

Vedleggsrapport

BYPAKKE

LARVIK

MEDVIRKNING

FASE 1



Larvik
kommune



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen

Oppdragsgiver: Larvik kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Jørgen Johansen
Rådgiver: Norconsult AS, Nedre Fritzøegate 2, NO-3264 Larvik
Oppdragsleder: Tor Atle Odberg
Fagansvarlig: Aida Selimotic
Andre nøkkelpersoner: Arbeidsgruppe Bypakke Larvik

J02	2022-09-22	Til bruk	AIDSEL	TORODB	TOROD
A01	2022-08-26	Til gjennomsyn hos oppdragsgiver	AIDSEL	TORODB	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 eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	INNLEDNING	4
2	ARBEIDSSAMLING 1	5
2.1	GRUPPEOPPGAVE 1	5
2.2	GRUPPEOPPGAVE 2	6
2.3	GRUPPEOPPGAVE 3	6
2.4	AVSLUTNING OG OPPSUMERING	7
3	ARBEIDSSAMLING 2	8
3.1	GRUPPEOPPGAVE	8
3.2	SAMMENDRAG GRUPPEBESVARELSE	9
3.3	AVSLUTNING OG OPPSUMERING	11
4	MEDVIRKNINGSMØTE MED VELLAG	13
5	MEDVIRKNING MED PENSJONISTUNIVERSITETET	14
6	FROKOSTMØTER	15
	VEDLEGG	16
	VEDLEGG 1- DELTAGERLISTE SAMLING 1	17
	VEDLEGG 2- DELTAGERLISTE SAMLING 2	19
	VEDLEGG 3- NOTATER FRA ARBEIDSSAMLING 1	21
	VEDLEGG 4- NOTATER FRA GRUPPEOPPGAVE SMLING 2	26
	VEDLEGG 5- PRESENTASJONER SAMLING 2	32

1 INNLEDNING

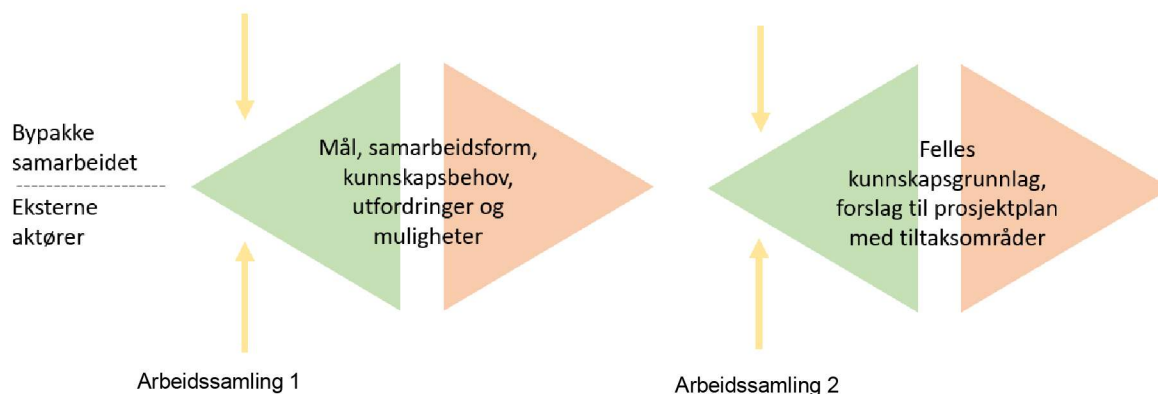
Sommeren 2021 inngikk Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet et forpliktende partnerskap om Bypakke Larvik. Målet er å utvikle et framtidsrettet transportsystem med høy andel gange, sykkel og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum.

Det innledende arbeidet med Bypakke Larvik våren 2022 er rettet mot utarbeidelse av prosjektplan for 2022-2037 bestående av:

1. Bakgrunn
2. Mål
3. Situasjonsanalyse
4. Areal- og transportstrategi
 - RPBA/RTP, KPA/KDP Larvik og Stavern/sentrumsstrategi
 - Firetrinnsmetodikken med tiltaksområder og større tiltak (inkl. Øyaområdet med Elveveien og kryssing av Lågen)
 - Forslag til tiltaksområder og tiltaksportefølje
5. Finansieringsbehov og muligheter
6. Medvirkningsprosess
7. Porteføljestyling og måloppnåelse

Som del av prosessarbeidet er det gjennomført medvirkning med en bred referansegruppe med deltagere fra befolkning, politikk, næringsliv, interessegrupper og administrasjon, vellag og pensjonistuniversitetet.

Denne rapporten dokumenterer gjennomførte frokostmøter, de to storsamlingene i forbindelse med oppstart av arbeid med Bypakke Larvik (hhv. storsamling nr. 1 og nr.2). Samt medvirkningsmøter med vellag og pensjonistuniversitetet.



Figur 1: Prosessen våren 2022.

2 ARBEIDSSAMLING 1

Det ble arrangert en arbeidssamling, fredag 4. februar fra kl. 09 til 12. Av hensyn til smittesituasjonen ble samlingen gjennomført digitalt via Zoome.

Under samlingen ble det arbeidet med å konkretisere: målsettinger, utfordringer og muligheter, samt begynne å identifisere mulige tiltaksområder.

Hovedhensikten med samlingen var å bidra til felles forståelse og drøfting av:

- Hva en bypakke er og hva arbeidet skal løse av problemstillinger
- Samarbeidsavtalen og føringer for bypakkearbeidet
- Prosessen og måten det bør samarbeides på
- Fakta om mobilitet og byutvikling for Larvik
- Mål, utfordringer og muligheter for bypakkearbeidet og hva det kan bidra til for Larviksamfunnet

Program for dagen var som følger:

09:00 Velkommen v/ordfører Erik Bringedal

- Programmet og hensikten med møtet, hvorfor er dette viktig for Larvik?
- Om prosjektet og fokus i møtet
- Hva sier spørreundersøkelsen?
- Hva vet vi (fakta) om mobilitet og byutvikling i Larvik?

09:50 Pause

10:05 Gruppeoppgave 1

10:15 Gruppeoppgave 2

10:55 Pause

11:00 Oppgave 3

11:40 Oppsummering, videre prosess og avslutning

12: Slutt

2.1 GRUPPEOPPGAVE 1

Todelt målsetting

- 1) Bypakke Larvik har som hovedmål å utvikle et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum.
- 2) Bypakke Larvik skal ivareta nasjonale mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Reflekter kort rundt hva disse målene betyr for videre arbeid med Bypakke Larvik.

Under følger et sammendrag av oppgavebesvarelsene.

Målene i bypakkesamarbeidet er et middel til å oppnå attraktive byer og ønsket mobilitet som igjen kan være et konkurransefortrinn for fremtidig befolknings- næringsutvikling. Bypakka skal bidra til å løse de trafikale utfordringene i øst-vest forbindelsen, men skal også bidra til økt bruk av andre transportformer enn personbil som kollektivtransport, gange og sykkel. Det er behov for bedre kunnskapsgrunnlag om dagens situasjon og muligheter framover. Bypakkearbeidet krever mye endringsvilje, både politisk og blant befolkningen.

Det er behov for en bred, åpen og involverende prosess med innbyggere, næringsliv, interesseorganisasjoner og politikere for å nå målene. Arealpolitikken må bidra til attraktiv byutvikling og legge grunnlaget for miljøvennlige transportformer. Målene vil innebære krevende politiske valg og prioritering av økonomiske ressurser. De yngre tenker annerledes og færre har førerkort. De etterspør et godt sykkel- og kollektivtilbud. Å imøtekomme etterspørsel fra en ny generasjon er viktig for å tiltrekke seg kompetanse også i fremtiden.

2.2 GRUPPEOPPGAVE 2

Utfordringer og muligheter for å nå målene

- 1) Hva er de viktigste utfordringene med å nå hvert av disse målene?
- 2) Er det noen spesielle muligheter eller mulighetsrom man må benytte seg av for å nå målene?

Under følger et sammendrag av oppgavebesvarelsene. Fullstendig notat er vist i vedlegg.

UTFORDRINGER

Hovedutfordringer for å nå målene er blant annet spredt arealbruk med flere handelssentra, god parkeringsdekning for bil, dårlig tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. For enkelt og attraktivt å bruke bil og for lite attraktivt å velge alternativer til bil gir høy bilbruk og køproblemer. Dette gjelder spesielt i Øyakryssområdet og for hele Øst-Vest forbindelsen.

Spredt arealbruk og store handelssentrum utenfor bysentrum gir mye biltrafikk og skaper samtidig en stor utfordring med å utvikle et levende og attraktivt bysentrum. Holdninger til redusert bilbruk henger sammen med tilbudet for alternative transportformer. Viktig å få fram et kunnskapsgrunnlag om sentrale problemstillinger og sammenhenger. Økonomi til å gjennomføre tiltak er en utfordring som må inngå i arbeidet.

MULIGHETER

Det bør ses på muligheter for å gjøre alternativer til bil mer konkurransedyktige gjennom bevisst arealpolitikk som bygger opp under miljøvennlige transportformer, samtidig som det arbeides med forbedringer av tilbudet for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Uavklarte arealsaker utenfor sentrum må løses for å gi forutsigbarhet for næringslivets investeringer og slik at de urbane kvalitetene kan utvikles. Bypakkearbeidet bør se på finansieringsmuligheter og involvere befolkningen, næringslivet og interesseorganisasjoner i en åpen prosess for å se på mulighetene.

Store ting som skjer, som IC-utbyggingen, gir store muligheter for byutvikling. Viktig å fortsette med detaljplanlegging for å redusere båndlagte arealer som i stedet kan brukes til sentrumsutvikling. Det ligger et stort potensial i de områdene som ligger rundt sentrum for å legge til rette for alternativer til bil. Det kan ses på muligheter for effektive sykkelruter og bedre fremkommelighet for bussene. Det bør ses på muligheter for å utnytte eksisterende transportsystem bedre og bruke løsninger for smart mobilitet og ny teknologi.

2.3 GRUPPEOPPGAVE 3

Tiltaksområder og samarbeidsprosess

- 1) Hva er de viktigste, overordnede tiltaksområdene som bør adresseres (først)?
- 2) Har dere konkrete innspill til samarbeidsform som bør prioriteres?

Under følger et sammendrag av oppgavebesvarelsene. Fullstendig notat er vist i vedlegg.

TILTAKSOMRÅDER

Det bør ses på tiltak for å forbedre den totale mobiliteten for å gi god tilgjengelighet til sentrale områder med alle transportformer, med målsettingene som utgangspunkt. I tillegg bør arealpolitikken bygge opp under miljøvennlige transportformer. Et sentralt tiltaksområde er sentrumsutvikling med tiltak som gir mulighet for å utvikle et attraktivt og levende bysentrum.

Finansieringsmuligheter må kartlegges og kommunen bør knyttes seg tett til sentrale prosesser som Nasjonal transportplan og fylkeskommunale planer. Det bør settes i gang raske og enkle tiltak først, som

viser at samarbeidet kan bidra med noe positivt, samtidig som det jobbes med større og mer langsiktige tiltak.

SAMARBEIDSFORMER

Det etablerte bypakkesamarbeidet vil gjøre det enklere for regionale og statlige parter å prioritere ressurser og deltakelse i Larvik. Som et ledd i å involvere innbyggere, næringsliv, interesseorganisasjoner og politikere på en åpen og engasjerende måte bør det utarbeides et kunnskapsgrunnlag, prosessplan og kommunikasjonsplan. Det bør etableres gode nettsider som er hyppig oppdatert med lokale tiltak, planer, kart og kontaklinformasjon. Holdningsarbeid og kunnskapsbygging bør stå sentralt i arbeidet.

De første skrittene må være salgbart for omgivelser og politikere. Et sterkt samarbeid mellom fag, politikere og befolkningen vil gi resultatene. Vi må tørre å ta debatten og stille opp i alle typer fora og også slippe frem motkreftene. Frokostmøter og involvering av unge via skolene og eldre vil være bra for å få flere stemmer inn i debatten. Synlighet gjennom små og store prosjekter og kampanjer. Egen prosess med næringslivet kan være et aktuelt grep.

2.4 AVSLUTNING OG OPPSUMMERING

Under følger en kortfattet beskrivelse av oppsummeringen som avslutningsvis ble gjennomgått i plenum.

Refleksjon	Bypakke Larvik skal bidra til en attraktiv by og mer grønn mobilitet, som igjen kan være et konkurranse-fortrinn for fremtidig befolknings- og næringsutvikling Behov for en bred og involverende <i>prosess</i> med innbyggere, næringsliv, interesseorganisasjoner og politikere for å nå målene.
Utfordringer	• Spredt arealbruk med flere sentra gir et lite levende bysentrum • For dårlige alternativer til å bruke bil • Dårlig fremkommelighet i Øst-Vest forbindelsen • Viktig å få fram fakta om dagens situasjon, sentrale problemstillinger og sammenhenger
Muligheter	• Styrke alternativer til bil gjennom bevisst arealpolitikk og samtidig arbeide for et bedre tilbud for gange, sykkel og kollektiv. • Stort potensial i områdene rundt sentrum for mer aktiv transport • Utnytte eksisterende transportsystem bedre og bruke løsninger for smart mobilitet og ny teknologi. • IC-utbyggingen gir store muligheter for byutvikling på sikt.

3 ARBEIDSSAMLING 2

Arbeidssamling 2 ble avholdt 13.05.2022 på Sliperiet Kulturverksted. Deltagerne bestod av en bred referansegruppe fra befolkning, politikk, næringsliv, interessegrupper og administrasjon. Se *vedlegg for komplett deltagerliste*. Hensikten med medvirkningssamlingen var å fange opp et bredt spekter av ønskede tiltak, fra de mindre kortsiktige tiltakene til det store infrastrukturtiltakene med langsiktig perspektiv.

Programmet for dagen var som følger:

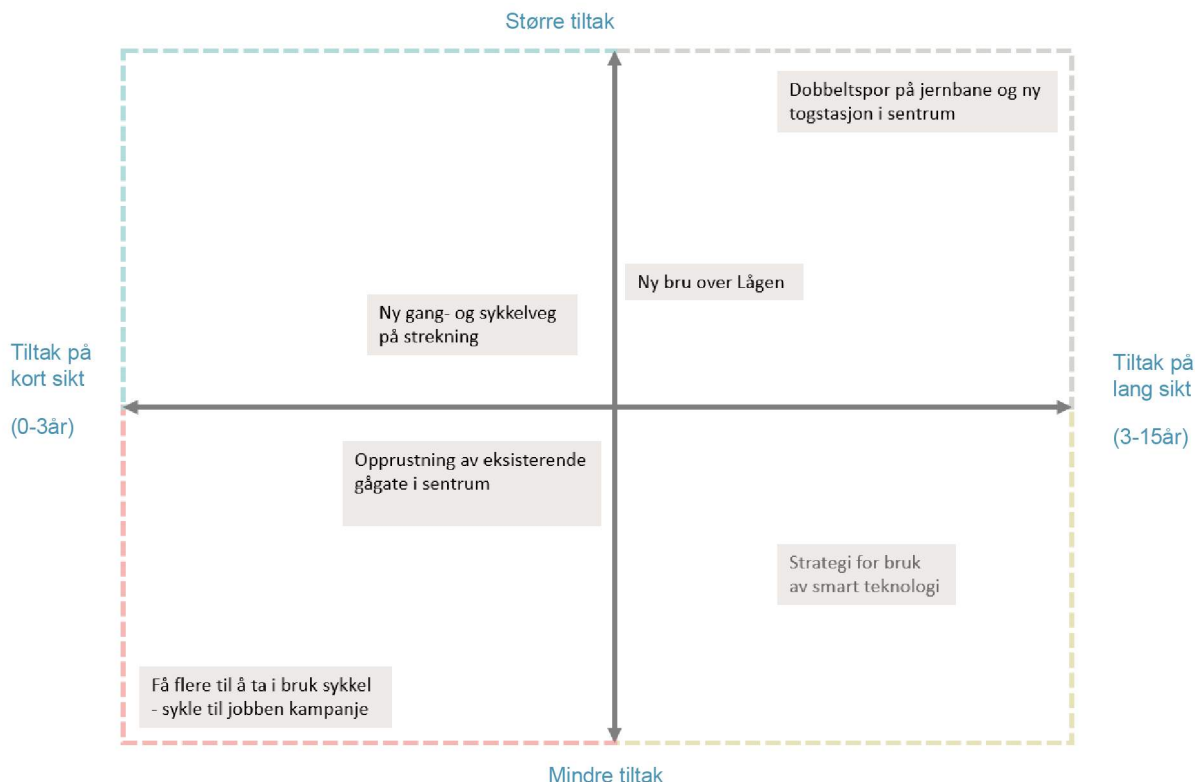
09:00 Velkommen ved Ordfører
09:20 Arbeidet så langt og veien videre for Bypakke Larvik
09:30 Fakta om trafikk og mobilitet i Larvik
09:50 Gruppeoppgave
10:50 Deling og drøfting av oppgavebesvarelser i plenum
11.45 Oppsummering og avslutning med lunsj

3.1 GRUPPEOPPGAVE

Gruppene skal komme med forslag til tiltak innen **mobilitet og trafikk**. Tiltak på kort sikt (ca. 0-3 år) og lengre sikt (ca. 3-15+ år).

Tiltakene må også bidra til å styrke sentrum.

- Plasser forslagene i diagrammet.
- Rangere de tre viktigste kortsiktige og de tre viktigste langsiktige tiltakene.



Figur 2: Utklipp av diagram som deltagerne fylte ut. Tiltakene vist i diagrammet er eksempler.

3.2 SAMMENDRAG GRUPPEBESVARELSE

TILTAK PÅ KORT SIKT (ca. 0-3 år)

Holdningsskapende tiltak

Sykle til jobben- kampanje foreslås som et holdningsskapende tiltak, samt støtteordninger til sykler/el-sykler.

Dialog og medvirkning rettet mot barn og unge med fokus på gange- og sykkel kan virke holdningsskapende og påvirke barna til å bli gode ambassadører som selv ønsker å gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter, fremfor å bli kjørt.

Det foreslås å plasseres flere tellepunkter for syklistene på sentrale/strategiske plasser i Larvik (eks. innfartene og sentrum). Intern konkurranse mellom Vestfoldbyene kan igangsettes som virkemiddel for å få flere til å sykle. Digital oppslagstavle på torgene i Vestfoldbyene kan vise oversikt over antall.

Informasjonskampanjer

Profilering av arbeidet med bypakka bør prioriteres i videre arbeid. Markedsføring av konsept og informasjon til befolkningen må sikres. Det foreslås å benytte lokalavisen aktivt i kombinasjon med sosiale medier. For å øke bruken og bevisstheten rundt eksisterende tilbud foreslås det å informere om eksisterende tilbud. Eksempelvis eksisterende parkeringstilbud (plassering, takster og tidsbegrensning), endret kjøremønster som følge av pågående anleggsarbeid og busstilbud.

Drift, vedlikehold og opprustning av eksisterende infrastruktur

Innspill knytta til drift og vedlikehold peker på bedre vedlikehold av Storgata inn mot Larvik by. Drenering, snømåking, vegmerking for tungtransport, spyling av vei og fortau nevnes. Det foreslås også å heve standarden på fortauet langs Storgata både på dekket og økt fortausbredde. Samt tilrettelegge for bedre sykkelvei gjennom Torstrand. Samt at det bør tilrettelegges for flere sykkelparkeringsplasser i sentrum fortrinnsvis eget sykkelhotell i sentrum og ladeplasser for el-sykler/el-sparkesykler. Plassering av ladeplasser bør vurderes i tilknytning til pendlerparkeringsplasser. Byheis foreslås som et tiltak for å gjøre sentrum mer tilgjengelig. Koblingen mellom Bøkkerfjellet og torget kan rustes opp. Grusplassen som i dag benyttes til parkering kan oppgraderes med fokus på (blågrønn faktor, lekeplass, beplantning osv.)

Arrangementer og aktiviteter

Det kan tilrettelegges for flere attraksjoner i og nært sentrum for å gjøre det mer attraktivt å reise til sentrum. Bøkkerfjellet kan benyttes, det kan settes opp griller, lekeapparater og møblering som stimulerer til opphold. Opprustning og tilretteleggelse for parker og lekeplasser nevnes generelt, tuftepark foreslås som en mulighet. Eksisterende og nye rekreasjonsområder i sentrum kan benyttes til å arrangere aktiviteter som vil trekke flere til sentrum. Gruppetrening i parken for eldre, grilling i parken for ungdommer og samling for barnefamilier på lekeplassen foreslås.

Det kan arrangeres «bakkestafett», mellom sentrum og Indre havn hvor antall gjenstående høydemeter og strekning markeres i dekket som motivasjon og informasjon til myke trafikanter. Hvilestasjoner på vei opp bakkene kan tilrettelegges med gatemøblering, benker og vegetasjon.

Smart teknologi

Ny teknologi knyttet til smart mobilitet bør i større grad benyttes og videreutvikles. Dette kan f.eks. være digitale løsninger for leie av el-sykler og el-sparkesykler. Samt mulighet for bildelingsordninger, autonome busser og bestiller-buss. Det bør også tilrettelegges for bysykler som kan styres med egen app. Syklene må plasseres på strategiske plasser og prisen bør være lav for å stimulere til bruk.

Pilotprosjekter

Det foreslås å teste ut midlertidige tiltak før utbygging for å kunne dokumentere effekt av tiltak før de gjøres permanente. Eksempelvis foreslås det at parallelgater kan omgjøres til enveiskjørt gater for å gi plass til

breddeutvidelse av fortau eller sykkelfelt. Samt at gågater i sentrum kan rustes opp med flyttbare benker, sykkelparkering og blomsterkasser. Enkelte gater kan prøves ut som gågater og stenges av for privatbiler og næringstransport med f.eks. flyttbare blomsterkasser. Skolebuss iht. Amerikansk skolebuss-modell foreslås som et pilotprosjekt for kollektivtrafikken.

TILTAK PÅ LANG SIKT (ca. 3-15 år)

Større infrastrukturtiltak

Blant de større infrastrukturtiltakene nevnes utbedring av Øya krysset med prioritering av kollektiv, gange og sykkel i krysset. Samt ny bru over Lågen (Hegdal-Elveveien). Intercity prosjektet og ny togstasjon fremheves som et svært viktig infrastrukturtiltak i årene fremover. Det foreslås å utbedre Kongegata-krysset med hensyn på både biler, syklende og gående. Samt bedre kobling for myke trafikanter mot Hammerdalen. Sykkelbru på Østre Halsen over St. Helena foreslås for å gjøre det mer attraktivt å sykle mellom Østre Halsen og Larvik by.

Sykel

Strategisk planlegging for å sikre helhetlig sykkelveinett påpekes som viktig. Ved planlegging av skoler bør det i mindre grad tilrettelegges for bilister (hente sone) og i større grad for gange- og sykkel. Det bør planlegges helhetlige sykkelruter med tilstrekkelig bredde på sykkelfelt. Dette vil gi effektive sykkelveier som oppleves trygge. Innspillene peker på at tiltak bør rettes mot områdene hvor potensiale for sykling er størst, dvs. boligområdene som er innenfor sykkelavstand til arbeidsplasser. Eks. Gon/Halsen, Stavern, Tjøllingvollen, Hegdal. Eksempelvis forlenge gang- og sykkelvei fra Larvik til Østre Halsen (kyststi), tilrettelegge for sykkel langs Hegdal og på strekningen Nanset-Elveveien.

Kollektiv (buss, jernbane og ferge)

Mulighet for ferge i Larviksfjorden trekkes frem som et mulig tiltak som kan avlaste trafikken i rushtiden. Det foreslås å tilrettelegge for bussprioritering i kryss som oppleves som «flaskehalser». Optimalisere bussruter, kutte omveier/for mange stopp. Eks. buss 03 fra Veldre gjennom Langestrand som ble lagt om til å gå Nedre og Øvre Fritzøegate. Ny bussrute som går hypping i «sirkel» innenfor Larvik by med lav billettpris foreslås for å gjøre sentrumsområdene mer tilgjengelige. Samt øke bussfrekvensen på bussruter med størst etterspørsel. Regionale bussbilletter ble også nevnt som et tiltak for å gjøre det enklere og billigere å reise på tvers av Vestfoldbyene og eventuelt Grenland.

Det foreslås at eksisterende jernbanelinjer som ikke er i drift på sikt kan utvikles til sykkelveier. Eksempelvis jernbanelinja langs Farris. Å inkludere sykkel i togbilletten trekkes også frem som et tiltak for å stimulere til økt bruk av tog for de som bor i sykkelavstand.

Det foreslås å se på flere alternativer for jernbanetraseen for å kunne frigjøre bysentrum for båndlegging. Samt å legge jernbanen ned til godsterminalen på kaia for å avlaste trafikken for tungtransport.

Parkering

Viktigheten av å begrense parkering i sentrum trekkes frem. Gratis innfartsparkering foreslås tilrettelagt for de som pendler fra distriktene, i kombinasjon hyppigere bussruter mot Larvik by fra f.eks. Tjølling og Bommestad. Det foreslås også å tilrettelegge for flere sentrale pendlerparkeringsplasser i sentrum og at disse bør legges i parkeringshus eller under bakken. Samt at behovet for parkering ved arbeidsplasser kan reduseres ved å konsentrere arbeidsplasser og oppfordre arbeidsgivere med sentral lokasjon om å avgiftsbelegge parkeringsplasser. En generell gjennomgang av kommunens parkeringspolitikk foreslås også med den hensikt å styrke sentrum.

3.3 AVSLUTNING OG OPPSUMMERING

Avslutningsvis ble enkelte av deltagerne som hhv. representerer SVV, Vestfold og Telemark fylkeskommune, politikere, eiendomsutviklere og administrasjonen bedt om å gi en kort oppsummering og si noen ord om hva de mener er viktige fokusområder i det videre bypakkearbeidet.

- Forankring hos befolkningen er viktig i videre arbeid. For å stimulere til endret adferd blant befolkningen ved valg av transportmiddel må bypakka kommunisere tydelig hvilke tiltak som skal gjennomføres og hvorfor nettopp disse tiltakene er prioritert.
- FNs bærekraftsmål må legges til grunn i videre arbeid.
- Det må legges til rette for en åpen debatt og informasjonsdeling med befolkningen.
- Lokalavisa og sosiale medier bør brukes målrettet for å informere. Begrepsbruk og kommunikasjon må være pedagogisk, forståelig og lettfattelig.
- Nullvekst i biltransporten vil kreve at vi reduserer transportbehovet og at flere går over på andre transportmidler fremfor bil. For å sikre at vi når målet vil det være behov for å stå i upopulære valg på kort sikt for å oppnå de langsiktige målene.
- Det er viktig at prinsippene i gjeldende overordna planer gjennomføres og at fortetting skjer i tråd med disse planene, samt at arbeidsplasser konsentreres.





Figur 3: Bilder fra gjennomgang i plenum- arbeidssamling 2.

4 MEDVIRKNINGSMØTE MED VELLAG

Medvirkningsmøte med vellag ble gjennomført 18. 05.2022 kl. 18-21 på Colab (kontorfellesskap) i Larvik. Representanter fra konsulent og Larvik kommune stod for gjennomføring. Presentasjon om pågående arbeid med oppstart av Bypakke Larvik ble gjennomgått, samt fakta om trafikk og mobilitet som inneholdt informasjon om datagrunnlaget som legges til grunn for arbeidet med bypakka.

Under følger en kort oppsummering av innspill og hovedfokus fra vellagene:

Utfordringer i transportsystemet

- Gjennomgangstrafikken på Langestrand er en utfordring i dag.
- Det er i dag for stor trafikkbelastning i nærområdene rundt Bøkeli. Det er behov for å tilrettelegge for miljøgater med lavere hastighet for å prioritere gående og syklende i større grad.
- Trafikkbelastning gjennom Torstrand oppleves i dag som stor.

Større infrastrukturprosjekter

- Tilrettelegge for ny bru over Farriselva til Bøkeli fra Langestrand for å redusere barriereeffekten av terrengforskjellene/bakkene opp til sentrum.
- Tilrettelegging for Inter City og stasjonsområde i Kongegte må løses på en god måte
- Gang- sykkelbru over St. Helena bør utredes og kobles til nye sykkelveier for å sikre et effektivt gang- og sykkeltilbud fra områdene Halsen/Gon.

Gange og sykkel

- Skole- og barnehageplasser bør lokaliseres nær bosted for å stimulere til bruk av gange- og sykkel blant barn og unge i skolealder. Det bør bygges opp tilbud i nærmiljøene.
- Tilrettelegge for kobling for gående og syklende til Bergeløkke.
- Økt satsing på drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, eksempelvis: snømåking, belysning, fasadetiltak, skilt/merking.
- Etablere tilbud for gående nord i Nansetgata (ca. 200m gang og sykkelvei mellom Nordbyveien og Elveveien).

Kollektiv

- Opprette intern bussrute innenfor Larvik byområde med hyppige avganger (ca. 10 min frekvens) som binder områdene tilknyttet Larvik by sammen.
- Kombinere tog og bussbilletter internt i Vestfold.
- Generelt øke bussfrekvensen på strekninger med høy etterspørsel og sikre mulighet for å frakte barnevogn, sykkel og varer på kollektivtrafikken.

Parkering

- Parkering med personbil bør prises

Attraktiv by

- Tilrettelegge for å skape trivsel i sentrum– en grunn til å dra dit

Holdningsskapende tiltak

- Sikre insentiver som stimulerer til å benytte sykkel fremfor å kjøre bil. Eksempelvis satsing på Larvik som el-sykkelby med rabatter på nye sykler/el-sykler.
- Opprette kampanjer slik som «Sykle til jobben» eller benytte motivasjonsappen «Kobla» som Larviks sykkelapp med konkurranser mellom bydeler, skoler og virksomheter

5 MEDVIRKNING MED PENSJONISTUNIVERSITETET

Medvirkningsmøte med pensjonistuniversitetet ble holdt 07.06.2022 mellom kl. 11-13 i Storsalen i Bølgen kulturhus. Fra prosjektet konsulent, representanter fra Larvik kommune og kommunens prosjektleder.

Program

1. Bypakke Larvik – mobilitet og sentrumsutvikling - hva og hvorfor?
 - Innledning, bakgrunn for bypakka (Larvik kommune)
 - Hva er en bypakke m/ relevante eksempler (Norconsult)
2. Arealstrategi - hvordan skal Larvik utvikles videre?
 - Fokus på fortetningsstrategi, sentrumsstrategien + prioriterte tettsteder
 - Sammenhengen mellom areal og transportplanlegging (Larvik kommune)
3. Boligstrategisk arbeid
 - Nye boformer og helhetlig utvikling. Hva er kommunens rolle? (Larvik kommune)

Under følger en kort oppsummering av innspill og hovedfokus fra pensjonistuniversitetet:

- Tilgjengelighet til kollektivtransport og tilgjengelighet til sentrum – når kommer heis Bøkkerfjellet?
- Det bør fokuseres på å tilrettelegge for gode alternativer til personbil
- Byer forandrer seg. Fortetting med kvalitet må til. Vi må være med på prosessen. Beboere med ulik alder vil ha ulike behov etter hvilken alder man er i – derfor er leiligheter nå veldig etterspurt. Spennende samfunnsutvikling som vi må være med på.
- Det bør tilrettelegges for at sykkel kan inngå i togbilletten.
- Sentrumssykkelvei opp Hammerdalen med forbindelse til turveien til Porsgrunn og mellom havneområdet og innover i Vestmarka bør utredes.
- Biblioteket er en viktig lavterskel møteplass som er åpen for alle. Det må være lett å komme til og fra biblioteket uansett alder.
- Fjordbyen Larvik – hvorfor ikke ta fjorden i bruk til transport? *(Det ligger inne en bestilling på å utrede ferjetilbud mellom Stavern og Larvik).*
- Hva slags by ønsker vi? Hvordan fortettes det? Press fra utbyggere gjør at politikere gir dispensasjon fra gjeldende planer.
- Bypakka må få fram problemstillingene som det må tas stilling til politisk.

VEDLEGG

- 1) Deltagerliste arbeidssamling 1
- 2) Deltagerliste arbeidssamling 2
- 3) Notater fra gruppeoppgaver arbeidssamling 1
- 4) Notater fra gruppeoppgave arbeidssamling 2
- 5) Presentasjoner i møtet- arbeidssamling 2

VEDLEGG 1- DELTAGERLISTE SAMLING 1

Organisasjon	Navn
Gruppe 1	
Larvik kommune	Erik Bringedal
Larvik kommune	Ingerid Heggelund
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Kjersti Vinsnes Øksenholt (gruppesekretær)
Larvik næringsforening	Thor Inge Karlsen
Fritzøe Eiendom	Petter Falkgård Andersen
Gruppe 2	
Larvik kommune	Tormod Knutsen
Larvik kommune	Ole Sannes Riiser (gruppesekretær)
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Arve Høiberg
Larvik næringsforening	Tore Hansen
ASKO Vestfold og Telemark	Terje Jacobsen
Gruppe 3	
Larvik kommune	Olav Nordheim
Larvik kommune	Christian Trankjær (gruppesekretær)
Larvik kommune	Eva Susanne Drugg
Lo i Vestfold og Telemark	Harald Olsen
Larvik Containerterminal	Thomas Arbo Høegh
Vestfoldbenken (AP)	Truls Vasvik
Gruppe 4	
Larvik kommune	Elin Nyland
Larvik kommune	Vilhelm Einen
Larvik kommune	Ragnar Jørgen Jensen
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Øistein Brinck
Statens vegvesen	Morten Ask (gruppesekretær)
Bane Nor	Svein Olav Ellingsen
Gustavsen Transport	Jon Aslak Gustavsen
Vestfoldbenken (H)	Erlend Larsen
Gruppe 5	
Larvik kommune	Rune Høiseth
Larvik kommune	Christian Astrup
Larvik kommune	Julia Oniszczyk
Lett-Tak AS	Johans Aas
Langestrand nyttige selskab	Ragnar Ridder Nielsen
Norconsult	Aleksander Styrvold Kristoffersen (gruppesekretær)

Gruppe 6	
Larvik kommune	Eliza Marie Gudem
Larvik kommune	Dag Trygve Enden
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Linda Carolina Ehnmark
Statens vegvesen	David Ramslien
Larvik havn	Jan Fredrik Jonas
Torstrand Vel	Geirmund Hole
Norconsult	Tor Atle Odberg (gruppesekretær)
Gruppe 7	
Larvik kommune	Kjetil Vold
Larvik kommune	Hege Eick (gruppesekretær)
Larvik kommune	Hanne Jensen Moth
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Linda Lomeland
Syklistenes landsforening	Aron Sandell
Larvik byutviklingsforum	Natasha Peevor Johnson
Gruppe 8	
Larvik kommune	Arne Haugvaldstad
Larvik kommune	Hildegunn Sørbø
Larvik kommune	Hanne Øyen Hærland (gruppesekretær)
Larvik kommune	Ragne Kristin Berntsen Farmen
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Lars Sandnes
Lo i Larvik	Raymond Marthinsen
Larvik byutviklingsforum	Rune Langset
Gruppe 9	
Larvik kommune	Bergljot Styrvold
Larvik kommune	Gro Herheim
Larvik kommune	Regine Merethe Hildre (gruppesekretær)
Statens vegvesen	Olav Uldal
Lo i Larvik	Svein Morten Sørensen
Larvik byutviklingsforum	Dag Thorstensen
Gruppe 10	
Larvik kommune	Harald Ivar Schrøder
Larvik kommune	Björg H. Graven
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Marit Synnes Lindseth (gruppesekretær)
NHO Vestfold og Telemark	Hege Pflug
Fritzøe Eiendom	Linda Brathagen

VEDLEGG 2- DELTAGERLISTE SAMLING 2

Organisasjon	Navn
Gruppe 1	
Norconsult	Aleksander S. Kristoffersen (gruppesekretær)
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Lars Sandnes
Leder for Hovedutvalg for Miljø, Kultur og Næring (SP)	Olav Nordheim
Larvik kommune- Arealplan	Trine Flesche
Kommunikasjonsrådgiver	Vibeke Høeg Næss
LO i Vestfold og Telemark	Harald Olsen
Gruppe 2	
Norconsult	Aida Selimotic (gruppesekretær)
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Anitra Fossum
Statsforvalteren	Kristin Bjerkeseth Vindvad
Larvik byutviklingsforum	Natasha Peevor Johnson
LK- Vei og trafikk	Christian Astrup
LK- Virksomhetsleder Kultur og idrett	Bård Jacobsen
Gruppe 3	
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Kjersti Vinsnes Øksenholt (gruppesekretær)
Fritzøe Eiendom	Petter Falkgård Andersen
Leder for Hovedutvalg for eiendom og teknisk drift (H)	Marie Offenbergh
Larvik kommune-Arealplanlegger	Linda Kristin Myrsve
Larvik Kommune- Prosjektutvikler, Helse og mestring	Ragne Kristin Berntsen Farmen
Gustavsen Transport	Kai-Gustav Gustavsen
Gruppe 4	
Norconsult	Tor Atle Odberg (gruppesekretær)
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Arve Høiberg
Larvik Kommune- Arealplanlegger	Daniel Mattoni
Ordfører (H)	Erik Bringedal
Torstrand Vel	Anna Hansen
Larvik kommune	Hanne Jensen Moth
Gruppe 5	
Statens Vegvesen	Morten Ask (gruppesekretær)
Gruppeleder H	Birgitte Gulla Løken
Prosjektleder Byutviklingsprogrammet	Ingerid Heggelund
Larvik havn	Jan Fredrik Jonas
Kommunedirektør	Gro Herheim
Asbjørn Næss Transport	Asbjørn Næss
Larvik kommune Arealplanlegger	Ida Elisabeth Veldman

Gruppe 6	
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Marit Synnes Lindseth (gruppesekretær)
LO i Larvik	Raymond Marthinsen
Gruppeleder AP	Elin Nyland
Larvik Kommune- Arealplanlegger	Eirik Andreas Eeg
NHO Vestfold og Telemark	Hege Pflug
Larvik Kommune- Rådgiver, Eiendom og teknisk drift	Hanne Øyen Hærland
Larvik Kommune	Regine Merethe Hildre
Gruppe 7	
Larvik kommune	Ole Sannes Riiser (gruppesekretær)
Bøkelia Vel	Anita Tandberg
Fritzøe Eiendom	Linda Bratthagen
Hovedutvalg for Miljø, Kultur og Næring (H)	Kjetil Vold
Larvik Kommune- Virksomhetsleder, Vei og Trafikk	Christian Trankjær
Kommunikasjonsrådgiver	Eva Susanne Drugg
prosjektutvikler Larvik kommune	Øyvind Beyer
Gruppe 8	
Larvik kommune	Dag Trygve Enden (gruppesekretær)
Kommunalsjef Verdiskaping og stedsutvikling	Kristine Borvik
Leder, Eldrerådet	Ragnar Jørgen Jensen
Larvik næringsforening	Tore Hansen
Hovedutvalg for Miljø, Kultur og Næring (SV)	Lisa Agathe Winther
Larvik Kommune- Arealplanlegger	Anders Lund
Leder LO i Larvik	Svein Morten Sørensen

VEDLEGG 3- NOTATER FRA ARBEIDSSAMLING 1

OPPGAVE 1

Hovedpunkter:

- **Nullvekstmålet er et middel.** Nullvekstmålet ikke et mål i seg selv med middel til å oppnå attraktive byer og god mobilitet som igjen kan være et konkurransefortrinn for befolknings- næringsutvikling. Behov for konkretisering av mål for innbyggere, næringsdrivere osv. Endringer krever tydelige mål. Bypakkesamarbeidet handler om mye mer enn samferdsel og byutvikling – det skal bidra til god samfunnsutvikling hvor de ulike aktørenes virkemidler ses i sammenheng.
- **Trafikalt «hjerterinfarkt» og beredskap.** Bypakka skal bidra til å løse det trafikale «hjerterinfarkt» i øst-vest forbindelsen, men skal også bidra til økt kollektivtransport, gange og sykkel. Ingen ønsker økning i bilbruken som trenden viser. Øya-krysset og Gloppe bru er også en sikkerhet- og beredskapsmessig utfordring. Det videre arbeidet bør være tydelig på hvor stor andel av bypakka som skal gå til å løse denne situasjonen, og hvor stor del som skal gå til andre tiltak.
- **Behov for bedre kunnskapsgrunnlag.** Det bør jobbes systematisk med å se på sammenhenger da det er komplekse problemstillinger. Statens 4-trinns metodikk kan være en bra tilnærming og det må legges til rette for gode gange, sykkel og kollektivløsninger for å gjøre alternativer til bilbruk mer attraktive for folk. Hele reisekjeder med flere transportmidler krever tilrettelegging. Det bør ses på smarte løsninger, små grep og lavthengende frukter. Både «pisk og gulrot» må til. Hvordan få til mest mulig med minst mulig i påvente av de store grepene som tar lengre tid?
- **Kartlegge dagens situasjon og potensialet.** Reisevaneundersøkelsen viser at det er et stort potensiale for økt gange, sykkel og kollektivtransport. De unge har annet fokus enn oss gamle. Hvordan tilrettelegge bedre enn i dag for alternative transportformer til bil i ulike deler av byen/kommunen, f eks i en 10 km radius fra sentrum for å fange opp store befolkningsandeler og daglige reiser?
- **Holdningsendringer og opplysende kommunikasjon.** Bypakkearbeidet krever mye endringsvilje, både politisk og blant befolkningen. Det bør jobbes med holdningsendringer for å endre reisevaner samtidig som transporttilbudet bedres. Kommunisere at hovedhensikten ikke er å bare investere i veier og gjøre det lettere å kjøre bil, men å få på plass tiltak som reduserer biltrafikken og gjøre det lettere å velge andre transportformer. Jobbe med holdninger i kombinasjon med tiltak. Opplyse om det som faktisk finnes.
- **Samarbeid med næringslivet.** Kan samarbeid med næringslivet bedre løsninger? Kan mindre persontransport med bil gi næringslivet bedre fremkommelighet?
- **Åpen involverende prosess.** Vi må ha innbyggerne med. Felles forståelse for de sentrale utfordringene. Det bør legges til rette for samskaping med bred involvering av befolkningen.
- **Arealpolitikken.** Arealutviklingen påvirker transportbehovet og er et viktig redskap for å nå nullvekstmålet og bidra til attraktiv sentrumsutvikling og bærekraftig samfunnsutvikling. Viktig å holde på den vedtatte sentrumsstrategien og de strategiene som er vedtatt uavhengig av hvem som har politisk posisjon. Legge til rette for kollektivvennlig arealpolitikk.
- **Attraktivt sentrum.** Attraktive sentrum i Vestfoldbyene gjør hele Vestfold mer attraktivt. Det bør stilles spørsmål om hvordan få folk tilbake til sentrum (f eks ved å satse på arkitektonisk god utforming av gode byrom, grønnere omgivelser, bilfrie gater, opplevelser, aktivitet, kultur, sykkelvennlige omgivelser). Kompakt sentrumsutvikling gir muligheter for byliv, korte gå- og sykkel avstander.
- **Sykling.** Bedre infrastruktur for syklistene. Det må være enkelt og trygt både å bruke og parkere sykkel. Må være sammenhengende sykkelnett.
- **By og omland.** Larvik er spredt utover og det kan være vanskelig for folk i utkanten å forholde seg til evt restriksjoner på biltrafikk i sentrum. Det er forskjell på by og land, men mange bor innenfor gang- og sykkelavstand.
- **Kollektivtrafikk.** Hva skal til for å utvikle et rutetilbud som passer flest mulig? Det må legges opp til å få flere til å velge kollektivtransport når de kan. Det er behov for å etablere gode tilførselsakser til kollektivtilbud med holdeplasser og å gjøre kollektivreiser tilgjengelig for alle. Parkeringsplasser/innfartsparkering kan være et grep for å få flere til å reise kollektivt mellom de ulike småsentraene og binde disse sammen med et bra kollektivtilbud.

- **Kreative løsninger.** Heis på Bøkkefjellet vil kunne gjøre terskelen lavere for å forflytte seg fra indre havn og opp til sentrum. Trampe sykkelheis i Trondheim og el-sykler er et eksempel på tiltak for sykkel i byer med bratte bakker.
- **Økonomi og lederskap.** Målene vil kreve harde politiske valg og prioritering av økonomiske ressurser.
- **Neste generasjon.** De yngre tenker annerledes og færre har førerkort. De etterspør et godt sykkel- og kollektivtilbud. Dette er viktig for også for å tiltrekke seg kompetanse i fremtiden.

OPPGAVE 2

Utfordringer:

- **Lav sykkelandel og dårlig kollektivtilbud.** For enkelt og attraktivt å bruke bil og for lite attraktivt å velge alternativer til bil gir høy bilbruk. God parkeringsdekning og spredt arealbruk gjør det enkelt å velge bil. Kollektivtrafikken (buss og tog) oppleves som dyr. Hvordan gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv for de under 18 år? Foreldre kjører barna til aktiviteter - kan vi gjøre noe med dette? En suksessfaktor for kollektiv er at vi har en tilnærmet lik eller høyere hastighet enn bil - gjør det fordelaktig å bruke kollektivt. Mangel på pendleparkeringer og lav frekvens på bussene i utkanten av kommunen gjør det vanskelig å bruke kollektivtransport. Samtidig gjør korte avstander det vanskelig å lage innfartsparkering utenfor byen til et effektivt tiltak. Hvordan stimulere til miljøvennlige reiser? Dersom buss ikke er/oppleves et reelt alternativ brukes ikke bussen tross restriktiv parkeringspolitikk.
- **Øst-vest forbindelsen og næringstransport.** Øyakryssområdet og Øst-Vest forbindelsen har høy trafikk. Trafikkavvikling spesielt trafikk fra industri og næring er en utfordring med behov for å avlaste trafikken inn og ut av knutepunktene og korte inn avstanden fra industri/næring til E18 – Heggedal.
- **Attraktivt bysentrum.** Behov for videre detaljplanlegging av stasjonslokalisering for jernbane for å frigjøre båndlagte arealer i sentrum til byutvikling. Larvik må bestemme seg for om man har ett sentrum eller flere. Utfordrende å få attraktive nok butikker i sentrum. Stor handelstilvekst på Øya som tenderer mot et handelssentrum. Må løse de uavklarte arealsakene rundt sentrum. Slik at vi kan utvikle de urbane kvalitetene. Da vil markedskreftene komme på vår side. God parkeringsdekning generelt i kommunen gjør det enkelt å kjøre bil. Få et levende attraktivt sentrum. Må ha attraktive arbeidsplasser – helst i sentrum. Forutsigbarhet er viktig for investeringsvillighet. Skape attraktive byrom, parker og møteplasser i sentrum. Attraktivt grønt område for hele befolkningen langs sjøen. Fjerne jernbanen fra indre havn. Viktig ikke å bygge igjen, men må kunne brukes hele året – må etableres noen funksjoner i kombinasjon med grøntområdet. Lage attraktiv gjestehavn innerst i fjorden (som i Horten/Tønsberg)
- **Nullvekstmålet.** Manglende prioritering av Larvik fra fylkeskommunen – midlene er ulikt fordelt. Hvis kollektivtransporten blir stående i samme køen som bilistene er vi like langt. Vi må bli enige om hva vi skal «bestille» for å klare å møte nullvekstmålet.
- **Spredt arealbruk og bystruktur.** Veldig fragmentert by og kommune – tilbudene er spredt. Spredt bystruktur gjør det enklest å bruke bil og det gir mye biltrafikk. Trafikkproblemet er de som har et alternativ, men likevel velger bil til slutt? Burde nok minst få en ordentlig utredning. Utfordrende topografi med mye bakker i byområdet. Nærsentrene må ha/styrkes med et visst basistilbud for at folk ikke må reise til Larvik – fortetting med boliger rundt sentrum også her.
- **Behov for bedre kunnskapsgrunnlag.** Holder det med kun holdningsendringer? Sannsynligvis ikke. Det er nok behov for både pisk og gulrot – kan man få til det? Også uten bompenger(ing)? Eller må man dit til slutt? Burde nok minst få en ordentlig utredning.
- **Finansiering.** Økonomi til å gjennomføre tiltak er en utfordring. Det er behov for å finne finansiering til å gjennomføre gode løsninger. Stor konkurranse om midlene. Bompenger kan vært en mulighet, men kan være avskrekkende. Viktig ikke å ha fokus på mangelen på finansiering men hva vi kan gjøre noe med.
- **Holdninger, forståelse og lokal forankring.** Holdninger til redusert bilbruk henger sammen med tilbudet for alternative transportformer. Må ha oppslutning i befolkningen, må vinkle debatten mot de positive virkninger. Politikere må få gode argumenter og må følge de planene de selv har vedtatt. Behov for god kunnskap om virkninger av tiltak. Må utfordre de etablerte sannheter. Samarbeidet mellom de ulike aktørene, vil alltid gi store frukter. Viktig å vise til resultater forholdsvis tidlig i prosessen. Viktig med progresjon tidlig i fasen. Viktig å visualisere fremtiden. Bruk mulighetsbilder. Lag en stor plan for fremtiden. Vi må få fram stoltheten over vår by.

- **Befolkningsutvikling.** Demografi er en reell utfordring – blir flere eldre etter hvert.

Muligheter:

- **Sentrumsutvikling.** Store ting som skjer (IC-utbyggingen) gir noen store muligheter. Viktig å fortsette med detaljplanlegging for å redusere båndlagte arealer i sentrum.
Tilrettelegge for god tilgjengelighet/mobilitet for alternativer til bil. Må lage gode forbindelser. Hvilket behov skal sentrumskjernen oppfylle? Ikke nødvendigvis handel, men mer fokus på service og møteplasser. Øya ikke nødvendigvis konkurrent. Heis Bøkkerfjellet. Nytt Helsekvartal og ny jøbst i Kongegata gir nye muligheter. Badeparken kan videreutvikles.
- **God arealpolitikk.** Byplan, sentrumsstrategi – utnytte de planene vi har.
- **Alternativer til bil.** Hvor mye av trafikken kunne vært løst på annen måte enn med bil? Behov for bedre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport. Mange avhengig av bil, bedre kollektivtilbud og parkeringer utenfor sentrum ved bilfritt sentrum.
 - Ulike faser i livet har ulike behov (barnehagebarn, eldre/UU, mv.)
 - Persontrafikk i større grad over på sykkel?
 - For persontrafikken: se hvordan man kan endre reisevanene. Det handler også en del om reisevaner for interntrafikken i byområdet – holdningsendringer må til.
 - Se på hele reisekjeder og analysere de ulike del-elementene og forbedre ulempene for helheten i reisen for alternativer til bil (billettering, first/last mile mikromobilitet etc)
 - Hva er kostnaden ved å tilrettelegge for gange, sykkel og kollektiv ift større vegløsninger for bil? Gjøre bilbruk dyrere?
 - Bedre digital tilrettelegging (Mobility As A Service – MaaS) med reisekostnad, tid og helsegevinst
- **Køproblemer i «trekanten» sentrum-Øya-Nordbyen.** Køproblemer er en drivkraft for å endre vaner. Prioritere prisoverslag og plan for hvordan man prioriterer mobilitet i «trekanten» sentrum-Øya-Nordbyen. Like viktig som å løse Øya-krysset/Gloppe bru. Mulighet for alternativ transport mellom de ulike tyngdepunktene i Larvik by (eks. Øya, Nordbyen, Sentrum). Med utvidelse ut mot innfartsårene inn/ut av byen.
- **Ny bru over Lågen.** Mulighet for ny bru over Lågen? Hva kan det gjøre for helhetlige løsninger?
- **Rekkefølge og avveining.** Ta noen av de tunge prosjektene først, så er folk mer tilbøyelige til å tåle endringer. Avveining mellom de som bor i sentrum og de som bor utenfor.
- **Sykkel.** Sykkel er effektivt dør til dør for mange reiser. KDP for sykkel bør følges opp, tilrettelegge for sykkel. Flere bør få tilgang til el-sykkel og få mulighet til å teste dette ut i bakkebyen Larvik. Mulig med GS-bru over Farriselva mellom Langestrand og Bøkeligata?
- **Buss.** Larvik er blant de med størst potensial for utvidelse av kollektivtilbud i Vestfold. Mer tilpassede løsninger for buss – f eks mindre matebusstilbud? Synliggjøre kollektivknutepunktet i Larvik for reisende – gjøre den miljøvennlige transporten mer synlig i bybildet. Bedre markedsføring av ekspressbusstilbudet – byene er et regionalt bo- og arbeidsmarked. Tilrettelegge for mer kollektiv - Få bybussene tilbake, kan ta med barnevogn, sykkel etc – billig.
- **Knutepunktutvikling med mobilitetspunkt.** Supplerende fleksible mobilitetsløsninger i tillegg til kollektivtrafikken bla tilgjengeliggjøre delingsmobilitet på mobilitetspunkt. Elsykler og elsparkesykler kan være spennende bidrag og det må reguleres.
- **Potensiale i områder rundt byen.** Det ligger et stort potensiale i de områdene som ligger rundt sentrum – ved å legge til rette for alternativer til bil bla sykkel/elsykkel men vi trenger bedre sykkelinfrastruktur for effektive sykkelruter/hovedsykkelveinett
Må gjøre det enklere å ta valget med å reise på andre måter enn med bil. Tiltak for bedre tilbud. Kunnskap om tilbudet. Larvik er en bakkeby. Viktig å være oppmerksom på høydeforskjellene. Gangbru eller se på de ulike bområdene rundt sentrum, gjøre det enkelt og attraktivt/kort å dra hjemmefra og inn mot sentrum. (eks: gangbru, snarvei, maling o.l.)
- **Innbyggerinvolvering.** Samskaping. Involvere folk i å definere flaskehalser og hva man kan gjøre for mindre penger. De unge må aktiveres og være pådrivere for endringene som må til. Kampanjer og informasjon til innbyggerne. Bruke Mobilitetsuka eller andre settinger; Kampanje for den som kjøper en bussbillett/reiser miljøvennlig – premie/belønning (gratis kino, inngang, kaffe/bolle).

- **Kontorfellesskap og hjemmekontor.** Pandemien har vist at flere kan jobbe hjemmefra og dette påvirker også trafikken. Hvordan kan man legge til rette for lokale kontorfellesskap/hjemmekontor – kan ha betydelig effekt og er ganske enkle grep.
- **Bredbånd.** Brebånd i hele Larvik for bedrifter.
- **Finansiering.** Politisk handlingsrom til å vurdere bompengefinansiering. Pilotprosjekter og forsøksordninger. Søknader til støtte gjennom EU systemet?

OPPGAVE 3

Tiltaksområder:

- **Prosessplan.** Arbeidslinje som viser hva som må til for å gjennomføre ulike tiltak. Hvem skal bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres.
- **Kommunikasjonsplan.** Lage en god kommunikasjonsplan for hvordan man skal synliggjøre de prosjektene som er et resultat av Bypakkearbeidet. Se til Grenland hvor ordførerne stiller opp for å åpne de nye prosjektene, skaper til eierskap og tilhørighet blant de som bor/bruker resultatet av tiltakene. Gode avisoppslag og informasjon.
- **Parallelljobbing.** Man må allerede nå starte på de lange og tunge prosessene. Være tidlig ute og kjøre parallelt lange og korte prosesser. Jobbe allerede nå med hvordan man skal hente ressurser til dette.
- **Kunnskapsgrunnlag** bla med nytte/kostnadsvurderinger. Jobbe videre ut i fra hovedkonklusjonene i mulighetsanalysen.
- **Tiltak for alle transportformer:** Kollektivtransport, sykkel, gange, bil, mikromobilitet- og delingsmobilitet samt finansieringsmuligheter.
- **Sentrumsutvikling.** Styrke byutviklingen og se i sammenheng med transporttilbudet. Viktig for nasjonale myndigheter. Unngå byspredning og eksterne kjøpesentra som gjør folk avhengige av bilen.
- **Arealutvikling.** Følge opp den overordnede arealstrategien – påvirker også hvilket kollektivtilbud og servicetilbud man får.
- **NTP.** Påvirke Nasjonal transportplan prosessen.
- **Raske og enkle tiltak først.** Jobbe parallelt med enkle tiltak og de store tiltakene. Viktig å finne noen områder som er mulig å gjennomføre raskt. Vise at dette ikke bare er en papirøvelse, men at det skjer noe raskt. Ikke nødvendigvis de største prosjektene først, men lavthengende frukter. Skape tro på at bypakkearbeidet fører til noe, vise til resultater. Identifisere hva som kan være mindre investeringer/enkle grep med god effekt (statens 4-trinns metodikk) – hvordan løse utfordringene med minst mulig ressursbruk. F eks byheisen kan ta med sykkel–her er en frist mot fritzøeeiendom for å spleise. Optimalisere eksisterende transportsystem/infrastruktur. Differensiere gateløp – la noen grupper på fordel i noen gateløp f eks miljøgater for busser, gående og syklende. Se på mulighet for midlertidige tiltak på kort sikt. Formidle hva som faktisk finnes av infrastruktur allerede. Kartlegge missing links.
- **Kartlegge prosjektutløsende behov.** Så tidlig som mulig kartlegge prosjektutløsende behov f eks 1) Øst-vest trafikken. Tre barrierer (E18, Farriseidet og Lågen/Gloppebrua) som kan bryte trafikkmønsteret – sårbarhet/risiko/sikkerhet og 2) Komme videre med arbeidet med Øya/Gloppe bru
- **Holdningsendringer.** Viktig å jobbe med holdninger og bevisstgjøring for å endre reisevaner. Næringsaktører er en viktig kommunikasjonsbrikke. Både holdningskampanjer og understøtte arbeidet i Bypakken, men også bidra med mikromobiliteten og tilgjengelighet til byen og offentlig kommunikasjon (bysykler, sparkesykler, mv.). Ikke “skremme” de som MÅ bruke bil som transportform.
- **Mer attraktiv kollektivtransport.** Alternative former for prising/billetttyper for kollektivreiser, mer fleksibelt, hyppigere avganger og billigere billetter. Annet enn den tradisjonelle periodebilletten. Effektivisere app-floraen på kollektivsida – samle i én app. Omlandet må ha et godt busstilbud til sentrum. Se på mikromobilitet som en del av helhetlige reisekjeder.
- **Gjøre det mer attraktivt å sykle.** Bedre vinter- og sommervedlikehold av sykkelveier. Satse på utvikling av infrastrukturen i definerte akser. Sikker sykkelparkering ved busstopp.
- **Parkeringspolitikk.** Parkeringspolitikken har stor betydning for bilbruk og tilgjengelighet til handel i bysentra. Fjerne gateparkering for å prioritere gående og syklist?
- **Bylogistikk.** Utvikle gode løsninger for bylogistikk.

Samarbeidsform:

- **Holdningsarbeid og kunnskapsbygging.** Positiv samhandling og dialog, kunnskapsbasert, avklare forventninger. De første skrittene må være salgbart for omgivelser og politikere. Strekt samarbeid mellom fag, politikere og befolkningen. Så kommer resultatene. Vi må tørre å ta debatten og stille opp i alle tenkelige fora. Og også slippe frem motkreftene. Lage en prosess og plan for holdningsarbeid. Medvirkning er noe helt annet enn informasjon.
- **Nettside.** Gode nettsider – hyppig oppdatert med lokale tiltak, planer, kart
- **Bred involvering av ulike interessegrupper for å få innspill.** Kan ha en bred referansegruppe som følger bypakkearbeidet. Viktig å ha med flere samarbeidspartnere for å få slagkraft. Et bredt spekter av samarbeidspartnere for å få frem mange perspektiver. Mobilisering barn og unge via skolene. Få med alle aldre (unge og gamle) – flere stemmer inn i arbeidet f.eks ungdomsrådet og Thor Heyerdahl vgs. De unge voksne – innspill til hva de savner. Ungdomshuset i Kongegata, korpsøvelser, fotballbaner – møt opp på de arenaene som finns og skap dialog. Hvordan få dem til å flytte tilbake og trives? Involvere interessentgrupper fra næringslivet i sentrum i arbeidet med å finne løsninger/tiltak i prosesser. Jevnlige møter i ressursgruppe for næringslivet – ulike bransjer. Åpne møter med innbyggere. Befolkningen må få eierskap til arbeidet bla via lokale strukturer som å involvere vellag, beboerforeninger, interesseorg. Sette seg sammen for å finne lokale løsninger. Lage workshops, enes om felles mål og utforske mulighetsrom i fellesskap.
- **Kunnskapsbasert samarbeidsprosess.** Bra at det er forskningsbasert og at man får grunnlagsdata. Burde også fått det fra andre steder – hvordan virker tiltak. Få noen konkrete bevis på hvordan ting (f.eks. bompenger) fungerer, før man faktisk tar debatten.
- **Frokostmøter.** Åpen kommunikasjon, kunnskapsdeling og debatt.
- De store tunge aktørene (stat, fylke) kan jobbe tett sammen med kommunen i enda større grad og involvere seg i Larvik
- **Samarbeid med media.** Involvere pressen f.eks ØP
- **Jernbanesamarbeid.** Fortsette å delta aktivt i «Plattform Vestfold» og Intern City prosessene med samarbeidspartnere utenfor Larvik.
- **Tilgjengeliggjøre kunnskap.** Sikre lokal forankring og forståelse og se sammenheng mellom bypakkearbeidet og attraktivt bysentrum og også se at dette er viktig for å gjøre Larvik kommune mer attraktiv for næringsliv – tydeliggjøre sammenhenger
- **Aktiv kommunikasjonsstrategi** for å forankre, forståelse, oppslutning lokalet og fra sentralt hold. Lage samarbeidsarenaer som involverer – (men ikke et propagandamaskineri). Skape oppmerksomhet og vise engasjement (rope litt høyt fra Larvik!).
- **Kampanjer.** Sykkelasjoner (bl.a. repreasjon av sykler på våren)– være fysisk synlig
- **Tverrfaglig samarbeid:** folkehelse, klima

VEDLEGG 4- NOTATER FRA GRUPPEOPPGAVE SMLING 2

GRUPPE 1

Tiltak på kort sikt:

Mindre tiltak:

- Sykkelhotell i sentrum. Sikker sykkelparkering på sentrale knutepunkter, torget, sentrale bussholdeplasser m.fl.
- Bysykelordning med el-sykler og sparkesykler.
- «Dusj på jobben», tilrettelegge for jobbklynger og kontorfellesskaper i sentrum. Viktig for å tilrettelegge for at en kan velge alternativer til bil. Arbeidsgivere må tilrettelegge for at de ansatte kan velge andre alternativer.
- Billigere togbilletter og mulighet for å benytte samme billett på tog og buss i Larvik, men også i fylket/regionen

Større tiltak:

- Elektrisk ferje i Larviksfjorden som går mellom Halsen, Revet, Tollerodden, Fritzøe brygge, Stavern m.fl. Det ville vært et godt alternativ enn å kjøre bil til sentrum. Det må være mulig å ta med sykkel på ferja. En effektiv ferje ville kunne bidratt med å avlaste Øya krysset og Stavernskrysset og redusere transportbehovet til og fra sentrum i rushtiden

Tiltak på lang sikt:

Mindre tiltak

- Bedre sykkelvei gjennom Torstrand. Rotete i dag og ikke tilrettelagt for sykkel.
- Sykkelheis eller gondol i sentrum.
- Begrense parkering i sentrum. Bør gjøres i samarbeid med næringene i sentrum. Kan gjennomføres som prøveprosjekt/pilotprosjekt. Kan oppfordre arbeidsgivere til å avgiftsbelegge parkeringsplasser.

Større tiltak:

- Avklare og sikre gjennomføring av ny jernbane og stasjon i Larvik
- Når jernbanen er gjennomført må den «gamle» jernbane traseen benyttes til sykkelvei ekspress sykkel-vei eller turvei.
- Kollektivfelt/prioritere buss på strategiske og utfordrende strekninger i rushtrafikken for å øke fremføringshastighet på buss. Om buss skal være attraktivt, må bussen bli et bedre alternativ til bilen. Med et bedre busstilbud kan bussen konkurrere med husholdningenes bil nr. 2. Fremføringshastighet gir større effekt enn å øke frekvensen. God erfaringer med å legge om, og korte ned «melkeruter» på flere busstrekninger, eks. buss 03 fra Veldre gjennom Langestrand som ble lagt om til å gå Nedre og Øvre Fritzøegate.
- Gang og sykkelvei bro over Lågen (Øya) for å tilrettelegge for sykkel videre mot Halsen og Tjølling

GRUPPE 2

Tiltak på kort sikt

Mindre tiltak:

- Sykle til jobben kampanje.
- Informasjonskampanje. Det bør informeres om eksisterende og kommende kampanjer ved bruk av f.eks. lokalavisa (ØP) eller andre plattformer slik som Facebook, Instagram osv.
- Profilerings av Larvik, og av bypakka. F.eks. Larvik «Miljøbyen». Markedsføring av konseptet og informasjon til befolkningen må sikres.
- Bil-delings ved bruk av smart-teknologi og apper bør videreutvikles og tas i bruk i større grad. Det kan være privat eller gjennom næringslivet/virksomheter.
- Støtte til el-sykkel, f.eks. i regi av kommunen. Egen ordning i næringslivet/for virksomheter.
- Sykkel bør være inkludert i togbilletten.
- Hertesonetiltak bør være et større fokus på skoler i Larvik.

- Det bør plasseres flere tellepunkter for syklister på sentrale/strategiske plasser i Larvik. Intern konkurranse mellom Vestfoldbyene kan igangsettes som virkemiddel for å få flere til å sykle. Digital oppslagstavle på torgene i Vestfoldbyene kan vise oversikt over antall.
- Parkeringsstrategi bør vurderes, takster bør tilpasses for å styrke sentrum.
- Godt vedlikehold og drift på gang og sykkelveier. Brøyting er viktig om vinteren.
- Arrangere «Bakkestafetten», stenge gater om vinteren som kan brukes til aking eller markere hvor mange høydemeter det er igjen til toppen på dekket (motivasjon og informasjon til gående/syklende). Tilrettelegge for benker/sitteplasser på fortau i bakkene.

Større tiltak:

- Byheis opp til sentrum
- Kartlegging av gang- og sykkel barrierer. Undersøke hva som er grunnene til at de som bor i sykkelavstand ikke benytter sykkel. Kan gjøres ved bruk av spørreundersøkelser eller intervjuer.
- Oppgradere eksisterende gatenett med fokus på myke trafikanter. F.eks. miljøgate-tiltak.

Tiltak på lang sikt**Mindre tiltak:**

- Regionale kollektivbilletter. Dvs. Billetter som kan brukes på tog og buss internt i Vestfoldbyene og eventuelt i Grenland.
- Frekvensen må kollektivtrafikken bør økes generelt. Minimum avgang per halvtime. Det bør kjøres et pilot-prosjekt med økte frekvenser og informasjon om dette må deles med befolkningen.

Større tiltak:

- Ferge/båtruter i Larviksfjorden bør benyttes for å avlaste rushtrafikken.
- Sykkelbru over Lille Sankt Helena (Halsen).
- Ved planlegging av skoler bør det i mindre grad tilrettelegges for bilister (hente sone) og i større grad for gange- og sykkel.
- Planlegge helhetlige sykkelruter med tilstrekkelig bredde på sykkelfelt. Dette vil gi effektive sykkelveier som oppleves trygge.
- «Fast lane» for sykkel.

GRUPPE 3

Tiltak på kort sikt**Mindre tiltak:**

- Tilrettelegge for triveligere gater og plasser.
- Holdningsskapende arbeid + dialog med arbeidsplasser.
- God informasjon ut til innbyggerne (parkering, kjøremønster, midlertidige/utprøvingstiltak, mv). ØP, men også Facebook, kommunens sider, mm.
- Ikke være redd for å teste ut midlertidige tiltak. F.eks. i) endre kjøremønster noen steder, og ha to parallelle gater som gjøres om til enveiskjørt med utbedringer for g/s, fremfor tosidig kjøring i begge og dårlig plass til g/s, eller ii) teste ut 30 min parkering på noen utvalgte, sentrale P-plasser som i dag har 1t.

Større tiltak

- Kobling mellom Torvet og Bøkkerfjellet, gjennom passasjen med glassmesteren. Gjøre noe med grusplassen som i dag kun fungerer som parkering. Tenke blågrønn faktor, lekeplass/-elementer for barn, mv.

Tiltak på lang sikt**Mindre tiltak:**

- Arbeide med akser som bygger opp under trygge skoleveier (få flere barn til å gå og sykle, færre til å bli kjørt). Ha dialog med barneskoler om muligheter for å komme å prate med barna. Både om utbedringspunkter på skoleveien, men også om helsefordel med aktiv transport, kobling natur/miljø/klima og unødvendig bilkjøring. Gjøre barna til gode ambassadører som selv vil gå og sykle, og ikke bli kjørt overalt.

Større tiltak:

- Utrede bompenger (og innføre, hvis politisk vilje).
- Utbedre Kongegata-krysset. For biler, men også gående, syklende, og kobling over til Hammerdalen. Dette er må sees i sammenheng med ny togstasjon.
- Avslutningsvis kom det et innspill om at man kan se på muligheter for å utbedre Rauanveien, fremfor å bruke mye penger på ny kryssing av Lågen.

GRUPPE 4

Tiltak på kort sikt

Mindre tiltak:

- Sykkelpromotivert med virksomheter
- Bedre drift og vedlikehold av Storgata inn mot Larvik by. Drenering, snømåking, vegmerking for tungtransport, spyling av vei og fortau. Heve standard på fortau, økt bredde for myke trafikanter på strekningen.

Større tiltak:

- «Missing link» sykkelvei Nanset-Elveveien.
- Tilrettelegge for sykkel langs Hegdal
- Tilrettelegge for gode sykkelforbindelser til Larvik by fra hhv. Stavern, Gon, Hegdal, Tjøllingvollen.
- Fasadetiltak på boliger som er mest støybelastet mot vei. Skjermings-tiltak for uteareal.

Tiltak på lang sikt

Mindre tiltak:

- Ferge i Larviksfjorden for å avlaste trafikken i rushtiden.
- Opprette en bussrute som går hyppig og i sirkel innenfor Larvik by. Prisen bør være lav.

Større tiltak:

- Ny bru over Lågen
- Glippebrua bør oppgraderes
- Ny sykkelbru over Sankt Helena

GRUPPE 5

Tiltak på kort sikt

Mindre tiltak:

- Se på alternative traseer for jernbanen på nytt (frigjøre bysentrum fra båndlegging)
- Gratis innfartsparkering for de som pendler fra distriktene + buss direkte til sentrum i rushtid
 - Tjølling→sentrum
 - Bommestad→sentrum
- Ladestasjoner for el-bil
- Aktiviteter i sentrum- gratis Thai Chi i parker for eldre, noe på ettermiddagen for eldre og noe på for småbarnsforeldre mm.
- Tilrettelegge for Tuftepark

Større tiltak:

- Legge til rette for ladeplasser til el-sparkesykkel/sykkel, f.eks. i sammenheng med pendlerparkeringsplasser.
- Gatebruksplan
 - Stenge gater for gjennomkjøring/bilister med bruk av f.eks blomsterkasser. Nødetater bør få passere, men gjøre enkelte gater i sentrum utilgjengelige for privatbilister og nærings-transport.
 - Helhetlig gang- og sykkelveinett.
- Vektlegge samfunnsøkonomi fremfor kommuneøkonomi (analyse før man legger ned/flytter skoler osv).

Tiltak på lang sikt

Mindre tiltak:

- Gjennomgå parkeringspolitikken
- Gjennomføre prinsippene i vedtatte planer.
- Konsentrere arbeidsplasser
- Buss til skoler/barnehager (amerikansk skolebuss-modell) som pilotprosjekt.

Større tiltak:

- Legge jernbane ned til godsterminalen på kaia for å avlaste vegnettet for tungtransport.
- Bru over Lågen fra Heggdal til Elveveien.
- Forlenge gang og sykkelsti fra Larvik ut til Østre Halsen (kyststi)
- Utbedre Øya-krysset
- Sykkelvei på jernbanetraseen langs Farris

GRUPPE 6

På kort sikt

Mindre tiltak:

- Pris på parkering i sentrum
- Få frem at også elbiler utfordrer kapasitet og har miljøutslipp
- Trygge sykkelparkeringsplasser
- Mobilitetspunkt på stasjonen (mikromobilitet)
- Synliggjøre transportkostnader – privatbil kontra bildeling og andre alternativer
- Bildelingsordning for kommunale biler
- Støtteordninger for el-sykler/utlån/leasing
- Utnytte mulighetene i Bøkkerfjellet (arrangementer mm.)
- Billigere togbilletter – spesielt for familier
- Holdningsskapende kampanjer (folkehelse/klima + sykkel er effektivt og enkelt)
- Flere tellepunkter gående og syklist. Positivt med synlige registreringer for syklist.
- Sette ut griller på utendørs møteplasser
- Skape arenaer for samskaping og kreativitet
- Involvere lokalt næringsliv

På lang sikt

Mindre tiltak

- «Hent meg» løsning for kollektivtrafikk – spesielt rettet mot eldre
- Tryggere å sykle i og til og fra sentrum.
- Flere bilfrie akser/gater i sentrum
- Begrense parkeringsarealer ved arbeidsplasser
- Fjerne gateparkering og etablere bredere fortau og/eller sykkelfelt
- Mer aktive fasader i sentrum – flere nisjebutikker
- Tiltak som tilrettelegger for alle (UU) – topografien er en utfordring + om vinteren
- Tilrettelegge for barn i by og påvirke barns reisevaner
- Gode møteplasser for folk i alle aldersgrupper/kulturer

Større tiltak

- Øyakrysset – god tilrettelegging for g/s viktig!
- Ny togstasjon
- Byutvikling i indre havn
- Autonome busser for et bedre tilpasset kollektivtilbud
- Flere boliger og arbeidsplasser i sentrum
- Organisering av parkering i hus i sentrumsranden – kombinert med utlån av bysykler

GRUPPE 7

Tiltak på kort sikt

Mindre tiltak:

- Senke terskelen for å ta sykkelen fra de områdene som er nært byen, slik som Østre Halsen, Veldre osv.
- Skille trafikantgruppene, for å gi syklister økt følelse av trygghet. Det innebærer økt bruk av sykkelfelt i kombinasjon med enveiskjørt gater, eller å definere adskilte sykkelveier bort fra de mest trafikkerte bilveiene der det ikke er mulig å få til gode løsninger i veibanen pga. smalt tverrsnitt.
- Bedre skilting og merking, og pekte på at vi har stor tillit til veimerking og skilt og at det kan bidra til å synliggjøre gang- og sykkelakser på en bedre måte.
- "smartbyløsninger", sensorer osv. Både for å skaffe data om bruken, men også for å gi syklister prioritet gjennom smart styring av trafikklys osv.
- Etablere et par sentrale pendlerparkeringsmuligheter i kombinasjon med et mikromobilitetstilbud.
- Bedre parkeringsstrategi for sentrum. En strategi som kan bidra til å få ned andelen gateparkering eller få større grad av rulling av gateparkering, slik at man ikke fyller byens gater med parkering for dem som jobber i byen og da står der hele dagen.
- Tilrettelegge for at folk får gode alternativer til bil slik at de kan ta mer miljøvennlige og helsemessig gunstige valg i reisehverdagen sin, og at det skal være lettere for alle trafikanter å komme seg fram uavhengig av transportform.

Større tiltak:

- Rutene kan optimaliseres slik at de oppleves som effektive og uten unødige omveier eller for mange stopp.
- Det burde være høyere frekvens på rutetilbudet, men det kan samtidig kreve at man må justere tilbudet ned på de minst trafikkerte rutene - tørre å ta upopulære valg.

Tiltak på lang sikt:

Mindre tiltak:

- "Bestillerbuss" for de mer perifere delene av kommunen med mindre trafikkgrunnlag.
- Autonome busser

Større tiltak:

- Ny bru over Lågen
- Utbedring av Øya-krysset.
- Sykkelbru over lågen, slik at syklistene ikke må over Gloppe bru. Noen mente bru via St. Helena ble for langt sør.
- Sentrale parkeringshus kan bidra til å redusere behovet for gateparkering
- Etablere et par sentrale pendlerparkeringsmuligheter i kombinasjon med et mikromobilitetstilbud.

GRUPPE 8

Overordnet

Larvik har et begrenset problem, da trafikktoppene er innenfor korte tidsintervall. Samtidig har vi et godt utgangspunkt i at hovedvekten av jobbreiser er til sentrum. Dermed bør man rette innsatsen mot å endre mobiliteten for arbeidsreiser for å frigjøre kapasitet til næringstrafikk. Det er viktig å ta i betraktning de muligheter som ny teknologi gir, både ift mikromobilitet og kollektivtrafikk. Videre bør det fokuseres på noen særskilte større utbedringstiltak (kryss).

Tiltak kort sikt

- Incentivordninger; betalt for å sykle, buss etc.
- Barnehagebuss - hente og bringe barna
- Tilrettelegging for sykling - effektive sykkelveier

Tiltak lang sikt

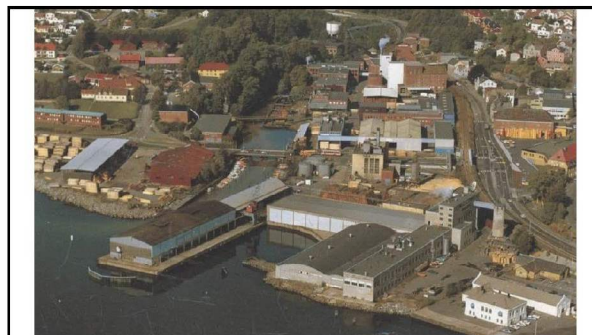
- Kryssutbedring Øya + Stavernsveien/Storgata
- Sykkelbru over St.Helena - loser gang/sykel over Torstrand, unngår konflikt med bil/tungtransport over Lågenbrua og innover Storgata
- Holde fast på boligstruktur og fortetting
- Bøkkerheis

VEDLEGG 5- PRESENTASJONER SAMLING 2

Arbeidet så langt og veien videre for Bypakke Larvik v/Jørgen Johansen Larvik kommune.



1



2

Mål for Bypakke Larvik

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

Det nasjonale målet om nullvekst i personbils trafikken:
I byområdene skal klimagassutslipp, kjøp, forurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, omstilling til karusjelløpssamfunnet og reduksjon i klimautslipp.

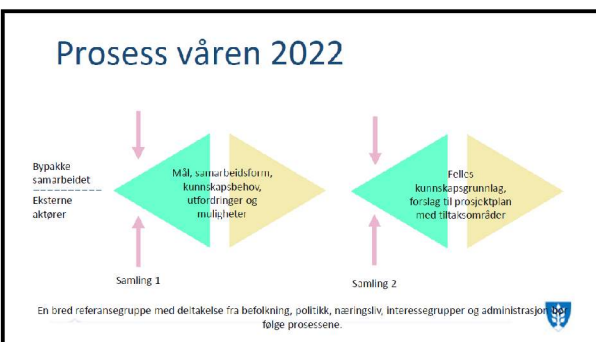
Underoppgaven av utvalgte 17.6.2021 Larvik

3

Utkast til sluttprodukt våren 2022: Prosjektplan 2022-2037 (NTP: 2026-2037)

1. Bakgrunn (samarbeidsavtalen)
2. Mål (sentrumsutvikling og mobilitet)
3. Situasjonsanalyse (hvilke analyser? transportstrømmer, målpunkt, potensiale for måloppnåelse, etc)
4. Areal- og transportstrategi
 - BPA/UTZ, KPA/KOP Larvik og Østern/sentrumsstrategi
 - Friebeveidområdene med uttaksområder og større tilkutt til Østern med Østern og kryssing av Lågen
 - Krossing til uttaksområdene og Østerns område
5. Finansieringsbehov og muligheter
6. Medvirkningsprosess (medvirkning, kommunikasjon)
7. Porteføljestyling og måloppnåelse (måten prioriteringer gjennomføres på, håndtering av målkonflikter, måloppnåelse, konstruktiv utvikling og finansiering)

4



5

Involvering og forankring våren 2022:

- Storsamlinger 4. februar og 13. mai
- Åpne frokostmøter 26. januar, 23. mars, 1. juni

Politisk:

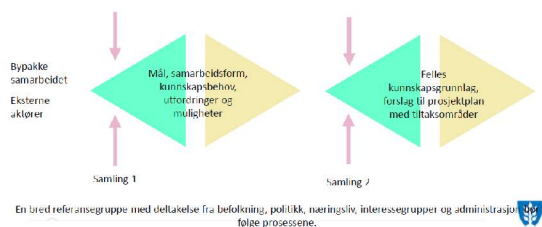
- Fast på programmet i FSK
- Tilbud om orientering i partigruppen

Fellesmøter med:

- Vel foreninger – 18. mai
- Interesseorganisasjoner – 31. mai
- Pensjonistuniversitetet – 7. juni
- Thor Heyerdahl vgs
- Næringsliv – 23. mai

6

Prosess våren 2022



7

Refleksjon

Bypakke Larvik skal bidra til **en attraktiv by og mer grønn mobilitet**, som igjen kan være et konkurransefortrinn for fremtidig befolknings- og næringsutvikling

Behov for en bred og involverende *prosess* med innbyggere, næringsliv, interesseorganisasjoner og politikere for å nå målene.

8

Utfordringer

- Spredt arealbruk med flere sentra gir et lite levende bysentrum
- For dårlige alternativer til å bruke bil
- Dårlig fremkommelighet i Øst-Vest forbindelsen
- Viktig å få fram fakta om dagens situasjon, sentrale problemstillinger og sammenhenger

9

Muligheter

- Styrke alternativer til bil gjennom bevisst arealpolitikk og samtidig arbeide for et bedre tilbud for gange, sykkel og kollektiv.
- Stort potensial i områdene rundt sentrum for mer aktiv transport
- Utnytte eksisterende transportsystem bedre og bruke løsninger for smart mobilitet og ny teknologi.
- IC-utbyggingen gir store muligheter for byutvikling på sikt.

10

”

Det bør settes i gang raske og enkle tiltak først, samtidig som det jobbes med større og mer langsiktige tiltak.

11

Dagens program:

09.00 Velkommen ved Ordfører

- Arbeidet så langt og veien videre for Bypakke Larvik
- Fakta om trafikk og mobilitet i Larvik
- Gruppeoppgave: Hva er aktuelle tiltaksområder for å nå målene på kort og lengre sikt? (mobilitet- og transporttiltak)
- Deling og drøfting av oppgavebesvarelser i plenum

11.45 Oppsummering og avslutning med lunsj

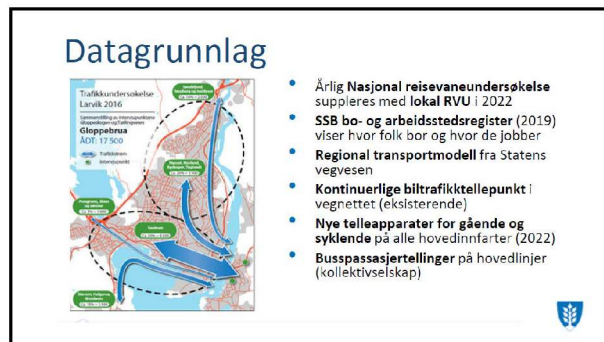


12

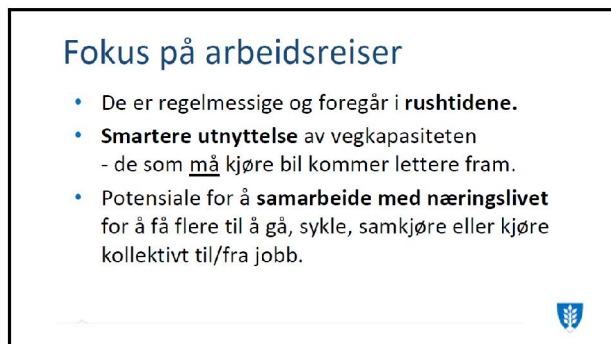
Fakta om trafikk og mobilitet i Larvik v/Kjersti Vinsnes Øksenholt. Presentasjonen ble også vist i medvirkningsmøte med vellag 18.05.2022.



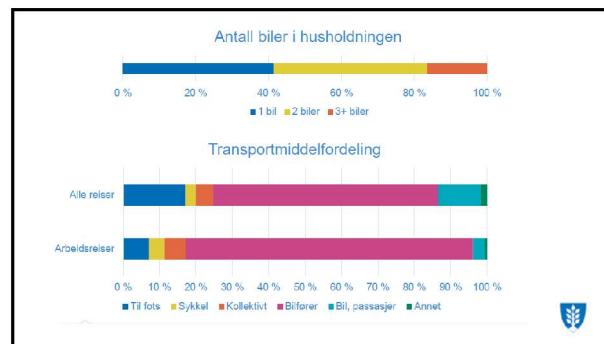
1



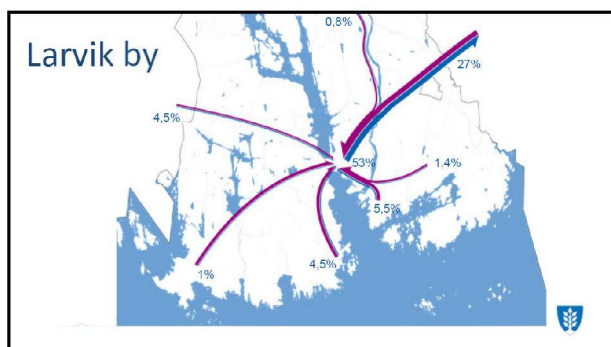
2



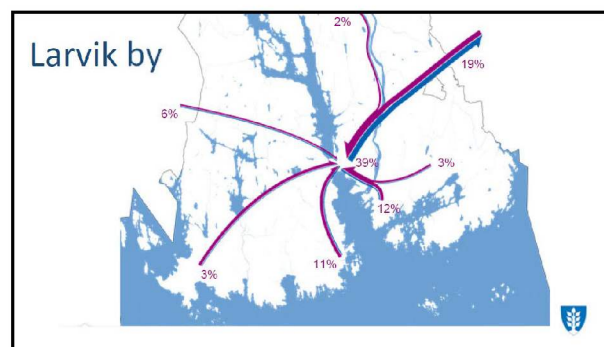
3



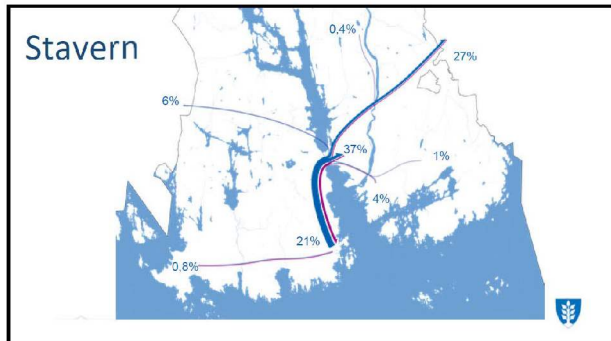
4



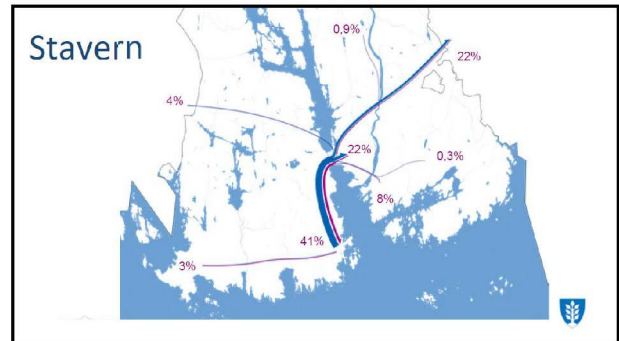
5



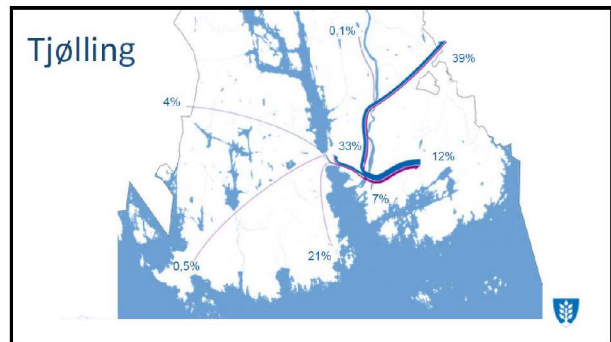
6



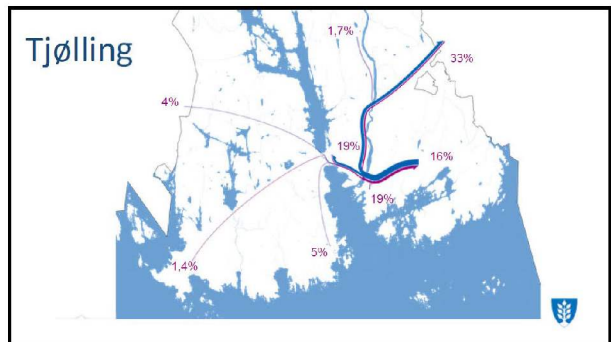
7



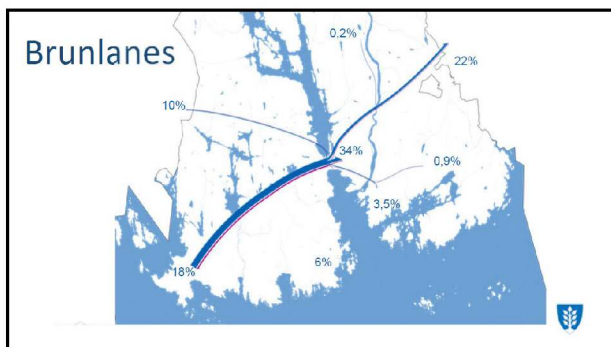
8



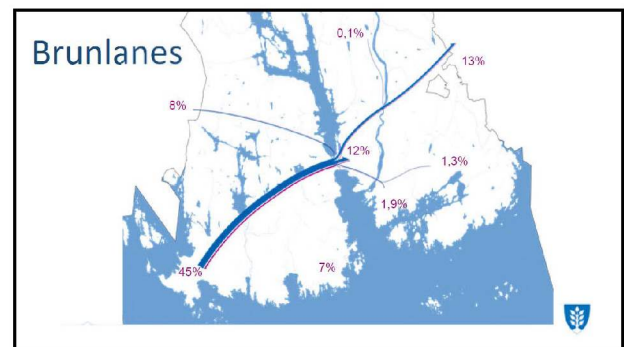
9



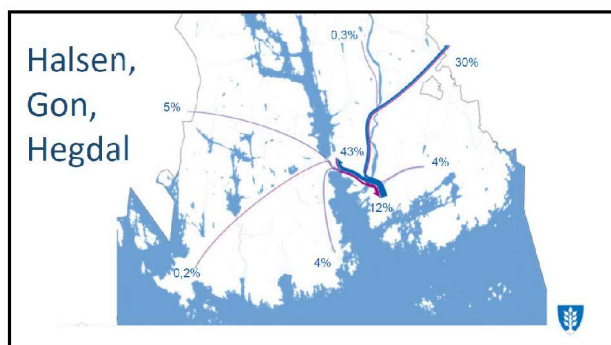
10



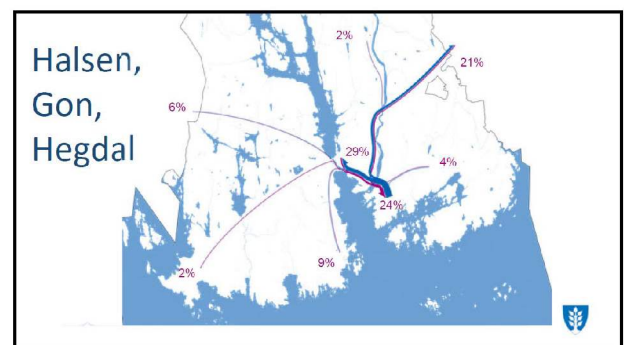
11



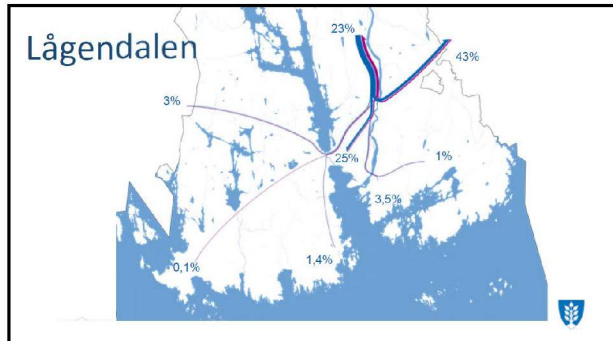
12



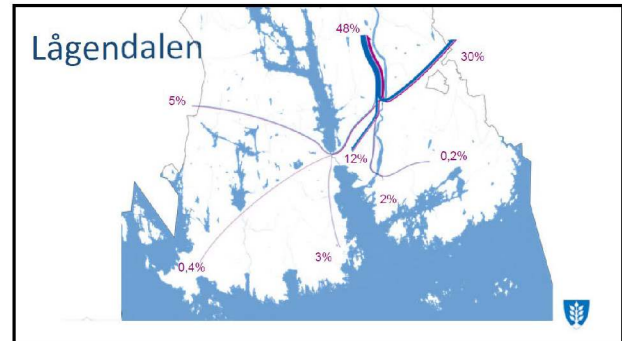
13



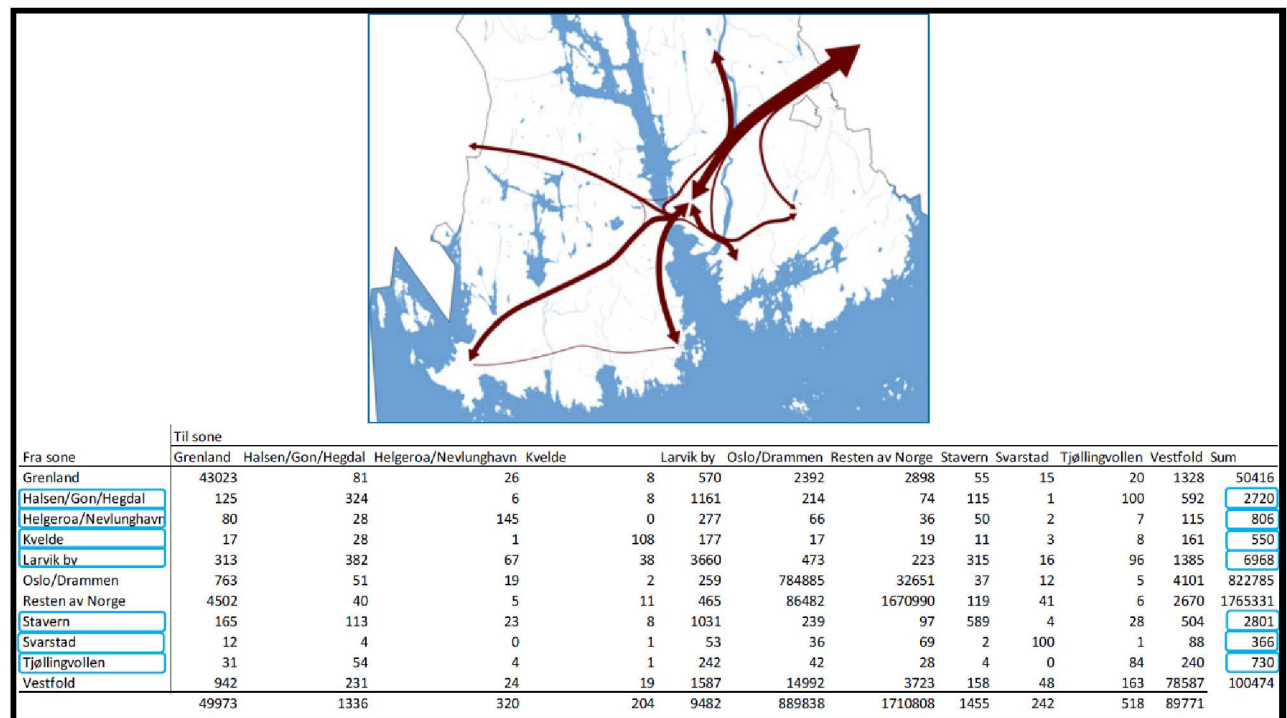
14



15



16



17