



Larvik
kommune

EKSTRAMØTE FSK/ KPU 22.1.2020

III. IC-kongegataalt.
Norconsult/Asplan Viak

OVERORDNET PERSPEKTIV/ KDP LARVIK BY

Kommunalsjef Hilde Bøkestad og Plansjef Hege Eick, Larvik kommune

Mål med møtet

Mål for møtet:

Å få innsikt i og drøfte overordnede problemstillinger rundt hva som skjer rundt Larviks rolle i sin region med hensyn på samordnet areal og transport (ATP).

Å få informasjon om to viktige delarbeid knyttet til prosessen med Kommunedelplan (KDP) for Larvik by.

Å bli oppdatert på status på framdrift i arbeidet med Kommuneplanens arealdel (KPA) og drøfte hvordan videre prosess for konsekvensutredning av fritidsbebyggelse håndteres.



Opplegg

16.30 – Enkel beverting tilbys i forkant av møtet. **(Husk å gi beskjed til Ellen på epost: ellen.holt.larsen@larvik.kommune.no om du kommer og om skal ha mat (bl.,a spesielle behov)**

17.00 – Presentasjon av overordnede prosesser knyttet til regional utvikling, prosessen med InterCity, prosess med Nasjonal Transportplan og Larviks posisjon i dette v/ kommunalsjef Hilde Bøkestad og plansjef Hege Eick

17.50 – Refleksjon og diskusjon i grupper om hva som er muligheter og utfordringer, og hvordan Larvik kommune bør rette sin innsats.

18.20 – Et par minutters presentasjon i plenum om hva man diskuterte i gruppene

KORT PAUSE

18.40 – Presentasjon av Kommunedelplan (KDP) for Larvik by og om de to pågående prosessene rundt Fortettingsstrategi og sentrumsarbeid v/ Camilla Fjellvik Paulsen. Spørsmål og innspill fra utvalget.

19.30 – Muntlig statusoppdatering på framdriften i arbeidet med Kommuneplanens arealdel (KPA), og hvordan håndtere videre prosess knyttet til innspill på områder til fritidsbebyggelse. Drøfting.





Larvik
kommune

EKSTRAMØTE FSK/ KPU 22.1.2020

III. IC-kongegataalt.
Norconsult/Asplan Viak

*Overordnet perspektiv og pågående prosesser
som påvirker utviklingen i Larvik kommune*

Kommunalsjef Hilde Bøkestad og Plansjef Hege Eick, Larvik kommune

Innhold

- Et historisk tilbakeblikk
- Det unike og vanskelige med Larvik
- En langsiktig byutvikling
- Noen utviklingstrender
- Noen nøkkeltall for Larvik
- Samordnet areal og transport
- Larvik rolle i en ny regional kontekst
- Nasjonal Transportplan
- Larviks utviklingsplaner
- Gruppeoppgave



Kort historisk tilbakeblikk



Lokalitetsområder fra tidligmesolittisk tid (TM) i Norge 10 000-8000 f.Kr. La grunnlaget for landskapstrekk, landbruksdrift og senere vikingetid. Muliggjorde Kaupang som en av de sentrale handelsplasser i vikingetida.

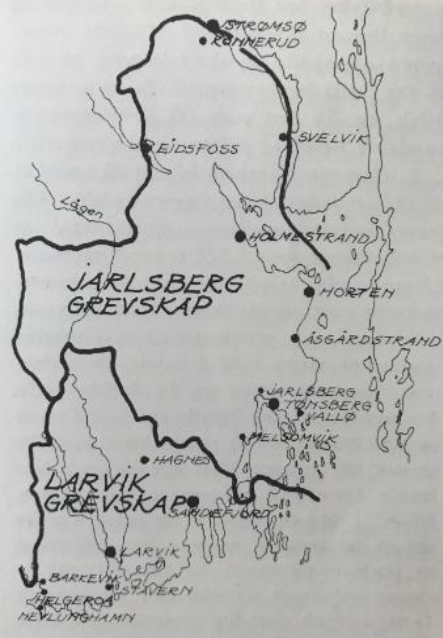


Kort historisk tilbakeblikk



Lokalitetsområder fra tidligmesolittisk tid (TM) i Norge 10 000-8000 f.Kr. La grunnlaget for landskapstrekk, landbruksdrift og senere vikingetid. Muliggjorde Kaupang som en av de sentrale handelsplasser i vikingetida.

Seilskutetid og opplysningstid.
Grevskapet Larvik stiftet i 1671.
Larvik og Jarlsberg amt i 1821.
Larvik by, Stavern/Fredriksvern fort og uthavnene etablert.

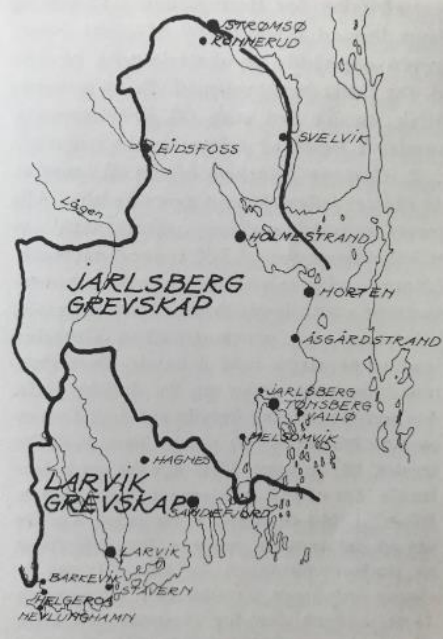


Kort historisk tilbakeblikk



Lokalitetsområder fra tidligmesolittisk tid (TM) i Norge 10 000-8000 f.Kr. La grunnlaget for landskapstrekk, landbruksdrift og senere vikingetid. Muliggjorde Kaupang som en av de sentrale handelsplasser i vikingetida.

Seilskutetid og opplysningstid. Grevskapet Larvik stiftet i 1671. Larvik og Jarlsberg amt i 1821. Larvik by, Stavern/Fredriksvern fort og uthavnene etablert.



Industriell revolusjon. Dampmaskin. Grevskapsbanen åpnet 13.10.1881. Industrireising og framtidsoptimisme. Havneutvikling på Revet. Alfred Andersen bygges opp. Petter Wessel i drift fra 1937.

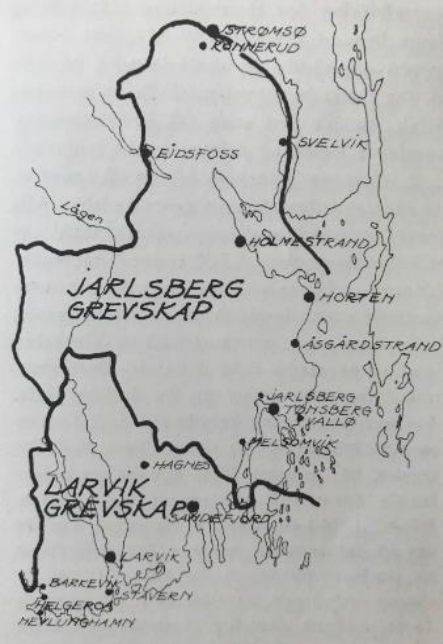


Kort historisk tilbakeblikk



Lokalitetsområder fra tidligmesolittisk tid (TM) i Norge 10 000-8000 f.Kr. La grunnlaget for landskapstrekk, landbruksdrift og senere vikingetid. Muliggjorde Kaupang som en av de sentrale handelsplasser i vikingetida.

Seilskutetid og opplysningstid. Grevskapet Larvik stiftet i 1671. Larvik og Jarlsberg amt i 1821. Larvik by, Stavern/Fredriksvern fort og uthavnene etablert.



Industriell revolusjon. Dampmaskin. Grevskapsbanen åpnet 13.10.1881. Industrireising og framtidsoptimisme. Havneutvikling på Revet. Alfred Andersen bygges opp. Petter Wessel i drift fra 1937.



Modernisme. Etterkrigstid. Bil for alle fra 1960. Byspredning med boligfelt, storhandel og kjøpesenter utenfor etablert sentrum; Nordbyen, Faret og Øya. E18 ble bygget og ledet trafikken ut av sentrum ca. 1974-75.

Det unike med Larvik



Det vanskelige med Larvik

Farrisvannet
drikkevann for
Ca. 200.000

Lågen er Norges 3.
lengste elv

Raet og istidsavsetninger skaper
utfordrende grunnforhold

Bøkeskogen

Tjølling er et særegnet kulturlandskap fullt av verdifulle
kulturminner, steinressurser og dyrkamark

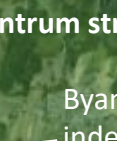
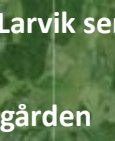
Farriskilden

Larvik sentrum strever

Farriselva med tidlig
industridannelse

Herregården

Byamfiet, Tollerodden og fjorden ut mot horisonten er sentrale
indentitetsbærere for Larvik som by



Det vanskelige med Larvik

Farrisvannet
drikkevann for
Ca. 200.000

Lågen



er skaper
ld

fulle

Farriselva med
industridanne

Byamfiet, Tollerodden og fjorden ut mot horisonten er sentrale
indentitetsbærere for Larvik som by

En langsiktig byutvikling – hva ligger bak oss?



Larviks sjøfront var preget av infrastruktur og industri fram til 2000-tallet



Fergetrafikken preget byen fram til utflytting til Revet i 2008



En langsiktig byutvikling – hva sikter vi mot?



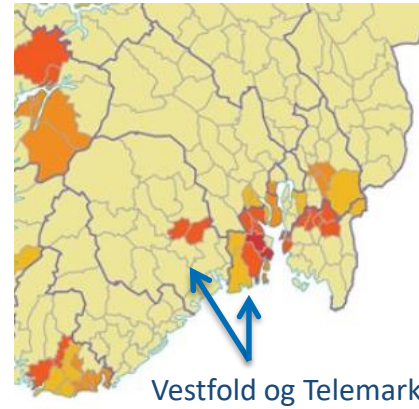
Folkefest for Indre Havn



Indre havn omskapt på 48 timers dugnad
Ekstrem forvandling indre havn i 2008

Noen utviklingstrender

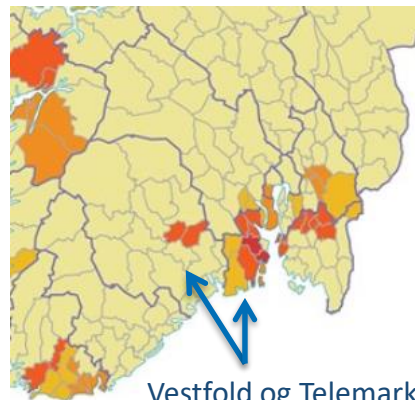
Kommune- og regionreformen endrer fokuset i regionen



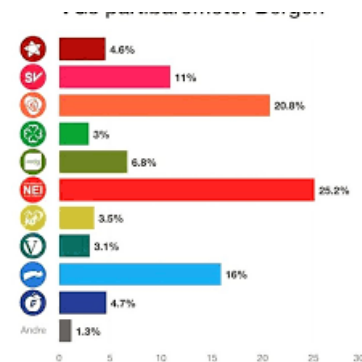
Noen utviklingstrender

Kommune- og regionreformen endrer fokuset i regionen

Samferdselspolitikk er blitt mer politisk



Vestfold og Telemark



Bompenggeopprøret 2019

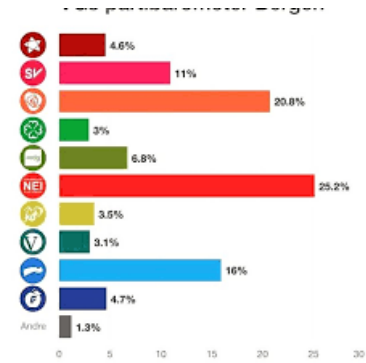
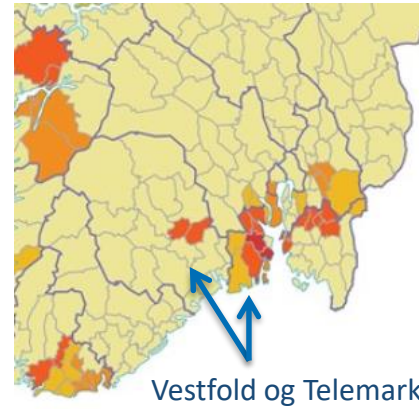


Noen utviklingstrender

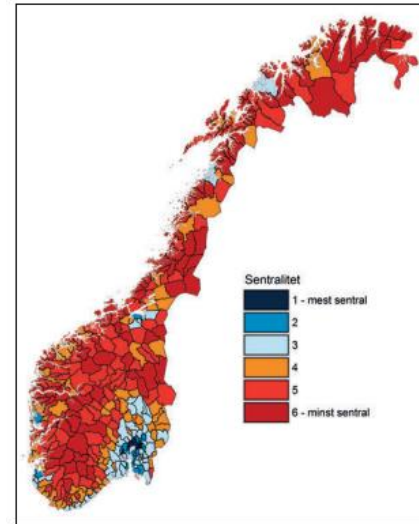
Kommune- og regionreformen endrer fokuset i regionen

Samferdselspolitikk er blitt mer politisk

Sentralisering gjør at de største byområdene vokser på bekostning av distrikter og mindre sentrale byområder



Bompengoppørret 2019



Figur 3.1 Kommuner etter sentralitet

Kilde: SSB (2017a). Kart: KMD



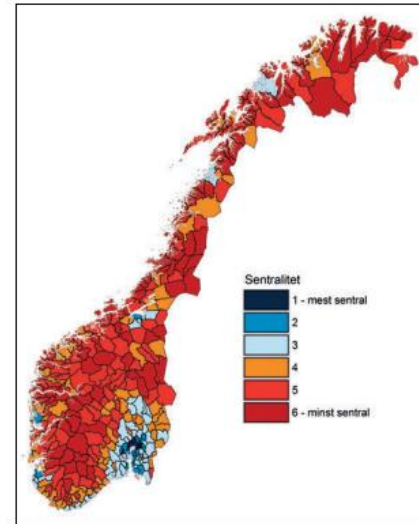
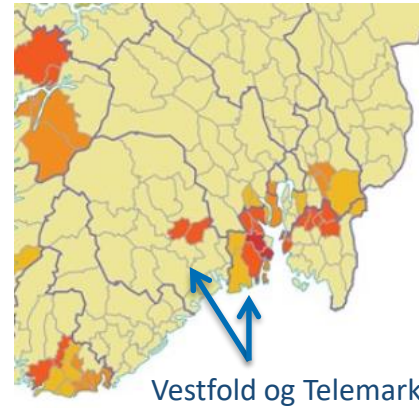
Noen utviklingstrender

Kommune- og regionreformen endrer fokuset i regionen

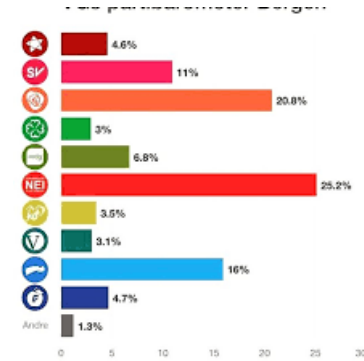
Samferdselspolitikk er blitt mer politisk

Sentralisering gjør at de største byområdene vokser på bekostning av distrikter og mindre sentrale byområder

Mer usikker økonomisk framtid, og annen fordelingspolitikk fra staten gir mindre handlingsrom for kommunene

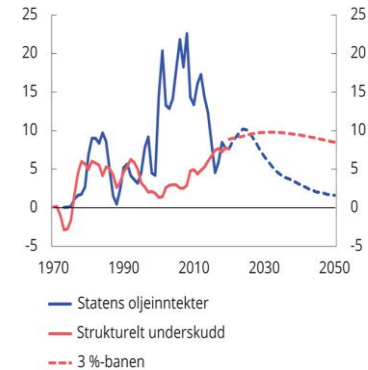


Figur 3.1 Kommuner etter sentralitet
Kilde: SSB (2017a). Kart: KMD



Bompengeopprøret 2019

Oljeinntekter og bruken av oljeinntekter



Graf i statsbudsjettet som viser oljeinntekter og bruk av disse

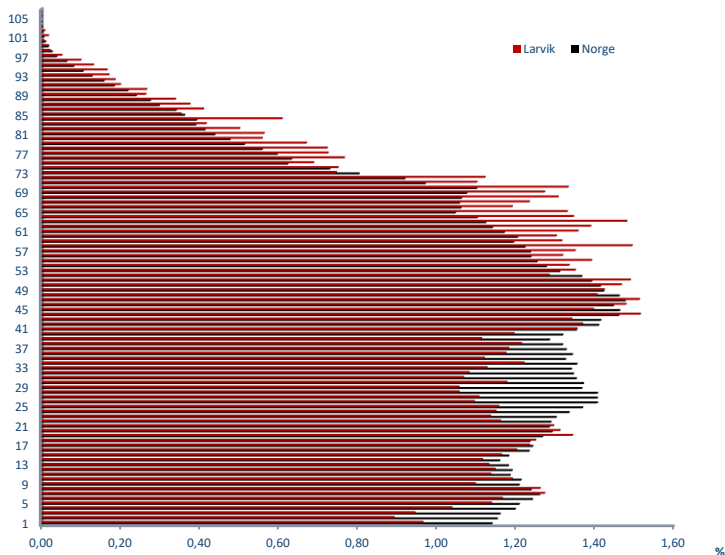
Noen nøkkeltall for Larvik - befolkningsutvikling

Behovsanalysen – etterspørselsbaserte behov – framskriving befolkning

Kommune tilhørende domssognet	2018	2020	2030	2040	2050	2060	Forventet befolkningsvekst i % (2018-2060)
Horten	27 317	27 640	29 374	30 819	32 129	33 494	23 %
Tønsberg	45 360	55 986	61 479	66 736	71 818	77 288	70 %
Sandefjord	62 615	63 665	68 590	73 441	78 225	83 321	33 %
Svelvik	Svelvik kommune, som nå ligger i Vestfold fylke tilhører i domssognet Drammen tingrett/jordskifterett						
Larvik	46 801	47 127	48 322	49 046	49 397	49 751	6 %
Sande	Sande kommune slås sammen med Holmestrand 1. jan 2020. Fram til sammenslåing tilhører Sande domssognet Drammen tingrett						
Holmestrand	14 212	24 834	28 380	31 416	34 211	37 288	162 %
Re	9 621	Re kommune slås sammen med Tønsberg kommune 1. januar 2020. Befolkning innbakt i Tønsberg.					
Færder	26 734	26 965	28 150	28 927	29 422	29 925	12 %
Vestfold	232 660	246 217	264 295	280 385	295 201	311 066	34 %
Akk. vekst		6 %	14 %	21 %	27 %	34 %	

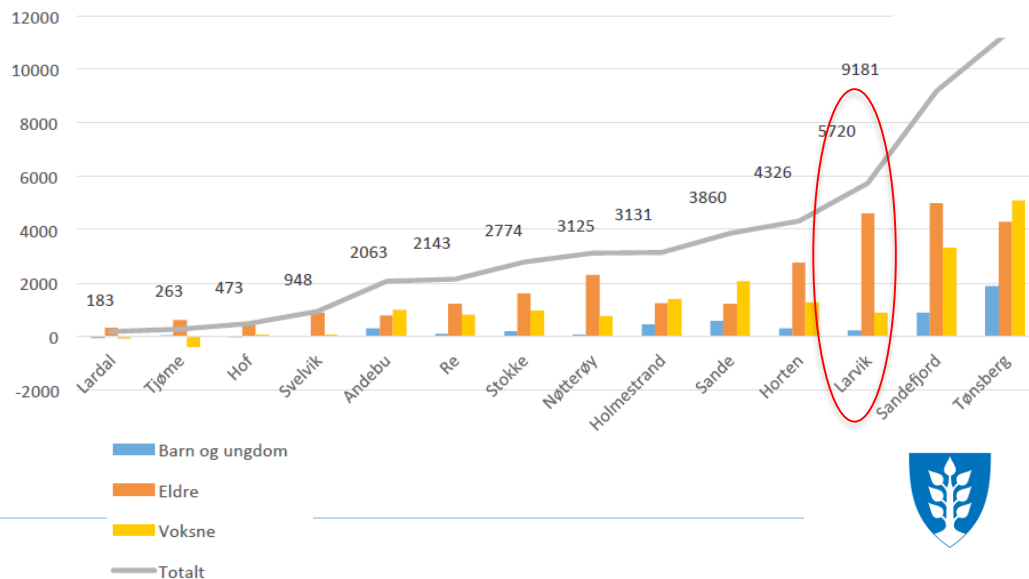
Noen nøkkeltall for Larvik – demografisk utvikling

Alder

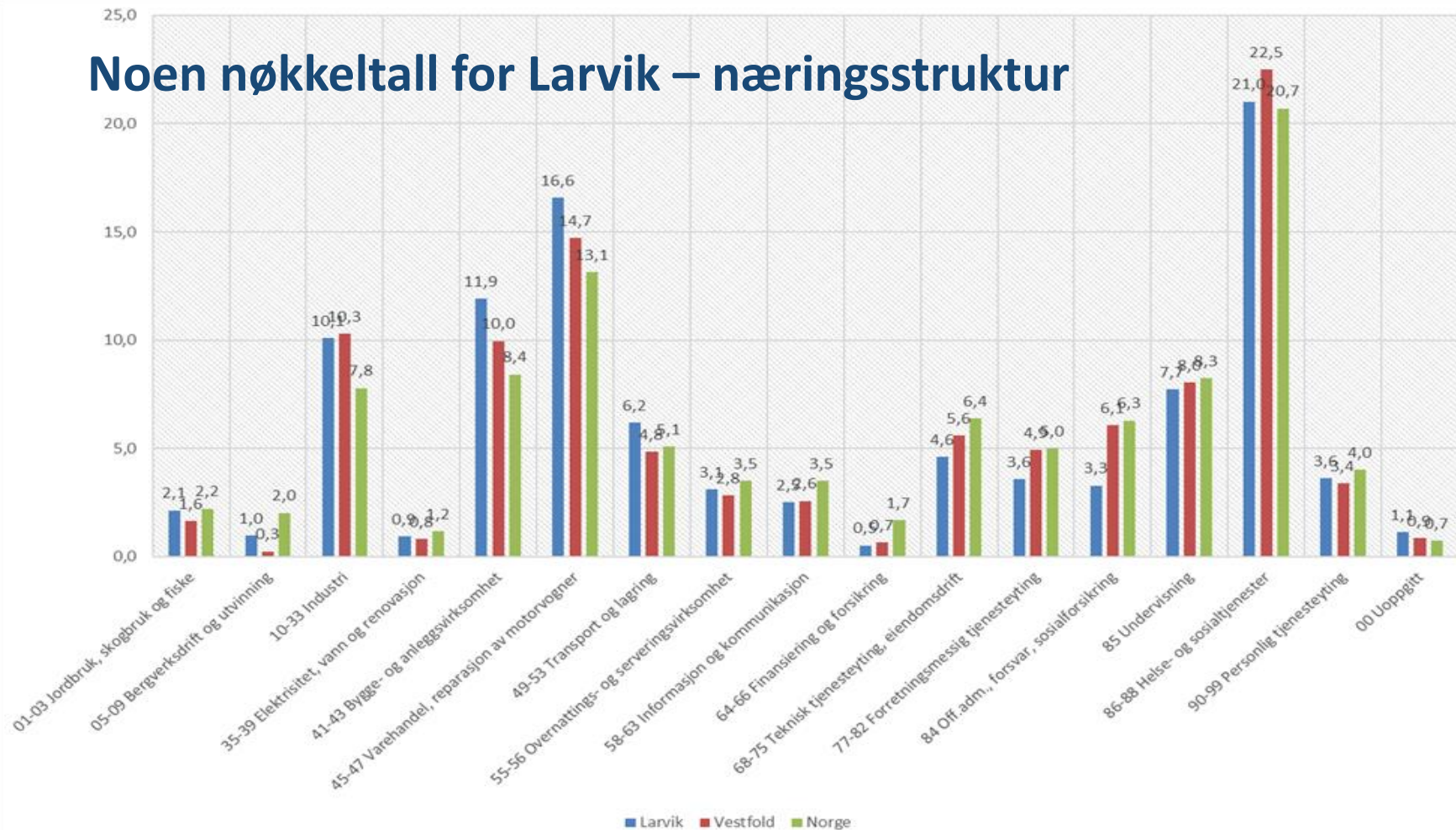


Kilde: SSB

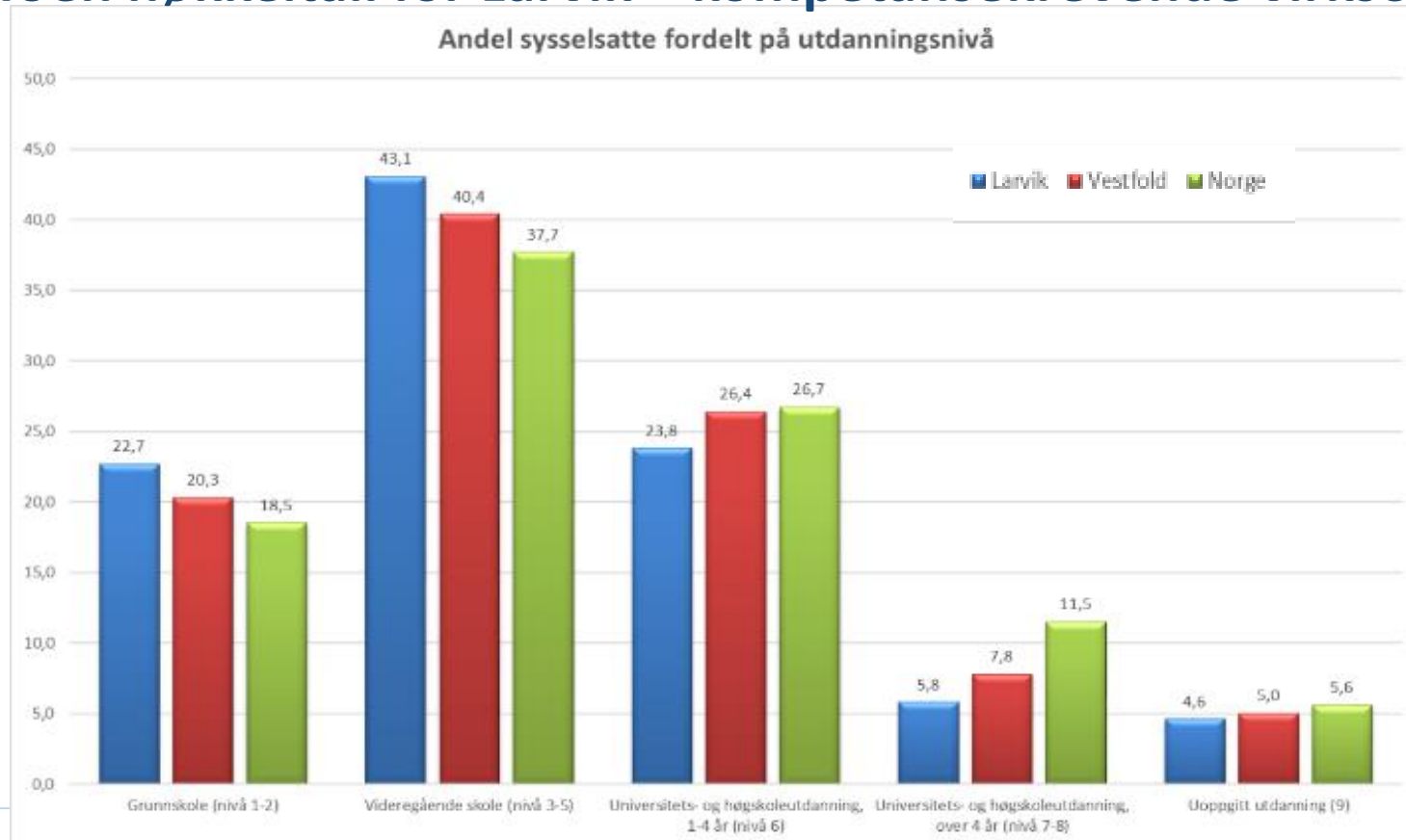
Befolkningsvekst fra 2016 til 2040 pr kommune
SSB mmm-alternativ



Noen nøkkeltall for Larvik – næringsstruktur

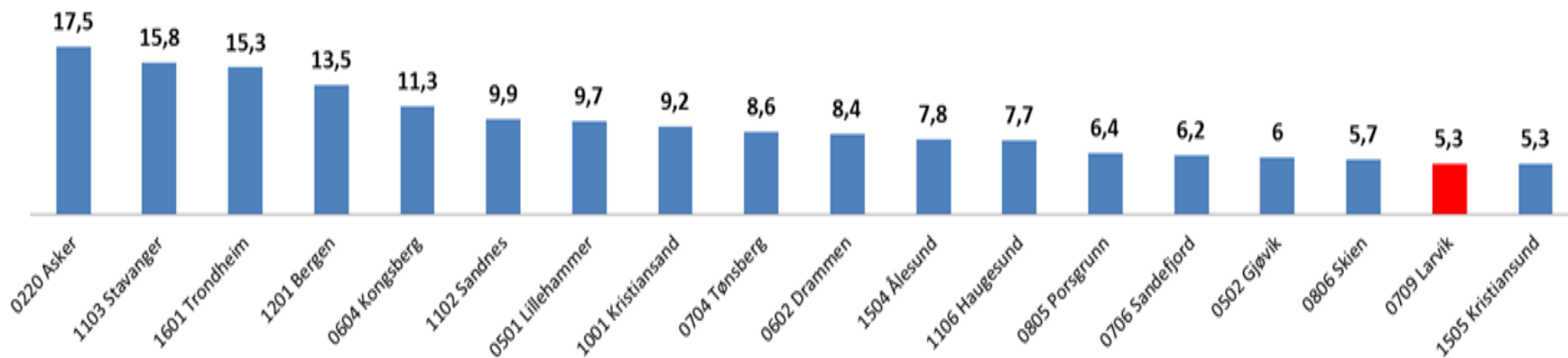


Noen nøkkeltall for Larvik – kompetansekrevede virksomheter



Noen nøkkeltall for Larvik – andel høyere kompetanse

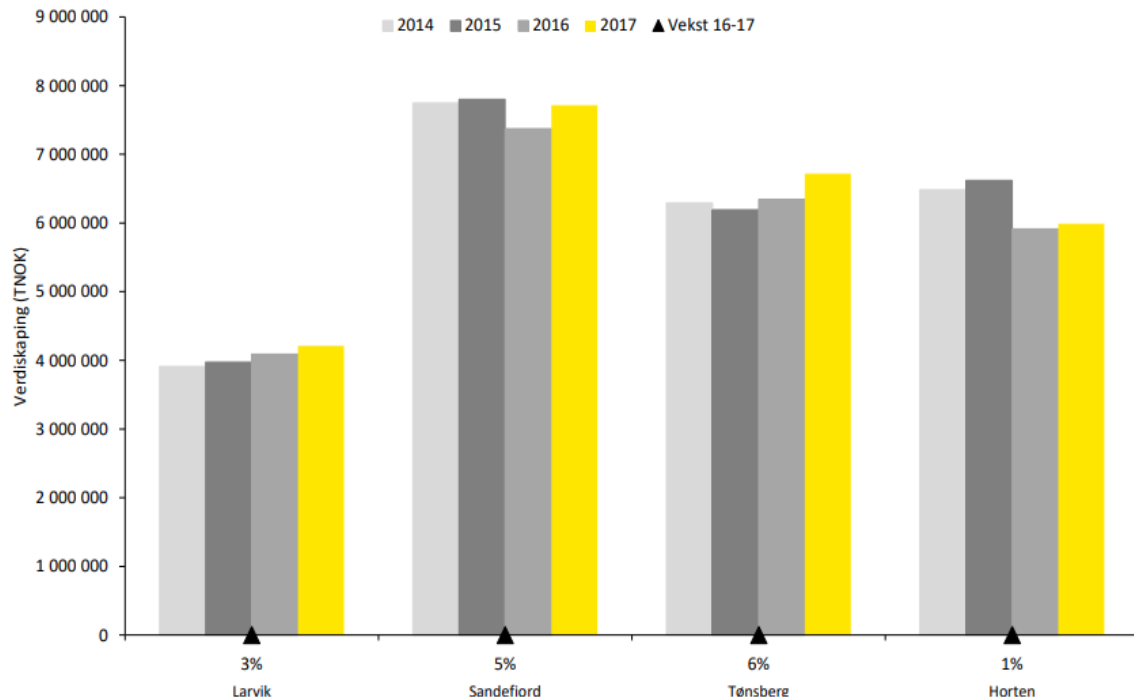
Andel av befolkning med universitet/høyskole (lang)



Noen nøkkeltall for Larvik – økonomisk vekst

Estimert verdiskaping per geografisk område 2017

Tall i 1000



- ▶ Alle regionene kan vise til vekst i direkte verdiskaping fra 2016 til 2017. Den sterkeste veksten synes i Tønsberg
- ▶ Larvik og Tønsberg har hatt jevn, moderat vekst de siste tre årene i motsetning til Sandefjord og Horten som i 2016 opplevde en nedgang. Dette skyldes hovedsakelig at næringsstrukturen i disse områdene består av en høy andel virksomheter innen næringer som hadde nedgang i 2016 (Teknologi og Offshore/maritimt)



Noen nøkkeltall for Larvik – pendling i regionen

Tabell 3 - Pendlingstall for bykommuner i regionen

	Sysselsatte personer bosatt i regionen	Innpendling	Utpendling	Sysselsatte personer med arbeidssted i regionen	Andel av bosatte som pendler ut	Andel sysselsatte som pendler inn	Nettopending
0701 Horten	12490	3808	5510	10788	44,1	35,3	-1702
0704 Tønsberg	23000	15293	9383	28910	40,8	52,9	5910
0710 Sandefjord	30072	9820	10169	29723	33,8	33,0	-349
0712 Larvik	22167	4552	7425	19294	33,5	23,6	-2873
0805 Porsgrunn	17128	8335	8347	17116	48,7	48,7	-12
0806 Skien	25666	8644	8499	25811	33,1	33,5	145
Kilde: SSB tabell 11616							



Noen nøkkeltall for Larvik – vekst i arbeidsplasser

Tabell 1- Utvikling i antall arbeidsplasser per sektor i perioden 2015 til 2018

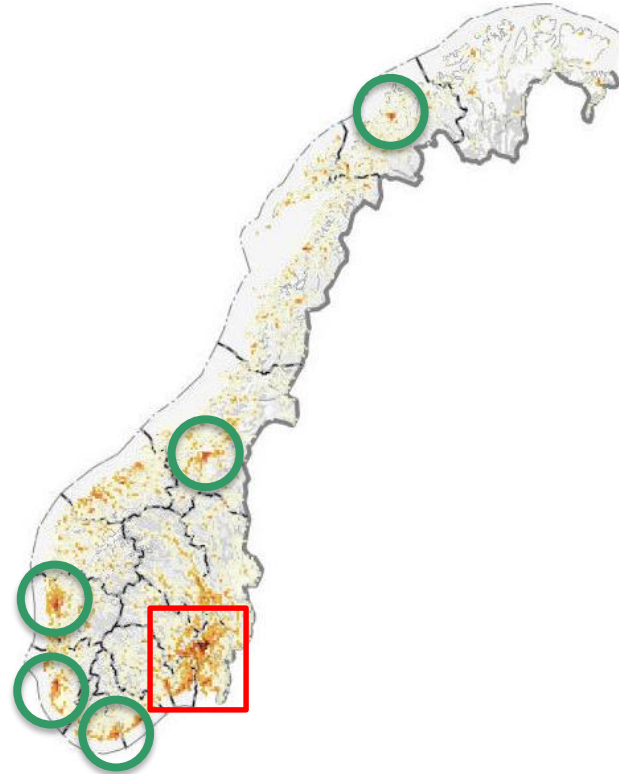
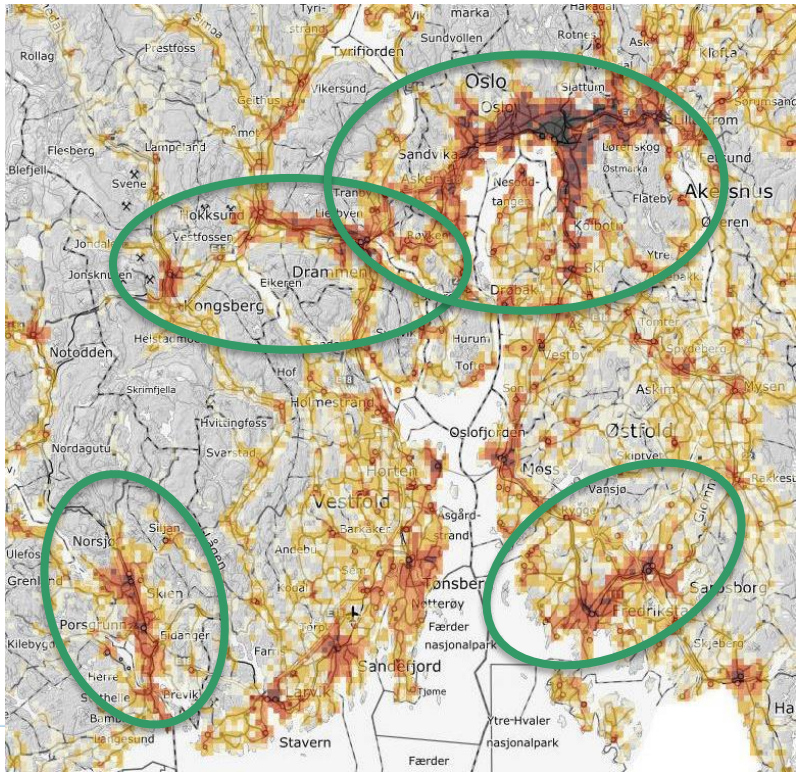
	Antall arb. plasser 2018	Endring 2015 - 2018	Endring Larvik i %	Endring Vestfold i %	Endring Norge i %
Alle sektorer	19294	746	4,0	4,1	3,6
Statlig forvaltning	997	-233	-18,9	0,9	3,0
Fylkeskommunal forvaltning	333	8	2,5	6,0	0,9
Kommunal forvaltning	4269	191	4,7	5,8	5,6
Privat sektor	13695	781	6,0	4,0	3,3

Kilde: SSB Tabell 07979



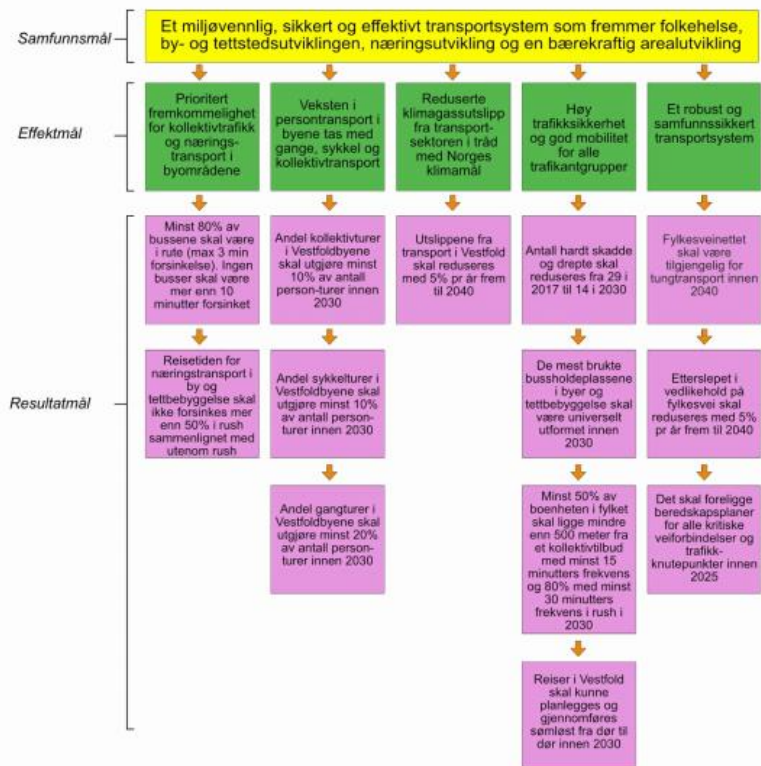
Samordnet areal og transport (ATP)

Befolknings tetthet og transport henger nøye sammen, derfor er etablert bypakker i 9 byområder



Samordnet areal og transport (ATP)

Regional Plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) og Regional Transportplan (RTP) i Vestfold



Larviks rolle i en ny regional kontekst

Vestfold og Telemark Fylkeskommune: en sterk utviklingsaktør

- Verdiskaping og grønn omstilling
- Samhandling for å løse komplekse samfunnsutfordringer

Bybeltet: hovedtyngden av Vestfold og Telemark

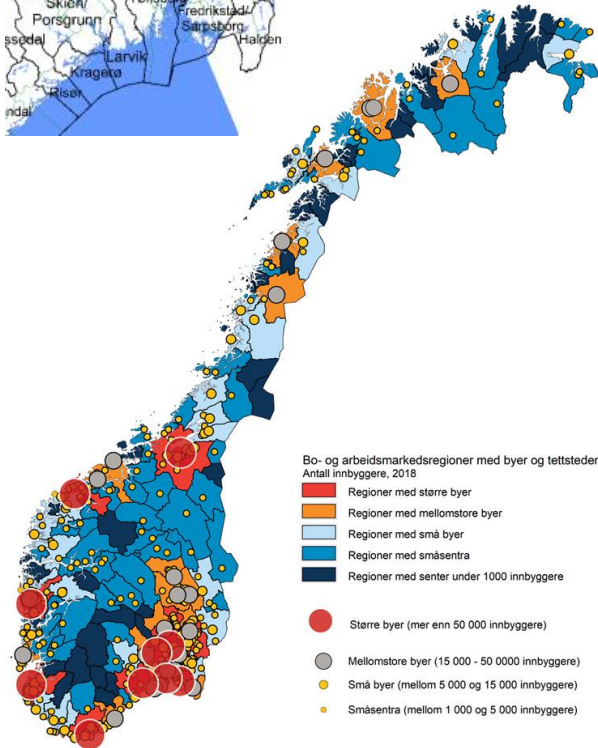
- Omtrent 2/3 av ca. 420 000 innbyggere
- Ca. 80% av arbeidsplassene
- To universitetscampus
- To sykehus
- To havner
- Internasjonal flyplass
- Mange kulturbygg

Larvik by: sentral plassering

- Bindeledd og møteplass
- Viktig å utnytte mulighetene



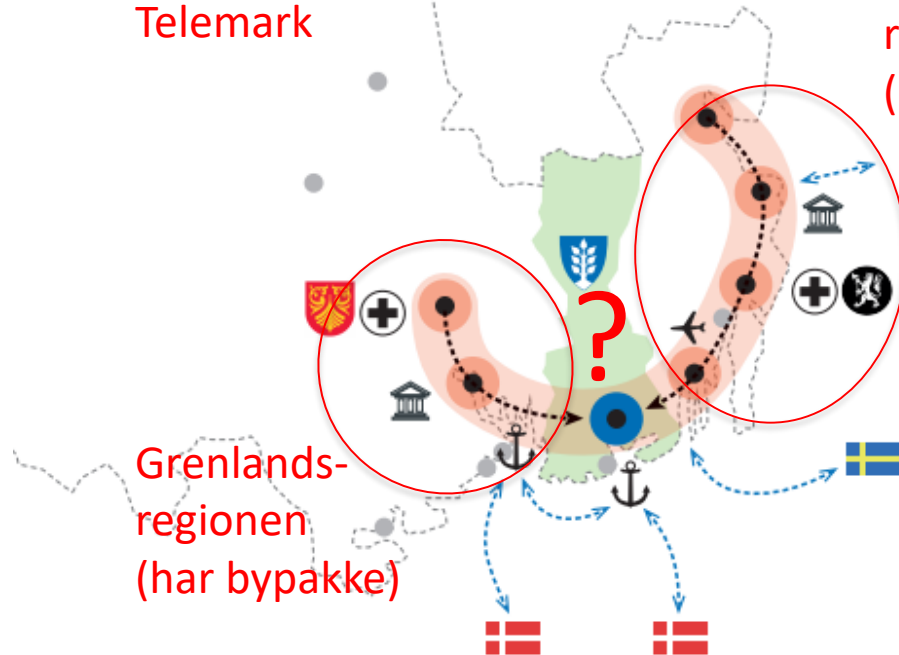
Larviks rolle i en ny regional kontekst



Bygder i
Telemark

Tønsberg-
regionen
(har bypakke)

Grenlands-
regionen
(har bypakke)



Nasjonal transportplan(NTP): Gjeldende 2018-2029



Nasjonal transportplan(NTP): Kommende 2022-2033

Juni 2017

Juni 2018

Juni 2019

Juni 2020

Juni 2021

NTP 2018-2029
Stortinget 20.6.2017



Kick off for etatene
31.5.2018



Eksperutv.
27.6.2019

Delrapp.
1.10.2019

Etatenes
prioritet
13.3.2020.

? NY
STATSRÅD

Adm. arbeid
med St.meld.

Regionenes
prioritet
14. mai. 2020.

Pol. arbeid
med St.meld.

Regjeringens
prioritet
APRIL 2021.

Ny samf. Minster – ny prosess – ny vinkling

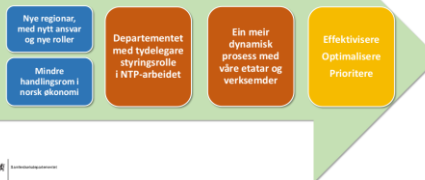
Ny NTP: Første oppdrag, første prioritet

Meir infrastruktur for pengane – effektiv ressursbruk

- Reduksjon av kostnader innanfor planlegging, investeringsstiltak, drift og vedlikehald – mellom anna ved bruk av ny teknologi
- Systematisk optimalisering av prosjekta som er aktuelle



Ny modell for arbeidet med NTP



STORTINGS-
BESLUTNING
JUNI 2020.



Nasjonal transportplan(NTP): InterCity vs Ferjefri E39?

340 mrd 2016 kroner



Fokuset fra samferdselsdep. er på

- Teknologit utvikling
- Næringsutvikling
- Kostnadskontroll



Planleggingstrinn InterCity

- Ikke startet planlegging
- Kommunedelplan
- Reguleringsplan
- Strekning som er under utbygging
- Strekning som er ferdigstilt



120 mrd. 2011 kroner



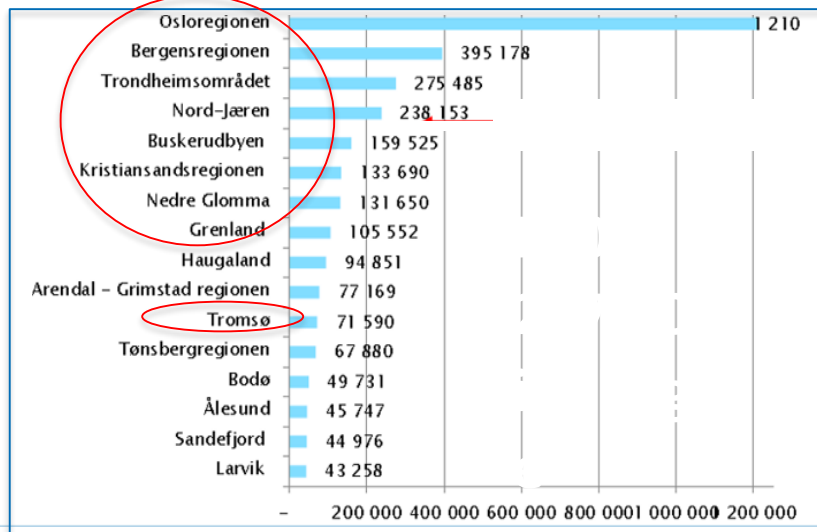
Nasjonal transportplan(NTP): Storby vs distrikt?

Fokuset fra de ni største byområdene er på

- Nullvekstmål og byvekstavtale
- Omlegging til bærekraftig transport
- Knutepunktutvikling og rettet arealbruk
- Bedre bymiljø for en voksende befolkning



Bilde: Det fremforhandlede utkastet til byvekstavtale for Trondheimsområdet ble i dag overrakt statssekretærene Anders Werp og Lars Jacob Hiim. Avtaleutkastet er fremforhandlet av staten og Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Foto: SD.



Kilde: «Byområdeutfordringer» NTP 2018-2027. SD sept. 2014

Her kommer det bomstasjoner

De nye byvekstavtalene har møtt massiv motstand rundt om i landet. Flere opprørte bilister har deltatt i kjørsakteaksjoner, i et forsøk på å stanse utvidelsen av de nye bomstasjonene.

Byvekstavtaler inngås mellom kommunene, fylket og staten for å bygge ut kollektivtrafikken, sykkel- og gangveier, men også bilveier. Målet er at den økte trafikken som kommer av at byene vokser, ikke skal skje med privatbil.

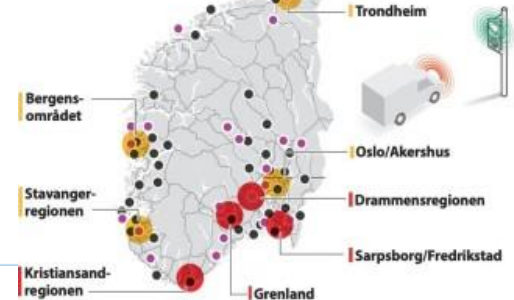
BYVEKSTAVTALENE

- Vedtatte byvekstavtaler*
- Planlagte byvekstavtaler*

*Byvekstavtale, bymiljøavtale, byutviklingsavtale eller belønningsavtale.

BOMSTASJONER

- Dagens bompasseringer
- Vedtatte fremtidige bompasseringer



Nasjonal transportplan(NTP): Nettverk 5 byområder

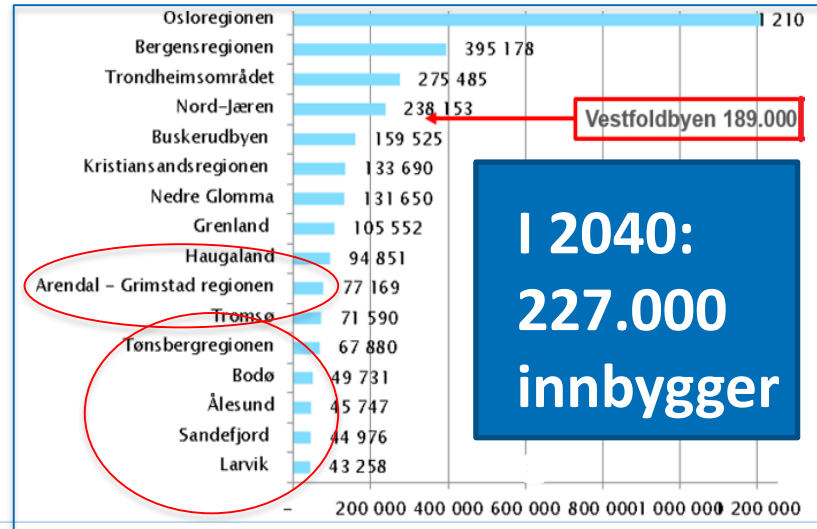


Nettverket etablert 10.1.2018.
Består av representanter fra
politikk og administrasjon fra 5
bykommuner og 5 fylker.

Det nye nå:
Vestfold og Telemark har
Grenlandsområdet innenfor og
Vestfoldbyene utenfor de utpekte
byområdene.

Fokuset fra de 5 nettverksbyene er

- Hvordan kan de 9 store utvides med 5 til
- Statlig støtte gir legitimitet lokalt for bærekraftgrep
- Problemene er like store i de mellomstore byomr.
- Bedre bymiljø viktig også i mellomstore byomr.



Larviks utviklingsplaner - KPS

Utvikle det vekstkraftige

- Larvik by og Stavern by
- Knutepunktutvikling
- Prioriterte lokalsentre med nærmiljøfunksjoner
- Næringsakse og Larvik havn

Bevare det uerstattelige

- Tilgjengelighet for allmennheten langs sjø, vassdrag og friluftsområder
- Rent drikkevann
- Biologisk mangfold
- Dyrka og dyrkbar jord
- **Kultur- og naturarven**
- **Unike karaktertrekk og identitetsskapende landskap og steder**

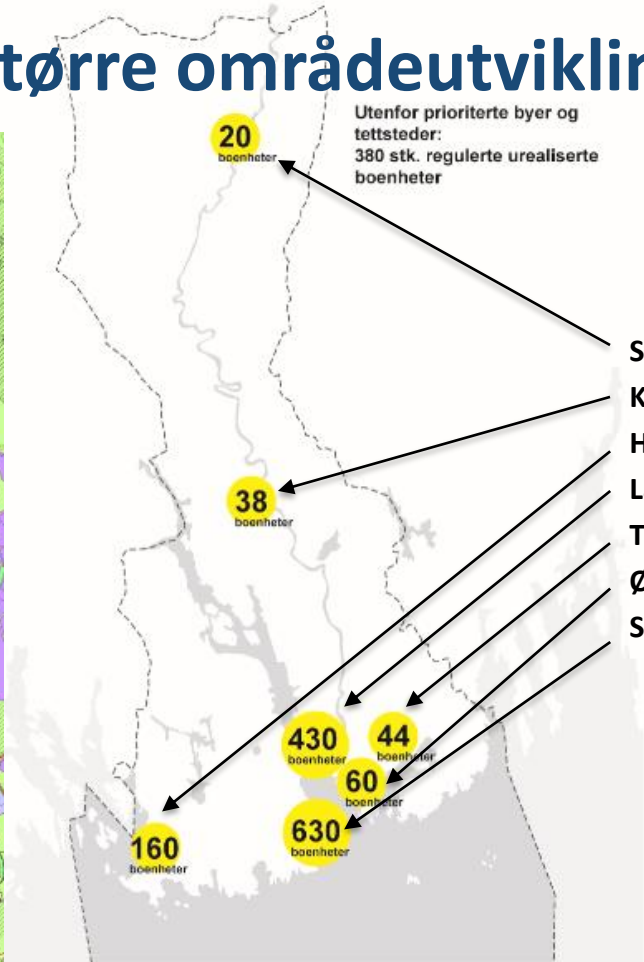
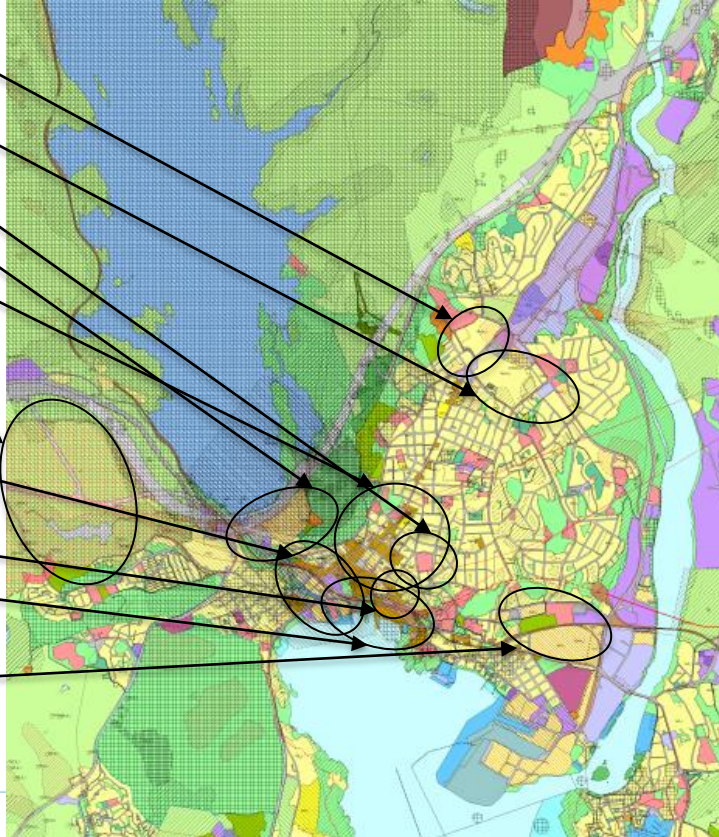
Motvirke det utenkelige

- Klimautslipp
- Klimaendringer



Larviks utviklingsplaner – Større områdeutviklinger

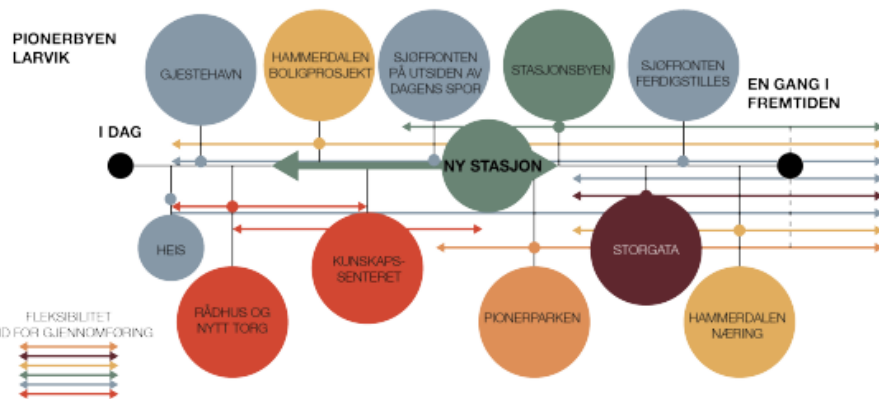
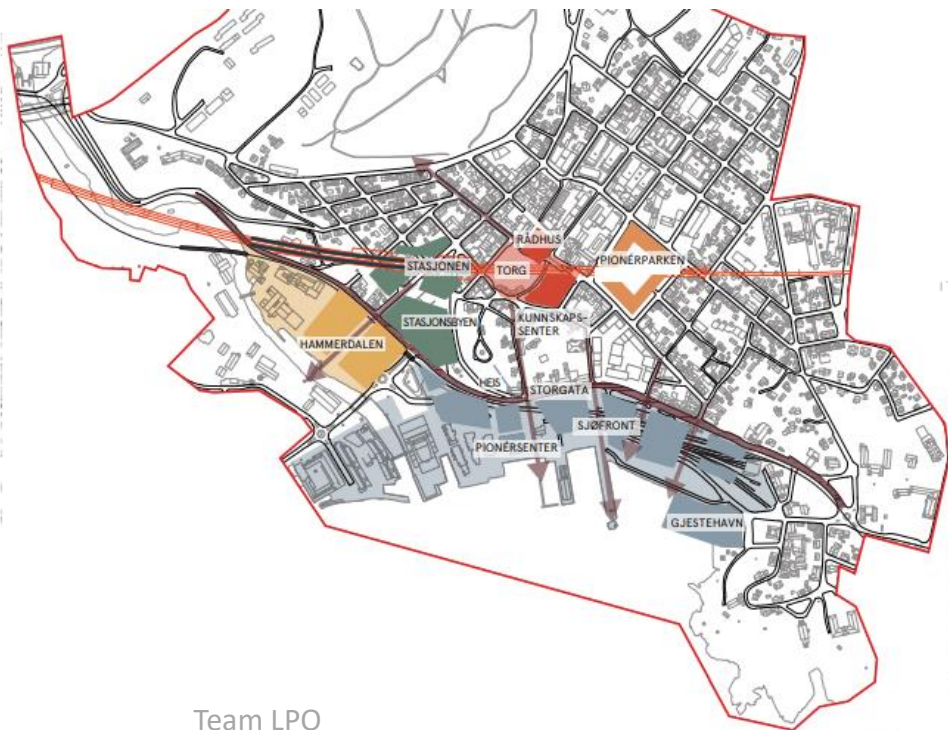
- Fagerli
- Hovland-banen
- Helse-kvartalet
- Bergeløkka
- Fortetting i sentrum
- Martineåsen
- Hammer-dalen
- Grand-kvartalet
- Indre havn
- Furuholt (Alfred Andersen)



- Svarstad
- Kvelde
- Helgeroa
- Larvik by
- Tjøllingvollen
- Østre Halsen
- Stavern



Larviks utviklingsplaner – Sentrumsstrategi



Tidslinjen

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



Larviks utviklingsplaner – InterCity

Innsigelser på alle alternativer unntatt Kongegata høy
Tjøllingtraseen behandles av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet



INNSIGELSER FRA BANE NOR
INNSIGELSER FRA DIR MIN
INNSIGELSER FRA VFK

Tabell 6-2 Forventet kostnad P50 (millioner 2017 kroner) delstrekning Virik - Byskogen

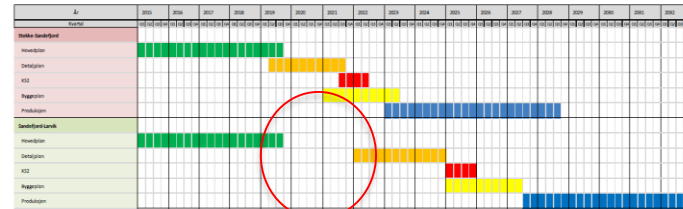
	Verningen	Stålaker vest	Stålaker øst
Forventet kostnad P50 (millioner 2017 kroner)	4280	4010	3880

Tabell 6-3 Forventet kostnad P50 (millioner 2017 kroner) delstrekning Tjøllingtraseen

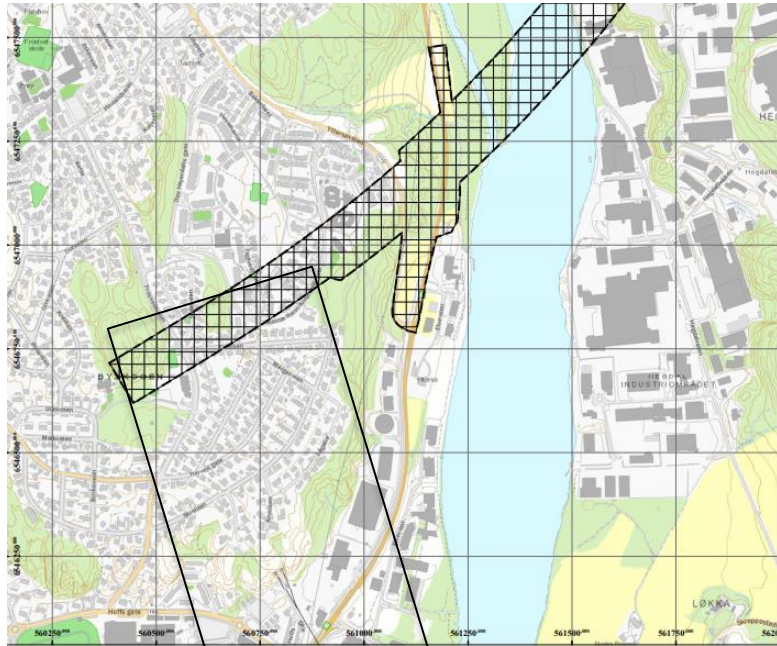
	Kongegata lav løsnig	Kongegata høy løsnig	Indre havn lav løsnig	Indre havn høy løsnig
Forventet kostnad P50 (millioner 2017 kroner)	6200	5000	3910	4190

Anbefaler
Anbefaler ikke
Fraråder

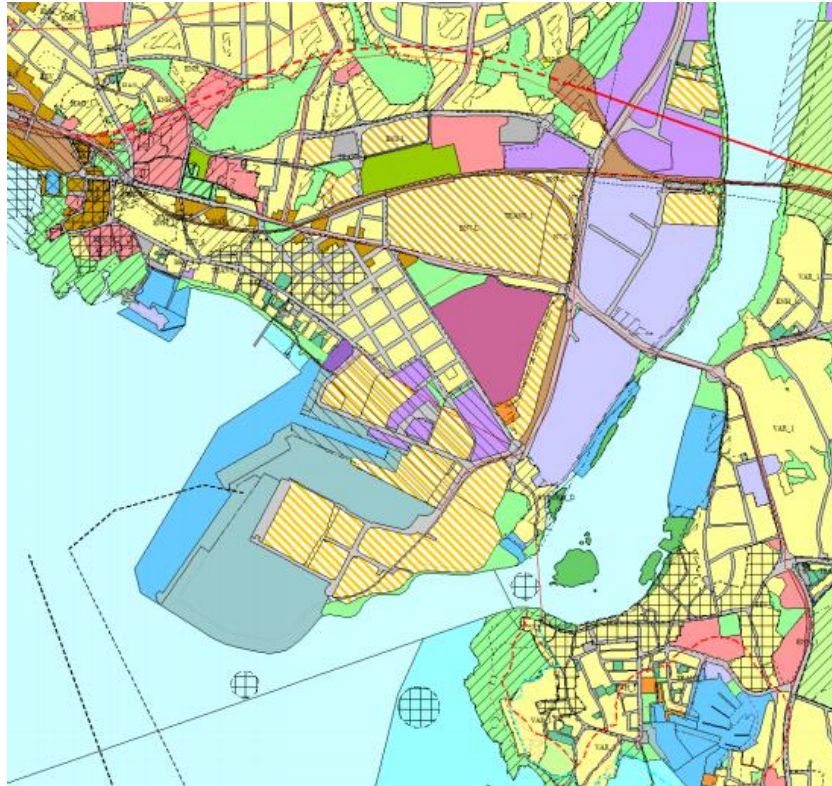
- Fremdriftsplanen under viser ferdigstilling til 2032 og oppstart og varighet pr fase for prosjektet Stokke-Sandefjord og Sandefjord-Larvik.
- Regulerings- og detaljplanarbeidene starter opp ved årsskiftet 2021-2022.



Larviks utviklingsplaner – Godsspøret

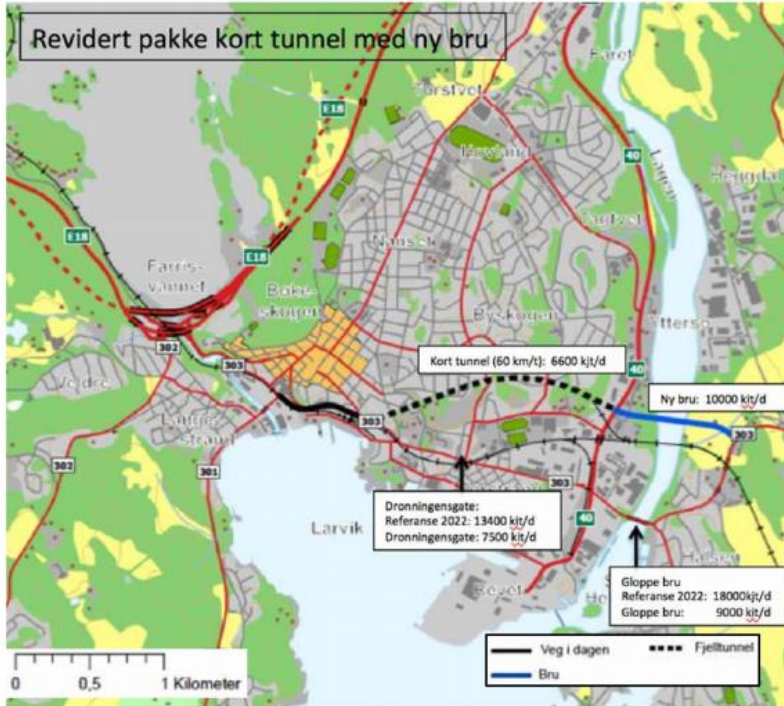


Larviks utviklingsplaner – Havneutvikling

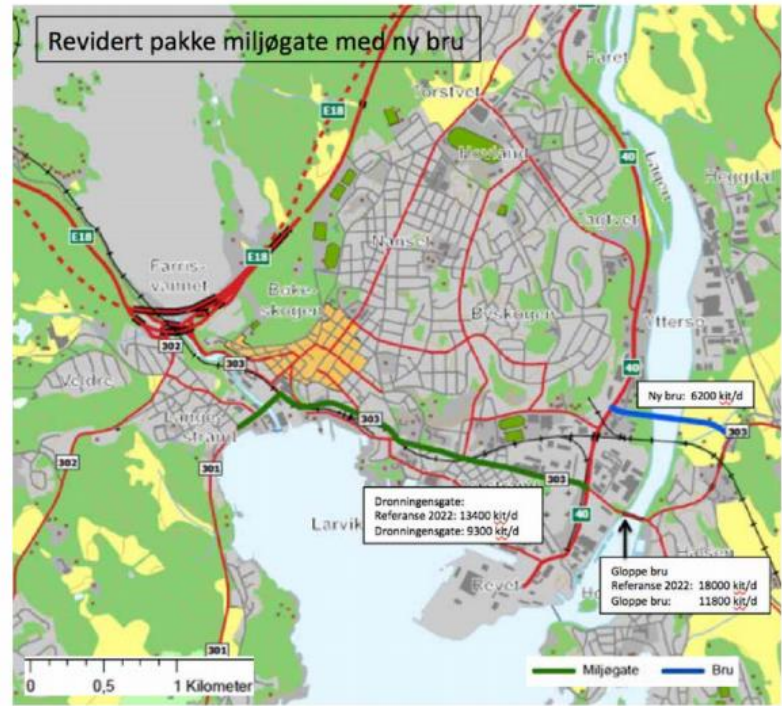


Figur 3: Plan som gir inndeling i soner og grenser for å strukturere planinnholdet

Larviks utviklingsplaner – Mulighetsanalyse Bypakke



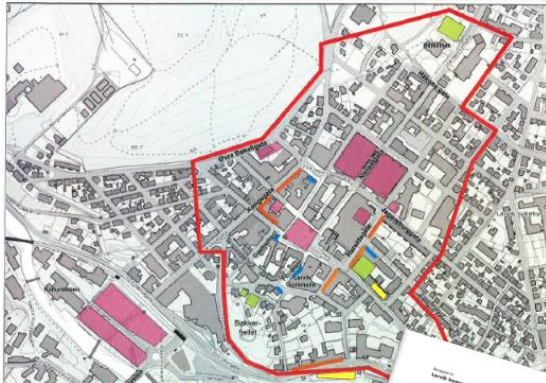
Figur 20. Kart Løsningspakke Kort tunnel med ny bru (Beregnet ADT i 2022 fra RTM)



Figur 21. Kart Løsningspakke miljøgate med ny bru



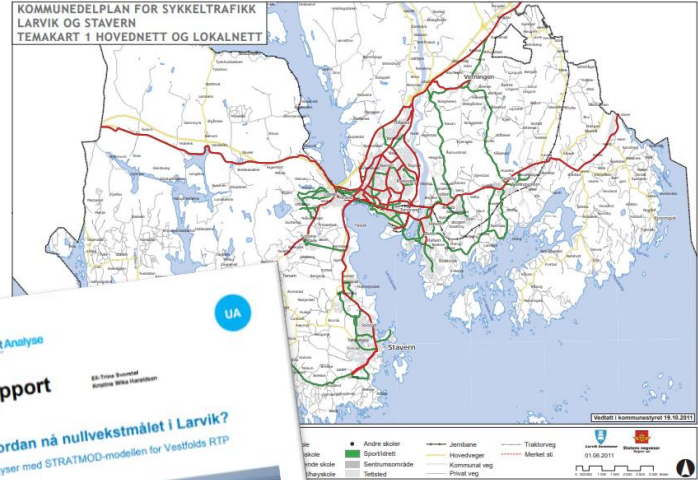
Larviks utviklingsplaner – Andre deltema



- Parkeringsoner:**
 - 2 timer gratis parkering innenfor denne sonen (fra kl. 08.00 - 17.00)
- Parkeringsplasser:**
 - 1 time gratis parkering langs markerte gater (fra kl. 08.00 - 17.00)
 - Parkeringsplasser for forfyllingsberemede
 - Kommunale parkeringsplasser (dødbegrensede)
 - Kommunale parkeringsplasser (avgiftsbelagte)
 - Kommunal parkeringsplass for bobiler
 - Private parkeringsplasser (avgiftsbelagte)



Illustrasjon: Anbefalt framtidig rutetilbud.



Larviks utviklingsplaner – Hvorfor planlegger vi?

Vegvesenet er bekymret for myke trafikanter ved Øya-krysset



Krevende kryss: Statens vegvesen mener det er svært viktig å se nøye på sikkerheten for myke trafikanter i Øya-krysset før tog kan passere. Foto: Bjørn-Tore Sandbrekkene

Av Bjørn-Tore Sandbrekkene

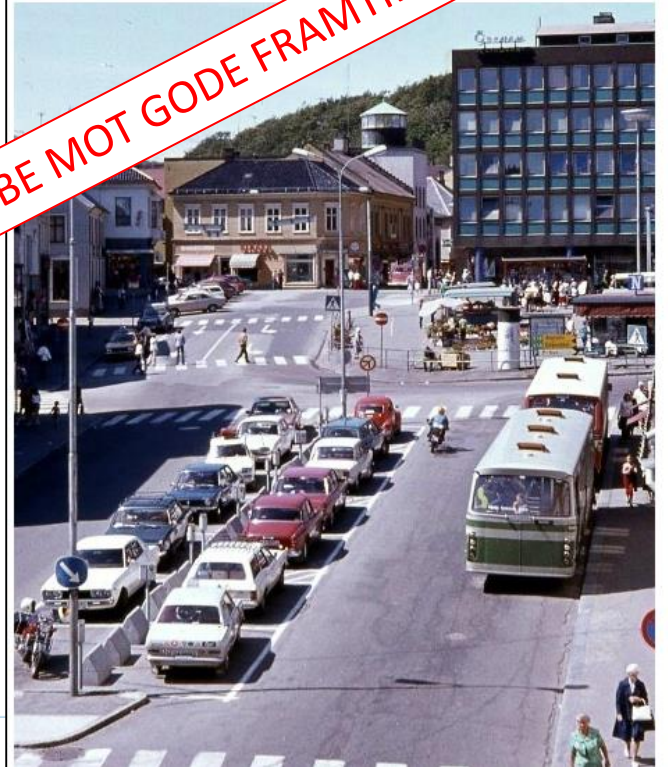
19. mars 2018, kl. 19:30

Statens vegvesen er bekymret for sikkerheten til myke trafikanter dersom godstransport med tog skal passere fra Sika-tomta og gjennom Øya-krysset. Vegvesenet sier det vil være nødvendig med flere vakter ved toglassering.

LØSE KONKRETE PROBLEMSTILLINGER

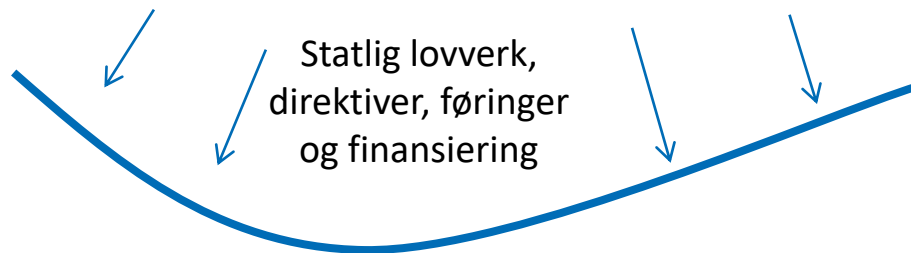


torget 1976

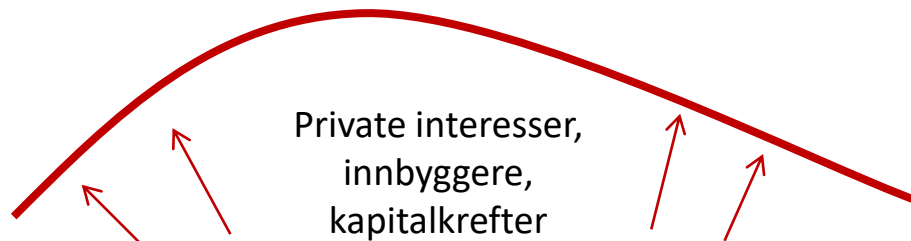


JOBBE MOT GODE FRAMTIDSLØSNINGER

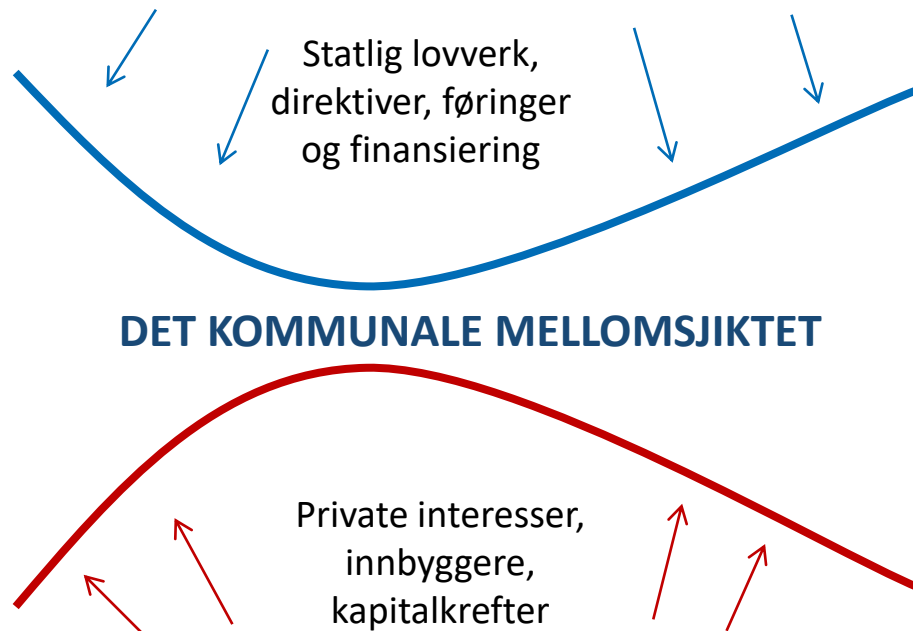
Larviks utviklingsplaner – Hvordan jobber vi?



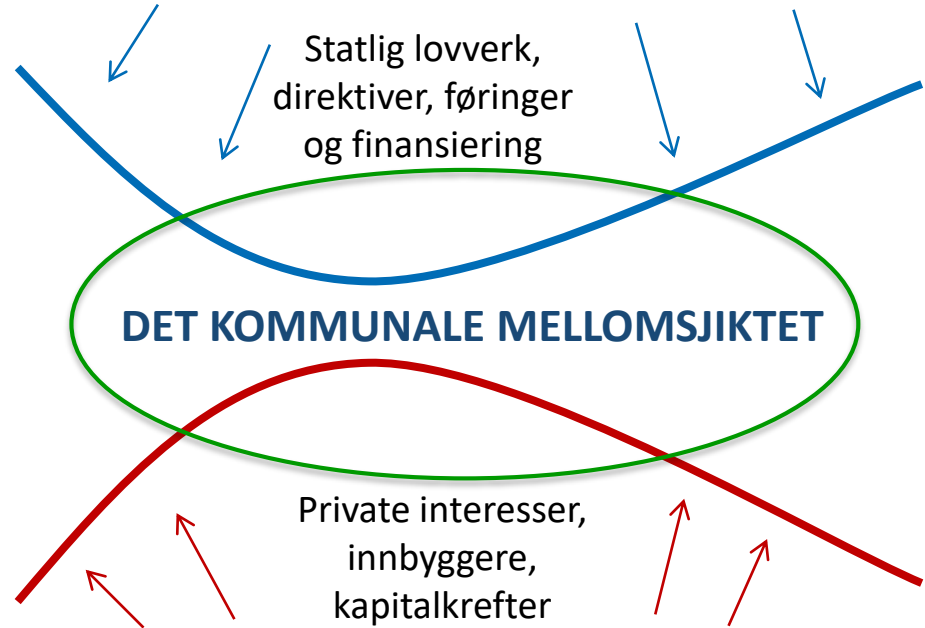
DET KOMMUNALE MELLOMSJIKTET



Larviks utviklingsplaner – Hvordan jobber vi?



Larviks utviklingsplaner – Hvordan jobber vi?



Gruppeoppgave

**DRØFT MULIGHETER OG TRUSLER
RUNDT HVORDAN SKAPE EN GOD
UTVIKLING I LARVIK KOMMUNE**

SWOT

Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
Sterke sider, Svakheter sider, Muligheter, Trusler

Sterke sider	Svake sider
Muligheter	Trusler





Larvik
kommune

EKSTRAMØTE FSK/ KPU 22.1.2020

III. IC-kongegataalt.
Norconsult/Asplan Viak

Takk for innsatsen.

