



Kommunedelplan 2015–2027

Larvik by



Larvik
kommune



PLANBESKRIVELSE, 16.09.2015

Kommunedelplan 2015–2027

Larvik by

Innhold

Forord	6
Innledning	7
Fakta om Larvik	8
Befolkning og helse	8
Utdanning og arbeid	8
Bedrifter og næringsliv	9
Arealbehov for boliger	11
Historisk utvikling	12
Planavgrensning	13
Overordnede rammer	14
Planprosess	18
Medvirkning	18
Møter – eksterne og interne	18
Planens innhold	19
Formål	19
A: Styre etter tydelige, bærekraftige hovedgrep i arealplanleggingen	19
B: Legge tydelige rammer for by- og tettstedsvekst	19
C: Fortette med kvalitet	19
D: Tilrettelegge en bred og smart meny av næringsområder og lokaliseringmuligheter	19
E: Gi forutsigbare arealmessige rammer (for næringsutvikling)	20
F: Legge til rette for fysisk aktivitet i hverdagen	20
Grøntstruktur, idrett og friluftsliv	21

Kollektivtransport	23
Sosial infrastruktur	23
Tema som ikke avklares i planforslaget	24
Jernbaneutvikling	24
Veisystemet	24
Regional havn på Revet	24
Indre havn	25
Beskrivelse av planforslaget	26
Sentrum og torget	26
Fortetting med kvalitet	27
Teknisk infrastruktur	27
Innspillene	28
Endringer i plankartet	31
Samlede virkninger	32
Egne notater	34

Forord

Larvik by har fått kulturhus, kulturskole, åpen strandpromenade med uterestauranter, konferansehotell og spa i strandkanten, kjøpesenter i sentrum, to daglige avganger til kontinentet med Superspeed og i sommer åpnet E-18 som fire-felts veg helt til Oslo. Vi har også fått Vestfold's mest populære videregående skole. Alt dette har kommet siden vedtak av kommunedelplan for Larvik by i 2006.

I denne rulleringen er det satt fokus på bolig og næringsutvikling. Vi må ta inn over oss at vår historiske arealbruk ikke samsvarer med framtidens krav til og ønsker for et bedre miljø og bedring av befolkningens helse. Tradisjonell industri flytter ut – både til andre steder i kommunen, men også ut av kommunen og ut av Norge. Dette gir oss muligheter til å utvikle store, sentrumsnære industriområder. Til gode byboliger med nærhet til arbeidsplasser, utearealer, rekreasjonsområder, kafeer, skoler, kollektivtransport. Boliger som ikke krever bil, men som i desto større grad gir mulighet til deltakelse i hverdagen.

Våre vaner endres. Vi har ikke fått kontinentale vaner med hyppige møter på byens kafeer, men har plukket opp trenden med å handle på nettet. Dette fører til utfordringer for sentrumshandelen. Vi ønsker oss et folkeliv på torget som på italienske piazzaer, men velger å handle der det er lett å parkere. Dette er en utfordring hvor gårdeiere, butikkdrivere, kommunens administrasjon og kundene har hvert sitt ansvarsområde.

For å få til disse endringene stilles det store krav til aktørene i byen. Vi sitter på ulike virkemidler, og disse må brukes i en avklart samtidighet. Det betyr ikke at alt skal gjøres samtidig, men at vi er informert om hverandres planer og virkemidler og kan se disse i sammenheng. På den måten skaper vi nok drivkraft til å få gjennomført både drømmer og visjoner.

Larvik, 16. september 2015

Rune Høiseith
Ordfører



Innledning

Larvik kommune startet arbeidet med kommunedelplan Larvik by våren 2013. Planprogrammet ble politisk behandlet i september 2013. Dette arbeidet er en rullering av kommunedelplan for Larvik by som ble vedtatt i 2006. Der står det innledningsvis at byutviklingen er dynamisk, og at erfaringene gjennom praktisk bruk av gjeldende plan forutsetter revidering av planen.

Siden 2006 er det tatt flere beslutninger som har stor betydning for Larvik by, men fremdeles er det flere store diskusjoner som gjenstår. Det gjelder særskilt IC-satsningen på Vestfoldbanen og utviklingen av en regional havn på Revet. Plassering av jernbanestasjonen og traseen vil ha stor betydning for byutviklingen i Larvik.

I perioden med gjeldende plan for Larvik by er det særlig tetthet og høyder som er blitt utfordret. Gjeldende plan har retningslinjer for både grad av utnyttelse og høyder. Sammen med bestemmelser for størrelse på uteareal, parkering og lekeareal, oppleves byplanens bestemmelser i flere prosjekter som lite fleksible. Det er et ønske om at den nye byplanen kan gi grunnlag for gode, faglige diskusjoner om prosjektenes kvaliteter og hva de tilfører byen, og ikke kun en plan som gir tekniske svar på hva som kan bygges.



Fakta om Larvik

Larvik kommune har i overkant av 43 200 innbyggere og strekker seg over 530 km². Larvik kommune er dermed den geografisk sett største kommunen i Vestfold og nest størst – etter Sandefjord – med hensyn til antall innbyggere. Området tilhørende KDP Larvik by utgjør om lag 24 km² – 4,5% av kommunens arealer – og her bor over halvparten av innbyggerne i kommunen.

Larvik by sin unike plassering mellom store friluftsområder i skog og sjø er kvaliteter som er få byer forunt. Det private rommet får offentlige impulser og naturopplevelser tett på seg. Dette

er med på å forme kommunen vår, byene våre, innbyggerne våre og næringslivet.

Larvik kommune har en utmerket beliggenhet for logistikk- og transportvirksomhet. Larvik Havn er porten til Europa med Norges nest største containerhavn, en betydelig importhavn for animalske matvarer gjennom grensekontrollstasjon godkjent av EU og to daglige fergeavganger med SuperSpeed mellom Norge og Danmark.

Befolkning og helse

Befolkningsveksten i Larvik kommune var i 2013 på 0,3%. Dette er den nest laveste befolkningsveksten i Vestfold fylke. Larvik kommune har ambisjon om en befolkningsvekst på 1,50% pr år frem mot 2020 (jf. Kommuneplanens samfunnsdel 2012-2020).

Ut fra levekårsundersøkelse i regi av Statistisk sentralbyrå (SSB) er det fastslått at befolkningen innenfor området tilhørende KDP Larvik by generelt har dårligere økonomi, dårligere helse, lavere tilknytning til arbeidsmarkedet og dårligere boforhold enn ellers i kommunen. Samtidig viser SSB sine levekårsundersøkelser at det ikke er uvanlig med en opphopning av negative

folkehelsekomponenter i sentrum av større byer. Ved å bosette seg i sentrum har den enkelte kort vei til de fleste sentrale servicefunksjoner, kollektivnett og sosiale møtesteder. Faktorer som arbeidsledighet, svak økonomi, lav utdanning og dårlig helse kan også forsterke hverandre både på det individuelle plan og skape et ensidig sosialt miljø som påvirker flytteprosesser.

Samtidig er det grunn til å minne om at over halvparten av Larvik kommune sin befolkning bor i sentrumsnære områder og flertallet scorer ikke generelt lavt på folkehelsekomponenter.

Utdanning og arbeid

3 av 4 arbeidstakere bosatt i Larvik kommune arbeider i bedrifter med under 10 ansatte (jf. prognosesenteret). Vi har netto utpendling i yrkessammenheng og størst er «lekkasjen» til Sandefjord.

Som kommune har vi ambisjon om gjennomsnittlig tilvekst på 200 arbeidsplasser hvert år (jf. Kommuneplanens samfunnsdel 2012-2020).

Telemarksforskning utarbeider hvert år på oppdrag fra Næringslivets Hovedorganisasjon, et næringsbarometer kalt NæringsNM. NæringsNM måler og sammenlikner næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner med hensyn til nyetableringer, lønnsomhet, vekst og størrelse. Ifølge NæringsNM 2013 ligger Larvik kommune på 204. plass av 428 kommuner. I Vestfold fylke er Larvik kommune rangert på 9. plass (for mer bakgrunnsinformasjon om NæringsNM se <https://legacyweb.nho.no/getfile.php/Offentlig%20sektor/Filer/NæringsNM2013.pdf>).

Larvik kommune kombinerer svak befolkningsvekst med beskjeden vekst og lønnsomhet i næringslivet. Dette er ifølge NHO en kombinasjon som gjør kommunen sårbar. De største arbeidsplassene i kommunen vår er knyttet til varehandel, helse- og sosialtjenester og andre tjenesteytende næringer (jf. <https://www.nho.no/politikk-og-analyse/offentlig-sektor-og-næringslivet/kommunekaringer/>). Dette er bransjer som hovedsakelig leverer varer og tjenester til et lokalt marked.

Ernst og Young har på oppdrag fra Link Larvik identifisert de næringsområdene med størst direkte verdiskapning i Larvik kommune – dvs. produksjons- og tjenestevirksomheter som selger til et marked utover Larviksdistriktet. De største næringsområdene målt i verdiskapning er en stor og bredt sammensatt engros- og handelsnæring og en omfattende næringsmiddelindustri. Sammen med steinindustrien har engrosvirksomhetene høyest verdiskapning pr. arbeidsplass. Analysen viser hva som er de viktigste kildene til verdiskapning i Larvik, men gir ikke et fullgodt grunnlag for hvilke prioriteringer og tiltak som bør velges for å øke verdiskapningen og øke antall arbeidsplasser. Uansett vil dagens næringsstruktur utgjøre basis også for fremtidens verdiskapning.

Ernst og Young ser på verdiskapning i form av inntekter mens NæringsNM måler dette i form av arbeidsplasser.

NHO mener at antall arbeidsplasser er et viktig kriterium for å beskrive en kommunes attraktivitet som bostedskommune. Steder med sterk vekst i antall arbeidsplasser vil trekke til seg innflyttere, og da vil den sterke arbeidsplassveksten være en årsak til innflyttingen. Flytting og arbeidsplassvekst vil dermed ha en gjensidig positiv påvirkning.

Bedrifter og næringsliv

Larvik kommune har mer enn 4000 registrerte bedrifter.

Kildedata er hentet fra Enhetsregisteret. Her finnes bla. organisasjonsnummer, næringstype, antall ansatte og firmaadresse. Kilden inneholder over 4000 bedrifter i Larvik. Vi har tatt med alle bedrifter som har registrert 4 eller flere ansatte.

Illustrasjonen på neste side viser at de fleste bedriftene ligger i Larvik by. For data på dette nivået er det ikke hensiktsmessig å

Ernst og Young mener verdiskapning pr ansatt er et sentralt nøkkeltall for å sammenligne verdiskapningsnivå mellom næringer og mellom regioner. Verdiskapningen kommer bedriftene til gode som driftsresultat og arbeidstakerne til gode som lønn. I neste omgang er dette grunnlaget for arbeidstakernes kjøpekraft og skatteevne som igjen er grunnlaget for henholdsvis handel med varer og tjenester og offentlig velferdsproduksjon. Jo høyere verdiskapningen og lønningene er, jo høyere blir både vår private kjøpekraft og den offentlige velferdsproduksjonen.

I kommunen vår ligger Thor Heyerdahl videregående skole som er blant landets største med over 1600 elever og 310 ansatte. Skolen tilbyr 10 av 12 utdanningsprogram innen studieforberedende og yrkesfaglige utdanningsprogram. Thor Heyerdahl videregående skole er den mest populære videregående skolen i fylket, samtidig ligger frafallsprosenten godt an i forhold til snittet både for Vestfold fylke og nasjonalt.

Arbeidsledigheten i Larvik er på 3,2%. Dette er litt under landsgjennomsnittet, men over snittet for de andre kommunene i Vestfold (mars 2014). Samtidig er medianinntekten i Larvik kommune blant de laveste i Vestfold og utdanningsnivået er gjennomgående lavere enn både landsgjennomsnittet og i fylket.

Utdanningsnivå 2013 i prosent av totalbefolkning 16 år og eldre, begge kjønn

	Grunnskole-nivå	Videregående skole-nivå*	Universitets- og høgsolenivå (kort)**	Universitets- og høgsolenivå (lang)***
Landet	28,2	42	22,1	7,7
Vestfold	28,5	44,7	21,5	5,3
Larvik	30	46	19,6	4,3

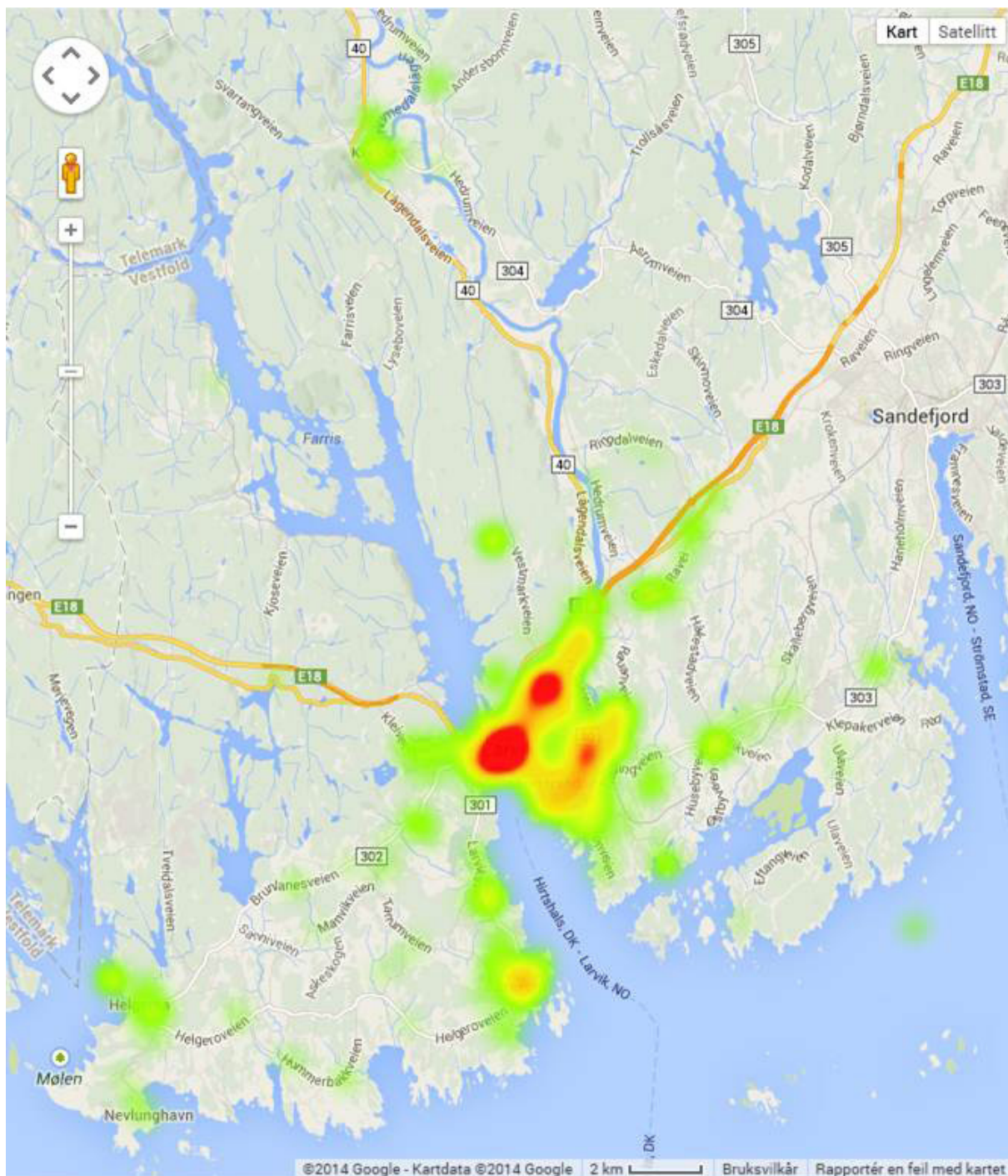
Kilde SSB

* Videregående skole-nivå: Inkludert nivået 'Påbygging til videregående utdanning' som omfatter utdanninger som bygger på videregående skole, men som ikke er godkjent som høyere utdanning.

** Universitets- og høgsolenivå kort omfatter høyere utdanning l.o.m. 4 år.

*** Universitets- og høgsolenivå lang omfatter utdanninger på mer enn 4 år, samt forskerutdanning.

kjenne til detaljkunnskap, men å se det store mønsteret. Det kan blant annet se ut som om flere bedrifter har sammenfallende adresse som boligadressen til eier av bedriften. Det kan forklare den relativt store næringsvirksomheten på Tveteneåsen, som er et stort boligområde uten særlig annen virksomhet. For øvrig samler bedriftene seg langs de store ferdelsårene (Gamle Kongevei, Nansetgata, Dronningens gate og Elveveien) og i tettstedene.



Arealbehov for boliger

Gjennom utarbeidelsen av Kommunedelplan Larvik by har boligreserven i Larvik kommune blitt kartlagt. Boligreserven er områder som er avsatt og eventuelt også regulert til boligformål, men enda ikke utbygd. En økning av boligreserven ved å avsette flere områder til boligformål i Kommunedelplan Larvik by, må gjøres på bakgrunn av forventet befolkningsvekst. Hvis all boligbygging skjer gjennom fortetting og transformasjon er arealbehovet null. Pr. mars 2014 var boligreserven i Larvik kommune ca. 1350 dekar.

Kommunestyret har i forbindelse med behandlingen av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk vedtatt en årlig befolkningsvekst på 1,5%. I den regionale planen for bærekraftig arealpolitikk som kommunen har gitt sitt samtykke til, beskrives det at 70% av befolkningsveksten skal komme innenfor de langsiktige utviklingsgrensene for Larvik by, mens 30 % av befolkningsveksten skal skje i Stavern, Helgeroa, Tjøllingvollen og Kvelde. Utviklingsgrense for Larvik by skal inkludere utbygging av 725 dekar på Martineåsen, men avgrenses mellom Farrisidet og Ra slik at nedslagsfelt for drikkevannskilden Farrisvannet blir liggende utenfor utviklingsgrensen.

Befolkningsveksten vises i fire scenarier. For årstallene 2026 og 2040 og for en vekst på 0,60% og 1,50%.

Befolkningsvekst	2026		2040	
	0,60%	1,50%	0,60%	1,50%
Larvik by	2251	5916	5090	14296

For å finne ut boligbehovet for forventet vekst benyttes en fordelingsnøkkel som baseres på at det bor i gjennomsnitt to personer i hver boenhet. Innenfor utviklingsgrenser for Larvik by fordeles fire boenheter per dekar, mens det fordeles tre enheter per dekar innenfor utviklingsgrensene for avklaringsområdene. Presentert i tabellform blir arealbehovet slik:

Arealbehov	2026		2040	
	0,60%	1,50%	0,60%	1,50%
Larvik by	281 daa	739 daa	636 daa	1787 daa

Tabellen viser at det er stor forskjell mellom arealbehovet for en årlig vekst på 0,6% og 1,5%.

Kommuneplanutvalget vedtok i sak 001/14 en utviklingsrekkefølge for utbygging av områder basert på følgende prinsipper:

1. Områdets nærhet til hverdagsfunksjonene (skole, butikk, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter).
2. Områdets tilgjengelighet med tanke på gang-/sykkelveg, kollektivtransport.

3. Områder som er avklart i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk.

Larvik by	2040 (1,50%)
Arealbehov (fire boenheter pr dekar)	1787 daa
Dagens boligreserve	300 daa
Behov for nye arealer	1487 daa
Antall dekar som anbefales avsatt til bolig	1062 daa
Underskudd av arealer	425 daa

I tillegg kommer områder som er foreslått til kombinasjon bolig og næring – flere av disse kan inneholde en stor andel boliger. Dette gjelder blant annet Grandkvartalet, Alfred Andersens arealer på Torstrand, Nanset skole og Nansetgata 36 vis a vis biblioteket.

Boligreserven i gjeldende planer (300 daa i Larvik by) er tilstrekkelig for Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivning på 0,60% i første periode. Ser vi boligarealet i gjeldende planer, de anbefalte innspillene til rulleringen både for bolig og bolig/næring under ett, er det tilstrekkelig arealer for en årlig befolkningsvekst på 1,5% fram til 2040. Tatt i betraktning at fjorårets befolkningsvekst var på 0,3%, er det lite sannsynlig at arealbehovet i den første perioden blir større enn det som allerede er tilgjengelig av arealer.

Historisk utvikling

Larvik vokste fram på gården Nansets grunn, helt nede ved fjordkanten med Bøkkerfjellet i vest og Tøllerodden i øst. Omkring år 1620 bodde ca 100–150 mennesker på strandstedet. I 1665 hadde antallet vokst til 500–600 personer og Larvik som var ladested under Tønsberg med egen byfogd, byskriver og toller. Jernverket i Hammerdalen og sagbruket på den andre siden av Farriselva startet en industriradisjon som varte helt fram til innpå 2000 tallet. Omkring år 1700 var innbyggertallet mellom 1200 og 1400. Da hadde Larvik fått status som residensby for stattholderen i Norge, Ulrik Fredrik Gyldenløve. Med denne statusen fulgte bygging av den grevelige residens, Herregården, og et tilhørende stort hageanlegg helt ned mot sjøen.

I 1880 skjedde det to ting som fikk sterk innvirkning på byens utseende. Det ene var jernbanebyggingen, det andre var gjenoppbyggingen etter bybrannen i Bøkeli/Kongegata. Jern-

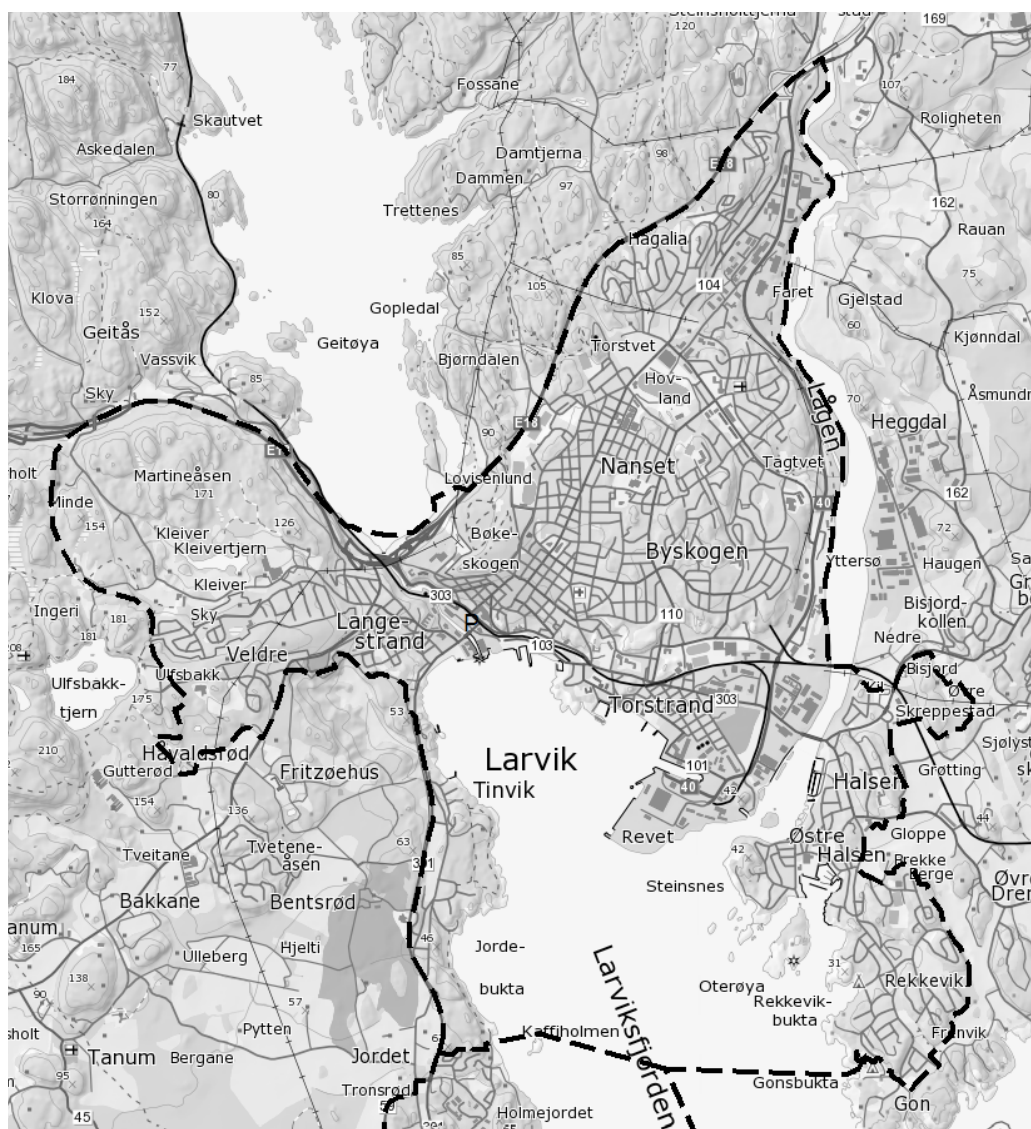
banen endret status på Larviks fornemste gate, Storgaten, som ble kalt den aristokratiske idyllen. Industribyen Larvik hadde med disse forholdene fått sin form, industri langs begge sider av Farriselven, med Sanden som lagringssted og utskipping av trelast. Utstikkerbyggene ble brukt dels til gods-, dels til persontrafikk. Skottebyggen ved Tøllerodden ivaretok mindre fartøyer, mens på Torstrand lå skip i opplag eller større laster ble losset. Revbyggen ble brukt til gods, som jern og kull. Handel- og engrosvirksomheten var konsentrert til Kongegaten, Nansetgaten og området omkring Torget. Både på Langestrand og Torstrand var det en flora av småbutikker.

Larvik er endret og endrer seg stadig. Sporene fra residensbyen er fremdeles til stede for den som vil se og oppleve, industriens mest markante avtrykk er allerede i fred med å viskes ut.



Planavgrensning

Planområdet for kommunedelplan Larvik by sammenfaller med utviklingsgrensene i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Det vil si at planavgrensningen er utvidet fra gjeldende plan, da det i hovedsak var en plan for områdene som ligger i direkte tilknytning til Larvik sentrum. Planen tar nå med seg akse ut mot Stavern, Martineåsen, byområdene mellom E-18 og Lågen og videre utover Halsen mot Gon.



Overordnede rammer

Nedenfor er det beskrevet hvilke lover, nasjonale føringer og regionale planer og kommunale planer som får betydning i dette planarbeidet.

Nasjonale føringer:

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (LOV 2008-06-27 nr. 71)

Rullering av kommuneplanens arealdel skal følge prosessreglene i pbl kapittel 11 om kommuneplan. Planprogram, planbeskrivelse, konsekvensutredninger og Ros-analysen skal utarbeides i tråd med pbl §§ 4-1, 4-2 og 4-3, mens plankart og planbestemmelsene skal utarbeides i tråd med pbl §§ 11-7, 11-8, 11-9, 11-10 og 11-11. Planforslaget må i tillegg være i tråd med de forskrifter som er utarbeidet til plan- og bygningsloven. Eksempler på slike forskrifter er «forskrift om konsekvensutredning» og «forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister».

Naturmangfoldloven (LOV 2009-06-19 nr. 100)

Nye utbyggingsområder skal vurderes i forhold til naturmangfoldlovens §§ 7, 8-12. Hensynet til loven skal beskrives både i konsekvensutredningene og i saksfremstillingen når planen legges ut på høring og ved endelig godkjenning.

Jordloven og skogbruksloven (LOV-1995-05-12-23 og LOV 2005-05-27 nr. 31)

Vern av dyrka mark, dyrkbar mark og høyproduktiv skog er nedfelt i flere statlige dokumenter.

Eksempler er St.prp. nr. 1 (2008-2009) Landbruk og Matdepartementet, Jordvernbrevet av 19.11.2010 og Stortingsmelding nr. 9 (2011-2012) om landbruks- og matpolitikken. Forutsetningen fra nasjonalt hold er at det er en veldig restriktiv holdning for å ta i bruk nye områder med dyrka mark, dyrkbar mark og produktiv skog til utbyggingsformål. Dersom områder foreslås tatt inn i planen som ligger på dyrka mark, dyrkbar mark eller

produktiv skog må dette begrunnes for å bli vurdert omgjort til utbyggingsformål i forhold til hvilke samfunnsmessige goder utbyggingen vil legge rette for.

Lov om vern mot forurensninger og om avfall (LOV-1981-03-13 nr. 6)

Nye utbyggingsområder skal ikke føre til økt forurensning. Tema forurensning vil bli behandlet i konsekvensutredningene. I tillegg vil temaet også bli belyst i ROS-analysen.

Lov om vassdrag og grunnvann (LOV-2000-11-24 nr. 82)

Planen skal ikke på noen måte føre til forurensning av vassdrag og grunnvann. Vurdering av dette tema vil bli foretatt i konsekvensutredningene og ROS-analysen. I tillegg til loven legger også Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, Forvaltningsplan for vannregion Vest-Viken, og andre forskrifter om vannforvaltning, vannforsyning og drikkevann har strenge restriksjoner på hva som kan tillates i nedslagsfeltet for Farris, reservedrikkevannskilden Hallevannet og for Farriskilden.

Lov om Kulturminner av 9.juni 1978 nr.50 § 9.

Dette temaet vil bli belyst i konsekvensutredningene. I forbindelse med utarbeidelsen av RPBA ble det laget et temakart for kulturminner og kulturmiljøer. Det er anbefalt at disse 37 kulturmiljø-områdene legges inn i de respektive kommuneplanene ved neste rullering. I planarbeidet vil disse områdene vurderes.

Lov om folkehelsearbeid, Folkehelseloven (LOV-2011-06-24-29)

Kommuneplanens samfunnsdels vedtatte arealstrategi er å ivareta innbyggernes helse i et langsiktig perspektiv. Dette følges opp i Kommunedelplan for Larvik by.

Nasjonale retningslinjer:

Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (SPR)

I plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 videreføres byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag. Forbudet gjelder så langt ikke annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan jf. §§ 11-9 nr. 5 og 12-7 nr. 2.

Larvik kommune fulgte opp dette i sin forrige rullering av kommuneplanens arealdel 2010-2022 ved å legge inn en byggegrense langs sjø og langs vassdragene Numedalslågen, Farrisvannet og Hallevannet.

Den 25. mars 2011 ble det vedtatt en Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. I planarbeidet er det behov for å justere byggegrense langs sjø.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

Prinsippene i Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene må gjennomgås for å vurdere om det er behov for å revidere bestemmelsene om energi. Bestemmelsene om energi må også vurderes i forhold til TEK 10.

St.meld. 33 (2012-1213) «Klimatilpasning i Norge»

Vurderes særskilt med tanke på klimaendringer som fører til våtere og kraftigere vær. Gjelder blant annet byggegrense mot sjø og vassdrag og håndtering av overflatevann.

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging

Arealbruk skal konsentreres til eksisterende byer og tettsteder, da det vil fremme samfunns-økonomisk effektiv ressursutnyttelse, miljøvennlige transportløsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, bedre trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Dette vil igjen føre til redusert klimagassutslipp.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Den rikspolitiske retningslinjen for barn og planlegging skal sikre barn og unge tilstrekkelige og gode lekearealer. Arealer som barn og unge brukes må erstattes dersom de blir omgjort til utbyggingsformål.

Retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag

Nye utbyggingsområder skal ikke lokaliseres til fareområder langs vassdrag. Disse vurderingene vil komme fram i konsekvensutredningene og i Risiko- og sårbarhetsanalysen.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2012

Nye utbyggingsområder skal ikke lokaliseres i områder med

støyverdier over det som er anbefalt i T1442/2012. Vurdering av tema støy vil skje både i konsekvensutredningene og i Risiko- og sårbarhetsanalysen.

Nasjonale forventninger:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I plan- og bygningsloven fra 27. juni 2008 ble det innført at regjeringen skulle utarbeide et dokument med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Det første heftet med nasjonale forventninger ble vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011.

Heftet beskriver hva kommunene, fylkeskommunene og statlige myndigheter har av sentrale utfordringer og hva de må ta særlig hensyn til i planleggingen for å følge opp nasjonale interesser og nasjonal politikk.

De sentrale utfordringene er:

- Befolkningsvekst
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Utbygging av samferdsel og infrastruktur
- Et stadig varmere og våtere klima
- Intens kamp om arealene
- Stadig større press på sårbar natur

De viktigste hensynene som må tas er:

- Ta hensyn til klimautfordringene og legge til rette for redusert energibruk
- Vise stor aktsomhet ved å unngå å planlegge utbygging i fareområder
- Lage langsiktige utbyggingsstrategier for å trekke klare grenser mellom landbruksarealer og overordnet grønnstruktur
- Ta vare på og videreutvikle sammenhengende grønnstruktur
- Hindre nedbygging av verdifulle landbruksarealer og natur- og friluftsområder
- Hindre byspredning ved å satse på fortetting og utvidelse av eksisterende byer/ tettsteder
- Fremme helse, livskvalitet og oppvekstmiljø ved å legge til rette for fysisk aktivitet bl.a. ved å sikre grønne områder som er lett tilgjengelig og tilrettelagt for friluftsliv, idrett, lek og avkobling

Regionale planer:

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Planen setter fokus på at framtidig utvikling av Vestfoldbyene skal skje i et bærekraftig perspektiv. Planen fokuserer på utvikling av boliger og næringsområder. Prinsippene og retningslinjene i planen om boliger og næring vil bli innpasset i rulleringen av kommunedelplan for Larvik by.

Regional plan for handel- og sentrumsutvikling i Vestfold

Planen gir føringer for lokalisering av nye handelsområder og sentrumsutvikling i Vestfold.

Regional plan for kystsonen i Vestfold

Planen gir føringer for utbygging i kystsonen, samt veiledning for fastsetting av byggegrense mot sjøen.

Regionale føringer:**NVE Retningslinje nr. 2/2011****Flom og skredfare i arealplaner**

Denne retningslinjen vil bli lagt til grunn ved vurdering av revidering av de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene, samt ved utarbeidelse av Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen).

NVE notat: «Hvordan ta hensyn til klimaendringer i arealplanleggingen»

Notatet vil bli lagt til grunn ved vurdering av revidering av de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene, samt ved utarbeidelse av Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen).

Vestfold fylkeskommunes retningslinje om «Byggegrenser mot vei»

Denne retningslinjen innarbeides i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene.

Kommunale føringer:**Kommunal planstrategi**

Oppstart av rullering av kommunedelplan for Larvik by er forankret i kommunal planstrategi, som ble vedtatt i kommunestyret 12. desember 2012, sak 208/12.

Kommuneplanens samfunnsdel 2010–2020

Planen har fire bærende prinsipper for arealstrategi; bærekraftig utbyggingsmønster, tydelig senterstruktur, miljøvennlig transportsystem og at en helhetlig overordnet arealplanlegging skal ivareta og styrke innbyggernes helse i et langsiktig perspektiv.

Kommunedelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv

Kommunedelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2013–2016 ble vedtatt 24.10.2012, sak 161/12. Formålet med planen er å fremme fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Planen legger til rette for «flere i fysisk aktivitet» og har en visjon om at «I Larvik skal alle ha anledning til å drive allsidig fysisk aktivitet, og få opplevelser på et mangfold av arenaer

Som et ledd i å følge opp denne planen avsettes eksisterende idrettsanlegg til idrettsformål og det er foretatt en gjennomgang av eksisterende idrettsanlegg, for å sikre ønskede utvidelser og arealer til nye idrettsanlegg.

Klima og energiplan

KDP Larvik by koordineres med temaplan for klima og energi.

Boligplan

Kommunestyret vedtok oppstart av en boligplan i desember 2011, sak 173/11. Boligplanen skal bestå av to deler. Del 1 skal beskrive boligpolitikken bidrag for fremtidig velferds-produksjon og levekårsutvikling (inkl. Boligsosial handlingsplan). Del 2 skal beskrive boligpolitikken bidrag for fremtidig verdiskapning, vekstkraft, attraksjon og næringsutvikling. Dette planarbeidet skal gå parallelt med rullering av kommunedelplanen for Larvik by og planene skal samkjøres.

Næringsplanen

Kommunestyret vedtok oppstart av rullering av gjeldene næringsplan i desember 2012, sak 137/12. Den nye næringsplanen skal beskrive kjennetegnene ved Larviks næringspolitikk og bidra til å øke antall arbeidsplasser i kommunen. Dette planarbeidet skal gå parallelt med rullering av kommunedelplanen for Larvik by og planene skal samkjøres.

Skolebruksplanen

Vedtatt i skolebruksplanen følges opp i kommunedelplan for Larvik by.

Barnehageplanen

Rullering av KDP Larvik by samkjøres med planprosessen for barnehageplanen.



Planprosess

Medvirkning

Det ble gitt anledning til å komme med innspill til endringer av planformål i tillegg til å mene noe om prosess og innhold i høring av planprogrammet sommeren 2013. Det er ikke avholdt

verksteder eller åpent møte i forbindelse med planprogrammet. Imidlertid er det avholdt flere åpne møter med fokus på kompetansebygging.

Møter – eksterne og interne

Høsten 2013 og våren 2014 er det avholdt flere åpne møter i Larvik by med sikte på å gi kunnskap om byutvikling. Det har vært møte om handelsanalysen for Larvik by på Sliperiet, åpent møte om boligtrender og eldrebølgens boligpreferanser på Sanden Scene og i tillegg er det arrangert tre møter på Litteraturhuset/biblioteket om Indre havn, om hvordan det er å bo i by og et møte med forfatteren av boka Bykamp. Det har vært arrangert konferanse i Bølgen om jernbaneutvikling og åpent møte om sentrumsutvikling på Quality Grand Hotel. På møtene er temaene blitt presentert av forskere og fagfolk med nasjonal og internasjonal kunnskap.

I mars 2014 ble flere sentrale aktører invitert til å bidra i

diskusjonen om temaene grønnstruktur, fortetting med kvalitet, soneinndeling av for eksempel støy, parkering, handel og næringsutvikling. Det deltakerne var opptatt av, kan grovt deles inn i fire områder – det som angår bestemmelser i planen, kompetanseoppbygging av aktørene, tema som bør løftes inn i planbeskrivelsen og påstander om planlegging og menneskers handlingsmønster. Mye kunnskap ble delt på disse møtene, men paradokset om at man faglig er enige om å konsentrere og styre utvikling uten at dette nødvendigvis følges opp politisk, ble trukket fram som et vesentlig element.

Flere av innspillene som kom fram i disse møtene og diskusjonene blir løftet inn i planforslaget.

Planens innhold

Formål

Planprogrammet for kommunedelplan for Larvik by henter seks strategier fra samfunnsdelens vedtatte arealstrategi. Nedenunder beskrives hvordan disse strategiene er imøtekommet i planarbeidet.

A. Styre etter tydelige, bærekraftige hovedgrep i arealplanleggingen

Planprogrammet tar opp den overordnede infrastrukturen som et viktig tema i planarbeidet med kommunedelplan Larvik by. Flere av disse prosjektene må løses i egne planprosesser, men det var en forventning om at kommunedelplanen skulle vise sammenhengen mellom viktige infrastrukturtiltak som jernbane, regional havn og hovedtransportårer. Transportløsningene har så stor betydning for videre utvikling av Larvik by, at det vil være vanskelig å planlegge videre uten at framføring av jernbane, lokalisering av stasjonsområde, avklaring av jernbanespor for gods til Larvik havn og Øyakryssets framtidige utforming er avklart. Planforslaget legger opp til en forsterkning av fortetting i aksene Stavern–Larvik–Gon. Det foreslås ikke utbyggingsområder utenfor sommerfuglmønsteret som er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel.

B. Legge tydelige rammer for by- og tettstedsvekst

Kommunestyret har vedtatt en årlig befolkningsvekst på 1,5%. Den årlige veksten de siste årene har vært under 0,5%. Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivning basert på middelverdier er på 0,6% årlig vekst. De ulike vekstprognosene har svært ulikt arealbehov. Planforslaget viser derfor arealbehovet for en årlig vekst på 1,5% fram til 2040, men vil gradere arealet slik at områder som ligger nær skoler, kollektivaksler og andre

hverdagsarenaer prioriteres først i perioden og fram mot 2027. Føringer fra Regional plan for bærekraftig arealpolitikk vil også bli vektlagt, slik at dyrka mark i hovedsak foreslås utbygget sent i perioden.

C. Fortette med kvalitet

Larvik by er foreslått delt inn i fem kategorier med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. Kategoriene er foreslått med følgende navn – Bevaring, Enhetlig bebyggelse, Eplehagebyen, Varierende bebyggelse og Transformasjon. Kategoriene er rangert utfra en verdisetting hvor bevaringsområdene har høyest verdi og med det strengest krav til nye tiltak, mens innen varierte områder og transformasjon er det en helt annen frihetsgrad når det gjelder tilpasning til omkringliggende bebyggelse. Vurderingene som ligger til grunn for inndelingen legges fram i vedlegget om Fortetting med kvalitet. Det foreslås bestemmelser som ivaretar verdiene til de ulike kategoriene.

D. Tilrettelegge en bred og smart meny av næringsområder og lokaliseringmuligheter

Arealplanlegging og næringsliv har ikke samme planleggingspuls. Mens arealplanlegging har store krav til utredninger, medvirkning og høringsprosesser, kan en bedrifts behov for større arealer komme som resultat av hurtigere markedssvingninger. Da er det ikke tilfredsstillende å vente på neste rullering av en kommuneplan – som kanskje skjer om fire år med et par års behandlingstid. De overordnede planene må være robuste, de må både ivareta nødvendig fleksibilitet og forutsigbarhet. Næringsplanen nevner en rekke forhold en kommune kan jobbe med for å påvirke utviklingen i antall arbeidsplasser, og innen feltet

arealplanlegging handler det konkret om å ha ferdig regulerte attraktive næringsarealer, utvikling av en effektiv infrastruktur og en positiv by- og stedsutvikling.

For å imøtekomme strategien om en bred og smart meny av næringsområder og lokaliseringmuligheter er det ikke tilstrekkelig med virkemidlene i plan- og bygningsloven. Et konkret eksempel vil være handel i sentrum. For å styre sammensetningen og lokaliseringen av de ulike varetypene, må det etableres et samarbeid mellom aktørene. Et slikt samarbeid med gårdeierne er satt i gang i Larvik sentrum.

Larvik kommune har en befolkning med lav utdanning og lav inntekt, mens arbeidsledigheten er litt bedre enn landsgjennomsnittet. De største næringsområdene målt i verdiskapning er engros- og handelsnærings og næringsmiddelindustri. Disse forholdene vil være basis for framtidens verdiskapning, og det kan synes fornuftig å bygge videre på det man allerede har.

Planforslaget legger opp til en styrking av sentrum og langs hovedtransportårene, da særlig Elveveien. Utfordringen med utvikling av sentrum, er tilpasningen til eksisterende bebyggelse. Aksene Hammerdalen – Storgata – Herregården er Larviks historiske struktur, og vil måtte tas hensyn til ved utvikling av nye prosjekter. Samtidig er det flere områder i nærheten av sentrum med stort transformasjonspotensiale, og det knytter seg store forventninger til Grandkvartalet, Indre havn, Hammerdalen og Bøkestredet. På disse områdene må diskusjonen dreie seg både om prosjektets påvirkning på de fysiske omgivelsene, men også om prosjektet i seg selv kan være en vekstfaktor for byen.

Langs hovedtransportårene finner vi arealene til tidligere Alfred Andersens virksomhet på Torstrand, havnevirksomhet på Revet og forretning/nærings lengst nord mot Bommestad. Disse områdene har potensiale for at større virksomheter kan etableres samlet. Det som er viktig å ta hensyn til er at bedrifter som legges langs hovedtransportårer også ivaretar atkomst for gående og syklende. Det må legges til rette for kollektivtransport, og gode gangveier fra holdeplassene.

Offentlig publikumsrettet virksomhet bør ligge i sentrum, i nærheten av et kollektivknutepunkt. Disse virksomhetene skal være lett tilgjengelige for alle. Skatt Sør og iFokus' lokalisering ved Elveveien er et godt eksempel på dårlig tilgjengelighet, da disse vanskelig kan nås med annet transportmiddel enn bil.

E. Gi forutsigbare arealmessige rammer (for næringsutvikling)

Kommunestyret vedtok 18.juni 2014 i sak 083/14 hvilke rammer for utvikling innen handel og annen type nærings som skal diskuteres i kommunedelplan for Larvik by.

Vedtaket ga følgende rammer for vurdering av lokalisering av ulike typer nærings:

- Faret / Nordby – handel med plasskrevende varer

- Sentrum – handle- og møtested med et mangfold av publikumsrettet virksomhet, særlig offentlig
- Elveveien fra Revet til Yttersø – havne- og logistikkrelatert virksomhet
- Nordbyen – ny utvidelse som Big Boxes
- Alfred Andersen – annen virksomhet enn handel

Bakgrunnen for å diskutere en vridning mot mer monokulturelle områder dreier seg om å gi mer forutsigbare rammer for næringsutvikling. Samtidig er det et svar på erkjennelsen at bransjegliding er vanskelig å styre med plan- og bygningsloven. Dette gjelder særlig når store lagerlokaler benyttes til handel, som det i stor grad er gjort i området Faret/Nordby. Områdets størrelse skal gi tilstrekkelig fleksibilitet til å fange markedssvingninger, men ved å samle handel med plasskrevende varer på ett sted, er det lettere å fange opp bransjegliding.

Handelsanalysen (<http://www.larvik.kommune.no/Videor/Larvik-handelskonsekvenser.pdf>) som er utarbeidet av Balanza Gruppen sier noe om handel og forventet utvikling i forbrukernes etterspørsel. Kunnskapen den gir er derfor ikke tilstrekkelig for å si noe om byutvikling og forholdet mellom handel og en bys attraktivitet. Den er mer egnet til å si noe om overlevelsesnivået til de ulike handelsområdene dersom nye etableringer tillates.

Transportøkonomisk institutt legger i sin bemerkning (<https://www.toi.no/publikasjoner/faglig-bemerkning-handelsanalyse-for-larvik-article32334-8.html>) til analysen vekt på at handels- og byutvikling henger sammen, men at det er avhengig av politisk vilje. Det er mulig å styrke et bysentrum, men det må da tas beslutninger om at det ikke skal åpnes for etableringer utenfor. Spredning av handelen vil svekke et bysentrum, som inneholder mer en bare handel.

F. Legge til rette for fysisk aktivitet i hverdagen

Dagens folkehelse og sykdomsstatistikk er på mange måter et uttrykk for de miljøbelastningene som innbyggerne er og har vært utsatt for. På samme måte vil framtidig folkehelse bli formet av hvordan helsefremmende og -hemmende faktorer påvirker oss i dagens samfunn. Et godt miljø kan fremme helse, for eksempel ved å oppmuntre til fysisk aktivitet og sosial kontakt. Motsatt kan omgivelsene våre begrense mulighetene for aktivitet og opplevelse, samt påføre oss ulike fysiske belastninger. Gjennom god planlegging og tilrettelegging kan kommunen bidra til å bedre folkehelsen

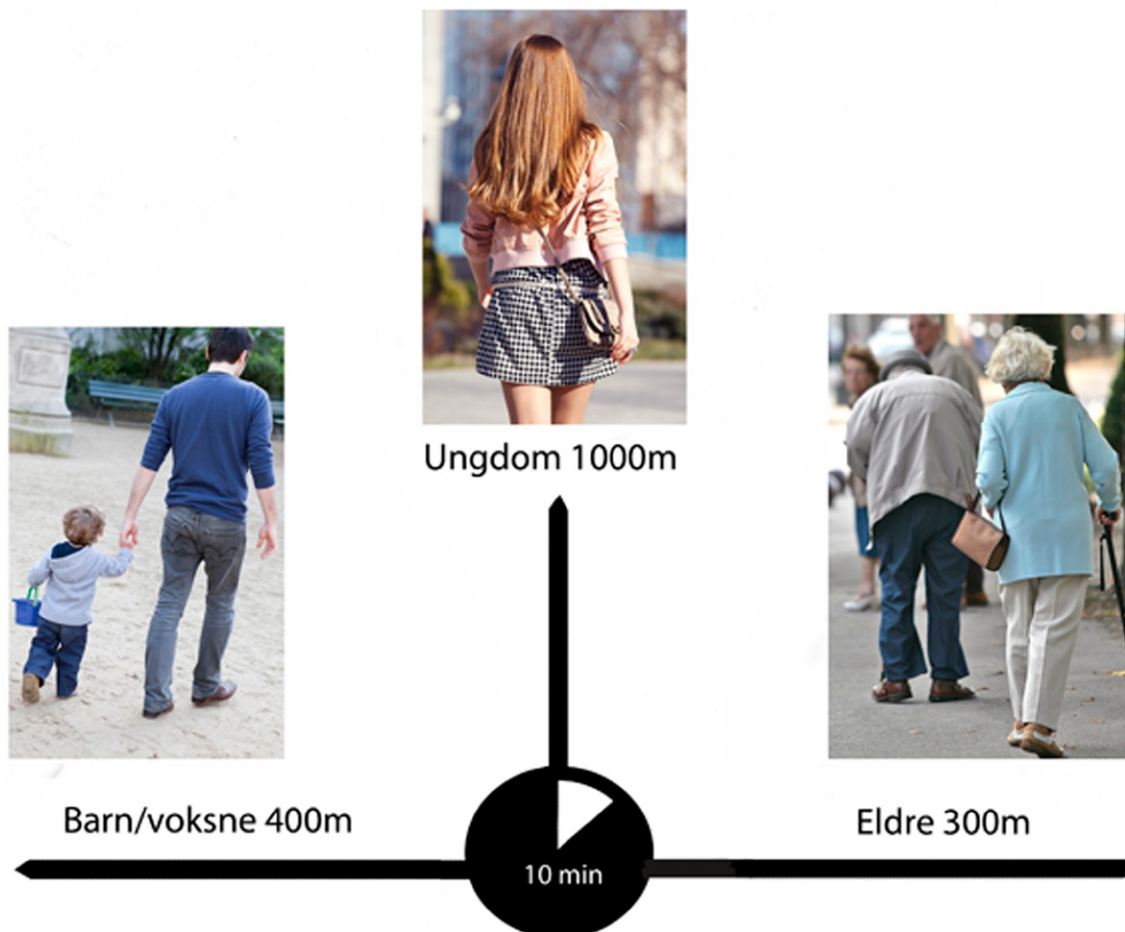
Grøntstruktur, idrett og friluftsliv

Innenfor planområdet til KDP Larvik by er de store og sammenhengende grønne strukturer for en stor del plassert fra Bøkeskogen og nordover langs E18, opp til Bommestad og sørover igjen langs Numedalslågen. De store friområdene legger til rette for gode naturopplevelser og muligheten for lengre turer samtidig som de er en del av manges nærtrområde. Gjennom å gjøre grønne områder attraktive og tilgjengelige kan kommunen oppmuntre til at områdene blir hyppig brukt. Bruken av grøntområder i det daglige avtar raskt med avstanden fra hjemmet, særlig for våre yngste og eldste innbyggere. For disse alderssegmentene blir de mindre grønne strukturer i Larvik bys midte særlig viktige. Ifølge folkehelseinstituttet bør et grøntområde kunne nås på maksimum 10 minutter. Hvor langt man går på 10 minutter varierer mellom ulike aldersgrupper.

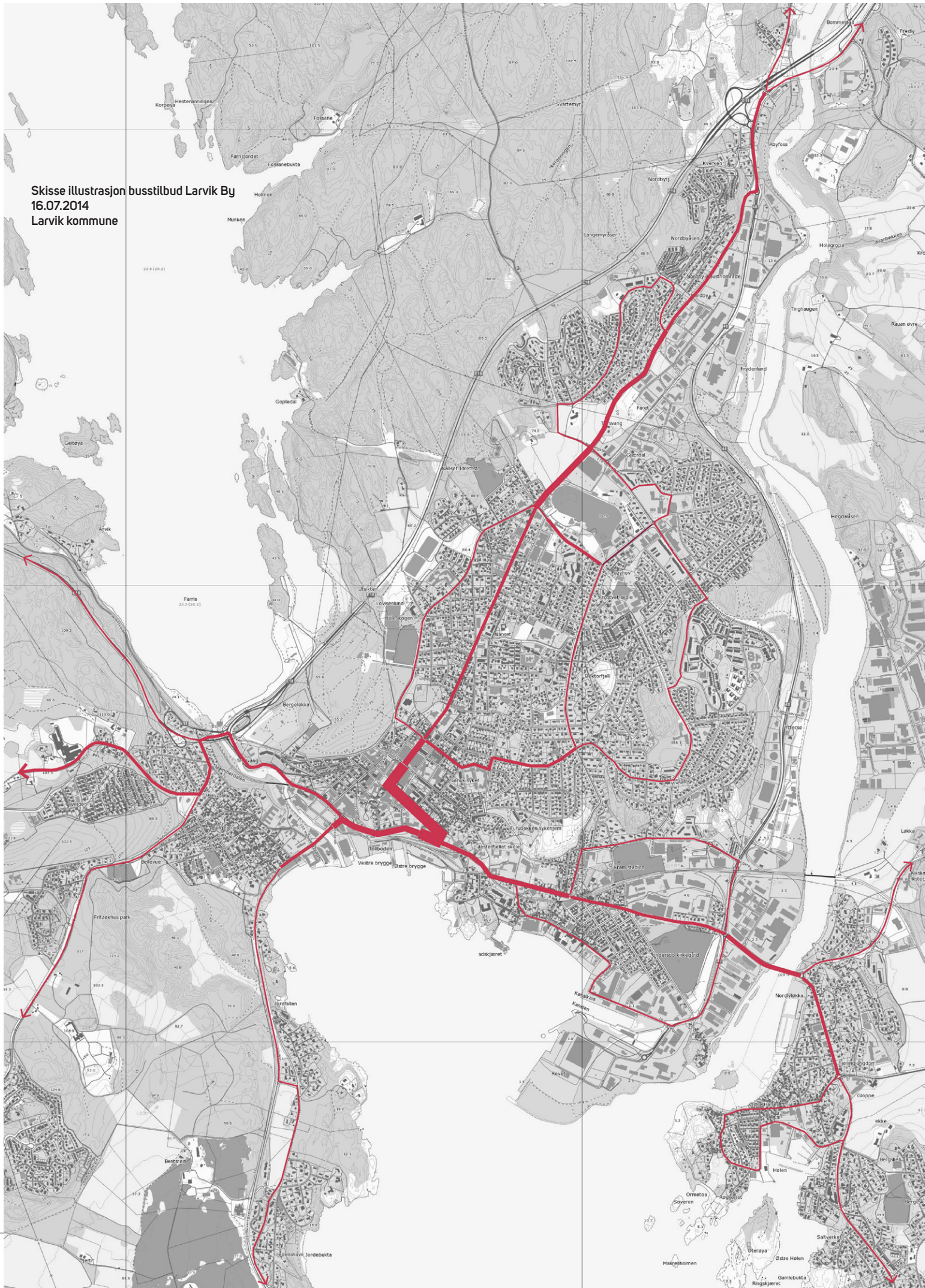
Under: Gangavstanden ulike aldersgrupper tilbakelegger på 10 minutter (basert på tall fra «Planlegging av grønstruktur i byer og tettsteder,» Direktoratet for naturforvaltning 6-1994).

Å bevare eller skape grønne nærområder er et viktig folkehelse tiltak.

Fysisk aktivitet har positive helsemessige gevinster – både fysisk og psykisk. Trening og fysisk aktivitet er begreper som brukes mye om hverandre, men det er et viktig skille. Trening er en måte å være i fysisk aktivitet på, men den skiller seg fra hverdagslig fysisk aktivitet da den har som mål å forbedre en fysisk ferdighet som styrke, utholdenhet og bevegelighet. Å småløpe til bussen er en fysisk aktivitet, mens å jogge tre ganger i uken vil anses som trening. På denne bakgrunn må arealplanleggingen parallelt med bevaring og utvikling av grønne områder, legge til rette for «snikmosjonering» eller aktiviteter med lavere intensitet som vi ikke regner som mosjon eller trening. Vi må ikke skifte til treningstøy for å være i fysisk aktivitet! Betydningen av å ha blant annet kulturtilbud, arbeidsplasser og sosiale møteplasser innen gå- eller sykkelavstand må ikke undervurderes verken i et folkehelse-, byutviklings- eller i et miljøpolitisk perspektiv.



Skisse illustrasjon busstilbud Larvik By
16.07.2014
Larvik kommune

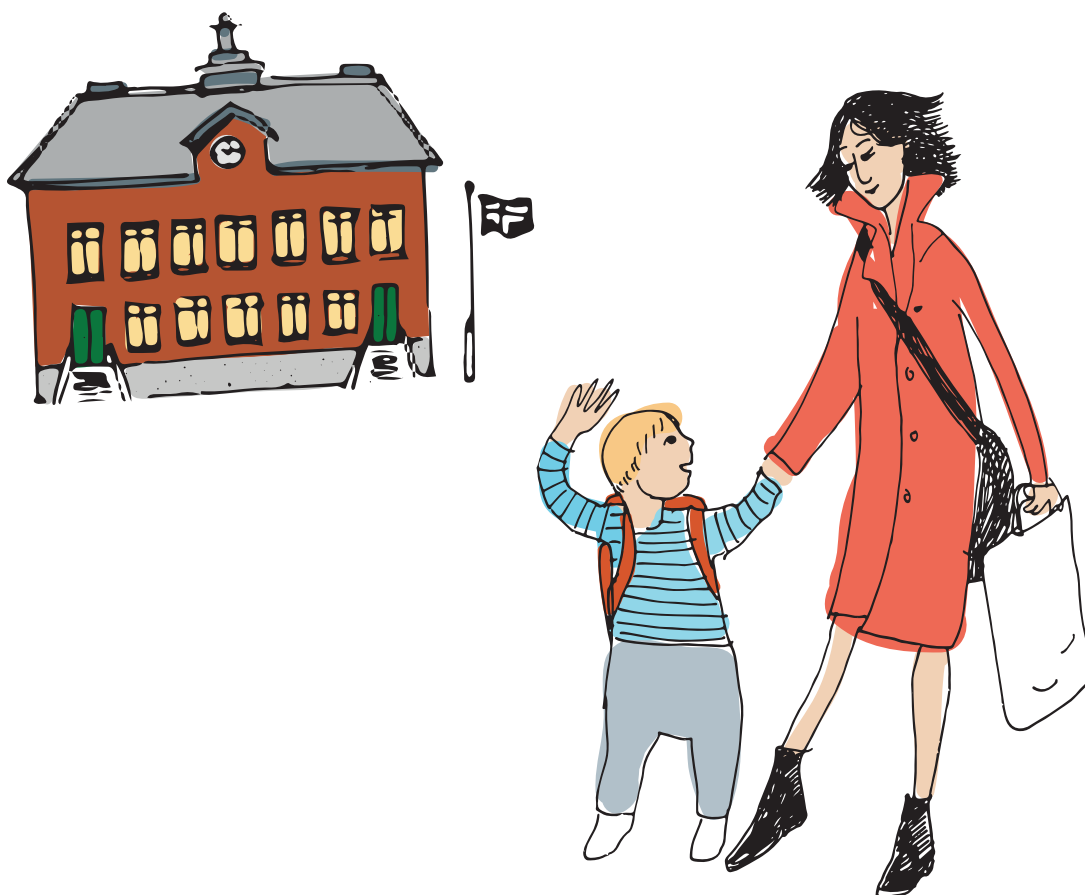


Kollektivtransport

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk har en delutredning som viser aktuelle tiltak for styrket kollektivtrafikk i Vestfold. Den viser til reisevaneundersøkelsen i 2005, og fordelingen av reiser på framkomstmiddel, viser at bilen står for 58,2%, mens kollektiv og sykkel er på henholdsvis 4,2% og 6,2%. Gående står for 18,1% av transporten. I Larvik er det ca 15% som går eller sykler til jobb, mens for dem som jobber utenfor kommunen, er andelen som bruker bil svært høy (89-90%). Reisevaneundersøkelsen viser også at 47% av innbyggerne har et busstilbud med 1 avgang per time eller sjeldnere. Både hyppighet, avstand til holdeplass og pris er viktige parametere for å velge kollektivtransport.

Illustrasjonen til venstre viser linjeføringen til Vestviken kollektivtransport. Tykkelsen viser antall buslinjer, men ikke hyppighet. Det er i hovedsak timesruter til Stavern, Nevlunghavn og Gon. Det er også timesrute til Veldre. Øvrige steder i utkanten av kommunen er det stort sett skolebuss som utgjør kollektivtilbudet.

NSB har timesruter med Vestfoldbanen mot Skien og Oslo/Lillehammer. Toget suppleres med ekspressbuss i hovedsak langs E-18. Dette er langruter, og består av Sørlandsekspressen, NOR-WAY (Haukelieekspressen) og TIMEkspresser. I tillegg kjører Telemarksekspressen mot Seljord.



Sosial infrastruktur

Kommunestyret vedtok 19.juni 2013 framtidig skolestruktur for Larvik kommune. Der ble det besluttet at Nanset og Frostvedt skole skal samlokaliseres i den nye skolen på Torstvedt, mens Stavern og Brunla skal samlokaliseres på Brunla. Dette skal skje innen 2017. Eventuelle endringer for skolene Tjødalyng, Østre Halsen, Valby, Mellomhagen, Sky og Langstrand vurderes etter 2017 og i etterkant av rullering av arealdelen.

Sosial infrastruktur er et viktig element i vurderingen av hvor man vil bosette seg. Larvik kommune har fritt skolevalg, så i prinsippet skal det være mulig å gå på alle skolene i kommunen. Det viser seg likevel at de aller fleste velger nærskolen. I tillegg til

ordinær skoledrift, er skolelokalene ofte i bruk på kveldstid til aktiviteter i regi av frivillige organisasjoner, som korps og idrettslag. Lokalisering av skolebyggene er derfor viktig for at transporten mellom hverdagens arenaer ikke blir for lang eller for vanskelig av andre årsaker.

Prinsippet om å konsentrere utbyggingen i kommunen til byene Larvik og Stavern og tettstedene Helgeroa, Kvelde og Tjøllingvollen vil styrke forutsigbarheten for sosial infrastruktur. Dette er likevel ikke det tyngste argumentet for å gjennomføre dette prinsippet. Det viktigste er å legge til rette for å kunne ha en kortreist hverdag.

Tema som ikke avklares i planforslaget

Jernbaneutvikling

InterCity-satsningen på jernbanen i Norge inkluderer Vestfoldbanen. Det er vedtatt en trinnvis utvikling, hvor jernbanenettet og stasjonsområdene rustes opp fra de store byene og utover, definert gjennom et indre og et ytre triangel. Utviklingen av linjeføring og stasjonsområde for Larvik er planlagt påbegynt med oppstart av kommunedelplan i 2017. IC-organisasjonen starter arbeidet med et mulighetsstudium for Larvik i 2015.

IC-utredningen konkluderte med at stasjonen i Larvik skulle ligge under Torvet. Imidlertid ble det utført en forstudie i forbindelse med gjennomføringen av E-18 forbi Farriseidet, som viste store utfordringer og kostnader knyttet til denne lokaliseringen. Jernbaneverket har per i dag fire alternative traseer og stasjonslokaliseringer for stasjonen i Larvik.

Veisystemet

Veisystemet i Larvik har vært gjenstand for analyser og diskusjoner i flere år. Det gjelder særlig øst-vest forbindelsen gjennom sentrum og Torstrand. Det har vært planer om en Torstrandtunnel. Nye trafikkløsninger som er bygget etter forrige rullering er rundkjøringer i Stavervnsveien i forbindelse med utviklingen i Hamnerdalen og Farris Bad, oppgradering av Nansetgata og Dronningens gate og en liten ombygging i Øya-krysset.

Transportsystemet i Larvik består ikke kun av veg. Det er

særlig utviklingen på Revet og passasjer- og godstrafikk til Danmark og til/fra kontinentet som skaper utfordringer i trafikkbildet. Beregnet ventetid for passasjertrafikken om ettermiddagen fra Revet er i dag ca 20 min i høysesong. Det er derfor viktig å se veg, jernbane og sjøtransport i sammenheng. Lokalisering av jernbanestasjon og –trase er et særdeles viktig element for videre utvikling, og det er flere prosjekter sentralt i Larvik som avventer denne beslutningen.

Regional havn på Revet

Larvik havns beliggenhet gir gode konkurransefortrinn. Det er kort veg til E-18, og kort seiletid til kontinentet. I Danmark er det gode forbindelser sørover, både på veg og bane. Larviks larvikkivirksomhet bidrar til at havna er Norges nest største containerhavn.

Beliggenheten gir mulighet for å utvikle en stor logistikkhavn. Det er store arealer både på Revet og muligheter for å dreie virk-

somhetene langs Elveveien mot logistikkrettet virksomhet på sikt. Denne muligheten blir ytterligere styrket dersom det føres et godsspor fra Vestfoldbanen ned til Revet. For transport på vei er det avgjørende at Øyakrysset blir tilstrekkelig utbedret slik at transporten fra havnevirksomheten og fra passasjerfergene ikke gir negative effekter for lokaltrafikken i Larvik sentrum.

Det pågår flere regionale og nasjonale prosesser som kan få følger for havnevirksomheten i Larvik. Interregional plan for intermodal godstransport i Vestfold og Telemark vil se på havnevirksomhet i hele Ostfjordområdet. Andre prosjekter som kan få betydning for havna, er utvikling av et regional offshore clus-

ter. Før disse planprosessene er avklart, vil det være vanskelig å si noe tydelig om havnas utviklingsmuligheter. Havnevesenet selv ønsker flere aktører velkomne, men det vesentlige vil være å velge en retning. Utskipningshavn for malm lar seg ikke kombinere med lokalisering av et regionalt offshore cluster.

Indre havn

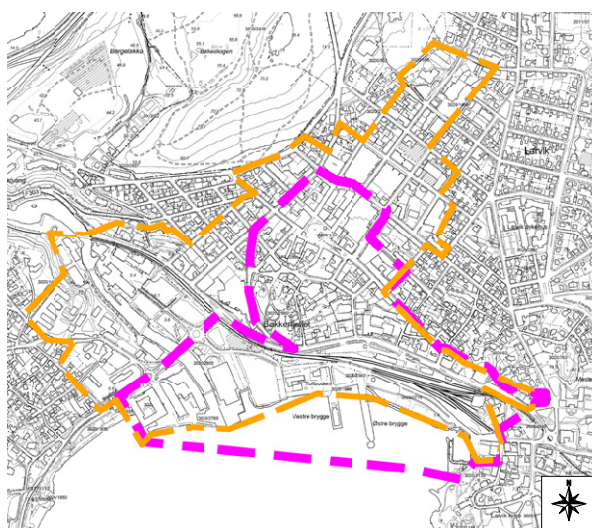
Idekonkurransen i Indre havn i 2008 kåret Connecting Larvik som vinner. Det er varslet oppstart av kommuneplanens områdeplan for Indre havn og planprogram har vært på høring, med høringsfrist 31.1.14. Det arbeides videre med planen parallelt med

mulighetsanalysen for transportsystemet i Larvik by. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for byutvikling og bymessig etterbruk på det tidligere havne- og fergeterminalområdet.

Nye Larvik:



Beskrivelse av planforslaget



Sentrum og torget

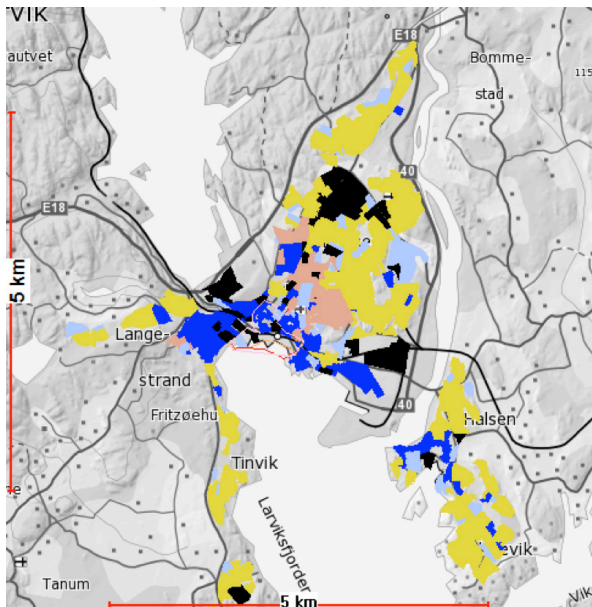
Sentrum i Larvik kommune er handelssentrum på og rundt torget. Dette er et av de historiske torgene, og var en møteplass for salg av jordbruksvarer som bær, frukt og grønnsaker. Et annet torg med historisk betydning er i dag en av byens største rundkjøringer, nemlig torget på vestsiden av Herregården. Sammen med hageanlegget på østsiden av Herregården, var dette byens innfallspørt. Torget er fremdeles handelssentrum i Larvik, selv om mye handel foregår andre steder også. Sentrum må inneholde en variasjon av ulike tjenester og det må være både handel, bolig og arbeidsplasser innenfor sentrumssonen.

Det er vedtatt en egen sone som danner rammene rundt bylivet i Larvik kommune. Denne sonen er markert med rosa stiplede linje i illustrasjonen. Innenfor denne sonen skal det være

mulig å skape et urbant miljø med et mangfold av aktiviteter. Den oransje stiplede linjen viser ny sentrumsavgrensning. Det er også ønskelig at åpningstider og skjenking knyttes til disse sonene, men det må forankres andre steder enn i arealplaner.

Et annet prinsipp som varslar en endring av tidligere praksis i kommunen, er at all publikumsrettet offentlig virksomhet ønskes plassert i sentrum. Kommunens administrasjon, statlige kontorer som skattekontoret, NAV osv skal lokaliseres i sentrum. Grunnen til dette er at dette er etater som alle skal kunne oppsøke, og da må de ligge slik at de er lett tilgjengelige med flere transportmuligheter. Det er ikke akseptabelt å plassere slik publikumsrettet virksomhet på et sted der du er avhengig av å ha bil for å komme dit.

Fortetting med kvalitet



Figuren over viser kategoriene som mørkeblå bevaring, lyseblå enhetlig bebyggelse, rosa eplehagebyen, gul varierende bebyggelse og svart transformasjon. Kategoriene er markert som bestemmelsessoner på plankartet.

Det er et nasjonalt mål at vi skal bo tettere, men dette skal ikke gå på bekostning av kvaliteten på verken boligen eller boligområdene. For å ivareta disse kravene, foreslår vi å dele inn i fem ulike kategorier som beskriver bygningstypologien for området. Noen av disse områdene er ganske små, mens andre er store, sammenhengende områder. For de ulike kategoriene foreslås ulike sett med bestemmelser som skal ivareta områdets karakter. De fem kategoriene tar utgangspunkt i verdier knyttet til stedets og byggets historie og arkitektonisk kvalitet, men det er særlig strøkets karakter og homogenitet som blir vektlagt. Kategoriene har fått navnene:

1. bevaring
2. enhetlig bebyggelse
3. eplehagebyen
4. variert bebyggelse
5. transformasjon

Kategori 1 bevaring er i hovedsak sammenfallende med områdene som har bevaringsstatus i gjeldende kommunedelplan.

Teknisk infrastruktur

I konsekvensutredningene for KDP Stavern by, KDP Larvik by og Kommuneplanens arealdel har teknisk infrastruktur blitt delt mellom trafikale forhold og vann- og avløp. Dette har blitt gjort for å tydeliggjøre eventuelle utfordringer på det enkelte innspillet.

Larvik kommune har to typer avløp:

- Separatsystem hvor spillvann (kloakk) og overvann (drensvann fra grunnen og overflatevann) transporteres i hvert sitt rørsystem.
- Fellessystem hvor spillvann og overvann transporteres i samme rørsystem.

I Larvik by er det hovedsakelig fellessystem. Her må vann- og avløpssystemet for en stor del utbedres i forbindelse med større utbygginger. Dette må imidlertid vurderes i hvert enkelt tilfelle for å finne akseptable løsninger for både kommunen og utbyggingene. Separatsystem for boligområdene rundt sentrum er også en prioritert oppgave i årene fremover. Enkelte steder i Larvik by er rørløpninger av asbestsement. De lengste rørstrekkene finner er i Nansetgata og Faret i området rundt Nordbyen og langs Elveveien.

Trafikale forhold omfatter adkomstmuligheter til innspillsområdet, nærhet til gang- og sykkelsti og tilgang til offentlig kommunikasjon. Larvik kommune skal tilrettelegge for at boliger, arbeidsplasser, offentlige og private servicefunksjoner, kultur- og idrettstilbud og fritidsaktiviteter lokaliseres kollektivnært, i henhold til prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging (jf. Klima- og energiplan for Larvik kommune 2014-2022). Arealutviklingen definerer rammebetingelsene for reiseatferd – muligheter og preferanser med tanke på hvor man reiser, hvor ofte og med hvilke transportmidler.

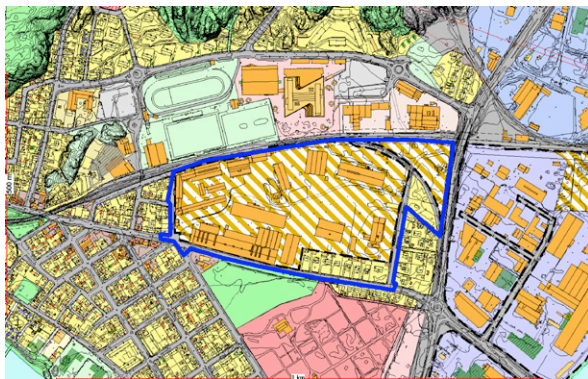
Innspillsområdene i Larvik by vil for en stor del kunne knytte seg på eksisterende veinett og det er tilfredsstillende tilgang til offentlig kommunikasjon. Eventuelle utfordringer knyttet til trafikale forhold blir vektet under verddivurderingen i konsekvensutredningene.

Innspillene

Flere av innspillene gjelder små arealer som omhandler ønske om å endre formålet på egen hage fra friområde til bolig, om-disponere arealer regulert til offentlig og privat tjenesteyting til boligformål samt omgjøre friområder til boligformål. Disse innspillene kommer både fra privatpersoner og fra Larvik kommune. Omdisponering av disse arealene vil fortette og forsterke eksisterende boområder samtidig som arealene ikke er store nok til å påvirke områdenes sammensetning og karakter.

Her beskrives kun de innspillene som er av vesentlig betydning for å nå målene om befolkningsvekst og økt kompetanse i befolkningen. Den totale oversikten finnes i vedlegg 2, Konsekvensutredning av de anbefalte innspillsområdene. Flexibiliteten både i formål og utnyttelse gjør det vanskelig å si noe presist om hvor stor andel av bolig- eller næringsbehovet som vil løses i det enkelte prosjekt.

Flere av innspillene har allerede tilstrekkelig handlingsrom i gjeldende planer eller gis ytterligere handlingsrom gjennom endring av bestemmelsene. Disse innspillene beskrives selv om det ikke foreslås endringer i planforslaget. Dette gjelder blant annet Grandkvaralet og Bergeløkka.



Alfred Andersen

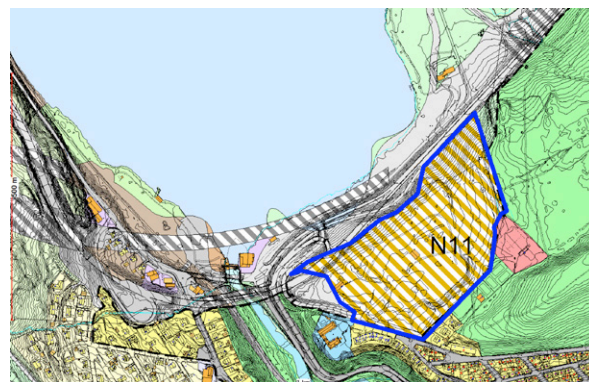
Området er på 120 dekar og ligger på Torstrand, mellom jernbanelinja og Dronningens gate. Det er i dag industrivirksomhet på store deler av området, mens det i området nærmest inngangen er treningssenter, kontor, småindustri og frisør. En av de store hallene er innredet til bruk for skating.

Områdets størrelse og dagens industrivirksomhet gjør dette til et typisk transformasjonsområde med stort potensiale. Beliggenheten er for langt unna sentrum til at det kan være en viktig drivkraft for sentrumsutviklingen, men nær nok til at det kan bidra til å gi Larvik kommune aktivitet som kan øke andelen for miljømessig transport som kollektiv, sykkel og gange.

Det er et ønske å utvikle området slik at man tar vare på og

utvikler den delen av den rustikke bygningsmassen som er registrert hos Riksantikvaren. Dette for å skape et unikt miljø og ramme sammen med den nye bygningsmassen som utvikles på området. Formålene ønskes benyttet til forretning, næring, bolig, publikumsrettet virksomhet og tjenester tilknyttet omsorg/pleie/helsetjenester.

I planen foreslås at den vestre delen avsettes til flere formål, både næring og bolig. Den østre delen foreslås endret til næringsvirksomhet og da særskilt for havnerelatert virksomhet. Dette får konsekvenser for den framtidige verdien på boligene som ligger på området i dag.



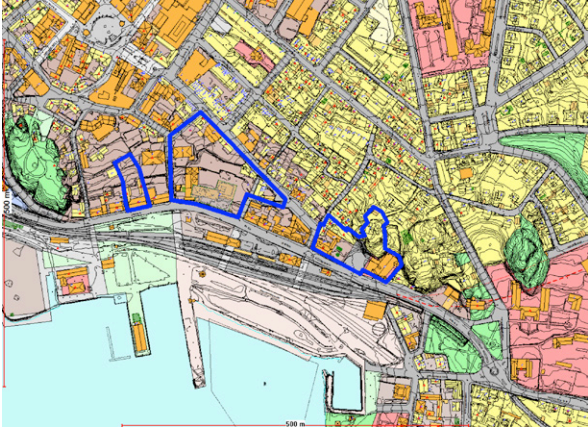
Bergeløkka

Området er 87 dekar og ligger sør for Bøkeskogen, med utsikt både over Farris og Larviksfjorden. Det er i dag ingen virksomhet på området, og den tidligere cellulosebedriften er fjernet.

Beliggenheten er meget eksponert, og har potensiale for å bli et av Larviks store landemerker. Dette betyr at framtidig virksomhet både må tilpasses Bøkeskogen og bebyggelsen i Bøkelia, men at det kan tillates høy utnyttelse dersom virksomheten er av en nasjonal eller internasjonal karakter. En av de fire lokaliseringsalternativene for ny jernbanestasjon er Bergeløkka.

Grunneier foreslår at området i hovedsak bebygges med boliger, eventuelt i kombinasjon med noe næringsvirksomhet.

I planen foreslås at dagens fleksibilitet opprettholdes.

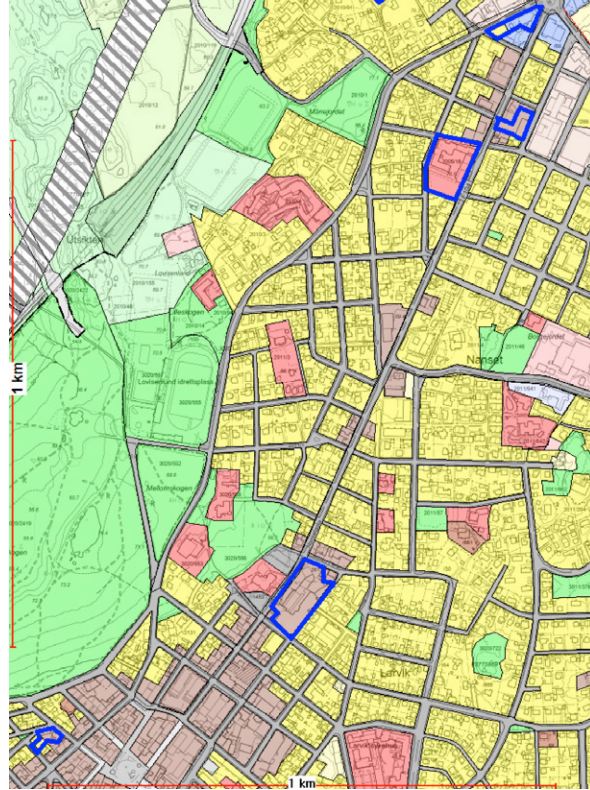


Storgata

Det er flere prosjekter i Storgata, hvorav Grandkvartalet er det største. De andre innspillene er boligutvikling på nabotomta til Festiviteten og flere formål på flere eiendommer mellom Thaulovsvingen og Shellstasjonen. Husrekken i Storgata er viktig i Larviks historiske bybilde. Dagens status på innspillene er del av historisk hage, hotell, restaurant, forsamlingshus og frivillighetssentralen.

I Storgata 46 ønskes det boligutvikling, mens det for området rundt Munken er flere ønsker, men ingen konkrete planer. For Grandkvartalet ønskes at kommunedelplanen legger opp til tilstrekkelig fleksibilitet for prosjektet.

I planen foreslås ingen endringer i formål. Gjeldende planer legger til rette for tilstrekkelig utviklingsmuligheter, og det er ikke ønskelig i denne rulleringen å fjerne parkeringsplassen utenfor Munken. Når det gjelder høyder og grad av utnyttning, foreslås nye bestemmelser og retningslinjer som i større grad setter prosjektet og prosjektets bykvaliteter på omgivelsene i fokus.



Nansetgata og Bøkelia

Det er flere innspill langs Nansetgata og et i Bøkelia. I rekkefølge fra nord til sør blir det følgende områder – trekanten mellom Nansetgata og Gamle Kongevei, Nanset skole, kvartalet tvers over for biblioteket (nr 36) og i Bøkelia i krysset Øvre Torggate og Nedre Bøkeligate.

Alle disse områdene ligger i tett by, og kan inneholde noe næringsvirksomhet i tillegg til bolig. Nansetgata er nylig oppgradert til miljøgate, og vil således bli mer aktuell som boliggate. Det er gode muligheter for en hverdag uten bruk av bil.

I planen foreslås næring og forretning på innspillet øverst i Nansetgata, kun boliger på Nanset skole, på innspillet tvers over for biblioteket foreslås tomta delt med sentrumsformål mot vest og boliger mot øst. Det foreslås boliger for innspillet i Bøkelia.

Revet og Elveveien

Innspillene mellom Bommestad og Revet inneholder havneområdet, kjølelageret i Elveveien 120 og Kverken, mellom rundkjøringene mot Bommestad. Det handler i hovedsak om å fortsette dagens virksomhet, men i tillegg ha full fleksibilitet innen formålene næring og handel.

Utviklingen av Revet som regional havn kan skape gode vilkår for logistikkvirksomhet i Larvik. Denne utviklingen kan ikke skje uten at det blir foretatt tilstrekkelig utbygging av transport både på vei og bane.

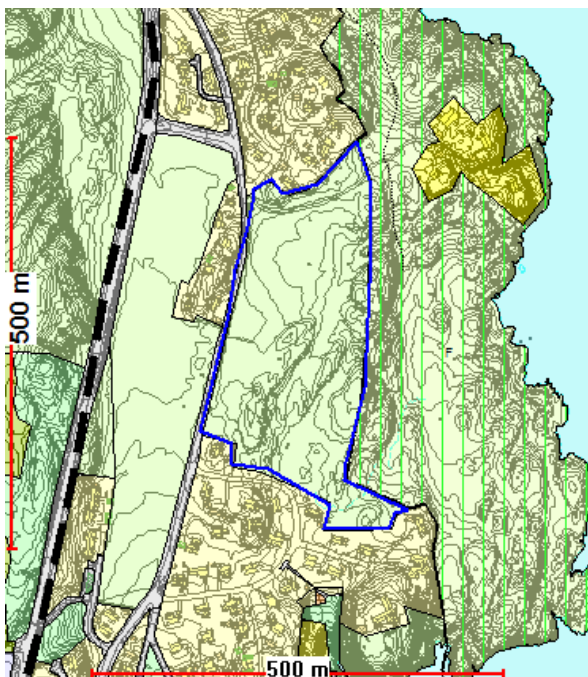
Det foreslås ingen endring i gjeldende plan for Revet. Utvidelse av havneområdet behandles som egen plan.



Martineåsen og Tenvik

Som oppfølging av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) foreslås at Martineåsen og Tenvik avsettes til framtidig boligområde, men med krav om områderegulering. Det foreslås at øvrige områder som er avklart i RPBA (Tenvik vestre del og Rekkevik gård) ikke utvikles til boligområder før 2026.

I planarbeidet for både Tenvik og Martineåsen kan den videre prosessen føre til justeringer av innspillsområdet.





Endringer i plankartet

Plan- og bygningsloven er endret etter forrige vedtak av kommunedelplan Larvik by. Både kart og bestemmelser er justert etter nytt lovverk.

Reguleringsplaner som er vedtatt etter 2006 er justert i plankartet med vedtatt formål.

Områder som i gjeldende plan har et formål som ikke er overført til ny planlov, har fått nytt formål i tråd med ny lov. Dette gjelder blant annet grøntstruktur og transformasjonsområder. Grønnstruktur omfatter friområder, turdrag, parker og naturområder.

Det er etablert følgende hensynssoner: Bestemmelssone, faresoner, sikringszone, særlige angitte hensynssoner, båndleggingssone og gjennomføringszone (framtidige områdeplaner).

Samlede virkninger

Naturverdier, biologisk mangfold

Planforslaget berører rik edellauvskog på noen områder. Det må vurderes i reguleringsplanen hvordan hele eller deler av skogen skal ivaretas. Det foreslås bestemmelser om at trær av en viss størrelse ikke skal hugges. Det foreslås i handlingsprogrammet utarbeidelse av grønnstrukturplan. Avmerking av særskilt viktige trær vil være del av dette arbeidet.

Naturressurser (Jord/skogbruk)

Dyrket og dyrkbar mark som foreslås endret til byggeområde er avklart i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk

Vannressurser

Ingen særskilte konsekvenser.

Landskap og kulturmiljø

Særskilt viktige landskaps- og kulturmiljø må ivaretas. Hvordan dette skal gjøres, blir en diskusjon i reguleringsplanen. Det gjelder særlig eldre bebyggelse på Alfred Andersen, men også i bestemmelser for eksisterende boligområder.

Kulturminner

Områder som har kulturminner er avsatt som hensynssone. For øvrig må verdien av disse diskuteres i reguleringsplanen eller byggesaken.

Friluftsliv og rekreasjon

Eksisterende turveier må opprettholdes eller utbedres ved nye tiltak. Det er spesielt viktig å legge til rette for trygge transporttapper mellom hverdagsaktivitetene, men også til større rekreasjonsområder. Det foreslås i handlingsprogrammet at viktige transportårer for gående og syklende tas med i grønnstrukturplanen.

Nærmiljø

Fortetting vil si at de nye boligområdene legges i etablerte bomiljø. Dette muliggjør bruk av eksisterende sosiale struktur som skoler og fritidsaktiviteter. Utfordringen er at det kan ta lang tid å bli inkludert i slike miljøer dersom det eksisterende sosiale nettverket er veldig tett.

Barn og unge

Barnetråkkregistreringer må hensyntas i reguleringsplanen, enten ved å ivareta dagens bruk eller legge til rette for at aktiviteten kan opprettholdes et annet sted i nærheten. For enkelte av områdene er barnetråkkregistreringene knyttet til dagens virksomhet, slik som Nanset skole.

Trafikale forhold

Fortetting i eksisterende strukturer fører til større press på vegsystemet. Det er derfor viktig å følge opp med tiltak for å gi trygge veier for gående og syklende. Lokale utfordringer kan løses i reguleringsplanen eller gjennom andre tiltak.

Teknisk infrastruktur

Stort sett avklart innenfor planområdet, men kan være lokale utfordringer med gammelt vann- og avløpsnett. Vurderes i reguleringsplanarbeidet eller annet planarbeid.

Forurensning til luft og vann

Støy langs Nansetgata. Tiltak må beregnes i bygningsmassen. Mellom boligbebyggelsen på Torstrand og Larvik havn foreslås en egen områdeplan for buffersonen. Deler av denne kan blant annet vurderes til bruk for kjøretøy og maskiner for KMT og Larvik kirkeverge. Atkomst for maskinene vil da bli fra havnesiden, mens fasaden mot boligbebyggelsen vil være for gående og syklende. Dette bygget kan også romme kontor, garderobes og spiserom for de ansatte.

Samfunnssikkerhet ROS (Flom, ras/skred mm)

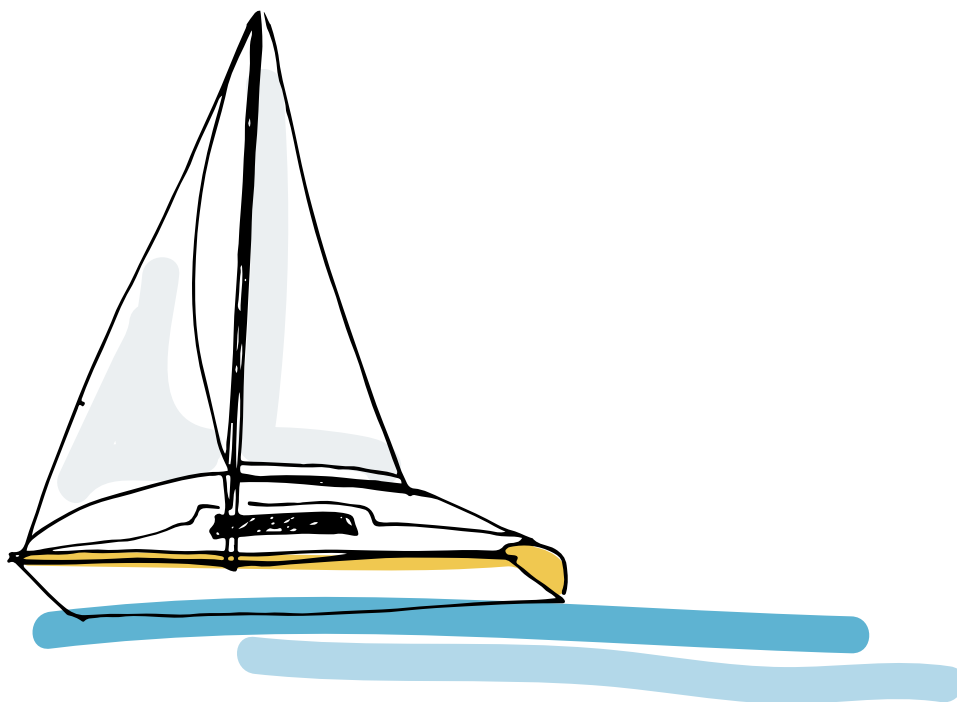
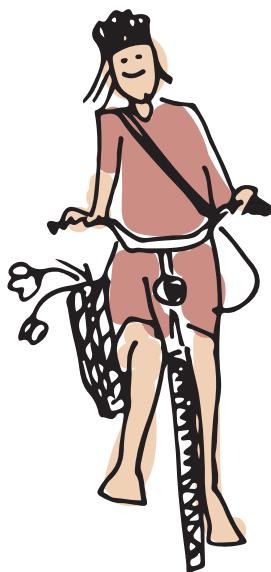
Radon finnes i store deler av kommunen. Det er særlig der det legges opp til aktivitet utendørs dette må vurderes spesielt. For innendørsaktiviteter er det mulig å legge sperre i bygningsmassen.

Det knytter seg begrensninger til utbygging i nærheten av høyspenttraseer. Der det er foreslått ny utbygging i nærheten av disse, skal disse traseene i bakken.

For områder som har påvist kvikkleire, må sikringstiltak være utført før videre utvikling kan finne sted.

Folkehelse

Arealplanstrategien til Larvik kommune dreier seg om å bedre innbyggernes helse i et langsiktig perspektiv. Ved å samle hverdagsaktivitetene som hjem, skole, arbeidsplasser, handel og fritidsaktiviteter, er det mulig for innbyggerne å delta i større grad enn når transporten mellom dem tar lang tid og må gjøres med bil. Internasjonale tendenser viser at innbyggere i by lever sunnere enn innbyggere på landet. Dette er et sammensatt årsaksbilde, men arealplanleggenes bidrag til å bedre helsa, er å jobbe mot en komprimert geografisk hverdag.



KOMMUNEDPLAN 2015–2027, LARVIK BY
PLANBESKRIVELSE



Larvik
kommune

