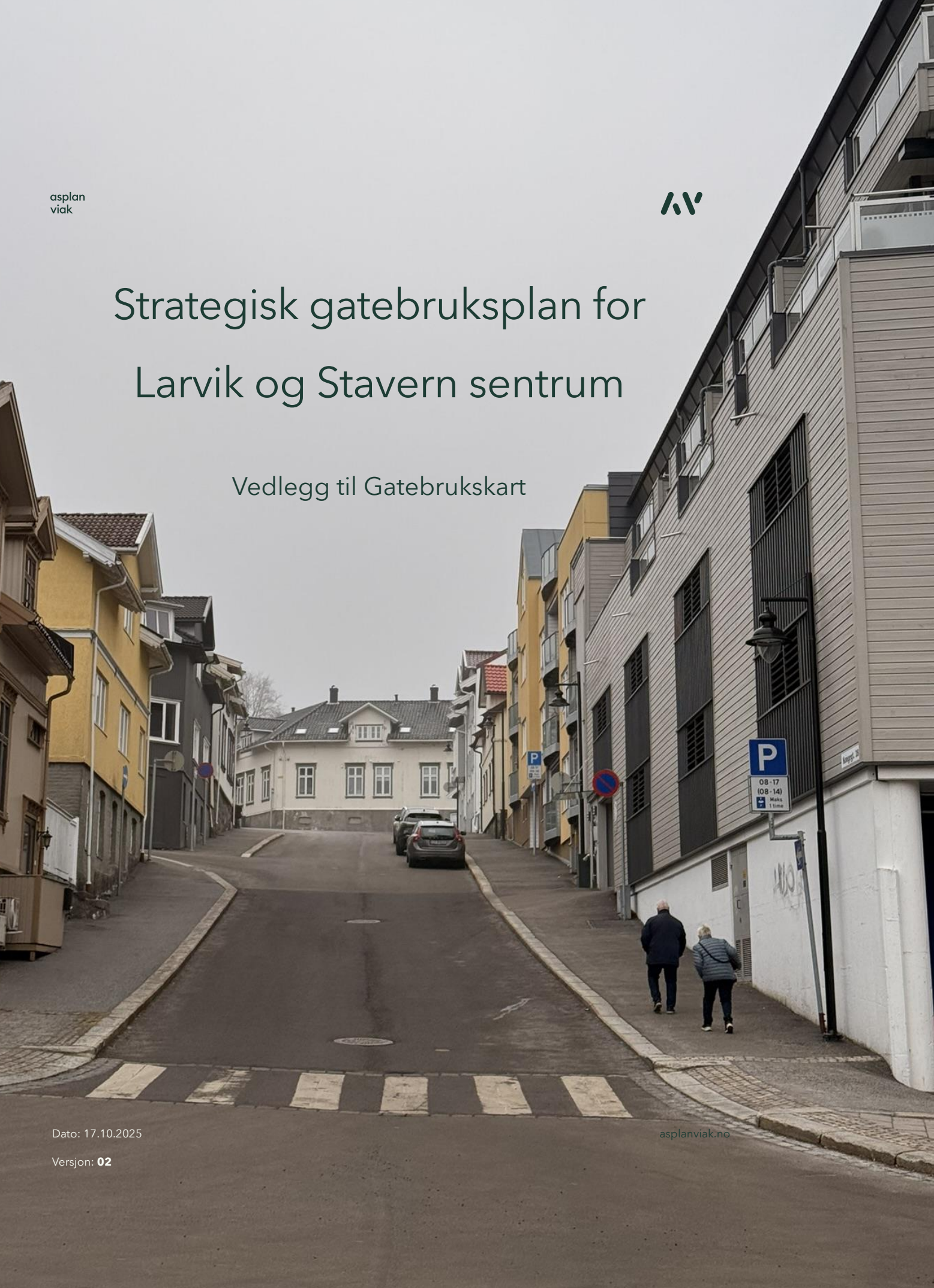


Strategisk gatebruksplan for Larvik og Stavern sentrum

Vedlegg til Gatebrukskart



Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag	4
2. Dagens situasjon	6
2.1. Utfordringer i dag	6
2.2. Framtidig utvikling	9
3. Overordnede føringer	10
3.1. Bypakke Larvik	10
3.2. Sentrumsstrategi for Larvik by (2025)	10
3.3. Mobilitetsplanen (basert på utkastet)	12
4. Tydeligere funksjonsfordeling i gatene	13
4.1. Unngå mer enn tre funksjoner i hver gate	13
4.2. Begrense biltrafikk	14
4.3. Unngå å blande gående og syklende på samme areal	14
4.4. Rygggrad for busstrafikken	15
5. Gatebruksplan Larvik sentrum	16
6. Enklere tiltak	18
6.1. Bilbegrensende tiltak	18
6.2. Utvide fortau	19
6.3. Sykling i blandet trafikk	21
7. Mellomstore tiltak	23
7.1. Buss i Jegersborggata	23
7.2. Sykkelfelt i oppoverbakke	25
7.3. Bylivsgater i sentrum	27
8. Større tiltak	31
8.1. Busstrasé i Indre havn	31

8.2. Storgata mer bymessig med sykkelinfrastruktur	32
8.3. Tverrforbindelse fra sentrum til Hammerdalen	33
9. Bylogistikk og parkering	34
9.1. Bylogistikk	34
9.2. Parkering	35
9.3. Grad av tilrettelegging	35
10. Retning for fremtidig planlegging og utvikling	37
11. Gatebruksplan for Stavern	39
11.1. Sentrumsgatene	39
11.2. Gang- og sykkelvei langs Larviksveien	40

02	17.okt. 2025	Leveranse	LSS, AH, BA	SG
01	19. sep. 2025	Utkast	LSS, AH, BA	SG
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

1. Sammendrag

Dette er en strategisk plan for gatebruken i Larvik og Stavern. Den gir anbefalinger for hvordan gatene bør forvaltes og videreutvikles. Med forvaltning menes fordeling og prioritering av gatearealet til fortau, kjørebane, tilrettelegging for sykkel eller kollektiv, skilting som styrer fart eller kjøremønster og parkering. Med videreutvikling menes store og små ombygginger, fra justering av fortausbredder ved reasfaltering, til større ombygginger av hele gatetverrsnittet.

Målet om nullvekst i biltrafikk og ønsket om å skape en levende og attraktiv by med god tilgjengelighet betyr at de som går, sykler og kjører kollektivt skal prioriteres i gatenettet.

Etter mange år med uklarheter rundt bygging av ny jernbanestasjon, og hvordan det kan påvirke sentrum, foreligger det få konkrete planer for ombygging av sentrumsgatene i årene fremover. Bypakke Larvik skal ikke finansieres av bompengemidler, så finansiering av tiltak i gatenettet må finansieres fra egne budsjetter eller alternative finansieringskilder¹.

Det er derfor viktig at det vurderes enklere tiltak som skilting og flytting av kantsteinslinjer, før større kostnadskrevende ombyggingstiltak, i tråd med Firetrinnsmodellen som benyttes i arbeidet med Bypakke Larvik. Anbefalingene i rapporten bygger på denne inndelingen; først gis noen anbefalinger for hvordan man kan forvalte og videreutvikle gatene med relativt enkle midler. Deretter beskrives hvordan større tiltak kan gjennomføres på noe sikt, og hvilke områder det er behov for å drive mer langsiktig planlegging og arbeid for å sikre finansiering.

Her er noen hovedgrep:

- Hovedtraseen for buss gjennom sentrum flyttes til Herregårdsbakken og Jegersborggata. Det muliggjør neste grep, som er å tilrettelegge for å flytte busstrafikken fra Storgata til en separat busstrasé i Strandpromenaden, på sjøsiden av jernbanestasjonen. Disse grepene foreslås for å legge til rette for et busstilbud med bedre fremkommelighet for buss, uavhengig av køsituasjonen i Storgata.
- Det etableres et tydelig sykkelveinett i sentrum, som kobler seg på Mobilitetsplanens foreslåtte sykkelveinett for hele byområdet. I mange boligkvarterer er biltrafikken lav nok til at de fleste vil oppfatte det som trygt nok å sykle i kjørebane. I gater med mer trafikk er det behov for å sykkelfelt, spesielt i

¹ <https://www.bypakkelarvik.no/om-bypakke-larvik/>

oppoverbakke, for at de som sykler og de som kjører bil skal slippe ubehagelige forbikjøringssituasjoner. Langs Storgata er biltrafikken så høy at det er behov for separat sykkelvei.

- Larvik sentrum har få gode og levende bylivsområder. Torget og Sigurds gate ser ut til å være det som fungerer best. Disse bør tas vare på, og videreutvikles med tiltak i gatene rundt. For å skape trygge gågater ledes sykkeltrafikk utenom disse områdene, og brede fortau og redusert biltrafikk prioriteres i gatene rundt.
- Det bør være lav terskel for å fjerne, flytte eller regulere parkeringsplasser der det er behov for areal til andre formål. Parkeringsstrategien tyder på at det er overkapasitet på parkeringsplassene i sentrum, og dermed dårlig utnyttelse av arealene. Gradvise endringer i parkeringstilbudet over tid anbefales, både ved omdisponering av gateparkering, og tiltak for å regulere bruk av parkeringsplasser (prioritering av enkelte brukergrupper, tidsbegrensning og avgift). Innføring av parkeringsavgift i sentrum, kombinert med beboerparkering i tilgrensende boligområder kan muliggjøre bedre arealutnyttelse av parkeringsplassene i sentrum, samtidig som beboere ikke blir påvirket av tiltaket.

2. Dagens situasjon

2.1. utfordringer i dag

Topografi og gatestruktur



Figur 2-1: Planområdet med høydevariasjon, fra kystnære arealer i lysegrønt, til Bøkeskogen i mørkerødt. Larvik stasjon ligger like over havnivået, 3 m.o.h., Larvik torg ligger på 31 m.o.h., mens Gamle Kongevei og Håkons gate ligger på omtrent 45 m.o.h. der gatenavnet er plassert i figuren.

Topografien i Larvik gir store terrengforskjeller i sentrum, med bratte gater både mellom togstasjon og sentrum, og mellom sentrum og boligområdene i øst og vest. Det gir utfordringer både for lesbarhet og orienterbarhet i sentrum, og tilgjengelighet mellom områder. Noen gater er såpass bratte at gatens utforming er avgjørende for valg av

transportmiddel. Selv om gangavstanden er kort kan en bratt bakke være avskrekkende nok til at mange vil ta bussen den korte strekningen.



Kongegata, mot Hammerdalen



Haralds gate, mot Nanset



Prinsegata, mot Storgata

Etablering av separat sykkeltilrettelegging, eller brede og attraktive fortau med mulighet for å sette seg ned, kan bidra til at flere velger å gå eller sykle på brattere strekninger.

Lite differensiert gatebruk



Brannvaktgate/Bøkkerfjellet, mot Bøkkerfjellet



Lilletorget, mot Bøkeskogen

Mangel på differensiering gjør at det er få gater som er virkelig gode til noe enkelt formål. Det er få virkelig gode fotgjengerområder, få gater som er spesielt gode for sykling og få gater som er spesielt godt tilrettelagt for kollektivtrafikk. I dag er det med andre ord lite forskjell på hvordan de forskjellige gatene brukes. De fleste gatene har relativt smale fortau, er åpne for bil- og sykkeltrafikk og det er mye gateparkering. Få gater har sykkeltilrettelegging eller er forbeholdt gående og byliv. Bildene over viser to gater som har potensial til å prioriteres for gående og byliv, fordi de ligger ved viktige gangakser og målpunkt hvor privatbil kan nedprioriteres.

Holdeplasstruktur

Jernbanestasjon og sentrumsterminalen for buss ligger på to ulike steder og gjør at alle busser både må stoppe på jernbanestasjonen og holdeplassen sentrum, selv om dette er en omvei for bussruten. Høydeforskjell og betjening av jernbanestasjon og sentrum gjør det vanskelig å få til et effektivt busstilbud. Bypakka har

Larvik jernbanestasjon ligger mellom jernbanen og Storgata, med relativt små arealer tilgjengelig for videre utvikling, om ikke sporene flyttes.

Trafikk



Figur 2-2: Trafikkmengder (ÅDT) 2024, Statens vegvesen.

Bortsett fra Storgata, som er hovedfartsåren fra vest, sør og øst, og Nansetgata, som er hovedfartsåren fra nord, er det relativt lav trafikkmengde i gatene i Larvik sentrum. På grunn av høy trafikkmengde utgjør Storgata i dag en vesentlig barriere mellom sentrum og Larvik stasjon. I rushtid er det køproblemer på strekningen forbi sentrum. Ettersom det ikke er egne sykkel- eller kollektivfelt blir både buss og syklist stående i den samme køen som bilførerne, eller det skapes konflikter mellom gående og syklende på fortauene. Dette bidrar til å gjøre bussen mindre konkurransedyktig, og både gående og syklende har et utilfredsstillende tilbud.

2.2. Framtidig utvikling



Figur 2-3: Utsnitt av temakart for bylivsgater i KDP Larvik by 2025-2037 viser mulig ny bydel sør for Storgata og Larvik stasjon, og hvordan dagens gatenett i sentrum kan koples til denne bydelen.

Etter at fergeterminalen ble flyttet ut av byen har det vært ønske om utvikling av Indre havn. Det foreligger foreløpig ingen konkrete planer for en transformasjon av dette arealet, men i Sentrumsstrategien er dette en av fire bydeler som er pekt på som utviklingsområder. I dag blir området brukt til park og aktiviteter, mens den i sentrumsstrategien er en utvidelse av sentrum - en fjordby som skal binde sjøen og byen bedre sammen.

Strandpromenaden er i dag stengt for gjennomkjøring. Ved en eventuell utvikling av Indre havn er det viktig at gatenettet koples på og supplerer gatenettet i sentrum. Det må sikres en offentlig tilgjengelig havnepromenade langs sjøkanten, i tråd med prinsipp om etablering av Strandpromenade i Sentrumsstrategien, se kapittel 3.2. Man må også vurdere konsekvenser av en ny busstrasé på boligområdene i hver ende av planområdet.

3. Overordnede føringer

3.1. Bypakke Larvik

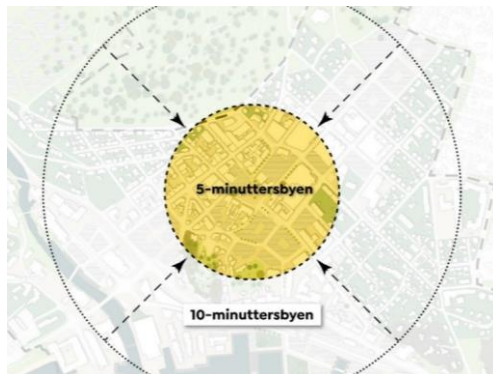
Bypakke Larvik er et samarbeid mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, med formål om å utvikle et fremtidsrettet transportsystem som bidrar til et attraktivt bysentrum. Bypakke Larvik skal også bidra til det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken. Fokuset er avgrenset til å gjelde tiltak som øker tilgjengeligheten i og til bysentrum for mer miljøvennlige transportformer.

3.2. Sentrumsstrategi for Larvik by (2025)

Sentrumsstrategien for Larvik by skal tydeliggjøre hva som er kommunens ambisjoner for Larvik sentrum, og legge grunnlaget for at frivillige, offentlige og kommersielle aktører trekker i samme retning.

Sentrumsstrategien foreslår blant annet noen overordna hovedprinsipper for hvordan byen skal utvikles:

Prinsipp 1: Samle



For at sentrum skal få et aktivitetsnivå som gjør det til en attraktiv og levende møteplass, må sentrumskjernen bli mer kompakt. Det må være kortere avstander mellom flest mulig tilbud og funksjoner som kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, offentlige tjenester, handel og servicetilbud innenfor «5-minuttersbyen». Dette gir et bedre kundegrunnlag for handel- og servicenæringen og gjør det mer attraktivt å drive virksomheter i sentrum.

Prinsipp 2: Forsterke



De fire bydelene Torget, Knutepunktet/ Hamnerdalen, Fjordbyen og Gamlebyen, skal rendyrkes slik at de kan utfylle hverandre. Utviklinga skal bygge videre på eksisterende kvaliteter og identitetsskapende elementer, som til sammen skaper et spennende mangfold av opplevelser.

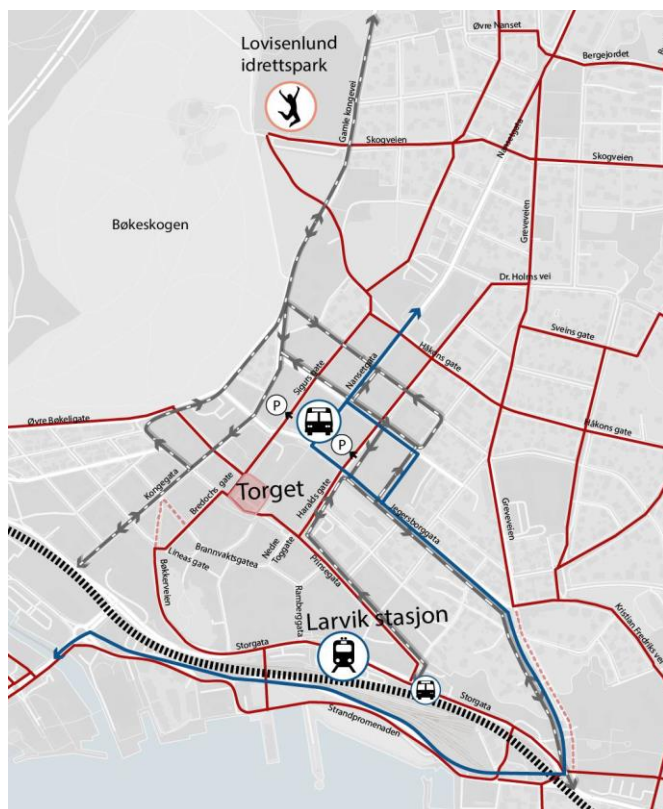
Prinsipp 3: Forbinde



Etablere og videreføre tre promenader som vil gjøre det enklere og mer attraktivt å gå og sykle i hele Larvik sentrum. Promenadene utvikles med litt ulikt fokus mtp. innhold og funksjon, og skal være rike på aktivitetsmuligheter og opplevelser underveis. Promenadene bidrar til å knytte sentrale naturkvaliteter sammen og integrere naturen i sentrumsutviklinga, som er et viktig grep for å sikre rekreasjon og folkehelse.

3.3. Mobilitetsplanen (basert på utkastet)

Mobilitetsplanen gjelder for byområdet Larvik og prioriterte hovedakser for kollektivtrafikk og sykkel inn mot Larvik by, med utgangspunkt i føringer vedtatt i overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 fra 2023. Mobilitetsplanen er utviklet parallelt med gatebruksplanen.



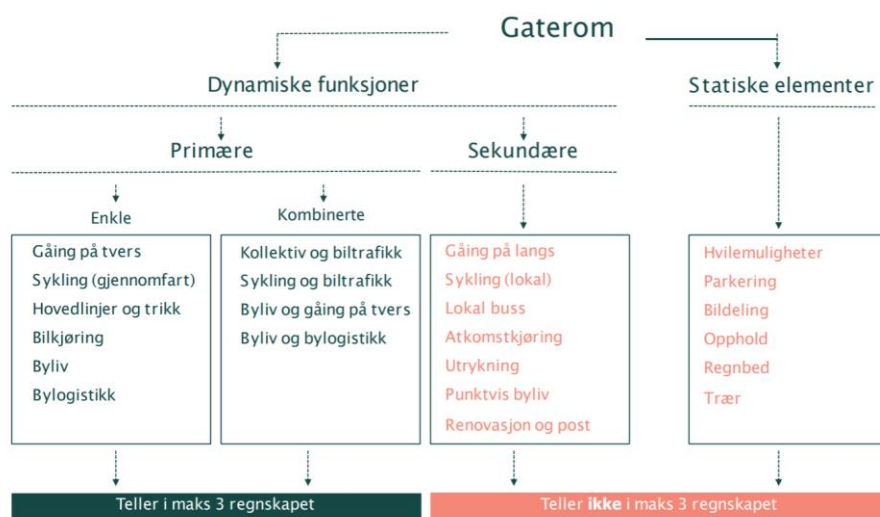
Figur 3-1: Hovedanbefalinger for Larvik sentrum. Anbefalt rute for buss i blått og sykkel i rødt.

Mobilitetsplanen anbefaler at bussrutene i sentrum flyttes fra Storgata til Strandpromenaden, for å unngå dagens fremkommelighetsproblemer i store deler av Storgata. Adkomst til holdeplassen i sentrum foreslås flyttet fra Prinsegata til Herregårdsbakken og videre i Jegersborggata, med holdeplass i Nansetgata. Prinsegata prioriteres for sykkel og bil, øvrige sykkelruter legges utenom kollektivraseen. Kongegata prioriteres for bil, med et enveissystem rundt sentrumsholdeplassen.

4. Tydeligere funksjonsfordeling i gatene

4.1. Unngå mer enn tre funksjoner i hver gate

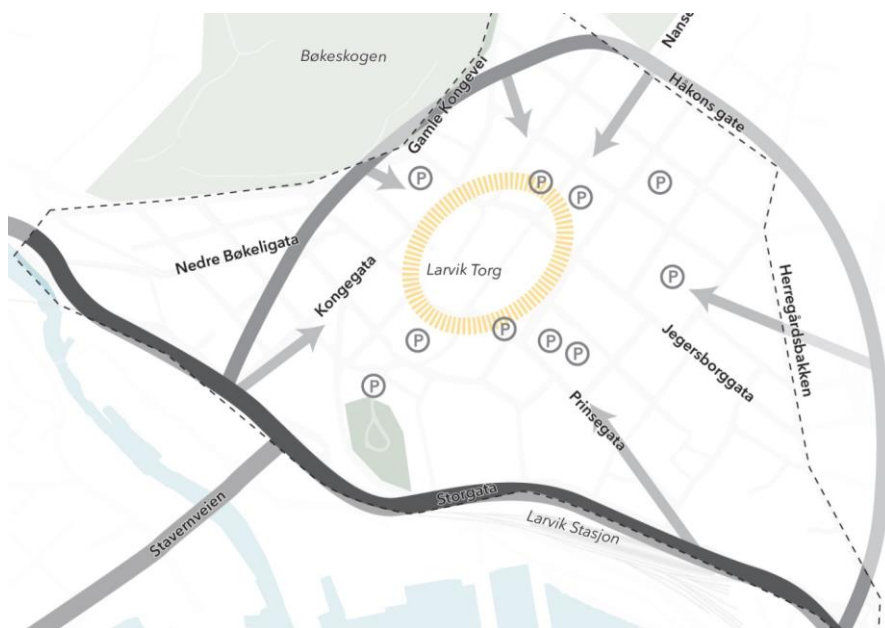
I bygater er det ofte mange behov som skal løses på begrenset areal innenfor en allerede bygget bystruktur. Det medfører at ikke alle transport- og bylivsfunksjoner ikke nødvendigvis kan løses geometrisk innenfor det samme gatetverrsnittet. I arbeidet med Gatebruksplanen er *funksjonsfordelingsmetoden*² lagt til grunn. Utgangspunktet for metoden er at gater bør ha maksimalt 3 funksjoner for å unngå samkjøringsproblemer mellom de ulike funksjonene:



Figur 4-1: Oversikt over funksjoner i funksjonsfordelingsmetoden. Røde funksjoner teller ikke i regnskapet av maks 3 funksjoner, fordi de ikke konkurrerer om det samme arealet, eller har lav hyppighet, sammenliknet med de grønne funksjonene (Figur fra presentasjon på Sykkelkonferansen 2024, Bymiljøetaten Oslo kommune)

² Funksjonsfordelingsmetoden er utviklet av Bymiljøetaten, Oslo kommune

4.2. Begrense biltrafikk



Figur 4-2: Etablere kjøremønster som begrenser kjøring i og gjennom sentrum

Larvik har et kompakt sentrum som kan prioriteres for gående, syklende og bylivsfunksjoner. Gatebruksplanen skal sikre tilgjengelighet for bil til parkeringsplasser i sentrum, men prioritere byliv, gange, sykkel, fremkommelighet for buss og adkomst for bylogistikk foran areal som prioriterer fremkommelighet og tilgjengelighet for privatbil. Kjøremønsteret skal gjøre det mindre naturlig, men fortsatt mulig, å kjøre internt mellom målpunkt i sentrum.

4.3. Unngå å blande gående og syklende på samme areal

I bysentrum er det for mange gående og syklende til at de to transportformene kan dele areal. Gående, spesielt barn, eldre og personer med funksjonsvariasjoner, bør kunne føle seg trygge når de går på fortau, torg og i gågater. For å unngå sykling på disse stedene er det viktig med gode sykkeltraseer utenom.

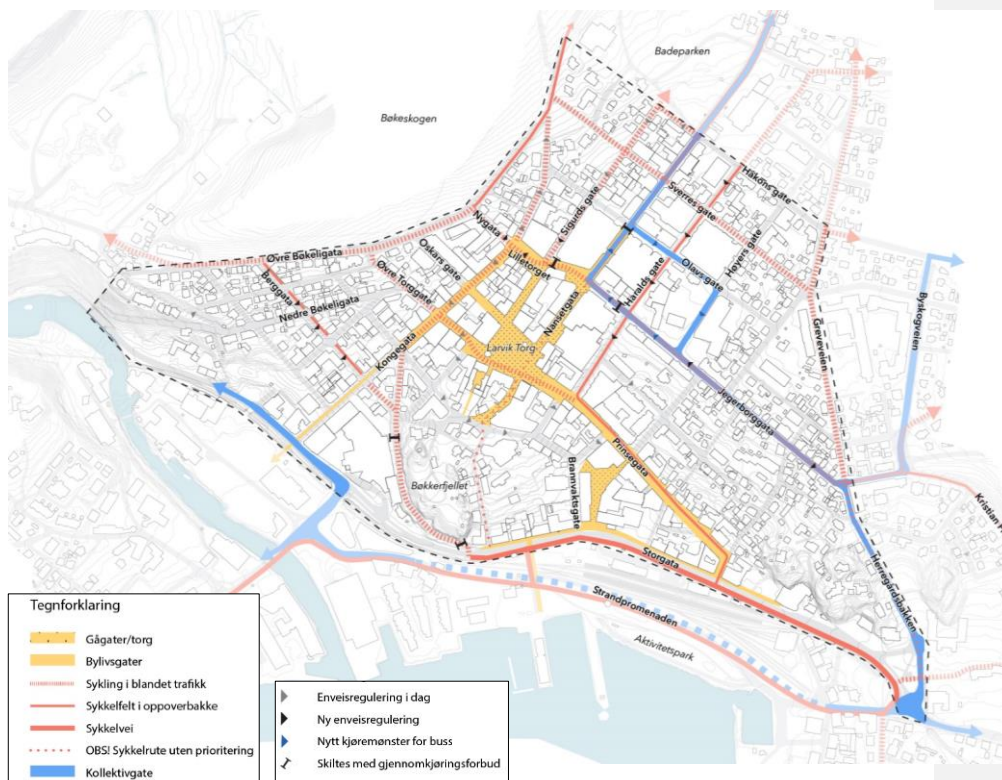
4.4. Ryggrad for busstrafikken



Figur 4-3: Forslag til hovedrute for buss

Vestfold fylkeskommune har i forbindelse med arbeidet med Mobilitetsplanen anbefalt at det etableres en ny ryggrad for busstrafikken gjennom sentrum, og at sentrumsholdeplassene samlokaliseres i ett kvartal for samtlige ruter. Et intuitivt rutenett og enkel holdeplassstruktur for buss kan bidra til at det oppleves som lett å ta buss, og øke attraktivitet og konkurranseevne for kollektivtrafikken. Selv om foreslått rutenett går i en mindre direkte rute enn i dag (Prinsegata), vil en fremtidig bussgate i Strandpromenaden ha bedre fremkommelighet enn dagens trasé i Storgata. En holdeplass i Strandpromenaden må ha effektive omstigningsmuligheter til toget.

5. Gatebruksplan Larvik sentrum



Figur 5-1: Gatebrukskart for Larvik sentrum

Hovedtrekk Gatebruksplanen for Larvik sentrum:

- Hovedtrasé for buss flyttes fra Storgata – Prinsegata til Strandpromenaden – Herregårdsbakken – Jegersborggata
- Sykkeltilrettelegging prioriteres i Storgata forbi sentrum, Prinsegata, Haraldsgate og bratte strekninger uten gode alternativer
- Ta vare på og styrke dagens gater og torg som prioriteres for gående og byliv. Videreutvikle disse med tilstøtende gatenett.

- Prioritere arealer og bruk av gatenettet til gående, syklende, buss og byliv, fremfor privatbil, gjennom fjerning av parkering og skilting av gjennomkjøringsforbud.

6. Enklere tiltak

6.1. Bilbegrensende tiltak

Kjøremønster

Det foreslås noen endringer i kjøremønster for å prioritere buss i kollektivtraseen og muliggjøre sykkeltilrettelegging i særlig de bratteste strekningene i sykkelveinettet. Dette kan gjennomføres på flere måter:

- Enveisregulering
- Gjennomkjøring forbudt/Forbudt for motorvogn
- Evt. i kombinasjon med eller som et første ledd i en fysisk ombygging av gatesnittet



Redusere antallet parkeringsplasser

God utnyttelse av parkeringsplasser er samfunnsnyttig arealbruk. En parkeringsdekning på 85% gir erfaringsmessig god arealutnyttelse, uten at det er så vanskelig å finne parkeringsplass at det utløser letetekjøring. Parkeringsstrategien viser at det er overkapasitet på dagens parkeringsplasser i sentrum, med et gjennomsnittlig belegg på bare 44%, langt under det som ansees som ideelt. Parkeringsregistreringen viser at det kun er tre områder som god utnyttelse av parkeringsplassene.

Det anbefales derfor å omdisponere noen parkeringsplasser på strekninger det er behov for å omprioritere arealene eller der det er behov for mindre biltrafikk for å prioritere fremkommelighet for andre transportformer.

Stenge Bøkkerveien

Bøkkerveien har liten trafikal funksjon og få avkjørsler på strekningen nederst mot Storgata. Det foreslås at denne stenges for gjennomkjøring og kan prioriteres for sykling i blandet trafikk. Stengingen *kan* kombineres med andre tiltak hvis utforming av gaten skal endres.

6.2. Utvide fortau

Et godt og sammenhengende nett for fotgjengere er viktig for å kunne prioritere gående³. Flere av gatene i Larvik sentrum har smale eller bratte fortau. Fortau som er anlagt uten plass til møblering, sykkelstativer, stolper og skilt, anses som for smale. Smale fortau går ut over fremkommelighet for gående og mulighet for god vinterdrift. Det er vanskelig å gjøre noe med terrenget, men det bør sikres brede nok fortau til å romme sittemuligheter i de bratteste gatene, særlig i bylivsgatene med mange gående. Sittemuligheter er viktig for at alle skal ha lik mulighet til å bruke gange som transportform.

Gatene rundt Larvik torg og koblingen til Lavik stasjon gjennom Prinsegata, prioriteres for gående og byliv. Et enkelt tiltak som kan bidra til å styrke disse gatene som bylivsgater er utvidelse av fortausbredden og innstramming av kryssområder, for å gi areal til:

- Ferdselssone, bør økes i de travleste gatene
- Møbleringssone til benker, uteservering, skilt og stativer til virksomheter i gata
- Vegetasjon og overvannshåndtering

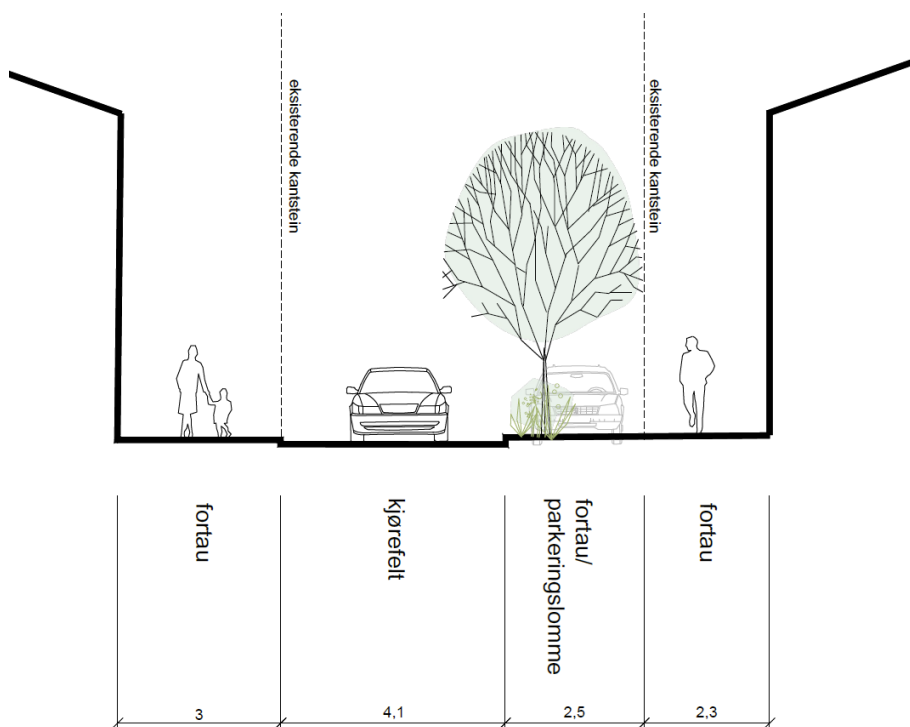
Gateparkering nedprioriteres i bylivsgater, men lommer for varelevering må sikres der det er behov. I første omgang kan en slik ombygging omfatte flytting av kantstein og reasfaltering, med supplement av ikke-fastmontert møblering og vegetasjon i plantekasser/urner. En komplett ombygging av gata er et større tiltak.

Kongegata, Prinsegata og **Lilletorget** er eksempler på bylivsgater som anbefales prioritert til gange og byliv. Se kapittel 7.3 for nærmere beskrivelse.



Figur 6-1: Kongegata mellom Nygata og Oskars gate, sett mot Hammerdalen. Foto: Asplan Viak

³ <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/b-4-1/>



Figur 6-2: Mulig disponering av Kongegata (sett mot Nanset i nordøst), med utvidelse av fortau til vegetasjon, uteservering, sykkelparkering og lommer for varelevering og eventuelt korttidsparkering.

Tiltaket kan gjennomføres i flere trinn, og kan i første omgang bestå flytting av kantstein i forbindelse med reasfaltering av gaten. På sikt kan arealet omdisponeres til vegetasjon, overvannshåndtering, møblering eller uteservering, sykkelparkering ol.

Øvre Bøkeligate har i dag stedvis svært smalt fortau og relativt mye gjennomgangstrafikk til å være en boliggate i randsonen av byen.



Figur 6-3: Øvre Bøkeligate sett fra Berggata mot vest, har i dag smalt, ensidig fortau og mye areal til kjørebane og parkering. Foto: Roy Olsen (2017)⁴

For å øke trafikksikkerhet for de som bor og ferdes i gata bør det vurderes utvidelse av fortau, innstramming av kjøreareal og kryssområder og fartsreducerende tiltak med 30-sone. Gateparkering for beboere bør ivaretas, i tillegg til noe besøksparkering til Bøkeskogen.

6.3. Sykling i blandet trafikk

I gater med lav trafikkmengde og hastighet kan det være tilstrekkelig å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk. På prioriterte strekninger bør dette likevel skiltes/merkes, både for at ruter skal være intuitive for syklisten, og for å gjøre bilister oppmerksomme på at de deler kjørearealet med syklist. Det kan være nødvendig med fartsregulerende tiltak, slik at det oppleves trygt og sikkert å sykle i gaten.⁵

⁴ https://lokalhistoriewiki.no/Øvre_Bøkeligate

⁵ <https://www.tiltak.no/b-ende-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykel/delesymbol-oppmerking-for-sykling-i-blandet-trafikk/>



Figur 6-4: Eksempel på oppmerking med delingssymbol t.v. og skilting av sykkelrute t.h. (kilder: delesymbol <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykel/delesymbol-oppperking-for-sykling-i-blandet-trafikk/> og skilting <https://tfprod1.sintef.no/datakatalog/eksport/produktspesifikasjon-2.30/705.htm>)

På grunn av lav trafikkmengde foreslås sykling i blandet trafikk i de fleste gater som anbefaltes som sykkelruter i sentrum:



Figur 6-5: Foreslåtte sykkelruter i Larvik sentrum. Strekninger med sykling i blandet trafikk er markert med gult.

7. Mellomstore tiltak

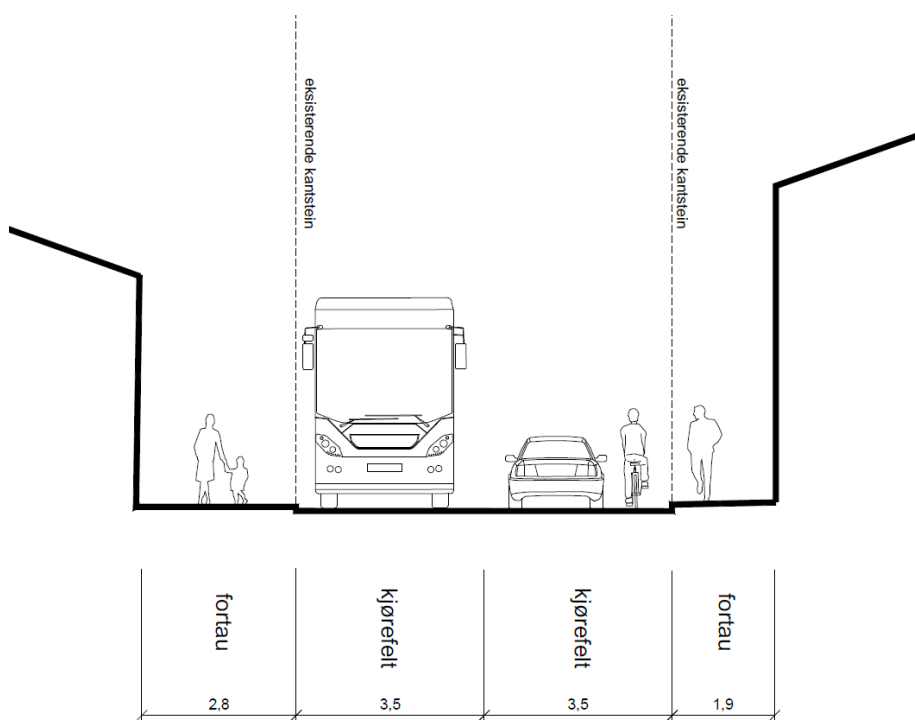
7.1. Buss i Jegersborggata



Figur 7-1: Jegersborggata sett fra krysset med Herregårdsbakken, er i dag en rolig boliggate med lite trafikk. Foto: Roy Olsen (2014)⁶

Hovedtrasé for buss i Jegersborggata videreføres fra anbefalt løsning i Mobilitetsplanen. Jegersborggata er en rolig boliggate med småhusbebyggelse i østre del, og mer urban bebyggelse nærmere sentrum og i vestre del. For å sikre tilstrekkelig areal og god fremkommelighet for buss i Jegersborggata vil det være nødvendig å fjerne gateparkering. Det anbefales også å endre kjøremønster slik at gaten ikke kan benyttes som gjennomfartsåre for bil. Dette er for å redusere trafikkmengden i gata, for å bedre forholdene for buss og syklende. Adkomst til eiendommer med bil må imidlertid ivaretas.

⁶ <https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Jegersborggata>



Figur 7-2: Fremtidig disponering av Jegersborggate. Tiltaket kan gjennomføres innenfor dagens tverrsnitt og krever ikke ombygging, kun skilting som begrenser tilgang for bil og parkering.

7.2. Sykkelfelt i oppoverbakke



Figur 7-3: Foreslått sykkelveinett i Larvik sentrum. Strekninger hvor det foreslås sykkelfelt i oppoverbakke er markert med gult.

Det er flere gater i sykkelveinettet som anses som for bratte til å sykle komfortabelt og trygt i blandet trafikk. Det foreslås derfor etablert sykkelfelt i oppoverbakke i flere gater:

- Prinsegata (oppgradering av eksisterende sykkelfelt)
- Haralds gate
- Berggata
- Gamle Kongevei

Sykkelfelt i Berggata kan vurderes flyttet til andre gater mellom Kongegata og Øvre Bøkeligate, for eksempel Oskars gate. Det er forbindelsen mellom Kongegata og Øvre Bøkeligate som er det sentrale grepet. Gatene er såpass bratte at sykling i blandet trafikk

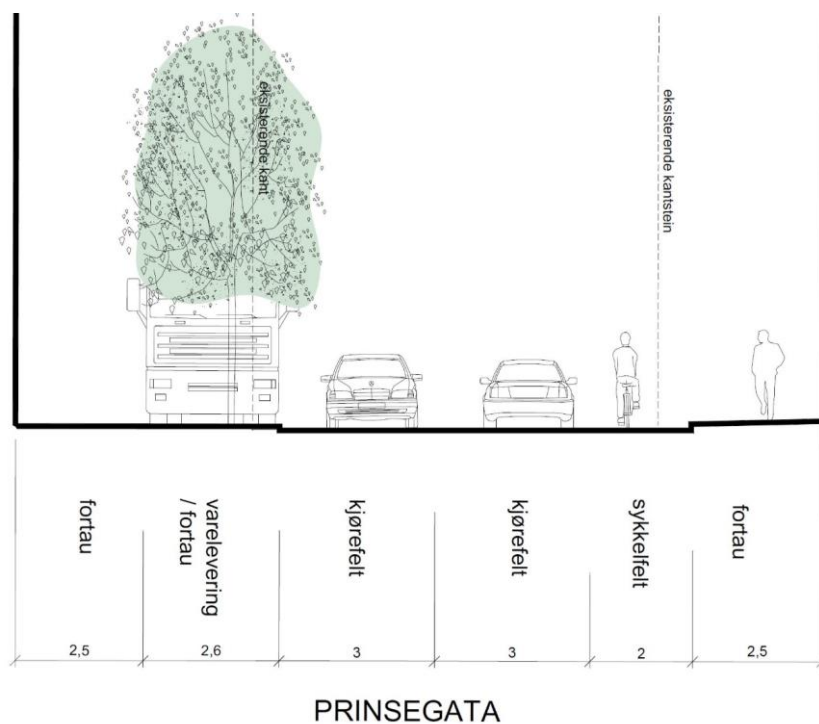
ikke vil oppleves som en trygg løsning for alle på den strekningen, og det anbefales derfor at én av gatene tilrettelegges med sykkelfelt i oppoverbakke.

Gater med sykkelfelt i oppoverbakke dimensjoneres som Prinsegata i Figur 7-4, med varierende bredde på fortau og med/uten parkering.

Det er flere viktige sykkelforbindelser i oppoverbakke som på grunn av andre behov i gatetverrsnittet kun tilrettelegges som sykling i blandet trafikk. Denne løsningen er beskrevet i kapittel 6.3 Sykkelfelt i Prinsegata.

Sykkelfelt i Prinsegata

Prinsegata utformes som bylivsgate med hovedrute for sykkel til/fra sentrum fra sør. Tverrsnittet i gata gir kun rom for sykkeltilrettelegging på én side, og på grunn av stigningsforholdene i gata foreslås det sykkelfelt i oppoverbakke. Mulighet for varelevering må sikres der det er behov på strekningen.



Figur 7-4: Mulig tverrsnitt med sykkelfelt i Prinsegata. Vareleveringslomme bør plasseres der tverrsnittet er bredt, for å sikre bredest mulig fortau forbi lommen.

7.3. Bylivsgater i sentrum

Veinormal for Larvik stiller ikke spesifikke krav til bygater, men utforming bør prioriteres i henhold til mobilitetspyramiden hvor gående prioriteres øverst, etterfulgt av syklist, kollektivtrafikk, bylogistikk, delingsmobilitet, og til slutt privatbil.

I tillegg til ferdselsareal for fotgjengere bør bylivsgatene prioritere arealer til møblering av sitteplasser, uteservering og skilt og stativer tilknyttet virksomheter. Det må også sikres plass til varelevering og HC-parkering. Gateparkering for privatbil nedprioriteres i disse gatene og sikres i omkringliggende gater, se også kapittel 9 om bylogistikk og parkering.

Utforming av bylivsgater kan variere fra innstramming av kryss, erstatte noe gateparkering med utvidelse av fortau, tilrettelegge for sitteplasser eller etablere grønnstruktur på dagens fortau ol.

Eksempel på utforming av bylivsgater er vist i påfølgende kapitler Kongegata og Lilletorget.

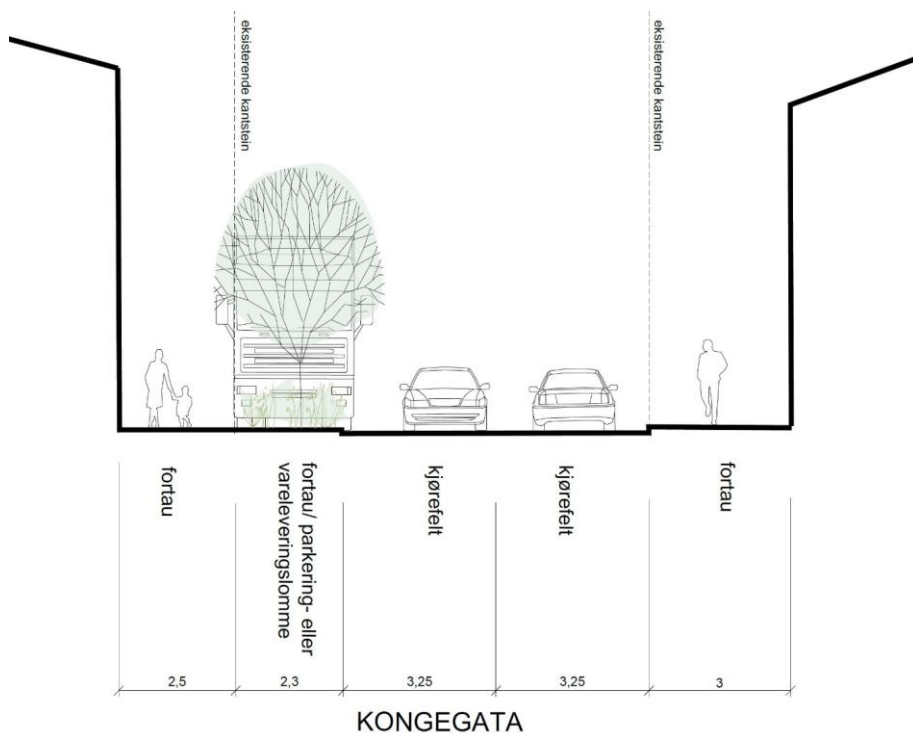
Kongegata



Figur 7-5: Kongegata ved Øvre Torggate, sett mot Storgata/Hammerdalen, har bredt tverrsnitt, og potensial for å omprioritere arealer som kan gi et bedre bymiljø, for eksempel bredere ferdselssone, sittekanter langs fasade, eller beplantning. Parkering for privatbil bør nedprioriteres i slike gater. Foto: Mahlum (2006)⁷

⁷ https://no.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Larvik_Kongegata.jpg

Kongegata er den mest direkte forbindelsen mellom sentrum og Storgata ved Stavernveien, for både gående og kjørende. I tillegg til å ha en trafikal funksjon er det også en sentrumsgate, med virksomheter i 1. etasje. Kongegata foreslås utformet med trafikk i to retninger, bredere fortau, grønnstruktur/trær og møblering der det er plass, samt sikre areal til varelevering der det er behov.



Figur 7-6: Mulig utforming av Kongegata, mellom Øvre Torggate og Brannvaktsgate

Bredde på kjørefelt foreslås i henhold til veinormalens krav til samlevei⁸, da gjennomfartstrafikk rundt sentrum går her. Bredde på fortau vil variere ut ifra andre arealbehov som grønnstruktur, møblering og vareleveringslomme.

⁸ Veinormal for Larvik (2025), kapittel 5.1: 6 meter asfaltert kjørevei + 0,5 meter skulder

Lilletorget



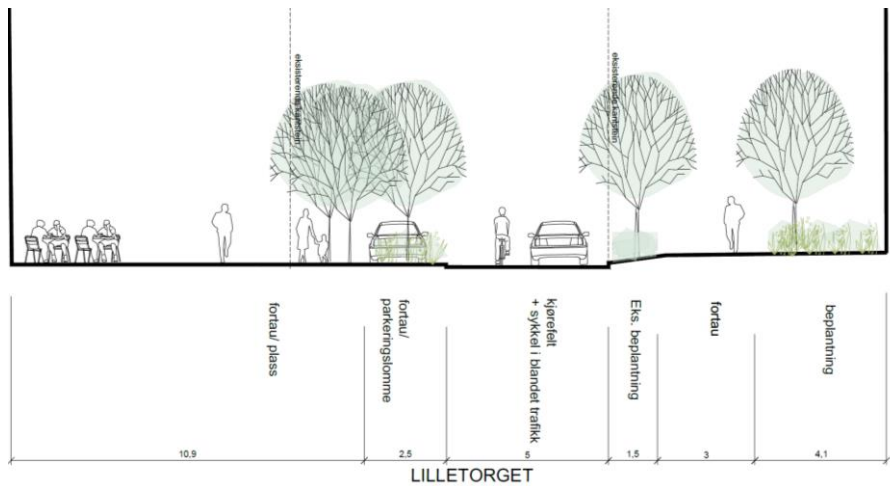
Figur 7-7: Lilletorget, med Bøkeskogen i bakgrunnen. Foto: Roy Olsen (2016)⁹

I dag er Lilletorget en del av kollektivtraseen mellom Kongegata og Prinsegata, med holdeplass for Larvik sentrum i flere av de tilgrensende gatene. Med endret kollektivtrasé kan Lilletorget i større grad utformes som et torg med enveisregulert biltrafikk. Mer areal til gange og opphold vil styrke forbindelsen mellom gågaten Sigurds gate og bylivsgaten Kongens gate.

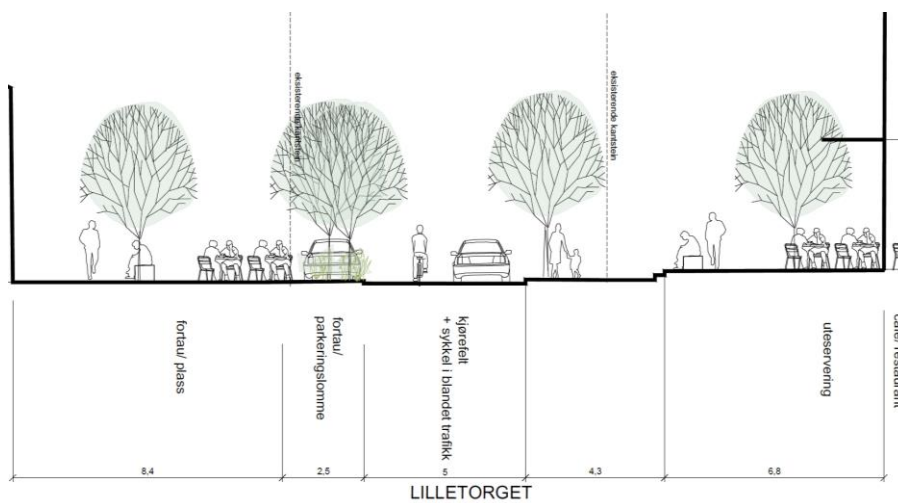
Figur 7-8 viser mulig utnyttelse av Lilletorget som bylivsgate, med brede arealer for opphold, med grønnstruktur og trær, samt brede ferdselsarealer. Det er også plass til sykkelparkering og å opprettholde dagens HC-parkering.

Ombygging og aktivisering av 1. etasje på bygget nord for Lilletorget vil gi en tydeligere avgrensning av Lilletorget og mulighet for aktivisering av gaterommet langs fasaden. En slik løsning er vist i Figur 7-9.

⁹ https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Fil:Larvik,_Lilletorget-1.jpg



Figur 7-8: Mulig bruk av gateareal i Lilletorget med enveisregulering av strekningen.



Figur 7-9: Lilletorget med endret bruk av bebyggelsen på nordsiden av gaten kan gir andre muligheter for gaten.

8. Større tiltak

8.1. Busstrasé i Indre havn

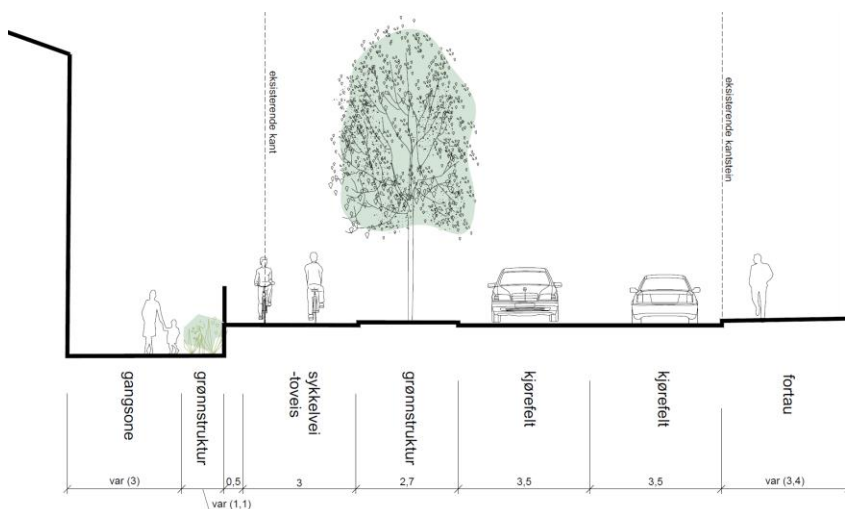


Figur 8-1: Flytting av busstrasé fra Storgata (rød) til Strandpromenaden (blå stiplet)

I dag går alle bussruter i Storgata, innom Larvik stasjon og opp Prinsegata. Storgata har mye gjennomgangstrafikk forbi sentrum og tidvis store fremkommelighetsproblemer, spesielt i rushtid. Mobilitetsplanen anbefaler derfor å flytte busstraseen fra Storgata, nord for jernbanen, til Strandpromenaden, sør for jernbanen. Strandpromenaden er ikke åpen for gjennomkjøring i dag, men er mulig å tilrettelegge som en bussgate uten biltrafikk, med enkle tiltak på kort sikt og omfattende ombygging på lang sikt. Traseen kan med tiden bygges om og tilpasses en fremtidig byutvikling i området.

8.2. Storgata mer bymessig med sykkelinfrastruktur

Å flytte bussen ut av Storgata gir rom for andre funksjoner og et mer urbant gatetverrsnitt forbi Larvik sentrum.



Figur 8-2: Mulig utforming av Storgata med toveis sykkelvei langs sørsiden av gata,

Etablering av sykkelvei forutsetter at svingefelt til Prinsegata fjernes. Det bør vurderes venstresvingeforbud fra Storgata vest til Prinsegata, dersom fjerning av svingefelt gir avviklingsproblemer for biltrafikken. Det kan vurderes å fjerne signalanlegget i krysset. Kjørende fra vest må da innom rundkjøringen ved Herregårdsbakken, før de kan svinge opp Prinsegata.

Muren mellom Storgata og Larvik stasjon må flyttes som følge av tiltaket. Bredde på fortau og gangsoner varierer etter tilgjengelig areal i tverrsnittet.

8.3. Tverrforbindelse fra sentrum til Hamnerdalen



Figur 8-3: Utsnitt fra Overordnet byplangrep i Sentrumsstrategien (2025)

Sentrumsstrategien viser en mulig fremtidig kopling mellom sentrum og Hamnerdalen via Bredochs gate, som kopler seg på krysset Storgata x Stavernveien. Dersom transformasjon av Farris-fabrikken og Sagdalen blir aktuelt bør det ses på løsninger med trafiksikker og effektiv kryssing av Storgata for gående og syklende.

Uten utvikling av Farris-fabrikken kan denne forbindelsen sikres via Kongegata. Det bør sees på mulighet for en ny kryssing under eller over jernbanen.

9. Bylogistikk og parkering

9.1. Bylogistikk

Bylogistikk brukes her som betegnelse på transport av varer, utstyr og avfall til, fra, i og gjennom byområder, samt mobile tjenester, i tråd med Statens vegvesen og EU sin definisjon.¹⁰ Det er i hovedsak fem former for bylogistikk, som er mer eller mindre relevant for Larvik og Stavern sentrum;

1. Varedistribusjon: Transport av forbruksvarer
2. Industri og produksjon: Transport av råvarer, utstyr og materialer
3. Bygg og anlegg: Transport av byggematerialer, utstyr, masser og avfall
4. Renovasjon: Transport av avfall og gjenvinnings-/gjenbruksprodukter
5. Mobile tjenesteytere: Transport av utstyr og ansatte i f.eks. håndverker-, renholds- og vedlikeholdsbedrifter

Utfordringer

I TØIs rapport 1755/2020: *Bærekraftig bylogistikk: En veileder for kommuner* er det beskrevet utfordringer knyttet til bylogistikk. Utfordringsbildet varierer i de 9 kommunene som deltok i arbeidet, på grunn av ulike lokale forhold som variasjon i bystørrelse, tetthet, gatestruktur og klima, men de har alle utfordringer på gatenivå knyttet til arealbruk.

Mange peker på:

- Konflikter mellom laste- og varebiler og andre trafikanter
- Begrenset fremkommelighet i sentrum
- Dårlig tilrettelegging for lossing og lasting av varer
- Manglende vintervedlikehold

I tillegg til at transporten tar lengre tid, mer stress og fysiske utfordringene for sjåførene, kan konflikter mellom trafikanter redusere trafikksikkerhet (for eksempel rygging og kjøring på fortau) og gi et dårligere bymiljø (lastebiler blir stående i veien for andre trafikanter og aktivitet). I tillegg bidrar bylogistikk også til støy i tettbygde strøk.¹¹

¹⁰ TØI rapport 1755/2020: Bærekraftig bylogistikk: En veileder for kommuner

¹¹ TØI rapport 1755/2020: Bærekraftig bylogistikk: En veileder for kommuner

9.2. Parkering

Registrering av parkeringsbelegg viser mye ledig kapasitet i Larvik sentrum. Ideelt parkeringsbelegg ligger på 85 %¹². Da vil parkerende stort sett finne ledig parkeringsplass¹³, selv på tidspunkt hvor det er flest parkeringer. Hvis belegget ligger over 85 % blir det gradvis vanskeligere å finne ledig parkeringsplass, som kan føre til økt letetrafikk. Et belegg på under 85 % i makstimen antyder en overkapasitet og en dårlig arealutnyttelse.

Parkeringsregistreringen i Larvik sentrum viser et gjennomsnittlig belegg som ligger langt under det som ansees som ideelt: 44 % mandag til fredag og 38 % på lørdag¹⁴. Det er ønskelig med god utnyttelse av parkeringsplasser i maksperiodene for at parkering skal være samfunnsnyttig arealbruk. Det anbefales å fjerne gateparkering i de gater hvor det er andre behov som bør prioriteres.

I Parkeringsstrategi for Larvik¹⁵ er det anbefalt flere tiltak for å regulere bruk og antall eksisterende og nye parkeringsplasser. Tiltakene bygger opp under følgende mål:

- Reduksjon i generell bilbruk
- Reduksjon av biltrafikk i boligområder
- Reduksjon av letetrafikk
- Mer effektiv og rasjonell arealutnyttelse
- Økte inntekter for kommunen/private eiere
- Fremme handel i sentrumskjernen

9.3. Grad av tilrettelegging

Gater og byrom bør utformes slik at bylogistikk kan utføres på en hensiktsmessig måte. For å redusere konflikter i gater og byrom er det ulike virkemidler som kan iverksettes, alt fra å endre tidspunkt for bylogistikk og renovasjon til roligere perioder i døgnet, trafikkregulering for bylogistikk, eller fysisk tilrettelegging. De ulike gatene har forskjellig

¹² Shoup, D.C. (2006), "The price of parking on great streets", planetizen March29, 2006.

¹³ Parkeringsstrategi Larvik sentrum, Asplan Viak (2025)

¹⁴ Parkeringsstrategi Larvik sentrum, Asplan Viak (2025)

¹⁵ Parkeringsstrategi Larvik sentrum, Asplan Viak (2025)

behov for tilrettelegging ut ifra lokale forhold som trafikkmengde, gatebredder, tetthet av beboere og virksomheter mm. Følgende prinsipper legges til grunn:

Bylivsgater

- Tilrettelegging med lommer for varelevering og annen bylogistikk (renovasjon, postbil ol.). Kan evt. kombineres med andre behov til angitte tider, som parkeringsplasser eller uteservering, se eksempler i
- HC-parkering opprettholdes for å sikre god tilgjengelighet til viktige målpunkt.
- I utgangspunktet ikke gateparkering, men noe korttidsparkering kan vurderes. Areal prioriteres til gående, vegetasjon, møblering, stativer og skilt tilknyttet virksomheter, uteservering ol.



Figur 9-1: Eksempler regulering av vareleveringslomme, som tillater annen bruk til angitte tider. Skilt til venstre tillater parkering etter kl 17(14) og bilder til høyre er fra Thorvald Meyers gate i Oslo, hvor det er tillatt uteservering etter varelevering/korte stopp (kilder: skilt fra <https://tromso-parkering.no/parkering/>, bilder fra <https://visitlokka.no/markveien-en-fleksibel-oppgadering/>)

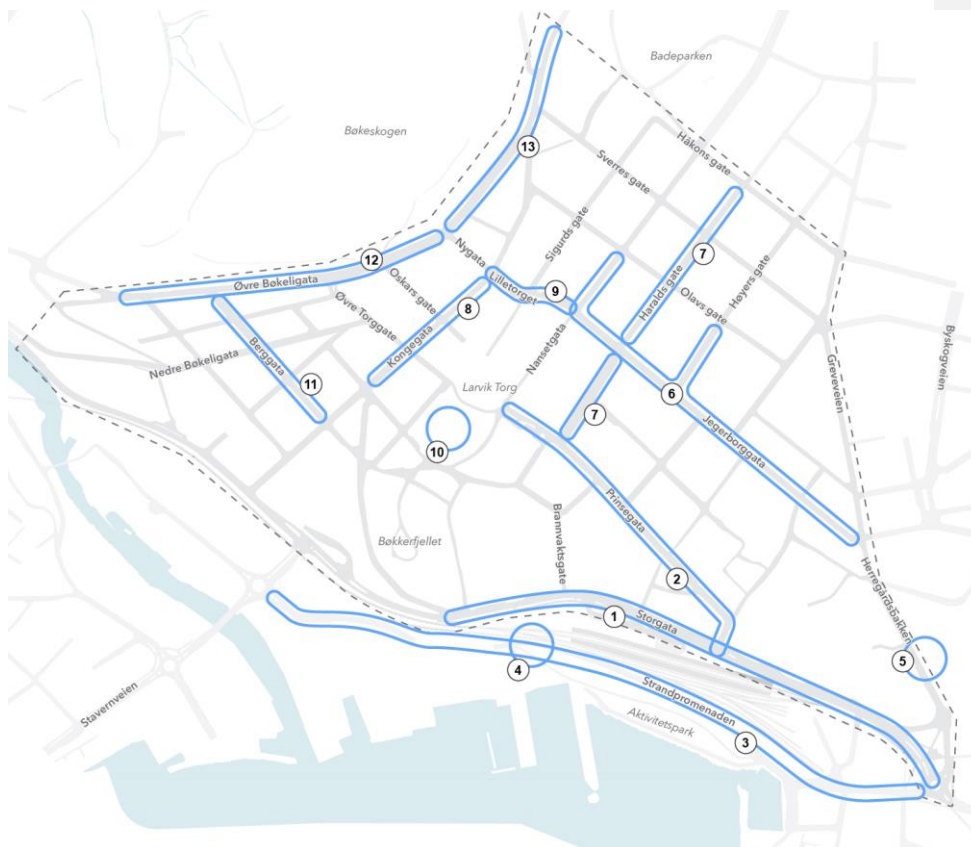
Kollektivtrasé

- Skilting med parkering forbudt (skilt 372) i sidegater for varelevering og annen bylogistikk (renovasjon, postbil ol.).
- Ingen gateparkering. Fremkommelighet for kollektivtrafikk og holdeplasser prioriteres.

Øvrige by- og bolig-gater

- Skilting med parkering forbudt (skilt 372) der det er behov for varelevering.
- Der det ikke er behov for varelevering legges det opp til stopp i kjørebane for bylogistikk (renovasjon, postbil ol.).
- Gateparkering der det er plass og ikke behov for andre funksjoner i gatetverrsnittet.

10. Retning for fremtidig planlegging og utvikling



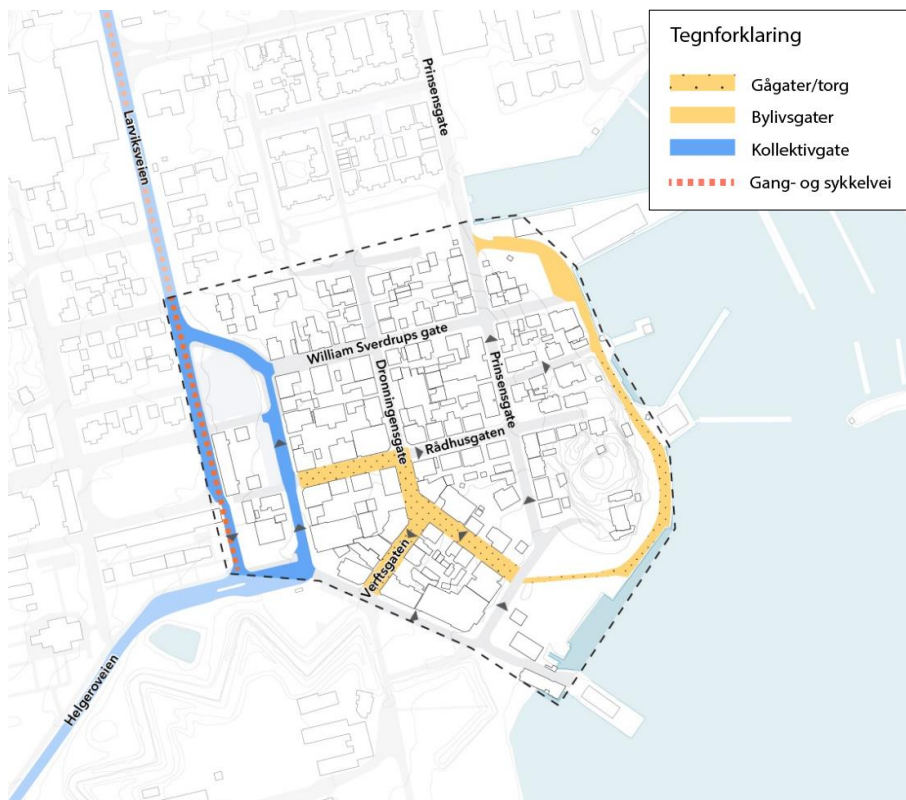
Figur 10-1: Tiltakskart for Larvik sentrum gir en oversikt over tiltak som er foreslått i Gatebruksplanen.

- | | |
|--|---|
| 1. Storgata med bymessig tverrsnitt | 8. Bylivsgate i Kongegata |
| 2. Sykkelfelt i oppoverbakke og byliv i Prinsegata | 9. Bylivsgate i Lille Torget |
| 3. Buss- og sykkeltrasé i Strandpromenaden | 10. Sikre og evt. oppgradere gangforbindelse |
| 4. Holdeplass nær jernbaneovergang | 11. Sykkelfelt i oppoverbakke i Berggata |
| 5. Holdeplass i Herregårdsbakken | 12. Utvide fortau og fartsreduksjon i Øvre Bøkeligata |
| 6. Fjerne all parkering i kollektivtraseen | 13. Sykkelfelt i Øvre Bøkeligata |
| 7. Sykkelfelt i oppoverbakke i Haralds gate | |

Tabellen gir en oversikt over formålet med de ulike tiltakene, samt kompleksitet i gjennomføring:

Tiltak	Hvor	Formål	Gjennomføring
Endre kjøremønster	- Jegersborggata - Bøkkerveien - Haralds gate	Prioritere bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og kollektiv	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler; skilting.
Fjerne parkering	- Jegersborggata - Kongegata - Øvre Bøkeligate - Lilletorget	Prioritere bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående, syklende og kollektiv	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler; skilting.
Utvide fortau	- Kongegata - Prinsegata - Lilletorget - Øvre Bøkeligate	Prioritere areal til gående og byliv foran bil; kan suppleres med møblering, sykkelparkering, vegetasjon, uteservering, varelevering ol.	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler.; flytting av kantstein og reasfaltering. Ved større ombygging og oppgradering øker kostnad og fremdrift.
Buss i Jegersborggata	Jegersborggata	Endre kjøremønster og fjerne parkering for å sikre god fremkommelighet for buss i Jegersborggata	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler; skilting. Krever tiltak i flere gater.
Sykkelfelt i oppoverbakke	- Prinsegata - Haralds gate - Berggata - Øvre Bøkeligate	- Tydeliggjøre sykkelveinettet for å samle syklistene i noen traseer - Bedre fremkommelighet og opplevd trygghet for syklistene i oppoverbakker	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler; skilting og oppmerking eller reasfaltering. Kan kombineres med å flytte fortauskant i bylivsgater, eventuelt gjennomføres som neste trinn.
Busstrasé i Indre havn	Strandpromenaden	Flytte busstrasé fra Storgata til Strandpromenaden for å øke fremkommelighet for buss	Kan gjennomføres på kort sikt med få midler; skilting, bussbom. Større ombygging av gaten i permanent situasjon, inkl. holdeplasser.
Storgata bymessig med sykkel	Storgata	Prioritere sykkel på en viktig sykkelrute, og gi Storgata en mer bymessig utforming forbi sentrum.	Omfattende tiltak som krever ombygging av hele gaten
Tverrforbindelse fra sentrum til Hammerdalen	Forbindelse på tvers av Storgata og jernbanen	Styrke forbindelse for gående og syklende fra sentrum vest mot Hammerdalen/sør for Farriselva.	Omfattende tiltak som krever ombygging av gater, kryss, og/eller bro/tunnel

11. Gatebruksplan for Stavern



Figur 11-1: Gatebrukskart for Stavern sentrum

11.1. Sentrumsgatene

Hovedtrekket i Gatebruksplanen for Stavern sentrum er at sommerens bruk av gatene i sentrum videreføres som permanent situasjon. Verftsgaten, Skippergaten, samt del av Dronningens gate og Rådhusgaten endres fra midlertidig til permanente gågater. Gatene stenges for trafikk og parkering, men det tillates kjøring til eiendom.

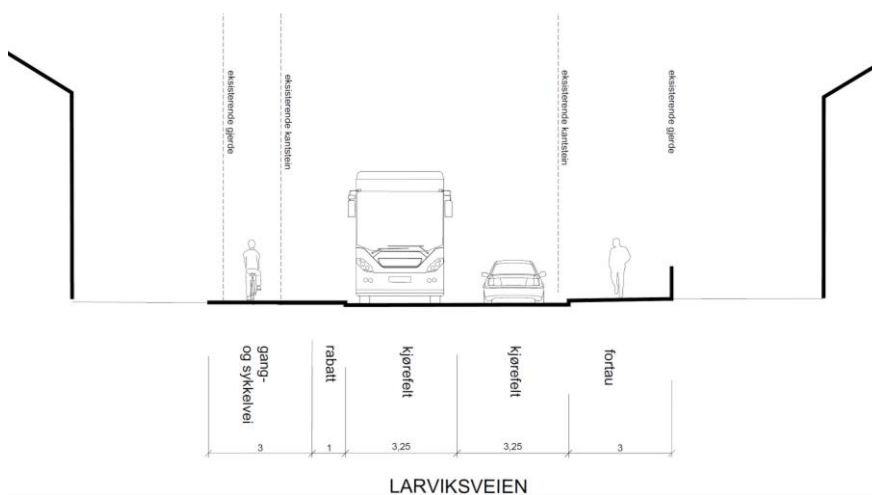
Gatene i sentrum har en funksjon, skala og utforming som er godt tilpasset omgivelsene og behovet i Stavern. Ved en opprusting av gatene er det noen ting man kan tenke på i utformingen:

- Bevare dagens trær og forbedre vekstforholdene
- Sikre håndtering av overvann og trygge flomveier
- Bredere fortau og høyere kvalitet i gater hvor det er ønskelig med aktivitet og byliv
- Forbindelsen mellom sentrum og parkeringsplassen i Larviksveien bør særlig i denne perioden styrkes.
- Areal til varelevering sikres i randsonen av gågatene, eller tillates i en begrenset periode av døgnet.

11.2. Gang- og sykkelvei langs Larviksveien

Larviksveien er hovedvei til Stavern fra Larvik og videre sørover mot Rakke og Helgeroa. Veien har en del trafikk, spesielt i sommerhalvåret, og enkelte kryss og avkjørsler er særlig belastet.

For å øke trafikksikkerhet for gående og syklende på strekningen foreslås det gang- og sykkelvei mellom Stavern sentrum og nordover til Vardeveien/Stagbanen, tilsvarende løsning som er etablert mellom Stavern sentrum og sørover til Stavern skole.



Figur 11-2: Mulig snitt i Larviksveien med gang- og sykkelvei på én side. Avstand til bebyggelse varierer på strekningen.

Snittet i Figur 11-2 viser en løsning hvor Larviksveien er forutsatt å ha 30-sone. Kjøreareal og gang- og sykkelvei med trafikkøy/grøft har bredder i henhold til Larviks veinormal (2025). Fortau på motsatt side kan evt. være smalere enn vist i snittet, for å unngå inngrep i private hager.

Gatebredde varierer på strekningen, og plassering av gang- og sykkelvei på vestsiden eller østsiden av kjørebanen må vurderes nærmere. Det er fordeler og ulemper ved begge løsningene, og avhenger av om det kun er én side av veien som skal bygges om, eller om hele tverrsnittet kan endres. Noen temaer som bør vurderes ved valg av løsning:

- Ombygging av hele eller deler av tverrsnittet
- Bredde på fortau
- Inngrep i private hager
- Sanering av avkjørsler
- Innstramming av kryss
- Ombygging av kryss til avkjørsler med gjennomgående gang- og sykkelvei

