

STORE SAMFERDSELSPROSJEKTER

«Planperioden blir preget av store samferdselsprosjekter, hvor dobbeltspor for InterCity gjennom kommunen med plassering av ny jernbanestasjon er det største statlige prosjektet. Men også arbeidet med å inngå byvekstavtaler og oppfølging av rapporten om framtidig transportløsning i Larvik by er sentralt. Inn i den helhetlige transportplanleggingen kommer også videre strategi for Larvik havn. Samfunnsplanen bør legge føringer for overordnet utvikling av kommunen, som gir føringer til øvrig planlegging.» (Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032)

InterCity – Kommunedelplan Dobbeltspor Stokke – Larvik er under planlegging og har som formål: «InterCity - satsingen skal samlet utvikle et godt og raskt togtilbud mellom byene på Østlandet på en moderne og miljøvennlig måte.»

Vestfoldbyen inngår i nettverket for de 5 mellomstore byene som jobber for å bli inkludert sammen med de 9 største byområdene for å komme i posisjon for å inngå en byvekstavnale med staten og slik bidra til å oppfylle statlige klimaforpliktelser og mål om økt verdiskaping, og samtidig oppnå statlig medfinansiering for å sikre raskere og bedre omlegging til bærekraftig transport og framtidsrettet samfunnsutvikling.

Bypakke Larvik bygger på Mulighetsanalyse for Larvik som ble vedtatt i juni 2017 og har som formål å skape: «Et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum». Fordi plassering av ny trasé og jernbanestasjon for InterCity er premissgivende for øvrige tiltak på framtidig vegsystem og langsiktige tiltak for gående, syklende og kollektivreisende, og så ut til å kunne komme i direkte konflikt med forslag til bl.a. tunnel-løsning, ble det besluttet å bruke 2019 til å se på eventuelle justeringer og konkretiseringer av forslag til samferdselstiltak som bør inngå i en eventuell framtidig Bypakke Larvik.

Larvik Havn samarbeider med Grenland Havn IKS og det er vedtatt en felles satsing på godstransport i Telemark og Vestfold fylkeskommuner gjennom Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold 2016-2019 og prosjektet Godskonsept Vestfold-Telemark av 2018. Målet er at «Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.» I tillegg jobbes det med en eventuell utvidelse av fergetilbudet.

Intercity

InterCity – Kommunedelplan Dobbeltspor Stokke – Larvik er under planlegging og har som formål: «InterCity - satsingen skal samlet utvikle et godt og raskt togtilbud mellom byene på Østlandet på en moderne og miljøvennlig måte.»

Vestfoldbyen inngår i nettverket for de 5 mellomstore byene som jobber for å bli inkludert sammen med de 9 største byområdene for å komme i posisjon for å inngå en byvekstavnale med staten og slik bidra til å oppfylle statlige klimaforpliktelser og mål om økt verdiskaping, og samtidig oppnå statlig medfinansiering for å sikre raskere og bedre omlegging til bærekraftig transport og framtidsrettet samfunnsutvikling.

Bypakke Larvik bygger på Mulighetsanalyse for Larvik som ble vedtatt i juni 2017 og har som formål å skape: «Et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum». Fordi plassering av ny trasé og jernbanestasjon for InterCity er premissgivende for øvrige tiltak på framtidig vegsystem og langsiktige tiltak for gående, syklende og kollektivreisende, og så ut til å kunne komme i direkte konflikt med forslag til bl.a.

tunnel-løsning, ble det besluttet å bruke 2019 til å se på eventuelle justeringer og konkretiseringer av forslag til samferdselstiltak som bør inngå i en eventuell framtidig Bypakke Larvik.

Larvik Havn samarbeider med Grenland Havn IKS og det er vedtatt en felles satsing på godstransport i Telemark og Vestfold fylkeskommuner gjennom Interregional plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold 2016-2019 og prosjektet Godskonsept Vestfold-Telemark av 2018. Målet er at «Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.» I tillegg jobbes det med en eventuell utvidelse av fergetilbudet.

Næringsaktører, innbyggere og lokale krefter med aktivitet innenfor båndleggingssonen vil ikke få avklaring rundt sine framtidsutsikter så lenge staten ikke har forpliktet gjennom NTP.

Fordi foreliggende traséalternativ og stasjonsplassering i sterk grad berører Larvik sentrum vil aktiviteten i sentrum bli berørt både i båndleggingsperioden, i gjennomføringsperioden og i situasjonen etter at tiltaket er gjennomført. Fordi Larvik sentrum er sårbart og opplever sentrumsforvitring, vil sentrumsaktiviteten være sensitiv for, og kunne oppleve stor negativ effekt av manglende framdrift og manglende avbøtende tiltak.

Forventningene til kommunens evne til ivareta det lokale perspektivet for å få best mulig effekt av tiltaket lokalt, og å sikre minst mulig negative effekter av situasjonen før, under og etter realisering er ikke klargjort. De økonomiske konsekvensene for kommunen er usikre.

Vil knytte Larvik tettere sammen med resten av byene i Vestfold og Telemark, Oslo og Østlandet for øvrig.

Vil skape større muligheter til å utvikle godt fungerende og mer integrert regionalt bo- og arbeidsmarked basert på et miljøvennlig transporttilbud.

Vil skape grunnlag for knutepunktutvikling rundt ny stasjonsløsning med etablering av arbeidsintensive virksomheter, attraksjoner, handel og næringsaktivitet, og slik bidra til å styrke bysentrum som et levende og attraktivt målpunkt i folks hverdag.

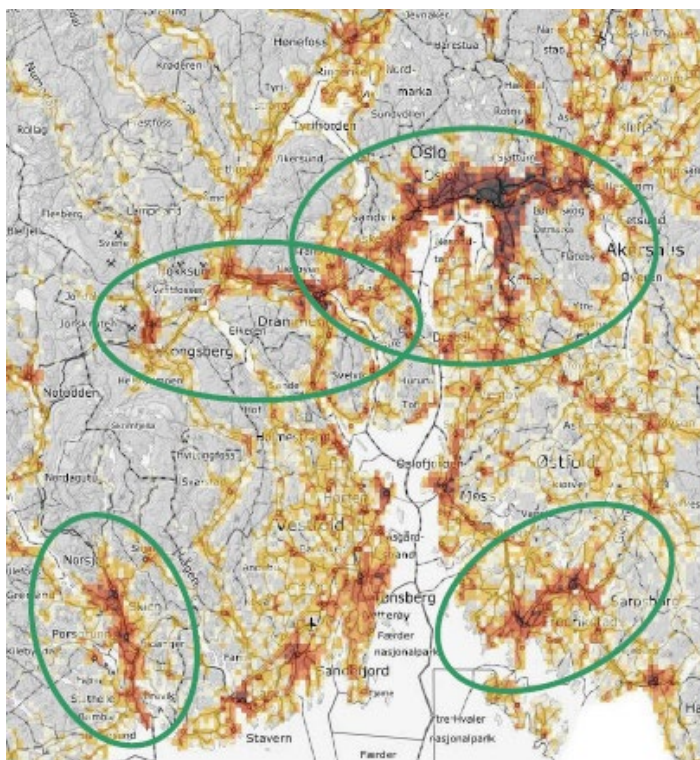
Vil kunne gjøre Larvik mer attraktivt å bo i, besøke og drive virksomhet i.

Vil kunne bidra til positive ringvirkninger i hele kommunen ved at Larvik blir inkludert i hovedstadsregionen, sett på som et godt lokaliseringalternativ og kan bidra til synergier gjennom å komplettere regionens attraktivitet med sine særegne og positive kvaliteter og ressurser.

Vestfoldbyen og eventuell byvekstavgift

Vestfoldbyen er et samlebegrep som omfatter byområdene i Vestfold (med hovedvekt på Larvik, Sandefjord og Tønsberg) som samlet utgjør et felles bo-, arbeids- og fritidsmarked som fungerer som en nettverksby med funksjoner som havn, flyplass, universitet mv. inkludert.

Vestfoldbyen er representert i et fellesskap som omfatter 5 mellomstore byområder sammen med Ålesund, Bodø, Haugesund og Arendal/Grimstad som jobber for at ordningen med byvekstavgifter som i dag er forbeholdt de 9 største byområdene kan utvides med de 5 mellomstore byområdene. En byvekstavgift er en gjensidig forpliktende avtale mellom stat, fylkeskommune og kommuner for å nå målet om at alle vekst i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk innenfor et definert byområde innenfor avtaleperioden. Det er satt av 66,4 mrd. kr. til statens andel av byvekstavgifter i NTP 2018-2029.



Illustrasjonen viser befolkningstetthetskartet til SSB (2018) der byområdene på Østlandet som er i posisjon for å inngå byvekstavtaler er ringet rundt.

Vestfoldbyen har de samme kjennetegnene og utfordringene som flere av de 9 største byområdene mht. samordnet areal og transport bl.a. stor grad av personbilbruk, byspredning og arealutvikling som bidrar til økt personbiltrafikk, støy, forurensning og sentrumsforvitring.

Fordi Vestfoldbyen består av relativt likeverdige byområder som er i sterk innbyrdes konkurranse, er det en utfordring å etablere en politisk og administrativ forankring som gir kraft inn i et regionalt samarbeid som vil kunne tjene Vestfoldbyen som nettverksby som helhet inn i den nye regionen Telemark og Vestfold.

Vil kunne bidra til langsiktighet og bedre forutsigbarhet rundt infrastrukturbygging i Vestfoldbyen

Vil kunne sørge for statlig bidrag til raskere og bedre realisering av viktige infrastrukturtiltak inn mot en bærekraftig og framtidrettet samfunnsutvikling.

Vil kunne bidra til å styrke det regionale samarbeidet på tvers av kommuner, og mellom stat, region og kommune i arbeidet med å sikre Norges klimaforpliktelser og bidra til økt verdiskaping.

Vil kunne skape økt bevissthet rundt og forståelse for hvordan håndtere en nettverksby som en urban storbykonstellasjon.

Bypakke Larvik

Bypakke Larvik ble utredet i Mulighetsanalyse for Larvik og arbeidet fram mot å opprette Bypakke Larvik som et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen ble vedtatt videreført i 2018.

Fordi plassering av ny trasé og jernbanestasjon for InterCity er premissgivende for øvrige tiltak på framtidig vegsystem og langsiktige tiltak for gående, syklende og kollektivreisende, og så ut til å

kunne komme i direkte konflikt med forslag til bl.a. tunnel-løsning, ble det besluttet å bruke 2019 til å se på eventuelle justeringer og konkretiseringer av forslag til samferdselstiltak som bør inngå i en eventuell framtidig Bypakke Larvik.

Framtidsutsikten for å opprette Bypakke Larvik avhenger av at det gjøres likelydende vedtak i kommunen og fylkeskommunen om forskuttering av framtidige inntekter av en finansieringsløsning (bompengeinnkreving, vegprising etc.) og at fylkeskommunen og kommunen garanterer for de framtidige inntektene inntil finansieringsløsningen er vedtatt av Stortinget.

For at Stortinget skal vedta Bypakke Larvik og opprettelse av en finansieringsløsning, må det foreligge en vedtatt reguleringsplan for et stor samferdselsprosjekt. I Larvik er dette pekt ut som ny bro over Lågen. Arbeidet med dette vil ikke kunne påbegynnes før ny trasé og stasjonsplassering er avklart.

Fordi Larvik etter forrige og siste kommunesammenslåinger er en kommune som består av flere tidligere kommunesentre, er bosettingsfordelingen slik at ca. 65% av befolkningen vil bli boende utenfor en eventuell bompengeordning. Dette sammen med at bysentrum i Larvik by opplever forvitring og at Larvik kommune taper terreng mot andre byer i regionen bidrar til at forankringen av og tilslutningen til å innføre Bypakke Larvik er krevende.

Vil kunne bidra til raskere realisering av et framtidsrettet og bærekraftig transportsystem i Larvik by som kommunesenter og framtidig knutepunkt på InterCity.

Vil kunne bidra til å koordinere transporttiltak på tvers av de offentlige forvaltningsnivåene slik at man får til et helhetlig og godt transportsystem både for gange, sykkel, kollektivtrafikk, persontrafikk og varetransport.

Vil kunne være et steg på veien mot og tas inn i en eventuell byvekstavtale for Vestfoldbyen.

Vil kunne styrke sentrumsutviklingen i Larvik by ved at man får en bedre balanse i bruk av gatetverrsnitt og byrom som underbygger ønsket utvikling mot at flere går, sykler og reiser kollektivt, og slik bidra til en mer attraktiv by.

Larvik havn

Godstransporten vokser mer enn persontransporten i Norge og må derfor vies økt oppmerksomhet for at næringsliv og samfunn skal kunne fungere godt med hensyn på de høye forventningene samfunnet har til rask, trygg, miljøvennlig og rimelig leveranse av gods og varer.

Miljøvennlig godstransport vil være like viktig som miljøvennlig persontransport i framtida.

Den logistiske samordningen av utbygging av infrastruktur for godshåndtering på sjø, på vei og på jernbane (intermodalitet) er i liten grad styrt sentralt. Larvik havns rolle i logistikken på Østlandet er uavklart. Det skaper uforutsigbare rammer for lokal tilrettelegging og bidrag til å løse gods- og varedistribusjon i samfunnet i framtida.

Arealet på Revet kan ikke utvides ytterligere for å gi mer plass til havneareal uten at det går på bekostning av andre viktige samfunnsinteresser. Det betyr at eksisterende areal er et knapphetsgode som må forvaltes på en best mulig måte for samfunnet som helhet, derfor må økning i mengde godshåndtering over havna skje på en mer effektiv måte. Godsmengdene må videretransporteres på land, enten på jernbane eller vei, eller begge deler, gitt hva som er mest miljøvennlig og samfunnsnyttig i framtida.

SIKA-tomta er planlagt utviklet til jernbaneterminal og Larvik Havn KF tok selv ansvar for og finansierte oppgradering av eksisterende godssportilknytning i 2018. Sportilknytningen ble fullført, men ikke etableringen av jernbaneterminalen. Dette fordi framtidig løsning av en eventuell jernbaneterminal vil være avhengig av en avklaring om godssportilknytning til ny trasé for InterCity. En framtidig godssportilknytning ligger ikke inne i verken NTP eller i InterCity prosjektet og er ikke regulert eller planlagt. Det er sett på en mulig godssporframføring i tunnel som er grovt anslått at vil koste rundt 230 mill. kr. Det foreligger ingen avklaring om hvem som eventuelt skal ta ansvar for å regulere og realisere en slik sportilknytning.

Fergetrafikken mellom Hirtshals og Larvik omfatter i tillegg til fergetrafikk av personbiler også en betydelig tungbilandel som sammen med øvrig godstransport fra havna ledes inn på Elveveien og Øyakrysset og skaper toppbelastninger og kødannelse.

I Øyakrysset krysser lokal personbiltrafikk, næringstrafikk og kollektivtrafikk, sammen med skoleelever på vei til skolen gående, på sykkel og scooter i den ene retningen, og tungtransport og fergetrafikk i den andre retningen. Det er også tilrettelagt med kryssing av godstog i plan i krysset. Totalt sett er krysset ikke egnet verken for å løse dagens trafikale behov eller framtidige trafikale behov.

Utslipp og støy fra havna og Elveveien, og trafikksikkerhetsutfordringen i Øyakrysset er negative ringvirkninger av transportaktiviteten.

Vil være en viktig del av transportsystemet inn i framtida gitt at Larvik havn blir tillagt en rolle i det framtidige godstrafikksystemet på Østlandet i rulleringen av NTP.

Vil kunne videreutvikles som havn i et godt samspill med Larviksamfunnet ved at

- arealbruken effektiviseres og holdes innenfor allerede utfylt areal,
- det gjennomføres tiltak som bidrar til støy- og utslippsreduksjon både fra havnedriften direkte og trafikken som genereres.
- trafikksikre og samfunnssikre løsninger tillegges stor vekt.
- de mest miljøvennlige og framtidsrettede løsningene for framtidig gods- og varedistribusjon brukes.
- havneutviklingen samordnes bedre med øvrig transportsystem med sikte på å få en best mulig helhetsløsning.
- utviklingen av havna ses i sammenheng med tilgjengelige næringsområder og at samspillet med næringsaktører styrkes for å bidra til størst mulig lokal verdiskaping.
- fokuset på helhetlig samfunnsutvikling løftes og at havnas bidrag inn i dette tydeliggjøres.

Kilder:

[Kommunedelplan for Larvik by 2015-2027](#)

[Mulighetsanalyse for samordnet transport i Larvik](#)

[Nasjonal Transportplan 2018 - 2029](#)

[Ny dobbeltsporet jernbane](#)

[KST-005/19 Vedtak KDP Dobbeltspor Stokke – Larvik](#)

[KST 277/18 Bypakke Larvik - Fase 1 Forprosjekt](#)