

Vedleggsrapport

BYPAKKE

LARVIK

SITUASJONSANALYSE

FASE 1



Larvik
kommune



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen

Oppdragsgiver: **Larvik kommune**

Oppdragsnr.: **52203456** Dokumentnr.: **01**

Oppdragsgiver: Larvik kommune

Oppdragsgivers kontaktperson: Jørgen Johansen

Rådgiver: Norconsult AS, Nedre Fritzøegate 2, NO-3264 Larvik
Nedre Fritzøegate 2, NO-3264 Larvik

Oppdragsleder: Tine Villadsen Gundersen

Fagansvarlig: Tor Atle Odberg

Andre nøkkelpersoner: Aida Selimotic

J02	2022-09-22	For bruk	TORODB	ASTKR	TORODB
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Innhold

Forord	3
1 Dagens situasjon	4
2 Hovedtransportsystemet	4
3 Risiko og sårbarhet	7
4 Situasjonsanalyse	9
4.1 Hva kjennetegner innbyggernes daglige reisevaner?	9
4.2 Hva kjennetegner arbeidsreisene til Larvik kommunes innbyggere?	11
4.3 Hvor går de store persontransportstrømmene?	12
4.4 Befolkningsgrunnlag for busstransport	18
4.5 Befolkningsgrunnlag for sykling	20
4.6 Markedsgrunnlag for gange	22
5 Tellinger av dagens trafikk	22
6 Fremtidsprognoser og nullvekstmål	25
7 Jevnlig oppdatering av kunnskapsgrunnlag og indikatorer	26
Vedlegg 1: Tall fra SSB bo- og arbeidsstedsregister 2019	28
Vedlegg 2: Lokal reisevaneundersøkelse for arbeidsreiser	29

Forord

Bypakke Larvik er et samarbeid om areal- og transportutvikling mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 tar utgangspunkt i statens firetrinnsmetodikk for konseptvalgutredninger hvor man ser på hvordan transportbehovet kan begrenses og eksisterende transportsystem kan utnyttes bedre før større tiltak vurderes. Arbeidet legger til grunn samarbeidsavtalen for Bypakke Larvik fra juni 2021 og bygger blant annet videre på Mulighetsstudien som Statens vegvesen utarbeidet i 2016.

Dette notatet dokumenterer grunnlaget for konklusjonene situasjonsanalysen. Oppdragsansvarlig for Larvik kommune har vært Jørgen Johansen og hovedkontakt i analysearbeidet har vært Ole Sannes Riiser.

Arbeidet er forankret underveis i Bypakke Larvik sine organer.

Situasjonsanalysen er utført av Norconsult i nært samarbeid med prosjektgruppen for Bypakke Larvik. Prosjektgruppens deltakere:

- Larvik kommune: Jørgen Johansen (oppdragsansvarlig), Christian Trankjær, Ole Sannes Riiser, Regine Merethe Hildre og Hanne Øyen Herland fra Larvik kommune
- Statens vegvesen: Morten Ask
- Vestfold og Telemark fylkeskommune: Kjersti Visnes Øksenholt og Marit Synnes Lindseth

I Norconsult har Tor Atle Odberg vært oppdragsansvarlig og arbeidet er utført sammen med Aida Selimotic, Aleksander Styrvold Kristoffersen (Risiko og sårbarhetsvurdering), Michele Delapaz Hansen (RTM-regional transportmodell) og Pablo Urzainqi (reisestrømmer fra RTM).

Lokal reisevaneundersøkelse for arbeidsreiser er gjennomført av Opinion v/Roar Teige. Analyser av SSB bo- og arbeidsregister er gjennomført av TØI v/Frants Gundersen.

Situasjonsanalysen er begrenset til å sammenstille målrettet kunnskap som definerer potensiale for måloppnåelse gjennom bedre utnyttelse av eksisterende transportsystem og mindre tiltak.

1 Dagens situasjon

E18 passerer nær Larvik byområde og trafikken mellom Østlandet og Sørlandet/Vestlandet passerer her. Larvik havn er logistikk-knutepunkt for både gods og passasjerer og er en av Norges største containerhavner med muligheter for tilkobling til bane.

Larvik kommune er en stor camping- og hyttekommune – Norges største campingkommune og Norges 6. største hyttekommune. Dette øker antall mennesker med mange tusen i sommerhalvåret og bidrar til kapasitetsutfordringer i transportsystemet.

Arealutviklingen påvirker transportbehovet

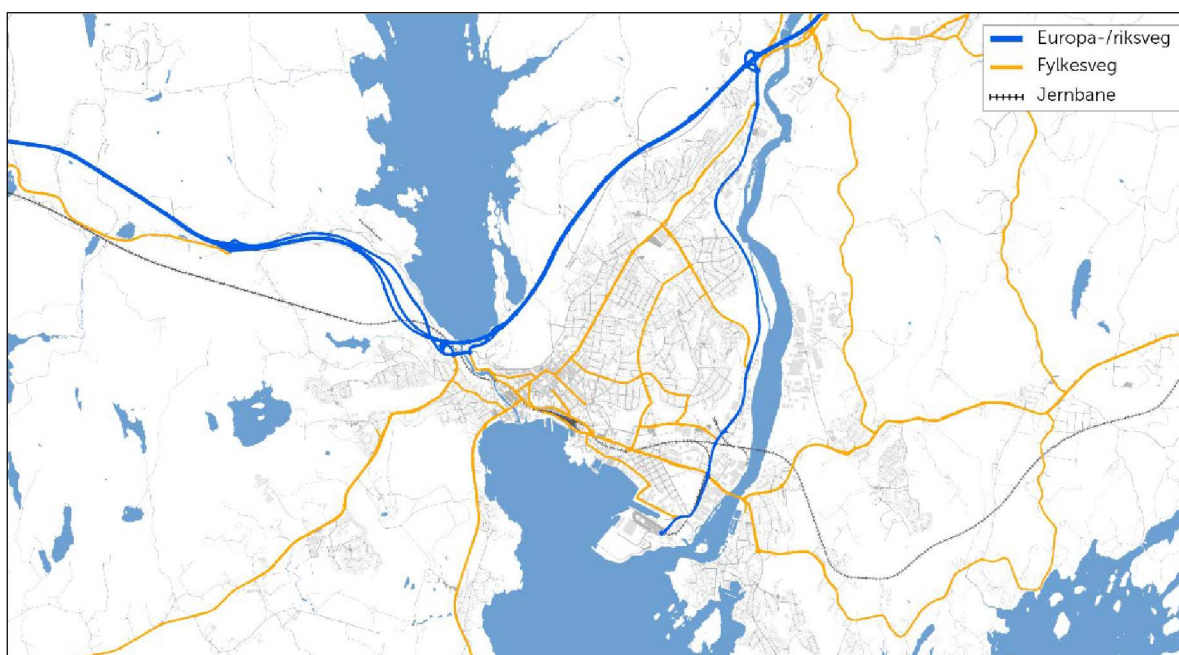
Dagens arealstruktur med flere handelssentre rundt Larvik by er et resultat av tidligere kommunesammenslåing av fem kommuner og arealpolitikken som er ført før og etter dette. En spredt infrastruktur, mye bilbruk gir et lite markedsgrunnlag for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette gir stort behov for infrastruktur, mye bilbruk og et lite markedsgrunnlag for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette gjør det mer krevende å nå målene i bypakken om mindre bilbruk og god tilgjengelighet til attraktive bysentre. Potensialet for måloppnåelse er først og fremst knyttet til en konsentrert arealutvikling i byområder og de prioriterte lokalsentrene i kommuneplanens arealdel samt på akser mellom disse og inn mot Larvik by. Oppfølging av kommuneplanens arealdel med prioritering av tiltak i byer og tettsteder og i aksene inn mot Larvik by vil bygge opp under målene.

2 Hovedtransportsystemet

Transportsystemet i Larvik består av følgende hovedelementer:

- Veg: E18 og RV400 Elveveien er de to statlige overordnede vegene. E18 er en viktig nasjonal transportåre mellom Østlandet og Sørlandet/Vestlandet og knytter Vestfoldbyene sammen med Grenland. RV400 Elveveien er forbindelsen mellom E18 og Larvik havn.
- Bane: Larvik jernbanestasjon er en del av Inter City banestrekningen mellom Oslo og Skien. Dagens jernbanetrasé med stasjon i indre havn går delvis gjennom boligområder. Den godkjente kommunedelplanen for ny dobbeltsporet jernbanetrasé gjennom Larvik og ny jernbanestasjon i Kongegata ble vedtatt i kommunestyret 2019.
- Sjø: Larvik havn er en viktig containerhavn nasjonalt og med mulighet for kobling til jernbanetransport av gods. Havnetrafikk interfererer med lokaltrafikken i øst-vest akse gjennom byen. Larvik havn er en del av Jyllandskorridoren som knytter Sør-Norge sammen med kontinentet via havnene i Larvik, Grenland og Kristiansand. Korridoren gir raskere adgang til kontinentet, og gir mindre miljøfotavtrykk enn veien på lastebil via Vest-Sverige og Oslo for gods som skal sør- og vestover i landet.
- Buss: Busstilbudet i Larvik består både av lokale og regionale ruter i tillegg til ekspressbusstilbud.
- Sykkel: Sykkelnettet består både av lokale og regionale ruter med utgangspunkt i Kommunedelplan sykkeltrafikk i Larvik og Stavern fra 2011.

I tillegg til statlig vegnett har Larvik et relativt omfattende fylkesvegnett med viktige veger både i Larvik og Stavern byområder og hovedveger på utsiden. Dagens jernbanetrasé går gjennom indre havn i Larvik.



Figur 1: Vegtyper og eksisterende jernbane i Larvikområdet. Kilde: Larvik kommune.

Illustrasjonen under viser den overordnede transportinfrastrukturen i Larvik sammen med transformasjonsområdene i kommuneplanens arealdel. Den statlige strukturen består av E18 og Rv400 Elveveien til Larvik havn og jernbanen hvor planlagt ny trasé er vist.



Figur 2: Transportsystemet med ny jernbanetrasé og transformasjonsområder. Kilde: Larvik kommune.

Hovedutfordringene for mobilitet i dagens transportsystem er i stor grad knyttet til følgende forhold:

- Øst-vest akse mellom Gloppe bru og Farriseidet er den mest sentrale transportaksen gjennom byområdet og har fremkommelighets- og trafiksikkerhetsutfordringer for alle trafikanter. RV400 Elveveien forbinder Larvik havn med E18. Havnetrafikken interfererer med lokaltrafikken (Elveveien vs øst/ vest forbindelsen).
- Larvik jernbanestasjon har små arealer tilgjengelig for videre utvikling og ligger inntil Storgata som har store køproblemer i rushtidene. Dagens jernbanetrasé gjennom sentrum og spesielt Torstrand bydel med lave bruløsninger representerer en fare og setter høydebegrensninger for nyttetraffic 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. Busstrafikken står i samme kø som bilene på alle hovedinnfartsåre til Larvik by og er derfor lite konkurransedyktig i forhold til bilen.
- Gang- og sykkeltilbudet har dårlig fremkommelighet og trafiksikkerhet spesielt fra Gloppe bru og inn mot Larvik by i øst-vest akse.

Relativt små hendelser i transportsystemet kan gjøre at store deler av vegnettet i og rundt Larvik byområde blir rammet av stillestående kø. Dette kan gi konsekvenser for fremkommeligheten til utrykningskjøretøy ved en hendelse.

3 Risiko og sårbarhet

I arbeidet med prosjektplanen er det utført en sårbarhetsanalyse for trafikksystemet i Larvik. Sårbarhetsanalysen omfatter en kartlegging av eventuelle uønskede hendelser som kan oppstå på eksisterende trafikksystem i Larvik sett fra et samfunnssikkerhetsperspektiv. Analyseobjektet omfatter transportsystemet i Larvik som helhet, det vil si på veg, jernbane og sjø.

Sårbarhetsanalysen er basert på undersøkelser av eksisterende relevante ROS-analyser der mulige uønskede hendelser som kan være knyttet til samferdselssystemet er vurdert. Videre er det tatt utgangspunkt i en fareidentifikasjonssamling (HAZID) med relevante deltakere fra Statens vegvesen, Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Larvik kommune, politi, brannvesen og ambulanse.

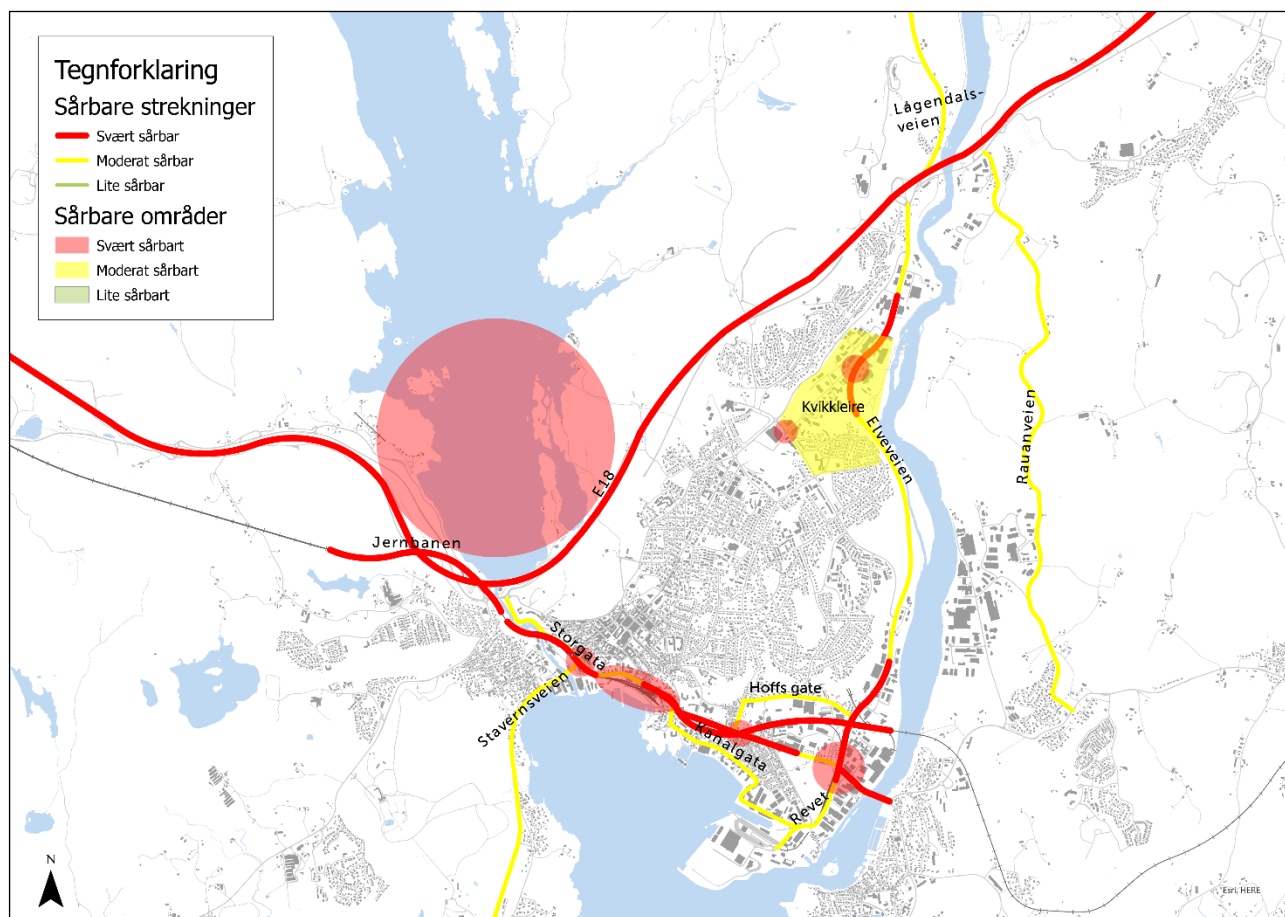
Det er gjort flere funn. De sentrale funnene som er definert som de mest sårbare på samferdselssystemet er (ikke rangert):

- I trafikksikkerhetsplanen for Larvik 2022 – 2025 har man ingen ulykkespunkter eller strekninger på riks- og fylkesveinettet i Larvik den siste femårsperioden fra 2015 – 2019. For perioden 2012 – 2019 finner man to ulykkesstrekninger. Disse er Elveveien ved Faret og Elveveien fra Øya-krysset til Hoffsgate. Definisjonen av en ulykkesstrekning er minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode over en strekning på 1000m. TS planen konstaterer at *«med få antall punkter og strekninger er utfordringene med å få ned ulykker enda større og disse er spredt på et stort veinett. Det vil kreve gjennomføring av tiltak mer generelt utfra kunnskap om effektive tiltak»*.
- Konsekvensene ved stenging av E18 som følge av en hendelse mellom avkjøringene til Larvik og Øya krysset/Gloppebrua har stor påvirkning for trafikken i sentrum og fremkommelighet for nødeter. Det bør utarbeides klare definerte alternativer til omkjøring for å kunne avvike trafikken så raskt som mulig dersom en slik situasjon skulle oppstå. Det er behov for planer som beskriver omkjøringsmuligheter ved en ulykke på E18.
- Hovedvegssystemet i Larvik henger svært tett sammen, også uavhengig av E18. En hendelse på en av aksene vil raskt forplante seg til de øvrige veiaksene. Eksempelvis vil en hendelse på Stavernsveien skape ringvirkninger på trafikken gjennom Larvik sentrum og videre til Øyakrysset/Elveveien, og motsatt ved en hendelse på øst-vest akse hvor trafikken stopper fra Stavern mot Tjølling, og fra Bommestad til Farriseidet.
- Øya-krysset og Gloppebrua over Lågen ble i fareidentifikasjonssamlingen pekt på som spesielt sårbare punkter. Også med tanke på flom i Numedalslågen. Ved en blokkering eller annen hendelse er det få omkjøringsmuligheter, og vil kunne gi ringvirkninger på resterende hovedveisystem i Larvik.
- Kvikkleire er beskrevet i ROS Larvik kommune 2021 og i Fylkes-ROS. Dette kom også frem i fareidentifikasjonen. Det er flere sårbare områder med kvikkleire i kommunen som kan påvirke samferdselssystemet.
- Sårbarhet for stormflo forventes å øke i framtiden som følge av havnivåstigning. Dette er omtalt i ROS for Larvik og fylkes-ROS fra 2017 viser at bla. Larvik og Stavern er spesielt utsatt.
- Vestfoldbanen tilfredsstiller ikke dagens krav til dimensjonering for godstransport, men benyttes som alternativ godslinje når det er stopp på Sørlandsbanen. Det finnes ingen planer for håndtering av ulykker, definerte stoppeplasser for håndtering ved avsporing eller andre mulige hendelser med farlig gods på bane.

- Dårlig sikkerhet for myke trafikanter som krysser jernbanen i Larvik. De største utfordringene er flere registrerte villkryssinger over jernbanen på Torstrand som kom frem etter fareidentifikasjonssamlingen, og planovergangen i Indre havn som er en av Norges mest utsatte planoverganger basert på Bane NOR sine registrerte hendelser.
- Brann eller annen storulykke i vei- eller togtunnel. Brann i Larvikstunnelen er omtalt i ROS-analyse for Larvik kommune, men ikke øvrige vei- eller togtunneler.

I fareidentifikasjonssamlingen fremkom det et ønske fra deltagerne om å styrke koordineringen og kommunikasjonen mellom de ulike beredskapsstatene, Bane NOR, kommunen, fylket og vegvesen m.fl. samt en elektronisk plattform for informering av befolkningen.

Se rapport *Sårbarhetsanalyse trafikksystemet i Larvik* for mer informasjon og flere funn.



Figur 3: Sårbare strekninger og områder. Kilde: Norconsult og Larvik kommune.

4 Situasjonsanalyse

Situasjonsanalysen er avgrenset til forhold som er vurdert som de mest relevante for å konkretisere en areal- og transportstrategi som bidrar til måloppnåelsen for Bypakke Larvik med bedre utnyttelse av eksisterende transportsystem og mindre tiltak. I det videre arbeidet med konkretisering og vurdering av ulike typer tiltak vil det kunne oppstå behov for ytterligere analyser og datagrunnlag.

Situasjonsanalysen legger arealstrategien i kommuneplanens arealdel til grunn og bygger videre på Mulighetsanalyse for transportsystemet i Larvik fra 2017. Følgende grunnlag er benyttet i analysene:

- Trafikkstrømundersøkelse 2016
- Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med Vestfoldbyene 2018/19
- Lokal reisevaneundersøkelse (RVU) for arbeidsreiser i Larvik (2022)
- SSB bo-arbeids register (2019)
- Regional transportmodell (RTM) beregninger (RTM DOM Vestfold-Telemark 2021)
- Trafikktellinger (2019)
- Vurdering av sårbarhet (ROS) (2022)
- Geografisk informasjonssystem (GIS) analyser (2022)
- Vurderinger fra Vestviken kollektivtransport (VKT) om optimalisering av kollektivtilbudet (2022)

4.1 Hva kjennetegner innbyggernes daglige reisevaner?

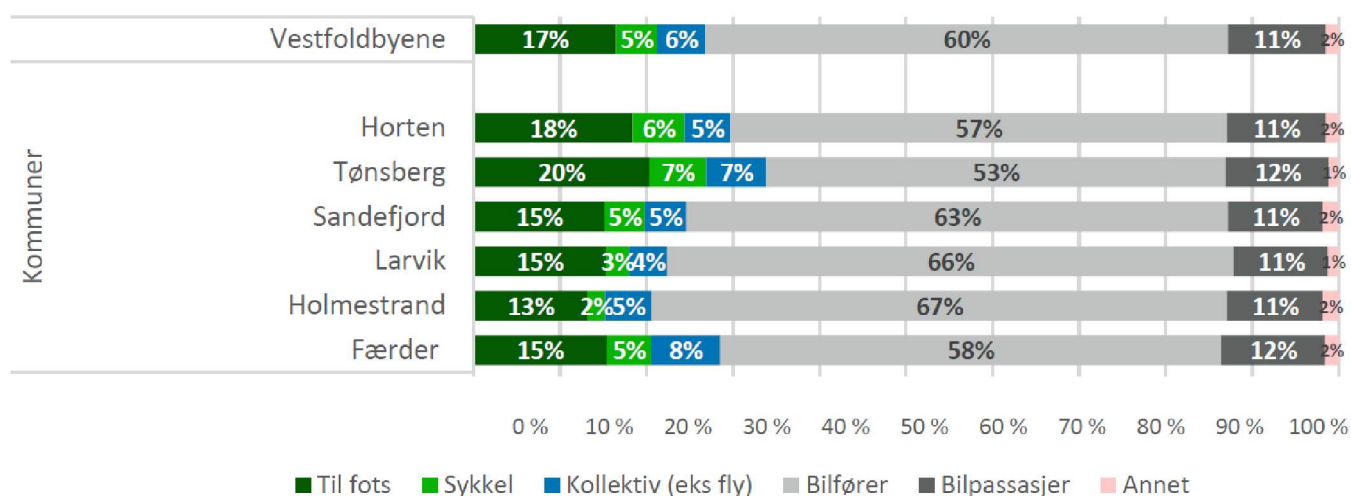
Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2018/19 (UA rapport 156-2021) viser følgende nøkkeltall for Larvik kommunes innbyggere:

1. 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.
2. 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.
3. Bilhold: Bilholdet i kommunene har økt siden RVU 2005. Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er høyest for Larvik med 1,8 biler per husholdning. Gjennomsnittet for bykommunene i Vestfold er 1,6.
4. 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 ytterligere 23 % er under 3 kilometer.
5. Parkering: Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Gjennomsnittsandelen for Vestfoldbyene er 77 % mens Tønsberg/Færder kommune har 38 %.

6. Reisemiddel: 7 av 10 reiser i Vestfoldbyene er bilreiser. Reisemiddelfordeling for alle typer reiser viser at:

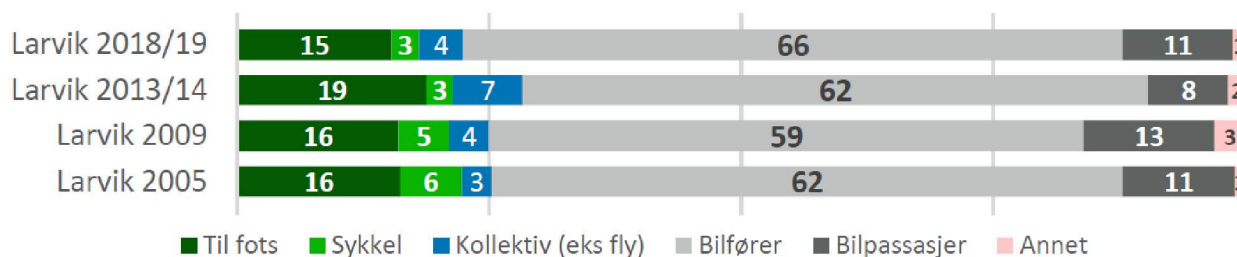
- Larvik har høyere andel bilreiser (77 %) enn Sandefjord (74 %) og Tønsberg (65 %)
- Larvik har lavere andel sykkelreiser (3 %) enn Sandefjord (5 %) og Tønsberg (7 %)
- Larvik har lavere andel kollektivreiser (4 %) enn Sandefjord (5 %) og Tønsberg (7 %)
- Larvik har samme andel fotgjengerreiser som Sandefjord (15 %) som er lavere enn Tønsberg (20 %)

Transportmiddelfordeling. RVU 2018/2019



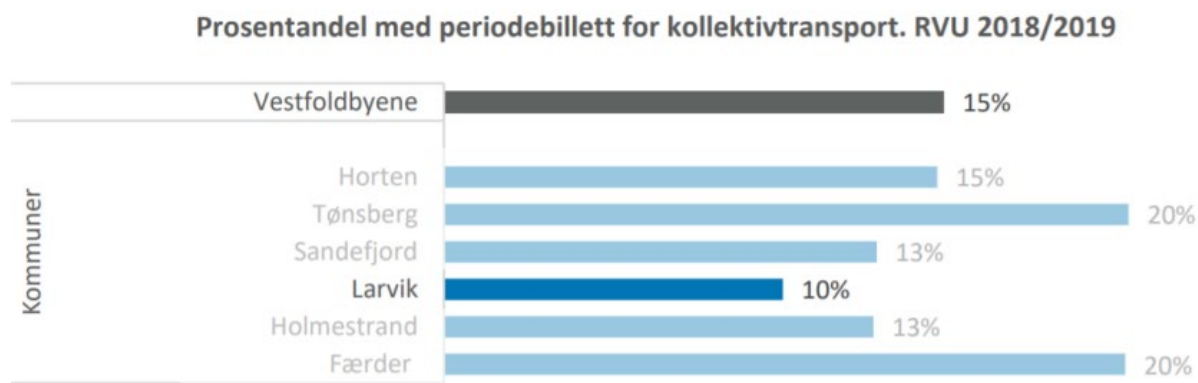
Figur 4: Transportmiddelfordeling fra RVU 2018/2019.

7. Bilandelen har økt i Larvik siden 2005



Figur 5: Transportmiddelfordeling i Larvik etter 2005.

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



Figur 6: Prosentandel med periodebillett for kollektivtransport i Vestfoldbyene, RVU 2018/2019.

Hovedinntrykket fra nasjonal RVU for Vestfoldbyene er at Larvik har høy bilbruk. Samtidig er 1/3 av reisene korte dvs under 3 km. Dette viser at det bør være et potensiale for at flere reiser kan gjennomføres med gåing, sykling og kollektivtransport enn i dag.

4.2 Hva kjennetegner arbeidsreisene til Larvik kommunes innbyggere?

I juni 2022 ble det gjennomført en egen arbeids-reisevaneundersøkelse for de definerte tettstedene i kommuneplanens arealdel. Hovedfunnene fra undersøkelsen viser at:

- I underkant av 80 % oppgir at de *vanligvis* kjører bil til jobb, 7 % reiser kollektivt, 6 % går og 5 % sykler. Bilandelen er lavest i Larvik og Stavern byområder med i overkant av 70 %.
- Kollektivandelen er 13% for Halsen, 9 % for Stavern by og 8% for Larvik by.
- Sykkelandelen er høyest i Larvik by (8%)
- Gangandelen er høyest i Larvik by (8%) og Stavern by (10%)
- 35 % har mulighet til å jobbe helt eller delvis hjemmefra
- Om lag 80 % har fast oppmøtested
- De som kjører bil til jobb svarer at om lag:
 - 30 % er bundet til å bruke bil og begrunner dette blant annet med at det vil ta for lang tid med alternative transportmåter, at de er avhengig av bil i jobben eller at de henter i barnehage eller skole.
 - 50 % kunne reist kollektivt (unntatt Kvelde/Svarstad som har et dårlig busstilbud)
 - 30 % kunne ha syklet

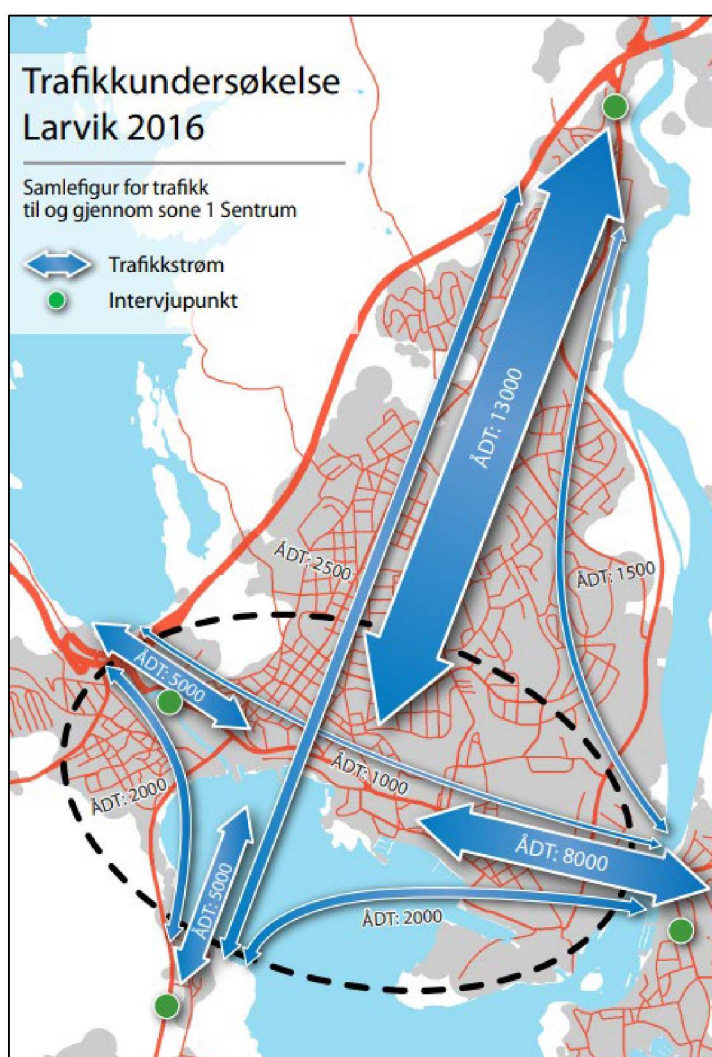
Merk at antall respondenter er litt lavt i noen av de utvalgte tettstedene med under 100 respondenter for områdene utenfor Larvik og Stavern byområder. Den eksakte transportmiddelfordelingen/prosentfordelingen er derfor noe usikker. Vi ser likevel en lignende tendens i alle områdene; bilførerandelen er høyere i områdene utenfor Larvik og Stavern byområder.

4.3 Hvor går de store persontransportstrømmene?

Flere kilder er benyttet til å se på reisestrømmer i Larvik. I arbeidet med Bypakke Larvik er det vektlagt å ha fokus på reisestrømmer internt i kommunen selv om trafikk ut over kommunegrensene også er vist i grunnlaget.

Personbiltrafikken skal i stor grad til Larvik byområde

Mulighetsstudien med trafikkstrømundersøkelse fra 2016 som Statens vegvesen gjennomførte på hovedinnfartene til Larvik byområde viser at personbiltrafikken i stor grad er rettet inn mot Larvik byområde og at gjennomgangstrafikken er relativt sett liten. Dette hovedbildet bekreftes av foreløpige beregninger fra regional transportmodell (RTM) i 2022 (RTM DOM Vestfold Telemark).

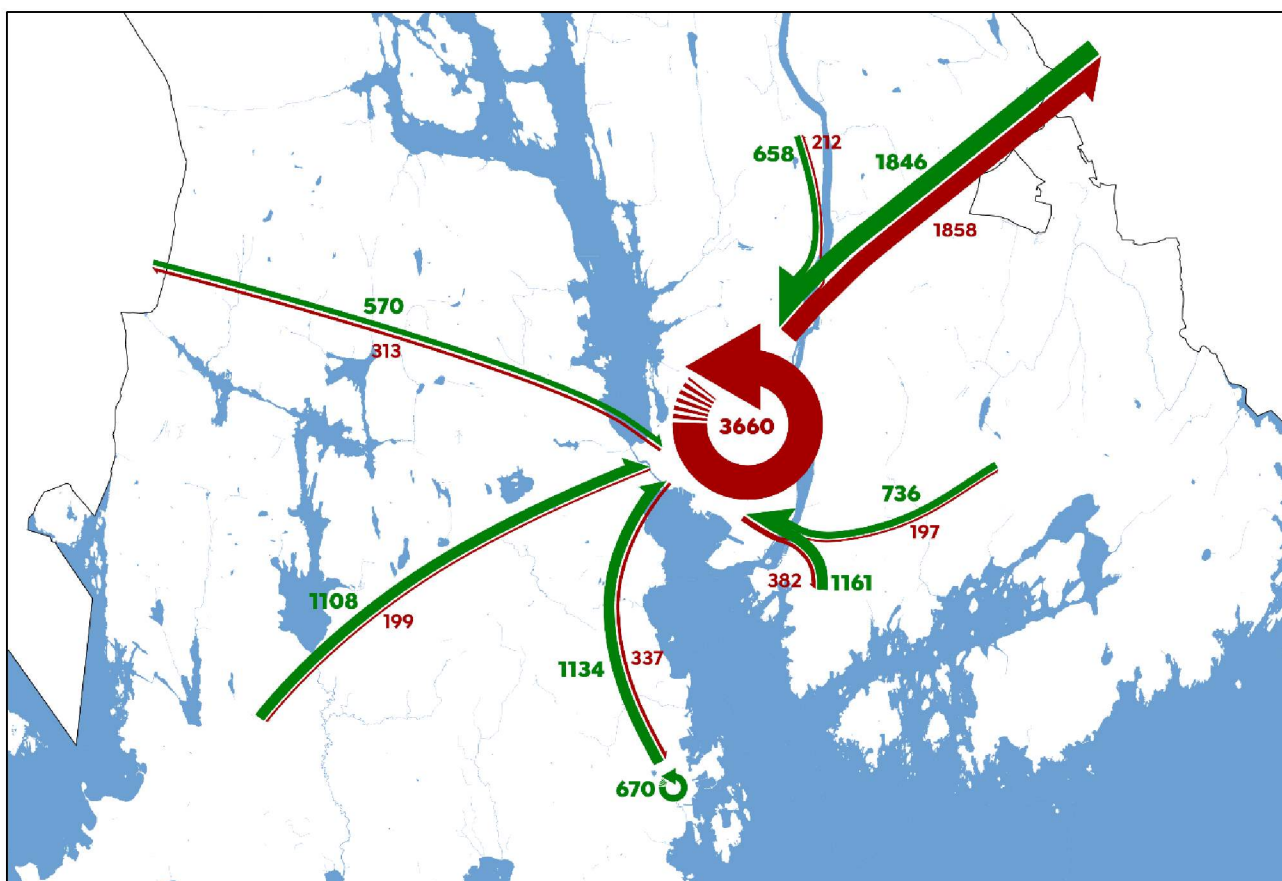


Figur 7: Kartlagte reisestrømmer for personbiltrafikk (gjennomsnittlig døgntrafikk i begge retninger) i 2016. Kilde: Mulighetsstudien SVV/Larvik kommune.

Arbeidsreisene skal i stor grad til Larvik byområde

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, foregår i rushtidene hvor trengselen i vegnettet er størst, og hvor kollektivtilbudet ofte er best. Det er i rushtidene potensialet er størst for å erstatte noen av bilreisene med gange, sykkel og kollektivtransport. Dersom 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 de som må kjøre bil.

Tall fra SSBs bo- og arbeidsstedsregister (2019) viser at hoveddelen av arbeidsreisene fra de definerte tettstedene i kommuneplanens arealdel (Stavern, Gon/Halsen/Hegdal, Tjøllingvollen, Nevlunghavn/Helgeroa/Tvetenåsen/Ra/Veldre samt Kvelde/Hvarnes/Svarstad) i hovedsak går til Larvik byområde i tillegg til i retning nordover mot de andre Vestfoldbyene og Oslo. En svært stor andel bosatte i Larvik byområde både bor og arbeider der. Hovedbildet er at hoveddelen av arbeidsreisene går fra tettstedene 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.



Figur 8: Arbeidsreiser inn mot Larvik by og arbeidsreiser utført av innbyggere bosatt i Larvik by (rød farge). Kilde: SSB/Larvik kommune.

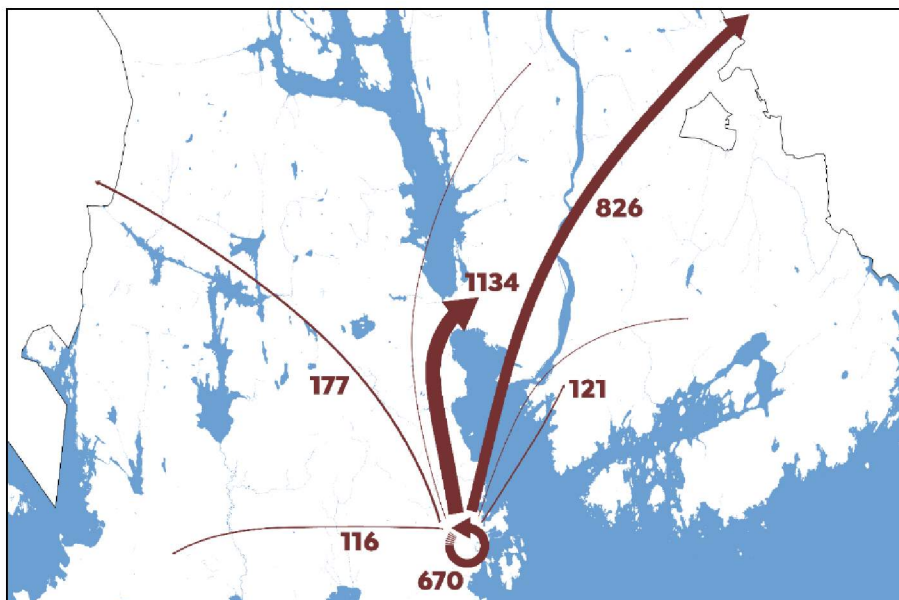
Illustrasjonen over viser med grønne piler hvor innbyggere som pendler inn og jobber i Larvik by kommer fra, mens røde piler er bosatte i Larvik by som jobber internt og de som pendler ut til andre områder.

Tabellen under viser også hvor folk bor og jobber. Både fra Larvik by, Stavern by, Halsen og Tjøllingvollen er det en andel som pendler i retning Oslo.

Tabell 1: Arbeidsreiser mellom soner. Kilde SSB/Larvik kommune.

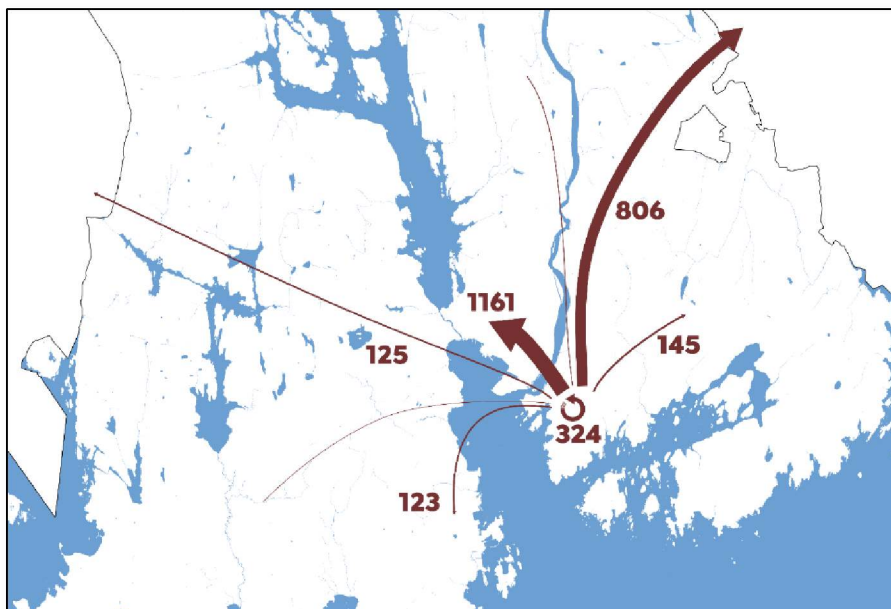
TIL SONE										
FRA SONE		Brunlanes	Grenland	Halsen/Gon/Hegdal	Hedrum/Lågendalen	Larvik by	Oslo/Drammen	Stavern	Tjølling	Vestfold
	Brunlanes	403	225	141	68	1108	208	227	85	512
	Grenland	62		81	120	570	2392	63	33	1328
	Halsen/Gon/Hegdal	41	125	324	65	1161	214	123	145	592
	Hedrum/Lågendalen	23	134	91	798	658	197	57	95	882
	Larvik by	199	313	382	212	3660	473	337	197	1385
	Oslo/Drammen	25	763	51	69	259		37	26	4101
	Stavern	116	177	121	62	1134	263	670	64	563
	Tjølling	26	82	150	78	736	157	41	305	916
	Vestfold	77	942	231	321	1587	14 992	163	314	

Illustrasjonene under er basert på tallene fra SSB om hvor folk bor og jobber. Tabellen er basert på tall fra SSB i vedlegg 1.



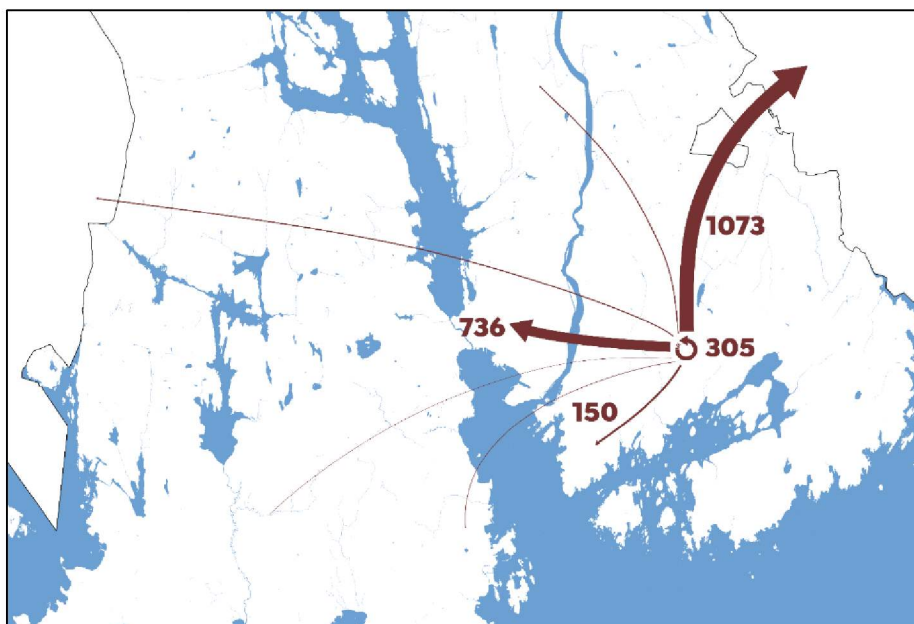
Figur 9: Arbeidsreiser for bosatte i Stavern byområde. Kilde SSB/Larvik kommune.

Illustrasjonen over viser hvor bosatte i Stavern byområde bor og jobber. Antallet som både bor og jobber i Stavern by er 670 personer mens det er flest av de bosatte i Stavern som jobber i Larvik by med 1134 personer. I tillegg er det 826 personer som pendler i retning Vestfold/Oslo.



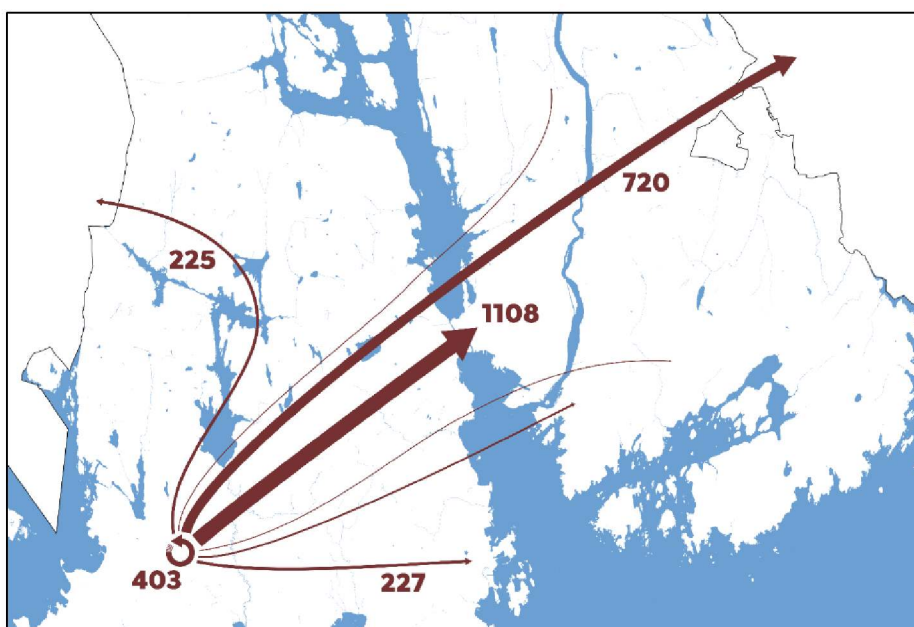
Figur 10: Arbeidsreiser for bosatte på Gon/Halsen. Kilde SSB/Larvik kommune.

Illustrasjonen over viser hvor bosatte på Gon-Halsen området bor og jobber. Antallet som både bor og jobber på Gon-Halsen er 324 personer mens det er flest av de bosatte på Gon-Halsen som jobber i Larvik by med 1161 personer. I tillegg er det 806 personer som pendler i retning Vestfold/Oslo.



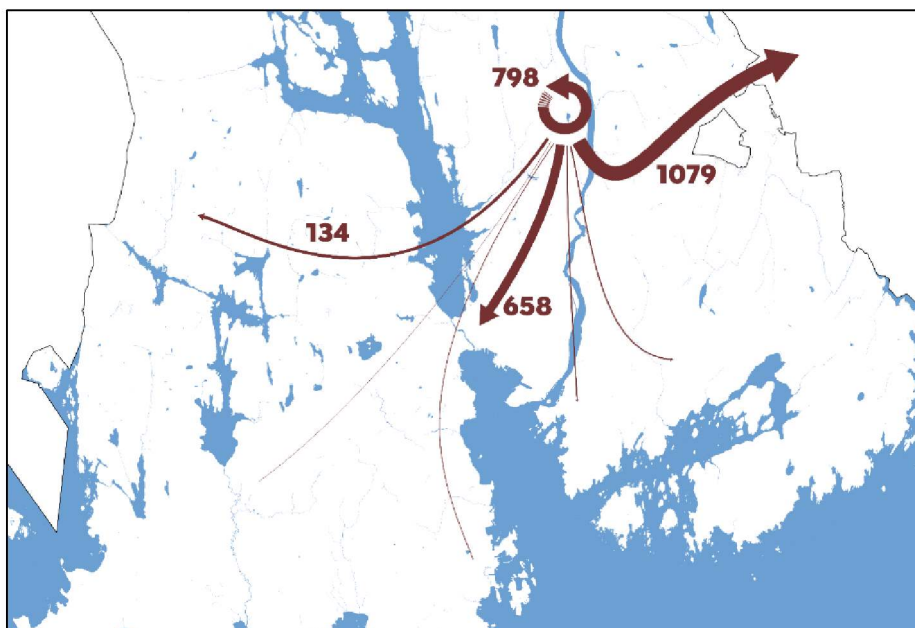
Figur 11: Arbeidsreiser for bosatte på Tjøllingvollen. Kilde SSB/Larvik kommune.

Illustrasjonen over viser hvor bosatte på Tjøllingvollen området bor og jobber. Antallet som både bor og jobber på Tjøllingvollen området er 305 personer. Det er 736 personer som jobber i Larvik by og 1073 personer som pendler i retning Vestfold/Oslo.



Figur 12: Arbeidsreiser for bosatte i Brunlanes (unntatt Stavern). Kilde SSB/Larvik kommune.

Illustrasjonen over viser hvor bosatte i Brunlanesområdet (unntatt Stavern) bor og jobber. Antallet som både bor og jobber i dette området er 403 personer, mens de fleste bosatte i Brunlanes jobber i Larvik med 1108 personer. I tillegg er det 720 personer som pendler i retning Vestfold/Oslo og om lag 225 personer som pendler mot hhv Stavern og Grenland



Figur 13: Arbeidsreiser for bosatte i Lågendalen inkludert Kvelde og Svarstad. Kilde SSB/Larvik kommune.

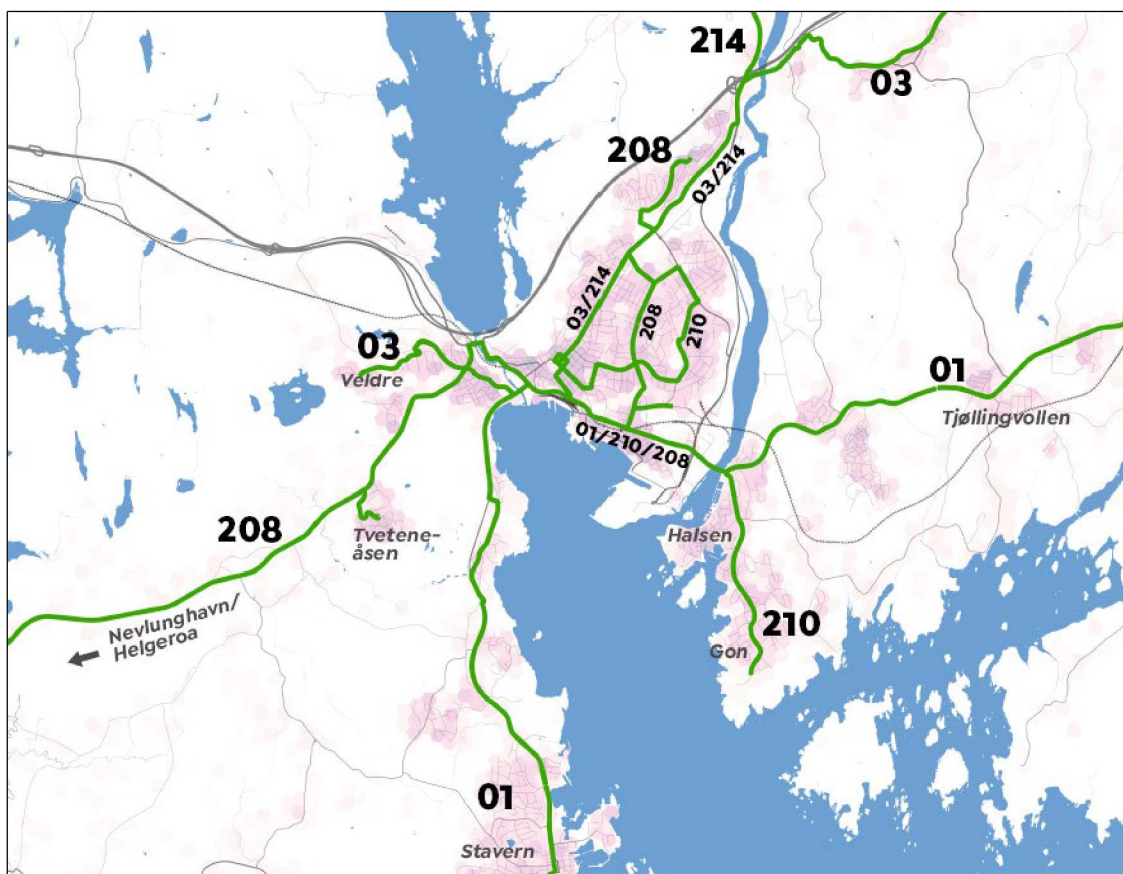
Illustrasjonen over viser hvor bosatte i Lågendalen inkludert Kvelde og Svarstad bor og jobber. Antallet som både bor og jobber i dette området er 798 personer mens 658 personer jobber i Larvik by. I tillegg er det 1079 personer som pendler i retning Vestfold/Oslo og 134 personer som pendler mot Grenland. Pilene i retning Vestfold/Oslo og Grenland viser ikke hvilken vegrute som benyttes og må ses på som hovedretning.

SSB bo- og arbeidssted data viser som hovedbilde at:

- 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.
- Svært mange bosatte i de definerte tettstedene 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.

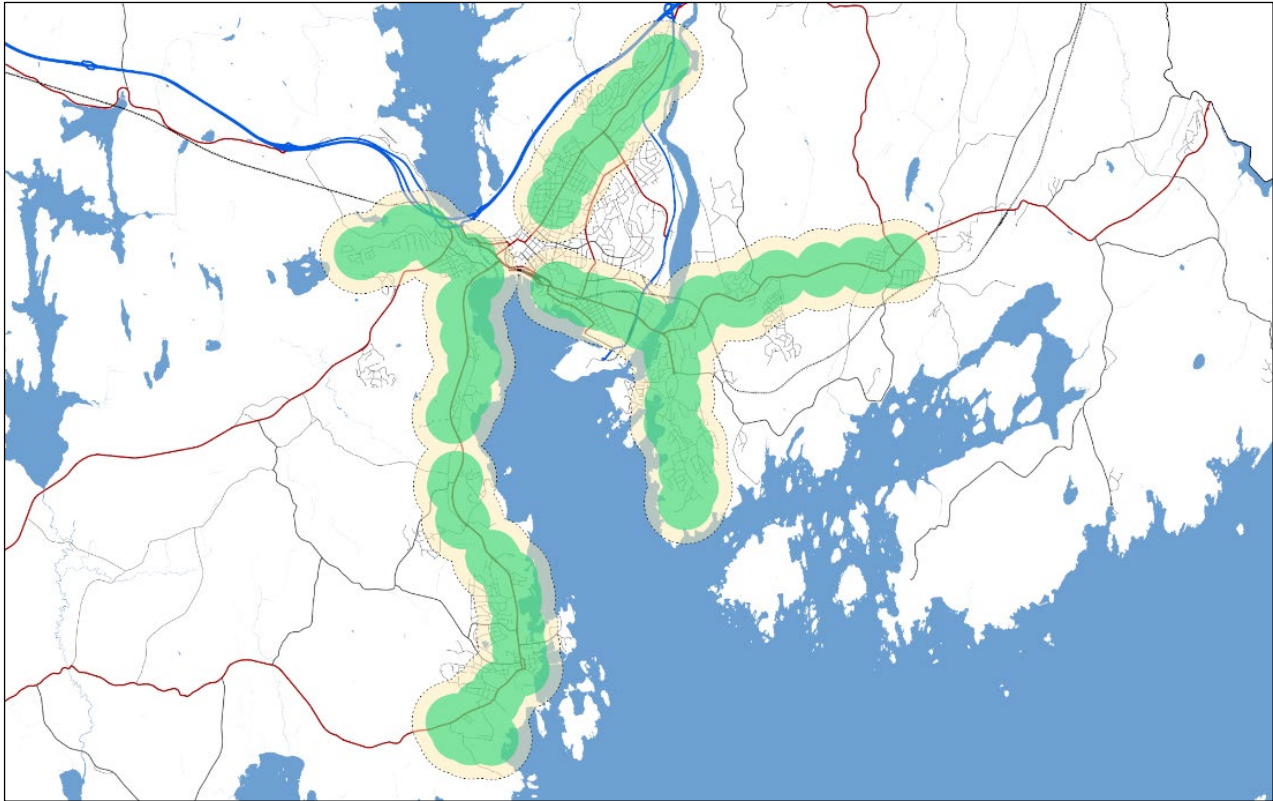
4.4 Befolkningsgrunnlag for busstransport

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.



Figur 14: Dagens busslinjer i Larviksområdet. Kilde VKT/Larvik kommune.

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.



Figur 15: Innbyggere i hhv 400 og 600 m avstand til bussholdeplasser. Kilde: Larvik kommune.

Fordelt på de ulike transportkorridorene inn mot Larvik by ser tallene slik ut for hhv. 400 og 600 meters avstand til bussholdeplass med halvtimesfrekvens, rundet av til nærmeste 50:

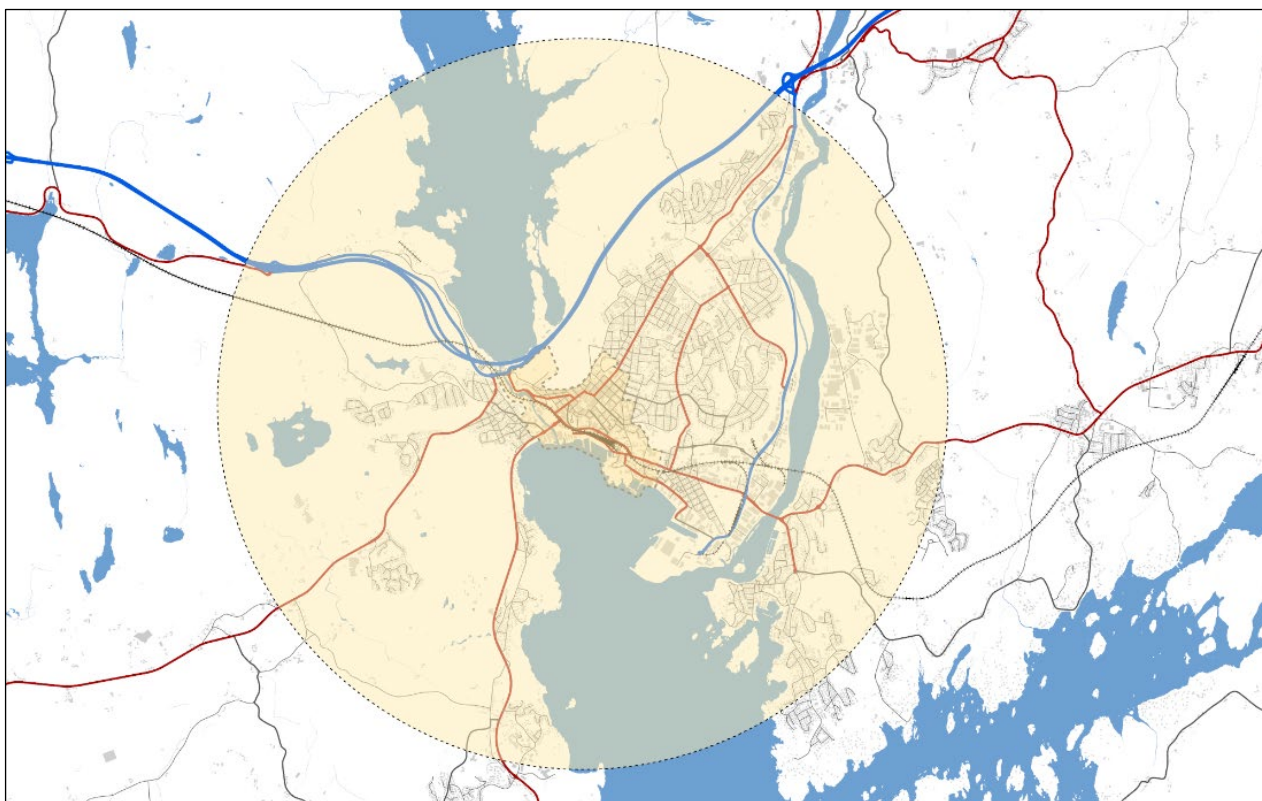
- Stavern - Larvik sentrum – 4 750 (6 900)
- Veldre – Larvik sentrum – 2 550 (3 550)
- Nansetgata – Larvik sentrum – 4 150 (6 000)
- Øst-vest-forbindelsen (i denne sammenheng fra Øya til sentrum) – 2 500 (3 950)
- Gon – Gloppe – 3 200 (3 850)
- Tjøllingvollen - Gloppe – 2 550 (3 150)

Analysen er gjennomført av Larvik kommune.

4.5 Befolkningsgrunnlag for sykling

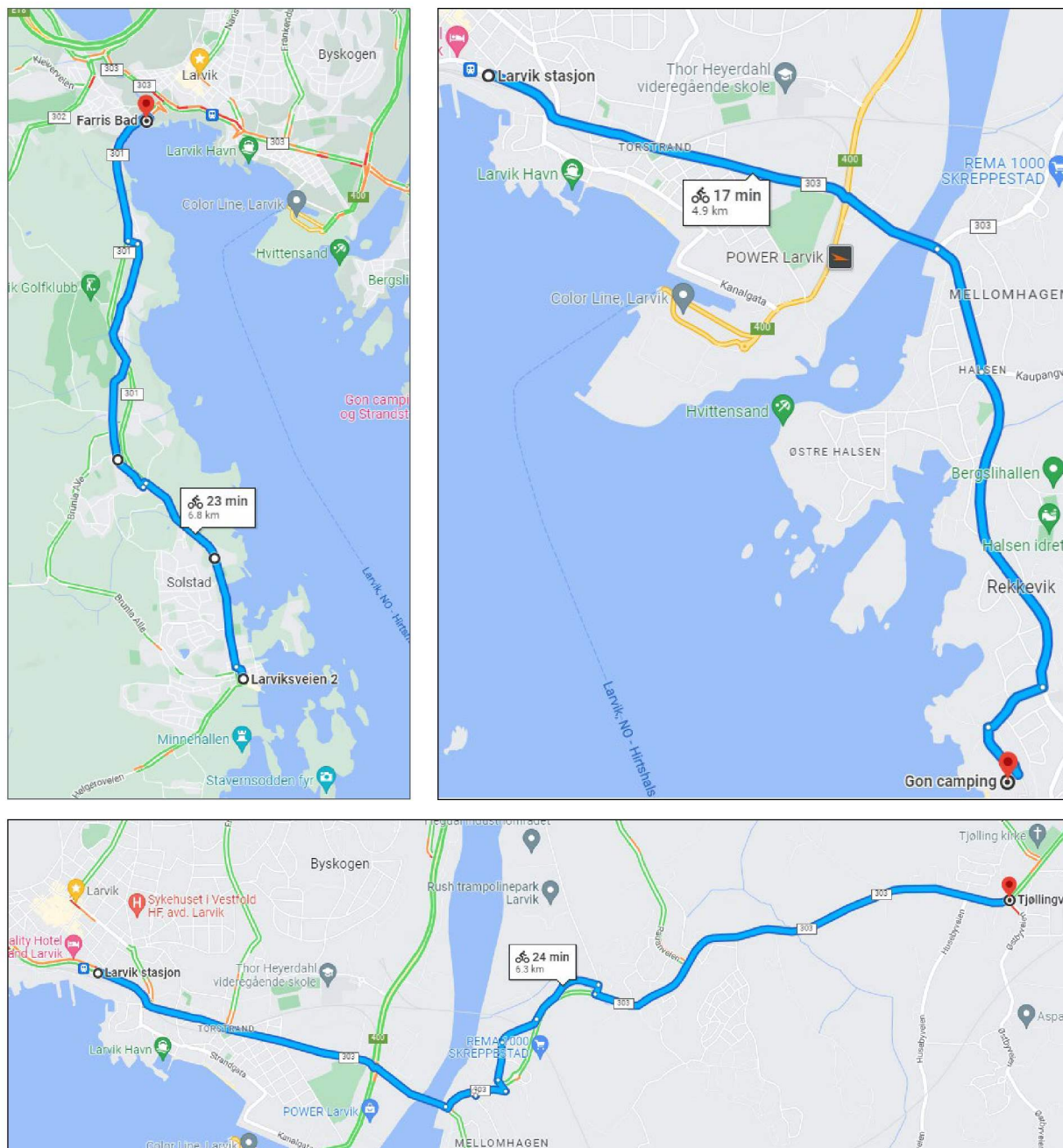
En gjennomsnittlig sykkelstur i Norge er på ca. 4 kilometer, ifølge en analyse av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført av Urbanet Analyse i 2016. Dette er et gjennomsnitt for alle sykkelturner uavhengig av formål. Ser vi på arbeidsreiser isolert, har også disse reisene en gjennomsnittlig lengde på 4 kilometer. Antallet elsykler har økt siden 2016, og vil over tid gi økt gjennomsnittlig reiselengde med sykkel.

Med utgangspunkt i en sykkelavstand fra Larvik torg på 4 kilometer, og befolkningstall fra folkeregisteret, er det ca. 25 000 mennesker som bor i sykkelavstand til Larvik sentrum. Disse tallene tar ikke hensyn til topografiske forhold og gir derfor sannsynligvis et for optimistisk bilde av de faktiske forhold. Det må forventes at store høydeforskjeller bidrar til å redusere andelen som opplever at de har akseptabel sykkelavstand til Larvik sentrum, særlig for områder som Veldre, Ra, Sky og Tveteneåsen.



Figur 16: Gjennomsnittlig sykkelavstand på 4 km fra Larvik sentrum. Kilde: Larvik kommune.

Som illustrasjonene under viser, er det ca. 5-7 km sykkelavstand fra Larvik sentrum til Stavern, Gon og Tjøllingvollen, med beregnet reisetid på 15-20 min. Dersom det legges bedre til rette for helårssykling vil flere kunne erstatte en del av sine bilreiser med sykling.



Figur 17: Sykkelavstand og reisetid fra Larvik sentrum til henholdvis Stavern, Gon og Tjøllingvollen med sykkel. Kilde: Google Maps.

Den økende andelen el-sykler vil øke rekkevidden og redusere effekten av høydeforskjeller. Dersom denne utviklingen fortsetter og standarden på sykkelveinettet heves vil det bli aktuelt for flere å sykle også fra for eksempel Stavern by og Tjøllingvollen i framtiden.

Figuren under viser strekninger som vanligvis har redusert fremkommelighet i rushtidene. Kilder er observasjoner i vegnettet fra Larvik kommune og uttrekk fra Google Maps med trafikkflyt i rushtidene. I juni og august hvor sommertrafikk og arbeidstrafikk sammenfaller, vil disse problemene forsterke seg. Dette sammenfaller i stor grad med innspillene fra medvirkningsprosessen som peker på utfordringer i disse områdene:

Stor trafikkbelastning påpekes gjennom Torstrand, spesielt i Øya-kryssområdet og for hele Øst-Vest forbindelsen. Spredt arealbruk og store handelssentrum utenfor bysentrum gir mye biltrafikk. Det er også påpekt utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikken på Langestrand, samt stor trafikkbelastning i nærområdene rundt Bøkelia i Larvik by.



Figur 19: Illustrasjonen over er en forenklet fremstilling av de delene av øst-vest akse gjennom Larvik byområde som vanligvis har fremkommelighetsproblemer i rushtidene. Kilde: Norconsult.

Larvik kommunes trafikk tall påvirkes av en stor andel sommerferietrafikk. Spesielt vil juni og august være måneder hvor det både er vanlig lokaltrafikk og samtidig innslag av ferietrafikk. På et tidspunkt i 2022 var trafikkknivået på Gloppe bru høyere enn på E18 ved Vassbotnbrua – 22 200 kjøretøy/døgn (ÅDT) over Gloppe bru mot 20 300 over Vassbotnbrua (16.05.2022, trafikkdata.no). Det høye trafikkknivået i lokalvegnettet viser behovet for å gjøre noe med transportsystemet for å bedre fremkommeligheten.

Busspassasjerer på hovedstrekninger

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

Tabell 2: Passasjerstatistikk fra VKT viser følgende totalt antall påstigende for 2019 fordelt på hovedstrekninger. Kilde: VKT/Larvik kommune.

Rute	Strekning (tur/retur samla)	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

For ruter til sentrumsterminalen er det ikke tatt med tall for påstigninger på sentrumsterminalen, da de som går på bussen i sentrum naturlig nok skal videre fra sentrum, og ikke kan medregnes i tall for dem som skal til sentrum.

Togreisende

Passasjerstatistikk fra 2013 viser at det er om lag 300 000 reisende over Larvik jernbanestasjon hvert år.

Sykkeltellinger

I tillegg til kontinuerlige tellepunkter for biltrafikk er det også to tellepunkter for sykkeltrafikk i Larvik by. Ett ved Stavernsveien litt sør for Langestrand (fv.301), og ett ved Undersbo på Torstrand (fv. 303). Tellepunktet ved Stavernsveien viser et snitt for ÅDT på 151 for perioden 2018-2021. Tellepunktet på Torstrand viser et snitt for ÅDT på 145 for samme periode. Tallene er lave og det anbefales å kvalitetssjekke disse nærmere.

6 Fremtidsprognoser og nullvekstmål

Fremtiden er preget av usikkerhet og rask teknologisk utvikling som vil påvirke folks transportvaner og trafikkutviklingen. Det anbefales at Bypakke Larvik legger til grunn Statens vegvesens krav til standard beregningsforutsetninger.

Dette innebærer blant annet nye framskrivninger pr 5. juli 2022 for SSBs MMMM befolkningsprognose som for Larvik sin del gir en vekst på 4 % for perioden 2019-2030. I foreløpige beregninger med Regional transportmodell (RTM DOM Vestfold Telemark) ligger det inne SSB-befolkningsframskriving fra 2020 på kun 2 % for samme periode, da modellen ikke er oppdatert ennå. I beregningene er det lagt til grunn at elbilandelen går fra 9 til 57 prosent. Elbil medfører i RTM en mindre kjørekostnad enn biler med konvensjonelle drivstofftyper. Hvordan elbilandel og kjørekostnader vil utvikle seg fram til 2030 er usikkert. Foreløpig beregnet vekst i biltrafikken på 6-7 % (2019-2030) for 8 av Statens vegvesens kontinuerlige tellepunkter i Larvik byområde legges til grunn for vurderinger av måloppnåelse i det videre arbeidet inntil RTM modellen er kvalitetssikret. Tellepunkt er vist på kart i neste kapittel.

Trafikkmodellen er ikke kvalitetssikret for Larvik, tallet er derfor beheftet med usikkerhet.

Det anbefales at Bypakke Larvik legger til grunn Statens vegvesens krav til standard beregningsforutsetninger, etablering av transportmodellverktøy og tellepunkter i det videre arbeidet. Nullvekstmålet innebærer at trafikkveksten fremover må tas med gange, sykling og kollektivtransport.

Nullvekstmålet legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette innebærer at man ikke skal gjøre mer bil i fremtiden enn i dag, selv om befolkningen øker. Den beregnede biltrafikkveksten må derfor tas av økt sykling, gåing og bruk av kollektivtransport.

7 Jevnlig oppdatering av kunnskapsgrunnlag og indikatorer

For å kunne følge utviklingen og måle effekt av tiltak er det behov for jevnlig oppdatering av kunnskapsgrunnlaget. Det foreslås å legge følgende indikatorer til grunn for fase 1:

1. «Byindeks» for Bypakke Larvik. I de 9 største byområdene som mottar statlige belønningsmidler og kan inngå byvekstavtale med staten er det i hvert byområde definert et sett tellepunkter for bil i samråd med Statens vegvesen som utgjør en byindeks. For Bypakke Larvik legges Statens vegvesens 8 kontinuerlige tellepunkter på vegnettet i byområdet til grunn. Disse er lokalisert på sentrale årer jfr. illustrasjon under. Tallgrunnlaget vil blant annet inngå som et grunnlag for å vurdere måloppnåelse for nullvekstmålet. Kartet under viser Statens vegvesens 8 kontinuerlige tellepunkt for bil i Larvik byområde.



Figur 20: Tellepunkter på vegnettet i Larvik by.

2. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) med tilleggsutvalg og lokal arbeidsreise RVU. Nasjonal RVU er en spørreundersøkelse som vil supplere lokale telldata med kunnskap om befolkningens reisevaner som er sammenliknbare med andre byområder. Sentrale data er reiseaktivitet, transportmiddelfordeling og lengde på turene. Dette vil kunne inngå som en del av grunnlaget for å vurdere måloppnåelse for nullvekstmålet. Larvik var sammen med Vestfoldbyen en del av nasjonal RVU 2018/19, og bør i samråd med fylkeskommunen og Statens vegvesen inngå i denne undersøkelsen også videre. Det bør også vurderes å gjenta den lokale arbeidsreise RVUen fra 2022 annethvert år avhengig av hvilke tiltak som iverksettes.

3. Tellinger av gående og syklende. Larvik kommune har i dag 2 kontinuerlige tellepunkter for syklende. Det anbefales å etablere kontinuerlige tellepunkter for alle hovedinnfarter til Larvik byområde og på sentrale årer i byområde for å følge utviklingen og kunne sammenlikne med tellinger for biltrafikk. Det anbefales også telling av gående der hvor dette er hensiktsmessig.
4. Tellinger av passasjertall for buss. Det anbefales å ta ut tall for antall passasjerer kontinuerlig på samme strekninger som det telles biltrafikk for å kunne følge utviklingen.
5. Byregnskap. Byregnskapet er en statusrapport for sentrum som gir grunnlag for å målrette bylivsutviklingen i kommunen. Rapporten sier noe hvem som bor i sentrum, lokalisering av arbeidsplasser, utviklingspotensial for arealene, transport og parkering, handel og bruk av sentrum. Omsetning av detaljhandel er målt samt bruk av sentrum gjennom spørreundersøkelse og antall besøkende ved relevante destinasjoner innenfor Larvik byområde. Byregnskapet anbefales oppdatert jevnlig f.eks. hvert 2. år.

I tillegg til indikatorene omtalt over anbefales det å konkretisere indikatorer for å følge opp:

- Om arealutviklingen skjer i tråd med vedtatt kommuneplan
- Befolkningsutvikling
- Antall arbeidsplasser
- Andel arbeidstakere som har gratis parkeringsplass
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Larvik byområde

Vedlegg 1: Tall fra SSB bo- og arbeidsstedsregister 2019

	Til sone										
Fra sone	Brunlanes	Grenland	Halsen/Gon/Hegdal	Hedrum/Lågendalen	Larvik by	Oslo/Drammen	Resten av Norge	Stavern	Tjølling	Vestfold	
Brunlanes	403	225	141	68	1108	208	96	227	85	512	
Grenland	62	43023	81	120	570	2392	2898	63	33	1328	
Halsen/Gon/Hegdal	41	125	324	65	1161	214	74	123	145	592	
Hedrum/Lågendalen	23	134	91	798	658	197	244	57	95	882	
Larvik by	199	313	382	212	3660	473	223	337	197	1385	
Oslo/Drammen	25	763	51	69	259	784885	32651	37	26	4101	
Resten av Norge	13	4502	40	128	465	86482	1670990	119	36	2670	
Stavern	116	177	121	62	1134	263	109	670	64	563	
Tjølling	26	82	150	78	736	157	78	41	305	916	
Vestfold	77	942	231	321	1587	14992	3723	163	314	78587	
	Til sone										
Fra sone	Grenland	Halsen/Gon/Hegdal	Helgeroa/Nevlunghavn	Kvelde	Larvik by	Oslo/Drammen	Resten av Norge	Stavern	Svarstad	Tjøllingvollen	Vestfold
Grenland	43023	81	26	8	570	2392	2898	55	15	20	1328
Halsen/Gon/Hegdal	125	324	6	8	1161	214	74	115	1	100	592
Helgeroa/Nevlunghavn	80	28	145	0	277	66	36	50	2	7	115
Kvelde	17	28	1	108	177	17	19	11	3	8	161
Larvik by	313	382	67	38	3660	473	223	315	16	96	1385
Oslo/Drammen	763	51	19	2	259	784885	32651	37	12	5	4101
Resten av Norge	4502	40	5	11	465	86482	1670990	119	41	6	2670
Stavern	165	113	23	8	1031	239	97	589	4	28	504
Svarstad	12	4	0	1	53	36	69	2	100	1	88
Tjøllingvollen	31	54	4	1	242	42	28	4	0	84	240
Vestfold	942	231	24	19	1587	14992	3723	158	48	163	78587

Tabellen viser antall personer som bor og jobber i ulike geografiske soner. Tallene er hentet ut og tilrettelagt av Transportøkonomisk institutt i samarbeid med Vestfold Telemark fylkeskommune.

Vedlegg 2: Lokal reisevaneundersøkelse for arbeidsreiser



Opinion:

MINI-RVU LARVIK

Versjon 2

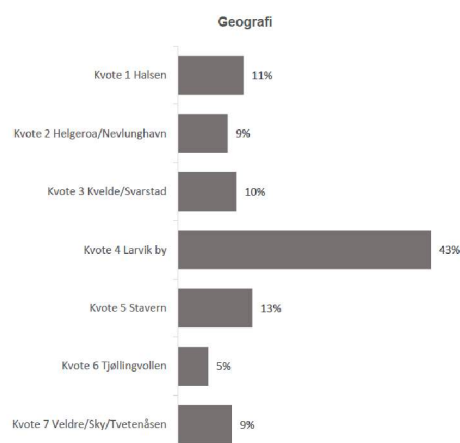
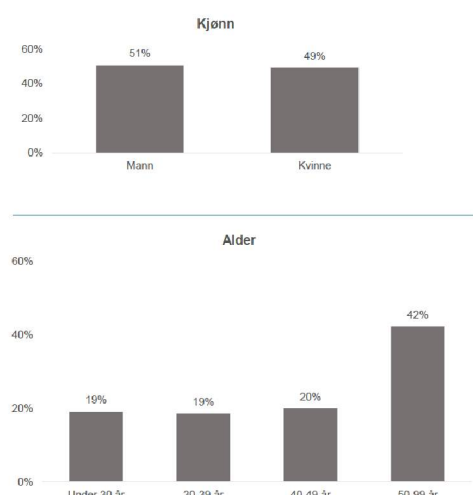
Reisevaner til jobb hos bosatte i de ulike områdene

Prosjektinformasjon

	OPPDAGSGIVER Norconsult, Larvik kommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune v/ Tor Atle Odberg		METODE Telefonbasert intervju (CATI)
	FORMÅL Kartlegge reisevaner og bruk av bil til arbeidsstedet i Larvik kommune.		MÅLGRUPPE Yrkesaktive, de som jobber hel eller deltid
	GJENNOMFØRING Datainnsamlingen har foregått i perioden 7. – 23. juni 2022.		UTVALG 1151 respondenter, fordelt på 7 geografiske kvoter



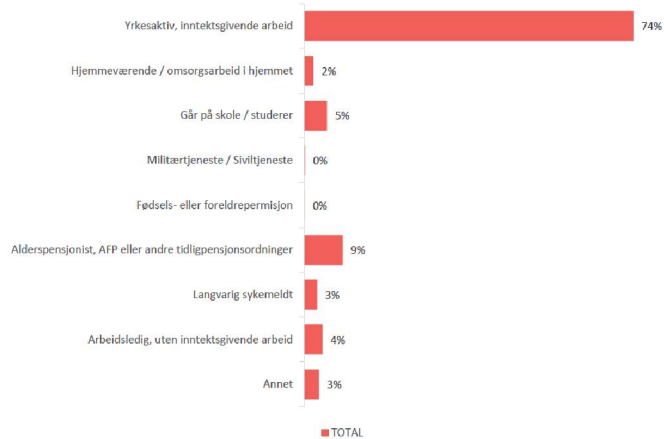
Demografi



Hovedfunn

- Tre av fire (74 %) oppgir å være yrkesaktive
- En av tre (35 %) har mulighet til å jobbe helt eller delvis hjemmefra
- 41 % av de som kan jobbe helt eller delvis hjemmefra sier at de kommer til å reise til arbeidsplassen 3 dager i uken eller sjeldnere
- 82 % av de yrkesaktive oppgir at de har fast oppmøtested på jobb.
 - Blant disse svarer 75 % at de benyttet bil (som fører) til jobb sist gang de var på arbeidsstedet
- På spørsmål om hvilke andre transportmidler man også har brukt siste halvår til arbeidsstedet, oppgir 41 % bil som transportmiddel (36 % som fører og 5 % som passasjer), 14 % svarer kollektivt, 12 % sykkel og 8 % til fots
 - Blant bilførere oppgir 16 % kollektivt, 14 % sykkel og 11 % til fots
- 78 % oppgir at de som oftest benytter bil (som fører), 3 % bil (som passasjer)
 - Andelen som oftest benytter kollektivt, sykkel eller går til fots er på henholdsvis 7 %, 5 % og 6 %
- Blant de som benytter bil til jobb svarer 47 % at det er mulig å bruke kollektivt som alternativ reisemåte, 23 % oppgir sykkel og 12 % sier at det er mulig å gå til fots i hvert fall halvparten av strekningen. 32 % svarer at det ikke er mulig å reise på annen måte
- Den viktigste årsaken til valg av bil som transportmiddel til jobb, er at det tar for lang tid med annen transport (57 %). Nest viktigste årsak er at man er avhengig av bil i jobben (12 %). 7 % sier at det tar for lang tid å komme seg til nærmeste kollektivstopp.

Yrkesstatus



n= 1151 ? Hva regner du som din yrkesstatus?



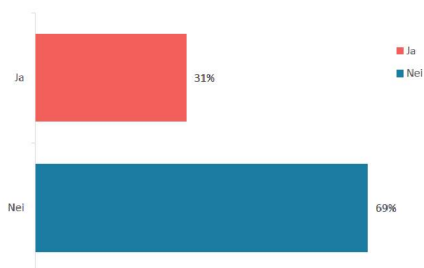
Yrkesstatus | Geografi

Kvotefordeling								
Hva regner du som din yrkesstatus?	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjølling-vollen	Veldre/Sky/ Tvetenåsen
BASE	1151	129	97	115	496	147	60	106
Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	74 %	78 %	82 %	71 %	60 %	73 %	82 %	80 %
Hjemmeværende / omsorgsarbeid i hjemmet	2 %		2 %	1 %	4 %	1 %	0,016	2 %
Går på skole / studerer	5 %	6 %	2 %	4 %	6 %	7 %	3 %	3 %
Militærtjeneste / Siviltjeneste	0 %	2 %						
Fødsels- eller foreldrepermisjon	0 %					1 %		
Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger	9 %	7 %	11 %	8 %	10 %	9 %	0,013	7 %
Langvarig sykemeldt	3 %	2 %	1 %	7 %	3 %	2 %	4 %	2 %
Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid	4 %	2 %		5 %	6 %	4 %		6 %
Annet	3 %	3 %	3 %	5 %	3 %	4 %	8 %	
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

n= 1151 ? Hva regner du som din yrkesstatus?



Inntektsgivende arbeid av minst en times varighet

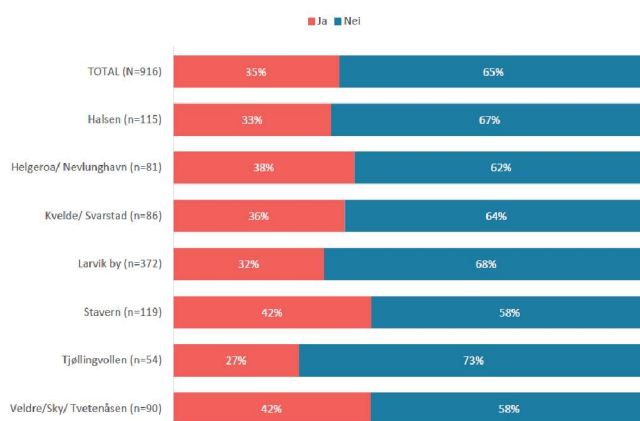


n= 224

«Har du inntektsgivende arbeid av minst 1 times varighet pr. uke?» Filter: Svart Hjemmeværende / omsorgsarbeid i hjemmet, Går på skole / studerer, Miltærtjeneste / Siviltjeneste, Fødsels- eller foreldrepermisjon eller Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger

7

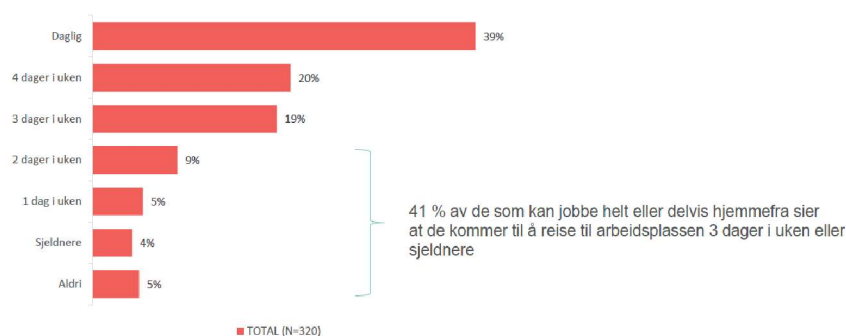
Muligheter for å jobbe helt eller delvis hjemmefra



n= 916

«Har du en arbeidssituasjon og type jobb som gjør at du har kunnet jobbe helt eller delvis hjemmefra?»

Hvor ofte reise til arbeidsplass utenfor hjemmet kommende seks måneder



n= 320

?

«I vanlige arbeidsuker de neste 6 månedene, hvor ofte tror du at du kommer til å reise til arbeidsplass utenfor hjemmet ditt?» Filter: Svart ja på at de har en arbeidssituasjon som gjør at de kan jobbe helt eller delvis hjemmefra



Hvor ofte reise til arbeidsplass utenfor hjemmet | Geografi

Kvotefordeling								
I vanlige arbeidsuker de neste 6 månedene, hvor ofte tror du at du kommer til å reise til arbeidsplass utenfor hjemmet ditt?	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjøllingvollen	Veldre/Skyl/ Tvetenåsen
BASE	320	38	31	31	119	50	14	37
Daglig	39 %	38 %	35 %	31 %	44 %	31 %	33 %	45 %
4 dager i uken	20 %	14 %	11 %	27 %	20 %	20 %	34 %	22 %
3 dager i uken	19 %	22 %	22 %	11 %	18 %	28 %	5 %	15 %
2 dager i uken	9 %	10 %	15 %	12 %	7 %	8 %	13 %	5 %
1 dag i uken	5 %	9 %	3 %	7 %	3 %	7 %	10 %	4 %
Sjeldnere	4 %	2 %	0,05	0,023	6 %	6 %		
Aldri	5 %	5 %	10 %	10 %	3 %		0,056	9 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

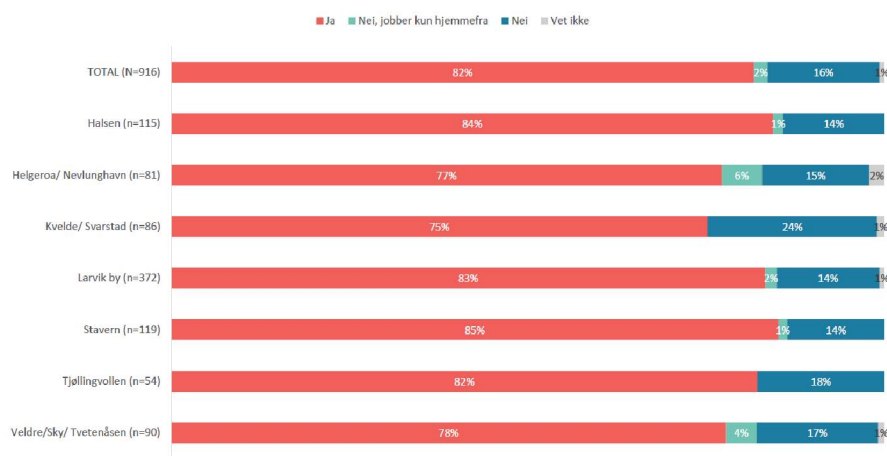
n= 320

?

«I vanlige arbeidsuker de neste 6 månedene, hvor ofte tror du at du kommer til å reise til arbeidsplass utenfor hjemmet ditt?» Filter: Svart ja på at de har en arbeidssituasjon som gjør at de kan jobbe helt eller delvis hjemmefra



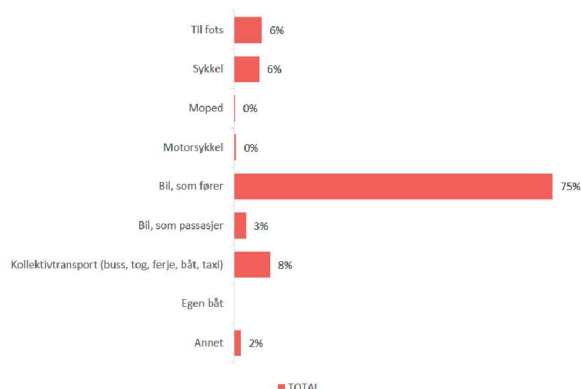
Fast oppmøtested på jobb?



n= 916 ? «Har du fast oppmøtested på jobben? Med fast oppmøtested mener vi et sted der man møter minst 50 % av arbeidsdagene i løpet av et år»



Transportmiddel benyttet forrige gang til arbeidssted



n= 749 ? «Hvilket transportmiddel benyttet du forrige gang du reiste til arbeidsstedet? Hvis du har brukt flere transportmiddel, ber vi deg oppgi det transportmiddelet du brukte på størsteparten av reisen.» Filter: Har fast oppmøtested på jobb.



Transportmiddel benyttet forrige gang til arbeidssted | Geografi

Hvilket transportmiddel benyttet du forrige gang du reiste til arbeidsstedet? Hvis du har brukt flere transportmiddel, ber vi deg oppgi det transportmiddelet du brukte på størsteparten av reisen	Kvotefordeling							
	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjøllingvollen	Veldre/Skyl/ Tvetenåsen
BASE	749	97	62	64	310	101	44	70
Til fots	6 %	3 %	7 %	7 %	8 %	10 %	2 %	4 %
Sykkkel	6 %	6 %	4 %	2 %	8 %	6 %		2 %
Moped	0 %				0 %			1 %
Motorsykkel	0 %			2 %		1 %	2 %	
Bil, som fører	75 %	77 %	86 %	85 %	67 %	69 %	92 %	84 %
Bil, som passasjer	3 %	2 %		2 %	4 %	2 %	4 %	1 %
Kollektivtransport (buss, tog, ferje, båt, taxi)	8 %	12 %	2 %	2 %	11 %	10 %		7 %
Egen båt								
Annet	2 %	2 %			2 %	2 %		1 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

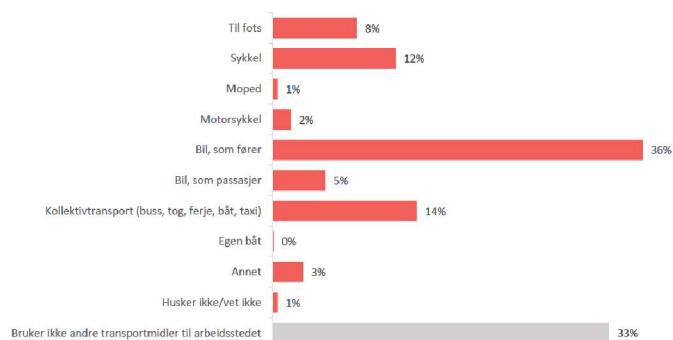
n= 749

?

«Hvilket transportmiddel benyttet du forrige gang du reiste til arbeidsstedet? Hvis du har brukt flere transportmiddel, ber vi deg oppgi det transportmiddelet du brukte på størsteparten av reisen.» Filter: Har fast oppmøtested på jobb.



Øvrige transportmidler



n= 749

?

«Hvilke andre transportmidler har du også brukt siste halvår til arbeidsstedet? Flere svar er mulig».



Øvrige transportmidler | Geografi

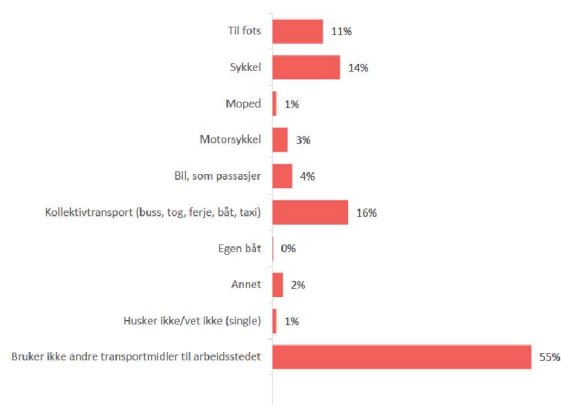
Hvilke andre transportmidler har du også brukt siste halvår til arbeidsstedet? Flere svar er mulig	Kvotefordeling							
	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjøllingvollen	Valdre/Skyl/ Tvetenåsen
BASE	749	97	62	64	310	101	44	70
Til fots	8 %	8 %			14 %	4 %	2 %	7 %
Sykkel	12 %	17 %	6 %	6 %	13 %	14 %	11 %	9 %
Moped	1 %	1 %			1 %			
Motorsykkel	2 %	1 %		11 %	1 %	1 %	4 %	
Bil, som fører	36 %	29 %	45 %	28 %	38 %	41 %	27 %	40 %
Bil, som passasjer	5 %	9 %	6 %	2 %	6 %	3 %	4 %	4 %
Kollektivtransport (buss, tog, ferje, båt, taxi)	14 %	16 %	9 %	3 %	14 %	19 %	17 %	18 %
Egen båt	0 %				0 %			
Annet	3 %	3 %	1 %	2 %	4 %	4 %	4 %	
Husker ikke/vet ikke (single)	1 %	1 %		1 %	0 %			1 %
Bruker ikke andre transportmidler til arbeidsstedet	33 %	31 %	41 %	50 %	28 %	29 %	44 %	34 %
TOTAL	115 %	117 %	109 %	103 %	120 %	116 %	111 %	112 %

n= 749

? «Hvilke andre transportmidler har du også brukt siste halvår til arbeidsstedet? Flere svar er mulig».



Øvrige transportmidler blant bilførere

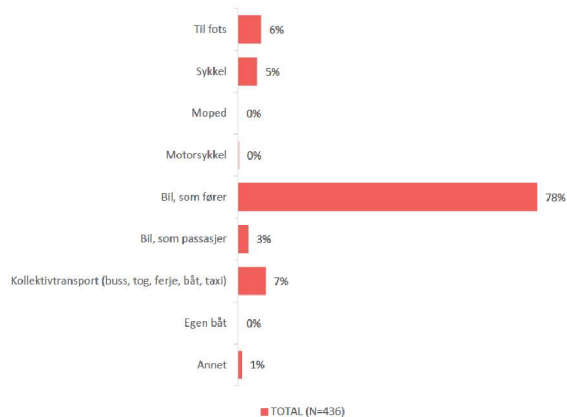


n= 558

? «Hvilke andre transportmidler har du også brukt siste halvår til arbeidsstedet? Flere svar er mulig». Blant bilførere



Oftest benyttede transportmiddel



- 78 % oppgir at de som oftest benytter bil, som fører til jobb
- 98 % av de som oppga å ha benyttet bil (som fører) sist de var på arbeidssstedet, sier også at de som oftest benytter bil (som fører) til jobb

n= 745

? «Hvilket av disse transportmidlene bruker du oftest til jobb?».

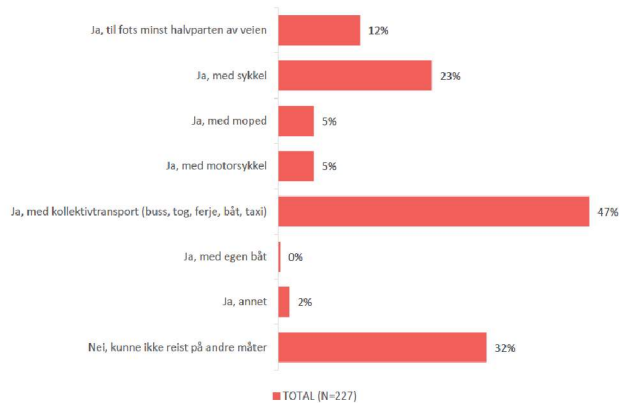
Oftest benyttede transportmidler | Geografi

Kvotefordeling								
Hvilket av disse transportmidlene bruker du oftest til jobb?	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlungshavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjellingvollen	Veldre/Sky/ Tvetenåsen
BASE	745	96	62	64	309	101	44	69
Til fots	6 %	1 %	5 %	7 %	8 %	10 %		4 %
Sykkel	5 %	3 %	1 %	1 %	8 %	5 %		4 %
Moped	0 %				0 %			
Motorsykkel	0 %				0 %	1 %		
Bil, som fører	78 %	78 %	88 %	88 %	71 %	73 %	96 %	86 %
Bil, som passasjer	3 %	3 %	4 %	2 %	3 %	1 %	4 %	1 %
Kollektivtransport (buss, tog, ferje, båt, taxi)	7 %	13 %	1 %	2 %	8 %	9 %		5 %
Egen båt	0 %		1 %					
Annet	1 %	2 %			2 %	1 %		
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

n= 745

? «Hvilket av disse transportmidlene bruker du oftest til jobb?»

Andre mulige reisemåter enn med bil?



n= 227

?

«Du nevnte at du kun bruker bil til arbeidsstedet. Er det mulig for deg å reise på andre måter, og i tilfelle med hvilke transportmidler?» Filter: Svart bruker bil som fører eller passasjer til jobb.

19

Andre mulige reisemåter enn med bil? | Geografi

Kvotefordeling								
Du nevnte at du kun bruker bil til arbeidsstedet. Er det mulig for deg å reise på andre måter, og i tilfelle med hvilke transportmidler?	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjøllingvollen	Veldre/Sky/ Tvetenåsen
BASE	227	29	25	27	78	27	19	22
Ja, til fots minst halvparten av veien	12 %	24 %			18 %	3 %	10 %	21 %
Ja, med sykkel	23 %	32 %	10 %	5 %	32 %	18 %	18 %	30 %
Ja, med moped	5 %	7 %			11 %		4 %	4 %
Ja, med motorsykkel	5 %		6 %	9 %	9 %	3 %	4 %	
Ja, med kollektivtransport (buss, tog, ferje, båt, taxi)	47 %	57 %	49 %	17 %	44 %	54 %	75 %	50 %
Ja, med egen båt	0 %				1 %			
Ja, annet (noter hva)	2 %			4 %	1 %			11 %
Nei, kunne ikke reist på andre måter	32 %	20 %	41 %	66 %	30 %	29 %	12 %	19 %
TOTAL	127 %	140 %	106 %	100 %	148 %	107 %	122 %	133 %

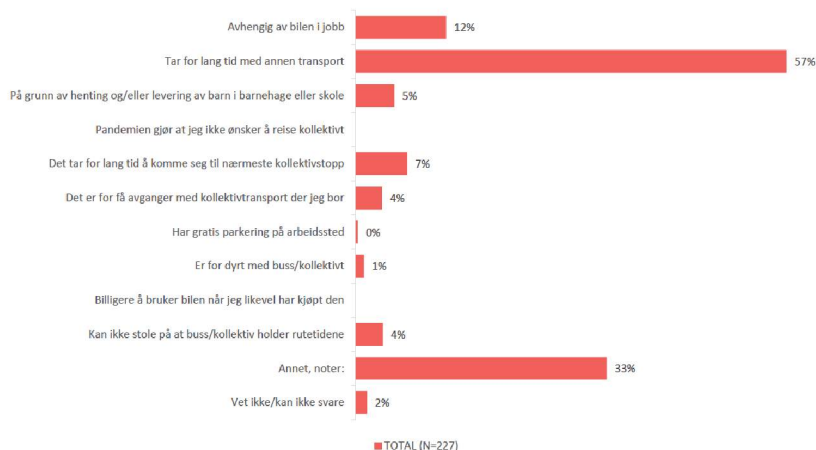
n= 227

?

«Du nevnte at du kun bruker bil til arbeidsstedet. Er det mulig for deg å reise på andre måter, og i tilfelle med hvilke transportmidler?»

20

Viktigste årsak til bruk av bil som transportmiddel til jobb



n= 227 ? «Hva er de viktigste årsakene til at du velger bil som transportmiddel til arbeidssstedet?»

21

Viktigste årsak til bruk av bil som transportmiddel til jobb

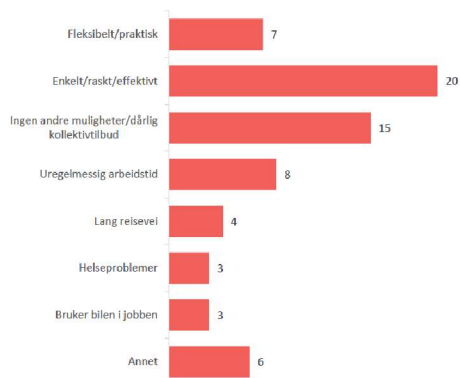
Kvotefordeling								
Hva er de viktigste årsakene til at du velger bil som transportmiddel til arbeidssstedet?	TOTAL	Halsen	Helgeroa/ Nevlunghavn	Kvelde/ Svarstad	Larvik by	Stavern	Tjøllingvollen	Veldre/Skyl/ Tvetenåsen
BASE	227	29	25	27	78	27	19	22
Avhengig av bilen i jobb	13 %	3 %	14 %	8 %	19 %	9 %		18 %
Tar for lang tid med annen transport	57 %	41 %	65 %	22 %	60 %	58 %	82 %	70 %
På grunn av henting og/eller levering av barn i barnehage eller skole	5 %	4 %			3 %	8 %		21 %
Det tar for lang tid å komme seg til nærmeste kollektivstopp	7 %	11 %	8 %	14 %	4 %	6 %	18 %	
Det er for få avganger med kollektivtransport der jeg bor	3 %	12 %	6 %		2 %	3 %		
Har gratis parkering på arbeidsssted	0 %					3 %		
Er for dyrt med buss/kollektivt	1 %			7 %	1 %			
Kan ikke stole på at buss/kollektiv holder rutetidene	2 %			8 %	2 %	3 %		
Pandemien gjør at jeg ikke ønsker å reise kollektivt								
Billigere å bruke bilen når jeg likevel har kjøpt den								
Annet, noter:	32 %	50 %	22 %	60 %	32 %	31 %	10 %	14 %
Vet ikke/kan ikke svare	1 %			13 %				3 %
TOTAL	123 %	121 %	119 %	135 %	121 %	120 %	130 %	126 %

n= 227 ? «Hva er de viktigste årsakene til at du velger bil som transportmiddel til arbeidssstedet?»

22

Viktigste årsak til bruk av bil som transportmiddel til jobb

Merk – grafen viser antall svar



n= 66

? «Hva er de viktigste årsakene til at du velger bil som transportmiddel til arbeidsstedet?» Åpne svar, kategorisert

23



Opinion AS | Vulkan 16 | 0178 OSLO

www.opinion.no

hei@opinion.no

@opinionoslo

