

An aerial photograph of Larvik, Norway, showing the city built on a peninsula and along the coast. The harbor is filled with various buildings, including residential and commercial structures, and several large ships are docked at the piers. The water is a deep blue, and the surrounding landscape is green with trees and hills in the background.

Bypakke Larvik

Presentasjon av forslag til
Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE



Program

1. Velkommen

- Erik Bringedal. Leder av styringsgruppen for Bypakke Larvik

2. Perspektiver på Larvik og Bypakkearbeidet fra samarbeidspartnerne

- Terje Riis-Johansen, Fylkesordfører Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Roar Midtbø Jensen, Regiondirektør Statens vegvesen

3. Gjennomgang av Overordnet plan for Bypakke Larvik:

- Bakgrunn og målsetning
- Prosessen frem mot planforslaget
- Hvordan er trafikksituasjonen i Larvik?
- Gjennomgang av fakta og analyser om trafikksystemet i Larvik
- Forslag til strategi og hovedgrep for det videre arbeidet

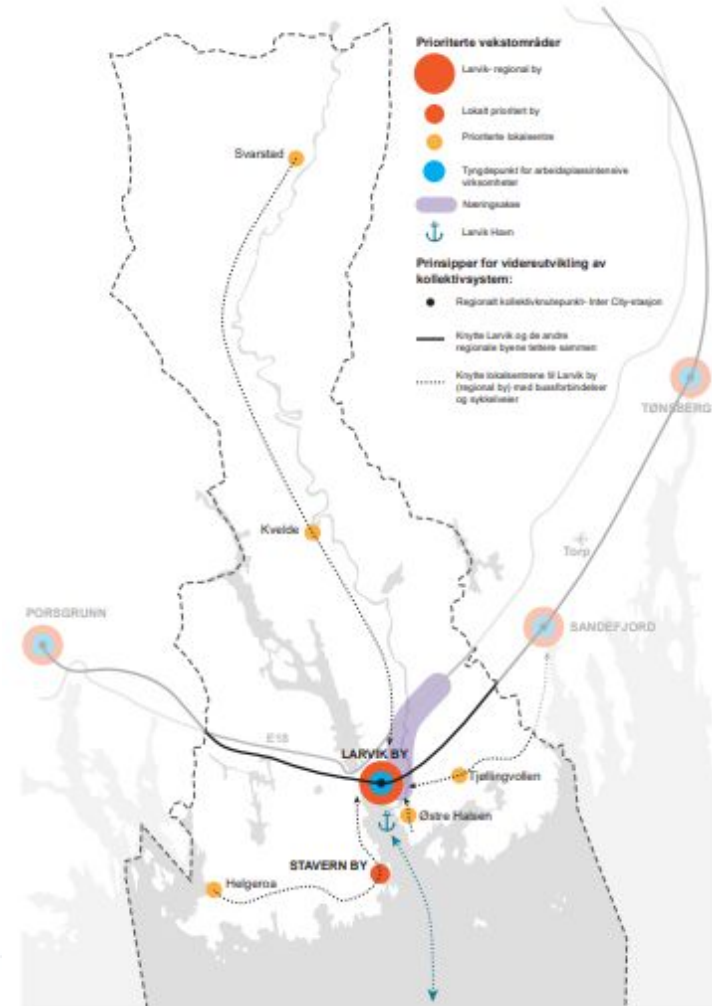


Erik Bringedal – Ordfører Larvik kommune



Samferdsel legger premissene for den videre utvikling av Larvik

- Larvik har en struktur basert på industrihistorie og kommunesammenslåinger
- 21. mest folkerike kommune, 18. største tettsted
- Regionens største havn og et betydelig reiseliv
- All trafikk mellom Vestfold og Telemark passerer gjennom Larvik
- Økende belastning på lokalmiljø



Mål for Bypakke Larvik

Samfunnsmålet:

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

Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken:

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.



Undertegnelsen av avtalen 17.6.2021 i Larvik



Gunnar Berg Treidene

– Direktør Samferdsel, miljø og mobilitet, Vestfold & Telemark fylkeskommune



Roar Midtbø Jensen – Regionsdirektør Statens vegvesen



Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1



Vestfoldbanen i fokus

Larvik kommune og NSB holdt i går et informasjonsmøte om den planlagte moderniseringen av Vestfoldbanen og kommunens transportplanarbeide. Møtet ble en første smakebit på jernbanemåltidet, som bl.a. omhandler plasseringen av en eventuell ny trasé.

For de rundt 30 interesserte som møtte fram, ble møtet en klargjøring av hvor langt NSB har kommet i planleggingen av Vestfoldbanen. Videre prøvde man å skissere den videre framtiden mot en nærtidlig utbygging.

Ettersom jernbane-planleggingen skal inngå i kommunens transportplan, informerte plansjef Lars Erik Jaatun først om denne. Hensikten med planen er å se kommunens transportproblem i sammenheng, og kartlegge hvilke behov man har totalt sett. Jaatun nevnte bl.a. øst-vest-forbindelsen gjennom sentrum, tungtrafikken, ferjetrafikken og gang- og sykkelveier som aktuelle problemområder.

- I denne sammenheng

vi også se på Vestfoldbanen, hvor traséen og stasjonen skal ligge. Problemene og mulighetene ved dette må utredes i forbindelse med det øvrige transportplanarbeidet, sa Jaatun. Han skisserte videre hvordan man tenker seg å innhente aktuelle data, og hvordan arbeidet skal organiseres, med bl.a. en styringsgruppe bestående av representanter fra ulike hovedutvalg. I løpet av høsten -94 håper man at et høringsutkast skal være klart, og at det hele kan endelig behandles høsten -95. I Larvik kommune er man svært opptatt av at det skal være et skikkelig gjennomarbeidet forslag som skal legges ut.

Status

Deretter overtok NSB «showet», ved plansjef Helge Tunheim og overingeniør Per Asmyr, begge fra baneregion sør. De gjorde opp status for NSBs planlegging så langt, ved å redde for noe av Norges jernbaneplan for 94-97. I denne fremgår det at NSB ønsker et dobbelt spor fra Oslo til Larvik. Videre har NSB utarbeidet en grovmasket konsekvensanalyse for Vestfold, og den konkluderer med at Vestfoldbanen bør utbygges. Fra Fylkeskommunen har det også kommet signaler om at man ønsker å satse på dette.

- Neste trinn blir at vi skal ned på kommuneplannivå og

utarbeide en finmasket konsekvensanalyse. Her vil vi drøfte konkrete forslag til plassering og hvilke konsekvenser disse vil få. Til nyttår regner vi med at vi har luket bort alle «umulige» alternativer, slik at vi kan utrede fulle konsekvenser på resten. I denne perioden vil vi også holde «grendemøter», slik at vi kan bli godt kjent i de eventuelt berørte områdene. Og medvirkning fra befolkningen er mulig hele veien, forsikret Per Asmyr.

Alternativer

Det folk kanskje var mest opptatt av, var å høre hvilke traséer NSB kunne tenke seg i larviksdistriktet. Her henger ennå mye i lufta hos NSB, og man fikk kun skissert opp noen grove forslag til hvor jernbanen eventuelt kan plasseres. Man ønsker i hvert fall å kutte «omveien» om Kaupang, men alternativene kan ble alt fra over Valbyskogen til nord for Hegdal. At disse områdene er fulle av naturminner, vil bli et kinkig problem. Kryssingen av Lågen er også et vanskelig spørsmål.

Når det gjelder jernbanen innover mot byen, kan man tenke seg mange alternativer. Disse må spesielt sees i sammenheng med transportplanarbeidet og byplanleggingen for øvrig. Om banen skal legges under bakken eller i tunnel nord for byen, er et helt åpent

spørsmål. Eller et ganske annet sted, for den saks skyld. Man anser plasseringen av selve togstasjonen som et særdeles viktig moment, og for traséen videre til Langangen har man også tre-fire grovskisser. Felles for alt, er at det ikke er foretatt noen konkrete utredninger overhode.

Dette fremhever poenget med møtet, som i første rekke var en etablering av kontakt og samarbeid med interesserte og berørte parter. I Larvik kommune anser man det som viktig at man får reaksjoner, innvendinger, forslag og spørsmål så tidlig som mulig i den arbeidsfasen man nå har foran seg.

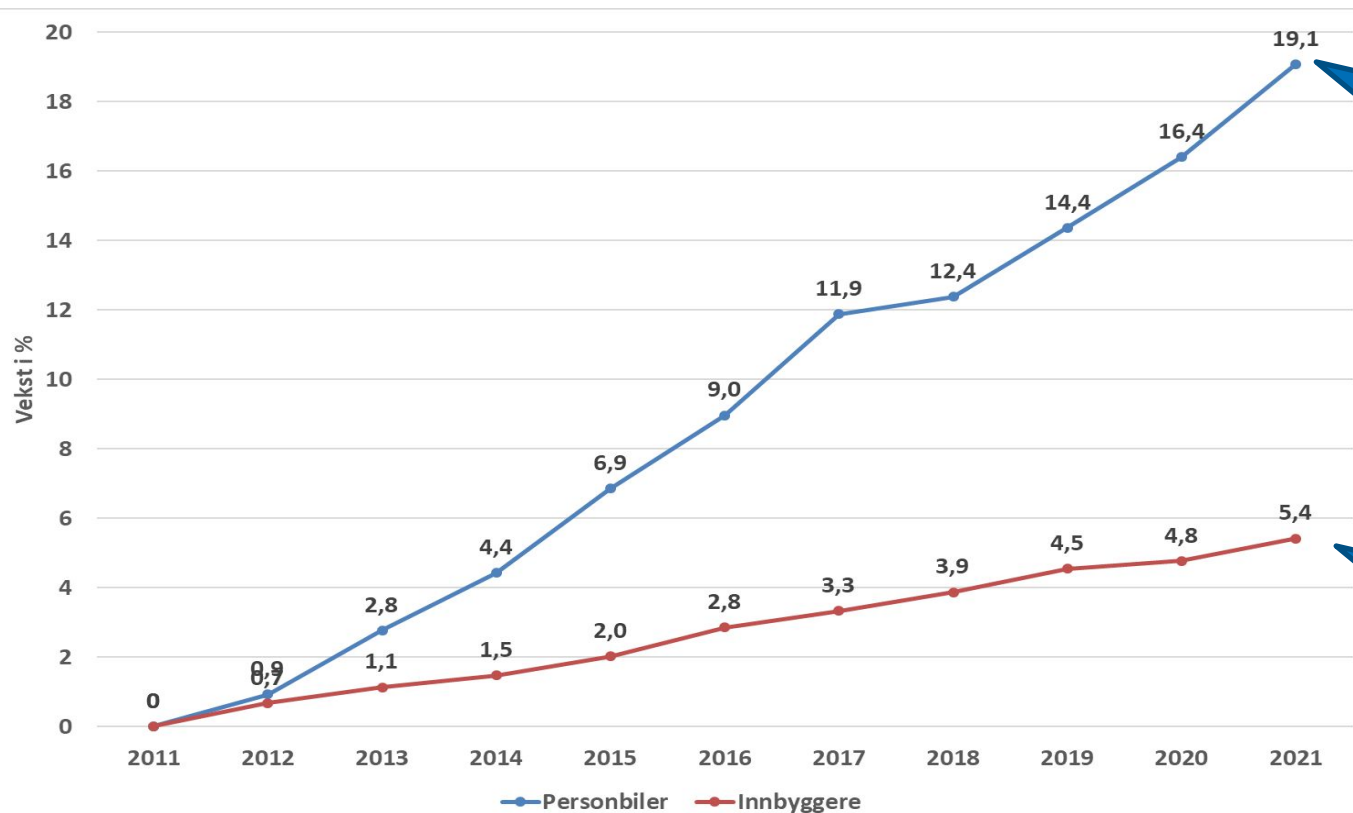
Det fikk man da også i går, og Lars Erik Jaatun måtte bare avbryte møtet langt på overtid, etter at en drøy time var brukt på spørsmål fra tilhørerne. Problemer som økonomi/miljø, jernbanens framtid, traséen som barriere i miljøet, ferja og NSB, stasjonsplassingen og utbygging i forhold til Farris-kilden var noen av de ingene som ble tatt opp. Ikke alle fikk like konkrete svar, av den enkle grunn at ingenting er bestemt ennå.

I hvert fall er oppvarmingen av poteten i gang, og den kommer til å bli virkelig varm når konkrete forslag angående Vestfoldbanen foreligger.

Fred Ove Halvorsen



De siste ti årene har det kommet flere biler enn mennesker til Larvik



4301 flere
personbiler

2442 flere
mennesker



Hvordan ligger vi ann i forhold til nullvekstmålet?

Veitrafikk er den største utslippskilden i Larvik kommune

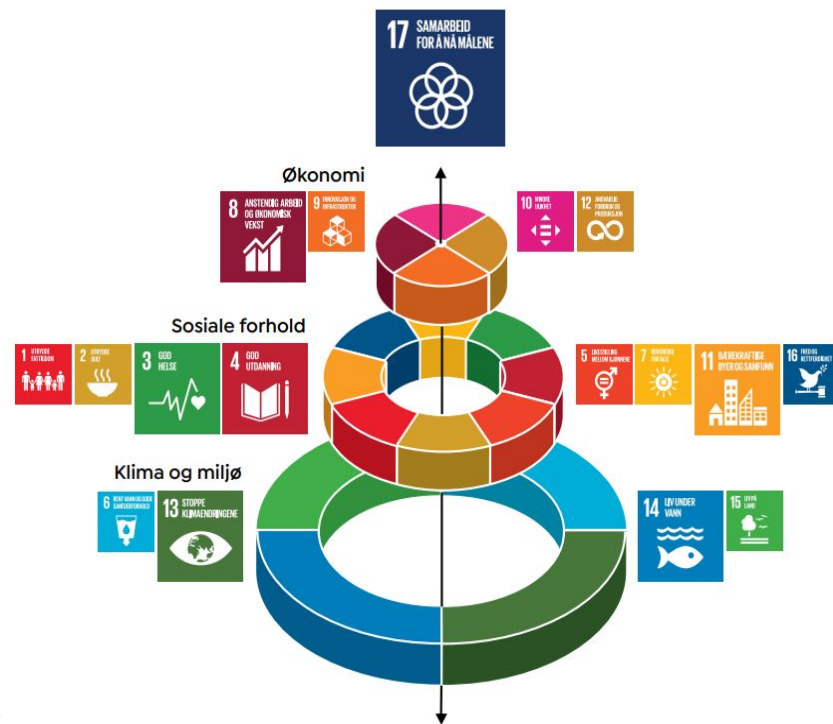
- Utgjør ca 30% som tilsvarer 53 899,6 tonn Co2-ekvivalenter

Beregnet vekst i biltrafikken i Larvik fra 2019 til 2030:

= **ca 7%**

= ca 1150 flere biler i snitt over Glippebrua per dag

= økning i klimagassutslipp på over **3 700 tonn Co2e**



Mobilitet og sentrumsutvikling

Hva skaper et attraktivt bysentrum?

- Tilbud
- Opplevelse(r)
- Tilgjengelighet



Prosess 2022

12 | NYHETER

Mandag 21. februar 2022

ØSTLANDS-POSTEN



Selvkjørende busser og bedre kollektivtilbud blant forslagene

Dette ønsker larvikinger på forbedre

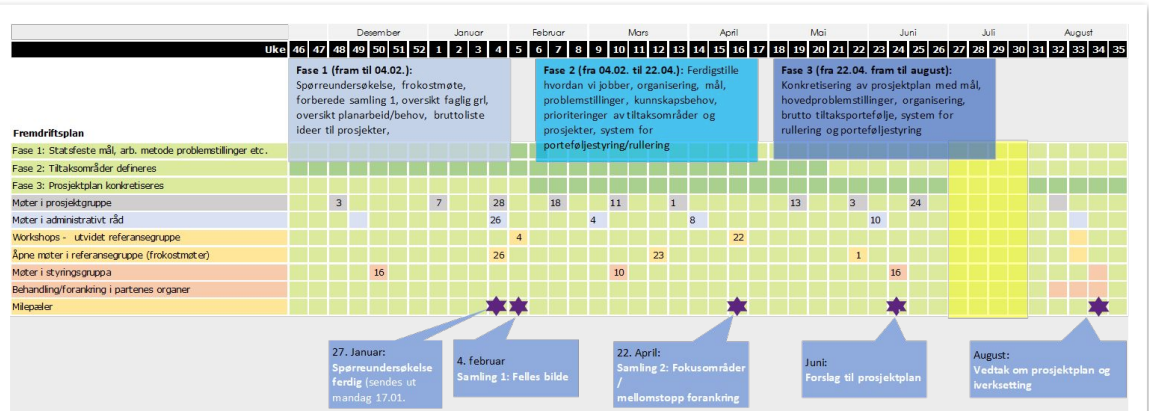
SAMFERDSEL: Arbeidet med Bypakke Larvik er i full gang. Under siste møte ble flere viktige temer tatt opp, blant annet hvordan vi kan redusere bilbruk i Larvik og hvordan vi kan få en mer aktivitet i bykjerne.

HVA ER BYPAKKE LARVIK?
Bypakke Larvik er en samarbeidsprosess mellom Larvik kommune, Vestfoldregionen, Busktransport, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Avsattene i kommunen.

LA RVIK KOMMUNE har fått tillatelse til å utføre et samarbeidsprosjekt med Vestfoldregionen og Busktransport, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Avsattene i kommunen.

LA RVIK KOMMUNE har fått tillatelse til å utføre et samarbeidsprosjekt med Vestfoldregionen og Busktransport, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Avsattene i kommunen.

LA RVIK KOMMUNE har fått tillatelse til å utføre et samarbeidsprosjekt med Vestfoldregionen og Busktransport, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Avsattene i kommunen.





LARVIK KOMMUNE NO

Se tredje frokostmøte om Bypakke Larvik

Gikk du glipp av frokostmøtet om Bypakke Larvik 22. juni? Her kan du se det i op...





Hva vet vi?

- Vi er et ekstremt bilbasert samfunn

- Hver person gjennomfører i snitt ca 2,8 reiser per dag
- De fleste reiser er lokale
84% av reisene starter og ender i Larvik kommune
- 1/3 av de daglige reisene er under 3 kilometer lange
- Bilandelen per husholdning (1,8) er høyere enn for de andre kommunene i Vestfold
- Sammenlignet med Sandefjord og Tønsberg har Larvik:
 - Høyere andel bilreiser
 - Lavere andel sykkelreiser
 - Lavere andel kollektivreiser

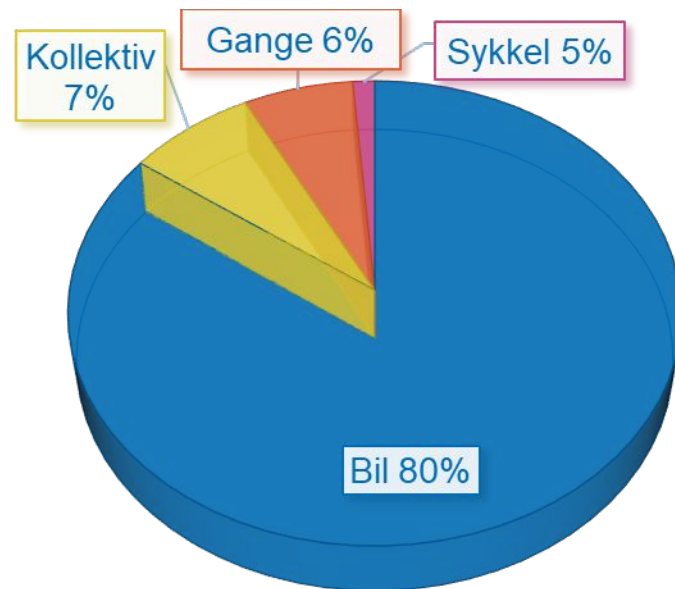


Hva vet vi?

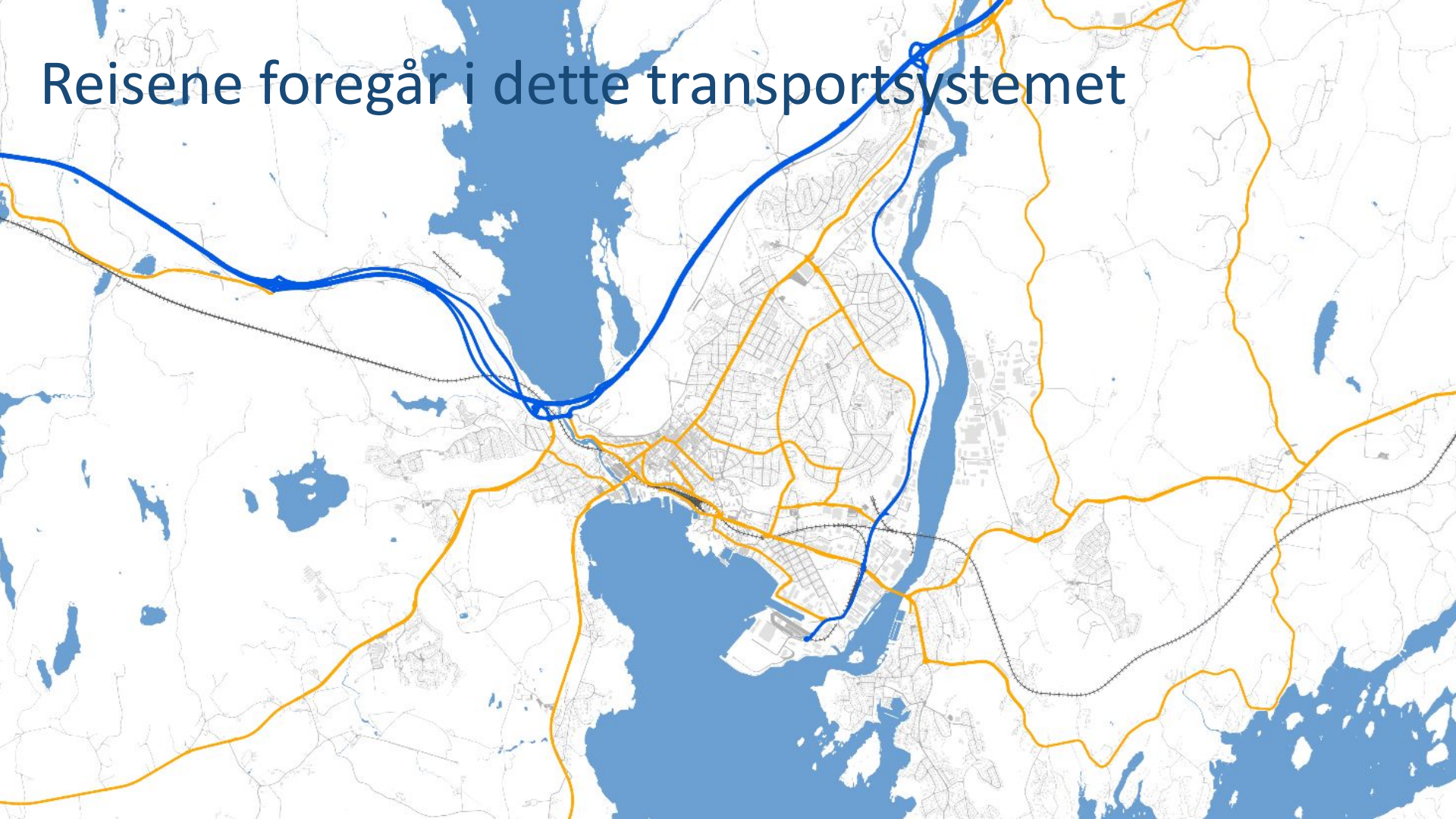
- Vi kjører til jobb

Av de som kjører bil til jobb sier:

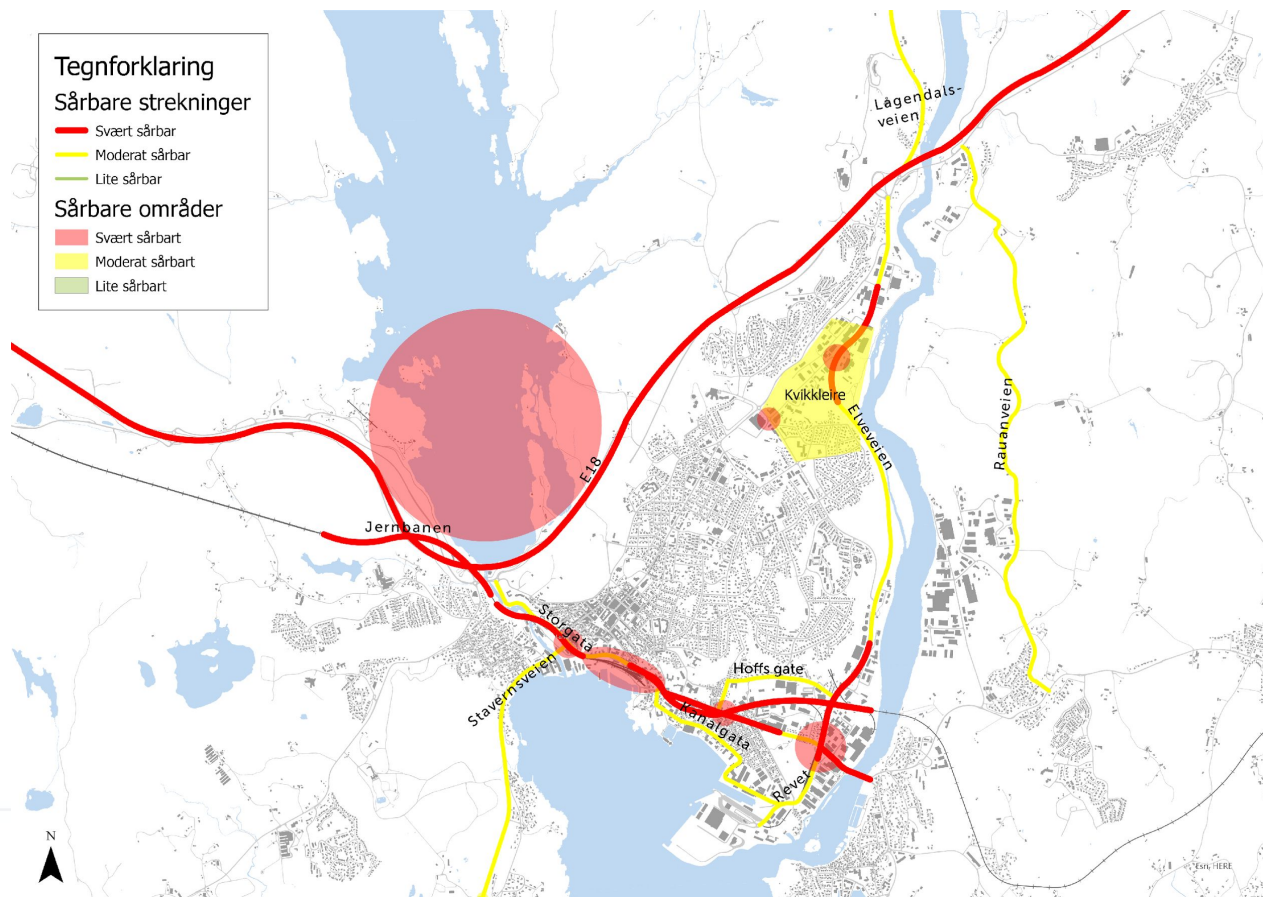
- 30% at de er avhengig av kjøre bil
- 50% at de kunne reist kollektivt
- 30% kunne ha syklet
- 80% har parkering på arbeidsplassen



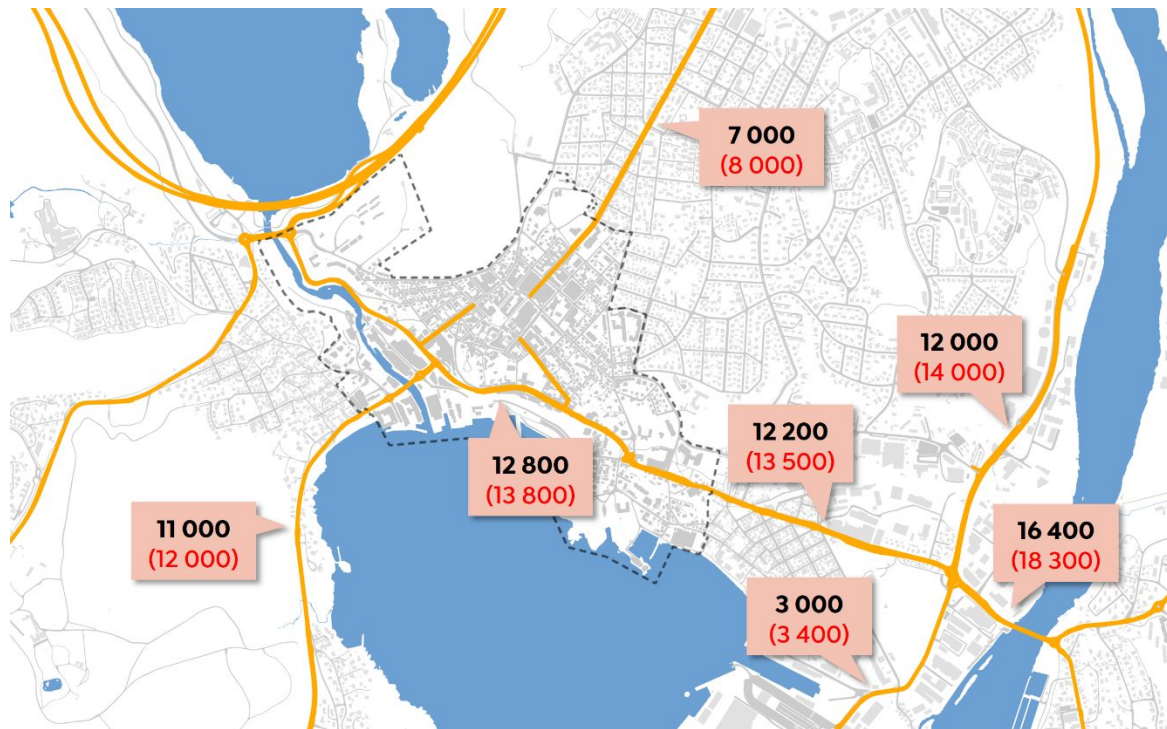
Reisene foregår i dette transportsystemet



Utfordring 1



Utfordring 2



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:
22.195 kjt/d passeringer over Gloppe bru mot 20.301 kjt/d over Vassbotnbrua.



Resultat

Bøkeskogen

Larvik by

Byskogen

Langestrand

Lågen

Torstrand

Halsen



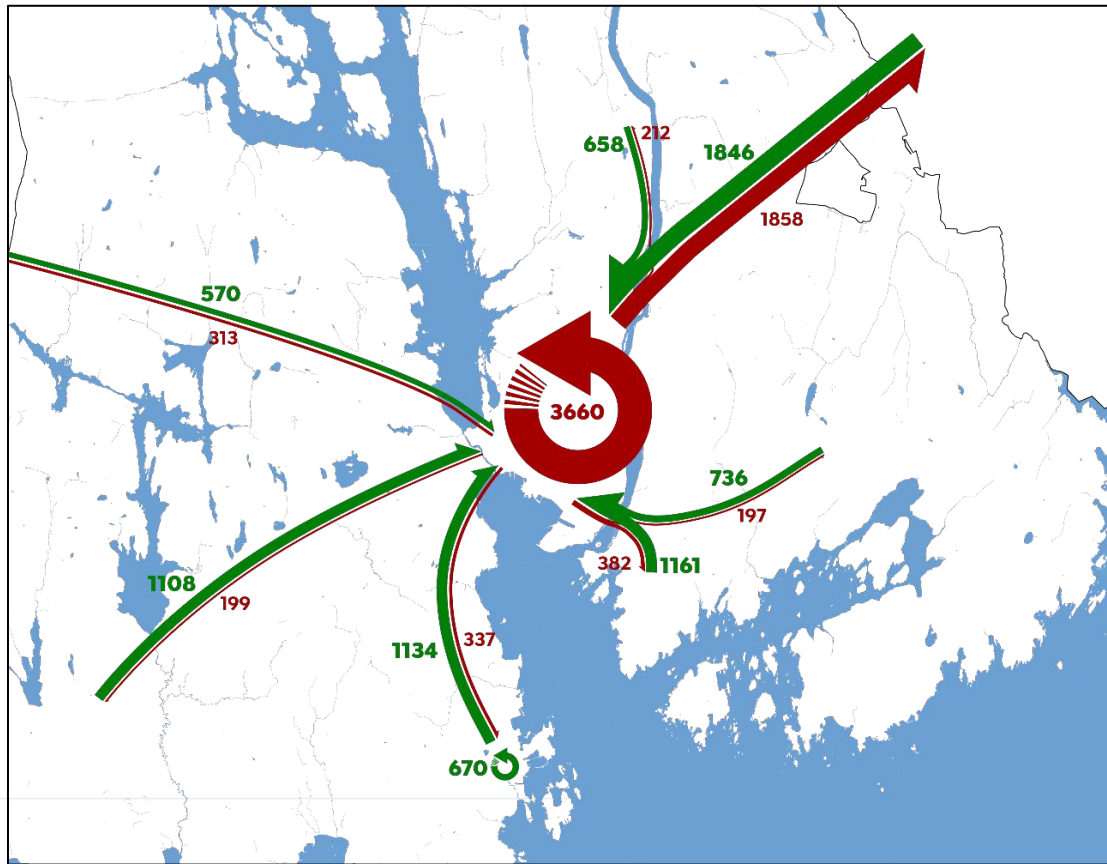
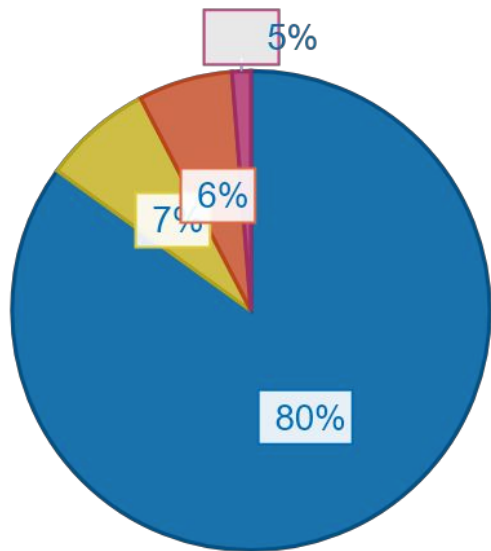
Så er det noe håp?

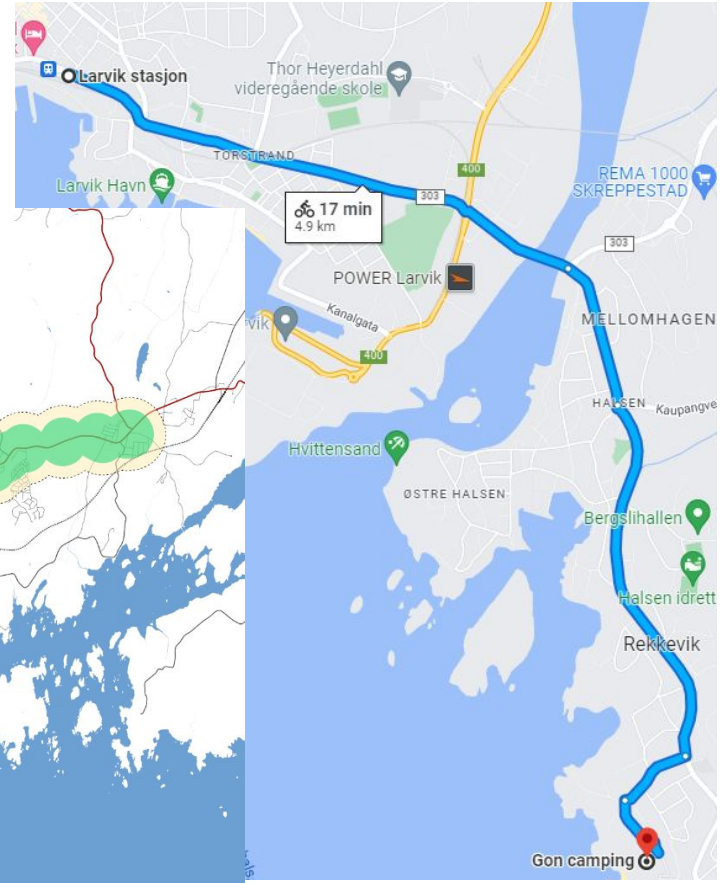
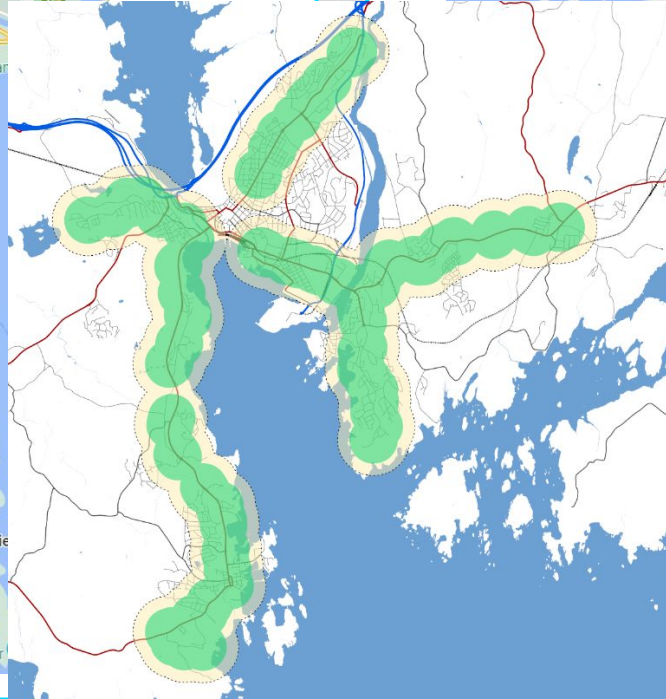
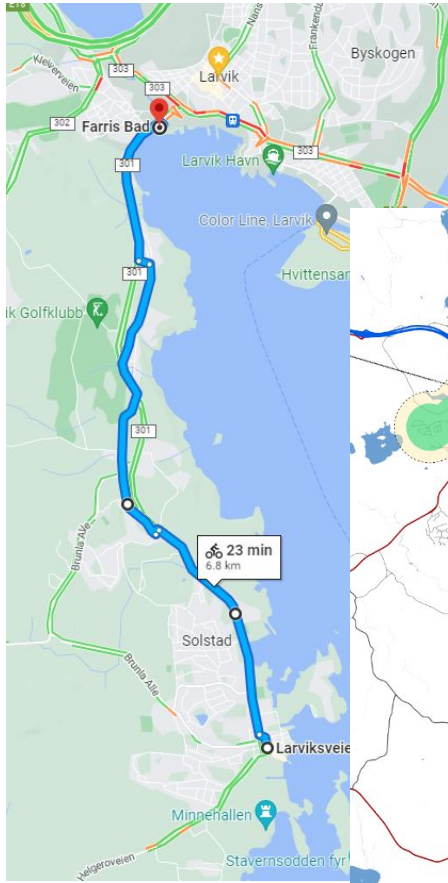


Transportsystem og arealpolitikk



De fleste av arbeidsreisene er også korte



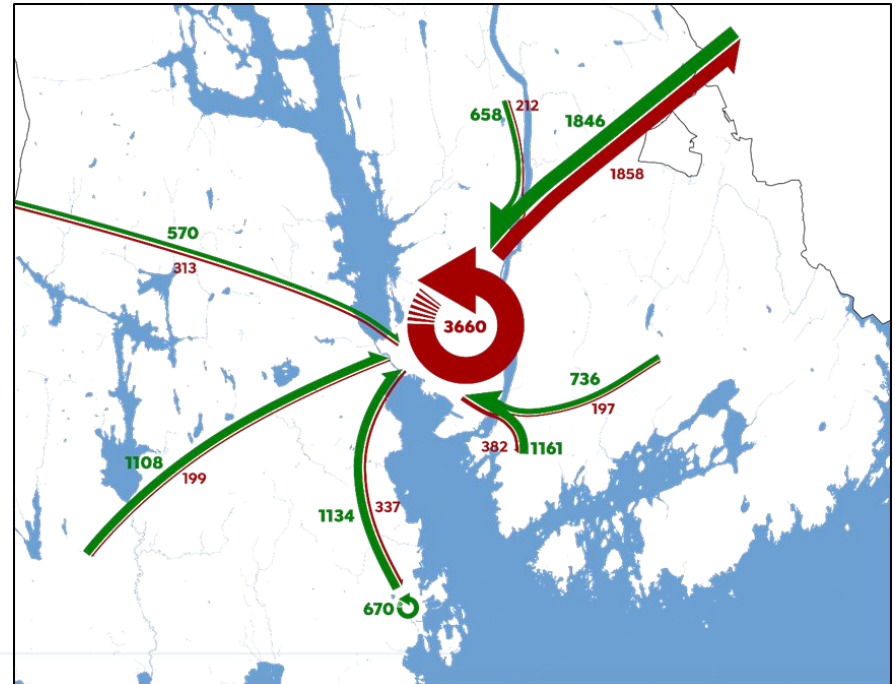


Så hva gjør vi?



Strategi – fokus på arbeidsreiser til og fra Larvik sentrum

- Fokus på «enkleste vei» til måloppnåelse
- Fokuserer på «rushtidstoppene»
- Tiltak her vil også gi positiv effekt på øvrige reiser



Strategi - Firetrinnsmetodikken

Bypakke fase 1

1: Redusere transportbehovet

2: Bedre utnyttelse av det vi har

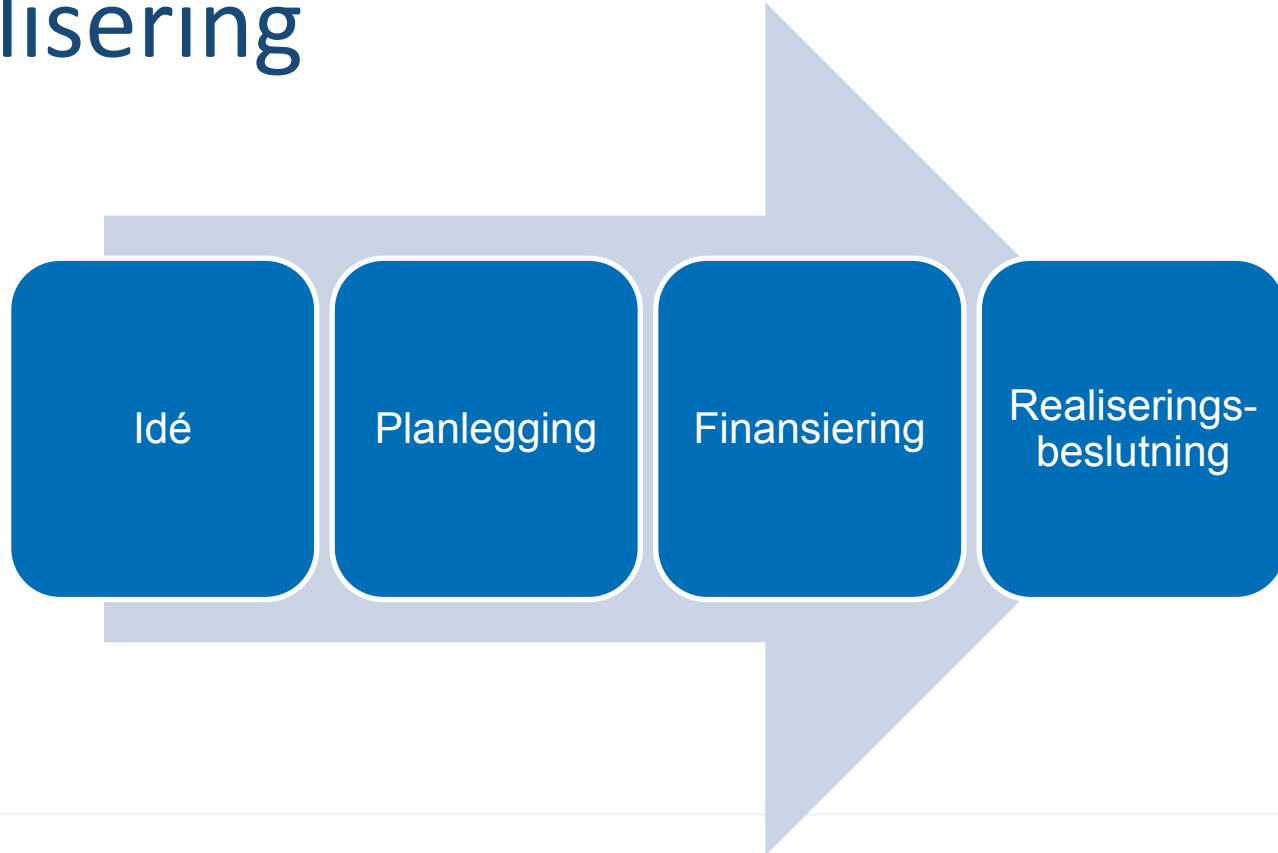
3: Mindre tiltak

4: Større tiltak

Bypakke fase 2



Strategi – bringe prosjekter frem til realisering





Tiltaksporteføljen:

- Syv prioriterte strekninger

- Åtte tiltakstyper



Holdningsskapende arbeid

Stimulerer til nye reisevaner og valg av bærekraftige transportmidler fremfor bil.



Gange

Bedre infrastruktur og drift og vedlikeholde



Sykkel

Bedre infrastruktur og drift og vedlikehold



Kollektiv

Satsing på kollektiv, mobilitetspunkter, optimalisering av kollektivtilbudet



Parkering

Parkeringspolitikk som øker tilgjengelighet til sentrum og stimulerer bruk av bærekraftige transportmidler fremfor bil



Attraktiv by

Aktiviteter, bymiljø og konsentrert arealutvikling. Fokus på mobilitetstiltak som bidrar til attraktiv by.



Smart teknologi og mobilitet

Kobling av ulike reisemåter, delingsmobilitet og tilrettelegging av digitale plattformer for planlegging og kjøp av reiser



Større infrastrukturiltak

Omfattende tiltak som krever større finansiering



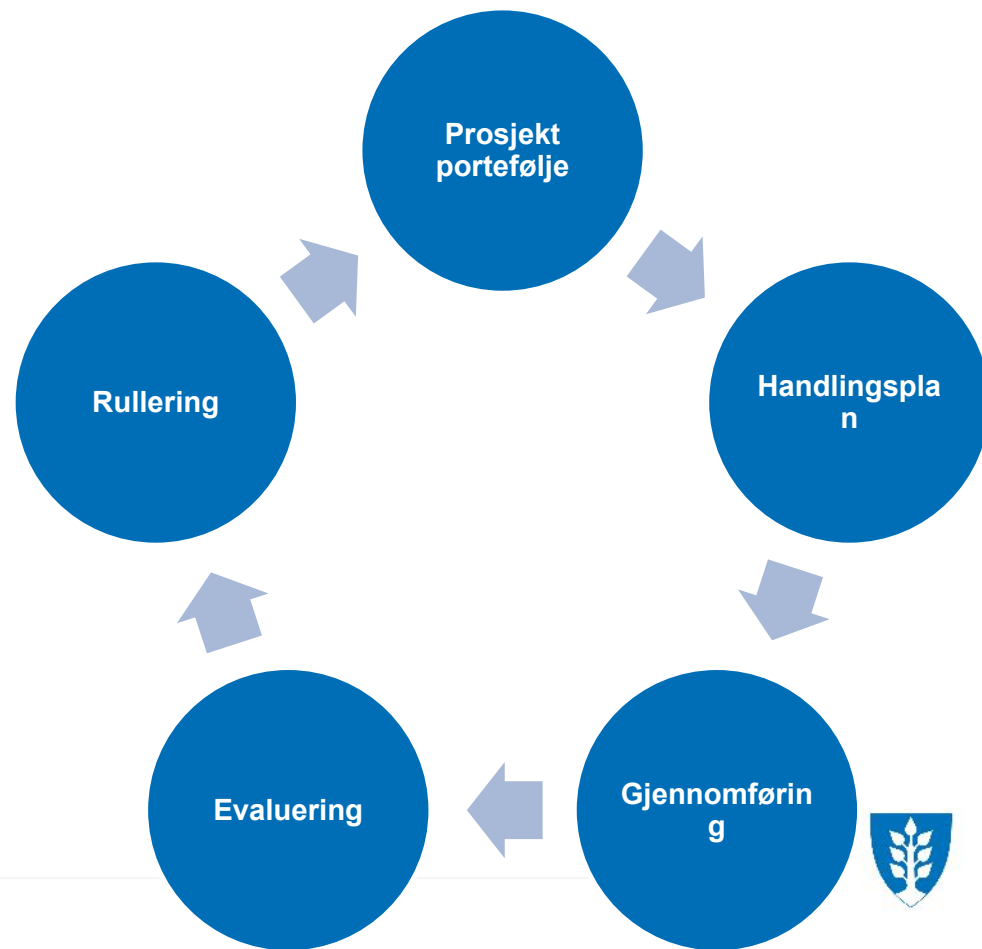
Tabell 1: Oversikt over foreslåtte generelle tiltak som gjelder på alle/samtlig prioriterte strekninger. Tiltakene står ikke i prioritert rekkefølge.

Oversikt over foreslåtte generelle tiltak:
Gatebruksplan/planarbeid
Revisjon av kommunedelplan for sykkel i Larvik og Stavern
Bysykelordning/el-sykler
Utredning av bysykelordning i sammenheng med prioriterte akser
Etablering av el-sparkesykkel-forskrift
Drift og vedlikehold og standardheving på gang- og sykkelveier
Økt grad av drift og vedlikehold på de prioriterte aksene (vedlikehold av dekkekvalitet, spyling og vinterdrift slik som brøyting, salting og strøing)
Pilotprosjekt med hensikt å sikre tett samarbeid mellom partene (SVV, kommunen og VTFK) knyttet til drift/vedlikehold
Tydeliggjøring av sykkelruter med fokus på effektivisering av rutene gjennom f.eks. oppmerking, skilting og belysning for eksisterende ruter
Holdningsskapende tiltak
Sykelbibliotek for å kunne låne/prøve ulike typer sykler
Etablering av ordninger i samarbeid med privat og offentlige virksomheter for mer miljøvennlige reiser (til- fra- i jobb). Rabattordninger på sykler kan være et resultat av slike ordninger.
Sykelverksted (mulighet for å ruste opp sykkel til en billig penge til rabatterte priser, informasjon om utstyr som trengs for helårssykling)
Sykelkampanjer i samarbeid med offentlig/private virksomheter, eks. (hjem-jobb-hjem) eller (pigg for pigg)
Samarbeid med Thor Heyerdahl vgs
Utarbeide kommunikasjons og medvirkningsstrategi for Bypakke Larvik
Satsing på utbedring av kollektivholdeplasser og mobilitetspunkter
Utbedring av kollektivholdeplasser innenfor de prioriterte strekningene med fokus på sikker sykkelparkering
Etablere mobilitetspunkter i forbindelse med sentrale kollektivholdeplasser



Fortsatt sterkt fokus på medvirkning

- Arbeidsverksteder:
 - Politisk
 - Referansegruppe
- Kvartalsvis frokostmøter
- Folkemøter
- Møter med interesseorganisasjoner
- Informasjonsarbeid



Finansiering

Er basert på:

- 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.



Hva skjer nå?

- Behandling KST 14. desember 2022
- Høringsfrist 1. februar 2023
- Politisk sluttbehandling mars 2023



Saksdokumenter og planforslag på www.larvik.kommune.no under Bypakke Larvik

Kontaktinfo:

Jorgen.johansen@larvik.kommune.no

Tlf: 92 81 29 94

