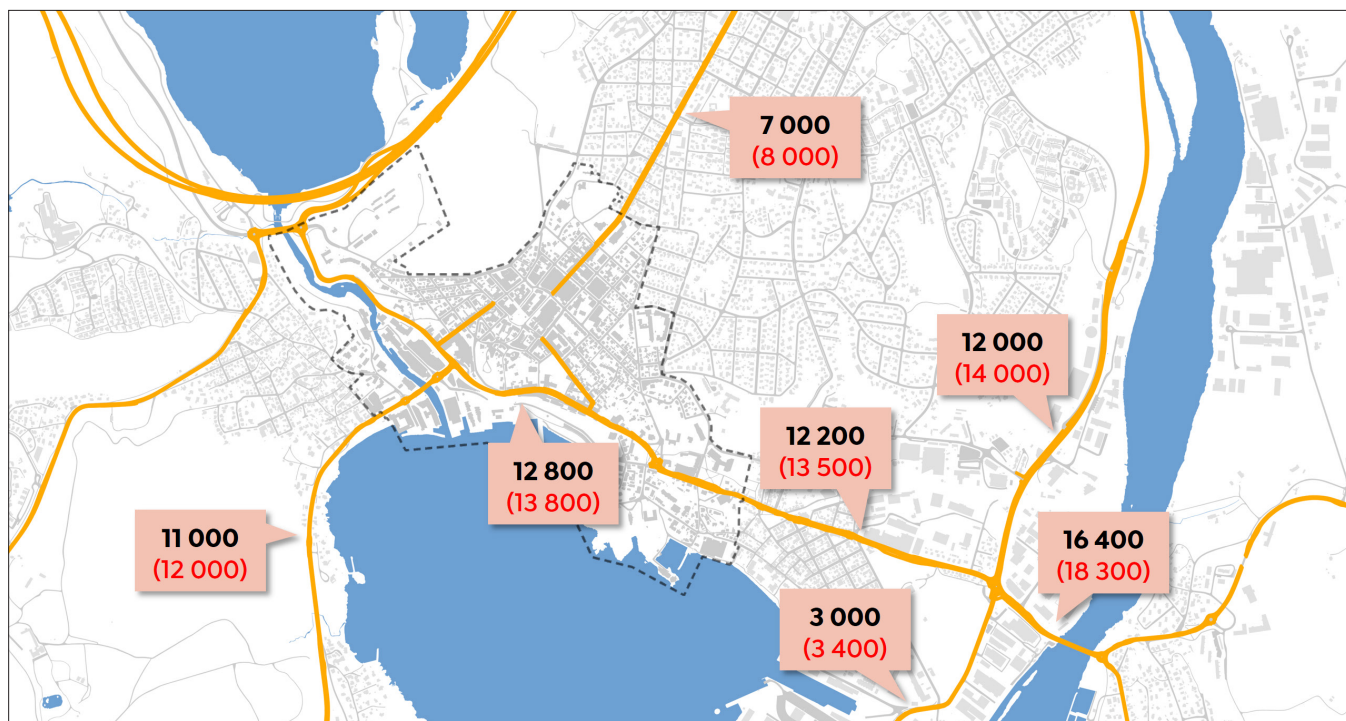
### 4.2.3 Trafikkmengder

Figur 6 viser trafikkmengder (trafikk i begge retninger) for Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkter i vegnettet fra 2019. Tallene for 2020 og 2021 er påvirket av pandemien, men tendensen er at biltrafikken vokser og er tilbake på nivå med 2019 i 2022.

Figur 7 på neste side viser strekninger som vanligvis har redusert fremkommelighet i rushtidene. I juni og august hvor sommertrafikk og arbeidstrafikk sammenfaller vil disse problemene forsterke seg. Dette sammenfaller i stor grad med innspillene fra medvirkningsprosessen som peker på utfordringer i disse områdene:

Figur 6 viser gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) og yrkesdøgntrafikk (YDT) i parentes fra Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkter ved Larvik byområde. Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

Stor trafikkbetasting påpekes gjennom Torstrand og spesielt i Øya-kryssområdet og for hele Øst-Vest forbindelsen. Spredt arealbruk og store handelssentrum utenfor bysentrum gir mye biltrafikk. Det er også påpekt utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikken på Langestrand, samt stor trafikkbetasting i nærområdene rundt Bøkelia i Larvik by.



Figur 6: Tallene viser gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) og yrkesdøgntrafikk (YDT) i parentes fra Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkter ved Larvik byområde. Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.



Figur 7: Illustrasjonen over er en forenklet fremstilling av de delene av øst-vest akse gjennom Larvik byområde som vanligvis har fremkommelighetsproblemer i rushtidene.

Larvik kommunes trafikk tall påvirkes av en stor andel sommerferietrafikk. Spesielt vil juni og august være måneder hvor det både er vanlig lokaltrafikk og samtidig innslag av ferietrafikk. På et tidspunkt i 2022 var trafikknivået på Gloppe bru høyere enn på E18 ved Vassbotnbrua – 22 200 kjøretøy/døgn (ÅDT) over Gloppe bru mot 20 300 over Vassbotnbrua (16.05.2022, trafikkdata.no). Det høye trafikknivået i lokalvegnettet viser behovet for å gjøre noe med transportsystemet for å bedre fremkommeligheten.

#### Busspassasjerer på hovedstrekninger

Passasjerstatistikk fra VKT viser totalt antall påstigende for 2019 fordelt på hovedstrekninger og er vist i tabellen under.

For ruter til sentrumsterminalen er det ikke tatt med tall for påstigninger på sentrumsterminalen, da de som går på bussen i sentrum naturlig nok skal videre fra sentrum, og ikke kan medregnes i tall for dem som skal til sentrum.

Tabell 1: Antall påstigninger for buss per strekning.

Rute	Strekning (tur/retur)	Totalt antall påstigninger
01	Stavern - Larvik	155 240
01, 210	Øst - Vest (Sentrumsterminalen - Øya)	211 049
210	Gon - Gloppe	34 305
01	Tjøllingvollen - Gloppe	50 865
03	Veldre - Larvik	48 650
208	Nevlunghavn/Helgeroa - Larvik	75 037
03	Bommestad - Larvik	126 177

#### Togreisende

Passasjerstatistikk fra 2013 viser at det er om lag 300 000 reisende over Larvik jernbanestasjon hvert år.

#### Sykkeltellinger

I tillegg til kontinuerlige tellepunkter for biltrafikk er det også to tellepunkter for sykkeltrafikk i Larvik by. Ett ved Stavernsveien litt sør for Langestrand (fylkesveg 301), og ett ved Undersbo på Torstrand (fylkesveg 303). Tellepunktet ved Stavernsveien viser et snitt for ÅDT på 151 for perioden 2018–2021. Tellepunktet på Torstrand viser et snitt for ÅDT på 145 for samme periode.

#### 4.2.4 Befolkningsgrunnlag for busstransport

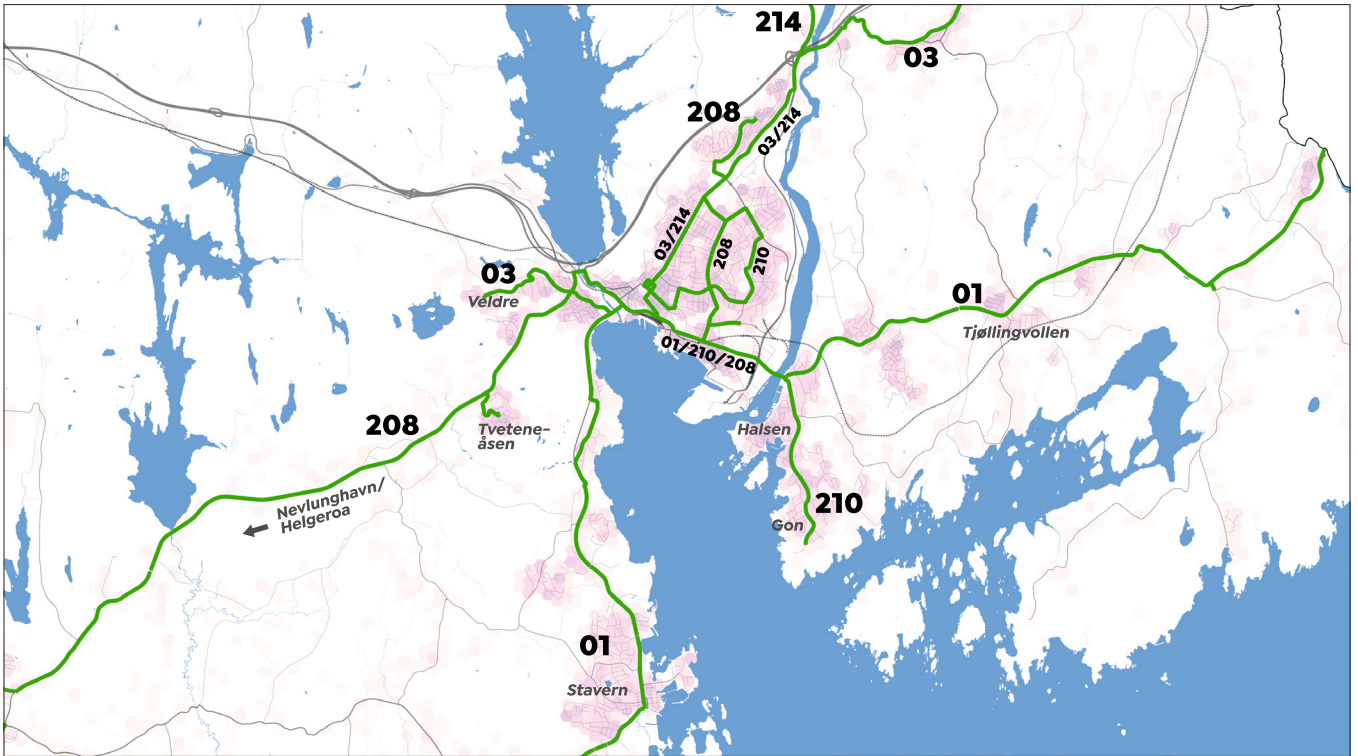
Veldre, Stavern, Øste Halsen, Tjøllingvollen og Nanset-området har i dag bussavganger med halvtimesfrekvens til og fra Larvik sentrum. Figur 8 viser dagens bussruter i og rundt Larvik byområde.

Basert på tall fra folkeregisteret vet vi at omtrent 18 500 innbyggere bor i kort avstand – maksimalt 400 meter – til holdeplasser der det går buss til og fra Larvik by med halvtimesfrekvens. Øker vi avstanden til akseptabel gangavstand – maksimalt 600 meter – dekker de nevnte busstilbudene omtrent 24 300 mennesker.

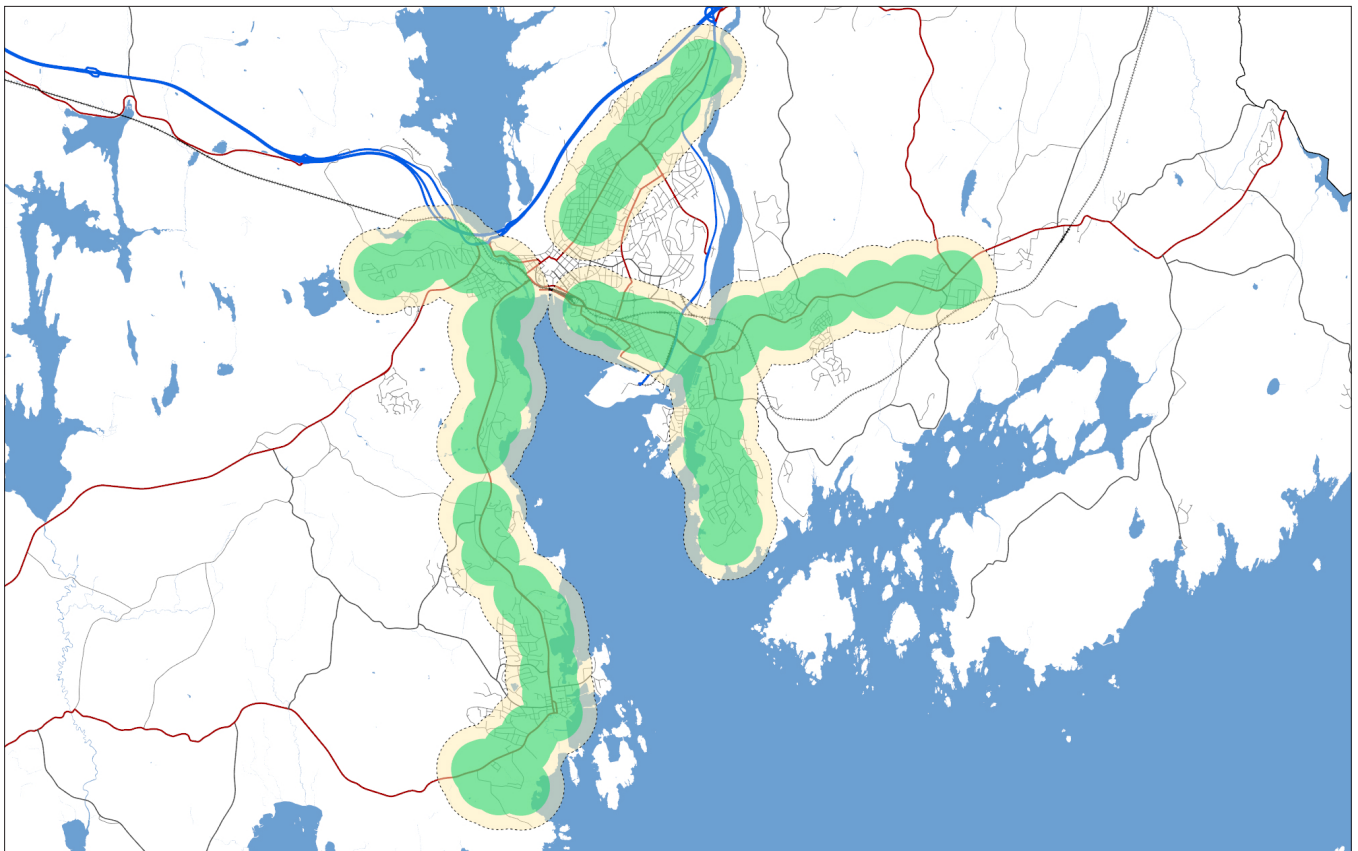
Fordelt på de ulike transportkorridorene inn mot Larvik by ser tallene slik ut for 400 og 600 meters avstand til bussholdeplass med halvtimesfrekvens, rundet av til nærmeste 50:

- Stavern–Larvik sentrum – 4 750 (6 900)
- Veldre–Larvik sentrum – 2 550 (3 550)
- Nansetgata–Larvik sentrum – 4 150 (6 000)
- Øst-vest-forbindelsen (i denne sammenheng fra Øya til sentrum) – 2 500 (3 950)
- Gon–Gloppe – 3 200 (3 850)
- Tjøllingvollen–Gloppe – 2 550 (3 150)





Figur 8: Oversikt over bussruter i Larvik.



Figur 9: Illustrert bussdekning i Larvik.

#### 4.2.5 Befolkningsgrunnlag for sykling

En gjennomsnittlig sykkeltur i Norge er på ca. 4 kilometer, ifølge en analyse av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført av Urbanet Analyse i 2016. Dette er et gjennomsnitt for alle sykkelturner uavhengig av formål. Ser vi på arbeidsreiser isolert, har også disse reisene en gjennomsnittlig lengde på 4 kilometer. Antallet elsykler har økt siden 2016 og vil over tid gi økt gjennomsnittlig reiselengde med sykkel.

Med utgangspunkt i en sykkelavstand fra Larvik torg på 4 kilometer, og befolkningstall fra folkeregisteret, er det ca. 25 000 mennesker som bor i sykkelavstand til Larvik sentrum. Disse tallene tar ikke hensyn til topografiske forhold og gir derfor sannsynligvis et for optimistisk bilde av de faktiske forhold. Det må forventes at store høydeforskjeller bidrar til å redusere andelen som opplever at de har akseptabel sykkelavstand til Larvik sentrum, særlig for områder som Veldre, Ra, Sky og Tveteneåsen.

Den økende andelen elsykler vil øke rekkevidden og redusere effekten av høydeforskjeller. Hvis denne utviklingen fortsetter, og standarden på sykkelvegnettet heves, vil det bli aktuelt for flere å sykle også fra for eksempel Stavern by og Tjøllingvollen i framtiden.

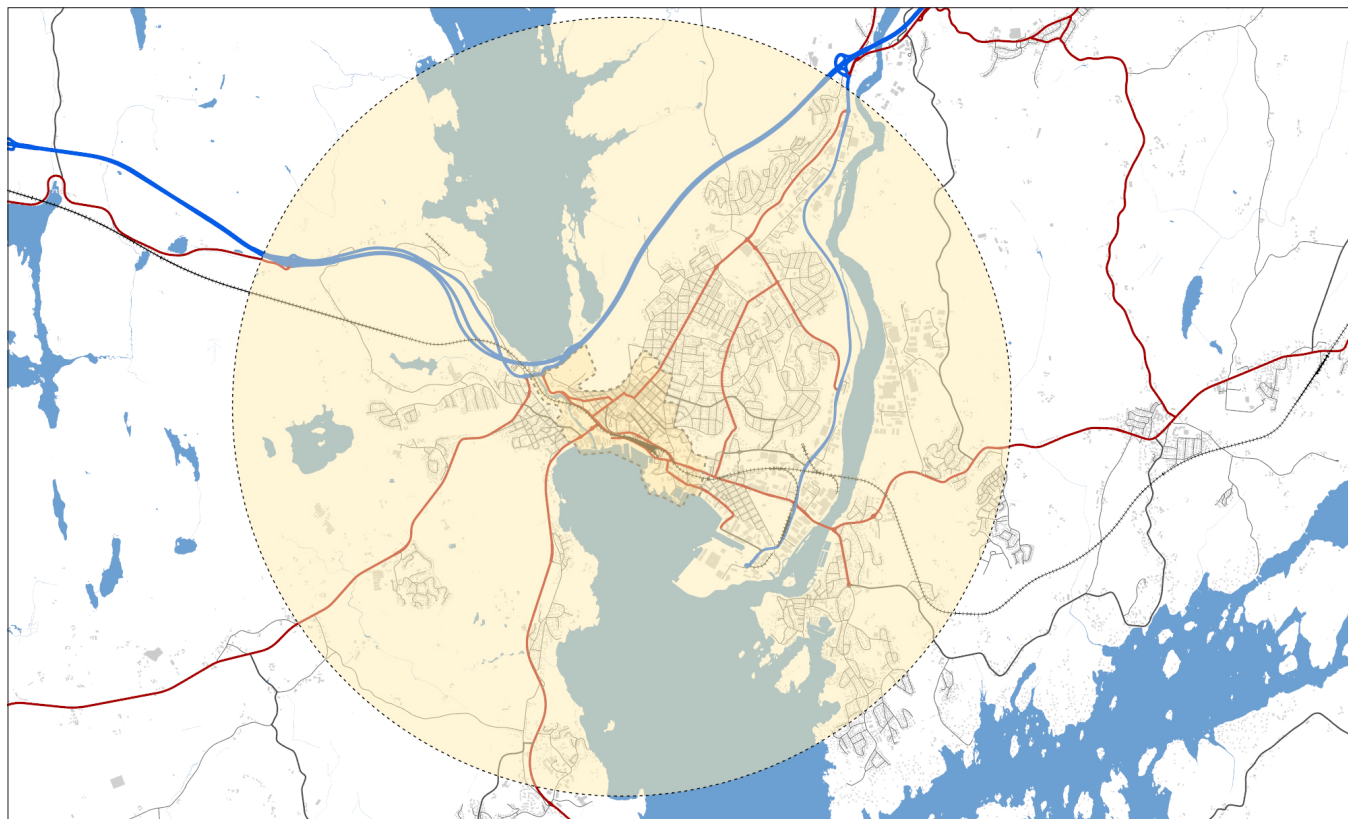
#### 4.2.6 Markedsgrunnlag for gange

Gange er en del av alle reiser innbyggerne foretar seg og i kombinasjon med andre transportmåter. Nasjonal reisevaneundersøkelse viser generelt høy andel bilbruk i Larvik kommune. Samtidig er 1/3 av reisene korte (under 3 km) og kan erstattes med gange, sykkel og kollektivtransport på en del reiser. SSB bo- og arbeidssted data viser blant annet at svært mange bor og jobber i Larvik byområde og dermed har relativt korte arbeidsreiser. Dette viser at det er et potensial for mer gåing, spesielt i byområdene og som del av reiser andre transportmåter.

#### 4.2.7 Fremtidsprognoser og nullvekstmål

Fremtiden er preget av usikkerhet og rask teknologisk utvikling som påvirker folks transportvaner og trafikkutviklingen. Befolkningsveksten fra SSB i 2022 for perioden 2019–2030 er på 4 % for Larvik kommune. Trafikkveksten er på bakgrunn av dette beregnet med regional transportmodell til å gi en biltrafikkvekst på 6–7 % fram mot 2030 uten tiltak. Dette omfatter Statens vegvesens kontinuerlige trafikkellepunkt i Larvik byområde og inkluderer ikke E18-trafikk. Trafikkmodellen er ikke kvalitetssikret for Larvik så tallet er beheftet med usikkerhet.

Det anbefales at Bypakke Larvik legger til grunn Statens vegvesens krav til standard beregningsforutsetninger, etablering av transportmodellverktøy og tellepunkter i det videre arbeidet. Nullvekstmålet innebærer at den beregnede trafikkveksten fremover må tas med gange, sykling og kollektivtransport. Dette betyr at man ikke skal kjøre mer bil enn i dag selv om befolkningen øker.



Figur 10: Gjennomsnittlig sykkelavstand på 4 km fra Larvik sentrum. Kilde: Larvik kommune.

## 5 Anbefalt hovedstrategi

Areal- og byutvikling og transport henger tett sammen. Klimavennlig arealutvikling dreier seg om en areal- og transportutvikling som bidrar til at folk reiser kortere og i mindre grad som sjåfør i bil. Arealbruken påvirker hvordan vi reiser, gjennom tetthet og lokalisering av funksjoner i byene.

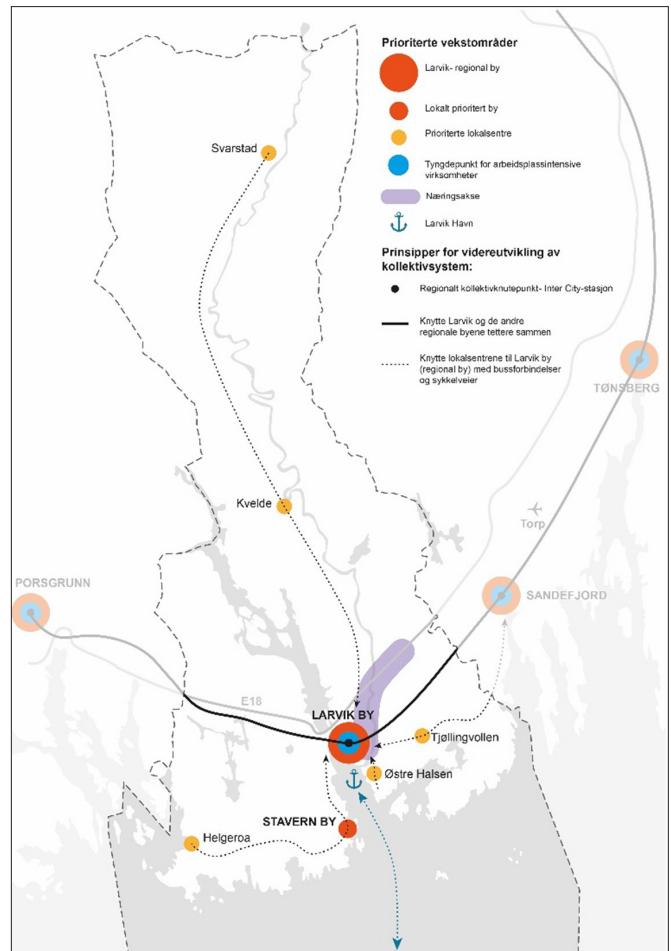
Jo mer sentralt boliger, arbeidsplasser, handel og andre viktige funksjoner er lokalisert i byene, jo mindre blir transportbehovet og bilavhengigheten for daglige reiser. Sentrum er gjerne det området i en by som har flest arbeidsplasser, flest arbeidstakere og innbyggere bosatt i gang- og sykkelavstand, og det er navet for kollektivtransporten. Derfor er sentrum vanligvis det området i en by som er enklest tilgjengelig med sykkel og til fots for folk flest, og som er lettest tilgjengelig med kollektivtransport fra resten av byområdet og kommunen. Samtidig er tilgjengelighet med bil ofte dårligere. Funksjoner lokalisert i sentrum genererer derfor mindre biltrafikk enn lignende funksjoner lokalisert andre steder i byen og kommunen. For å nå nullvekstmålet er det derfor viktig å lokalisere flest mulig innbyggere, arbeidsplasser og handels- og servicefunksjoner i sentrum, fremfor i byens periferi eller langt utenfor.

### 5.1 Arealstrategi

«Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» (SPR-SBAT) har som mål at utbyggingsmønster og transportsystem bør samordnes for å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Vestfold og Telemark fylkeskommunes regionale plan for bærekraftig arealutvikling (RPBA) slår fast at hovedvekten av all vekst i fylket skal skje i eksisterende byer og tettsteder. En slik kompakt by- og tettstedsutvikling skal bidra til å fremme miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Planen skal bidra til å både utnytte dagens infrastruktur på en optimal og samfunnsøkonomisk måte, og ta vare på viktige jordbruks-, natur-, rekreasjons- og kulturverdier.

Larvik kommune har gjennom sine vedtatte kommuneplaner lagt grunnlaget for en arealpolitikk som i stor grad bygger opp under statlige planretningslinjer og fylkeskommunale planer. Kommunen har vedtatt en arealstrategi som innebærer en satsning på bolig- og befolkningsvekst i byområdene Larvik og Stavern samt i de prioriterte lokalsentrene Helgeroa, Østre Halsen, Tjøllingvollen, Kvelde og Svarstad. Hovedvekten skal foregå i Larvik byområde, mens en mindre andel av veksten skal forekomme i Stavern byområde og de prioriterte lokalsentrene. Arealstrategien er i stor grad fulgt opp gjennom de planmessige grepene som er gjort i rulleringen av kommuneplanens arealdel for 2022–2033.



Figur 11: Arealstrategi for Larvik.

#### Arealstrategien for Larvik

Det er også vedtatt en næringsarealstrategi som bygger på arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel. Næringsarealstrategien innebærer en satsning på næringsutvikling langs den etablerte infrastrukturen fra Larvik havn, via Elveveien og opp til Ringdalskogår. Videre fremgår det av næringsarealstrategien at kontorarbeidsplasser som hovedregel skal lokaliseres i sentrum, i "kunnskapsaksen" som er definert fra Indre havn, via Hammerdalen og opp til Bergeløkka.

For Larvik by er det etablert en fortetningsstrategi som skal sikre en utvikling i tråd med prinsipper om samordnet areal- og transportplanlegging. Fortetningsstrategien innebærer at hovedvekten av ny boligutvikling i byområdet skal komme i «10-minuttersbyen» eller i umiddelbar nærhet til de viktige transportaksene Storgata og Nansetgata. Dette er de viktigste transportårene til og fra byområdet, både for kollektivtrafikk, biltrafikk, næringstrafikk og gående og syklende.

Samlet sett bidrar de arealmessige grepene og strategiene som er nevnt lenger opp til en utvikling som i stor grad bygger opp om eksisterende

infrastruktur og eksisterende byer og tettsteder, og hindrer nedbygging av naturområder og unødig spredning av transportbehov.

Arealgrepene i Larvik vil føre til økt press på en allerede belastet infrastruktur gjennom innfartsårene til byen og de mest sentrale transportårene i bybildet, men vil samtidig sørge for at transportbehovet konsentreres om noen få sentrale korridorer. Dette gjør at investeringer i løsninger for alternative transportformer gir best mulig nytte og får et størst mulig brukergrunnlag. Dermed bidrar arealstrategiene til at det kan bli enklere å nå nullvekstmålet.

## 5.2 Transportstrategi

Hovedkonklusjonen fra situasjonsanalysen er at det vil bidra til god måloppnåelse å rette tiltakene for mer miljøvennlige transportformer inn mot de daglige arbeidsreisene. Arbeidsreisene er regelmessige og foregår i rushtidene hvor trengselen i transportsystemet er størst. En avlastning av vegnettet i rushtid vil derfor bidra til bedre trafikkavvikling for de som er avhengige av å bruke bil. Dette er også den tiden på døgnet hvor kollektivtilbudet er best og hvor fremkommelighetsproblemer i vegnettet gjør at gåing og sykling kan være alternative transportmåter. Aktuelle tiltak vil også komme gjennomgangstrafikk, sommertrafikk og trafikk utenom rushtidene til gode.

Med begrensede investeringsmidler til rådighet bør det satses på målrettede og kostnadseffektive tiltak der potensialet for færre arbeidsreiser med bil er vesentlig. Analysene viser at en stor andel av arbeidsreisene i kommunen er rettet inn mot Larvik byområde fra by- og tettstedene utenfor. Det er også svært mange som både bor og jobber i Larvik byområde med kort avstand mellom bolig og arbeidsplass.

Basert på analysene anbefales det å legge opp til en overordnet transportstrategi som vektlegger bedre tilrettelegging for økt gåing, sykling og kollektivreiseing for følgende områder:

1. På aksene mellom prioriterte lokalsentra og inn til Larvik by
2. For reiser internt i Larvik by

Forslag til prioriterte strekninger er:

- A) Larvik byområde
- B) Stavern–Larvik
- C) Øst-Vest forbindelse
- D) Gon/Halsen–Gloppe
- E) Tjøllingvollen/Hegdal–Gloppe
- F) Nord-sør forbindelse
- G) Helgeroa, Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra, Veldre–Larvik



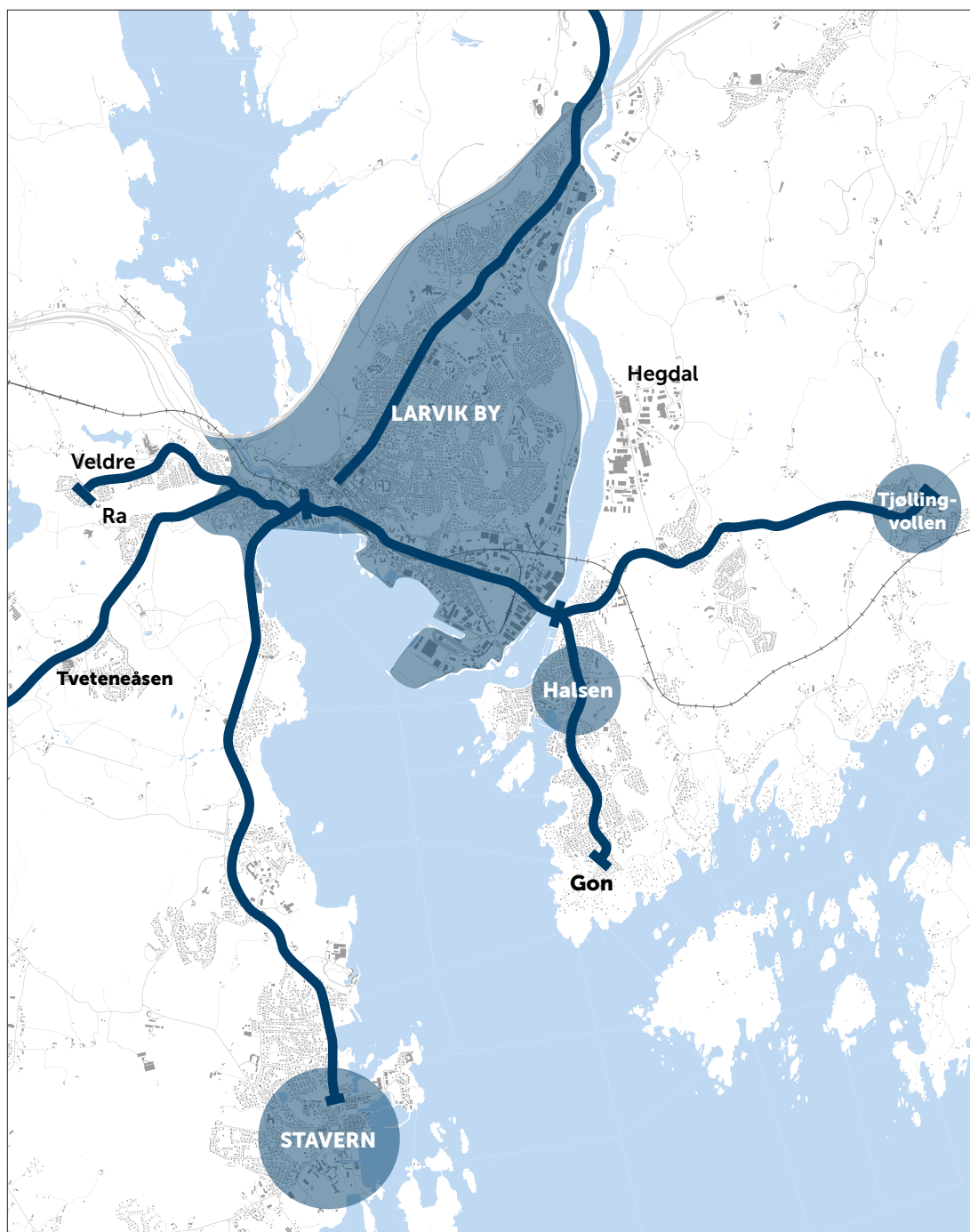
Figur 12: Kartutsnitt som viser næringsarealstrategi, for tettelsesstrategi og de viktigste korridorene i transportsystemet i Larvik by og tilgrensende områder, som i størst grad berøres av de forannevnte strategiene.

Tiltak bør prioriteres etter måloppnåelse og som hovedregel fra Larvik byområde og utover langs de prioriterte strekningene. I sentrumsområdene vektlegges tiltak for mange trafikanter og miljøvennlige transportformer. Det vil også være tiltakstyper av mer generell art som ikke er knyttet til spesielt til noen av de prioriterte strekningene.

Som en del av transportstrategien anbefales det å oppdatere kommunedelplanen for sykkel, utarbeide en gatebruksplan for Larvik by og konkretisere en helhetlig parkeringspolitikk.

Tiltak i disse innfartskorridorene og i Larvik byområde vil gi bedre fremkommelighet for næringslivet og de som må kjøre bil, bedre utnyttelse av det transportsystemet vi har og bedre fremkommeligheten i øst-vest forbindelsen gjennom Larvik.

Hovedinnsatsen foreslås å være bedre tilrettelegging for økt gåing og spesielt sykling da det vurderes å ha et stort potensial for å kunne bidra til måloppnåelse og kan gjennomføres relativt raskt med begrensede investeringsmidler. Tiltak for økt attraktivitet for kollektivtransporten vil også være av betydning for å gjøre alternativer til bilbruk mer konkurransedyktig.



Figur 13: Prioriterte strekninger i Larvik.

## 6 Forslag til tiltaksportefølje

Den statlige firetrinnsmetodikken som brukes i konseptvalgutredninger er lagt til grunn for forslag til tiltak. Metoden innebærer å gjennomføre tiltak som reduserer transportbehovet og påvirker valg av reisemiddel (trinn 1), tiltak som gir bedre utnyttelse av eksisterende transportsystem (trinn 2), mindre tiltak (trinn 3) før større tiltak/prosjekter (trinn 4) vurderes:

- Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer
- Trinn 3: Begrensede ombyggingstiltak
- Trinn 4: Større ombygginger eller utbygging i ny trasé

Bypakke Larvik fase 1 har begrensede ressurser og vil derfor ha fokus på trinn 1–3 i valg av tiltak samtidig som det utredes løsninger for tiltak på trinn 3 og 4 for en mulig fremtidig fase 2.

### 6.1 Avgrensning av prioriterte strekninger

Forslag til tiltak er vurdert innenfor prioriterte strekninger som tar utgangspunkt i hovedinnsfartsårene til Larvik by og prioriterte lokalsentra, ref. (KDP Larvik by 2021–2033, planbeskrivelse). Korridorene representerer områdene med størst befolkningsgrunnlag i kommunen, hvor Stavern er utpekt som lokalt prioritert by og, tettstedene Tjøllingvollen og Østre Halsen er prioriterte lokalsentre. Se figur 13 som viser prioriterte tettsteder og Larvik og Stavern by. Aksene mot Helgeroa, Nevlnghavn via Tveteneåsen, Ra og Veldre representerer relativt tett befolkede boligområder i nærhet til Larvik by. De strekningene som er valgt ut er vurdert å ha størst potensial for å tilrettelegge for miljøvennlig transport (når det gjelder gange, sykkel og buss). Ved utvelgelse av prioriterte strekninger er nærhet til Larvik sentrum vektlagt samt akser hvor dagens utfordringer i transportsystemet er vurdert å være størst. Se «vedleggsrapport\_Bypakke larvik\_situasjonsanalyse».

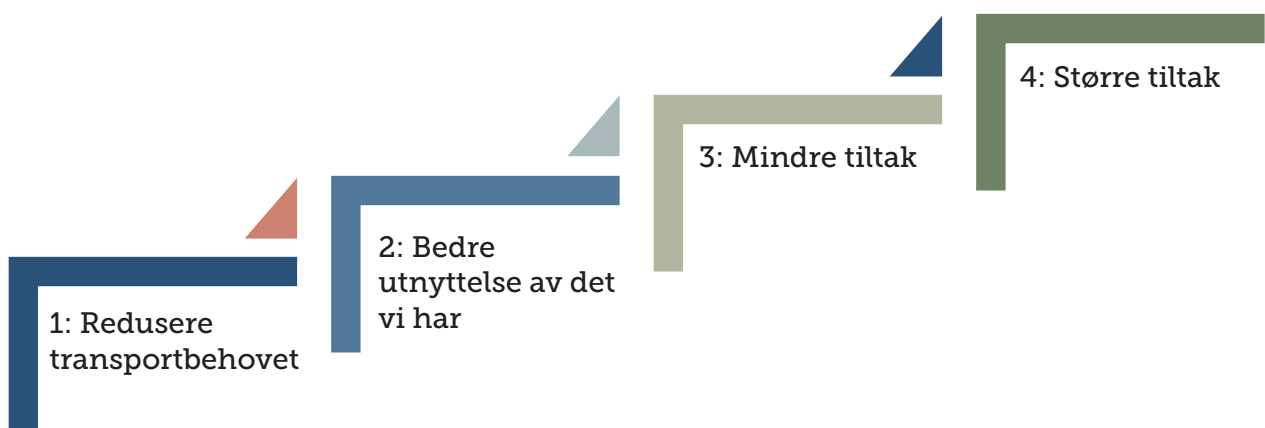
Se kapittel 5.2 for fullstendig oversikt over de prioriterte strekningene. Det vil være tiltak som ikke er knyttet kun til disse aksene. Dette omtales som mer generelle tiltak som er forventet at vil ha effekt på flere eller alle av de utvalgte områdene.

Det påpekes at tiltaksområdene ikke kun er avgrenset til strekningene som er vist med blå strek i figur 13, men også kan omfatte tilgrensende områder som ligger langs/inntil de prioriterte aksene.

For eksempel vil Valby og Hegdal være tilknyttet korridoren mot Tjøllingvollen, Veldre og Ra være tilknyttet korridoren mot Helgeroa og Gon være knyttet til korridoren mot Halsen. Figur 13 viser kun en grov avgrensning av de prioriterte strekningene og hovedgrepene per akse. Avgrensningen av Larvik by er illustrert i henhold til kommunedelplan for Larvik by 2021–2033. Forslag til hovedinnretning av tiltak er i det videre beskrevet på et overordnet nivå for de prioriterte strekningene. Forslag til enkelttiltak er mer detaljert satt opp i vedleggsrapport «Bypakke Larvik- tiltaksportefølje». Disse tiltakene vil bli vurdert nærmere i bypakkesamarbeidet gjennom en egen prosess for utarbeidelse av fireårig handlingsplan som rulleres årlig.

### 6.2 Tiltakstyper

Tiltaksporteføljen er videre strukturert for tiltakstyper, det vil si en kategorisering av type tiltak som foreslås gjennomført basert på gitte tema. For fullstendig oversikt over tiltaksportefølje med kategorisering av tiltak fordelt på prioriterte strekninger, se vedlegg «Tiltaksportefølje Bypakke Larvik». Det påpekes at foreslåtte tiltak kan overlape innenfor enkelte tiltakstyper. Eksempelvis kan tiltak innenfor «attraktiv by» overlape med enkelte tiltak innenfor «gange» og «sykkel».



Figur 14: Firetrinnsmetodikken illustrert.

### 6.3 Grunnlag for hovedtiltak

Gjennom det innledende arbeidet med Bypakke Larvik er forslag til tiltak samlet inn gjennom:

- Medvirkningsarbeid
- Kommunale planer
- Faglige vurderinger i Bypakke Larvik sin prosjektgruppe
- Øvrige innspill sendt inn som forslag til prosjektgruppen

Innspillene er deretter vurdert ut fra i hvilken grad tiltaket bidrar til måloppnåelse eller ikke. Dette er basert på måloppnåelse i henhold til bypakkens overordnede målsetninger. Målsetningene er omdefinert til tre hovedkriterier for å vurdere tiltak:

- Bidrar til et framtdsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser
- Legger til rette for et attraktivt bysentrum
- Bidrar til å nå nullvekstmålet

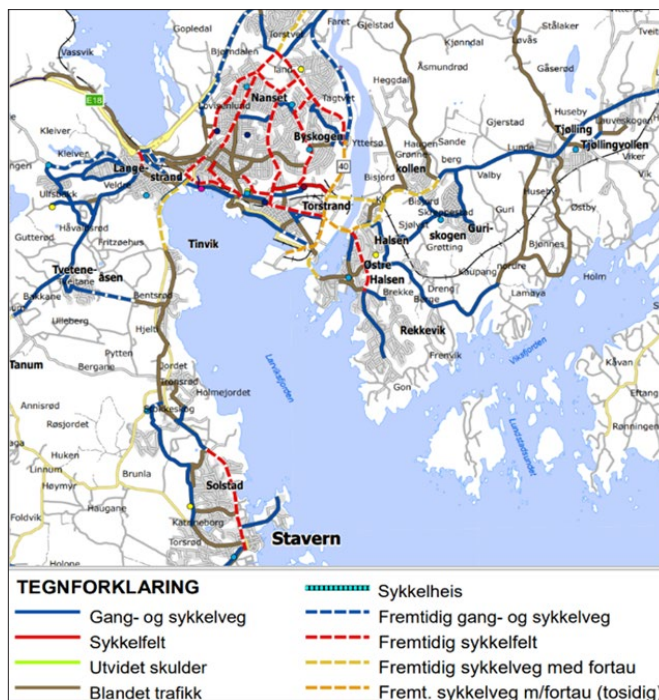
For ytterligere informasjon om kriterier for vurdering av tiltak se kapittel 8.

### 6.4 Generelle tiltak

I det følgende delkapittelet er generelle tiltak, som er felles for de prioriterte aksene, samt ikke-geografiske tiltak beskrevet:

#### Revisjon av kommunedelplan for sykkel

Det foreslås å revidere kommunedelplan (KDP) for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern. Dette vil sikre strategisk fundament for et helhetlig sykkeltilbud på tvers av de prioriterte strekningene. Dette vil gi et godt grunnlag for videre arbeid på de enkelte strekningene. Det bør vurderes om KDP for sykkel også bør inngå i en samlet mobilitetsstrategi for miljøvennlig transport som også omfatter gange og kollektivtrafikk.



Figur 16: Utklipp fra kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern.

#### Tilrettelegging for bysykler og el-sparkesykler

Utredning av mulighet for bysykkelordning foreslås. Etablering og plassering av stativ for bysykler bør sees i sammenheng med de prioriterte aksene som foreslås i prosjektplanen. Ved utredning bør det vurderes dapp-baserte løsninger for leie som er tilrettelagt for sømløse overganger mellom for eksempel buss og bysykkel. Det foreslås også videre arbeid med utarbeidelse av forskrift for el-sparkesykler og bysykler.



Figur 15: Tiltakstyper for er anbefalt.





## 6.5 Larvik byområde

Hovedgrepene omhandler tilrettelegging for gående, syklende og tilgjengelighet til kollektivtrafikk i tillegg til tilrettelegging for mobilitetspunkter.

### Gatebruksplan

Det foreslås å utarbeide en helhetlig gatebruksplan som tar for seg alle relevante trafikantgrupper inkludert sykkel. Et viktig fokusområde er å redusere barrierer for gående og syklende mellom Indre havn og Larvik sentrum og øke tilgjengelighet til sentrum. Det er i dag en pågående utredning knyttet til heis/bru til Bøkkerfjellet med fokus på økt tilgjengelighet til sentrum. En mulighetsstudie for gang- og sykkelbru (mellom Langestrand og Bergeløkka) foreslås også vurdert for å fremme økt tilgjengelighet mot Hammerdalen.

### Helhetlig parkeringsstrategi

Parkeringspolitikken i et byområde påvirker bilbruken i vesentlig grad og er et virkemiddel for måloppnåelse. Det foreslås å utarbeide en helhetlig parkeringsstrategi som bygger opp under målene.

### Sykkel

Sykkeltraseer gjennom Larvik sentrum utredes i gatebruksplan, med fokus på Prinsegata–Nansetgata og forbindelse fra Nansetgata til Torget, i tillegg til sykkelruter i Jegersborggata og videre frem til Larvik sykehus. Gatebruksplanen for sentrum sees i sammenheng med utarbeidelse av ny KDP for sykkel.

### Kollektiv

Det foreslås å starte opp en mulighetsstudie med hensikt å styrke kollektivdekningen i sentrum og øke tilgjengeligheten. Alternativt bør det ses på ulike former for bestillingstransport.

### Mobilitetspunkt

Det foreslås å etablere mobilitetspunkter på Larvik jernbanestasjon og Larvik sentrumsterminal. Disse holdeplassene har størst bussfrekvens og bør derfor ha en større grad av tilrettelegging. Her vil det være viktig å sikre trygg og effektiv sykkelparkering. Plassering av bysykler, el-sparkesykler, og ladestasjoner for disse i forbindelse med holdeplassene bør vurderes. Nærmere beskrivelse av hva et mobilitetspunkt inneholder er uthevet forrige delkapittel. Det vil være relevant å se på utbedring av eksisterende venteområde på Larvik sentrumsterminal i forbindelse med etablering av mobilitetspunkt. Det foreslås også standardheving, skjerming mot vær/vind og skilting til terminalen.

### Større infrastrukturiltak

For å sikre bedre trafikkavvikling for alle trafikantgrupper foreslås det å sette igang en utredning for utbedring av kryssene der Storgata krysser Kongegata og Stavensveien. Tilrettelegging av bedre kobling for myke trafikanter mot Hammerdalen og Langestrand bør sees i sammenheng.

Det foreslås også egen mulighetsstudie for Kongegatas sentrumsnære del for å skape en attraktiv gate tilrettelagt for gående, opphold og redusert bilbruk.



Figur 17: Eksempler fra Hillevåg torg i Stavanger (venstre) og Filipstad mobilitetspunkt i Oslo (høyre).

## 6.6 Stavern–Larvik

På strekningen Stavern–Larvik vil hovedgrepene være knyttet til sykkeltilretteleggelse med standardheving av strekningen samt tilrettelegge for mobilitetspunkt i Stavern og effektivisering av busstilbudet på strekningen.

### Sykkel

Stavern ligger innenfor el-sykkelaavstand til Larvik. Dagens barrierer for sykkel er blant annet knyttet til høydeforskjell ved Jordfellen og smal bru over Farriselva. Tilretteleggelse av gang og sykkelvei over Farriselva foreslås etablert i henhold til gjeldende reguleringsplan for Sanden Saggården (plan ID: 2007.02.01).

Generelt anbefales det å heve standarden for syklende blant annet gjennom oppmerking og tydeliggjøring av korridoren. Sykkelinnspeksjon bør gjennomføres for å avdekke konkrete problemområder som bør oppgraderes.

### Mobilitetspunkt

Det foreslås å tilrettelegge for mobilitetspunkt i Stavern sentrum, med særlig fokus på sikker sykkelparkering. Eksisterende holdeplass kan videreutvikles og bør sees i sammenheng med Larvik kommune sitt pågående arbeid med skilting og sykkelparkering i Stavern sentrum.

### Kollektiv

Effektivisering av bussruten mellom Larvik og Stavern foreslås ved å flytte busstrasé fra Gamle Stavernsveien til Stavernsveien (fylkesveg 301) og etablere stoppesteder med god tilgjengelighet for gående og syklende. Vestfold og Telemark fylkeskommune/VKT arbeider med vurdering av ruteendring og har gjort en foreløpig vurdering av effekt, som peker på økt passasjervekst og reduksjon i reisetid fra ca. 17 til 12 minutter på strekningen Stavern–Larvik. Ref. presentasjon Trafikkplan Larvik, 12 nov 2019, VKT.

Det foreslås å utrede mulighet for å styrke kollektivtilbudet mellom Stavern og Larvik, inkludert mulig etablering av elferge mellom Stavern og Larvik.

## 6.7 Øst-Vest forbindelsen

Hovedgrepene er knyttet til tilretteleggelse av bedre av gang- og sykkelforbindelser på strekningen samt standardheving og drift og vedlikehold på Storgata gjennom Torstrand.

### Sykkel

Det foreslås utarbeidelse av plan for gang- og sykkelforbindelse på aksene, for eksempel en gatebruksplan eller detaljering av KDP for sykkel. Det er i dag behov for en opprustning av sykkelveinettet

gjennom Torstrand. Enkelte områder langs Storgata er i dag trafikkfarlige som følge av smale fortau. Det anbefales å inkludere en nærmere vurdering av gateutforming og tilretteleggelse for effektiv sykkelrute og/eller en opplevelsesrute gjennom Torstrand.

Bedre tilrettelegging for gående og syklende over Gloppebrua og Øya krysset som i dag oppleves som smal bør også vurderes, dette er et tiltak som krever ytterligere planlegging før eventuelle realiseringer.

### Større infrastrukturprosjekter

Det utarbeides beslutningsgrunnlag for nødvendige tiltak i forbindelse med Øya krysset, herunder alternativ med ny broløsning over Lågen. Som en del av arbeidet skal det vurderes om allerede igangsatte mindre tiltak har løst, eller vil løse, trafikutfordringene. En eventuell igangsettelse av en større utbygging vil sees i sammenheng med fase 2 av Bypakke Larvik.

## 6.8 Gon/Halsen–Gloppe

Områdene ligger innenfor sykkelavstand til Larvik sentrum. På aksene mellom Halsen, Gon og Gloppe er hovedgrepene å tilrettelegge for sykkel med standardheving og helhetlig sykkelveinett i tillegg til å utbedre kollektivholdeplasser med sikker sykkelparkering og god tilgjengelighet til holdeplassene.

### Sykkel

Dagens utfordringer er særlig knyttet til systemskifter for sykklister. Aksene anbefales tydeliggjort for sykklister med fokus på å tilrettelegge for et helhetlig sykkelveinett. Det foreslås videre å utføre inspeksjon av sykkelveger på strekningen for å avdekke konkrete problemområder som bør oppgraderes.

For å øke attraktiviteten for syklende foreslås det å utrede en gang- og sykkelbru fra Østre Halsen over St. Helena i retning mot Larvik gjennom mulighetsstudie.

### Kollektiv

Per i dag er bussfrekvensen ca. 2 busser per time med et potensiale for økt kollektivandel. Korridoren dekker et større område og det kan være aktuelt å ruste opp flere holdeplasser. Innenfor området er det aktuelt med mindre opprustning av holdeplasser. Grad av tilrettelegging må vurderes nærmere, men det bør etableres sikker sykkelparkering og tilrettelegges for fremkommelighet til holdeplass for gående.

## 6.9 Tjøllingvollen/Hegdal–Gloppe

Hovedgrepene på strekningen er knyttet til tilretteleggelse for sykkel med standardheving, effektivisering og tydeliggjøring av aksene i tillegg til etablering av mobilitetspunkt.

### Sykkel

Det foreslås å tydeliggjøre sykkelruten mellom Bisjord og Skreppestad. Ruten er i dag lite lesbar, det kan derfor være utfordrende å finne frem. Eksisterende infrastruktur og lesbarhet på ruten bør forbedres ved å tilrettelegge for bedre skilting og oppmerking.

Det mangler fortau/gang- og sykkelveg til Hegdal. Første fase for å bringe tiltaket til realisering er å igangsette reguleringsplanlegging som sikrer fullverdig tilbud for myke trafikanter. Løsning må utredes nærmere i reguleringsplan og planarbeid foreslås startet opp.

### Mobilitetspunkt

Det foreslås å tilrettelegge for mobilitetspunkt for Tjøllingvollen ved Tjodalung skole, eksisterende holdeplass kan videreutvikles og det anbefales å tilrettelegge for sikker sykkelparkering og tilgjengelighet for gående til holdeplass.

## 6.10 Nord-Sørforbindelsen

Nord-sørforbindelsen fra Larvik sentrum til Bommestad har videre kobling til Kvelde og Svarstad.

### Sykkel

Strekningen fra Sentrum til Bommestad mangler i dag kobling for myke trafikanter nord for Nansetgata (mellom Nordbyveien og Elveveien). Denne gang- og sykkelvegen er ferdig regulert og vedtatt 12. februar 2014 gjennom gjeldende plan for fylkeveg. 104, gang- og sykkelveg med ID: 201115. Det foreslås å opparbeide løsning for myke trafikanter i tråd med gjeldene reguleringsplan.

### Større infrastrukturprosjekter

For å bedre trafikkstrømmen mellom Faret–Nordby og riksveg 400 arbeides det for å realisere nye kryssløsninger langs RV400.

Øyakrysset omtales nærmere under kapittel 6.7 Øst-Vestforbindelsen

## 6.11 Helgeroa, Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra, Veldre–Larvik

### Kollektiv

Denne korridoren dekker et større område med fokus på aksene ut mot Helgeroa og Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra og Veldre. Her vil det være behov for å vurdere opprustning av flere holdeplasser. Valg av hvilke holdeplasser som rustes opp må sees i sammenheng med hvilke som betjener de største områdene.

Grad av tilretteleggelse må vurderes ytterligere, men det bør fokuseres på å tilrettelegge for sykkelparkering da utbredelsen av el-sykler forventes å øke og gjøre avstand og høydeforskjeller til mindre barrierer enn i dag.

## 7 Finansiering

### 7.1 Finansieringsgrunnlag

Behovene for å utvikle transportsystemet er vist gjennom tiltaksoversikten i kapittel 5. Bypakkesamarbeidet gir mulighet til å se de ulike aktørenes prosjekter og budsjetter i sammenheng for å få en målrettet og samordnet bruk av midlene som er til rådighet. Behovet overstiger i høy grad tilgjengelige midler og det foreslås derfor følgende innretning av det videre arbeidet:

- En målrettet og samordnet bruk av relevante finansieringskilder som partene i bypakkesamarbeidet rår over i egne budsjetter
- Søknader til alternative finansieringskilder
- Videre arbeid med finansieringsmuligheter knyttet til de større prosjektene som ønskes gjennomført

### 7.2 Finansieringskilder og prosesser

Oversikt over aktørenes egne finansieringskilder

#### Larvik kommune

Det er Strategidokument som legger rammer og føringer for kommunens prioriteringer og ressursbruk.

I Strategidokumentet 2022–2025 ble det avsatt ressurser til satsing på samferdsel over en periode på seks år. Midlene skal blant annet brukes til å sikre tilstrekkelig kapasitet til plan-, analyse- og prosjekteringsarbeid for å utmeisle tiltak og sikre gjennomføring av ønsket utvikling nedfelt i overordnede planer og strategier. I tillegg sikrer det kapasitet til oppfølging av partnerskapet og øvrige samarbeid innen feltet, samt et viktig kommunikasjons-, informasjons og medvirkningsarbeid mot næringsdrivende, interesseorganisasjoner og befolkningen.

Eventuelle behov for ytterligere kommunal finansiering av tiltak og prosjekter innen Bypakke Larvik fase 1 vil som hovedregel avklares via den årlige behandlingen av strategidokumentet. Om situasjonen krever det, vil det også i enkelt tilfeller kunne bli aktuelt å fremme behov for tiltak som enkeltsaker til kommunestyret.

For å ta ut synergier og sikre kostnadseffektive løsninger vil tiltakene Bypakke Larvik koordineres med øvrige investeringer og vedlikeholdsarbeid i kommunal infrastruktur (som for eksempel vann- og avløpsanlegg) i og langs de prioriterte strekningene. Dette omtales nærmere i kapittel 8.

#### Statens vegvesen og Nasjonal transportplan

De økonomiske rammene og prioritering av de store vei- utbedringsprosjektene er gitt i Nasjonal transportplan (NTP). NTP prosessen er fremskyndet med ett år, gjelder perioden 2025 - 2036, og er lagt opp med et utredningsoppdrag og et prioriteringsoppdrag som vil gjennomføres fra høsten 2022 til mars 2023. Dette er illustrert i tabell 3.

Statens vegvesen utarbeider en gjennomføringsplan som er en plan for første seksårsperiode av NTP. Gjennomføringsplanen er dynamisk og vil oppdateres årlig i januar i henhold til statsbudsjettet. Planen vil ikke forskuttere prioriteringen av store veiprojekter som legges frem for Samferdselsdepartementet hvert år i april/mai. Endelige økonomiske rammer og prioriteringer av veiprojekter for det enkelte året fastsettes når Stortinget vedtar statsbudsjettet. Porteføljen av tiltak er dynamisk, og vil oppdateres årlig. Det kan føre til endring av rekkefølge, eller at nye prosjekter kan komme inn på listen, mens andre forsvinner ut.

#### Vestfold og Telemark fylkeskommune

Fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveger, fylkeskommunalt kollektivtilbud, transporttjenesten for funksjonshemmede, bredbåndsutbygging i distriktene og utviklingsoppgaver innen transport. Strategi for fylkesveinettet er et styrings- og prioriteringsdokument for fylkeskommunens oppgaver innen samferdsel. Til grunn ligger føringer fra regional planstrategi 2020–2024 som er utgangspunktet for fylkeskommunens plan- og styringssystem. I fylkesvegstrategien er overordnede føringer og rammer fulgt opp gjennom konkrete mål og satsingsområder.

Prosjektporteføljen til strategi for fylkesvegnettet 2022–2031 består av alle samferdselsprosjekter og programmer med tilhørende investeringsmidler, også kalt handlingsprogram for fylkesvei. I årlige vedtak av fylkeskommunens økonomiplan settes de økonomiske rammene for hva som reelt kan

Tabell 2: Tabell fra NTP 2025-2036 som illustrerer et utredningsoppdrag og et prioriteringsoppdrag som vil gjennomføres fra høsten 2022 til mars 2023.

NTP 2025-2036													
Basert på SDs brev av 22. juni 2022 om fremdrift og prosess													
	2022				2023								2024
	SEPT	OKT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	HØST 2023	VÅR 2024
<b>UTREDNINGSOPDRAG</b>	Start				Slutt								
Faglig grunnlag fremskrivninger og forutseneringer													
Særskilte utredningstema mv.													
Underveisleveranser fra virksomhetene													
<b>PRIORITERINGSOPDRAG</b>			Start				Slutt						
Faglige tilrådingene om prioriteringen av ressurser og gjennomføring av tiltak i transportsektoren over tolvårsperioden.													
Oppdatere tallgrunnlaget for prioriteringene													
<b>NTP LEGGES FREM</b>													

gjennomføres. Nye prosjekter kommer primært inn i porteføljen ved rullering av handlingsprogrammet hvert fjerde år. Finansiering er primært fra fylkeskommunale budsjetter. Det er i enkeltprosjekter også funnet løsninger med medfinansiering fra kommunalt nivå (enkeltvedtak) og private utbyggere.

I tillegg til aktørenes egne budsjetter finnes det ulike støtteordninger som kan gi midler til bypakkesamarbeidet. Et utvalg av disse er omtalt under.

### 7.3 Alternative finansieringskilder:

#### Klimasats

Klimasats er en støtteordning for kommuner og fylkeskommuner. Hovedformålet med støtteordningen er at kommunen skal integrere klimahensyn i sine aktiviteter ved prosjekter som bidrar til reduksjon i utslipp av klimagasser og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. Videre skal ordningen bidra til at kommunen styrker sin rolle som samfunnsutvikler og pådriver. Pr. i dag er det avsatt 250 millioner kroner til Klimasats-ordningen i statsbudsjettet for 2022.

Kommunen kan gjennom klimasats søke støtte til en rekke ulike tiltak i en rekke ulike sektorer og i en rekke ulike roller, for eksempel prosjekter knyttet til areal og transportplanlegging, anskaffelser, bygg og anlegg, transport, samarbeid med andre aktører. Støtten skal bidra til å redusere klimagassutslipp på kort og lang sikt fra ulike kilder kommunen kan påvirke. Søknad kan sendes inn elektronisk via [www.miljodirektoratet.no](http://www.miljodirektoratet.no) og det er gitt veiledning til søknadsprosess på miljødirektoratets hjemmesider.

Disse tildelingskriteriene må oppfylles for at søknad skal bli vurdert:

- Tiltak det søkes støtte til skal bidra til reduserte klimagassutslipp, omstilling til lavutslippssamfunnet eller begge deler.
- Tiltaket skal være politisk forankret i kommunen.
- Tilskuddet skal være utløsende for at tiltakene gjennomføres.
- Tildelt støtte kan kun dekke deler av finansieringsbehovet. Det må foreligge finansieringsplan som viser hvordan kostnadene til investering og drift planlegges dekket.

Miljødirektoratet avgjør hvilke søknader som innvilges, støttesum og krav til rapportering. Klimasats vurderes som en mulig finansieringskilde for gjennomføring av tiltak/deler av tiltak i porteføljen til bypakken som tilrettelegger for gange, sykkel eller kollektivtransport samt som bidrar til nullvekstmålet.

#### Tilskuddsordningen for mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt til grunn en ny fireårig tilskuddsordning på totalt 600 millioner kroner tidlig i planperioden for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder.

Hensikten med ordningen er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. Det er en forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet, og også gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder som bidrar til måloppnåelse. Det statlige tilskuddet skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene skal ikke brukes til drift av kollektivtransport. Tilskuddet vil inngå som statlig bidrag i de bompengefinansierte bypakkene i de aktuelle byene, og bypakkene må ha en styringsmodell der alle partene er representert. De aktuelle byområdene er Bodø, Ålesund, Haugesund, Vestfoldbyen (Larvik, Sandefjord og Tønsberg) og Arendal/Grimstad.

### 7.4 Videre arbeid med fase 2

Det anbefales at det parallelt med iverksetting av Bypakke Larvik fase 1 gjøres forberedende utredningsarbeid for fase 2 hvor videre arbeid med finansieringsmuligheter knyttet til større tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre.

## 8 Samarbeid og styring

### 8.1 Samarbeid på tvers for økt nytte

Hovedhensikten med samarbeidsavtalen er at partnerne samarbeider om å finne de gode tiltakene og får mernytte ved å se tiltakene i sammenheng. Ved å se ressursbruk i sammenheng kan man få mer ut av ressursene enn hver for seg og bidra til nasjonale mål om å få mer for pengene.

Også ved å se på de ulike investerings- og vedlikeholdsbudsjettene for relevante temaer som trafikkikkerhet og VVA-anlegg (vei, vann og avløp) vil det være et potensiale for å få mer for pengene. For eksempel utarbeider Larvik kommune planer for prioriterte nye VVA-prosjekter i tidsperioden mot 2025. Disse prosjektene er relevante i arbeidet med Bypakke Larvik da de kan tilpasses med gode gang- og sykkeløsninger i tidligfase. Planene er under kontinuerlig vurdering grunnet ledningsbrudd eller andre kritiske vedlikeholdsbehov på enkelte strekninger.

Videre er det i handlingsplanen i Larvik kommune sin trafikkikkerhetsplan beskrevet fysiske tiltak i perioden 2022–2025, som omfatter prioriterte tiltak rettet mot myke trafikanter. Planene foreslås samordnet med tiltakene i Bypakke Larvik for å sikre synergieffekter der hvor dette er relevant. Det bør ved rullering av prosjektplan og oppdatering av tiltaksportefølje tas hensyn til planlagte tiltak gitt i Larvik kommune sine VVA-planer samt i handlingsplan for trafikkikkerhet, dette vil sikre gode synergier mot tiltakene i bypakka.

### 8.2 Porteføljestyling

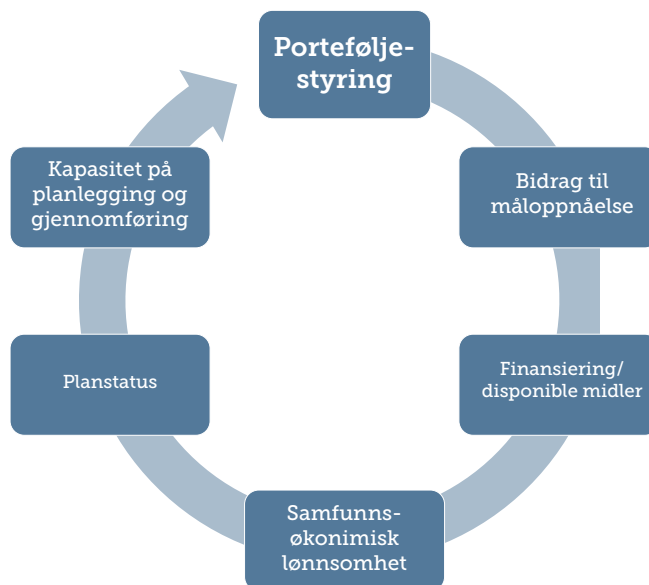
Firetrinnsmetodikken omtalt i kapittel 6 legges til grunn som metodisk tilnærming for å innrette tiltaksporteføljen sammen med vurdering av bidrag til måloppnåelse og andre forhold.

Bypakker er komplekse med tanke på virkemidler og fordelingen av ansvar mellom flere parter. Dette stiller store krav til samarbeid. Det er viktig å finne hensiktsmessige måter å håndtere utfordringene på tvers av forvaltningsnivåer og transportmidler. Dette bør håndteres av samarbeidet basert på prinsipper for porteføljestyling.

Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av flere elementer som illustrert i figuren.

Porteføljestyling gjør at innholdet i bypakka kan justeres i framtiden tilpasset nye behov og situasjoner som det ikke er mulig å forutse på nåværende tidspunkt. Det er også et verktøy for å håndtere usikkerhet.

Porteføljestyling kan baseres på årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer som behandles i kommunestyret og fylkesting. I tillegg legges det



opp til større revidering etter behov, for eksempel i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Det er viktig å prioritere tiltak som støtter opp om måloppnåelsen. Tiltakene må prioriteres innenfor tilgjengelige rammer for finansiering slik at en kan oppnå rasjonell anleggsframdrift på prosjekter som startes opp. I tillegg trekkes samfunnsøkonomiske analyser inn i vurderingene der det foreligger.

Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete prosjekter og tiltaksområder de enkelte årene må tilpasses forventet framdrift for planleggingen og kapasitet for gjennomføring. Det betyr for eksempel at det er lite hensiktsmessig å prioritere mye midler til tiltak på kort sikt hvis det ikke er vedtatt reguleringsplan eller det ikke er kapasitet til å gjennomføre prosjektene.

Å styre porteføljen innebærer å fordele nødvendige ressurser (midler og kompetanse) og ta de nødvendige beslutningene for å sikre en god og effektiv oppfølging av prosjektene i porteføljen. Gjennomføringsansvar for tiltak i porteføljen kan i utgangspunktet følge tiltakseier.

Eksempler på oppgaver i dette arbeidet:

- Etablere en struktur som sikrer effektiv og god styring
- Etablere en struktur som er tilpasset organisasjonens gjennomføringsevne
- Sørg for at porteføljen totalt sett har et akseptabelt usikkerhetsnivå/risikobilde
- Foreslå kriterier og prioritering (kuttlist) for porteføljen og enkeltprosjekter

Det vil utarbeides et system for porteføljestyling tilpasset portefølje og handlingsplan for bypakkas fase 1.

### 8.3 Kriterier for vurdering av tiltak

Det bør settes opp kriterier som de ulike tiltakene vurderes opp mot. Hensikten er å tydeliggjøre forskjeller mellom tiltakene, og å rangere dem med tanke på i hvilken grad de bidrar til måloppnåelse eller ikke. Dette er en viktig del av arbeidet med å sette opp en portefølje med prioriterte tiltak. Som minstekrav bør effekten av alle tiltak på bypakkas to overordnede målsettinger analyseres. Bypakkas to hovedmål foreslås her omdefinert til tre hovedkriterier for vurdering av tiltak:

- Bidrar til (et framtidrettet transportsystem med en) høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser
- Legger til rette for et attraktivt bysentrum
- Bidrar til å nå nullvekstmålet

Det kan på sikt være fornuftig å legge til flere underkriterier for vurdering av tiltak. Disse kan ved behov være ulike for små tiltak/kort sikt og store tiltak/lang sikt. Bakgrunnen for nye vurderingskriterier forankres i administrativt råd og i bypakkas styringsgruppe.

#### Analyse av effekter

For hvert tiltak bør man analysere forventet effekt på de ulike kriteriene. Grunnlaget for hver vurdering bør beskrives kort i tabellen, slik at analysene ved behov kan etterprøves. På sikt vil det være fornuftig å lage et vedleggsdokument til fremtidig portefølje, som inneholder med en mer grundig beskrivelse av analysene som gjøres, hva disse er basert på (teoretisk og empirisk kunnskap) og hvorfor man kommer frem til vurderingene man gjør. Dette er viktig for at grunnlag for prioriteringer av tiltak er etterprøvbart.

Vurderingen av tiltakets effekt på den totale måloppnåelsen bør gjøres som en gradering, hvor man enten setter en tallverdi (-3, -2, -1, 0, +1, +2, +3) eller en tilsvarende skalaverdi (Stor negativ effekt – Middels negativ effekt – Liten negativ effekt – Ingen påvirkning – Liten positiv effekt – Middels positiv effekt – Stor positiv effekt). Dette gjør det enklere å se de ulike tiltakene opp mot hverandre. Det vil være en skjønnsmessig vurdering av den totale graderingen av måloppnåelse, som er basert på vurderingen av tiltakets effekt på de ulike kriteriene. Vurderingen bør likevel gjennomføres analytisk, og i vedleggsdokumentet til fremtidig portefølje bør det forklares hvorfor man havner på den vurderingen man gjør.

Anslått kostnad er i første omgang et grovt anslag som sier noe hva tiltaket vil koste, for eksempel basert på gjennomsnittlig pris pr. løpemeter bygget sykkelveg. Målet er å synliggjøre kostnadene av ulike tiltak opp mot hverandre på et grovt nivå, og opp mot vurdering av total måloppnåelse. Målet er å synliggjøre grovt anslåtte kostnader for ulike tiltak, slik at a) kostnadene kan vurderes opp mot total måloppnåelse, og b) at tiltakene kan vurderes opp mot hverandre som grunnlag for en prioriteringsrekkefølge. På sikt vil det være fornuftig å få nye kostnadsanslag for de ulike tiltakene i en portefølje, og deretter gjøre en ny vurdering av om prioriteringslisten står seg eller bør oppdateres.

Tabell 3: Eksempel på hvordan en vurderingstabell kan se ut.

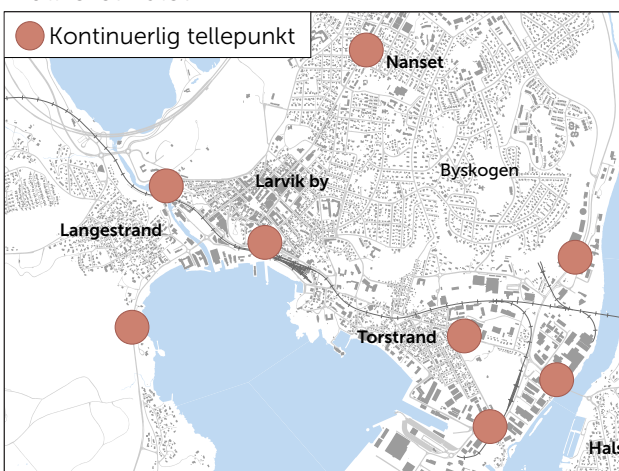
Små tiltak / kort sikt	Hovedkriterie 1: Høy andel gange, sykkel og kollektiv	Hovedkriterie 2: Attraktivt bysentrum	Hovedkriterie 3: Nullvekstmålet	Vurdering av total måloppnåelse	Anslått kostnad	Bør prioriteres (evt. plass?)
Tiltak 1:	Vurdering	Vurdering	Vurdering	Total score i tall / skala	Grovt anslag: (mill kr)	Ja/Nei
<i>Eksempeltiltak sammenhengende sykkelfelt/-vei fra Stavern til Sanden</i>	<i>Kan bidra til flere syklende, ingen effekt på gående og kollektiv</i>	<i>Påvirker ikke sentrums attraktivitet</i>	<i>Bidrar ikke til å øke bilbruk, kan ha potensial til å redusere bilbruk ved overgang fra bil til sykkel.</i>	<i>+2 / Middels positiv effekt</i>	<i>1 mill</i>	<i>Ja (1.plass?)</i>
Tiltak 2:						
Tiltak 3:						
OSV.						

## 8.4 Kunnskapsgrunnlag og indikatorer

For å kunne følge utviklingen og måle effekt av tiltak er det behov for jevnlig oppdatering av kunnskapsgrunnlaget. Det foreslås å legge følgende indikatorer til grunn for fase 1:

### 1. «Byindeks» for nullvekstmålet.

I de ni største byområdene som mottar statlige belønningsmidler og kan inngå byvekstavtale med staten er det i hvert byområde definert et sett tellepunkter for bil i samråd med Statens vegvesen som utgjør en byindeks. For Bypakke Larvik legges Statens vegvesens åtte kontinuerlige tellepunkter på vegnettet i byområdet til grunn. Disse er lokalisert på sentrale årer, se. illustrasjon under. Tallgrunnlaget vil blant annet kunne inngå som et grunnlag for å vurdere måloppnåelse for nullvekstmålet.



Figur 18: Kontinuerlig tellepunkter i Larvik by.

### 2. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med tilleggsutvalg og lokal arbeidsreise RVU.

Nasjonal RVU er en spørreundersøkelse som vil supplere lokale telldata med kunnskap om befolkningens reisevaner som er sammenliknbare med andre byområder. Sentrale data er reiseaktivitet, transportmiddelfordeling og lengde på turene. Dette vil kunne inngå som en del av grunnlaget for å vurdere måloppnåelse for nullvekstmålet. Larvik var sammen med Vestfoldbyen en del av nasjonal RVU 2018/19 og bør i samråd med fylkeskommunen og Statens vegvesen inngå i denne undersøkelsen også videre. Det bør også vurderes å gjenta den lokale arbeidsreise RVU fra 2022 annethvert år avhengig av hvilke tiltak som iverksettes.

### 3. Tellinger av gående og syklende.

Larvik kommune har i dag to kontinuerlige tellepunkter for syklende. Det anbefales å etablere kontinuerlige tellepunkt for alle hovedinnsfartsårer til Larvik byområde og på sentrale årer i byområde for å følge utviklingen og kunne sammenlikne med tellinger for biltrafikk. Det anbefales også telling av gående der hvor dette er hensiktsmessig.

### 4. Tellinger av passasjertall for buss.

Det anbefales få tall fra fylkeskommunens kollektivselskap for antall passasjerer kontinuerlig på samme strekninger som det telles biltrafikk for å kunne følge utviklingen.

### 5. Byregnskap.

Byregnskapet er utarbeidet av Vestfold og Telemark fylkeskommune og er en statusrapport for sentrum som gir grunnlag for å målrette bylivsutviklingen i kommunen. Rapporten sier noe hvem som bor i sentrum, lokalisering av arbeidsplasser, utviklingspotensial for arealene, transport og parkering, handel og bruk av sentrum, omsetning av detaljvarehandel i Larvik. Samt bruk av sentrum gjennom spørreundersøkelse og antall besøkende ved relevante destinasjoner innenfor Larvik byområde. Byregnskapet anbefales oppdatert jevnlig for eksempel annet hvert år.

I tillegg til indikatorene omtalt ovenfor anbefales det å konkretisere indikatorer for å følge opp:

- Om arealutviklingen skjer i tråd med vedtatt kommuneplan
- Befolkningsutvikling
- Antall arbeidsplasser
- Andel arbeidstakere som har gratis parkeringsplass
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Larvik byområde

## 8.5 Medvirkning og organisering

I arbeidet med å utarbeide denne planen har det vært vektlagt å involvere ulike interessenter, både for forankring og for innhenting av erfaringsbaserte innspill som kan danne grunnlag for tiltak på kort og lang sikt. Det er gjennomført en rekke dialogmøter, der noen har foregått digitalt og noen som fysiske samlinger. Møtene har blitt innledet med ulike foredrag/innlegg med påfølgende gruppearbeid på tvers. Deltakerne har bestått av lokale og regionale politikere, interesseorganisasjoner, bransjeaktører og ansatte i Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og andre.

Politikerne i Larvik har fått jevnlig oppdatering om progresjon i arbeidet og innspill som har kommet frem i dialogmøtene. I tillegg har det blitt arrangert digitale frokostmøter av en times varighet, der hensikten har vært å oppdatere interessenter på status for arbeidet, hva som har kommet fram i dialogmøtene og videre prosess. Disse møtene har også vært godt besøkt.

For å nå flest mulig har lag og foreninger som ønsker informasjon om arbeidet hatt stående invitasjon om besøk av representanter fra arbeidsgruppen. En rekke organisasjoner har benyttet seg av tilbudet, og møtedeltakerne har blitt invitert til å komme med innspill, både under og i etterkant av møtene.



Det er ikke ønskelig å skape falske forventninger eller unødig frustrasjon rundt hva Bypakke Larvik skal bli. Det har derfor vært et mål å bli mest mulig konkret på framdrift og innhold før det kommuniseres bredt til publikum/innbyggere. Første steg har vært å ferdigstille denne planen som igjen vil føre til at det utarbeides en handlingsplan som viser hva som skal skje fremover. Så snart denne er klar vil det bli stort fokus på informasjonsdeling slik at alle skal ha best mulige forutsetninger for å forstå og følge med på utviklingen.

Lokalpolitisk forankring og involvering vil ha en viktig plass også i det videre arbeidet. Kommunens politikere skal ta stilling til hvilke tiltak som skal prioriteres på kort og lang sikt. Sammen med innspillene som har kommet frem i prosessen så langt, skal gode faglige utredninger danne grunnlag for politiske vurderinger og beslutninger. Denne prosessen vil beskrives som en del av bypakkas handlingsplan. Tilsvarende for informasjons- og medvirkningsarbeid rettet mot øvrige interessegrupper.

### **8.5.1 Organisering**

Samarbeidsavtalen om Bypakke Larvik beskriver følgende organisering som også legges til grunn for gjennomføring av bypakkas fase 1:

Bypakke Larvik organiseres med likeverdig representasjon mellom stat, fylke og kommune, og organiseres med en styringsgruppe, referansegruppe,

administrativt råd og sekretariat, samt arbeidsgrupper og prosjektgrupper etter behov.

#### Styringsgruppe

Styringsgruppen skal bestå av ordfører i Larvik, valgt representant fra politisk ledelse i Vestfold og Telemark fylkeskommune, og representanter fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Ordfører leder styringsgruppen. Statsforvalteren inviteres inn i styringsgruppen som observatør.

#### Referansegruppe

Det etableres en referansegruppe der et bredt spekter av interesseorganisasjoner inviteres til å delta, som Larvik næringsforening, LO og NHO med flere.

#### Administrativt råd

Det etableres et administrativt råd bestående av administrativ ledelse fra kommunen og fylkeskommunen, samt representanter fra Statens vegvesen.

Administrativt råd innstiller til styringsgruppen. Utvalget konstituerer seg selv. Prosjektleder er sekretær for utvalget.

#### Sekretariat

Sekretariatet har ansvar for å organisere, samordne arbeidet og fremme saker til administrativt råd. Sekretariatet ledes av prosjektleder. Arbeidsgrupper og eventuelt prosjektgrupper opprettes etter behov.

## Vedleggsrapporter

Følgende vedleggsrapporter følger hoveddokumentet. Rapportene er utarbeidet av Norconsult AS.

- Vedleggsrapport\_Bypakke Larvik - Tiltaksportefølje
- Vedleggsrapport\_Bypakke Larvik - Medvirkning
- Vedleggsrapport\_Bypakke Larvik - Sårbarhetsvurdering
- Vedleggsrapport\_Bypakke Larvik - Situasjonsanalyse
- Samarbeidsavtalen om Bypakke Larvik

## Referanseliste

- Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Larvik, Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet, 17.06.2021
- Mulighetsanalyse Larvik, Statens Vegvesen, Larvik kommune, Bane NOR, Larvik havn, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Kystverket, februar 2017
- Larvik Byutviklingsprogram, 17.11.2021 wfdocument.ashx (onacos.no)
- Nasjonal transportplan 2022–2033, Meld. St. 20 (2020–2021), 19.03.2021 Meld. St. 20 (2020–2021) - regjeringen.no
- Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen
- Mobilitetspunkt Hillevåg torg Stavanger, 2019 Mobilitetspunkt | Stavanger kommune
- Mobilitetspunkt Filipstad Oslo, 2019 Mobilitetspunkt | Ruter
- Klimasats- støtte til klimatiltak Klimasats – støtte til klimatiltak - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)
- Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med Vestfoldbyene, Statens vegvesen, 2018/19
- Lokal reisevaneundersøkelse (RVU) for arbeidsreiser i Larvik, Opinion, 2022
- SSB bo-arbeids register, SSB, 2019
- Trafikkstrømundersøkelse, Statens vegvesen, 2016
- Regional transportmodell (RTM) beregninger (RTM DOM Vestfold-Telemark 2021)
- Vurderinger fra Vestviken kollektivtransport om optimalisering av kollektivtilbudet, Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2019
- Byregnskap Larvik sentrum, Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2018
- Statlige planretningslinjer
  - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.09.2014 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging - regjeringen.no
- Regionale planer:
  - Regional transportplan for Vestfold, Vestfold fylkeskommune, september 2019 RTP\_Vestfold\_20180604 (vtfk.no)
  - Strategi for fylkesveinettet 2022-2031, Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2022 strategi-for-fylkesveinettet-vedtatt.pdf (vtfk.no)
  - Sykkelstrategi for Vestfold og Telemark fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2022 Vestfold og Telemark fylkeskommune (vtfk.no)
  - Regional planstrategi, Vestfold og Telemark fylkeskommune, 15.12.2020 Vestfold og Telemark fylkeskommune (vtfk.no)
- Kommunale planer:
  - Kommunedelplan for Larvik by 2021–2033, vedtatt 06.10.2021 Kommunedelplan Larvik by 2021-2033 - Larvik kommune
  - Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2033, vedtatt 13.05.2020 Kommuneplanens samfunnsdel - Larvik kommune
  - Trafikksikkerhetsplan for Larvik kommune 2022-2025, 19.08.2021 Report (larvik.kommune.no)
  - Klima og energiplan, handlingsprogram 2021-2024, 2020 hoering\_handlingsprogram-klima-og-energiplan\_larvik-kommune.pdf
  - Sykkelbyavtale mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen, 2017
  - Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern, vedtatt 19.10.2011 Kommunedelplan sykkeltrafikk i Larvik og Stavern - Larvik kommune
  - Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse for Larvik kommune, 2021 helhetlig-ros-for-larvik-kommune-2021.pdf



Larvik  
kommune

**Besøksadresse**

Feyers gate 7, 3256 Larvik

**Postadresse**

Postboks 2020, 3255 Larvik

**Sentralbord**

33 17 10 00

