TOGET TIL BYSTRANDA

MULIGHETSSTUDIE LARVIK KOMMUNE 2018 - ALTERNATIV INDRE HAVN

INNHOLD

BAKGRUNN

- Toget til bystranda s. 4
- Larvik i regionen s. 6
- By/områdeanalyse s. 8
- Attraksjoner s.10
- Handel s.12

MÅL OG STRATEGI

- Visjoner/mål for arbeidet s.14

HOVEDGREP

- Byplangrep s.20

PRINSIPP

- Gatebruk og byrom s.26
- Larviksrunden s.30

DELOMRÅDER

- Indre Havn og Knutepunkt s.32
- Hammerdalen s.40
- Herregården s.44
- Torget s.48
- Øvrige bydeler s.52

UTBYGGINGSPOTENSIALE

- Utbyggingspotensiale s.54
- Trinnvis utvikling s.56

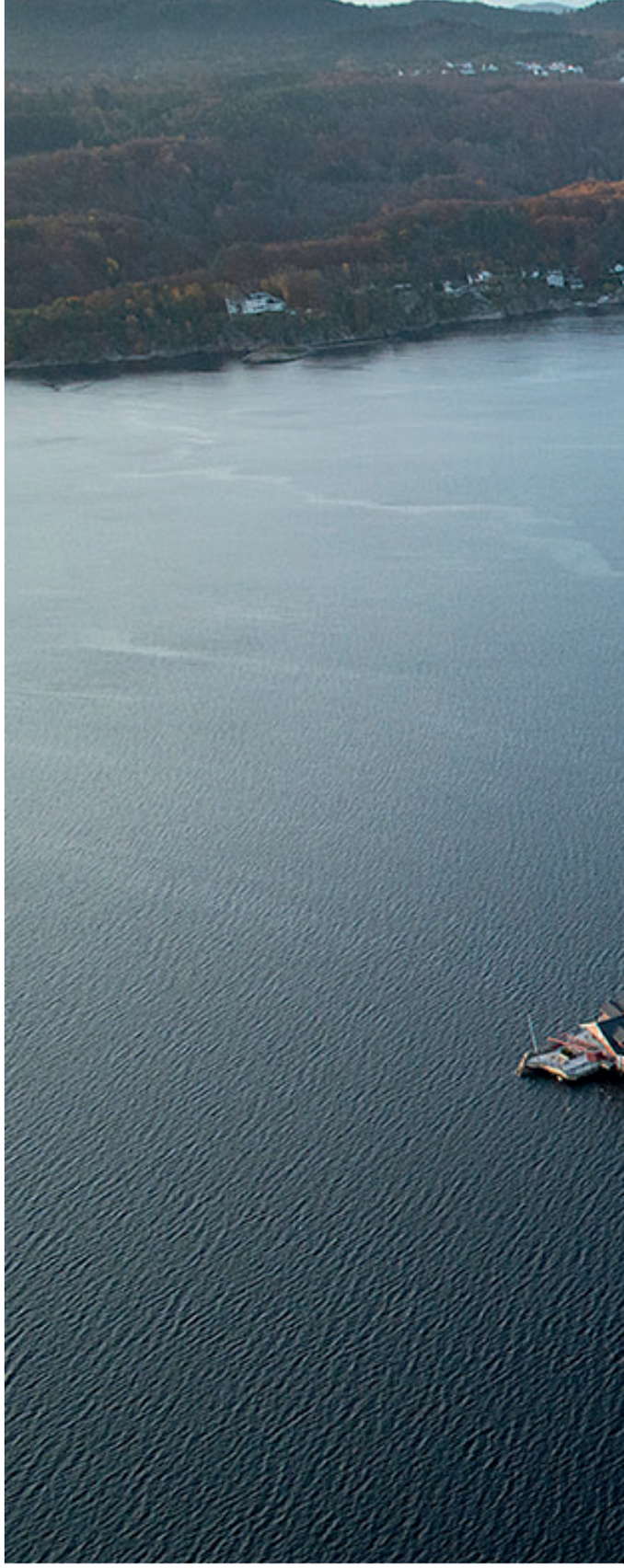


Foto: Anne Mette Storvik, Bane NOR

!

TOGET TIL BYSTRANDA

Det er et overordnet mål at Larvik skal være attraktiv å bo i og flytte til, og at andelen med høyere utdanning i befolkningen øker. En ønsker også å være et attraktivt lokaliseringssted for bedrifter. Det blir derfor viktig å utvikle byens innhold slik at den blir attraktiv for de grupper en ønsker å tiltrekke seg.

Ny sentral togstasjon med hyppige avganger er en stor mulighet for Larvik og man må gjøre de riktige grepene i forhold til å nå de ønskede mål. Gjennom arbeid som nå gjøres og rullering av kommunedelplan for Larvik by kan en sikre at fysiske forholdene legges til rette. Denne studien ser på muligheter knyttet til en stasjonsløsning i Indre Havn med høy trase for jernbanen.

Studien har fått moto «Toget til Bystranda». Et moto som kanskje skurrer litt, men samtidig beskriver det store potensialet Larvik har og som spesielt er knyttet til stasjonsløsningen i Indre Havn:

- Larvik har flere fine bynære boligområder og løsningen gir mulighet for ytterligere fokus på sentrale boliger i Larvik.

- Larvik vil få tilgang til et variert regionalt arbeidsmarked og ny sentrale tomter kan forbeholdes ønsket næringslokalisering.

- Larvik har store naturkvaliteter og man har lett tilgang til natur. Spesielt den umiddelbare nærheten til fjorden er svært attraktiv og stasjonsløsning i Indre Havn vil kunne generere en kvalitativ bearbeiding og tilgjengeliggjøring av dette området.

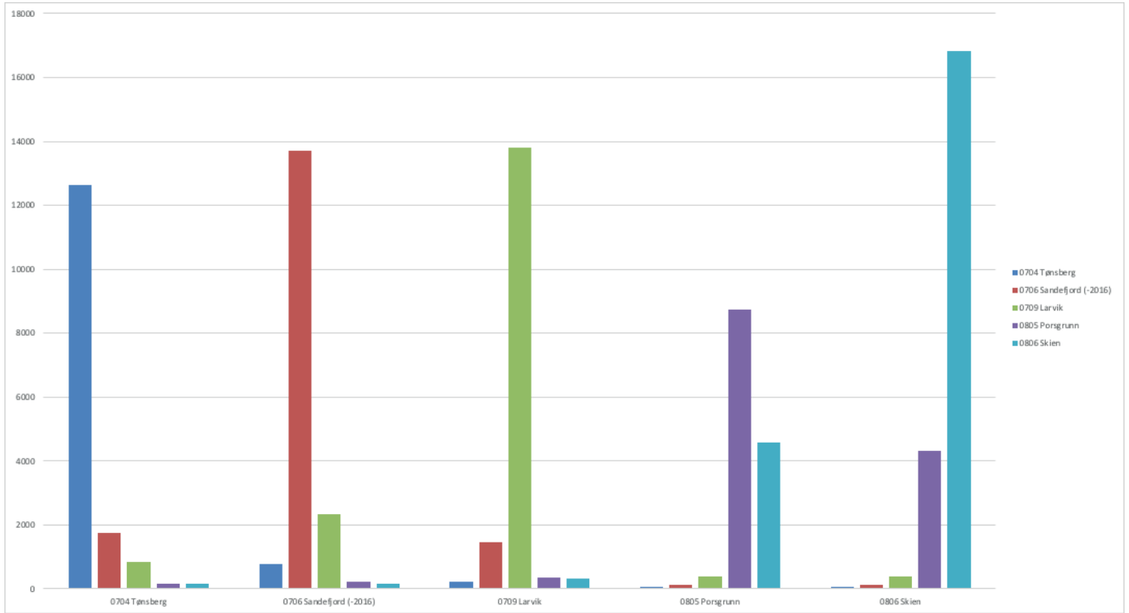
For å forløse potensialet må en tro på utvikling og tillate utbygging med relativt høy tetthet.

Sentrumssonen i Larvik

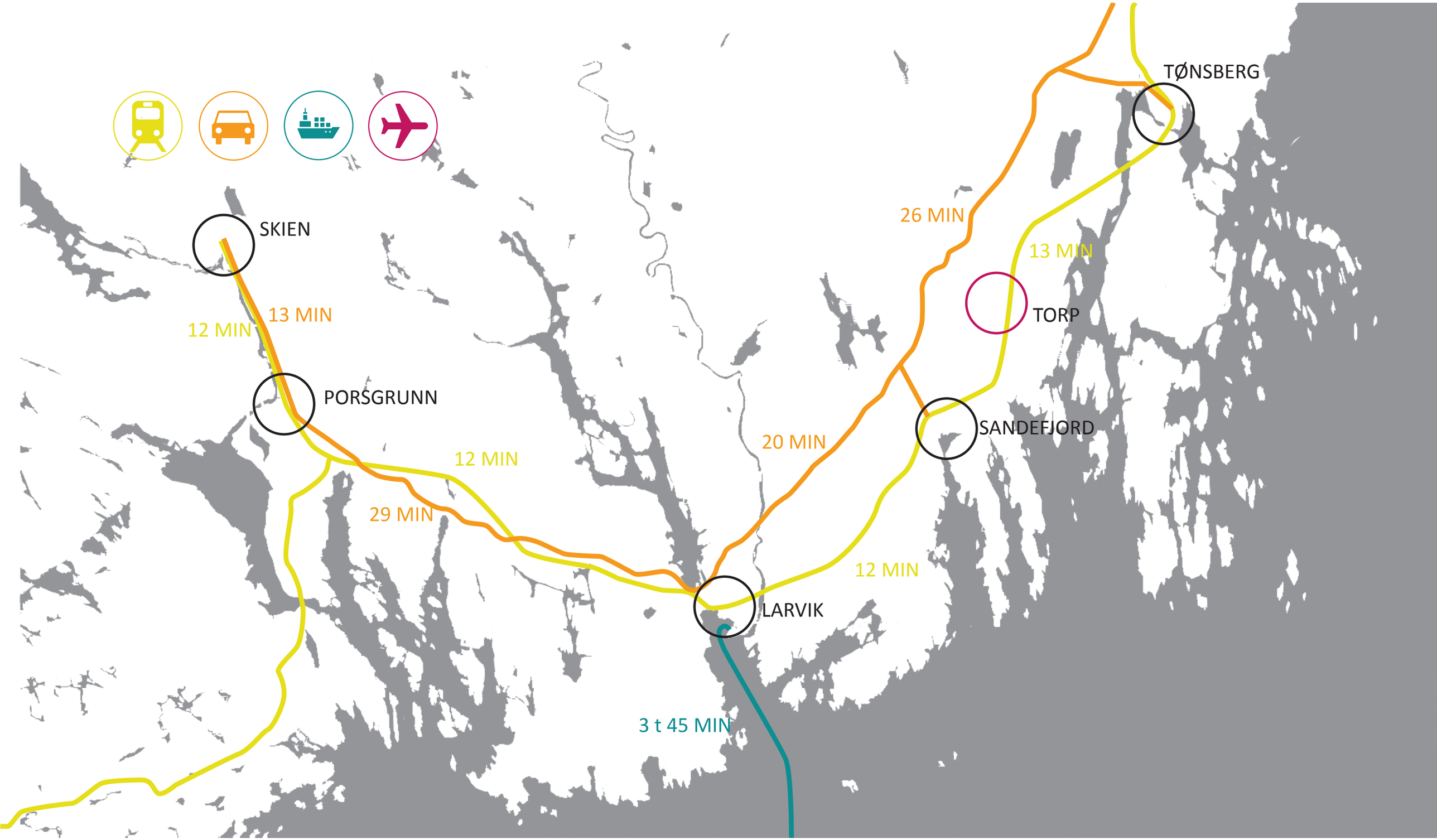
LARVIK I REGIONEN

Etter hvert som Intercity-strekningen mellom Oslo og Skien utvikles er det naturlig å belyse Larviks muligheter og potensialer i regionen. Vi mener det er mange gode grunner for å se på beltet av byer mellom Tønsberg og Skien i sammenheng. For det første er avstanden og reisetiden til Oslo, også med ferdig utbygget Intercity, litt for lang for å regne Larvik som en pendlerby til Oslo. Regionen, med sine fem betydelige byer, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien, er i seg selv såpass sterk at den må ses på som et eget arbeidsmarked. Med godt utbygget infrastruktur på vei og betydelig kortere reiseavstander med tog vil en framover i større grad kunne se på hele regionen som ett felles bolig- og arbeidsmarked.

Larvik ligger strategisk plassert i midten av regionen med en fantastisk beliggenhet og klare landskapskvaliteter. En stor og variert kommune med et betydelig folketall. Byen har allikevel noen utfordringer som relativt lavt utdanningsnivå, mangel på utdanningsinstitusjoner, mindre stor industri som noen av nabobyene og utsikter til å bli hardt rammet av eldrebølgen. I kampen om å snu denne trenden og skape bedre framtidsutsikter er Larvik nødt til å starte innenfra, og arbeide bevisst og målrettet over tid med å legge til rette for en tydelig bystruktur som kan markedsføre byen som en god boligby. Ved å bo sentralt i Larvik har man svært korte reiseavstander til alle byene i regionen og det vil ikke være problematisk å bytte arbeidsplass til en annen av byene. Forutsetningen er at de andre byene utvikler arbeidsplasser sentralt i nærheten av sine knutepunkt. I takt med å utvikle Larvik som en boligby må det settes av tomter sentralt, øremerket til å utvikle og tiltrekke seg bedrifter og høykompetente arbeidsplasser.



Arbeidsplasser og pendling i regionen
Kilde: SSB/VistaVare



Avstander i regionen i minutter

BYANALYSE/OMRÅDEANALYSE

Med Intercity-prosjektet, uavhengig av stasjonslokalisering, står Larvik foran en byutvikling som kommer til å endre hierarki og bevegelsesmønstre i byen. Larvik oppleves som en by med mange iboende kvaliteter og et viktig aspekt i den framtidige utviklingen er å videreføre og forsterke byens etablerte strøk og bebyggelsesmønstre.

En allerede etablert tendens i Larvik er utviklingen av områder i de lavereliggende delene av sentrumssonen som har vært båndlagt av industri og fergeanløp gjennom hele 1900-tallet. Vi leser dette som en tydelig strategi og et ønske om igjen å knytte Larvik til sjøen. Frigjøringen av store deler av jernbanetomtene i Indre Havn gir mulighet til å utnytte dette potensialet ytterligere og en høy løsning for ny stasjon vil også lette tilgjengeligheten til området betraktelig. Det har også vært en betydelig utvikling av områdene øst for sentrumssonen fra Herregården, Torstrand og mot Øya i den senere tiden, med en rekke viktige målpunkter for byens befolkning. Dette området har også et stort framtidig potensial, med relativt kort og terrengmessig enkel tilkomst til det nye stasjonsområdet og kort avstand til sjøen.

Landskapet kjennetegnes av en rekke karakteristiske koller og fjellknauser som har vært styrende for bebyggelsesmønsteret. Man kan tydelig lese at byen har presset seg fram mellom terrengformasjonene. Disse har potensialer som grønne lunger, men kan ha utfordringer med tilgjengelighet og mangel på gode grønne forbindelser som knytter de sammen. Selve sentrumssonen har en tydelig amfiform rundt Indre Havn med god utsikt mot horisonten. Fra sjøen er også dette amfiet tydelig med sjøkanten/ strandpromenaden, byen og Bøkeskogen som troner over byen.

Historisk har Larvik vokst opp med industrien langs Farriselva som generator. Den første riktige bebyggelsesstrukturen var langs sjøen der Storgata ligger i dag, senere vokste området rundt dagens torg fram som handelssentrum, mens institusjonene og embetsfunksjonene ble anlagt mot Tollerodden og Herregården. Forbindelsene mellom triangelet Farriselva, Tollerodden og Torget kan en tidlig lese som de første viktige gatene, Storgata, Prinsegata, Kongegata. Dette historiske triangelet kan forsterkes og vil kunne være et viktig strukturerende element for sammenbindingen av eksisterende sentrum med de forestående utviklingsområdene.

Rekreative områder. De fleste bydelene innenfor sentrumssonen har allerede etablerte eller potensialer til å utvikle rekreative områder. Tydeligst er kanskje Bøkeskogen og Tollerodden, men Hammerdalen med Farriselva, Indre Havn med Strandpromenaden og Sentrum/ Torget med Bøkkerfjellet, nærheten til Bøkeskogen og utvikling av byrom bør kunne forsterke sine rekreative strøk.

FARRISVANNET

BØKESKOGEN

BØKKERFJELLET

HEYERDAHLS HJEM

BØLGEN

FARRIS SPA

HERREGÅRDEN

FARRISHALLEN

LARVIK ARENA

SJØFRONTEN OG FJØRDEN

TOLLERODDEN

COLOR LINE

ATTRAKSJONER

UTVIKLINGSKVARTALER

UTVIKLINGSOMRÅDER

GRØNNSTRUKTUR

HISTORISKE AKSER

Intensjonsskisse Byanalyse Larvik

ATTRAKSJONER

En attraksjon er et vidt begrep, det er derfor naturlig å dele Larviks attraksjoner inn i ulike typer og se på disse i sammenheng.

- Natur- og landskapskvaliteter.

Det er klart at noen av de fremste attraksjonene i Larvik er knyttet til natur- og landskapskvaliteter. Bøkeskogen, sjøen, Farrisvannet og elva, fjellknausene som Bøkkerfjellet og Mesterfjellet.

- Historiske plasser, bygninger og strøk.

Av historiske attraksjoner er Herregården og kulturmiljøet på Tollerodden de viktigste, men også historiske gater som Storgata har potensiale til å utvikle seg til en attraksjon.

- Program og funksjoner.

Her er typiske attraksjoner kultur- og idrettsarenaer, slik at Bølgen, Farrishallen, Arena Larvik, Larvik museum og Herregården er viktige attraksjoner.

- Turistattraksjoner.

Larvik er ingen utpreget turistby, men tiltrekker seg mange sommergjester, først og fremst på grunn av et stort tilfang på hytteturister. Turistattraksjoner vil også være sammenfallende med mange av de andre typene av attraksjoner, men Farris Spa og Color Line er destinasjoner i seg selv, der det finnes potensiale til å få disse til å samvirke bedre med resten av Larvik ved å tilrettelegge for at besøkende kan benytte seg av flere tilbud i byen.

- Steder for temporære attraksjoner.

Steder, plasser eller bygninger som kan huse alt fra mindre kulturopptredener til festivaler og større idrettsarrangement. Larvik har lokalitetene og det er viktig å tenke på dette i byutviklingen, men denne typen attraksjoner avhenger av private initiativ.

Vi har kartlagt eksisterende og etablerte attraksjoner, disse kan både være velfungerende og åpenbare, men en by vil også kunne ha mindre åpenbare og skjulte kvaliteter som har potensiale til å utgjøre attraksjoner. Samlet kan en by i seg selv være en attraksjon, det viktige er at Larvik utnytter disse ressursene og tilrettelegger for bruken av disse.

FARRISVANNET

BØKESKOGEN

BØKKERFJELLET

HEYERDAHLS HJEM

BØLGEN

FARRIS SPA

HERREGÅRDEN

FARRISHALLEN

LARVIK ARENA

SJØFRONTEN OG FJØRDEN

TOLLERODDEN

COLOR LINE

BYANALYSE HANDEL

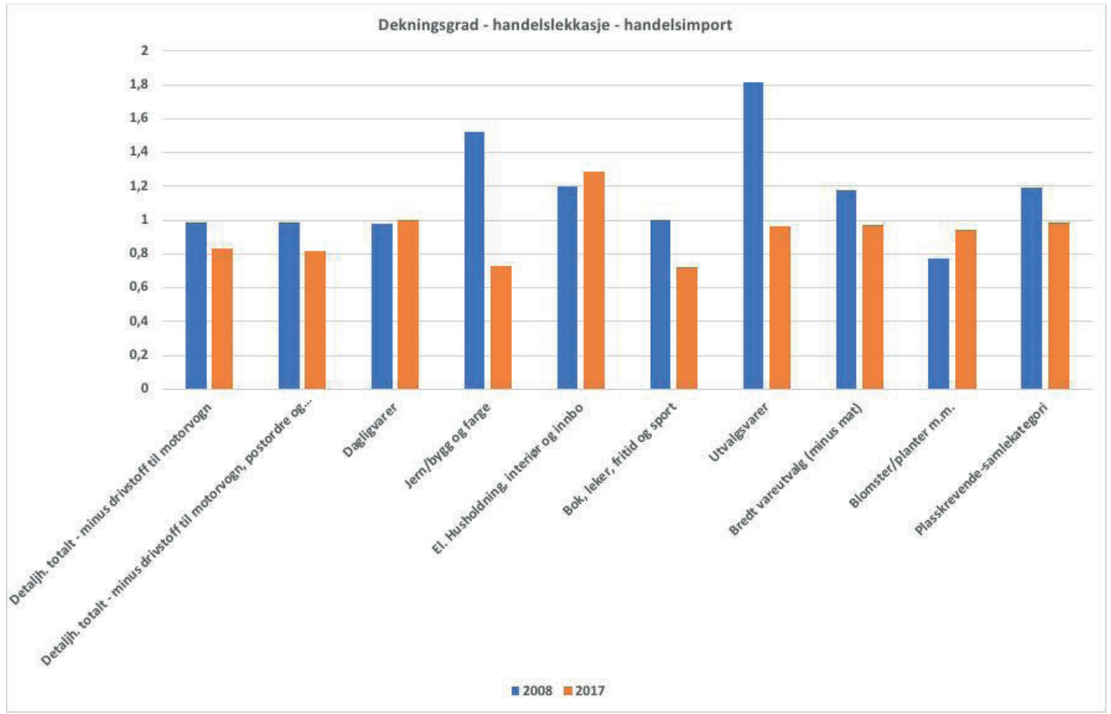
Forbruket er i endring og vi etterspør i stadig større omfang aktiviteter, opplevelser, helsetjenester og annen privat tjenesteyting. Handelen endres mot færre butikker av den kategorien vi til nå har sett i gateplan, mens det i stedet forventes mer netthandel, økt andel showrooms, økt andel big-boxes i egne områder for handel. Det siste ser man i dag i Larvik med en storhandelspark vest for Fritzøe og en øst for Nordbyen kjøpesenter. Den sterke konkurransen på pris og utvalg bidrar til at det blir stadig vanskeligere å opprettholde handel i gateplan i mindre byer.

I stedet ser vi en økende andel serveringssteder, helse- og treningssentre og endring i utformingen langs bygulvet.

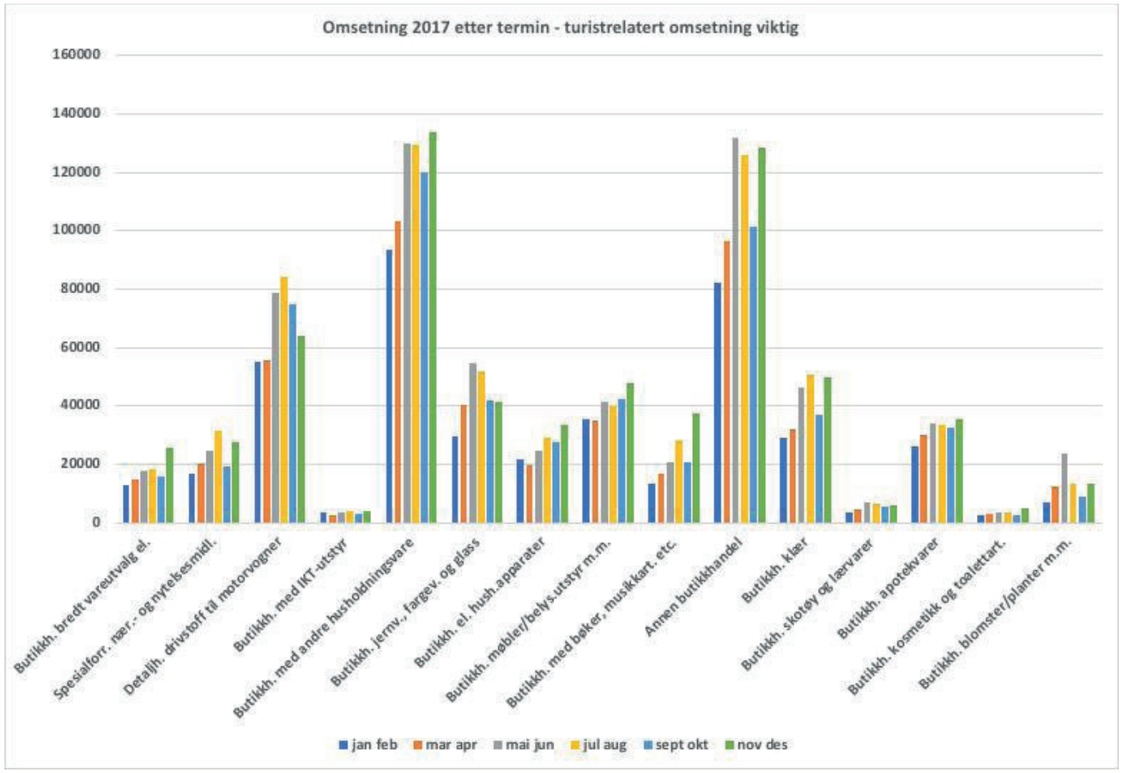
Av figuren ser vi at det har vært en voldsom nedgang i omsetning per innbygger fra 2008 til 2017. Merk: vi prisjusterer tallene til 2017-tall.

Det er viktig å merke seg at turistrelatert handel skal komme frem som 1+. Dekningsgrad =1 er kun basert på innbyggere bosatt i kommunen. Det er stor turistrelatert etterspørsel – noe som fremkommer av neste figur som viser terminvis omsetning for 2017 etter vareslag. Her viser tallene omsetning totalt etter termin. Omsetning om sommeren som er på samme nivå som julehandelen er en god indikasjon på at man har turister som handler i kommunen.

Slik handel er viktig og positivt. Men også turister søker mer opplevelser og aktiviteter enn ting og tang. Det kan innebære økt bruk av kulturhuset, utesteder langs kaia, Spaet på Farris Bad og tilsvarende attraksjoner.



Dekningsgrad handelslekkasje - handelsimport
Kilde: SSB/VistaVare



Omsetning 2017 etter termin
Kilde: SSB/VistaVare

VISJONER/MÅL FOR ARBEIDET

For å kunne gi så gode innspill til Larvik kommune som mulig, har det vært viktig for oss å kartlegge Larviks utfordringer på en bred og tverrfaglig måte. Sosiale, kulturelle, økonomiske forhold, så vel som landskap, bystruktur, trafikale forhold og arkitektur. I tillegg har vi trukket ut følgende hovedmål fra kommuneplanen som har vært sentrale i utformingen av oppgaven:

- Befolkningsvekst, Larvik skal være attraktivt å bo i og flytte til

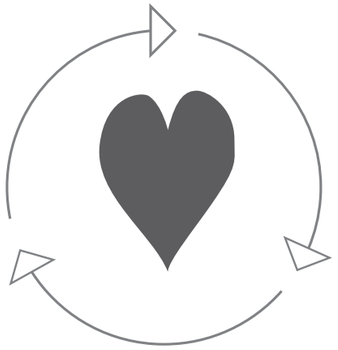
- Næringsvekst, Larvik skal være attraktiv for bedrifter

- Økt kompetanse i befolkningen, langt flere av innbyggerne skal ha høyere utdanning og faglig kompetanse

Kombinasjonen av kommunens mål og vår analyse har ledet fram til en strategi for utformingen av vårt arbeid. Hensikten er å gi et best mulig beslutningsgrunnlag for de valgene kommunen står overfor.

1. BOLIGBY

3. AVSETTE AREAL SENTRALT



5. GRØNN MOBILITET

2. KNUTEPUNKT

4. IDENTITETSDIFFERENSIERING

BOLIGBY

Larviks beliggenhet sentralt i regionen og med fantastiske natur- og landskapskvaliteter gir Larvik de beste forutsetninger for å være et godt sted å bo. Med en forestående utvikling av havnefronten vil attraktiviteten øke. For å imøtekomme kommunens mål om at flere av innbyggerne skal ha høyere utdanning og faglig kompetanse er en nødt til å se på strategier og virkemidler for å oppnå dette. Vi tror at dersom en skal tiltrekke seg disse hodene må man satse på å gjøre det attraktivt å bo sentralt i byen. Yngre mennesker med høyere utdanningsnivå ønsker i økende grad å bosette seg sentralt med kort vei til det meste. I de store byene går dette gjerne på bekostning av plass og private utearealer, i Larvik er det fullt mulig å få til begge deler. Det er vesentlig å gjøre det attraktivt for småbarnsfamiliene sentralt i byen. Der barn trives – trives de fleste. Da er en nødt til å skape trygge bomiljøer sentralt i byen. En må legge til rette for intense nok områder slik at folk har bilfrie muligheter i hverdagen. Larvik sentrum har kort vei til naturkvaliteter, men bykjernen preges også av en mangel på grønne lunger og byrom med opparbeidete kvaliteter.

KNUTEPUNKT

-Sentrumsfunksjoner

-Byliv

-Tilgjengelighet

-Mangfoldig møte med fjorden

-Hverdagsbyen

-Sykkelparkering

-Bilparkering

35

AVSETTE AREAL SENTRALT

-Framtidige arbeidsplasser

-Reservere tomter

-Tilrettelegge for høy utnyttelse

-Utnytte knutepunkt

-400 m fra stasjon

-Gode forbindelser

-Arbeidsplasser nærmere stasjon enn boliger

GRØNN MOBILITET

-Gang / Sykkel

-Grønne forbindelser

-Folkehelse

-Tilgjengelighet

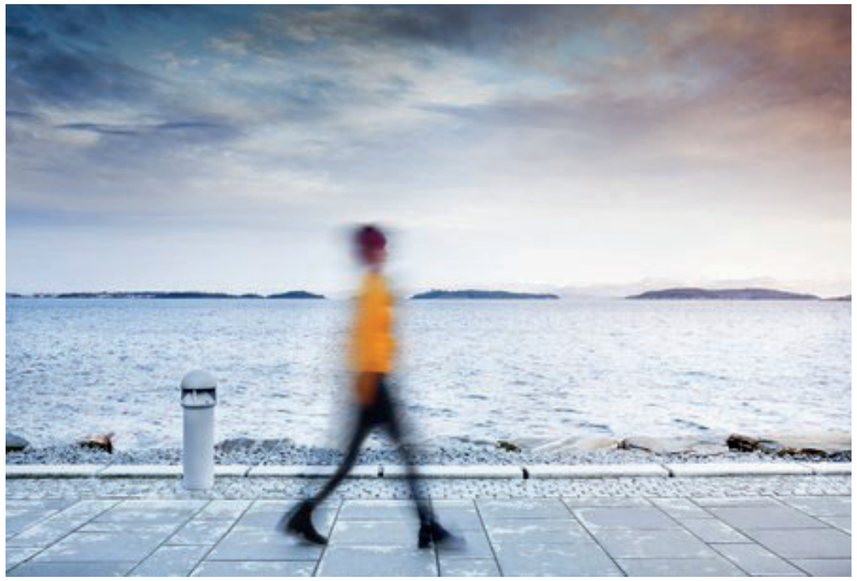
-Sløyfer - flere veier til målet

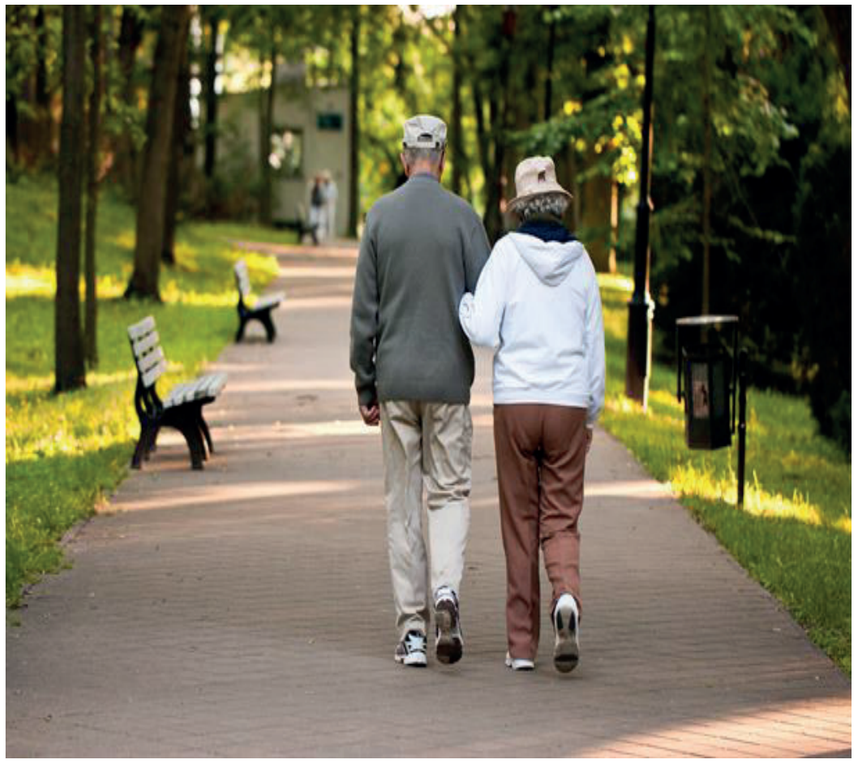
-Koble på attraksjoner

-Blå / grønne grep

-Transportetappe

-Rekreasjon





IDENTITETSDIFFERENSIERING

-Identitetsfremmende elementer i bygg, struktur og landskap

-Kulturminner løftes fram

-Gode forbindelser mellom områder

-Møteplasser med identitet

Det fremste identitetsfremmende elementet i **Indre Havn** er fjorden. Vi mener at hele området fra Skottebrygga til Batteristranda kan ses på som én bydel, der forholdet til fjorden og en helhetlig opparbeidet strandpromenade med ulike måter å møte fjorden på er fellesnevneren. Den sammenhengende husrekken i Storgata fra Fjellveien til Munken Kino, bidrar også til bydelens identitet og forholder seg i større grad til Indre Havn enn Torget. Tollboden og eksisterende stasjonsbygning representerer andre viktige historiske bygg.

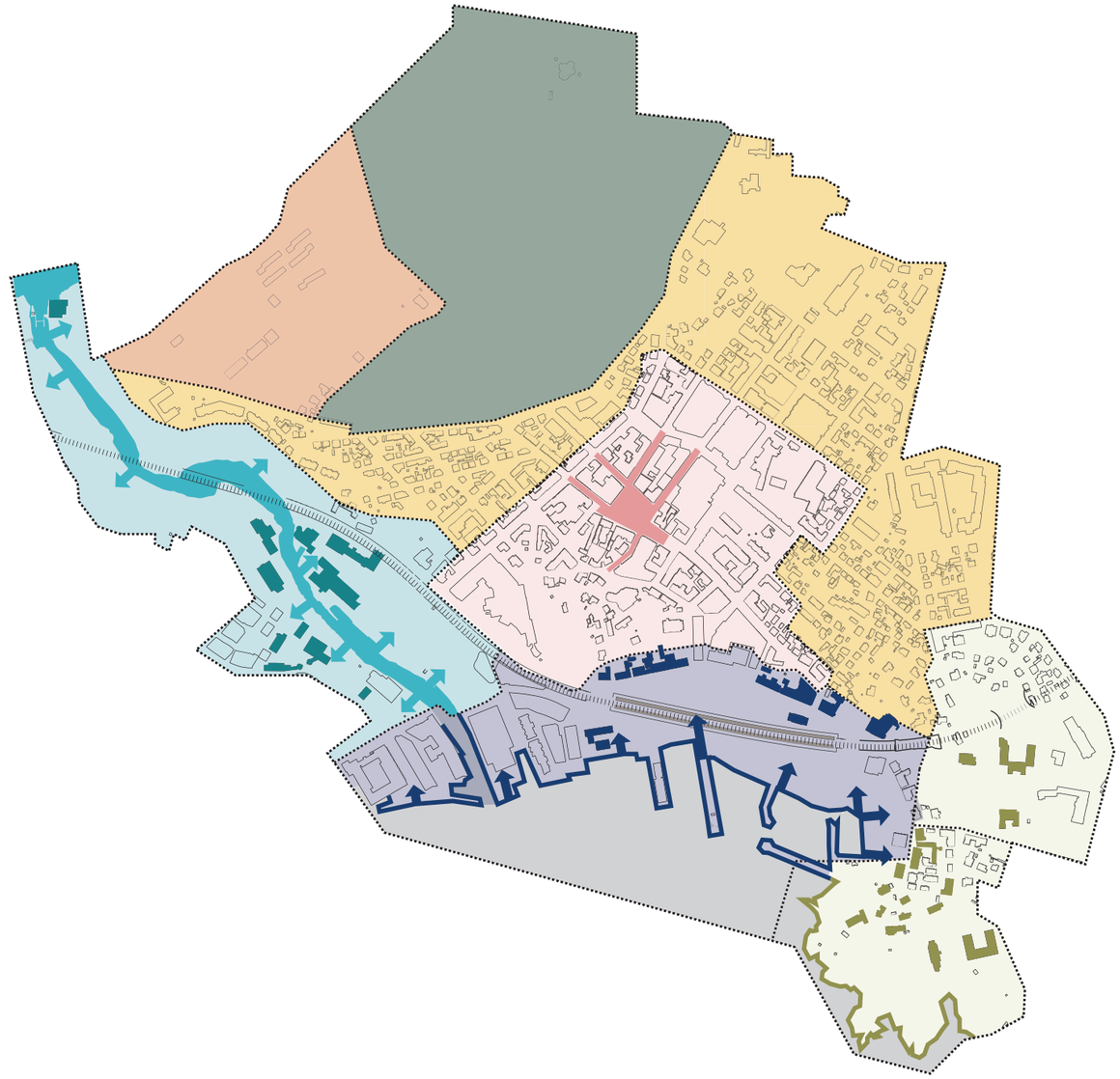
I **Hammerdalen** er det først og fremst Farriselva som preger bydelen og som bør tilgjengeliggjøres for å spisse bydelens identitet. Teglsteinsbygningene som enten er transformert eller er i transformasjon til arbeidsplasser og kulturformål, forteller en historie som vil kunne bidra til at området bevarer sin karakter når bydelen utvikles videre. Flere bedrifter har etablert seg i både nye og eldre bygg og reflekterer en gryende utvikling av kompetansearbeidsplasser.

Tollerodden og Herregården har et helhetlig historisk bygningsmiljø, rekreasjonsområder med grønt preg og tilgjengelig kystlinje som største kvaliteter.

Torgets identitet er knyttet til en forholdsvis enhetlig kvartalsstruktur med variert bebyggelse, småskala handel og gågater/fortau. Vi har valgt å innskrenke grensen i nord, da vi tror det vil være viktig å fokusere og videreutvikle denne bydelen mot de tilstøtende bydelen i sør.

Bydelene **Bøkelia, Badeparken, Sykehuset og Steinane** er alle bydeler preget av å være sentrumsnære boligområder strukturert i kvartaler. Lokale variasjoner i topografi, omgivelser, funksjoner og bygninger gir områdene særpreg. Topografien og utsikten i Bøkelia, grønne omgivelser ved Badeparken, Sykehusets nærvær og de trange smugene og skipperhusene i Steinane.

Når vi har justert bydelsgrensene vil vi påpeke at grensene ikke er viktige i seg selv, men spesielt overgangene mellom bydelene bør vies oppmerksomhet.

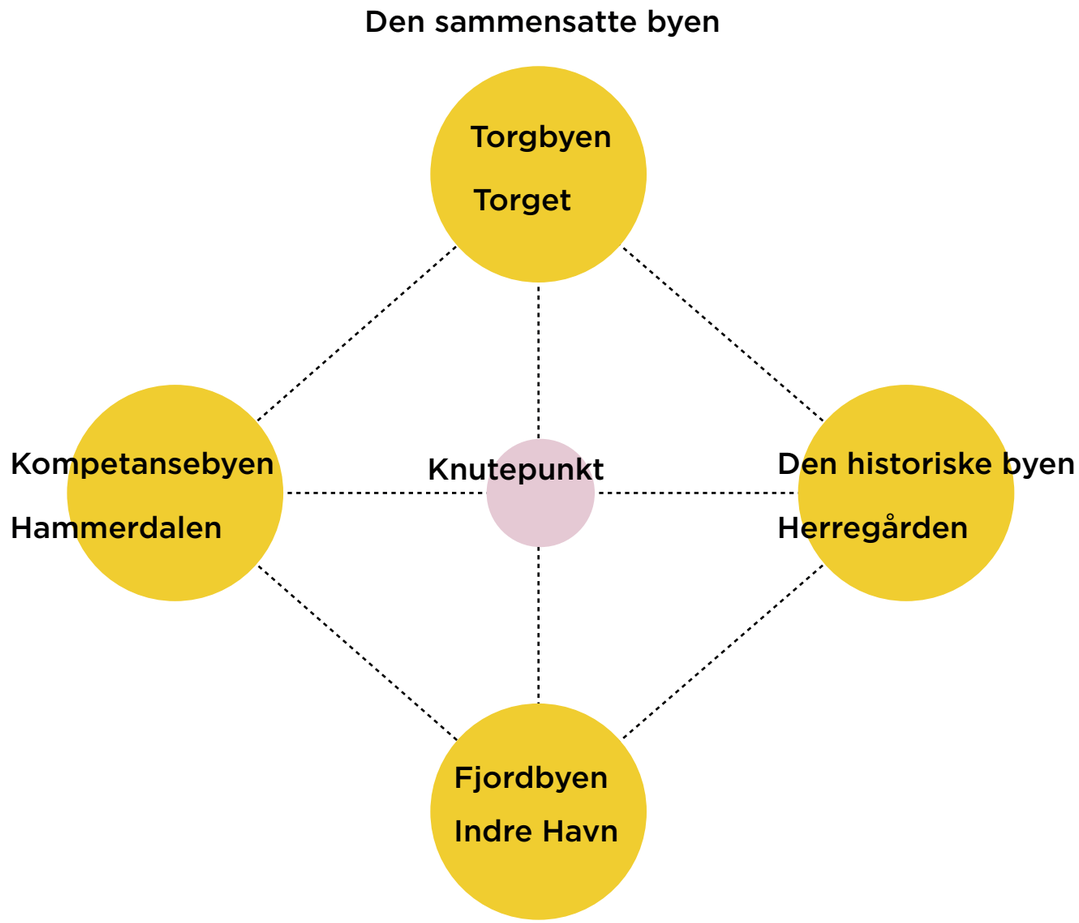


BYPLANGREP

Byplangrepet søker å styrke de ulike sentrale bydelenes identitet ved å bygge på eksisterende kvaliteter og dyrke disse i nyutviklingen av områdene. Vi har valgt å fokusere oppgaven rundt det historiske triangelet mellom Torget, Herregården/ Tollerodden og Hammerdalen, med Indre Havn som et selvsagt senterpunkt i triangelet. Vi ser på dette som et framtidig utvidet sentrum der hver av delområdene har sin identitet og rolle. Disse bydelene danner den sammensatte byen.

Når vi har valgt å fokusere på disse bydelene, er det fordi vi tror Larvik er tjent med å utvikle seg innenfra og ut, og vil være avhengig av å legge til rette for et tydelig sentrum for å nå de målene som er satt og for å gjøre byen attraktiv. I den sammensatte byen ligger de ulike bydelene innenfor en passe avstand til hverandre til at vi har tro på at hele dette området kan ha urbane sentrumskvaliteter, men med noe ulike tilbud.

Indre Havn har et stort potensiale for utvikling og vil med stasjonsplasseringen få tilført ny tyngde. Det knytter seg forventninger til at denne bydelen utvikles med forholdsvis høy utnyttelse, ikke minst med fokus på å møte fjorden. Området rundt torget er en selvsagt del av en sammensatt indre by, gjennom sin historiske betydning og mange sentrumsfunksjoner og utvikles som Torgbyen. Hammerdalen ser vi på som den framtidige Kompetansebyen, med høy tetthet av kontorarbeidsplasser. Tollerodden/ Herregården utvikles som den historiske byen, først og fremst med høyere boligtetthet, men også kulturformål. De ulike områdene utvikles utfra sine forutsetninger, potensialer og muligheter. Gode forbindelser og koblinger binder det hele sammen. Spesielt de historiske gatene Kongens gate, Prinsegata og Storgata bør ha muligheter for å bli gode urbane gater i Larvik sentrum. Mer om de ulike bydelene under kapittelet «delområder».



FARRISVANNET

Farrisloopen

NY SYKKELTRASE I EKS. JERNBANETRASE

NY JERNBANETRASE

Bøkekroa

Farrisloopen

BØKESKOGEN

Bøkeskogloopen

LARVIKSRUNDEN

HAMMERDALEN

Elvaloopen

SENTRUMSRUNDEN

Kongegata

TORGET

Farris

Bøkkerloopen

Bøkkerfjellet

Rådhuskvartalet

Grandkvartalet

Prinsegata

Storgata

Nansetgata

Jegerborggata

LARVIKSRUNDEN

SENTRUMSRUNDEN

LARVIK STASJON - NY TOGPERRONG

Bølgen

Havnepromenade

Farris bad

Strandloopen

BATTERISTRANDA

FRITSZØHUSPARKEN

INDRE HAVN

MESTERFJELLET

Mesterfjellsloopen

Herregården

Mesterfjellet skole

Tolleroddloopen

TOLLERODDEN

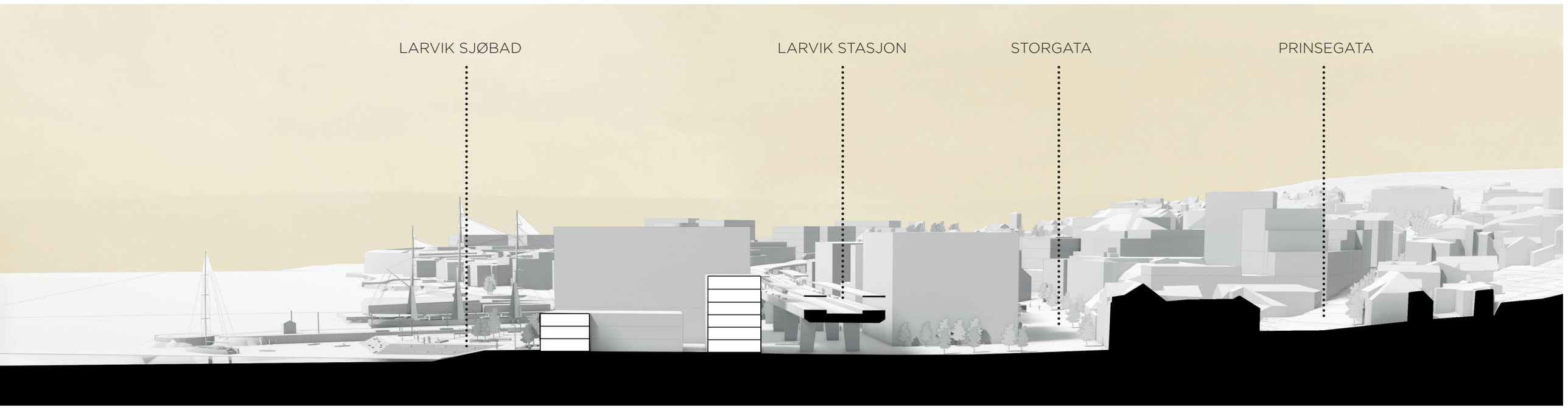
NY SYKKELTRASE I EKS. JERNBANETRASE

Torstrandsloopen

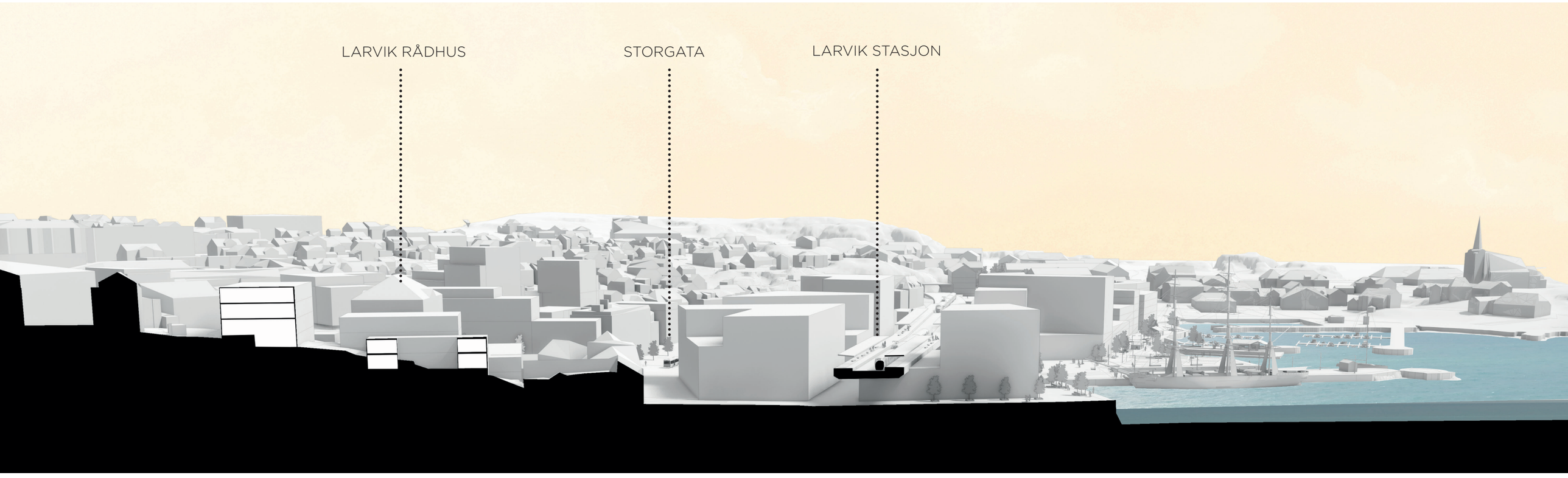
TORSTRAND

1:6500

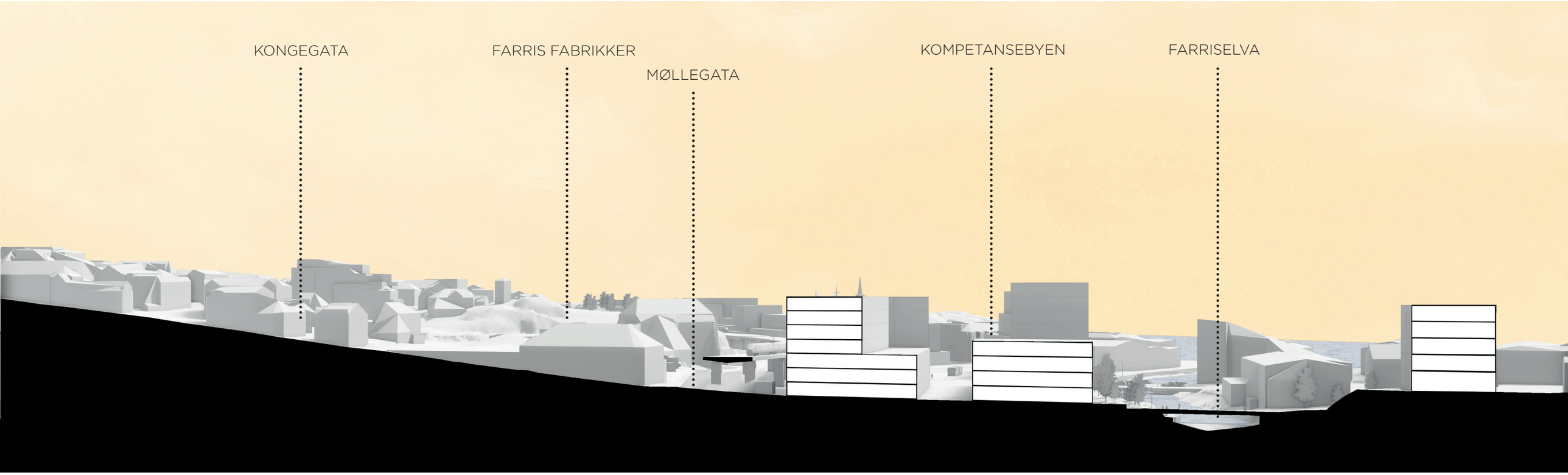
Torgbyen
Kompetansebyen
Fjordbyen
Den historiske byen



Snittillustrasjon gjennom Prinsegata, Storgata og Indre Havn.



Snittillustrasjon gjennom foreslått Rådhuskvartal, Storgata og Indre Havn.



Snittillustrasjon gjennom Kongegata, Hammerdalen, Farriselva.

GATEBRUK OG BYROM

-Gange. Styrke forbindelser innenfor den sammensatte byen. Tilrettelegge for mest mulig bilfrie områder i denne sonen. Tilrettelegge og komplettere Strandpromenaden med attraksjoner, aktiviteter og program.

-Sykkel. Ny rask sykkelforbindelse i den gamle jernbanetraséen. Vil bli en attraksjon for byen. Godt med sykkelparkering under jernbanebroen. Tilrettelegge for sykkelvei i Jegersborggata og Øvre Bøkeligate. Koble sammen sykkelveinett. Styrke innfartsårene fra nord, øst og sør.

-Buss. Opprettholder dagens traséer gjennom byen. Ny gateterminal i Storgata i forbindelse med ny togstasjon. Alternativ rute langs jernbanebroen.

-Bil. Storgata oppgraderes med belegning og beplanting for bedre sikkerhet for gående og for å styrke gatelivet. Parkering til knutepunktet i kjellere Indre Havn, mulig parkering inni Bøkkerfjellet for å utnytte Indre Havn maksimalt til mer bylivskapende funksjoner. Minst mulig biltrafikk i utviklingsbydelene i sentrumskjernen. Kiss & ride og taxi gjennom enveiskjørt shared space. Taxiholdeplass ved den gamle stasjonsbygningen.

-Viktige forbindelser og byrom. Styrke gangforbindelsene i den sammensatte byen. Skape plasser torg og allmenninger sentralt i bydelene og langs naturlige forbindelseslinjer. De sentrale byrommene i bydelene gjenspeiler bydelenes identitet. Stasjonsalmenningen - forholdet til fjorden og knutepunktet. Hammertorget - tilgjengeliggjøring av Farriselva. Herregårdshagen - tydeliggøring av Herregården og transformasjon av fengselet. Torget som senter for småskala handel.

GANGE

Diagram gange

SYKKEL

Diagram sykkel

BUSS

Diagram buss

HOVEDVEIER OG PARKERING

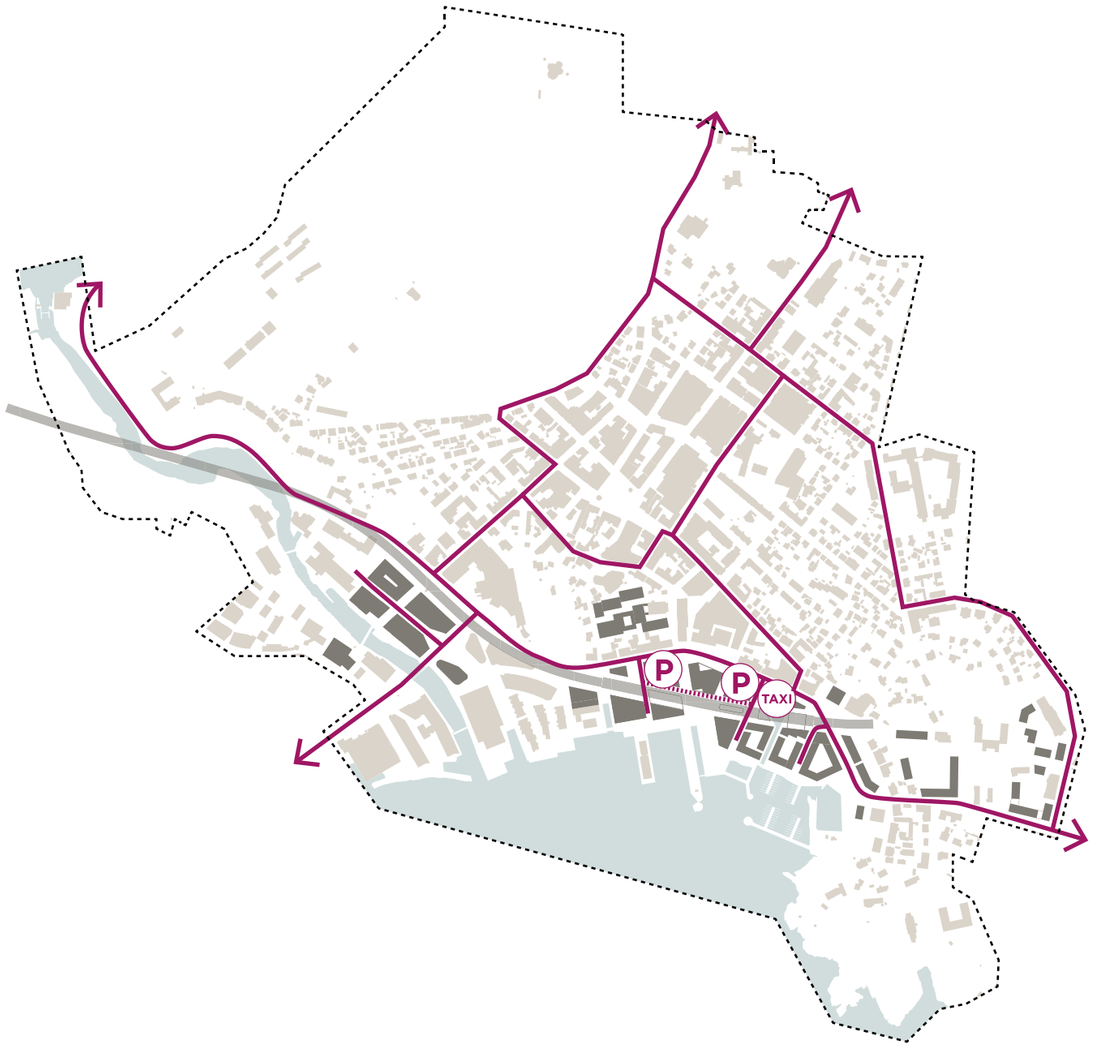


Diagram hovedveier og parkering

VIKTIGE FORBINDELSER OG BYROM

Diagram viktige forbindelser og byrom

Indre Havn, Larvik

LARVIKSRUNDEN

DE GRØNNE FORBINDELSENE – Larviksrunden og Loopene

Det bør legges til rette for gode bevegelseslinjer for gående og syklende i fremtidens Larvik. Man bør kunne bevege seg på tvers av byen i gater som er spesielt tilrettelagt for å ferdes til fots eller på sykkel. I disse gatene må bilene vike for vegetasjon, hvileplasser og myke trafikanter. Det legges opp til en nedre og en øvre bevegelseslinje som møtes i øst og vest til en sluttet runde – LARVIKSRUNDEN.

Larviksrunden kan benyttes til effektiv hverdagstransport eller rolige rekreasjons-turer og vil bidra til mindre behov for bilbruk i sentrumssonen. Den eksisterende jernbanetraséen kan transformeres til en gang og sykkelsti i grønne omgivelser og koble boligområder i Øst og vest til den sentrale Larviksrunden.

Larviksrunden beveger seg gjennom og forbi attraktive deler av Larvik sentrum. Langs runden kan man koble seg av og på kortere og lengre omveier/'looper' som tar en med til eksisterende attraksjoner og naturområder, caféer, kultur, og historiske steder. Larviksrunden og loopene er strategisk plassert og tilgjengeliggjør Larviks attraksjoner for byens befolkning og besøkende. Dette nettverket av veier og stier vil bidra til et styrket sentrum og gi mulighet for opplevelser både i det nye sentrum og det umiddelbare nærområdet, uten bruk av bil. Ønsker man å fylle en hel dag kan man gå hele Larviksrunden og mange av loopene, mens ønsker man kortere tur eller får behov for å avbryte turen, man velge en eller flere av loopene og raskt være tilbake på hovedtrasseen med kort vei til offentlig transport og sentrale boligområder. Larviksrunden og Loopene blir et ledd i å sette Larvik på kartet, ved at de tilgjengeliggjør og peker på mange av Larviks flotte kvaliteter.

Larviksrunden og Loopene bør skiltes og kan tydeliggjøres bl.a. med sammenheng i materialer og farger, utstyr og dekker.

LARVIKSRUNDEN

Runden etableres ved større og mindre tiltak. I Indre havn er Larviksrunden en del av den gjennomgående gang- og sykkelstien. Herfra beveger runden seg opp gjennom Hammerdalen i en trasé som legger seg under den nye jernbanebroen. Lengre nord i Hammerdalen krysser runden elven på nye broer to steder, før den legges opp Nedre Bøkeligate, hvor nedre del trolig kan stenges for trafikk og transformeres til gang- og sykkelvei. Videre går runden gjennom etablerte boliggater langs bøkeskogen, hvor man kan tenke seg justert parkering for å oppnå mulighet for gjennomgående sykkelfelt og bredere fortau. I Jegersborggata vil det være aktuelt å fjerne parkeringsplasser, for å gi rom for gjennomgående sykkelfelt, grøntrabatter, trær og lommeparker, som gjør denne sentrale gaten til en attraktiv forbindelsesåre for gående og syklende i raskt eller rolig tempo. Gjennom smågater og smett knytter Larviksrunden seg på 'SENTRUMSRUNDEN' som ligger innenfor og avgrenser den tette sentrumskjernen. Enkelte smågater kan tilrettelegges i større grad som 'koblingsgater', f.eks ved økt bruk av vegetasjon, høy tetthet av utadrettede virksomheter i 1.etg., etc.

LOOPENE

Loopene knytter områder med særlige kvaliteter til den sentrale Larviksrunden. Det ligger et stort potensial i videre utvikling av disse, men alle loopene har karakter og attraksjonsverdi allerede i dag, som er verdt å gå en omvei for. Loopenes start- og slutt kan f.eks markeres med et informasjonstårn som både kan være informativt, estetisk flott og evt i tillegg ha funksjon for lek, utsikt, wc, kiosk osv., f.eks etter inspirasjon fra 'punktene' (punkt 1-14) på den nye havnepromenaden i Oslo.

Bøkkerloopen - En runde rundt bøkkerfjellet med utsikt, sol, opphold grilling, ballspill, lek. Mulighet for kiosk, festivaler og konserter.

Strandloopen - Bystrand, sol, bading, lek, ballspill, rekreasjon, trening.

Elveloopen - Elvemiljø, opphold i grønne omgivelser, nærhet til elva, eldre fabrikksmiljø, lokalbryggeri. Mulighet for terrasser ned til elva, broer, cafeer, atelieer og utstillingslokaler, små lekeplasser og møteplasser.

Farrisloopen - Natur og innsjø, friluftsliv, fisking, padling. Mulighet for etablering av destinasjoner som gapahuk, bålplasser, etc. Skimuligheter og joggemuligheter.

Bøkeskogloopen - Bøkeskog, tur, natur, servering, konserter, arrangementer i forbindelse med bøkekroa. Årstidsvariasjon, utsikt og opphold i rolige omgivelser. Mulighet for etablering av natursti og informasjonsskilt om bøkeskogen, geologi, etc.

Mesterfjelletloopen - Utsikt, fjellfølelse, sol fra morgen til kveld, trapp, tur. Mulighet for etablering av bedre trapp, flere oppholdsplasser og bålplass.

Torstrandloopen - Bystrand, båthavn, trehusbebyggelse, sol, bading, lek, rekreasjon. Mulighet for kiosk, kafe.

Tolleroddloopen - Kunst, kultur, historie, Colin Archersenter, café, bading, sol, rekreasjon. Mulighet for skøytebane i badeanlegget om vinteren?

Havnepromenaden - I indre havn legges en loop langs det nye havneområdet med umiddelbar nærhet til sjøen – 'havnepromenaden'. Loopen beveger seg gjennom småbåthavn, uteservering, badeanlegg og sandvolleyanlegg, amfi ned til sjøen og bryggekanter med mulighet for å legge til med større og mindre båter. Havnepromenaden går langs hele Indre havn og har siktlinjer - og bevegelseslinjer inn til den bakenforliggende nye og eldre byen.

sykkeltrasé (eks. jernbanespor)

nytt jernbanespor

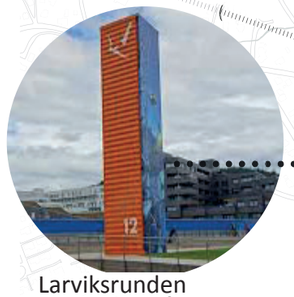
grønt gateløp

grønt gateløp med lommeparker

sykkeltrasé under jernbanebro

LARVIKSRUNDEN

nytt jernbanespor



Larviksrunden markeringstårn

sykkeltrasé (eks. jernbanespor)

INDRE HAVN

Indre havn har et stort potensiale som sentrumsbydel og skal utvikles som fjordbyen. I dag preges bydelen av at lokaliseringen av jernbanestasjonen er uavklart, med dårlige forbindelser til Storgata og opp til Torget. Med ny stasjon vil området få en etterlengtet utvikling. Det er spesielt nærheten til sjøen og en allerede godt etablert strandpromenade med tilhørende rekreasjonstilbud som slår en som kvaliteter det er verdt å videreføre.

Vi mener det er potensiale for både en forholdsvis høy utnyttelse i denne bydelen og samtidig forbedre tilgangen til sjøen, til det beste for hele Larvik. Området tar utgangspunkt i eksisterende bystruktur nord for Storgata og organiseres ved å forlenge gateløpene som treffer perpendikulært på Storgata. Kvartalene deles så ytterligere opp for å øke tilgjengeligheten innad i området og kontakten ut mot fjorden. Det er lagt opp til adkomst med bil via stikkveier som betjener to og to kvartaler fra Storgata, som også legges om under den nye jernbanebroa i øst. Vi forslår parkering til stasjonen i parkeringskjellere på nordsiden av jernbanen og en enveiskjørt gate for Taxi og kiss & ride på fotgjengeres premisser langs nordsiden av jernbanesporene. For øvrig utvikles området bilfritt. Sentralt dannes en større allmenning der hovedforbindelsen mot Torget gjennom Grandkvartalet og via Romberggata og Prinsegata vil etableres. Her etableres busslommer med plass til tre busser i hver retning i Storgata. Her legges også Kunnskapssenteret på nordsiden av jernbanen og allmenningen åpner seg opp mot fjorden på sørsiden med muligheter for markedsplass og aktiviteter mot det nye sjøbadet. På samme måte trekkes vannet inn i en padlekanal med padlesenter under jernbanebroen ved den eksisterende stasjonsbygningen. Vannet trekkes også inn og danner et plassrom som møter Bøkkerbakken i vest ved Tollboden. All bebyggelse er lagt minimum 15 m fra spormidt.

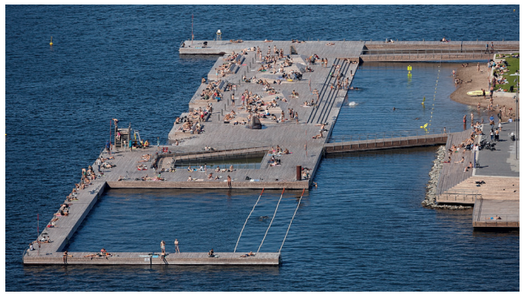
Området under jernbanebroen preges av mange nye forbindelser og utnyttes med flere ulike aktiviteter og programmer. Vi foreslår en god miks av funksjoner og programmer. Det legges til rette for at Storgata kan utvikles tosidig til en urban gate, med nærings-/kontorbebyggelse som tilpasses eksisterende bebyggelse på nordsiden av gata, men som også vil tilføre gata etterlengtet intensitet. I øst foreslås hovedsakelig bolig. I vest offentlige funksjoner, tjenester og kontor.

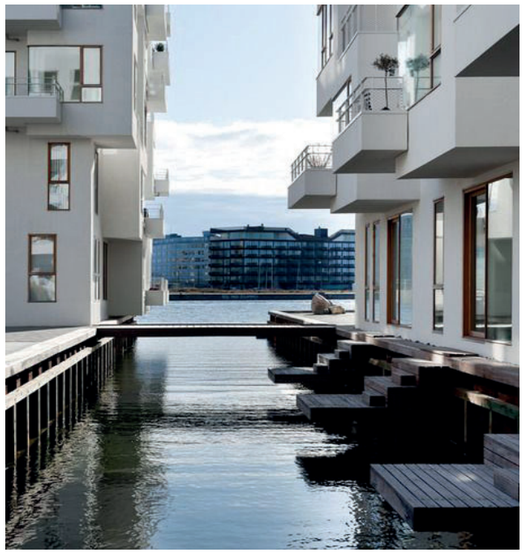
Vi tror Indre Havn blir en viktig sentrumsbydel og har et stort potensiale til å bli en bydel som alle i Larvik frekventerer i det daglige, noe som igjen vil forsterke at Larvik oppleves som en fjordby for alle. Vi har illustrert en relativt høy utnyttelse i Indre Havn, opp mot tålegrensen for området. Området kan selvfølgelig bygges ut med en noe lavere tetthet, men vi tror at en utbygging av området vil kreve en forholdsvis høy utnyttelse for at det skal være økonomisk gjennomførbart. Vi har lagt vekt på en stor variasjon i volumoppbyggingen fra 3-7 etasjer og viktigst av alt å opprettholde varierte byrom, siktlinjer, smett og smug gjennom bebyggelsen.

Arealene som i dag er tatt i bruk som rekreasjonsområder er veldig lavintensive og har en arealbruk som i fremtiden vil være urealistisk å opprettholde, gitt en utbygging av området. Vi har søkt å gjenetablere de rekreasjonstilbudene som finnes i dag, men i en mer arealintensiv form. Det er lagt opp til aktiviteter under jernbanebroen, og langs strandpromenaden legges småbåthavn, strand/sjøbad, sandvolleyballbaner, markedsplass, uteservering og oppholdsarealer. For å få til dette, er alt av utbygging illustrert innenfor dagens sjølinje, mens sjøbad og sandvolleyballbaner er fylt ut.

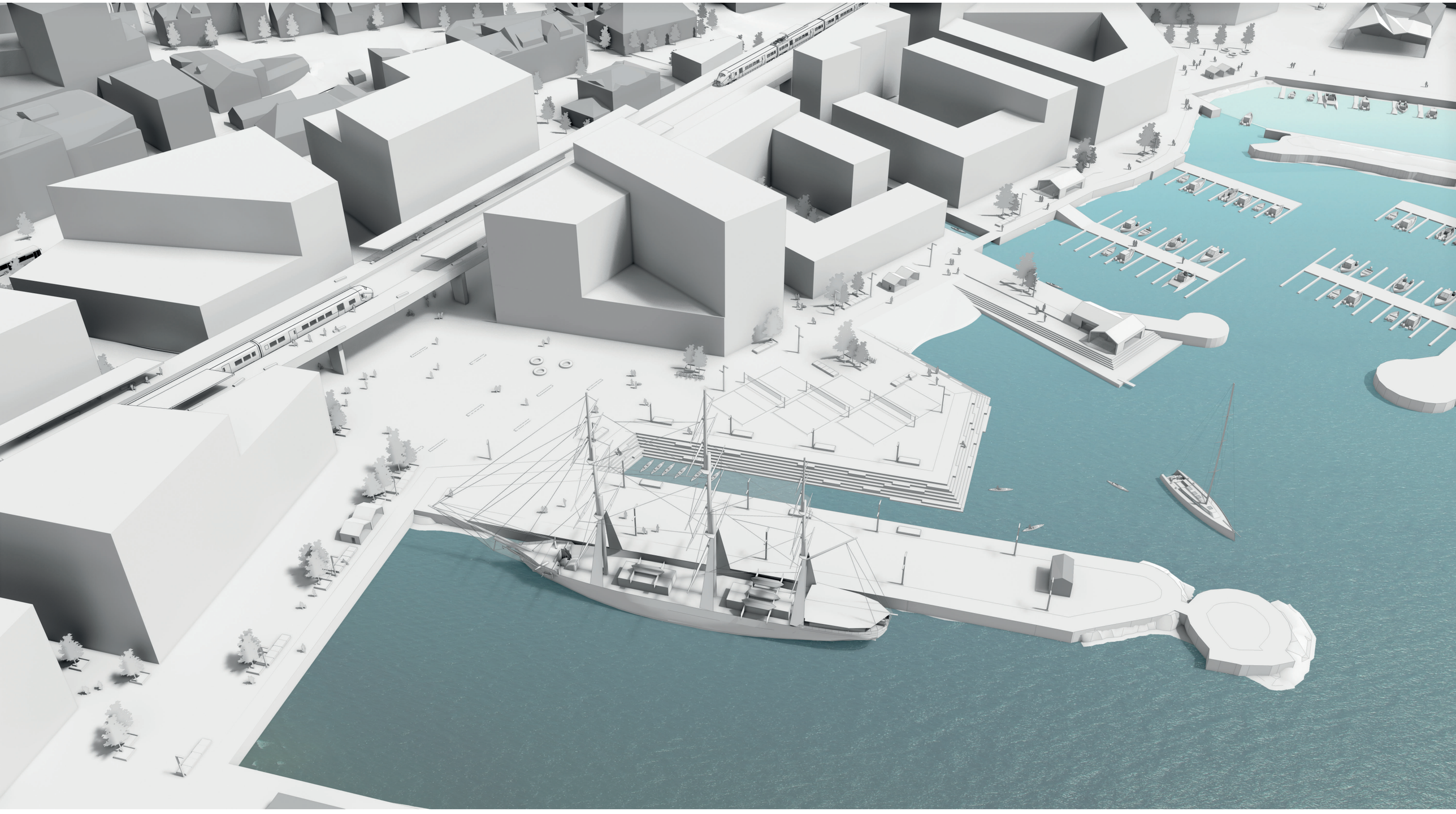
Kunnskapssenteret er lagt midt i det vi har kalt Stasjonsallmenningen der vi ser for oss at biblioteket ligger på bakkeplan, med høy grad av transparens og åpenhet slik at dette blir et tydelig tilbud i den mest sentrale delen av Indre Havn.

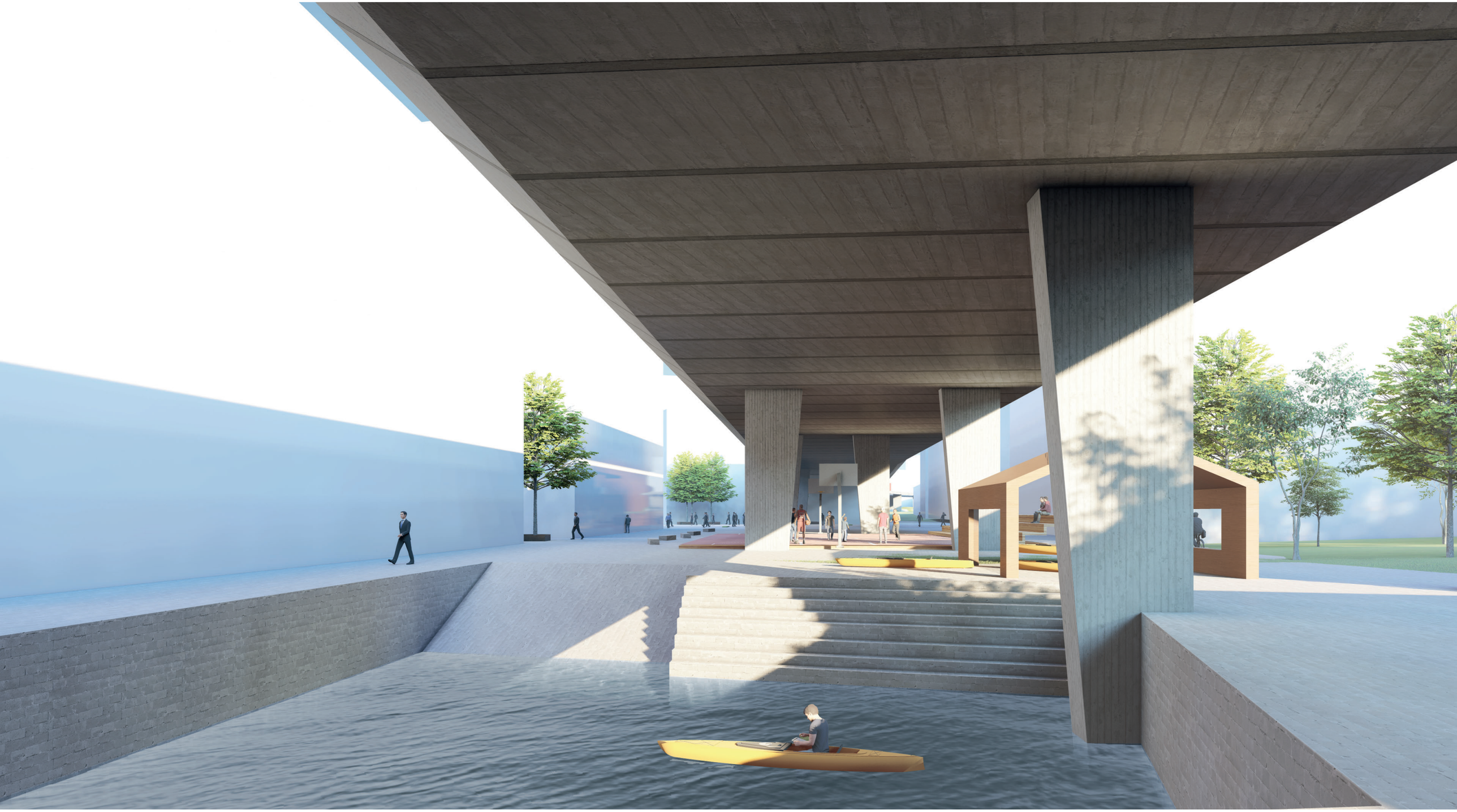
Videre mener vi det er en god idé å videreføre forslaget om et Heyerdahlsenter i tilknytning til Tollboden. Dette vil kunne bidra til å gi nytt liv og innhold til denne historisk viktige bygningen, samtidig som Heyerdahlsenteret får en sentral plassering ved fjorden.





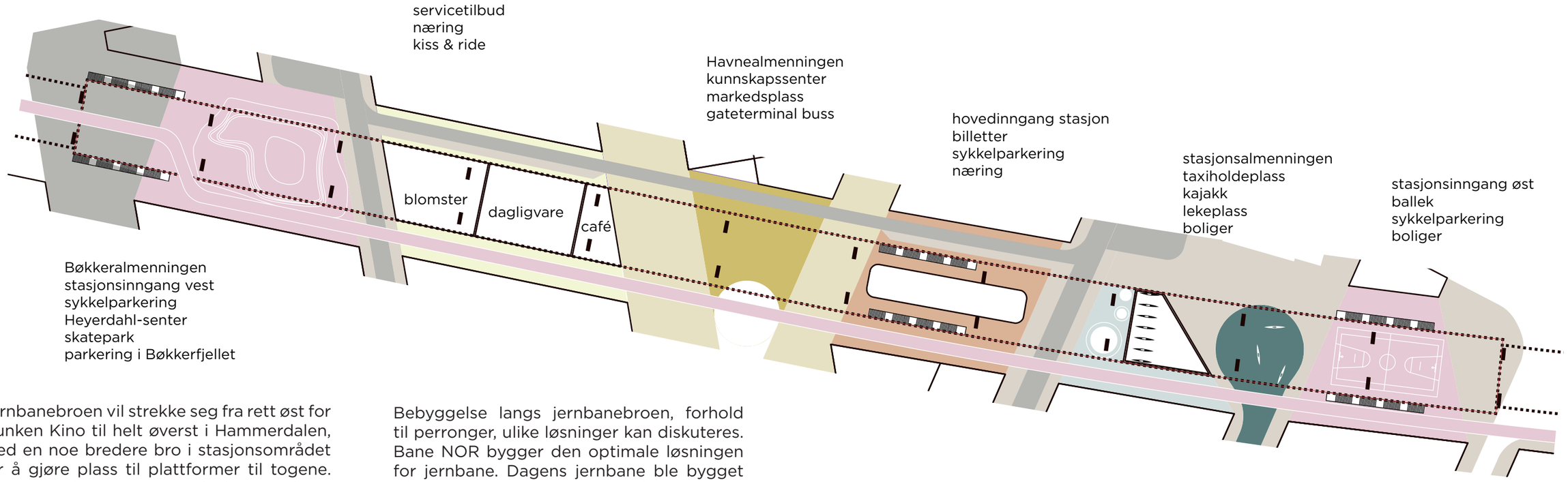
Rådhuskvartalet
Bøkkerbakken
Nytt rådhus
Bøkkerfjellet
Evt. Parkering
Fjellveien
Grandkvartalet
Busstopp
Busstopp
Prinsegata
Utviklingskvartal
Storgata
Sykkeltrase under togbro
Parkering
Kiss &
Ride
Trapp til perrong
Sykkel-
parkering
Lek
Trapp til perrong
LARVIK STASJON - TOGPERRONG
Sykkeltrasè langs togbro
Kontor/næring
Parkering
Kunnskapssenter
Kontor/næring
Parkering
TAXI
Trapp til perrong
Trapp til perrong
Heyerdahl-senter
glasstak
Parkering
Kontor/næring
Parkering
Kontor/næring
Markedsplass
Lek
Aktivitet
Sykkel-
parkering
Utekino
Munken
Eksisterende
boliger
Havnepromenade
Lek
Opphold
Servering
Opphold
Parkering
Kontor/næring
Parkering
Trapp til perrong
Boliger
Sentrumskanalen
Boliger
Boliger
Sand
volleyball
Sjøbad
Småbåthavn
Colin
Archer-senter
1:1500





Skisse aktiviteter under jernbanbroen

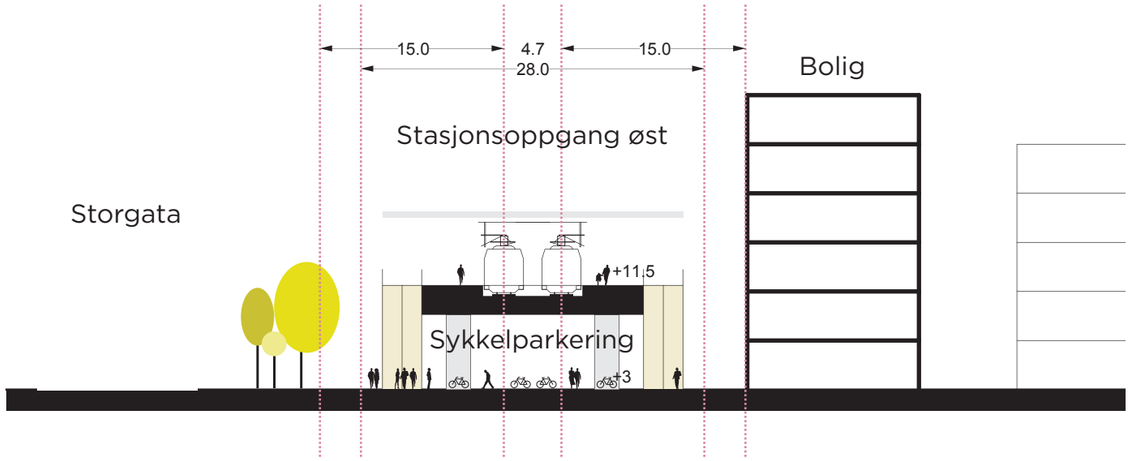
KNUTEPUNKT / JERNBANEBROEN

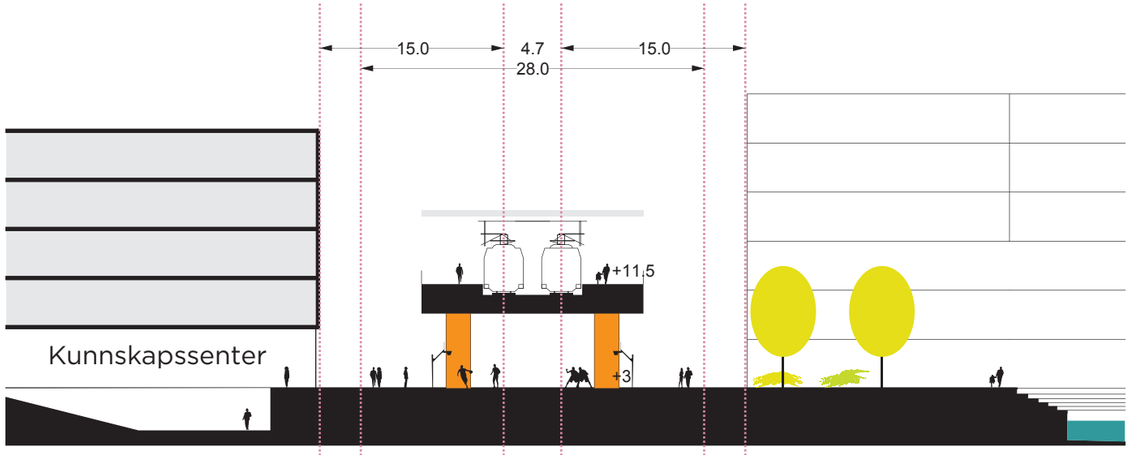


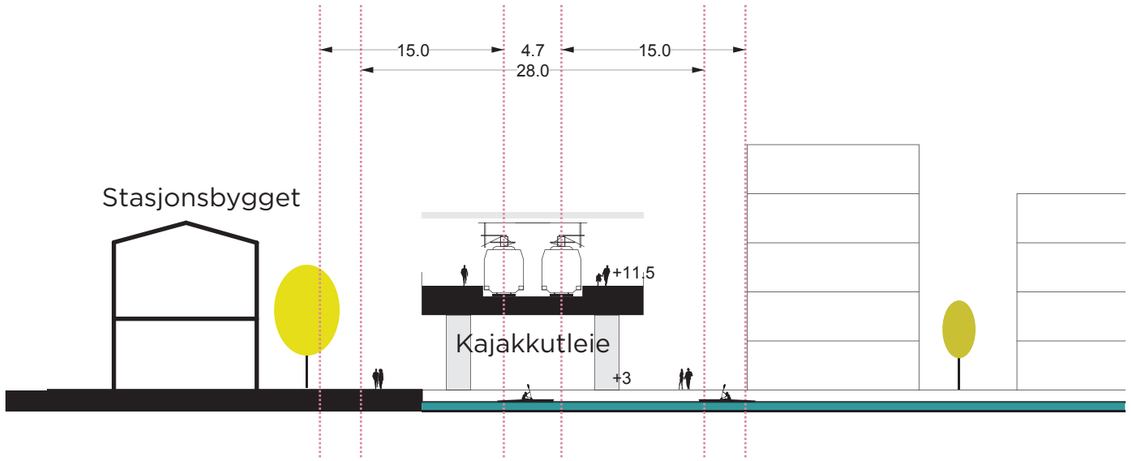
utsnitt program under jernbaneplatformen, Indre Havn

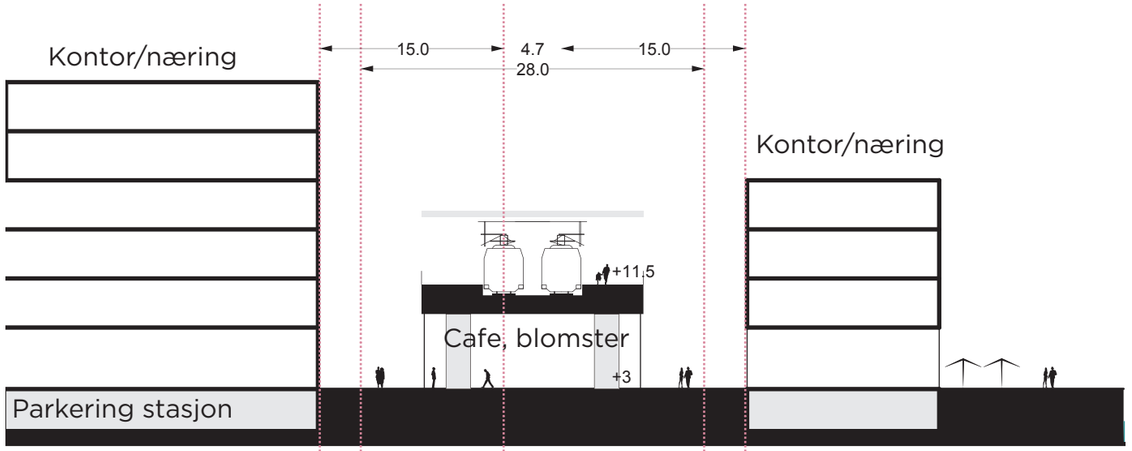
Jernbanebroen vil strekke seg fra rett øst for Munken Kino til helt øverst i Hammerdalen, med en noe bredere bro i stasjonsområdet for å gjøre plass til plattformer til togene. Broen medfører et betydelig inngrep i nedre deler av sentrumssonen, men gir også noen potensialer, først og fremst knyttet til framkommelighet og nye forbindelser. I vårt arbeid har det også vært viktig å peke på hvordan en kan utnytte denne strukturen slik at den ikke etterlater seg et tomrom, men kan gi Larvik nye typer byrom, funksjoner og opplevelser.

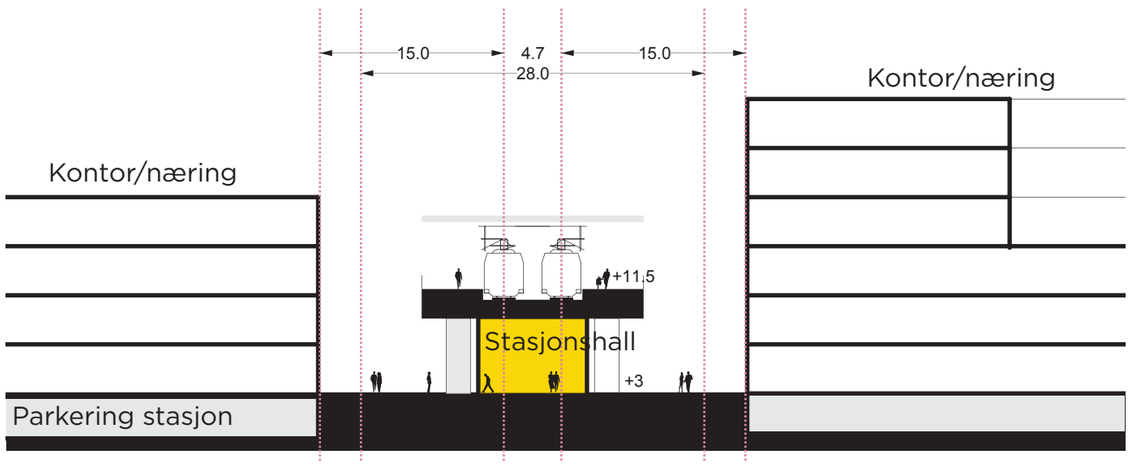
Bebyggelse langs jernbanebroen, forhold til perronger, ulike løsninger kan diskuteres. Bane NOR bygger den optimale løsningen for jernbane. Dagens jernbane ble bygget på 1800-tallet, det er naturlig å tro at jernbaneløsningen som bygges nå har et tidsperspektiv som er lenger enn nedskrivning av bygg (30-50 år). Løsninger for å etablere den gode byen bør trumfe sikkerhetsavstander til spor. Sikkerhet må i denne sammenhengen vurderes opp mot kvaliteter og kostnader.

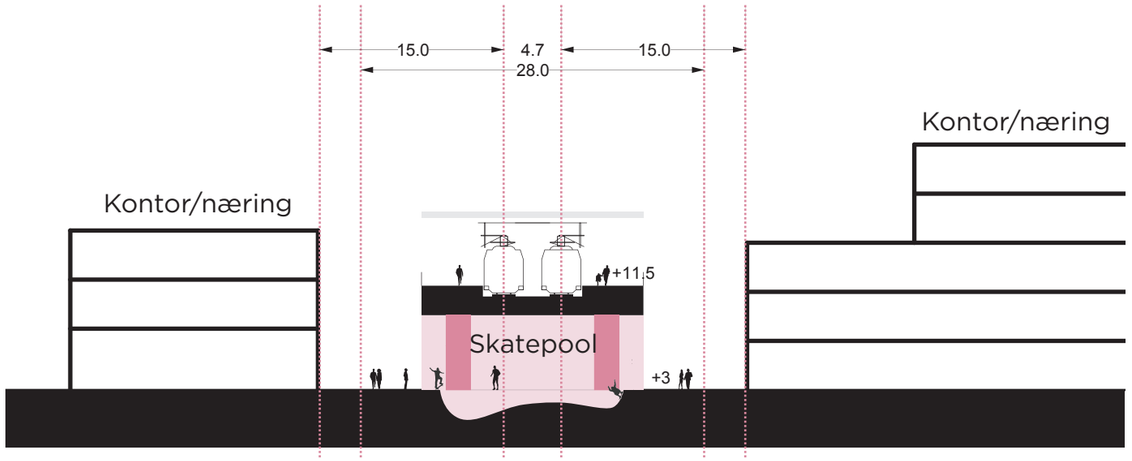












Prinsippsnitt stasjonsområdet, Indre Havn øst til vest.
Min. avstand til spormidt 15m for bygg, 28m båndlagt bredde Bane NOR

KNUTEPUNKT / TRAFIKK

Sentral bussholdeplass i Storgata, begge veger.

Holdeplassene har tilstrekkelig lengde for to uavhengige holdeplasser. Fremst en med plass til 2 samtidige busser. Bakerst en singel holdeplass. Fri avstand imellom de to holdeplassene er 10m, tilstrekkelig til uavhengig inn- og utkjøring. Avviklingskapasitet regnes som god nok hvis sannsynligheten for ikke å komme inn på holdeplassen er mindre enn 5% gitt en gjennomsnittlig oppholdstid på holdeplassen. Nytt linjenett for Larvik er basert på pendellinjer, som ikke har reguleringstid ved stasjonen. De stopper kun for å slippe av og ta på passasjerer. Normal holdeplasstid er sjelden mer enn 20 sek. Vi har likevel regnet ut kapasiteten ved holdeplassene ved 20, 30 og 60 sek oppholdstid, for å teste robustheten i systemet, se tabell.

Beregningsmetodikken er anerkjent av Statens vegvesen og brukt av Rambøll i mer enn 25år, og ligger også til grunn for holdeplasskapasitet angitt i Håndbok V123, Kollektivhåndboken.

Det anbefalte busslinjenettet vil ha 10 avganger pr retning i Storgata. En singel og en dobbel holdeplass i Storgata vil med andre ord ha tilstrekkelig kapasitet til å avvikle aktuell busstrafikk inklusive mer enn en mulig fordobling av frekvensen i begge retninger.

Storgata

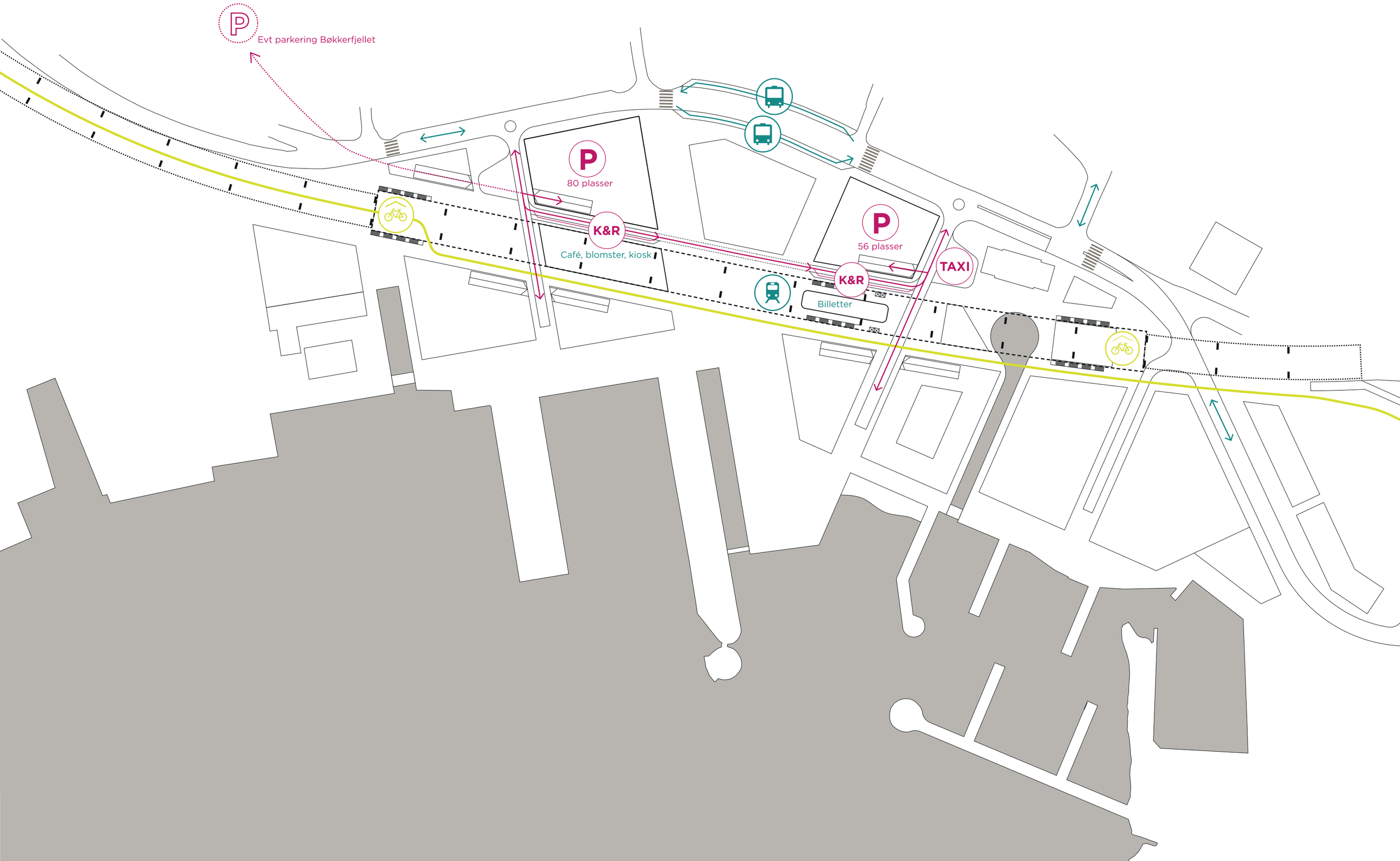
Det er foreslått to minirundkjøringer i Storgata ved innkjøring til lokalgatene i utviklingsområdet. Trafikken til disse gatene er relativt lav, til/fra parkeringsanlegg under bebyggelsen samt taxi og korttidsparkering (K&R) for togreisende. Trafikken i Storgata er relativt høy. En rundkjøring regulerer vikeplikten i kryssene slik at venstresvingende trafikk inn i lokalgatene kan avvikles med forkjørsrett fra samme kjørefelt som rett frem trafikk. Storgata kan reguleres med ett kjørefelt i hver retning bortsett fra det siste avsnittet østover mot Prinsegata, som bør ha eget venstresvingfelt for blant annet busstrafikken fra vest mot sentrum. Hvis man i stedet velger T-kryss er det fare for at man må anlegge eget venstresvingfelt for denne trafikken. Det anser vi lite ønskelig fordi det gir en bredere Storgata, noe som blant annet er mer tidkrevende å krysse for fotgjengere. Prioritet til venstresvingende trafikk i rundkjøringene vil redusere kapasiteten i Storgata noe. Hvis det viser seg at det blir kapasitetsproblemer og forsinkelser for bussene i Storgata, bør det vurderes å omdisponere gateareal (parkering) vest for Prinsegata til kollektivfelt.

Korttidsparkering og Taxi

Tilgang til korttidsparkering for bringe og hente passasjerer fra toget, skjer i en enveiskjørt gate nord for plattformområdet. Innkjøring f ra vestre minirundkjøring og ut via østre rundkjøring. Gata bør være enveiskjørt for å gjøre forholdet til fotgjengere enkelt og forutsigbart. Bredden er begrenset og strekningen der den krysser det brede fotgjengerarealet sentralt under jernbanen utformes fullt og helt på de gåendes premisser. Korttidsparkering (K&R) for stasjonen legges som langsgående parkering langs enveiskjørt gate. Taxi kan også bruke samme gate i rush og evt i tillegg få en parkering ved den eksisterende stasjonsbygningen der de kan stå litt lengre uten å forstyrre øvrig trafikk. Bredden på enveiskjørt gate bør være stor nok (5,5-6m) til å kunne avvikle buss for tog busser.

Maks 5% sannsynlighet for å måtte vente ved	Kapasitet per retning på en singelholdeplass	Kapasitet per retning på en dobbel holdeplass
60 sek gj.snittlig holdeplasstid	4 *)	20
40 sek gj.snittlig holdeplasstid	5 *)	30
20 sek gj.snittlig holdeplasstid	9 *)	60

**) Normalt vil man gjennom rutetabell spre ankomstene jevnt utover en time slik at* kapasiteten reelt sett er høyere


Evt parkering Bøkkerfjellet
P
80 plasser
K&R
Café, blomster, kiosk
P
56 plasser
K&R
TAXI
Billetter

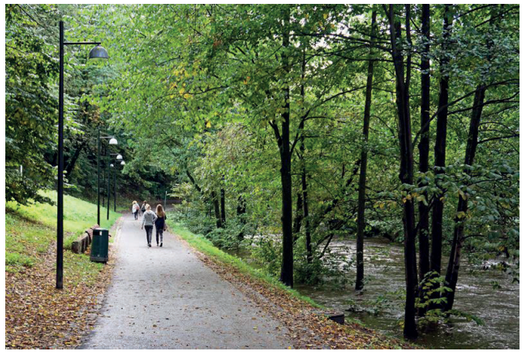
HAMMERDALEN

Hammerdalen følger Farriselva og strekker seg fra Farriseidet og ned til Larviksfjorden. Hammerdalen har karakter av den gamle industribebyggelsen langs elva, men er også et område i transformasjon med store viktige nye bygg ned mot fjorden.

Vi foreslår å fortsette utviklingen av Hammerdalen ved å videreforedle bydelen som sentrum for kompetansearbeidsplasser. De nedre delene av Hammerdalen ligger i god avstand til vestre stasjonsinngang, og en lokalisering av arbeidsplasser i denne bydelen vil støtte opp under et godt utviklet knutepunkt. De viktigste kvalitetene i Hammerdalen er elveløpet, grøntdraget langs elva og de historiske bygningene fra tidligere industri. Ved å tilrettelegge for adkomst og bruk av elva med ulike kvaliteter og å styrke grøntdraget med turvei helt opp til Farris, i tillegg til ny bebyggelse, vil Hammerdalen forsterkes som en viktig sentrumsbydel i den sammensatte byen.

Sentralt i bydelen dannes et nytt torg i forlengelsen av Kongegata med et plassrom ned mot Farriselva. Under jernbanebroa bør det tilrettelegges for sykkelparkering i tillegg til sykkelvei videre opp mot Farris og mot Indre Havn. Kongegata vil bli den viktigste forbindelsen opp mot Torgbyen og elvekanten/Strandpromenaden og Sanden de viktigste forbindelsene mot Indre Havn og stasjonsområdet.

Kvartalene i Hammerdalen bør utvikles slik at flest mulig arbeidsplasser trekkes inn sentralt i byen. Vi vil anbefale å se på tomtene som reserver dersom ikke forslag til bebyggelse har høy nok utnyttelse. Vi foreslår en bebyggelse på opp mot 8 etasjer i de fire sentrale kvartalene på nordøstsiden av elva. Det bør også være mulig med ytterligere fortetting i området på sikt, både på vestsiden av elva, tomten på nordsiden av Bølgen og på andre siden av Mølleveien i skråningen opp mot Bøkelia.



Sundtkvartalet, Dyrvik arkitekter, foto: Trond Joelson

Utviklingskvartal

Utviklingskvartal

Utviklingskvartal

Bro

Opphold

Sykkelparkering

Kontor/næring

Opphold

Kontor/næring

Kompetansebyen
Hammerdalen

Kontor/næring

Sykkeltrasé

Elvesti

Bro

Kontor/næring

Kontor/næring

Fjellveie

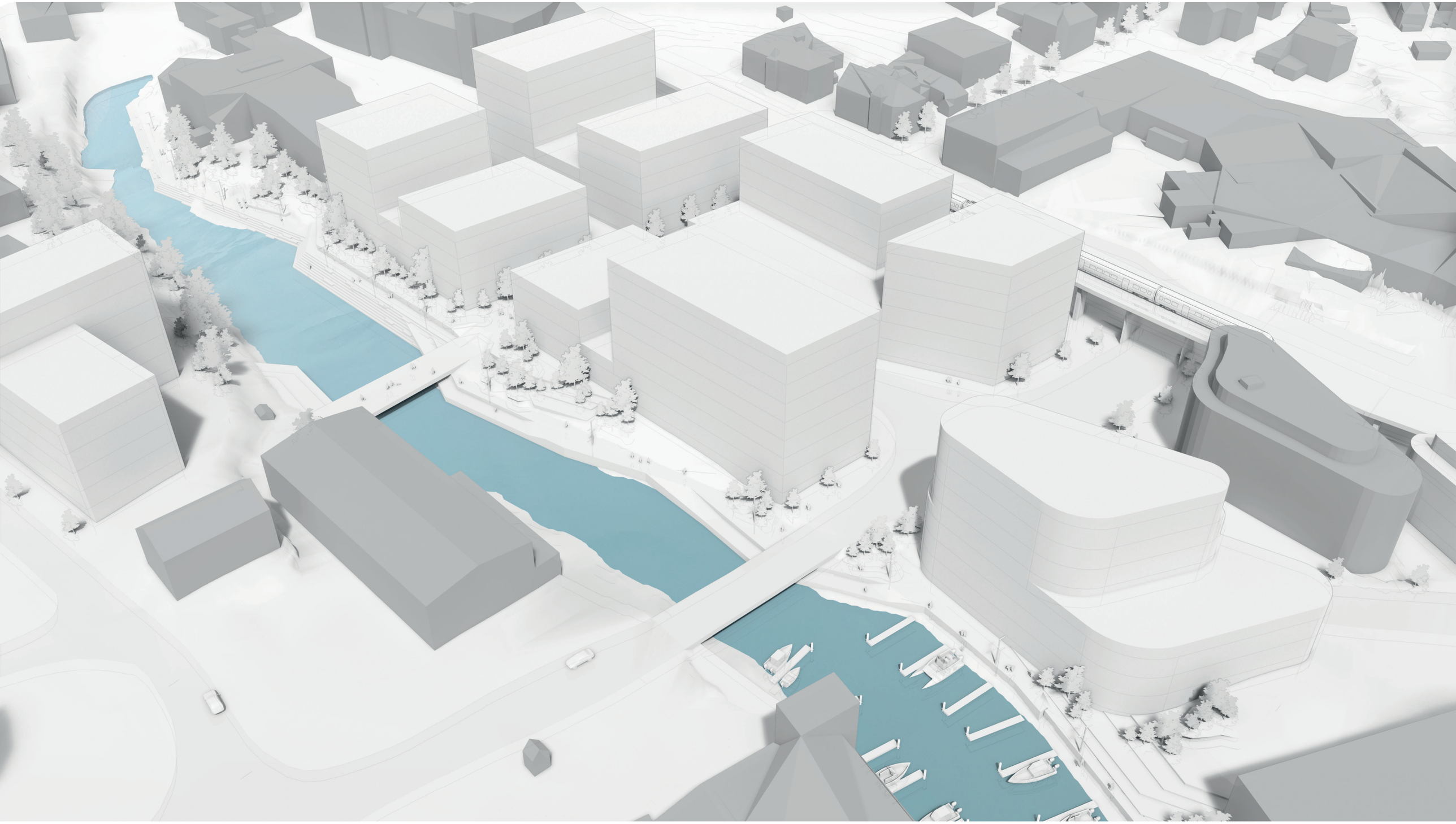
Kontor/næring

Bølgen

Eksisterende
boliger

Farris Bad

1:1500



Skisse tilrettelegging av elvekanten med kontorbebyggelse, Hammerdalen

HERREGÅRDEN

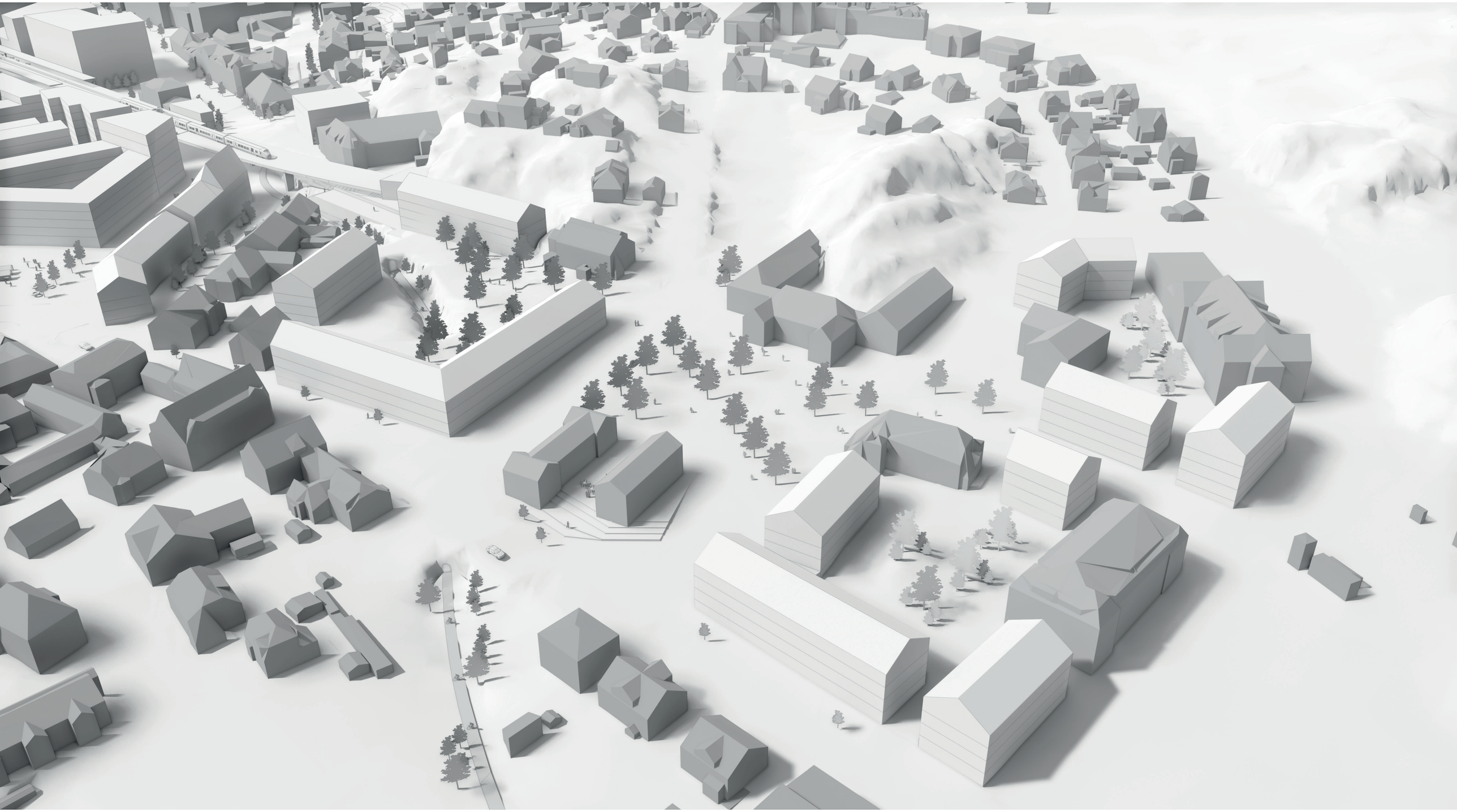
Herregården og Tollerodden har en rik historie, preget av grevetiden, med mange bevaringsverdige bygg og rekreasjonsområder. Bydelen ligger tett på Sentrum/Indre havn, med kort avstand til østre stasjonsinngang, og har potensiale for utvikling.

Vi foreslår å utvikle denne bydelen som den historiske byen. Historiske bygg bør utvikles etter prinsippet om vern gjennom transformasjon. Fengselet innlemmes i en større og tydeligere park foran Herregården og gis nytt innhold. Larvik museum ville hatt en god plassering her og ved å åpne opp ville Herregården fått en tydeligere plass i bybildet. Vi tror området rundt Herregården kan utvikles til boligkvartaler med fokus på samspill med eksisterende bebyggelse og foreslår en oppstramming av bebyggelsesstrukturen og tydeligere definerte grøntområder. Boliger i nærheten av Herregården vil tilrettelegge for at flere vil få muligheten til å bo sentralt i byen, noe som er viktig for å styrke sentrum. Ved å bygge åpne kvartalsstrukturer med en middels tetthet tror vi området rundt Herregården kan få gode fellesområder og bidra til at flere barnefamilier finner det interessant å bosette seg innenfor sentrumssonen. Boliger er også en typologi som egner seg for tilpasning til eksisterende bygg.

Det gamle jernbanesporet foreslås som en ny sykkelvei og turvei. Denne tror vi kan bli en attraksjon med sine kutt gjennom landskapet, opplyste tuneller og grønt preg. En ny gangforbindelse tilrettelegges fra Mesterfjellet skole gjennom Herregårdsparken, over restene av den gamle Storgata og ned til Indre Havn, langs og ned under den nye jernbanebroen.

Colin Archer-senteret er plassert ved Skottebrygga/Strandpromenaden/Storgata for å aktivisere denne delen av Strandpromenaden og for å ha en attraksjon der Storgata kobler seg videre østover mot Herregården. Denne plasseringen er sentral også med tanke på Colin Archers hjem og den videre forbindelsen ut til Tollerodden.

Storgata
Trapp til perrong
Munken
Aktivitet
Sykkel-
parkering
Utekino
Trapp til perrong
Boliger
umskanalen
Boliger
Boliger
Boliger
Herregården
Boliger
Gangforbindelse
Herregårdshagen
Boliger
Larvik
Museum
Mesterfjellet skole
båthavn
Colin
Archer-senter
Sykkeltrasé i tunell
Dronnings gate
Sykkeltrase
Tollerodden
Larvik kirke
1:1500



Skisse transformasjon av kvartal til boligkvartal, Herregårdsområdet

TORGET

Torget er et selvsagt sentralt punkt i den sammensatte byen, først og fremst som handelsområde og som senterpunkt i byen.

Torget bør kunne ivareta posisjonen som senterpunkt for småskala handelsvirksomhet, men er svært avhengig av bedre forbindelser og høyere intensitet i kvartalene mot Indre Havn for at den sammensatte byen skal fungere. Grandkvartalet vil gjennomgå en slik utvikling og dette vil forsterke koblingen mellom Indre Havn og Torget. Vi foreslår derfor å videreutvikle kvartalet der det eksisterende rådhuset ligger med å utvide rådhuset her. Dette kvartalet har svært lav intensitet til å ligge så sentralt i byen. Utviklingen innebærer en omdisponering av eiendomsforhold, som bør kunne forsvares med en offentliggjøring av området og en ny grønn forbindelse gjennom kvartalet med terrasserte hager tilgjengelige for allmenheten. Dette vil også kunne styrke Bøkkerbakken som forbindelse mellom Indre Havn og Torget, som et alternativ til Grandforbindelsen.

Vi har også vurdert å legge rådhuset i direkte kontakt med Torget, og vi mener dette kan være et mulig alternativ som ville styrket Torgets sentrale funksjon i byen, f.eks. ved en transformasjon av bankkvartalet. Når vi har valgt å illustrere rådhuset mellom Bøkkerbakken og Romberggata har vi gjort det fordi vi mener at dette gir bedre forutsetninger for å binde Indre Havn og Torget sammen. Evt kunne man her vurdert lokalisering av andre offentlige funksjoner som f.eks. Politihøgskole.

Vårt forslag til videreutvikling rundt Torget, er at en i første omgang bør se på mulighetene for utvikling av de kvartalene som grenser til Prinsegata og Kongens gate. Dette er en større studie som krever mer detaljkunnskap om eiendomsforhold, verneverdi, bygningsteknisk stand etc. Men målet bør være å styrke forbindelse Torgbyen-Fjordbyen-den Historiske byen-Kompetansebyen i den sammensatte byen. Samtidig med evt. utvikling av kvartaler må mulighetene for å innpasse grønne lunger og heve standarden på byrom og gater undersøkes, slik at bydelen og forbindelsene kan fremstå med en høyere kvalitet for gående og syklende.

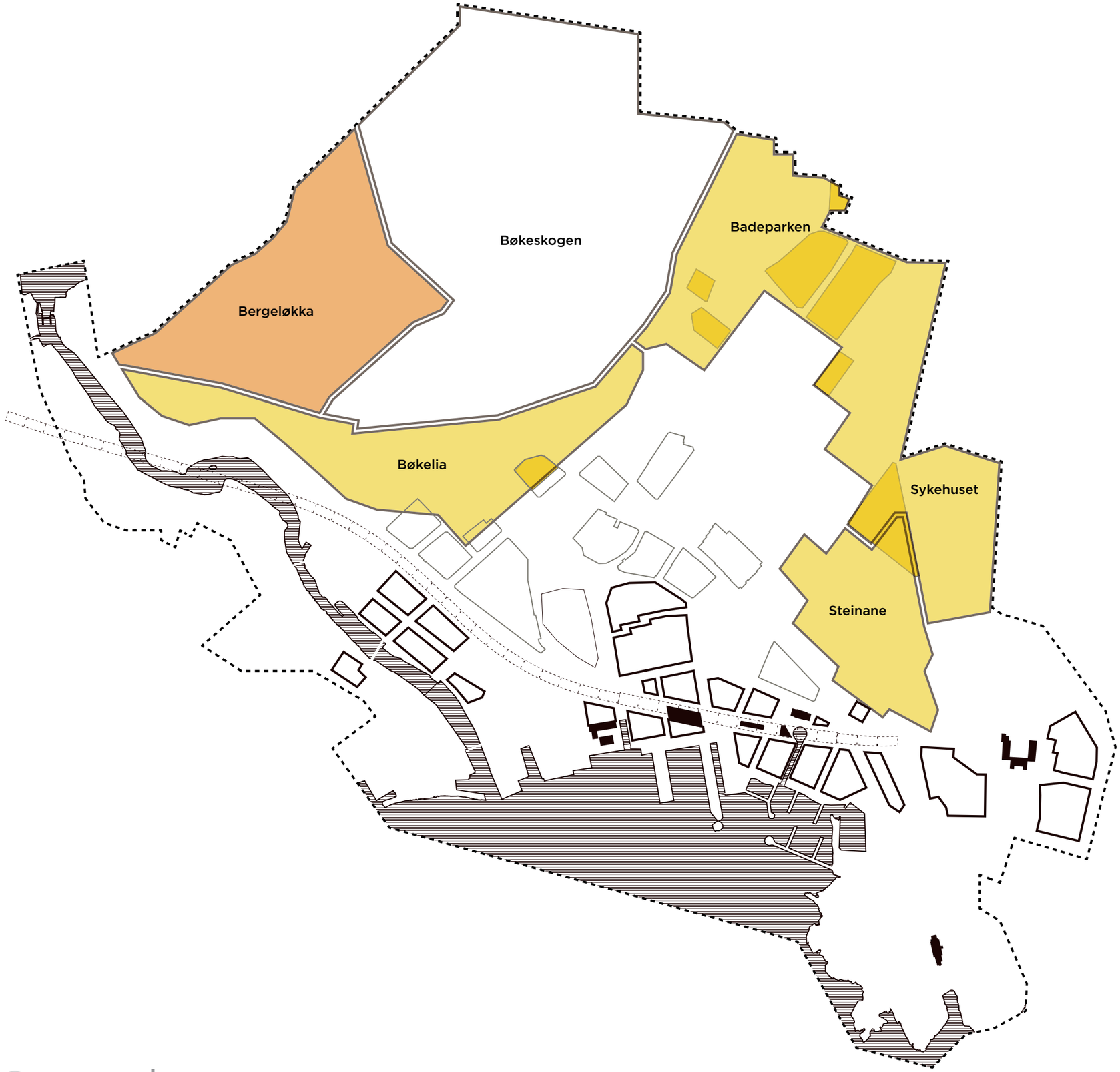
Oskars gata
Øvre Torggata
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Utviklingskvartal
Sigurds gate
Nansetgata
Servering
TORGET
Vegetasjon
Bredochsgate
Lommepark
Lommepark
Lommepark
Feyersgate
Lommepark
Nærområdepark
Jergersborggata
Haralds gate
Prinsegata
Karlsrogata
Gateparkering med gatetrær
Prinsegata
Bøkkerbakken
Rådhuskvartalet
Nytt rådhus
Grandkvartalet
Sykkelrasét
1:1500

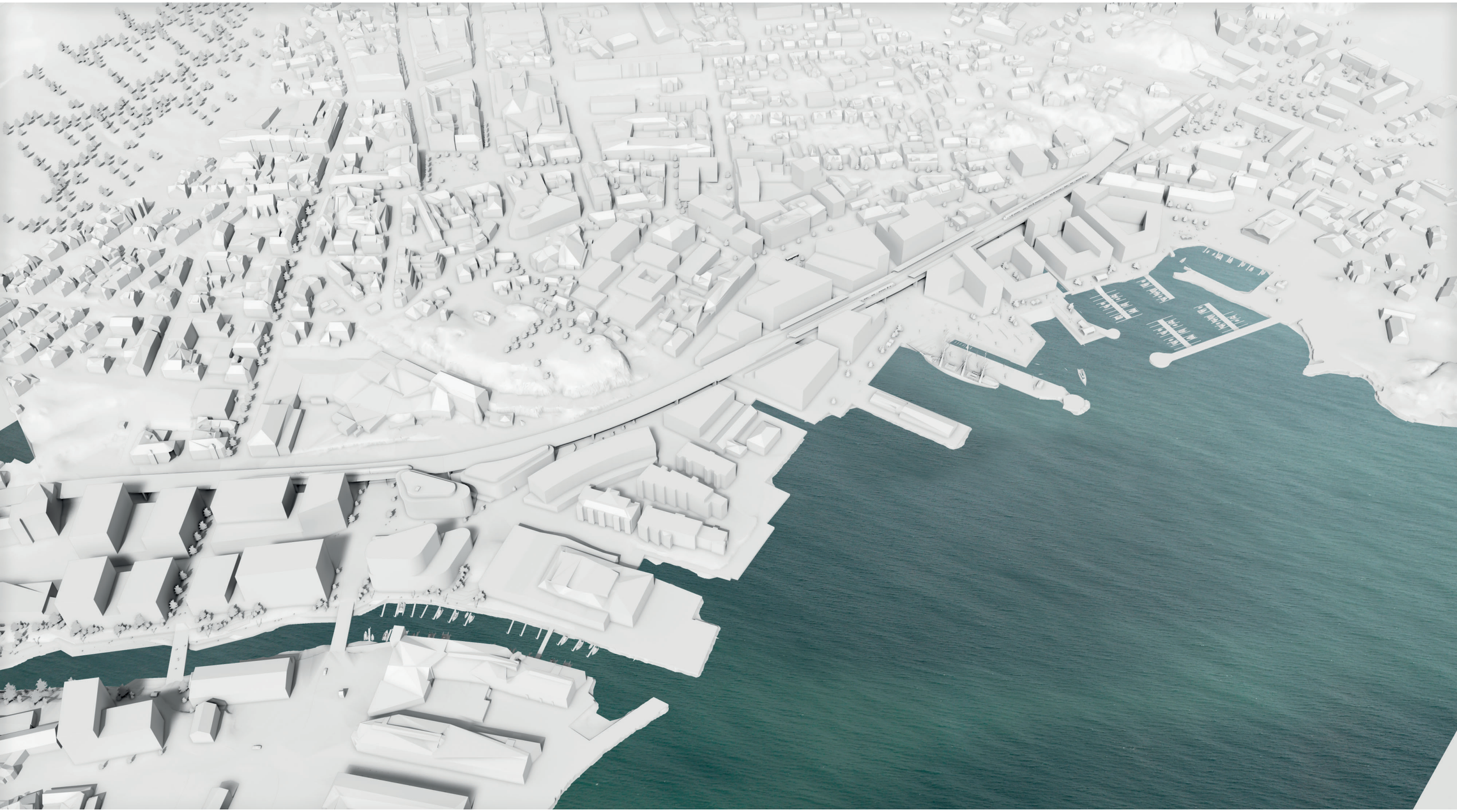
Skisse etablering av utvidet Rådhuskvartal med terrasserte offentlige hager

ØVRIGE BYDELER

Vi mener først og fremst at det er viktig for Larvik å dyrke frem og utvikle et tydelig sentrum innenfor det området vi har skissert som den sammensatte byen. Dette betyr at bydelene rundt den sammensatte byen, men innenfor sentrumssonen, primært bør videreutvikles etter prinsipper om en småskala urban boligby med fortetting der dette er mulig. Dette gjelder bydelene Bøkelia, Sykehuset, Steinane og delvis Badeparken. Generelt har disse bydelene svært gode kvaliteter som boligområder, tett på sentrumskjernen, med noe ulike identiteter. Vi anbefaler at en ikke legger nye intensive programmer i denne sonen, men heller forsøker å plassere dette i den sammensatte byen for å styrke sentrumskjernen.

Det er viktig å fokusere på den sentrale sammensatte byen før en utvikler Bergeløkka og det vil være et feilgrep å lokalisere mange arbeidsplasser i dette området. Til det er avstanden for lang fra knutepunktet og vil bare øke biltrafikken uten å bidra til en sterkere sentrumskjerne. Bergeløkka er også litt for tett på E18 for å utvikle området til et boligområde. Handel for store varegrupper bør konsentreres der de er, nord og øst i byen. Et ideelt program ville vært et anlegg med regional appell, som et idrettsanlegg, et badeland eller liknende.





UTBYGGINGSPOTENSIALE

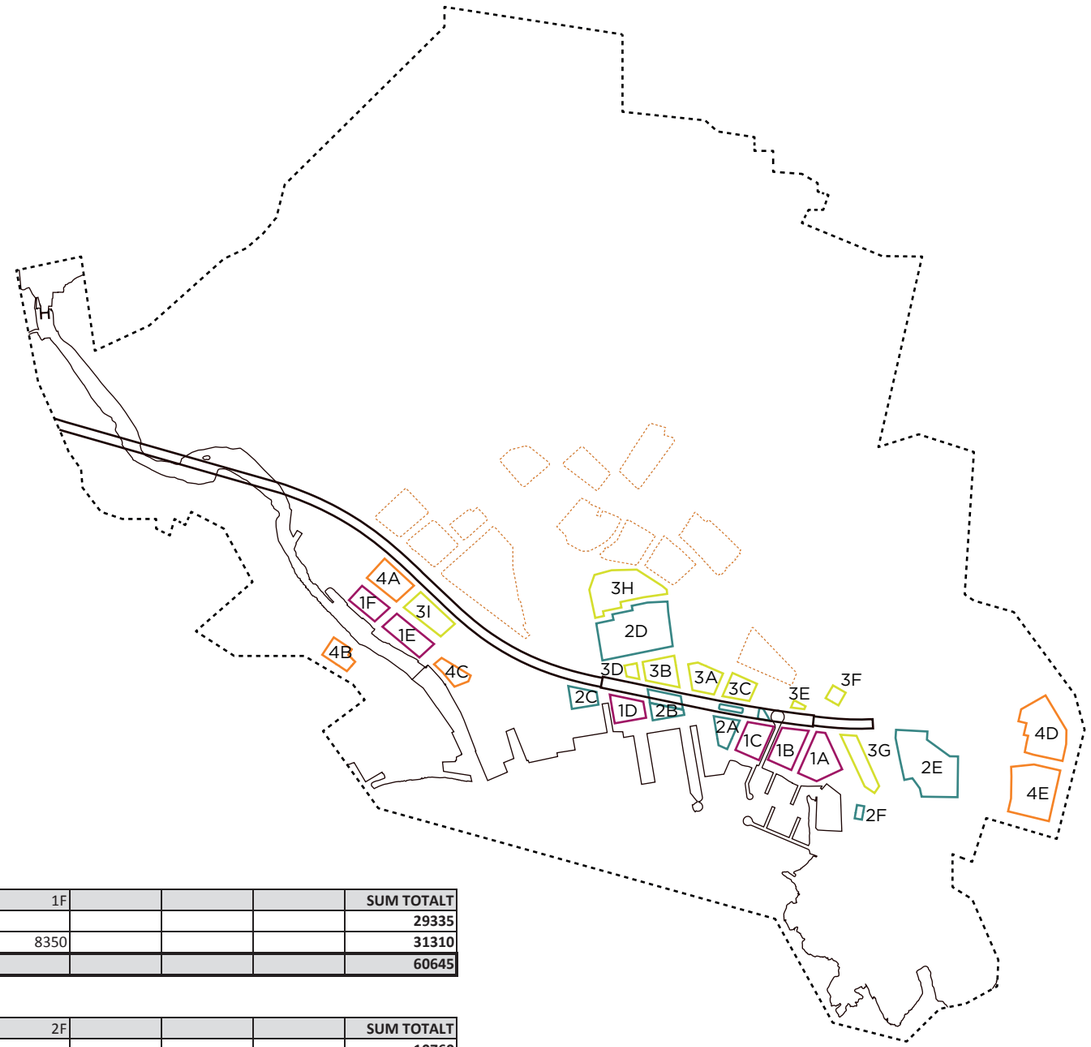
Vi har primært illustrert utbyggingspotensialet i det vi ser på som den forsterkede sentrumskjernen i Larvik – den sammensatte byen.

Både i Indre Havn og Hammerdalen mener vi det er mulig å etablere en høy utnyttelse av området, med en forholdsvis høy bebyggelsesstruktur til Larvik å være. Spesielt Hammerdalen mener vi det vil være riktig å bygge høyt med opp til 8 etasjer nærings-/kontorbebyggelse. I Indre Havn er det viktig å ta hensyn til hvordan byen oppleves fra vannet og den særpregede amfiformen deler av sentrum har med utsynet til horisonten. Allikevel tror vi det bør etableres bygg opp til 7 etasjer i dette området for å markere stasjonsområdet som et sentralt punkt i byen, men at bebyggelsen er variert, fra 3-7 etasjer og med gode siktlinjer og allmenninger ut mot vannet.

I området rundt Herregården har vi vist boligbebyggelse på 3-5 etasjer, det viktige her er å tilpasse bebyggelsen til eksisterende bebyggelse. For Torget har vi kun vist foreslåtte volumer for rådhuskvartalet, der gjennomgang og offentliggjøring av terrasserte hager er idéen. Kvartalene rundt Torget har svært varierte høyder og bygningstyper og vi mener disse kvartalene fint tåler høyder på 6-7 etasjer, så lenge eksisterende bebyggelse blir hensyntatt.

BOLIG	TRINN 1	TRINN 2	TRINN 3	TRINN 4	TOTALT
SUM BTA BOLIG	29335	10760	7165	14535	**61795**

NÆRING	TRINN 1	TRINN 2	TRINN 3	TRINN 4	TOTALT
SUM BTA NÆRING	31310	14090	38020	32220	**115640**
TH-SENTER		3840			**3840**
RÅDHUS		7650			**7650**
CA-SENTER		530			**530**
KUNNSKAPSSENTER			10000		**10000**
SUM TOTALT	**60645**	**36870**	**55185**	**46755**	**199455**



TRINN 1

FELT	1A	1B	1C	1D	1E	1F				SUM TOTALT
BTA BOLIG	12150	9940	7245							**29335**
BTA NÆRING				8660	14300	8350				**31310**
SUM TRINN 1										**60645**

TRINN 2

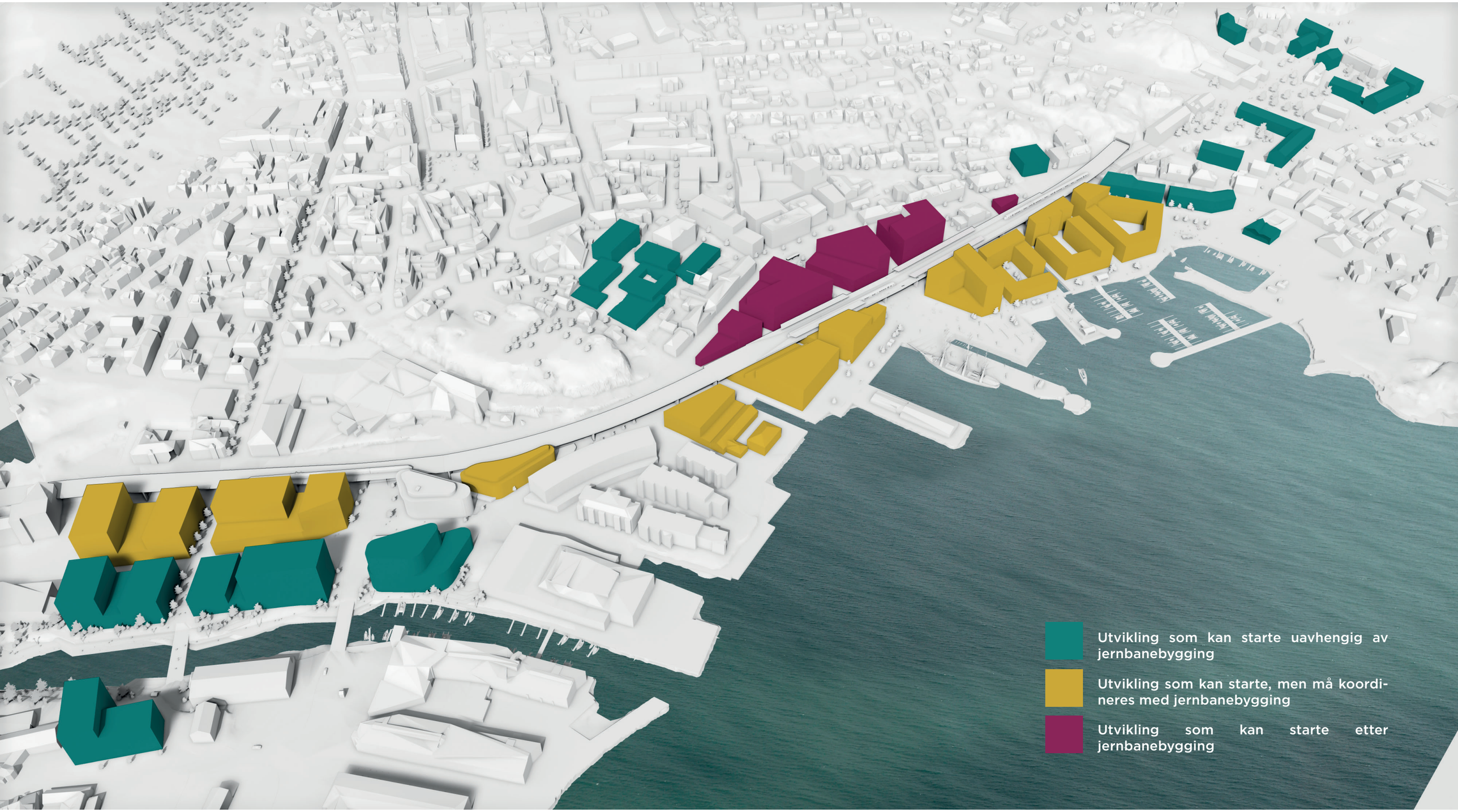
FELT	2A	2B	2C	2D	2E	2F				SUM TOTALT
BTA BOLIG					10760					**10760**
BTA NÆRING	8080	6010								**14090**
BTA TH-SENTER			3840							**3840**
RÅDHUS				7650						**7650**
CA-SENTER						530				**530**
SUM TRINN 2										**36870**

TRINN 3

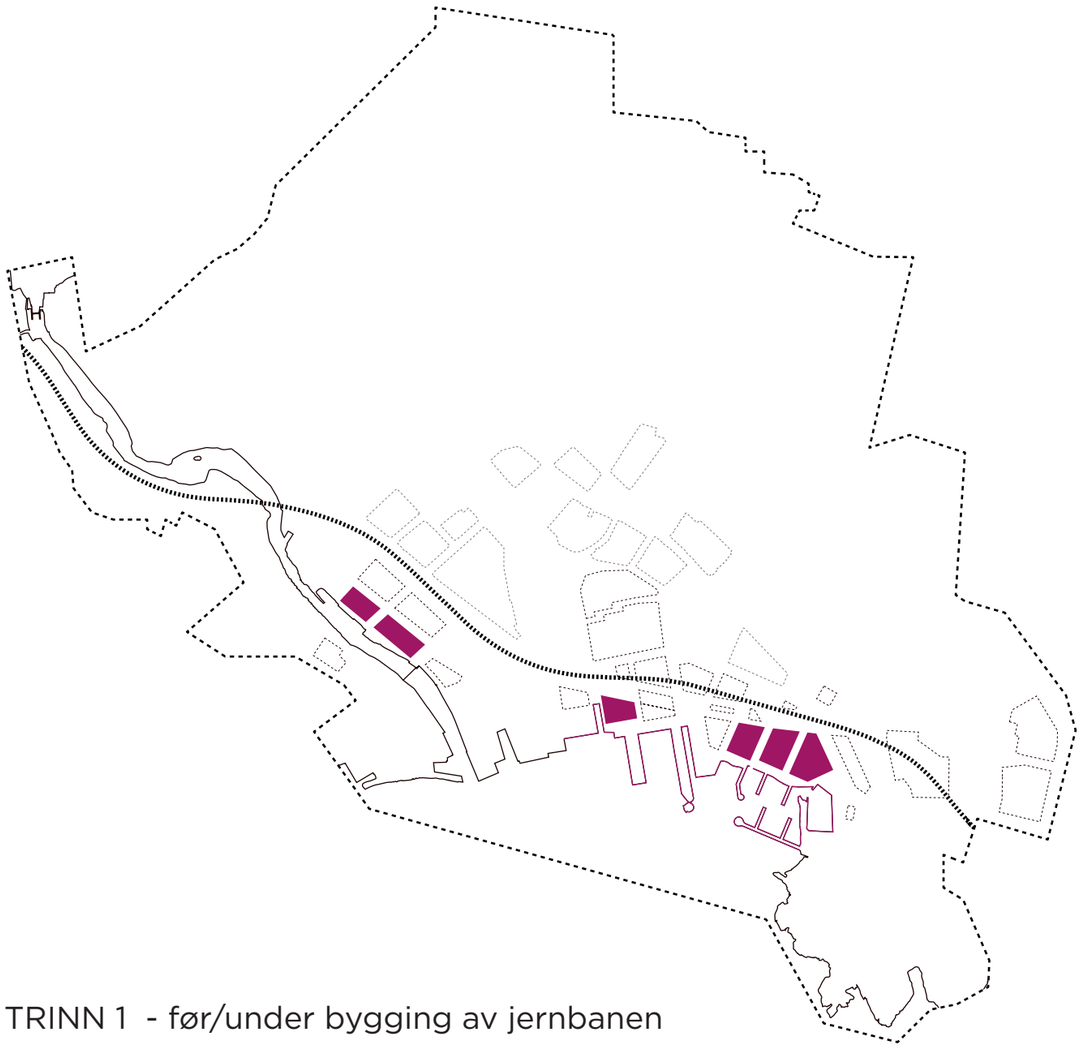
FELT	3A	3B	3C	3D	3E	3F	3G	3H	3I	SUM TOTALT
BTA BOLIG						1725	5440			**7165**
BTA NÆRING		10850	7850	2000	380			4240	12700	**38020**
KUNNSKAPSSENTER	10000									**10000**
SUM TRINN 3										**55185**

TRINN 4

FELT	4A	4B	4C	4D	4E					SUM TOTALT
BTA BOLIG				7245	7290					**14535**
BTA NÆRING	15360	10200	6660							**32220**
SUM TRINN 4										**46755**
SUM TOTALT										**199455**

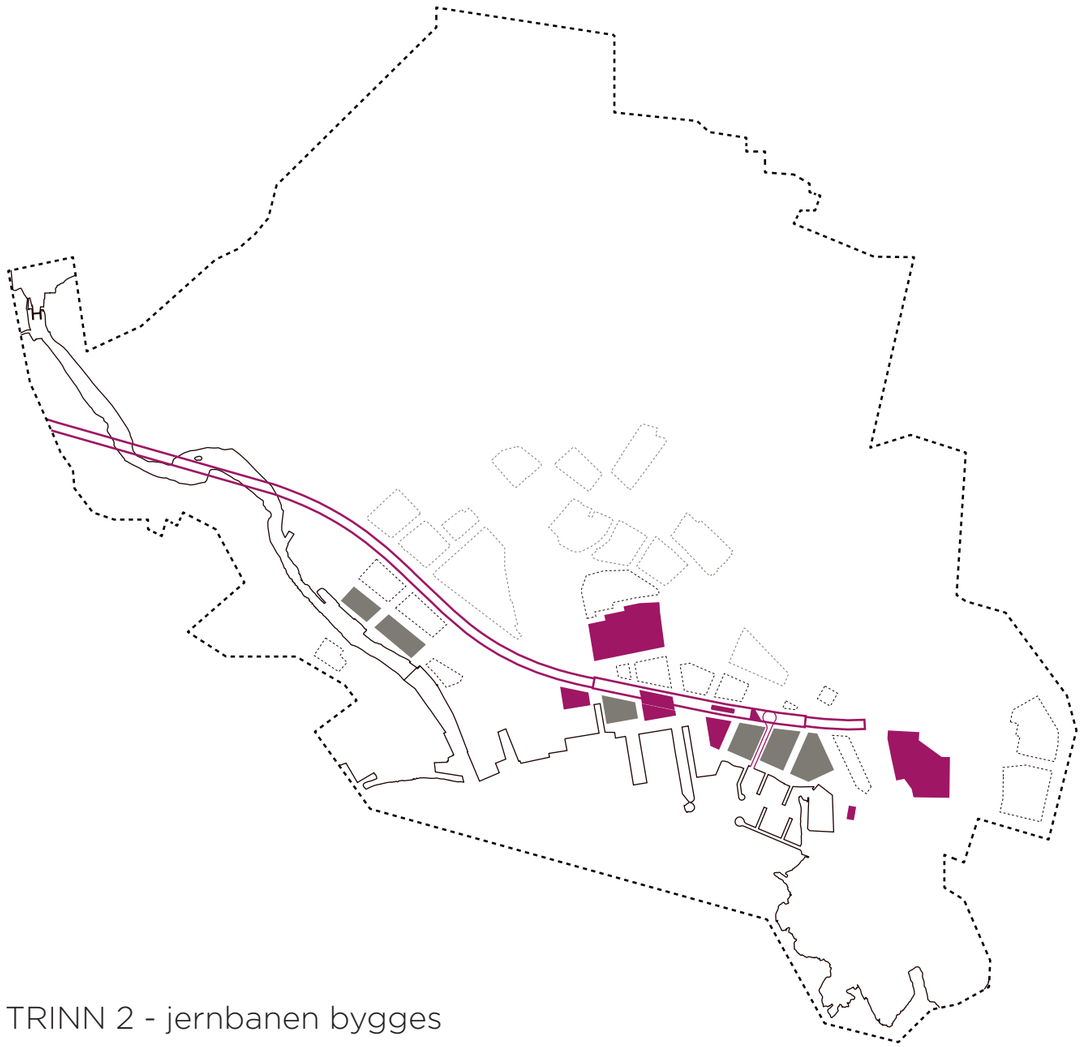

Utvikling som kan starte uavhengig av jernbanebygging
Utvikling som kan starte, men må koordineres med jernbanebygging
Utvikling som kan starte etter jernbanebygging

ANBEFALT TRINNVIS UTVIKLING



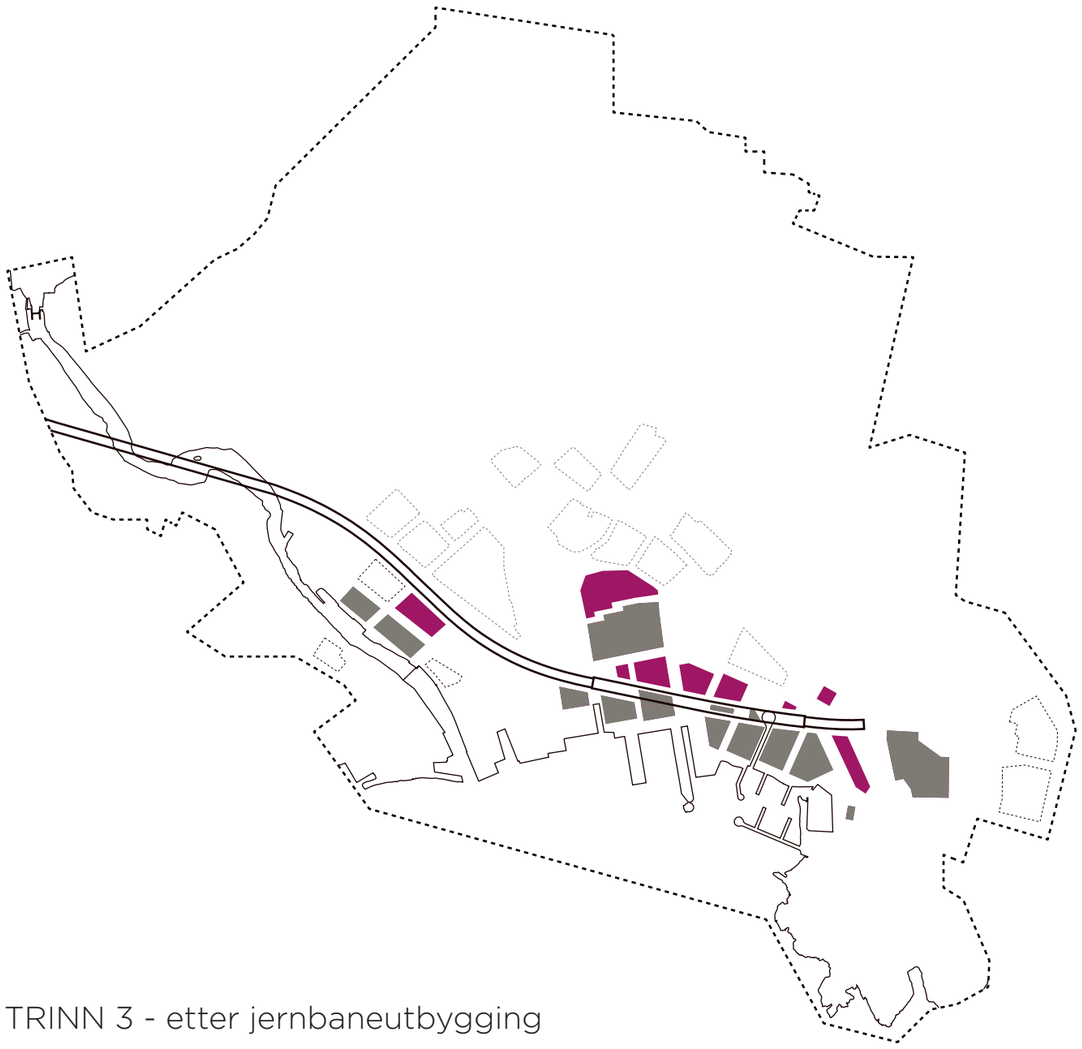
TRINN 1 - før/under bygging av jernbanen

- Sjøfronten kan starte å etableres
- Starte med sentrale tomter i Indre Havn, fortrinnsvis bolig
- Kontorbygg i Hammerdalen kan bygges med høy utnyttelse dersom det er etterspørsel, evt reserveres



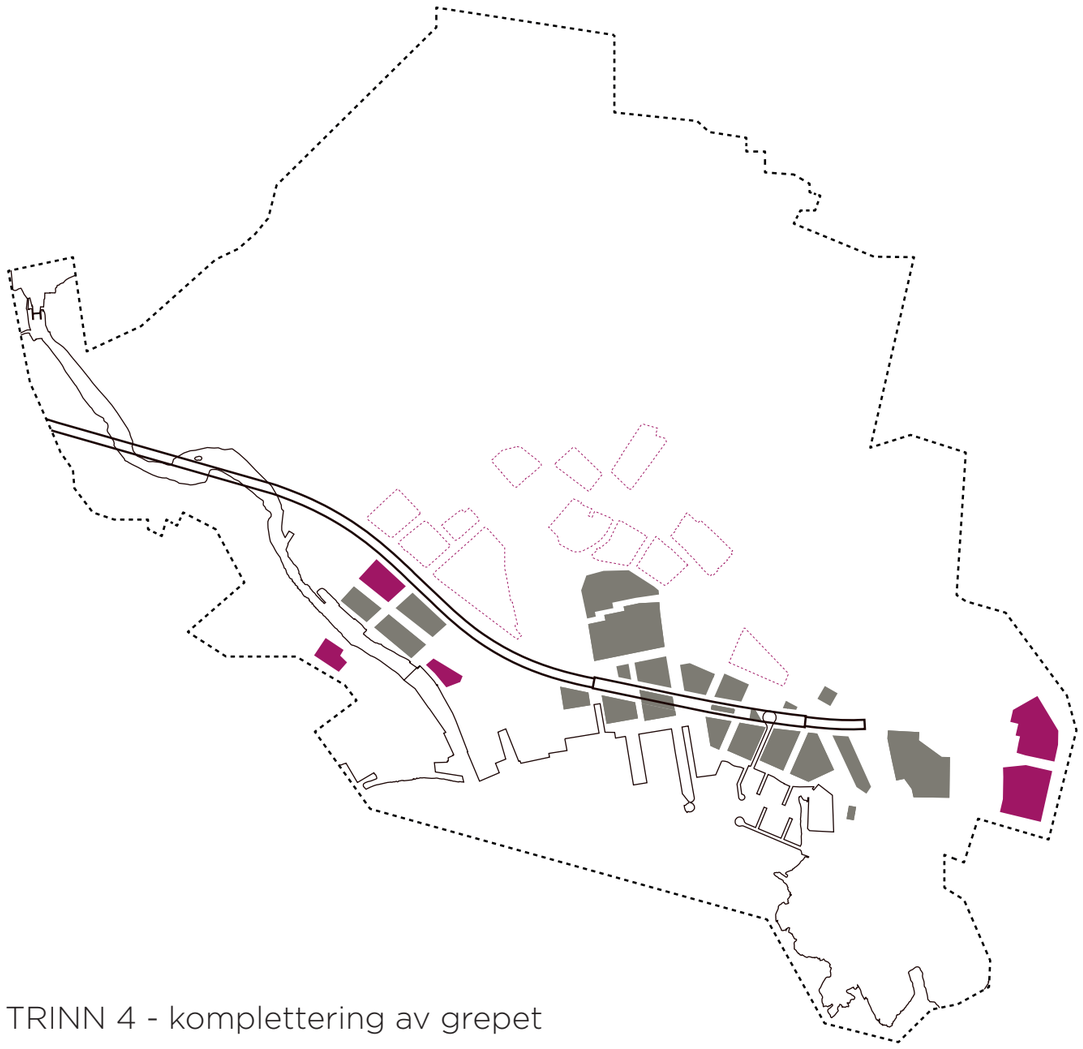
TRINN 2 - jernbanen bygges

- Sjøfronten ferdigstilles
- Indre havn sør for jernbanen ferdigstilles dersom det er etterspørsel etter kontorarbeidsplasser med høy nok utnyttelse
- Rådhus kan bygges for å starte fortettingen opp mot Torget
- Utbygging ved Herregården kan starte
- Heyerdahl-senter og Colin Archer senter kan bygges



TRINN 3 - etter jernbaneutbygging

- Indre Havn nord for jernbanen ferdigstilles
- Kunnskapssenter bygges
- Reserverte tomter i Hammerdalen kan utvikles



TRINN 4 - komplettering av grepet

- Etter behov bygges Hammerdalen fullt ut
- Videre boligutbygging ved Herregården
- Kvartaler rundt torget utvikles