



Planprogram for områdeplan **Larvik Indre havn**



Larvik
kommune



Vedtatt av Larvik kommunestyre 17.06.15.

Prosjektbeskrivelse

Plansak

Områdeplan for Larvik Indre havn

Arkivsak

Id 13/6036

Formål/hensikt

Tilrettelegge for bymessig etterbruk og byutvikling på tidlige havn- og fergeterminalområde. Planforslaget må være fleksibelt nok til ikke å legge bindinger for en fremtidig utvikling hvor jernbanen er relokalisert.

Planavgrensning

Planen omfatter området mellom Storgata og sjøfronten og strekker seg fra Sanden i vest til Tollerodden i øst.

Sammendrag

Planprogrammet beskriver en planprosess og utredningstemaer knyttet til opprusting og byutvikling på det tidligere havne- og terminalområdet som utgjør Larvik sentrale sjøfront.

Framdriftsplan

Fastsettelse av planprogram juni 2015
Utarbeidelse av planforslag august 2015 – august 2016
Høring av planforslag september 2016 – oktober 2016
Egengodkjenning av plan februar 2017

Organisering

Styringsgruppe, prosjektgruppe, referansegruppe og ekstern konsulent.

Planprogram for områdeplan **Larvik Indre havn**

Innhold

Forord	6
1. Bakgrunn/historikk	7
1.1 Fergeflytting	7
1.2 Arkitektkonkurransen	7
1.3 Politiske vedtak	8
1.4 Hjemmel for krav om KU	9
2. Larvik Indre havn – et område i endring	10
2.1 Beskrivelse av dagens situasjon	10
2.2 Plangrunnlaget	12
2.3 Eierforhold i området	13
3. Hva vil vi med Larvik – et diskusjonsunderlag	14
3.1 Offentlige funksjoner	15
3.2 Tilgjengelighet	15
3.3 Kvaliteter i byrom	17
3.4 Bystruktur	17
4. Planoppgaven	18
4.1 Definisjon av planoppgaven – formålet med planarbeidet	18
4.2 Planens avgrensing	20
4.3 Sentrale tema i planoppgaven	21
4.4 Alternative utviklingskonsepter	23
5. Utredningsprogram	26
5.1 Bystruktur/bebyggelse	26
5.2 Kulturminner og kulturmiljø	27
5.3 Sjøfront inkl. avklaring gjestehavn/småbåthavn	28

5.4 Landskapet og byamfiet	29
5.5 Trafikk og parkering	29
5.6 Tilgjengelighet for alle	31
5.7 Barn og unges interesser	31
5.8 Forurensning	31
5.9 Risiko og sårbarhetsanalyse	32
5.10 Kriminalitetsforebygging	32
5.11 Forebyggende helseperspektiv	32
6. Gjennomføringsmodeller for vedtatt plan	34
7. Organisering, fremdrift og medvirkning	35
7.1 Organisering	35
7.2 Fremdrift	35
7.3 Medvirkning	35
Sjekkliste for vellykket havneutvikling	36

Forord

Relokalisering av fergeterminalen er den bakenforliggende årsak til at Larvik Indre havn – fra Skottebrygga til Sanden – er blitt åpnet opp for publikum og at det gis muligheter for å drøfte og planlegge fremtidig bruk av området som en integrert del av Larvik sentrum.

Byutvikling på Sanden og Fritzøe brygge har skapt ny aktivitet ved Farriselvas utløp og etablert viktige nye målpunkter og aktivitetsområder for publikum langs fjorden. Sammen med sentrale kultur- og rekreasjonsmiljøer ved Tollerodden, er det i ferd med å utvikle seg et nytt ansikt mot fjorden.

Det ble i 2008 avholdt en åpen arkitektkonkurranse basert på et politisk vedtatt program for byutvikling på Indre havn. Målet var å skape et nytt attraktivt område for byens befolkning. Konkurransen viste mulighet for stor variasjon i bruk av området og flere prosjekter viste hvordan området kunne utvikles til å bli et opplevelserikt og variert byområde med stedstilpasset bebyggelse og åpne, offentlige rom.

Larvik Indre havns fortrinn:

- Attraktivt område for rekreasjon og byliv
- Historisk viktig område for byens framvekst
- Tusenårssted
- En arealressurs i sentrum av Larvik med nærhet til kollektivknutepunkt.
- Et område som kan bidra til positiv omdømmeutvikling og stedsidentitet

Planprogrammet er første fase i planarbeidet for Indre havn. Hensikten med planprogrammet er å legge rammer og premisser for planarbeidet og å klargjøre ambisjonene for utvikling av planområdet. Planprogrammet skal også avklare hvilke tema som skal konsekvensutredes og fastsette utredningsomfang.



Dagens situasjon med temporære idrettsfunksjoner og park.

1. Bakgrunn/historikk

Larvik havn har vært avgjørende for Larviks utvikling gjennom flere hundre år. Fra starten med jernverk og skipsfart med tømmer, videre gjennom store planer om havneutbygging på 1920-tallet til dagens resultat av ekstrem forvandling i 2008.

Den 13. oktober 1881 ble den nye jernbanestrekningen fra

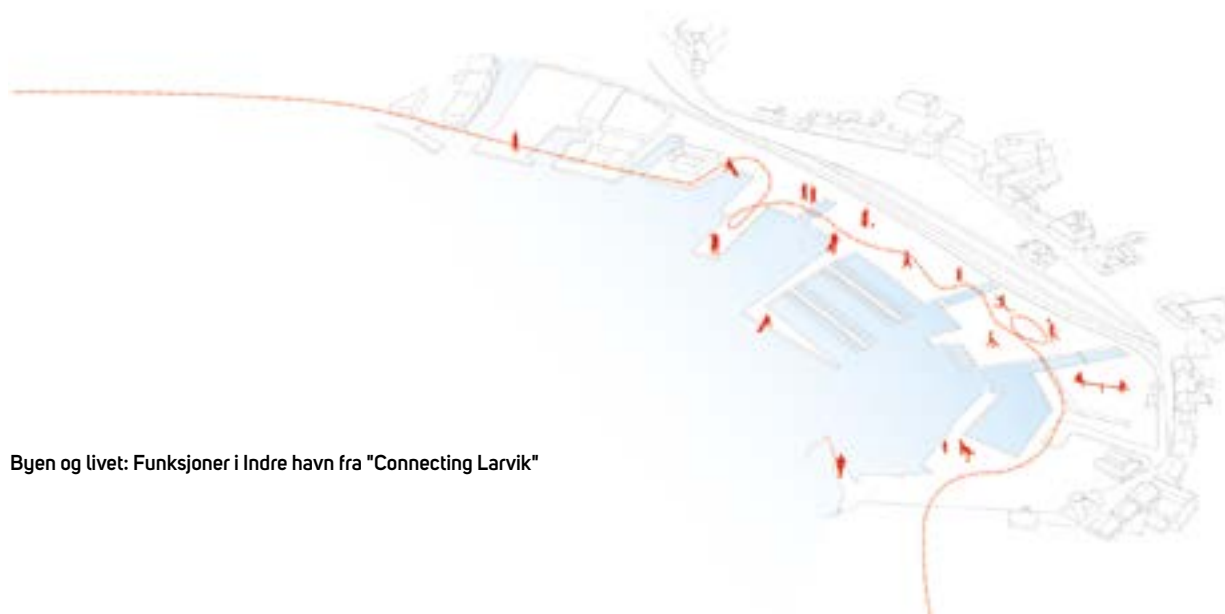
Drammen til Larvik offisielt åpnet av kong Oscar II. Bygging av Grevskapsbanen ble vedtatt i 1875, og banen skulle bygges som en indre kystlinje. I Larvik ble imidlertid jernbanetraseen lagt gjennom tett bebygde byområder og stasjonsbygningen ble plassert mellom Storgata og Indre havn.

1.1 Fergeflytting

Vedtaket om flytting av fergeterminalen i kommunestyret 03.12.2003, sak 204/03, utløste mange ønsker og tanker om hvordan området kunne tas i bruk. Ikke bare ble områdets gjerder fjernet slik at sjøfronten ble tilgjengelig, den store biltrafikken

og tungtrafikken til havna ble ledet utenom bysentrum. For å oppnå et godt planmessig resultat og en god prosess om videre utvikling av Indre havn, ble det i kjølvannet av vedtatt byplan i 2006, besluttet å avholde en idekonkurranse.

1.2 Idékonkurransen



Byen og livet: Funksjoner i Indre havn fra "Connecting Larvik"

Larvik kommune inviterte våren 2008 til en åpen, internasjonal idekonkurranse om forslag til utvikling av Indre havn. Oppgaven var å knytte fjorden til byen etter at fergeterminalen var flyttet til Revet. Området ble med flyttingen tilgjengelig for befolkningen til rekreasjon, kulturaktiviteter og som møteplass. Konkurransen var grunnlag for en offentlig debatt om byens utvikling, og vinnerforslaget skulle kunne ut i en planprosess.

I august samme år ble Connecting Larvik kåret som vinner – et prosjekt fra det norske arkitektfirmaet Dark. I juryens begrunnelse trekkes særlig fram hvordan videreføring av eksisterende gateløp og bystrukturer fra sentrumsområdet til havna for å sikre visuelle og funksjonelle akser mellom byen og fjorden er utført både programmessig, fysisk og visuelt.

1.3 Politiske vedtak

Kommunestyrevedtak vedrørende offentlige funksjoner og attraksjoner i Indre havn.

Kommunestyret har vedtatt ulike ønsker og ambisjoner for en eller flere offentlige funksjoner / attraksjoner i Indre havn. De viktigste vedtakene gjengis her:

Forrige kommuneplans samfunnsdel KST-SAK 118/08 og KST-SAK 189/09 strategidokument 2010-2013:

Prosjekt 4.1 "Fjordbyen Larvik"

- Målet er å etablere byfunksjonene mot fjorden og sikre at området blir tilgjengelig for alle og med aktiviteter året rundt.
- Deltagere som inviteres: Larvik næringsforening, næringsaktører, grunneiere, Høgskolen i Vestfold, innbyggerne

Oppfølging i Strategidokumentet 2010 - 2013:

- 2011: Utredning av samlokalisert Servicesenter og Bibliotek er startet. Informasjon til tilreisende og næringsaktører og behov/sambruk med høyskolen i Vestfold vurderes.

Prosjekt 4.2 "Høyere utdanning"

- Målet er et betydelig høyere antall studenter i byen og økt andel av befolkningen med høyere utdanning. Sammen skal dette gi et bedre grunnlag for næringsutvikling i Larvik.

Prosjekt 4.10 "Internasjonalt fyrstårn"

- Målet er å realisere minst ett internasjonalt fyrstårn, enten et fysisk fyrstårn eller et aktivitetsfyrstårn. Målet er å etablere Larvik som en destinasjon i tillegg til å øke stoltheten blant Larviks innbyggere.
- Deltagere som inviteres: LINK Larvik, Opplev Larvik, Heyerdahl Instituttet, Arena Larvik, Bølgen, Larvik næringsforening og Larvik By.

Larvik kommunes engasjement i Thor Heyerdahl Instituttet og videre satsning på Thor Heyerdahl Byen – behandling i kommunestyret 6.mai 2015 KST-054/15 Vedtak:

1. Rådmannen gis i oppdrag å bidra med administrative ressurser i en partnerskapsbasert utredning av et forprosjekt for et fremtidig Heyerdahlsenter i samarbeid med The Thor Heyerdahl Institute og eventuelt andre samarbeidspartnere.
2. Larvik kommunes videre engasjement i et fremtidig Heyerdahlsenter avklares i egen sak når forprosjektet foreligger.
3. Økonomisk støtte til The Thor Heyerdahl Institute vurderes ved årlig behandling av Strategidokumentet etter søknad.

Utviklingsprosjekter i Indre havn – KST-SAK 161/10

- «Kommunestyret i Larvik ber rådmannen invitere til oppstart av en prosess for utviklingen i Indre havn. Arbeidet skal være partnerskapsbasert og forutsettes gjennomført i samarbeid med sentrale aktører, identifisert i de relevante prosjektene i Kommuneplanens samfunnsdel.»
- "Det forutsettes at området Skotta/Tollboden forblir ett åpent område som ikke nedbygges».

KST-159/11 Vedtak: Melding nr. 11 – Framdrift for forbindelsen mellom Bøkkerfjellet og Sanden

- Dersom eller når en ny forbindelse skal etableres ber kommunestyret at det blir utlyst en idekonkurranse på hvilken teknisk løsning som er mest formålstjenlig.

The missing link fra "Connecting Larvik"



1.4 Hjemmel for krav om KU

I forskrift om konsekvensutredning er det gitt bestemmelser for hvilke planer eller tiltak som setter krav til konsekvensutredning.

Plan- og bygningslovens § 2. Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften

Følgende planer og tiltak skal alltid behandles etter forskriften, jf. Kapittel III:

d) områdereguleringer som innebærer utlegging av nye områder til utbyggingsformål

Transformasjonsarealet i byplanen fra 2006 er på omlag 80 daa, og områdeplanarbeidet vil kunne inneholde forslag om nye områder til utbyggingsformål i tråd med vedtakene i Kommunestyret.



Dagens havnefront

2. Larvik Indre havn – et område i endring

2.1 Beskrivelse av dagens situasjon

Larvik Indre havn har vært en sentral faktor i lokalisering og utvikling av Larvik by.

Havnen og fjorden var viktig for byens økonomi og tilgjengelighet, samtidig som byens romlige og visuelle karakter i stor grad er knyttet til det store landskapsrommet som dannes av

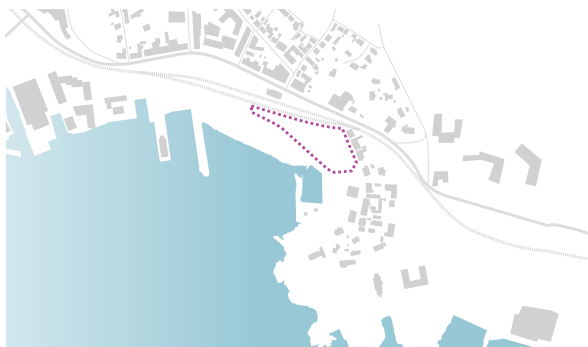
amfiet omkring fjorden. Havneområdet og byens forhold til fjorden har endret seg gjennom mange faser hvor endringer i havnedriften i stor grad har vært premissgivende for utviklingen. I nyere tid er det flere forhold som har endret områdets bruk og rolle:



Relokalisering av fergedrift til Revet



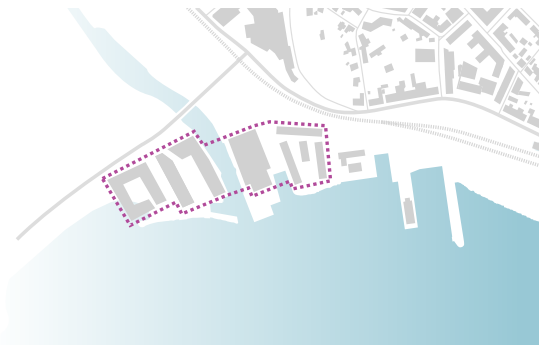
Ny bruk av Tollboden. Etablering av tusenårsted



Avvikling av NSBs godsvirksomhet og jernbanens driftsarealer



Planer for opprusting av Grandkvartalet



Byutvikling omkring Farriselva med nedbygging av industrivirksomhet og etablering av viktige publikumsrettede bygg som Farris Bad hotell, Fritzøe Brygge og Bølgen

Landskap

Området består av utfylte og planerte masser. Det er en horisontal flate med få landskapsmessig variasjoner topografisk. Vegetasjon i form av gress, busker og mindre trær ble plantet av prosjektet Ekstrem forvandling sommeren 2008.

Arealbruk

Planområdet er temporært opparbeidet med ulike arenaer for lek, rekreasjon og idrett. Det er etablert enkelte lokaliteter i området sommerstid knyttet til servering.

Etter flyttingen av fergedriften til Revet ble det i 2008 utført en 48 timers aksjon med opprusting av de eksisterende havneområdene. Biloppstillingsplasser ble dekket av jord og nærmere 8000m² med gress ble etablert, samt beachvolleyballanlegg med 2 baner.

Infrastruktur og tilgjengelighet

Det er adkomst til området fra Hammerdalen i vest og fra Torstrand i øst. Fotgjengere kan også krysse jernbanen i en planovergang ved Tollboden. Området er også tilgjengelig for båter og skip.

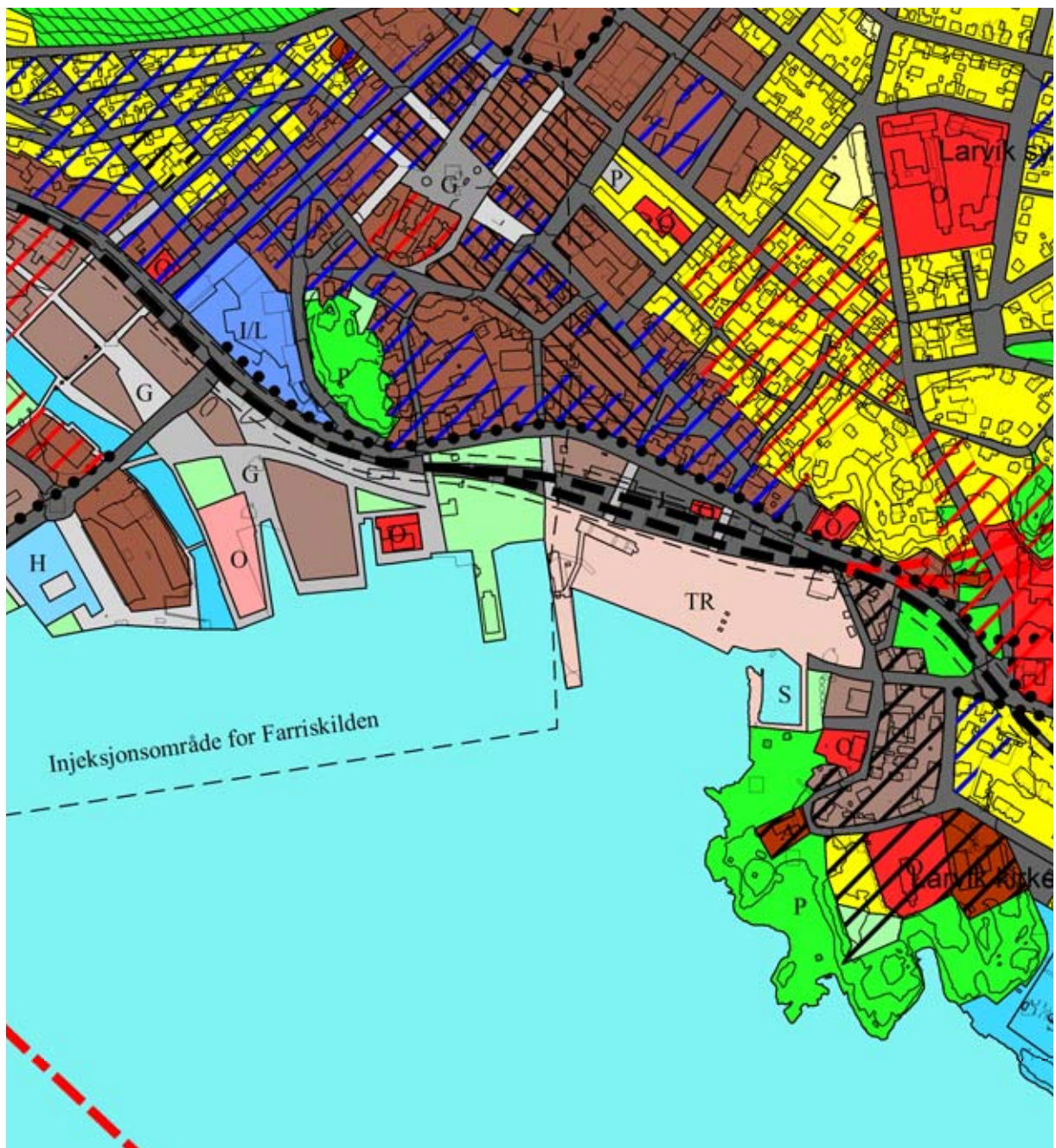
Bebyggelse

Innenfor planområdet er det svært få bevarte bygninger på sjøsiden av jernbanen. De viktigste ligger helt vest i området under Bøkkerfjellet – Tollboden med tilhørende bygg – og øst i området ved Kirkestredet og mot Skottebrygga. NSB har en større driftsbygning (lokomotivstallen) i området som ikke lenger er i bruk.



2.2 Plangrunnlaget

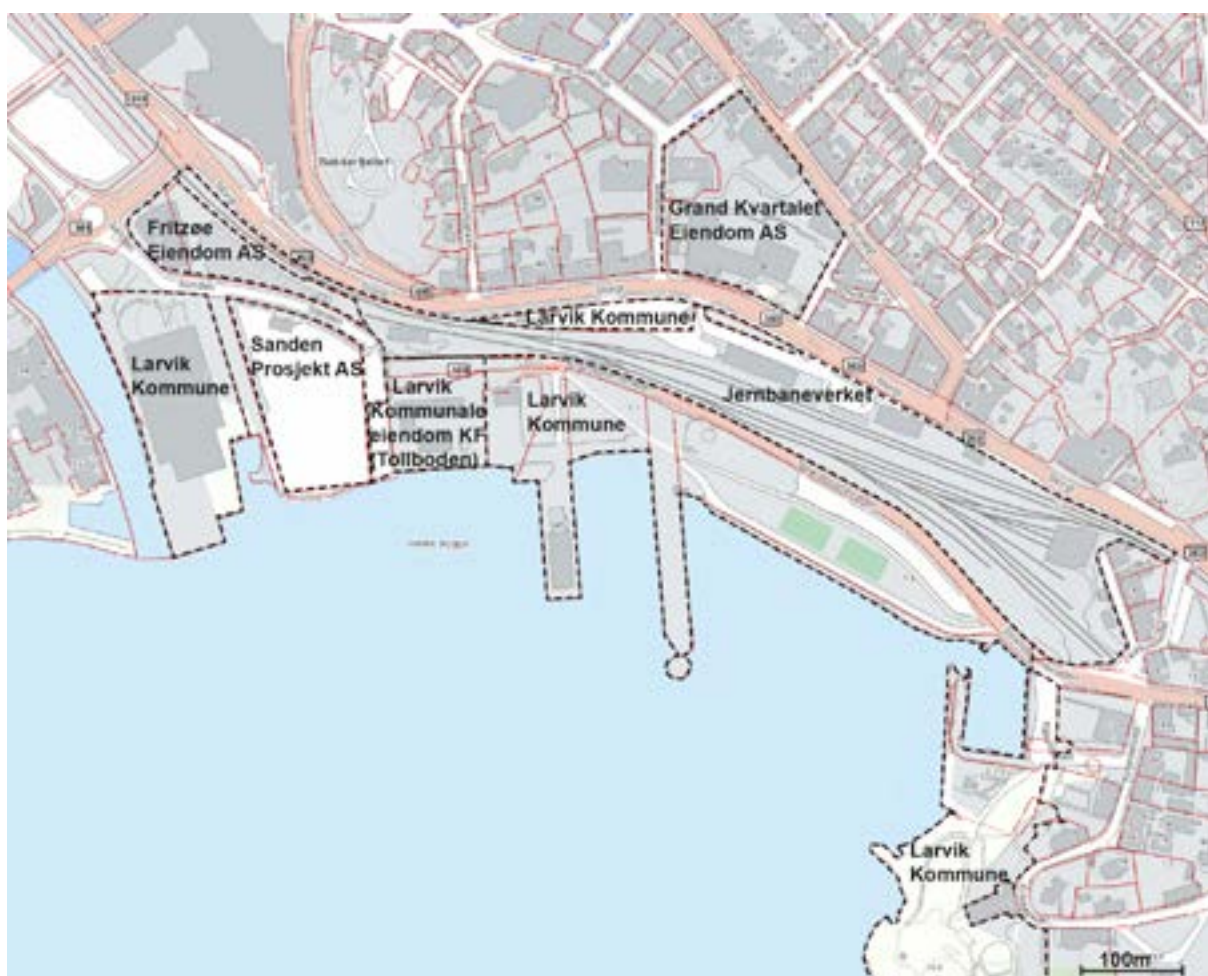
1. Kommunedelplan for Larvik by 2006 – 2018
2. Kommuneplanens arealdel for Larvik kommune 2010-2022
3. Formingsveileder for Larvik sentrum, 2011
4. Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold
5. Kulturminner i kulturlandskapet, 1994
6. Klima og energiplan for Larvik kommune 2014 - 2022
7. Kommuneplanens samfunnsdel 2012 - 2020
8. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk



Gjeldende kommunedelplan (2006–2018) over Larvik Indre havn

2.3 Eierforhold i området

Kart over eierforhold i området:



Deler av arealene hvor Jernbaneverket står som hjemmelshaver eies av ROM Eiendom AS. For noen av disse er det gjort en avtale mellom ROM Eiendom og Larvik Indre havn AS som gir sistnevnte rett til å utvikle arealene.

3. Hva vil vi med Larvik – et diskusjonsunderlag

Indre havn som arealressurs for revitalisering av Storgata og sjøfronten

Larvik by har alltid vært nært knyttet til sjøen og havnen. Storgata gikk langs havnekanten og jernbanen. Som et knutepunkt for reisende og gods ble det et naturlig sentrum i byen med Storgatas hoteller, vertshus, handel og service. Havnen forble viktig inn i vår tid, men da for Danskefergens reisende. Havnen ble fylt ut og gjerdet inn. Indre havn var ikke lenger en del av byen og byens liv. Storgatas attraktivitet ble svekket med aktivitet bare på en side og var snart bare en gjennomfartsåre. I vårt århundre har fergene flyttet østover, hotell og kultur vestover. Planutviklingens overordnede mål er å finne en rolle for Indre havn som tjener byens utvikling og innbyggernes livskvalitet.

Frigjøringen av hele Indre havn fra jernbanens godshåndtering og fergenes oppstillingsområde, gir byen en unik mulighet til på nytt å gjøre Indre havn og Storgata til en viktig del av Larvik sentrum.

Indre havn for rebranding og vitalisering av Larvik by

Larvik har mange identitetsmarkører; det er byen med danskefergen, byen med Bøkeskogen, byen med Farrisvannet og Vestfoldbyen med den industrielle fortid. Byen i seg selv og dens lokalisering ved sjøen, er derimot ikke like tydelig som identitet og omdømme for omverden. Hva kan Indre havn gjøre for å sette Larvik på kartet over attraktive, moderne og vitale bydannelser i Oslofjordregionen? Planarbeidet må undersøke hvilke nye roller og programmer Indre havn kan ha i fremtiden som bidrar til å styrke Larvik sentrum som helhet. Potensialet som de store ubebygde områdene utgjør må benyttes slik at de gir både rom for bygg og aktiviteter som Larvik sentrum mangler og forme nye offentlige rom, brygger og parker som kan supplere dagens gater, plasser og parker.

Larvik Indre havn frigjør areal som kan gi en ny bydel som supplerer og styrker eksisterende sentrum.

Stasjonsbyen er fremtidens bærekraftige bykonsept

Larvik har en sentral jernbanestasjon som viktig del av identitet og det har vært et av områdene i sentrum med byliv og aktivitet. Stasjonen og bussknutepunktet bør fortsatt ha en sentral lokalisering i byen. Indre havn gir en mulighet for å utvikle et godt samspill mellom offentlig transport og attraksjoner, arbeidsplasser, boliger og rekreasjon. God og barrierefri forbindelse mellom Indre havn og kollektivknutepunktet kan sikre et nytt stasjonsanlegg sikker og attraktiv tilgjengelighet for gående og syklende. Planarbeidet må undersøke hvordan etappevis utvikling av Indre havn kan harmoniseres med ulike alternative løsninger for ny jernbaneføring og –stasjon i Larvik.

Ny stasjon og kollektivknutepunkt kan bli megleren som forbinder det historiske sentrum med den nye sjøfronten.

Byens rom, rekreasjon og fysisk aktivitet

Den midlertidige opparbeidingen av det tidligere oppstillingsområdet for fergene har vist at området er attraktivt som rekreasjons- og aktivitetsområde, spesielt om sommeren og for ungdom. Interessen for fysisk aktivitet i fellesskap og i forbindelse med bymessige omgivelser har vært en tydelig tendens i nyere tid. Det setter krav til at nye byområder integrerer slike muligheter i de offentlige rom, framfor anlegg i byens randsone eller spesialiserte og lukkede anlegg. I Indre havn kan nye urbane nabolag spille sammen med havnepromenade, parker, anlegg for ballspill og aktiviteter i sjø.

Indre havn har store arealressurser og kan utvikles slik at urbanitet samspiller med fysiske aktivitetsmuligheter.

Allmenninger og arenaer for fellesskap

Havn, jernbane og godshåndtering har dannet en kraftig barriere mellom by og sjø. Byutvikling i Indre havn kan bygges omkring allmenninger – offentlige rom og parker – som knytter byen sammen på tvers, fra Storgata og det eksisterende sentrum til sjøen – og på langs fra Tollerodden til Sanden. Indre havn skal skape tilgjengelighet mellom attraksjoner og ulike nabolag og

oppleves som relevant og attraktivt for ulike aldersgrupper og brukerinteresser. Samtidig som hele området skal være offentlig og tilgjengelig, skal planprosessen studere hvordan ulike soner i Indre havn kan utvikles slik at det er områder som er robuste og fleksible som arenaer for ulike arrangementer, hendelser og kveldsliv.

Indre havns utearealer og byggeprogrammer differensieres i ulike delområder for en robust struktur i forhold til ulike aktiviteter og hendelser.

3.1 Offentlige funksjoner

Oppsummert viser tidligere kommunestyrevedtak at Larvik kommune har hatt og har ambisjoner om å etablere en eller flere offentlige funksjoner/ attraksjoner i Indre havn. Følgende funksjoner har vært ønsket til Indre havn:

- Bibliotek
- Servicesenter
- Høydalsenter

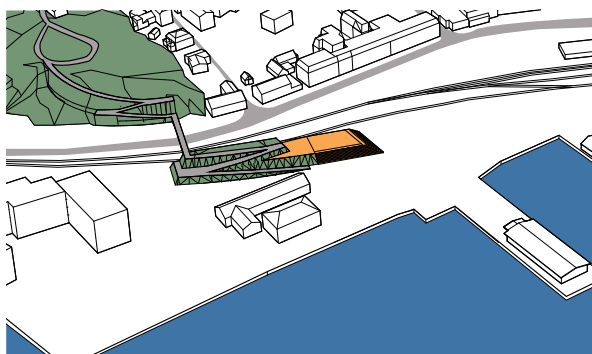
- Vitensenter
- Høgskole

Arealene innenfor planområdet slik de nå ligger er svært attraktive på sommerstid. Utfordringen og ambisjonen bør være å utrede en eller flere funksjoner / attraksjoner som bidrar til folkeliv i området på helårsbasis.

3.2 Tilgjengelighet

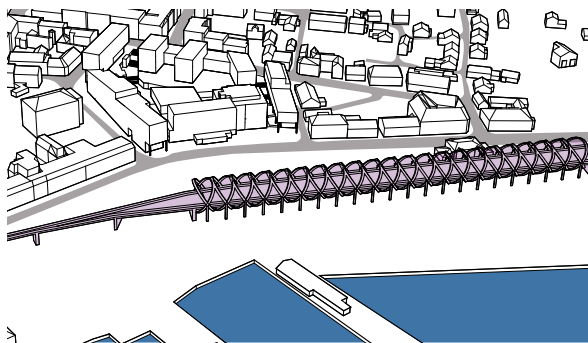
Indre havn er adskilt fra sentrumsområdet av veitrafikk og jernbanetrase. Som fergeterminal var behovet for integrasjon romlig og funksjonelt i de sentrale byrommene begrenset. Hvis det skal lykkes å integrere Indre havn romlig og funksjonelt krever det en rekke tiltak for å sikre attraktive og trygge forbindelser. Planarbeidet vil vurdere og foreslå løsninger som reduserer barrierevirkning og bidrar til å knytte sjøfronten til den bakenforliggende byen:

Sanden – Bøkkerfjellet, gangbro, ramper eller heis



Det er regulert inn en forbindelse fra Bøkkerfjellet over jernbanen, men hvilken utforming som er optimal og hvilken rolle den skal spille i den fremtidige situasjonen er avhengig av jernbaneløsning og fortetningspotensial i områdeplanen for Indre havn.

Stasjonsområdet

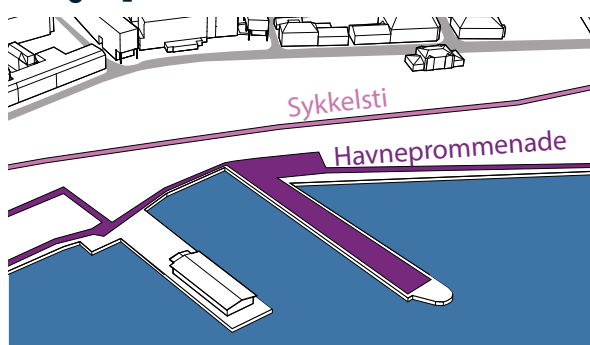


Det er nytt dobbeltspor under bygging fra Farriseidet til Porsgrunn, men trasé for nytt dobbeltspor gjennom Larvik og lokalisering av stasjon i Larvik er ikke avklart. Dagens stasjon er en viktig del av Larviks identitet. Jernbanestasjonen og Storgata med hoteller og utesteder er for mange første møte

med byen og et offentlig rom som er et møtested og har aktivitet over døgnet. I tillegg til togtrafikken, er det busstilbud og parkeringsareal i stasjonsområdet.

Traseen er utfordrende å løse gjennom Hammerdalen. Neddykking under dagens terreng er vanskelig pga stigningsforholdene. Opprettholdelse på dagens nivå kan også være vanskelig, samtidig som det opprettholder barrieren og forsterker den (flere tog). En løsning med ny bane på viadukt kan være realistisk i forhold til vertikalkurvatur, samtidig som det gir muligheter for å etablere en rekke planskilte kryssinger fra Storgata og ut til sjøfronten.

Gang- sykkelforbindelser øst-vest



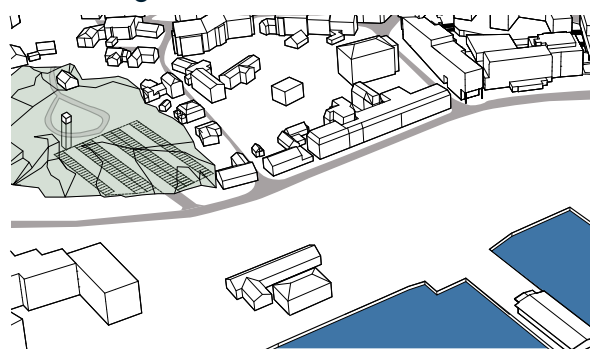
Byutvikling på Indre havn må sikre gode gang- og sykkelforbindelser mellom de vestre og østre deler av Larviks indre kystlinje. Opparbeiding av en bred, offentlig havnepromenade er et viktig element for å styrke strekningen som en attraktiv forbindelse. Samtidig kan det legges til rette for en mer skjermet forbindelse gjennom en evt. ny bebyggelse som et supplement og alternativ i dårlig vær. Storgata har stor trafikk og dårlige forhold for syklende og gående. Strekningen langs sjøfronten er viktig for å knytte sammen viktige områder som Tollerodden – med historisk bebyggelse og rekreasjonsområder – og nye attraksjoner og målpunkter som kulturhus, Farris bad hotell, Fritzøe brygge og Hammerdalen. Forbindelsen er tilstede i dag, men vil bli mer attraktiv hvis den har mer aktivitet, oppleves tryggere og har en høyere opparbeidelsesstandard.

Kjøreatkomst



Storgata er den viktigste øst-vest forbindelsen i Larvik, og har relativt stor trafikkbelastning. Overføring av trafikk til en ny trasé over Indre havn vil kunne være i konflikt med mål for utvikling av ny bebyggelse og rekreasjonsarealer. En ny trase må etableres ved en større byutvikling i området. Den bør ligge i nordre del av området, inntil jernbanen, og det må vurderes i hvilken grad det skal åpnes for gjennomkjøring og i hvilken grad den skal organiseres som blindveier som betjener området fra øst og vest.

Parkering



Byutvikling på Indre havn og ved stasjonsområdet vil både skape et behov for parkeringsløsninger for nye arbeidsplasser, boliger og attraksjoner, samtidig som dagens arealer med parkering på terrengnivå nær sjøen, samtidig som det er lite ønskelig i forhold til byform og bymiljø med parkeringhus eller andre løsninger over terreng. Det bør vurderes om det er alternative løsninger som kan dekke Indre havns behov og evt, også sentrums behov, for eksempel en fjelløsning i Bøkkerfjellet som kan være enklere teknisk og som kan kombineres med vertikal forbindelse fra Indre havn/Sanden til torget.

3.3 Kvaliteter i byrom

Utvikling av gode byrom og plasser som skaper trivsel er sentrale elementer for å gjøre Indre havn attraktiv. Kontakt med vann, varierte overganger mellom land og vann, reetablering av indre beskyttede vannbasseng (Fisketorget) og veksling mellom åpne, eksponerte og mindre, skjermede uterom vil være en strategi som skal utprøves i planarbeidet.

Sammen med nye tverrforbindelser og sammenhengende gang/sykkelforbindelser skal de offentlige byrom utgjøre en sammenbindende bystruktur. Indre havn har en svært sentral lokalisering og det er naturlig at uterom har en urban karakter.

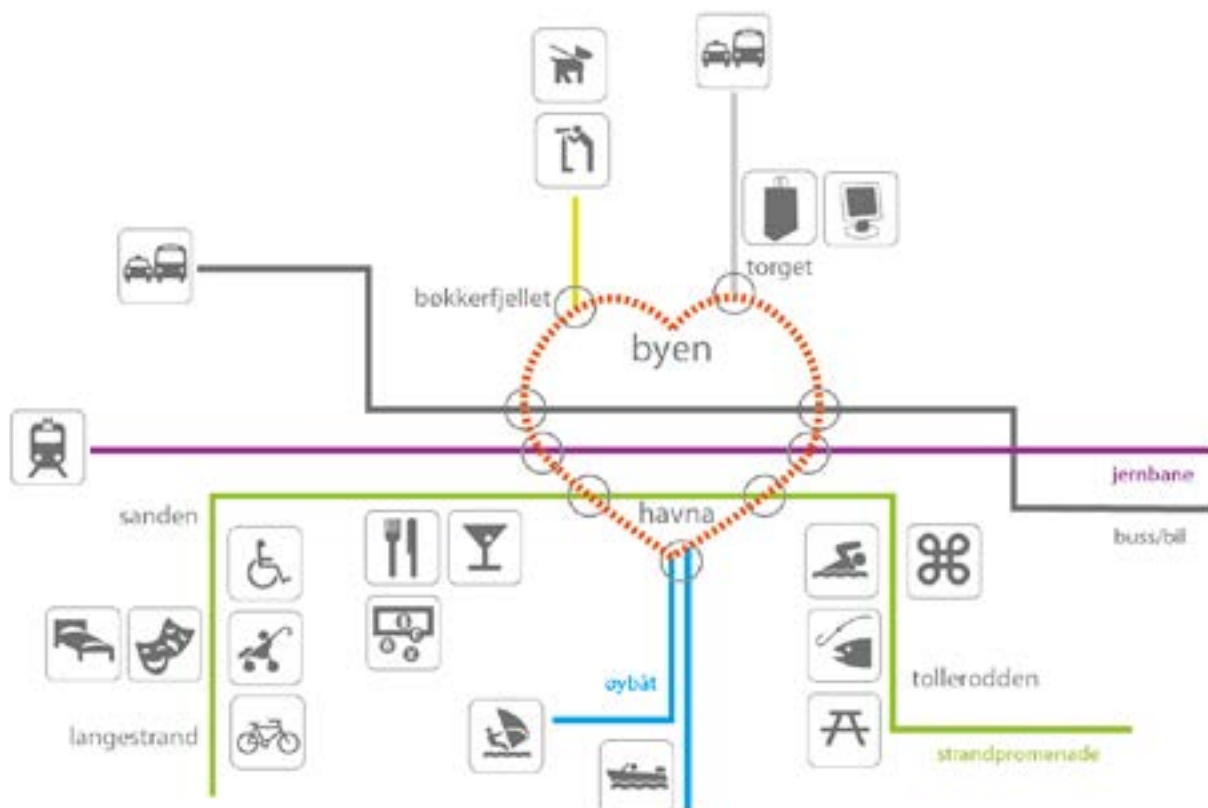
Områdeplanen vil søke å utvikle attraktive opplevelseskvaliteter i området:

- Høy kvalitet i utforming og detaljering.
- Tilrettelegge for et bredt spekter av programmer, bruk og ulike former for fysisk aktivitet.
- Utforming og programmering som legger til rette for bruk og aktivitet over døgnet og over året.

3.4 Bystruktur

Larvik har en bystruktur hvor arealbruk – grad av tetthet og bruksformål – ikke følger en tradisjonell sentrum-periferi modell. Lokalisering av viktige handelssteder, andre publikumsrettede funksjoner, boligkonsentrasjoner og arbeidsplasser er spredd over et stort område med liten romlig eller strukturell sammenheng.

Dette gir i utgangspunktet begrensede føringer for hva Indre havn skal brukes til, hvordan det skal utformes og hva slags rolle det har, til tross for at det grenser inn mot det historiske sentrumsområdet i Larvik.



Byens nye nettverk fra "Connecting Larvik"

4. Planoppgaven

4.1 Definisjon av planoppgaven – formålet med planarbeidet

Områderegulering er et nytt begrep i plan og bygningsloven fra 1. juli 2009 som gir muligheter til å kombinere kommunedelplanens overordnede perspektiv på arealdisponeringen i et område med de juridisk bindende føringene som gjelder i detaljreguleringsplanene. Områderegulering er et planleggingsverktøy som er egnet til å løse utfordringene i Indre havn.

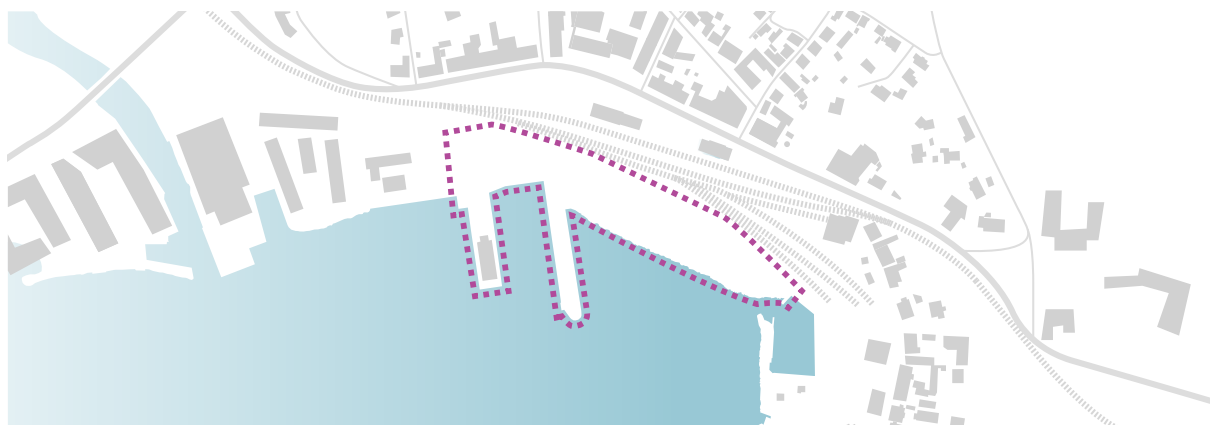
Områdeplanen skal være et robust og fleksibelt plangrunnlag som over tid kan legge føring for hvordan området utvikles. Det er de overordnede rammene for arealbruk, offentlige rom og infrastruktur som skal fastlegges i planen, mens detaljering av bebyggelse og uteområder vil finne sted gjennom etterfølgende planlegging og prosjektering. Områderegulering brukes

av kommunen der det er krav om slik plan i kommuneplanens arealplan, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte områdevisse avklaringer av arealbruken. Områderegulering utarbeides av kommunen, evt i samarbeid med andre myndigheter eller private aktører.

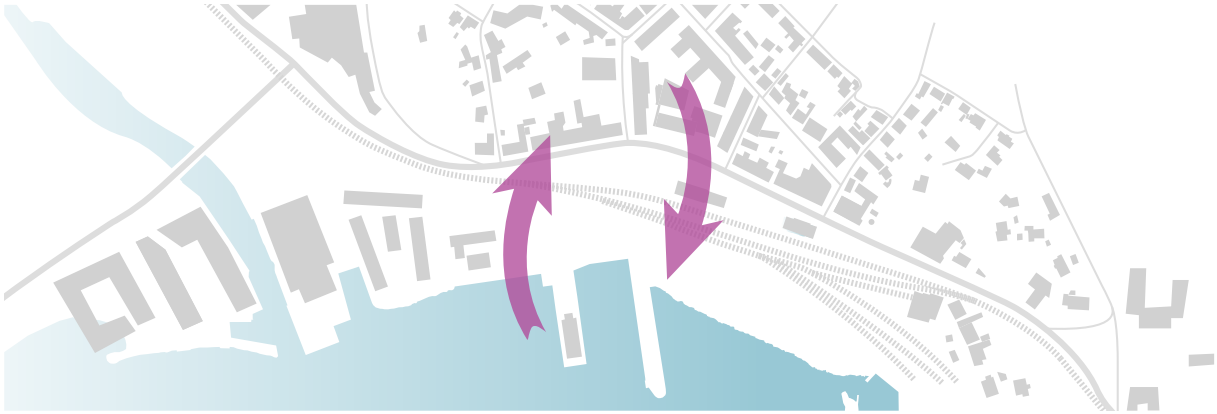
Områdeplanen skal gi rammer for å utvikle det tidligere havne- og logistikkområdet slik at det blir et publikumsrettet, attraktivt sentrumsområde. Gjennom planprogrammet og områdeplanen skal det legges til rette for en åpen og inkluderende prosess. Byen og innbyggernes behov og forventninger skal danne basis for å drøfte utviklingsretning og utforming av området.

Planen for Larvik skal sikre følgende sentrale mål:

Etablere plangrunnlag for etterbruk av fergeterminalområdet



Bedret kontakt mellom by og fjord



Bidra til styrking av Larvik sentrum som arena for byliv, handel, service og rekreasjon



Bidra til Larviks nærings- og byutviklingsstrategier



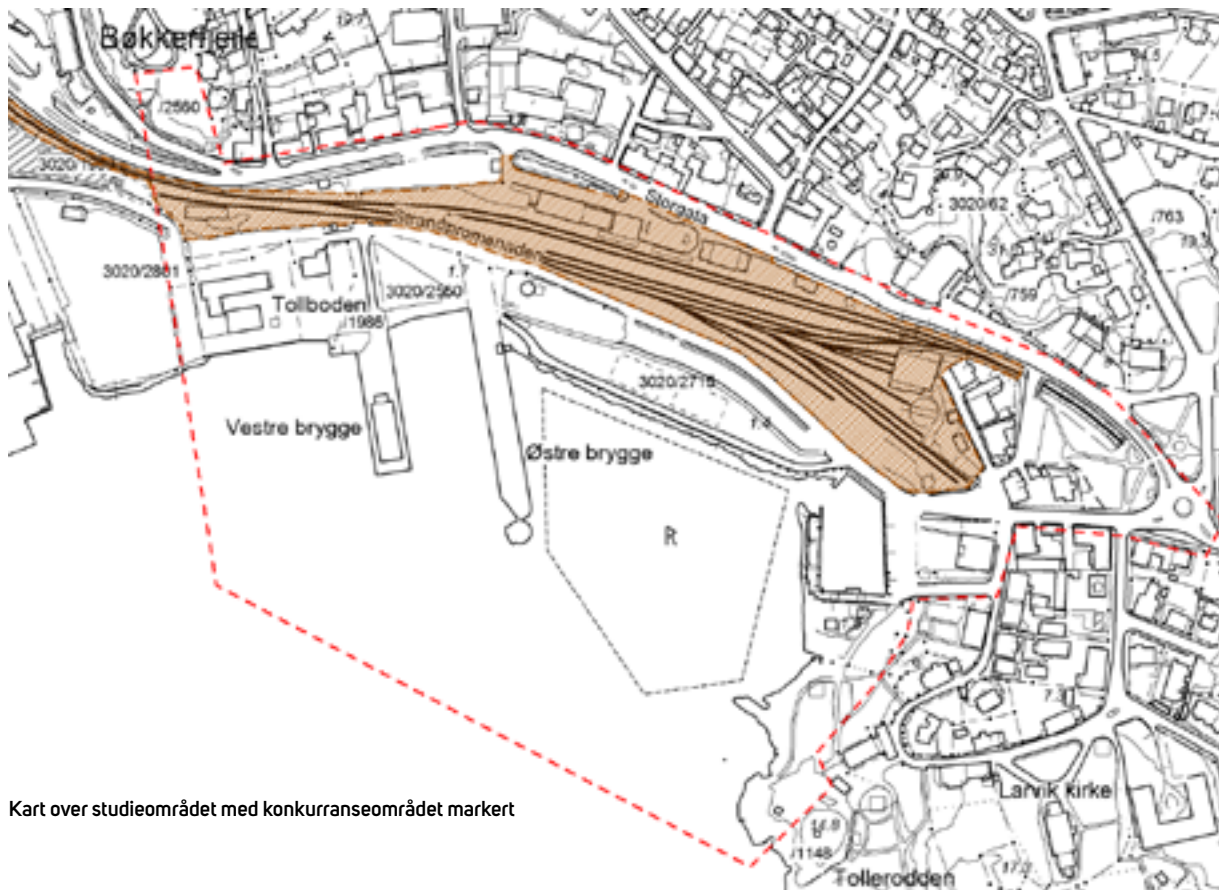
Styrke kontakten og forbindelsene mellom øvre og nedre del av byen/sentrum



4.2 Planens avgrensning

Planområdet tilsvarer avgrensningen som er vist i idékonkurransen. "Studieområdet" illustreres for å understreke at planarbeidets analyser, drøftinger og konklusjoner i stor grad vil være

knyttet til planområdets strukturelle og romlige relasjoner til et større byområde. Jernbaneverkets areal (markert) inngår ikke i planområdet.



Kart over studieområdet med konkurranseområdet markert

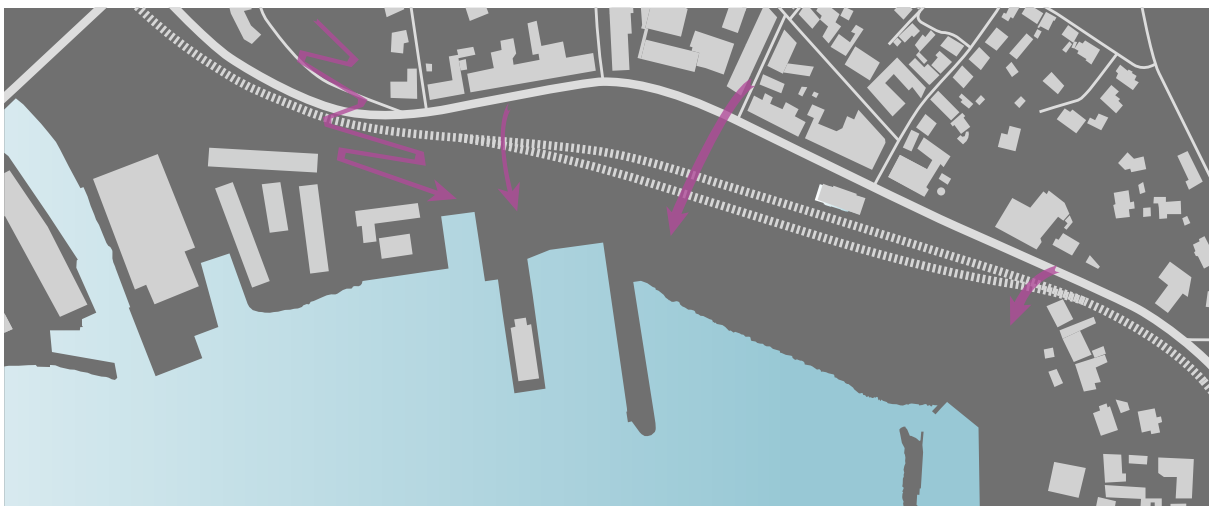
4.3 Sentrale tema i planoppgaven

- Utbyggingsvolum
- Tverrforbindelser
- Infrastruktur
- Offentlige rom
- Bryggefront

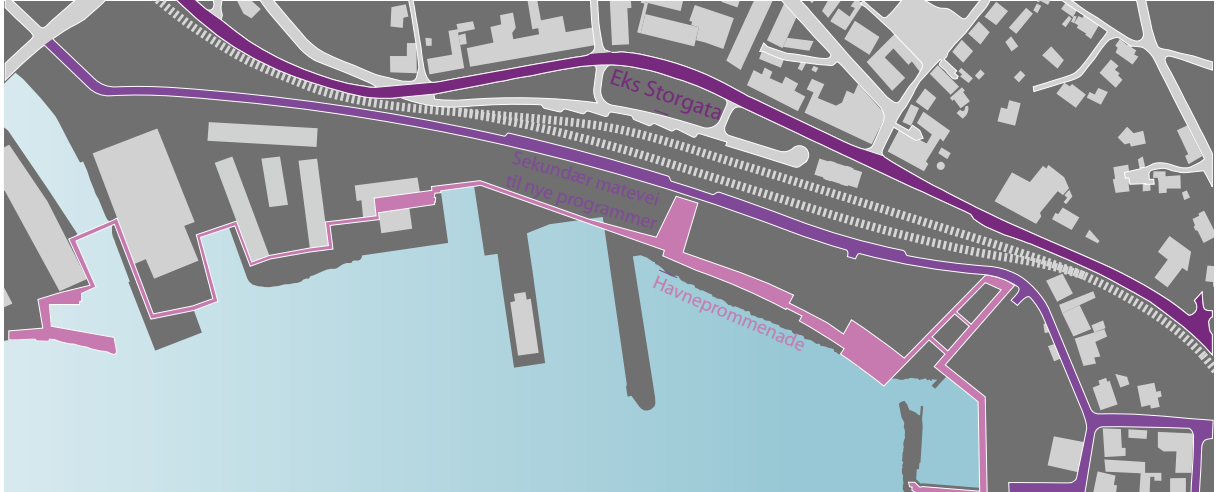
Gjennomføring av en prosess for utarbeidelse og vedtak av områdeplan for Indre havn vil være et omfattende arbeid som vil finne sted over relativt lang tid. Planprogrammet foreslår et innhold og en oppbygging av områdeplanen som skal avklare sentrale temaer for området utvikling, samt temaer for konsekvensutredningen:



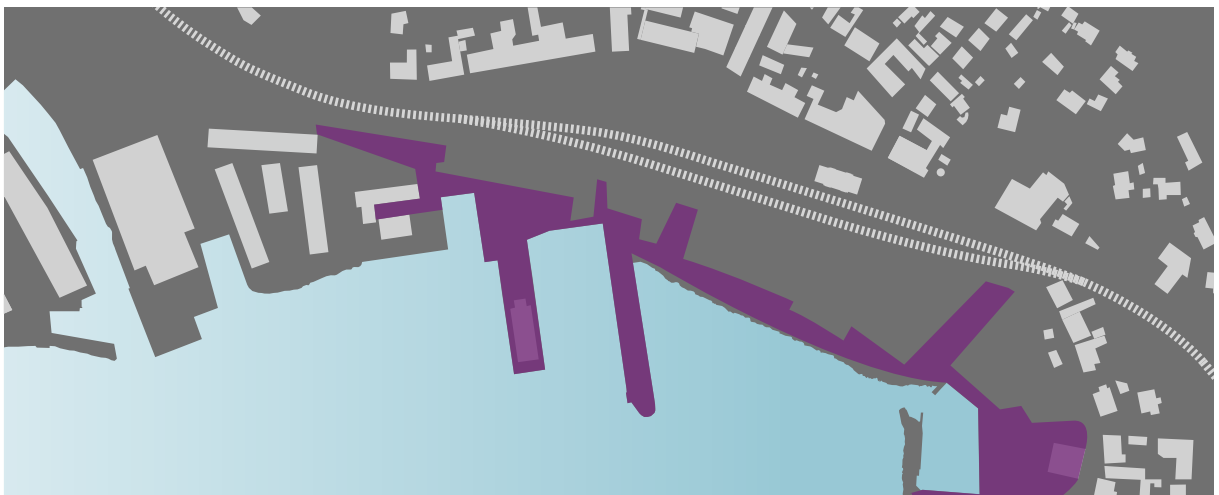
A) Utbyggingsvolum – sonedele området og definere arealbruk



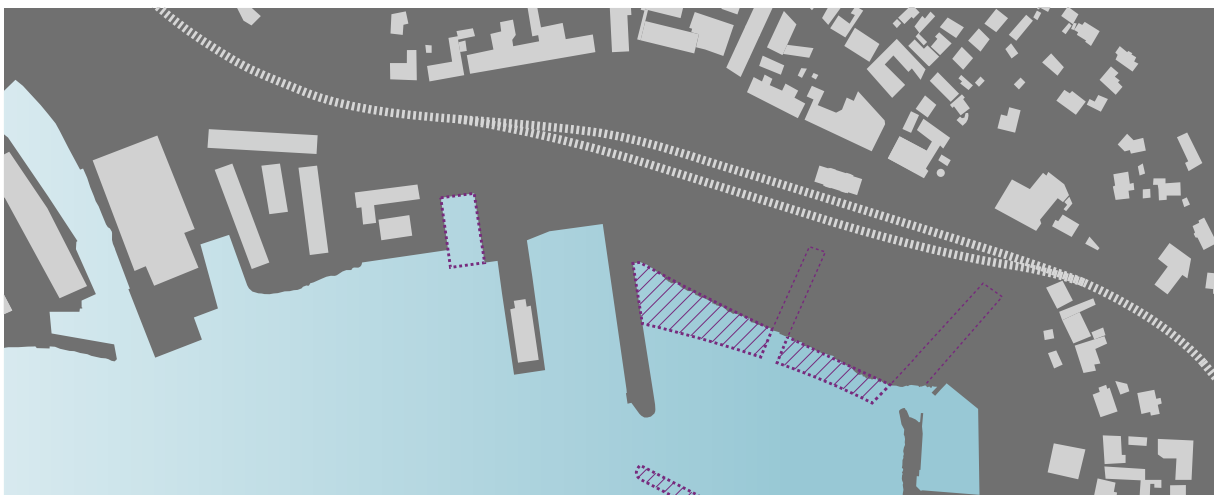
B) Fastlegge lokalisering og utforming av tverrforbindelser



C) Legge rammer for viktig infrastruktur i planområdet som vei, gang- og sykkeltraseer



D) Sikre arealer og lokalisering av offentlige rom og rekreasjonsområder



E) Fastlegge bryggefront og eventuell utfylling, samt åpning av det utfylte/overdekkede området

4.4 Alternative utviklingskonsepter

Det vil i planprosessen bli drøftet ulik utforming og utvikling av området, med basis i vinnerforslaget i konkurransen om Indre havn, overordnede planer og politiske vedtak.

Som basis for konsekvensutredningen vil det være hensiktsmessig å etablere tydelige alternative arealbrukskonsepter. Alternativene som skal drøftes i planprosessen og videreføres i konsekvensutredningen er:

- Alt.0: Dagens situasjon fremskrevet
- Alt.1: Konkurransforslaget "Connecting Larvik"
- Alt.2: "Knutepunktfortetting" og økt areal ved utfylling
- Alt.3: Flytting av jernbane og frigjøring av areal



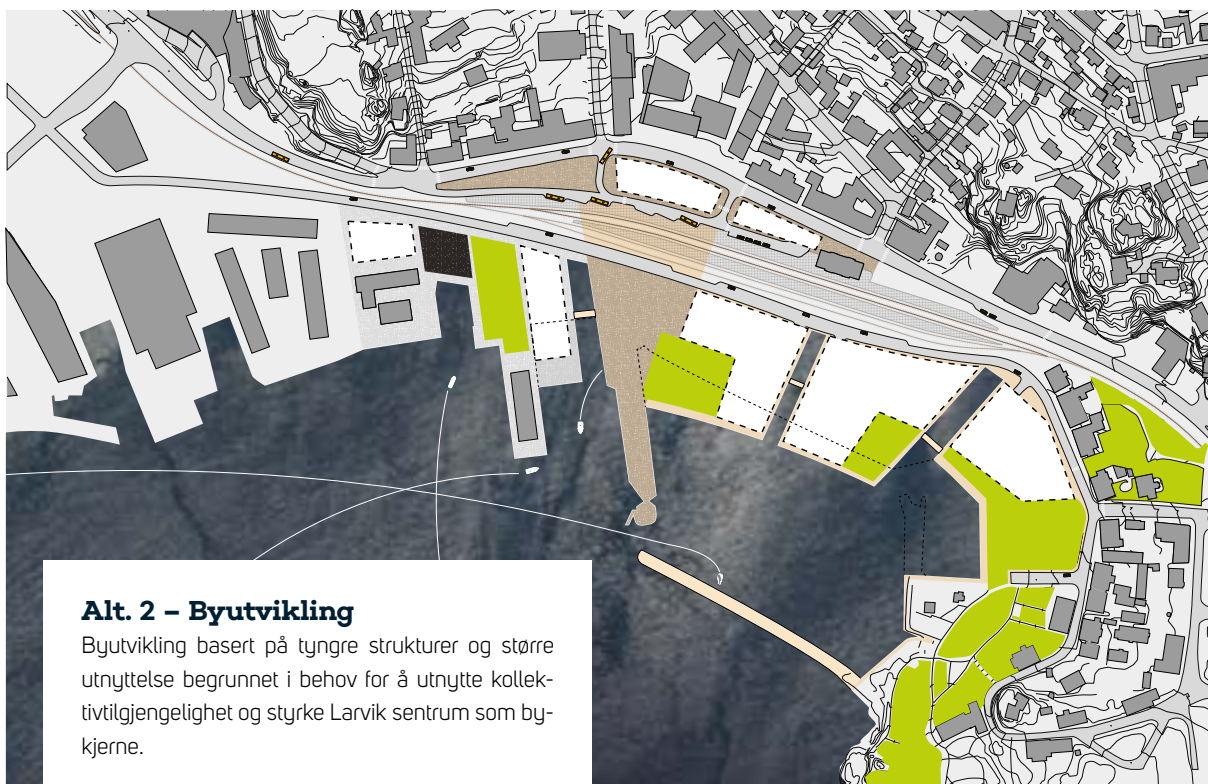
Alt. 0 – dagens situasjon fremskrevet

Dagens situasjon fremskrevet til 2030 hvor den temporære opparbeidelsen blir permanent og videre utvikling av bebyggelse eller investeringer i uteområder er svært begrenset og dagens jernbanetrasé bevart. Vedtatte planer som gangforbindelse til Bøkkerfjellet, tusenårsstedet ol. løper parallelt uten å inngå i en større helhetsplan.



Alt. 1 – Ny havnebydel

Basert på hovedgrep i vinnerprosjektet "Connecting Larvik" bearbeidet og justert i forhold til de behov og programmer som blir funnet relevante gjennom planprosessens utredninger av økonomi, behov, innspill og medvirkning. Eventuelle innspill fra de øvrige premierte konkurranseforslagene inkorporeres i et nytt, bearbeidet planforslag.



Alt. 2 – Byutvikling

Byutvikling basert på tyngre strukturer og større utnyttelse begrunnet i behov for å utnytte kollektivtilgjengelighet og styrke Larvik sentrum som bykjerne.

Både alternativ 1 og 2 skal utredes med både hevet og senket jernbanetrasé. Fra "Forprosjekt kryssing av Hammerdalen dater 11.09.2013" 3.1.2 Forutsetninger og problemstillinger:

"Det er i forprosjektet lagt opp til at ny trasé gjennom Larvik skal legge til rette for en sentrumsnær stasjon, og samtidig høy hastighet for ikke stoppende passerende tog. Geologiske forhold og eksisterende bebyggelse gjør dette til en krevende oppgave."

I rapportens alternativ A med ny stasjon i samme område som dagens tilfredstilles krav til minimumshøyde over Farris-

elven. Mens en heving av stasjonen vil være mulig da regulert trasé for Martineåsen tunnel ligge høyere enn dagens stasjonsområde, vil en senkning muligens være problematisk i forhold til nye baners krav til fall/stigning som ikke skal være større enn 20 ‰. Jernbaneverket vil legge sitt forslag til planprogram for jernbanetrasé og stasjonslokalisering til høring og offentlig etter-syn i slutten av 2015. Områdeplan for Indre havn koordineres med de anbefalinger som framkommer for ny trasé gjennom byen.



I alle alternativene vil det være viktig å avklare og anbefale løsninger for sentrale forhold knyttet til:

- Muligheter for offentlige funksjoner/attraksjon innenfor planområdet.
- Behov for Bøkkerfjell-/Sandenforbindelse, og eventuell løsning.

- Jernbanens løsning i Larvik
- Storgatas utforming og trafikale rolle
- Organisering av kollektivknutepunkt og stasjonen
- Realisering av "Tusenårsstedet"
- Etablering og utforming av bølgebryter/molo for tilrettelegging av småbåthavn/gjestehavn
- Tilstand og endringsbehov for bryggefronter/utstikkere.

5. Utredningsprogram

Reguleringsplaner som kan få vesentlig virkning for miljø, naturressurser eller samfunn skal i følge plan- og bygningslovens §16-2, konsekvensutredes. En konsekvensutredning bygger på eksisterende kunnskap og nye registreringer.

I dette kapitlet drøftes de utredningstemaene som er aktuelle i forbindelse med planarbeidet og konsekvensutredningen. Utgangspunktet for vurdering av hvilke tema som er aktuelle, er Miljøverndepartementets veileder T-1490 Reguleringsplan.

Alternativene som skal konsekvensutredes er beskrevet i kapittel 4.4.

For alle utredningstemaene som beskrives i kapittel 5, skal konsekvensutredningene vise:

- Hvilke kvaliteter/verdier er knyttet til det aktuelle arealet og hvordan påvirkes kvalitetene?
- Hvordan/hvor mye påvirkes disse kvalitetene av tiltakets omfang?
- Hvilke konsekvenser tiltaket/påvirkningen vil få

Både 3D modell og en fysisk modell vil bli utarbeidet og skal være tilgjengelig ved offentlig ettersyn.

5.1 Bystruktur/bebyggelsesstruktur

Bystrukturen er ikke tydelig avgrenset. Bykjernen er svekket på grunn av mangel på sterke handelsaktører samtidig som den har lav kulturpuls. Det attraktive området mellom Torget og fjorden er i dårlig forfatning, både estetisk og som kultur- og handelsområde.

En av de største utfordringene er å tilrettelegge for et lesbart sentrum som har kontakt med en attraktiv og aktiv sjøfront. Vinnerutkastet «Connecting Larvik» og kommunestyrets etterfølgende vedtak om aktuelle offentlige formål i Indre havn-området, gir retning for den framtidige utviklingen.

«Formingsveileder for Larvik sentrum» fra 2011 utgjør en viktig referanse og et stort registreringsarbeid og legges til grunn for byforståelsen sammen med Kulturminneanalysen fra 2006 som beskriver Larviks rike og unike arkitektur.

Utredningsomfang

Indre havn har en sentrumsnær beliggenhet omgitt av boligområder, kulturbygg og store rekreasjonsområder. Områdeplanen skal drøfte bruk av området som kombinerer flere formål:

- Park: et rekreativt areal – et turområde – som et tilbud til hele regionen, naturelementer og aktivitetsarenaer som attraksjoner. Fysisk aktivitet i bynære omgivelser er et voksende felt.
- Byreparasjon: Området utformet for å styrke eksisterende funksjoner og bebyggelse i området slik at det oppstrå en bedre lokal romlig og funksjonell sammenheng. Sanden, Tollboden og Tollerodden har behov for å styrke nærområder og knyttes bedre opp mot sentrum.
- Sentrumsutvikling: en utvikling av bymiljø og attraksjoner som bidrar til å skape et mer urbant miljø i Larvik sentrum som helhet slik at dette blir tydeligere alternativ til randsonen. Spesielt i forhold til et "Stasjonsbyen Larvik" og høy arealutnyttelse ved knutepunkt.
- Offentlig funksjon – attraksjon: Planarbeidet skal vise mulig lokalisering og arealbehov for følgende offentlige institusjoner som kan etableres i planområdet og hvilken synergier som kan oppnås ved at to eller flere av disse samlokaliseres. Planarbeidet skal også vurdere og gi anbefalinger for

hvordan slike funksjoner bidrar til byutvikling og folketiv i planområdet. Funksjoner som skal utredes er bla. men ikke begrenset til:

- Bibliotek/Servicesenter
- Heyerdahl/Vitensenter
- Museum/Geopark
- Høgskole evt Campus Larvik samlokalisert med voksenopplæring/norskopplæring

Temaet vil behandles i to faser:

I første fase utarbeides kart som registrerer struktur og romlige sammenhenger. Disse danner basis for en oppdeling av området i ulike delområder og hovedfunksjoner.

I fase 2 gjennomføres en analyse av hvilke konsekvenser de ulike alternativene har for:

a) Den overordnede bystrukturen i forhold til sammenheng, styrking, synergi, visuelle og romlige forhold,

b) De lokale forhold knyttet til romlige og visuelle konsekvenser, styrking av lokale attraksjoner og romlige kvaliteter.

Det gjennomføres en analyse med tanke på å gi svar på hvordan aktivitetene i området henvender seg til byrommet. I konsekvensutredningen skal det legges vekt på og analyseres hvordan åpne arealer, mellomrom og forbindelseslinjer best kan brukes for allmenheten generelt og dagens brukergrupper spesielt. Bøkkerforbindelsen sorter inn under disse utredningene. Planarbeidet skal analysere behovet for forbindelsen og konkludere med om og evt. hvordan en Bøkkerforbindelse skal etableres.

Den temporære arealbruken i Indre havn har vist oss at området i dag dekker noe av etterspørselen etter arealer til uorganisert lek, aktivitet og samvær. Dette tar vi med oss videre i planarbeidet. Målet er at disse arealene er attraktive for aktivitet store deler av året.

5.2 Kulturminner og kulturmiljø

Det er et nasjonalt mål at mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal forvaltes og tas vare på som bruksressurser og som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping. I planarbeidet skal kulturminner og kulturmiljøer tas inn i planprogrammet og inngå i konsekvensutredningen. Balansen mellom å ta vare på verdier og skape nye, er en sentral utfordring.

Innenfor planområdet og tilgrensende til planområdet, finner vi svært mange historiske bygg og bygningsmiljøer som hver for seg og samlet legger rammene for den fremtidige bruken av Indre havn. Følgende elementer innenfor planområdet nevnes:

1. Tollboden
2. Festiviteten
3. Tollerodden med Larvik kirke, Kirkestredet, Colin Archers bolig og Skottebrygga
4. Larvik fengsel,
5. Herregården
6. Larvik jernbanestasjon med lokomotivstallene
7. Farrisfabrikken
8. Munken
9. Patrisiergårdene langs Storgata
10. Hammerdalen med historisk industribebyggelse

Kommunens kulturminneanalyse (2006) omhandler temaene kulturminner og kulturmiljøer, identitet, byggeskikk, stedstilørighet og estetikk, og legges til grunn i det videre arbeidet sammen med de utfyllende bestemmelsene til kommunedepplanen for Larvik by.

Utredningsomfang

Registrerte kulturminner/bevaringsverdige bygg og miljøer beskrives, både i form av enkeltbygg i området og den historiske bystruktur som grenser til planområdet. De verneverdige kulturminnene og deres influensområde samt områder avsatt til spesialområde bevaring skal verdisettes med tanke på kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi, ref. Riksantikvarens verdisettingskriterier

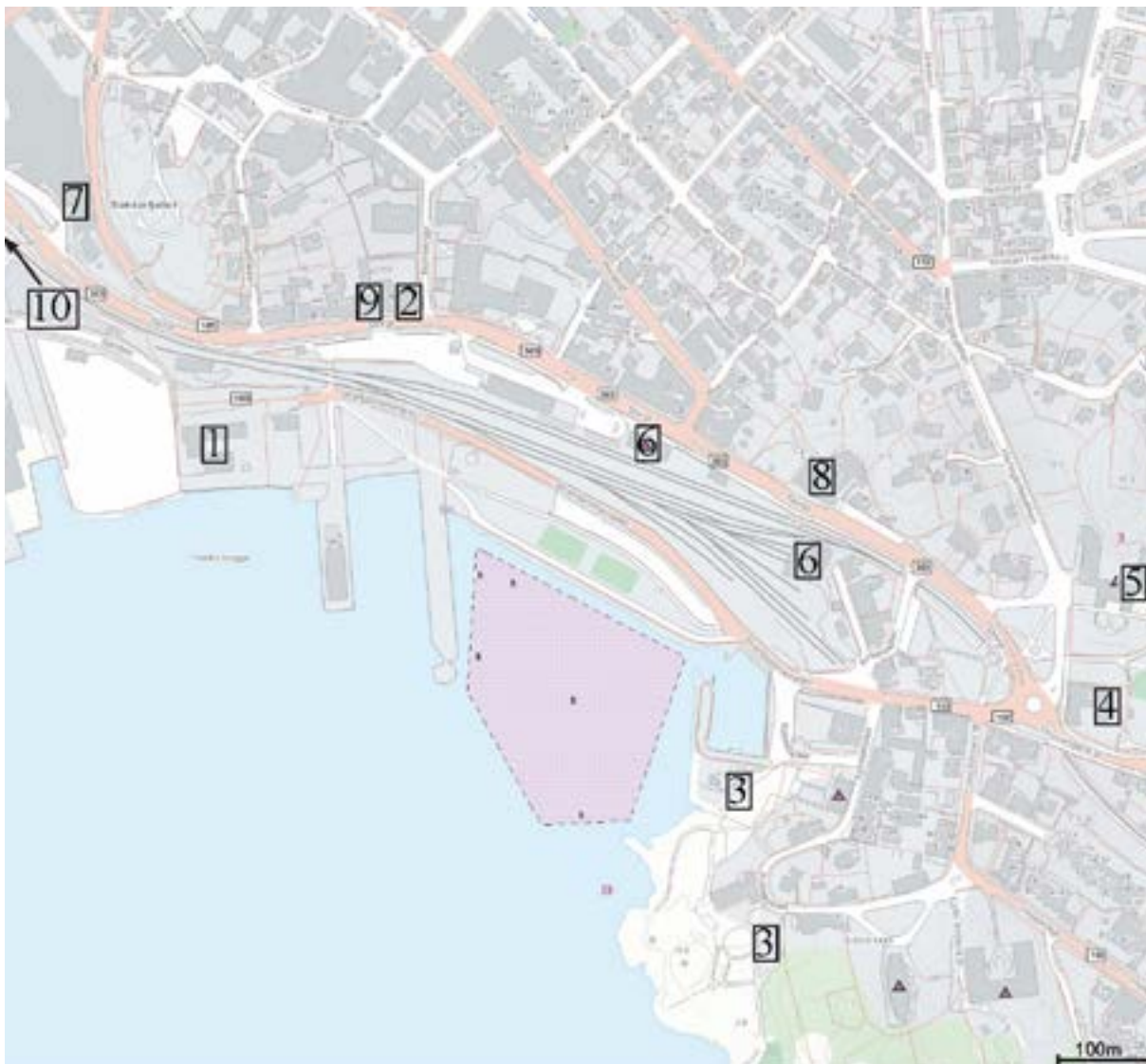
http://brage.bibsys.no/riksant/bitstream/URN:NBN:-no-bibsys_brage_40110/1/Feltveileder_lokal_registrering.pdf

Verdifastsettelsen skal skje i nært samarbeid med kulturminnemyndighetene. Det enkelte utredningsalternativ skal i konsekvensutredningen drøftes opp mot omkringliggende, eksisterende bebyggelse.

Kulturminner under vann behandles særskilt. Deler av havneområdet er registrert som fredet som gammel ankerplass, ref. undersøkelse utført av Norsk Sjøfartsmuseum i 1998 som dekker store deler av planområdet.

http://www.academia.edu/870658/Larvik_indre_havn_-_Konsekvensutredning_for_kulturminner

Konsekvenser ved utbygging eller ytterligere utfylling/etablering av molo vurderes opp mot Sintef notat Larvik, molo i Indre havn. Ved evt. behov for supplerende kartlegging skal dette gjennomføres.



Historiske bygg og bygningsmiljøer markert på kart

5.3 Sjøfront inkl. avklare gjestehavn/småbåthavn

Indre havn ble første gang fylt ut da jernbanen kom. I årene som fulgte ble det foretatt flere utfyllinger etter hvert som fergekapasiteten økte. Fjorden ligger åpen mot havet og havna er ubeskyttet for sjø og vind når dette påvirker fra sørlig retning.

Dagens sprengsteinsfront har liten visuell eller bruksmessig kvalitet. Skottebrygga med molo i øst og Østre- og Vestre brygge har kulturhistorisk og estetisk verdi. Den historiske Fiskerbrygga ved Tollboden er overdekket av betongelementer.

Flere aktører har vært tydelige på at det er behov for en gjestehavn i Larvik Indre havn. Behovet for en småbåthavn for

Larviks innbyggere er luftet, det samme er behovet for et bryggeområde for historiske og tradisjonelle båter inkl. kunnskapsformidling av maritim historie og kultur.

Det foreligger en rapport fra 2009 vedr. etablering av en historisk havn i Skottebrygga. Hovedtanken i arbeidet var å fullføre byggingen av Sverdrupmoloen, et arbeid som ble startet i 1856 men som ble avsluttet i 1858 fordi store mengder stein forsvant i fjorddypet. Sintef har beregnet signifikant bølgehøyde inn mot en slik molo, dimensjonerende blokkvekt og nødvendig høyde på moloen.

Utredningsomfang

Det skal gjennomføres en supplerende registrering av dagens kaifront, underliggende spor og rester, samt deres kvaliteter. Utgangspunktet er forliggende undersøkelse utført av Norsk Sjøfartsmuseum i 1998.

Alternative løsninger for ny molo og bølgebrytere skal beskrives og vurderes i forhold til hvert enkelt utviklingskonsept i kapittel 4.4. Konsekvenser av de ulike alternativene vurderes av et fagmiljø med kompetanse på kyst og havneteknikk. Det enkelte moloalternativ skal visualiseres.

I planarbeidet skal det drøftes om og hvilken type småbåthavn Larvik kommune ønsker å etablere i Indre havn; gjestehavn, småbåthavn eller båthavn for tradisjonelle/historiske

båter, eventuelt en kombinasjon av disse. Mulig kapasitet skal vises. Medfølgende behov for fasiliteter skal også framkomme.

Det foreligger sterke ønsker fra enkelte aktører i byen knyttet til snarlig etablering av en Sverdrupmolo i Indre havn. Konsekvensutredningen skal drøfte mulighetene for utfylling av en molo i forkant av realisering av andre tiltak i Indre havn.

Konsekvensutredningen skal videre drøfte mulighetene for å gjøre endringer i bryggefronten, åpne/ redusere overdekkede/ utfylte arealer samt etablere nye brygge-/kaianlegg.

Det skal vurderes om det skal legges til rette for en dumplass for snø innenfor planområdet. Transport- og miljøkonsekvensene skal drøftes.

5.4 Landskapet og byamfiet

Landskapet i Larvik er dannet av tre elementer; fjellgrunn, morene og elvesedimenter/leire. Knauser og skrenter er med på å gi byen sitt særpreg. Eksempler på dette er Mesterfjellet, Tollerodden og Bøkkerfjellet.

Larvik by har en unik beliggenhet med vann på tre kanter:

- Numedalslågen i øst
- Farrisvannet og Farriselva i vest og nordvest
- Larviksfjorden i sør

Larviksfjorden knytter Larvik til havet og har i mange hundre år gitt grunnlag for sjøfart, fiske og handel.

De viktigste landemerkene for Larvik er Bøkeskogen, Bøkerfjellet, Tollerodden med kirka, Herregården, Romberggata skole, industribygg i Hamnerdalen, kulturhuset Bølgen, gamle Tollboden, Jernbanestasjonen og eldre bebyggelse i Storgata.

Sentrale utfordringer er:

- Fysisk og visuell kontakt mellom land og vann
- Videreføring av grønnsstrukturkvalitetene

- Bevaring av natur- og landskapskvalitetene
- Transformering av transportårer til positive elementer i bylandskapet
- Sikre siktlinjene mot sjøen
- Eksisterende og nye landemerker

Utredningsomfang

For alle utredningsalternativer gjøres det en vurdering av hvordan den nye bebyggelsen vil virke inn på bybildet, det store landskapsrommet/byamfiet, herunder redegjøre for positive og negative endringer i viktige landskapstrekk. Fjernvirkningene skal illustreres fra ulike standpunkter, både før og etter utbygging i alle alternativer.

I illustrasjonsmaterialet skal det også inngå snitt som viser den framtidige volumoppbyggingen i planområdet.

Eksisterende registreringer av grønnsstruktur legges til grunn for en analyse av hvilke konsekvenser de ulike alternativene vil ha for eksisterende og framtidig grønnsstruktur. Konsekvensene dokumenteres gjennom kart/diagrammer.

5.5 Trafikk og parkering

Dagens trafikksituasjon for de ulike trafikantgruppene er blant annet beskrevet i Trafikkanalyse for Larvik by 2004 og KOU Trafikksikkerhet 2014 – 2017

http://innsyn2.e-kommune.no/innsyn_larvik_politisk/wfdocument.aspx?journalpostid=2013054091&dokid=762040&version=1&variant=A&

Trafikkanalysen var en del av grunnlagsmaterialet for kommu-

nedelplanen for Larvik by fra 2006, og ga langsiktige føringer og anbefalinger for utviklingen av transportsystemet i Larvik. Trafikkanalysen viser at Larvik by per i dag ikke har noe stort kapasitetsproblem på sine hovedtrafikkårer, og at kapasitetsproblemerkene i hovedsak er knyttet til de store kryssområdene på innfartsårene til byen.

Etter at fergeterminalen flyttet til Revet, er trafikkbildet i Indre havn betydelig endret. Området mates fra øst og vest, og det er

i dag ingen gjennomkjøringsmulighet for biltrafikken. Ved større arbeider i Storgata kan imidlertid forbindelsen over Indre havn åpnes for en kortere periode.

Indre havn benyttes i dag av gående, syklist og mopeder som finner det enklere og tryggere, og hyggeligere, å ferdes i Indre havn framfor langs den langt mer trafikkerte Storgata.

Større grep i hovedvegnettet i byen forutsetter ytterligere utredninger, fortrinnsvis gjennom en mulighetsanalyse for hele vegnettet i Larvik by og for alle trafikantgrupper. Denne mulighetsanalysen vil erstatte konseptvalgutredningen.

Jernbaneverket har startet en prosess for å avklare framtidig trasévalg gjennom Larvik by. Plasseringen av framtidig stasjon og dermed knutepunkt har vist seg å bli et sentralt spørsmål i Larvik. Intercity-utredningen for triangelet Lillehammer – Skien – Halden konkluderte med at jernbanestasjonen i Larvik skulle ligge under Torget og med gangforbindelser mot sentrale punkt i byen. En forstudie som ble gjennomført våren 2013 konkluderte med at stasjonsplassering under torvet ikke lot seg realisere.

Utgangspunktet for forstudiet var behovet for å avklare om det var grunnlag for å utelukke et alternativ med stasjonsplassering på Bergeløkka gitt at jernbanetraseen da vil gå over Farriseidet hvor ny E18 med kryssstegbro og internveier er ferdig planlagt og realiseres i løpet av få år. Pr. i dag ligger det 3 mulige, realiserbare lokaliseringalternativer i forstudiet. Jernbaneverket har i sitt forslag til handlingsprogram for Nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2017 lagt inn at det i 2015 og første kvartal 2016 skal gjennomføres et mulighetsstudie for Larvik by. Formålet er å konkludere stasjonsplassering og framtidig jernbanetrasé gjennom byen.

Framdriften for disse to overordnede planprosessene påvirker framdriften i vårt arbeid med områdeplanen for Indre havn.

Utredningsomfang

I konsekvensutredningen vil det bli foretatt en oppsummering av dagens trafikksituasjon med utgangspunkt i det materialet som foreligger fra trafikkanalysen, kommunedelplanen og trafikksikkerhetsplanen. Oppdaterte trafikkdata hentes fra Statens vegvesen i mulighetsanalysen.

Det vil bli gjennomført vurderinger med tanke på hvilke trafikale konsekvenser de forskjellige utbyggingsalternativene har for det omkringliggende gatenettet og innenfor planområdet.

Behov for tiltak på tilgrensende veinett med tanke på kø og kapasitet og da spesielt utviklingen i de utsatte kryssområdene vil bli vurdert. Kartutsnittet viser trafikkmengder på eksisterende veinett, 2004 (fra Statens Vegvesens temarapport om E18 Larvik, 2007).



Alternative plasseringer av kollektivknutepunktet i Larvik skal drøftes. Kollektivknutepunktets beliggenhet og funksjoner vil i stor grad være avhengig av om jernbanestasjonen blir liggende i Indre havn eller ikke. Kollektivknutepunktets betydning for utvikling av sentrale byfunksjoner skal framkomme, det samme skal konsekvensene av en eventuell flytting av knutepunktet. Mulige alternativer til et kollektivknutepunkt, eksempelvis et større bystopp, skal vurderes. Indre havn, selv uten jernbanen, er hjertet i Larvik. I planprosessen vil det drøftes hvordan den sentrale lokaliseringen med god kollektivbetjening best kan utnyttes og hvordan en miljøriktig bruk og utforming kan styrke bymiljøet som helhet.

Ulike parkeringsløsninger skal utredes. Utredningen gjennomføres av trafikkonsulent som beregner av trafikkgenereringen i de ulike utredningsalternativene basert på erfaringstall for reiseproduksjon knyttet til arealbruk. Eksisterende parkeringsløsninger i området benyttes bl.a. av pendlere med tog. Arealbehovet for de ulike framkomstmidlene skal framkomme; privatbil (avsetting/langtidsparkering), taxi, bussoppstilling og sykkelparkering.

I planprosessen vil det undersøkes hvilken teknisk infrastruktur området har i dag, tilstanden på bryggefront og utstikkere, behov for ny infrastruktur knyttet til bebyggelse, tilgjengelighet og landskap. Tilknytning til kollektivknutepunkt, utforming og avgrensning av temaer knyttet til stasjonsområdet vil være sentralt i denne sammenheng.

5.6 Tilgjengelighet for alle

Jfr. St.meld. nr 40 (2002 – 2003) "Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer" er det et nasjonalt mål at alle skal kunne delta i samfunnet på en likeverdig måte, uavhengig av alder eller funksjonsbegrensninger. Personer med nedsatt funksjonsevne skal møte færrest mulige hindringer i bygninger, uterom og i transportsystemet. Viktige føringer er gitt i Rundskriv T-5/99 B "Tilgjengelighet for alle". Universell utforming er et prinsipp som skal legges til grunn i all kommunal planlegging. Med dette menes at de fysiske omgivelsene, det vil si bygninger, uteområder og andre anlegg utformes slik at de kan brukes av alle mennesker på en likestilt måte.

I trafikkanalysen for Larvik by er det foretatt en gjennomgang av temaet universell utforming i samarbeid med Blindeforbundet og Funksjonshemmedes fellesorganisasjon. Følgende

momenter er pekt på som særlig relevante for å få god tilgjengelighet for alle innbyggere i Larvik: ledelinjer, forutsigbarhet, kontraster, dører, nivåforskjeller, parkering, teleslynger og benker.

Utredningsomfang

Prinsipper og tiltak for universell utforming med tanke på tilgjengelighet, tilrettelegging og fysisk utforming skal legges til grunn for arbeidet med områdeplanen.

Målpunkt i området (Jernbanestasjon, kulturhus, sentrum/torg) registreres og danner basis for en drøfting av hvilke forbindelser som kan øke tilgjengeligheten og hvordan disse relaterer seg til de ulike alternativene. De ulike utviklingsalternativene drøftes i forhold til krav til tilgjengelighet.

5.7 Barn og unges interesser

I henhold til Pbl. § 1-1 og rundskriv T-4/98 skal det ved planlegging legges spesielt til rette for å sikre barn og unge gode oppvekstvilkår. Det skal gis anledning til aktiv deltagelse i planprosessen og det skal settes av leke- og uteoppholdsarealer i planer der barn og unge blir berørt.

Ved den fysiske utformingen skal det legges vekt på å sikre arealene som brukes av barn og unge, mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn og unge kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

Barn og unge har vært en sentral brukergruppe etter at området ble åpnet opp og fikk en temporær opparbeidelse som la til rette for fysisk aktivitet og sosiale møtesteder. Barnetråkkregistreringene som ble gjennomført i 2012/2013, dekker planområdet.

Larvik Indre havn som temporært byrom er beskrevet i rapporten «Temporære byrom – og midlertidighet som strategi i byplanlegging».

http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Byrom/Studentoppgave2011_Kristina_Jorgenden/Temporare_byrom_oppdater13092011.pdf

Utredningsomfang

Det skal gjennomføres en supplerende registrering av hvilke aktivitetsmuligheter som er i området i dag og hvordan disse brukes over døgnet og til ulike årstider (kartlegging og intervju).

Framtidig bruk av åpne arealer og mellomrom for de ulike aldersgrupper skal analyseres.

5.8 Forurensning

Retningslinje T-1442 (retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging) skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven.

Området består i stor grad av utfylte steinmasser.

Utredningsomfang

Lokalklima: i samarbeid med klimatolog og basert på eksisterende meteorologiske data for Larvik gjennomføres en vurdering av lokalklimatiske konsekvenser de ulike utbyggings-

alternativer. Det kartlegges hvilke utbyggingsformer som kan bidra til å gi gode lokalklimatiske forhold for offentlige rom og parkarealer.

Eventuell grunnforurensning innenfor planområdet skal kartlegges. Det gjennomføres også et litteraturstudium av relevante og tidligere utførte undersøkelser. Behovet for ytterligere undersøkelser og eventuelle tiltak skal framkomme.

Støy: Støy fra lokalvegnettet og dobbeltsporet jernbane inkl. godstransport på bane kartlegges og dokumenteres. Allerede

kartlagt støvsituasjon for dagens fylkesvegnett legges til grunn for arbeidet, i tillegg til til støt fra utelivsvirksomhet og servering.

Luftforurensing: temaet er ikke vurdert som relevant ettersom utbyggingen av området uavhengig av alternativ ikke vil medføre økt luftforurensing.

5.9 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det stilles krav til utarbeidelse av en ROS – analyse. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal avdekke utilfredsstillende forhold og gi grunnlag for å vurdere tiltak av både forebyggende, skadereduserende og normaliserende art.

Kommunen har utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse som omhandler status og utfordringer knyttet til samfunnssikkerhet. Nødvendige beredskapsmessige hensyn skal tas ved all kommunal planlegging, utbygging og drift. Risikoreducerende tiltak mot miljøskader skal prioriteres.

Utredningsomfang

Kommunen har en egen sjekkliste for ROS i reguleringsplaner. Denne gir en standardisert og forenklet framgangsmåte for analysearbeidet, og skal benyttes.

<http://www.larvik.kommune.no/Globalmeny/Plandokumenter/Arealplaner/Oppstartpakken/>

ROS-analysen skal gjennomføres i tråd med etablerte metoder og av fagkyndige. Det gjennomføres et litteraturstudie av foreliggende materiale for temaene havnivåstigning/ekstrem flo før eventuelt supplerende kartleggingsarbeid igangsettes.

5.10 Kriminalitetsforebygging

«Gode krefter», Kriminalitetsforebyggende handlingsplan fra 2009, angir 35 tiltak for økt trygghet.

<http://www.regjeringen.no/upload/JD/Handlingsplan%20kriminalitetsforebygging.pdf>

Rapporten setter fokus på betydningen av lokalmiljøet og det offentlige rom. Med en bevisst planlegging som tar hensyn til kriminalitetsforebygging, er det mulig å styre en samfunnsutvikling og arealbruk som bidrar til levende og trygge lokalsamfunn

og byer. Den fysiske utformingen av omgivelsene er en viktig faktor.

Utredningsomfang

Utformingen av Indre havn vil påvirke bruken av området både på dagtid, kveld og helg. I konsekvensutredningen skal det gjennomføres en faglig, kvalifisert drøfting av hvordan det enkelte utviklingsalternativ fremmer et levende og trygt område å ferdes i.

5.11 Forebyggende helseperspektiv

Områdets utforming har også betydning for helseeffekten. I Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011 – 2014 pekes det på følgende regionale innsatsområder: levevaner, fysisk miljø og psykososialt miljø.

<http://www.vfk.no/Documents/vfk.no-dok/Folkehelse/Regional%20plan%20for%20folkehelse/Regional%20plan%20for%20folkehelse%20i%20Vestfold%202011-2014.pdf>

Målet er å forebygge og utjevne helseforskjeller i Vestfold og er direkte overførbart til Larvik.

Utredningsomfang

Det skal gjennomføres en faglig, kvalifisert drøfting av hvordan det enkelte utviklingsalternativ legger til rette for og fremmer aktivitet og psykososialt miljø i befolkningen.

Oppsummering

Konsekvensutredningen skal inneholde en oppsummering og sammenstilling av virkningene for det enkelte tema og utviklingsalternativ. Det utarbeides en matrise hvor positive og negative konsekvenser systematiseres.

Konsekvensutredningen skal videre inneholde forslagsstillerens anbefalinger og vurdere behovet for eventuelle nærmere undersøkelser før gjennomføring av det enkelte tiltak og eventuelle avbøtende tiltak.

6. Gjennomføringsmodeller for vedtatt plan

Indre havn er et stort område i utstrekning og grenser inn mot viktige bymiljøer. Det sentrale området i planen er opprinnelig opparbeidet som et lukket logistikkområde med svak tilknytning til byveven og lav opparbeidelsesstandard. Det tilsier at det er en utfordrende og langsiktig oppgave å gjennomføre en transformasjonsprosess hvor området fremstår med høyverdige byrom og bebyggelse.

Gjennomføring av arbeidet må finne sted gjennom et samspill mellom private og offentlige aktører i Larvik. Et samarbeid mellom planmyndigheter, andre offentlige etater, grunneiere og utbyggere. Ulike organisasjonsmodeller og redskaper vil bli drøftet og anbefalt i områdeplanen:

- Aktører/roller utbygger/planlegger "offentlig privat samarbeid".
- Offentlig interesser ivaretatt gjennom bestemmelser for arealbruk
- Kvaliteter til fellesskapet sikret gjennom utbyggingsavtaler /rekkefølgebestemmelser
- Etapper og realisering – drøfting av viktige områder og tiltak for byens befolkning
- Finansieringsprinsipper og kostnadsanalyser

7. Organisering, fremdrift og medvirkning

7.1 Organisering

- Styringsgruppe: Formannskapet
 - Prosjektgruppe: Kommunalsjef Areal og teknikk, virksomhetsleder Arealplan, ass rådmann, prosjektleder KDP Larvik by, prosjektleder Indre havn, konsulent
 - Referansegrupper: Grunneiere innenfor området, regionale myndigheter, byens befolkning
- Endringer i kommunes ledelsesstruktur kan medføre endret sammensetning av prosjektgruppa.

7.2 Fremdrift

Områdeplanarbeidet ble igangsatt høsten 2013 med oppstartsmøte 05.09.2013

Planprogram ble sendt på høring i perioden desember 2013 – januar 2014.

Videre framdrift for områdeplan Indre havn forutsetter avklaringer i to viktige prosesser som går parallelt med planarbeidet. Dette gjelder det politisk og administrativt etterspurte arbeidet

med mulighetsanalysen for hele vegnettet i Larvik by og for alle trafikanter samt Jernbaneverkets prosess for å avklare framtidig trasévalg gjennom Larvik by.

Framdriften for disse to overordnede planprosessene påvirker framdriften i vårt arbeid med områdeplanen for Indre havn. Ambisjonen er at vi har en vedtatt områdeplan sommeren 2017.

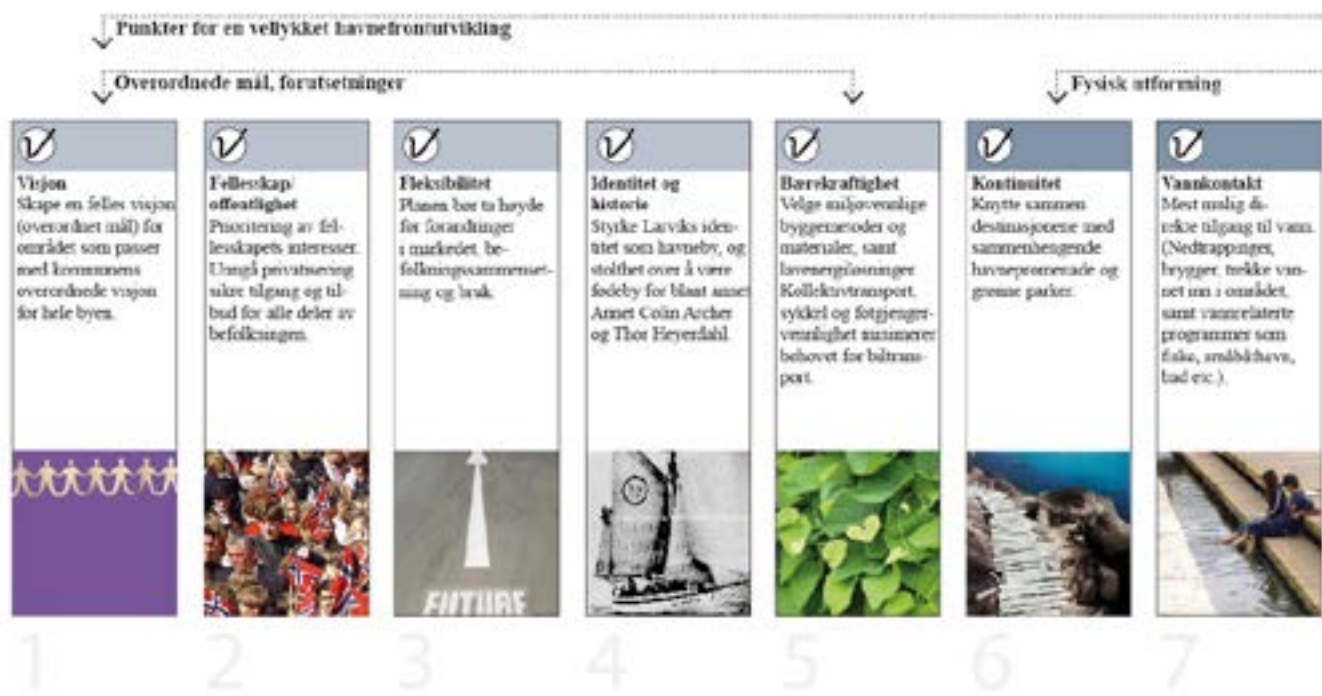
7.3 Medvirkning

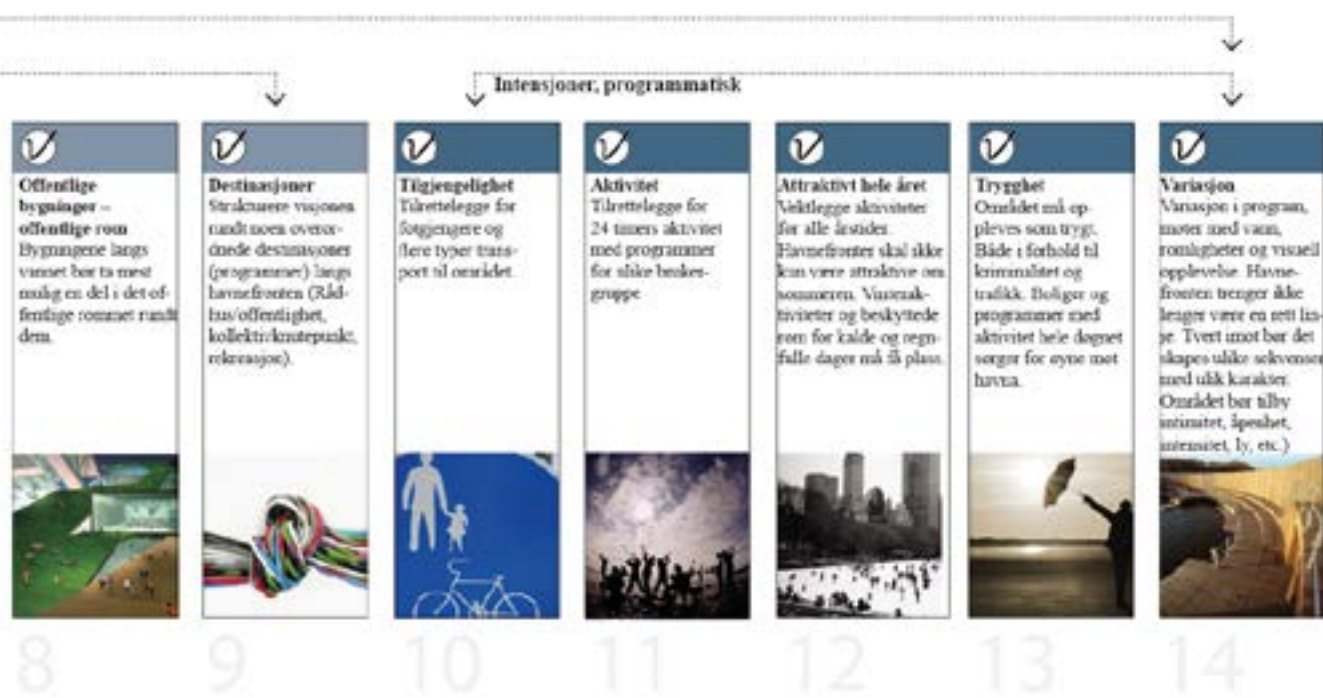
Planprogrammet er et viktig redskap for å initiere en medvirkningsprosess. Programmet gir innsyn i hvordan planarbeidet er organisert, hva som er hensikt og hvilke målsettinger som ligger for arbeidet. Gjennom høring av planprogrammet, informasjonsmøter og presentasjon av forslaget i ulike medier, inviteres det til innspill og kommentarer fra innbyggere, ulike aktører og foreninger.

Det ble avholdt åpent møte om planprogrammet for Indre havn på Larvik bibliotek januar 2014.

Det skal gis mulighet til at byens innbyggere skal verdisettes Indre havn. Gjennom planprosessen skal det legges til rette for ulike arenaer der innbyggerne kan gi de ulike elementene og stedene i Indre havn verdi – som møteplass, aktivitetsområde, identitetsskaper m.m. De ulike arenaene kan være av ulik art, fysiske møter, på sosiale medier eller annet. I tillegg som en del av medvirkningen, skal det registres hvilke aktivitetsmuligheter som er i området i dag og hvordan disse brukes over døgnet og til ulike årstider.

Sjekkliste for vellykket havneutvikling





PLANPROGRAM FOR OMRÅDEPLAN
LARVIK INDRE HAVN



Larvik
kommune

