



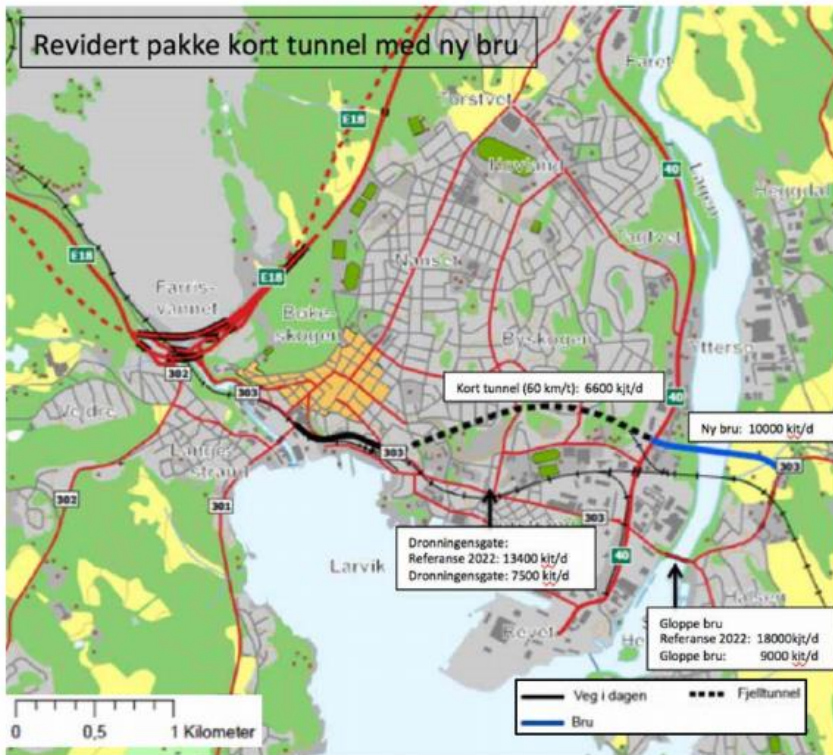
Larvik
kommune

KOMMUNESTYRET 11.11.2020 V/ HILDE BØKESTAD

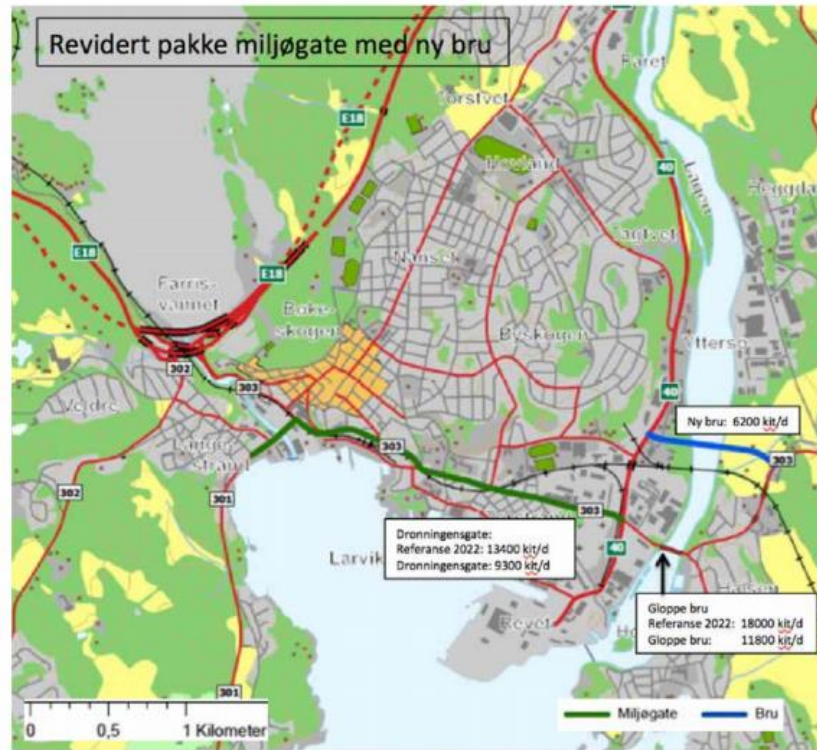
BypakkeLarvik – organisering og innretning



Mulighetsanalysen for Larvik – KST sak 081/17 av 21.6.2017



Figur 20. kart Løsningspakke Kort tunnel med ny bru (Beregnet ÅDT i 2022 fra RTM)



Figur 21. Kart Løsningspakke miljøgate med ny bru

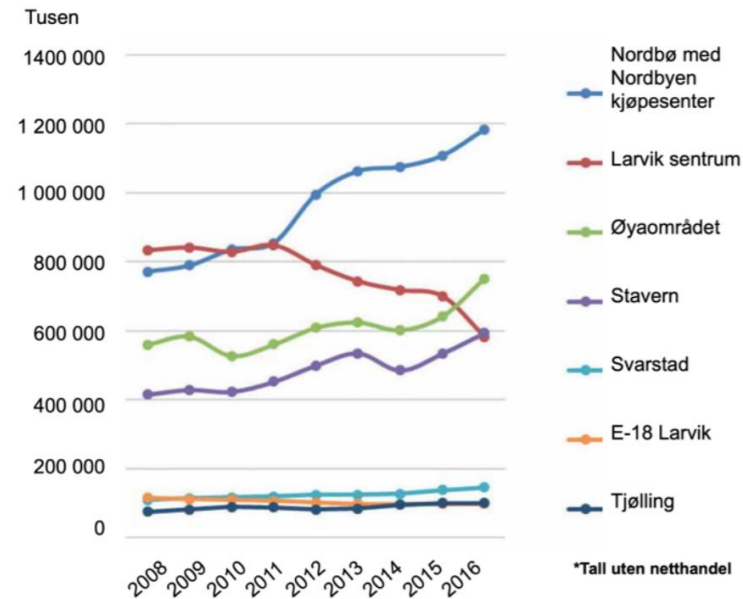
Bypakke Larvik – Fase 1 Forprosjekt – KST sak 277/18 av 12.12.2018

- En oppdatert grov prosjektportefølje når trasé og stasjonsplassering for InterCity er fastsatt, og foreløpige anslag på økonomisk ramme og forventet framdrift.
- En fordelingsnøkkel på hvordan ressursene skal prioriteres og fordeles innenfor prosjektporteføljen for å sikre best måloppnåelse.
- En milepælsplan for det videre arbeidet fram til en brukerfinansieringsordning er forventet besluttet i Stortinget.
- En oversikt over ytterligere behov for planleggingsmidler og finansieringsløsning av disse, slik at det kan besluttes en forskutteringsløsning for finansiering av videre planlegging etter 2019.
- Effekter og konsekvenser bompengerekkering vil kunne ha for handel i sentrum og endringer av transportvaner i og rundt sentrum.
- Eventuelle justeringer dersom det åpnes for å utvide den statlige byvekstavtaleordningen
- Et forslag til framtidig organisering av Bypakke Larvik.



Effekter og konsekvenser for handel i sentrum (Citiplan)

- Handelsutviklingen generelt utfordrer handelen i alle bysentrum
- I motsetning til Tønsberg og Sandefjord, har Larvik sentrum en lav andel av handelsomsetningen i kommunen, og andelen har sunket med omlag 13% gjennom perioden som er analysert, mens øvrige handelssteder er styrket.
- Det antas at et system hvor Nordbyen kjøpesenter og handelsområdet på Faret ligger utenfor bomringen er verre enn innenfor.
- Vanskelig å anslå effekten.

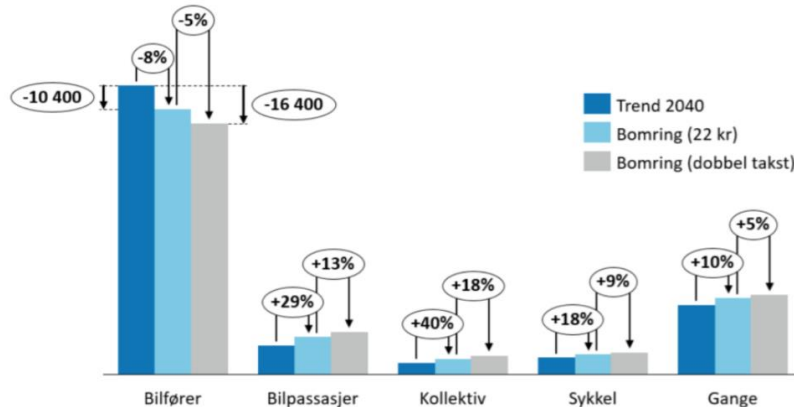


Figur 20: Sentrums andel av handelen i Larvik kommune (Vestfoldfylkeskommune 2017A). Grafen inneholder en skrivefeil (Nordbø i stedet for Nordby).



Effekter og konsekvenser for transportvaner (Citiplan-rapport)

- En etablering av bomring i Larvik vil føre til omtrent 10 % nedgang i biltrafikken
- Innføring av bomring vil også gi en økning i antall kollektiv- (40%) gang- (10%), og sykkelreiser (20%)
- Dersom ingenting gjøres beregnes økt biltrafikk med 21 prosent frem mot 2040.



Figur 2. Endring i antall reiser med bomring sammenlignet med trend 2040. Urbanet Analyse 2018.



Moss og Buskerudbyen som inspirasjonskilde

- Det er muligheter for å få til en videreutvikling av transportsystemet og ivareta nullvekstmålet uten de store veiltakene og uten bompengering.
 - Buskerudbyen – belønningsmidler og grunnfinansiering fra partene.
 - Moss - baserer seg på at partene i avtalen finansierer prosjektene som er på deres infrastruktur. Eventuelt i samarbeid der det er naturlig.

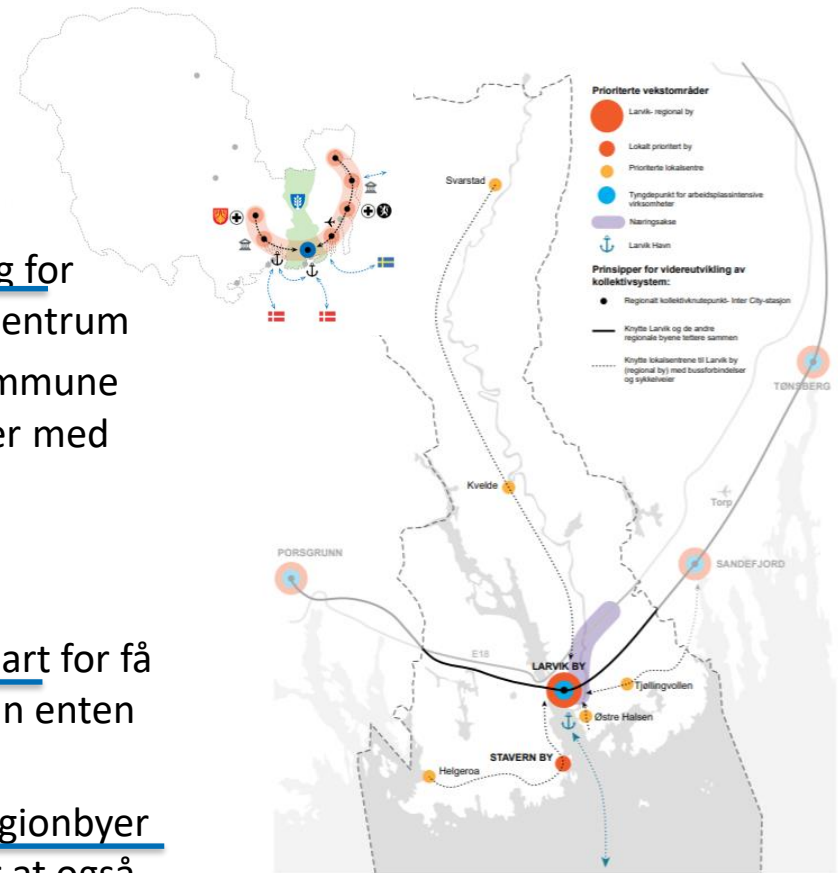


Miljøløftet Moss – fokuserer på samarbeid



Kommunedirektørens anbefaling

- Gå videre med en bypakke uten bompengering for bygge opp om vedtatt politikk og ikke svekke sentrum
- Inngå samarbeidsavtale mellom stat, fylkeskommune og kommune etter modell fra andre byområder med bypakke uten bomring.
- Legge nullvekstmålet, omstilling til lavutslippssamfunnet og klimagassreduksjon
- Utnytte partenes kompetanse og ressurser smart for få til mest mulig steg for steg innenfor midler man enten har eller kan skaffe.
- Jobbe videre i partnerskap for bærekraftige regionbyer sammen med Sandefjord og Tønsberg m.fl. for at også regionbyene kan få statlige midler.

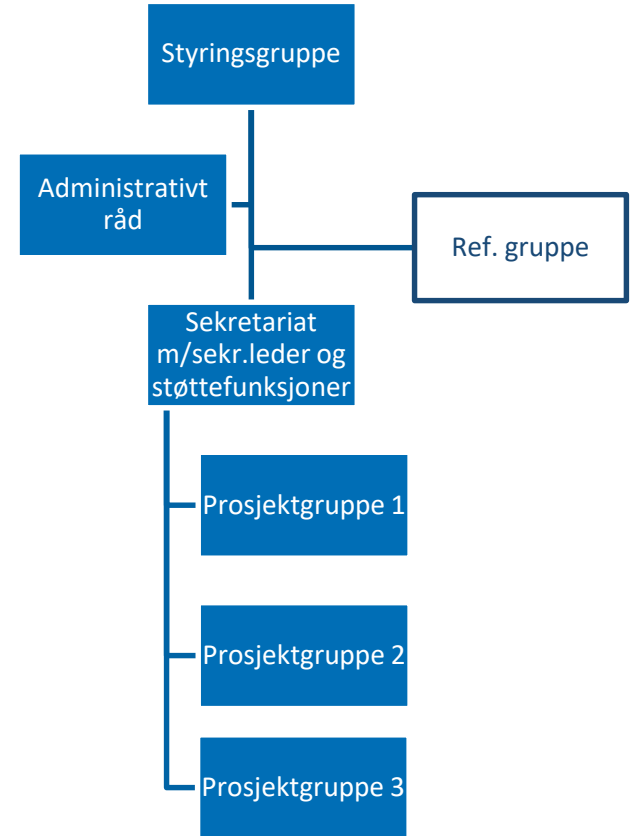


Partnerskap for bærekraftige regionbyer



Forslag til organisering

- Politisk styringsgruppe – ledet av ordfører i Larvik kommune
- Administrativt råd
- Referansegruppe hvis behov
- Sekretariat – der partene deltar med ressurser
- Forslag til prosjektgrupper:
 - Sykkel og gange
 - Kollektiv
 - Løsning for Øyakrysset
 - Smart mobilitet
 - Kommunikasjon/holdningsskapende tiltak



Øyakrysset som eget prosjekt

- Behov for bedre løsning for Øyakrysset med tilknyttet trafikksystem (bl.a. for myke trafikanter og framkommelighet for kollektivtrafikk.)
- Behov for avklaringer rundt trafikkløsninger for tilliggende områder (f.eks. Alfred Andersen/Furuholt og Larvik havn/Sika.)
- Behov for å utløse de 30 mill i NTP 2018-2029 som statlig bidrag til Øyakrysset med forventet realisering i 2023. Dette omfatter ikke bru.
- Behov for å utvikle alternativer som inkluderer nye teknologiske løsninger (f.eks. smart trafikkstyring).
- Behov for å avklare systemomfang inkl bruløsning (større prosjekt kan utløse lokal bompengeløsning).



Øyakrysset med tilknyttet trafikksystem



Eksempler på prosjekter og tiltak som ikke krever betydelige midler

- **Gange:** Snarveier og helårsbruk av disse, gåstrategi, gå-gruppe til skole, trafikksikkerhetstiltak, UU, m.m.
- **Sykkel:** Utbedring av missing links, utbedre eks. sykkelveger og kryss, belysning, skilting, sykkelparkeringg, hjemjobbhjem, elsykkelbibliotek m.m.
- **Kollektiv:** Gratis buss (bidra til nye vaner/erfaringer), smart trafikkstyring, kollektivfelt, veiutvidelse mot kryss, gode holdeplasser, smarteknologi m.m.
- **Holdningskapende:** sykle til jobben, bilfri uke, mobilitetsplaner, reiserådgivning m.m.



Helsefremmende transport. (SVV)



Finansieringsmuligheter

- Det er mulig å søke på ulike former for midler til enkelttiltak (SVV og FK), og det er avgjørende å ha et godt plangrunnlag som bygger opp under lokale, regionale og nasjonale mål for å kunne bli prioritert.
 - Programområdetiltak
 - Klimasatsmidler
- Larvik kommune tar del i ulike prosjekter og samarbeid som kan passe inn i Bypakken:
 - SmartCity
 - Sykkelbyen Larvik
 - Eventuelle midler til Partnerskap for bærekraftige regionbyer

Søke støtte til lokale klimatiltak

Klimasats er en støtteordning for kommuner og fylkeskommuner som vil redusere utslipp av klimagasser og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Hvilke tiltak kan få støtte?

Les mer om de ulike typene tiltak som støttes av Klimasats:

› [Klimavennlig areal- og transportplanlegging](#)

Klimavennlig areal- og transportplanlegging skal bidra til fremtidsrettet, klimavennlig arealbruk og transport.

› [Klimavennlig transport](#)

Støtte til klimavennlig transport skal bidra til å redusere utslipp fra transportsektoren.

› [Utslippsfrie hurtigbåter](#)

Prosjekter som bidrar til å utvikle null- og lavutslippsløsninger i hurtigbåtsamband.

› [Klimagassreducerende tiltak i andre sektorer](#)

Støtten skal bidra til reduserte klimagassutslipp på områder som ikke dekkes av de andre tiltakstypene.

› [Forprosjekt for klimagassreducerende tiltak](#)

Støtte til forprosjekter skal gå til å konkretisere og detaljplanlegge klimagassreducerende tiltak.

› [Interkommunale nettverk](#)

Interkommunale nettverk for kompetanseheving, erfaringsdeling og samarbeid om konkrete tiltak for klimagassreduksjon og omlegging til lavutslippssamfunnet.

Klimasats kan tildeles transportløsninger



NTP 2022-2033 – Få inn ny avtalekategori for regionbyene

Partnerskapet for bærekraftige regionbyer jobber for å få inn en ny avtalekategori i neste NTP. Det foreslås en enklere utforming enn dagens byvekstavtaler og belønningsordning, men inneholder suksesskriteriene fra disse avtalene:

- **Forpliktende** arealplanlegging mellom kommune, fylke og stat
- **Egenbetaling** i form av bompenger/veiprising
- **Enkel** styringsgruppe som i bypakkene
- **Tilskudd** på 60 mill. i året til gang-, sykkel- og kollektivtiltak
- **Mål** om å nå nullvekstmålet og redusere utslipp lokalt og globalt



Fra regionbyenes seminar 28.10.2020





Larvik
kommune

Takk for oppmerksomheten

