

Mobilitetsplan for Larvik

med gatebruksplan for
Larvik by og Stavern by



Forord

Mobilitetsplan for Larvik by er utarbeida av Bypakke Larvik, og bygger på et omfattende faglig grunnarbeid som er utført av sterke fagmiljøer i både Norconsult og Asplan Viak. Norconsult har bistått med overordnede faglige anbefalinger for transportsystemet både i byområdet og i korridorene ut mot kommunens største tettsteder, samt analyser av trafikksituasjonen i dag, og etablering av Aimsun-modell med tilhørende modellering av anbefalte tiltak. Asplan Viak har bidratt med analyser og mer detaljerte faglige anbefalinger for utvikling av transportsystemet i Larvik sentrum og Stavern sentrum, med fokus på alle trafikantgrupper. Arbeidet har vært forankra i bypakkesamarbeidet mellom Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Utgangspunktet for arbeidet er bypakkas mål om nullvekst i personbiltrafikken og et mer attraktivt bysentrum. Planen legger opp til en framtid der gående, syklende og kollektivtrafikken skal få bedre vilkår, samtidig som vi ivaretar behovet til de i vår langstrakte kommune som fortsatt må bruke bilen. Planen skal bidra til et mer lesbart trafikksystem som ivaretar alle trafikanter, som sikrer god tilgjengelighet til Larvik sentrum og som gir flere av oss friheten til å velge noe annet enn bilen.

Mobilitetsplanen er ikke juridisk bindende, men skal ligge til grunn for framtidige investeringsprosjekter i gater, byrom og veier, ved utarbeidelse av kommuneplaner og reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven, og ikke minst ved rullering av framtidige handlingsplaner i Bypakke Larvik.

Arbeidet med mobilitetsplanen er gjennomført med bred medvirkning gjennom verksteder og særmøter, internt i kommunen, med fylket, næringslivet og mange andre aktører. Både Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen har også bidratt med betydelig faglig støtte og viktige innspill underveis i arbeidet gjennom aktiv deltakelse både i prosjektgruppe, administrativt råd og styringsgruppe. Resultatet har blitt en plan som skal bidra til å fremme gange, sykkel og kollektiv og bygge opp under et mer attraktivt bysentrum!

Larvik, juni 2026



Innhold

Hva vet vi om dagens situasjon?	4
Mobilitetsplanens mål.....	6
Hovedprinsipper for mobilitetsplanen	8
Hovedanbefalinger for sykkel og kollektiv	9
Hovedanbefalinger for sykkel	9
Hovedanbefalinger for kollektiv	12
Overordnede anbefalinger for korridorene	13
Gatebruksplan for Larvik sentrum	22
Byliv og gående.....	25
Syklende.....	27
Kollektiv.....	29
Biltrafikk.....	30
Parkering	31
Logistikk og varelevering.....	33
Gatebruksplan for Stavern sentrum.....	34
Gågater og tryggere sykkelløsninger.....	36
Oppfølging av mobilitetsplanen	38



Hva vet vi om dagens situasjon?

Transportsystemet i Larvik er i stor grad utforma for bilbruk og på bilens premisser. Det er et mål å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt, å skape et mer attraktivt bysentrum, og å sørge for trafiksikkerhet for alle trafikanter. For å oppnå dette må vi finne en bedre balanse mellom trafikk og byliv.

STERK TRAFIKKVEKST

Larvik kan forvente en beregna trafikkvekst på nærmere 20 % (kijkm) de neste 10 årene. Selv om prognosene for befolkningsvekst kun er 5 % i perioden, gir sterk vekst i elbilandelen fra 30 % til rundt 90 %. Dagens køproblemer vil forverres siden kapasiteten i veisystemet sprenge dersom ikke noe gjøres. Dette vil gi dårligere framkommelighet for alle trafikantgrupper og motvirke attraktiv byutvikling. Forskning viser at når man øker kapasiteten for bil så får man flere som velger bil og den frigjorte kapasiteten fylles opp. Det anbefales derfor en todelt strategi hvor det både legges til rette for å flytte en del av bilreisene til gange, sykkel og kollektivtrafikk og samtidig optimaliseres veinettet for bedre trafikkavvikling.

REISEVANER MED HØY BILBRUK

Dagens reisevaner preges av høy bilbruk og lite bruk av sykkel og kollektivtransport sammenliknet med de andre Vestfoldbyene. Bilholdet er også høyere i Larvik. Samtidig er

1/3 av de daglige reisene korte og under 3 kilometer. Det er et potensiale for at flere korte reiser kan tas med gange og sykkel i stedet for bil, men da må det legges bedre til rette for det.

PENDLEREISER TIL OG I LARVIK BY

Arbeidsreiser er viktige siden de i stor grad er regelmessige og foregår i rushtidene hvor presset på veikapasiteten er størst. SSB data om hvor Larviks innbyggere bor og jobber viser tydelig at svært mange pendler til jobb i Larvik byområde fra områdene rundt. I tillegg er det svært mange som både bor og jobber i Larvik by. Dette betyr at mange har kort avstand mellom bolig og arbeidsplass og representerer et stort potensiale for å redusere sin bilbruk. Dette vil avlaste veinettet så næringstransport, kollektivtransport og de som må kjøre bil kommer lettere fram.

GENNOMGANGSTRAFIKK

Gjennomgangstrafikken i øst-vest akse mellom Stavernsveien/Storgata og Gloppe bru er relativt sett liten i forhold til totaltrafikken, og utgjør om lag 15 % av trafikken i Storgata ved jernbanestasjonen. Dette er fordi mange flere bilister har målpunkt i byområdet enn de som kjører i gjennom.

FORSINKELSER I RUSHTIDENE

Store deler av strekningen mellom Stavernsveien x Storgata og Gloppe bru har køproblemer i rushtidene, og ettermiddagsrushet har de største utfordringene. Spesielt gjelder dette kryssene med Stavernveien, Kongegata og i Øyakrysset. Målinger viser at rushtidstoppene er på om lag en halvtimes tid i morgenrush og en times tid i ettermiddagsrushet. Resten av døgnet er framkommeligheten med bil god i veinettet.

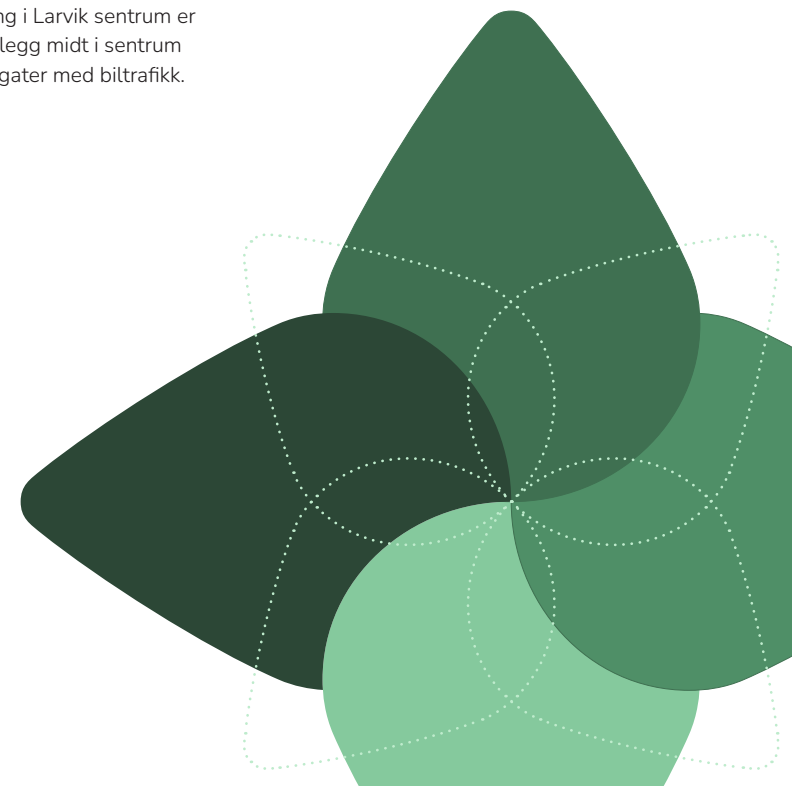
PARKERING

Tilgjengeligheten til parkering i Larvik sentrum er god, med flere parkeringsanlegg midt i sentrum og gateparkering i de fleste gater med biltrafikk.

Totalt er det i sentrumssonen ca. 3450 parkeringsplasser. Disse inkluderer alle parkeringsplasser, også de som er forbehold enkelte brukergrupper. Tabell 1-1 viser parkeringsplasser i analyseområdet fordelt på type parkeringsplass.

Type parkeringsplass	Antall plasser
Gateparkering	1400
Parkeringsanlegg	2050
Totalt	3450

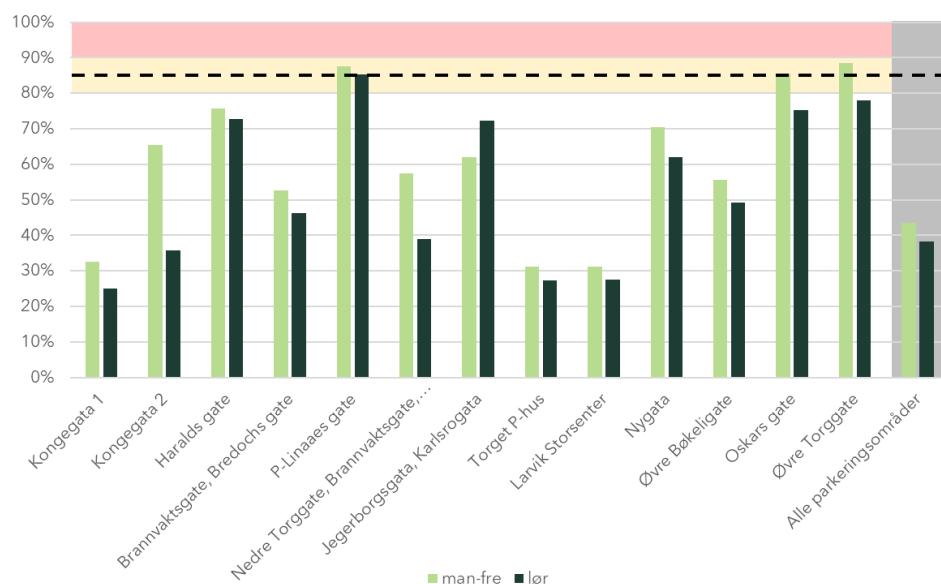
I dag er det avgiftsfri, men tidsbegrenset parkering innenfor sentrum av Larvik på de offentlige parkeringsplassene. Private parkeringsplasser er med noen unntak avgiftsbelagt.



Hvor god er kapasiteten på parkering i Larvik?

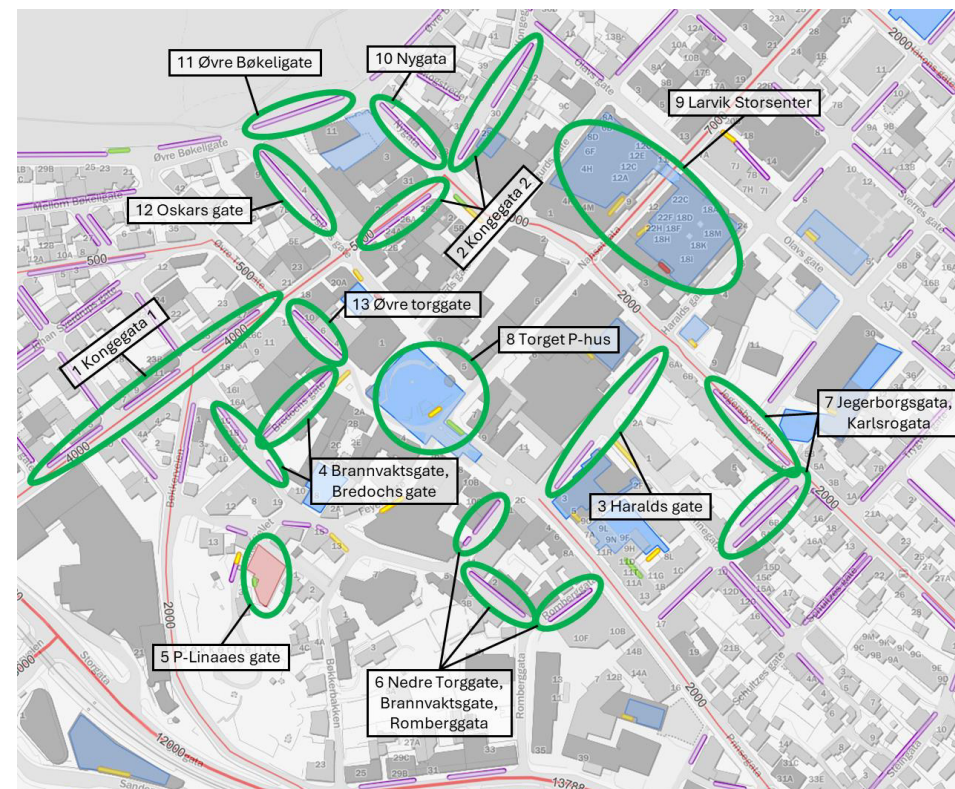
Ideelt parkeringsbelegg bør ligge på 85 % – det betyr at parkerende stort sett vil finne ledig plass uansett tidspunkt. Er belegget over 85 % blir det vanskeligere å finne plass, som fører til mer «letetrafikk», altså at man kjører rundt omkring for å lete etter parkering. Er belegget lavere enn 85 % på de mest trafikkerte tidene av døgnet tilsier det dårlig utnyttelse av parkeringsplasser og dermed at man har unødvendig mange plasser.

Våren 2025 ble det gjennomført en parkeringsregistrering i Larvik sentrum. Her ble belegget på både gateparkeringer og parkeringshus registrert. For å estimere ledig parkeringskapasitet i hele analyseområdet, er



Figur 1: Registrert belegg i prosent mandag til fredag og lørdag. Stiplet svart linje viser 85 % utnyttelse. 85 % belegg i makstimen ansees som ideelt belegg for parkeringsanlegg, der de parkerende stort sett kan finne ledig parkeringsplass. Illustrasjon: Asplan Viak

det lagt til grunn at registrert parkeringsbelegg er representativt for hele analyseområdet. Dette er en forenkling og knyttet til noen usikkerheter. Registreringa viser et gjennomsnittlig belegg som ligger langt under det som anses som ideelt: 44 % mandag til fredag og 38 % på lørdag 14. Det vil altså si at godt over halvparten av parkeringsplassene i sentrum er ledige til enhver tid. Den største ledigheten var i byens parkeringshus, mens det var mindre ledig kapasitet i de gratis gateparkeringene.



Figur 2: Parkeringsområder der parkering ble registrert. Illustrasjon: Asplan Viak

HVA HVIS VI BARE GJØR LITT?

Dersom privatbilen byttes ut med gange, sykling, samkjøring, buss eller hjemmekontor 2 dager pr. arbeidsuke blir det relativt god avvikling i alle problemområdene i ettermiddagsrushet. Beregningsmodellen RTM viser at lavere fartsgrense vil bidra til nullvekstmålet ved mindre transportarbeid med bil. Innføring av en forholdsvis lav parkeringsavgift på dagens gratis parkeringsplasser i Larvik byområde vil bidra til mindre bilbruk og økt kommunale inntekter.

HVA HVIS VI IKKE GJØR NOE?

Larvik står overfor en sterk vekst i biltrafikken de neste 10 årene. Dagens køproblemer vil forsterkes dersom ikke noe gjøres, og det forventes en vekst i biltrafikken på nærmere 20 % fram mot 2036 dersom vi ikke gjennomfører tiltak. Dette vil gi dårligere framkommelighet for alle trafikanter, skape mer kø, redusere tilgjengeligheten og motvirke attraktiv byutvikling.

Mobilitetsplanens mål

Mobilitetsplanen er en overordna og strategisk plan som viser hvordan transportsystemet i Larvik bør utvikles på både kort og lang sikt for å gjøre det lettere for flere å gå, sykle eller reise kollektivt, og som skal legge til rette for et mer attraktivt bysentrum. Planen viser hvordan vi kan tilrettelegge bedre for syklende og kollektivtrafikken på strekningene mellom Larvik by og Stavern samt tettstedene våre, og hvilke roller de ulike gatene i Larvik og Stavern sentrum skal spille for byliv og trafikk.



En attraktiv by
og nullvekst i
biltrafikken



Folkehelse i
hverdagen



Et aldersvennlig
samfunn



Tilgjengelighet
og rom for alle

Bypakke Larvik arbeider etter en vedtatt strategi der hovedfokuset rettes mot arbeidsreiser i byområdet og på de mest trafikkerte strekningene mellom Larvik by, Stavern by og de største tettstedne. Dette henger sammen med at vi vet at de fleste som bor i kommunen jobber i Larvik by, og at det er til og fra byen de største trafikkstrømmene går. Vi vet også at de største trafikale utfordringene oppstår i formiddags- og

ettermiddagsrushet, altså i forbindelse med arbeidsreiser. Dette betyr at den største effekten får vi ved å gjennomføre tiltak på de strekningene med mest trafikk, og målrette tiltakene opp mot arbeidsreiser.

For å styre utviklinga i den retninga vi ønsker, bygger planen på noen sentrale mål som presenteres og forklares nærmere på neste side.



En attraktiv by og nullvekst i biltrafikken

Vi har et nasjonalt og lokalt mål om nullvekst i personbiltrafikken. Det betyr at veksten i transporten skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Når vi prioriterer dem som går, sykler og reiser kollektivt framfor privatbilen, frigjør vi plass og skaper et mer levende bysentrum. Samtidig vet vi at Larvik er en langstrakt kommune der mange bor spredt og der bilen fortsatt vil være et viktig transportmiddel. Ved å tilrettelegge for at de som bor mer sentralt lettere kan velge gange, sykkel og kollektiv, blir det bedre plass for dem som allikevel må bruke bilen.

Folkehelse og trygghet i hverdagen

Måten vi utvikler arealene og transportsystemet i kommunen på, påvirker helsa vår direkte. Aktiv mobilitet, som å gå og sykle, gir store gevinster for folkehelsa. Ved å gjøre det trafiksikkert, trygt og enkelt å velge aktiv transport, legger vi til rette for mer hverdagsaktivitet som kan være både livsforlengende og motvirke

livsstilssykdommer. Med stort fokus på trafiksikre løsninger skal vi bidra til å redusere skader som følge av uhell i trafikken.

Et aldersvennlig samfunn

Befolkninga i Norge, og i Larvik, blir eldre. Dette får følger for hvordan vi må innrette transportsystemet vårt. Et mindre bilavhengig transportsystem er mer inkluderende for en stadig eldre befolkning som kanskje ikke kjører bil lenger, og bidrar samtidig til at flere kan holde seg i aktivitet lenger.

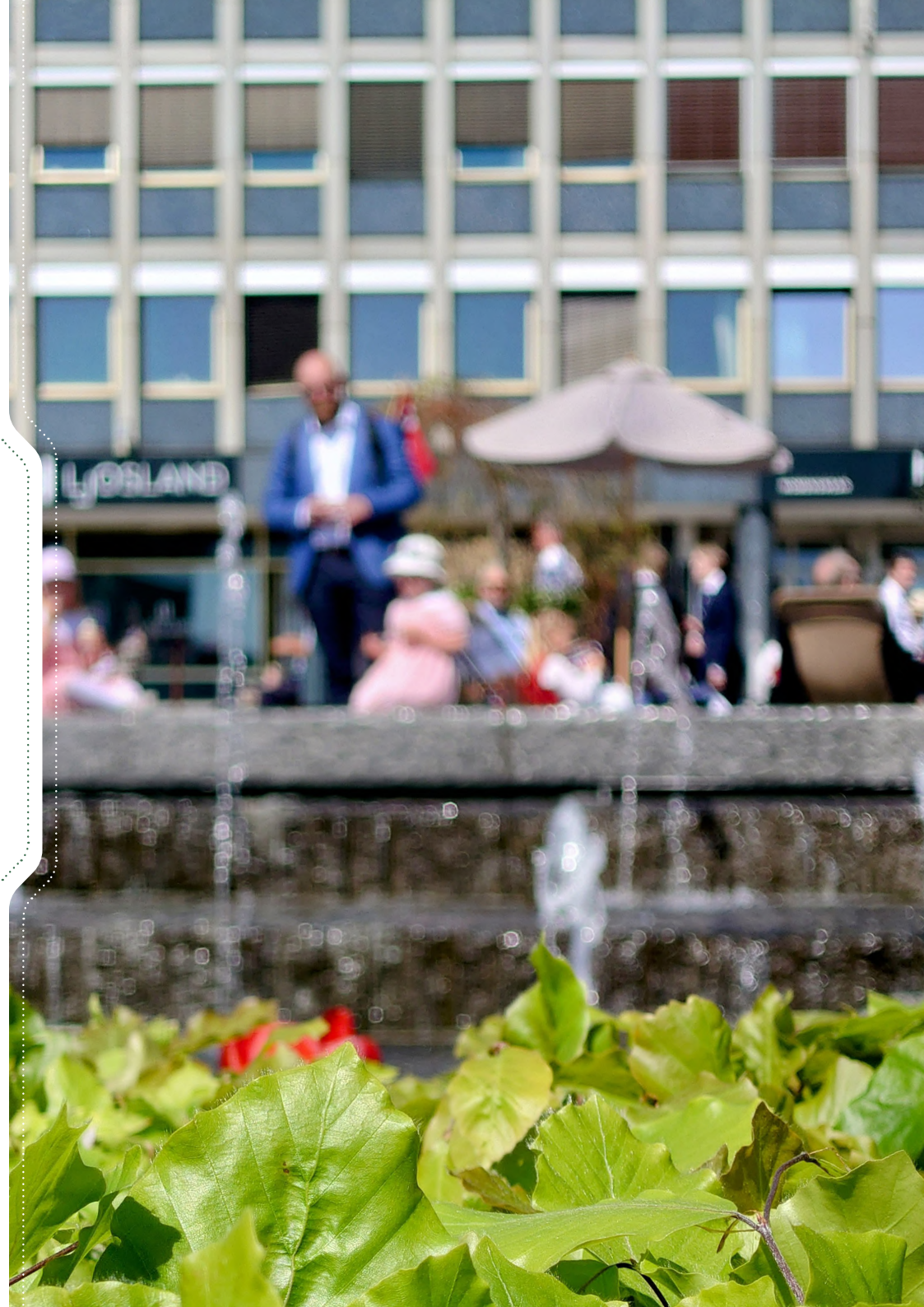
Tilgjengelighet og rom for alle

Ingen skal oppleve utenforskap transport-systemet vårt er vanskelig å bruke, uansett alder eller funksjonsevne. Mobilitetsplanen skal sikre universell utforming som gjør at gater og byrom oppleves som tilgjengelige for alle, uavhengig av helse og livssituasjon, og planlegging og utforming skal følge prinsipper for universell utforming. Samtidig skal økt fokus på menneskevennlige gater og byrom tilrettelegge for flere møteplasser i byen.

EN STRATEGISK PLAN MED PRINSIPIELLE LØSNINGER

Prinsippene og anbefalingene i denne planen er på et overordna og strategisk nivå, og det er ikke prosjektert ut ferdige løsninger for hver enkelt gate eller strekning. En så detaljert tilnærming vil være å gå langt utover rammene en mobilitetsplan normalt skal operere innfor. Det er først i prosjektfasen at de konkrete løsningene tegnes ut. Denne planen danner derfor utgangspunkt for prioritering av tiltak som kan gå videre til neste fase av planlegging eller prosjektering, og danner dermed grunnlaget for alt videre arbeid med utvikling av transportsystemet vårt.

Planen skal følges opp gjennom årlige rulleringer av handlingsplanen for Bypakke Larvik, der tiltak til oppfølging kan prioriteres. Anbefalingene i planen vil kreve finansiering gjennom kommende budsjetter både i kommunen og fylkeskommunen. Planen er derfor utarbeida for å gi mulighet for trinnvis gjennomføring av tiltak og slik at investeringer kan spres over tid.



Hovedprinsipper for mobilitetsplanen



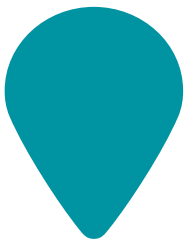
KONSENTRERT AREALUTVIKLING

Arealpolitikken er vårt viktigste virkemiddel for å styre transportbehovet. Det aller viktigste tiltaket for å redusere transportbehovet er å fortette i by- og sentrumsområdet i Larvik, samt i Stavern og våre eksisterende tettsteder. Det betyr også at vi må gi rom for å bygge høyere og tettere i sentrum og tettstedene, hvis vi samtidig skal hindre nedbygging av naturområder og matjord. En konsentrert arealutvikling legger også grunnlaget for knutepunktsutvikling og et styrket kollektivtilbud.



BILBRUK PÅ GÅENDES PREMISER I SENTRUM

Vi prioriterer tilgjengelighet framfor gjennomkjøring, slik at mer av gatearealet vårt kan brukes til byliv, handel og opphold. Vi definerer en tydelig akse for gjennomkjøring, mens øvrige gater først og fremst skal tjene som adkomst til sentrum. Dagens parkeringstilbud videreføres i hovedsak som i dag. Vi forbedrer skilting og informasjon for å gjøre parkeringssituasjonen mer oversiktlig. For å redusere støy fra biltrafikk og øke sikkerheten skal det også vurderes om fartsgrensa i enkelte bygater kan reduseres.



SAMMENHENGENDE SYKKELNETT

For å gjøre det lettere å velge sykkel skal vi tilrettelegge for et sammenhengende sykkelnett i byområdet og mellom byen og tettstedene. I gater med mye biltrafikk må det bygges separate løsninger, mens det i bygater med rolig trafikk kan legges opp til sykling i blanda trafikk med enklere tiltak for å øke følelsen av trygghet for de syklende. For å gjøre det lettere å sykle hele året må vi også sørge for at vinterdrift prioriteres på sykkelnettet.



BYLIV I SENTRUM

De mest sentrale gatene i sentrum av Larvik by og Stavern by skal utvikles på de gåendes premisser. Gatene skal i større grad tilrettelegges for møblering, vegetasjon og aktivitet som gjør at det blir triveligere å oppholde seg i gatene, og lettere for næringsdrivende å flytte aktivitet ut i gatebildet. Dette kan bidra til et mer levende og attraktivt sentrum. HC-parkering, varelevering og drosjeholdeplasser prioriteres foran gateparkering for privatbiler.



MER EFFEKTIVT KOLLEKTIVTILBUD

For å styrke konkurranseevnen til kollektivtrafikken gjør vi enkle grep for et mer effektivt tilbud. I bygater brukes kantstopp framfor busslommer for å øke bussenes framkommelighet og redusere ventetid. Sentrumsterminal og holdeplasser bør ha god standard og komfort. I sentrum samles bussrutene i én trasé for å gi et mer lesbart tilbud som også gir bedre plass til andre trafikantgrupper i de øvrige bygatene. Dette gir bedre framkommelighet og et mer effektivt tilbud for dem som ikke bor i sykkelavstand til de viktigste destinasjonene.

Hovedanbefalinger for sykkel og kollektiv

Her presenterer vi de generelle hovedanbefalingene for sykkel- og kollektivtilbudet i Larvik i framtida. Anbefalingene danner grunnlaget for de mer detaljerte beskrivelsene som kommer i kapittelet om korridorene mellom byområdet og tettstedene, og i gatebruksplanene for Larvik by og Stavern by.

Hovedanbefalinger for sykkel

For å øke sykkelandelen må vi tilrettelegge for alle typer syklist, og vi må utvikle sykkelnettet innenfra og ut. Med et oppdatert sykkelveinett er det lettere å planlegge og avgrense framtidige sykkeltiltak ved å vite hvilke strekninger som skal tilrettelegges for sykling.

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

Sykling som mobilitetsform har størst konkurranseevne på korte avstander mellom 1–5 km og i omgivelser med høy funksjonsblanding, lavt fartsnivå og tett på gående og målpunkter, altså i tettbygd strøk. Langs mange strekninger viser det seg ofte at de viktigste barrierene befinner seg på spesielle punkter og kan utbedres vesentlig uten at hele strekningen må opparbeides på nytt.

Å utvikle sykkelnettverket innenfra og ut innebærer å prioritere gjennomføring av tiltak i bygater, også når arealkonfliktene er store. I arbeidet med mobilitetsplanen har det vært et stort fokus på byområdene og sentrum, da det nettopp er her nøkkelen til det resterende sykkelnettet ligger. Noen av tiltakene i sentrum vil kreve større og lengre prosesser, men det er også flere enklere tiltak som kan gjøres med en gang. Med tradisjonell prosjektgjennomføring vil reguleringsarbeidet og de store finansieringsbeslutningene legge premissene for framdriften.

Tanken på å gjøre noe «halvveis» i stedet for «skikkelig» når det først gjøres kan være uvant, men dersom enkle grep reduserer barrierene for å bruke en strekning i f.eks. to til ti år i påvente av tyngre tiltak, vil man fort oppleve at det kan være god samfunnsnytte i å gjøre enkle og midlertidige tiltak i påvente av mer omfattende og permanente tiltak. Samfunnsnyttien ved å gjøre tiltak i to eller tre omganger. Det er viktig at tiltak med lange planleggingsprosesser og usikker tidsramme for realisering ikke kommer i veien for raske og effektive tiltak.



Det anbefales derfor å utbedre sykkelinfrastrukturen trinnvis der man starter med enkle tiltak og deretter de mer omfattende tiltakene på lengre sikt.

I tabellen i vedlegg 1 gis en rekke overordna eksempler på tiltak som skal bidra til å øke standarden på sykkeltilrettelegginga og bidra til en økt sykkelandel. Tiltakene er kategorisert på type tiltak, med eksempler, med fokus på enklere tiltak. Det gis også noen eksempler fra Larvik hvor det er behov for tiltaket. Videre gis det også eksempler på hvordan sykling i blanda trafikk kan tilrettelegges på ulike måter.

Analysene av det eksisterende sykkelveinettet, behovene for framtidig tilrettelegging og alternativsvurdering for sentrum har ledet fram til det sykkelveinettet som er beskrevet i de kommende kapitlene. Foreslått sykkelveinett viser hvilke strekninger som bør ha sykkeltilrettelegging, og som bør prioriteres ved drift, vedlikehold og trafiksikkerhetstiltak (gjelder også der det i dag ikke er tilrettelegging).

SYKKELVEINETTETS ROLLE I OMBYGGING OG VEDLIKEHOLD AV VEIER OG GATER

Når det gjennomføres omfattende vedlikehold bør det på strekninger som er del av sykkelveinettet vurderes om man kan gjennomføre tiltak for å bedre forholdene for syklistene.

Slike tiltak kan f.eks. være:

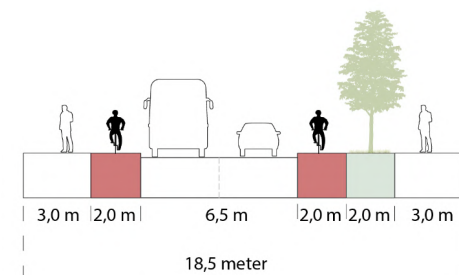
- Trafikkregulerende tiltak
- Redusert fartsgrense og hastighetsbegrensende tiltak.
- Etablering av sykkelfelt med rød farge, enten med farge som påføres på eksisterende asfalt, eller ved å legge ny, rød asfalt.
- Sykkelbokser i mindre lyskryss eller etablering av areal for stor venstresving i store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

PRINSIPIELLE LØSNINGER FOR SYKKELTILRETTELEGGING

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

Sykkelfelt

I veier og gater med mange kryss og avkjørsler bør sykkel felt benyttes som sykkeltilrettelegging. Fartsgrensen må være 50 km/t eller lavere. Om mulig bør det etableres opphøyde sykkel felt, med bredde på 2,2 m. Oppmerkede sykkel felt bør ha bredde på minst 1,8 m. I bratte sentrumsgater kan man også tilrettelegge for sykkel felt i oppoverbakke, altså kun på én side av veien.

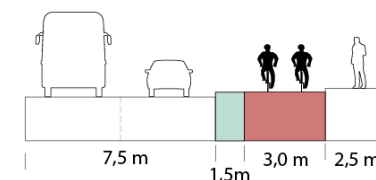


Illustrasjon: Norconsult

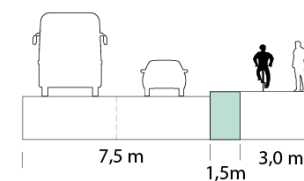
Separat sykkelanlegg

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

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



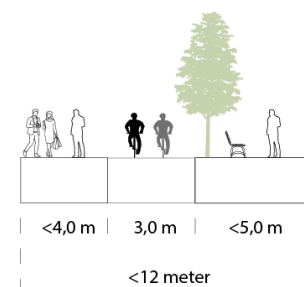
Illustrasjon: Norconsult



Illustrasjon: Norconsult

Sykling i gangprioriterte områder

Man skal i størst mulig grad unngå å legge sykkelruter gjennom gågater, torg og andre gangprioriterte områder, men det kan tillates over korte strekninger der alternativ rute ikke er mulig eller gir en svært stor omvei. Syklisten er gjest og må sykle på gåendestilsier lavere fart. Denne løsningen er mest aktuell i sentrumsgater uten biltrafikk.

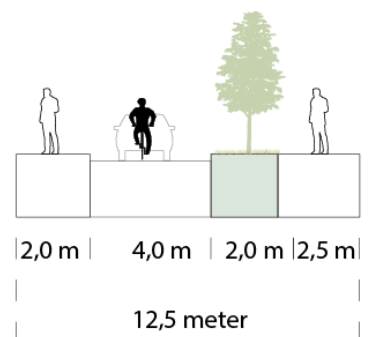


Illustrasjon: Norconsult

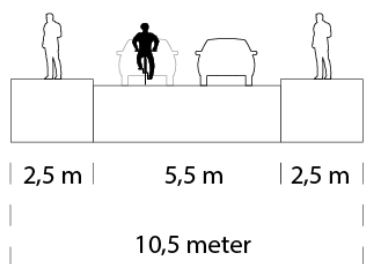
Sykling i gater med rolig trafikk

Ved trafikkmengde under 2000 ÅDT (1000 for enveisregulerte gater) trengs det ikke eget areal for syklende. Fartsbegrensende tiltak bør vurderes for å sikre at reell fart for biltrafikken er maksimalt 30 km/t, gjennom innsnevring eller forhøyninger i kryss, fartshumper eller andre tiltak. Gatetyper som er aktuelle for sykling i blandet trafikk er nabolagsgater med syklende og gående i bomiljøer (begrenset tilgjengelighet for kjøretøy), og sentrumsgater med syklende, gående og bil.

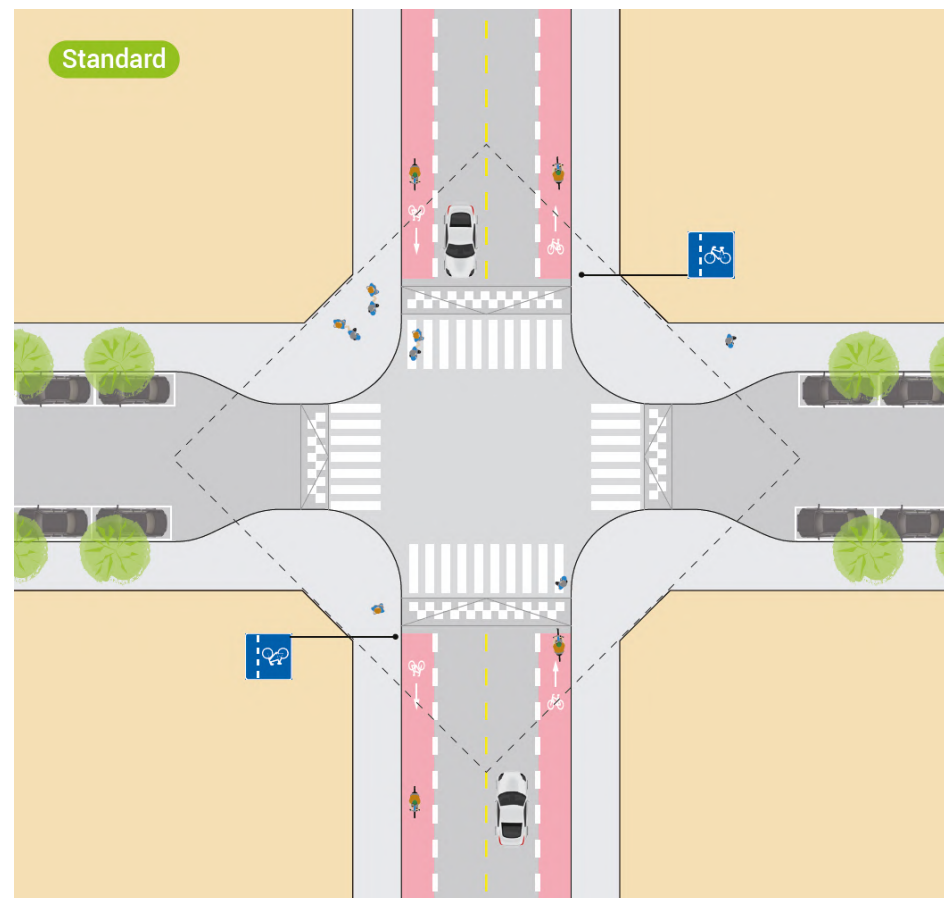
Norconsult har utarbeida utfyllende eksempler på fartsreduserende tiltak i form av midlertidige innsnevring, sykkelportal og sykkelpassasje, som er vist i vedlegg 2.



Illustrasjon: Norconsult



Illustrasjon: Norconsult



Opphøyd kryss med innsnevring i sidegater. Illustrasjon: Oslo kommune

Hovedanbefalinger for kollektiv

Mobilitetsplanens anbefalinger legger vekt på å forenkle linjenettet og baserer seg på to avganger per time på alle linjer. I de viktigste korridorene møtes og taktet flere linjer slik at det blir fire avganger per time på flere strekninger. Anbefalingene handler også om å se mulighetene for kollektivtrafikken sammen med mulighetene for å legge bedre til rette for sykkel i Larvik, og samtidig løse de viktigste framkommelighetsutfordringene i sentrum.

Anbefalt konsept for Larvik sentrum innebærer å flytte busslinjene fra Prinsegata til Herregårdsbakken / Jegersborggata. Hensikten er å frigjøre Prinsegata til sykkel, og samle buss-linjene i en trasé med bedre framkommelighet for buss. Videre anbefales det å vurdere om busslinjene fra Storgata nord for jernbanen på sikt kan flyttes til indre havn. Storgata har tidvis store framkommelighetsproblemer i dag. Gjennom arbeidet med Knutepunkt Larvik og indre havn bør det vurderes om tilrettelegging for bussgate kan gjennomføres her.

Andre tiltak for å øke bussens framkommelighet innebærer enkelte kryssombygginger for å øke bussens framkommelighet, økt bruk av kantstopp framfor busslommer, etablere mobilitetspunkter i Stavern, Larvik sentrum og på Tjøllingvollen og vurdere holdeplasstruktur i enkelte områder. Tiltakene er nærmere beskrevet under anbefalingene for hver enkelt korridor. Det foreslås også mobilitetspunkter i Stavern sentrum, på Larvik stasjon, Bommestad og Tjøllingvollen. Dette er holdeplasser som tilrettelegges med et tilbud rettet mot first/last-mile, og er viktig der det er lang avstand til kollektivtilbudet. Det vil si at det er godt tilrettelagt for bytte mellom transportmidler, for eksempel mellom buss og sykkel eller buss og sparkesykkel. Et mobilitetspunkt må som et minimum ha trygg og attraktiv sykkelparkering, gode gangforbindelser og god standard på lehus og venteområde. I tillegg kan det ha tjenester som sparkesykkelutleie, bysykler, delebilordning eller pakkeautomat.



Figur 3: Anbefalt nettverk for kollektivtrafikk med viktige knutepunkter. Illustrasjon: Norconsult



Overordnede anbefalinger for korridorene

I dette kapitlet presenteres de overordnede anbefalingene for utvikling av sykkel- og kollektivnettet for byområdet og de prioriterte strekningene i henhold til bypakkestrategien: Stavern by-Larvik by, Gon/Halsen-Larvik by, Tjøllingvollen-Gloppe bru, Nansetgata-Larvik sentrum, og Helgeroa/Veldre-Larvik by.



Korridor 1 – Stavern-Larvik

TILTAK

- Utbedre dekkekvalitet på gang- og sykkelvei
- Utbedre skilting og vikepliktsforhold langs sykkelnett
- Bedre tilrettelegging over Farriselva v. Hammerdalen
- Fullføre sykkelnett ved Holmejordet
- Flytte busstrasé fra gml. Stavernsveien til fv. 301
- Bygge om busslommer til kantstopp
- Etablere mobilitetspunkt i Stavern sentrum

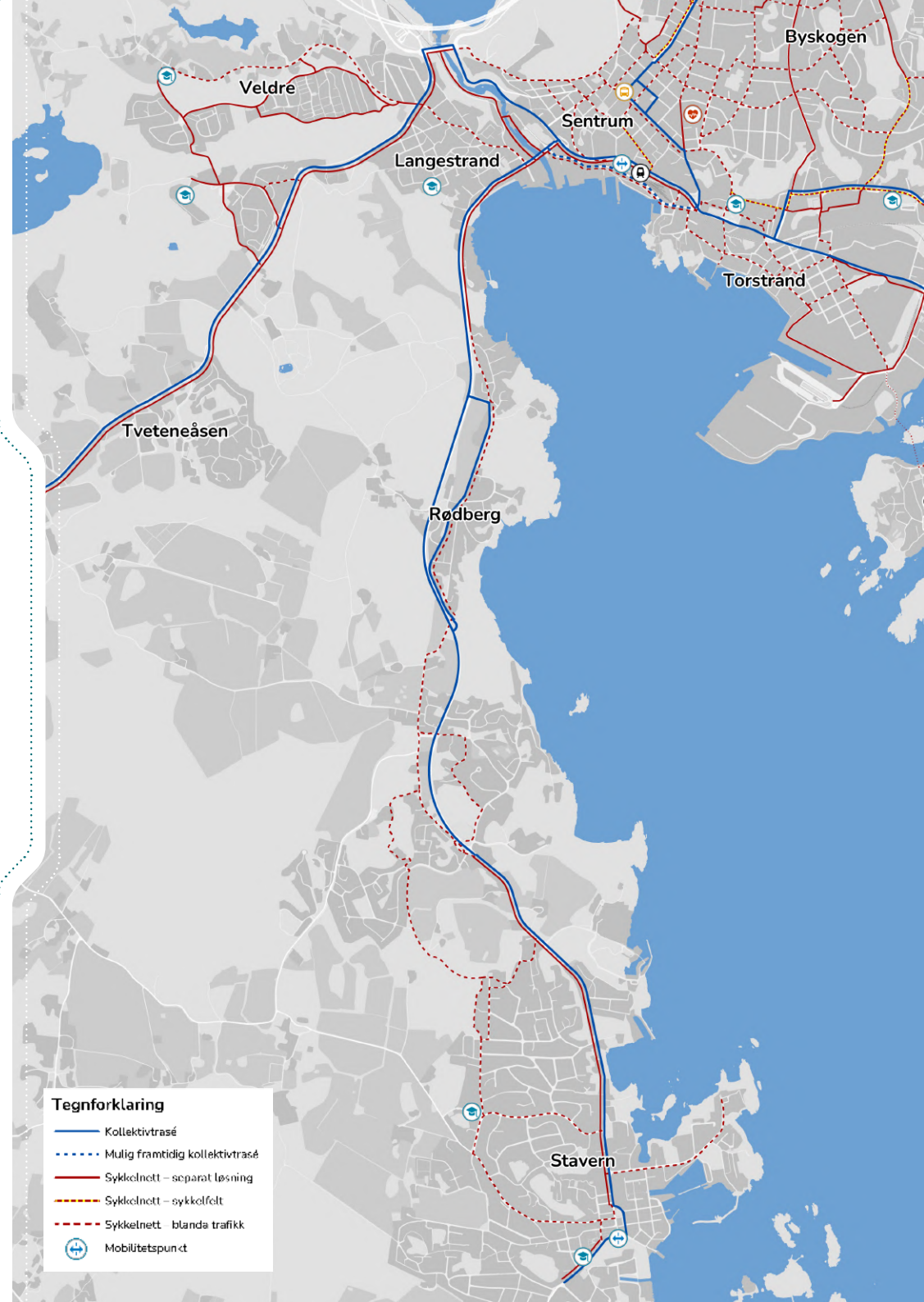
SYKKEL

Sykkeltilrettelegging i korridoren Stavern by-Larvik by handler i stor grad om å øke standarden gjennom enkle tiltak med utbedring av dekkekvalitet og skilting for å klargjøre vikepliktsforhold. De største utfordringene på denne strekningen i dag knytter seg til dekkekvalitet, skilting, vikepliktsforhold og manglende sammenheng for sykkelinfrastruktur. De to stedene som krever mest omfattende tiltak, er ved Langestrand og på brua over Farriselva og på enkelte strekninger inn mot Stavern sentrum hvor det i dag mangler sykkeltilrettelegging og syklende må sykle i veibanen med høye trafikkmengder eller på fortau. Dette krever tiltak som utvidelse av gateløp og bru og er tiltak som anbefales på lang sikt da det kreves en mer omfattende prosess og investering. Både Stavern skole og Brunla skole ligger i tilknytning til hovedsykkelnettet på denne strekningen. For Stavern skole er det allerede etablert gang- og sykkelvei langs Helgeroaaveien, og før øvrig

anbefales sykling i blanda trafikk ettersom det i de nærliggende gatene utenom Helgeroaaveien er rolig trafikk. Brunla skole ligger også i tilknytning til hovedsykkelnettet. Her er det på deler av strekningen langs Vardeveien etablert separat gang- og sykkelvei, mens det på resterende del er etablert fortau. Også i disse omkringliggende gatene er trafikken rolig, og sykling i blanda trafikk anbefales.

KOLLEKTIV

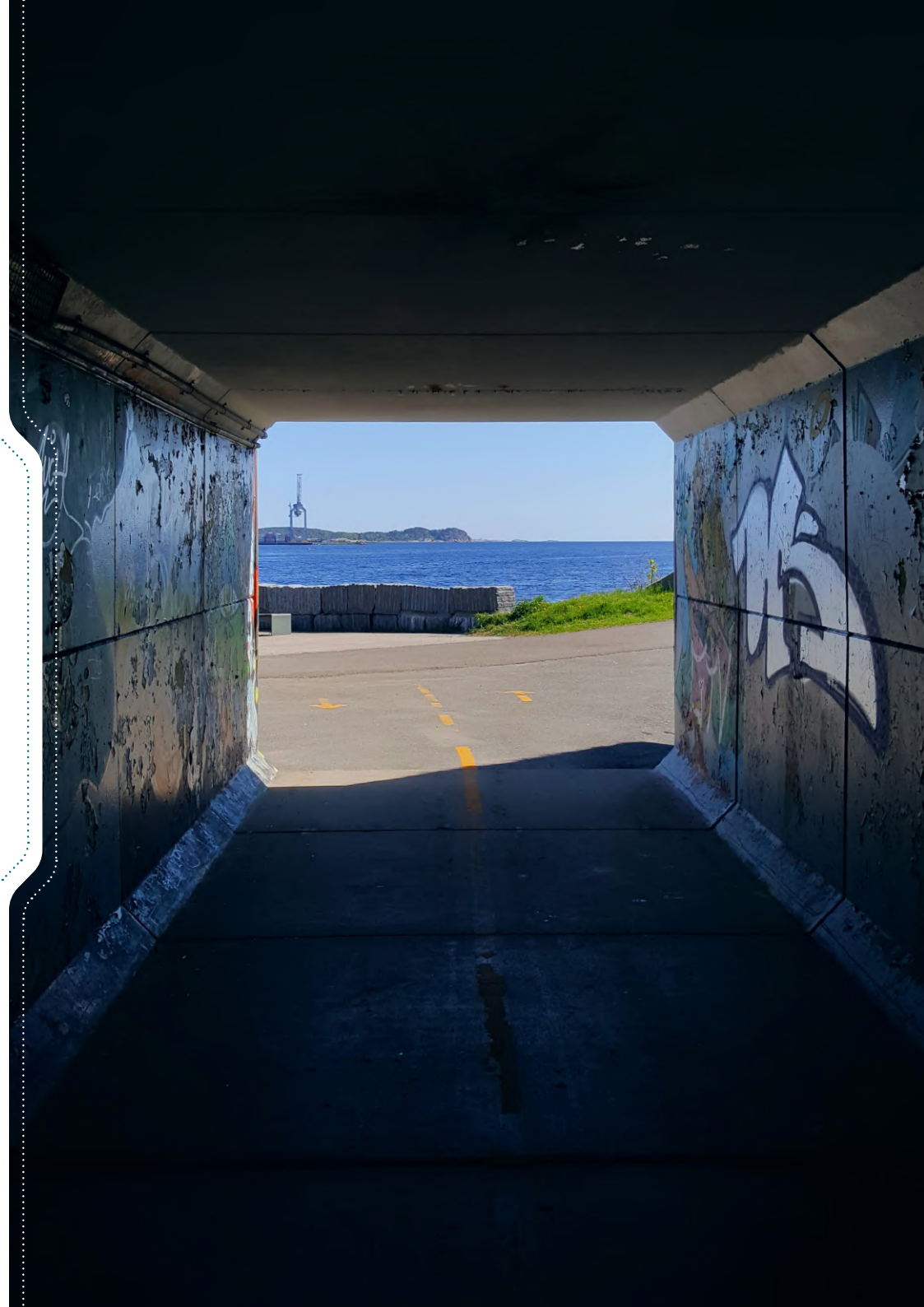
Anbefalte kollektivtiltak i korridoren spenner fra enkle tiltak til mer omfattende tiltak som alle skal bidra til et mer bekvemt og effektivt kollektivtilbud. Det største strukturelle grepet innebærer å etablere nye holdeplasser langs fv. 301 Stavernsveien ved Rødberg og Tenvik slik at bussen kan kjøre fv. 301 framfor Gamle Stavernsveien. Dette vil redusere reisetida noe, og gi et mer effektivt rutetilbud. Dette vil redusere flatedekningen noe for Rødberg og Tenvik, men disse boligområdene ligger også i sykkelavstand til Larvik by. Det vurderes her



som viktigst å sikre god framkommelighet for innbyggerne som bor nærmere Stavern og der sykkel er mindre konkurransedyktig for reiser inn til Larvik by og motsatt vei.

Andre tiltak som anbefales er å bygge om bussholdeplasser fra dagens busslommer til såkalt kantstopp. Dette innebærer at bussen slipper å vente på forbigående biltrafikk, og bidrar til et mer sømløst og effektivt kollektivtilbud der bussen får høyere prioritet. Det anbefales også å etablere et mobilitetspunkt i Stavern sentrum. Et mobilitetspunkt anbefales etablert i Stavern sentrum ved Stavern torg. Mobilitetspunktet utgjør en holdeplass som

tilrettelegges med et tilbud rettet mot first/last-mile. Det vil si at det er godt tilrettelagt for bytte mellom transportmidler, for eksempel mellom buss og sykkel eller buss og sparkesykkel. Mobilitetspunktet skal ha trygg og attraktiv sykkelparkering, gode gangforbindelser og god standard på lehus og venteområde. I tillegg kan det ha tjenester som sparkesykkelutleie, bysykler, delebilordning eller pakkeautomat. Dette tiltaket er spesielt viktig for dem som har noe lenger avstand til bussholdeplass enn gangavstand, og kan bidra til at flere velger å reise kollektivt selv om bussholdeplassen er noe lenger fra boligen.



Korridor 2 – Gon/Halsen – Larvik by

TILTAK

- Utbedre dekkekvalitet på gang- og sykkelvei
- Etablere sykkelnett over Torstrand i form av sykling i rolige boligater og bilrestriktive tiltak i disse gatene
- Utbedre kryss Hoff's gt. x Elveveien for økt bussframkommelighet
- Etablere kantstopp framfor busslommer i kollektivtraséen
- Vurdere nedsatt hastighet på Storgata

SYKKEL

På denne strekninga er det flere utfordringer med både dekkekvalitet, uklare vikepliktsforhold ved kryss, og ikke minst smale fortau og behov for bedre sammenhengende løsninger særlig over Torstrand.

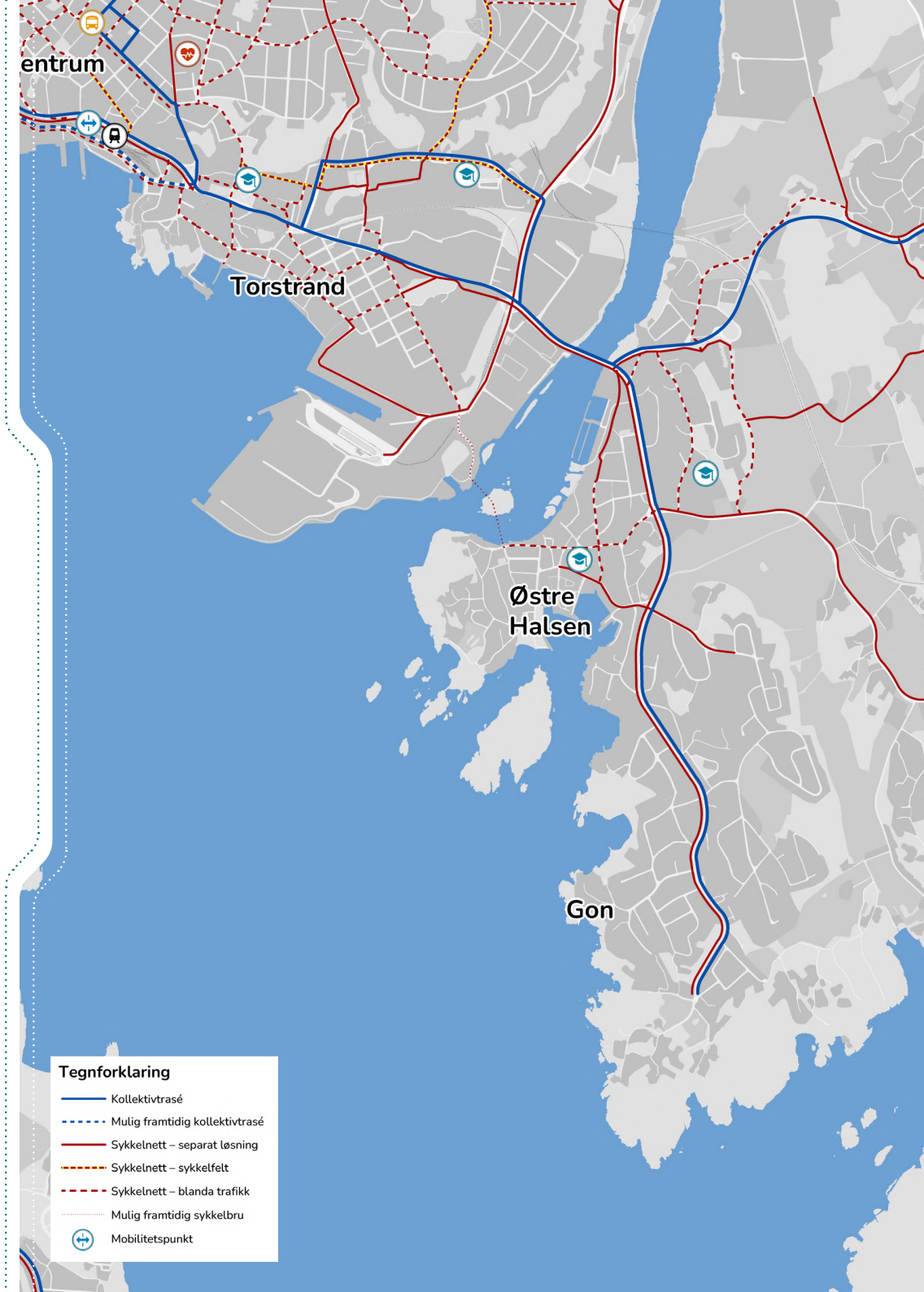
Storgata gjennom Torstrands fra krysset med Ryes gate til Storgata er for smal og med for høy trafikkmengde til å kunne etablere en tilstrekkelig løsning som både er trafiksikker og gir god framkommelighet for syklister. Med bakgrunn i kryssutforming, bussholdeplasser og underganger anbefales det å legge opp til to nye tverrforbindelser gjennom Torstrand.

De anbefalte løsningene over Torstrand er hovedsakelig sykling i rolige boligater med etablering av bilrestriktive tiltak som eksempelvis stenging i jernbaneundergangen ved Colbjørnsens gate forbi parkområdet. Det er vedtatt at det skal gjennomføres en gatebruksplan for Torstrand som et ledd i

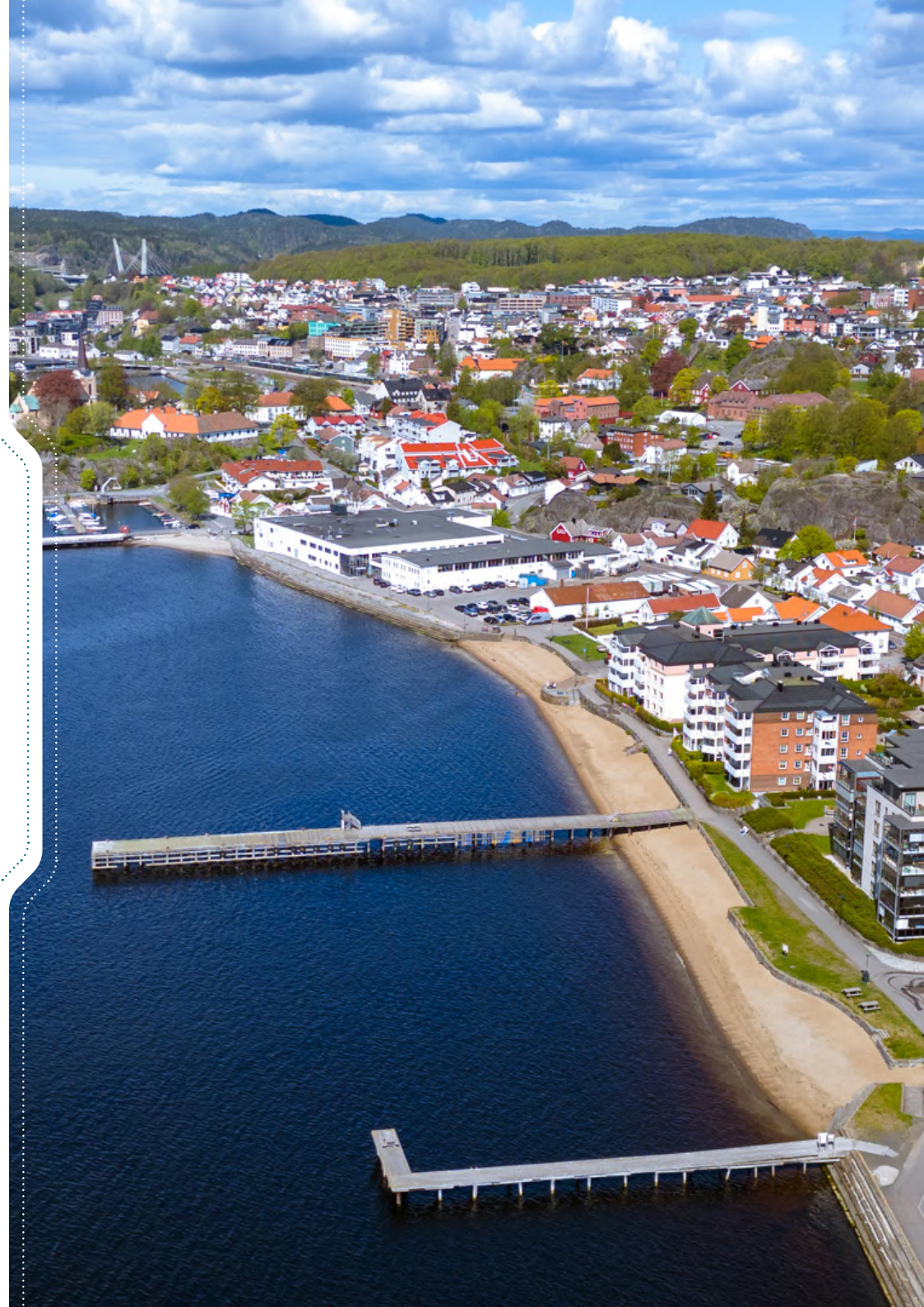
det pågående VA-prosjektet hvor anbefalte forbindelser blir innarbeida. På lang sikt er det også anbefalt å etablere en ny sykkelbruforbindelse mellom Østre Halsen og Vestre Halsen via St. Helena. I denne korridoren finner vi både Østre Halsen skole og Mellomhagen ungdomsskole, som begge er tilknyttet det anbefalte hovedsykkelnettet. Til Østre Halsen er det etablert tosidig fortau langs Iver Hesselbergs vei, mens resterende omkringliggende gatenett i hovedsak har rolig trafikk der det anbefales sykling i blanda trafikk. For Mellomhagen ungdomsskole anbefales sykling i blanda trafikk langs Mellomhagen som har rolig trafikk, ned til separat løsning ved Kaupangveien eller Tjøllingveien.

KOLLEKTIV

Anbefalte kollektivtiltak i korridoren spenner fra enkle tiltak til mer omfattende tiltak som alle skal bidra til et mer bekvemt og effektivt kollektivtilbud. Det største strukturelle grepet innebærer å bygge om krysset Hoffsgate x Elveveien for å sikre bussene



fra Hoffsgate bedre framkommelighet inn i høyresving ut på Elveveien, samt å bygge om bussholdeplassen ved Thor Heyerdahl vgs i Hoff's gate til kantstopp. Også på resterende deler av strekningen anbefales det å bygge om bussholdeplasser til kantstopp, med forbedret standard på leskur eller tilsvarende ventefasiliteter. Det anbefales også å vurdere om antallet holdeplasser på Torstrand kan reduseres noe, ettersom enkelte holdeplasser har kort avstand seg imellom, og en reduksjon kan bidra til raskere framføringstid for bussen.



Korridor 3 – Tjøllingvollen – Gloppe bru

TILTAK

- Utbedre dekkekvalitet på deler av strekningen
- Sikre tilstrekkelig bredde på gang- og sykkelveier
- Sikre tilstrekkelig skilting langs hele strekningen
- Etablere gang- og sykkelvei langs Hegdalveien
- Etablere mobilitetspunkt på Tjøllingvollen

SYKKEL

Tilrettelegging i korridoren Tjøllingvollen–Gloppe bru handler om en nøktern oppgradering av dagens ruter. Det er enkelte utfordringer med smale gang- og sykkelveier, dårlig dekkekvalitet og manglende skilting. Alle behovene for utbedring kan gjøres med strakstiltak. Det anbefales også å oppgradere Hegdalveien med gang- og sykkelvei på lang sikt, ettersom dette er et industriområde med mange arbeidsplasser og som er i sykkelavstand fra både Larvik by og Tjølling, Halsen og Gon.

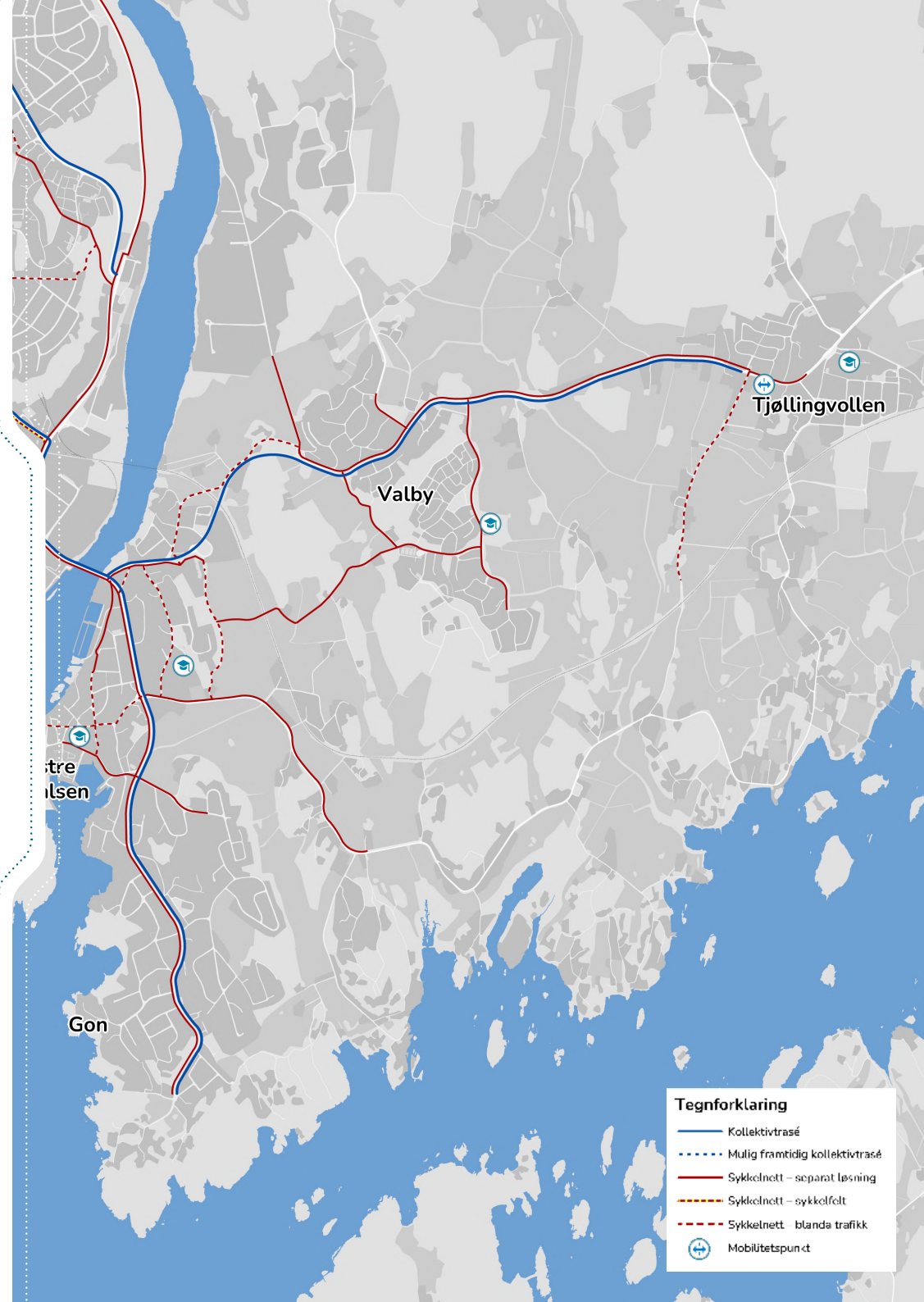
I enden av denne korridoren finner vi Tjodalving skole, som har direkte tilknytning til separat gang- og sykkelvei langs Tjøllingveien. For øvrig anbefales sykling i blanda trafikk på Tjøllingvollen, ettersom det her i hovedsak er rolige bolig-gater med lav trafikk. Valby skole er også tilknyttet sykkelnettet, og etablert løsning med separat gang- og sykkelvei langs Valbyveien anbefales videreført.

KOLLEKTIV

Kollektivtilbudet i denne korridoren er vurdert

som velfungerende og tilstrekkelig. Generelt er bussholdeplassene i korridoren plassert strategisk der viktige samle-veier møter hovedveien. Det er derfor ikke hensiktsmessig å redusere holdeplassavstanden, selv om det i noen tilfeller gir noe kort avstand.

Rundt Tjøllingvollen er det flere mindre boligområder med lang avstand til kollektivtilbudet langs fv. 303 Tjøllingveien. Det foreslås derfor å tilrettelegge for mobilitetspunkt på Tjøllingvollen. Mobilitetspunktet utgjør en holdeplass som tilrettelegges med et tilbud rettet mot first/last-mile. Det vil si at det er godt tilrettelagt for bytte mellom transportmidler, for eksempel mellom buss og sykkel eller buss og sparkesykkel. Mobilitetspunktet skal ha trygg og attraktiv sykkel-parkering, gode gangforbindelser og god standard på lehus og venteområde. I tillegg kan det ha tjenester som sparkesykkelutleie, bysykler, delebilordning eller pakkeautomat. Dette tiltaket er spesielt viktig for dem som har noe lenger avstand til bussholdeplass enn gangavstand, og kan bidra til at flere velger å reise kollektivt selv om bussholdeplassen er noe lenger fra boligen.



Korridor 4 – Bommestad – Sentrum

TILTAK

- Utbedre dekkekvalitet på deler av strekningen
- Sikre tilstrekkelig oppmerking og skilting
- Etablere gang- og sykkelvei langs der dette mangler langs Nansetgata mellom Yttersøveien og Elveveien
- Tilrettelegge for sykling i sidegater til Nansetgata mellom Nordbyen og sentrum
- Samle kollektivtraséene i Nansetgata
- Etablere holdeplass med vendemulighet ved Nordbyen i Yttersøveien
- Etablere endeholdeplass for terminering i Hagalia

SYKKEL

Utfordringene på denne strekningen knytter seg i hovedsak til oppmerking, skilting og dekkekvalitet. Manglende gang- og sykkelveiløsning ved Nordbylia er nå under regulering og anbefales gjennomført så raskt som mulig. Ny gang- og sykkelvei langs denne strekningen vil gi en sammenhengende løsning i Nansetgata nord og vil øke framkommeligheten og trafikksikkerheten for syklistene.

Nansetgata er i dag en trafikkert gate, hvor det også går kollektivtrafikk. Det tilsier at 1,8 m oppmerkede sykkelfelt ikke er en god nok løsning for alle syklistene. Det anbefales derfor i tillegg å legge til rette for sykling i parallelle gater med lav trafikk. Her kan det med enkle bilrestriktive tiltak og skilting tilrettelegges for sykling i blandet trafikk. Det anbefales å beholde sykkelfelt i Nansetgata fra Skogveien og nordover. Sørøver mot sentrum anbefales sykkelruter lagt til Haralds gate i øst og Dr.

Knudtzons vei via Badeparken og Sigurds gate i vest.

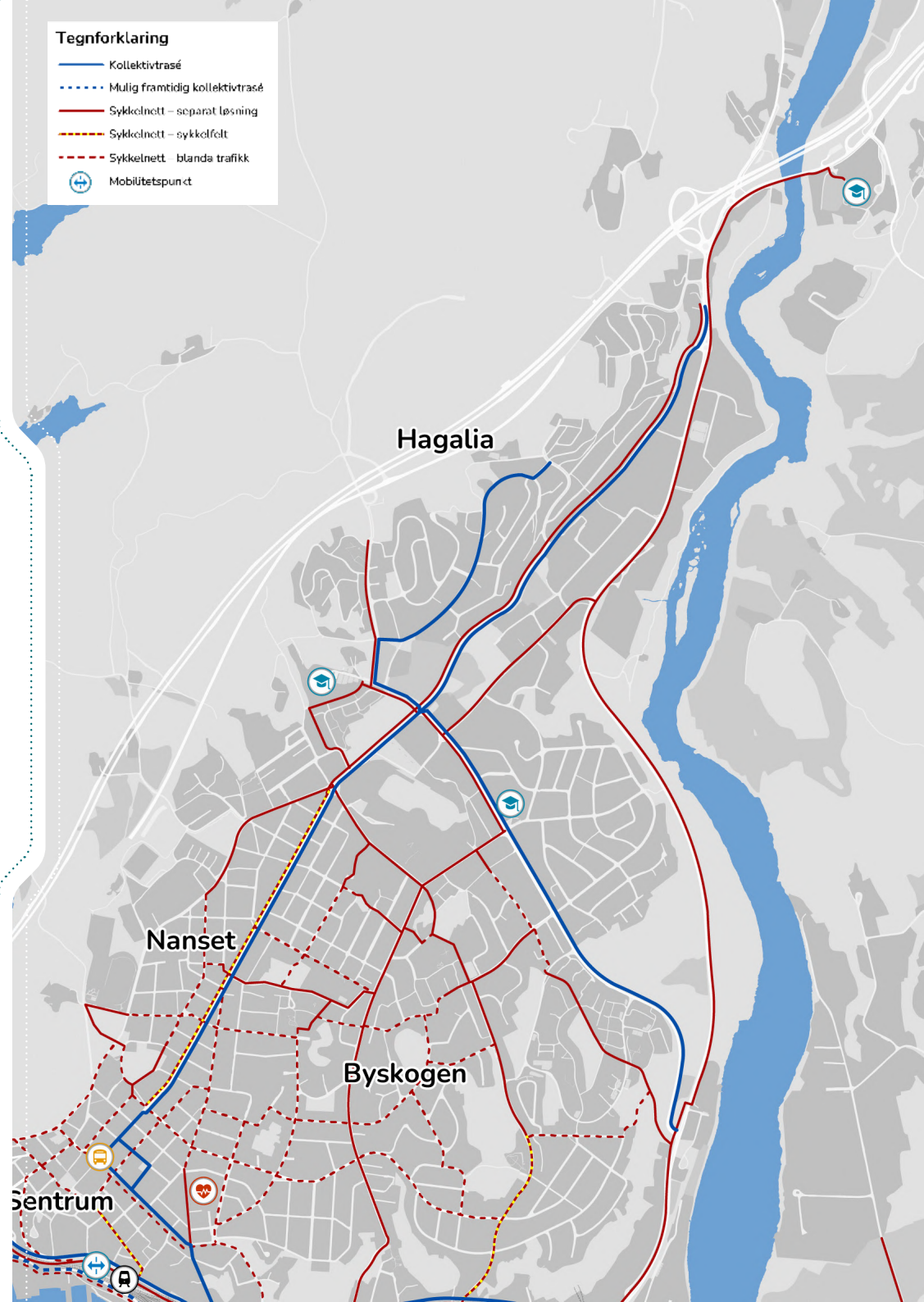
Langs denne korridoren finner vi tre skoler – Bommestad skole, Fagerli skole og Hedrum ungdomsskole. Disse skolene er tilknyttet det anbefalte sykkelnettet med anbefalte løsninger som samsvarer med dagens situasjon. For disse skolene anbefales det å videreføre dagens ordning med separate løsninger langs de mest trafikkerte hovedveiene i tilknytning til skolene, og sykling i blanda trafikk i omkringliggende bolig-gater med blanda trafikk.

KOLLEKTIV

Det anbefales et linjenett som i større grad samles i Nansetgata enn i dag. Grepet styrker Nansetgata som kollektivgate, og gir flere busser en mer direkte trasé enn tilfellet er i dag. Det bør etableres ny holdeplass med vendemulighet ved Nordbyen i Yttersøveien for å gi overgangsmuligheter til busstilbud mot sentrum

Tegnforklaring

- Kollektivtrasé
- Mulig framtidig kollektivtrasé
- Sykkelnett – separat løsning
- Sykkelnett – sykkelfelt
- Sykkelnett – blanda trafikk
- ⓘ Mobilitetspunkt



og nordover for en tverrgående linje som sikrer lokal betjening nordøst i Larvik. Dagens linje 210 bør terminere i Hagalia. Det må derfor også etableres endeholdeplass og fasiliteter for sjåfør i Hagalia for at ruta skal kunne terminere her.

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



Korridor 5 – Brunlanes – Larvik by

TILTAK

- Utbedre dekkekvalitet på deler av strekningen
- Sikre tilstrekkelig oppmerking og skilting
- Rydde opp i kryss med uklare vikepliktsforhold
- Utbedre bru over Farriselva (fv. 301) for bedre sykkeltilrettelegging
- Utvide enkelte fortau på Langestrand
- Etablere gang- og sykkelvei langs fv. 302 mot Helgeroa på lang sikt

SYKKEL

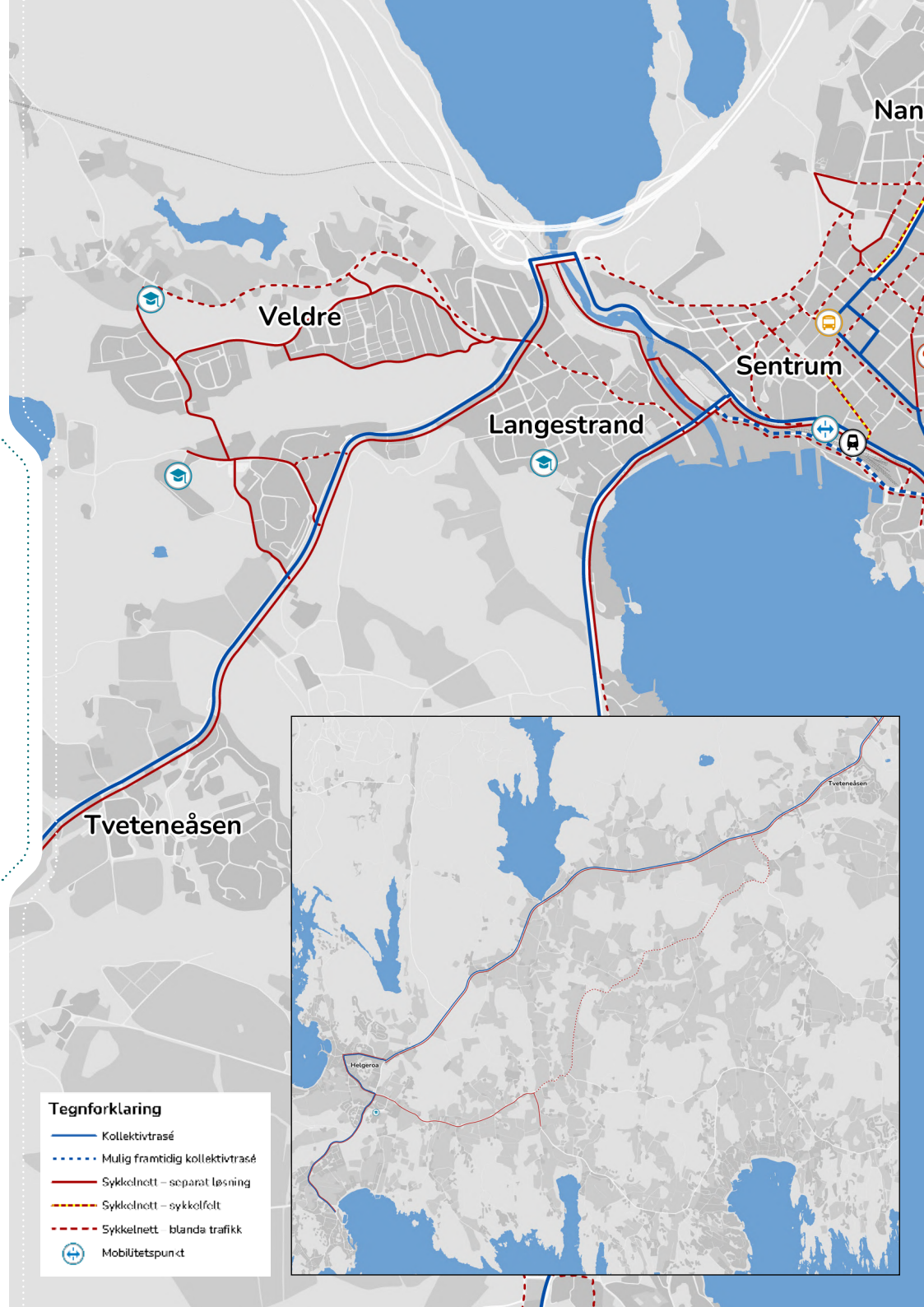
For strekningen ut til Helgeroa er avstanden såpass lang at potensialet for daglige reiser med sykkel er svært lavt. Det største potensialet er fra Tveteneåsen og Veldre som ligger innenfor 5 km fra sentrum. Utfordringene på denne strekningen knytter seg i hovedsak til manglende tilrettelegging, varierende dekkekvalitet og uklare vikepliktsforhold. Fra Langestrand og opp til Brunlanesveien er det stedvis smale fortau. Fra Brunlanesveien og opp til Veldre mangler det stedvis sykkeltilrettelegging langs Geitramsveien. Det mangler også sykkeltilrettelegging langs Kleiverveien.

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

I denne korridoren finner vi Ra ungdomsskole, Sky skole og Langestrand skole. Ra og Sky skoler er koblet direkte på det anbefalte sykkelnettet, og dagens etablerte løsninger anbefales videreført. Her er det etablert separat løsning langs de mest trafikkerte gatene, og sykling i blanda trafikk i de roligere bolig gatene. For Langestrand skole er tilknytninga til sykkelnettet mindre åpenbar. Gatestrukturen og bevaringshensyn på Langestrand gjør at det er krevende å etablere separate løsninger, men i gatenettet på Langestrand er trafikken i hovedsak lav (med unntak av Øvre Damsbakken, Øvre og Nedre Fritsøegate) og det vurderes at sykling i blanda trafikk er en god løsning.

KOLLEKTIV

Det er ingen store framkommelighetsutfordringer i korridoren i dag, før Larvik sentrum, og det foreslås ingen større grep. Dagens kollektivtilbud vurderes som tilstrekkelig betjening av korridoren.



Tegnforklaring

- Kollektivtrasé
- - - Mulig framtidig kollektivtrasé
- Sykkelnett – separat løsning
- - - Sykkelnett – sykkelfelt
- ... Sykkelnett – blanda trafikk
- Ⓜ Mobilitetspunkt

Gatebruksplan for Larvik sentrum

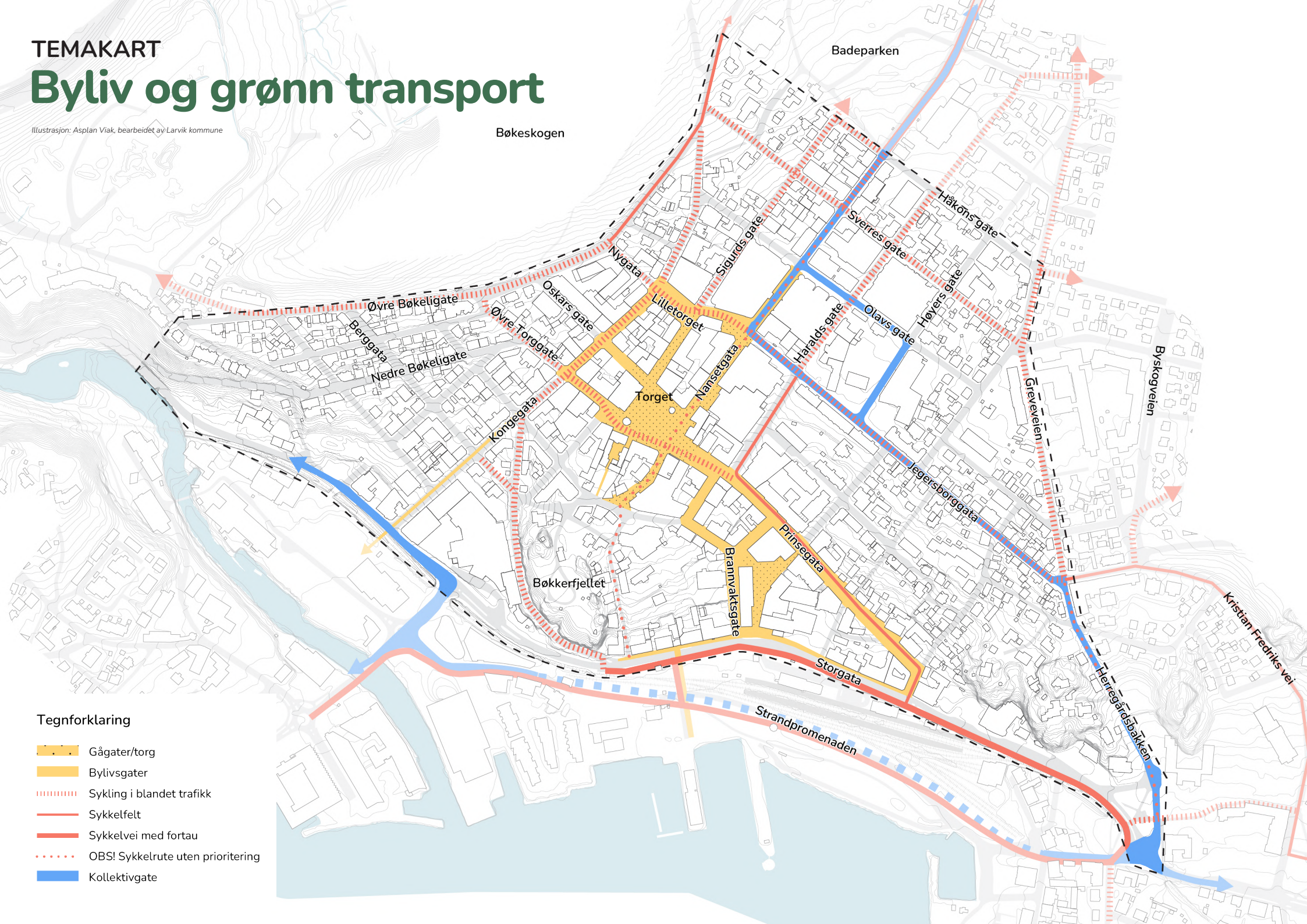
Gatebruksplanen for Larvik sentrum viser hvordan transportsystemet i Larvik sentrum skal utvikles for å gi bedre plass til gående, syklende og kollektivtrafikken, og for å gi et mer attraktivt og tilgjengelig bysentrum. Planen viser hvordan de ulike gatene skal videreutvikles i framtida, og hvordan ulike trafikanter prioriteres i ulike gater. Planen viser også hvilke prinsipper som skal gjelde for parkering og logistikk.



TEMAKART

Byliv og grønn transport

Illustrasjon: Asplan Viak, bearbejdet av Larvik kommune



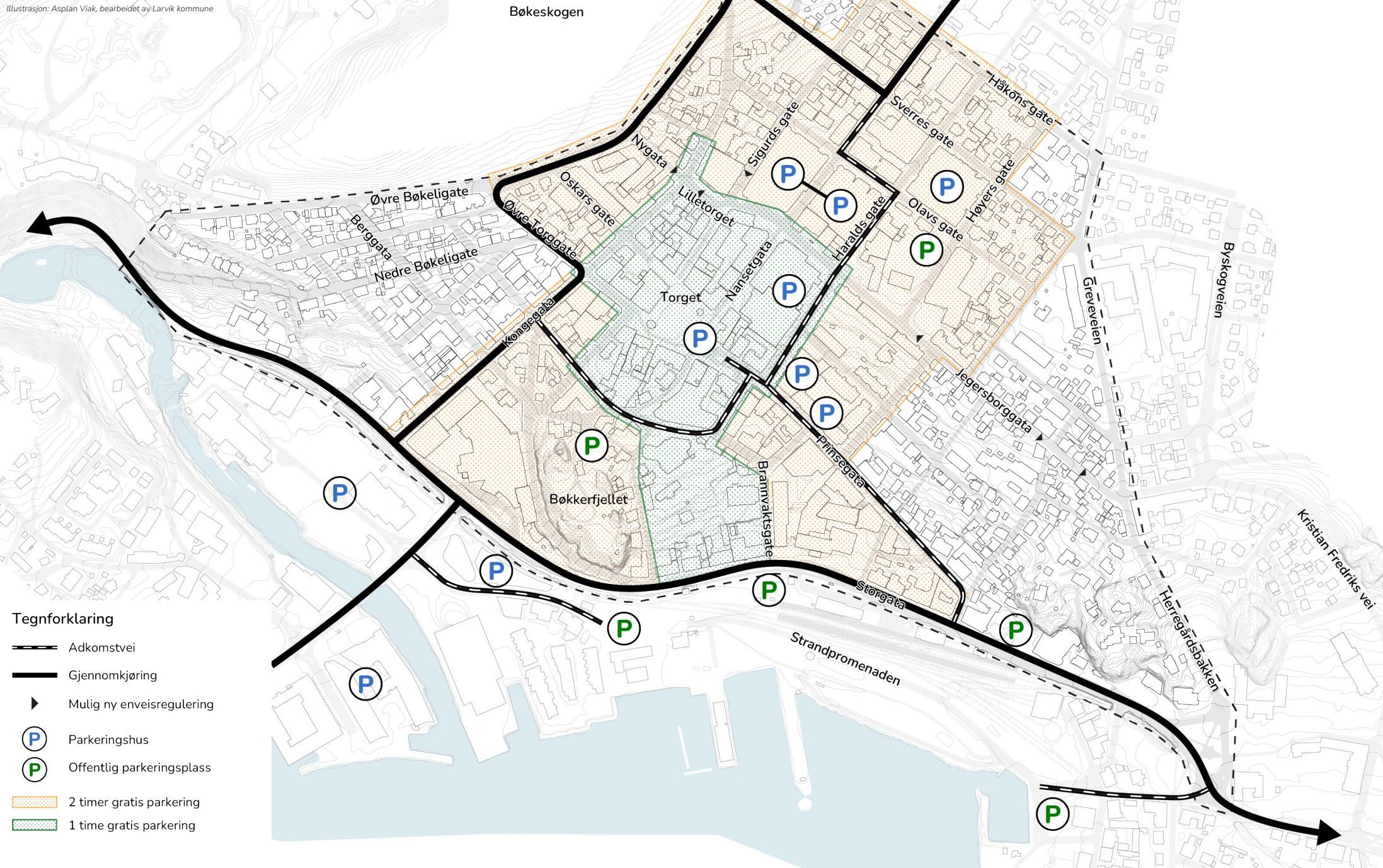
Tegnforklaring

-  Gågater/torg
-  Bylivsgater
-  Sykling i blandet trafikk
-  Sykkelfelt
-  Sykkelvei med fortau
-  OBS! Sykkelrute uten prioritering
-  Kollektivgate

TEMAKART

Bil og parkering

Illustrasjon: Asplan Viak, bearbejdet av Larvik kommune



Byliv og gående

TILTAK

- Prioritere menneskevennlige bylivsgater rundt torget, der romslige fortau med plass til vegetasjon, møblering og opphold prioriteres
- Minst mulig gateparkering i bylivsgatene
- For gateparkering i bylivsgatene prioriteres areal til varelevering, drosje og HC-parkering framfor privatbiler

Bylivsgater med vekt på opphold og trivsel

Et godt og sammenhengende nett for fotgjengere er viktig for å kunne prioritere gående. Utforming bør være i henhold til mobilitetspyramiden hvor gående prioriteres øverst, etterfulgt av syklist, kollektivtrafikk, bylogistikk, delingsmobilitet, og til slutt privatbil.

Dette kan gjøres ved å prioritere brede fortau som gjør det lettere å ferdes som fotgjenger, men som samtidig også gir bedre plass til møblering og sitteplasser, uteservering, skilt og stativer tilknyttet virksomheter, og ikke minst mer vegetasjon. Midlertidig/sesongavhengig serveringsareal i bylivsgater kan også gjennomføres uten behov for ombygging av gatetverrsnitt. Disse grepene vil også bidra til å skape gater som er hyggeligere å ferdes i, og øke trivselen i bysentrum. Da kan virksomheter flytte mer av sin aktivitet ut i gatebildet og bidra til å skape mer liv i byen. **Kongegata, Lilletorget og den delen av Torget som leder ned mot Prinsegata** er eksempler på bylivsgater som anbefales prioritert til gange og byliv. Disse gatene beskriver mer konkret lenger ned.

I tillegg bør smett og smug gjennom passasjer videreføres for å skape gode snarveier for gående. Ved ny utvikling i den eksisterende kvartalsstrukturen bør nye passasjer etableres for å øke framkommeligheten for gående.

I tillegg til ferdselsareal og møbleringssoner i bylivsgatene må det også sikres plass til varelevering og HC-parkering. Gateparkering for privatbil nedprioriteres i disse gatene og sikres i omkringliggende gater. Se også kapittelet om bil, logistikk og parkering.

Utforming av bylivsgater kan variere fra innstramming av kryss, erstatte noe gateparkering med utvidelse av fortau, tilrettelegge for sitteplasser eller etablere grønnstruktur på dagens fortau ol. Bredde på kjørefelt foreslås i henhold til vedtatt veinormal sine krav til samlevei, da gjennomfartstrafikk rundt sentrum går i enkelte av disse gatene. Bredde på fortau vil variere ut ifra andre arealbehov som grønnstruktur, møblering og vareleveringslomme.



KONGEGATA NORD FOR ØVRE TORGGT.

Kongegata er den mest direkte forbindelsen mellom sentrum og Storgata ved Stavernveien, for både gående og kjørende. I tillegg til å ha en trafikal funksjon er det også en sentrumsgate med virksomheter i 1. etasje. Kongegata foreslås videreført med enveisregulering på den øvre delen som i dag, men med bredere fortau og grønnstruktur/trær og møblering der det er plass, samt sikre areal til varelevering og parkering der det er behov.

Bredde på kjørefelt foreslås i henhold til veinormalens krav til samlevei. Bredde på fortau vil variere ut ifra andre arealbehov som grønnstruktur, møblering, parkering og vareleveringslommer.

LILLETORGET

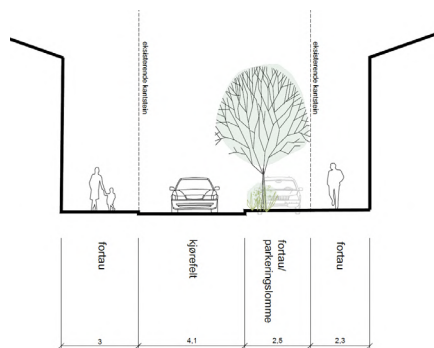
I dag er Lilletorget en del av kollektivtraseen mellom Kongegata og Prinsegata, med holdeplass for Larvik sentrum i flere av de tilgrensende gatene. Med endra kollektivtrasé kan Lilletorget i større grad utformes som et torg med enveisregulert biltrafikk. Mer areal til gange og opphold vil styrke forbindelsen mellom gågata Sigurds gate og bylivsgata Kongegata.

Figur 7-8 viser mulig utnyttelse av Lilletorget som bylivsgate, med brede arealer for opphold, med grønnstruktur og trær, samt brede ferdselsarealer. Det er også plass til sykkelparkering og å opprettholde dagens HC-parkering.

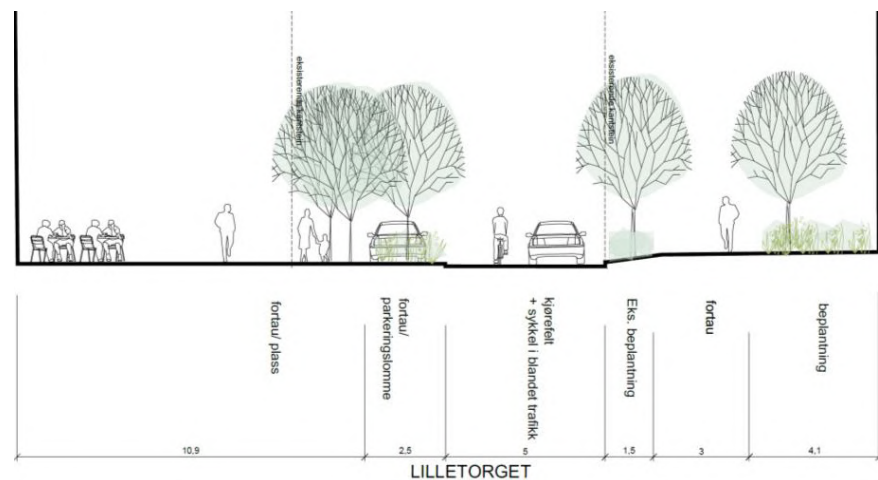
TORGET MOT PRINSEGATA

Den delen av Torget som leder ned mot Prinsegata er en viktig akse som blir desto viktigere i framtida, da den utgjør deler av den viktigste ferdselsåren mellom Torget og indre havn. I dag preges dette arealet av svært mye kjøreareal, stein og harde grå flater og ingen bylivsfunksjoner. Samtidig er bredden på dette arealet stort, og området har derfor stort potensial til å romme mer byliv.

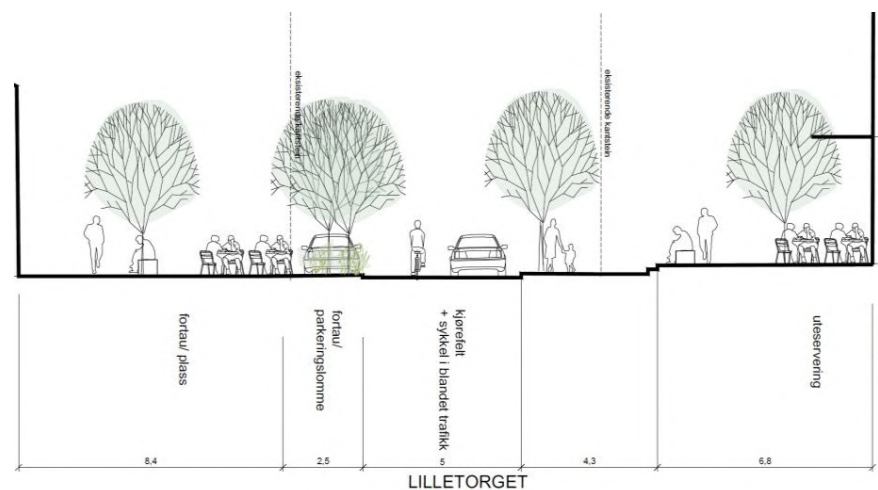
Det anbefales å redusere bredden på kjørbart areal og dermed frigjøre mer plass til for eksempel vegetasjon, møbleringssoner og uteservering for tilgrensende virksomheter. Dette kan bidra til at denne gatesnutten fungerer som en utvidelse av torgflata i retning indre havn, samtidig som behovet for tilkomst og varelevering ivaretas.



Figur 4: Mulig utforming av Kongegata, mellom Øvre Torggate og Brannvaktsgate. Illustrasjon: Asplan Viak



Figur 5: Mulig bruk av gateareal i Lilletorget med enveisregulering av strekningen. Illustrasjon: Asplan Viak



Figur 6: Lilletorget med endra bruk av bebyggelsen på nordsiden kan gi andre muligheter for gata. Illustrasjon: Asplan Viak

Syklende

TILTAK

- Tilrettelegge for sykling i blanda trafikk i gater med rolig trafikk
- Etablere sykkelfelt i enkelte gater med oppoverbakke
- Etablere/videreutvikle separat gang- og sykkelvei langs Storgata

Et mer sykkelvennlig sentrum

SYKLING I BLANDA TRAFIKK I ROLIGE GATER

I gater med lav trafikkmengde og hastighet er det tilstrekkelig å tilrettelegge for sykling i blanda trafikk. På prioriterte strekninger bør dette likevel skiltes/merkes gjennom bruk av for eksempel delesymboler i veibanen og skilting av sykkelruter, både for at ruter skal være intuitive for syklisten, og for å gjøre bilister oppmerksomme på at de deler kjørearealet med syklist. Det kan også være nødvendig med fartsregulerende tiltak, slik at det oppleves trygt og sikkert å sykle i gaten. På grunn av lav trafikkmengde foreslås sykling i blandet trafikk i de fleste gater som anbefaltes som sykkelruter i sentrum.

TILRETTELEGGING MED SYKKELFELT I UTVALGTE GATER

Det er flere gater i sykkelveinettet som anses som for bratte til å sykle komfortabelt og trygt i blandet trafikk. Det foreslås derfor etablert sykkelfelt i oppoverbakke i flere gater:

- Prinsegata (oppgradering av eksisterende sykkelfelt)
- Haralds gate
- Gamle Kongevei

Sykkelfelt i Berggata kan vurderes flyttet til andre gater mellom Kongegata og Øvre Bøkeligate, for eksempel Oskars gate. Det er forbindelsen mellom Kongegata og Øvre Bøkeligate som er det sentrale grepet. Gatene er såpass bratte at sykling i blandet trafikk ikke vil oppleves som en trygg løsning for alle på den strekningen, og det anbefales derfor at én av gatene tilrettelegges med sykkelfelt i oppoverbakke.

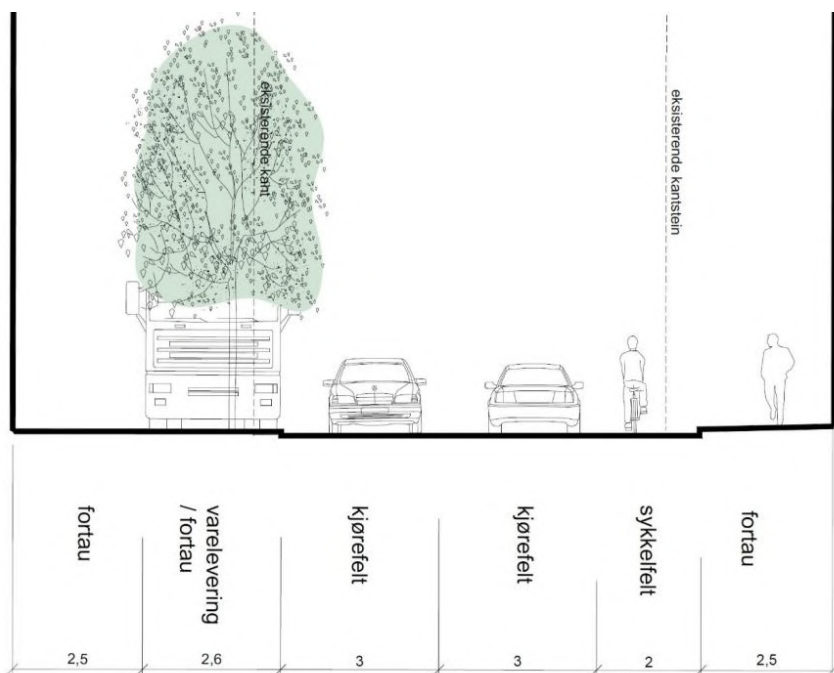
Gater med sykkelfelt i oppoverbakke dimensjoneres som Prinsegata i Figur 7-4, med varierende bredde på fortau og med/uten parkering.

Det er flere viktige sykkelforbindelser i oppoverbakke som på grunn av andre behov i gatetverrsnittet kun tilrettelegges som sykling i blandet trafikk. Denne løsningen er beskrevet i kapittelet under om Prinsegata.



Prinsegata

Prinsegata utformes som bylivsgate med hovedrute for sykkel til/fra sentrum fra sør. Tverrsnittet i gata gir kun rom for sykkeltilrettelegging på én side, og på grunn av stigningsforholdene i gata foreslås det sykkelfelt i oppoverbakke. Mulighet for varelevering må sikres der det er behov på strekningen.



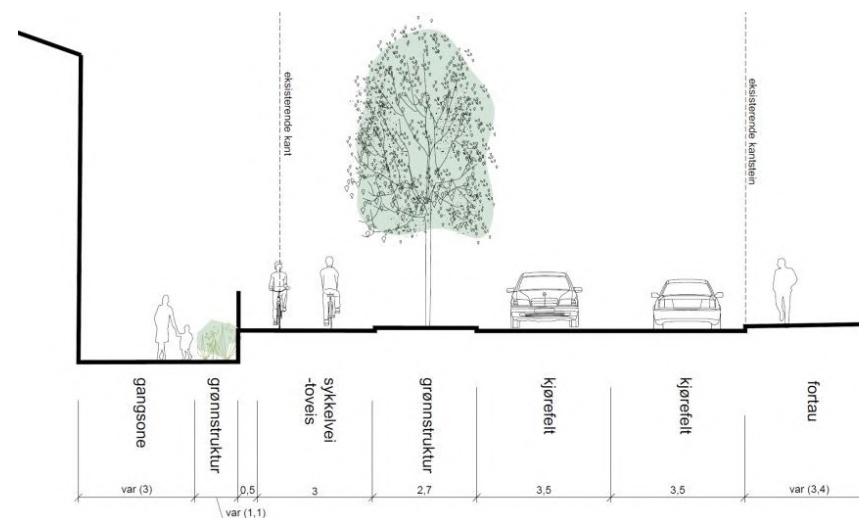
Figur 7: Mulig utforming av Kongegata, mellom Øvre Torggate og Brannvaktsgate. Illustrasjon: Asplan Viak

TILRETTELEGGING MED G/S-VEI LANGS STORGATA

Dersom busstratikken kan flyttes ut av Storgata (beskrevet nærmere i kapittel om kollektiv) skapes det rom for andre funksjoner og et mer urbant gatetverrsnitt i Storgata forbi Larvik sentrum. Etablering av sykkelvei forutsetter at svingefelt til Prinsegata fjernes. Det bør vurderes venstresvingeforbud fra Storgata vest til Prinsegata, dersom fjerning av svingefelt gir

avviklingsproblemer for biltrafikken. Det kan vurderes å fjerne signalanlegget i krysset. Kjørende fra vest må da innom rundkjøringa ved Herregårdsbakken, før de kan svinge opp Prinsegata.

Muren mellom Storgata og Larvik stasjon må flyttes som følge av tiltaket. Bredde på fortau og gangsoner varierer etter tilgjengelig areal i tverrsnittet.



Figur 8: Mulig utforming av Storgata med toveis sykkelvei langs sørsiden av gata. Illustrasjon: Asplan Viak

Kollektiv

TILTAK

- Samle kollektivtraseene i én felles «ryggrad» gjennom sentrum
- Redusere fotavtrykket for kollektivterminalen i sentrum, slik at mer areal kan brukes til opphold og byliv
- Flytte busstrafikken fra Prinsegata til Herregårdsbakken og Jegersborggata
- Vurdere flytting av busstrafikken fra Storgata til en framtidig forbindelse over indre havn

Et mer effektivt og lesbart kollektivsystem

Det foreslås å samle alle kollektivtraséene i sentrum langs en «hovedryggrad» for kollektiv, som gir et mer effektivt tilbud som reduserer konfliktpotensial med andre trafikanter. Kollektivrutene samles i Storgata, eventuelt over indre havn i framtida, og ledes opp Herregårdsbakken og Jegersborggata inn mot sentrum. Dette innebærer at bussen ikke lenger kjører opp eller ned Prinsegata, som gjør det lettere å skape gode løsninger for syklende i denne gata.

Dette grepet innebærer også at antallet holdeplasser ved sentrumsterminalen på Lilletorget kan reduseres betydelig, og dermed kan mer gateareal frigjøres til bylivsfunksjoner, som beskrevet i delkapittelet om byliv og gående.

BUSSTRASÉ I INDRE HAVN

I dag går alle bussruter i Storgata innom Larvik jernbanestasjon og opp Prinsegata. Storgata har mye gjennomgangstrafikk forbi sentrum og tidvis

store framkommelighetsproblemer. Som et ledd i arbeidet med Knutepunkt Larvik og indre havn bør det vurderes å flytte kollektivtraséen over til indre havn. Endelig anbefaling vil derfor avhenge av vurderingene som gjøres i det arbeidet.

BUSS I JEGERSBORGGATA

Jegersborggata er en rolig boliggate med småhusbebyggelse i østre del, og mer urban bebyggelse nærmere sentrum og i vestre del. Det er i dag flere boliger langs gata som benytter det kommunale gatearealet til privat parkering. For å sikre tilstrekkelig areal og god framkommelighet for buss i Jegersborggata vil det være nødvendig å fjerne gateparkering her. Det bør også vurderes å endre kjøremønster for personbiler, slik at gata ikke kan benyttes som gjennomfartsåre for bil. Dette er for å redusere trafikkmengden i gata, som vil bedre forholdene for buss og syklende. Adkomst til eiendommer med bil må imidlertid ivaretas. Parkeringsbehovet må dekkes i tilgrensende gater.



Biltrafikk

TILTAK

- Sikre adkomst med bil fra Kongegata, Prinsegata og Nansetgata som hovedinnsfartsåre
- Redusere unødig gjennomkjøring ved å prioritere Kongegata, Øvre Bøkeligate og gml. Kongevei/Nansetgata som hovedåre for gjennomkjøring

Sikre tilgang, men begrense gjennomkjøring

GJENNOMKJØRING

Gjennomgangstrafikk er en av de største barrierene for økt trivsel i bysentrum i dag. Gjennomkjøring skaper unødig trafikk som heller ikke bidrar til byliv eller et attraktivt sentrum, ettersom ren gjennomkjøring ikke innebærer at de reisende stopper opp og tar i bruk byens funksjoner og tilbud. Samtidig skal sentrum allikevel være tilgjengelig for alle trafikanter, også de som kommer med bil. Det foreslås derfor å prioritere en tydelig trasé for gjennomkjøring, der biler som ikke skal til sentrum, men bare forbi, benytter Storgata, Kongegata, Øvre Bøkeligate og Gamle Kongevei eller Nansetgata videre nordover.

ADKOMST FOR BIL

Selv om vi ønsker minst mulig gjennomkjøring, skal sentrum være tilgjengelig for dem som kommer med bil. Det foreslås derfor at Kongegata og Nansetgata skal fungere som hovedadkomst for biler, sammen med Prinsegata. Prinsegata skal ikke prioriteres som en gjennomfartsåre, og det kan derfor vurderes fartsbegrensende tiltak her, slik at denne gata framstår som et mindre attraktivt valg for dem som ikke skal til sentrum, men bare kjøre gjennom. Da reduserer vi også trafikkmengden i denne gata, som blir en enda viktigere gate for byliv i framtida, med utvikling av indre havn og behovet for gode forbindelser mellom torget og sjøen.



Parkering

TILTAK

- Korttidsparkering i gater der byliv, kollektiv eller sykkel ikke er prioritert
- Sikre god kommunikasjon og skilting rundt parkeringstilbudet, for å redusere unødig leitekjøring
- Nedprioritere gateparkering i enkelte gater, til fordel for mer møblering, opphold og byliv
- HC-parkering vurderes særskilt ved omdisponering av P-plasser, for å sikre god tilgjengelighet til viktige målpunkt
- Sikre drosjeholdeplasser sentralt i byen slik at drosjenæringa får gode vilkår og kundene opplever god tilgjengelighet

Balanse mellom tilgjengelighet, myke trafikanter og byliv

PARKERINGSRESTRIKSJONER SOM VIRKEMIDDEL FOR Å FÅ NED BILTRAFIKK

Mobilitetsplanen skal balansere hensynet til nullvekst i personbiltransport og en attraktiv by opp mot tilgjengelighet for alle innbyggere i en langstrakt kommune. Tilgjengelighet uavhengig av om man kommer med bil, buss, sykkel eller gående er viktig for at sentrum skal oppleves som attraktivt. Samtidig er det slik at utstrakt gateparkering kan gå på bekostning av andre funksjoner som kan gjøre det lettere å gå, sykle eller reise kollektivt, eller på bekostning av en mer menneskevennlig utforming som bidrar til økt byliv og trivsel.

Som beskrevet innledningsvis i dette dokumentet er det stor overkapasitet på parkeringsplasser i Larvik sentrum. Det betyr

også at det er rom for å omdisponere noe gateparkering til andre funksjoner ved behov.

Å redusere antallet parkeringsplasser eller innføre parkeringsavgift er virkemidler som kan bidra til å få ned biltrafikken. Samtidig skal sentrum også være konkurransedyktig mot de mer perifere handelsområdene i byen, der det er etablert store gratis parkeringsanlegg. Denne balansegangen gjør at det i denne planen ikke foreslås å innføre parkeringsavgift. Det foreslås heller ikke å fjerne gateparkering som generelt tiltak.

KORTTIDSPARKERING I GATER

For å sikre at gateparkeringene i sentrum har god sirkulasjon videreføres ordninga med korttidsparkering som prinsipp i de mest



sentrale gatene. Nærmest Torget begrenses parkeringstida til én time, mens det i de mer perifere gatene tillates inntil to timer. Dette er med på å sikre at parkeringsblassene benyttes av dem som bruker tilbudet i sentrum, og at de ikke beslaglegges av beboere eller brukes som heldagsparkering for arbeidstakere.

OMDISPONERING AV PARKERING I ENKELTE BYLIVSGATER

Ved ombygging i bylivsgater bør vi vurdere å omdisponering noen gateparkeringsplasser for å skape mer rom for gående, syklende og næringsvirksomhet, altså som et tiltak for å gi mer plass til bylivet og trivsel i gatene. Den store kapasiteten i byens øvrige gater og parkeringsanlegg tilsier at dette ikke vil skape utfordringer for tilgjengeligheten til sentrum.

Når parkeringsplasser skal fjernes bør det alltid vurderes om det skal sikres HC-parkeringsplasser, for å sikre kort avstand til viktige målpunkter for dem med funksjonsnedsettelse. På samme måte bør det også være høyere terskel for å fjerne oppstillingsplasser for drosjenæringa, da disse representerer et viktig transporttilbud for flere sårbare grupper som ofte er mindre mobile og er avhengige av kort avstand mellom avstigning og destinasjon.

TYDELIGERE KOMMUNIKASJON RUNDT PARKERINGSPLASSER OG REGULERINGER

Det er ikke alltid en direkte sammenheng mellom statistikk og hva folk opplever. Vi vet fra medvirkning og innspill fra både privatpersoner og næringsaktører at parkering i Larvik sentrum kan oppleves som uoversiktlig selv om kapasiteten er svært god. Det betyr imidlertid ikke at løsninga er å etablere flere plasser eller å unngå omdisponering, men heller snarere at vi bør jobbe tydeligere med kommunikasjon og skilting for å gjøre tilbudet mer oversiktlig. Det foreslås derfor både en gjennomgang av skiltplanen for veinettet i Larvik sentrum, for å vurdere om det kan skiltes bedre både rundt gateparkering og rundt tilgjengelige parkeringshus. Her bør det også vurderes bruk av dynamisk skilting, som viser tilgjengelig kapasitet i nærliggende parkeringshus til enhver tid.

I tillegg bør det etableres en egen landingsside på kommunens eller bypakkas nettsider, der man enkelt får en kartbasert oversikt over parkeringstilbudet i sentrum, med angivelse av hvor man kan parkere i gata, hvor det finnes parkeringshus og hvilke reguleringer som gjelder hvor.



Logistikk og varelevering

TILTAK

- Sikre at hensynet til varelevering ivaretas også i gater der biltrafikk skal unngås eller nedprioriteres
- Sikre at næringstransport og varelevering får prioritet foran gateparkering i gater der det ikke er plass til alle trafikanter

Et sentrum som ivaretar behovet for varelevering

Noen av de vanligste utfordringene for varelevering på gatenivå i et bysentrum er konflikter mellom varelevering og andre trafikanter, begrenset framkommelighet, dårlig tilrettelegging for lasting og lossing, og manglende vintervedlikehold. Til sammen er dette forhold som gir et dårligere bymiljø og en krevende arbeidshverdag for sjåførene.

Gater og byrom i Larvik sentrum bør utformes slik at bylogistikk kan utføres på en hensiktsmessig måte. For å redusere konflikter er det ulike virkemidler som kan tas i bruk, alt fra å endre tidspunkt for bylogistikk og renovasjon til roligere perioder i døgnet, trafikkregulering for bylogistikk, eller fysisk tilrettelegging. De ulike gatene har forskjellig behov for tilrettelegging ut ifra lokale forhold som trafikkmengde, gatebredder, tetthet av beboere og virksomheter mm. Følgende prinsipper anbefales for logistikk og varelevering i Larvik sentrum:

Bylivsgater:

- Tilrettelegging med lommer for varelevering og annen bylogistikk (renovasjon, postbil ol.)
- Skiltregulering for å kombinere ulike behov til ulike, angitte tider av døgnet, som parkeringsplasser eller uteservering

Kollektivtrasé:

- Skilting med parkering forbudt (skilt 372) i sidegater for varelevering og annen bylogistikk (renovasjon, postbil ol.)
- Ingen gateparkering som hovedregel. Framkommelighet for kollektivtrafikk og holdeplasser skal prioriteres

Øvrige by- og bolig-gater:

- Skilting med parkering forbudt (skilt 372) der det er behov for varelevering
- Der det ikke er behov for varelevering legges det opp til stopp i kjørebane for bylogistikk (renovasjon, postbil ol.)
- Gateparkering der det er plass og ikke behov for andre funksjoner i gatetverrsnittet.



Gatebruksplan for Stavern sentrum

Gatebruksplanen for Stavern sentrum viser hvordan transportsystemet i Stavern sentrum skal utvikles for å gi bedre plass til gående, syklende og kollektivtrafikken, og for å gi et mer attraktivt og tilgjengelig bysentrum. Planen viser hvordan de ulike gatene skal videreutvikles i framtida, og hvordan ulike trafikanter prioriteres i ulike gater.





Tegnforklaring

-  Gågater/torg
-  Bylivsgater
-  Kollektivgate
-  Gang- og sykkelvei

Gågater og tryggere sykkelløsninger

TILTAK

- Videreføre ordninga med gågater i sentrum
- Forlenge ovennevnte ordning til en helårlig situasjon
- Redusere hastigheten i Larviksveien
- Tilrettelegge for bedre gang- og sykkelløsning langs Larviksveien
- Følge opp rekkefølgekrav for kryss Larviksveien x Risøyveien

GÅGATER HELE ÅRET

Hovedtrekket i gatebruksplanen for Stavern sentrum er at sommerens bruk av gatene i sentrum videreføres som permanent situasjon. Verftsgaten, Skippergaten, samt del av Dronningens gate og Rådhusgaten endres fra midlertidig til permanente gågater. Gatene stenges for trafikk og parkering, men det tillates kjøring til eiendom.

Gatene i sentrum har en funksjon, skala og utforming som er godt tilpasset omgivelsene og behovet i Stavern. Ved en opprusting av gatene er det noen ting som bør vurderes i utformingen:

- Bevare dagens trær og forbedre vekstforholdene
- Sikre håndtering av overvann og trygge flomveier
- Bredere fortau og høyere kvalitet i gater hvor det er ønskelig med aktivitet og byliv
- Forbindelsen mellom sentrum og parkeringsplassen i Larviksveien bør særlig i denne perioden styrkes.
- Areal til varelevering sikres i randsonen av gågatene, eller tillates i en begrenset periode av døgnet.

LARVIKSVEIEN – GANG- OG SYKKELVEI OG NEDSATT HASTIGHET

Larviksveien er hovedvei til Stavern fra Larvik og videre sørover mot Rakke og Helgeroa. Veien har en del trafikk, spesielt i sommerhalvåret, og enkelte kryss og avkjørslser er særlig belastet.

For å øke trafiksikkerhet for gående og syklende på strekningen foreslås det gang- og sykkelvei mellom Stavern sentrum og nordover til Vardeveien/Stagbanen, tilsvarende løsning som er etablert mellom Stavern sentrum og sørover til Stavern skole. Krysset mot Risøyveien bør også ombygges for å ivareta myke trafikanter og forbedre trafiksikkerheten i forbindelse med boligutviklinga på Risøya. Dette må følges opp i dialog med veieier Vestfold fylkeskommune.

Snittet i figur 9 viser en løsning hvor Larviksveien er forutsatt å ha 30-sone. Nedsatt hastighet i Larviksveien må vurderes i samarbeid med veieier Vestfold fylkeskommune. Kjøreareal og gang- og sykkelvei med trafikkøy/grøft har bredder i henhold til Larvik kommunes

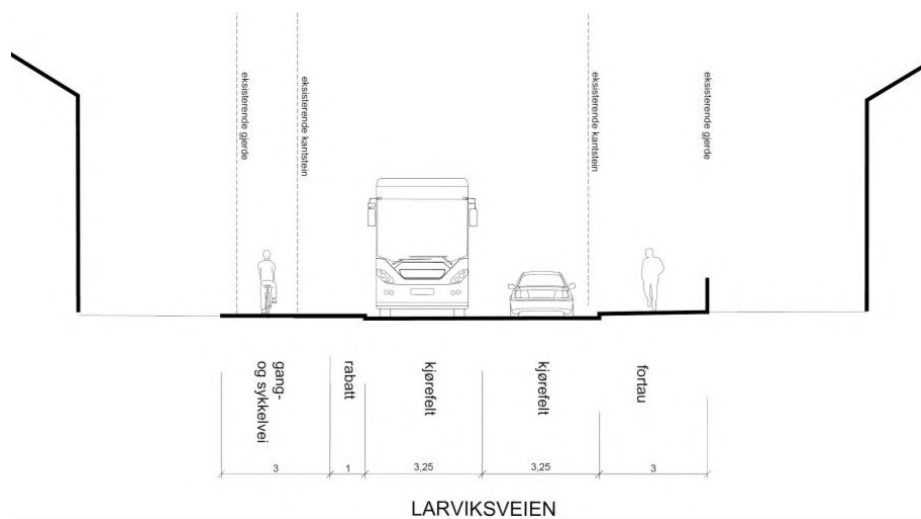


veinormal. Fortau på motsatt side kan eventuelt være smalere enn vist i snittet, for å unngå inngrep i private hager.

Gatebredde varierer på strekningen, og plassering av gang- og sykkelvei på vestsiden eller østsiden av kjørebanelen må vurderes nærmere. Det er fordeler og ulemper ved begge løsningene, og avhenger av om det kun er én side av veien som skal bygges om, eller om hele tverrsnittet kan endres.

Noen temaer som bør vurderes ved valg av løsning er:

- Ombygging av hele eller deler av tverrsnittet
- Bredde på fortau
- Inngrep i private hager
- Sanering av avkjørsler
- Innstramming av kryss
- Ombygging av kryss til avkjørsler med gjennomgående gang- og sykkelvei



Figur 9: Mulig snitt i Larviksveien med gang- og sykkelvei på én side. Avstand til bebyggelse varierer på strekningen. Illustrasjon: Asplan Viak



Oppfølging av mobilitetsplanen

HANDLINGSPLAN

Prinsippene og anbefalingene i denne planen danner grunnlaget for videre arbeid med utvikling av transportsystemet vårt, og skal følges opp gjennom de årlige rulleringene av handlingsplanen for Bypakke Larvik. Anbefalingene i planen vil kreve finansiering gjennom budsjetter både i kommunen og fylkeskommunen. Planen er derfor utarbeida for å gi mulighet for trinnvis gjennomføring av tiltak og slik at investeringer kan spres over tid og ses i sammenheng med andre investeringer i infrastruktur, for eksempel kommunale VA-utbedringer eller utbedringer og ombygginger i regi av fylkeskommunen.

PRIORITERINGSREKKEFØLGE

Ettersom Bypakke Larvik ikke er bompengefinansiert er både fylkeskommunens, statens og kommunens midler til investering i Larvik svært begrensa. Det gjør at vi må prioritere de enkleste tiltakene før de mer kompliserte tiltakene. Erfaringsmessig er tiltak retta mot sykkel som regel enklere og mindre komplekse enn tiltak retta mot kollektivtrafikk. Dermed vil sykkeltiltak i mange tilfeller prioriteres foran kollektivtiltak.

Som tidligere nevnt er potensialet for økt sykling størst på de korte reisene, 4-5 km. Det er også

viktig å prioritere de rutene som mange syklistene allerede bruker. For å få størst mulig effekt for hver investerte krone må prosjekter derfor prioriteres etter en «innenfra og ut»-tankegang. Med dette menes at prosjekter der flest mulig bor må prioriteres før prosjekter der færre bor. Jo flere som bor i kort avstand til et tiltak, jo flere kan få nytte av det, og jo større effekt får det på trafikkavviklinga. Det betyr at man må starte med å gjøre tiltak i sentrum, selv om dette kanskje er noen av de mer komplekse og kostbare tiltakene. Gjennomføring bør skje trinnvis der man starter med de enkle tiltakene med en gang. Ved å forsterke sykkelinfrastrukturen i sentrale strøk og få ned andelen bilreiser herfra, blir det bedre kapasitet i veinettet for dem som bor lenger unna og trenger å bruke bil.

Forslag til prioriteringsrekkefølge for oppgradering av sykkelveinettet:

- Sentrum
- 4 km radius fra sentrum for alle korridorer
- I nærliggende tettsteder, Stavern, Gon/Halsen, Tjøllingvollen, Torstrand
- Ferdselsårer mellom tettsteder og sentrum (korridorene)

Et viktig suksesskriterium for å få realisert anbefalingene i denne planen er også at det ses i sammenheng med andre investeringsprosjekter

i offentlig og privat regi, som for eksempel oppgradering av VA-nett, utbedringsprosjekter i fylkeskommunal eller statlig regi eller utbyggingsavtaler i forbindelse med private utviklingsprosjekter. Dette vil kunne medføre at ovennevnte prioriteringsrekkefølge noen ganger vil måtte fravikes ut fra hvilke andre investeringer som skal gjøres i et område til et gitt tidspunkt, eller at anbefalte traseer må justeres noe som følge av andre hensyn.

VIDERE UTREDNINGSARBEID

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

I henhold til handlingsprogrammet for Bypakke Larvik 2025-2028 anbefales det å i tillegg igangsette følgende plan- og/eller utredningsprosesser for større infrastrukturtiltak på lengre sikt:

Øyakrysset

Beslutningsgrunnlag for nødvendige tiltak i forbindelse med Øya-krysset, herunder alternativ med ny broløsning over Lågen, er nå under utarbeidelse som en del av Bypakke Larvik. Som en del av arbeidet skal det

vurderes om allerede igangsatte mindre tiltak gjennom bypakkearbeidet har løst, eller vil løse, trafikkutfordringene. En eventuell igangsettelse av en større utbygging vil sees i sammenheng med en eventuell fase 2 av Bypakke Larvik.

Kryss Kongegata x Stavernsveien

For å sikre bedre trafikkavvikling for alle trafikantgrupper bør det settes det i gang en utredning for utbedring av kryssene der fv. 303 Storgata krysser fv. 2994 Kongegata og fv. 301 Stavernsveien. Tilrettelegging for bedre kobling for myke trafikanter mot Hammerdalen, Langestrand, indre havn og sentrum bør sees i sammenheng.

Utrede ulike handlingsrom for realisering

Basert på ferdigstilt mobilitetsplan, og utredningene nevnt ovenfor, vil det gjøres en analyse av mulige alternative løsninger for å sikre realisering og gjennomføring av disse tiltakene. Utredninga skal vise ulike scenarier for gjennomføringsgrad og tempo for nødvendig og ønska utvikling av nye løsninger, og vil være et viktig bidrag for politiske beslutninger og arbeidet med Bypakke Larvik i framtida.



Vedlegg 1: Eksempel på tiltak som bidrar til å øke standarden på sykkeltilrettelegginga

Kategori	Tiltak	Eksempler
Infrastrukturtiltak (oppgradere standard)	• Sykkelvennlige hinder for motorisert trafikk • Tilrettelegge i underganger, krysningspunkter og forbi bussholdeplasser • Lav vis og nedsenk på kanter ved gangfelt og andre kryssinger av vei/gate (rullevennlig) • Ny veioppmerking med utgangspunkt i senterlinje (smalere kjørebane) • Omdisponering av eksisterende gatesnitt til bredere fortau og smalere kjørebane (regulering kan i mange tilfeller være nødvendig)	Sykkelvennlige hinder: Bytte ut jerseystein og bomber med pullerter for bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet.  Eksempel på bom som bør byttes ut med pullert på gang- og sykkelvei langs sjøen ved Torstrand. Oppgradere underganger: Fjerne hinder, utbedre dekke og installere tilstrekkelig belysning.  Eksempel på undergang ved Framhallen med hinder som gir både dårlig trafiksikkerhet og fremkommelighet for syklister.

**Trafikale tiltak
(redusere hastighet
og trafikkmengde)**

- Enveisregulering av gate med tidligere toveis trafikk
- Etablering av enveiskjørte gater med motstrøms sykkelfelt
- Reduksjon av farten til under 30 km/t
- Fjerning av gateparkering til fordel for bredere fortau, sykkeltilrettelegging eller møblering (inkl. vegetasjon)
- Endring av kjøremønsteret slik at nye grupper får omveier og snarveier
- Oppstramming og opphøyning av utflytende kryss

Se på mulighet for stenging eller enveisregulering i gater definert som sykkelrute.



Eksempel på punkt hvor stenging/enveisregulering vil gi bedre forhold for syklende og gående. Her i lernbaneundergang ved Torstrand.

Endring av kjøremønster og enveisregulering av gater



Fra mulighetsstudie for sentrum anbefales enveisregulering av deler av Haralds gate som en del av endret kjøremønster i sentrum.

Skilting og veivisning

- Utarbeide skiltplan i samarbeid med Statens vegvesen

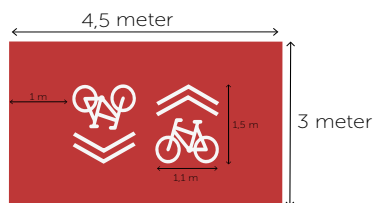
Tydelig og god skilting som synliggjør sykkelveinettet for både syklister og øvrige trafikantgrupper. Utformes og plasseres skilt med god synlighet. Skilte til fjernmål, nærmål og avstikkere fra sykkelveinettet.

Drift og vedlikehold	• Definere en høy driftsstandard for sykkelanleggene som er gjeldene hele året. • Velge ut strekninger på sykkelveinettet som skal driftes med høy driftsstandard. • Tilstrebe jevnlig dialogmøter om drift av sykkelveinettet med fylkeskommune og Statens vegvesen på ledernivå. • Gjennomføre kommunale sykkelveiinspeksjoner. • Vurdere om det finnes forbedringspotensial i dagens innmeldingstjeneste. Forbedre innmeldingstjenesten om feil og mangler på sykkelveinettet.	Behov for vedlikehold av dekke  <i>Gang- og sykkelundergang ved Stavernsveien med behov for vedlikehold av dekke.</i>
Sykkelparkering	• Registrere antall plasser og standard på eksisterende sykkelparkeringstilbud ved offentlige målpunkt, samt potensial for utbedringer. • Etablere sykkelparkering av høy kvalitet i design og utforming ved alle offentlige målpunkt, for eksempel idrettsparker, kulturarenaer og populære rekreasjonsområder. Starte med tre utvalgte målpunkter. Det er her viktig å tenke litt ekstra på barn og unge.	
Reisevaner (Holdningsendringer)	• Motivasjonstiltak for bruk av sykkel • Kommunens ansatte skal gå foran som gode eksempler • Sykkeltilrettelegging ved kommunale arbeidsplasser • Samarbeid for økt sykkelbruk	Motivasjonstiltakene kan bestå av kampanjer, initiativ og insentiver som henvender seg til ulike deler av befolkningen, blant annet næringslivet, lag, foreninger og andre grupper gjennom hele året.

Vedlegg 2:

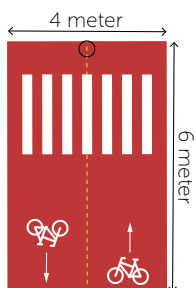
Utformingsprinsipp for sykkelportal og sykkelpassasje

SYKKELPORTAL



Sykkelportal er en ny standard som er testet ut i forbindelse med sykkelgater i Lillestrøm, etter rådgivning fra Norconsult. Sykkelportal er ikke er løsning som finnes i håndbøker eller veiledere. Sykkelportalen har til hensikt å tydeliggjøre hvor sykkelruten går og fremme sykkelens prioritering i gaten, uten at man må ha rød asfalt i hele gaten. Sykkelportalen er et 4,5 x 3 m stort rødt felt med sharrows/ delesymbol markeringer, og skal markere at man beveger seg inn i en sykkelgate. Sykkelportalene stenger ikke for biltrafikk. Gater som skal etablere sykkelportaler må snevres inn og ha en bredde på 4,5 meter i punktet for sykkelportalen, som etableres i forbindelse med kryss. Normalbestemmelsene for dimensjoner for symbol 1038-delesymbol er gitt i figuren over.

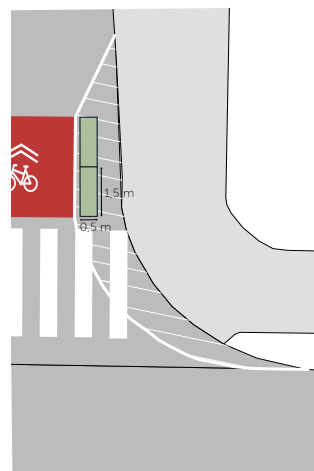
SYKKELPASSASJE MED PULLERT



Sykkelpassasjen med pullert brukes til stenging av gate for biltrafikk. Bredden på sykkelpassasjen vil være på 4 meter og lengden varierer om det er behov for gangfelt eller ikke. Prinsipp for sykkelpassasje er fra Oslostandarden for sykkeltilrettelegging.

Utformingsprinsipp for midlertidige eller permanente gateinnsnevring

Gateinnsnevringene i tilknytning til sykkelportalene kan utformes som midlertidige tiltak med kun oppmerking og flyttbare elementer som blomsterkasser, eller permanent tiltak med innsnevring med kantstein. Hjørneavrundingen på oppmerking med hvit linje anbefales til en radius lik 4. Arealet som følge av krappe radier og innsnevring vil kunne variere for de ulike kryssene på grunn av eksisterende gatebredder og radier. Arealet i innsnevring markeres med hvit skravur. Blomsterkasser som er tegnet inn har dimensjonen 0,5m x 1,5m og er bare et eksempel, og de kan brukes enkeltstående eller flere sammen alt etter hva slags behov som gjelder for gatene.



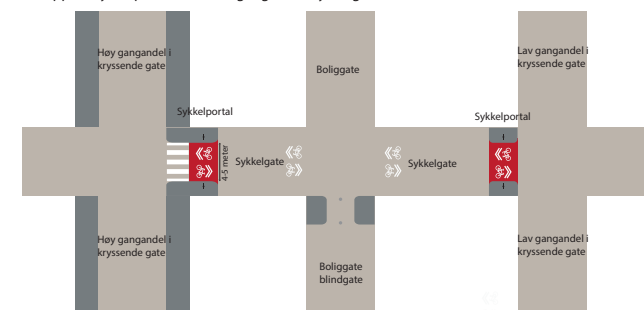
Fartsgrense



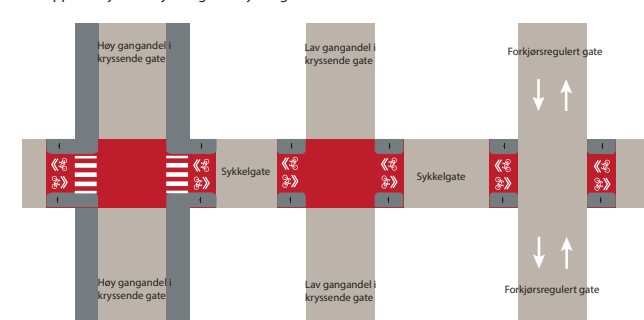
Sykkelgatene skal ha lav hastighet, 30 km/t, for god gang- og sykkeltilrettelegging. Det bør vurderes fartreduserende tiltak i tillegg, som fartshump og lignende.

Prinsipper for utforming av sykkelportaler i ulike kryss

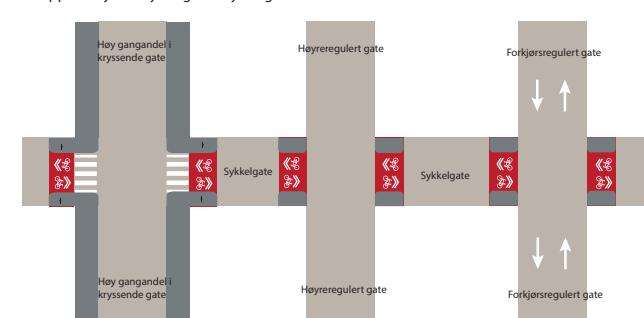
Prinsipp for sykkelportaler ved inngangene til sykkelgate



Prinsipp for kryss i forkjørsregulert sykkelgate



Prinsipp for kryss i høyregulert sykkelgate



* Høy/lav gangandel og behov for gangfelt vurderes etter krav fra håndbøker fra SVV.

* Prinsippene over viser portaler ved inngang og portaler ved ulike typer kryss. Rød asfalt på strekning mellom kryss er eget tiltak, som kan gjøres i tillegg. Prinsipp for rødt dekke gjennom eller opphør av rødt dekke i de ulike krysstypene, som vist i prinsippene over, skal fortsatt gjelde dersom strekningstiltak med rødt dekke gjennomføres. På den måten kan kryssene tilrettelegges først, og fortsette med rødt asfalt på strekning mellom kryss i andre omgang ved behov/ønske.