



Bypakke Larvik

Politisk verksted

22. april 2024



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE



Hva er en Bypakke?

bypakke
GRENLAND

Bypakke
Ålesund

by
PAKKE
TØNSBERGREGIONEN

bypakke
Kristiansund

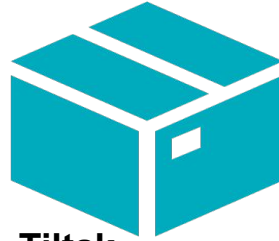


Hva er en bypakke?



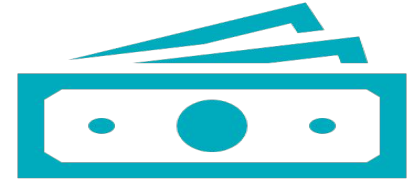
Forpliktende samarbeid

Byutvikling og transportsystem ses i sammenheng



Tiltak

Kollektivtransport, knutepunktutvikling, sykkelsatsing, gåing, Smart mobilitet og ny teknologi, HjemJobbHjem samarbeid med næringslivet, parkeringspolitikk



Finansieringsgrunnlag

Ser offentlige budsjetter i sammenheng
Samarbeider med privat næringsliv om finansiering av tiltak
Annen finansiering

Statlige tilskuddsordninger til byområder

Byvekstavtaler (88 MRD)

- 9 byområder: Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Tromsø, Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg), Kristiansandsregionen, Buskerudbyen (Drammens-området) og Grenland

Belønningsavtaler: de samme 9 byområdene

- Vil integreres i byvekstavtalene

Tilskuddsordningen for 5 mindre byområder (600 MILL)

- Tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)

Stadig større krav og forventninger til transportplanleggingen i kommunene

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Fastsatt ved kgl. res. av xx.xx.2023, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2, første ledd.

1. Formål

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging. Regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, ivareta kulturmiljø og å hindre at dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer bygges ned. Planleggingen skal også sikre at det innenfor det samiske reinbeiteområdet tas hensyn til reindriftens bruk av arealene.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger, redusert transportbehov og redusere tapet av naturangfold, dyrka mark og friluftsområder. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger. Kommunene skal ha handlingsrom til å kunne bestemme hvor nye boliger skal bygges ut fra lokale forutsetninger. Områdene og handlingsrommet er beskrevet i kapittel 5.

I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønstre og transportsystem.

I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn.

2. Virkeområde

Retningslinjene i kapittel 1-3 og 6-8 gjelder for hele landet. Retningslinjene i kapittel 4 gjelder kun for regioner med større byer, og retningslinjene i kapittel 5 gjelder kun for distriktsområder. Hvilke retningslinjer som gjelder for de ulike områdene, er vist i kartvedlegget. Retningslinjene i kapittel 4 legges til grunn for planlegging i alle kommuner som er part i en byvekstavtale eller får andre statlige tilskudd for å nå nullvekstmålet, uavhengig av hvilken sone de tilhører i kartvedlegget.

Retningslinjene gjelder ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene legges til grunn i enkeltvedtak som kommunale, regionale og statlige organer treffer etter plan- og bygningsloven og annen lovgivning. Statlige organer, fylkeskommuner og kommuner bør bruke retningslinjene i sin øvrige virksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

Retningslinjene gjelder for all arealdisponering i hele kommunen og skal bidra til å balansere vern og utvikling av areal. Dette inkluderer planlegging av utbyggingsområder til bebyggelse og anlegg som boliger, fritidsboliger, sentrumsbebyggelse, kjøpesenter, forretninger, bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting, fritids- og turistformål, næring, idrettsanlegg, andre typer anlegg og samferdselsanlegg.



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonalt transportplan 2025–2036



NOU Norges offentlige utredninger 2023: 25

Omstilling til lavutslipp

Veivalg for klimapolitikken mot 2050



Bypakke Larvik: - Hva?



Transportutfordringene må løses i fellesskap



Samfunnsmålet:

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

Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, forurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange», omstilling til lavutslippssamfunnet og reduksjon i klimautslipp.

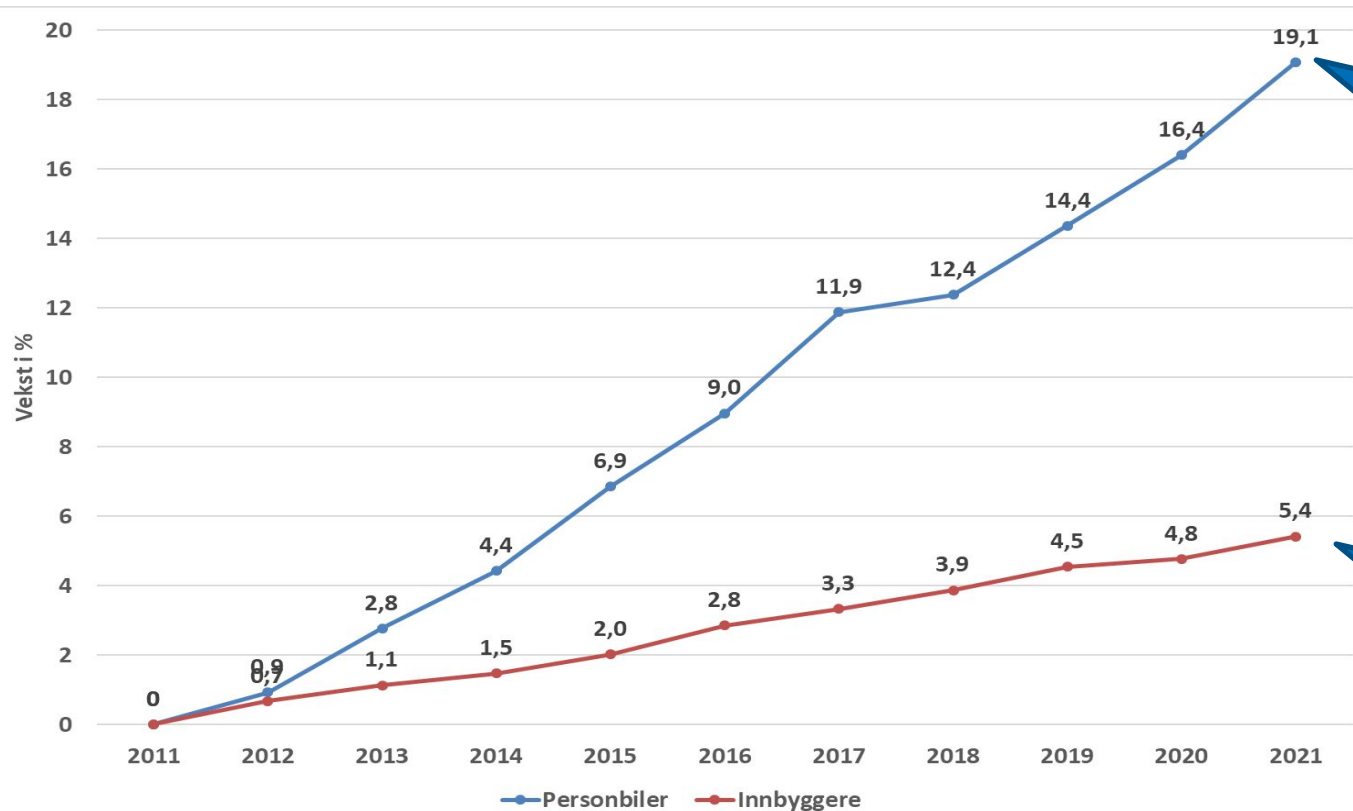


Blå = statlig, Gul = fylkeskommunal, Grå = kommunalt

Bypakke Larvik: - Hvorfor?



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



4301 flere personbiler

2442 flere mennesker



Hvordan ligger vi an i forhold til nullvekstmålet?

Veitrafikk er den største utslippskilden i Larvik kommune

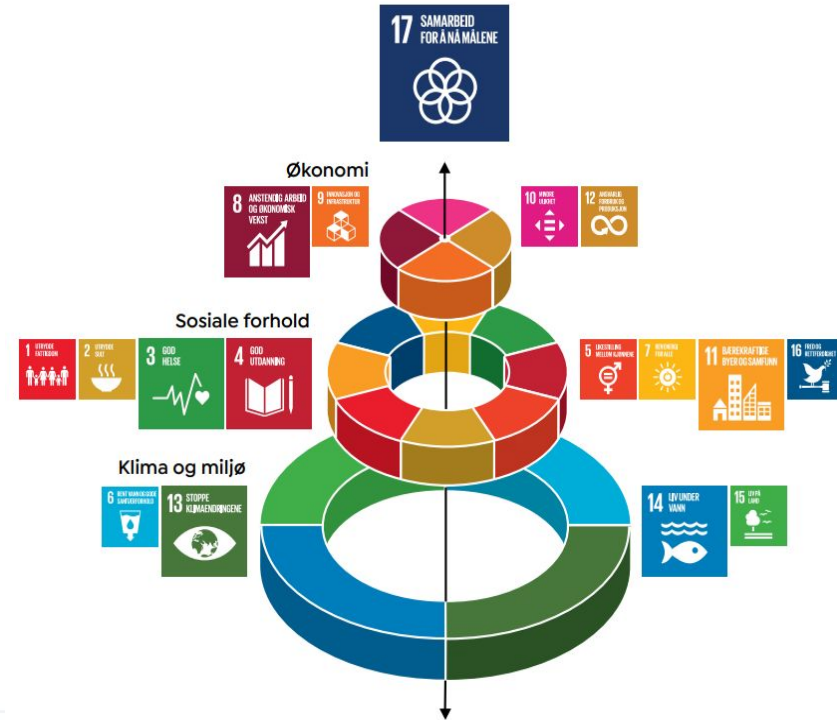
- Utgjør ca 30% som tilsvarer 53 899,6 tonn Co2-ekvivalenter

Beregnet vekst i biltrafikken i Larvik fra 2019 til 2030:

= ca 7%

= ca 1150 flere biler i snitt over Gloppebrua per dag

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



Hva vet vi?

- Vi er et ekstremt bilbasert samfunn

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

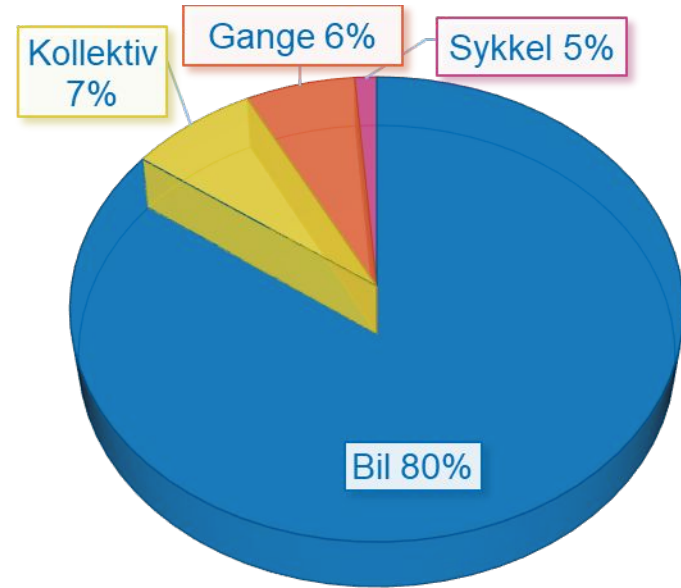


Hva vet vi?

- Vi kjører til jobb

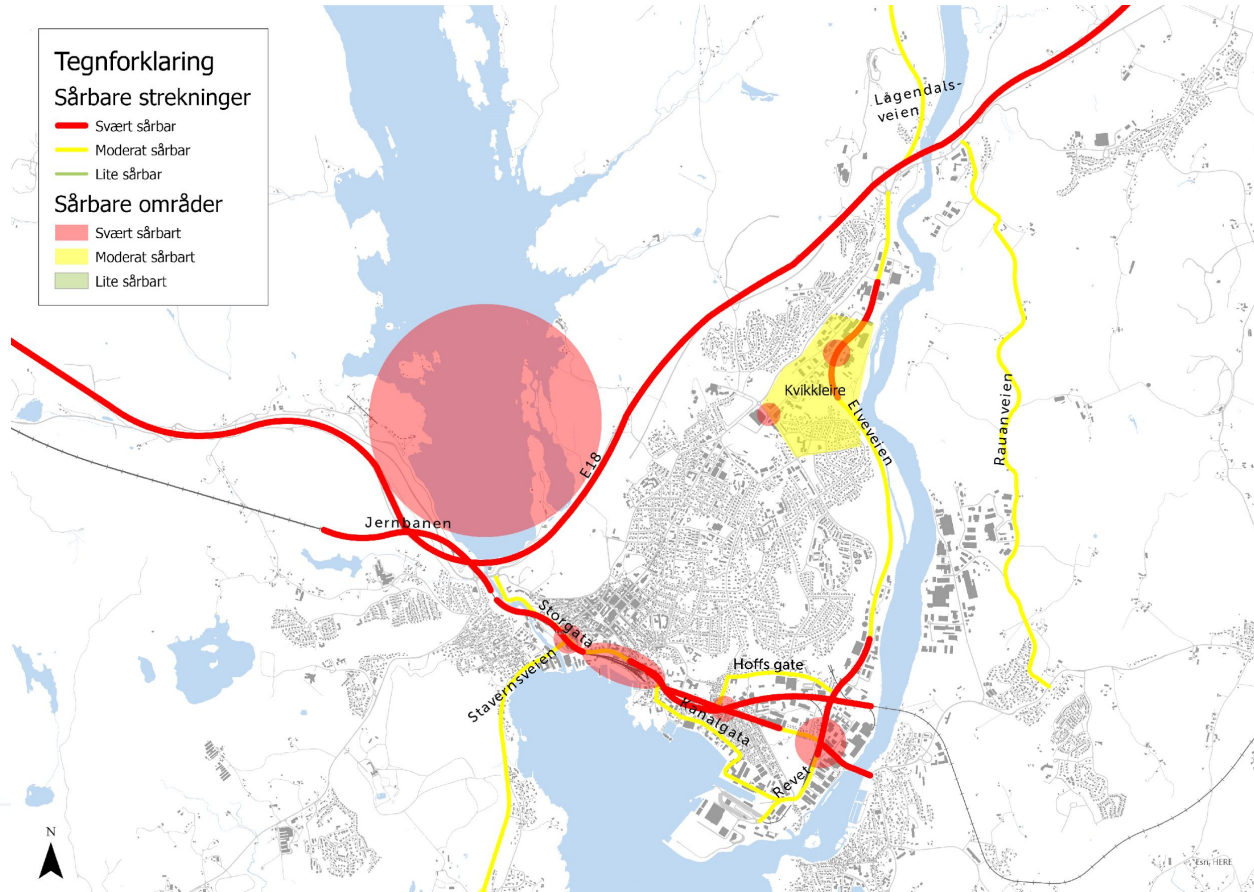
Av de som kjører bil til jobb sier:

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

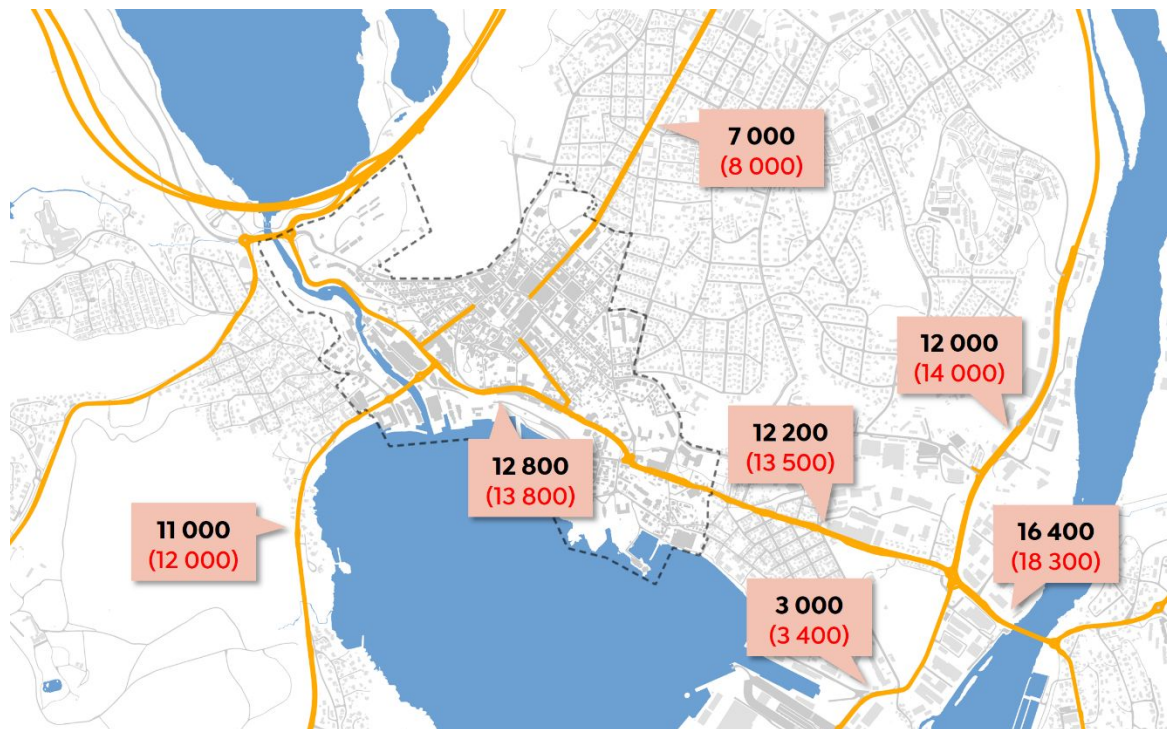


Utfordring 1

- Tegnforklaring**
- Sårbare strekninger**
- Svært sårbar
 - Moderat sårbar
 - Lite sårbar
- Sårbare områder**
- Svært sårbart
 - Moderat sårbart
 - Lite sårbart



Utfordring 2

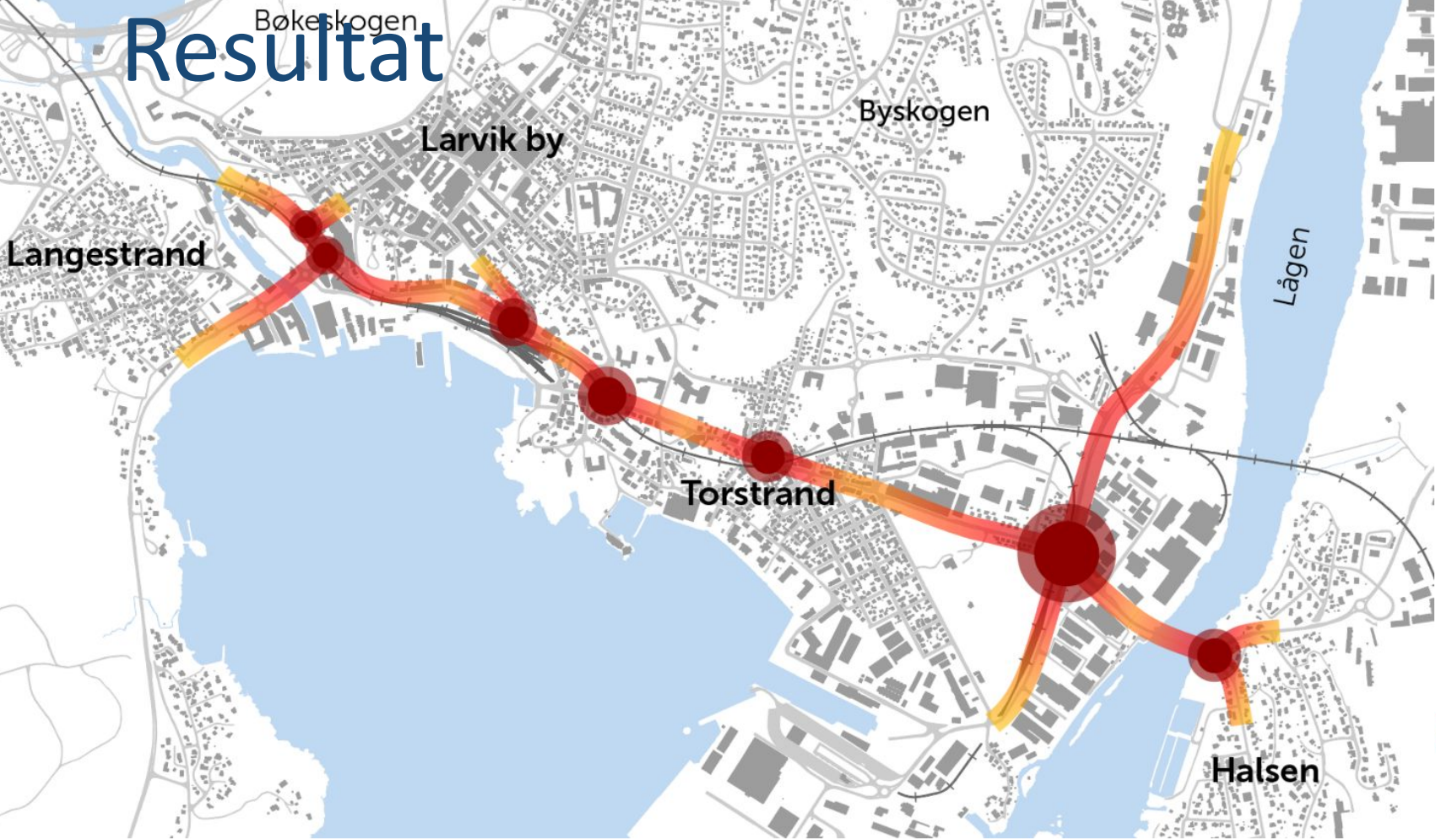


Spesielt vil juni og august være måneder hvor det både er vanlig lokaltrafikk og samtidig innslag av ferietrafikk.

På et tidspunkt i 2022 var trafikknivået på Gloppe bru høyere enn på E18 ved Vassbotnbrua: 22.195 kjt/d passeringer over Gloppe bru mot 20.301 kjt/d over Vassbotnbrua.



Resultat



Bypakke Larvik: - Hvordan?

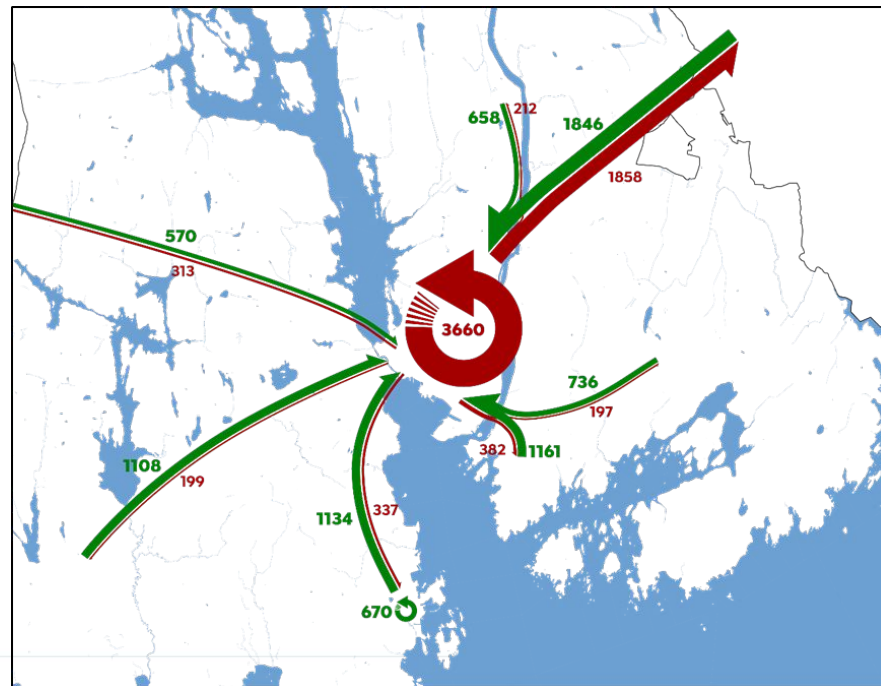


Transportsystem og arealpolitikk må henge sammen



Fokus på arbeidsreiser til og fra Larvik sentrum

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



Firetrinnsmetodikken

Bypakke fase 1

1: Redusere transportbehovet

2: Bedre utnyttelse av det vi har

3: Mindre tiltak

4: Større tiltak

Bypakke fase 2



Prosjektfaser

Fase 1

Tiltaks-
forslag

Planlegging/
utredning

Finansiering

Fase 2

Realiserings-
-beslutning

Igangsetting

Gjennom-
føring



Tiltaksporteføljen:

- Syv prioriterte strekninger

- Åtte tiltakstyper



Holdningsskapende arbeid

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



Gange

Bedre infrastruktur og drift og vedlikeholde



Sykkel

Bedre infrastruktur og drift og vedlikehold



Kollektiv

Satsing på kollektiv, mobilitetspunkter, optimalisering av kollektivtilbudet



Parkering

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



Attraktiv by

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



Smart teknologi og mobilitet

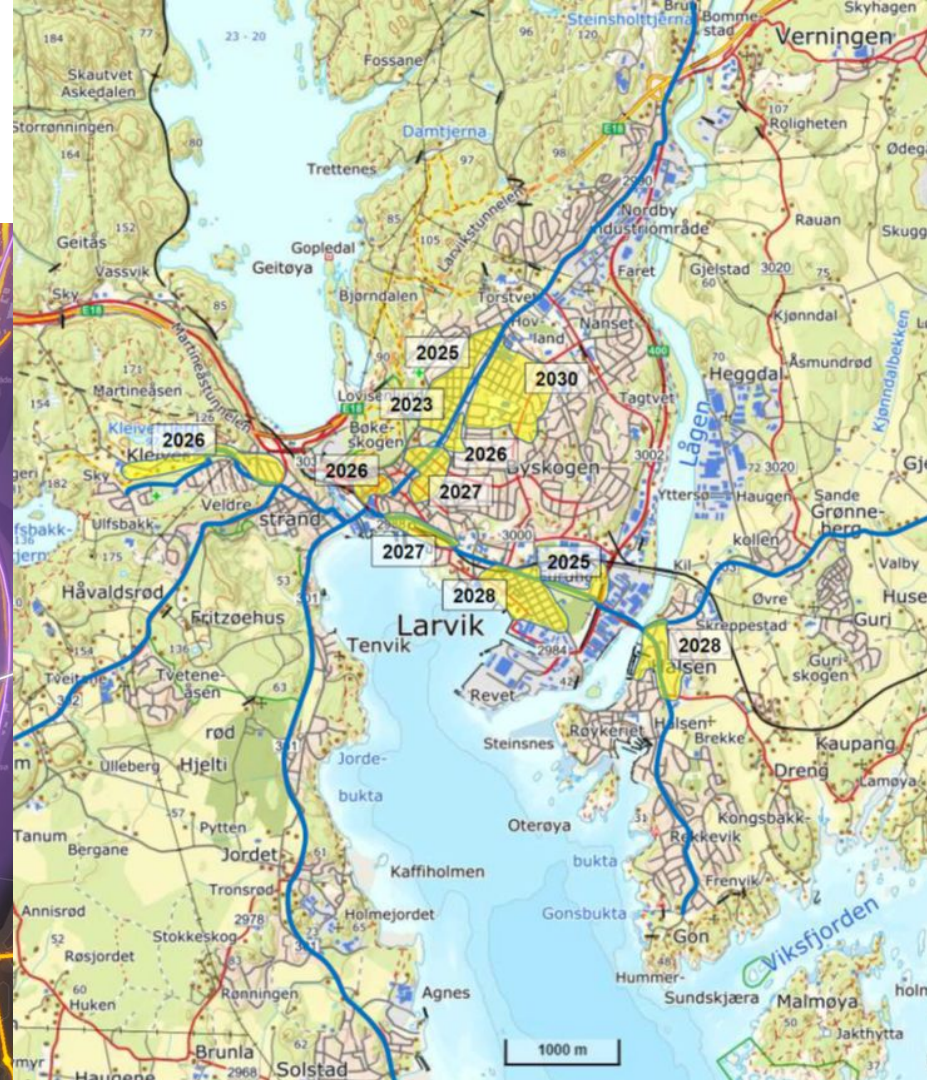
Kobling av ulike reisemåter, delingsmobilitet og tilrettelegging av digitale plattformer for planlegging og kjøp av reiser



Større infrastrukturtiltak

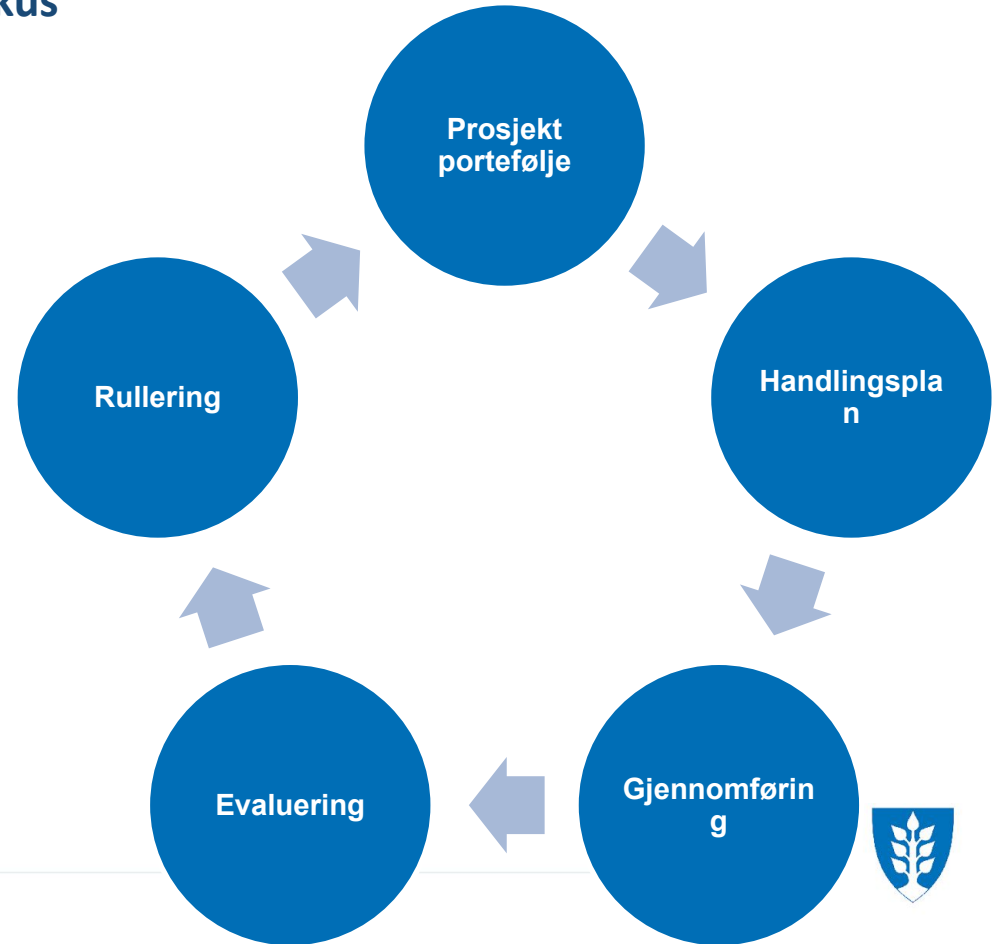
Omfattende tiltak som krever større finansiering

Koordinering av tiltak og planer - nøkkelen for å lykkes



«Organisk arbeid» krever sterkt fokus på medvirkning og involvering

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



TILTAK	V2023	H2023	V2024	H2024	V2025	H2025	V2026	H2026
1 Overordnede planer og utredninger								
1.1 Mobilitetsplan for Larvik sentrum (KDP)								
1.2 Mobilitetsplan for korridorer og prioriterte tettsteder								
1.3 Utrede behov for store infrastrukturiltak								
1.4 Utredning fase 2								
2 Strekningstiltak:								
2.1 Områdesatsing Torstrand								
3 Gange-, sykkel- og kollektivtiltak								
3.1 Etablere trygge sykkelparkeringer								
3.2 Forbedret dekkejevnhet GS-vei								
3.3 Tydeliggjøre sykkelruter								
3.5 Forbedret helårsdrift GS-vei								
3.5 Ny GS-vei mellom Nordbyveien og Elveveien langs Nansetgt								
3.6 Buss: Oppgradering av holdeplasser								
4 Smart teknologi og mobilitet								
4.1 Datainnhenting								
4.1.1 Tellepunkter sykkel på hovedsykkelnett								
4.2 Mikromobilitet								
4.2.1 Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn								
4.2.2 Tilbud av elsparkesykler								
4.2.3 Utrede mulighet for etablering av bysykkelordning								
4.3 Smartbytiltak								
5 Holdningsskapende arbeid								
5.1 Strategi for holdningsskapende arbeid								
5.2 Holdningsskapende tiltak								
6 Medvirkning og informasjon								
6.1 Medvirkningsarbeid								
6.2 Informasjonsarbeid								
6.2.1 Utvikling av informasjonsarbeid og informasjonskanaler								
6.2.2 Løpende informasjonsarbeid								

