PIONERBYEN LARVIK

Mulighetsstudie for
Sentrumsutvikling i Larvik
Alternativ Kongegata

Desember 2018

LPO | SLA | B+E | SWECO

FARRISVANNET
Tur og sykkelvei
langs de gamle skinnene
E18
BØKESKOGEN
NANSET
FARRISELVA
NY TOGSTASJON
Rådhus
PIONERPARKEN
TORGET
HAMMERDALEN
LANGESTRAND
BØKKERFJELLET
Larvik sykehus
Veldre naturminne
HERREGÅRDEN
Mesterfjellet
TOLLERHAVNEN
Fiskebrygge
Sykkelhighway på
gamle togskinner
Strandpromenaden
Badepir
Gjestehavn
Fritzøehus park
TOLLERODDEN
Turvei mot Stavern

A3 hefte

Innsendt
fredag 21. desember 2018

Presentert for Larvik Kommune
fredag 4. januar 2019

Skisse fra midtveismøte

> “En stasjon i sentrum vil vitalisere hele den sentrale byen i Larvik og frigjøre et unikt utviklingspotensial langs havnefronten.”

INNFALLSVINKEL TIL OPPGAVEN

Larvik kommune har tatt initiativ til to ulike mulighetsstudier for videre utvikling av de sentrale områdene av byen. Den ene studien tar utgangspunkt i at jernbanen gjennom byen skal følge dagens trasé langs havneområdet. Linja skal heves og legges på en bro over dagens havnenivå. Jernbanestasjonen beholder noe nær sin nåværende lokalisering.

Vår studie utreder ”sentrumsalternativet – høyt alternativ” for ny linjeføring og plassering av jernbanestasjonen i sentrum. Den nye linja dras i dette alternativet i tunell gjennom byen. Ny stasjon legges i det fri vest for dagens torg. Deler av utbyggingen må skje ved at en betongkulvert gjennom sentrum bygges ovenfra, og dette berører mange av sentrumskvartalene.

Begge alternative har positive og negative sider for byen, og et hovedpoeng ved de to ulike oppdragene er at muligheter og begrensninger ved alternativene blir utredet, presisert og illustrert.

Bane Nor anbefalte 12 Desember 2018 stasjonsløsningen ”Indre havn –høyt alternativ”. Deres oppfatning er at dette ”er den beste løsningen for jernbanen, byen og utfra et samfunnsøkonomisk perspektiv.”[1] En viktig faktor bak Bane NORs anbefaling er nok at dette alternativet er beregnet til en investeringskostnad på 4,19 milliarder, mens ”Sentrumsalternativ – høyt alternativ” er beregnet til en investeringskostnad på 5 milliarder. En annen viktig faktor er at Bane NOR mener at ”Sentrumsalternativet” er beheftet med større usikkerhet enn stasjonsalternativet ved sjøen.

Vår oppfatning er at spørsmålet om jernbane-plassering vil være helt avgjørende for Larviks framtid. En stasjon i sentrum vil vitalisere hele den sentrale byen i Larvik og frigjøre et unikt utviklingspotensial langs havnefronten. Stasjonsløsningen i Indre havn innebærer en høy bred bro som skiller byen fra sjøen.

Vår studie illustrerer byutviklingspotensialet som kan utløses ved å legge jernbanestasjonen i sentrum. Det foreligger mange utredninger og forslag som undersøker og klarlegger framtidige prinsipper og strategier for utvikling av sentrumsområdene i Larvik. Data- og analysematerialet vi kan legge til grunn for arbeidet, er omfattende. To parallelloppdrag i regi av Bane-NOR har utredet konsekvensene av de to ulike jernbanetraseene. Vi har ikke funnet grunn til å gjøre ytterligere omfattende fakta-innsamling og omfattende undersøkelser.

Vår innfallsvinkel til oppgaven har vært analytisk. Vi har klarlagt kvaliteter og utfordringer, og etablert en forståelse av mulighetsrommet vi kan arbeide innenfor og alternative strategier.

På bakgrunn av dette legger vi fram:

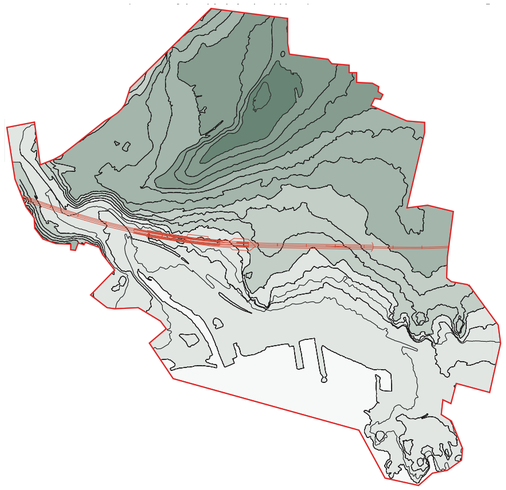
- Et hovedgrep for omforming av byen basert på alternativet med sentrumsstasjon
- En overordnet strategi som kommunen kan følge i det videre arbeidet
- Og en rekke strategiske prosjekter

Ideene fremstilles så enkelt og lettfattelig som mulig, ved hjelp av en serie diagrammer og tegninger, ved hjelp av en løpende tekst som forklarer og begrunner forslagene og ved hjelp av en illustrerende film.

[1] Prosjektsjef Hanne Sophie Solhaug i Bane NOR, på presentasjonsmøte i Larvik 12.12.2018.

Ny stasjon
Stasjonen i Kongegaten vil gjøre et kutt gjennom Larvik sentrum, med plattformer i dagen vest for Bredochs gate.

Arbeidsplasser og kulturtilbud
De største arbeidsplassene i sentrum er knyttet til varehandel, Helse- og sosialtjenester og annen tjenesteytende næring. Kulturtilbudene er i all hovedsak tilknyttet sjøfronten og grevskapstiden. Det vil være et potensial for å etablere større næringsbygg og kulturtilbud i tilknytning til stasjonen og dyrke kulturtilbudet langs sjøfronten.



Topografi
Larvik har et kupert terreng med bratte bakker fra sjøen og opp mot Bøkeskogen. Bøkkerfjellet ligger som en tydelig landskapsform i skråningen mot sentrum. Sentrum ligger i hovedsak på platået ovenfor Bøkkerfjellet.

Avstander
Larvik sentrum er kompakt og relativt lite. Fra den nye stasjonen vil det være under 500m til både fjorden, handelssentrum, Bøkeskogen og viktige arbeidsplasser. Til tross for korte avstander vil terrenget gjøre avstandene noe mer krevende for mange.

MULIGHETER OG KVALITETER

Larviks potensial i Østlandsregionen

I diskusjonen om norsk byutvikling er det til nå lagt for lite vekt på potensialet i de etablerte byene innenfor den store Østlandsregionen omkring Oslo. Investeringer i veg- og jernbane øker den interne samhandlingen innenfor regionen. Digitaliseringen endrer, for mange, forholdet mellom hjem og arbeid. Etterspørselen etter en livsform som det sentrale Oslo ikke kan tilby, øker – spesielt blant barnefamilier. Byer som Hamar, Fredrikstad og Larvik har sterk egenidentitet, etablert urbanitet og gode velferds-, service og kulturtilbud. Dette i motsetning til mange mindre tettsteder som kun tilbyr skinnegående kommunikasjon, landlig livsform, og relativt rimelige leiligheter i sentrum for eldre som flytter fra eneboligene sine.

Blant byene står Larvik sterkt. Sett som service- og arbeidsmarked har de nedre delene av Vestfold og Grenland fortsatt en relativ uavhengighet og et sterkt og allsidig lokalt arbeidsmarked. Sammenligner vi Larvik med andre byer innenfor det Østlandske bysystemet – som for eksempel Hamar eller de andre Vestfoldbyene – er befolkningsveksten lav (nedgang i befolkningen i 2017), boligprisene er moderate og også veksten i boligpriser viser lavere tall. ”Stagnasjon” kan ses som en hovedutfordring.

God byutvikling kan ikke nødvendigvis knyttes til befolkningsvekst, selv om dette er et godt mål på attraktivitet. En by kan ha stabil befolkning uten at den ”stagnerer”. Befolkningssammensetning (og boligpriser) er bedre parametra for en by med god økonomisk utvikling. Trolig kan problemene i Larvik knyttes til to behov som også kan kobles sammen: Behov for tilflytting eller tilbakflytting av unge og unge familier (med ulike former for kompetanse, ikke nødvendigvis bare høy akademisk kompetanse), og ny næringsutvikling.

> “En hovedintensjon er at omdanning av sentrum ikke må vente på at jernbanen er ferdig utbygd.”

Sentrumsområdet

Generelt sett er mulighetene i disse byene i stor grad knyttet til sentrumsområdene, den historiske kjernen med tett urban bebyggelse. Sentrumsområdene var i mange år neglisjert, utbygging skjedde utenfor sentrum, sentrumshandel ble utarmet av etablering av kjøpesentra utenfor byen, og ny boligbygging skjedde i liten grad i sentrumskvartalene. Utfordringen er hvordan potensialet i sentrumsområdet skal utløses, og hvordan byens myndigheter skal handle for å bidra i denne prosessen. De sentrale områdene i Larvik er planlagt etter en kvartalsstruktur som binder bydelene omkring til sentrumsområdet. Sentrum ligger på en høyde over de utfylte havneområdene, og kvartalsstrukturen brytes i overgangen til de sjøtilknyttete arealene. Ingen transformasjon har brutt kvartalsstrukturen og få kvartaler er ombygd i omfattende grad. Gode villaområder strekker seg helt inn til sentrum. Omfanget av verneverdig trehusbebyggelse er stort.

Potensial

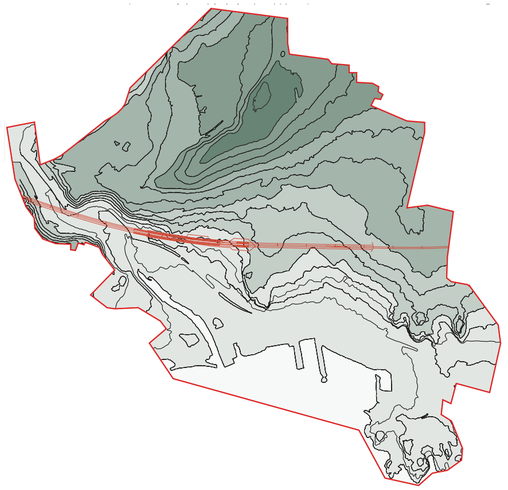
Jernbanestasjonen i sentrum skaper et transformasjons-potensial i bystrukturen og i de kvartalene som direkte berøres. Larvik sentrum har også behov for fornyelse for å kunne fungere som et attraktivt bysentrum. Et nytt offentlig sentrum ved stasjonen kan bygges ut og også gi rom for moderne kontorareal for private bedrifter.

Potensialet for å bygge attraktive leiligheter i sentrum for eldre og tilbakeflyttere er stort. Samtidig tilbyr kvartalsstrukturen en mengde eiendommer med lav utnyttelse som egner seg for barnefamilier og som også kan brukes til innovativ næringsutvikling.

En hovedintensjon er at omdanning av senteret ikke må vente på at jernbanen er ferdig utbygd. Etter valg av trase- og stasjonsalternativ, kan de bymessige arbeidene ta til straks.

Ny stasjon
Stasjonen i Kongegaten vil gjøre et kutt gjennom Larvik sentrum, med plattformer i dagen vest for Bredochs gate.

Arbeidsplasser og kulturtilbud
De største arbeidsplassene i sentrum er knyttet til varehandel, Helse- og sosialtjenester og annen tjenesteytende næring. Kulturtilbudene er i all hovedsak tilknyttet sjøfronten og grevskapstiden. Det vil være et potensial for å etablere større næringsbygg og kulturtilbud i tilknytning til stasjonen og dyrke kulturtilbudet langs sjøfronten.



Topografi
Larvik har et kupert terreng med bratte bakker fra sjøen og opp mot Bøkeskogen. Bøkkerfjellet ligger som en tydelig landskapsform i skråningen mot sentrum. Sentrum ligger i hovedsak på platået ovenfor Bøkkerfjellet.

Avstander
Larvik sentrum er kompakt og relativt lite. Fra den nye stasjonen vil det være under 500m til både fjorden, handelssentrum, Bøkeskogen og viktige arbeidsplasser. Til tross for korte avstander vil terrenget gjøre avstandene noe mer krevende for mange.

MULIGHETER OG KVALITETER

Larviks potensial i Østlandsregionen

I diskusjonen om norsk byutvikling er det til nå lagt for lite vekt på potensialet i de etablerte byene innenfor den store Østlandsregionen omkring Oslo. Investeringer i veg- og jernbane øker den interne samhandlingen innenfor regionen. Digitaliseringen endrer, for mange, forholdet mellom hjem og arbeid. Etterspørselen etter en livsform som det sentrale Oslo ikke kan tilby, øker – spesielt blant barnefamilier. Byer som Hamar, Fredrikstad og Larvik har sterk egenidentitet, etablert urbanitet og gode velferds-, service og kulturtilbud. Dette i motsetning til mange mindre tettsteder som kun tilbyr skinnegående kommunikasjon, landlig livsform, og relativt rimelige leiligheter i sentrum for eldre som flytter fra eneboligene sine.

Blant byene står Larvik sterkt. Sett som service- og arbeidsmarked har de nedre delene av Vestfold og Grenland fortsatt en relativ uavhengighet og et sterkt og allsidig lokalt arbeidsmarked. Sammenligner vi Larvik med andre byer innenfor det Østlandske bysystemet – som for eksempel Hamar eller de andre Vestfoldbyene – er befolkningsveksten lav (nedgang i befolkningen i 2017), boligprisene er moderate og også veksten i boligpriser viser lavere tall. ”Stagnasjon” kan ses som en hovedutfordring.

God byutvikling kan ikke nødvendigvis knyttes til befolkningsvekst, selv om dette er et godt mål på attraktivitet. En by kan ha stabil befolkning uten at den ”stagnerer”. Befolkningssammensetning (og boligpriser) er bedre parametra for en by med god økonomisk utvikling. Trolig kan problemene i Larvik knyttes til to behov som også kan kobles sammen: Behov for tilflytting eller tilbakflytting av unge og unge familier (med ulike former for kompetanse, ikke nødvendigvis bare høy akademisk kompetanse), og ny næringsutvikling.

> “En hovedintensjon er at omdanning av sentrum ikke må vente på at jernbanen er ferdig utbygd.”

Sentrumsområdet

Generelt sett er mulighetene i disse byene i stor grad knyttet til sentrumsområdene, den historiske kjernen med tett urban bebyggelse. Sentrumsområdene var i mange år neglisjert, utbygging skjedde utenfor sentrum, sentrumshandel ble utarmet av etablering av kjøpesentra utenfor byen, og ny boligbygging skjedde i liten grad i sentrumskvartalene. Utfordringen er hvordan potensialet i sentrumsområdet skal utløses, og hvordan byens myndigheter skal handle for å bidra i denne prosessen. De sentrale områdene i Larvik er planlagt etter en kvartalsstruktur som binder bydelene omkring til sentrumsområdet. Sentrum ligger på en høyde over de utfylte havneområdene, og kvartalsstrukturen brytes i overgangen til de sjøtilknyttete arealene. Ingen transformasjon har brutt kvartalsstrukturen og få kvartaler er ombygd i omfattende grad. Gode villaområder strekker seg helt inn til sentrum. Omfanget av verneverdig trehusbebyggelse er stort.

Potensial

Jernbanestasjonen i sentrum skaper et transformasjons-potensial i bystrukturen og i de kvartalene som direkte berøres. Larvik sentrum har også behov for fornyelse for å kunne fungere som et attraktivt bysentrum. Et nytt offentlig sentrum ved stasjonen kan bygges ut og også gi rom for moderne kontorareal for private bedrifter.

Utviklingen rundt torget og stasjonen vil skape ringvirkninger og investeringer i resten av sentrum. Det dannes en vitaliseringseffekt ved at store deler av sentrum rustes opp og blir mer attraktiv.

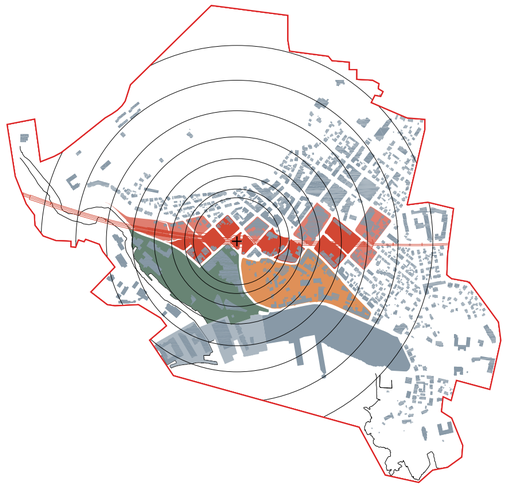
Potensialet for å bygge attraktive leiligheter i sentrum for eldre og tilbakeflyttere er stort. Samtidig tilbyr kvartalsstrukturen en mengde eiendommer med lav utnyttelse som egner seg for barnefamilier og som også kan brukes til innovativ næringsutvikling.

En hovedintensjon er at omdanning av senteret ikke må vente på at jernbanen er ferdig utbygd. Etter valg av trase- og stasjonsalternativ, kan de bymessige arbeidene ta til straks.

Historisk verdi
Larvik sentrum har en stor mengde bygg med historisk verdi. De fleste fredede byggene har en referanse til Grevskapstiden (ca. 1671 - ca. 1820) eller til tiden like etter. Byggene med antikvarisk verdi i sentrum er i all hovedsak mindre tre- og murhus.

Rift i bystrukturen
Dersom alternativ Kongegaten velges vil det være nødvendig å rive en god del bebyggelse i sentrum. Både nyere og bebyggelse med historisk verdi. Selv om en relativt stor del av Larvik sentrum påvirkes vil det være mulig å reparere mye av bystrukturen. Bane NOR tillater ikke ny bebyggelse på kulvertlokk, men på strekningen fra Bredochs gate i vest til Karlsrogata i øst planlegges nytt landskap over traseen.

Utgangspunkt
Den nye traseen vil etterlate seg et belte av tomrom i Larvik sentrum. Den eksisterende kvartalsbebyggelsen vil bli brutt og må erstattes av en ny logikk i samspill med jernbanen. Selv bebyggelse som ikke rives, vil bli påvirket. Mye av oppgaven til Larvik kommune vil i tiden fremover bli å definere en tydelig strategi for hvordan de ulike kvartalene skal repareres, ombygges eller transformeres.



Influens
Det er tre ulike soner som vil bli direkte berørt dersom jernbanen legges til Kongegaten. Langs traseen kreves en omforming av sentrumsstrukturen. Langs sjøfronten vil store arealer frigjøres og Larvik får muligheten til å utvikle en ny bydel med sterk tilknytning til havet. Hammardalen vil få økt attraktivitet med frigjort areal, kort avstand til stasjonen og en flott beliggenhet ved elven. Bøkkerfjellet, Grandkvartalet og småhusbebyggelsen i bakken mot sentrum vil bli indirekte påvirket og kan utvikles uavhengig av trasevalg.

MULIGHETER OG KVALITETER

Naturkvalitetene

Larviks beliggenhet ved sjøen, i de mest attraktive rekreasjonsområdene i landet, setter byen i en særstilling. Den frie utsikten mot havranden er et kjennemerke for byen. Sjøfronten i Larvik – i motsetning til de øvrige Vestfoldbyene – er fortsatt i stor grad uavklart både bruksmessig og arkitektonisk. Den utfylte sjøfronten nedenfor byen, med store arealressurser som kan frigis etter flytting av jernbanen og den frie utsikten mot havet og horisonten, representerer et relativt unikt bymessig potensial.

Sett fra sjøen ligger byen på en lav høyde, over havneområdene, og under bøkeskogen i nord. Byens identitet, både lokalt i Larvik og nasjonalt, er i stor grad knyttet opp mot naturområdene rundt byen; sjøen, Farrisvannet, elva gjennom Hammerdalen og Bøkeskogen. I Larvik sentrum kommer naturen fram som ”grønn utsikt” fra sentrumsgatene og i mindre grad som en integrert del av gater og byrom.

Sett som landskapsrom er Larvik sammensatt av to platåer. Området nede ved sjøen som er fylt ut helt opp til utløpet av Farriselva, og det øvre platået der byen, ordnet som kvartaler som strekker seg østover og nordover. Bøkkerfjellet er en tydelig høyde over havna. Hammerdalen er en tydelig elvedal mellom byen og bydelen Langestrand.

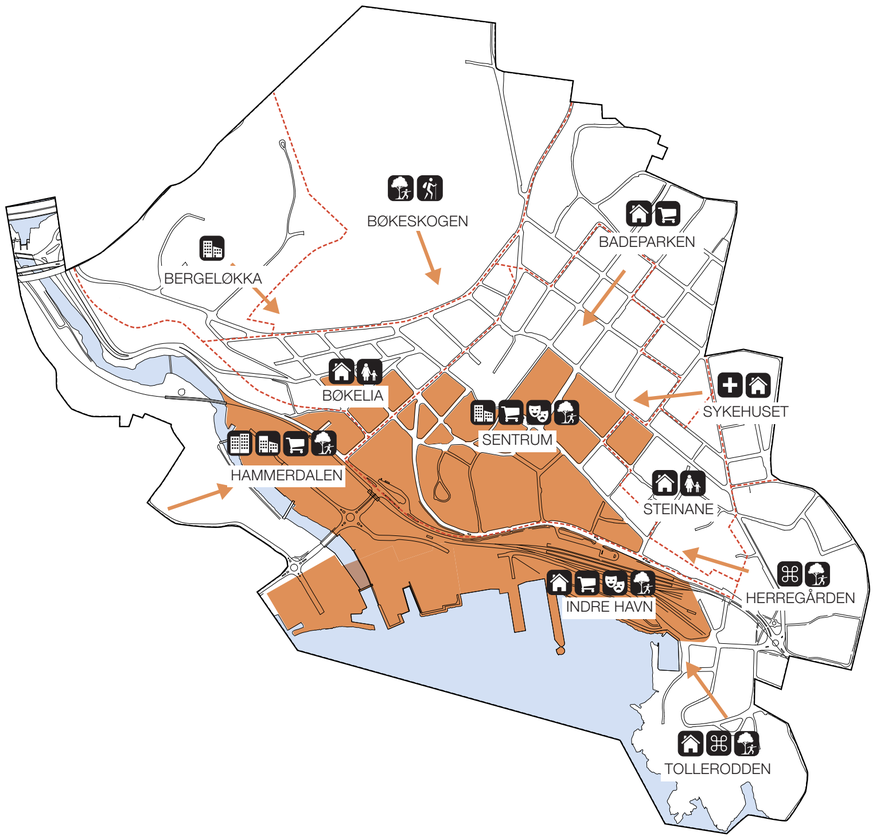
Områdene til sjøen

Utvikling av havneområdet er en unik mulighet for Larvik som skaper helt nye forutsetninger for å bygge byen videre og binde byen til sjøen. Denne muligheten forutsetter at man velger stasjonsalternativet i sentrum.

I vest er områdene til sjøen i stor grad bygd ut til kulturformål, rekreasjon-, næring- og boligformål. Arealressursene mot øst – i Indre havn – er omfattende. Muligheten for å knytte gode forbindelser mellom byen oppe på platået, utsikten på Bøkkerfjellet og byområdene bak, ligger i dagen.

Store deler av havneområdet kan først bygges ut etter at jernbanen er flyttet. Det samme gjelder deler av Hammerdalen. Sjø- og elvebredden kan videreutvikles parkmessig uavhengig av om jernbanen er flyttet. Ved enkelte vindretninger kommer havdønninger kraftig inn i bassenget og dette setter endel begrensninger for utbygging utover i sjøen.

Havneby
J.C. Dahls maleri av Larvik Havn fra 1839. Sjøen og havnen har lenge vært av stor betydning for Larviks identitet. Kilde: digitalmuseum.no



Bydeler
Forslaget bygger videre på eksisterende situasjon. Ved realisering av ny stasjon Kongegata har vi tro på at bydelen sentrum vil gjennomgå store endringer. Med så mye transformasjonspotensiale både langs sjøfronten, i Hammerdalen, ved torget og langs den ny stasjon er det viktig at kommunen fokuserer sin energi på disse områdene slik at aktiviteten opprettholdes og konsentreres. Vi anbefaler kommunen å lage en faseplan som sikter mot stor grad av «ferdigstilling» av delområdene sentrum, pionerparken, indre havn, hammerdalen og stasjonen – ett for ett. Tilgrensende bydeler vil kunne oppleve noe transformasjonspress, men disse bydelene bør videreutvikles med utgangspunkt i dagens situasjon, rolle og karakter basert på eksisterende bebyggelse. Dette vil være et godt tilskudd til en by i vekst.

BYLANDSKAP OG BYDELER

Larvik gjennomførte i 2004 en kulturminneanalyse. Analysen begynner med å presenter et bilde malt av Carl Nesjar i 1950, kalt "Larvik havn". Bildet viser ei bukt med en båthavn omkranset av en by.

"Havner, båter, kirke og fabrikker finnes i mange byer, men her er det mange spor som kan lede til et rimelig svar. Selv uten å ha tyvkikket på bildets tittel, ville en larvikenser ikke ha problemer med å kjenne igjen den store sammenhengen. Vi skuer ut over Larvik havn, kanskje med utsiktspunkt fra Bødkerfjellet. Tollerodden med Skottebrygga og Larvik kirke er plassert til venstre i bildet, og til høyre ser vi wallboarden på Langestrand, deretter Agnes fabrikker, Stavern med Minnehallen, Fredriksvern og Citadelløya i bakgrunnen. Og i horisonten fyret – Svenner. Ferga må være Peter Wessel som seiler mellom Norge og Danmark, i en tid der den tykke røyken fra skorsteinen avslører at motorene går på tungolje." skriver Hilde Woxen Stormark, ved Larvik Museum om bildet.

Et annet ikonisk bilde fra Larvik er J.C. Dahls maleri fra Larvik havn, malt i 1839. *"Dette er et «naturtro» måneskinnsbilde skildrer seilskutene som ligger for anker i havnen med Tollerodden og kirken"* (også sitert fra Woxen).

Vi trekker fram disse bildene som en illustrasjon av den betydningen forholdet til sjøen har for byens identitet.

Bysenteret i Larvik er relativt lite transformert, store deler av det gamle Larvik står fortsatt, svært mange trehus er bevart og bebyggelsen har en lav småbykarakter. Enkelte historiske minner er spesielt viktige for byens identitet; kvartalsplanen, den gamle trehusbebyggelsen, sjøfronten med Herregården/Tollerodden, Bøkkerfjellet og industriminnene og kulturmiljøet i Hammerdalen.

Vår tilnærming er å ta vare på preget i byen, synliggjøre kulturminnene og knytte dem sammen. Samtidig etableres utviklings- og transformasjonsområder som vil preges av ny arkitektur.

Traseen for jernbanestasjonen i sentrum griper inn i etablerte kulturmiljøer og fører til at kulturminner må rives. Vår innfallsvinkel vil være å ta vare på enkelte av de verdifulle trehusene som ligger i traséen eller gjenreise dem når jernbanearbeidene er avsluttet. En mulighet som kan studeres nærmere er å flytte dem til en annen lokalitet i sentrum.

Bydeler

Larvik har etablerte og velfungerende bydeler. Bøkelia i vest, og Steinane i øst er deler av kvartalsstrukturen som sentrumstransformasjonen knytter bedre sammen ved ny romstruktur, forbindelseslinjer og grøntstruktur. Begge disse byområdene er også viktige ressurser i strategier for tilflytting/tilbakeflytting av unge og unge familier.

Herregården og Tollerodden i øst er begge historiske bydeler som inneholder verneverdig bebyggelse. Flytting av jernbanesporene, som i dag går midt mellom dem, vil knytte bydelene bedre sammen.

Nanset, Byskogen og Langestrand er først og fremst boligområder nær sentrum som vil og skal beholde sitt preg uavhengig av stasjonsalternativ. Torstrand er sjøtilknyttet og i større grad et område som kan endre program og transformeres.

Valget av Kongegaten som stasjonsalternativ skaper potensiale for:

- Utvikling av det eksisterende bysenteret omkring den nye stasjonen. Dels vil dette dreie seg om transformasjon i de områdene som blir direkte berørt av de nye sporene, dels vil det være en konsekvens av at det gamle sentrumsområdet blir mer attraktivt for investering som resultat av denne stasjonsplasseringen.

- Transformasjon og utbygging i de bydelene som jernbanesporene fjernes fra: Sjøfronten, Hammerdalen og det historiske kulturmiljøet Herregården/Tollerodden/Skottebrygga.

Forslaget bygger videre på eksisterende situasjon. Ved realisering av ny stasjon Kongegaten har vi tro på at bydelen sentrum vil gjennomgå store endringer. Med så mye transformasjonspotensiale både langs sjøfronten, i Hammerdalen, ved torget og langs den ny stasjon er det viktig at kommunen fokuserer sin energi på disse områdene slik at aktiviteten opprettholdes og konsentreres.

Tilgrensende bydeler vil kunne oppleve noe transformasjonspress, men disse bydelene bør videreutvikles med utgangspunkt i dagens situasjon, rolle og karakter basert på eksisterende bebyggelse.

Bøkeskogen
Bøkeskogen berøres ikke av noen av de to linje- og stasjonsalternativene. Forbindelsene til Bøkeskogen forbedres gjennom utvikling av grønnstrukturen gjennom byen og ved å sikre gater øst/vest for gående og syklende.

Bergeløkka
Bergeløkka ligger på den gamle industritomten til Larvik Cellulosefabrikk. Det hundre dekar store området inneholder flere eldre verdifulle murbygninger og eiendomsutvikles. En styrke ved dette området er den nære kontakten med E18 og i framtida også til stasjonen. Kommunen bør etter vår oppfatning først og fremst prioritere næringsutvikling i området.

Bøkelia
Bøkelia mellom Bøkeskogen og Kongegaten og ned mot Farriselva blir delt av den nye stasjonen og jernbanelinjen. Flere av de bratte gatene i bydelen brytes (Kongegaten, Nedre Bøkeligate, Johan Sverdrupsgate, Treschowsgate, Berggata). Næringsbebyggelse ordnes langs stasjonen/sporene. De sydlige, lavere områdene, som i stor grad består av murbygninger, utvikles i sammenheng med transportsystem til stasjonen og utbygging i Hammerdalen. Villaområdene oppover mot Bøkeskogen består i all hovedsak av trebygninger i sveitserstil oppført etter brannen i 1902 og forutsettes ikke transformert.

Badeparken
Den snorette Nansetgaten, anlagt i 1872, var hovedvei inn til byen nordfra. Bydelen Nanset ble bygget ut som en forstad nord for bysenteret og først innlemmet i Larvik kommune i 1948. Hovedsakelig var det velstående innbyggere som valgte å bygge villaene sine her og i 1938 fantes (i følge Kulturminneanalysen for Larvik) 300 våningshus i området. I 1888 ble Larvik bad flyttet opp til Nanset, derav navnet Badeparken. Badet ble drevet fram til siste verdenskrig. Nanset er først og fremst et villaområde og boligområde og strategien for området bør være at denne karakteren opprettholdes.

BYDELER OG IDENTITET

Steinane
Både Bøkelia i vest og Steinane i øst er deler av kvartalsstrukturen som sentrumstransformasjonen knytter bedre sammen ved ny romstruktur, forbindelseslinjer og grøntstruktur. Begge disse byområdene er også viktige ressurser i strategier for tilflytting/tilbakeflytting av unge og unge familier. Steinane, i skråningen nord for Prinsegaten, er Larviks eldste bydel innenfor bygrensen av 1671. Området består i stor grad av småhus ordnet langs Steingaten med gavler mot sjøen. Flere godt bevarte hus er bygd etter brannen i 1792. Etter regulering av Jegersborggata – parallell med Prinsegata – ble området Karlsrønningen bygd ut som et utvidelse av Steinane, med regelmessige rekker av enetasjes bygninger mot gata. Området har mange verneverdige bygninger. Det bør beholde sitt preg, men har likevel potensiale for fornyelse.

Sykehuset
Sykehuset er fellesnavnet på løkkene nord-øst for hovedbyen. De første byløkkene ble regulert i 1874, mye brant ned i 1884, og en stor del av bebyggelsen ble revet på slutten av 1900-tallet. Sykehuset ble først bygget ut i dette området i 1920, men hovedsakelig består byløkkene i dag av sammensatt boligbebyggelse. Områdene får en mer sentral beliggenhet gjennom plassering av stasjonen i bysenteret. Potensialet for nybygging i området til boliger og kombinasjon bolig/kontor/næringsvirksomhet er betydelig og må ses som en ressurs for sentrumsnær byutvikling i Larvik.

Herregården og Tollerodden
Herregården og Tollerodden i øst er begge historiske bydeler som inneholder verneverdig bebyggelse. Flytting av jernbanesporene, som i dag går midt mellom dem, vil knytte bydelene bedre sammen. Burde viderutvikles som kultur- og rekreasjonsmiljø, med utgangspunkt i den tidligere historiske strukturen. Mulighet for å opprette et hageanlegg/grøntdrag fra Herregården og ned til Tollerodden.

Antikvarisk verdi

“Når den eksistrende jernbanelinjen legges ned vil den historiske forbindelsen fra Herregården ut mot Tollerodden gjenoppstå.”

HISTORISKE LARVIK

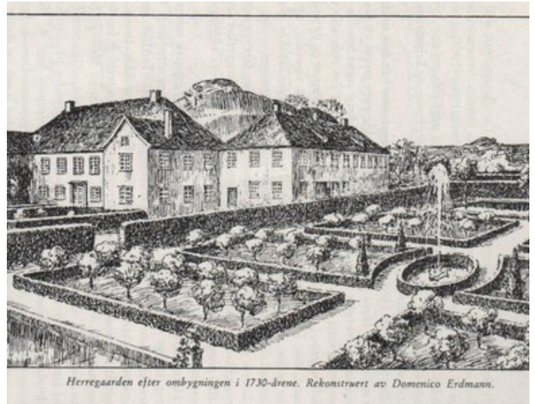
HERREGÅRDEN

Det historiske Larvik – Herregården og Tollerodden. Larvik fikk status som tollsted i 1633 og bystatus allerede i 1671. Kulturminnene i Larvik er dels knyttet til bystrukturen: landskapsrommet og landskapsbruken, de gamle ferdselsårene og de gjennom tidene regulerte bebyggelses-strukturene. Dels inneholder Larvik en stor skatt av verneverdige, historiefortellende enkeltbygninger, panelarkitektur og murarkitektur, som tas vare på i byplanen.

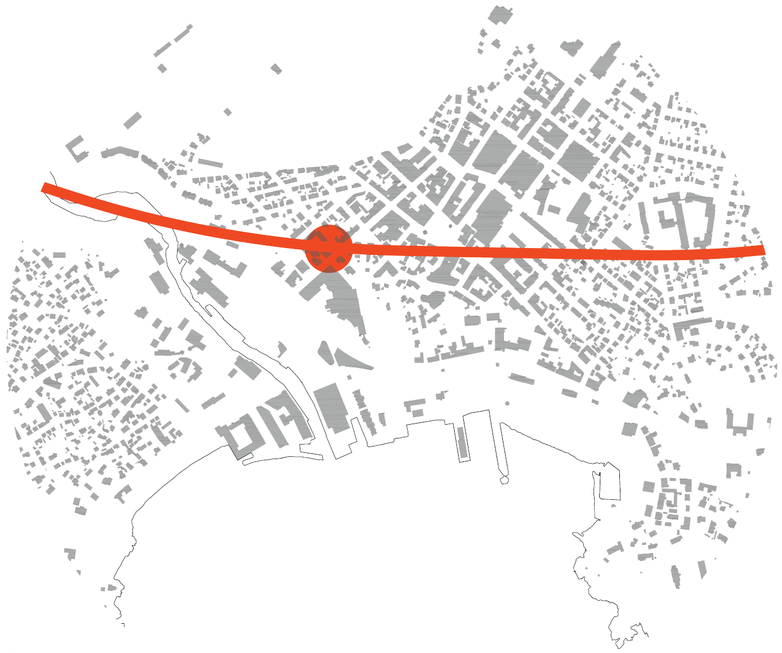
Tollerodden er viktig både som historisk minne og som park- og rekreasjonsområde for byen. Området har en lang historie knyttet til skipsfart, handel og fortolling av varer. På området ligger Larvik kirke (1677), Larvik hospital (1760), bygningskomplekset ”Tollerodden” (først bygget på 1600-tallet), og et sjøbadeanlegg, alt omhyllet av en park.

Herregårdsområdet nord for Tollerodden ble bygd av Stattholderen i Norge Ulrik Fredrik Gyldenløve på slutten av 1600-tallet. med driftsbygninger og et stort hageanlegg. Hovedbygning og to symmetrisk tilbygde sidefløyer danner sammen med fjellet mot nord, et indre, lukket gårdsrom. Herregårdshagen var Norges første og største barokke hageanlegg. Herregården lå utenfor bygrensen, det samme gjorde Larvik hospital, mens Larvik kikre lå innenfor bygrensen. Det var utenfor hagen en allé ned mot sjøen omgitt av en kanal.

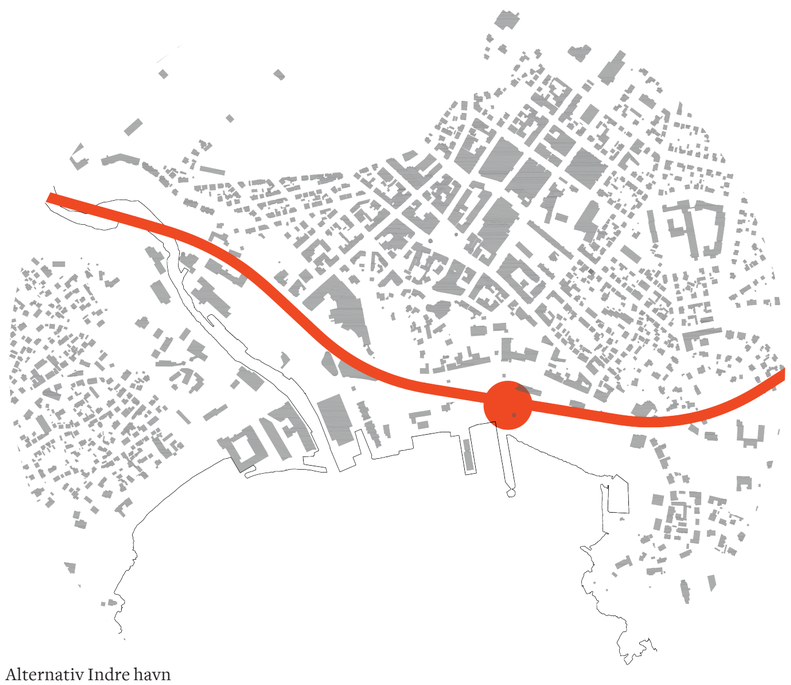
Herregården og Tollerodden ble skilt gjennom jernbane-utbygging. Når den eksisterende jernbanelinjen legges ned vil den historiske forbindelsen fra Herregården ut mot Tollerodden og mot byens sjøfront kunne gjen-opprettes, fordi forbindelsene vil gå ubrutt, men også fordi parkstrukturen kan videreutvikles. Denne bydelen vil kunne bli et attraktivt historiefortellende element i Larvik.



Herregaarden efter ombygningen i 1730-årene. Rekonstruert av Domenico Erdmann.



Alternativ Kongegaten



Alternativ Indre havn

> “De positive effektene av å legge stasjonen i sentrum er etter vår oppfatning tillagt for lite vekt i Bane NOR´s anbefaling av alternativ.”

STASJONEN – SENTRUMSALTERNATIVET

Stasjonen – sentrumsalternativet[2]

Bane NOR forutsetter at antall reisende til og fra Larvik stasjon vil stige fra ca. 300 000 i 2013 til 975 000 i 2032. Det dreier seg altså om mer enn en tredobling av trafikken på to tiår. De stipulerte økningene i trafikktallene er i prosent nær tilsvarende i alle byene langs Vestfoldbanen.

I sin endelige vurdering, lagt fram 12.12.2018, har Bane NOR konsekvensvurdert fire alternativer for stasjon i Larvik. En i dagens plassering ved havna og en i bysentrum ved Kongegata. Begge vurderes både med et ”lavt” og et ”høyt” plasseringsalternativ. Stasjonen ved havna innebærer en ”korridor mellom Byskogen og Kleivertunnelen” der den nye jernbanetraseen tar en bue ned mot sjøen i Larvik. Sentrumsalternativet innebærer en trasé som går mer direkte, i tunell – rett gjennom byen – og gir derfor noe kortere reisetid.

Bane NOR fraråder to av alternativene, det lave alternativet ved sjøen og det lave sentrumsalternativet. Bane Nor holder fram at de har to mulige alternativer: Kongegata høyt alternativ og Indre havn høyt alternativ. ”Bane NOR anbefaler høyt alternativ i Indre havn og er trygge på denne konklusjonen. Dette er den beste løsningen for jernbanen, byen og utfra et samfunnsøkonomisk perspektiv.” [3]

Begrunnelsen for anbefalingen bygger, slik vi leser det, på følgende argumentasjon:

1. **Investeringskostnad**, forskjellen mellom de to mulige alternativene er ca. 800 millioner kroner.

2. **Sentrumsalternativet innebærer større grad av riving av eksisterende bebyggelse og transformasjon av eksisterende bystruktur** enn alternativet ved havna. Bane NOR`s vurdering er at et femtitalls enkeltbygninger må rives i sentrum på grunn av traseen, den åpne stasjonen og bygging av betongtunell i åpen grøft. Bane NOR anslår at ca. 200 boenheter må rives sammenlignet med 45 boenheter i alternative langs sjøen (som i stor grad følger dagens trasé.) Sentrumsområdet vil bli sterkt påvirket i hele byggeperioden. Logikken i bevegelsesmønsteret i byen endres.

3. **Bane NOR mener at alternative i Indre havn er mer robust og at sentrumsalternativet er beheftet med større usikkerhet.**

   ”Dobbeltsporet kan bli flyttet mange meter i forhold til dagens foreløpige linje. Den nøyaktige plasseringen av dobbeltsporet blir ikke bestemt før i reguleringsplanen og dette vil avgjøre hvor mange og hvilke boliger som blir berørt.” Usikkerheten er dels knyttet til at den nye traséen dels må bygges med ei åpen byggegrop der betongkulvert for sporene kan støpes.

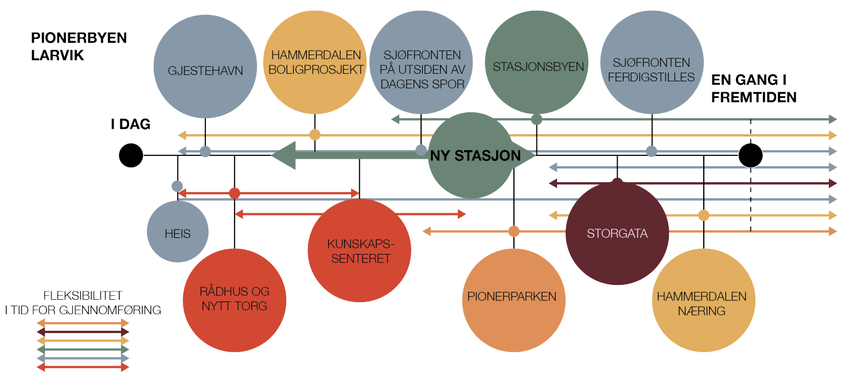
I tillegg hevder Bane NOR at ”en stasjon i Indre havn bygger opp under dagens bystruktur og er i tråd med kommunens vedtatte planer. Denne løsningen bryter ikke dagens gateløp og krever mindre endringer i sentrum.”

Vi argumenterer for at:

- Forskjellen på 0,8 milliarder i investeringskostnad er relativt liten sett i forhold til de ulike framtidene for byen de to alternativene åpner for.
- Sentrumsstasjonen gir en langt bedre plassering i forhold til eksisterende bysituasjon og gir mulighet for revitalisering av de eksisterende sentrumsområdene.
- Nødvendig sanering på grunn av ny trasé, åpner også for transformasjon og for å bringe positive kvaliteter inn et slitent Larvik bysentrum, gjennom nye byrom, ny bebyggelse og grøntstruktur.
- En strategi for byutvikling kan åpne for strakstiltak som er uavhengige av jernbaneutbygging og for strategiske prosjekter som kan koordineres med, og skje samtidig som jernbaneutbyggingen. Deler av betongkulverten kan bygges i faser før stasjonen etableres.
- Den største forskjellen mellom alternativene er at sentrumsalternativet ikke inneholder tung infrastruktur på søyler gjennom hele havneområdet. I stedet kan byen i framtida utnytte utbyggings- og rekreasjonspotensialet i et unikt havneområde vendt mot havranden.
- Ett argument som også taler for stasjonsplasseringen ”i byen” (i motsetning til ”ved sjøen”) er at jernbanevirksomheten i større grad kan opprettholdes i anleggsperioden. Eksisterende linje kan brukes til trafikk og eksisterende stasjon brukes.

[2] Alle tall som henviser, dersom noe annet ikke eksplisitt er sagt, til de vurderingene Bane Nor la fram i sin innstilling 12.12.2018.

[3] www.larvik.kommune.no 12.12.2018. ”Bane Nor anbefaler Indre havn”.



Tidslinjen
Et sentralt utgangspunkt for strategien er tidslinjen. Hva kan gjennomføres før og under jernbaneomleggingen og hva må vente til stasjonen er flyttet? Det er viktig at Larvik kommune tar en aktiv rolle i byutviklingen og starter tidlig med å forberede ulike strategiske prosjekt.

STRATEGI FOR BYUTVIKLING

> “*Pionerbyen Larvik* kan være et slagord som strategier kan måles opp mot.”

Kommunen ønsker en utredning som bygger direkte på lokale problemstillinger og synspunkter. Larvik trenger en overordnet strategi for byutvikling som klargjør hvordan kommunen skal handle og som både kan stimulere og styre privat initiativ og private investeringer. Denne strategien bør omfatte avklaring av utfordringer og prioriteringer, den bør peke ut retning, etablere et realistisk handlingsrom og belyse alternative muligheter innenfor dette handlingsrommet. Strategien skal konkretiseres i operative og gjennomførbare handlingsplaner og prosjekter.

Målet med strategien er å styrke sentrumsområdet i Larvik og sikre at havneområdene som frigjøres blir tatt i bruk på en optimal måte. Trolig står vi nå foran det som omtales som en tredje bølge av industrialisering i europeiske byer der produksjon – i ny form ”vender tilbake fra sitt exodus i Asia”. Dette innebærer etablering av innovativ, småskala produksjon. Det innebærer også at skillet mellom arealer/lokaler for bolig og arbeid i byen blir langt mindre tydelig enn tidligere.

Området inneholder tomter som er aktuelle for utbygging av leiligheter, ikke minst for eldre som har solgt sin enebolig i Larvik eller som flytter/flytter tilbake til byen. Sentrum inneholder eldre bebyggelse som kan bli attraktive for unge tilbakeflyttere og tilflyttere. Samtidig inneholder en by som Larvik mange ledige lokaler som kan brukes til ny næringsvirksomhet. Den tradisjonelle og relativt rimelige eldre bebyggelsen i byen kan ses som en ressurs i utvikling av byen.

Torget/sentrum har historie og tradisjon som Larviks bysenter/handelssentrum. I dag preges sentrum av manglende forbindelser til omkringliggende byområdet, Nordbyen kjøpesenter opptar mye av handelen, og det er en avventende holdning i forhold til utviklingen av Larvik havn og stasjonslokalisering. Å styrke sentrums-området innebærer også å beskrive tiltak for å styrke handelsaktiviteten i sentrumsområdet.

En intensjon i mulighetsstudien er å styrke landskapskvalitetene slik de oppleves i byen. En lite ressurskrevende, men gjennomførbar tilnærming er å la grønne kvaliteter få spille en hovedrolle i utviklingen av byrom, forbindelser og boligområder. Det må bli ”lettere å bevege seg grønt i Larvik.” Denne strategien kan også brukes i byområdet som direkte berøres av banetraseene slik at byutviklingspotesialet på kortere sikt kan tas ut.

Ett sentralt utgangspunkt for strategien er tidslinjen. Hva kan gjennomføres før og under jernbaneomleggingen og hva må vente til stasjonen er flyttet?

- Vi foreslår at utbygging i sentrum planlegges på en slik måte at den i noen grad er uavhengig av og kan kombineres med jernbaneomlegging og stasjonsutbygging.
- I sentrumsområdet foreslås klare prinsipper for organisering av bebyggelse, romstruktur og forbindelseslinjer.
- I de øvrige områdene som direkte berøres av jernbaneomlegging, definerer vi prinsipper som en bør holde fast ved senere mer detaljert planlegging og utbygging.
- Vi foreslår en serie strategiske prosjekter som kan arbeides videre med og gjennomføres, i noen grad uavhengig av jernbaneomleggingen.

Hovedideene bak ny struktur og forslag til prinsipper for formgiving av arkitektur og landskap dreier seg om å dyrke fram kvaliteter som byen allerede har i seg.

- Forutsetningen bak planene er at byens preg tas vare på og styrkes.
- Kuttet som jernbanen skaper i kvartalsstrukturen, blir dels reparert, men brukes også til å skape nye byrom og nye ordensprinsipper.
- Byens landskapskarakter tas vare på, spranget mellom ”havnenivået og bynivået” blir kultivert. Naturkvaliteter: utsikten, sjøfronten, forbindelser til bøkeskogen blir raffinert og utnyttet for å gi prosjekter kvalitet.
- Struktur og karakter i enkeltområdene blir tatt vare på og brukt i prinsipper for videre byutvikling.

Strategi for byutvikling dreier seg i noen grad om å være bevisst den konkurranse-situasjonen byen står i. Hva kjennetegner Larvik blant de mange byene i Østlandsområdet, omkring hovedstaden, som arbeider for å tiltrekke seg vekst og innvesteringer? Hvilke særegne trekk har Larvik og hva kjennetegner den bypolitikken som føres i akkurat denne byen? ”Pionerbyen Larvik” ble valgt som arbeidstittel for denne mulighetsstudien. Dels fordi byen har ressurser og muligheter som ikke er utløst, dels fordi byen kan føre en generøs bypolitikk som etablerer andre muligheter enn de svært kostbare og begrensende som vi finner i andre sammenlignbare byer, dels fordi byen både i fortid og nåtid har brakt fram pionerer.

A. DE FØRSTE GREPENE
For å komme i gang med utviklingsprosessene bør man vurdere mulighetene for å starte transformasjonen før Bane NOR bygger stasjonen.

Allerede i dag kan man etablere et nytt rådhus på dagens torg og etablere et nytt torg like sør. På den måten frigjøres areal til togtraseen og senere byggearbeider vil gå lettere.

Nytt rådhus med torg og kunnskapssenter, Grandkvartalet, Gjestehavnen, heisen ved Bøkkerfjellet, Pionersenteret og taxibåthavnen er prosjekter som kan utvikles uavhengig av trasévalget.

B. FØR STASJONEN
En god strategi er å opparbeide byrom og fellesarealer. Denne strategien kan brukes i byområdet som berøres av banetraseen slik at byutviklingspotensialet på kortere sikt kan tas ut.

Dette inkluderer blant annet sjøfronten på utsiden av dagens jernbane, boliger og elvepromenaden i Hammerdalen, nytt kunnskapssenter med bibliotek i sentrum og muligens Pionerparken og noen boliger.

C. STASJONEN BYGGES
Når Bane NOR bygger den nye stasjonen i sentrum vil det være naturlig at tilgrensende kvartaler utvikles parallelt.

Med en ny stasjon i sentrum og gode næringslokaler i umiddelbar nærhet, vil Larvik sentrum raskt dra nytte av den store investeringen, uten at byen må bruke mange år på å reparere kuttet i bystrukturen.

D. ETTER STASJONEN
Når togtrafikken er flyttet til den nye stasjonen, og eksisterende spor er tatt ut av drift, kan sjøfronten i sin helhet utvikles til å bli et fantastisk by- og rekreasjonsområde i et unikt havneområde vendt mot havranden.

Kollektivtrafikk
Jernbanetorget vil bli Larviks viktigste kollektivknutepunkt. Holdeplassen på jernbanetorget betjener både ny togstasjon, med en rask overgang til tog i begge retninger og øvre del av sentrum. Løsningen fungerer best med pendlelinjer, etter prinsippet foreslått i Trafikkplanen fra 2017.

Biltrafikk
Forslaget opprettholder muligheten for biltilgjengelighet i Larvik sentrum, men begrenser gjennomkjøringsmulighetene. For å ikke unødvendig trekke biltrafikken inn i sentrum foreslås kiss&ride og pendlerparkering lagt ved undergangen i vest og under sporene.

Parkering
Parkering i tilknyttning til stasjonen er lagt under perrong i vest med innkjøring fra Storgata. Antall parkeringsplasser er beregnet til ca. 84, evt. ca. 150 om man legger opp til 2 etg.

Under Rådhuset bevarer/ oppgraderer man eksisterende parkeringskjeller med 228 plasser.

På sikt kan man lage flere sentrumsnære parkeringplasser under Bøkkerfjellet.

FORBINDELSER

Busstrafikk/kollektivtrafikk med overgang til tog, vil trolig endre seg betydelig i årene som kommer gjennom lettere AV-kjøretøyer som kan bestilles eller gå i pendlerruter. Byrommene og forbindelseslinjene som mulighetsstudien viser har kapasitet til å håndtere ulike muligheter for overgang fra tog til annen type transport. Vår beskrivelse tar utgangspunkt i dagens transportmidler.

Målet har vært å legge til rette for et fleksibelt og robust kollektivsystem som kan tilpasses ulike utviklingsmuligheter, og samtidig er rasjonelt uten «unødvendig» fram- og tilbakekjøring i sentrum.

Larvik sentrum trafikkeres i dag av flere busslinjer. Alle betjener både jernbanestasjonen og sentrumsterminalen. Noen linjer terminerer/snur på jernbanestasjonen og noen på sentrumsterminalen. Systemet medfører at det kjøres en del «fram og tilbake» i sentrum. De fire største linjene er 01, 03, 208 og 210.

Mulighetsstudien foreslår **Jernbanetorget** som det viktigste kollektivknutepunktet. Holdeplassen betjener både ny togstasjon og øvre del av sentrum, og fungerer som omstigningspunkt mellom busslinjene. Sentrumsholdeplassen slik den er illustrert har plass for to busser i hver kjøreretning (2+2). Løsningen fungerer best med pendellinjer, i prinsippet som foreslått i Trafikkplanen fra 2017. Alle linjer kjører gjennom den nye sentrumsholdeplassen.

Hovedkontakten mellom sentrumsholdeplassen og Storgata går via **Kongegata** og benyttes av alle linjer. Gata får toveis busstrafikk. Gjennomsnittlig stigning fra Storgata til sentrumsholdeplass er beregnet til ca. 10%, brattere enn anbefalt. Løsning kan undersøkes videre og evt. legges mer parallelt med stasjonen. Kontakten mellom sentrumsholdeplassen og øvre del av byen (Nansetgata) går via Haralds gate som får toveis busstrafikk. Busstrafikken til/fra øst er delt på mellom traseer inn mot sentrumsholdeplassen avhengig av i hvilken retning de skal etter sentrumsholdeplassen. Linjer som skal mot Stavern (01) og Hammerdalen (208), kjører via Prinsegata. (Alternativt kan de kjøre via Herregårdsbakken og Jegersborggata).

Storgata er byens eldste gate, etablert før kvartalsplanen. Denne havnegata ble bygd fra Bøkkerfjellet til Tollerodden allerede i Grev Gyldenløves embetsperiode. Storgata opprettholdes som en viktig kollektivgate og trafikkåre. Etter at stasjonen er flyttet kan Storgata videreutvikles også som del av grøntstrukturen og som sykkelgate. Linje 210 som skal mot Nanset, fortsetter Storgata (fv 303) helt til Kongegata og betjener nedre del av sentrum. Plassering av holdeplasser i Storgata tilpasses fremtidig utbyggingsprinsipp. Fv 303 betjenes av linje 208 vest for Kongegata og det foreslås plassert holdeplass i fylkesveien med god kontakt til nedre nivå på ny stasjon. Kongegata blir en viktig busstrasé i systemet og krysset med Storgata er i dag trangt for svingende busser med den størrelsen disse bussene har i dag. Løsningen må eventuelt signalreguleres med tilbaketrukne stopplinjer fram til kollektivtrafikk drives med andre typer kjøretøyer og også gatesnittet i Storgata kan endres

Mulighetsstudien etablerer et nytt sykkelnett. Planene følger Larviks kommuneplan for sykkelvegnett i Stavern og Larvik, men planen modifiseres i sentrumsområdet. For å styrke torget og ny togstasjon som et knutepunkt i byen, er tilgjengelighet og lesbarhet viktig. Ved å skape et hierarki, hvor hovedforbindelsene til havna og boligområdene Langestrand og Nanset framstår tydelige, vil orienteringen bedres. Nettet følger de grønne forbindelsene som er beskrevet nedenfor. Storgata, forbindelsen som følger traséen fra vest til øst og Prinsegata er sentrale linjer i sykkelveinettet. Det er lagt til rette for sykkelparkering/sykkelhotell både på øvre og nedre nivå ved stasjonen.

Forslaget opprettholder muligheten for biltilgjengelighet i Larvik sentrum, men begrenser gjennomkjøringsmulighetene i sentrumsområdet. Handels- og sevicenæringen i Larvik er avhengige av at den er attraktivt for bosatte i det store omlandet rundt Larvik by. Dette er mulig også i kombinasjon med styrking av tilbudet for gående og syklende.

Hovedadkomsten med bil til stasjonen vil være fra Storgata. Her legges det til rette for ”kiss and ride” ved undergangen mellom perrongene. Intensjonen er å legge parkering under sporene med innkjøring fra Kongegata.

Den nye stasjonen vil bryte Kongegata som i dag er en viktig forbindelse mellom fv 303, Storgata, og øvre del av sentrum. Denne trafikken må da finne andre traseer som for eksempel Nedre Bøkeligate (enveisregulert), Prinsegata og Herregårdsveien. For å avlaste Prinsegata og tilstøtende område for ny trafikk, bør det vurderes nærmere om det skal etableres en ny trase til øvre del av sentrum fra det nye krysset på Farriseidet og via utbyggingen på Bergeløkka og Øvre Bøkeligate.

Storgata forutsettes bygget om til miljøgate, men den vil fortsatt være en viktig gate som både fordeler trafikk til sidegatene og har noe gjennomkjøringstrafikk, i prinsippet som i dag. I tillegg er den kollektivtrasé. Fjerning av jernbanen fører til at gaterommet gaterommet kan gjøres bredere og gi plass for sykkelfelt, gatetrær og brede fortau. Forøvrig beholdes prinsippene i dagens gatestruktur.

Gangforbindelser
Det skal være enkelt å ta seg frem til fots i hele Larvik sentrum. Samtidig er det noen koblinger som virkelig bør prioriteres. Handelssentrum med det nye torget og stasjonen bør utformes for opphold og gågatene videreutvikles. Koblingene og allmenningene mot havnen bør tydeliggjøres, både med bebyggelsesstruktur, materialvalg og skilting. Fra stasjonen og torget skal det være lett å komme seg til viktige målpunkt i, og rundt, sentrum.

Havne- og elvepromenaden, Storgata, koblingen fra Bøkkerfjellet til havnen og den grønne koblingen mot sykehuset vil være viktige forbindelser i fremtidens Larvik.

Sykkel
Sykkelveinettet følger Larvik kommuneplan for sykkel, men modifiseres i sentrumsområdet. Sykkelveinettet følger de samme hovedgatene, men forsøkes tilpasses topografien. Langs Storgaten kan det i fremtiden etableres en effektiv sykkelvei, mens det i eksisterende sentrum må jobbes videre med en blanding av sykkelfelt og sykling i blandet trafikk. Koblingen mot sykehuset vil være en kjærkommen snarvei i bystrukturen. Vi foreslår videre at det etableres gode parkeringsmuligheter både på oversiden - og undersiden av stasjonen slik at syklistene kan velge den korteste og enkleste adkomsten.

GRØNNSTRUKTUR OG GRØNNE FORBINDELSER

Grønnstrukturen skal fungere som et samlet landskapsgrep som binder bebyggelsen sammen og kobler den nye bydelen opp til de historiske strukturene i byen. Beplantning og terreng brukes aktivt til å skape nisjer for opphold og skjermer for vind og støy. Regnvann samles opp og brukes til vanning av beplantning i stedet for å belaste kloakken. Det grodde miljø spiller sammen med det bygde.

Byrommene er designet med stor variasjon som tilbyr en rik sanselig opplevelse. Uterommene er tilpasset livet i øyenhøyde. Aktiviteter i uterommene og farger og former i vegetasjonen beriker utsikten fra boliger og kontorer. Vegetasjonen formidler "en skala" mellom menneske og bygning, som gjør uterommene trygge og behagelige. En høy grad av biodiversitet i de grønne områder er viktig for å gjøre dem mer robuste og rike på opplevelser. Uterommene designes bevisst til å ha størst mulig visuell og funksjonell verdi gjennom alle årstider.

For å bedre framkommelighet, orientering og grønn mobilitet, etableres et hierarki av forbindelser som er lesbare i gatestrukturen. Dette gjøres med belegning og beplanting, samt en gateoppbygning som prioriterer gående og syklende. Forbindelsene knytter grønnstrukturen sammen og skaper bedre koblinger mellom byens delområder

Torgforbindelsen

Den nedgravde jernbanen gjør det mulig å etablere en ny, både effektiv og opplevelsesrik, forbindelse fra vest til øst gjennom byen. Fra stasjonen i vest, over det nye torget og gjennom Pionerparken til sykehuset.

Bøkkerforbindelsen

Koblingen mellom Bøkeskogen, byen og fjorden er lite tydelig i dagens Larvik. Ved å styrke Oskars gate og Bøkkerbakken som tydelige grønne gater for fotgjengere og syklister, vil det skapes en lesbar sør-nord-forbindelse, som viser korteste vei mellom skogen og fjorden. En utsiktsforbindelse gjennom parken på Bøkkerfjellet etableres - med heis - ned til byområdene ved havna.

Forbindelser til Farrisvannet

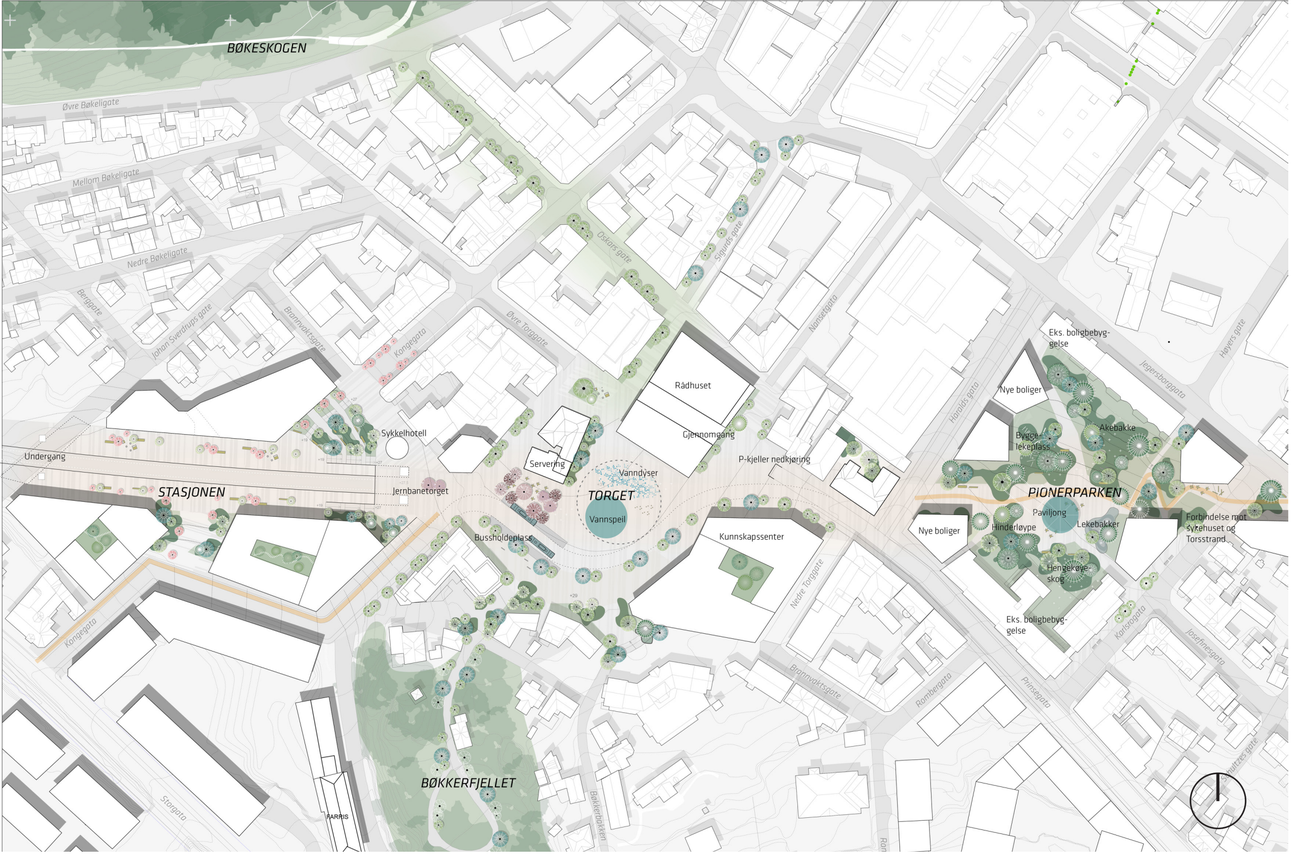
Farriselva er en del av det historiske Larvik, og vannet drev byens første industri. Kun de nederste deler av strekningen langs elva er i dag tilgjengelig. Når jernbanetraseen flyttes, vil de eksisterende sporende kunne benyttes som turvei. Dermed skapes en sammenhengende, grønn forbindelse fra Farrisvannet til Larvikfjorden.

Forbindelser langs Havnepromenaden

Da Color Line-terminalen ble flyttet ut av Indre havn, ble sjøkanten tilgjengeliggjort, og en midlertidig aktivitetspark ble etablert. Promenaden danner i dag en viktig tverrforbindelse i byen. Denne forbindelsen videreutvikles og forlenges oppover elva.

Sykkelvei

En ny gang/sykkelveg vil i framtida følge traseen for den nedlagte jernbanen østfra. Gang- og sykkelvegsystemet vil forbindes til sjøfronten og allmenningene. Sykkelvegen vil følge Storgata.



ORDENSPRINSIPPER OG BYROM

Sentrumsområdene i Larvik er ordnet etter en stram kvartalsplan som i liten grad er modifisert. Den nye stasjonen og jernbanelinja gjennomføres som "cut and cover" (før traséen går inn i tunell) og bryter derfor de etablerte ordensprinsippene i kvartalsplanen.

Prinsipielt kan en nærme seg en slik problemstilling på ulike måter: en kan søker å reparere bystrukturen etter skadene, eller søke å benytte "kuttet" til å skape nye ordensprinsipper og byrom. Vår innfallsvinkel er en kombinasjon av reparasjon og transformasjon.

- Traseen preger sentrumsområdet og skaper nye ordensprinsipper gjennom sentrum fra vest helt fram til den går inn i tunell under eksisterende bebyggelse. Det er (innenfor en realistisk økonomi og utnyttelsesgrad) ikke mulig å bygge over den nedgravde betongtunellen og traséen blir derfor en tydelig kile i bebyggelsesstrukturen
- Ved stasjonen kutter traséen Kongegata. Johan Sverdrups gate føres inn under sporet og forbinder de to perrongene. Jernbanetraseen ordner ny bebyggelse på begge sider av perrongene slik at stasjonen framstår som et byrom.
- For øvrig opprettholdes/gjenskapes både veinettet og ordensprinsippene i den eksisterende kvartalsstrukturen.
- De nye byrommene i øst følger kvartalsstrukturen, men tilfører bebyggelse som er organisert av plassrommene.

Stasjonen – det nye kollektivknutepunktet – og ny utbygging langs traseen, endrer byromshierarkiet og i noen grad bevegelsesmønsteret i Larvik, og etablerer et nytt landskapsrom som strekker seg fra vest mot øst. Landskapsrommet fungerer som ny kollektivforbindelse og adkomst til det nye kollektivknutepunktet, som grønnstruktur og parkareal, og som en kile som fører gående og syklende på tvers av byen.

Fire nye byrom etableres langs og over traséen; **Stasjonen, Jernbanetorget, Rådhusplassen og Pionerparken.** Byrommene er strategiske grep som skal stimulere investeringer i sentrum. De skal tilføre landskapskvaliteter og fungere som møteplasser. Intensjonen er å gi byrommene variasjon både i arkitektur, vegetasjon og i program/innhold.

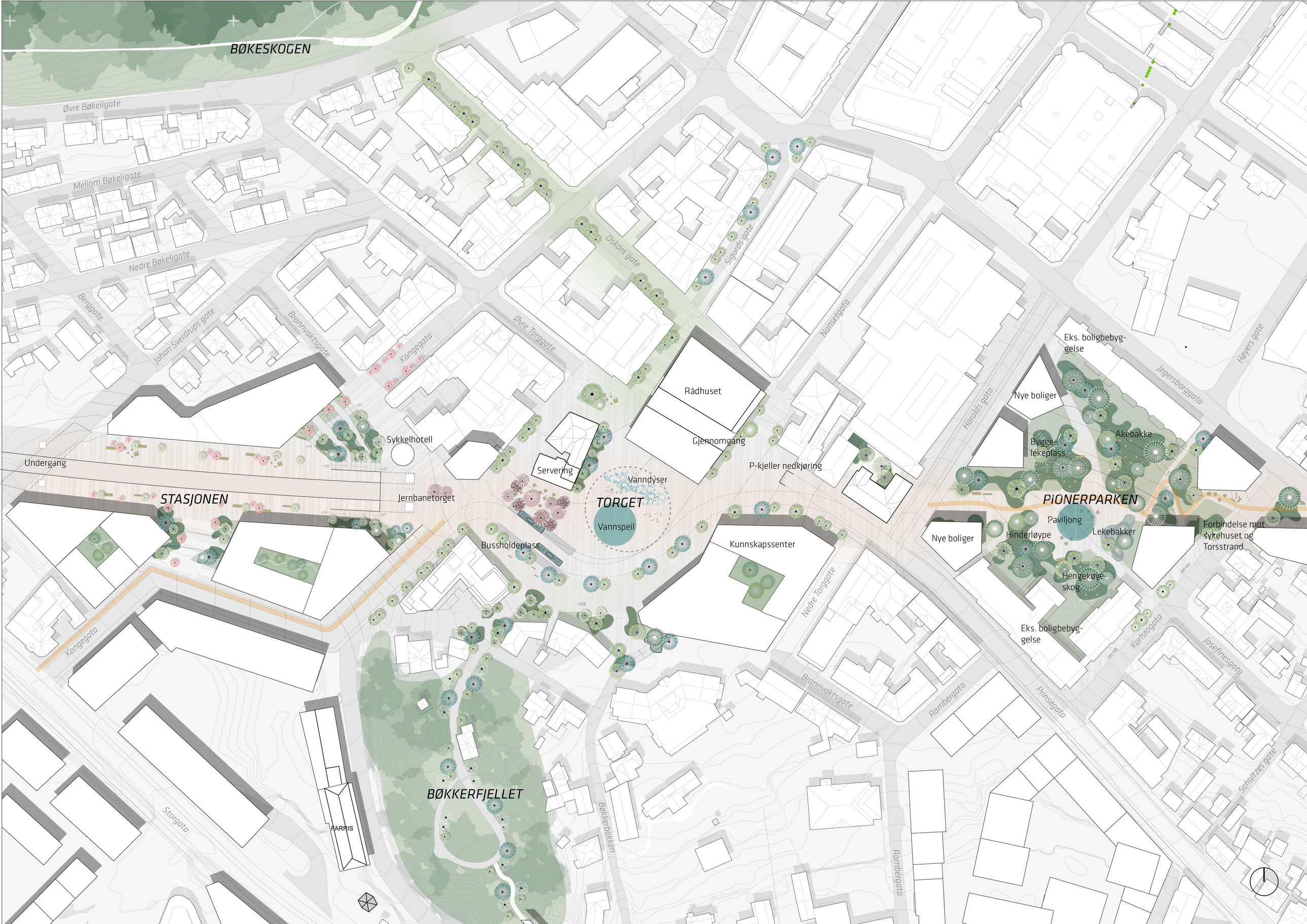
Stasjonen på kote ca. 19 ligger i det fri med perronger på begge sider, en undergang i vest og trapper/heiser som gjør det mulig å bevege seg fra perrongplanet og opp/over i østre ende av perrongene. Jernbanestasjonen ordnes som et byrom, med bebyggelse på begge sider som avslutter kvartalsstrukturen og skjermer småhusbebyggelsen mot støy. Sykkelparkering ordnes på Jernbanetorget i vest og ved undergangen mellom perrongene.

Jernbanetorget på øvre nivå (ca. kote 27), ligger over traseen og har som viktigste funksjon å på en oversiktlig måte å utveksle og vise vei mellom ulike transportløsninger. Fra torget vil det være direkte adkomst til plattformer, både via trapp og heis. Det kan etableres et sykkelhotell, og fine sørvendte venteområder. Det kan vurderes å etablere et enkelt overdekket «stasjonsbygg/venteareal» på kulvertlokk.

Rådhusplassen – med Larvik rådhus og kunnskapssenter – er et svært viktig strategisk prosjekt for å sette i gang omstrukturering av sentrumsområdet. Rådhuset legges inn i kvartalsplanen på nåværende torg og organiserer og preger den nye plassen. Samtidig ligger rådhuset som fond i Prinsegata .

- Plassen ligger over jernbanetraseen og de fleste eldre hus i området må rives. På plassen vil enkelte av de gamle bygningene bli stående og enkelte vil kunne gjenreises.
- Parkering ordnes under Rådhuset med utgangspunkt i nåværende anlegg under torget med innkjøring fra øst i enden av Prinsensgate.
- Det planlagte "kunnskapssenteret" foreslås lagt inn i kvartalet med eksisterende rådhus.
- Rådhustorget er arkitektonisk sett det mest formelle av de nye byrommene som skapes i planen. Sirkelformen gjentas fra det nåværende torget og Larvikitten gjenbrukes. Bautaen flyttes inn på plassen. Rådhusplassen blir byens festplass.
- Landskapsmessig sett, skal Rådhusplassen endres med årstidene, begivenheter og aktiviteter. Sentralt på plassen etableres et dynamisk vannspeil som blir byens samlingspunkt året rundt. Om sommeren er det rom for vannlek, aktivitet og opphold. Når vannet fjernes blir vannspeilet byens utendørsscene, og flaten kan benyttes til konserter, teateroppvisning og marked. Om vinteren, med julemarked, islegges den store flaten til skøytebane.
- Vannspeilet bidrar til aktiv regnvannshåndtering gjennom fordrøyning av overskuddsvannet fra den omkringliggende bebyggelsen.

I avslutningen av traséen mot øst, i overgangen mellom løsningen med nedgravd betongtunell og tunell i fjell, legges **Pionerparken** kombinert med et nytt boligkvartal. Gang- og sykkelforbindelse følger den nedgravde jernbanetraséen gjennom kvartalet. Parken avgrenses av Prinsegata mot sør, Haraldsgate mot vest og Jegersborggata mot øst. Parken har boliger i randsonen, med en grønn buffersone som glir over i den offentlige plassen sentralt beliggende i parken. Parken er byens felles, grønne bakgård. Den er et attraktivt og sanselig byrom som tilbyr naturkvaliteter i et urbant område, med rikt planteliv og biodiversitet. Plassen skal invitere til opphold og lek.


BØKESKOGEN
Øvre Bøkeligate
Mellom Bøkeligate
Nedre Bøkeligate
Berggate
Johan Sverdrups gate
Brannvaktsgate
Kongegata
Øvre Torggate
Oskars gate
Sigurds gate
Nansetgata
Rådhuset
Gjennomgang
P-kjeller nedkjøring
Sykkelhotell
Undergang
Servering
Vanndyser
TORGET
Vannspeil
STASJONEN
Jernbanetorget
Bussholdeplass
Kunnskapssenter
Nedre Torggate
Kongegata
Storgata
FARRIS
BØKKERFJELLET
Bøkkerbakken
Brannvaktsgate
Rombergata
Prinsegata
Rombergata
Eks. boligbebyg-
gelse
Nye boliger
Bygge-
lekeplass
Akebakke
Jegersborggata
Høyers gate
Haralds gata
PIONERPARKEN
Paviljong
Hinderløype
Lekebakker
Nye boliger
Forbindelse mot
sykehuset og
Torsstrand
Hengekøye-
skog
Eks. boligbebyg-
gelse
Karlsrogata
Josefinesgata
Schultzes gate

HAUST
NCC

STRATEGISKE PROSJEKTER – DE FØRSTE GREPENE

Skisse av rådhustorget

> “En erfart god strategi for å sette i gang byutviklings-prosesser er å opparbeide byrom og fellesarealer.”

Med strategiske prosjekter mener vi ulike utbyggingstiltak som kommunen kan sette i gang som følge av trasévalg (1) og prosjekter som er viktige å gjennomføre rett etter utbygging (2) for å sikre en god byutviklingsprosess.

Tidhorisonten for jernbaneutbygging i Larvik er lang. Endelig beslutning om trasé skal tas, reguleringsprosess og grunnkjøp skal gjennomføres, før den fireårige anleggsperioden.

Derfor blir det viktig å klarlegge hvilke prosjekter som kan gjennomføres uavhengig av utbygging, hvordan byutvikling og nybygging kan skje parallelt med jernbaneprosjektet og hvilke strategiske prosjekter som bør planlegges satt i gang for å etablere en god utbyggingsprosess etter at jernbanen er flyttet og stasjonen ferdig bygd.

For å komme i gang med byutviklingsprosessen bør man vurdere mulighetene for å starte transformasjonen før BANE NOR setter i gang de omfattende arbeidene med å legge de nye traseene og bygge jernbanestasjonen. Dette kan gjennomføres på to ulike måter:

- **Hele den åpne grøfta graves, jernbanekulverten støpes og tildekking skjer som et første, framskutt trinn av byggeprosessen**
- **eller, mer begrenset, Rådhuset og Rådhusplassen gjennomføres som et første prosjekt som inkluderer betongkulverten under plassen.**
- **Rådhuset og bygulvet bygges, uten ferdig kulvert. Terrenget under er beredt slik at kulvert enkelt kan bygges senere. Ref. Fornebuporten, som ble bygget 10 år før Fornebubanen nå kommer.**

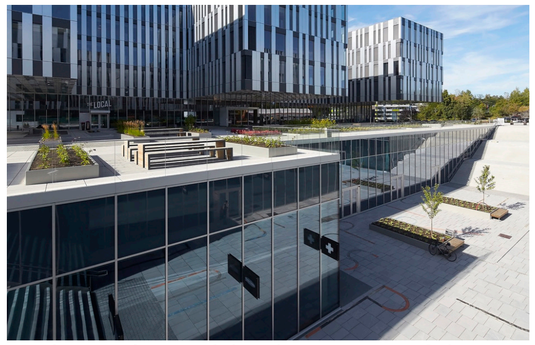
En erfart god strategi for å sette i gang byutviklings-prosesser er å opparbeide byrom og fellesarealer. En hovedintensjon i mulighetsstudien er å styrke landskapskvalitetene slik de oppleves i byen, og en lite ressurskrevende, men gjennomførbar tilnærming er å la grønne kvaliteter få spille en hovedrolle i utviklingen av byrom, forbindelser og boligområder. Denne strategien kan brukes i byområdet som berøres av banetraseene slik at byutviklingspotesialet på kortere sikt kan tas ut. Disse tiltakene må gjennomføres med offentlige midler, men kan også knyttes direkte til finansieringen av jernbaneprosjektet. Dette inkludert blant annet havne- og elvepromenaden, rådhustorget, koblingen til Bøkkerfjellet og en generell forbedring av gang- og sykkelveinettet i sentrum.

Hovedmengden av utbygging i Larvik i de siste tiårene har skjedd utenfor sentrumsområdene som byutvidelse, og i de senere årene ved sjøfronten. Flytting av jernbanelinje og stasjon fører til at arealtilgangen i byen blir svært stor, som resultat av riving og transformasjon i sentrum og fordi sjøtilknyttede områder blir frigitt til utbygging. I tillegg arbeides det med prosjekter som relaterer seg til E18 vest for byen. Sterk prioritering og satsing i sentrumsområdet er nødvendig for at omformingsprosessen skal bli vellykket. For å sette i gang en vellykket transformasjon, må kommunen initiere utbyggingsprosjekter som også kan stimulere private investeringer. Eksempler på offentlige prosjekter er Råhuset, Kunnskapssenteret, Torgene i sentrum og gjestehavna. Eksempler på fellesprosjekter mellom det offentlige og private er Thor Heyerdahlsenteret, det nye boligkvartalet med offentlig park over jernbanetraséen og de nye bygningene som omkranser stasjonsområdet.

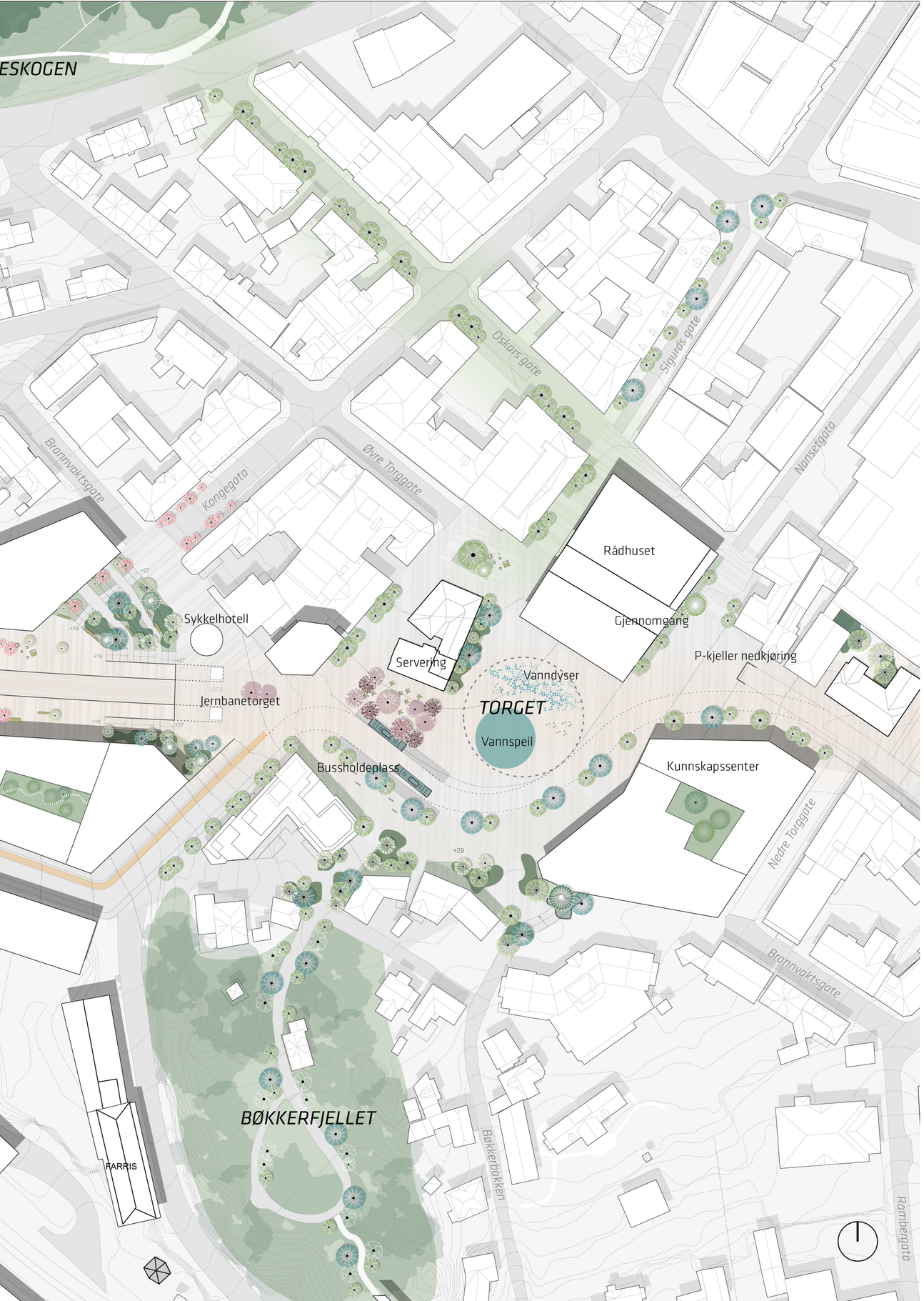
Tiltak som er uavhengige av valg av trasé:

- Rådhuset og Rådhusplassen
- Kunnskapssenteret
- Bøkkerfjellet
- Tiltak langs sjøfronten

Planlagte prosjekter som gjennomføres uavhengig av jernbanediskusjonen er Grandkvartalet, den foreslåtte utbygginga på Bergeløkka ved E18 og tiltak innenfor de delene av kvartalsstrukturen som ikke berøres av de to traséene. For øvrig vil spørsmålet om hvilke prosjekter, forbindelser og grønnstruktur, kommunen velger å prioritere og hvordan disse prosjektene bør lokaliseres og utformes, i svært stor grad bero på trasévalget.



Fornebuporten der torget, bebyggelsen og oppgangen fra banen er bygget før trasé og stasjon.



DE FØRSTE GREPENE

TORGET MED RÅDHUS OG KUNNSKAPSSENTER

Rådhuset og Rådhusplassen

Programmet for nytt rådhus omfatter ca. 10 000 m^2. Rådhuset legges over dagens torg og parkeringshus og vender mot den nye Rådhusplassen. Rådhuset ligger også som et mål og en fond i Prinsegata. Rådhuset er illustrert som et todelt volum på opp til seks etasjer, med en offentlig del mot plassen og en kontordel i bakkant. Eksisterende parkeringshus utvikles til parkering i Rådhusets kjeller med innkjøring fra Prinsegata.

På tegningene er Rådhuset vist med nærmeste hjørne 4 meter fra ytterkant kulvert, men huset kan eventuelt trekkes ytterligere tilbake. Rådhusplassen etableres over jernbanekulverten etter gjenfylling. Romlig sett er plassen en avgrenset del av kvartalsstrukturen, men åpner opp mot Stasjonstorget i vest og mot det brede langsgående rommet over traséen i øst.

Faugstadgården (Bredochsgt. 1) tas vare på der den ligger, men foreslås ombygd og slått sammen med Odberggården (Torget 2) som flyttes og legges med inngang fra de nye bussholdeplassene. Resten av kvartalet mellom torget og Brannvaktsgata foreslås revet. Mye av kvartalet ødelegges ved bygging av jernbanetraseen. De fire byggene mot Feyersgate kan forsøkes innpasses, men bør flyttes/rives for å gi en tilstrekkelig størrelse og kvalitet på det nye torget.

Rådhuset og Rådhusplassen er som offentlig initiert og kommunalt finansiert prosjekt helt sentralt for en vellykket transformasjonsprosess i Larvik sentrum. Intensjonen er at prosjektet kan bygges uavhengig av tidsplanen for den omfattende utbygginga av Vestfoldbanen.

I vest – der dagens bygning i Bredochsgt. 6 rives – foreslås det innpasset et nytt boligbygg med offentlige funksjoner i 1.etg. Bebyggelsen vil være et tydelig orienteringspunkt i bybildet og muliggjøre ca. 2500 m^2 bolig.

Kunnskapssenteret

Programmet for kunnskapssenteret, inklusive bibliotek omfatter ca. 9 500 m^2, og legges i lokalene som i dag brukes som rådhus av kommunen. Et offentlig investeringsprosjekt blir altså også etablert sør for Rådhusplassen og sikrer at dette byrommet blir utviklet på en god måte. Offentlige programmer (biblioteket) med åpen fasade legges mot plassen.

Bebyggelsen nordøst i kvartalet foreslås revet/ombygget for å sikre tilstrekkelig areal for kunnskapssenteret og en helhetlig situasjon i inngangen til torget.

LPO, Vulkan

SLA

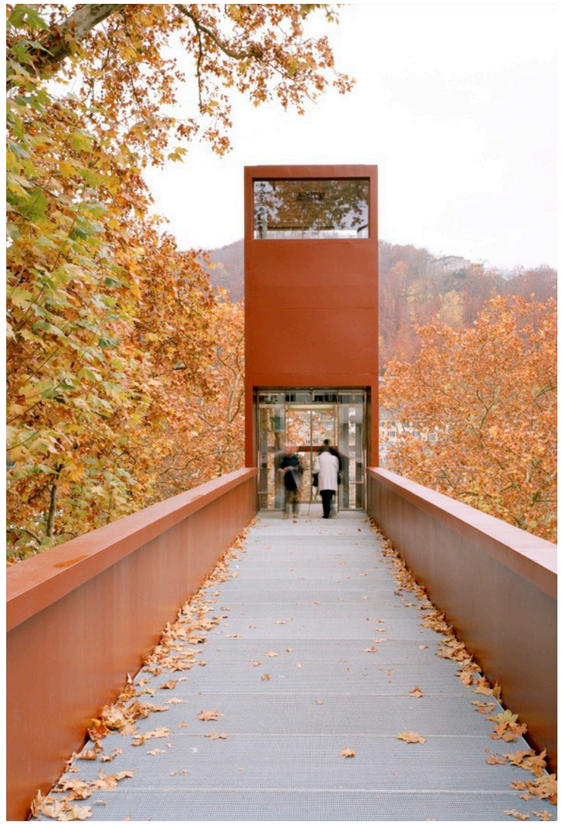
Torget
HAMMERDALEN
BØKKERFJELLET
Grandkvartalet
Prinsegata
Fjellheis
Elvelangs mot
Farrisvannet
Taxibåt
Nye boliger
Nye boliger
Storgata
Bøkkertorget
STASJONSBYGGET
Eks. boliger
Fiskebrygge
BØLGEN
KULTURHUS
Bølgetrappa
Sykkelhighway
mot Torstrand
Stavernveien
FARRIS BAD
FRITZØE
BRYGGE
TOLLBODEN: THOR
HEYERDAHL-
SENTER
Badestrand
STASJONS-
PARKEN
COLIN
ARCHER
CENTER
TOGSTALL:
LARVIK KUNSTHALL
Sandvolleyball
REMISEN
Basketbane
Havnepromenade
Badebrygge
og scene
Strand
Restaurant-
båthavn
Sauna
Eks. båtbrygge
Havnebadet
Gjestehavn
Kyststi mot Stavern
TOLLERODDEN

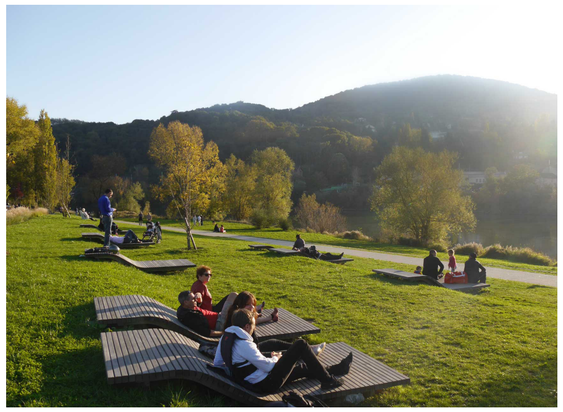
DE FØRSTE GREPENE

BØKKERFJELLET OG HEIS

Bøkkerfjellet

Torget åpner seg mot Bøkkerfjellet og sjøen. Forbindelsene mellom den nye Larvik sentrum og bydelen ved sjøen er viktig både å få til å fungere og å gi et symbolsk innhold. Parken på Bøkkerfjellet, forbindelsen over fjellet og en ny heis ned til Storgata og sjøfronten er et tydelig og sående strategisk prosjekt som vi anbefaler kommunen å prioritere.





DE FØRSTE GREPENE

SJØFRONTEN

Fra vest mot øst vil sjøfronten bestå av de allerede utbygde områdene, Farris bad, Fritzøe brygge, Bølgen kulturhus, og et sjøtilknyttet boligområde. Det legges til rette for fem nye utbyggingsfelter inkludert Tollbod-området og området til gjestehavna. I øst knyttes havnepromenaden til gjestehavna, i vest til elvepromenaden og ny taxibåt-terminal. Langs promenaden legges nye attraksjoner som et offentlig helårs sjøbad, sauna og scene. Havnepromenaden gir fri utsikt til fjorden, men gjør det også mulig å komme helt ned til vannet.

Attraktive kommersielle lokaler i 1. etasjene rettet mot torgene, sjøpromenaden og Storgata bidrar til å skape et variert og livlig bymiljø med et rikt utvalg av tilbud.

Allmenninger

Sjøfronten struktureres ved hjelp av allmenninger som strekker seg fra sjøen mot Bøkkerfjellet og sentrum. Mellom Storgata og sjøen skapes attraktive byggeområder. Allmenningne vil inneholde ulike former for rekreative aktiviteter rettet mot ulike brukergrupper. Grønne buffersoner etableres foran boligbebyggelsen og de private utearealene

Overgangen mellom land og hav er delvis opparbeidet allerede, men vi anbefaler at kommunen prioriterer enkelte investeringer i området:

- Tollboden bevares og brukes i forbindelse med et Thor Heyerdahlsenter/Pionersenter.
- Gjestehavna/pionerhavna som både omfatter molo (overskuddsmasser) og infrastruktur bygges etter vedtatt reguleringsplan. En idé er at havna aktivitetsmessig sett etableres som noe særegent og knyttes sammen med Pionersenteret. Gjestehavna tilbyr mulighet for å bo i båten, vinterhavn, utrusting og lager for et utforskende og utfordrende miljø.
- Videre bearbeiding av havnepromenaden fra Farriselva til Tollerodden.
- Vi foreslår å flytte Collin Archer-senteret til det Maritime miljøet i østre del av Sjøfronten. Senteret vil kunne ha synergieffekt av å ligge rett ved gjestehavnen og den foreslåtte kunsthallen i den gamle verkstedhallen.

LPO, Sørenga

SLA

Eksisterende friområder

Totalt: ca. 11 000 m^2

Fremtidige friområder

Totalt: ca. 29 000 m^2
+ ca. 3 000 m^2 offentlige gårdsrom

DE FØRSTE GREPENE

FRIOMRÅDER VED SJØFRONTEN

Tiltak langs sjøfronten

Fortsatt utbygging øst på sjøfronten kan først skje etter at jernbanen er flyttet.

- Hoveddelen av ny bebyggelse.
- Utvikling av de permanente allmenningene med beplantning og program. Allmenningene knyttes sammen av både storgata og havnepromenaden.
- Jernbanestasjonen bevares og legges inn i en ny større landskapsbearbeidet park mot sjøen.

Sjøfronten har et veldig stort areal- og utviklingspotensial. Våre tegninger viser en områdeutnyttelse på ca. 100%, inkludert Storgata, stasjonsparken og store offentlige arealer langs havnen. Dette resulterer i ca. 68 000 m^2 ny bebyggelse, pluss potensiale for å aktivisere eksisterende stasjonsbygg, togstall og tollbod. Arealene vil være svært attraktive for boligutvikling og noe tjenesteyting, serving og kultur. Vi foreslår noe konsentrert næringsbebyggelse mot Stavernsveien, men at resterende kvartaler i hovedsak etableres som boligkvartal, med noe offentlig program på bakkeplan mot viktige torg og plasser.

Sjøfronten vil etter at stasjon og jernbanespor er fjernet, bli et område med både stor kapasitet og attraktivitet. Bruksområdet er relativt åpent.

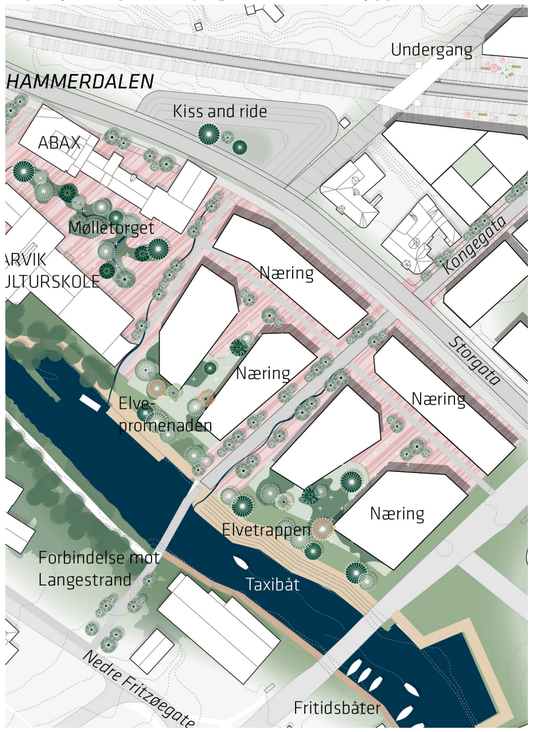
DE FØRSTE GREPENE

HAMMERDALEN

Hammerdalen får en optimal beliggenhet i tillknytning til jernbanestasjonen. Området foreslås ordnet etter gatenettet som leder opp mot jernbanestasjonen. Gangbroer skaper forbindelser på tvers av Farriselva. Blå kvaliteter trekkes inn i uteområdene og nærheten til elveløpet blir en viktig kvalitet for bolig- og næringsutbygging i området. Næringsfunksjoner legges mot Storgata, boliger mot elva.

Farriskvartalet representerer et stort potensial for byutvikling, avhengig av ideer for framtidig bruk og privat investeringslyst.

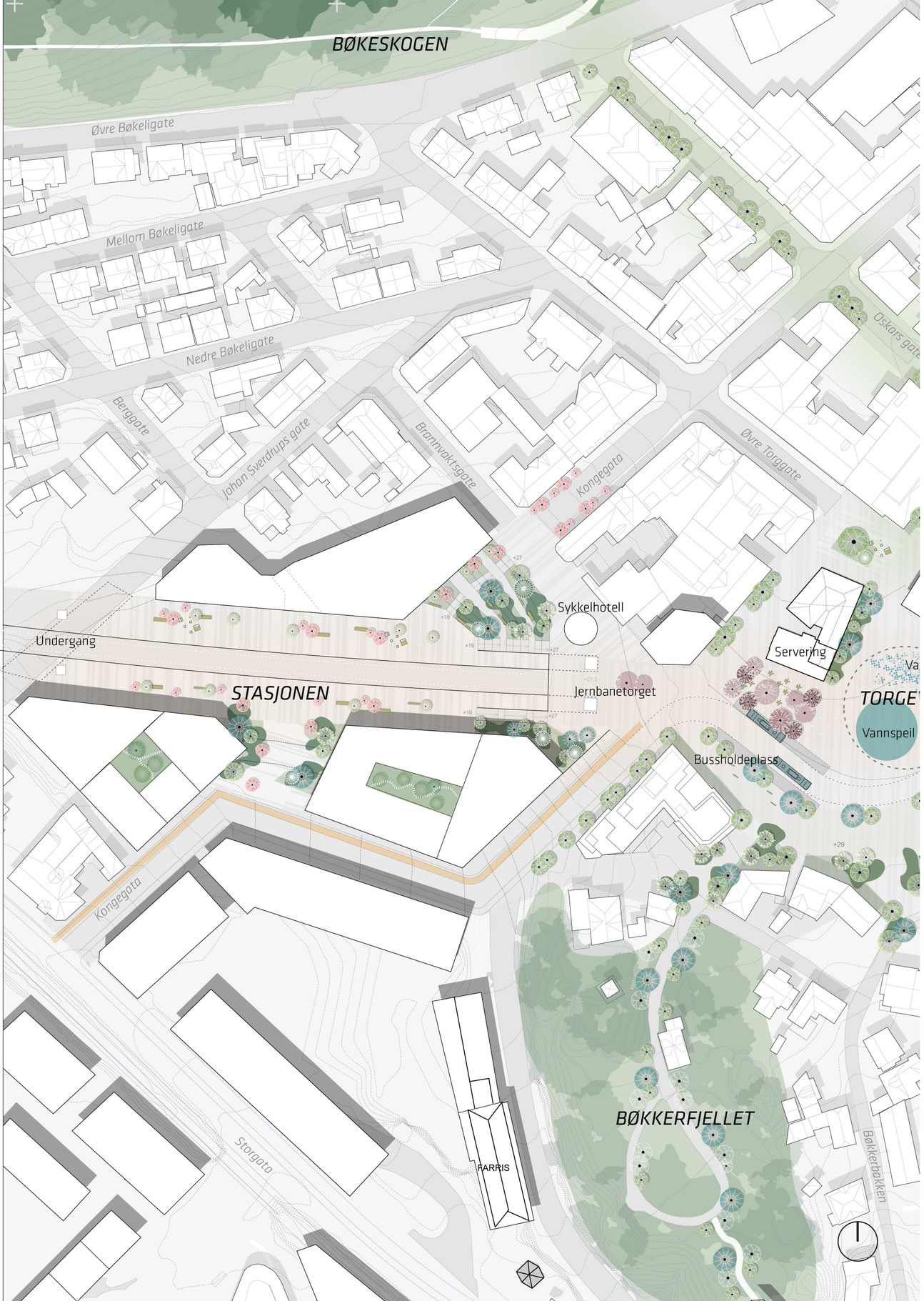
Mulighetsstudiet viser et potensial for ca. 18 000 m² bolig mot elven og ca. 14 000 m² næring mot stasjonen. Næringsbebyggelsen kan først etableres etter at eksisterende jernbane er flyttet, men forslaget krever ingen ytterligere inngrep i sentrumsbebyggelsen.



I Hammerdalen er det også mulig å utvikle store, attraktive næringslokaler som er godt tilknyttet veinettet og jernbanen i fasen før stasjonen flyttes. Dette vil styrke et allerede etablert miljø som er viktig for Larvik.

LPO, Vulkan

SLA



ETTER JERNBANEUTBYGGING

STASJONEN

Jernbanestasjonen

Tre nye bygninger ordnet etter sporene, to på sørsiden og en på nordsiden, avgrenser jernbanestasjonen som byrom. Ventearealer og funksjoner til stasjonen kan legges inn i disse bygningene med direkte inngang fra perrongene. Eventuelt innpasses i tilknytning til Jernbanetorget på oversiden av kulvert.

Stasjonen bygges ut av Bane NOR. Sporene ligger på ca. kote 19. Lengde på perrongene er 350 meter og er svakt buet. Bredde mellom perrongene er åtte meter og hver perrong er tegnet inn som fem meter bred. Byggelinjene er satt slik at samlet bredde på byrommet er ca. 35 meter.

Søndre perrong mot øst avgrenses av nye bygninger med innganger fra perrong. I vest er det fall fra perrongen ned til ca. kote 11. Nordre perrong avgrenses også i øst av en bygning med innganger på perrongplanet. I vest ligger spor og perrong i skjæring før traseen krysser Storgata på en bru.

Stasjonen avsluttes i øst av trapper og heiser opp til Stasjonstorget med overgang til andre kollektivtilbud. En undergang i Johan Sverdrups gate forbinder perrongene. Sykkelhotell legges på jernbanetorget og tilknyttet undergangen i vest. Hovedatkomsten med bil til stasjonen – "kiss and ride" – vil være fra Storgata. Parkering legges under sporene med innkjøring fra samme sted.

I tilknytning til stasjonen kan det etableres ca. 25 000 m² næring / service. For å få dette til må tre mindre boligbygg på sørsiden rives. Dette er bebyggelse som ikke direkte berøres av jernbanetraseen, men som uten transformasjon/ombygging i liten grad vil bidra positivt til stasjonsområdet.

Stasjonsplassen med overgang til buss kan ses som en del av arbeidet med stasjonen og det samme er tilfellet med opparbeiding av vegsystemet som skal til for at kollektivknutepunktet skal fungere.

LPO, Vulkan

ETTER JERNBANEUTBYGGING

PIONERPARKEN

Vi ser Pionerparken som et viktig strategisk prosjekt der kommunen samarbeider med private utbyggere. Størrelse på det sammenslåtte kvartalet er 100 meter x 120 meter. To bygninger i fem etasjer på nordsiden av kvartalet ligger utenfor rivesonen og bevares, det samme gjelder boligrekken langs Prinsegata.

Innenfor dette kvartalet rives 4 boligblokker, en barnehage/bolighus og et næringsbygg med parkering på taket. Like øst for Karlsrogaten rives ytterligere noen av boligblokkene nord for Jegersborggata og noen småhus like sør. Totalt utgjør dette ca. 14 000 m² bebyggelse.

Om en inkluderer ny boligbebyggelse øst for Karlsrogata viser mulighetsstudie et potensial for ca. 15-16 000 m² bolig. Dette tilsvarer ca. 140-180 leiligheter avhengig av størrelse og arealeffektivitet. Dette utgjør en betydelig del av de boenhetene som i sin helhet rives i sentrum.

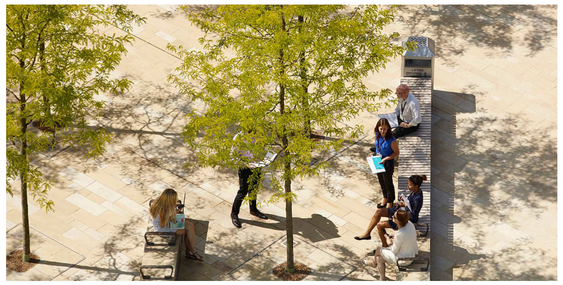
Parken er den avsluttende delen av de åpne grønne arealene over jernbanetraséen, og er en del av den nye gang- og sykkelvegforbindelsen gjennom byen. Kvartalet videreutvikles med urbane villaer med fire til seks etasjer som ligger i randen av parken slik at Pionerparken blir et offentlig byrom inne i kvartalet.

FORBINDELSER OG GRØNNSTRUKTUR

Kommunen bør prioritere opparbeiding av grønnstruktur og forbindelser. Dette er nødvendig for å få byen til å fungere optimalt etter jernbanen er flyttet. Strategisk sett er investering i slike tiltak en av de beste måtene å oppmuntre til og fremme private investeringer i byen. Investering i grønnstruktur er et relativt rimelig tiltak for å skape kvalitet i bymiljøet og vegetasjonen trenger tid for å gro til.

Eksempler på viktige strukturer er de romlige sammenhengene som er etablert over jernbanekulverten, Storgata og forbindelser til bydelene som følger det gamle jernbanesporet. Det nye kollektivknutepunktet forutsetter også et tilførsels-system og nye ordensprinsipper som må opparbeides. Taxi-båt terminalen øst i havna er eksempel på dette nye tilførsels-systemet. Tilrettelegging i Hammerdalen er et eksempel på hvordan ny lokalisering av jernbanen endrer ordensprinsipper.

LPO, Sørenga



REPARASJON AV KVARTALER

Arealer

Tomt	Grunnflate
1.	3230m^2
2.	1350 m^2
3.	1360 m^2
4.	3800 m^2
5.	1020 m^2
6.	3060 m^2
7.	600 m^2
8.	1275 m^2
9.	6000 m^2
10.	4640 m^2
11.	5400 m^2

12.	5400 m^2
13.	1910 m^2
14.	2030 m^2
15.	2365 m^2
16.	290 m^2
17.	2200 m^2
18.	3150 m^2
19.	15000 m^2
20.	410 m^2
21.	305 m^2
Total:	**64 795 m^2**

Prosjekt	Fase	Etasjer	Funksjon	BTA.
Rådhus	Før stasjon	3-6	Offentlig	ca. 10 000 m^2
Kunnskapssenter	Før stasjon	3-6	Offentlig	ca. 9 5000 m^2
Pionerparken	Før stasjon	5-7	Bolig	ca. 13 400 m^2
Hammerdalen alt. 1	Før stasjon	3-5	Bolig	ca. 17 900 m^2
Hammerdalen alt. 2	Før stasjon	4-6	Næring	ca. 25 400 m^2
Hammerdalen	Etter stasjon	6	Næring	ca. 16 300 m^2
Stasjonsbyen	Etter stasjon	3-5	Næring	ca. 25 100 m^2
Sjøfront	Etter stasjon	3-6	Næring/bolig	ca. 68 100 m^2
Totalt:				**ca. 167 800 m^2**

Reparasjon av kvartaler

Kvartaler som blir berørt av jernbanetraséen må repareres og/eller videreutvikles:

- I kvartalet ved Rådhusplassen, overfor Haraldsgate mot Prinsegata, foreslår vi at trehuset som måtte flyttes på grunn av gravearbeidene, settes tilbake.

- Kvartalet mellom Kongegata og torget repareres og fullføres med et nybygg i det søndre hjørnet Sør for pionerparken videreføres parktraséen mellom to nye bygninger i hjørnene på kvartaler som er revet som del av kulvertarbeidene.

- Kvartalene før for den nye stasjonen foreslås slått sammen slik at nye større byggetomter kan etableres og gi plass til en funksjonell næringsbebyggelse. Dette krever også en transformasjon av nordre del av Farrisfabrikker. To boliger foreslås revet for å gi plass til ny vegtrasé og næring. På sikt kan resterende kvartal transformeres og ombygges.

- Bebyggelse langs sjøfronten og i Hammardalen foreslås utviklet basert på eksisterende gate- og kvartalsstruktur slik at sikt og koblinger mot elven og havnen kan prioriteres og videreføres.

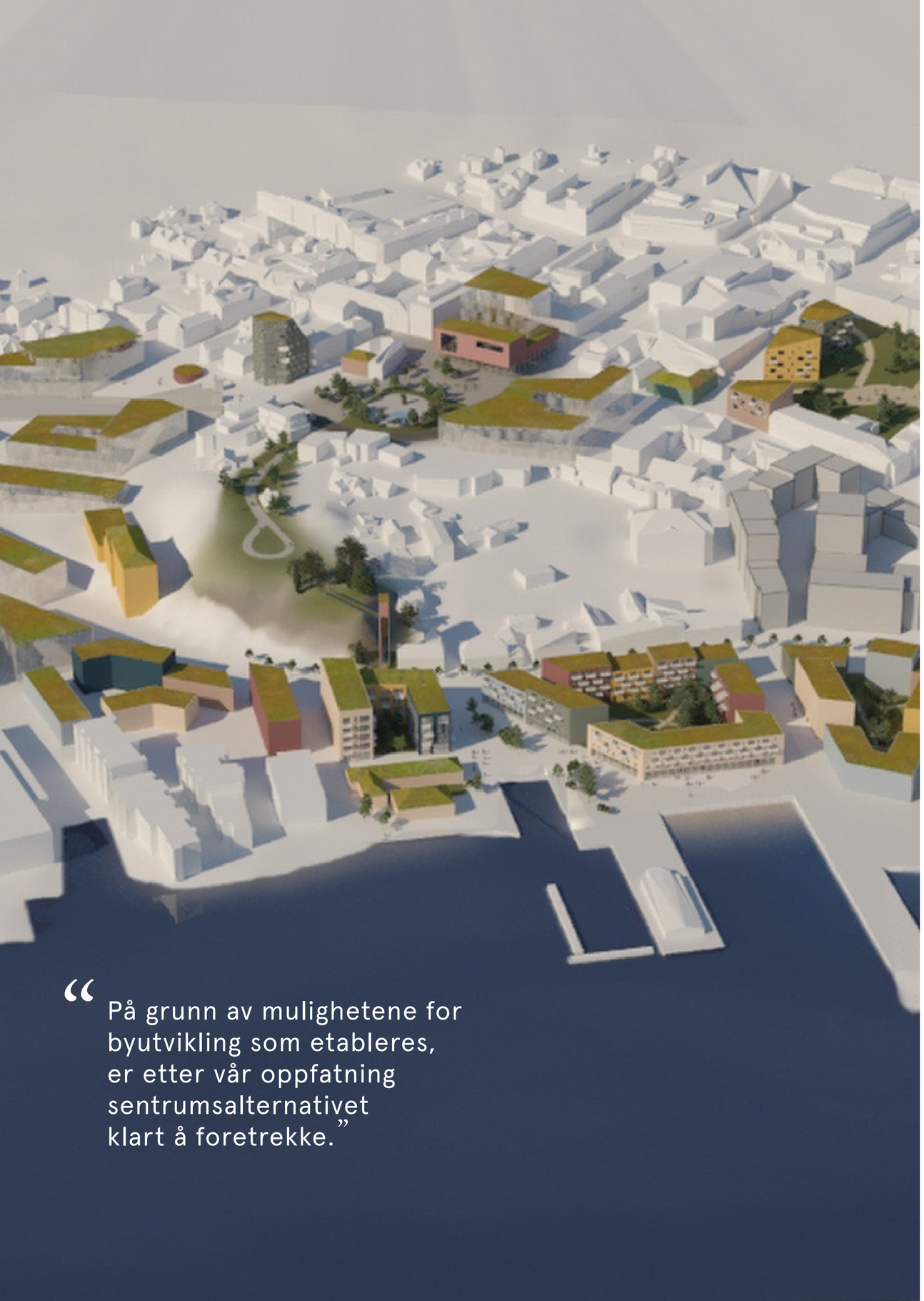
Program

For å bygge videre på de kvalitetene som finnes i Larvik foreslår vi at eksisterende handelssentrum styrkes med tunge offentlige program som rådhus og kunnskapssenter med bibliotek. Tett på stasjonen vil det være mulig å utvikle effektive næring- og kontorarealer som vil fungere som attraktive arbeidsplasser både for det lokale- og regionale markedet. Langs sjøfronten legges det i hovedsak opp til større boligkvartal med noe offentlig program mot viktige torg og byrom.

Selve fordelingen og programmeringen av disse kvartalene vil kunne endres over tid og må vektes mot aktiviteten i det eksisterende sentrum. For å videreutvikle det offentlige langs promenaden foreslås offentlig program på utvalgte steder langs havnen. Ved å etablere en høy boligandel i sentrum og langs sjøfronten styrkes uansett grunnlaget for handel og næring og alt ligger til rette for å lage gode bomiljøer med tilgang til by, natur og sjø.

LPO, Vulkan

SLA



“ På grunn av mulighetene for byutvikling som etableres, er etter vår oppfatning sentrumsalternativet klart å foretrekke.”

VIDEREFØRING

På grunn av mulighetene for byutvikling som etableres, er etter vår oppfatning ”sentrums-alternativet” for trasé og stasjon klart å foretrekke. Vi mener mulighetsstudien viser dette.

(1) Innenfor de kostnadsrammene vi snakker om for denne typen infrastruktur, er begge prosjekter mulige. Den usikkerheten som Bane NOR knytter til ”Sentrumsalternativet” er trolig det viktigste argumentet mot dette alternativet. Usikkerheten dreier seg om hele planprosessen, eiendomserverv etc. Detaljplanlegging kan føre til at traséen må modifiseres og til at omfang av tunell og av kulvert i åpen skjæring blir endret. Hele anleggsarbeidet inne i byen er mer komplisert enn om man følger eksisterende linjeføring og legger stasjonen ved havna. Konsekvensen kan bli mer bruk av tid og større kostnader.

Mulighetsstudiene vil klarlegge konsekvenser for byen av de ulike alternativene, men vil ikke redusere usikkerheten. Etter vår oppfatning er det derfor viktig at Larvik kommune og Bane NOR søker å avklare disse usikkerhetene så langt som mulig før trasé blir valgt. Usikkerheten som ”sentrumsalternativet” innebærer, kan også være overvurdert.

(2) Et viktig mål er, av hensyn til bymiljøet, å redusere planleggings- og anleggsperioden. Dersom linje gjennom byen og stasjon i Kongensgate blir valgt, må regulerings- og detaljplanleggingsprosess settes i gang raskt.

Larvik kommune må ta initiativ til en utbyggings-prosess der byreparasjon kan skje i forkant av eller parallelt med jernbaneutbyggingen. De strategiske prosjektene vi foreslår bygger dels på denne tankegangen.

(3) I denne typen saker er spørsmålet om kostnads-fordeling helt sentralt. Hva dekkes av budsjettet for jernbaneutbygging, hvilke statlige tilskudd er tilgjengelige og hvilke kostnader må kun dekkes av Larvik kommune og private utbyggere.

Typiske eksempler på denne typen problemstillinger er: kostnader for opparbeiding av Stasjonstorget, nye bygninger som omkranser jernbanestasjonen, opparbeiding av arealene over traséen, og tilbakeflytting av bygninger. Sporarealene ved sjøen eies av Bane NOR og de vil være en interessent i utbygging her.

(4) Larvik vil i hele denne prosessen være i en ekstraordinær situasjon som stiller store krav til hvordan kommunen prioriterer og handler. Vår anbefaling er at en fram til trasévalg blir tatt, legger betydelig arbeid i ytterligere å avklare alternativene. Dersom sentrumsalternativet velges, bør kommunen gjennomføre et arbeid som detaljerer en byutviklingsstrategi og avklarer organisatoriske og økonomiske forutsetninger.

FARRISVANNET
Tur og sykkelvei
langs de gamle skinnene
E18
BØKESKOGEN
NANSET
FARRISELVA
NY TOGSTASJON
Rådhus
PIONERPARKEN
TORGET
HAMMERDALEN
LANGESTRAND
BØKKERFJELLET
Larvik sykehus
Veldre naturminne
HERREGÅRDEN
Mesterfjellet
TOLLERHAVNEN
Fiskebrygge
Sykkelhighway på
gamle togskinner
Strandpromenaden
Badepir
Gjestehavn
Fritzøehus park
TOLLERODDEN
Turvei mot Stavern

lpo SLA Urbanity | Strategy | Landscape B+E Curating Architecture &Urbanism SWECO