Bypakke Larvik

Overordnet mobilitetsplan for Larvik 2025-2036

Med vekt på sykkel og kollektivtransport

Oppdragsnr.: **52501885** Dokumentnr.: **PLAN-RAP-01** Versjon: **E02** Dato: **2025-10-29**

Norconsult

Oppdragsgiver:	Bypakke Larvik
Oppdragsgivers kontaktperson:	Ole Sannes Riiser
Rådgiver:	Norconsult Norge AS, Kongens gate 21, NO-0153 Oslo
Oppdragsleder:	Tor Atle Odberg
Fagansvarlig:	Ivar Kufås, Elise Rustad Fossnes
Andre nøkkelpersoner:	Karoline Belden Næss, Mathias Vestgård, Synne Dækko Næss

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
E02	2025-10-29	For godkjennelse hos myndighet	TORODB	GUNRUI	TORODB
D01	2025-09-05	Utkast til mobilitetsplan	TORODB ELRFO IVKUF MAVEST KARNAE SYNNAE	FRIAND IVKUF SYNNAE	SYNNAE

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1 Innledning 7
1.1 Mål for Bypakke Larvik 8
1.2 Mobilitetsplanens hovedanbefalinger 9
1.3 Trinnvis gjennomføring av tiltak 14
1.4 Planer og føringer 17
2 Situasjonsbeskrivelse og analyse 25
2.1 Landskap og terreng 25
2.2 Trafikk og mobilitet 25
2.3 Hovedutfordringer i dagens situasjon 50
3 Fremtidig situasjon 2036 51
4 Vurdering av nett for sykkel og kollektiv 54
4.1 Vurdering av sykkelveinett 54
4.2 Vurdering av kollektivnett 61
5 Mulighetsstudie for Larvik sentrum 65
5.1 Bakgrunn og hensikt 65
5.2 Mål og prioriteringer 65
5.3 Delmål som grunnlag for vurderingskriterier 66
5.4 Behov 67
5.5 Konseptutvikling med vekt på kollektivtransport og sykkel 69
5.6 Alternativsvurdering 70
6 Mobilitetsplan for Larvik 79
6.1 Overordnet konsept for sykkel og kollektivtrafikk 79
6.2 Mobilitet i korridor 1: Stavern by–Larvik by 88
6.3 Mobilitet korridor 2: Gon/Halsen–Larvik by (via Torstrand) 91
6.4 Mobilitet i korridor 3: Tjøllingvollen–Gloppe bru 96
6.5 Mobilitet i korridor 4: Nansetgata–Larvik by 98
6.6 Mobilitet i korridor 5: Helgeroa og Sky–Larvik by 101
7 Mobilitetsplanens hovedanbefalinger oppsummert 103
7.1 Sykkel 103
7.2 Kollektivtransport 110
7.3 Helhetlig virkemiddelbruk 112
7.4 Behov for videre arbeid 115
8 Vedlegg 117

Forord

Rapporten er utarbeidet i samarbeid med prosjektgruppen i Bypakke Larvik med representanter fra Statens vegvesen v/Morten Ask, Vestfold fylkeskommune v/Marit Synnes Lindseth, Kjersti Visnes Øksenholt og Soheyla Eimani og Larvik kommune v/Ole Sannes Riiser, Christian Trankjær, Hanne Øyen Herland og Jørgen Johansen. Arbeidet er koordinert med parallelt arbeid med gatebruksplan for Larvik og Stavern sentrum i regi av Asplan Viak v/oppdragsleder Liv Siri Syvertsen og Anine Hartmann.

Statens vegvesen v/Jørgen Kversøy og Øyvind Lervik Nilsen har vært ansvarlig for etablering og bruk av regional transportmodell (RTM). Norconsult ved Kristoffer Åsen Røys og Martin Hoset har vært ansvarlig for etablering og bruk av Aimsun trafikkmodell.

Oppdragsgiver er Larvik kommune ved prosjektleder Ole Sannes Riiser og leder av bypakkesamarbeidet Jørgen Johansen.

For Norconsult har oppdragsleder vært Tor Atle Odberg med ass. oppdragsleder Synne Dækko Næss. Fagansvarlig kollektivtransport Ivar Kufås med Mathias Vestgård. Fagansvarlig gange og sykkel Elise Rustad Fossnes med Karoline Belden Næss.

Sammendrag

Larvik står overfor forventet sterk vekst i biltrafikken de neste 10 årene. Dagens køproblemer vil forsterkes dersom ikke noe gjøres. Dette vil gi dårligere fremkommelighet for alle trafikantgrupper og motvirke attraktiv byutvikling. Reisevaneundersøkelser viser at bilbruken er høy i Larvik sammenliknet med de andre Vestfoldbyene. Samtidig er det et klart mål å legge til rette for attraktiv byutvikling blant annet med utvikling av Fjordbyen med knutepunktutvikling ved jernbanestasjonen og områdeutvikling i og rundt indre havn.

Målet om nullvekst i biltrafikk og å bidra til en levende og attraktiv by med god tilgjengelighet betyr at det bør satses sterkt på å utvikle transporttilbudet for alternativer til privatbil slik at flere går, sykler, kjører kollektivt. Dette vil bidra til mer byliv og mer bærekraftig mobilitet enn i dag. Det vil samtidig bidra til at næringslivets transporter og de som er avhengige av å kjøre privatbil får bedre fremkommelighet. Satsing på mobilitet som innebærer mer bevegelse vil også føre til bedre folkehelse. Et mindre bilavhengig samfunn vil også være mer inkluderende for en stadig eldre befolkningssammensetning.

Det anbefales en helhetlig og balansert tilnærming hvor hensynet til en levende og tilgjengelig by balanseres opp mot virkemidler for å få innbyggerne til i større grad å gå, sykle og kjøre kollektivt. Tiltakene for å få flere til å velge andre reisemidler enn bil vil erfaringsmessig innebære både «gulrot og pisk». Det må tilrettelegges både for alternative transportformer til bil *og* innføres bildempende tiltak som for eksempel arealbruk med fortetting, tilpassing og opprydding i parkeringstilbudet, lavere fartsgrenser, prioriteringer i veg- og gatenettet og eventuelt ulike former for trafikantbetaling. De bildempende tiltakene må tilpasses en helhet der Larvik by er i konkurranse med bilbaserte handelstilbud utenfor byen med store gratis parkeringsplasser og god tilgjengelighet med bil.

En stor andel av dagens bilreiser er korte og mange både bor og jobber i Larvik byområde. I tillegg er det vesentlig innpendling til Larvik by fra by- og tettstedene rundt. Gjennomgangstrafikken i øst-vest aksen mellom Stavernsveien/Storgata øst og Gloppe bru er relativt sett liten i forhold til totaltrafikken, og utgjør om lag 15 prosent av totaltrafikken i Storgata ved jernbanestasjonen. Målinger viser at rushtidstoppene er på om lag en halvtimes tid i morgenrush og en times tid i ettermiddagsrushet. Resten av døgnet er fremkommeligheten med bil god i vegnettet.

Dagens jernbanetrasé og betingelse om bussbetjening både av jernbanestasjonen og bussterminalen i sentrum for alle busslinjer ligger til grunn for mobilitetsplanen. Det anbefales et busskonsept med hovedbusstrasé via Jegerborggate - Herregårdsbakken og indre havn. Dette kan gi bussene en fordel ved å kjøre utenom Storgata med de mest trafikkbelastede områdene i sentrum og kan utvikles trinnvis og tilpasses fremtidig områdeutvikling i indre havn. Samtidig muliggjør busskonseptet prioritering av hovedsykkeltrasé i Prinsegata som har gunstig stigningsforhold inn mot sentrum fra øst og god kobling til jernbanestasjonen.

Dagens kollektivreiser viser at blant de stoppestedene som har høyest antall daglige reisende er Larvik sentrumsterminal, jernbanestasjonen, Thor Heyerdahl vgs og Torstrand. De buss-strekningene med desidert flest busspassasjerer i dag er rute 01/210 som betjener øst-vest aksen fra sentrumsterminalen til Øya og dernest rute 01 Stavern-Larvik og rute 03 Bommestad-Larvik. Den høye bruken av buss i bydelen Torstrand, hvor mange har kort avstand til et busstilbud med god frekvens, er et eksempel på at tetthet i bebyggelse og nærhet til tilbud er viktig og at tilbudet er attraktivt selv om bussene står i samme kø som bilene i rushtidene.

Det anbefalte sykkelnettet er basert på et innefra og ut prinsipp, der det har vært avgjørende å løse forbindelsene i sentrum for å finne de sykkelrutene som best kobler korridorene til rutene i sentrum. Utfordringene knyttet til sykkel i sentrum i dag er de interne barrierene, få alternative ruter på grunn av terreng og tilgjengelige bredder i gater der det går både buss og sykkel i samme gate. Potensialet for et bedre sykkelnett i Larvik sentrum ligger i å tilrettelegge for sykling i gater med rolig trafikk. Kartlegging og

analyser, samt befaring har identifisert at det er flere gater med potensial for sykling i rolig trafikk. Dette vil både gi god tilrettelegging for syklende og høyere gjennomførbarhet for prosjektene, samtidig som at det kan gjennomføres i en trinnvis prosess.

Anbefalt tilrettelegging i nettet i sentrum vil hovedsakelig bestå av tilrettelegging i rolig trafikk i sentrum med unntak av de mest trafikkerte gatene der det er behov for å separere syklende fra både gående, kjørende og buss. I korridorene inn mot Larvik byområde vil tilrettelegging i hovedsak bestå av gang- og sykkelvei.

Det bør satses på tiltak som har stor effekt på de mange lokale reisene fremfor å bruke store ressurser på å bygge dyre samferdselsanlegg for de relativt få som utgjør gjennomgangstrafikken. Dette vil avlaste vegnettet for biltrafikk og gi bedre fremkommelighet for de som må kjøre bil. De neste årene anbefales det derfor å ta ut potensialet for å avlaste vegnettet for korte reiser gjennom en sterk satsing på gående, syklende og kollektivreisende før det eventuelt vurderes å gjennomføre større infrastrukturprosjekter. Dette er i tråd med de tre første trinnene i statens firetrinnsmetodikk, hvor potensialet i små tiltak tas ut før større tiltak vurderes. Det bør ses på tiltak for å optimalisere eksisterende vegnett for å utnytte kapasiteten bedre.

Det anbefales en trinnvis utvikling hvor ulike tiltak kan testes ut og eventuelt reverseres dersom det oppstår uønskede effekter. Aktuelle tiltak kan for eksempel være nedsatt hastighet, miljøgateutforming, flytting eller tidsregulering av parkeringsplasser eller prioriteringstiltak for gange, sykkel og kollektivtransport. Mulighetene for effektiv og målrettet ressursbruk kan oppnås ved å se de ulike vegeiernes ressurser i sammenheng og å utnytte muligheter i forbindelse med gjennomføring av vann- og avløpsprosjekter.

På bakgrunn av dette anbefaler mobilitetsplanen følgende hovedgrep for perioden 2025-2036, for å bygge opp under målene om mer miljøvennlig transport og bedre byutvikling, før større infrastrukturtiltak vurderes på lengre sikt:

- *Arealutvikling: Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Larvik by* legges til grunn med vekt på transformasjon og fortetting i eksisterende by- og tettstedsområder som vil bygge opp under attraktiv byutvikling og nullvekstmålet gjennom mindre transportbehov med bil. En spredt arealbruk ville gitt større transportbehov, mer bilavhengighet, mindre gange og sykling, økte kommunale utgifter til infrastruktur, mindre byliv og gjør det dyrt og vanskelig å tilby et godt kollektivtrafikktilbud.
- *Sykkelnett: Trinnvis utvikling av et helhetlig sykkelnett* i Larvik og Stavern byområder og i prioriterte korridorer som gjør det attraktivt å bruke sykkel til jobb og andre aktiviteter hele året.
- *Kollektivtilbud: Trinnvis utvikling av et kollektivtilbud* som gir bussene bedre framkommelighet og forutsigbarhet i rushtidene enn i dag både i Larvik byområde og fra by- og tettsteder rundt.
- *Helhetlig virkemiddelbruk:* Forpliktende samarbeid og felles målrettet prioritering av de offentlige aktørenes virkemidler er nødvendig for å nå målene. Samarbeidsavtalen om Bypakke Larvik er et ledd i dette. Aktuelle elementer i helhetlig virkemiddelbruk i et bypakkesamarbeid er:
    - Konsentrert arealutvikling
    - Satsing på kollektivtransport, sykling og gange
    - Forbedret drift av transporttilbudet
    - Bildempende tiltak

1 Innledning

Bakgrunn

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. Fokuset er avgrenset til å gjelde tiltak som øker tilgjengeligheten i og til bysentrum for mer miljøvennlige transportformer.

Denne rapporten er en overordnet mobilitetsplan for byområdet Larvik og prioriterte hovedakser inn mot Larvik by, med utgangspunkt i føringer vedtatt i overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 fra 2023. Bypakkens bestilling til mobilitetsplanen er tredelt:

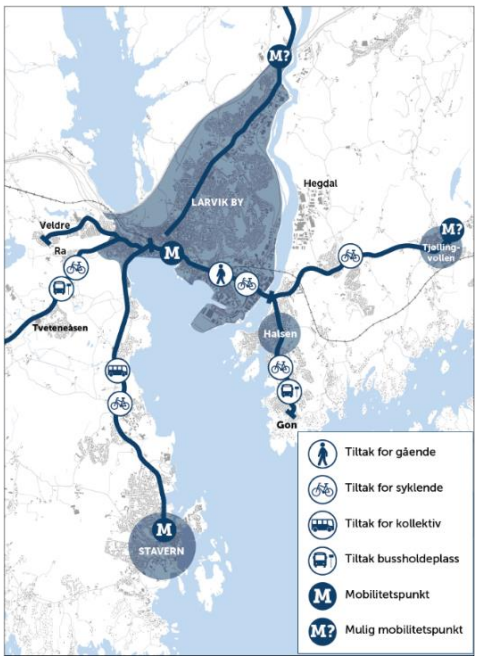
1. Innledende beskrivelser og analyser
2. Analyse av sykkelnettverk og tiltaksplan
3. Oppdatering av faglig grunnlag for kollektivtransport

Mobilitetsplanens anbefalte hovedlinjer for sykkel og kollektivtransport følges opp og detaljeres i gatebruksplanen for Larvik sentrumsområde, hvor parkeringsstrategi og bylogistikk inngår. Mobilitetsplanen gir også innspill til videre planlegging for Knutepunkt Larvik i indre havn, gatebruksplan Torstrand og helhetlig løsning for Øyaområdet.

Analyseområdet for mobilitetsplanen er definert med utgangspunkt i Overordnet plan for bypakke Larvik fase 1 vist i figur 1-1:

- Larvik byområde
- Korridor 1: Stavern -Larvik sentrum (fv.301 Stavernsveien)
- Korridor 2: Gon-Larvik sentrum (fv.303 Storgata-Gonveien)
- Korridor 3: Tjøllingvollen-Gloppe bru (fv.303 Tjøllingveien)
- Korridor 4: Nansetgata – Larvik by (fv.2990 Nansetgata)

Stavern by og Larvik sentrum inngår i parallelloppdrag med gatebruksplan.



Figur 1-1: Analyseområdet. Figur hentet fra Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1.

1.1 Mål for Bypakke Larvik

Målene for Bypakke Larvik er i tråd med nasjonale, regional og kommunale målsettinger innen areal- og transportplanlegging.

Hovedformålet med Bypakke Larvik er å få flere til å velge å gå, sykle eller ta kollektivtransport og legge til rette for et attraktivt bysentrum.

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. Nærings- og gjennomgangstrafikk er unntatt fra målet. Partene legger til grunn målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne 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 bærekraftmål om bærekraftige byer og lokalsamfunn. Det legges opp til å beskrive helhetlig virkemiddelbruk og legge til rette for en balansert prioritering mellom transportformene, arealutvikling og byliv for å nå bypakkens mål. Det legges spesielt vekt på tiltak for å bedre tilbudet for syklende og kollektivbrukere for å bidra til å nå målene for Bypakke Larvik.

1.2 Mobilitetsplanens hovedanbefalinger

I det følgende gis det innledningsvis en kort beskrivelse av mobilitetsplanens kunnskapsgrunnlag og hovedanbefalinger. Målet for mobilitetsplanen er å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt, og å legge til rette for et mer attraktivt bysentrum. Transportsystemet er i dag utformet for bilbruk og trafikkflyt. For å oppnå målet må det legges til rette for en ny balanse mellom trafikk og byliv, og planlegge for ønsket utvikling og atferd

Utfordringer med sterk trafikkvekst og aldrende befolkning

Reisevaneundersøkelser og trafikktellepunkter viser høy bilbruk i dag. Det er beregnet en sterk vekst på 15-20% for biltrafikken grunnet befolkningsvekst (5%) og økt elbilandel (fra 30 til 90 %) fram til 2036. Øst-vest aksen mellom Gloppe bru og Farriseidet er den mest sentrale transportaksen gjennom byområdet og har fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer for alle trafikantgrupper. Larvik har en demografiutvikling med flere eldre og Larvik byområde har store høydeforskjeller som gjør det utfordrende å komme seg rundt uten bil.

Det er begrensede midler til økt satsing på kollektivtransport. Bussene står i samme kø som bilene og er et lite konkurransedyktig alternativ. Det er behov for betjening av to kollektivknutepunkt, både bussterminalen i sentrum og på jernbanestasjonen. Vegnettet er i dag lite tilrettelagt for sykling og gåing. Gang- og sykkeltilbudet har dårlig fremkommelighet og trafikksikkerhet, spesielt i øst-vest aksen.

Behov for overføring av korte reiser til gange, sykkel og kollektivtransport

Svært mange bor og jobber i Larvik byområde og har dermed korte arbeidsreiser. Mange bosatte i de prioriterte lokalsentrene utenfor Larvik byområde arbeider i Larvik byområde. Reisevaneundersøkelser viser høy bilbruk. Reiser til/fra arbeid foregår i rushtidene hvor trengselen i vegnettet er størst, og hvor kollektivtransport og sykling kan gjøres mer attraktive. På disse reisene er det et potensial for at flere reiser kan gjennomføres med gåing, sykling og buss enn i dag dersom det legges bedre til rette for det.

Figur 1-2 Arbeidspendling Larvik. SSB.

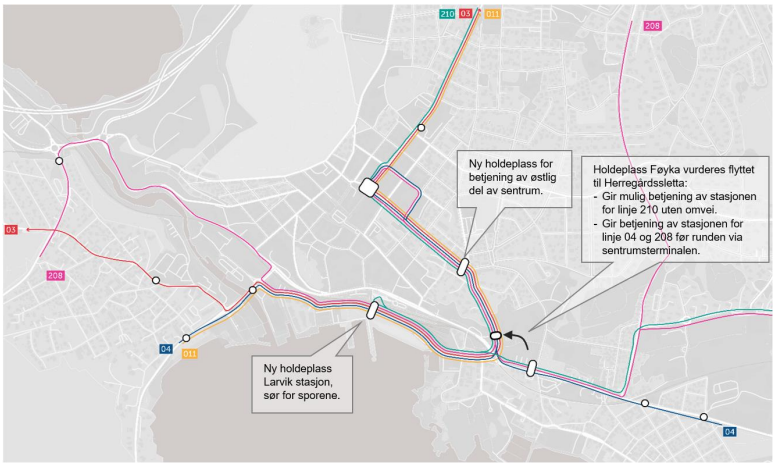
Hovedanbefaling

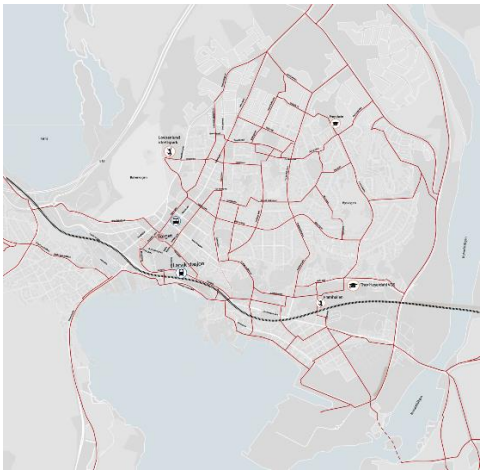
Statens vegvesens trafikkdata viser at gjennomgangstrafikken i øst-vest aksen utgjør om lag 15 % av totaltrafikken i Storgata. Flere kilder viser at den dominerende trafikken i byområdet er lokaltrafikk bestående av kortere reiser. De neste tiårsperioden anbefales det derfor å ta ut potensialet for å avlaste vegnettet for korte reiser gjennom en sterk satsing på gående, syklende og kollektivreisende før det vurderes å gjennomføre større infrastrukturprosjekter. Dette vil avlaste vegnettet for biltrafikk og gi bedre fremkommelighet for næringstransport og de som må kjøre bil. Et mindre bilavhengig samfunn vil også være mer inkluderende for en stadig eldre befolkning og gi mer bevegelse og bedre folkehelse.

Helhetlig virkemiddelbruk er nødvendig for å nå målene. I tillegg til å følge opp kommuneplanens arealstrategi er anbefalte gange-, sykkel- og kollektivtiltak, forbedret drift av transporttilbudet og bildempende tiltak nødvendig.

Anbefalte tiltak for sykkel og kollektivtransport

Det anbefales å flytte hovedbusstraséen gjennom sentrum fra Prinsegata via Jegersborggata og Herregårdsbakken. Videre anbefales etablering av ny bussforbindelse gjennom indre havn og stoppested koblet til perrongene. Det vil være viktig å opprettholde dagens kryssing i plan av jernbanen for gående og syklende. Anbefalt løsning vil gi svært god fremkommelighet for bussene som i dag står i samme kø som bilene i Storgata. Det er lite attraktivt for syklister å ha hovedrute for buss og sykkel i samme gate og grunnet gunstige stigningsforhold anbefales Prinsegata som prioritert sykkelforbindelse. I sentrumsområdet vil tilrettelegging for økt sykling i hovedsak bestå i gang- og sykkelprioritering i gater med rolig trafikk i og i parallellgater til hovedgater med mye trafikk. Gatebruksplanen som utarbeides parallelt med mobilitetsplanen definerer tiltak i sentrumskjernen i Larvik og Stavern byområder.



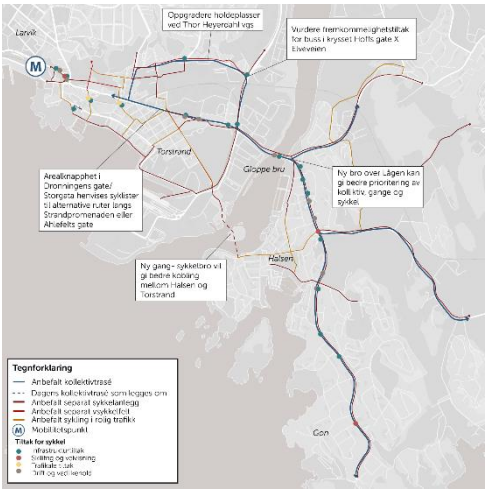


Figur 1-3 Anbefalt kollektivkonsept og sykkelnett. Større figurer senere i dokumentet.

Anbefalte tiltak i korridorer

<u>Mobilitet i korridor: Gon/Halsen–Larvik by</u>

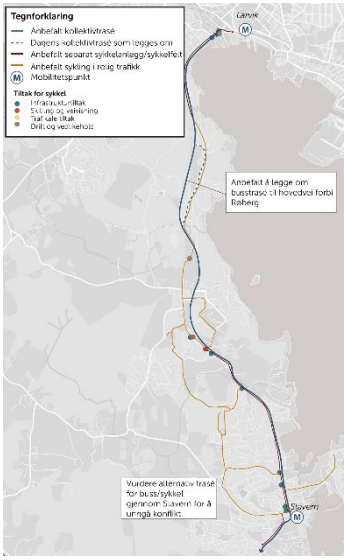
Tilbudet utvikles for sykling i rolige boliggater som tilrettegges for sykling i blandet trafikk. Sykkelforbindelsen langs sjøen anbefales videreutviklet med ny forbindelse over Lågen. Dette vurderes nærmere i mobilitets- og gatebruksplan for Torstrand. Behov for bedre tilrettelegging på Gloppe bru for gange, sykkel og kollektivtransport enn i dag. Dette vurderes nærmere i utredning for Øyakrysset inkludert eventuell ny broforbindelse over Lågen eller utbedring av eksisterende Gloppe bru. Anbefalte tiltak for utvikling av busstilbudet er omlegging til kantstopp, slå sammen og oppgradere holdeplasser, framkommelighetstiltak Hoffsgt x Elveveien samt etablering avg mobilitetspunkt på Larvik jbst.



Figur 1-4 Tiltak i korridor Gon/Halsen-Larvik by

Mobilitet i korridor: Stavern by–Larvik by

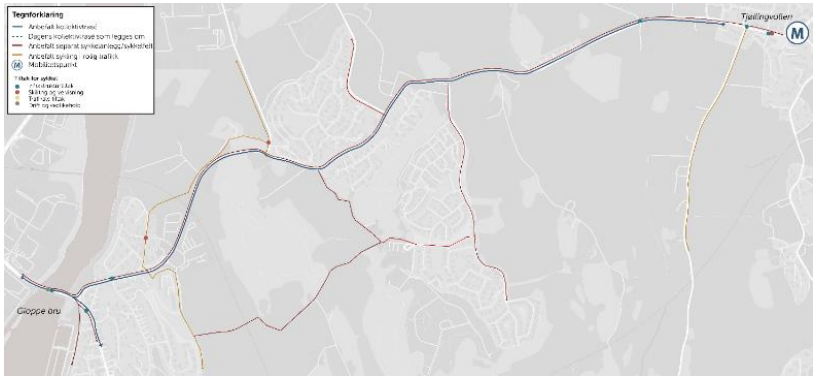
For syklende anbefales det å heve standarden med enkle tiltak. De to stedene som krever mest omfattende tiltak er ved Langestrand og på brua over Farriselva og på enkelte strekninger inn mot Stavern sentrum. Frekvensen på buss er så høy at busstilbudet vil gi god korrespondanse til alle togavganger. Anbefalte kollektivtiltak i korridoren omfatter omlegging av busstrasé forbi Rødberg og etablere holdeplasser langs Stavernsveien. Bygge om til kantstopp ved Langestrand og slå sammen holdeplassene Batteritomta og Fritzøe brygge. Etablere mobilitetspunkt i Stavern sentrum.



Figur 1-5 Tiltak i korridor Stavern by-Larvik by

Mobilitet i korridor: Tjøllingvollen–Gloppe bru

Det er separat gang- og sykkelveg på store deler av strekningen. Det anbefales mindre tiltak for standardheving. Det er kun på strekningen mellom Skreppestadveien og til Hegdalveien det er sykling i blandet trafikk. Gang- og sykkelforbindelse til Hegdal industriområde anbefales etablert. For busstilbudet anbefales det etablert et mobilitetspunkt på Tjøllingvollen. Dagens holdeplass kan videreutvikles med sikker sykkelparkering og god tilgjengelighet for gående til holdeplass

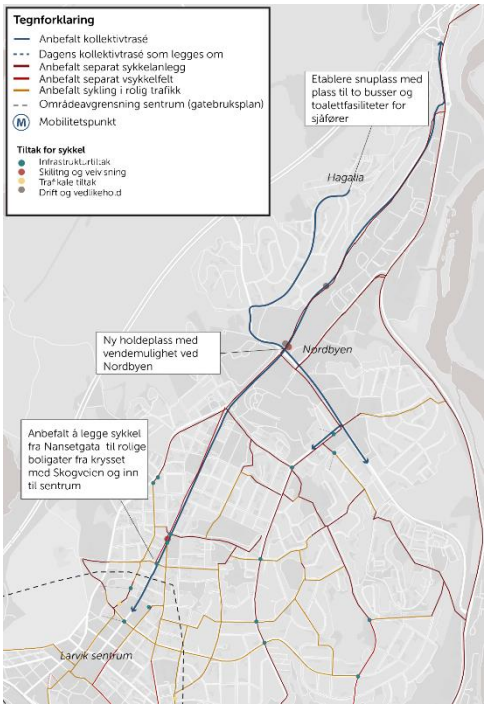


Figur 1-6 Tiltak i korridor Tjøllingvollen-Gloppe bru

Mobilitet i korridor: Nansetgata–Larvik by

Sykkeltilbudet anbefales videreutviklet ved å etablere manglende gang- og sykkellenke langs Nansetvegen i nord forbi Nordbylia. Langs Nansetgatas søndre del utvikles parallelle boliggater til sykling i blandet trafikk som alternativ til sykkelfelt i Nansetgata.

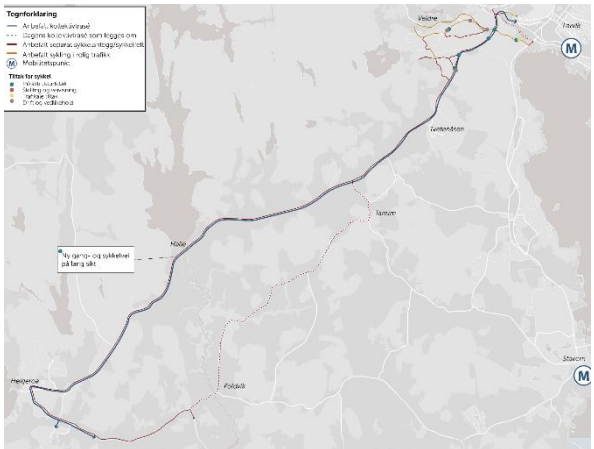
Busstilbudet anbefales videreutviklet gjennom tiltakene fra Trafikkplanen som styrker Nansetgata som kollektivgate. Andre tiltak inkluderer vurdering av holdeplasstruktur, standardheving av holdeplasser, og endeholdeplass med snumulighet i Hagalia. Etablere holdeplass med vendemulighet i Yttersøveien ved Nordbyen for å gi overgangsmuligheter til busstilbud mot sentrum og nordover for en tverrgående linje som sikrer lokal betjening nordøst i Larvik.



Figur 1-7 Tiltak i korridor Nansetgata-Larvik by

Mobilitet i korridor: Helgeroa og Sky–Larvik by

Det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg langs Brunlanesveien til Tvetenåsen. Videre vestover mot Helgeroa mangler det sykkeltilrettelegging. Det er gang- og sykkelvei i Helgeroaveien i dag. På strekningen til Veldre er det tilrettelagt med gang- og sykkelvei for enkelte ruter, men det anbefales å tilrettelegge for flere ruter. Syklende fra Veldre til sentrum kan sykle langs Gårdsbakken og Øvre Bøkeligate, der stigningsforholdene er mye bedre enn ned til Langestrand. Det er ingen store fremkommelighetsutfordringer for buss i korridoren i dag, før Larvik sentrum, og det foreslås ingen større grep.



Figur 1-8 Tiltak i korridor Helgeroa og Sky-Larvik by

Hovedprioritering av tiltak for sykkel

Det anbefales å gjøre en prioritering for oppgradering av sykkelveinettet på ruter der potensialet for økt sykling er størst, det vil si på de korte reisene, 4-5 km. Det er også viktig å prioritere de rutene som mange syklister allerede bruker. For å få flere til å sykle anbefales det å gjennomføre tiltak innefra og ut. Det betyr at man må starte med å gjøre tiltak i sentrum, selv om dette kanskje er noen av de mer komplekse og kostbare tiltakene. Gjennomføring bør skje trinnvis der man starter med de enkle tiltakene med en gang. Sykkelveinettet er en anbefaling, men når man går dypere ned i løsningsutvikling kan de bli aktuelt å flytte ruter til nærliggende gater, på grunn av andre forhold slik som teknisk infrastruktur og trafikale forhold.

Forslag til prioriteringsrekkefølge for oppgradering av sykkelveinettet:

1. Larvik sentrum
2. 4 km radius fra Larvik sentrum for alle korridorer
3. I nærliggende by- og tettsteder, Stavern, Gon/Halsen, Tjøllingvollen, Torstrand
4. Ferdselsårer mellom tettsteder og sentrum

Prioritering av tiltak for buss

Det anbefales følgende prioritering av tiltak for kollektivtrafikken:

1. Tiltak som er nødvendige for å kunne gjennomføre anbefalingen for buss og sykkel i Larvik sentrum og realisere de overordnede grepene i Trafikkplan Larvik.
2. Tiltak som gir et mer attraktivt kollektivtilbud med bedre holdeplasser og fremkommelighet. Tiltak prioriteres først i sentrum, så langs bussforbindelsene med flest passasjerer.
3. Utvikling av busstrasé gjennom indre havn som del av områdeutviklingsprosessen.

Punkt 1 innebærer å etablere Jegersborggata som en hovedtrasé for buss (holdeplasser og fremkommelighet) og tilrettelegging av sentrumsterminalen for nytt kjøremønster for buss. Det bør også vurderes om Føyka holdeplass kan flyttes til Herregårdssletta. I korridorene innebærer punkt 1 holdeplasser langs Stavernsvegen ved Rødberg og Tenvik, tiltak i krysset Hoffs gate x Elveveien, ombygging av holdeplass Thor Heyerdahl vgs. og tilrettelegging av endepunkter for buss i Hagalia og Yttersøveien.

Punkt 2 innebærer holdeplasstiltak langs nordre del av Stavernveien, gjennom Torstrand og i Hagaveien, samt mobilitetspunkt i Stavern sentrum og Tjøllingvollen. Punkt 3 innebærer å vurdere muligheten for permanent busstrasé via Strandpromenaden, inkludert nye holdeplasser gangkrysningen til Larvik stasjon. Det kan også vurderes om det er mulig å etablere en midlertidig trasé. Det er Vestfold fylkeskommune som har ansvar for prioriteringer og utvikling av busstilbudet i samarbeid med aktuell vegeier og i forhold til budsjett og faglige vurderinger.

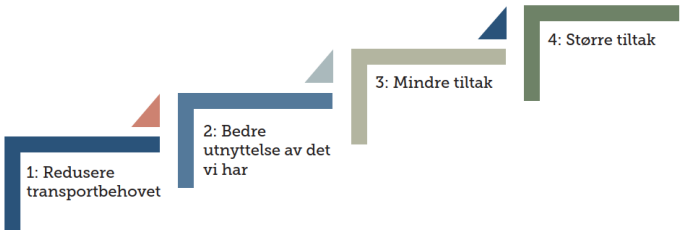
Videre utredningsarbeid

Mobilitetsplanen anbefaler at følgende aktiviteter fra bypakkens handlingsprogram inngår i det videre arbeidet:

- Utredning Øyakrysset og kryssing av Lågen
- Utvikling av Knutepunkt Larvik indre havn
- Utrede Kongegata/Stavernsveien for bedre trafikkavvikling
- Mobilitetsplanlegging med gatebruksplan Torstrand
- Utrede ulike handlingsrom for realisering

1.3 Trinnvis gjennomføring av tiltak

Statens firetrinnmetodikk legges til grunn for analyser og anbefalinger. For tiårsperioden 2025-2036 legges det vekt på å ta ut potensiale ved tilrettelegging for mer miljøvennlige transportformer som gange, sykling og bruk av kollektivtransport. Dette betyr at trinn 1-3 vektlegges og at eventuelle større infrastrukturtiltak i trinn 4 vurderes i kommende planprosesser som Knutepunkt Larvik / indre havn områdeutvikling og helhetlig utvikling av Øyaområdet.



Figur 1-9: Statens firetrinnsmetodikk for konseptvalgutredninger. Statens vegvesen håndbok V712.

Gjennomførbarhet for tiltak betyr i denne sammenheng i hvilken grad tiltakene er for komplekse eller kostbare til å gjennomføre som enkelttiltak isolert sett. De tiltakene som er vurdert å ha færrest utfordringer knyttet til gjennomføring er definert som lavthengende frukter, som kan være aktuelle å gjennomføre raskt med lav kostnad og gjerne med relativt stor effekt.

Matrisen i figur 1-10 er et eksempel for å illustrere sammenhengen mellom kostnad og kompleksitet for ulike typer tiltak. Tiltakene er plassert i en matrise med fire felt, der tiltak som er plassert oppe mot høyre er vurdert å være kostbare og komplekse å gjennomføre. Tiltak nede mot venstre er relativt lite kostbare og har teoretisk sett lav kompleksitet. Tiltak som er «lavthengende frukter» ligger gjerne i denne kvadranten og vil ha høy gjennomførbarhet.

Figur 1-10 Eksempelmatrise for vurdering av grad av gjennomførbarhet for enkelttiltak i mobilitetsplanen

Kompleksitet

Kompleksitet betyr forventninger om utfordringer knyttet til gjennomføring som ikke er kostnader. Det kan være snakk om fysisk og prosessuell kompleksitet.

Fysisk kompleksitet kan gjelde forhold som:

- Omfattende byggearbeider
- Utfordrende plassering, teknisk infrastruktur, arealbruk etc.
- Grunnforhold
- Anleggsgjennomføring

Med prosessuell kompleksitet kan følgende forhold være relevante:

- Eierforhold
- Planavklaringer
- Politiske forhold
- Myndighetsansvar
- Særlige verdier (kulturmiljø, arkitektur etc.)
- Finansiering

Det er mye som kan gjøres for å bedre forholdene for syklister og kollektivtrafikk uten at det kreves reguleringsplaner, eiendomserverv eller store byggeprosjekter. Eksempler for trinnvis gjennomføring for sykkel og kollektivtrafikk er vist i tabell 1-1.

Tabell 1-1: Eksempler på trinnvis gjennomføring av tiltak for sykkel og kollektivtrafikk.

Type tiltak i tre trinn	Sykkel	Kollektivtrafikk
1. Enkle og raske tiltak (skiltvedtak o.l.)	• Skilting av forkjørsrett på gang- og sykkelveier (kryss og avkjørsler) • Oppmerking av nye eller bredere sykkelfelt • Redusert trafikk og hastighet i boliggater	• Restriksjoner for biltrafikk for å bedre fremkommeligheten for buss, f.eks. svingeforbud i kryss eller gjennomkjøringsforbud for bil med unntak for buss • Skilte parkering forbudt i busstraseer
2. Ombygging og tilpasning (som byggesak uten reguleringsplan)	• Bygge fortau på eksisterende gang- og sykkelveier • Krysstiltak (f.eks. etablere separat sykkelløsning i kryss) • Snarveier og manglende lenker • Utbedring ved holdeplasser	• Oppgradering av eksisterende bussholdeplasser • Bygging av enkle nye holdeplasser • Signalregulering av kryss for å prioritere kollektivtrafikken
3. Helt nye anlegg (med reguleringsplan og evt. eiendomserverv)	• Nye strekninger med sykkelfelt/sykkelvei • Etablering av sykkelveinett i forbindelse med større vegprosjekter og byutvikling	• Ombygging av vei eller gate • Bygging av nye bussholdeplasser

1.4 Planer og føringer

Bypakke Larvik bygger opp under en rekke kommunale, statlige og regionale planer hvor de mest sentrale er listet opp med utdrag under. Andre relevante dokumenter er oppsummert i vedlegg.

Kommunale planer

Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2040 og arealdel 2025-2037

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.

Arealstrategi for Larvik
Tilrettelegge for miljøvennlige transportformer. Nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar jord. Larvik by som attraktivt og urbant tyngdepunkt i kommunen:

- 70 % av boligbehovet skal dekkes her og handel- og kontorarbeidsplasser lokaliseres i sentrum
- Knutepunktutvikling rundt jernbanestasjonen i indre havn
- Sentrumsstrategi og byutviklingsprogram som trekker de lange linjene for videre satsning på strategisk by- og sentrumsutvikling. Fortetting og transformasjon innenfra og ut
- Stavern by:
- 20 % av boligbehovet skal dekkes her og handel lokaliseres i sentrum
- Prioriterte lokalsentre er Østre Halsen, Tjøllingvollen, Helgeroa, Kvelde og Svarstad:
- 10 % av boligbehovet skal dekkes her. Stimulere til lokalt næringsliv.
- Opprettholde og tilrettelegge for dynamiske og levende tettsteder med aktive nærmiljøutvalg

Næring:

- Næringsaksen fra Larvik havn til Danebu - kommunens prioriterte områder for arealkrevende næring
- Kommunens prioriterte område for kunnskapsintensive arbeidsplasser/ kontorarbeidsplasser i området fra Indre havn gjennom sentrum og Hammerdalen opp til Bergeløkka
- Opprettholde og videreutvikle eksisterende næringsområder

Prinsipper for videreutvikling av transportsystemet:

- Regionalt kollektivknutepunkt (InterCity) med knutepunktutvikling. Bygge opp under jernbanen som binder byene i regionen sammen.
- Styrke forbindelser for kollektiv, gående og syklende mellom tettstedene og Larvik by
- Sikre forbindelser til Danmark og Europa for gods og passasjerer

Kommunedelplan med sentrumsstrategi for Larvik by 2025-2037

Larvik kommune

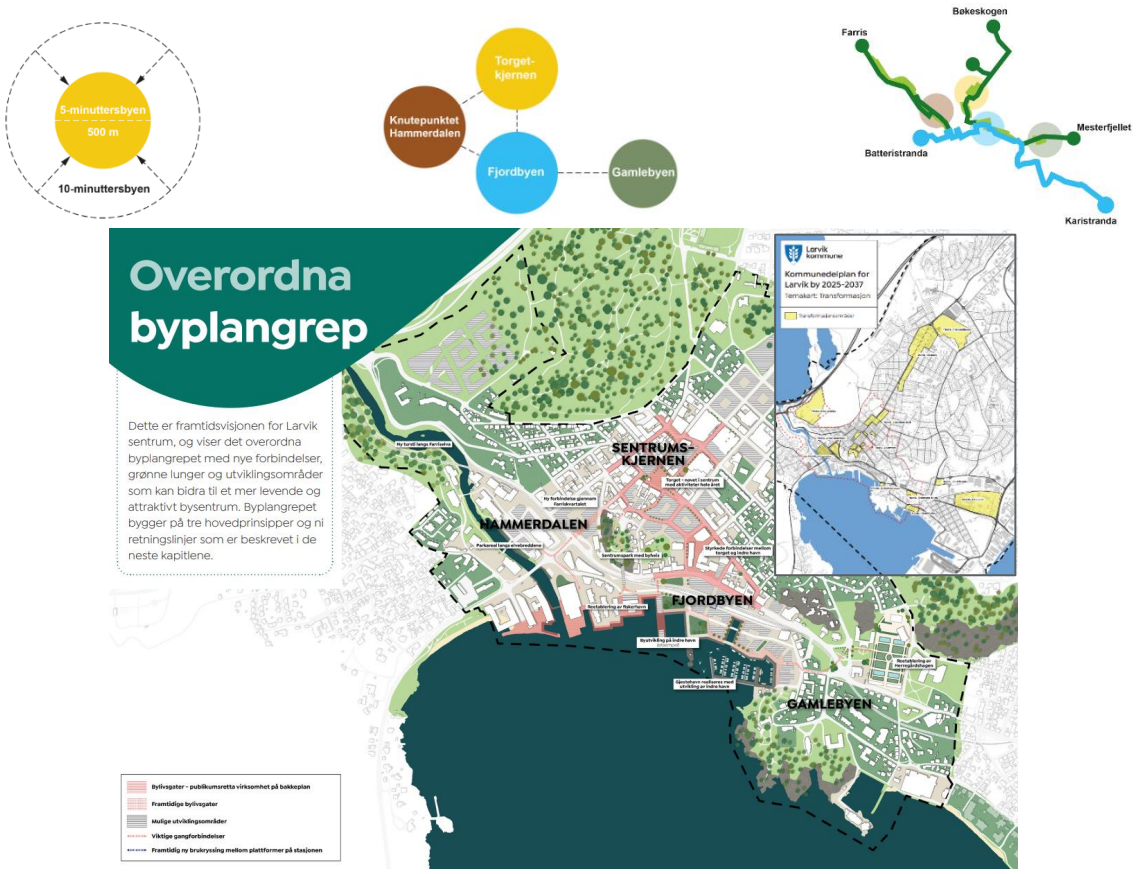
Sentrumsstrategi for Larvik by

Sentrumsstrategien angir ni strategier som skal bidra til å nå målene:

1. Tilrettelegge for flere boliger innenfor «10-minuttersbyen»
2. Tilrettelegge for at kompetanse- arbeidsplasser legges til sentrum nær kollektivknutepunktet
3. Investere i opplevelsesrike, grønne byrom med høy kvalitet
4. Sørger for et godt kollektivtilbud, og at bærekraftige transportløsninger gis prioritet i gatebildet
5. Bruke offentlige funksjoner som motor i sentrumsutviklingen
6. Ta vare på og utvikle attraksjoner med utgangspunkt i byens unike natur- kvaliteter og historie. Bruke arrangementer og kulturtilbud som driver i sentrumsutviklingen.
7. Tilrettelegge for forpliktende samarbeid mellom offentlige og private krefter
8. Sterkt fokus på gjennomføring, og trinnvis realisering av nøkkelprosjekter

Videre inneholder sentrumsstrategien et overordnet byplangrep som bygger på tre prinsipper:

1. **Samle.** Utvikle 5- og 10 minutters byen. Utvikle en tydelig og avgrenset sentrumskjerne med korte avstander mellom tilbud og funksjoner.
2. **Forsterke**. Skape et mangfoldig sentrum med fire sterke og distinkte bydelsidentiteter.
3. **Binde sammen.** Sentrumsbydelene skal bindes sammen gjennom etablering og videreforedling av tre promenader som vil gjøre det det enkelt og attraktivt «å bevege seg grønt» i hele Larvik sentrum.



Figur 1-11 Overordna byplangrep og transformasjonsområder. KDP Larvik by.

Trafikkplan Larvik - forslag til styrket busstilbud 2017-2023, VKT 2018

Trafikkplanen har en horisont mot 2023. Målet med dokumentet er å etablere et beslutningsgrunnlag for utvikling av rutetilbudet i Larvik.

Konsekvensen av infrastrukturtiltak som ligger lenger fram enn 2023, eller som foreløpig ikke er ferdig utredet, drøftes ikke inngående i rapporten. Eksempler på slike tiltak er stasjonsplassering, ny bru over Lågen, ny veitunnel og oppstart boligutbygging på Martineåsen.

Mulighetsstudien (2017) anbefaler en trinnvis utbygging der ny bru over Lågen som avlaster Gloppe bru og Øyakrysset ligger i fase 1. Tiltaket kombineres med satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange.
I trinn 2 foreslås tiltak i Dronningens gate/Stor-gata, hvor utforming avhenger av i hvilken grad det realiseres en tunnel mellom Fv 40/Elveveien og sentrum. Dette igjen avventer avklaring rundt ny stasjonslokalisering. Kollektivtiltak omfatter kollektivknutepunkt, holdeplasser og flere bussavganger. Tiltakspakken forutsetter at det innføres bompenger, hvor finansieringspotensialet grovt beregnes til 2 mrd. kr. VKT har bidratt med kostnadsberegninger av et styrket kollektivtilbud med doblet frekvens på utvalgte ruter. Økte driftskostnader (brutto) er beregnet til 35 millioner kroner årlig. Med gjeldende lovverk kan dette ikke finansieres med bompenger, ifølge mulighetsstudien.

Markedsanalysen peker på at sentrumsterminalen er et viktig målpunkt, og med Larviks topografi er det ikke et alternativ å la bussene kun betjene et kollektivknutepunkt ved stasjonen. En viktig føring er derfor at samtlige linjer som hovedregel bør betjene både stasjonen og sentrum. Samtidig må det være et mål å endre kjøremønsteret i sentrum og unngå «fram-og-tilbake-kjøringen» mellom stasjonen og sentrum.

Trafikkplanen anbefaler at det etableres et felles kollektivknutepunkt ved Larvik stasjon. Her tilrettelegges for bytter, både buss-tog og bus-buss. Avganger på hvert 10. og 40. minutt over hver time gir god korrespondanse mot togene.

Viktige målpunkter vurderes å være for svakt koblet til kollektivtilbudet i dag:

- Thor Heyerdahl videregående skole er blant landets største med sine ca. 1 630 elever og 310 ansatte. Busstilbudet gis av holdeplasser på Torstrand med ca. 600 meters gangavstand, samt egne skolebusser. VKT vurderer at det ligger et betydelig potensial i å styrke busstilbudet til skolen.
- Sykehuset er et annet lokalt og regionalt målpunkt som forsvarer et kollektivtilbud med kvalitet.
- Det er et mål å koble byutviklingsområdet ved Fritzøe Brygge tettere til resten av byen, og sørge for tilstrekkelig kapasitet i tilbudet til Nord-byen.

Med dette som overordnet føring utvikles tilbudet i Larvik på følgende måte:

- Stamlinjene 01 Stavern – Sandefjord osv. o/ Tjøllingvollen og 03 Veldre – Sandefjord o/ Verningen ligger i all hovedsak fast.
- I bytrafikken er hovedgrepet å samle ressursene, og tilby minimum 30 minutters frekvens. Forutsatt etablering av en ny snuplass, kan Hagalia få en dobling i antall avganger og mer direkte traséføring mot sentrum.
- I traséer hvor flere linjer til sammen gir tilbudet, spres avgangene slik at høy frekvens oppnås. To linjer i 30 minutters rute bør som hovedregel medføre stiv 15 minutters rute underveis.
- Også strekningen Stavern – Larvik styrkes
- Den planlagte ekspressbussterminalen ved Farriseidet bør også betjenes av en bybusslinje med lange åpningstider, slik at byen knyttes mot ekspress-busstilbudet langs E18.

Figur 1-12 Anbefalt fremtidig rutetilbud. Trafikkplan 2017-2023

Kommunedelplan for sykkel 2011

Statens vegvesen har i samarbeid med Larvik kommune utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for sykkeltrafikk i Larvik kommune. Formål med planen er å:
- Sikre arealer til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovednett for sykkel
- Være beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer
- Bidra til at det blir trygt og mer attraktivt å sykle i Larvik og Stavern gjennom et godt tilrettelagt sykkelnett.

Planforslaget viser 18 hovedruter og 51 lokalruter.
Hovedrutene skal binde sammen bydeler med hverandre og sentrum, i tillegg til viktige målpunkt. Hovedrutene skal være traseer hvor det er mulig å sykle i 25- 30 km/t i snittfart.
Lokalrutene vil være forbindelser innen og mellom boligområder og forbindelser til hovedrutene. Lokalrutene er flere steder viktige ruter for å sikre trygg skoleveg.

Statlige og regionale planer

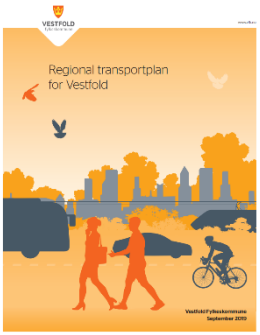
Statlige planretningslinjer arealbruk og mobilitet 2025

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Samordnet areal- og transportplanlegging: Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter.

4 Retningslinjer for regioner med større byer (gjelder Larvik)
4.1 Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette skal legges til grunn for planlegging i byområder som har inngått avtale med staten og/eller får statlige tilskudd for å nå målet.
I byområdene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser planlegges slik at transport-behovet kan begrenses og det legges godt til rette for kollektivtrafikk, sykling og gange. I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet.1
1 Pkt. 4.1 Gjelder de kommunene som også har byvekstavtale, belønningsavtale eller er omfattet av tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet.
4.2 Miljøvennlig mobilitet: Planleggingen skal bidra til å styrke kollektivtransport, sykkel og gange som transportformer. For byområdene bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.
4.3 Kollektivknutepunkt: Knutepunkter for kollektivtrafikken skal ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og være robuste og fleksible slik at de også kan inkludere nye mobilitetsløsninger. Alle knutepunkter bør ha trygg, tilgjengelig og tilstrekkelig sykkelparkering. Langs hovedlinjene for kollektivtrafikken inn mot byene bør det legges innfartsparkering, og dette må ses i sammenheng med behovet for fortetting og effektiv arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene.
4.4 Transport: Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk prioriteres.
4.5 Fortetting og transformasjon: I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet. Samtidig bør kulturmiljø, stedskvaliteter, gode uteområder, bokvalitet og tilgang til grøntstrukturer og naturområder vektlegges.

Regional transportplan for Vestfold 2019



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 trafikksikkerhet og god mobilitet for alle trafikantgrupper
5. Et robust og samfunnssikkert transportsystem

Sykkelstrategi for Vestfold og Telemark fylkeskommune

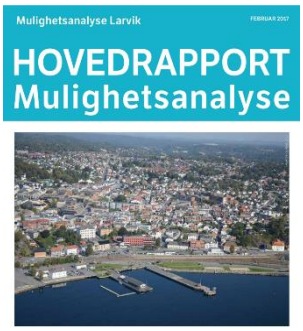
Det er et mål å øke sykkelandelen i fylket. Satsningen på sykkel er viktig i arbeidet med grønn omstilling, et mer bærekraftig samfunn og bedre folkehelse.

Sykkelen er et miljøvennlig og arealeffektivt alternativ til bilen. At flere sykler bidrar til bedre folkehelse, bærekraftige byer og lokalsamfunn, og sosial utjevning. Sykkelen utgjør derfor en viktig del av fremtidens transportløsninger. Det er utarbeidet tre delmål som skal bidra til å oppnå hovedmålet samt gjøre det enklere å definere innsatsområder og tiltak som bidrar til måloppnåelse:
1. Økning i alle typer sykkelreiser
2. Øke trafikksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet for syklisten
3. Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en attraktiv samarbeidspartner

Fylket har i tråd med nullvisjonen en ambisjon om at økte sykkelandeler ikke skal føre til økte andeler sykkelulykker, med hardt skadde og drepte.
De definerte innsatsområdene er:

1. Fylket skal jobbe aktivt med å øke sykkelandelen bland egne ansatte og ved videregående skoler
2. Skape en bedre sykkelkultur og økt positiv holdning til bruk av sykkel
3. Styrke samarbeid og partnerskap eksternt og internt
4. Bedre drift og vedlikehold av sykkelveinettet
5. Datainnsamling og kunnskapsutvikling
6. Bedre folkehelse, likestilling og sosial utjevning
7. Investering sykkelveinettet

Mulighetsanalyse for transportsystemet i Larvik 2017-2023



Transportsystemet i Larvik har vært gjenstand for analyser og diskusjoner gjennom flere år, og særlig gjelder dette øst-vest forbindelsen via Storgata fra Øyakrysset til Stavernsveien. I 2017 ble det gjennomført en mulighetsanalyse i et samarbeid mellom kommunen, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Kystverket, Larvik Havn og Bane NOR. Hensikten med analysen var å finne gode og langsiktige løsninger for transportsystemet og arealbruken i Larvik by.

Sentrale utfordringer som mulighetsanalysen belyser er:

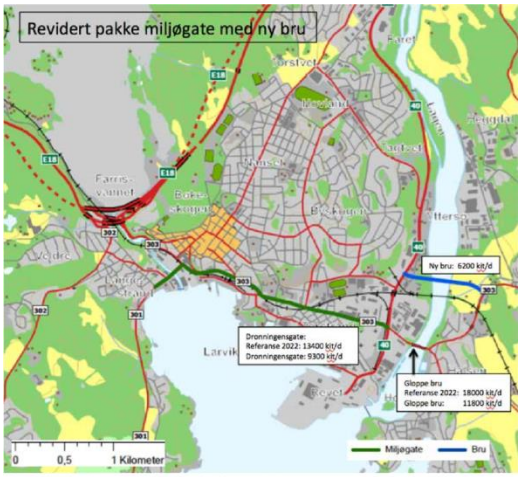
- Plassering av jernbanetrase og stasjon i Larvik by
- Kapasitetsutfordringer i Øyakrysset
- Videre utvikling av Indre havn
- Å se kollektivtrafikk, sykkel og gange i sammenheng med biltrafikk
- Miljøutfordringer – natur, kultur og bomiljø

Mulighetsanalysen konkluderte med å anbefale to løsningspakker som ble vurdert som gode for å løse utfordringene i Larvik. Løsningspakkene ble kalt Miljøgate med ny bru i sør og Kort tunnel med ny bru i sør. Gjennom arbeidet kom det frem at en ny bru over Lågen vil løse flere trafikale

utfordringer. Det ble vurdert flere løsninger, men gjennom analyser og beregninger ble det vist at en ny bru over Lågen i nærheten av dagens jernbanebru vil få mye trafikk. Brua vil avlaste dagens Gloppebru vesentlig og vil føre til bedre trafikkavvikling i dette området. Den får også ledet en del av trafikken bort fra Torstrand og sentrum. En ny bru åpner også for en mulig kollektivprioritering på deler av dagens fv. 303. To bruer gir videre en mer robust løsning enn i dag, og reduserer sårbarheten ved eventuelle uforutsette hendelser. Begge løsningspakkene inneholder derfor ny bru over Lågen ved dagens jernbanebru, samt en offensiv satsing på kollektiv, sykkel og gange. Pakkene skiller seg fra hverandre ved at den ene fører øst-vest biltrafikk over Storgata oppgradert til en miljøgate, mens en andre anlegger en kort fjelltunnel fra Elve-veien og til Storgata i sentrum til dette formålet.

Det ble anbefalt en gjennomføring av tiltak i to trinn. Hensikten var å avvente beslutningen om lokalisering av ny stasjon og jernbanetrasé, og samtidig se effekten av tiltakene i trinn 1 for å ha mulighet til å korrigere kursen videre.
I trinn 1 etableres det ny bru over Lågen, som kan ses uavhengig av om det besluttes å bygge ny tunnel eller om det etableres miljøgate i trinn 2. Trinn 1 innebærer videre en sterk satsing på sykkel, gange og kollektiv. Det etableres sammenhengende sykkelveg mellom Gloppe bru og Stavernsveien. I tillegg etableres det egen sykkel-bru over St. Helena (øy sør i Lågen) og over Hammerdalen. Det legges til rette for bedre og sikrere sykkelparkering, og satses på kollektiv-trafikk ved å oppgradere kollektivknutepunkt og holdeplasser, og økt frekvens på sentrale bussruter.

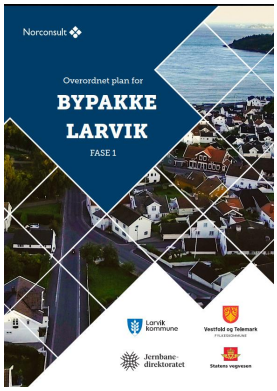
Kostnadene for tiltakene i trinn 1 er beregnet til 600 mill. kr - 1400 mill. kr, og utbyggingen må finansieres med bompenger.



Figur 21. Kart Løsningspakke miljøgate med ny bru
Figur 1-13 Løsningpakke Miljøgate med ny bru

Dokumenter fra Bypakke Larvik

Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 vedtatt i 2023

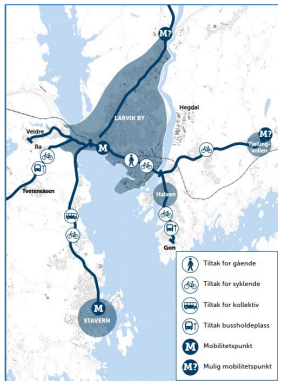


Bypakke Larvik er et samarbeid mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, med formål om å utvikle et fremtidsrettet transportsystem som bidrar til ett attraktivt bysentrum. Bypakke Larvik skal også bidra til det nasjonale målet om nullvekst i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

Larvik kommunes arealplaner bygger opp under mål om mer miljøvennlige transportformer og mindre transportbehov med bil.

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.

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 aksen, for de som skal i retning andre Vestfoldbyer/Oslo og for sommertrafikken. Prioriterte strekninger:



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

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. Det pågående arbeidet med Bypakke Larvik er på mange måter en oppfølgning av det som ble satt i gang gjennom arbeidet med Mulighetsanalyse Larvik.

Figur 1-14 Strategikart fra overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1, 2023.

Kartlegging av gang- og sykkelveger i Larvik 2024

Rapporten kartlegger dagen situasjon på hovednettet for gange- og sykkel i de definerte korridorene inn til og gjennom Larvik byområde. Dette gir et grunnlag for å sette i gang strakstiltak og gir en oversikt over utfordringer som jobbes videre med gjennom Bypakke Larvik.

Medvirkningsrapport mobilitetsplan Larvik 2024

- I september ble lokale aktører fra kommunen, næringsliv, samarbeidspartnere og interessenter invitert til et medvirkningsverksted på Colab for å diskutere konkrete løsninger for framtidas transportsystem i Larvik by. Målsettingene for Bypakke Larvik er å bidra til et attraktivt bysentrum gjennom god tilgjengelighet og tilrettelegging for miljøvennlig transport.
-
- I Bypakke Larvik ønsker kommunen se på mulighetene for å gjennomføre enkle tiltak med god effekt for å unngå de mest inngripende og kostbare tiltakene tidlig. Tiltak vil også kunne gi bedre fremkommelighet for næringslivet og de som er avhengige av å kjøre bil. Bypakke Larvik gjennomføres uten bompengemidler. Det skal blant annet ses nærmere på:
- Gatesystemet
- Bedre tilrettelegging og prioritering av ulike trafikantgrupper i ulike gater
- Beskrive hvordan de ulike gatene skal se ut
- Muligheten for et bedre kollektivtilbud
- Bedre løsninger for logistikk og varelevering
- Tilrettelegge for en effektiv parkeringspolitikk

- Oppgaven: «I dag vil vi ha deres råd til løsninger for å nå bypakkas mål. Vi trenger deres innspill både i sentrum og for de prioriterte strekningene. Det er nå vi legger rammene for framtidas transportsystem.» Under er det gitt en kortversjon av oppsummeringen av gruppenes besvarelser.

Sykkel og gange

- Skape effektive, trygge og grønne forbindelser inn til sentrum som gjør det mer attraktivt å ferdes. Konkrete forslag til hovedsykkeltraséer.
- Etablere attraktive og trygge sykkelparkeringer i sentrumsområdet.

- Etablere mobilitetspunkt med trygg og attraktiv sykkelparkering ved jernbanestasjonen, og gode forbindelser opp til sentrum. Det er bratte bakker i sentrum, noe som er en utfordring spesielt på vinterstid. Behov for en bedre sykkelforbindelse mellom sjøsiden og sentrum. Det bør etableres sykkelheis.

Bil og parkering

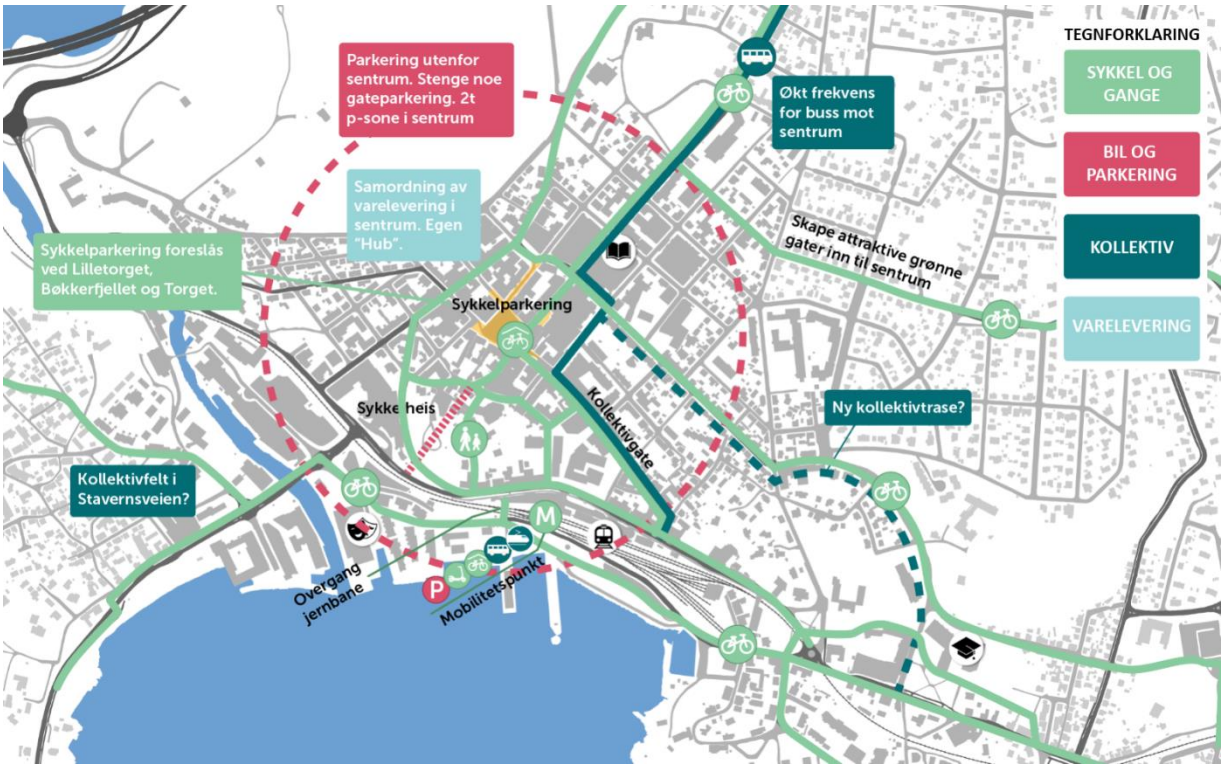
- Fremkommelighet for bil i sentrum er generelt sett god. Bør vurdere å stenge gater i sentrum for biltrafikk, og etablere flere enveiskjørte gater.
- Bør fjerne gateparkering gradvis og benytte arealet til gange, sykkel, kollektivtransport, fortauskafe, salgsareal eller møteplasser.
- Parkeringstilbudet i sentrum er generelt bra og billig sett opp mot andre byer. Bør etablere arbeidsparkering utenfor bykjernen i akseptabel gangavstand med attraktive gater inn til byen. To-timers parkeringssone i sentrum.

Kollektivtransport

- Frekvens for kollektivtransport er dårlig sammenlignet med andre byer i Vestfold.
- Det er store utfordringer for fremkommelighet for buss ved Øya-krysset og krysset Stavernsvn x Storgata. Det bør vurderes å etablere kollektivfelt for å prioritere kollektiv foran bil.
- Jobbe med holdningsendring for å skape kultur for bruk av kollektivtransport.
- Det oppfordres også til å stille krav til næringsaktører om å tilrettelegge forsamkjøring.

Varelevering

- Utfordring med varelevering i gågatene i sentrum. Dagligvare fungerer bra, men det er utfordringer knyttet til levering til restauranter der det ikke er tilstrekkelig tilrettelagt.
- Bør vurdere løsning for definerte plasser i sentrum med samordning av varelevering for å redusere tungtransport i sentrum. Det er også en mulighet å stenge enkelte gater i sentrum for varelevering.
- Forenklet illustrasjon av oppsummering av innspill fra gruppene er vist under.



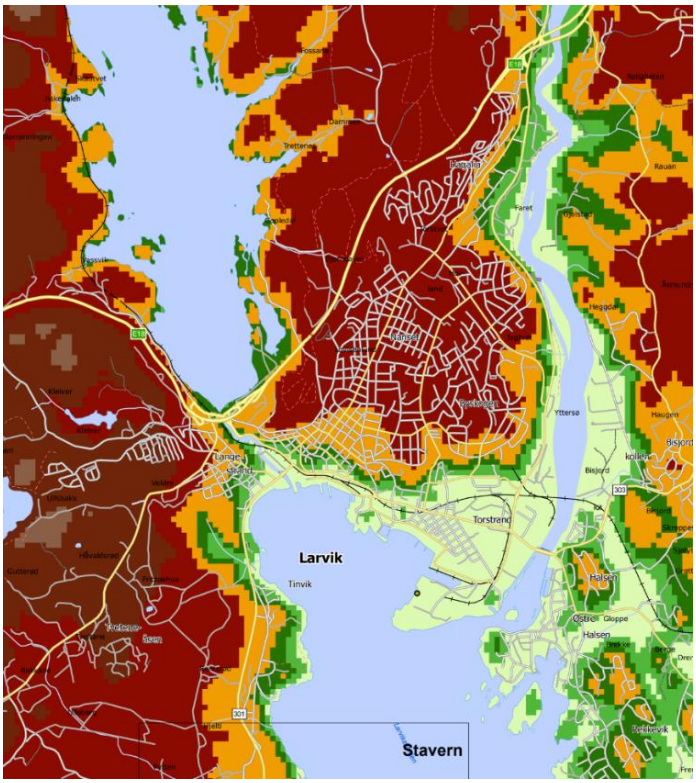
Figur 1-15 Forenklet illustrasjon av oppsummering av innspill fra gruppen fra medvirkningsrapport for Mobilitetsplan Larvik 2024

2 Situasjonsbeskrivelse og analyse

2.1 Landskap og terreng

Larvik ligger innerst i Larviksfjorden mellom munningen av Lågen og Farriselva. Kontakten med sjøen, Lågen, Farrisvannet og Farriselva, verneverdige bygningsmiljø sør i byen og det varierte jordbruks- og kulturlandskapet som omslutter byen er noen av de viktigste visuelle kvalitetene knytte til landskap- og bybildet i Larvik.

Larvik sentrum defineres av barrierene E18, sjøen og Numedalslågen. Det er også flere interne barrierer i sentrum. De er Jernbanelinjen, Farriselva, terreng, industri/bigbox handelsområder, store parkeringsområder og høytrafikkerte veier/gater (rv. 400, Storgata (fv. 303), Brunlanesveien (fv. 302), Stavernsveien (fv. 301), Nansetgata, Yttersøveien, Frankendalsveien).



Figur 2-1:Høydelagskart. Norconsult.

2.2 Trafikk og mobilitet

2.2.1 Overordnet transportsystem

Larvik ligger sentralt plassert og er et geografisk midtpunkt mellom Vestfoldbyene og byene i Grenland. I 2024 har disse byene ca. 350 000 innbyggere og utgjør et felles bo- og arbeidsmarked.

Det er mange viktige kommunikasjonsårer som knytter regionen sammen: E18, jernbanen, Torp flyplass og havnene i Larvik, Sandefjord og Grenland. Torp flyplass knytter området opp mot Europa, og fergene knytter området til Strømstad i Sverige og Hirtshals i Danmark. Larvik havn utgjør også en viktig regional funksjon, som sammen med Grenland havn arbeider for å bli omlastingsknutepunkt for godstransport med kobling til Danmark og Europa gjennom «Jyllandskorridoren».

De statlige planene om nytt dobbeltspor gjennom hele Vestfold, InterCity, er gjennom vedtak i Nasjonal transportplan for 2025-2036 nå redusert. Det vil kun bygges nytt dobbeltspor på strekningen Stokke-Sandefjord, i tillegg til det som allerede er bygget nord for Tønsberg.

Denne utbyggingen kan gi et styrket togtilbud med to tog i timen hver vei, og vil i tillegg gi byområdet avklaring på viktige spørsmål i byutviklingen. Det betyr at Larvik må planlegge videre med utgangspunkt i den infrastrukturen man har. Enkeltsporet gjennom Larvik begrenser mulighetene for større godsvolumer på banen, ettersom kapasiteten på sporet er begrenset, og passasjertog skal prioriteres.

Larvik er landets største campingkommune med ca. 28 campingplasser. Larvik er også Norges 6 største hyttekommune og er en av landets største hyttekommuner blant kystkommunene med ca. 5000 hytter.

Transportsystemet i Larvik består av E18 og riksveg 400 Elveveien som 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.

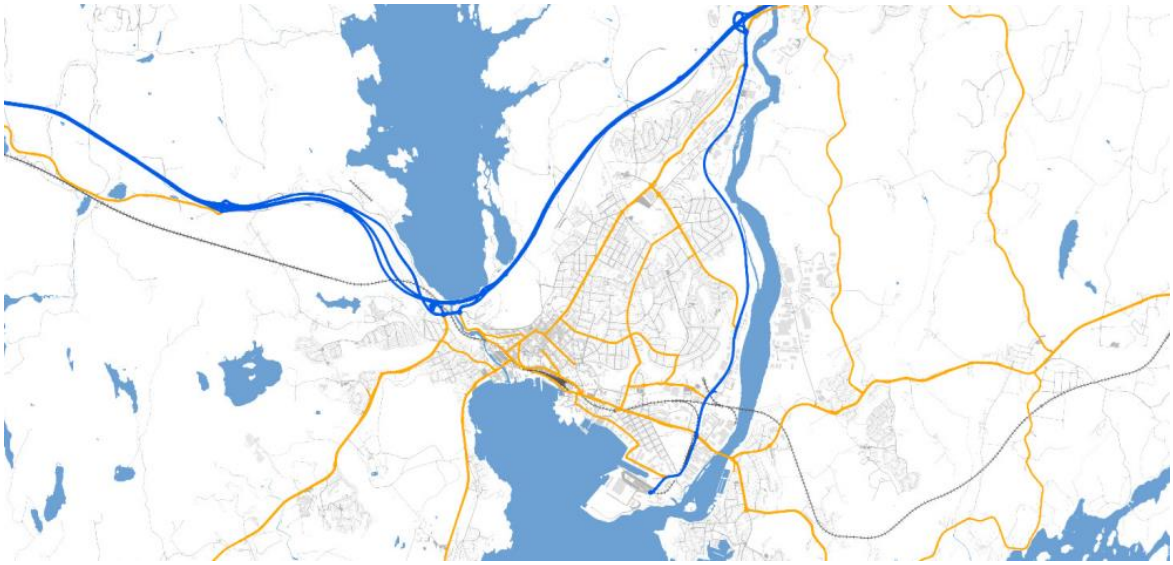
Larvik havn er en viktig containerhavn nasjonalt og med mulighet for kobling til jernbanetransport av gods. Havnetrafikk virker inn på lokaltrafikken i øst-vest aksen gjennom byen.

Larvik jernbanestasjon er en del av InterCity banestrekningen mellom Oslo og Skien. Dagens jernbanetrasé med stasjon i indre havn går delvis gjennom boligområder i Torstrandområdet.

Busstilbudet i Larvik består både av lokale og regionale ruter i tillegg til flere regionale ekspressbusstilbud.

Sykkelnettet består både av lokale og regionale ruter med utgangspunkt i Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern fra 2011.

Figur 2-2: Viktige kommunikasjonsårer som knytter regionen sammen. Kommuneplanens samfunnsdel Larvik 2024-2040.



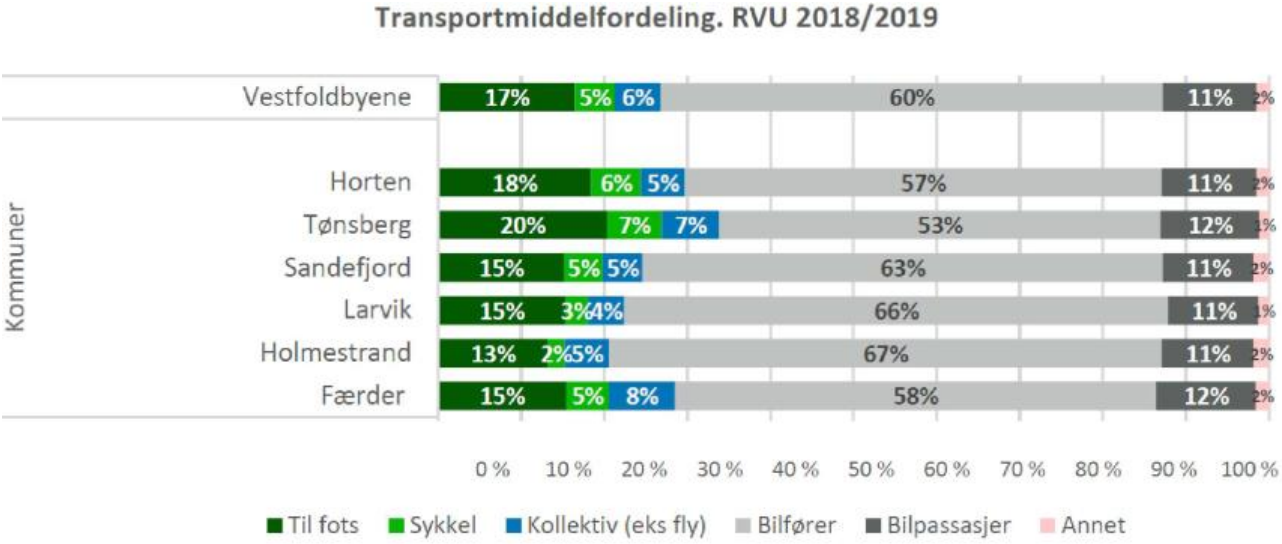
Figur 2-3: Hovedtransportsystemet i Larvik med statlig veg (blå), fylkesvei (gul) og jernbane (sort). Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 (2023).

2.2.2 Reisevaner viser mange korte reiser med bil

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. Det vil si at det ligger et potensiale for at flere korte reiser kan tas med gange og sykkel i stedet for bil, hvis det legges til rette for det.

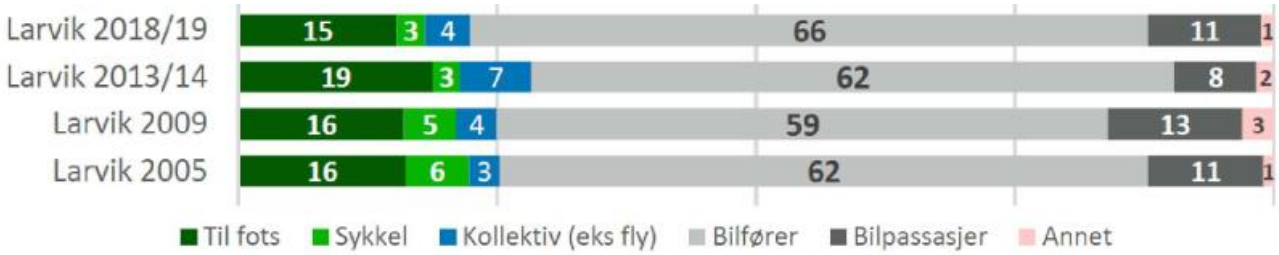
Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2018/19 (UA rapport 156-2021) viser følgende nøkkeltall for Larvik kommunes innbyggere:

- Reiseaktivitet: Hver person i Larvik kommune gjennomfører om lag 2,8 reiser pr dag og det er på samme nivå som for de andre bykommunene i Vestfold.
- Reisemål: De fleste reser er lokale. 84 % av alle reiser som ender i Larvik kommune starter i Larvik kommune. 9 % starter i Sandefjord kommune. Til sammen 4 % av reisene som ender i Larvik kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- Bilhold: Bilholdet i kommunene har økt siden RVU 2005. Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er 1,8 biler. Gjennomsnittet for alle bykommunene i Vestfold er 1,6 biler per husholdning.
- Reiselengde: Rundt 1/3 av de daglige reisene er under 3 kilometer lange. De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. 13 % av reisene til befolkningen i Vestfoldbyene er kortere enn en kilometer og 23 % er under 3 kilometer.
- Parkering: Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Gjennomsnittsandelen for Vestfoldbyene er 77 % mens i Tønsberg/Færder kommune har 38 % av de spurte tilgang på gratis parkering på jobb.
- Reisemiddel: 7 av 10 reiser i Vestfoldbyene er bilreiser. Reisemiddelfordeling for alle typer reiser viser at:
    - Larvik har høyere andel bilreiser (77 %) enn Sandefjord (74 %) og Tønsberg (65 %)
    - Larvik har lavere andel sykkelreiser (3 %) enn Sandefjord (5 %) og Tønsberg (7 %)
    - Larvik har lavere andel kollektivreiser (4 %) enn Sandefjord (5 %) og Tønsberg (7 %)
    - Larvik har samme andel fotgjengerreiser som Sandefjord (15 %) som er lavere enn Tønsberg (20 %)



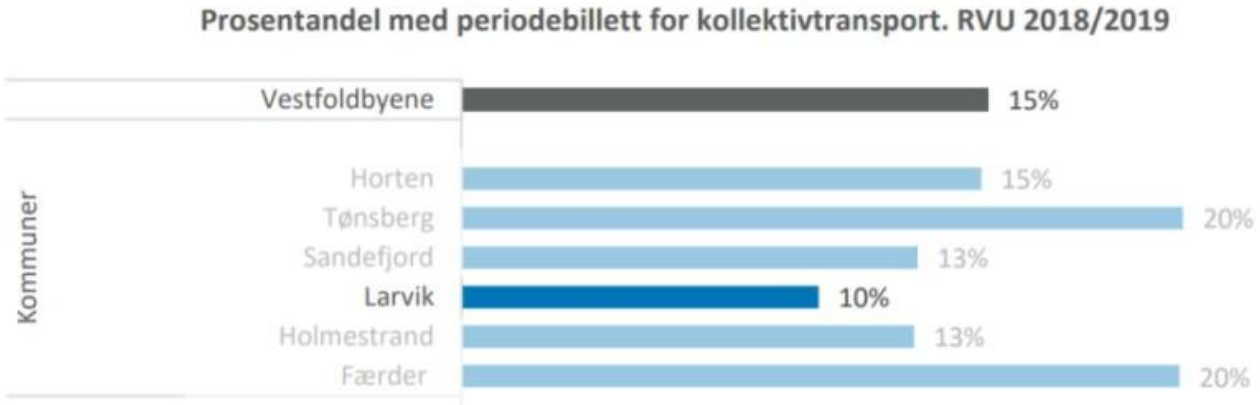
Figur 2-4: Transportmiddelfordeling Vestfoldbyene. RVU 2018/2019.

Siden 2005 har bilandelen økt mens sykkelandelen går ned. Dette vises i figuren under.



Figur 2-5: Reisemiddelfordeling 2005-2019 for Larvik. RVU 2018/2019.

Larvik har laveste andel med periodekort for kollektivtransport med 10 % mens gjennomsnitt for Vestfoldbyene er 15 %.



Figur 2-6: Prosentandel med periodebillett for kollektivtransport i Vestfoldkommunene. RVU 2018/2019.

Lokal reisevaneundersøkelse for arbeidsreiser

I 2022 ble det gjennomført en egen arbeids-reisevaneundersøkelse for de definerte tettstedene i kommuneplanens arealdel. Merk at antall respondenter er lavt i noen av de utvalgte tettstedene med under 100 respondenter for områdene utenfor Larvik og Stavern byområder. Det samme tendens i alle områdene; bilførerandelen er høyere i områdene utenfor Larvik og Stavern byområder. En svært høy andel oppgir at de vanligvis kjører bil til jobb og mange har tilgang til gratis parkering på jobben.

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

2.2.3 Reisemønster

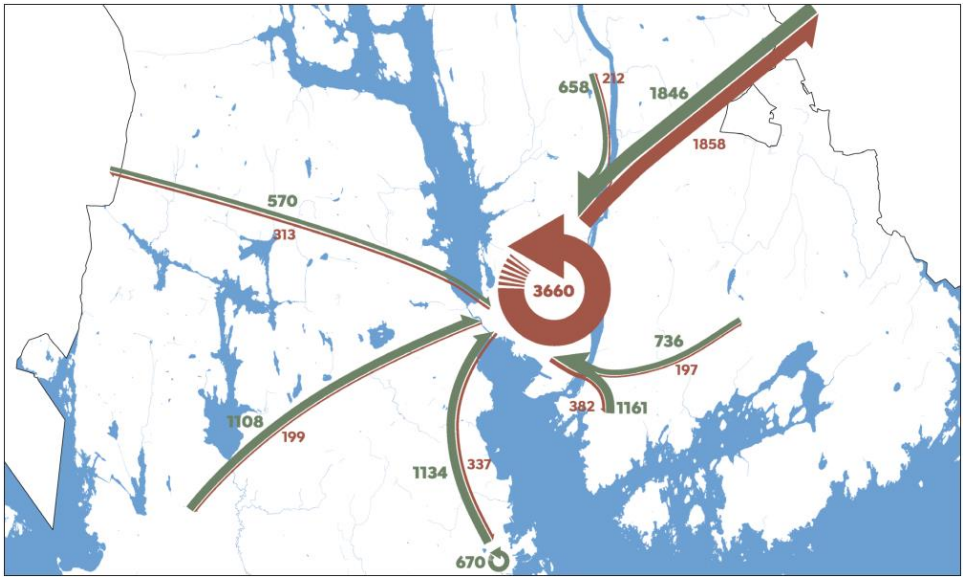
Høy andel arbeidsreiser i og til Larvik by

SSBs data for bo- og arbeidssted viser at hoveddelen av arbeidsreisene i Larvik kommune 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.

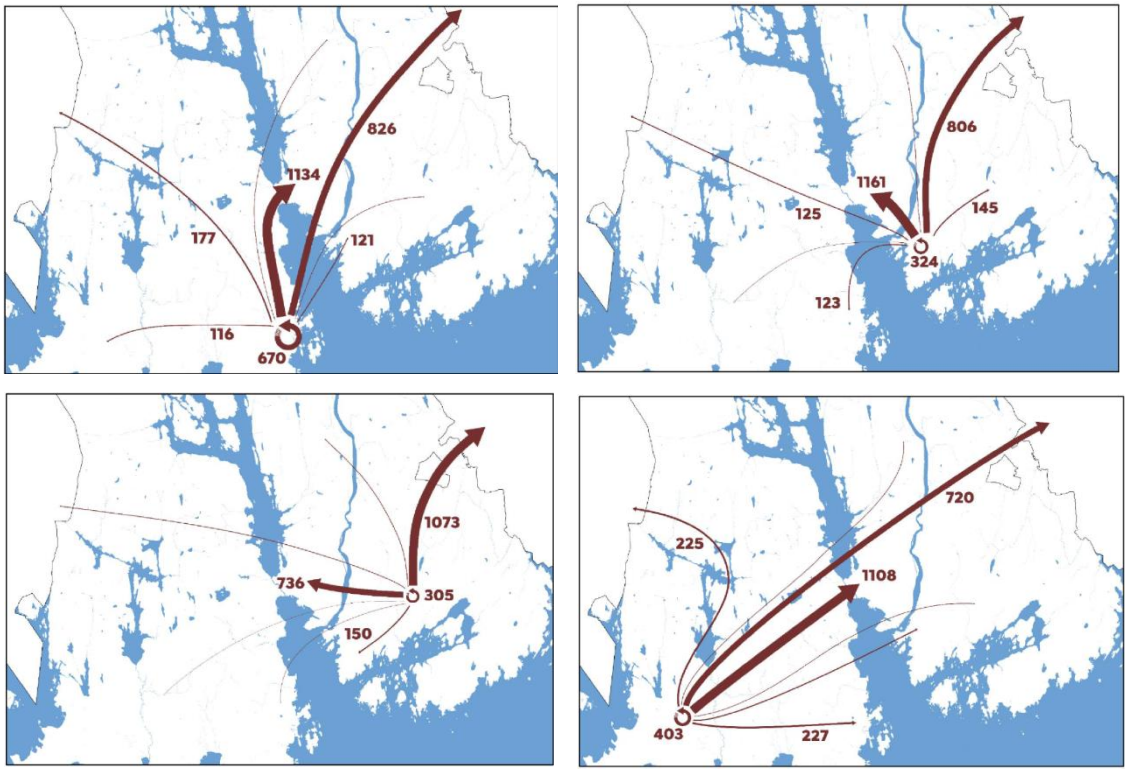
Svært mange bor og jobber i Larvik byområde og har dermed relativt korte arbeidsreiser. Dette viser at det er et potensial for at flere reiser kan gjennomføres med gåing, sykling og buss enn i dag.

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.

Figuren under viser hvor innbyggerne i Larvik bor og arbeider (SSB 2019).



Figur 2-7: Pendlingsmønster for arbeidsreiser. Internt i Larviksområdet er det mange som både bor og jobber i Larvik by. Det er også mange som pendler inn fra Stavern by og tettsteder rundt og jobber i Larvik byområde. Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 (2023).



Figur 2-8: Arbeidsreisemønster for bosatte i hhv Stavern, Gon-Halsen, Tjøllingvollen og Brunlanes uten Stavern. Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 (2023).

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 hyppigst. Det er i rushtidene potensialet er størst for å erstatte noen av bilreisene med gange, sykkel og kollektivtransport.

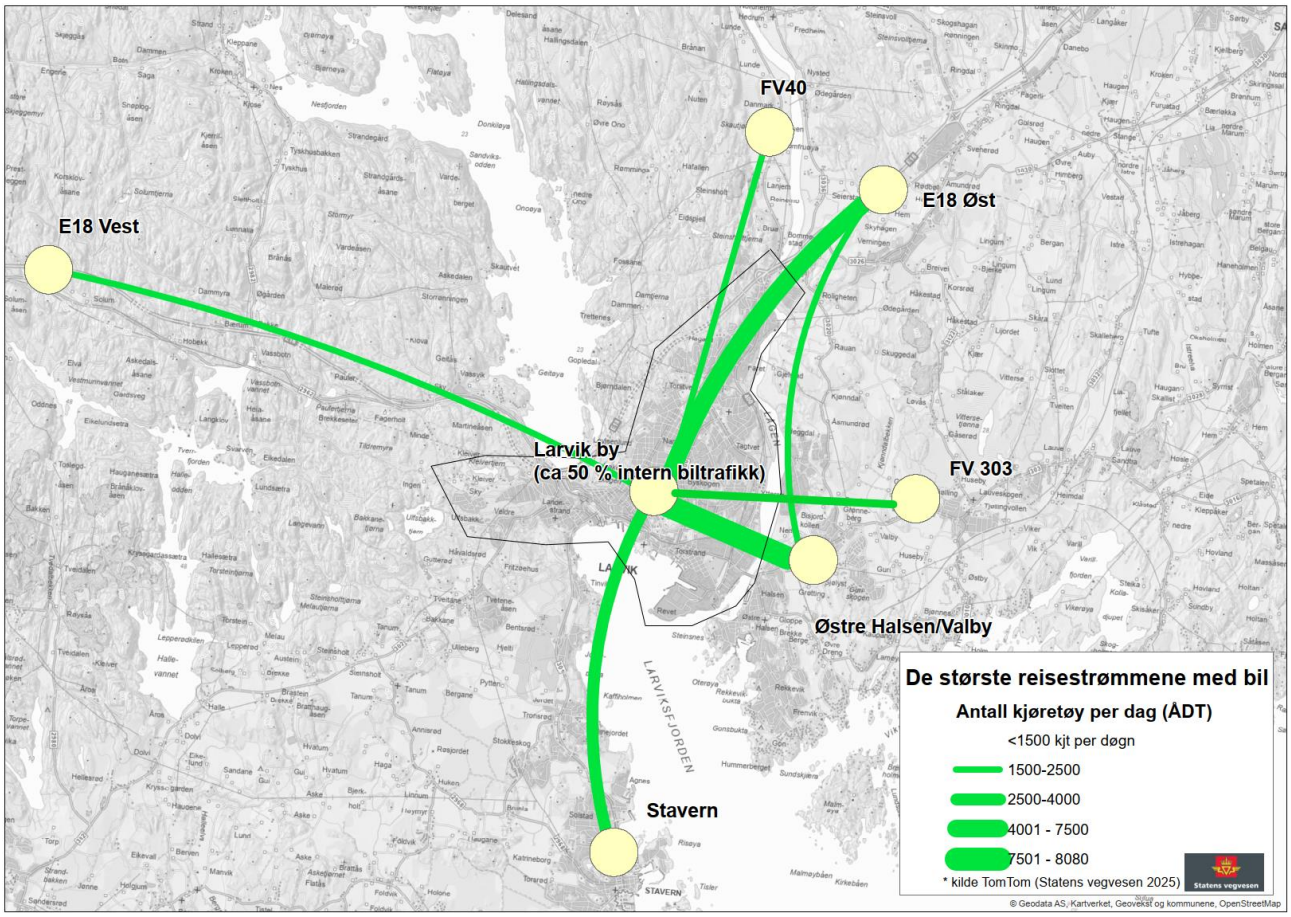
Hvis det legges til rette for dette vil det gi bedre utnyttelse av vegkapasiteten og redusere behovet for nye vegprosjekter. Det vil dessuten gi bedre fremkommelighet for næringstransporten og de som må kjøre bil.

Overordnet reisemønster biltrafikk

Biltrafikken representerer et «marked» for fremtidige sykkel- og kollektivreiser. Reisestrømmene for biltrafikk viser blant annet:

- Hvor det er gjennomgangstrafikk og hvor det er til/fra trafikk
- Hvor de store reisestrømmene går og hvor det kan tilrettelegges for gode alternative transportmåter som sykkel og kollektivtransport

Kartet under viser et overordnet og forenklet bilde av de største reisestrømmene mellom storsoner for biltrafikk basert på data fra Statens vegvesens tilgang på TomTom data for 2025.



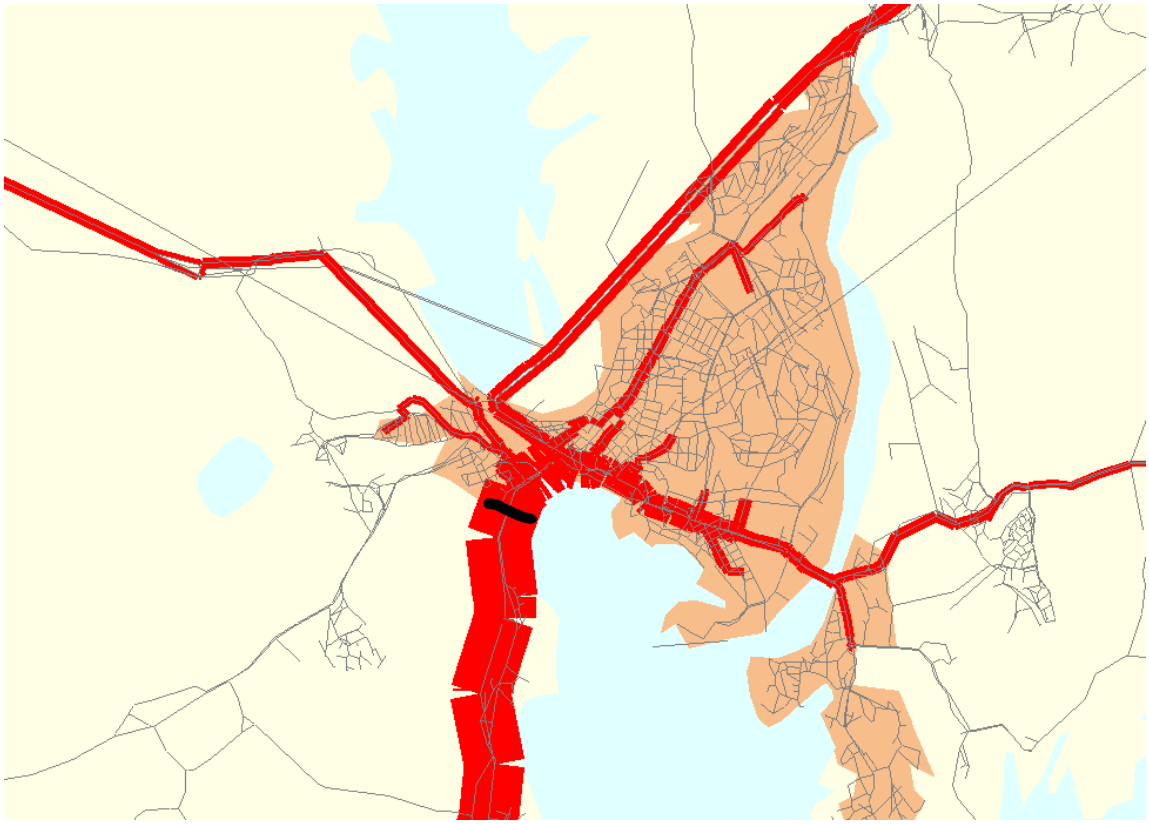
Figur 2-9: De største reisestrømmene med bil (ÅDT) som skapes i Larvik. TomTom data fra Statens vegvesen 2025.

Rundt halvparten av *bilturene som skapes i Larvik* avsluttes også i Larvik by. Dette indikerer mange korte bilreiser, hvor start og målpunkt er i Larvik. Larvik er i dette uttaket definert som følgende område:

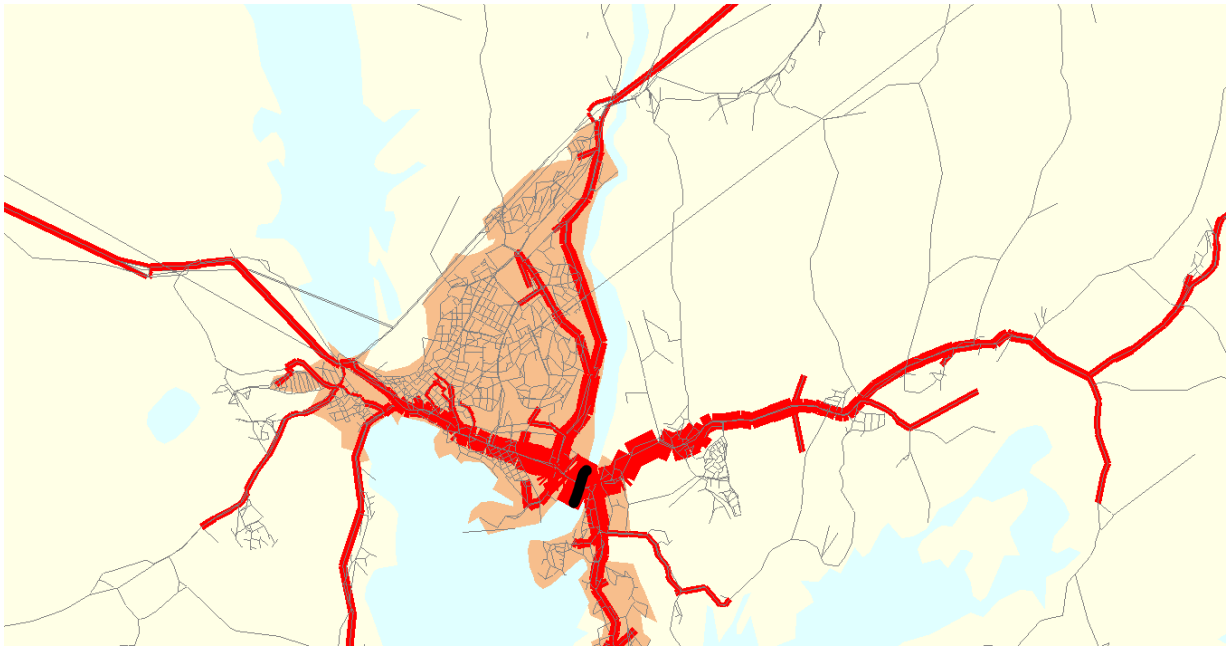
- Den største biltrafikkstrømmen til Larvik kommer fra området Østre Halsen/Valby. Det er rundt 8000 biler som hver dag kjører mellom Østre Halsen/Valby og Larvik.
- Rundt 4000 biler kjører hver dag mellom Stavern og Larvik
- Rundt 3500 biler kommer fra FV 303 i Tjølling og skal til Larvik

Reisemønster for biltrafikk på innfartsårer

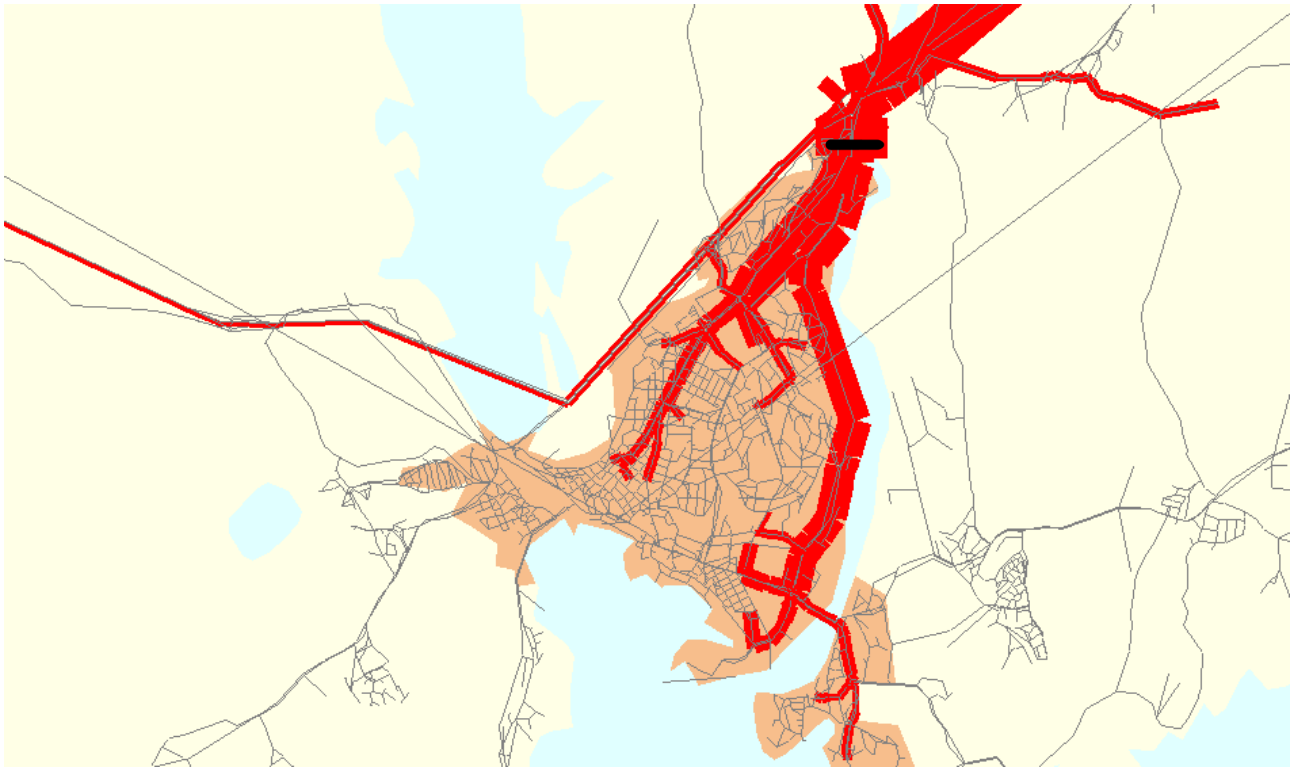
Figurene under viser hvordan dagens biltrafikk fordeler seg inn mot Larvik byområde fra de ulike korridorene/innfartsårene.



Figur 2-10: Reisemønster for trafikk fra fv.301 Stavernsvegen i Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkt ved Jordfallen Statens vegvesen RTM beregningsår 2023.



Figur 2-11: Reisemønster for trafikk fra fv.303 på Gloppe bru. Statens vegvesen RTM beregningsår 2023.



Figur 2-12: Reisemønster for trafikk fra rv.400 Elveveien nord ved Kverken. Statens vegvesen RTM beregningsår 2023.

Beregnet biltrafikkfordelingen fra de tre valgte innfartskorridorene indikerer at:

- *Fv.301 Stavernsveien* har en del trafikk gjennom Larvik sentrum for målpunktene Nansetområdet og Øyaområdet. Trafikken fordeler seg med om lag en tredjedel til hhv E18 nordover, Larvik sentrum/Nansetområdet og fv.303 mot Øyaområdet
- *Trafikken fra fv.303 Gloppe bru* fordeler seg om lag med like store andeler mot rv400 Elveveien og fv.303 Storgata. Beregningen viser gjennomgangstrafikk i sentrum på Storgata, men ikke gjennom sentrum for øvrig.
- *Trafikken fra rv.400 Elveveien nord ved Kverken/Bommestad* fordeler seg med om lag like store andeler til henholdsvis Nansegata/sentrum og til Elveveien/Øyaområdet. Beregningen viser ikke gjennomgangstrafikk i sentrumsområdet, men fordeler seg til Nanset/Byskogen området.

Oppsummert viser det at det kan være behov for å tilrettelegge for noe gjennomgangstrafikk med bil gjennom sentrumsområdet fra:

- Stavernsvegen via Gamle Kongevei til Nansetområdet
- Stavernsvegen og Gloppe bru via Storgata

Når det gjelder biltrafikken østfra fra Gloppe bru og nordfra via Nansetgata viser beregningene i hovedsak trafikk med målpunkt i sentrum og ikke gjennomgangstrafikk i sentrum.

Gjennomgangstrafikk med bil i øst-vest aksen

Tall fra Statens vegvesens tilgang på TomTom GPS data i kjøretøy for 2025 viser at:

- Trafikken til/fra Stavernsveien (ÅDT 12 000) som finnes igjen på Gloppe bru er om lag 9 % eller ÅDT 1100 kjøretøy per døgn (kjt/d)
- Trafikken til/fra Møllegata (ÅDT 11 500) som finnes igjen på Gloppe bru er om lag 7 % eller ÅDT 800 kjt/d.

Totalt gir dette om lag 2000 kjøretøy som kjører mellom Stavernsveien/Møllegata og Gloppe bru. Dette utgjør rundt 15 % av totaltrafikken i Storgata som har ÅDT 13.800. Dette viser at den dominerende trafikken i Storgata ved jernbanestasjonen er lokaltrafikk bestående av kortere reiser, mens lengre reiser som utgjør gjennomgangstrafikken er liten.

Figur 2-13: Gjennomgangstrafikk i øst-vest aksen mellom snitt markert med lilla utgjør om lag 15 % av total ÅDT i Storgata. Statens vegvesen, TomTom data 2025. Kart fra Norgeskart.no

Definisjoner

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde på en veg. ÅDT beregnes som summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning i begge retninger i løpet av et år, delt på 365. Yrkesdøgntrafikk (YDT) er et trafikkteknisk begrep som beskriver gjennomsnittlig trafikkmengde på en vegstrekning i løpet av hverdager, altså mandag til fredag, og utelater helgetrafikk (lørdag og søndag).

ÅDT (årsdøgntrafikk) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde gjennom hele året, men det varierer betydelig gjennom året avhengig av:

1. Sesongvariasjoner

- Sommermånedene har ofte høyere trafikk, spesielt på veier til turistområder og hyttefelt.
- Vintermånedene kan ha lavere trafikk.

2. Ukedager vs. helg

- Trafikken er vanligvis høyere på virkedager (mandag–fredag), spesielt i rushtiden.
- Helgetrafikk kan være høy på enkelte strekninger (f.eks. utfartsveier), men lavere på arbeidsrelaterte ruter.

3. Skoleferier og helligdager

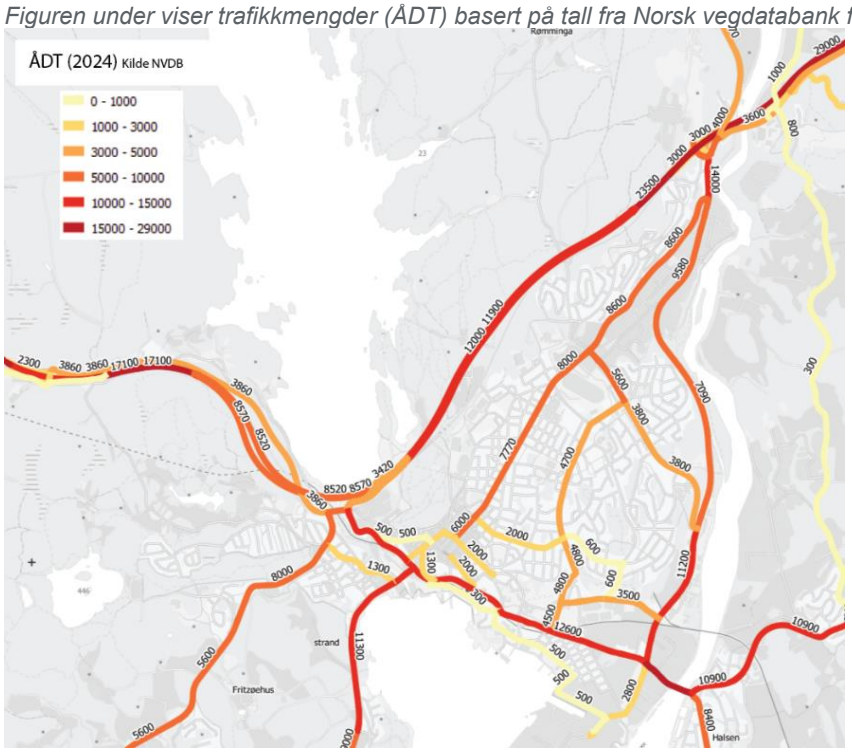
- Trafikkmønsteret endres i skoleferier, med mindre pendling og mer fritidskjøring.
- Helligdager som påske og jul gir store avvik fra normalen.

4. Spesielle hendelser

Veiarbeid, værhendelser, eller større arrangementer kan påvirke trafikkmengden midlertidig.

2.2.4 Trafikkmengder og forsinkelser på vegnettet

Figuren under viser trafikkmengder (ÅDT) basert på tall fra Norsk vegdatabank for 2024.



Figur 2-14 Trafikkmengder (ÅDT) 2024. Norsk vegdatabank med estimert ÅDT-belagt vegnett fra Statens vegvesen.

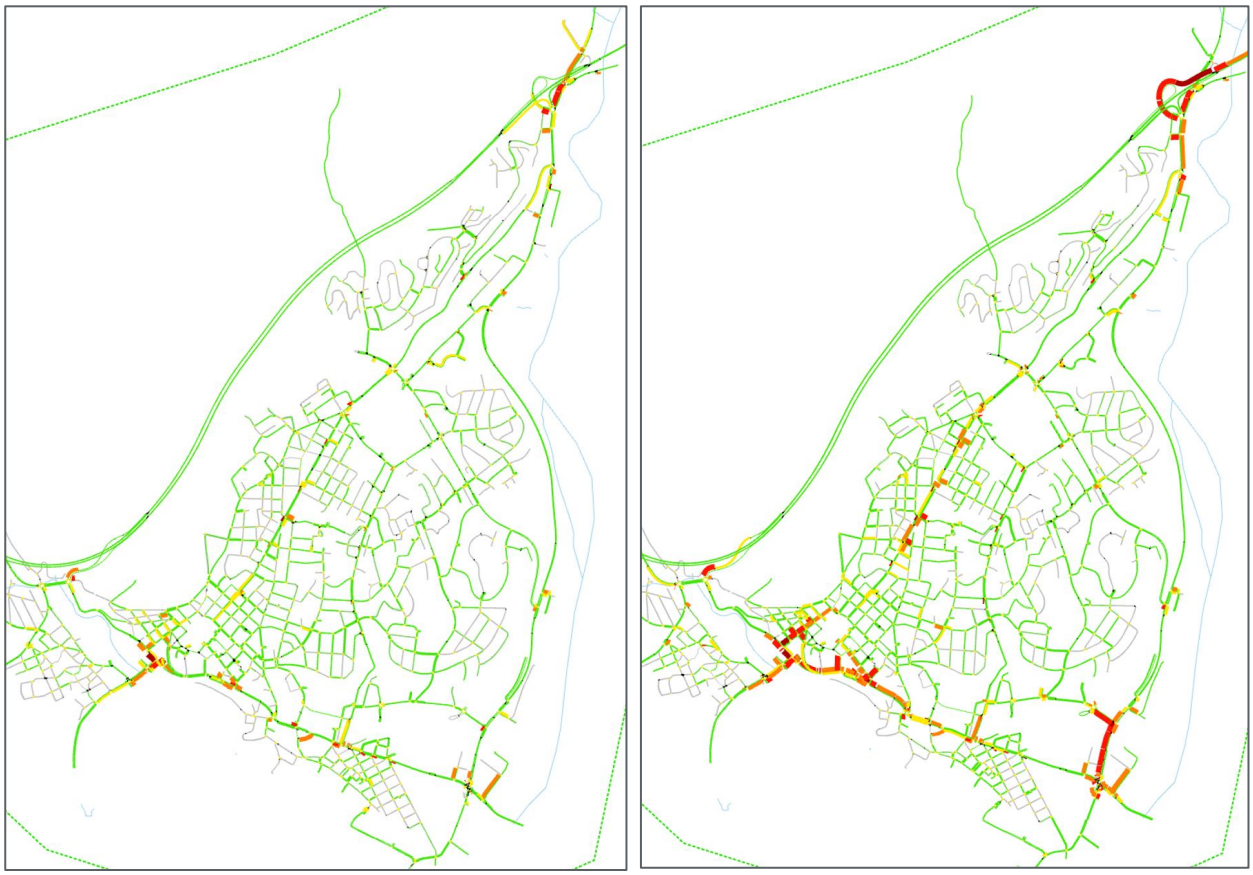
Kølengder for rushtidstopper i øst-vest aksen

Figuren under er en forenklet fremstilling av kølengder som vanligvis oppstår i rushtidstoppene basert på observasjoner og Google maps traffic.

Figur 2-15: Forenklet fremstilling av de delene av øst-vest aksen som vanligvis har fremkommelighetsproblemer i rushtidstoppene. Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 (2023).

Trafikkavvikling og forsinkelser i rushtidene

Basert på tilgjengelige trafikkdata er trafikkavvikling i rushtidene er simulert med trafikkmodellen Aimsun og viser hvilke deler av vegnettet i Larvik byområde som har kapasitetsproblemer. Figurene viser forsinkelser i forhold til uhindret trafikk, der alle røde strekninger har kø i makssituasjonen, mens oransje og gule har perioder med kø.



Figur 2-16: Simulert trafikkavvikling med Aimsun for Larvik byområde. Referansescenario 2025 – morgenrush 07:30-07:45 (t.v.) og ettermiddagsrush 15:45-16:00 (t.h.). Norconsult 2025.

Trafikkavvikling i rushtidene er simulert for år 2025 og viser hvilke deler av vegnettet i Larvik sentrumsområde som, basert på input fra trafikkdata, vil få kapasitetsproblemer. Dersom ikke tiltak iverksettes vil køproblematikken forsterkes i de samme områdene i årene fremover.

Morgenrush 2025 - referanse

- En del forsinkelser i kryss Storgata x Stavernveien
  - Særlig fra sørvet
- Noe forsinkelser i kryss Storgata x Prinsegata
- Noe forsinkelser i Nansetgata
- Noe forsinkelser i Kongegata og sideveger

Norconsult

Ettermiddagsrush 2025 - referanse

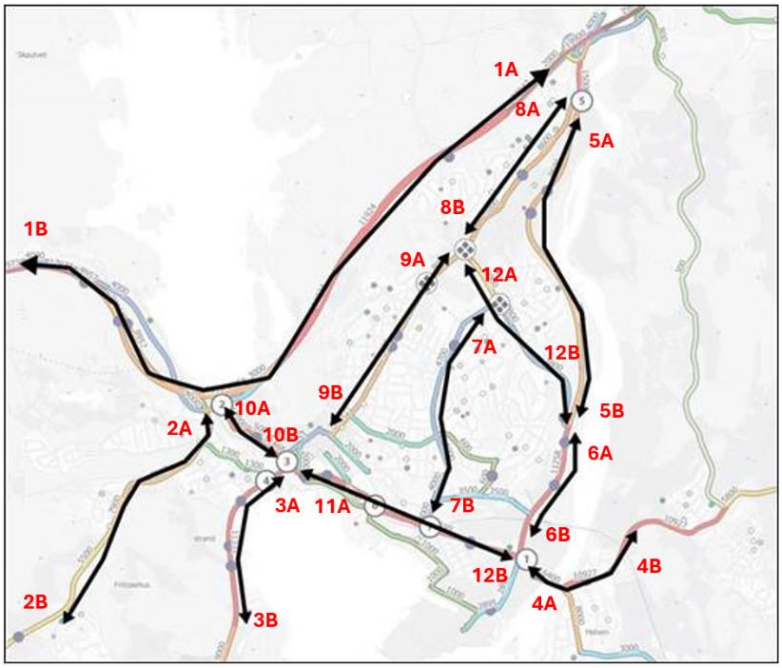
- Kø i Storgata vestgående retning mot kryss med Stavernveien
  - En del forsinkelser i de andre armene også
- Perioder med kø i Prinsegata inn i kryss med Stavernveien
- Perioder med kø i Kongegata inn i kryss med Storgata
- Forsinkelser i nordre del av Nansetgata

Norconsult

Figur 2-17: Simulert trafikkavvikling med Aimsun for Larvik sentrumsområde. Referansescenario 2025 – morgenrush 07:30-07:45 (t.v.) og ettermiddagsrush 15:45-16:00 (t.h.). Norconsult 2025.

Reisetider på strekninger

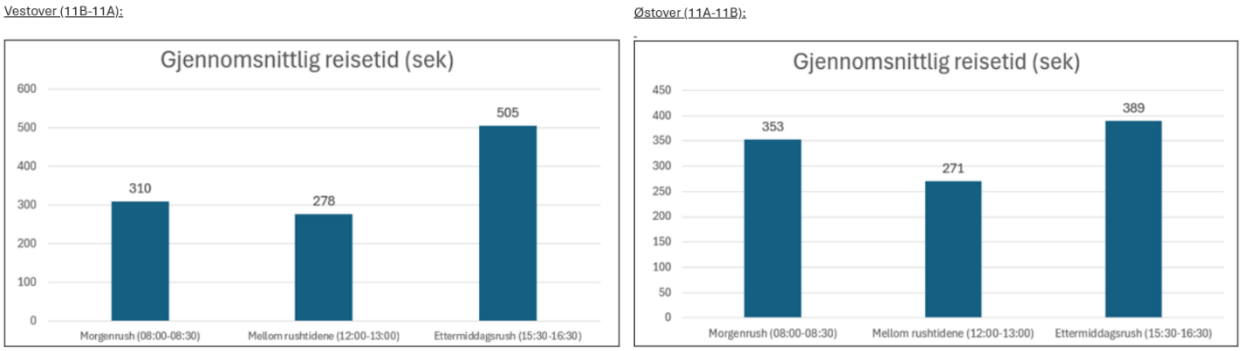
Reisetider Statens vegvesen har tilgang på via TomTom er basert på registrerte GPS data for om lag 10 % av biltrafikken, og er en god kilde for å kunne sammenlikne reisetid på utvalgte strekninger i og utenfor rushtidene for å få et bilde på forsinkelser i rush. I Larvik har bussene ikke egne kollektivfelt på de utvalgte strekningene. Forsinkelsene i rush for bilene vil derfor også vise hvor bussene har vesentlige fremkommelighetsproblemer. Dette gir grunnlag for å vurdere hvor det er størst behov for fremkommelighetstiltak for bil og buss.



Figur 2-18: Strekninger det er tatt ut reisetider for rush og utenom rush. Statens vegvesen TomTom data 2025.

Reisetider i øst-vest aksen

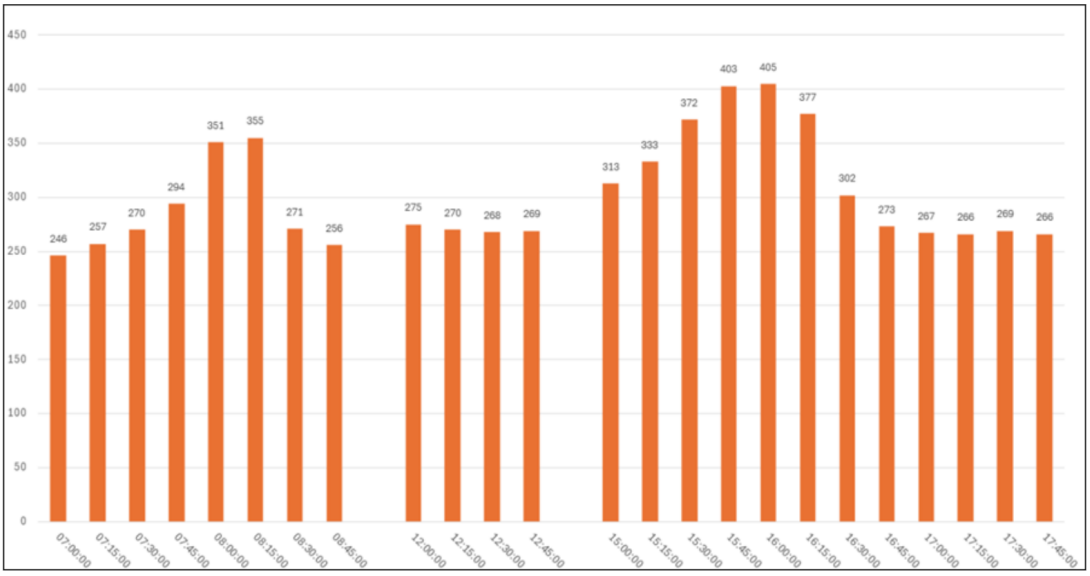
Figuren under viser forholdet mellom gjennomsnittlig reisetid i og utenom de tydelige topperiodene i morgen- og ettermiddagsrush for strekningen 11A-12B Storgata fra Stavernsveien til Øyakrysset. I retning Øyakrysset er den største forskjellen i gjennomsnittlig reisetid om lag 2 minutter. I retning Stavernveien er samme forhold nærmere 4 minutter sammenliknet med reisetiden utenom rush midt på dagen. Dette viser at den økte reisetiden på denne strekningen ikke øker med mer enn 2-4 minutter i rushtidene. Dette er vist i figurene under.



Figur 2-19: Gjennomsnittlig reisetid for strekningen mellom Stavernsveien og Øyakrysset. Statens vegvesen TomTom data 2025.

Lengde på rushtidstopper i øst-vest aksen

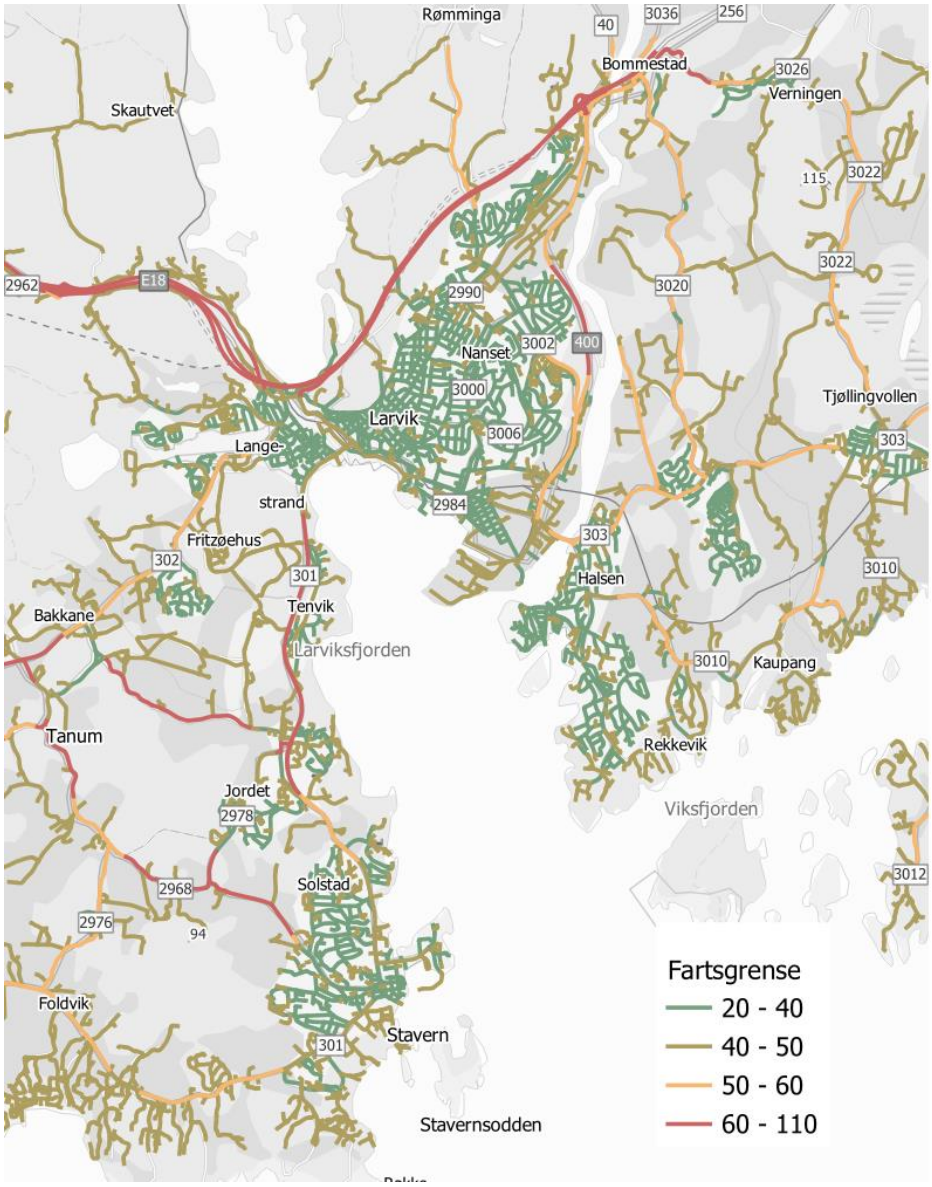
Grafen nedenfor viser gjennomsnittlig reisetid mellom Fv. 301 Stavernveien x Storgata og Øyakrysset på Rv. 400 i morgen- og ettermiddagsrush, samt midt på dagen mellom rushtidsperiodene. Av grafen så ser vi at morgenrushet har en spesielt tydelig rushtidstopp med markant økte forsinkelser i en halvtimes tid fra ca. 08:00-08:30. I ettermiddagsrushet er det tilsvarende en særlig tydelig topp med økte forsinkelser i tiden fra ca. 15:30-16:30. Forskjell i gjennomsnittlig reisetid midt på dagen og rushtidstoppen i ettermiddagsrush er om lag 2 minutter.



Figur 2-20: Gjennomsnittlig reisetid i øst-vest aksen over dagen basert på Statens vegvesens TomTom data 2025

2.2.5 Fartsgrenser

Dagens fartsgrenser i Larvik byområde er vist i figuren under og viser hovedvekt av 30 km/t for store deler av byvegnettet og 40 og 50 km/t for hovedårer gjennom byen.



Figur 2-21: Fartsgrenser i Larvik og Stavern. NVDB og Norconsult 2025.

Effekter lavere fart

Norconsult har analysert faglitteratur for å få en oversikt over effektene av lavere fartsgrenser i små og mellomstore europeiske byer. Resultater henger sammen med Transportøkonomisk institutt studie om effekt av 30km/t (Tennøy og Pettersen, 2025). Funnene er oppsummert i tabellen nedenfor.

Redusert hastighet har flere fordeler, som færre trafikkulykker, mindre støy, og økt trygghet for gående og syklister. Det kan også forbedre folkehelsen og gjøre byområdene mer trivelige. Ulempene inkluderer tvil om

bilister vil overholde fartsgrensene, økt kjøretid og mulige økte kostnader for kollektivtransport. Totalt sett er det et godt tiltak, spesielt i de tilfellene der trafikksikkerhet og livskvalitet er viktig, men utfordringer som økt kjøretid og overholdelse av fartsgrenser må håndteres.

Flere velger bærekraftige transportmidler	Lavere hastigheter gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå, også til og fra kollektivtransport. Det gjør også bilkjøring mindre attraktivt, som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt når det blir mindre biltrafikk.
Bedre folkehelse	Mindre støy og forurensning, mer sosialt samspill, færre trafikkulykker, og økt fysisk aktivitet.
Færre trafikkulykker	Reduksjonen i fartsgrensene har ført til en betydelig nedgang i trafikkulykker, med totalt antall ulykker i byen redusert med 15–40%, dødsulykker med 32–63%, ulykker i områder med redusert fartsgrense redusert med 13–43%, og ulykker som involverer fotgjengere i disse områdene redusert med 16–63%.
Effektene forsterkes med kombinasjon av andre tiltak	Tiltakene blir mer effektive når de kombineres med tiltak som gjør byen mer attraktiv og reduserer biltrafikk.
Bedre bymiljø	Mindre støy, lokal forurensning, utrygghet på grunn av trafikk, osv. Økt attraktivitet ved å bo sentralt, mindre press for spredning av byområder
Mer inkluderende	Enklere og mer oversiktlige gater for ferdsel, tryggere og sikrere, spesielt for sårbare grupper.
Bedre tilgang til aktiviteter	Færre barrierer, omveier og forsinkelser for gående, syklister og kollektivreisende til/fra/på holdeplass.
Styrket næringsliv	Mer attraktivt sentrum – mer omsetning, mer attraktivt for arbeidskraft – bedre tilgang på arbeidskraft.

Tabell 2-1: Oppsummering av funnene om effekt av 30km/t og lavere fartsgrenser i små og mellomstore byer (Norconsult 2025) og 30km/t fartsgrenser i europeiske byer (Tennøy og Pettersen, 2025)

2.2.6 Bylogistikk

Varelevering til dagligvarebutikker i sentrum og andre som har varleveringsrampe eller dedikerte arealer fungerer greit i dag. Varelevering til enkeltstående butikker, kafeer og restauranter er ikke like enkelt. Det finnes ikke dedikerte vareleveringslommer i sentrum. Dette krever ledig parkeringsplasser i gangavstand til

Bilde 2-1: Parkering på fortau og i sykkelfelt i Prinsegata. Foto: Norconsult

Bilde 2-2: Varelevering halvveis opp på fortau i Kongegata. Foto: Norconsult

leveringspunkt om leverandørene ikke skal parkere på fortau og/eller i sykkelfelt. Andre bylogistikkaktører som for eksempel håndverkere har ikke dedikerte parkeringsplasser/lommer og vil derfor også kunne parkere på fortau eller liknende når det ikke er parkeringsplass i umiddelbar nærhet. Reguleringen rundt varelevering til torget er også ulikt skiltet i de ulike innkjøringene til torget. Her er det skiltet både kun gågate, innkjøring forbudt for annet enn varelevering, og med lovlig for varelevering utenom 12-18 på dagen. Se eksempler på ulik skilting på bildene under.

Bilde 2-3:Ulik skilting for ulike innkjøringer til gågata. Foto: Norconsult

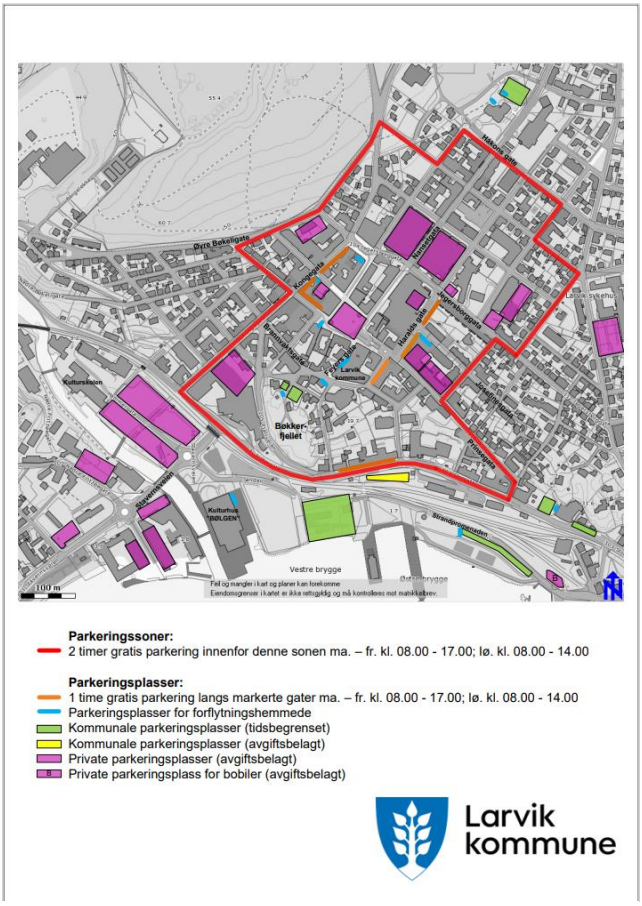
Som leverandør til virksomhetene i gågata vil det ikke være enkelt å forstå hvilke regler som gjelder for gågatene.

Oppsummert er bylogistikken i Larvik, i dagens situasjon, avhengig av parkeringsbelegget for å fungere hensiktsmessig. Det vil si at varelevering og andre bylogistikkaktører som håndverkere eller hjemmesykepleien, er avhengig av at det finnes ledige parkeringsplasser i nærheten av dit de skal for å kunne utøve sitt arbeid uten å for eksempel bryte veitrafikkloven og stå på fortau eller i veien/sykkelfelt. Endringer i parkeringspolitikken vil derfor kunne påvirke situasjonen for bylogistikkaktørene, og konsekvensene for denne gruppen må også vurderes i en evt. endring av parkeringspolitikken. Ved en endring i parkeringspolitikken må det også vurderes tiltak for bylogistikken, for eksempel vareleveringslommer eller dedikerte parkeringsplasser for varebiler.

2.2.7 Parkering

I Larvik sentrum er det ca. 1.300 allment tilgjengelige parkeringsplasser. Ca. 500 av de er kommunale plasser. De kommunale plassene er gratis med unntak av Storgata 30 med 50 plasser. På kommunale avgiftsplasser kan EasyPark-appen benyttes i tillegg til kort/mynt. De øvrige plassene i sentrum eies og drives av private aktører.

Kartet under viser dagens parkeringstilbud i Larvik sentrum oppsummert.



Figur 2-23: Parkeringsregimet i Larvik sentrum. Kilde: Larvik kommune.

Gateparkeringsplassene i sentrum regulert med 1 eller 2 timers maks parkeringstid som etterprøves med parkeringsskive. Disse er regulert slik først og fremst for å skape sirkulasjon i parkeringsplassene i sentrum. Utenom sonen som er vist på kartet i rødt er gateparkering i sentrum og boligområdene rundt gratis og ikke regulert.

I Stavern innføres det boligsoneparkering i sentrum av byen i perioden 10. juni til 20. august. I tillegg er flere gater gjort om til gågater i samme perioden. Det er etablert en rekke offentlig tilgjengelige parkeringsplasser rundt Stavern sentrum. I Helgeroa etableres det boligsoneparkering hvert år i perioden 1. mai til 1. september. I Helgeroa er det både kommunale og private offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som benyttes relativ mye i sommerperioden.

I tillegg er det etablert en rekke utfarts-parkeringsplasser over hele kommunen. En del av disse er tidsregulerte med maks parkeringstid fra 12 til 72 timer. Hensikten er å legge til rette for en rullering på plassene av hensyn til de besøkende.

Rundt omkring i kommunen er det i tillegg til vanlige parkeringsplasser etablert en rekke parkeringsplasser reservert for bestemte grupper. Det er ca. 70 HC-plasser, 15 MC-plasser og fire plasser for bobiler v. Tollboden i Larvik indre havn.

Kommunen har 2 trafikkbetjenter som kontrollerer de kommunale parkeringsplassene.

I samtale med kommunen[1] fremkommer det at hovedutfordringen med parkering i sentrum er at handelstilbudet er spredt med muligheter både på Øya, Fritzøe Brygge og Alti Nordbyen. Det er et sterkt politisk ønske at sentrum skal kunne konkurrere med disse tilbudene når det kommer til tilgjengelighet og parkering.

Det er ikke gjort karlegging av belegg i sentrum, men i samtalen fremkom det at det ikke oppleves som at belegget er høyt på gateparkering – det er «lett» å finne parkering. Det vil si at det er mulig å finne parkeringsplass etter klokken 9 om morgenen. Det er en indikator på at parkeringsplassene nærmest sentrum ikke kun benyttes til arbeidsparkering. Det er observert en bedring i sirkulasjon etter at parkeringsskive ble innført.

Det antas dog at en del parkerer i på gateparkering i forbindelse med arbeidsparkering, ved at man flytter bilen eller endrer på parkeringsskive i løpet av dagen. Det er en del arbeidsparkering utenfor selve sentrumskjernen i forbindelse med boliggater og i forbindelse med biblioteket.

[1] Intervju med teknisk sjef og bybetjentene 28. april 2025

Kommunen får en del henvendelser fra beboere tett på sentrum som ønsker seg boligsoneparkering, for eksempel for Bøkelia vest og Fritzøe Brygge på grunn av arbeidsparkering. Boligsoneparkering gir blant annet konsekvenser for besøksparkering og krever systemer og saksbehandling.

Bilde 2-4: Parkering i Berggata. Foto: Norconsult

Bilde 2-5: Parkering i Øvre Bøkeligate. Foto: Norconsult

I 2024 som del av rapporten «Bærekraft 2023 – forslag til tiltak» skrevet av PwC blir økte parkeringsinntekter presentert som et tiltak for bedre kommuneøkonomi. I rapporten ble det påpekt at en innføring av parkeringsavgift i sentrum vil kunne gi ringvirkninger til boligområder rundt med større grad av villparkering. En eventuell innføring av parkeringsavgift må også avstemmes med parkeringsregimet på private plasser for å ha effekt. I tillegg bør det utformes en parkeringsstrategi for hele kommunen der man ser på en helhetlig parkeringspolitikk for å oppnå de målene man ønsker.

Analyse av parkeringssituasjonen

Det er mange forhold bidrar til en attraktiv by, men i arbeidet med ny parkeringsstrategi bør det hensyntas at Larvik by er i konkurranse med bilbaserte handelstilbud utenfor byen med store gratis parkeringsplasser og god tilgjengelighet med bil.

Dagens prinsipp med korttidsparkering i sentrum og langtidsparkering i ytterkantene fungerer som et utgangspunkt for parkeringsregimet, men det er behov for å rydde opp og få en bedre struktur på parkeringstilbudet. Det bør i arbeidet med parkeringsstrategi ses på muligheter for å samle dagens spredte gateparkering i færre og større parkeringsanlegg i og rundt sentrum for å gjøre tilbudet mer oversiktlig og frigjøre gateareal til andre transportformer og byliv.

Konsekvensene for eventuell fjerning av parkeringsplasser i forslagene til mobilitetsplanen og gatebruksplanen burde kartlegges slik at det fortsatt er en relativt god tilgjengelighet til sentrum. I forbindelse med gatebruksplanen bør det kartlegges belegg for dagens plasser i sentrum. Deretter bør det vurderes å justere makstid for de mest sentrumsnære plassene for å sikre tilgjengelighet til byen for en større gruppe som ønsker å bruke sentrum. Tilgjengelighet for mennesker med funksjonsnedsettelser bør også vurderes.

Ved en innføring av parkeringsavgift for kommunale plasser må utredes for konsekvenser og redegjøres for eventuelle følgetiltak som må på plass slik at villparkering ikke blir et stort problem i boliggatene rundt.

2.2.8 Busstrafikk

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

Tabell 2-2: Passasjerstatistikk fra VKT som viser totalt antall påstigende for 2019 fordelt på hovedstrekninger. Trafikkplan Larvik 2017.

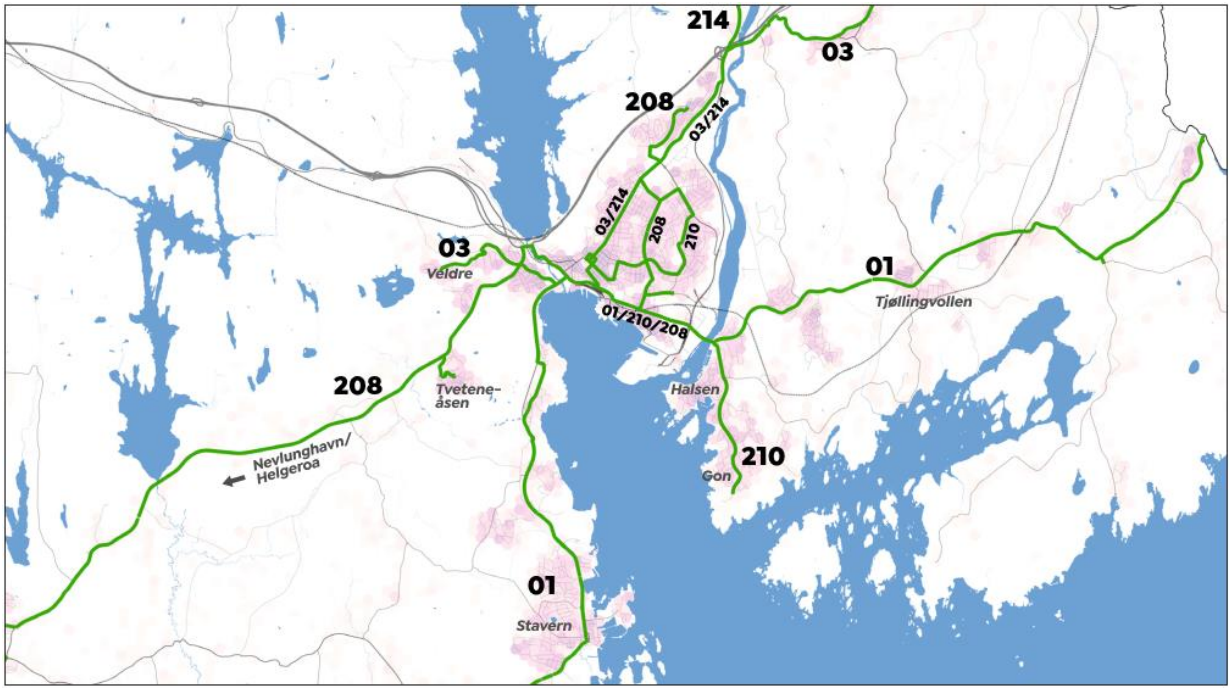
Rute	Strekning (tur/retur)	Totalt antall påstigninger
01	Stavern - Larvik	155 240
01, 210	Øst - Vest (Sentrumsterminalen - Øya)	211 049
210	Gon - Gloppe	34 305
01	Tjøllingvollen - Gloppe	50 865
03	Veldre - Larvik	48 650
208	Nevlunghavn/Helgeroa - Larvik	75 037
03	Bommestad - Larvik	126 177

Veldre, Stavern, Øste Halsen, Tjøllingvollen og Nanset-området har i dag bussavganger med halvtimesfrekvens til og fra Larvik sentrum. Figuren under 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 antall bosatte i 400 og 600 meters avstand til bussholdeplass med halvtimesfrekvens, rundet av til nærmeste 50:

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



Figur 2-23: Oversikt over bussruter i Larvik. Trafikkplan Larvik 2017.

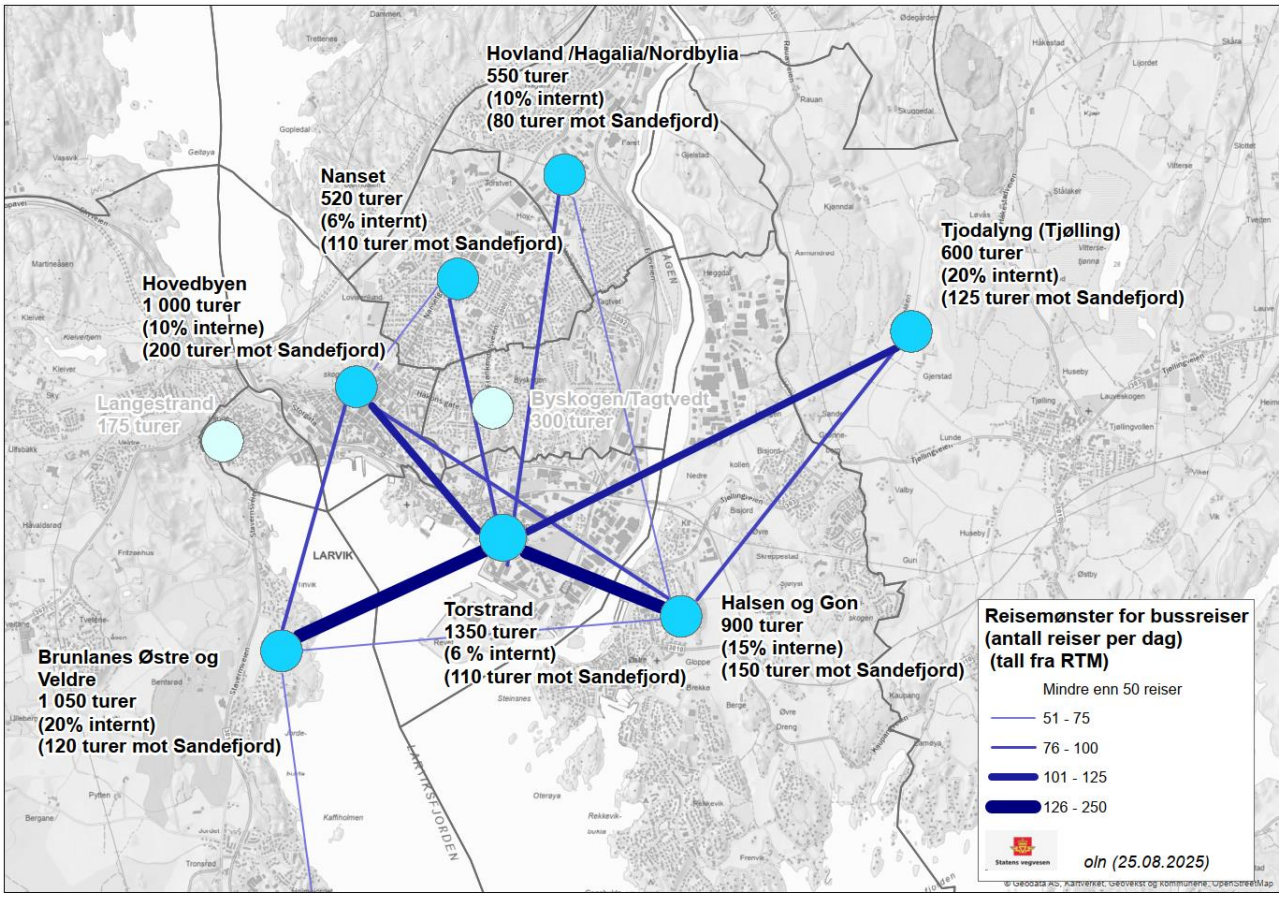
De mest brukte holdeplassene

Vestfold kollektivtrafikk har levert data over antall passasjerer på holdeplassene i Larvik i 2025 (fra 1. januar til 24. august). De seks holdeplassene knyttet til sentrumsterminalen har klart flest reisende. Nordbyen har nest flest reiende, mens Larvik stasjon har tredje flest reisende. De ti mest brukte holdeplassene vises i tabellen under.

Tabell 2-3 De ti mest brukte holdeplassene i Larvik i perioden 1/1-25/8 2025. VKT 2025.

Holdeplass	Antall reisende
Larvik sentrumsterminalen 1-6	113 181
Nordbyen	50 458
Larvik stasjon	30 152
Thor Heyerdahl vgs.	27 692
Kiwi Torstrand	26 042
Fritzøe brygge	21 181
Stavern	14 131
Tjodalyng skol	12 139
Øya	11 872
Tjøllingvollen	11 154

Reisemønster for busstrafikanter



Figur 2-24: Reisemønster for bussreiser med antall reiser per dag. RTM transportmodell beregningsår 2023. Statens vegvesen 2025.

2.2.9 Sykkeltrafikk

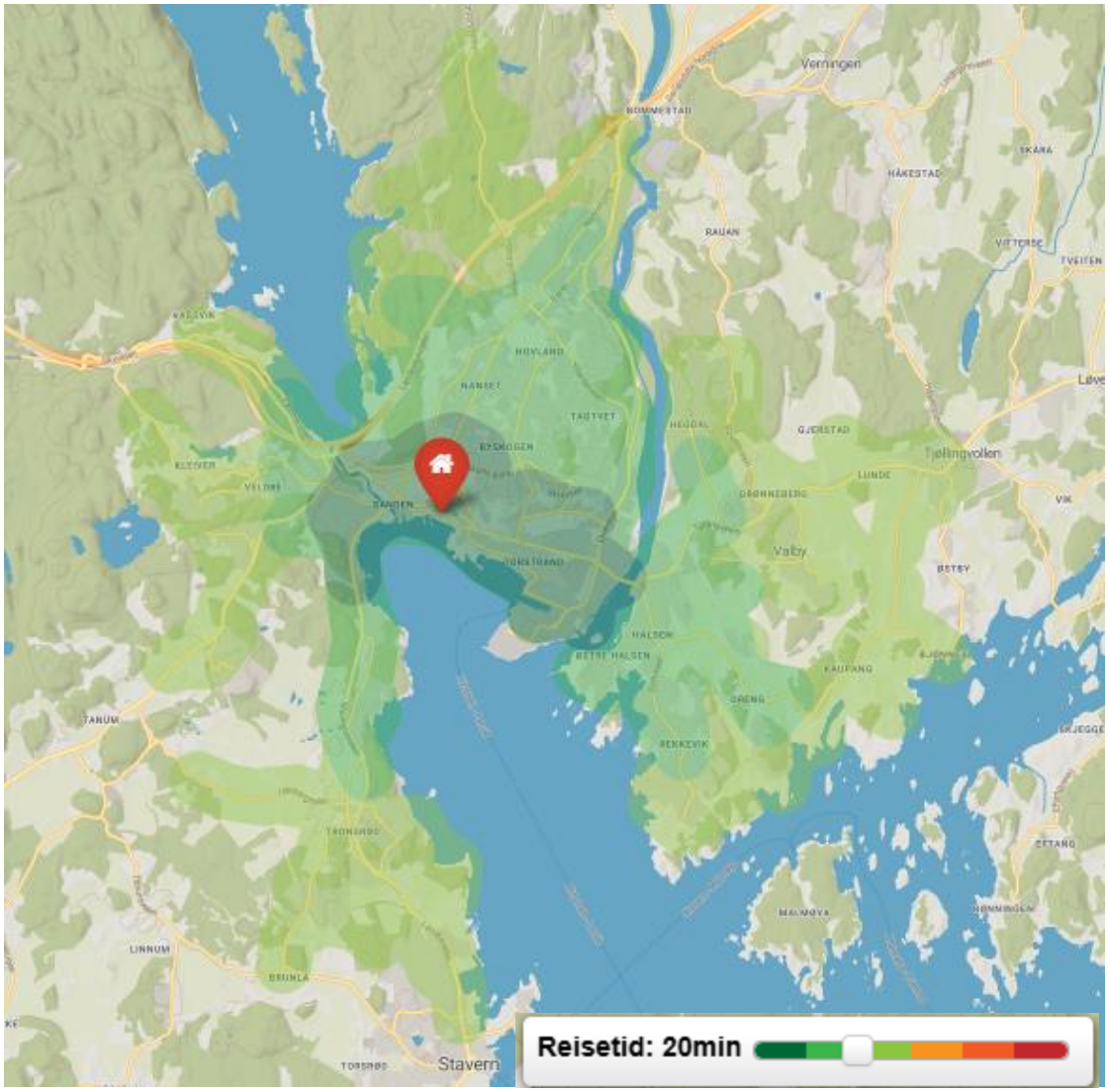
Tall fra Mini RVU utført av Opinion i 2022, der formålet var å kartlegge reisevaner og bruk av bil til arbeidssted viser at 12 % bruker sykkel som transportmiddel til jobb. Dette er veldig mye høyere enn de 5% andel fra RVU 2018/19 for Vestfoldbyene og en andel på 8% i Larvik by. Dette er på grunn av at Mini RVUen har begrenset omfang både når det kommer til geografisk utstrekning og antall respondenter og det ble spurt om (arbeidsreiser vs. alle reiser).

Det er to tellepunkter for sykkeltrafikk (i regi av Statens vegvesen), i Larvik by, ett ved Stavernsveien litt sør for Langestrand (fv.301) og et ved Undersbo på Torstrand (fv.303). Tellepunktene på Stavernsveien og Torstrand viser henholdsvis snitt i ÅDT på 151 og 145 for samme periode.

Befolkningsgrunnlaget for sykling i Larvik er relativt stort basert antall mennesker som bor i sykkelavstand fra Larvik sentrum. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført av Urbanet analyse i 2016 viser at den gjennomsnittlige sykkelturen er på 4 km for alle typer reiser, inkludert arbeidsreiser. Dette tilsvarer en reisetid på ca. 15-20 min. El-sykkelandelen har økt siden 2016 og vil trolig øke mer. Dette vil øke sannsynligheten for lengre reiselengde på sykkelturene. Dette viser tall fra RVU fra 2018/19, gjennomført av TØI, der gjennomsnittlig lengde på sykkelturene har økt til 5 km.

Tar man utgangspunkt i en gjennomsnittlig sykkeltur på 4 km fra torget i Larvik sentrum og befolkningstall fra folkeregisteret, er det ca. 25 000 personer som bor i sykkelavstand til Larvik sentrum. Med en sykkelandel på 3% tilsvarer det 750 personer som sykler på sine daglige reiser. For å oppnå en sykkelandel på 10% tilsvarer det 1750 flere syklister hver dag.

Kartet under viser hvor langt fra torget i Larvik man kommer på 10, 20 og 30 minutter med sykkel. Med 20 minutters reisetid dekkes Gon, Tjøllingvollen og store deler av Stavern. Analysen som figuren illustrerer, tar også høyde for topografiske forhold og gir et relativt realistisk bilde på reisetid og lengde. Høydeforskjellene i Larvik gjør derimot at sykkelavstanden oppleves lengre og kan bidra til at folk velger bort sykkelen, spesielt fra områdene Veldre, Ra, Sky og Tveteneåsen. Som nevnt over vil gjennomsnittlig avstand for sykkelreiser kunne øke med økt andel el-sykler, da topografien i mindre grad er en barriere ved bruk av el-sykkel.



Figur 2-25: Illustrasjon over 20 minutters sykkelavstand fra Torget i Larvik. Sykledit.no

2.3 Hovedutfordringer i dagens situasjon

Transportsystemet i Larvik er i dag lagt mer til rette for bilbruk enn andre transportformer. Bussene står i samme kø som bilene og tilbudet for syklende er lite attraktivt, trafikksikkert og effektivt. Hovedutfordringene for mobilitet i de ulike delene av dagens transportsystem blant annet knyttet til følgende forhold:

- Øst-vest aksen mellom Gloppe bru og Farriseidet er den mest sentrale transportaksen gjennom byområdet og har fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer for alle trafikantgrupper.
- RV400 Elveveien forbinder Larvik havn med E18. Havnetrafikken slutter seg til med lokaltrafikken (Elveveien vs. øst/vest-forbindelsen) og Color Line har delvis anløp i rushtidene og bidrar til å øke køproblemene i Øyakrysset.
- Larvik jernbanestasjon har små arealer tilgjengelig for videre utvikling og ligger ved Storgata som har køproblemer i rushtidene. Dagens jernbanetrasé gjennom sentrum og spesielt Torstrand bydel med lave bruløsninger representerer en fare for myke trafikanter og setter høydebegrensninger for nyttetrafikk 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. Høydeforskjell og betjening av jernbanestasjon og sentrum gjør det vanskelig å få til et effektivt busstilbud.
- 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 Gloppe bru og inn mot Larvik by i øst-vest aksen.

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.

Generelt sett er de viktigste barrierene for at folk ikke vurderer sykkel som et aktuelt fremkomstmiddel, er relatert til trafikksikkerhet (trafikkulykker eller ulykkes-strekninger) og manglende nettverk (terrengforskjeller og fysiske barrierer som jernbanelinjer og motorveier). De viktigste attraktivitetsfaktorene, som gjør at sykkel blir et aktuelt transportmiddel, er opplevd trygghet og fremkommelighet. Opplevd trygghet handler i stor grad om separasjon fra biltrafikken, mens fremkommelighet handler om vikeplikt, kryssløsninger og fysisk utforming. Et godt sykkelveinett kan ikke alene sikre at en sykkelandel på 15-20 % oppnås, men kan gjøre det mulig i kombinasjon med andre tiltak. F.eks. vil drift og vedlikehold av sykkelveinettet, forhold for konkurrerende transportformer og arealbruk ha betydning for utvikling i sykkelandelen.

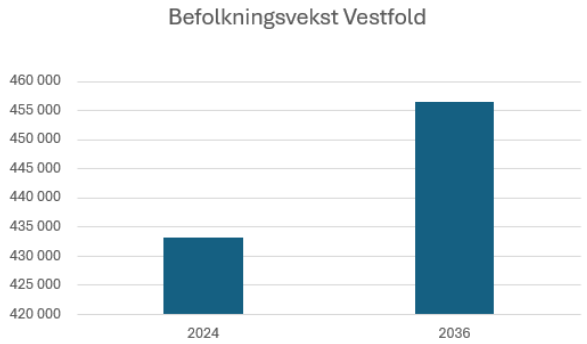
3 Fremtidig situasjon 2036

3.1.1 Befolkningsutvikling og folkehelse

Statistisk sentralbyrås offisielle prognoser for befolkningsvekst viser at Larvik kommune og Vestfold fylkeskommune vil få en vekst på om lag 5 % fra 2024 til 2036.

Befolkningsvekst Vestfold			
2024	2036	Vekst	Vekst-%
433 168	456 438	23 270	5 %

Befolkningsvekst Larvik			
2024	2036	Vekst	Vekst-%
48 683	51 001	2 318	5 %



Figur 3-1: Befolkningsvekst 2024-2036 for Vestfold og Larvik. Statens vegvesen og SSB MMMM 2025.

En av de sikreste trendene i befolkningsutviklingen framover er at andelen eldre vil øke. Det skyldes at levealderen stadig øker, og at det er store fødselskull som blir en del av den eldre befolkningen i årene som kommer. Samtidig blir det født færre barn per kvinne. Andelen eldre øker i hele landet. I 2022 var 24,7 **%** av befolkningen i Larvik 67 år eller eldre. Hovedalternativet i SSBs befolkningsframskriving viser at andelen personer 67 år eller eldre i Larvik vil øke til 29 % i 2050.

I møte med demografiskiftet, hvor en stadig større andel av befolkningen blir eldre, vil tilrettelegging for en mer aktiv mobilitetshverdag kunne være en viktig faktor for å møte presset på helse- og omsorgstjenestene. Når eldre går, sykler eller beveger seg aktivt i hverdagen, holder de seg friskere lenger, med redusert risiko for livsstilssykdommer og fall. Å legge til rette for aktiv mobilitet er derfor en bærekraftig strategi i Larviks aldrende samfunn. Aktivitetsnivå er definert som:

Tabell 3-1: Definisjon aktivitetsnivå. Helsedirektoratet.

Fysisk inaktiv	Denne gruppen sitter mye og beveger seg lite, og da hovedsakelig med aktivitet av lav intensitet.
Delvis fysisk aktiv	Omtrent 5–20 minutters daglig lett eller litt anstrengende aktivitet. F.eks. gange ca. 1–2 km.
Fysisk aktiv	Minst 20–40 minutter med litt anstrengende aktivitet, eller minst 10–20 minutter med anstrengende fysisk aktivitet hver dag, eventuelt en kombinasjon. F.eks. gange ca. 2–4 km.

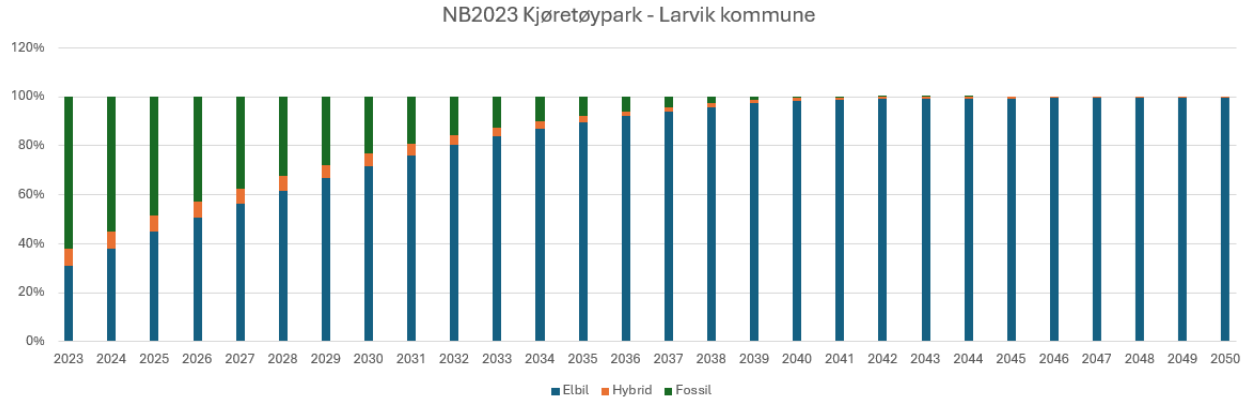
Dersom en person endrer aktivitetsnivå fra fysisk inaktiv til delvis aktiv og endringen gjelder over 10 år, så vil det i et livsløpsperspektiv føre til nesten 4 ekstra leveår. Den økonomiske verdi for samfunnet av ett ekstra friskt leveår er 1 680 000 kr (Helsedirektoratet, 2025b).

Det er viktig å se sammenhengen mellom folkehelse, klimagassutslipp og tiltak for å øke aktiv og grønn mobilitet. Aktiv mobilitet, som å gå og sykle, gir store gevinster for folkehelsen ved å redusere risikoen for livsstilssykdommer, forbedre mental helse og øke livskvaliteten. En befolkning med bedre helse gir mindre press på helsetjenestene – noe som i seg selv bidrar til lavere utslipp. Ved å legge til rette for gang- og sykkelveier, økt fortetting og grønne nærmiljø, kan kommunen bidra til bedre helse i befolkningen samtidig bidra til klimamålene.

Et av de viktigste virkemidlene i mobilitetsplanen å legge til rette for endringer i reisevaner for de mange korte bilturene til at innbyggerne i større grad velger å gå og sykle. Da må det legges til rette for dette.

3.1.2 Sterk vekst i elbilandel

De offisielle prognosene lagt til grunn i Nasjonalbudsjett 2023 for Larvik kommune viser en sterk endring i kjøretøyparken fram mot 2036 hvor andel elbiler øker fra om lag 30% i 2023 til om lag 90 % i 2036. Siden elbiler har lavere kostnad i bruk vil dette sammen med befolkningsveksten gi et vesentlig bidrag til trafikkveksten.



Figur 3-2: Prognoser for endring i kjøretøyparken 2023-2050 for Larvik kommune. Nasjonalbudsjett 2023.

3.1.3 Beregnet trafikkvekst frem mot 2036 uten tiltak

Trafikkveksten i form av utkjørte kjøretøykilometer for Larvik kommune som helhet er den måten nullvekstmålet beregnes ut ifra. Beregnet trafikkarbeid med Regional transportmodell (RTM) øker med over 18 % fra 2023-2036 uten spesielle tiltak.

Tabell 3-2: Beregnet økning i transportarbeid (kjt/km) 2023-2036 med regional transportmodell for Larvik kommune. Statens vegvesen 2025.

Årstall	Basis2023	Referanse2036
Trafikkarbeid	853 657	1 009 595
Prosentvis vekst	0 %	18.3 %

Den beregnede trafikkveksten i Statens vegvesens kontinuerlige (nivå 1) tellepunkter i Larvik byområde viser vesentlig beregnet økt årsdøgntrafikk (ÅDT) i følgende punkter fra 2023 til 2036:

Tabell 3-3: Trafikkvekst i tellepunkter beregnet i RTM 2023-2036 uten tiltak. Statens vegvesen 2025.

Sted	ÅDT 2023	ÅDT 2036	Vekst (%)
Fv 303 Storgata	13788	15455	12
Fv303 Møllegata	11468	14503	26
Fv 303 Undersbo	12599	14118	12
Fv303 Gloppe bru	16400	18072	10
Fv301 Stavernsveien	11331	12702	12
Fv2990 Nansetgata	7630	8032	5
Rv400 Elveveien v/Øya	11258	13137	17
Rv400 Elveveien nord	14000	18060	29
E18 Bommestad	23847	30173	27
Fv 302 Tvetene	5596	6324	13

3.1.4 Hovedutfordringer i 2035 uten tiltak

Dersom det ikke iverksettes tiltak viser Statens vegvesens beregninger med RTM-modellen at trafikkarbeidet (kjørte km) i kommunen vil øke med over 18 % i perioden 2023-2036. Den beregnede trafikkveksten i vegnettet i Larvik by viser at trafikken i Stavernveien, Storgata, Undersbo og Gloppe bru vil øke med over 10 %. Størst økning på lokalvegnettet for øvrig er beregnet i Møllegata og Elveveien nord med nærmere 30 % økning.

Trafikkøkningen vil gi økte fremkommelighetsproblemer på vegnettet og påvirke fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

3.1.5 Eksempler på beregnet effekt av enkelttiltak i 2036

Det er gjennomført foreløpige trafikkberegninger av mulige tiltak med Regional transportmodell (RTM) for døgntrafikk og Aimsun trafikkavviklingsmodell for rush som viser følgende resultater:

- **Nedsatt hastighet til 30 km/t i byområdet** definert som avgrensing av kommunedelplan for Larvik by:
    - RTM viser om lag 10 % redusert trafikk i Storgata og om lag 2 %redusert trafikk på Gloppe bru og i Stavernveien
    - Aimsun viser jevnt over noe lengre kjøretider, men noe mindre rushtidstopper i øst-vest aksen. Resultater fra simulert trafikk i ettermiddagsrushet:
        - Reduserte trafikkmengder i: Storgata, Øvre Bøkeligate, Nedre Bøkeligate og Stavernveien
        - Økte trafikkmengder i: Nansetgata, Kongegata, Nedre Fritzøegate (mot Brunlanesveien), Sigurds gate og Haralds gate
    - Begge modeller viser at det kan bli nødvending med tiltak mot uønsket trafikkøkning i sekundærvegnettet for eksempel gjennom Langestrand.
- **Parkeringsavgift på 10 kr/t i sentrum** for dagens avgiftsfrie offentlige parkeringsplasser:
    - RTM viser om lag 1 % redusert trafikk i Storgata og Elveveien v/Øya og om lag 0,5 % redusert trafikk i Stavernsveien og Gloppe bru. Trafikkreduksjon på om lag 2 % i Møllegata.

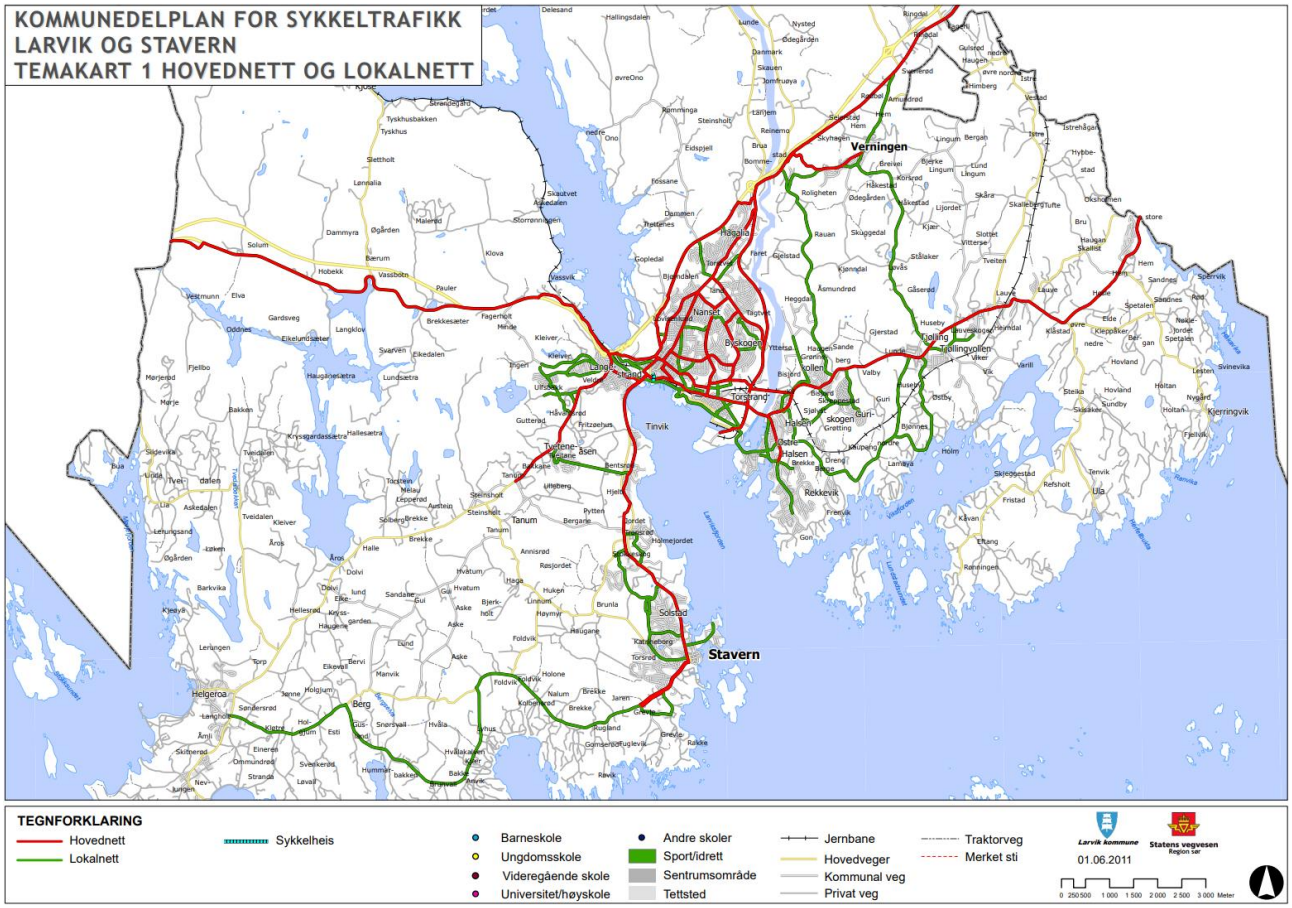
4 Vurdering av nett for sykkel og kollektiv

4.1 Vurdering av sykkelveinett

I dette kapittelet vil det gjennomføres en evaluering av vedtatt plan for sykkelveinettet i Larvik med fokus på korridorene definert i kap. 1.2 og Larvik sentrum.

4.1.1 Eksisterende kommuneplan for sykkelveinettet

Kommunedelplan for sykkeltrafikk ble vedtatt i 2011. Planen angir forslag til hovednett og sekundærnett for Larvik som omfatter Larvik by, Stavern og områdene sør for E18 mot kommunegrensa mot Sandefjord og Telemark. Formålet med planen er å sikre arealer til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovednett for sykkel, være beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer og bidra til at det blir trygt og mer attraktivt å sykle i Larvik og Stavern gjennom et godt tilrettelagt sykkelnett.



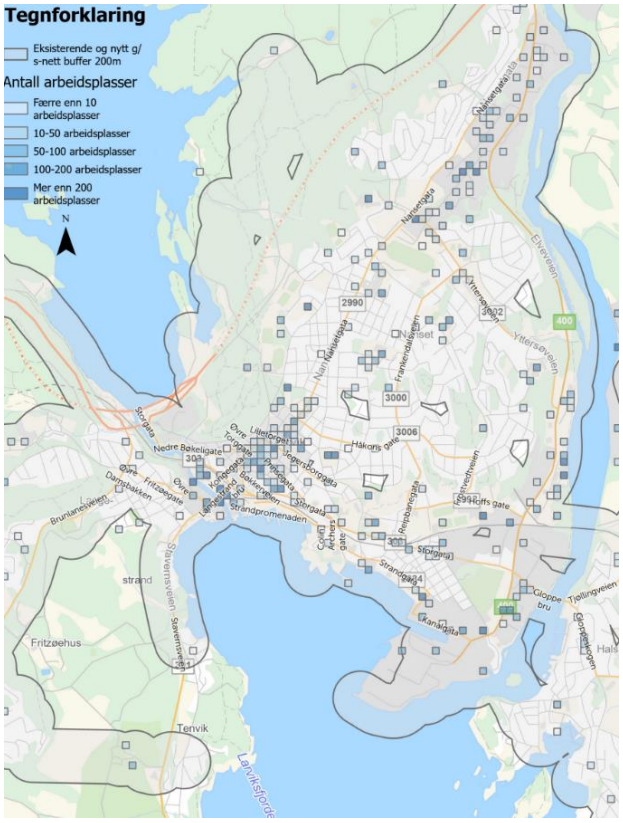
Figur 4-1: Eksisterende plan for sykkelveinettet i Larvik og Stavern delt inn i hovednett og lokal nett.

4.1.2 Dekningsgrad for vedtatt sykkelnett

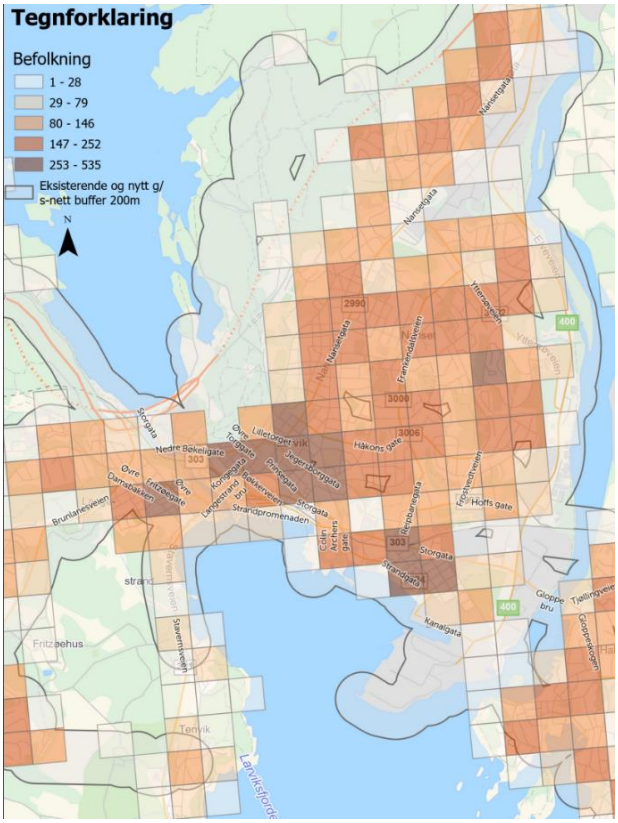
For å teste hvor godt det planlagte sykkelveinett treffer kommunens boligområder og arbeidsplasser er det utført en dekningsgradberegning ved bruk av GIS. Et område er definert som dekket dersom det befinner seg innenfor en avstand på 200 meter i luftlinje fra planlagt sykkelveinett. I avsnittende under beskrives dekningsgrad i forhold til bosatte, arbeidsplasser og handel og næring med fokus på Larvik by og områdene rundt.

Bosatte
Boligområdene med høyest beboertetthet er lokalisert i Larvik sentrum, Torstrand og tettheten avtar ved Langestrand og utover mot Stavern, samt i nordgående retning fra sentrum mot Nordbyen kjøpesenter. Områdene rundt Byskogen har også relativt høy beboertetthet. Alle boligområder med høy beboertetthet dekkes av dagens planlagte sykkelnett og det er kun få områder med svært lav tetthet som ligger rett utenfor 200 meters luftlinje fra definerte sykkelnett (se Figur 4.3).

Arbeidsplasser
Arbeidsplassene i Larvik har et liknende mønster som boligområdene med høyest tetthet i Larvik sentrum med avtagende tetthet fra sentrum, med unntak av området ved Nordbyen kjøpesenter og næringsområende nordover langs Nansetgata. Som vist i Figur 4-32 er nesten 100% av arbeidsplassene dekket av det planlagte sykkelveinettet.



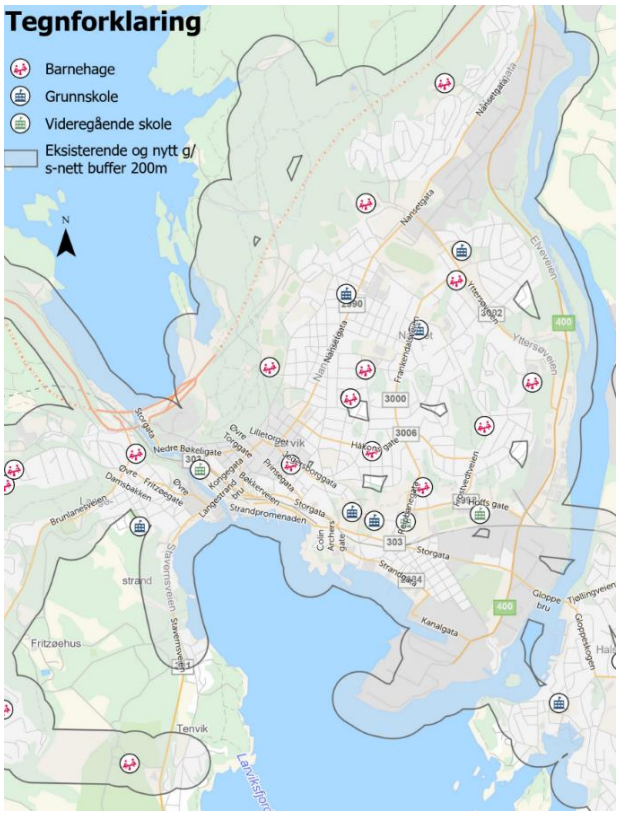
Figur 4-3: Arbeidsplasser i Larvik. Figuren viser arbeidsplasstetthet i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett.



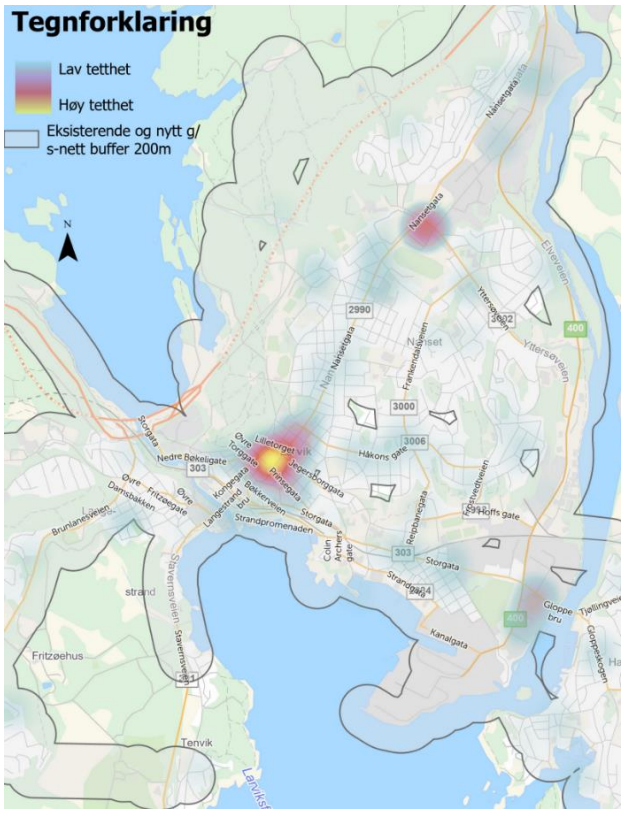
Figur 4-2: Bosatte i Larvik. Figuren viser beboertetthet sett i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett

Utdanning
Lokalisering av barnehager og skoler er vist i Figur 4-4Lokalisering av skoler og barnehager har høyest tetthet i områdene rundt Byskogen, men er plassert i nærhet til boligområder med høy tetthet. Dekningsanalysen viser at alle skoler og barnehager ligger innenfor 200 meter fra dagens planlagte sykkelveinett.

Handel og næring
Detaljhandelen i Larvik er konsentrert i sentrum og ved Nordbyen kjøpesenter (se Figur 4-5. Tettheten er størst i Larvik sentrum i tilknytning torget og noe lavere ved Nordbyen kjøpesenter. Det er også en del detaljhandel i næringsområdet på østsiden av Lågen ved Gloppen bru. Det planlagte sykkelveinettet dekker disse områdene.



Figur 4-4: Lokalisering av barnehager og skoler i Larvik. Figuren viser lokalisering sett i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett.



Figur 4-5: Næringstetthet for detaljhandel i Larvik. Figuren viser næringstetthet sett i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett.

4.1.3 Fartsgrenser i dagens situasjon

Sykkelveinettet går i hovedsak på veier med fartsgrenser 50 km/t og 30 km/t. Dette gjelder for både strekninger med eget sykkelanlegg og med sykling i blandet trafikk og strekninger der det i dag mangler sykkeltilrettelegging. Det er noen strekninger i sykkelveinettet med fartsgrense 70 km/t, men da er det tilrettelagt med separat gang- og sykkelvei.

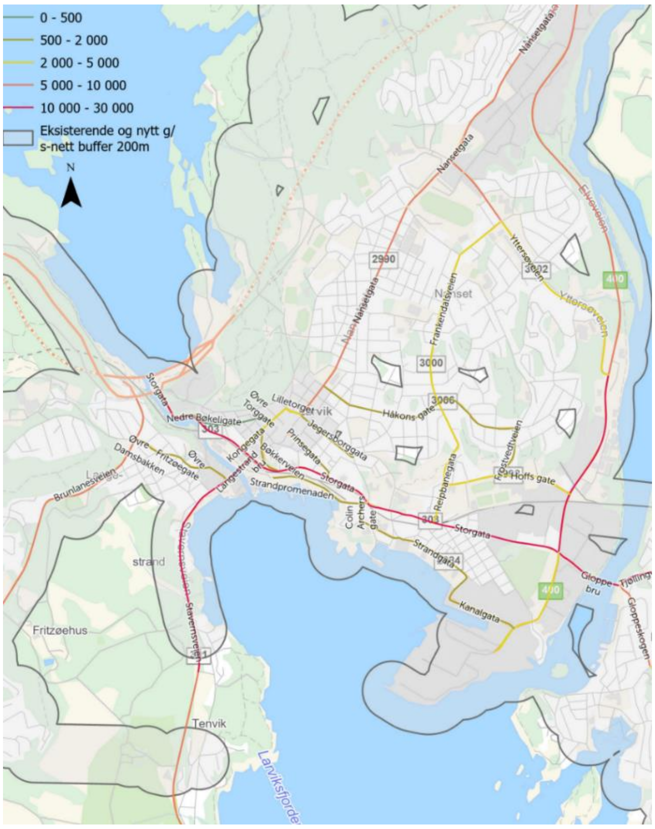
Høye hastigheter, spesielt der det er tilrettelagt for sykling i blandet trafikk, reduserer opplevd trygghet. Dette kan medføre fortausykling eller at sykkelen blir valgt bort som transportmiddel. Fortaussykling, spesielt i

områder med mange gående og syklende, gir både redusert fremkommelighet for syklende og redusert trygghet blant gående. Fartsgrense opptil 30 km/t sammen med lave trafikkmengder er en forutsetning for å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk. For fartsgrenser inntil 50 km/t er sykkelfelt en anbefalt løsning.

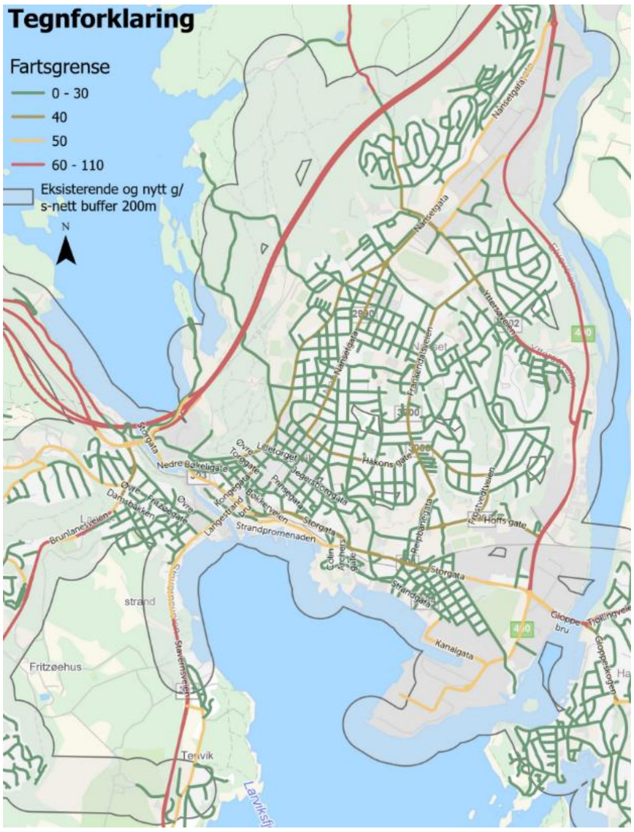
4.1.4 Trafikkmengde i dagens situasjon

Sykkelveinettet går i korridorene inn mot Larvik by i hovedsak langs veier med over 5000-10 000 i ÅDT. Deler av strekningene mangler per i dag egen tilrettelegging for sykkel. Dette gjelder langs veier og gater nærmere sentrum, med arealknapphet. I sentrum går sykkelveinettet i gater uten tilgjengelig trafikkdata, men dette er ofte rolige boliggater, der trafikkmengden antas å være relativt lav (under 2000 ÅDT). Noen av de sentrale gatene i sentrum er en del av sykkelveinettet og har per i dag mer enn 2000 ÅDT og mangler sykkeltilrettelegging.

Høy trafikkmengde vil på lik linje som høy hastighet redusere opplevd trygghet blant syklister og øke sannsynlighet for fortaussykling. Bilkø langs strekninger med sykling i blandet trafikk reduserer fremkommelighet for syklister. Sykling i blandet trafikk er kun en egnet løsning på strekninger med under 2000 ÅDT og lave hastigheter (30 km/t). Med trafikkmengder og hastigheter over dette anbefales eget sykkelanlegg.



Figur 4-7: Kartlegging av trafikkmengde (ÅDT) på vei- og gatenettet i Larvik. Figuren viser ÅDT sett i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett.



Figur 4-6: Kartlegging av fartsgrenser på vei- og gatenettet i Larvik. Figuren viser fartsgrenser sett i sammenheng med dekningsgrad til vedtatt sykkelveinett.

4.1.5 Dagens tilrettelegging for sykkel

Dagens tilrettelegging varier, men består hovedsakelig av gang- og sykkelvei langs hovedårene inn mot sentrum og blandet trafikk i sentrum. Langs Nansetgata er det tilrettelagt med oppmerket sykkelfelt.

Det ble i 2022 gjennomført kartlegging av gang- og sykkelveier i Larvik som grunnlag for å gi en oversikt over utfordringer som det skal jobbes videre med gjennom Bypakke Larvik og for å sette i gang strakstiltak. Kartleggingen viste at det er minst utfordringer på gang- og sykkelnettet på strekningene (Nord–Sør-forbindelsen mot Bommestad og Tjøllingvollen- Gloppe). Disse kan i hovedsak løses med strakstiltak. Det er kartlagt størst utfordringer på Øst-Vest forbindelsen som krever utredninger og mer langsiktige tiltak. Det er behov for videre utredninger av tiltak mellom Larvik og Stavern, mellom Larvik-Tveteneåsen og Larvik-Veldre og Gon/Halsen- Gloppe på enkelte punkter. Tiltakene som anbefales omfatter hovedsakelig dekkekvalitet og tydeliggjøringa av vikepliktsforhold.

Hovedutfordringen på gang- og sykkelveinettet er registrert på Øst-Vest forbindelsen i Storgata igjennom Torstrand. Her er det funnet 12 tiltak som krever utredninger og 2 som er langsiktige. Det gjelder i hovedsak smale fortau og behov for bedre hovedløsning for syklister igjennom Torstrand. Mellom Larvik-Tveteneåsen og Larvik-Veldre kreves det utredning/vurdering av rutevalg på grunn av smale fortau på Langestrand og bratte partier.

Figur 4-8: Kartlegging av standard på planlagt sykkelveinett i Larvik.

4.1.6 Hvordan tilrettelegge for at flere skal velge sykkel i Larvik?

For å rekruttere flere syklister må det tilrettelegges for andre grupper enn de som allerede sykler. Da er det nødvendig med løsninger som tilbyr både god opplevd trygghet og god fremkommelighet. De som synes det er for utrygt for å sykle i dag, må tilbys tryggere løsninger, og de som ikke sykler på grunn av dårlig fremkommelighet må tilbys løsninger som gir mer effektive og direkte sykkelreiser. Planlegging av sykkelveinett handler om å vektlegge de korte hverdagsreisene og planlegge for et finmasket nett med god dekningsgrad for boligområder, arbeidsplasser, målpunkt for aktiviteter og handel, skoler, barnehager og kollektivknutepunkt. I planlegging av sykkelveinettet er det viktig å vektlegge fire sentrale prinsipper for at sykkelnettet skal gi effektive og trygge forbindelser. Prinsippene er som følger:

Trafikksikkerhet og opplevd trygghet
Trafikksikre løsninger som hensyntar omkringliggende omgivelser, trafikale forhold, sikrer samspill i trafikken og er tilpasset fremtidig bruk. Det er anbefalt å i stor grad separere gående og syklende og syklende og motorisert trafikk for å unngå unødvendige konflikter. I gater med lavt, sykkelvennlig fartsnivå, lite trafikk og lav andel tungtrafikk, er det ofte ikke nødvendig med separasjon.

Opplevd trygghet hos syklister skapes ved å begrense motorisert trafikk og hastighet og å beskytte fysisk mot konflikter. Løsningene må også ha kapasitet til at folk kan sykle forbi hverandre, slik at det fungerer godt for et mangfold av syklister. Ved god tilrettelegging i veibanen eller på egne anlegg unngås fortaussykling. Slik beholder gående de særlige rettighetene og mulighetene til spontant opphold som fortau er ment å gi. Opplevd trygghet handler i stor grad også om å lage lesbare løsninger gjennom kryss.

Fremkommelighet og tilgjengelighet
God fremkommelighet handler om å komme seg effektivt frem uten uhensiktsmessige hindringer og omveier. Løsninger med god detaljutforming, der syklister kan holde jevn hastighet med passeringsmulighet i samme retning og rullevennlig dekke, direkte og rettlinjede traseer og med lite stigning gir god fremkommelighet. God lesbarhet og få og intuitive systemskifter bidrar også til god fremkommelighet.

God tilgjengelighet skapes der sykkelnettet henger sammen og har gode koblinger til viktige reisemål og målpunkt. Tilgjengelighet for syklende handler også om tilgangen til tilstrekkelig mange sykkelparkeringsplasser med god funksjonalitet like ved målpunktene. God drift og vedlikehold, spesielt på vinterstid vil sikre tilgjengelighet.

Endret konkurranseforhold for aktiv transport
Bedre konkurranseforhold for aktiv transport sammenliknet med privatbilbruk på korte hverdagsreiser skapes ved at synlige snarveier og passasjer for myke trafikanter, omveier for biltrafikk, parkeringstilgang og restriksjoner inngår i utformingen av helhetlige tiltak. Det er ikke en egenskap ved sykkelinfrastrukturen alene, men påvirker reisemiddelbruken særlig på korte fritidsreiser og reiser med kombinerte formål i nærområdene.

Opplevelser og estetikk i omgivelsene
Gode opplevelseskvaliteter og lave miljøbelastninger i form av støy, støv og skitt gjør det attraktivt å sykle. En rute som passerer vakre, interessante eller livlige byrom, er stimulerende og gir en annen opplevelse av reisen enn en rute gjennom et monotont miljø med lite menneskelige dimensjoner. Opplevelsen av reisetiden, innsatsen det krever å sykle og belastningen/kostnaden påvirkes også av omgivelsene på en måte som kan avgjøre om sykling betraktes som vel anvendt tid eller ikke. Sammenhengende blågrønne forbindelser i tilknytning til sykkelrutene bidrar til et attraktivt miljø å sykle i.

4.1.7 Vurdering av dagens tilrettelegging av sykkelveinett

Innledende karlegging og analyser av vedtatt sykkelnettet i Larvik sentrum viser at det er relativt god tilgjengelighet til nettet og at det er få områder som mangler dekning, det vil si har mer enn 200 meter til en sykkelrute. Utfordringen med dagens nett er at de tverrgående rutene ikke har sammenhengende sykkeltilrettelegging.

Utfordringene i sentrum i dag er de interne barrierene, få alternative ruter på grunn av terreng og tilgjengelige bredder i gater der det er ønsket at både buss og sykkel skal føres gjennom. Mange barrierer gir behov for at det legges til rette for sykkelruter på begge sider av barrieren og at det er flere tverrforbindelser med mulighet for kryssing.

I sykkelrutene der det også går buss vil det være behov for separering og det er utfordrende på grunn av manglende bredde, i tillegg vil det i flere tilfeller bli en tung gjennomføringsprosess på grunn av veieier.

Kartlegging og analyser, samt befaring har identifisert at det er flere gater med potensial for sykling i rolig trafikk. Dette vil både gi god tilrettelegging for syklende og høyere gjennomførbarhet, samtidig som at det kan gjennomføres i en trinnvis prosess.

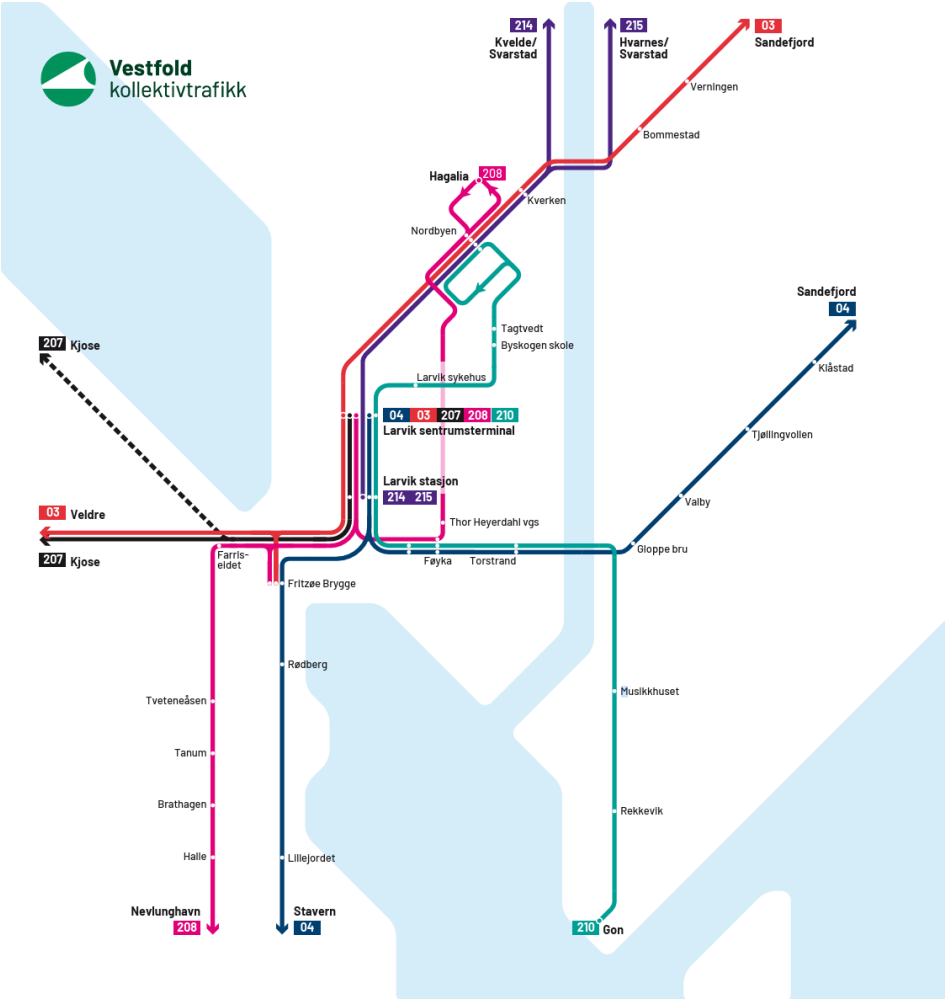
I arbeidet med å revidere sykkelnettet i Larvik sentrum vil det i stor grad bli sett på å flytte ruter til gater med lite trafikk uten buss. Det er gjort vurderinger og sett på alternativer sammen med kollektivplanleggere for å få et gatenett som fungerer både for sykkel og kollektivtransport i Larvik sentrum. Her har den største utfordringen vært koblinger mellom jernbanestasjonen, Storgata og opp til sentrum.

4.2 Vurdering av kollektivnett

4.2.1 Dagens linjenett

Busstilbudet i Larvik er vist i figur 4-9. Linjenettet består av sju linjer som betjener korridorene inn mot og gjennom Larvik sentrum.

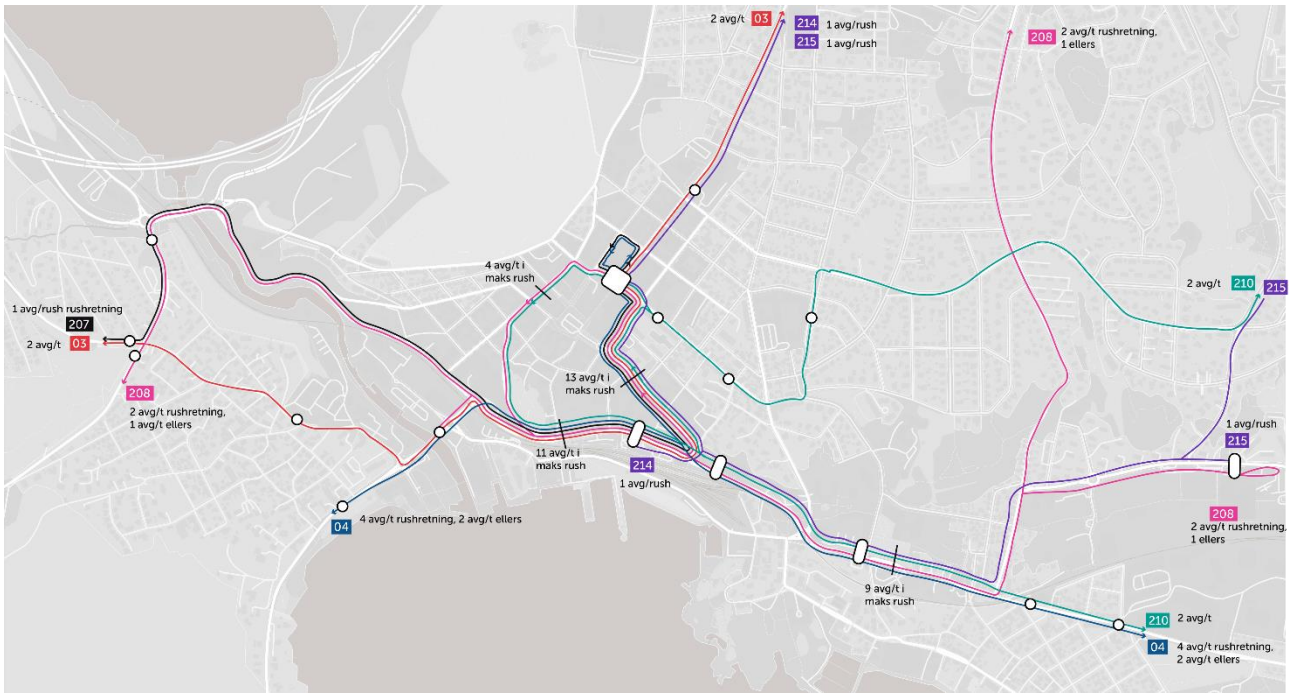
- Linje 03 og 04 er de to viktigste linjene. Disse betjener et betydelig marked mot Veldre i vest (linje 03) og Stavern i sør (linje 04) og mellom Larvik og Sandefjord. De har halvtimesfrekvens eller bedre i store deler av driftsdøgnet.
- Linje 208 betjener Helgeroa og Nevlunghavn via Brunlanesveien i sør og Nordbyen og Hagalia i nord via Nansetgata. Linjen har halvtimesfrekvens i rushretning.
- Linje 210 er den største bybusslinjen, med halvtimesfrekvens. Linjen betjener Gon i sør og Nordbyen via Tagtvedt i nord.
- Linje 207, 214 og 215 er primært rettet mot skoleskyss.



Figur 4-9: Linjenettet i Larvik i dagens situasjon.

4.2.2 Kjøremønster i Larvik sentrum i dag

Figur 4-10 viser kjøremønster i Larvik sentrum for de ulike busslinjene. Alle linjene betjener både sentrumsterminalen og Larvik stasjon. Dette betyr at linje 04 og 208 som pendler via Storgata må kjøre en omvei opp til sentrumsterminalen og tilbake, noe som gjør gjennomgående reiser ineffektive.



Figur 4-10 Kjøremønster i Larvik sentrum for de ulike busslinjene.

4.2.3 Mål

Overordnet ligger nullvekstmålet til grunn, og det er både lokale, regionale og nasjonale mål om å øke andelen reiser med kollektiv (og gange og sykkel) på bekostning av privatbilen. I tillegg inneholder noen av de overordnede føringer for kollektivtrafikken. I regional plan for bærekraftig arealpolitikk (2019-2040) er det mål om prioritert fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport i byområdet Larvik, mens den regionale transportplanen for Vestfold fra 2019 har mål om at 80 % av bussene skal være i rute, de mest brukte holdeplassene skal være universelt utformede (UU) innen 2030 og stasjonene på Vestfoldbanen skal betjenes med lokal kollektivtransport. Dette innebærer at endringer for kollektivtrafikken må sørge for god fremkommelighet, legge til rette for holdeplasser med UU og at det skal være gode koblinger mellom lokal kollektivtransport og jernbanen. For mobilitetsplanen blir spesielt det siste målet førende, og det er et premiss at alle linjer skal betjene Larvik jernbanestasjon.

4.2.4 Utfordringer og planlagt utvikling

Trafikkplan Larvik (Vestfold kollektivtrafikk, 2017) legger grunnlaget for utvikling av kollektivtilbudet i Larvik. Trafikkplanen beskriver utfordringer ved dagens kollektivtilbud. De viktigste svakhetene er:

- Mange busser i sentrum og en del omveier og frem og tilbake for å betjene både stasjon og sentrumsterminal.

- Noen målpunkter dekkes ikke godt nok: Thor Heyerdahl VGS og Tagtvedt nedre.
- Lav frekvens på noen linjer og korridorer: timesfrekvens til Tvetenåsen og halvtimesfrekvens til Stavern.

Trafikkplanen identifiserer foreslår en videreutvikling av linjenettet som bidrar til å løse disse utfordringene og gir økt frekvens langs de viktigste korridorene:

- 15 minutters rute hele dagen på linje 01 Stavern–Larvik sentrum–Tjøllingsvollen
- 15 minutters rute hele dagen på linje 03 Veldre–Larvik sentrum–Verningen
- 15 minutters rute i rush eller hele dagen på linje 210 Gon–sentrum–Hagalia
- Generell styrking av frekvens på kveldstid og helg

Tilbudet anbefales styrket og utformet på følgende måte:

Linje	Trasé	Frekvens
01	Stavern (Kysthospitalet) – Fritzøe brygge – Larvik stasjon – sentrum – Sykehuset – Torstrand – Tjøllingvollen – Sandefjord osv.	30 min
03	(Martineåsen –) Veldre – Fritzøe brygge – Larvik stasjon – sentrum – Nordbyen – Verningen – Sandefjord	30 min
011	Stavern – Larvik – Nordbyen – E18 – Fokserød – Tønsberg	30 min (rush)
208	(Nevlunghavn – Tveteneåsen – Farriseidet annenhver avgang) – Larvik stasjon – sentrum – Sykehuset – Thor Heyerdahl vgs – Tagtvedt – Nordbyen	30 min
210	Gon – Rekkevik – Thor Heyerdahl vgs – Larvik stasjon – sentrum – Nordbyen – Hagalia	30 min

Figur 4-11 Linjekart og frekvenser.

4.2.5 Vurdering av Trafikkplan Larvik

Flere av hovedfunnene i trafikkplanen er fortsatt relevante, og Vestfold Kollektivtrafikk jobber med å implementere det nye systemet ved ny anbudsperiode fra 2026. Trafikkplanen løser flere utfordringer med dagens system ved at det blir noe mindre pendelkjøring i samme trasé mellom stasjonen og sentrumsterminalen og mindre terminering i sentrum. Prinsegata vil med det nye systemet fortsatt være den viktigste koblingen mellom sentrum og stasjonen. Trafikkplanen legger opp til bytte mellom busser ved stasjonen fremfor i sentrum som i dag og bedre betjening av sykehuset.

Det er identifisert fire infrastrukturtiltak som er forutsetninger for at planen kan gjennomføres

1. Etablering av snu- og oppstillingsplass og fasiliteter for sjåfører i Hagalia.
2. Oppgradere holdeplasser ved Thor Heyerdahl vgs.
3. Fremkommelighetstiltak i krysset fv. 108 Hoffsgate x fv. 40 Elveveien.
4. Etablere midtplattform for sømløst bussbytte ved Larvik stasjon.

I tillegg er det identifisert seks andre tiltak som kan gjøre kollektivsystemet bedre, men som ikke er strengt nødvendig:

5. Etablere ny holdeplass i fv. 110 Yttersøveien utenfor Nordbyen.
6. Utretting av kurve og oppmerking av holdeplasser i Gunnar Reiss-Andersens gate.
7. Betjene sykehuset ved å tilrettelegge Herregårdsbakken og Sverresgate for toveis buss.
8. Åpne Nansetgata for buss i begge retninger og ny holdeplasskilting iht. ny ruteplan.
9. Gjenåpne Nedre Fritzøe gate for toveis buss og etablere holdeplasser.
10. Etablere holdeplasser i fv. 301 Larvikveien forbi Rødberg og Tenvik og ikke kjøre Gamle Stavernsveien.

Enkelte av anbefalingene, og dermed foreslåtte tiltak i trafikkplanen er ikke nødvendigvis like relevante fortsatt. Dette gjelder spesielt betjeningen av sykehuset, som det er knyttet usikkerheter til. I tillegg kan det være behov for å tenke nytt rundt koblingen mellom stasjonen og sentrum, for bedre å legge til rette for myke trafikanter i sentrumsområdet. Topografien gjør blant annet at Prinsegata egner seg godt for sykkel. Forbi jernbanestasjonen kan det være utfordrende å få til gode holdeplassløsninger og unngå fremkommelighetsutfordringer på grunn av mye trafikk.

5 Mulighetsstudie for Larvik sentrum

5.1 Bakgrunn og hensikt

Det har vært behov for å vurdere løsninger for kollektivtrafikk og sykkel i Larvik sentrum nærmere. De overordnede strukturene for sykkel, kollektivtrafikk og bil møtes i sentrum. I dagens situasjon gir det blant annet utfordringer for sikkerhet og trygghet for syklister og fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Hensikten i arbeidet med mobilitetsplanen og vurderingen av mulige traseer for sykkel og kollektivtrafikk er å vise en overordnet struktur som muliggjør gode løsninger for de prioriterte transportformene.

Detaljerte løsninger for gatenettet er vurdert i en egen gatebruksplan for Larvik sentrum. Gatebruksplanen tar utgangspunkt mobilitetsplanens anbefalinger, men gjør en mer helhetlig og detaljert vurdering for alle trafikantgrupper i Larvik sentrum. Gatebruksplanen omfatter også parkeringsstrategi og tiltak for bylogistikk.

5.2 Mål og prioriteringer

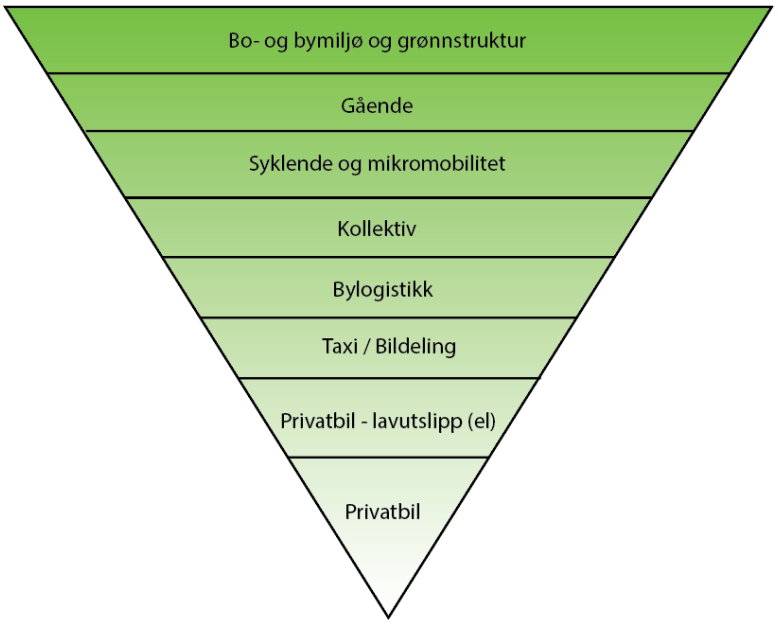
I kapittel 1.1 beskrives målene for Bypakke Larvik. I arbeidet med løsninger for Larvik sentrum er følgende mål særlig relevante:

- Nullvekst i personbiltrafikken. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- Et attraktivt bysentrum med byliv og rom for opphold.
- Trafikksikkerhet for alle trafikanter.

Gate- og veiplanlegging er mer enn å planlegge for en gate, det handler om å planlegge for den samlede byens transportsystem i henhold til mål om mer bruk av gange, sykkel og kollektiv. For å nå målsetningen å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt i Larvik, og å skape et mer attraktivt bysentrum skal mobilitetspyramiden vist i figur 5-1. legges til grunn i prioriteringene. Bo- og bymiljø, inkludert blågrønne strukturer prioriteres øverst, da det er viktig å sette av areal til dette tidlig i planleggingsprosessen og at prioritering av dette henger tett sammen med nedprioritering av biltrafikk.

Likevel, er det er ikke lagt at denne prioriteringsrekkefølgen skal være slik i hver eneste gate, men at det samlede nettverket av gater viser en tydelig prioritering av oppholdskvaliteter og myke trafikanter.

Gateplanlegging kan dels inn i tre nivåer, strategisk nivå, systemnivå og gatenivå.



Figur 5-1: Mobilitetspyramide for mobilitetsplan Larvik

Strategisk nivå: Det er på strategisk nivå hvor funksjoner prioriteres og helhetlige nettverk for de ulike funksjonene planlegges i byen. Det er byens samlede nettverk av gater med ulik prioritering, som skal tilby et helhetlig, integrert og tilgjengelig transporttilbud. Ulike transportformer bør prioriteres i forskjellige korridorer for å sikre god tilgjengelighet og en hensiktsmessig rolledeling mellom transportformene.

Systemnivå: På systemnivå er funksjoner fordelt på ulike gater for å få bedre sammenheng og samspill mellom de ulike funksjonene i et område. Prioritering av funksjoner i ulike gater skaper bedre løsninger. Det skal helst ikke være mer enn tre trafikantgrupper i et gateløp. Hver gate vil få en stedstilpasset mobilitetspyramide som prioriterer ulikt fra gate til gate, men totalt sett gir prioritering i henhold til mobilitetspyramiden for gatebruksplanen.

Gatenivå: På gatenivå skjer det tilpasninger og tilrettelegging for funksjoner i den enkelte gaten. Tilrettelegging i en gate vil igjen kunne påvirke transportnettet i et større område, noe som gjør gate- og veiplanlegging til en iterativ prosess.

5.3 Delmål som grunnlag for vurderingskriterier

Med utgangspunkt i mål og prioriteringer er det satt opp delmål for de ulike trafikantgruppene, se tabell 5-1. Disse delmålene er brukt som kriterier for å vurdere alternative løsninger for Larvik sentrum.

Tabell 5-1: Delmål for de ulike trafikantgruppene.

Trafikant/tema	Delmål
Gående	God fremkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for gående
Syklende	God fremkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet, reiseopplevelse og estetikk for syklende
Kollektiv	Bussen skal betjene både jernbanestasjonen og sentrum. Tilbudet skal være minst like effektivt og pålitelig for kollektivreisende som i dag, og med tilstrekkelig standard på holdeplass.
Bylogistikk	Ivareta tilgjengelighet og fremkommelighet for bylogistikk
Bil	Reiser til sentrum med bil skal reduseres og gjennomgangstrafikk skal ledes ut på større ferdselsårer. Det skal etterstrebes å ikke lede gjennomgangstrafikk i rolige boliggater.
Grønnstruktur	Gatene i Larvik skal ha et grønt preg. Dagens trær skal bevares og styrkes, og nye trær skal plantes så langt det er mulig.
Overvann	Overvannshåndtering skal etterstrebes å løses på overflaten i flomveier.
Utrykning	Opprettholde eller bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy
By- og bomiljø	Styrke by- og bomiljøer

5.4 Behov

I dette kapitlet sammenstilles behov for sykkel, kollektivtrafikk, bylogistikk og biltrafikk/parkering. For biltrafikk/parkering er det gjort vurderinger av tilgjengelighet og parkering. Det er ikke gjort komplette vurderinger av biltrafikk, kapasitet og trafikkavvikling.

Gående og byliv håndteres i pågående arbeid med gatebruksplan for Larvik.

5.4.1 Behov sykkel

- Eksisterende sykkelveinett i Larvik er delt inn i hovednett og sekundærnett. Denne inndelingen vurderes ikke som hensiktsmessig. Fra erfaring fra andre byer ser vi at hovedsykkelveinettet kan og bør inneholde alle typer sykkeltilrettelegging, og at det er viktig med stedstilpassede løsninger. Sykling i rolig trafikk kan på lik linje som sykkelfelt og sykkelvei være en del av ”hovedsykkelveinettet”. I fremtidig løsningsutvikling vil derfor sykkelveinettet i Larvik ikke ha en inndeling og kun være ett sykkelveinett.

- Larvik har mange barrierer som påvirker sykkelveinettet. Larvik sentrum defineres av barrierene E18, sjøen og Numedalslågen. Internt i Larvik by finnes det også mange barrierer, som jernbanelinjen, Farriselva, terreng, industri/bigbox-områder og store parkeringsområder. I tillegg utgjør gatene/veiene store barrierer for syklende på grunn av høye trafikkmengder. Utpekte gater som utgjør barrierer er Rv 400, Storgata (fv.303), Brunlanesveien (fv.302), Stavernsveien (fv .301), Nansetgata, Yttersøveien og Frankendalsveien m.fl. Med mange barrierer er det behov for ruter på begge sider av barrieren + flere gode og hyppige tverrforbindelser.

- Eksisterende sykkelveinett har god tilgjengelighet og er finmasket i sentrum av Larvik, med kun noen områder med manglende dekning. Det er identifisert at noen av tverrutene ikke henger like godt sammen.

- Terreng og tilgjengelig bredde i gatene/veiene i Larvik er en stor utfordring. På grunn av dette er det få alternative ruter for buss og sykkel, og i dagens nett går disse ofte i samme gate. Sykkel og buss bør i fremtidig nett generelt skilles i ulike gater, men kan unntaksvis føres i samme gate dersom det er plass til å separere i løsningen.

- Den største svakheten til det vedtatte sykkelveinettet, er at flere av rutene ikke er realistisk å tilrettelegge, pga. manglende bredde, behov for separering og tung gjennomføringsprosess pga. veieier.

- Potensialet for et bedre sykkelnett i Larvik sentrum ligger i å tilrettelegge for sykling i gater med rolig trafikk. Separate sykkelanlegg krever større investeringskostnader og gater med arealknapphet kan også gjøre separate anlegg vanskelig å gjennomføre. En rapport utført av TØI (TØI rapport 1711/2019), der de undersøker sykling på mindre steder, viser at det er mindre tiltak som reduserer hastighet og trafikkmengde og gjør sykling i blandet trafikk til en trygg og god løsning. Dette vil kunne bidra like positivt på sykkelandelen som et separat sykkelanlegg. Tiltak som sykling tillat mot enveisregulering er også påvist bidra til økt sykling og at forholdene for bil forverres gjennom at areal som f.eks ble brukt til parkering omdisponeres til sykkel ((Bjørnskau m. fl. 2012, Elvik m. fl. 2012, Bakken 2008, Krag 2008, Aas 2002, Haldorsen 2000).

5.4.2 Behov kollektivtrafikk

- Viktige utfordringer i dagens situasjon er at vei-, og gatenettet gjør det ineffektivt å betjene både sentrum og jernbanestasjonen med alle linjer, linjestrukturen gjør det ineffektivt å reise gjennom sentrum, og det er fremkommelighetsutfordringer langs Storgata.
- Vestfold kollektivtrafikk har utarbeidet *Trafikkplan Larvik* som viser et nytt linjenett som i forsøker å løse utfordringen med en trasé gjennom sentrum som fanger opp både bussterminalen og jernbanestasjonen uten unødig omkjøring.
- Det er nå et behov for å legge til rette for realisering av planlagt linjenett i *Trafikkplan Larvik.*
- Dagens og fremtidig planlagte busstraseer går delvis i gater som kan være viktige forbindelser i et nytt sykkelveinett for Larvik. Det kan derfor være behov for å tilpasse busstraseene gjennom Larvik sentrum for å ta hensyn til sykkel. Samtidig er det viktig å ivareta trafikkplanens intensjon om å etablere en trasé gjennom sentrum som fanger opp både bussterminalen og jernbanestasjonen uten unødig omkjøring.

5.4.3 Behov bylogistikk

- Det er generelt utfordrende med varelevering fordi det ikke er tilrettelagt med vareleveringslommer noe sted i byen. De som leverer har ingen dedikerte plasser og velger derfor «minste motstands vei», selv om dette innebærer å parkere i sykkelfelt (spesielt i Prinsegata), på fortau eller halvveis på fortau og i kjørebanen. Dette kan potensielt føre til trafikkfarlige situasjoner.
- Hovedløsningen for varelevering utenom gågatenettet i dag er å finne ledig parkeringsplass. For mange store kjøretøy betyr det at man må finne flere sammenhengende parkeringsplasser.
- Gågatenettet er skiltet ulikt i nesten alle adkomstveier. Det er (potensielt) forvirrende. Vurderingene for skiltingen er basert på lokaliseringen av enkeltbedrifter og ikke prinsipper for et velfungerende gågatenett.

5.4.4 Behov biltrafikk og parkering

- Bil har generelt god tilgjengelighet til sentrum, og de fleste gatene er toveisregulerte.
- Det oppleves som at tilgjengeligheten til parkering i sentrum er god. Det antas at en del benytter gateparkering i forbindelse med arbeidsparkering og flytter bilen eller endrer på parkeringsskive i løpet av dagen. Det antas også at en del arbeidsparkerer i boligområdene og i forbindelse med biblioteket og idrettsanlegget.
- Fjerning av gateparkering vil føre til færre tilgjengelige gateparkeringsplasser og evt. føre til mer letekjøring. Det kan også føre til (enda) mer fremmedparkering i boligområdene i sentrum. Dette kan etter hvert føre til et behov for å gjøre tiltak som utvidelse av boligsoner, og evt. endring av innretning av disse, og endring i vilkårsparkering (endre makstid på parkering eller innføre avgift).

5.5 Konseptutvikling med vekt på kollektivtransport og sykkel

Med grunnlag i kartlegging og analyse av nettverk for kollektiv og sykkel har det pekt seg ut to alternativer for nettverk i mobilitetsplanen, der alternativ 2 har to varianter. Felles for alternativene er at buss og sykkel skilles så mye som mulig, med unntak i Haralds gate, der breddene for separering er tilstrekkelig. Prinsegata er i stor grad den mest attraktive gaten mellom jernbanestasjonen og sentrum, både for buss og for sykkel, der direkte rute og terreng er to viktige kvalitetsfaktorer. Det er derfor både sett på konsepter der sykkelruten går i Prinsegata og konsept der bussruten går i Prinsegata. Etter befaring ble det tydelig at det vil være store utfordringer å ha buss og sykkel sammen i Prinsegata. Dette på grunn av manglende areal til separering og på grunn trafikksikkerhet i svingen og i krysset mot Storgata. Et konsept der både sykkel og buss går i Prinsegata er derfor ikke tatt med videre inn i alternativsvurderingen.

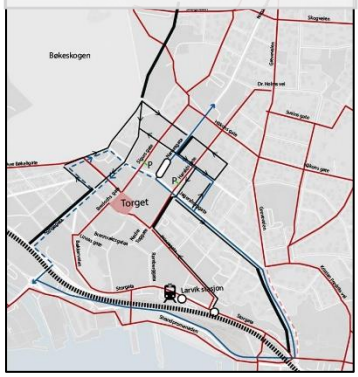
Alternativ 2A ble utarbeidet av Norconsult etter befaring i Larvik 28 april. Konseptet går ut på at buss går i Herregårdsbakken, Greveveien, Sverres gate og Prinsegata, mens sykkel går i Jegerborggata, Rambergveien og Bøkkerveien. Bakgrunnen for alternativet var å se på muligheter for alternative ruter for sykkel som ikke gikk i Prinsegata og vurdere de mest direkte tverrforbindelsene gjennom sentrum og se hvordan disse passet sammen med rutene for buss. Deretter gjorde man en helhetlig vurdering med hensyn til begge trafikantgruppene samlet og vurderte et nettverk som vil gi god måloppnåelse for begge både sykkel og kollektiv.

6. mai 2025 ble det gjennomført en workshop med prosjektgruppa Bypakke Larvik, Norconsult (som arbeider med mobilitetsplanen) og Asplan Viak som utarbeider gatebruksplanen. På workshopen ble kartleggingen og analysen av nettverket for kollektiv og sykkel samt en redegjørelse av alternativ 1, presentert av Norconsult. Materialet ble grunnlag for løsningsutvikling og diskusjoner i workshopen. Alternativ 1 og 2B er utarbeidet av Norconsult, som et resultat av tilbakemeldinger fra workshopen.

Figurene nedenfor sammenfatter de ulike alternativene. Illustrasjonene er vist under hvert alternativ for detaljer.

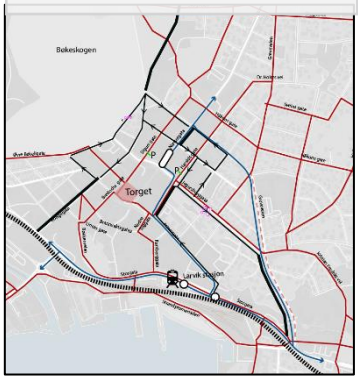
Alt.1

- Buss i Herregårdsbakken og Jegersborggata
- Sykkel i Prinsegata og Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei



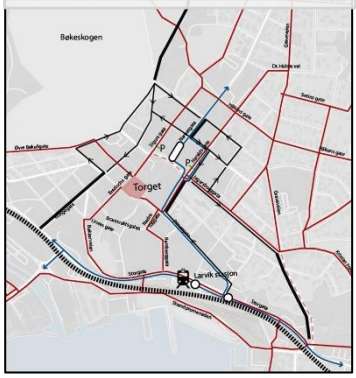
Alt. 2A

- Buss i Herregårdsbakken, Greveveien, Sverres gate og Prinsegata
- Sykkel i Jegersborggata, Romberggata, Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei



Alt. 2B

- Buss i Prinsegata
- Sykkel i Jegersborggata, Romberggata, Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei



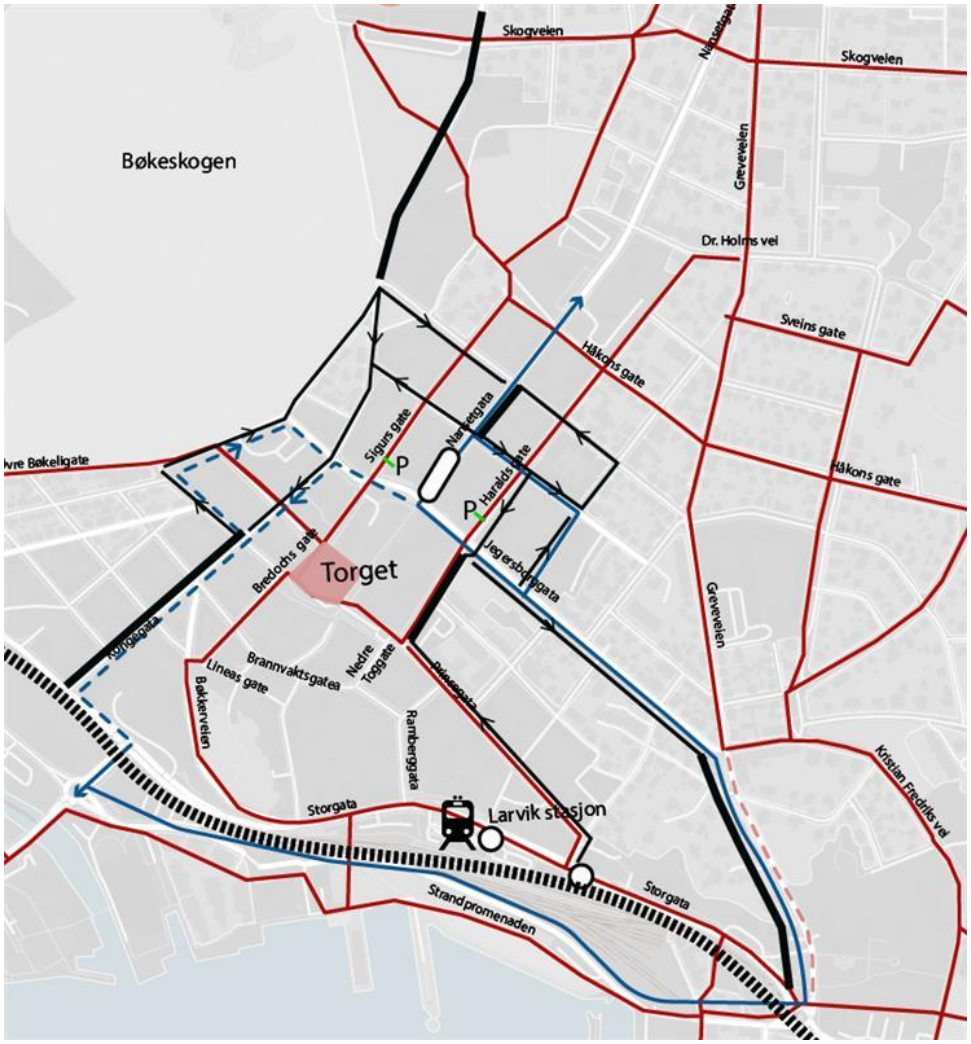
5.6 Alternativsvurdering

5.6.1 Alternativ 1: Hovedtrasé buss i Jegersborggata og Strandpromenaden

Beskrivelse av konseptet

I Alternativ 1 er de primære hovedårene for sykkel opp til sentrum Bøkkerveien og Prinsegata. I tillegg er Øvre Bøkeligate en viktig forbindelse for de som kommer fra vest. Kristian Fredriks vei er også en mulighet for de som kommer fra øst, men vil i hovedsak ha en større rolle i nettverket på østsiden av sentrum. Av de to primære forbindelsene er Prinsegata best med tanke på helning og vi mest sannsynlig være foretrukket forbindelse opp til sentrum. Primære hovedårer ned til sentrum er Sigurs gate og Haralds gate.

Hovedtraseer for buss gjennom sentrum er Nansetgata til/fra nord, Strandpromenaden–Herregårdsbakken–Jegersborggata–Høyers gate–Olavs gate–Nansetgata til/fra sørvest og Storgata–Herregårdsbakken–Jegersborggata–Høyers gate–Olavs gate–Nansetgata til/fra sørøst.



Figur 5-2: Traseer for sykkel (rød), buss (blå) og bil (sort) gjennom Larvik sentrum i alternativ 1.

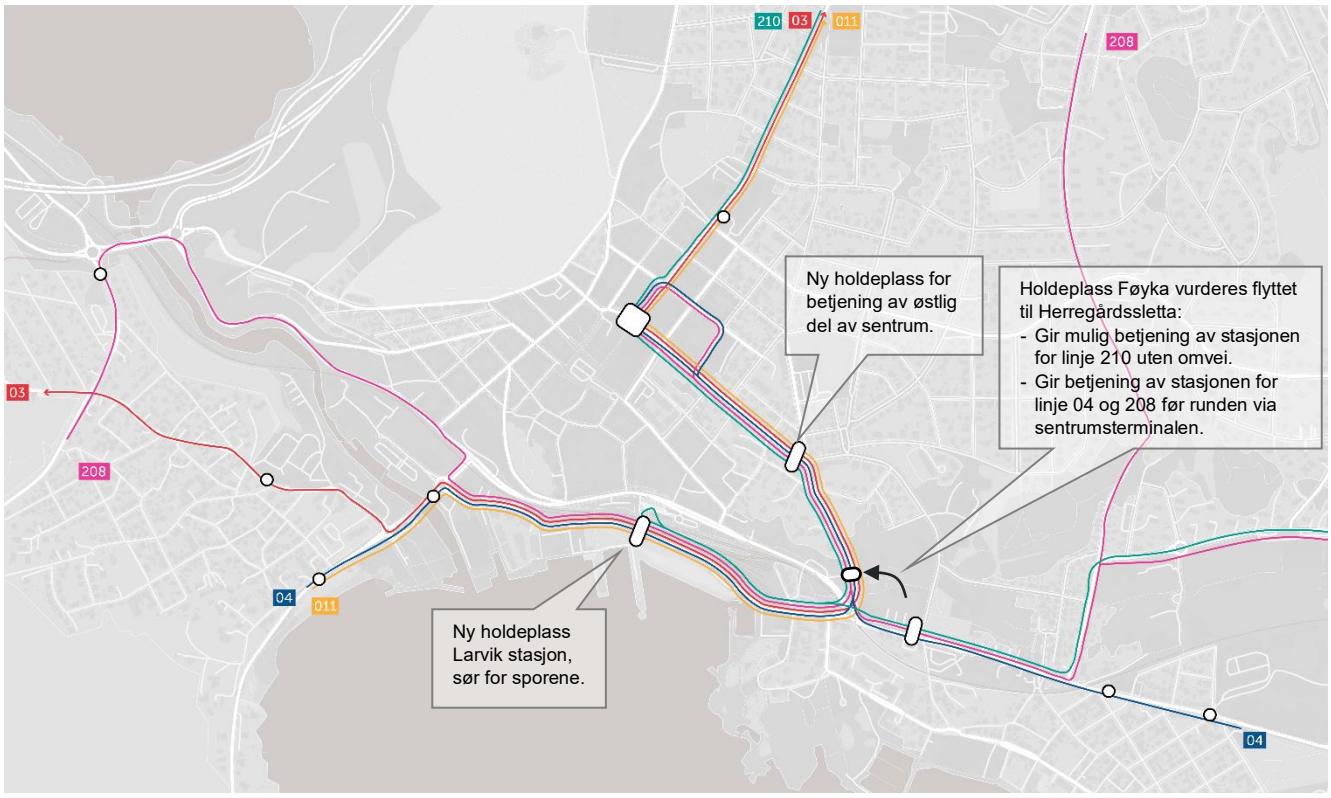
De aktuelle løsningene og gatetypene for sykkel i sentrum blir i alternativ 1:

- Nabolagsgater med sykkel, gående og bomiljø (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Sentrumsgate med buss og bil
- Sentrumsgate med buss og gående
- Sentrumsgate med sykkel, gående, bil
- Sentrumsgate med sykkel, gående, byliv (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Gågate
- Haraldsgate (alle trafikanter i samme gateløp – må separeres)
- Sentrumsgate med bil og gående

Bussene kjører som vist i figur 5-3. Det må vurderes nærmere om linje 210 (grønn) kan betjene Larvik stasjon via en ny holdeplass nederst i Herregårdsbakken (Herregårdssletta), om den kan kjøre en runde via Larvik stasjon eller om den må kjøre alternativ trasé via Kongsgata slik at den kan betjene Larvik stasjon gjennomgående. De andre linjene betjener Larvik stasjon fra en ny holdeplass på sørsiden av sporene.

Et sentralt grep i dette alternativet er å kjøre buss langs Strandpromenaden, gjennom et fremtidig byutviklingsområde. Traseen kan tilrettelegges som en egen busstrasé med lav hastighet, men forutsigbar fremkommelighet. På kort sikt kan bussene kjøre i Storgata i stedet for Strandpromenaden.

I dette alternativet er trasé inn mot sentrumsterminalen lik fra sørøst og sørvest. Det betyr at linje 04 (blå) og 208 (rosa) må kjøre inn og ut samme trasé, noe som gir høy bussbelastning i Herregårdsbakken og Jegersborggata. Det bør etableres en ny holdeplass øst i Jegersborggata for å dekke området øst i sentrum til erstatning for holdeplass ved Larvik sykehus som ikke lengre betjenes.



Figur 5-3: Kjøremønster for de ulike busslinjene gjennom Larvik sentrum i alternativ 1.

Vurdering av alternativ 1

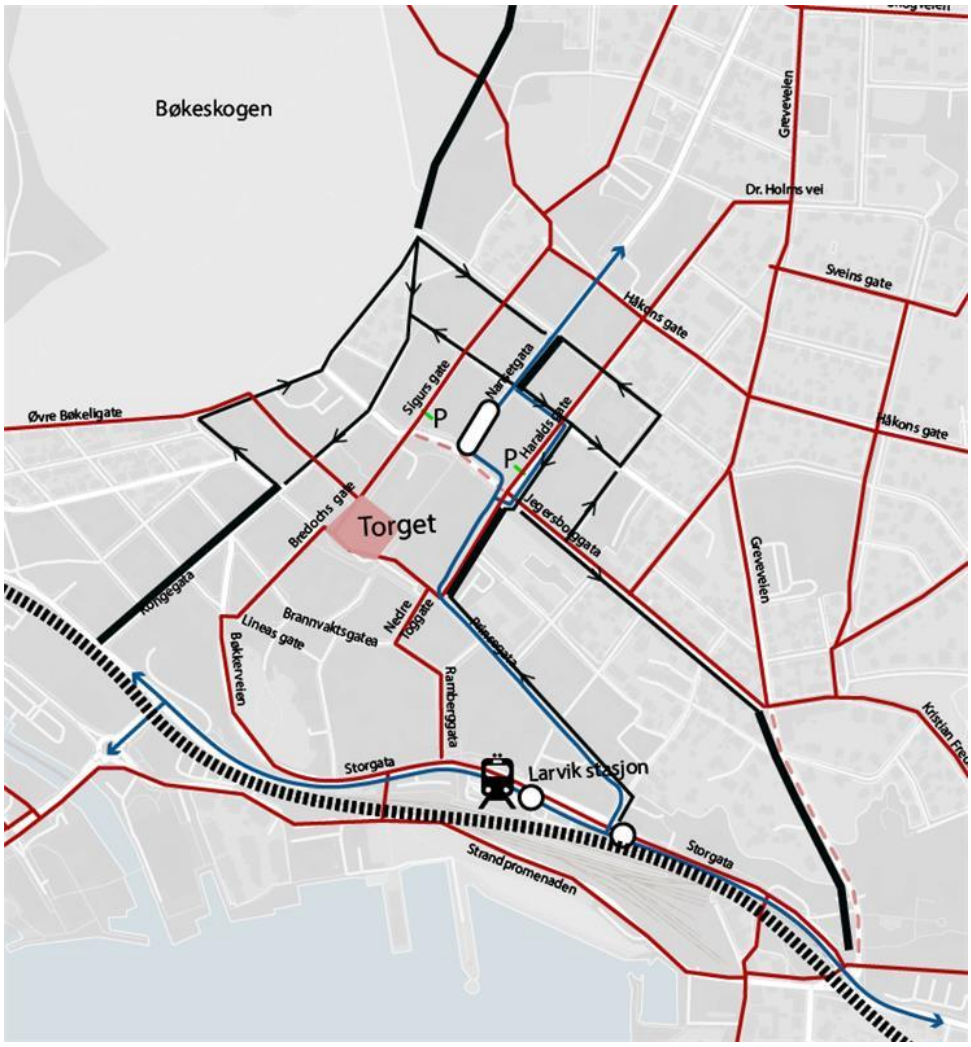
Trafikant/tema	Mål	Vurdering
Syklende	God fremkommelighet, tilgjengelighet, opplevd trygghet og reiseopplevelse og estetikk for syklende	Prinsegata gir svært god tilgjengelighet og fremkommelighet, ettersom gaten har en stigning som muliggjør sykling i oppoverbakke og at ruten gir en relativt direkte kobling mellom stasjonen og sentrum. Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei har en stigning som muliggjør sykling i oppoverbakke og sikrer god fremkommelighet. Rutene til sammen gir god dekning i nettverket og god kobling opp mot sentrum. Ett kvartal i Øvre Bøkerli gate deler rute mellom buss, sykkel og bil. Her er det nok plass til separering med enveisregulering av bil og buss, og gir rom for en god løsning for sykkel. Kryssene bør vurderes nærmere for å sikre trafikksikker løsning for sykkel
Kollektiv	Bussen skal betjene stasjonen og sentrum. Minst like effektivt og pålitelig for kollektivreisende, og tilstrekkelig standard på holdeplass	Kollektivtrafikken spres over noen flere traseer, men sentrumsterminalen kan samles i en gate for effektive bytter. Noe lang omkjøring for busser som går mellom sørvest og øst/nordøst for å få betjent sentrum, men busstrasé i Strandpromenaden kan veie noe opp for dette med tilstrekkelig prioritering. Det må etableres holdeplass på sørsiden av jernbanestasjonen, og god løsning for kryssing av jernbanen må etableres/opprettholdes.
Bylogistikk	Ivareta tilgjengelighet og fremkommelighet for bylogistikk	Kollektiv er fjernet fra Prinsegata og trafikken blir enveiskjørt vil gjøre det mulig å etablere vareleveringslommer. Kollektiv i Kongegata vil føre til mer konflikt mellom varelevering og buss. Etablering av vareleveringslommer i Kongegata må vurderes.
Bil	Reiser til sentrum med bil skal reduseres og gjennomgangstrafikk skal ledes ut på større ferdselsårer. Det skal etterstrebes å ikke lede trafikk i rolige boliggater.	Kan bli nødvendig å fjerne gateparkering for å tilrettelegge for buss eller sykkel.
Andre vurderinger (gående, grøntstruktur, overvann, utrykning, by- og bomiljø)	God fremkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for gående. Gatene i Larvik skal ha et grønt preg. Dagens trær skal bevares og styrkes, og nye plantes så langt det er mulig. Overvannshåndtering skal etterstrebes å løses på overflaten i flomveier. Opprettholde eller bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy Styrke by- og bomiljø	

5.6.2 Alternativ 2a: Hovedtrasé buss i Prinsegata

Beskrivelse av konseptet

Alternativ 2A og 2B er svært like med tanke på sykkel, men Greveveien frigjøres til sykkel i alternativ 2B. I alternativ 2B er de primære hovedårene for sykkel opp til sentrum Bøkkerveien og Rombergata/Brannvaktsgate/Nedre Torggate. I tillegg er Øvre Bøkeligate en viktig forbindelse for de som kommer fra vest. Kristian Fredriks vei og Jegersborggata er også en mulighet for de som kommer fra øst, men vil i hovedssak ha en større rolle i nettverket på østsiden av sentrum. Av de to primære forbindelsene er Bøkkerveien den beste med tanke på helning, mens Romberggata/Brannvaktsgate/Nedre Torggate er mest direkte. Sistnevnte vil syklende i mange tilfeller måtte trille opp fordi bakken er så bratt. Primære hovedårer ned til sentrum er Sigurs gate og Haralds gate.

Hovedtraseer for buss gjennom sentrum er Nansetgata til/fra nord, Storgata–Prinsegata–Haralds gate–Olavs gate–Nansetgata til/frå sørvest og Storgata–Prinsegata–Haralds gate–Olavs gate–Nansetgata til/fra sørøst.



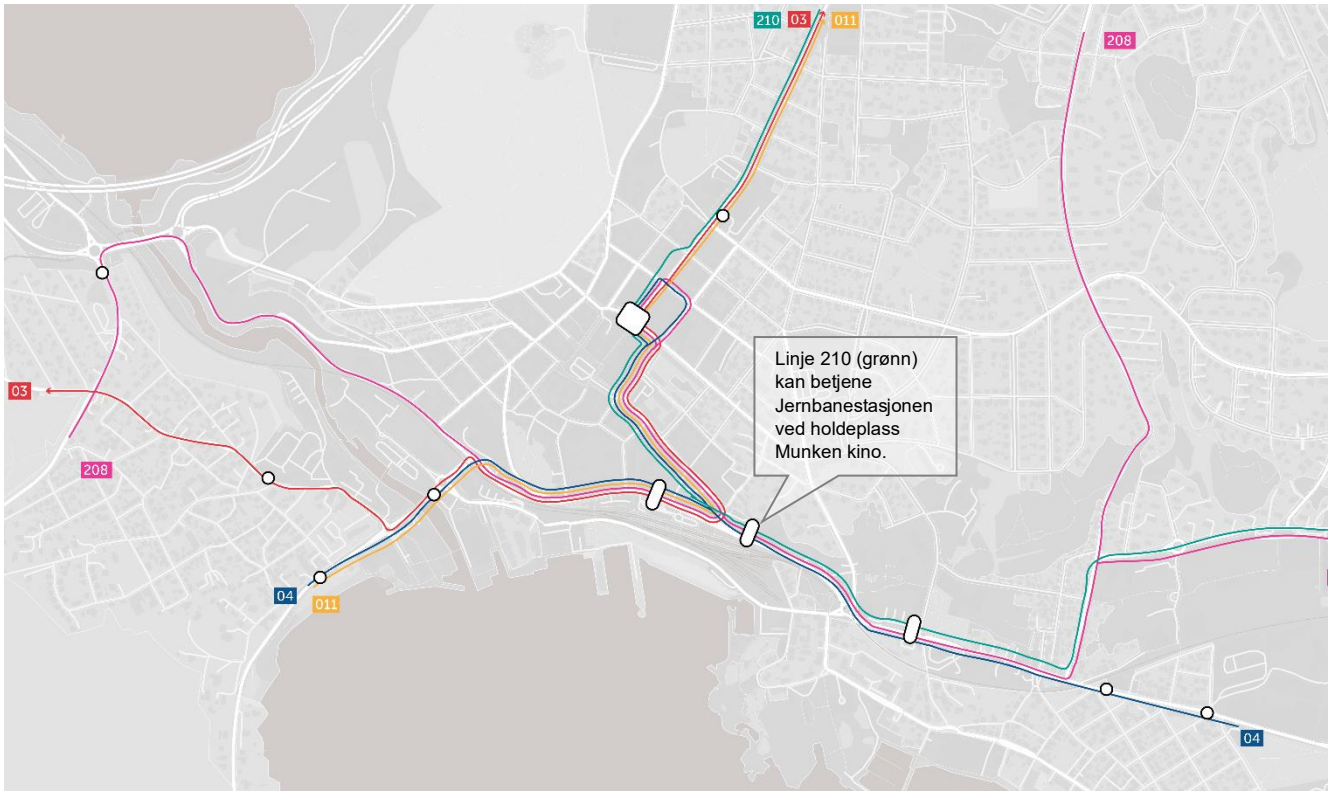
Figur 5-4: Traseer for sykkel (rød), buss (blå) og bil (sort) gjennom Larvik sentrum i alternativ 2A.

De aktuelle løsningene og gatetypene for sykkel i sentrum blir i alternativ 2A:

- Nabolagsgater med sykkel, gående og bomiljø (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Sentrumsgate med buss og bil
- Sentrumsgate med buss og gående
- Sentrumsgate med sykkel, gående, bil
- Sentrumsgate med sykkel, gående, byliv (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Gågate
- Haraldsgate (alle trafikanter i samme gateløp – må separeres)
- Sentrumsgate med bil og gående

Bussene kjører som vist i figur 5-5. Linje 210 (grønn) mellom Nansetgata og Storgata øst må da betjene Larvik stasjon fra holdeplass Munken kino eller kjøre en runde via Larvik stasjon. Som en alternativ mulighet kan linje 210 kjøre via Kongsgata slik at den kan betjene Larvik stasjon gjennomgående.

Hovedhensikten med dette alternativet er å konsentrere busstrafikken til en trasé inn til og ut fra sentrumsterminalen fra Storgata. Dette gir høy bussbelastning i Prinsegata og Haralds gate. På samme måte som i alternativ 1 vil traseen inn til og ut fra sentrumsterminalen være en omvei for linje 04 (blå) og 208 (rosa). I alternativ 3 er det kun sentrumsterminalen som betjenes langs denne omveien. Markedet ved Larvik sykehus vil ikke lengre dekkes. Det må derfor vurderes nærmere om en linje bør flyttes tilbake til dagens trasé langs Håkons gate, men dette vil gi konflikt med ønsket sykkeltrasé i Håkons gate.



Figur 5-5: Kjøremønster for de ulike busslinjene gjennom Larvik sentrum i alternativ 2a.

Vurdering av alternativ 2A

Trafikant/tema	Mål	Vurdering
Syklende	God fremkommelighet, tilgjengelighet, opplevd trygghet og reiseopplevelse og estetikk for syklende	Romberggata er veldig bratt for syklende, og selv med høy standard på tilretteleggingen og begrenset biltrafikk vil dette være en rute mange velger å gå med sykkelen opp. Ruten gir dermed ingen spesielt god fremkommelighet. Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei har bedre terreng og sikrer god fremkommelighet, men Kristian Fredriksvei gir dårlig tilgjengelighet ettersom denne ruten er langt fra sentrum og oppleves som en omvei.
Kollektiv	Bussen skal betjene stasjonen og sentrum. Minst like effektivt og pålitelig for kollektivreisende, og tilstrekkelig standard på holdeplass	Samler kollektivtrafikk i to traseer, med mulig samlet gateterminal i sentrum med bedre standard og mer effektive bytter enn dagens delte løsning. Linjer som må gjøre vending i sentrum vil betjene holdeplass på samme side av veien uavhengig av retning. Dette kan gi noe utfordrende lesbarhet, blant annet ved bytter.
Bylogistikk	Ivareta tilgjengelighet og fremkommelighet for bylogistikk	Kollektiv i Prinsegata vil gjøre at potensielle konflikter med syklister blir mindre. Vareleveringslommer må vurderes i gata for å minimere konflikt mellom varelevering og buss.
Bil	Reiser til sentrum med bil skal reduseres og gjennomgangstrafikk skal ledes ut på større ferdselsårer. Det skal etterstrebes å ikke lede trafikk i rolige boliggater.	Kan bli nødvendig å fjerne gateparkering for å tilrettelegge for buss eller sykkel.
Andre vurderinger (gående, grøntstruktur, overvann, utrykning, by- og bomiljø)	God fremkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for gående Gatene i Larvik skal ha et grønt preg. Dagens trær skal bevares og styrkes, og nye plantes så langt det er mulig Overvannshåndtering skal etterstrebes å løses på overflaten i flomveier. Opprettholde eller bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy Styrke by- og bomiljø	

5.6.3 Alternativ 2B: Hovedtrasé buss i Prinsegata og buss i Greveveien

Beskrivelse av konseptet

I Alternativ 2B er de primære hovedårene for sykkel opp til sentrum Bøkkerveien og Rombergata/Brannvaktsgate/Nedre Torggate. I tillegg er Øvre Bøkeligate en viktig forbindelse for de som kommer fra vest. Kristian Fredriks vei og Jegersborggata er også en mulighet for de som kommer fra øst, men vil i hovedsak ha en større rolle i nettverket på østsiden av sentrum. Av de to primære forbindelsene er Bøkkerveien den beste med tanke på helning, mens Romberggata/Brannvaktsgate/Nedre Torggate er mest direkte. Sistnevnte vil syklende i mange tilfeller måtte trille opp fordi bakken er så bratt. Primære hovedårer ned til sentrum er Sigurs gate og Haralds gate.

Hovedtraseer for buss gjennom sentrum er Nansetgata til/fra nord, Storgata–Prinsegata–Haralds gate–Nansetgata til/fra sørvest og Herregårdsbakken–Greveveien–Sverres gate–Nansetgata til/fra sørøst.

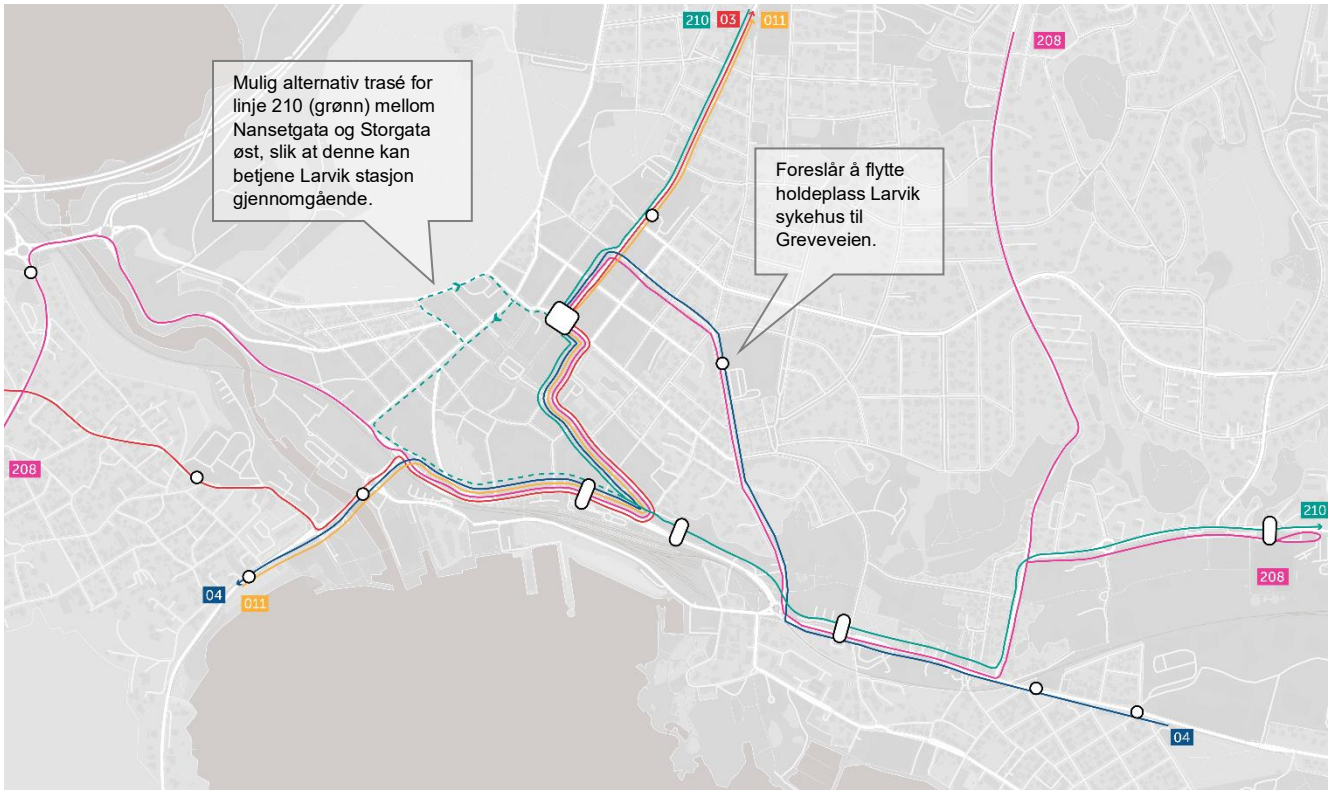
Figur 5-6: Traseer for sykkel (rød), buss (blå) og bil (sort) gjennom Larvik sentrum i alternativ 2B.

De aktuelle løsningene og gatetypene for sykkel i sentrum blir i alternativ 2B:

- Nabolagsgater med sykkel, gående og bomiljø (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Sentrumsgate med buss og bil
- Sentrumsgate med buss og gående
- Sentrumsgate med sykkel, gående, bil
- Sentrumsgate med sykkel, gående, byliv (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Gågate
- Haraldsgate (alle trafikanter i samme gateløp – må separeres)
- Sentrumsgate med bil og gående

Bussene kjører som vist i figur 5-7. Linje 210 (grønn) mellom Nansetgata og Storgata øst må da betjene Larvik stasjon fra holdeplass Munken kino eller kjøre en runde via Larvik stasjon. Som en alternativ mulighet kan linje 210 kjøre via Kongsgata slik at den kan betjene Larvik stasjon gjennomgående.

Denne traseen bygger videre på forslaget i Trafikkplan Larvik hvor linje 04 (blå) og 208 (rosa) betjener området ved sykehuset i tillegg til sentrumsterminalen. Trafikkplanen la til grunn trasé via Kristian Fredriks vei, men denne er bedre egnet for sykkel enn Herregårdsbakken; derfor er det foreslått å legge busstraseen i Herregårdsbakken. For linje 04 (blå) og 208 (rosa) er traseen via sentrumsterminalen en omvei. Ulempen av en slik omvei veies delvis opp av at linjene dekker markedet ved Larvik sykehus. Det er usikkerhet om fremtidig drift ved Larvik sykehus, men det vil uansett være et marked for bussreisende i området.



Figur 5-7: Kjøremønster for de ulike busslinjene gjennom Larvik sentrum i alternativ 2b.

Vurdering av alternativ 2B

Trafikant/tema	Mål	Vurdering
Syklende	God fremkommelighet, tilgjengelighet, opplevd trygghet og reiseopplevelse og estetikk for syklende	Romberggata er veldig bratt for syklende, og selv med høy standard på tilretteleggingen og begrenset biltrafikk vil dette være en rute mange velger å gå med sykkelen opp. Ruten gir dermed ingen spesielt god fremkommelighet. Bøkkerveien og Kristian Fredriks vei har bedre terreng og sikrer god fremkommelighet, men Kristian Fredriksvei gir dårlig tilgjengelighet ettersom denne ruten er langt fra sentrum og oppleves som en omvei.
Kollektiv	Bussen skal betjene stasjonen og sentrum. Minst like effektivt og pålitelig for kollektivreisende, og tilstrekkelig standard på holdeplass	Samler kollektivtrafikk i to traseer, med mulig samlet gateterminal i sentrum med bedre standard og mer effektive bytter enn dagens delte løsning. Relativt direkte trasé og god markedsdekning.
Bylogistikk	Ivareta tilgjengelighet og fremkommelighet for bylogistikk	Kollektiv i Prinsegata vil gjøre at potensielle konflikter med syklister blir mindre. Vareleveringslommer må vurderes i gata for å minimere konflikt mellom varelevering og buss.
Bil	Reiser til sentrum med bil skal reduseres og gjennomgangstrafikk skal ledes ut på større ferdselsårer. Det skal etterstrebes å ikke lede trafikk i rolige boliggater.	Kan bli nødvendig å fjerne gateparkering for å tilrettelegge for buss eller sykkel.
Andre vurderinger (gående, grøntstruktur, overvann, utrykning, by- og bomiljø)	God fremkommelighet, tilgjengelighet og opplevd trygghet for gående Gatene i Larvik skal ha et grønt preg. Dagens trær skal bevares og styrkes, og nye plantes så langt det er mulig Overvannshåndtering skal etterstrebes å løses på overflaten i flomveier. Opprettholde eller bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for utrykningskjøretøy Styrke by- og bomiljø	

6 Mobilitetsplan for Larvik

6.1 Overordnet konsept for sykkel og kollektivtrafikk

6.1.1 Sentrum og korridorer

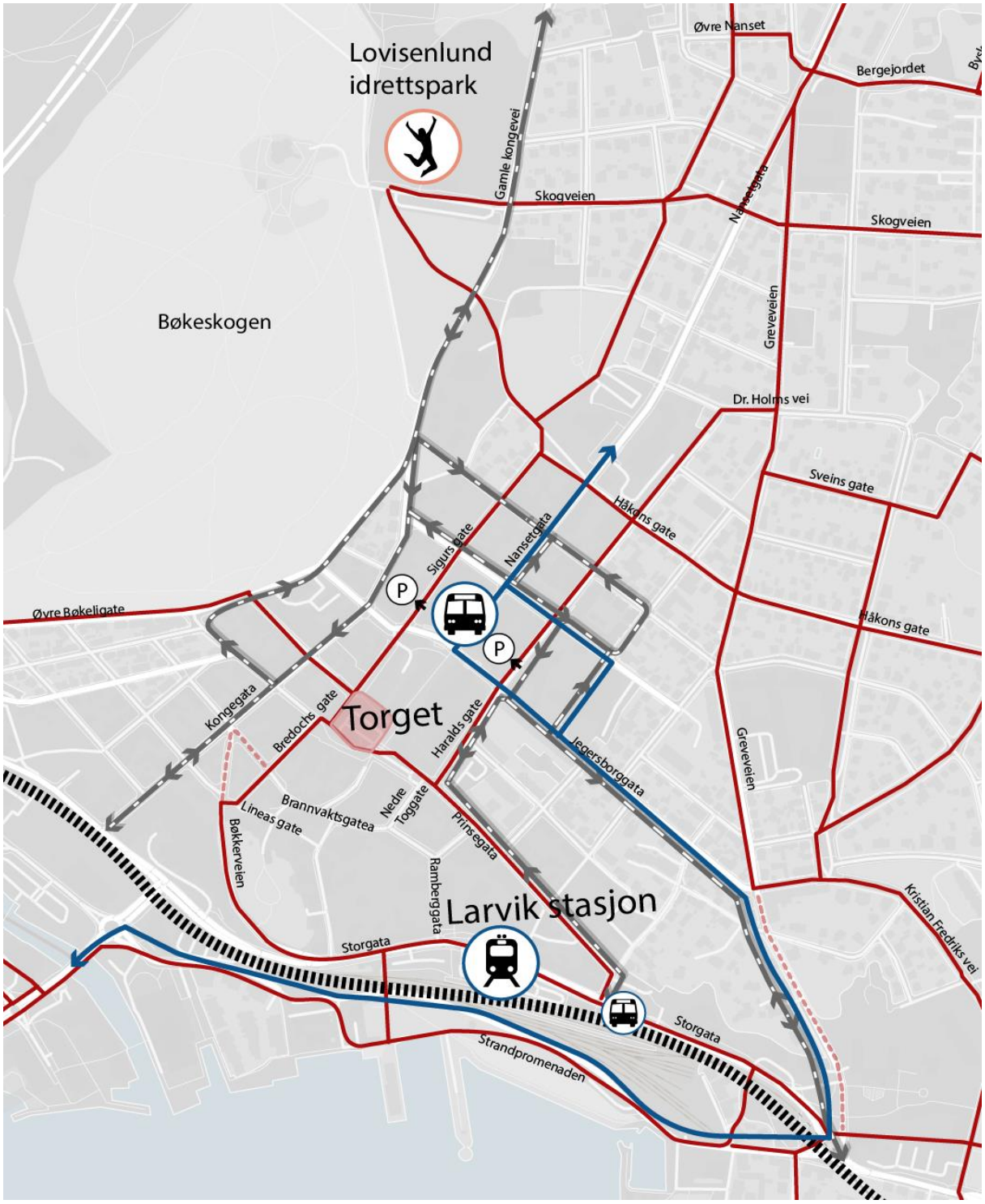
Alternative løsninger for sykkel og kollektivtrafikk i Larvik sentrum er vurdert i kapittel 5 og anbefalingen presenteres nedenfor. I kapittel 6.2–6.6 presenteres vurderinger og anbefalinger for sykkel og kollektivtransport i de fem hovedkorridorene:

1. Stavern by–Larvik by
2. Gon/Halsen–Larvik by (via Torstrand)
3. Tjøllingvollen–Gloppe bru
4. Nansetgata–Larvik by
5. Helgeroa og Sky–Larvik by

I korridorene anbefales tiltak på kort og lang sikt for å gjøre kollektivtransport og sykkel mer konkurransedyktig sammenlignet med bilbruk. Dagens sykkelhovedruter i korridorene er vurdert i rapporten «Kartlegging av GS-veger i Larvik kommune» fra 2024.

6.1.2 Anbefalt konsept for Larvik sentrum

I Larvik sentrum anbefales konsept alternativ 1 hvor de primære hovedårene for sykkel opp til sentrum Bøkkerveien og Prinsegata, mens busstrafikkens hovedtrasé er Herregårdsbakken–Jegersborggata–Nansetgata. Konseptet er illustrert i figur 6-1. Konseptet løser sykkel på best måte, samtidig som det har kvaliteter for buss. Bussene vil kunne få god fremkommelighet gjennom sentrum og med mulighet for fremtidig trasé gjennom indre havn og dermed unngå fremkommelighetsproblemer i store deler av Storgata.



Figur 6-1: Anbefalt alternativ for mobilitet i Larvik sentrum, alternativ 1 fra mulighetsstudie (kapittel 5).

6.1.3 Nettverk for sykkel

Analysene av det eksisterende sykkelveinettet, behovene for fremtidig tilrettelegging og alternativsvurdering for sentrum har ledet frem til det sykkelveinettet som er vist i figur 6-2.

Foreslått sykkelveinett viser hvilke strekninger som bør ha sykkeltilrettelegging, og som bør prioriteres ved drift, vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak (gjelder også der det i dag ikke er tilrettelegging).

Terreng og barrierer
En rekke steder er det nødvendig med flere parallelle ruter for å sikre tilgang til sykkelveinettet. Dette gjelder spesielt der det er fysiske barrierer som motorveier, jernbanelinjer, høydeforskjeller og elver. Det hjelper lite om det er 100 meter til en sykkelvei som man ikke kan nå, fordi det ligger en jernbanelinje imellom.

Turveier i friområder
Det er viktig å sikre at rekreasjon og sykkeltrafikk kan foregå uten konflikt. Som hovedregel er hovedsykkelveinettet lagt utenom turveiene der det er mulig. Som turveier regnes i denne sammenhengen gangveier og stier med asfalt- eller grusdekke som går langs eller gjennom friområder.

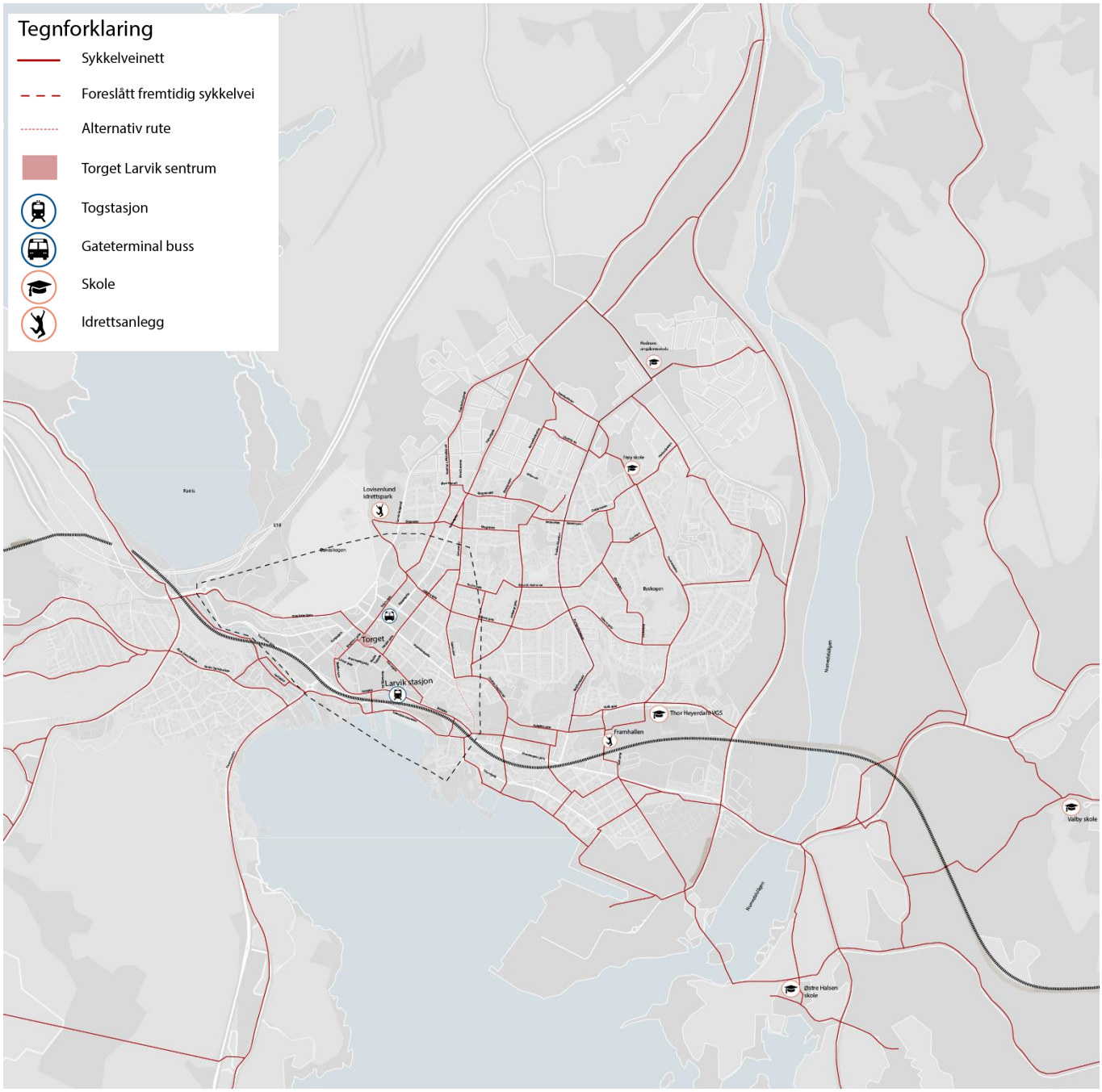
Sykkelveinettet som verktøy i planlegging av områder
I områdeplaner, som for eksempel Indre Havn, bør sykkelveinettet gi føringer for hvilke forbindelser som skal tilrettelegges, og hvilken standard det skal tilrettelegges med. Det bør imidlertid være mulighet for justering av traséenes plassering, så lenge tilsvarende forbindelser opprettholdes.

I detaljreguleringsplaner som omfatter lenker i sykkelveinettet, bør sykkelveinettet og løsningene som anbefales være førende for arealbruken. I planer for enkelteiendommer som kun grenser til kortere strekninger av veier som er del av sykkelveinettet bør det sikres at byggegrenser opprettholder mulighet for fremtidig etablering av sykkelanlegg.

Sykkelveinettets rolle i ombygging og vedlikehold av veier og gater
Når det gjennomføres omfattende vedlikehold bør det på strekninger som er del av sykkelveinettet vurderes om man kan gjennomføre tiltak for å bedre forholdene for syklister.

Slike tiltak kan f.eks. være:

- Trafikkregulerende tiltak
- Redusert fartsgrense og hastighetsbegrensende tiltak.
- Etablering av sykkelfelt med rød farge, enten med farge som påføres på eksisterende asfalt, eller ved å legge ny, rød asfalt.
- Sykkelbokser i mindre lyskryss eller etablering av areal for stor venstresving i store lyskryss
- Sikring av syklisters fremkommelighet ved å senke kantstein der sykkelruter krysser fortau og å sikre tilstrekkelig bredde på passasjer forbi bommer.
- Sikre gode siktforhold også for syklister.
- Forkjørsregulering av gang- og sykkelveier over mindre sideveier, samt tydeliggjøre at syklister på gang- og sykkelveier har forkjørsrett over avkjørsler (i hht. trafikkreglenes §7.4).



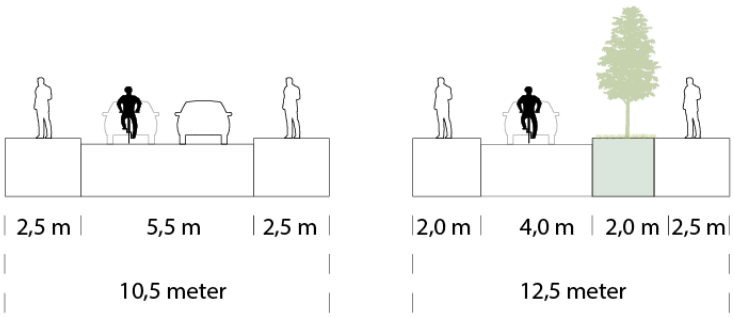
Figur 6-2: Forslag til plan for sykkelveinett. Kartet viser også skoler, idrettsanlegg og kollektivknutepunkt.

Tilrettelegging på sykkelveinettet

Tilrettelegging i nettet i sentrum vil hovedsakelig bestå av tilrettelegging i gater med rolig trafikk med unntak av de mest trafikkerte gatene der det er behov for å separere syklende fra både gående, kjørende og buss. I korridorene vil tilretteleggingen i hovedsak bestå av gang- og sykkelvei. Sykkelløsningene kan deles inn i følgende typer:

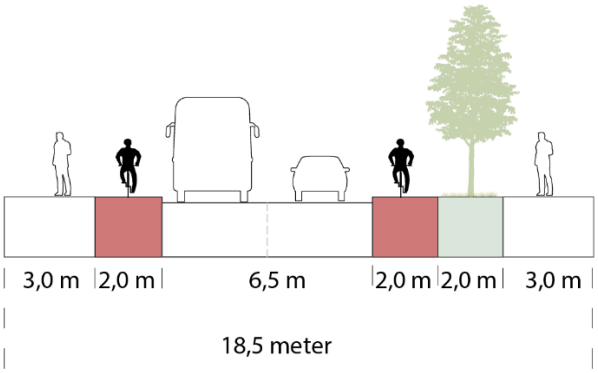
Sykling i gater med rolig trafikk. Ved trafikkmengde under 2000 ÅDT (1000 for enveisregulerte gater) trengs det ikke eget areal for syklende. Fartsbegrensende tiltak bør vurderes for å sikre at reell fart for biltrafikken er maksimalt 30 km/t. Gatetyper som er aktuelle for sykling i blandet trafikk er følgende:

- Nabolagsgater med syklende og gående i bomiljøer (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)
- Sentrumsgater med syklende, gående og bil



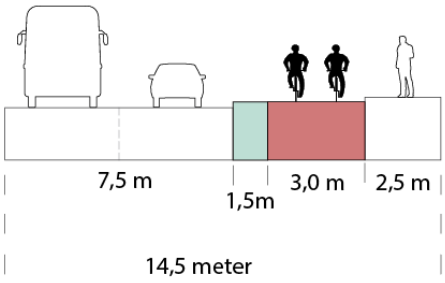
Sykkelfeltløsninger. I veier og gater med mange kryss og avkjørsler bør sykkelfelt benyttes som sykkeltilrettelegging. Fartsgrensen må være 50 km/t eller lavere. Om mulig bør det etableres opphøyde sykkelfelt, med bredde på 2,2 m. Oppmerkede sykkelfelt bør ha bredde på minst 1,8 m:

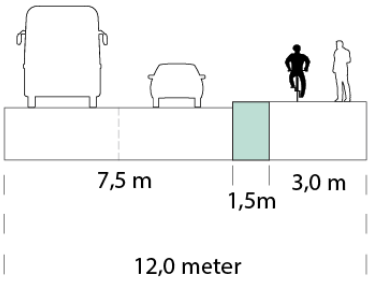
- Sentrumsgate med syklende, gående og bil



Separat sykkelanlegg. Denne typen løsninger er mest aktuell langs riks- og fylkesveier inn mot Larvik sentrum. Separate sykkelanlegg deles inn i to typer:

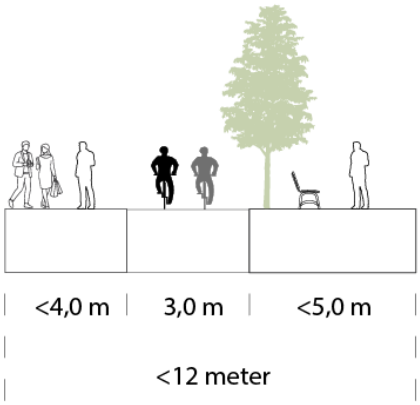
- Sykkelvei med fortau: Langs barrierer (f.eks. langs parker, jernbane, motorvei) og andre steder hvor det er få konflikter med biltrafikk og få avkjørsler bør sykkelvei med fortau benyttes. Sykkelvei bør forkjørsreguleres og ha bredde på 4 m (eksl. fortau).
- Gang- og sykkelvei: Langs noen sykkelruter vil sykkeltrafikken i mange tilfeller være lav nok til at kombinerte gang- og sykkelveier er tilstrekkelig. Det må likevel tas høyde for fremtidig økning i sykkeltrafikken i tråd med mål om økt sykkelandel. Bredden bør være min. 3 m.





Sykling i gangprioriterte områder. Man skal i størst mulig grad unngå å legge sykkelruter gjennom gågater, torg og andre gangprioriterte områder, men det kan tillates over korte strekninger der alternativ rute ikke er mulig eller gir en svært stor omvei. Syklisten er gjest og må sykle på gåendestilsier lavere fart. Gatetyper som er aktuelle for denne løsningen:

- Sentrumsgate med syklende, gående og byliv (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy)



6.1.4 Nettverk for kollektivtrafikk

Løsninger for kollektivtrafikk bygger på anbefalt linjenett i Trafikkplan Larvik (se kapittel 4.2.4). Anbefalingene i trafikkplanen innebærer at alle linjer får 30 minutters frekvens (2 avganger per time), og at dette taktes på fellesstrekninger som dermed får 15 minutters frekvens (4 avganger per time): Stavern–Larvik sentrum, Thor Heyerdahl vgs–Larvik sentrum og Nordbyen/Nanset–Larvik sentrum.

Trasé gjennom sentrum

Anbefalt konsept for Larvik sentrum innebærer å flytte busslinjene fra Prinsegata til Herregårdsbakken og Jegersborggata. Hensikten er å frigjøre Prinsegata til sykkel og samle busslinjene i en trasé som kan tilrettelegges med god fremkommelighet for buss.

Anbefalt konsept for Larvik sentrum innebærer noen endringer sammenlignet med anbefalingene i Trafikkplan Larvik. I trafikkplanen foreslås Herregårdsbakken–Sverres gate–Nansetgata–Prinsegata med betjening av sykehuset som trasé for linje 04 og 208 gjennom sentrum. I anbefalt konsept må i stedet disse linjene kjøre inn og ut Herregårdsbakken–Jegersborggata for å betjene sentrumsterminalen. For å likevel kunne betjene sykehuset (og østlig del av sentrum) foreslås det å flytte dagens holdeplass i Jegersborggata til kvartalet lengst øst mot Herregårdsbakken/Greveveien. Denne holdeplassen kan betjenes av alle busslinjene.

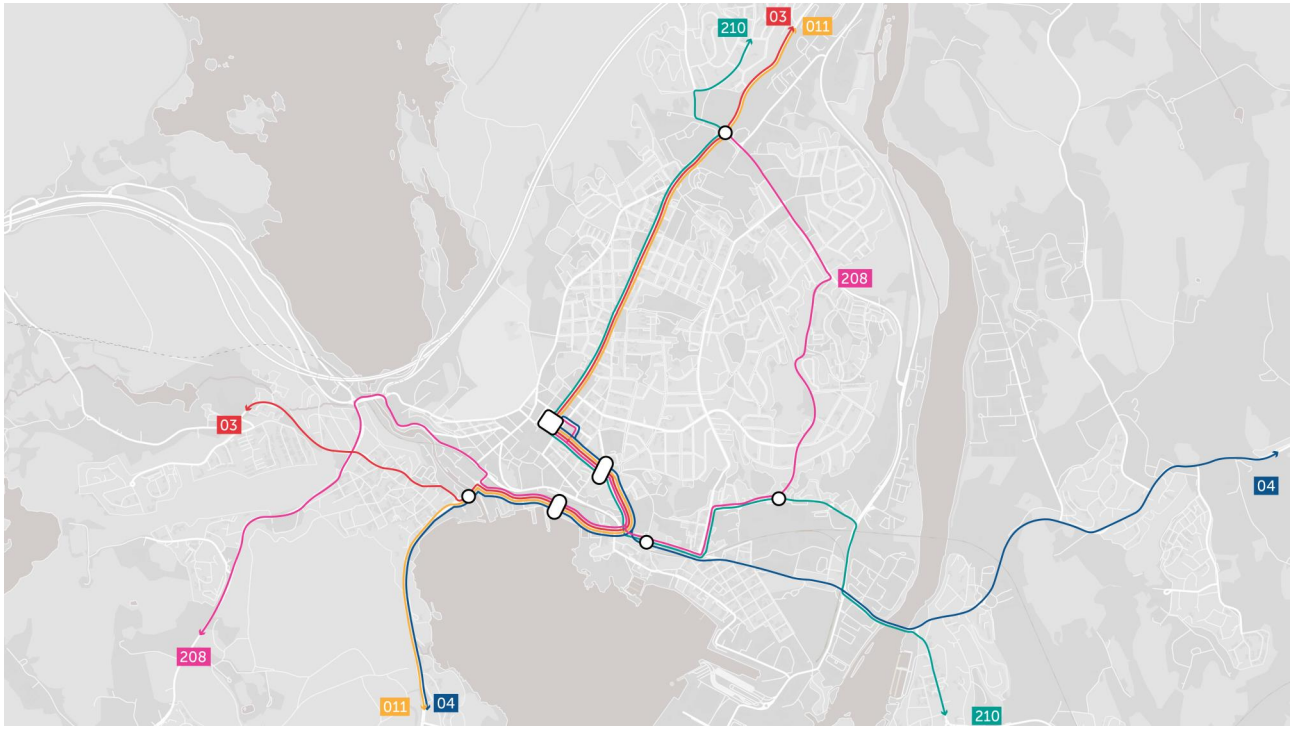
Linje 210 via Nansetgata–Jegersborggata–Herregårdsbakken–Storgata øst vil ikke betjene Larvik stasjon via foreslått trasé. Det bør derfor vurderes å flytte holdeplass Føyka til Herregårdssletta som gir ca. 300 meter gangavstand til plattformen på Larvik stasjon.

Strandpromenaden og betjening av Jernbanestasjonen

Anbefalt konsept innebærer å flytte busslinjene fra Storgata nord for jernbanen til Strandpromenaden sør for jernbanen. Storgata har tidvis store fremkommelighetsproblemer i dag. Strandpromenaden er ikke åpen for gjennomkjøring i dag, men er mulig å tilrettelegge som en bussgate uten biltrafikk. En slik trasé kan utvikles i sammenheng med byutvikling i Indre havn. På kort sikt kan det vurderes om det er mulig å åpne dagens trasé for gjennomkjøring med buss.

Trasé via Strandpromenaden krever etablering av en ny holdeplass på sørsiden av Jernbanestasjonen. På kort sikt bør denne etableres ved dagens krysningspunkt for gående. Ved byutvikling i Indre havn bør det etableres en ny og bedre gangforbindelse til plattformene på Larvik stasjon og holdeplasser bør etableres i tilknytning til denne.

Dersom det ikke er mulig å etablere en midlertidig trasé via Strandpromenaden, kan anbefalt linjenettet i Trafikkplan Larvik etableres ved å bruke Storgata som trasé i stedet for Strandpromenaden. Dette løser imidlertid ikke dagens utfordringer med fremkommelighetsproblemer i Storgata.



Figur 6-3: Anbefalt nettverk for kollektivtrafikk med viktige knutepunkter.

Tiltaksbehov

Anbefalt konsept for busstrafikken gjennom Larvik sentrum gir behov for følgende infrastrukturtiltak:

- Flytte Jegersborggata holdeplass til kvartalet nærmest Herregårdsbakken/Greveveien.
- Fjerne gateparkering og vurdere bilrestriksjoner i Jegersborggata.
- Etablere ny sentrumsterminal med holdeplasser med tilstrekkelig kapasitet i Jegersborggata i kvartalet mellom Nansetgata og Haralds gate. Behovet for supplerende holdeplasser i nederste kvartal av Nansetgata må vurderes.
- Vurdere om Føyka holdeplass kan flyttes til Herregårdssletta.
- Vurdere muligheten for midlertidig busstrasé via Strandpromenaden, inkludert nye holdeplasser gangkrysningen til Larvik stasjon.
- Vurdere muligheten for permanent fremtidig busstrasé via Strandpromenaden gjennom byutviklingsområdet Indre havn, med holdeplasser og gangforbindelse til Larvik stasjon.

Tiltaksbehov i korridorene beskrives nærmere i kapittel 6.2–6.6. Nødvendige tiltak for å realisere linjenettet i Trafikkplan Larvik innebærer etablering av snu- og oppstillingsplass og fasiliteter for sjåfører i Hagalia, oppgradere holdeplasser ved Thor Heyerdahl vgs og fremkommelighetstiltak i krysset fv. 108 Hoffsgate x fv. 40 Elveveien.

Bedre holdeplasser

Det er generelt behov for oppgradering av bussholdeplasser til god standard. Det anbefales følgende prioritering:

1. Holdeplassene i Larvik byområde inkludert Storgata og Stavernveien fra Fritzøe Villa og bør etableres som kantstopp. Kantstopp gir bedre fremkommelighet fordi biltrafikk må vente bak bussen. Ombygging fra busslomme til kantstopp muliggjør dessuten holdeplasser med god bredde og god plass til lehus.
2. Flere av dagens holdeplasser ligger på gatenivå uten plattform. Her bør det etableres plattform som sikrer universell utforming. Om nødvendig bør det vurderes ny plassering av holdeplasser for å muliggjør plattform. Eksempelvis har holdeplassene på Tagtvedt svært lav standard i dag.
3. For øvrig bør prioritering av holdeplassoppgraderinger gjøres basert på passasjertall.

6.1.5 Mobilitetspunkt

Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 etablerer konseptet *mobilitetspunkt*. Dette er holdeplasser som tilrettelegges med et tilbud rettet mot *first/last-mile.* Det vil si at det er godt tilrettelagt for bytte mellom transportmidler, for eksempel mellom buss og sykkel eller buss og sparkesykkel. Et mobilitetspunkt må som et minimum ha trygg og attraktiv sykkelparkering, gode gangforbindelser og god standard på lehus og venteområde. I tillegg kan det ha tjenester som sparkesykkelutleie, bysykler, delebilordning eller pakkeautomat.

I Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 er det foreslått mobilitetspunkt i Stavern sentrum, Bommestad, Tjøllingvollen og Larvik stasjon.

Mobilitetspunkt kan være viktige for å løse utfordringer med lang gangavstand til kollektivtilbudet. Behov og mulighet for mobilitetspunkt vurderes nærmere for hver korridor i kapittel 6.2–6.6.

6.2 Mobilitet i korridor 1: Stavern by–Larvik by

6.2.1 Om korridoren

Det er ca. 1100 personer som arbeidspendler inn til Larvik langs korridoren i dag. Det er også en del interne reiser i Stavern og reiser inn til Stavern fra Larvik. Korridoren omfatter primært boligområdene Stavern, Solstad, Rødberg og Tenvik.

Tabell 6-1: Reisetider i korridoren (kilde: Google Maps) og planlagt frekvens i rush basert på Trafikkplan Larvik.

Strekning	Stavern – Larvik stasjon	Stavern – Larvik sentrum
Reisetid med buss 4 avganger per time i rush	14 min + gangtid til/fra holdeplass	18 min + gangtid til/fra holdeplass
Reisetid med bil	10 min	12 min
Sykkelavstand	7,2 km (ca. 24 min)	7,4 km (ca. 27 min)

6.2.2 Sykkel

I plan for sykkelveinettet ligger sykkeltraseen fra Stavern by til Larvik by langs Stavernsveien slik som i dag. Sykkeltilretteleggingen i korridoren Stavern by-Larvik by består delvis av separat gang- og sykkelveg, med unntak av strekningen Tenvik- Holmejordet der det er sykling i blandet trafikk. Sykkelavstanden på over ca. 7 km reduserer sannsynligheten for at sykkel velges som transportmiddel på en reise fra Stavern til Larvik. Økt el-sykkelandel og bedre standard på sykkelinfrastrukturen kan bidra til at flere velger sykkel på lengre reiser. Boligområdene Rødberg og Tenvik ligger innenfor gjennomsnittlig sykkelavstand og potensialet for økt sykkelbruk på reiser fra disse områdene inn til Larvik by er større.

Vurdering og behov for sykkeltilrettelegging
Hovedutfordringene langs strekningen er knyttet til dekkekvalitet og uklare vikepliktsforhold. I tillegg mangler det sykkeltilrettelegging på enkelte strekninger og systemskiftene er dårlige. I kartlegging av gang- og sykkelnettet i Larvik ble det registrert følgende mangler ved sykkeltilretteleggingen:

- 5 punkter med uklare vikeplikts forhold i kryss og mellom GS-vei og gangfelt
- mellom Stavern sentrum og rundkjøringen Larviksveien x Solliveien.
- 3 punkter med ujevn dekkekvalitet eks. på brua over Farriselva.
- 2 punkter med dårlige systemskifter, eks. Gamle Stavernsveien.
- 2 punkter med smalt fortau eks. Farriselva, samt på Larviksveien inn mot Stavern sentrum hvor bebyggelsen ligger tett på.
- 2 punkter med påkjørselsfarlige elementer registrert inn mot Stavern sentrum.
- 1 punkt med lavt rekkverk på brua over Farriselva.

Forslag til sykkelruter og tiltak i korridoren Stavern by–Larvik by
Sykkeltilrettelegging i korridoren Stavern by- Larvik by handler i stor grad om å øke standarden gjennom enkle tiltak med utbedring av dekkekvalitet og skilting for å klargjøre vikepliktsforhold. På strekning mellom Larvik og Stavern er det registrert 10 strakstiltak, hovedsakelig knyttet til dekkekvalitet og uklare vikepliktsforhold i kryss og gangfelt mm. Det er registrert 6 områder der det er behov for tiltak som krever nærmere utredning, for eksempel områder hvor gang- og sykkelløsningen ikke er sammenhengende og områder med systemskifter. Samt der hvor fortau er smale, og bebyggelse ligger tett på. De to stedene som krever mest omfattende tiltak, er ved Langestrand og på brua ovre Farriselva og på enkelte strekninger inn mot Stavern sentrum hvor det i dag mangler sykkeltilrettelegging og syklende må sykle i veibanen med høye

trafikkmengder eller på fortau. Dette krever tiltak som utvidelse av gateløp og bru og er tiltak som anbefales på lang sikt da det kreves en mer omfattende prosess og investering og det er ti.

6.2.3 Kollektivtransport

Anbefalt kollektivtilbud i Trafikkplan Larvik innebærer 4 avganger per time mellom Stavern og Larvik sentrum i rush. Denne frekvensen er så høy at busstilbudet vil gi god korrespondanse til alle togavganger. Utenfor rush, ved lavere frekvens er det viktigere at busstilbudet koordineres mot togtilbudet.

I dag følger kollektivtransporten fv. 301 mellom Stavern og Larvik med unntak av forbi Rødberg og Tenvik. Trafikkplan Larvik anbefaler at det etableres nye holdeplasser langs fv. 301 slik at bussene kan kjøre hovedveien i stedet for Gamle Stavernsvei. Det må etableres to holdeplasser ved Rødberg og Tenvik med tilhørende gode koblinger for myke trafikanter mellom holdeplasser og boligområdene. Tiltaket kan spare 1–2 minutters reisetid for de største reisestrømmene i korridoren mellom Stavern og Larvik. Et begrenset markedet fra boligområdene ved Rødberg og Tenvik får noe lenger gangavstand til holdeplass. Disse boligområdene ligger i en avstand fra sentrum som er passende for sykling.

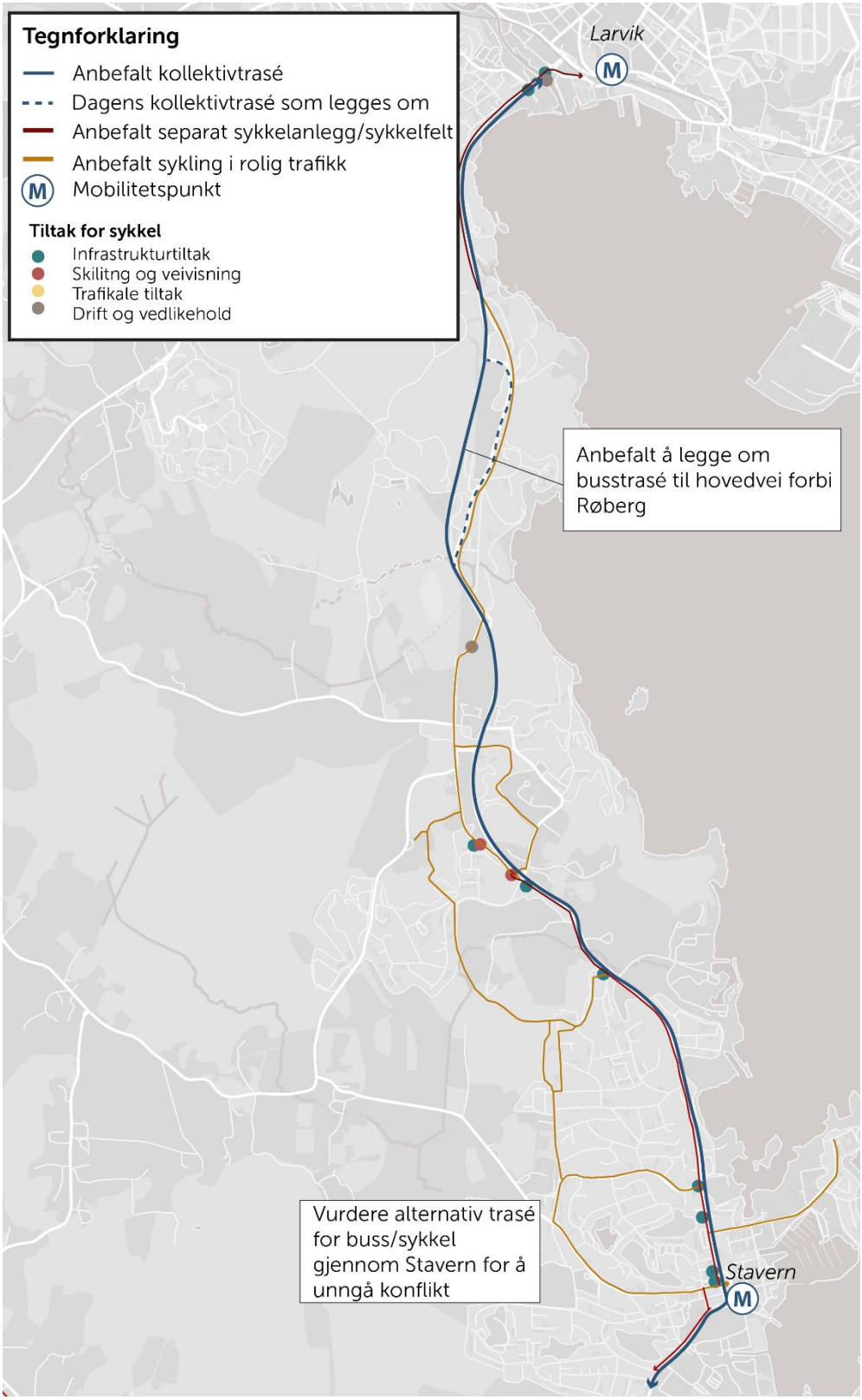
Generelt er bussholdeplassene i korridoren plassert strategisk der viktige samleveier møter hovedveien. Det er derfor ikke hensiktsmessig å redusere holdeplassavstanden, selv om det i noen tilfeller gir noe kort avstand. God tilrettelegging for sykkel til og fra bussholdeplassene og trygg sykkelparkering kan kompensere for lang gangavstand og gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for flere. I Stavern sentrum kan dette med fordel utvikles til et mobilitetspunkt (se kapittel 6.1.5) med flere tjenester for transport til og fra kollektivtilbudet.

De fleste holdeplassene i korridoren er etablert som busslommer. Kantstopp gir bedre fremkommelighet fordi biltrafikken må vente bak bussen og muliggjør holdeplasser med god bredde. Nærmest Larvik sentrum vil nye holdeplasser gi effekt for flest reisende. Her vil i tillegg kantstopp kunne bidra til å løse et fremkommelighetsproblem. Holdeplassene Fritzøe Villa, Batteritomta og Fritzøe brygge ligger innenfor 50-sonen på fv. 301 og anbefales bygget om til kantstopp. Det er svært kort avstand mellom holdeplassene Batteritomta og Fritzøe brygge. Ved ombygging til kantstopp bør det vurderes om disse kan slås sammen.

Det er noe fremkommelighetsproblemer på fv. 301 på strekningen fra Batteritomta holdeplass via rundkjøringene ved Nedre Fritzøegate og Sanden og videre inn mot Storgata. Problemene er størst i ettermiddagsrush og skyldes i stor grad fremkommelighetsproblemer i Storgata med tilbakeblokkering til fv. 301. Anbefalt konsept for Larvik sentrum, med busstrasé via Sanden–Strandpromenaden vil bidra til å redusere fremkommelighetsproblemene for bussen.

Anbefalte kollektivtiltak i korridoren:

- Etablere holdeplasser langs fv. 301 ved Rødberg og Tenvik slik at bussen kan kjøre hovedveien i stedet for Gamle Stavernsveien.
- Bygge om Fritzøe Villa, Batteritomta og Fritzøe brygge holdeplasser til kantstopp. Vurdere om det er mulig å slå sammen Batteritomta og Fritzøe brygge som i dag har svært kort holdeplassavstand.
- Etablere mobilitetspunkt i Stavern sentrum. Vurderingene viser at noen har lang avstand til bussholdeplass. Det er relativt stort befolkningsgrunnlag i gang- og sykkelavstand og busstilbud med god frekvens. Linjer mellom Stavern og Larvik følger hovedveien hele strekningen som et hovedgrep, i tråd med trafikkplanen.



Figur 6-4: Mobilitet i Korridor 1: Stavern by – Larvik by. Anbefalte ruter for sykkel og kollektivtransport.

6.3 Mobilitet korridor 2: Gon/Halsen–Larvik by (via Torstrand)

6.3.1 Om korridoren

Det er drøyt 1100 personer som arbeidspendler inn til Larvik langs korridoren i dag. Det er få interne reiser, men noen reiser inn til Gon/Halsen fra Larvik. Korridoren omfatter primært boligområdene Gon, Rekkevik og Halsen.

Tabell 6-2: Reisetider i korridoren (kilde: Google Maps) og planlagt frekvens i rush basert på Trafikkplan Larvik.

Strekning	Gon – Larvik stasjon	Gon – Larvik sentrum
Reisetid med buss 2 avganger per time i rush	11 min + gangtid til/fra holdeplass	15 min + gangtid til/fra holdeplass
Reisetid med bil	10 min	12 min
Sykkelavstand	4,8 km (ca. 17 min)	5,4 km (ca. 21 min)

Transportsystemet i Larvik har vært gjenstand for analyser og diskusjoner gjennom flere år, og særlig gjelder dette øst-vest forbindelsen via Storgata fra Øyakrysset til Stavernsveien som er en av de mest trafikkbelastede strekningene i Larvik by.

Kommunedelplan for InterCity ble vedtatt i 2019 for nytt dobbeltspor gjennom Larvik. I juni 2024 ble det klart at staten ikke lenger vil prioritere utbygging i Larvik. Dagens jernbanetrasé legges derfor til grunn i videre utvikling av transportsystemet.

Gjennom arbeidet med Mulighetsanalysen 2017 ble det anbefalt å anlegge miljøgate gjennom Torstrand og å vurdere etablering av ny bru over Lågen. Brua ville kunne bidra til å løse lokale trafikale utfordringer i Øyaområdet og muliggjøre sterkere bussprioritering på deler av dagens fv. 303.

Etablering av miljøgate med prioritering av gange, sykkel og kollektivtransport og redusert hastighet anbefales for å bygge opp under målsettingene i bypakka. Dette vurderes nærmere i arbeidet med gatebruksplanen for Torstrand. Ifølge handlingsprogrammet for bypakka 2025-2028 settes det i gang et planarbeid for Øyakrysset som også inkluderer vurdering av eventuell ny broforbindelse over Lågen. Det bør også ses på muligheten for kun å utbedre eksisterende Gloppe bru med bedre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport enn i dag.

6.3.2 Sykkel

I plan for sykkelveinettet ligger hovedforbindelsen fra Gloppe bru langs Dronninggata/Storgata og langs gang- og sykkelveien langs sjøen fra Gloppe bru mot Larvik by. Fra gloppe bru til rundkjøringen mellom Gloppeskogen og Gonveien er det kun fortau. Det samme gjelder for Iver Hesselbergs vei til Rudjuveien. Langs Gonveien er det opparbeidet separat gang- og sykkelvei frem til krysset ved Iver Hesselbergsvei. Sykkelavstanden ligger på rundt 5 km som gjør at det er potensial for å flytte bilreiser over på sykkel.

Det er også foreslått å etablere en ny gang- og sykkelbru over Lågen via St. Helena. Det er hovedsakelig fortau langs strekningen fra Sanden til Torstrands Torg. Mellom Torstrands Torg og Skiringsalsgate er det tilrettelagt for delvis fortau og eget sykkelfelt. Fra Skiringsalsgate til Øyakrysset er det tilrettelagt for gang- og sykkelvei på sørsiden av gaten og fortau på nordsiden av gaten. Gjennom Torstrandområdet går det kun en forbindelse i Skiringsalsgate lengst øst i området og det er mangel på gode tverrforbindelser.

Vurdering og behov for sykkeltilrettelegging
De største utfordringene er registrert på strekningen Gloppe bru- Larvik bru i Storgata gjennom Torstrandsområdet. Utfordringene på strekningen mellom Gon/Halsen og Gloppe bru er hovedsakelig knyttet til dekkekvalitet og uklare vikepliktforhold. I kartlegging av gang- og sykkelnettet i Larvik ble det registrert følgende mangler ved sykkeltilretteleggingen:

- Gon/Halsen-Gloppe bru:
    - Det er registrert 2 punkter med uklare vikepliktforhold i kryss og mellom GS-vei og gangfelt, der utforming av kantstein mot kryss og gangfelt er dårlig. Eksempelvis Snarveien og Meny Blinken.
      4 punkter med smalt fortau. Eks langs Gloppeskogen med eksisterende bebyggelse tett på.
    - 4 punkter med ujevnt dekke. Eks. Større hull på GS-veg langs Gloppeskogen og Gonveien ved Rekkevik sykehjem.
    - 2 punkter med manglende skilting. Eks. GS-vei (blått skilt) ved systemskifte/etter gangfelt på Gonveien.
    - Registrert at det generelt er mange avkjørsler på Gloppeskogen som skaper konfliktpunkter mellom kjørende og myke trafikanter.
    - 1 punkt med manglende rekkverk. Ca.1 m terrengforskjell mellom GS-veg på Gonveien og kjørebane.
- Gloppe bru-Larvik by
    - Generelt smale fortau pga. tettebebygd strøk, murer, bebyggelse mm. ligger tett på gjennom strekningen generelt
    - Gjennomgående utfordring med dårlig dekkekvalitet med mindre hull, nedsenkninger i asfalt, ujevnhet i kryss og over gangfelt.
    - Utfordringer med lesbarhet på sykkelfelt og helhetlig løsning for syklister gjennom Torstrand. Eks. er ett av punktene knyttet til manglende gangfelt ved systemskifte.
    - Registrert påkjørselsfarlige elementer eks. utstikkende trapper og nedsenket kum i sykkelfelt på Torstrand.
    - Uklare vikeplikts forhold i kryss knyttet til utforming av kantstein inn mot krysset Tjøllingveien x Lerkelundveien.

Forslag til sykkelruter og tiltak i korridoren Gon/Halsen – Larvik-by (via Torstrand)
På strekningen Gon/Halsen til Gloppe bru er det behov for 10 strakstiltak knyttet til dekkekvalitet og uklare vikeplikts forhold og 4 tiltak som vil kreve en utredning. Dette er tiltak knyttet til utbedring av smale fortau og vurdere alternative ruter.

På strekningen mellom Gloppe bru og Larvik by er det behov for en rekke tiltak som krever utredning og to som er mer langsiktige (gjennomførbare i et 3-15 års perspektiv). Det gjelder i hovedsak smale fortau og behov for bedre hovedløsning for syklister igjennom Torstrand. Det er likevel 20 punkter som er registrert som strakstiltak og disse er i hovedsak knyttet til dekkekvalitet.

Storgata gjennom Torstrands området fra krysset med Ryes gate til Storgata er for smal og med for høy trafikkmengde til å kunne etablere en tilstrekkelig løsning som både er trafikksikker og gir god fremkommelighet for syklister. Det anbefales at syklister henvises til parallelle ruter Ahlefeldts gate eller gang- og sykkelvei langs vannkanten. Basert på hvor syklistene kommer fra og hvor de skal i Larvik by vurderes alternative ruter til å være tilstrekkelig. Med bakgrunn i kryssutforming, bussholdeplasser og underganger anbefales det å legge opp til to nye tverrforbindelser gjennom Torstrand i Strandgata, Huitfeldts gate som kobler seg til Ryes gate og Colbjørnsens gate som kobler seg til Gyldenløves gate. Forbindelsen

som i dagens vedtatte sykkelnett ligger gjennom industriområdet ved Ferjekaien anbefales å legges i Kaigaten så lenge det ikke er planer om avvikling av drift i industriområdet.

De anbefalte rutene er hovedsakelig rolige boliggater som er tilrettelagt med sykling i blandet trafikk med etablering av bilrestriktive tiltak som eksempelvis stenging i jernbaneundergangen ved Colbjørnsens gate forbi parkområdet. Det er i tillegg anbefalt å beholde ruten som går i gang- og sykkelveien langs sjøen, selv om den er noe smal og på sommerstid er mange folk som oppholder seg langs den. Det er fordi deler av Strandgata har flere parkeringsplasser og garasjer med tungtransport som kjører inn og ut og gatetverrsnittet er stedvis smalt. Det er vedtatt at det skal gjennomføres en gatebruksplan for Torstrand hvor det anbefales jobbe videre med anbefalte forbindelser og bilrestriktive tiltak. I dette arbeidet vil det også være mulighet for å se på Strandgata som ny sykkelforbindelse dersom det gjøres bilrestriktive tiltak som enveisregulering eller stenging i punkt.

6.3.3 Kollektivtransport

Gon–Larvik sentrum vil betjenes av linje 210 med 2 avganger per time. Linjen er planlagt å kjøre via Thor Heyerdahl videregående skole som gir en ekstra sløyfe og noe lengre reisetid sammenlignet med i dag. Samtidig treffer linjen et den videregående skolen som er et viktig målpunkt. Ved Thor Heyerdahl videregående møtes linje 210 og 208 slik at den innerste strekningen får 4 avganger per time.

Tjøllingveien–Storgata betjenes av linje 04 fra Sandefjord med 2 avganger per time. Tjøllingveien beskrives nærmere i kapittel 6.4. I Storgata er det behov for å oppgradere holdeplasser og vurdere holdeplasstrukturen. Det ligger tre holdeplasser på en strekning på 500 meter: Kiwi Torstrand, Torstrand marked og Torstrand. Det bør vurderes nærmere om disse kan slås sammen til en eller to felles holdeplasser som oppgraderes som kantstopp.

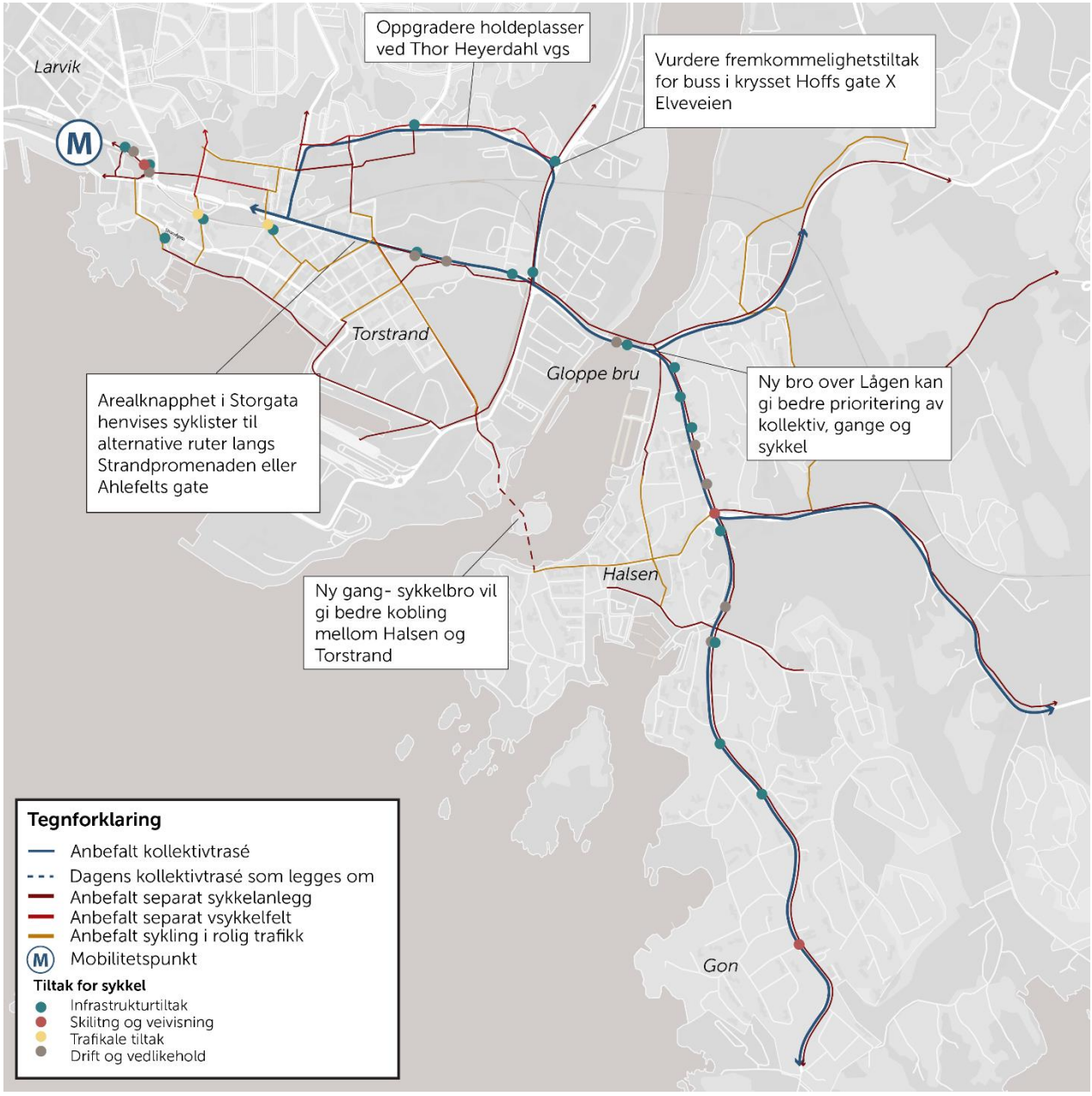
Det er noe fremkommelighetsutfordringer inn mot Gloppe bru fra øst og i kollektivtraseene vest for Gloppe bru. Trafikkplan Larvik beskriver mulighet for fremkommelighetstiltak i krysset fv. 108 Hoffsgate x fv. 40 Elveveien. Ved å sikre bussene i Hoffsveien fremkommelighet inn i høyrekurven mot Elveveien

En eventuell ny bro over Lågen kan gi rom for bedre kollektivprioritering over Gloppe bru, og muligens også løse noen av fremkommelighetsutfordringene i området rundt broen.

Som angitt i Trafikkplan Larvik er det er behov for oppgradering av holdeplassene ved Thor Heyerdahl videregående skole tilpasset det nye linjenettet. Holdeplassene bør etableres som kantstopp i Hoffs gate vest for, men nærmest mulig krysset med Frostvedtveien.

Anbefalte kollektivtiltak i korridoren:

- Planlagte endringer med betjening av Thor Heyerdahl vgs. fra trafikkplanen gjennomføres.
- Fremkommelighetstiltak i krysset Hoffs gate x Elveveien.
- Ombygging av holdeplass Thor Heyerdahl vgs. i Hoffs gate til kantstopp like vest for krysset med Frostvedtveien.
- Slå sammen Kiwi Torstrand, Torstrand marked og Torstrand holdeplasser til en eller to holdeplasser som oppgraderes til kantstopp med god standard.



Figur 6-5: Mobilitet i Korridor 2: Gon/Halsen–Larvik by. Anbefalte ruter for sykkel og kollektivtransport.

6.3.4 Videre arbeid

I Bypakke Larvik sitt handlingsprogram 2025–2028 er det lagt opp til videre arbeid med egne utredninger for større infrastrukturtiltak i denne korridoren:

Øyakrysset

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, trafikkutfordringene. En eventuell igangsettelse av en større utbygging vil sees i sammenheng med fase 2 av Bypakke Larvik. Oppstart: høst 2025. Ferdigstilling: 2026.

Mobilitetsplanlegging med gatebruksplan Torstrand
Larvik kommune fikk i 2024 innvilget søknad om å tas opp i Statens områdesatsinger for området Torstrand. Via avtalen om områdesatsningen vil staten bidra med 5 millioner kroner årlig i fem år for å stimulere til nærmiljøtiltak. Samtidig legger nytt forslag til kommunalteknisk plan for Larvik kommune opp til anleggsstart av utskifting av VA-anlegget på området i 2028. Bypakke Larvik vil derfor starte opp arbeidet med mobilitetsplanleggingen gjennom området Torstrand i 2025, slik at planer for nye mobilitetsløsninger foreligger før oppstart av VA utskiftingen, og kan gjennomføres samtidig som denne. Deltagelse og involvering av innbyggerne i området koordineres og gjennomføres i samarbeid med Områdesatsningen for Torstrand. Oppstart: høst 2025 Ferdigstilling: 2027

Utvikling av Knutepunkt Larvik indre havn

I september 2024 vedtok Larvik kommunestyret oppstart av arbeid med knutepunktutvikling på områdene rundt Larvik stasjon, inkludert den videre utviklingen av indre havn. Fokuset for knutepunktutviklingen vil være å se arealutviklingen i sammenheng med transportsystemet, og å sørge for at Larvik jernbanestasjon blir en motor for attraktiv byutvikling. Trafikksystemet rundt jernbanestasjonen utgjør Larvik viktigste trafikale knutepunkt, og det er et stort potensial for å videreutvikle dette med mer fokus på effektive og miljøvennlige løsninger. Bypakke Larviks involvering i tiltaket avklares i egen prosjektplan.

6.4 Mobilitet i korridor 3: Tjøllingvollen–Gloppe bru

6.4.1 Om korridoren

Det er ca. 700 personer som pendler inn til Larvik langs korridoren i dag. Det er få interne reiser, men noen reiser inn til Tjøllingvollen fra Larvik. Korridoren omfatter primært boligområdene Bisjord, Guriskogen og Tjøllingvollen.

Tabell 6-3: Reisetider i korridoren (kilde: Google Maps) og planlagt frekvens i rush basert på Trafikkplan Larvik.

Strekning	Tjøllingvollen – Larvik stasjon	Tjøllingvollen – Larvik sentrum
Reisetid med buss 2 avganger per time i rush	13 min + gangtid til/fra holdeplass	16 min + gangtid til/fra holdeplass
Reisetid med bil	10 min	12 min
Sykkelavstand	6,2 km (ca. 20 min)	6,6 km (ca. 23 min)

6.4.2 Sykkel

Hovedforbindelsen mellom Tjøllingvollen og Gloppe bru ligger i Tjøllingveien. Det er tilrettelagt med separat gang- og sykkelveg på store deler av strekningen. Det er kun på strekningen mellom Skreppestadveien og til Hegdalveien det er sykling i blandet trafikk.

Sykkelavstanden ligger på rundt 6 km fra Tjøllingvollen. Det tilsier at vil mange velger bort sykkelen som transportmiddel på daglige reiser langs korridoren, men boligområdene rundt Bisjord ligger i sykkelavstand fra sentrum. Økt el-sykkelandel og økt standard på sykkelinfrastrukturen kan bidra til at flere vil velge sykkelen, også på reiser fra Tjøllingvollen.

Vurdering og behov for sykkeltilrettelegging
Utfordringene på strekningen mellom Tjøllingvollen og Gloppe bru er hovedsakelig knyttet til dekkekvalitet og uklare vikepliktforhold. I kartlegging av gang- og sykkelnettet i Larvik ble det registrert følgende mangler ved sykkeltilretteleggingen:

- 3 punkter med manglende skilting. Mangler rødt skilt for sykkelvegvisning ved krysset Skreppestadveien-Hegdalveien. Og i systemskifte mellom GS-vei langs Tjøllingveien og Skreppestadveien. Mangler gang- og sykkelvegskilt (blått skilt) i retning mot Larvik etter kryss/gangfelt ved Skolerønningen.
- 3 punkter med uklare vikepliktsforhold i kryss og mellom GS-vei og gangfelt. knyttet til krysset Tjøllingveien x Rauanveien som omhandler utforming av kantstein inn mot kryss og gangfelt
- Registrert manglende skilting i systemskifte mellom GS-vei langs Tjøllingveien og Skreppestadveien hvor det er sykling i blandet trafikk i boligområde. Også manglende fortau på kobling mellom GS-vei og fortau ved Lønnebakken/Lundeåsen. 1 punkt registrert.

Forslag til sykkelruter og tiltak i korridoren Tjøllingvollen-Gloppe bru
Tilrettelegging i korridoren Tjøllingvollen- Gloppe bru handler om oppgradering av dagens ruter. Alle behovene for utbedring kan gjøres med strakstiltak. Det ble registrert 7 tiltak med utbedring av dekke og ny skilting for tydeliggjøring av vikepliktforhold og systemskifter. Det er også behov for breddeutvidelse av gang- og sykkelvei på deler av strekningen, eksempelvis der bredden er ned mot 2,3 meter og ved holdeplass. Det er også aktuelt på lengre sikt å oppgradere Hegdalveien, som idag er tilrettelagt for sykling i rolig trafikk, med gang- og sykkelvei. Det er fordi dette er et industriområde med mange arbeidsplasser og som er i sykkelavstand fra Larvik sentrum.

6.4.3 Kollektivtransport

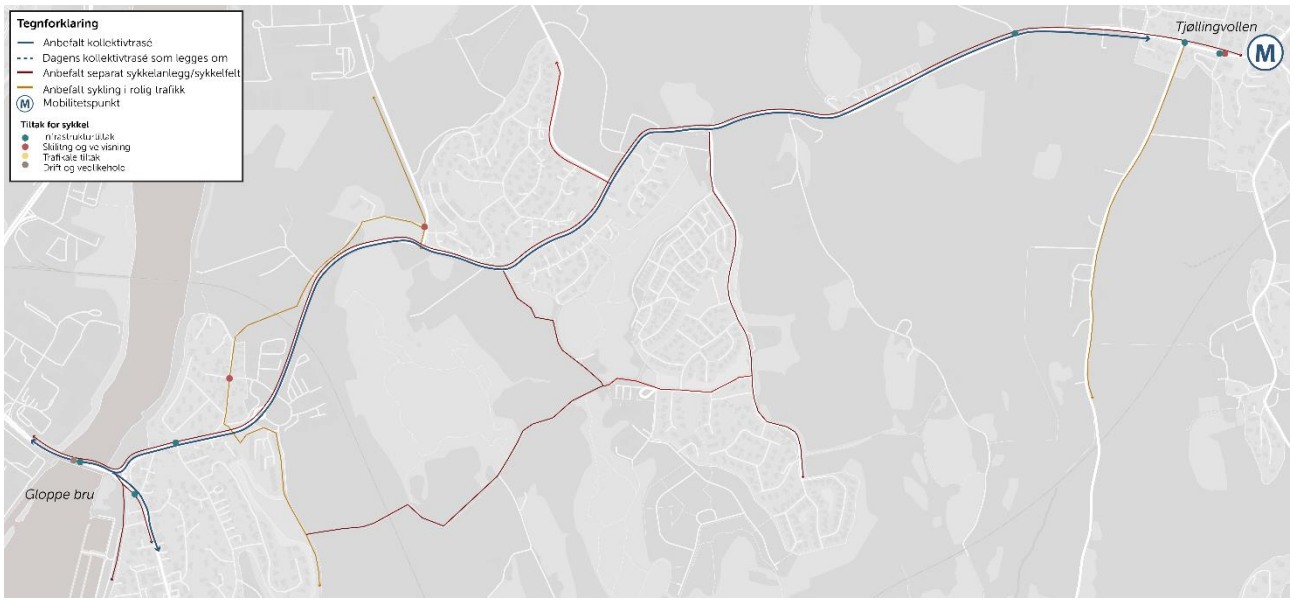
Det foreslås ingen endringer for betjeningen av korridoren sammenlignet med i dag. Korridoren vil betjenes av en stamlinje mellom Stavern og Sandefjord med 2 avganger per time.

Generelt er bussholdeplassene i korridoren plassert strategisk der viktige samleveier møter hovedveien. Det er derfor ikke hensiktsmessig å redusere holdeplassavstanden, selv om det i noen tilfeller gir noe kort avstand.

Rundt Tjøllingvollen er det flere mindre boligområder med lang avstand til kollektivtilbudet langs fv. 303 Tjøllingveien. Det foreslås derfor å tilrettelegge for mobilitetspunkt på Tjøllingvollen. Dagens holdeplass kan videreutvikles med sikker sykkelparkering og god tilgjengelighet for gående til holdeplass.

Anbefalte kollektivtiltak i korridoren:

- Etablere mobilitetspunkt i Tjøllingvollen



Figur 6-6: Mobilitet i Korridor 3: Tjøllingvollen–Gloppe bru. Anbefalte ruter for sykkel og kollektivtransport.

6.5 Mobilitet i korridor 4: Nansetgata–Larvik by

6.5.1 Om korridoren

Selve korridoren ligger på mange måter i ytre deler av Larvik by, og brukes både av de mange interne reisende i Larvik og de om lag 1800 som pendler mellom Larvik og andre steder nord for Larvik som Tønsberg eller motsatt (omtrent 1800 begge veier). Det er næringsbebyggelse eller boligområder langs hele korridoren.

Tabell 6-4: Reisetider i korridoren (kilde: Google Maps) og planlagt frekvens i rush basert på Trafikkplan Larvik.

Strekning	Stubberød – Larvik stasjon	Stubberød – Larvik sentrum
Reisetid med buss 4 avganger per time i rush	11 min + gangtid til/fra holdeplass	8 min + gangtid til/fra holdeplass
Reisetid med bil	7 min	6 min
Sykkelavstand	3,9 km (ca. 13 min)	3,4 km (ca. 12 min)

6.5.2 Sykkel

Forbindelsen langs Nansetgata er en av få strekninger i Larvik som er tilrettelagt med sykkelfelt. Det er sykkelfelt på 1,8 m på begge sider av kjørebanen langs store deler av strekningen fra sentrum og frem til rundkjøringen ved Hovlandbanen/Nordbyen. Videre forbi Nordbyen og mot Bommestad er det tilrettelagt med separat gang- og sykkelvei. Det er kun på strekket som går i boligområdet Nordbylia at det ikke er tilrettelegging og syklister må sykle i kjørebanen. Sykkelavstanden fra boligområdene og handelsområdet ved Stubberød ligger godt innenfor gjennomsnittlig reiselengde for sykkel. Det er derfor et stort potensial for å flytte flere bilreiser over på sykkel i denne korridoren.

Vurdering og behov for sykkeltilrettelegging
Utfordringene registrert i korridoren Nansetgata -Larvik by er hovedsakelig knyttet til dekkekvalitet og uklare vikepliksforhold. I kartlegging av gang- og sykkelnettet i Larvik ble det registrert følgende mangler ved sykkeltilretteleggingen:

- 2 punkter med slitt oppmerking av sykkelfelt langs store deler av strekningen i Nansetgata.
- 2 punkter med ujevnhet i dekkekvalitet
- Mangler skilting av GS-veg (blått skilt) etter kryss ved rundkjøringen Nansetgata x Vestmarkveien

Anbefaling og tiltak i korridoren Nansetgata–Larvik by
Tiltakene (5 stk) som ble anbefalt i registreringen er hovedsakelig knyttet til oppmerking, skilting og utbedring av dekke. Manglende gang- og sykkelveiløsning ved Nordbylia er regulert og egnet løsning vil bli etablert. Ny gang- og sykkelvei langs denne strekningen vil gi en sammenhengende løsning i Nansetgata nord og vil øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten for syklister.

Nansetgata er i dag en trafikkert gate, hvor det også går kollektivtrafikk. Det tilsier at 1,8 m oppmerkede sykkelfelt ikke er en god nok løsning for sykkel. Anbefalt løsning i Nansetgata ville vært 2,2 meter opphøyde sykkelfelt for å gi syklister beskyttelse fra trafikk, spesielt store kjøretøy. Det er ikke tilstrekkelig gatebredde for å etablere denne løsningen og det anbefales derfor å legge ruten i parallelle gater med lav trafikk. Her kan det med enkle bilrestriktive tiltak og skilting tilrettelegges for sykling i blandet trafikk. Det anbefales å beholde sykkelrute i Nansetgata fra Skogveien, og nordover og Sørover mot sentrum, legge sykkel i Haralds gate og Dr. Knudzons vei via Badeparken og Sigurds gate.

6.5.3 Kollektivtransport

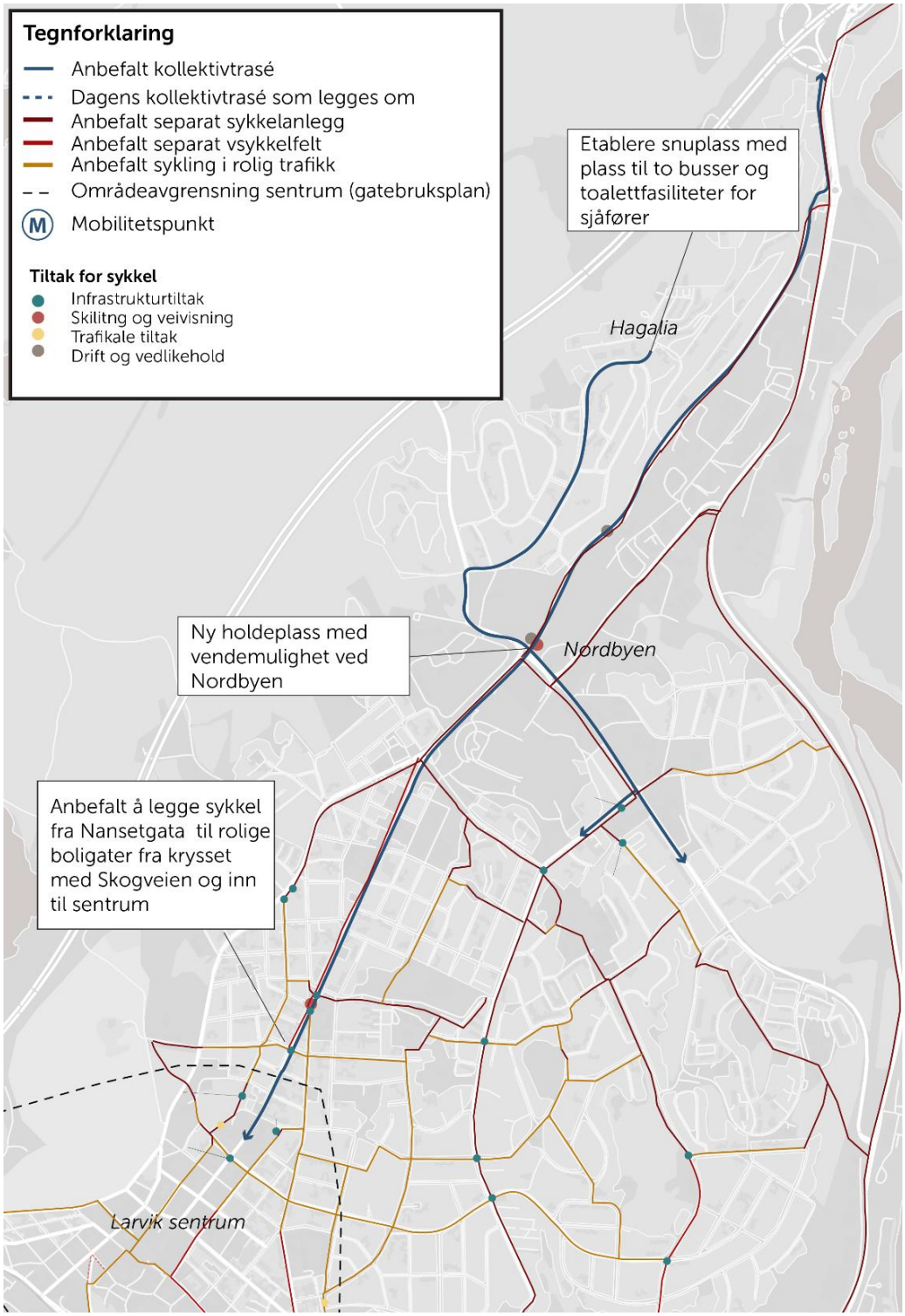
Anbefalingen fra Trafikkplan Larvik legger opp til et linjenett som i større grad samles i Nansetgata enn i dag. Grepet styrker Nansetgata som kollektivgate, og gir flere busser en mer direkte trasé enn tilfellet er i dag.

Det bør etableres ny holdeplass med vendemulighet ved Nordbyen i Yttersøveien for å gi overgangsmuligheter til busstilbud mot sentrum og nordover for en tverrgående linje som sikrer lokal betjening nordøst i Larvik. Dagens linje 210 foreslås å terminere i Hagalia. Det må derfor også etableres endeholdeplass og fasiliteter for sjåfør i Hagalia for å kunne terminere her.

Det er kort avstand mellom holdeplassene i Hagaveien. Holdeplasstrukturen bør vurderes, for eksempel kan Mellombakken holdeplass vurderes lagt ned uten at det har store konsekvenser for markedsdekningen i området.

Anbefalinger/tiltak:

- Busser går i hovedsak i Nansetgata.
- Endeholdeplass og snuplass med oppstilling for to busser og toalettfasiliteter for sjåfører må etableres i Hagalia.
- Vurdere holdeplasstruktur i Hagaveien (vurdere om Mellombakken holdeplass kan legges ned).
- Etablere holdeplass med vendemulighet i Yttersøveien ved Nordbyen.



Figur 6-7: Mobilitet i Korridor 4: Nansetgata–Larvik by. Anbefalte ruter for sykkel og kollektiv.

6.6 Mobilitet i korridor 5: Helgeroa og Sky–Larvik by

6.6.1 Om korridoren

Det er ca. 1110 personer som pendler inn til Larvik langs korridoren i dag. Det er få interne reiser, men noen reiser inn til Helgeroa og Nevlunghavn fra Larvik. Korridoren omfatter tettstedene Helgeroa og Nevlunghavn, i tillegg til boligområdet Tvetenåsen. Rett vest for Larvik går korridoren langs boligområdet Veldre.

Tabell 6-5: Reisetider i korridoren (kilde: Google Maps) og planlagt frekvens i rush basert på Trafikkplan Larvik.

Strekning	Helgeroa – Larvik stasjon	Helgeroa – Larvik sentrum
Reisetid med buss 2 avganger per time i rush	24 min + gangtid til/fra holdeplass	26 min + gangtid til/fra holdeplass
Reisetid med bil	15 min	16 min
Sykkelavstand	12,9 km (ca. 47 min)	13,1 km (ca. 49 min)

6.6.2 Sykkel

Det er i dag tilrettelagt med gang- og sykkelveg langs Brunlanesveien til Tvetenåsen. Videre vestover mot Helgeroa mangler det sykkeltilrettelegging. Alternativet til å sykle i kjørebanen langs Brunlanesveien er sykkelrute 25 fra Tanum kirke og langs fv. 55 og via Foldvik til Helgeroa, en som gir en ca. 2-3 km omvei. Dette er en landevei på mesteparten av strekningen før det er tilrettelagt med gang- og sykkelvei i Helgeroaveien. På strekningen til Veldre er det sykling i kjørebanen fra Stavernsveien via Larges gate, Nedre Damsbakken og Øvre Damsbakken, og videre langs Kleiverveien er det tilrettelagt med gang- og sykkelvei, med manglende tilrettelegging langs deler av Geitramsveien. Alternativet til Geitramsveien er gang- og sykkelvei i boligområdet ved Linneaveien. Syklende fra Veldre til sentrum kan sykle langs Gårdsbakken og Øvre Bøkeligate, der stigningsforholdene er mye bedre enn ned til Langestrand.

Sykkelavstanden fra Helgeroa er ca. 13 km og potensialet for daglige reiser med sykkel er lav. Det største potensialet for daglige sykkelreiser er fra boligområdene Veldre og Tvetenåsen som ligger innenfor 4 km fra sentrum.

Vurdering og behov for sykkeltilrettelegging
Utfordringene registrert i korridoren Helgeroa og Sky til Larvik by er hovedsakelig knyttet til dekkekvalitet og uklare vikeplikforhold. I kartlegging av gang- og sykkelnettet i Larvik ble det registrert følgende mangler ved sykkeltilretteleggingen:

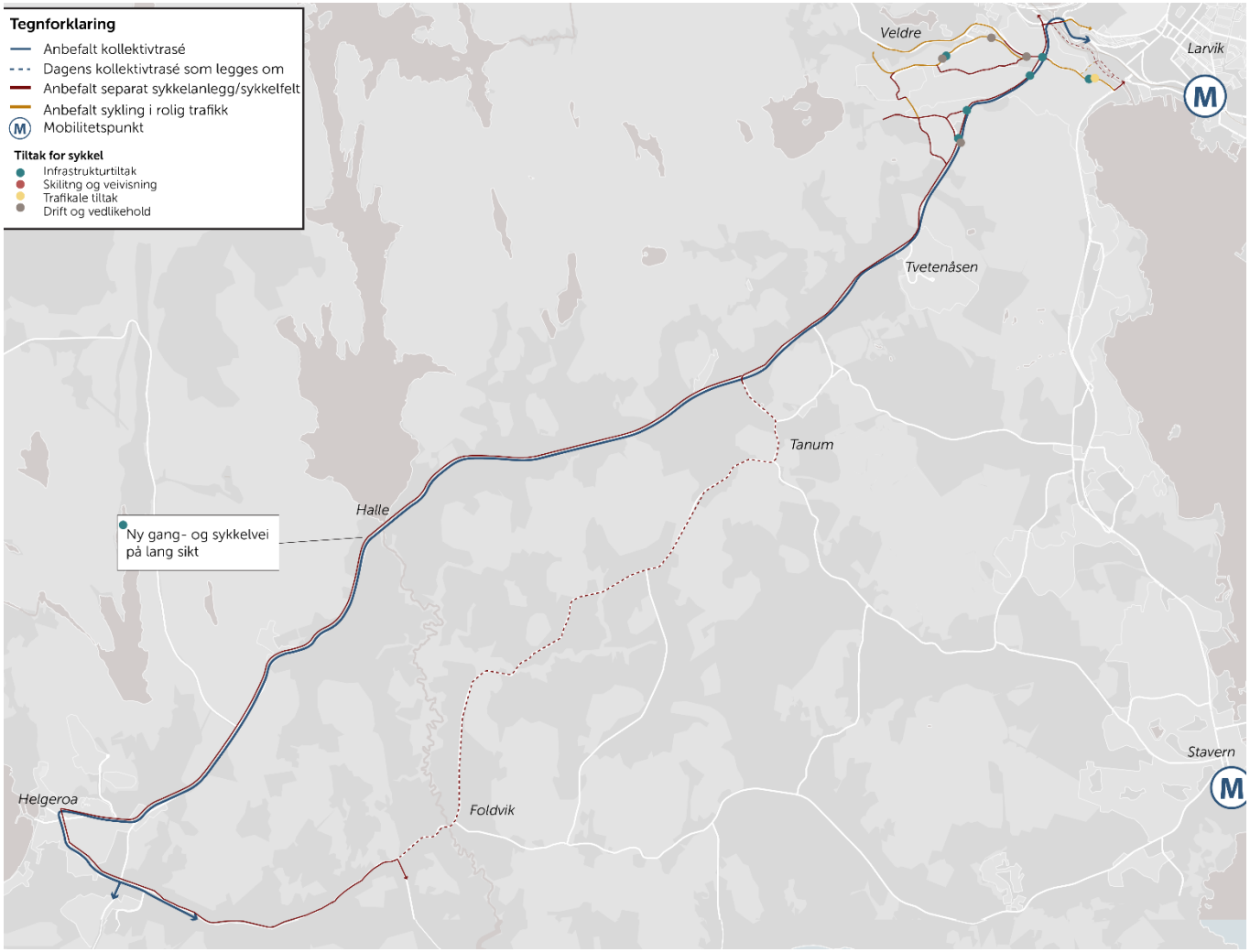
- 4 punkter med ujevn dekkekvalitet. Eks. i kryss ved Veldreknausen og Ulfsbakveien og flere områder på Veldre (eks. Linneaveien).
- 3 punkter med uklare vikepliktforhold i kryss og mellom GS-vei og gangfelt, knyttet til utforming av kantstein inn mot kryss og gangfelt. Eks. ved Veldreknausen og Ulfsbakveien.
- 1 punkt med manglende rekkverk ved GS-vei hvor terrengforskjell mot kjørebane er på over 1 m, nord for holdeplass Høysteinane på Brunlanesveien.
- Generelt for Langestrand er det smale fortau.
- Det er generelt mye terrengforskjell på strekningen mot Veldre og Tvetenåsen

Anbefaling og tiltak i korridoren Helgeroa-Larvik by
Det er behov for 7 strakstiltak knyttet til ujevnt dekke, uklare vikepliktforhold i kryss og manglende rekkverk. Det er 2 tiltak som krever utredning knyttet til rutevalg og smale fortau på Langestrand og bratte partier langs rutene.

De to stedene som krever mest omfattende tiltak, er på brua over Farriselva og på strekningen fra Tvetenåsen til Helgeroa langs Brunlanesveien. Det mangler i dag sykkeltilrettelegging og man må derfor sykle i kjørebanen eller på fortau (gjelder kun over Farriselva). Etablering av sykkeltilrettelegging langs disse strekningene krever tiltak som utvidelse av gateløp og utvidelse av bru, og er tiltak som anbefales på lang sikt, da det kreves en mer omfattende prosess og investering.

6.6.3 Kollektivtransport

Det er ingen store fremkommelighetsutfordringer i korridoren i dag, før Larvik sentrum, og det foreslås ingen større grep. Anbefalingen i Trafikkplan Larvik er i hovedsak en videreføring av dagens tilbud, og det vurderes som tilstrekkelig betjening av korridoren.



Figur 6-8: Mobilitet i Korridor 5: Helgeroa og Sky–Larvik by. Anbefalte ruter for sykkel og kollektiv.

7 Mobilitetsplanens hovedanbefalinger oppsummert

7.1 Sykkel

For å øke sykkelandelen må det tilrettelegges for alle typer syklister. Med et oppdatert sykkelveinett er det lettere for kommunen å planlegge og avgrense fremtidige sykkeltiltak ved å vite hvilke strekninger som skal tilrettelegges for sykling.

Nytt sykkelveinett vektlegger de kortere hverdagsreisene gjennom et finmasket nett med god dekningsgrad for boligområder, arbeidsplasser, målpunkt for aktivitet/handel, skoler, barnehager og kollektivknutepunkt. Planen vektlegger også etablering av et sammenhengende nett for sykling med effektive forbindelser og god lesbarhet i systemet.

Det kan være utfordrende med en begrenset kommuneøkonomi å sikre god gjennomføringsevne og kunne vise til forbedringer som innbyggerne opplever mange steder, samtidig som man sikrer løsninger med høy nok kvalitet til at det står seg i fremtiden. Finansiering av de mest kostbare investeringsbeslutningene er ofte knyttet til større veiprosjekter som gjerne ikke befinner seg i sentrumskjernen.

Sykling som mobilitetsform har sine fortrinn på korte avstander 1-5 km og i omgivelser med høy funksjonsblanding, lavt generelt fartsnivå og tett på gående og målpunkter, altså i tettbygd by. Langs en strekning viser det seg ofte at de viktigste barrierene befinner seg på spesielle punkter og kan utbedres vesentlig uten at hele strekningen må opparbeides på nytt.

Å utvikle sykkelnettverket innenfra og ut innebærer å prioritere gjennomføring av tiltak i bygater, også når arealkonfliktene er store. I arbeidet med mobilitetsplanen har det vært fokus på sentrum, da det er her nøkkelen til det resterende sykkelnettet ligger. Noen av tiltakene i sentrum vil kreve større og lengre prosesser, men det er også flere tiltak som kan gjøres med en gang.

Det er gjerne en kombinasjon av små og større tiltak som må til for å gi myke trafikanter gode forhold i en løsning av høy kvalitet på en strekning. Med tradisjonell prosjektgjennomføring vil reguleringsarbeidet og de store finansieringsbeslutningene legge premissene for fremdriften. Tanken på å gjøre noe «halvveis» i stedet for «skikkelig» når det først gjøres kan være uvant, men dersom enkle grep reduserer barrierene for å bruke en strekning i f.eks. to til ti år i påvente av tyngre tiltak, bør den løpende gevinstrealiseringen regnes med i vurderingen av samfunnsnytten ved å gjøre tiltak i to eller tre omganger.

Dokumentasjon på sykkeladferden før og etter første trinn gir innsikt som forbedrer sluttresultatet.

Til det videre arbeidet anbefales det å legge en gjennomføringsstrategi med et eksplisitt mål om at tiltak med lange prosesser ikke skal stå i veien for raske tiltak i området. Det anbefales å utbedre sykkelinfrastrukturen trinnvis der man starter med enkle tiltak og deretter de mer omfattende tiltakene på lang sikt.

For delstrekning/trase med behov for utbedringer identifiser

- hva som kan løses med enkle punkttiltak og gjennomføres med vanlige driftskontrakter
- hva som kan løses med skiltvedtak eller tilsvarende
- hva som kan testes ut som midlertidige og reversible tiltak etter søknad til planmyndigheten
- hva som krever regulering eller andre tidkrevende prosesser

I tabellen under gis en overordnete eksempler på tiltak som skal bidra til å øke standarden på sykkeltilretteleggingen og bidra til en økt sykkelandel. Tiltakene er kategorisert type tiltak med eksempler på tiltak, med fokus på trinn 1 enkle tiltak. Det gis også noen eksempler fra Larvik hvor det er behov for tiltaket.

Tabell 7-1: Eksempel på tiltak som bidrar til å øke standarden på sykkeltilretteleggingen.

Kategori	Tiltak	Eksempler
Infrastrukturtiltak (oppgradere standard)	• Sykkelvennlige hinder for motorisert trafikk • Tilrettelegge i underganger, krysningspunkter og forbi bussholdeplasser • Lav vis og nedsenk på kanter ved gangfelt og andre kryssinger av vei/gate (rullevennlig) • Ny veioppmerking med utgangspunkt i senterlinje (smalere kjørebane) • Omdisponering av eksisterende gatesnitt til bredere fortau og smalere kjørebane (regulering kan i mange tilfeller være nødvendig)	• Sykkelvennlige hinder: Bytte ut jerseystein og bommer med pullerter for bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet. *Figur 7-1: Eksempel på bom som bør byttes ut med pullert på gang- og sykkelvei langs sjøen ved Torstrand.* • Oppgradere underganger: Fjerne hinder, utbedre dekke og installere tilstrekkelig belysning. *Figur 7-2: Eksempel på undergang ved Framhallen med hinder som gir både dårlig trafikksikkerhet og fremkommelighet for syklister.*
Trafikale tiltak (redusere hastighet og trafikkmengde)	• Enveisregulering av gate med tidligere toveis trafikk • Etablering av enveiskjørte gater med motstrøms sykkelfelt • Reduksjon av farten til under 30 km/t • Fjerning av gateparkering til fordel for bredere fortau, sykkeltilrettelegging eller møblering (inkl. vegetasjon) • Endring av kjøremønsteret slik at nye grupper får omveier og snarveier • Oppstramming og opphøying av utflytende kryss	• Se på mulighet for stenging eller enveisregulering i gater definert som sykkelrute. *Figur 7-3: Eksempel på punkt hvor stenging/enveisregulering vil gi bedre forhold for syklende og gående. Her i Jernbaneundergang ved Torstrand.*

		• Endring av kjøremønster og enveisregulering av gater *Figur 7-4: Fra mulighetsstudie for sentrum anbefales enveisregulering av deler av Haralds gate som en del av endret kjøremønster i sentrum.*
Skilting og veivisning	• Utarbeide skiltplan i samarbeid med Statens vegvesen	• Tydelig og god skilting som synliggjør sykkelveinettet for både syklister og øvrige trafikantgrupper. • Utformes og plassere skilt med god synlighet. • Skilte til fjernmål, nærmål og avstikkere fra sykkelveinettet.
Drift og vedlikehold	• Definere en høy driftsstandard for sykkelanleggene som er gjeldene hele året. • Velge ut strekninger på sykkelveinettet som skal driftes med høy driftsstandard. • Tilstrebe jevnlige dialogmøter om drift av sykkelveinettet med fylkeskommune og Statens vegvesen på ledernivå. • Gjennomføre kommunale sykkelveiinspeksjoner. • Vurdere om det finnes forbedringspotensial i dagens innmeldingstjeneste. Forbedre innmeldingstjenesten om feil og mangler på sykkelveinettet.	• Behov for vedlikehold av dekke *Figur 7-5: Gang- og sykkelundergang ved Stavernsveien med behov for vedlikehold av dekke.*
Sykkelparkering	• Registrere antall plasser og standard på eksisterende sykkelparkeringstilbud ved offentlige målpunkt, samt potensial for utbedringer. • Etablere sykkelparkering av høy kvalitet i design og utforming ved alle offentlige målpunkt, for eksempel idrettsparker, kulturarenaer og populære rekreasjonsområder. Starte med tre utvalgte målpunkter. Det er her viktig å tenke litt ekstra på barn og unge.	
Reisevaner (Holdnings-endringer)	• Motivasjonstiltak for bruk av sykkel • Kommunens ansatte skal gå foran som gode eksempler • Sykkeltilrettelegging ved kommunale arbeidsplasser • Samarbeid for økt sykkelbruk	• Motivasjonstiltakene kan bestå av kampanjer, initiativ og insentiver som henvender seg til ulike deler av befolkningen, blant annet næringslivet, lag, foreninger og andre grupper gjennom hele året.

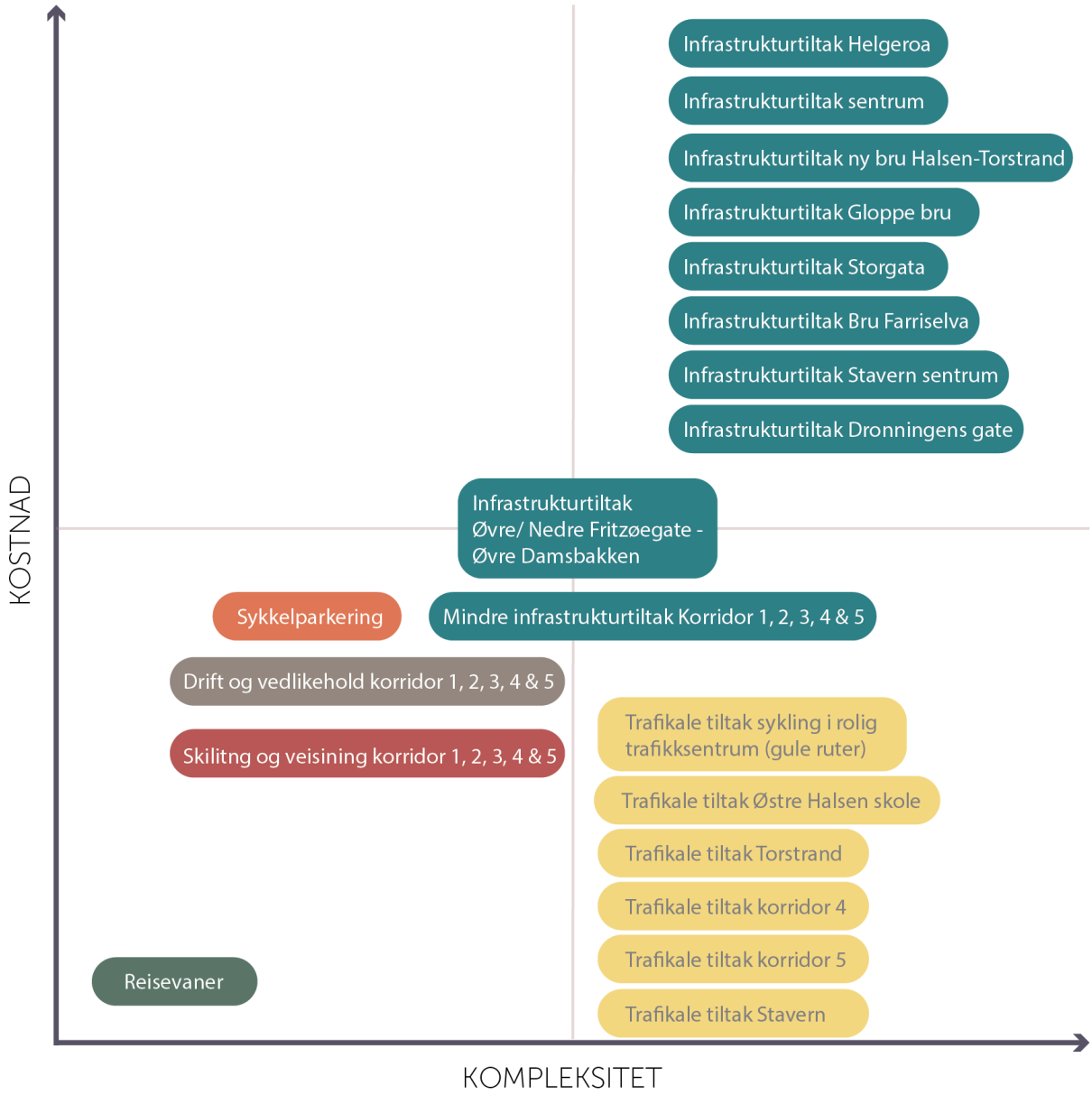
7.1.1 Forslag til prioritering av sykkelveinettet

Det anbefales å gjøre en prioritering for oppgradering av sykkelveinettet på ruter der potensialet for økt sykling er størst. Som tidligere nevnt er potensialet for økt sykling størst på de korte reisene, 4-5 km. Det er også viktig å prioritere de rutene som mange syklister allerede bruker. For å få flere til å sykle anbefales det å gjennomføre tiltak innefra og ut. Det betyr at man må starte med å gjøre tiltak i sentrum, selv om dette kanskje er noen av de mer komplekse og kostbare tiltakene. Gjennomføring bør skje trinnvis der man starter med de enkle tiltakene med en gang. Eksempelvis utbedring av dekke som forebygger ulykker (se kapittel 1.3). Sykkelveinettet er en anbefaling, men når man går dypere ned i løsningsutvikling kan de bli aktuelt å flytte ruter til nærliggende gater, på grunn av andre forhold slik som teknisk infrastruktur og trafikale forhold.

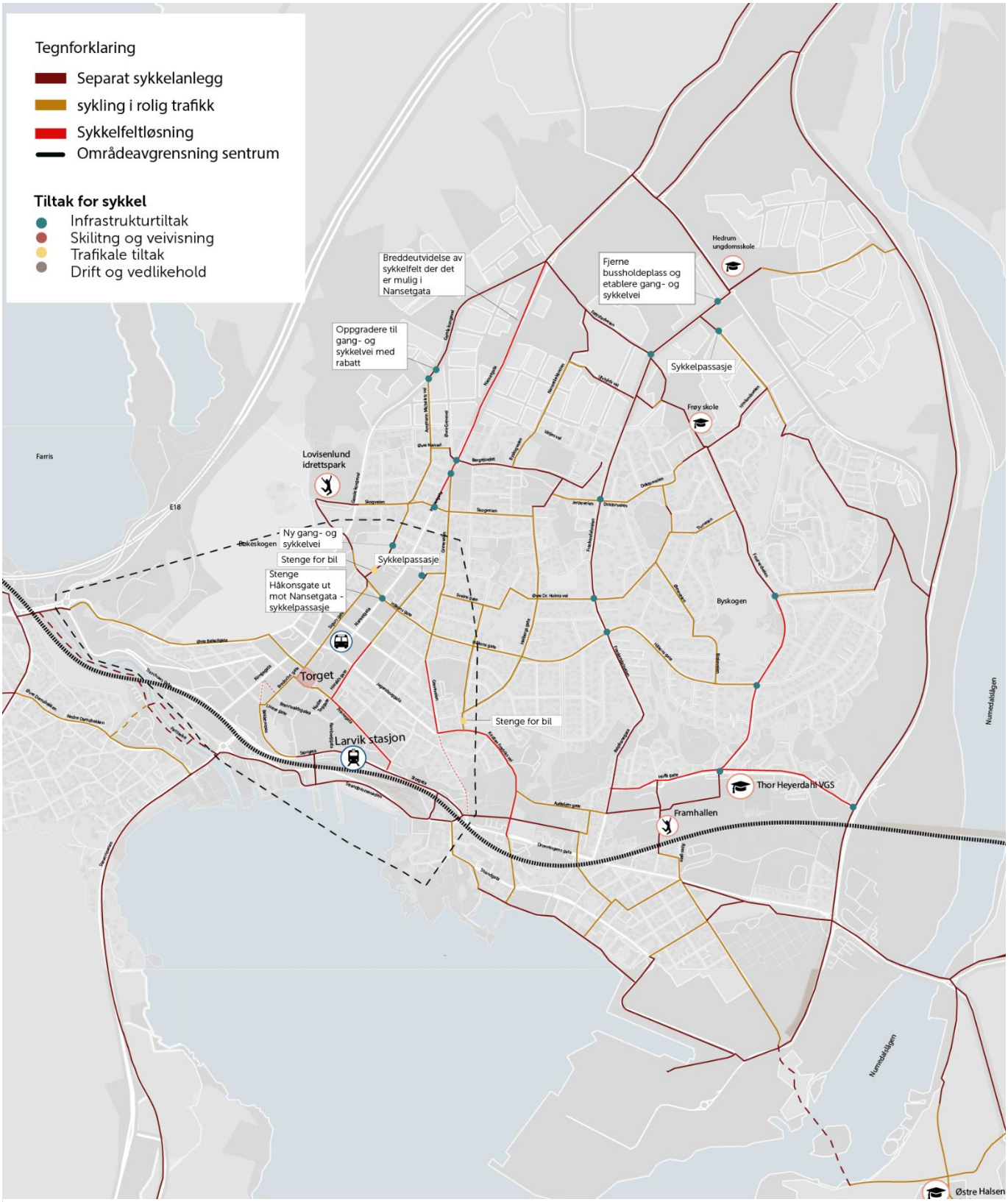
Forslag til prioriteringsrekkefølge for oppgradering av sykkelveinettet:

1. Sentrum
2. 4 km radius fra sentrum for alle korridorer
3. I nærliggende tettsteder, Stavern, Gon/Halsen, Tjøllingvollen, Torstrand
4. Ferdselsårer mellom tettsteder og sentrum

I beskrivelsen av korridorene er det gitt en anbefaling av tiltak basert på sykkelinspeksjonene som var gjennomført, i tillegg til kartlegging og analyser gjennomført i forbindelse med arbeidet med mobilitetsplanen. Tiltakene for er kategorisert tematisk etter type tiltak (infrastruktur, trafikale, drift og vedlikehold, skilting og veivisning, sykkelparkering og reisevaner). Tiltakene indentifisert for de ulike korridorene er deretter satt opp i matrisen som viser sammenhengen mellom kompleksitet og kostnad. På denne måten synliggjøres hvilke tiltak som er enkle tiltak som raskt kan gjennomføres. Det gis en nærmere beskrivelse av aktuelle tiltak som tilhører de fire punktene i prioriteringsrekkefølgen i de neste avsnittene. Rutene som ligger i utbyggingsområdet for indre havn og langs Farriselva er ikke tatt med da de er avhengig av utviklingen av disse områdene, men det er viktig at de tas hensyn til i planleggingsprosessen slik at det avsettes tilstrekkelig areal til en gode sykkelløsninger gjennom områdene. Påkobling til sykkelnettet fra skoler, spesielle hensyn til aldersvennlig samfunn og universell utforming av tiltak må løses på mer detaljert nivå i den videre prosessen med utvikling av sykkelnettet.



Figur 7-6: Tiltaksmatrise sykkeltiltak. Matrisen viser grad av kompleksitet og kostnad for de ulike tiltaksgruppene.



Figur 7-7: Anbefalte løsninger og utvalgte tiltak for sentrum (utenfor området omfattet av gatebruksplan).

1. **Sentrum (området som ikke omfattes av gatebruksplan)**

Kartet vist i Figur 7-7 gir en anbefaling for sykkelveinett og løsning, samt et utvalg tiltak for sentrum (delen som ikke omfattes av gatebruksplanen) og sentrumsnære områder. Foreslåtte tiltak vist i Figur 7-7 er et utvalg tiltak i kategorien infrastrukturtiltak og er en begynnelse for arbeidet med oppgradering av sykkelveinettet. Dette arbeidet må fortsettes med og man må se på behovet for andre typer tiltak.

Det er mange ruter som anbefales tilrettelagt for sykling i rolig trafikk. De fleste tiltakene er rimelige, men er mer komplekse ved at de kan kreve en større prosess eller møter motstand i befolkningen. Dette spesielt med tanke trafikale tiltak som stenging av gater. Aktuelle tiltak fortrafikkreduksjon for løsningen sykling i rolig trafikk ligger under kategorien trafikale tiltak i Tabell 7-1. Løsninger for sykkelfelt eller separat sykkelanlegg kan være mer kostbart, men oppgradering av eksisterende anses som et enkelt tiltak. Det er aktuelt å gå over eksisterende anlegg og se på behov for oppgradering, slik som breddeutvidelse.

Aktuelle tiltak:

- Drift og vedlikehold
- Skilting og veivisning
- Trafikale tiltak sykling i rolig trafikk sentrum (gule ruter)
- Infrastrukturtiltak sentrum
- Infrastrukturtiltak Storgata
- Infrastrukturtiltak bru over Farriselva
- Sykkelparkering

2. **4 km radius fra sentrum alle korridorer**

I korridorene innenfor en radius på 4 km fra sentrum er det viktig å prioritere de tiltakene som gir størst effekt. Eksempelvis utbedring gjennom breddeutvidelse over bruforbindelsene over Farriselva og Lågen. Forslag til tiltak for korridorene er vist i figurene Figur 6-4. Mange av foreslåtte tiltak er enkle tiltak som kan gjennomføres med en gang, slik som utbedring av dekke. Her vil det også være aktuelt å gjennomgå eksisterende løsning å se på behov for breddeutvidelse av for eksempel gang- og sykkelvei.

Aktuelle tiltak:

- Drift og vedlikehold alle korridorer
- Skilting og veivisning alle korridorer
- Mindre infrastrukturtiltak alle korridorer
- Trafikale tiltak korridor 4
- Trafikale tiltak korridor 5
- Infrastrukturtiltak Gloppe bru
- Infrastrukturtiltak Dronningens gate

3. **Nærliggende tettsteder**

I nærliggende tettsteder som Stavern, Torstrand og Tjøllingvollen vil det være behov for tiltak som også vil kunne bidra til økt sykling innad i tettstedet. Eksempelvis vil det være viktig å gjøre oppgradering av gang- og sykkelvei inn mot Stavern sentrum for å få en sammenhengende rute mellom Stavern og Larvik og for å legge til rette for økt sykling internt i Stavern. Torstrandsområdet omfattes av egen gatebruksplan, men det vil være viktig å tilrettelegge for syklister i dette området for å få til et sammenhengende sykkelveinett og området nærhet til sentrum gir økt potensiale for mer sykling.

Aktuelle tiltak:

- Drift og vedlikehold alle korridorer
- Skilting og veivisning alle korridorer
- Mindre infrastrukturtiltak alle korridorer
- Trafikale tiltak Torstrand
- Trafikale tiltak Østre Halsen skole
- Trafikale tiltak Stavern
- Infrastrukturtiltak Stavern sentrum
- Infrastrukturtiltak Øvre/Nedre Damsbakken
- Sykkelparkering

4. Ferdselsårer mellom tettsteder og sentrum

Nederst på prioriteringslista ligger ferdselsårene mellom tettsteder og sentrum som ligger lengre unna enn 4 km. Her er potensialet for sykling minst og det er gjerne større infrastrukturtiltak som er kostbare og krever lag prosess. Eksempelvis vil en ny gang- og sykkelvei til Helgeroa være et kostbart tiltak som vil ha potensial for et begrenset antall syklister og bør prioriteres sist. Det er likevel aktuelt å gjøre utbedring på eksisterende sykkelanlegg også på disse strekningene i form av enkle tiltak.

Aktuelle tiltak:

- Drift og vedlikehold alle korridorer
- Skilting og veivisning alle korridorer
- Mindre infrastrukturtiltak alle korridorer
- Infrastrukturtiltak ny bru Halsen/Gon
- Infrastrukturtiltak Helgeroa

7.2 Kollektivtransport

Trafikkplan Larvik peker ut en klar retning for utvikling av kollektivtilbudet i Larvik. Linjenettet forenkles, og det tilbys to avganger per time på alle linjer. I de viktigste korridorene møtes og taktes flere linjer slik at det blir fire avganger per time til/fra Stavern, Hagalia og Thor Heyerdahl vgs.

Mobilitetsplanens anbefalinger for kollektivtrafikken handler om å se hovedgrepene i Trafikkplan Larvik sammen med mulighetene for å legge bedre til rette for sykkel i Larvik, og samtidig løse de viktigste fremkommelighetsutfordringene i sentrum.

Anbefalt konsept for Larvik sentrum innebærer å flytte busslinjene fra Prinsegata til Herregårdsbakken og Jegersborggata. Hensikten er å frigjøre Prinsegata til sykkel og samle busslinjene i en trasé som kan tilrettelegges med god fremkommelighet for buss. Videre anbefales det å lytte busslinjene fra Storgata nord for jernbanen til Strandpromenaden sør for jernbanen. Storgata har tidvis store fremkommelighetsproblemer i dag. 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.

For å gjennomføre anbefalingen for sentrum er det behov for følgende tiltak:

- Flytte Jegersborggata holdeplass til kvartalet nærmest Herregårdsbakken/Greveveien.
- Fjerne gateparkering og vurdere bilrestriksjoner i Jegersborggata.

- Etablere ny sentrumsterminal med holdeplasser med tilstrekkelig kapasitet i Jegersborggata i kvartalet mellom Nansetgata og Haralds gate. Behovet for supplerende holdeplasser i nederste kvartal av Nansetgata må vurderes.
- Vurdere om Føyka holdeplass kan flyttes til Herregårdssletta.
- Vurdere muligheten for midlertidig busstrasé via Strandpromenaden, inkludert nye holdeplasser gangkrysningen til Larvik stasjon.
- Vurdere muligheten for permanent fremtidig busstrasé via Strandpromenaden gjennom byutviklingsområdet Indre havn, med holdeplasser og gangforbindelse til Larvik stasjon.

I korridorene inn mot Larvik sentrum viser mobilitetsplanen tiltak som kreves for å gjennomføre Trafikkplan Larvik på en god måte, og tiltak som gir et mer attraktivt kollektivtilbud med bedre holdeplasser og fremkommelighet. Nødvendige tiltak bør prioriteres.

Nødvendige tiltak for å gjennomføre Trafikkplan Larvik på en god måte:

- Etablere holdeplasser langs fv. 301 ved Rødberg og Tenvik slik at bussen kan kjøre hovedveien i stedet for Gamle Stavernsveien.
- Fremkommelighetstiltak i krysset Hoffs gate x Elveveien.
- Ombygging av holdeplass Thor Heyerdahl vgs. i Hoffs gate til kantstopp like vest for krysset med Frostvedtveien.
- Etablere endeholdeplass og snuplass med oppstilling for to busser og toalettfasiliteter for sjåfører må i Hagalia.
- Etablere holdeplass med vendemulighet i Yttersøveien ved Nordbyen.

Tiltak som gir et mer attraktivt kollektivtilbud med bedre holdeplasser og fremkommelighet:

- Bygge om Fritzøe Villa, Batteritomta og Fritzøe brygge holdeplasser til kantstopp. Vurdere om det er mulig å slå sammen Batteritomta og Fritzøe brygge som i dag har svært kort holdeplassavstand.
- Etablere mobilitetspunkt i Stavern sentrum. Vurderingene viser at noen har lang avstand til bussholdeplass. Det er relativt stort befolkningsgrunnlag i gang- og sykkelavstand og busstilbud med god frekvens. Linjer mellom Stavern og Larvik følger hovedveien hele strekningen som et hovedgrep, i tråd med trafikkplanen.
- Slå sammen Kiwi Torstrand, Torstrand marked og Torstrand holdeplasser til en eller to holdeplasser som oppgraderes til kantstopp med god standard.
- Etablere mobilitetspunkt i Tjøllingvollen
- Vurdere holdeplasstruktur i Hagaveien (vurdere om Mellombakken holdeplass kan legges ned).

7.3 Helhetlig virkemiddelbruk

Byutvikling og mobilitet

Larvik står overfor forventet sterk vekst i biltrafikken de neste 10 årene. Befolkningsveksten i Larvik på 5 % fram mot 2036 og en forventet økning i elbilandel fra 30 % i 2024 til om lag 90 % i 2036, er sterke drivere for dette. Dagens køproblemer vil forsterkes dersom ikke noe gjøres. Dette vil gi dårligere fremkommelighet for alle trafikantgrupper og motvirke attraktiv byutvikling. Reisevaneundersøkelser viser at bilbruken er høy i Larvik sammenliknet med de andre Vestfoldbyene. Samtidig er det et klart mål å legge til rette for attraktiv byutvikling blant annet med utvikling av Fjordbyen med knutepunktutvikling ved jernbanestasjonen og områdeutvikling i og rundt indre havn.

Forskning viser at økt vegkapasitet gir økt biltrafikk og dette igjen fører til økte utslipp, barriere-effekt og fysiske inngrep i bygningsstrukturen (Strand mfl. 2009 og Tennøy mfl. 2019). Videre vil prioritering av bil inn mot sentrum føre til at behovet for parkeringsplasser øker. Det er vanskelig å få til en løsning der både vegkapasiteten økes samtidig som forholdene for gående, syklende og kollektivreisene blir bedre – og at det samtidig blir en sterkere integrering av bysenteret rundt torget og Indre havn og et attraktivt bymiljø.

Målet om en levende by innebærer at flest mulig skal bruke sentrum til handel, sosiale møteplasser og service. Satsing på gange, sykkel og kollektiv vil gi bedre miljø- og opplevelseskvaliteter, og byens attraktivitet vil øke. Sentrum kan på den måten konkurrere på kvalitet, men ikke på tilgjengelighet med bil og billige parkeringsplasser uten at dagens kvaliteter går tapt som følge av tilhørende samferdselsanlegg.

Det er et dilemma at handelsområdene utenfor sentrum som Øya og Nordbyen vil kunne styrke sin posisjon og konkurransekraft fordi det er enkelt å komme seg til disse områdene med bil, og det er enkelt å parkere. Dette kan skje på bekostning av sentrum, Indre Havn og Hammerdalen.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har i sin rapport Kunnskapsstatus - Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum) pekt på viktige momenter for å løse dette dilemmaet. De sier at sentrum må være både attraktivt og tilgjengelig for at folk skal velge å reise dit og handle framfor å dra andre steder. Valgene man gjør i sentrumsutviklingen er viktig for hvor attraktivt og tilgjengelig sentrum framstår.

Rapporten anbefaler å begrense utbygging av eksterne handleområder, dette vil redusere konkurransen om kunder og butikker og bidra til å styrke utviklingen av sentrum. Mer sentral utbygging av arbeidsplasser og boliger vil gjøre sentrum lettere tilgjengelig for en større andel av innbyggerne, bidra til mer liv og aktivitet og dermed øke sentrums konkurransekraft. En areal- og transportutvikling som gir lavere bilavhengighet og større andel reiser med miljøvennlig transport, vil styrke sentrums konkurransekraft, gi byliv og være mer aldersvennlig. God tilgjengelighet og godt bymiljø er viktig for å trekke kunder og butikker til sentrum. Tilrettelegging for gående bidrar til flere folk i sentrum, økt omsetning og flere butikker.

TØI mener det er mulig å oppnå både godt bymiljø og god tilgjengelighet med bil ved å prioritere gående, syklende og bymiljø i de mest sentrale handleområdene, legge korttidsparkering med progressive satser helt inntil disse områdene og parkering for dem som skal stå lengre i ytterkantene av sentrum. Målet om nullvekst i biltrafikk og å bidra til en levende og attraktiv by med god tilgjengelighet betyr at det bør satses sterkt på å utvikle transporttilbudet for alternativer til privatbil slik at flere går, sykler, kjører kollektivt. Dette vil bidra til mer byliv og mer bærekraftig mobilitet enn i dag. Det vil samtidig bidra til at næringslivets transporter og de som er avhengige av å kjøre privatbil får bedre fremkommelighet. Satsing på mobilitet som innebærer mer bevegelse vil også føre til bedre folkehelse. Et mindre bilavhengig samfunn vil også være mer inkluderende for en stadig eldre befolkningssammensetning.

Det anbefales en helhetlig og balansert tilnærming hvor hensynet til en levende og tilgjengelig by balanseres opp mot virkemidler for å få innbyggerne til i større grad å gå, sykle og kjøre kollektivt. Tiltakene for å få flere

til å velge andre reisemidler enn bil vil erfaringsmessig innebære både «gulrot og pisk». Det vil si at det både må tilrettelegges for alternative transportformer til bil *og* å innføre bildempende tiltak som for eksempel arealbruk med fortetting, tilpassing og opprydding i parkeringstilbudet, lavere fartsgrenser, prioriteringer i veg- og gatenettet og eventuelt ulike former for trafikantbetaling. De bildempende tiltakene må tilpasses en helhet der Larvik by er i konkurranse med bilbaserte handelstilbud utenfor byen med store gratis parkeringsplasser og god tilgjengelighet med bil.

En stor andel av dagens bilreiser er korte og mange både bor og jobber i Larvik byområde. I tillegg er det vesentlig innpendling til Larvik by fra by- og tettstedene rundt. Gjennomgangstrafikken i øst-vest aksen mellom Stavernsveien/Storgata og Gloppe bru er relativt sett liten i forhold til totaltrafikken, og utgjør om lag 15 % av totaltrafikken i Storgata ved jernbanestasjonen. Målinger viser at rushtidstoppene er på om lag en halvtimes tid i morgenrush og en times tid i ettermiddagsrushet. Resten av døgnet er fremkommeligheten med bil god i vegnettet.

Dagens jernbanetrasé og betingelse om bussbetjening både av jernbanestasjonen og bussterminalen i sentrum for alle busslinjer ligger til grunn for mobilitetsplanen. Det anbefales et busskonsept med hovedbusstrasé via Jegerborggate - Herregårdsbakken og indre havn. Dette kan gi bussene en fordel ved å kjøre utenom Storgata med de mest trafikkbelastede områdene i sentrum og kan utvikles trinnvis og tilpasses fremtidig områdeutvikling i indre havn. Samtidig muliggjør busskonseptet prioritering av hovedsykkeltrasé i Prinsegata som har gunstig stigningsforhold inn mot sentrum fra øst og god kobling til jernbanestasjonen.

Dagens kollektivreiser viser at blant de stoppestedene som har høyest antall daglige reisende er Larvik sentrumsterminal, jernbanestasjonen, Thor Heyerdahl vgs og Torstrand. De buss-strekningene med desidert flest busspassasjerer i dag er rute 01/210 øst-vest aksen fra sentrumsterminalen til Øya og dernest rute 01 Stavern-Larvik og rute 03 Bommestad-Larvik. Den høye bruken av buss i bydelen Torstrand, hvor mange har kort avstand til et busstilbud med god frekvens, er et eksempel på at tetthet i bebyggelse og nærhet til tilbud er viktig og at tilbudet er attraktivt selv om bussene står i samme kø som bilene i rushtidene.

Sykkelnettet er anbefalt i henhold til innefra og ut prinsippet, der det har vært avgjørende å løse forbindelsene i sentrum for å finne de sykkelrutene som best kobler korridorene til rutene i sentrum. Utfordringene knyttet til sykkel i sentrum i dag er de interne barrierene, få alternative ruter på grunn av terreng og tilgjengelige bredder i gater der det er ønsket at både buss og sykkel skal føres gjennom. Potensialet for et bedre sykkelnett i Larvik sentrum ligger i å tilrettelegge for sykling i gater med rolig trafikk. Kartlegging og analyser, samt befaring har identifisert at det er flere gater med potensial for sykling i rolig trafikk. Dette vil både gi god tilrettelegging for syklende og høyere gjennomførbarhet, samtidig som at det kan gjennomføres i en trinnvis prosess.

Anbefalt tilrettelegging i nettet i sentrum vil hovedsakelig bestå av tilrettelegging i rolig trafikk i sentrum med unntak av de mest trafikkerte gatene der det er behov for å separere syklende fra både gående, kjørende og buss. I korridorene vil tilrettelegging i hovedsak bestå av gang- og sykkelvei.

Det bør det satses på tiltak som har stor effekt på de mange lokale reisene fremfor å bruke store ressurser på å bygge dyre samferdselsanlegg for de relativt få som utgjør gjennomgangstrafikken. Dette vil avlaste vegnettet for biltrafikk og gi bedre fremkommelighet for de som må kjøre bil. De neste årene anbefales det derfor å ta ut potensialet for å avlaste vegnettet for korte reiser gjennom en sterk satsing på gående, syklende og kollektivreisende før det eventuelt vurderes å gjennomføre større infrastrukturprosjekter. Dette er i tråd med de tre første trinnene i statens firetrinnsmetodikk, hvor potensialet i små tiltak tas ut før større tiltak vurderes. Det bør ses på tiltak for å optimalisere eksisterende vegnett for å utnytte kapasiteten bedre.

Det anbefales en trinnvis utvikling hvor ulike tiltak kan testes ut og eventuelt reverseres ved uønsket effekt. Aktuelle tiltak kan for eksempel være nedsatt hastighet, miljøgateutforming, flytting eller tidsregulering av

parkeringsplasser eller prioriteringstiltak for gange, sykkel og kollektivtransport. Mulighetene for effektiv og målrettet ressursbruk kan oppnås ved å se de ulike vegeiernes ressurser i sammenheng og å utnytte muligheter i forbindelse med for eksempel vann- og avløpsprosjekter.

I denne mobilitetsplanen anbefales på bakgrunn av dette følgende hovedgrep for perioden 2025-2036, for å bygge opp under målene om mer miljøvennlig transport og bedre byutvikling, før større infrastrukturtiltak vurderes på lengre sikt:

- *Arealutvikling: Kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Larvik by* legges til grunn med vekt på transformasjon og fortetting i eksisterende by- og tettstedsområder som vil bygge opp under attraktiv byutvikling og nullvekstmålet gjennom mindre transportbehov med bil. En spredt arealbruk ville gitt større transportbehov, mer bilavhengighet, mindre gange og sykling, økte kommunale utgifter til infrastruktur, mindre byliv og gjør det dyrt og vanskelig å tilby et godt kollektivtrafikktilbud.
- *Sykkelnett:* Trinnvis utvikling av et helhetlig *sykkelnett* i Larvik og Stavern byområder og i prioriterte korridorer som gjør det attraktivt å bruke sykkel til jobb og andre aktiviteter hele året.
- *Kollektivtilbud:* Trinnvis utvikling av et *kollektivtilbud* som gir bussene bedre framkommelighet og forutsigbarhet i rushtidene enn i dag både i Larvik byområde og fra by- og tettsteder rundt.
- *Helhetlig virkemiddelbruk:* Forpliktende samarbeid og felles målrettet prioritering av de offentlige aktørenes virkemidler er nødvendig for å nå målene. Samarbeidsavtalen om Bypakke Larvik er et ledd i dette. Aktuelle elementer i *helhetlig virkemiddelbruk* i et bypakkesamarbeid er omtalt under.
    - *Konsentrert arealutvikling:*
        - Retningslinjer og bestemmelser i arealplaner som sikrer konsentrert arealutvikling og fortetting med kvalitet
        - Bruke verktøy som byformveileder og tilrettelegge aktivt for fortetting med kvalitet
        - Utforme byrom, gater, parker og grønnstruktur som bygger opp under målsettingene
    - *Kollektiv- og sykkelsatsing* med investeringer i bedre infrastruktur og mobilitetspunkt med kobling av transportmidler og tilrettelegging for ulike former for delingsmobilitet
    - *Forbedret drift av transporttilbudet:*
        - Opprettholde og videreutvikle busstilbudet (ruter, frekvens, billettprodukter og pris)
        - Forsterket drift og vedlikehold på prioriterte gang- og sykkelforbindelser inkludert universell utforming
        - Bedrifts- og virksomhetssamarbeid med tiltak for mindre bilbruk i og til/fra arbeid
        - Kampanjer, sykkelverksted og opplæring i barnehager og skoler
        - Bysykkelordning
        - Bedre togtilbud (reisetid, frekvens og punktlighet) og knutepunktutvikling ved jernbanestasjonen
    - *Bildempende tiltak:*
        - Parkeringspolitikk som bygger opp under målsettingene og et attraktivt og tilgjengelig bysentrum
        - Gateutforming som prioriterer myke trafikanter og demper biltrafikken
        - Lavere fartsgrenser i sentrumsområder
        - Eventuell trafikantbetaling som parkeringsavgift eller bompenger

7.3.1 Måloppnåelse og effekter av aktuelle tiltak

Lavere fartsgrense med 30 km/t i sentrumsområdet er et annet forslag til grep for å bygge opp under et attraktivt bymiljø hvor det er tryggere å være gående og syklist. Et attraktivt bymiljø betyr blant annet at bilene i større grad må ferdes på de myke trafikantenes premisser. Beregningsmodellen Aimsun for rushtidstrafikk beregninger viser at dette vil gi bedre trafikkavvikling i rushtidene. Beregningsmodellen RTM viser at lavere fartsgrense vil bidra til nullvekstmålet ved mindre transportarbeid med bil, men at tiltak må gjøres for å unngå økt trafikkbelastning gjennom bydeler som blant annet Langestrand.

Innføring av en forholdsvis lav parkeringsavgift på dagens gratis parkeringsplasser i Larvik byområde vil bidra til mindre bilbruk og økt kommunale inntekter. Erfaringer med innføring av en moderat parkeringsavgift viser at dette ikke vil svekke sentrumshandel og aktivitet da det er andre faktorer som butikkutvalg, tilbud og aktiviteter i sentrum som betyr mye for et attraktivt bysentrum innbyggere ønsker å benytte seg av. Ved en innføring av parkeringsavgift må man se på hele parkeringsregimet som helhet for å forbygge uønskede effekter.

Det er gjennomført foreløpige beregninger med regional transportmodell av et helhetlig grep bestående av:

- Konsentrert arealutvikling
- Anbefalt kollektivkonsept med bedre fremkommelighet
- Utvikling av et attraktivt sykkelnett
- 30 km/t i sentrumsområdet
- Parkeringsavgift i sentrumsområdet

Foreløpige beregningsresultater viser at dette ikke er nok for å møte den sterke beregnede veksten i transportarbeid med bil som følger av prognoser for vekst i befolkning og elbilandel.

Beregninger av nødvendige tiltak for å nå nullvekstmålet utført for Bypakke Grenland viser at selv i områder med relativt liten befolkningsvekst vil økt elbilandel være en sterk driver for mer bilbruk i årene framover. Det er nødvendig med en helhetlig tilnærming hvor konsentrert arealbruk, god tilrettelegging for alternativer til bilbruk og bildempende tiltak inkludert trafikantbetaling virker sammen for å nå målene om nullvekst i bilbruk og utvikling av attraktive byer og tettsteder.

Samtidig viser et beregningseksempel med Aimsun trafikkmodell at dersom privatbilen byttes ut med gange, sykling, samkjøring, buss eller hjemmekontor 2 dager pr uke blir det relativt god avvikling i alle problemområdene i ettermiddagsrushet.

7.4 Behov for videre arbeid

Det er i denne mobilitetsplanen for de nærmeste 10 årene lagt vekt på å ta ut potensiale i å satse på et bedre tilbud for gående, syklende og kollektivreisende gjennom mindre tiltak i tråd med de tre første trinnene i statens firetrinnsmetodikk. Samtidig er det tydelig pekt på behovet for en helhetlig virkemiddelbruk hvor også bildempende tiltak er med.

I henhold til handlingsprogrammet for Bypakke Larvik 2025-2028 anbefales det å igangsette følgende plan- og utredningsprosesser for en utvikling av transportsystemet på kort og lengre sikt:

1.3.1 Øyakrysset

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, trafikkutfordringene. En eventuell igangsettelse av en større utbygging vil sees i sammenheng med fase 2 av Bypakke Larvik. Oppstart: høst 2025. Ferdigstilling: 2026.

1.3.2 Kongegata/ Stavernsveien

For å sikre bedre trafikkavvikling for alle trafikantgrupper settes det i gang en utredning for utbedring av kryssene der FV303 Storgata krysser FV2994 Kongegata og FV301 Stavernsveien. Tilrettelegging av bedre kobling for myke trafikanter mot Hammerdalen, Langestrand, indre havn og sentrum vil sees i sammenheng. Oppstart: høst 2025 Ferdigstilling: 2026

1.4 Utrede ulike handlingsrom for realisering

Basert på ferdigstilte mobilitetsplaner, og utredningene i pkt 1.3.1 og 1.3.2, foretas det en analyse av mulige alternative løsninger for å sikre realisering og gjennomføring av ønskede tiltak. Utredningen skal vise ulike scenarier for gjennomføringsgrad og tempo for nødvendig og ønsket utvikling av nye løsninger, og vil være et viktig bidrag for politiske beslutninger og arbeidet med handlingsplanens pkt 1.5. Oppstart: høst 2025 Ferdigstilling: 2026

2.1 Mobilitetsplanlegging med gatebruksplan Torstrand

Larvik kommune fikk i 2024 innvilget søknad om å tas opp i Statens områdesatsinger for området Torstrand. Via avtalen om områdesatsningen vil staten bidra med 5 millioner kroner årlig i fem år for å stimulere til nærmiljøtiltak. Samtidig legger nytt forslag til kommunalteknisk plan for Larvik kommune opp til anleggsstart av utskifting av VA-anlegget på området i 2028. Bypakke Larvik vil derfor starte opp arbeidet med mobilitetsplanleggingen gjennom området Torstrand i 2025, slik at planer for nye mobilitetsløsninger foreligger før oppstart av VA utskiftingen, og kan gjennomføres samtidig som denne. Deltagelse og involvering av innbyggerne i området koordineres og gjennomføres i samarbeid med Områdesatsningen for Torstrand. Oppstart: høst 2025 Ferdigstilling: 2027

2.2 2 Utvikling av Knutepunkt Larvik indre havn

I september 2024 vedtok Larvik kommunestyret oppstart av arbeid med knutepunktutvikling på områdene rundt Larvik stasjon, inkludert den videre utviklingen av indre havn. Fokuset for knutepunktutviklingen vil være å se arealutviklingen i sammenheng med transportsystemet, og å sørge for at Larvik jernbanestasjon blir en motor for attraktiv byutvikling. Trafikksystemet rundt jernbanestasjonen utgjør Larvik viktigste trafikale knutepunkt, og det er et stort potensial for å videreutvikle dette med mer fokus på effektive og miljøvennlige løsninger. Bypakke Larviks involvering i tiltaket avklares i egen prosjektplan.

8 Vedlegg

Vedlegg: Føringer

Trafikksikkerhetsplan for Larvik kommune 2022-2025

Mål for ulykkesutviklingen i Larvik kommune er satt ut fra overordnede mål. Dette innebærer at målet for Larvik kommune, på vei mot nullvisjonen, er: «Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Larvik kommune skal reduseres til maksimalt 5 per år i 2024.».

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune». Så det er derfor naturlig å ha et mål om at «Larvik kommune skal forbli «Trafikksikker kommune». Det sektorovergripende arbeidet må fortsette og målet er at kommunen fortsetter å oppfylle de kriteriene for å kunne bli godkjent i 2024.

For å nå målene må det arbeides med trafikksikkerhet både i form av fysiske tiltak og holdningsskapende tiltak. Sikkerhet for de myke trafikantene er et satsingsområde for Larvik kommune.

Ut fra ulykkesanalysen og de innspill som har kommet til planen, er det satt opp et forslag til hva kommunen bør satse på/prioritere av fysiske tiltak i perioden 2022-2025. Tiltak rettet mot de myke trafikanter er prioritert og grupperes som følgende:

- Store kostnadskrevende tiltak på fylkesvei. Dette gjelder primært gang- og sykkelvei langs fylkesvei.
- Større tiltak på kommunal vei. Etablering av gang- og sykkelveier og fortau.
- Mindre tiltak på kommunal vei
- Drift og vedlikeholdstiltak (brøyting, strøing, soping, linjerydding osv.).
- Sikring av boligområder ved bruk av fartsreduserende tiltak.
- Sikring av skoleveier og nærområdet til skoler og barnehager

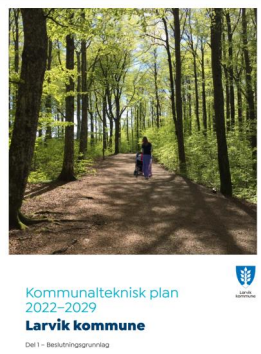
Klima og energiplan, Handlingsprogram 2021–2024

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.
- Ansatte i Larvik kommune skal velge klima- og energivennlige løsninger på reiser i tjeneste.
- Langsiktig klima- og energiarbeid er førende i all kommunal planlegging og byggeaktivitet. Plan og bygningsloven benyttes som virkemiddel.

Av klima- og energiplanen for Larvik kommune fremgår følgende indikatormål: «Innen 2025 skal transportandelen foretatt med kollektiv, sykkel og gange være over 35 % (27 % i 2013/14).»

Kommunalteknisk plan 2022-2029



Ledningsnettet for vann og avløp representerer store verdier. Grovt beregnet ville det koste i størrelsesorden 4 milliarder kroner for å skifte ut det kommunale VA-nettet i Larvik.

Mange vannledninger og avløpsledninger ligger i samme grøft. Når en vannledning skal skiftes ut vurderes alltid om andre tekniske anlegg bør skiftes samtidig. Dette gjelder; avløpsledninger, oppbygning av veg, asfalt, kabelanlegg, gatelys, osv.

På grunn av global oppvarming forventes det at klimaet vil endre seg. Varmere, våtere og villere er stikkord som blir nevnt. Samfunnet må tilpasse bl.a. sin infrastruktur for å kunne takle endret klima. Økt regnintensitet og mer tette flater krever tiltak på avløpssystemene for å unngå økte problemer med flom.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 og tilskuddsordning for mindre byområder

- 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
- Målene for transportpolitikken:

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) 2019-2040

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er Vestfolds felles plan for arealbruk fram til 2040. Planen er under revisjon. Formålet med RPBA er å utforme en felles og forpliktende arealpolitikk som bidrar til en bærekraftig samfunnsutvikling.

For at Vestfold skal lykkes med en bærekraftig arealpolitikk, slår RPBA fast at hovedvekten av all vekst i fylket skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder. En slik kompakt by- og tettstedsutvikling skal bidra til å fremme miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. RPBA sier også at hensynet til både arealeffektivitet og kvalitet skal vektlegges når det planlegges eller gjennomføres utbyggingstiltak.

Prinsipper for by- og tettstedsutvikling:

- Fortetting og transformasjon i og nær sentrum
- Fortetting rundt kollektivknutepunkter
- Lokalisering av arbeidsplasser, boliger og kommersielle, kulturelle og sosiale funksjoner i sentrum for å fremme funksjonsblanding
- Reduksjon i biltrafikk og overgang til gange, sykkel og kollektivtransport
- Fokus på arealeffektivitet og kvalitet

Strategi for fylkesveinettet 2022-2031

Vestfold og Telemark fylkeskommune skal ha som mål å ta igjen vedlikeholdsetterslepet 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.

Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune 2023-2026

Vestfold og Telemark opprettholder vedtak i Stortinget om Nullvisjonen; at ingen skal bli drept elle hardt skadd i Vestfold og Telemark. Vestfold og Telemark følger målsetningen satt i Nasjonal transport plan: om å få til en reduksjon fra 35 hardt skadde og drepte i Vestfold og 30 hardt skadde og drepte i Telemark i 2019, ned til maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030 hver, og ingen drepte i trafikken innen 2050.

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil fortsette innsatsen for å få tilgang til helsevesen baserte data knyttet trafikkulykker.

Med utgangspunkt i rapporterte «lettere skadde» ønsker Vestfold og Telemark fylke å jobbe for at også antall innenfor kategorien «lettere skadde» går ned. Strategiske temaer det skal jobbes med:

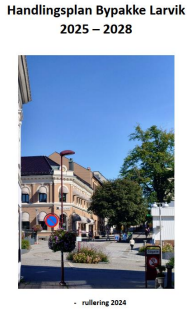
- Planretningslinje trafikkanalyse
- Veistandard på fylkesveinettet
- Avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei
- Bedre kunnskapsgrunnlag
- Adferdsendringer gjennom holdningsskapende arbeid
- Vegnormaler
- Drift og vedlikehold av fylkesveger
- Godkjennelse som trafikksikker fylkeskommune
- Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet
- Prøve ut ny teknologi for bedre trafikksikkerhet

Sykkelbyavtale mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen 2017-2025

For å jobbe med sykkelregionen Vestfold og Telemark er det inngått gjensidig forpliktende Sykkelbyavtaler mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunene Horten, Sandefjord, Larvik, Tønsberg og Midt-Telemark. I tillegg deltar Bypakke Grenland i sykkelregionens nettverk. Partene forplikter seg til å jobbe for å fremme sykling i den enkelte kommune gjennom konkrete handlingsplaner og prioritering av ressurser til fremme av sykling. Sykkelbyavtalene ble fornyet våren 2022 og varer frem til 2025. Prioriterte innsatsområder i de nye avtalene er å:

- øke andelen som sykler på korte reiser i sentrum
- øke andelen som bruker sykkel på arbeids-, studie- og skolereiser
- Øke andelen som bruker sykkel i forbindelse med ferie og fritidsreiser i Larvik

Handlingsplaner for Bypakke Larvik 2025-2028



Bypakke Larvik skal arbeide ut fra en fireårig handlingsplan som rulleres årlig. Planen har 6 deler:
1. *Overordnede planer og utredninger* md mobilitetsplan for Larvik sentrum og prioriterte strekninger. Utrede større infrastrukturtiltak som Øyakrysset, Kongegata/Stavernsveien. Utrede handlingsrom for realisering og bypakke Larvik fase 2.
2. *Strekningstiltak* med mobilitetsplanlegging Torstrand, utvikling av Knutepunkt Larvik indre havn og ny gang- og sykkelveg i Nansetgara.
3. *Gange-, sykkel- og kollektivtiltak* med etablering av trygge sykkelparkeringer, forbedre dekke og synlighet av gang- og sykkelveger samt bedre helårsdrift.
4. *Smart teknologi og mobilitet* med flere tellepunkter på hoved sykkelnett, etablering av transportmodeller, mikromobliitet med forskrift, utrede mulighet for bysykkelordning
5. *Holdningsskapende arbeid*
6. *Medvirkning og informasjon*

Vedleggsrapport Bypakke Larvik – Situasjonsanalyse fase 1 2022

Rapporten beskriver dagens situasjon med transportsystem, reisevaner, reisestrømmer, trafikkvolum og grunnlag for kollektivtransport, sykkel og gange. Prognoser for trafikkvekst og forslag til tellepunkter for byindeks for å følge opp nullvekstmålet er beskrevet.