

# Handlingsplan Bypakke Larvik 2023 – 2027



- versjon 1, 2023

<b>Grunnlaget for handlingsplanen - Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1</b>	<b>2</b>
<b>Prosjektgjennomføring</b>	<b>4</b>
<b>Evaluering av tiltaksforslag</b>	<b>4</b>
<b>Handlingsrom og koordinering mot øvrige planer og prosjekter</b>	<b>5</b>
<b>Oppbygging av handlingsplanen</b>	<b>6</b>
<b>Kort beskrivelse av tiltakene i handlingsplanen</b>	<b>7</b>
1. Overordnede planer og utredninger	7
1.1 Mobilitetsplan Larvik sentrum	7
1.2 Mobilitetsplan for prioriterte strekninger	7
1.3 Utrede større infrastrukturtiltak	8
1.3.1 Øyakrysset	8
1.3.2 Kongegata/ Stavernsveien	8
1.4 Bypakke Larvik fase 2	8
2. Strekningstiltak:	8
2.1 Mobilitetstiltak Torstrand	8
3. Gang- og sykkel- og kollektivtiltak:	9
3.1 Etablere trygge sykkelparkeringer	9
3.2 Forbedre dekke jevnhet for sykkelveger	9
3.3 Tydeliggjøre sykkelruter	9
3.4 Forbedret helårsdrift på gang- og sykkelveger	9
3.5 Ny gang- og sykkelveg mellom Nordbyveien og Elveveien langs Nansetgt	10
3.6 Buss: Oppgradering av holdeplasser	10
4. Smart teknologi og mobilitet	10
4.1 Datainnhenting	10
4.1.1 Tellepunkter sykkel på hovedsykkelnett	10
4.2 Mikromobilitet	11
4.2.1 Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (mikromobilitet)	11
4.2.2 Tilbud av elsparkesykler	11
4.2.3 Utrede mulighet for etablering av bysykkelordning	11
4.3 Smartbytiltak	12
5. Holdningsskapende arbeid	12
5.1 Strategi for holdningsskapende arbeid	12
5.2 Holdningsskapende tiltak	12
6. Medvirkning og informasjon	12
6.1. Medvirkningsarbeid	12
6.2. Informasjonsarbeid	13
6.2.1 Utvikling av informasjonsmateriell og informasjonskanaler	13
6.2.2 Løpende informasjonsarbeid	13
<b>Fremdriftsplan</b>	<b>14</b>

# Grunnlaget for handlingsplanen - Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1

Overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1 er det styrende dokumentet for bypakke arbeidet og denne handlingsplanen.

Den overordnede planen ble utviklet av samarbeidspartnerne Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet og støtter opp under målet om å utvikle:

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

I tillegg ligger det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken til grunn for Bypakke Larvik:

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

Hovedgrepet i planen er å fokusere på å iverksette målrettede tiltak som gjør det mulig å velge mer miljøvennlige transportformer i og til Larvik by. Det er på disse strekningene trafikksystemet har de største utfordringene og det er på disse strekningene og innenfor denne type reiser at potensialet for endring er størst. Et annet viktig grep er at planen tar utgangspunkt i å iverksette en rekke mindre tiltak fremfor å starte med store infrastrukturprosjekter

For å nå størst mulig grad av måloppnåelse, stadfester planen syv prioriterte strekninger for gjennomføring av tiltak:

- A. Larvik byområde
- B. Stavern- Larvik
- C. Øst-Vest forbindelsen
- D. Gon/Halsen - Gloppe
- E. Tjøllingvollen/Hegdal - Gloppe
- F. Nord-sør forbindelse
- G. Helgeroa, Nevlunghavn via Tveteneåsen, Ra, Veldre- Larvik

Videre viser planen til åtte aktuelle tiltakstyper som kan iverksettes på de ulike prioriterte strekningene

1. Holdningskapende arbeid
2. Tiltak for gående
3. Tiltak for sykkel
4. Kollektivtransport
5. Parkering
6. Attraktiv by
7. Smart teknologi og mobilitet
8. Større infrastrukturtiltak

Planen inneholder også en prosjektportefølje, som har blitt supplert av tiltaksforslag som kom inn som en del av en høringsrunde vinteren 22/23. Prosjektporteføljen er utgangspunktet for tiltak som er lagt inn i denne handlingsplanen. Forslag i prosjektporteføljen som gjelder konkrete tiltak i områder og strekninger hvor det er behov for nærmere utrednings- planarbeid vil tas med inn under disse vurderingene.

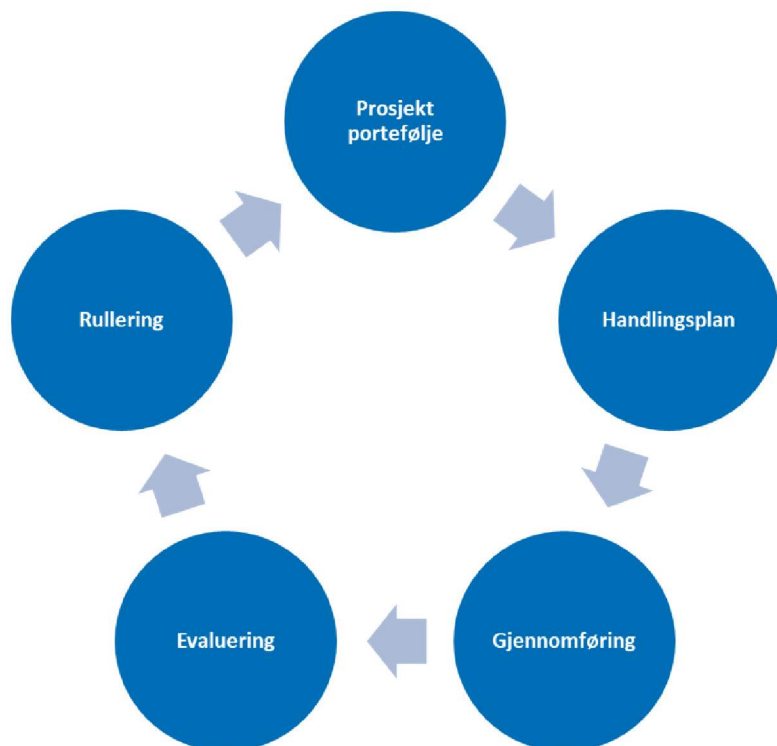
Tiltakene i Bypakke Larvik skal ikke finansieres via en bompengeløsning, men søkes finansiert via:

- En målrettet og samordnet bruk av relevante finansieringskilder som partene i bypakkesamarbeidet rår over i egne budsjetter
- Søknader til alternative finansieringskilder
- Videre arbeid med finansieringsmuligheter knyttet til de større prosjektene som ønskes gjennomført

I tråd med samarbeidsavtalen om Bypakke Larvik skal det utvikles en fireårig handlingsplan som rulleres årlig. Dette sikrer en mer «organisk» prosjektorganisering hvor nye ideer og prosjekter kan rulleres inn i handlingsplanen med jevnlig mellomrom. Det gir også åpning for økt fleksibilitet i forhold til endrede rammebetingelser og mulighetsrom.

Tiltakene i handlingsplanen vil også oppdateres som en del av rulleringen, da prosjekter vil modnes, gå inn i nye faser etc.

Faktakunnskap som grunnlag for styring er omtalt i kapittel 8.4 i Overordnet plan for Bypakke Larvik.

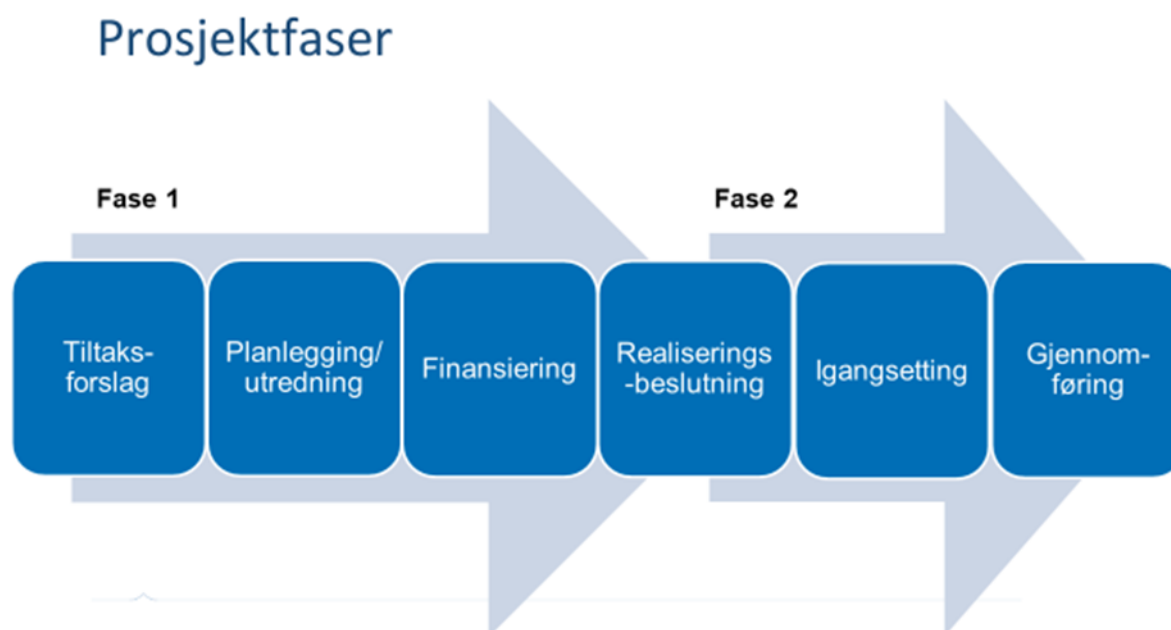


Bypakke Larvik er etablert som et gjensidig forpliktende partnerskap mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Bypakken er organisert med en prosjektgruppe (sekretariat), et administrativt råd og en styringsgruppe. Det er prosjektgruppen som har ansvar for å utarbeide forslag til strategi og tiltak. Administrativt råd har som mandat å blant annet; sikre gjennomføring av avtalens intensjon og mål gjennom nødvendige organisasjonsmessige og økonomiske tiltak, følge opp vedtak fattet i avtalens definerte beslutningsorganer, drøfte forslag til og innstille til budsjetter og handlingsprogram, fremme disse for styringsgruppa og sikre nødvendig, formell behandling hos den respektive part. Styringsgruppen har det overordnede ansvaret for oppgavene som følger av samarbeidet og skal gi anbefaling i saker som skal fremmes til behandling hos hver av de respektive partene. Det opprettes også en egen referansegruppe som blant annet kan gi styringsgruppen råd om prioriteringer og innretninger. Det vises forøvrig til samarbeidsavtalens punkt 4 "organisering".

## Prosjektgjennomføring

Tiltakene i handlingsplanen er hentet fra bypakkas prosjektportefølje. Ulike tiltak vil ha ulik grad av modenhet, spesielt i den tidlige fasen som bypakkearbeidet nå er inne i. Det betyr at mens enkelte tiltak er klare for gjennomføring, vil det for andre være behov for en utrednings- og/ eller planfase før tiltaket kan iverksettes (f.eks bygging av nye gang og sykkelveier). Disse prosjektene vil dermed ha en fase 1 som består av å utrede endelig løsning, avklare endelig kostnadsbilde og finansieringsbehov m.m. Deretter vil prosjektet gå inn i en fase 2 som består av gjennomføring, ferdigstilling og evaluering av tiltaket.



Tiltak hvor plan og finansieringsgrunnlaget er på plass vil naturligvis gå rett i fase 2. Krever tiltaket finansiering ut over de ressursene som Bypakke Larvik besitter, eller som kan løses administrativt, vil det legges frem for realiseringsbeslutning hos de involverte samarbeidspartene (f.eks via politisk sak).

Samtlige av tiltakene som står oppført i handlingsplanen vil ha sine egne prosjekt- og fremdriftsplaner som vil være det styrende dokumentet for hvert enkelt tiltak

## Evaluering av tiltaksforslag

Alle tiltak som tas opp i handlingsplanen vurderes i forhold til hvilken grad de støtter opp om måloppnåelsen for Bypakke Larvik. Det er om tiltaket:

- Bidrar til et framtidrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser
- Legger til rette for et attraktivt bysentrum

- Bidrar til å nå nullvekstmålet

Det vurderes også om tiltaket ligger innenfor en eller flere av de syv prioriterte strekningene som er fastsatt i overordnet plan.

Tiltak som ikke støtter opp om et eller flere av punktene i måloppnåelsen, eller ligger klart på utsiden av de prioriterte strekningene, skal som hovedregel ikke inngå i bypakkearbeidet.

## Handlingsrom og koordinering mot øvrige planer og prosjekter

Det økonomiske handlingsrommet for gjennomføring av tiltak er beskrevet tidligere i dokumentet. Mye av finansieringsgrunnlaget for tiltakene er knyttet opp mot et samordnet bruk av finansieringskilder som partene selv rår over. Det innebærer at flere av tiltakene må søkes innarbeidet i partenes plan- og budsjettarbeid (som f.eks handlingsplan for fylkevegnettet, kommunens strategidokument mm.). Dette vil legge føringer for fremdrift og realisering av enkelte tiltak.

Bypakke Larvik vil i størst mulig grad koordinere sine tiltak opp mot andre infrastrukturtiltak og større utbygginger. Eksempler på dette er utskiftning av kommunalt ledningsnett, utvikling av områder som Furuholt og Bergeløkka m.m.. Ved å koordinere og samkjøre flere aktiviteter og investeringer vil det være mulig å skape synergier og få mer ut av hver krone som investeres. Dette vil kunne ha stor innflytelse på prioriteringsrekkefølgen og gjennomføringen av tiltakene i handlingsplanen. For å sikre økt koordinering og forankring vil også Bypakkens mål, prioriteringer og prosjekter innarbeides i fremtidige samfunns-, areal- og temaplaner. Tilsvarende vil gjelde i forhold til reguleringsplaner og utbyggingsavtaler i de prioriterte strekningene.



I tillegg vil bypakkearbeidet koordineres mot andre relevante utviklingsprosjekter som Byutviklingsprogrammet, Helsekvartalet m.fl for å sikre en helhetlig utvikling.

# Oppbygging av handlingsplanen

Handlingsplanen består av seks deler, hver med sine tiltak.

Disse er:

1. Overordnede planer og utredninger
2. Strekningstiltak
3. Gange-, sykkel- og kollektivtiltak
4. Smart teknologi og mobilitet
5. Holdningsskapende arbeid
6. Medvirkning og informasjon

I det etterfølgende kapitlet beskrives hver enkelt punkt samt hvilke tiltak som er lagt inn under de respektive delene.

# Kort beskrivelse av tiltakene i handlingsplanen

Under følger en kort beskrivelse av de ulike tiltakene i handlingsplanen.

## 1. Overordnede planer og utredninger

Den første delen av handlingsplanen er rettet mot å utarbeide overordnede planer og utredninger. I den tidlige fasen Bypakka befinner seg i er det i dette handlingsprogrammet prioritert å få ferdig planarbeid som er nødvendig for å kunne ta endelig stilling til gjennomføringen av konkrete tiltak som plassering av mobilitetspunkter, traseer for gående og syklende, styrking av kollektivtilbudet m.m. Utviklingen av to mobilitetsplaner, en for Larvik sentrum, og en for de øvrige prioriterte strekningene, er derfor prioritert i handlingsplanen. Mobilitetsplanene skal sikre en helhetlig utvikling og sikre koordineringen av flere behov og tiltak. Leveransene fra mobilitetsplanene vil utløse nye prosjekter og tiltak som vil innarbeides i kommende versjoner av handlingsplanen.

Utover mobilitetsplanene vil det også gjennomføres egne utredninger av mulige større infrastrukturprosjekter som Øya krysset og krysset Kongegata/Stavernsveien. Mot slutten av fireårsperioden vil mulig innhold av Bypakke fase 2 utredes.

### 1.1 Mobilitetsplan Larvik sentrum

For å bedre mobiliteten for alle trafikantgrupper i og gjennom sentrumsområdet lages det en helhetlig mobilitetsplan for Larvik sentrum.

Planen skal løse følgende tema i sammenheng:

- Gatebruksplan, inkl.
  - Kollektivtransport: Definere busstraseer og tilrettelegge for et styrket kollektivtilbud.
  - Fastsette og tilrettelegge for hovedruter for gående og syklende
  - Definere hovedfartsårer for alle transportformer til og fra Larvik sentrum
- Etablering av mobilitetspunkt
- Parkeringsstrategi
- Bylogistikk for varer og tjenester
- Universell utforming

Planen vil gi grunnlag for videre strekningstiltak (se pkt 2) i sentrumsområdet.

Arbeidet starter opp sommeren 2023 med frist for ferdigstilling senest 1. halvår 2025.

### 1.2 Mobilitetsplan for prioriterte strekninger

Ved siden av mobilitetsplan for Larvik sentrum skal det utarbeides en mobilitetsplan for de prioriterte strekningene som er definert i overordnet plan for Bypakke Larvik fase 1.

Planen skal omhandle følgende tema i for de prioriterte strekningene:

- Kollektivtransport: Definere busstraseer og tilrettelegge for et styrket kollektivtilbud.
  - Inkludert utredning av grunnlag for elektrisk ferge mellom Larvik og Stavern
- Fastsettelse og tilrettelegging for hovedruter for gående og syklende
- Etablering av mobilitetspunkt
- Gatebruksplan for Stavern sentrum
- Øvrige utredningsbehov



Planen vil gi grunnlag for videre strekningstiltak (se pkt. 2)

Arbeidet starter opp sommeren 2023 med frist for ferdigstilling: 1. halvår 2025.

### **1.3 Utrede større infrastrukturtiltak**

#### **1.3.1 Øyakrysset**

Det utarbeides beslutningsgrunnlag for nødvendige tiltak i forbindelse med Øya krysset, herunder alternativ med ny broløsning over Lågen. Som en del av arbeidet skal det vurderes om allerede igangsatte mindre tiltak har løst, eller vil løse, trafikutfordringene. En eventuell igangsettelse av en større utbygging vil sees i sammenheng med fase 2 av Bypakke Larvik.

Oppstart:2025

Ferdigstilling: 2026

#### **1.3.2 Kongegata/ Stavernsveien**

For å sikre bedre trafikkavvikling for alle trafikantgrupper settes det i gang en utredning for utbedring av kryssene der Storgata krysser Kongegata og Stavernsveien. Tilrettelegging av bedre kobling for myke trafikanter mot Hammerdalen og Langestrand vil sees i sammenheng.

Oppstart: 2025

Ferdigstilling: 2026

### **1.4 Bypakke Larvik fase 2**

Bypakke Larvik fase 1 har et perspektiv som i utgangspunktet strekker seg frem til 2027. På dette tidspunktet vil det være naturlig å evaluere bypakka og ta stilling til om man skal forlenge daværende innretning og aktivitetsnivå, eller om man skal endre fokus og strategi mot behov for å gjennomføre større tiltak.

I denne sammenheng gjennomføres det et forberedende utredningsarbeid for fase 2 hvor videre arbeid med finansieringsmuligheter knyttet til større tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre

Oppstart 2026

Ferdigstilling 2027

## **2. Strekningstiltak:**

Denne delen av handlingsplanen omhandler tiltak og satsninger innen de prioriterte strekningene i Bypakke Larvik. Resultatet av mobilitetsplanene (pkt 1.1 og 1.2) vil føre til at ytterligere tiltak vil legges til strekningstiltakene ved senere rullinger.

### **2.1 Mobilitetstiltak Torstrand**

I løpet av de kommende årene skal Larvik kommune oppgradere vann og avløp i store deler av bydelen Torstrand. I den anledning er det satt av midler til fysisk oppgradering også over bakken i kommunens strategidokument. Dette skaper en mulighet til å se ny investering i infrastruktur, fysisk oppgradering og etablering av mer miljøvennlige transportløsninger i sammenheng. Det vil gi gode synergier og mulighet for å få "mer ut av hver krone" som det offentlige investerer i området. I løpet av 2023 vil derfor Larvik kommune samle og koordinere disse, og øvrige tiltak som kan bidra til å løfte området, inn i et felles program kalt "Programområde Torstrand".

Med bakgrunn av dette løftes utredning og planlegging av tiltak på prioritert strekning "c) Øst-Vest forbindelsen, ut av "Mobilitetsplan for prioriterte strekninger" (pkt 2.1.)

Den første fasen vil utrede og planavklare nye mobilitetsløsninger på øst-vest strekningen gjennom Torstrand. Dette skal lede ut i en gjennomføringsfase (fase 2) hvor utbygging og tilrettelegging av nytt mobilitetsstilbud (f.eks gang og sykkelveier etc) koordineres med øvrige infrastrukturtiltak via Programområde Torstrand.

Oppstart: høsten 2023, videre fremdrift koordineres med "Programområde Torstrand"

### **3. Gang- og sykkel- og kollektivtiltak:**

I denne delen av handlingsplanen omtales generelle tiltak rettet mot å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende som kan igangsettes uavhengig av ferdigstilling og resultatet av arbeidet med mobilitetsplanene.

#### **3.1 Etablere trygge sykkelparkeringer**

For å tilrettelegge for økt bruk av sykkel er trygge og effektive sykkelparkeringer ved sentrale målpunkt et viktig virkemiddel. Det gjøres et forarbeid for å definere aktuelle punkter, type løsning og kostnader. Eksempler på sentrale målpunkt kan være Larvik jernbanestasjon, Larvik sentrum, Stavern sentrum og større besøksintensive virksomheter samt større arbeidsplasser. Tiltak prioriteres der mange kan få nytte raskt. Tiltaket kan startes opp med etableringer i 2024.

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 2. halvår 2024

#### **3.2 Forbedre dekke jevnhet for sykkelveger**

For å få flere til å sykle bør kvaliteten på eksisterende sykkelveier være på et tilfredsstillende nivå. Som grunnlag for prioritering av tiltak med kostnadsanslag inspiseres sykkelveger sommeren 2023 for de prioriterte korridorene og tettstedene. Tiltaket kan startes opp i 2023.

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 1. halvår 2024

#### **3.3 Tydeliggjøre sykkelruter**

For å kanalisere sykklister inn på tilrettelagte sykkelruter er det behov for bedre merking av disse. Eksempler på områder som kan ha behov for dette er Torstrand, Skreppestad og Rødberg. Som grunnlag for prioritering av tiltak med kostnadsanslag inspiseres sykkelveger sommeren 2023 for de prioriterte korridorene og tettstedene. Tiltaket kan startes opp med etableringer i 2024.

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 1. halvår 2024

#### **3.4 Forbedret helårsdrift på gang- og sykkelveger**

For å få flere helårssyklister er det behov for forbedret helårsdrift på sykkelrutene i de prioriterte korridorene. Det gjøres et forarbeid for å definere pilotstrekninger og det legges til rette for et godt samarbeid mellom ulike vegeiere om utforming av driftskontrakter basert på erfaringer fra tilsvarende

prosjekter. Driftsnivå og strekning vil avgjøre kostnadsomfang og fordeling på vegeiere. Tiltaket kan startes opp i 2024.

Oppstart: 2. halvår 2023

### **3.5 Ny gang- og sykkelveg mellom Nordbyveien og Elveveien langs Nansetgt**

Tiltaket er ferdig regulert og spilt inn med høyest prioritering fra Larvik kommune til fylkeskommunens handlingsplan for fylkesvegnettet. I Fylkesdirektørens innstilling er tiltaket anbefalt tatt inn i handlingsplanen for 2024 - 2027, med en bevilgning på NOK 31 millioner. Om tiltaket tas inn i endelig fylkesplan vil oppstart av utbygging skje i løpet av den kommende fireårsperioden. Om tiltaket ikke blir en del av planen for fylkesvegnettet vil fokus være å få det inn ved neste rullering.

### **3.6 Buss: Oppgradering av holdeplasser**

For å få flere til å ta buss er god kvalitet på holdeplassene viktig. Tiltak prioriteres for å heve standarden på de viktigste holdeplassene der mange kan få nytte raskt. Forslag til prioriterte holdeplasser utarbeides i samarbeid med VKT.

Oppstart: 2. halvår 2023

## **4. Smart teknologi og mobilitet**

Bruk av ny teknologi og smarte mobilitetsløsninger som utnytter eksisterende infrastruktur kan være et effektivt verktøy og kan bidra til mer mobilitet for pengene. Delingsmobilitet i form av delebilordninger, bysykler, dele(laste)sykler og mikromobilitet som el-sparkesykler kan få stor innvirkning på bilhold og bilbruk i årene framover. Ved å koble alternativene til bilbruk godt sammen kan reiser med flere transportmidler bli et aktuelt alternativ for flere enn i dag. Erfaringer viser at en delebil kan erstatte flere privatbiler og dette påvirker også behovet for areal til parkering.

Et mobilitetspunkt innebærer vanligvis tilrettelegging for flere transporttilbud og tjenester i samme kollektivknutepunkt, for eksempel trygg sykkelparkering, god standard på venteområde, bysykler, el-sparkesykler, tilgang på wifi, sømløse digitale løsninger for billettkjøp/leie, laste- og familie sykler, delingsbiler og pakkeautomater.

### **4.1 Datainnhenting**

#### **4.1.1 Tellepunkter sykkel på hovedsykkelnett**

Det er behov for å få etablert flere tellepunkter for sykkel for å måle utviklingen. Tellepunktet kan også utstyres med en lystavle som viser antall passerende. Det kan være bevisstgjørende og motiverende for både syklist og bilister som passerer. I dag eksisterer det to tellepunkter som bør videreføres (Furumoa og Stavensveien). Det gjøres et forarbeid for å velge teknologisk løsning, lokalisering og få frem kostnader. Tiltaket kan startes opp med etableringer i 2024.

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 2. halvår 2024

## 4.2 Mikromobilitet

Med mikromobilitet mener man små kjøretøy, med eller uten motor, som er ment til å frakte mennesker innenfor et begrenset område, typisk en by. Eksempler på mikromobilitet kan f.eks være elsparkesykler, bysykler, sedgway m.m.

Et godt tilbud av mikromobilitetsløsninger kan være et viktig bidrag for at flere skal kunne velge alternative transportformer enn bil, spesielt i sentrale byområder. Samtidig er det ofte en rekke utfordringer knyttet til utleie og bruk av mikromobilitetsløsninger. Via tydelige forskrifter og gode avtaler med eksterne leverandører vil det arbeides for at det utvikles et godt og bærekraftig tilbud av mikromobilitetsløsninger i Larvik kommune

### 4.2.1 Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (mikromobilitet)

For å sikre et attraktivt og konkurransedyktig tilbud som samtidig ivaretar trafikksikkerhet og er varsomt overfor omgivelsene, utarbeides det en lokal forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Forskriften skal inneholde de krav som vil stilles for at utleiende av små elektriske kjøretøy skal kunne drive sin virksomhet fra offentlig eid grunn og på veg/områder åpne for alminnelig ferdsel i Larvik kommune. Forskriften vil innebære at utleiende av små elektriske kjøretøy må ha tillatelse fra kommunene til å kunne drive sin utleievirksomhet. Aktuelle tema for forskriften er blant annet maksimalt antall kjøretøy som det gir tillatelse til, krav til teknisk kvalitet på kjøretøyet, soner for plassering/ parkering, evt. restriksjoner i bruk (tid på døgnet, områder), lisenser og datadeling.

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 1. halvår 2024

### 4.2.2 Tilbud av elsparkesykler

Basert på forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn inngås det avtaler med leverandører som kvalifiserer i forhold til forskriften. For å sikre et godt tilbud for innbyggerne vil det trolig være nødvendig å samordne leverandørvalg med nabobyer som Sandefjord, Tønsberg, Porsgrunn og Skien

Oppstart 1. halvår 2024

### 4.2.3 Utrede mulighet for etablering av bysykkelordning

Grunnlaget for etableringen av en bysykkelordning utredes. Utredningen vil også inneholde mulighet for elsykkelleie. Etablering og plassering av stativ for bysykler bør sees i sammenheng med de prioriterte aksene som foreslås i prosjektplanen. Ved utredning bør det vurderes app-baserte løsninger for leie som er tilrettelagt for sømløse overganger mellom for eksempel buss og bysykkel. Leveransen vil fremskaffe et beslutningsgrunnlag for om og hvordan det er mulig å etablere en bysykkelordning. Om dette er hensiktsmessig og vedtas i besluttsende organ vil tiltaket gå over i en gjennomføringsfase (fase 2).

Oppstart: 2. halvår 2023

Ferdigstillelse: 2. halvår 2024

### 4.3 Smartbytiltak

Det etableres en arbeidsgruppe i samarbeid med næringslivet som løpende ser på muligheten for innføring av smartbyløsninger som f.eks bildelingsapper og smartere bruk av parkeringstilbudet for vare- og tjenesteleverandører. Arbeidsgruppen vil rapportere sine anbefalinger til Bypakke Larviks prosjektgruppe som vurderer grunnlaget for at forslagene foreslås omsatt til nye tiltakspunkter i handlingsplanen.

Oppstart 2. halvår 2023.

## 5. Holdningsskapende arbeid

Ved siden av å tilrettelegge for at det skal bli enklere å velge mer miljøvennlige transportformer i Larvik, er et viktig arbeide å oppmuntre folk til å endre mobilitetsvaner via et aktivt holdningsskapende arbeid.

### 5.1 Strategi for holdningsskapende arbeid

Det utvikles en egen strategi for holdningsskapende arbeid for å få flere til å velge alternative transportformer til bilbruk. Strategien ferdigstilles innen 1. halvår 2024 og skal legge en plan for gjennomføring av holdningsskapende tiltak.

### 5.2 Holdningsskapende tiltak

Det foreligger allerede holdningsskapende tiltak som gjennomføres årlig under Bypakke paraplyen:

- Larvik kommunes deltakelse i "Sykle til jobben" kampanjen
- Samarbeid med Thor Heyerdahl vgs
- Helt grønn skolevei
- Refleksdagen
- Mobilitetsuka

Øvrige holdningsskapende tiltak vil komme etter at strategien (pkt. 5.1) er ferdigstilt.

## 6. Medvirkning og informasjon

Arbeidet med Bypakke Larvik vil berøre store og viktige tema for Larvikssamfunnet. Det er derfor svært viktig at berørte parter, politikere og befolkningen for øvrig, både er godt informert om arbeidet og blir involvert i arbeidet der hvor det er hensiktsmessig.

### 6.1. Medvirkningsarbeid

Følgende struktur legges for det årlige medvirkningsarbeidet i planperioden:

#### A. Politiske verksteder

Gjennomføres en gang hvert halvår.

Representanter fra Hovedutvalg for miljø, kultur og næring, Hovedutvalg for eiendom og teknisk drift og Formannskapet i Larvik kommune inviteres til de politiske verkstedene. I tillegg inviteres representanter fra de øvrige samarbeidspartnerne.

#### B. Møter i referansegruppe

Referansegruppen består av en representant fra berørte interessentgrupper og organisasjoner (Se egen liste).

Det inviteres til kvartalsvise møter i referansegruppen. Annet hvert møte vil være i form av "utvidet referansegruppe".

*C. Utvidet referansegruppe*

I møter i utvidet referansegruppe vil flere representanter fra medlemsorganisasjonene i referansegruppen inviteres til å delta. Disse møtene vil i stor grad benyttes til arbeidsverksteder hvor sentrale problemstillinger i bypakka og bypakkas tiltak tas opp.

*D. Frokostmøter*

Det gjennomføres digitale frokostmøter 3 - 6 ganger i året. Disse møtene er møter hvor det informeres om bypakkas status og arbeid og er åpne for alle.

I tillegg vil det være aktuelt å drive egne medvirkningsprosesser som en del av gjennomføringen av tiltakene beskrevet i handlingsplanen.

## **6.2. Informasjonsarbeid**

### **6.2.1 Utvikling av informasjonsmateriell og informasjonskanaler**

For å få god synlighet rundt bypakkearbeidet utvikles det en egen grafisk profil og logo. Videre vil det etableres en egen hjemmeside for Bypakke Larvik, hvor all relevant informasjon om prosjektet (inkl.styrende dokumenter, fagrapporter, møtereferat etc.) vil være tilgjengelig. I tillegg opprettes egne kommunikasjonskanaler for prosjektet i sosiale medier, nyhetsbrev etc.

Tiltaket gjennomføres 2. halvår 2023

### **6.2.2 Løpende informasjonsarbeid**

Det vil gjennomføres løpende informasjonsarbeid i media, sosiale medier, nyhetsbrev osv. gjennom hele planperioden

# Fremdriftsplan

	TILTAK	V2023	H2023	V2024	H2024	V2025	H2025	V2026	H2026
1	<b>Overordnede planer og utredninger</b>								
1.1	Mobilitetsplan for Larvik sentrum (KDP)		■	■	■	■			
1.2	Mobilitetsplan for korridorer og prioriterte tettsteder		■	■	■				
1.3	Utrede behov for store infrastrukturtiltak					■	■	■	
1.4	Utredning fase 2							■	■
2	<b>Strekningstiltak:</b>								
2.1	Områdesatsing Torstrand		■	■	■	■	■	■	■
3	<b>Gange-, sykkel- og kollektivtiltak</b>								
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		■						
3.7	Omlagging/effektivisering av bussrute Stavern-Larvik (reguleringsplan)								
4	<b>Smart teknologi og mobilitet</b>								
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	<b>Holdningsskapende arbeid</b>								
5.1	Strategi for holdningsskapende arbeid		■	■					
5.2	Holdningsskapende tiltak		■	■	■	■	■	■	■
6	<b>Medvirkning og informasjon</b>								
6.1	Medvirkningsarbeid		■	■	■	■	■	■	■
6.2	Informasjonsarbeid								
6.2.1	Utvikling av informasjonsarbeid og informasjonskanaler		■						
6.2.2	Løpende informasjonsarbeid		■	■	■	■	■	■	■