Larvik kommune

Arealplan

Vedtatt i KST-138/21, 06.10.21 og KST-093/22, 15.06.22

Kommunedelplan for Larvik by 2021–2033

Planbeskrivelse



Forord

Kommunedelplan for Larvik by 2021-2032 skal legge overordna føringer for den videre utviklinga av Larvik by. Arealpolitikken i Larvik by skal bygge opp under de bærekraftsmåla kommunen har lagt til grunn i kommuneplanens samfunnsdel. Disse målene er følgende:

- **God helse**
- **God utdanning**
- **Anstendig arbeid og økonomisk vekst**
- **Bærekraftige byer og lokalsamfunn**
- **Stoppe klimaendringene**
- **Liv under vann**
- **Samarbeid for å nå målene**

I tillegg har kommunestyret, gjennom kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt at 70 % av boligveksten i Larvik kommune skal dekkes innenfor Larvik by, for å sikre en sterk og langsiktig vekst for byområdet. Et sterkt og attraktivt bysentrum er en viktig drivkraft for positiv utvikling i hele kommunen.

Kommunedelplan for Larvik by skal være et styringsverktøy for utvikling av byen, både gjennom fokus på fornyelse og fortetting, sentrumsutvikling, men også bevaring av eksisterende kvaliteter. Planen skal tjene som et forutsigbart rammeverk for eiendomsutviklere, utbyggere og investorer. Planen inneholder en målretta fortettingsstrategi som skal bidra til transformasjon med ny utvikling i sentrumsnære områder for å dekke opp det kommende boligbehovet, og samtidig hindre konfliktfylt småfortetting i eneboligstrøk med viktige kvaliteter.

For å styrke fokuset på sentrumsutvikling inneholder planen også en sentrumsstrategi med prinsipper for byutvikling for å styrke Larvik sentrum som et levende bysentrum med et rikt handels-, kultur- og opplevelsestilbud og med gode bokvaliteter. Strategien skal være førende for all utvikling i Larvik by, både i privat regi og i kommunal regi, og skal bidra til å øke aktivitetsnivået i sentrum, heve investeringstakten og styrke Larvik sentrums posisjon som et attraktivt bysentrum.

Planen har vært ute på høring i to omganger, og det har vært stort engasjement fra både innbyggere, organisasjoner og næringsliv. Larvik kommune takker for alle bidrag, og håper den vedtatte planen vil gi grunnlag for en sterk, positiv og bærekraftig utvikling av Larvik by i de kommende år.





Innhold

Situasjonsbeskrivelse og fakta 6

Overordna rammer for planarbeidet 10

NASJONALE FØRINGER, RETNINGSLINJER OG FORVENTNINGER **10**

REGIONALE PLANER OG FØRINGER **12**

KOMMUNALE FØRINGER **12**

Planprosess og medvirkning 18

Beskrivelse av planforslaget 20

PLANAVGRENSING **20**

SENTRUMSUTVIKLING **20**

BÅNDLEGGINGSSONE FOR NY INTER CITY-TRASÉ **26**

BOLIGUTVIKLING **27**

LEKEAREALER – NY LEKEPLASSTRATEGI **39**

PARKERING **42**
NÆRINGSUTVIKLING **42**
KULTURMINNER OG KULTURMILJØ **46**
ESTETIKK **46**
REKREASJON OG FRILUFTSLIV **49**
TRANSPORTSYSTEMET **51**
FORRANGSBESTEMMELSE **53**
PLANKRAV **53**
OPPRYDDING I PLANKART OG BESTEMMELSER **53**

Konsekvensutredning- samlede virkninger 56

Situasjonsbeskrivelse og fakta

Larviks sentrale plassering i nytt fylke

Larvik kommune ligger sentralt i det nye Vestfold og Telemark fylke. Kommunen består av tre sentrale landskapsrom: Den grønne dalen langs Numedalslågen, den frodige skogen rundt Farrisvannet, og den brede kyststripa. I Larvik kommune bor ca. 81% av befolkningen i tettsteder (SSB-2018), der to byer og fem lokalsentre er utpekte utviklingsområder. Larvik sentrum er kommunens hjerte omkranset av bydeler med ulik karakter. Stavern by er kommunens smilehull og sommerby. Svarstad, Kvelde, Tjøllingvollen, Østre Halsen og Helgeroa/Nevlunghavn er viktige steder for nærhet og lokal tilhørighet. Larvik har en historisk forankring i både vikingtid, grevskapstid, industrisamfunn og sjøfart.

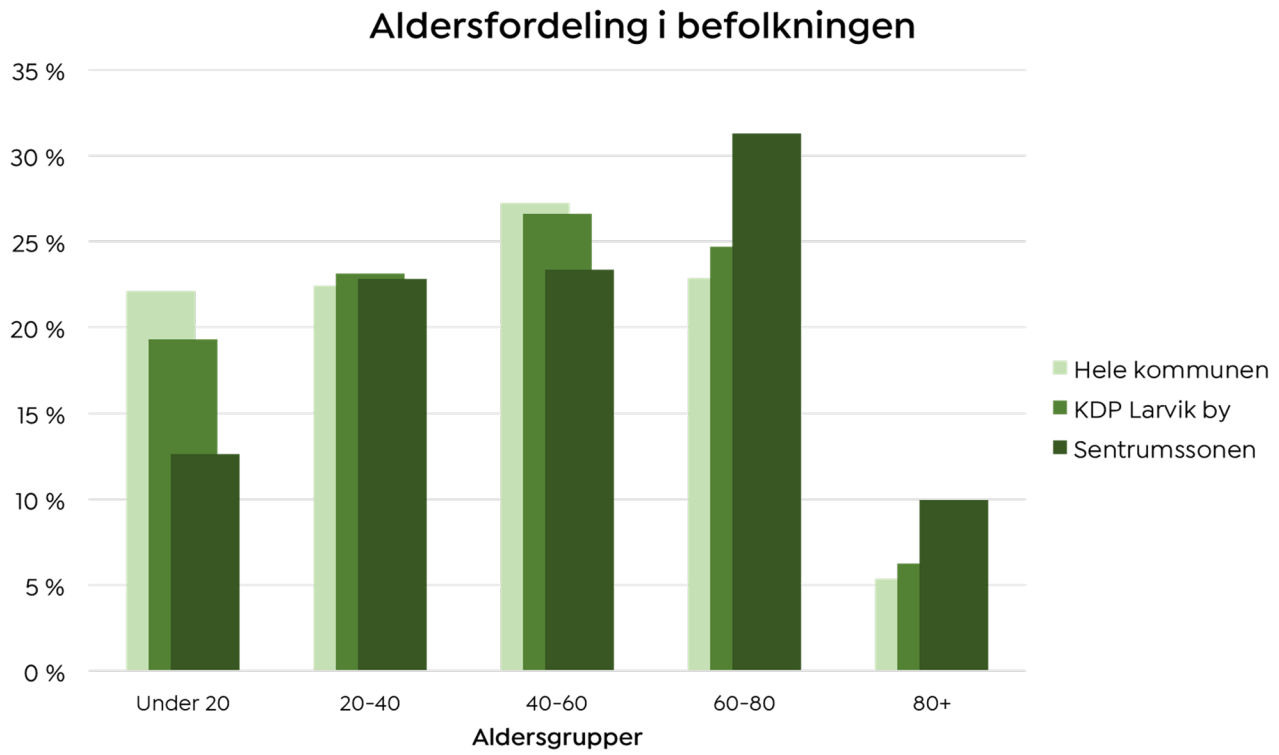
Larvik kommune forvalter et areal på vel 812 km² hvorav ca. 33 i sjø. Av landarealene er ca. 680 km2 avsatt til landskap, natur og friluftsliv, der ca. 10 % utgjør jordbruksareal i drift. De resterende vel 132 km2 benyttes til andre formål, hovedsakelig til utbygging og infrastruktur i og omkring der folk bor. 82% av innbyggerne bor i tettsteder, hovedsakelig konsentrert til Larvik by, Stavern by og lokalsentrene Helgeroa, Tjøllingvollen, Kvelde og Svarstad.

Strategier og planer for arealbruk for de tidligere kommunene Larvik og Lardal skal sammenfattes inn i en ny langsiktig og overordnet arealstrategi. Ny arealdel erstatter arealstrategien (sommerfuglen) i gamle Larvik og arealprioriteringene i gamle Lardal. Larviks forvaltning av arealer og kommunens regionale rolle er, sammen med vekstkraft, avgjørende for hvordan Larviks-samfunnet vil utvikle seg, og hvordan Larvik by ved hjelp av InterCity kan bli tettere integrert i bybeltet i den nye regionen Vestfold og Telemark.

Demografi

Demografien i SSBs prognoser for demografisk utvikling i Larvik kommune peker i retning av en betydelig økning i antall eldre, både absolutt og relativt. Dette vil utfordre kommunens økonomiske bærekraft og utløser behov for omstilling og innovasjon i kommunale tjenester. Om femten år blir det flere eldre enn barn og unge i Norge. Det betyr at forsørgerbyrden for eldre (65 år eller mer) blir større enn forsørgerbyrden for barn og unge (0-19 år). Befolkningssammensetningen vil virke sterkt inn på hvordan boligmarkedet utvikler seg. Flere eldre kan føre til press på leilighetsutbygging og nedgang i behovet for eneboliger. Befolkningssammensetningen legger også press på dimensjonering av tjenester. Riktig antall barnehageplasser, skoleplasser og helse og omsorgstjenester er viktige elementer i vurderingene av behovene fremover. Beregnet økning i folketallet fra 4. kvartal 2018 til 2030 er på ca 1 200 personer til en befolkning på ca 48 300. Økning i folketallet fra 2030 til 2040 er beregnet til ca 700 personer til 49 000 innbyggere i kommunen.

Innenfor kommunedelplan for Larvik by bor det ca. 17 000 personer, som utgjør 36 % av kommunens befolkning. Den gjennomsnittlige befolkningsveksten er større i Larvik sentrum enn i resten av kommunen, som er en gjenspeiling av de nasjonale trendene med høyere vekst i sentrale byområder enn i distriktene. Samtidig ser vi at alderssammensetningen i befolkningen innenfor kommunedelplanens avgrensning er annerledes enn for kommunen som helhet, og det bor det prosentvis flere i aldersgruppene 60-80 og 80+ innenfor kommundelplanområdet enn i kommunen som helhet.



Oppdaterte befolkningstall for kommunen for januar 2021 (resgistrert på adresse i folkeregisteret), viser hvordan befolkningsveksten i kommunen har vært fordelt det siste året, januar 2020-januar 2021:

Larvik kommune

Vekst i antall: 304 stk. Vekst i prosent: 0,64 %

Kommunedelplan for Larvik by

Vekst i antall: 61 stk. Vekst i prosent: 0,36 % (25,10 % av total vekst. 70 % er målet i samfunnsdelen)

Sentrumssonen

Vekst i antall: 59 stk. Vekst i prosent: 1,68 %

Boligbehov

Boligmarkedsanalysen for Larvik kommune, utarbeidet av Prognosesenteret AS i 2019, er et av grunnlagsdokumentene for arbeidet med kommuneplanens arealdel og kommunedelplanene. Analysen er gjort på bakgrunn av analyser av norske husholdninger boligpreferanser, analyser av demografien i Larvik og spørreundersøkelse rettet mot 300 husholdninger i Larvik. Analysen viser at boligmassen i kommunen har en stor overvekt av romslige boliger som eneboliger/småhus (80%) i kombinasjon med en høy andel små husholdninger med 1-2 personer (63%). Dette tyder på at kommuen har en betydelig overdekning av eneboliger og underdekning av mindre boliger tilpasset små husholdninger. Sett i sammenheng med den demografiske utviklinga, med en kraftig økning i de eldre aldersgruppene, tyder dette på at etterspørselen etter mindre boliger med sentral beliggenhet vil øke betydelig i åra som kommer.

For Larvik by er boligbehovet i planperioden beregnet til 1500-2100 boenheter (70 % av kommunens totale behov) dvs. 125-175 boenheter pr. år. Tallene er basert på boligmarkedsanalysen og utviklingsfordelingen som er vedtatt i den overordnede arealstrategien.

I vedtatte reguleringsplaner er det lagt til rette for bygging av 600-700 boenheter som ennå ikke er realisert innenfor planområdet til kommunedelplanen. Det i tillegg avsatt ca. 750 dekar til formål bolig samt transformasjonsområder som inkluderer boligformål.

Fortettingsstrategi og sentrumsstrategi

Kommunens viktigste mål er å gjøre Larvik attraktiv å bo i for de som allerede er her, men skal også være mest mulig attraktive for folk som planlegger å skifte bosted. Kommunedelplanen skal bidra til å utvikle Larvik by til å bli et naturlig og foretrukket valg. I dag er det sterke trender – både nasjonalt og internasjonalt – at

folk i stor grad velger å bosette seg i byene. Larviks fantastiske natur og beliggenhet er udiskutabel, men dette holder ikke i konkurranse med alle byene som ønsker å gjøre seg attraktive. En kommune uten en klar urban identitet med tilhørende velutviklede sentrumsfunksjoner vil alltid være en kommune med et uforløst potensial.

Et livskraftig og urbant sentrum danner grunnlag for framtidas næringsliv, spiller en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne og er et virkemiddel for å tiltrekke seg nye innbyggere og virksomheter. Dette er noe av bakgrunnen for at utarbeiding av en ny sentrumsstrategi har vært en sentral del av rulleringen av kommunedelplanen.

Utvikling av en ny fortettingsstrategi for Larvik by har også vært en sentral del av arbeidet. Prosessen rundt flere byggesaker i inneværende planperiode har vist at dagens planbestemmelser i for stor grad er åpne for tolkning, gir et utydelig bilde av hvordan byen ønskes utvikla og hvilket handligsrom for fortetting det er i de ulike delene av byen. Dette har resultert i fortetting i områder hvor dette ikke var forutsett, og hvor miljøgevinsten av fortettingen er liten/manglende.

Økt fortetting skaper ikke bare mer attraktive sentrumsfunksjoner, men også mer arealeffektive og miljøvennlige byer. Med de økende klima- og miljøutfordringer kommunen står overfor vil dette være et nødvendig bidrag til en grønnere kommune. Det er viktig å ikke legge til rette for spredt utvikling/utbygging da dette bidrar til økt biltrafikk, økte driftskostnader for det offentlige og svekker muligheten for å gi vekstkraften retning i samfunnsbyggingen.

Det har vært et mål at den nye fortettingsstrategien skal gi en tydelig og forståelig ramme for ny utvikling, og dermed bidra til en større forutsigbarhet for både innbyggere, eiendomsutviklere, politikere og kommunen. Den skal også tilrettelegge for å realisere det kommende boligbehovet.

Næringsutvikling

Det har vært god vekst i antall arbeidsplasser i Larvik innen privat sektor de siste årene. Antall arbeidsplasser i offentlig sektor er redusert (statlig og kommunalt). Det er stor overvekt av små og mellomstore virksomheter, og få store fyrtårns/hjørnesteinsbedrifter. Larviks bransjestruktur består av en stor andel (over landssnittet); handel, industri, bygg og anlegg og transport. Larvik ligger under landssnittet innen områder som informasjon og kommunikasjon, forretningsmessig, teknisk og privat tjenesteyting, reiseliv, finansiering og undervisning. Larviks næringsliv ligger også under landssnitt på ansatte med høyere utdanning. Det medfører samtidig færre arbeidsplasser for disse, og kommer til uttrykk gjennom lavt utdanningsnivå i befolkningen. Verdiskapingen i næringslivet er lavere enn andre bykommuner i Vestfold. Larvik har en lav inn- og utpendling sett i forhold til nabokommunene og er således mindre integrert i det regionale arbeidsmarkedet.

Larviks beliggenhet som geografisk midtpunkt i den nye regionen Vestfold og Telemark skal utnyttes bedre, og ny infrastruktur som Inter City vil stimulere til byfornyelse, investeringer og næringsutvikling. En ny region, med bedre infrastruktur både nordover og sørover, vil bidra til både å styrke mulighetene for Larviks næringsliv, og å øke Larviks attraktivitet og evne til å tiltrekke seg nye virksomheter.

Arealplanleggingen skal sikre god infrastruktur og egnede arealer for etablering og utvikling av næringsvirksomhet, og at det er tilgjengelig arealer som møter næringslivets behov. Planleggingen skal legge til rette for etablering av kunnskapsbaserte virksomheter og virksomheter som bidrar med direkte verdiskaping i sentrum og rundt ny jernbanestasjon. Gjennom næringsarealstrategien er det avdekket at det er for liten tilgang på attraktive kontorlokaler i tilknytning til Larvik sentrum. Det er derfor et mål å legge til rette for å øke tilgangen på sentrale næringsarealer for kompetanseintensive arbeidsplasser i rulleringen av kommunedelplanen.

Planen skal legge til rette for økt verdiskaping og innovasjon basert på regionale og lokale ressurser, landskaps-, natur- og kulturminneverdier.



Reiselivet har stor innvirkning på flere lokalsamfunn, og fokus på bærekraftig utvikling vil være i interesse både for kommunen og næringslivet. I tillegg til å bli mer attraktiv for turister kan bærekraftig reisemål bidra til å styrke lokalsamfunnenes attraktivitet for tilflytting og livskvalitet for innbyggerne.

Larvik Havn er Norges nest største containerhavn, Norges største fergehavn på gods og en av de største på passasjerer. Larviks markedsandel blant containerhavnene i Oslofjorden økte fra 12,9 % i 2016 til 15,9 % i 2018, og er fortsatt økende. Ca. 1/3 av containerne som går over Larvik Havn er tomme. En ringvirkningsanalyse som Larvik Havn fikk utarbeidet i 2014 konkluderer med at Larvik Havn i 2013 hadde en sysselsettingseffekt på 1005 årsverk i kommunen, total omsetning beregnet til 1,8 milliarder kroner og inntekt beregnet til 718 millioner. Det er nær sammenheng mellom Larvik Havn og Larviksamfunnet gjennom flere grenseflater. Dette krever en felles og helhetlig tilnærming til problemstillinger og diskusjoner som berører havneutvikling og areal- og byutvikling. Larvik havns utvikling må ses i forhold til manglende avklaring av framtidig jernbanetilknytning, dårlig kapasitet i Øyakrysset og begrenset arealtilgang på Revet. Det er også begrenset tilgang på areal i nærhet av Larvik havn.

InterCity

InterCity vil knytte Larvik tettere sammen med andre byer i Vestfold og Telemark, Oslo og Østlandet for øvrig. En bedre integrering med det øvrige bo- og arbeidsmarkedet i Vestfold og Telemark kan gjøre Larvik mer attraktivt å bo i, besøke og drive virksomhet i. Det kan skape positive ringvirkninger i hele kommunen ved at Larvik blir inkludert i hovedstadsregionen, sett på som et godt lokaliseringsalternativ og komplettere regionens attraktivitet med sine særegne og positive kvaliteter. InterCity vil øke muligheter for å utvikle godt fungerende og mer integrert regionalt bo- og arbeidsmarked basert på miljøvennlig transport. Flytting av stasjonen skaper grunnlag for knutepunktutvikling rundt ny stasjonsløsning med etablering av arbeidsintensive virksomheter, attraksjoner, handel og næringsaktivitet, og slik bidra til å styrke sentrum.

Bærekraft

Larvik kommune har vedtatt at FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for kommuneplanen. Larvik kommune har prioritert følgende sju mål, som

arealplanleggingen skal bidra til å nå: God utdanning, livet under vann, god helse og livskvalitet, anstendig arbeid og økonomisl vekst, bærekrfatige byer og lokalsamfunn, stoppe klimaendringene og samarbeid for å nå målene. Mer om dette under Overordnede rammer for planarbeidet.

Overordnede rammer for planarbeidet

Nedenfor er det beskrevet hvilke lover, nasjonale føringer, regionale planer og kommunale planer som legger føringer for dette planarbeidet.

Nasjonale føringer, retningslinjer og forventninger

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 når planen legges ut på høring og ved endelig godkjenning.

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

Nye utbyggingsområder skal ikke føre til økt forurensning.

«Vannressursloven» (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 er foretatt i konsekvensutredninga 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.

«Kulturminneloven» (Lov om Kulturminner av 9.juni 1978 nr.50 § 9)

Temaet kulturminner og kulturmiljø er belyst i konsekvensutredninga.

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

Planen legger til rette for et utbyggingsmønsetr som fremmer folkehelse. Temaet omtales i konsekvensutredninga.

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

I plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 videreføres bygge-forbudet 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 har fulgt opp dettet i tidligere rullering ved å legge inn en byggegrense langs sjø og langs vassdragene Numedalslågen, Farrisvannet og Hallevannet.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, kgl. res av 04.09.2009

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 (2012-2013) «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, miljøvenn-lige transportløsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, bedre trafikksikkerhet 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 utbyg-ging i fareområder langs vassdrag

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

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016

Nye utbyggingsområder skal ikke lokaliseres i områder med støyverdier over det som er anbefalt i T1442/2016. Vurdering av tema støy vil skje både i konsekvensutredninga og i Risiko- og sårbarhetsanalysen.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520

Nasjonale forventninger til regional og kommu-nal planlegging

For å fremme en bærekraftig utvikling skal regjeringen hvert fjerde år utarbeide nasjonale forventninger til regional og kommunal planleg-ging. Dette går frem av plan- og bygningsloven § 6-1. De nasjonale forventningene skal legges til grunn og være retningsgivende for kommune-styrenes arbeid med regionale og kommunale planstrategier og planer.

Fylkesmannen formidler statlige etaters krav og prioriteringssignaler til kommunene gjennom et forventningsbrev som publiseres en gang hvert år.

Regionale planer og føringer

Regionale planer gir rammer for utvikling og forvaltning i Vestfold og skal legges til grunn for kommunale planer. Følgende regionale føringer kan få betydning for planarbeidet:

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), vedtatt 26.09.2019

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. Planen omfatter langsiktig utviklingsgrenser for by- og tettstedsområder og omlandet, regionale næringsområder og avklaringsområder, kulturmiljøer som har nasjonal og vesentlig regional verdi, dyrka mark og utmark klassifisert i klassene A, B og C i tillegg til dyrkbar mark, kollektivsystemet i fylket, regional grønnstruktur, viltkorridorer og tur- og friluftsruter, og områder med farepotensiale for skred, flom og stormflo.

Viktige føringer i planen er at offentlige arbeidsplasser og publikumsrettede funksjoner som hovedregel skal lokaliseres sentralt i byer og tettsteder. Det forventes at utvikling i sentrum av de største byene prioriteres i kommunens planlegging. Fortetting skal prioriteres der hvor effekten er størst, det vil si nærmest sentrum, ved kollektivknutepunkt, på grå arealer og i transformasjonsområder. Ved utbygging på nye arealer skal arealeffektiviteten i utgangspunktet være høy. Hensynet til kvalitet skal ivaretas ved planlegging og gjennomføring av utbyggingstiltak.

Prinsippene og retningslinjene i planen skal være førende for kommunens planlegging.

Regional plan for kystsonen i Vestfold, vedtatt 06.11.14

Planen gir føringer for utbygging i kystsonen, samt veiledning for fastsetting av byggegrense mot sjøen. Vestfoldkystens natur¬, kultur¬, nærings¬ og rekreasjonsverdier skal utvikles til beste for befolkningen i Vestfold og tilreisende. Utviklinga av Vestfold som det gode bosted, identitetskaping og opplevelse skal være vesentlig i utviklinga av kystsonen. Målet i fylkesdelplanen er at det ikke skal tilrettelegge for ny fritidsbebyggelse i kystsonen, med unntak av en forsiktig fortetting. De gjenværende arealene skal forvaltes med varsomhet, slik at kommende generasjoner kan ha glede og nytte av dem.

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021, vedtatt 02.11.2015

Planen består av en planbeskrivelse, handlingsprogram for vannregion Vest-Viken 2016 og regionalt tiltaksprogram i vannregion Vest-Viken 2016-2021. Miljømålet for elver, innsjøer og kystvann er minst "god økologisk og kjemisk tilstand". For grunnvann gjelder minst "god kjemisk og kvantitativ tilstand". Miljømålet skal som hovedregel nås innen 2021. Hvis det i eller i medhold av annet regelverk er fastsatt strengere krav, utslippsgrenser, utfasingsmål, mål for beskyttelse eller lignende, enn det som følger av vannforskriften, skal den strengeste bestemmelsen legges til grunn for miljømålet for vannforekomsten. Det kan også settes strengere miljømål på grunn av viktige brukerinteresser, nasjonale miljøverdier eller regionale prioriteringer.

Kommunale føringer

Skolestruktur i Larvik kommune 2017-2027 jf. K-sak 078/17.

Barnehagebruksplan 2015-2019

Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032 med arealstrategi

Hovedmålet i samfunnsdelen er at Larvik skal være et bærekraftig samfunn med fokus på sosial, økonomisk og miljømessig utvikling i samsvar med FNs bærekraftsmål. En vesentlig endring av holdninger og tiltak må til for å oppnå god livskvalitet, verdiskaping og bedring av miljø og klima i samtid og framtid. Samfunnsdelen er basert på FNs bærekraft mål. Prioriterte bærekraftmål i Larvik er å Stoppe klimaendringene, Livet under vann, God helse, God utdanning, Bærekraftige byer og samfunn, Anstendig arbeid og økonomisk vekst og Samarbeid for å nå målene.

God utdanning

Arealplanleggingen skal bidra til å sikre at alle barn og unge har et trygt og godt oppvekstmiljø med barnehager og skoler som fremmer trivsel og læring.

Livet under vann

Tap av biologisk mangfold er en av de største miljøutfordringene vi står overfor i dag. Gjennom FN-konvensjonen om biologisk mangfold er Norge internasjonalt forpliktet til å arbeide for å stanse tapet av biologisk mangfold. Det er registrert en rekke forekomster av truede arter i Larvik som det er viktig å ivareta i arealplanleggingen.

Arealbruken skal bidra til at vannforekomstene har god økologisk og kjemisk tilstand. Sårbare arter, utvalgte naturtyper og kulturminner skal ivaretas. Liv i havet skal forvaltes som grunnlag for næringsutvikling og arbeidsplasser basert på høsting og turisme. Arealplanleggingen skal bidra til å styrke sunne og gode livsbetingelser for naturlige og ønskede arter i havet.

God helse og livskvalitet

Befolkningens helse og livskvalitet, og en rettferdig fordeling av denne, er avgjørende for et bærekraftig samfunn. Helse handler om mer enn fravær av sykdom og forventet levealder, og er i stor grad knyttet til trivsel, trygghet og energi til å håndtere hverdagens utfordringer.

Arealplanleggingen skal bidra til å forebygge forurensning og belastninger som virker negativt inn på befolkningens helse og trivsel, og sørge for tilgang til trygge, inkluderende og lett tilgjengelige grøntområder og offentlige rom. For å sikre tilgang for alle skal universell utforming legges til grunn for utforming av bygninger og utearealer. Natur- og rekreasjonsområder skal sikres som grunnlag for innbyggernes helse og livskvalitet. , og grøntområdene skal sikres som sosiale møteplasser mellom generasjoner og mellom ulike innbyggergrupper. Det er et mål å sikre fleksible, åpne og attraktive idrettsanlegg slik at alle kan få mulighet til å utøve fysisk aktivitet uavhengig av sosial bakgrunn og status.

Trafikkulykker

I perioden 2013-2016 ble 37 personer drept eller hardt skadd i Larvikstrafikken. Nullvisjonen tilsier ingen drepte eller hardt skadde, og fungerer som etisk vegviser og retningslinje for trafikksikkerhetsarbeidet. På vei mot nullvisjonen er målet for Larvik maksimalt 5 drepte eller hardt skadde pr. år i 2024. Dette skal nås gjennom fysiske tiltak og ved å fremme trafikksikker atferd hos trafikantene. Larvik har som mål å bli godkjent som trafikksikker kommune innen 2021.

Det er inngått trepartssamarbeid mellom Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen om å utvikle Larvik som sykkelby. Mål for sykkelbyen: Innen 2023 skal åtte prosent av alle reiser i Larvik foregå på sykkel.

Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Arealplanleggingen skal sikre god infrastruktur og egnede arealer for etablering og utvikling av næringsvirksomhet, og at det er tilgjengelig arealer som møter næringslivets behov.

Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Larvik sentrum skal styrkes som kommunens hjerte og naturlige samlingspunkt for befolkningen i hele kommunen. Planleggingen skal bidra til å skape en attraktiv by med allmenn tilgang til grunnleggende forutsetninger som bolig, inkluderende møteplasser, trygg transport og gode grøntområder. Boligen er ramme for sosialt liv og gir tilhørighet til nærmiljø og lokalsamfunn. Dette har stor betydning for barn og unges oppvekst både her og nå, og for å hindre arv av dårlige levekår. Det skal tilrettelegges for bærekraftige transportløsninger, og trygg ferdsel for gående og syklende med sammenhengende turveier og sykkelstier.



Stoppe klimaendringene

Tilstrekkelig reduksjon i klimagassutslippene krever et takskifte og større strukturelle endringer som har en vesentlig politisk kostnad fordi de er upopulære i befolkningen. Endringer i klimaet påvirker kritisk infrastruktur, næringsliv, natur- og kulturmiljø og befolkningens helse. Det gir nye utfordringer for planleggingen, og et nytt risiko- og sårbarhetsbilde.

Gjennom plan- og bygningsloven er kommunal sektor tildelt et helhetlig og langsiktig planansvar, først og fremst gjennom kommuneplaner. Kommunen kan være pådriver overfor næringsliv, organisasjoner og befolkning, og skal sørge for tilrettelegging gjennom god forvaltning av rammevilkår, infrastruktur, arealer og naturressurser.

Effektiv arealbruk og god samordning med transportsystem er viktig for å møte overgangen til lavutslippssamfunnet. Det skal legges vekt på fortetting, transformasjon og gjenbruk av eksisterende bygningsmasse.

Samarbeid for å nå målene

Kommunen skal bidra til å stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn.

Det skal skapes møteplasser der samskaping og medborgerskap settes på agendaen. Kommune, næringsliv, frivillige og innbyggere må møtes for å utvikle felles strategier som kan mobilisere til å trekke i samme retning. Det må etablere dialogarenaer mellom kommunen som organisasjon, næringsliv, utdanningsaktører og frivillig sektor med fokus på samskaping, kunnskaps- og informasjonsdeling. Det må brukes ulike metoder og møteplasser for å sikre at flest mulig kan ta del i samarbeid og samskaping.

Ny arealstrategi

Arealstrategien skal bidra til å utvikle det vekstkraftige, ta vare på det uerstattelige og motvirke det utenkelige. Arealstrategien skal konkretiseres i kommuneplanens arealdel og andre planer som utarbeides etter plan- og bygningsloven. Arealstrategien legger opp til å utvikle Larvik by som attraktivt og urbant tyngdepunkt i kommunen. 70 % av boligbehovet skal dekkes innenfor avgrensningen av kommunedelplanen. Planen skal legge til rette knutepunktutvikling rundt ny jernbanestasjon i Larvik sentrum. Handel- og kontorarbeidsplasser skal som hovedregel lokaliseres i sentrum.

Stavern by skal videreutvikles som en attraktiv destinasjon i et helårsperspektiv. 20 % av kommunens boligbehov skal dekkes i Stavern. De prioriterte lokalsentre Østre Halsen, Tjøllingvollen, Helgeroa, Kvelde og Svarstad utvikles med nærmiljøfunksjoner. 10 % av boligbehovet i kommunen skal dekkes i tettstedene. Dynamiske og levende lokalsentre er viktig for at Larvik skal være en attraktiv kommune å bo, leve og jobbe i. Service og tilbud, arbeidsplasser og næringsliv skal støttes, og det skal stimuleres til nyetableringer også i lokalsentrene.

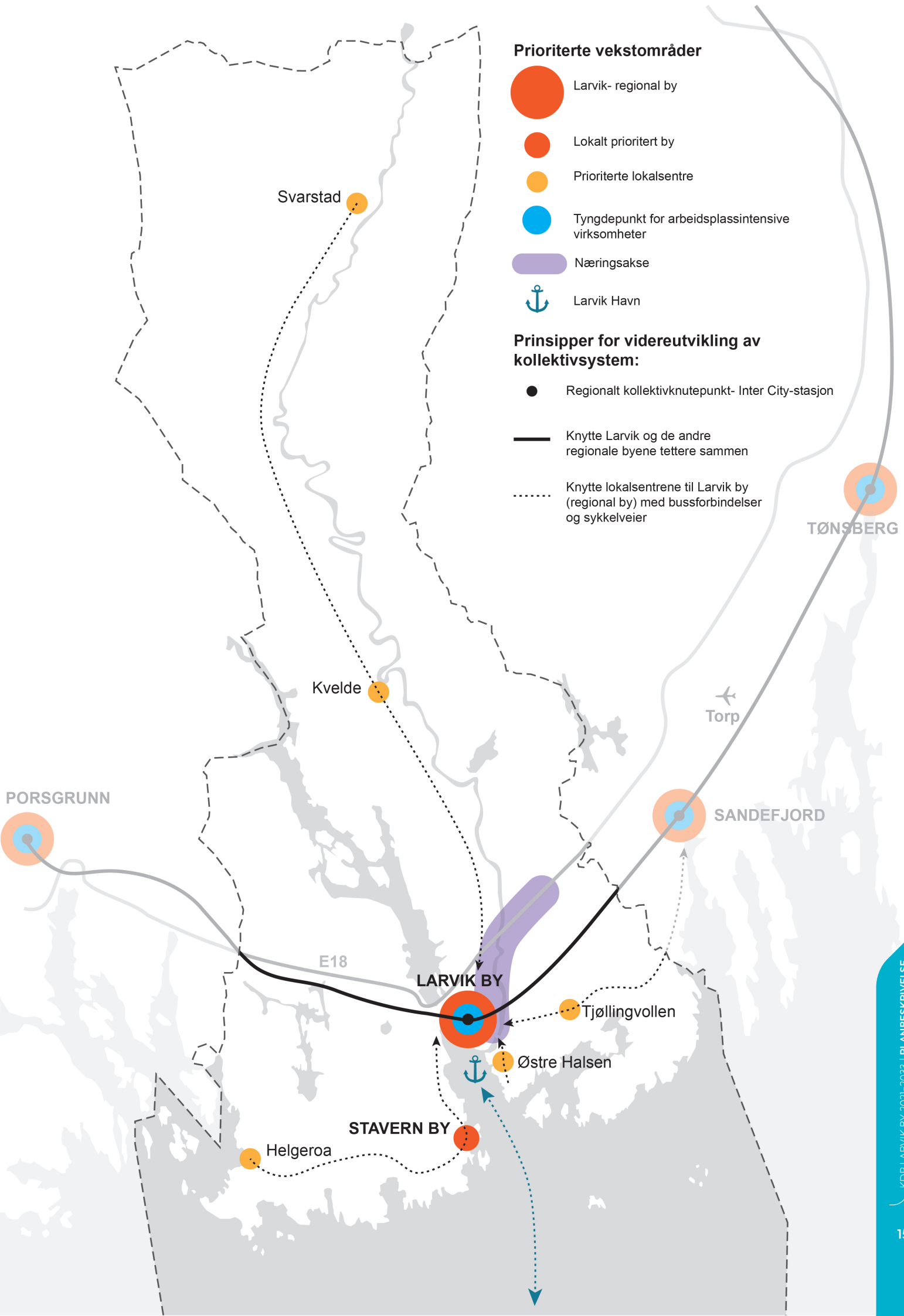
Det etableres en næringsakse fra Larvik havn til Ringdalskrysset for å legge til rette for et bærekraftig og konkurransedyktig næringsliv.

Konkretisering av arealstrategien med de to bysentrene, de prioriterte tettstedene og næringsaksen mellom Larvik havn og Ringdalskogen ved E18.

Boligplan 2015–2020

Hovedmålsettingene i boligplanen er at det skal finnes boliger for alle i gode bomiljøer, innbyggerne skal ha en trygg etablering i eiet eller leiet bolig, boforhold skal fremme velferd og deltakelse og at Larvik kommune bruker plan- og bygningslovens handlingsrom for å utvikle riktig variasjon i boligmassen. Boligpolitikken skal bidra til at det oppnås en årlig vekst på 1.5 % i befolkningen i Larvik kommune, og at langt flere av innbyggerne over 16 år har høyere utdanning og faglig kompetanse.

Larvik skal ha stor tilflytting fordi det tilbys et mangfold av arbeidsplasser, god kollektivdekning, gode utdanningsmuligheter og et variert botilbud. Larvik kommune skal være kjent for sin kunnskap om innovasjon, endring og omstillingsarbeid basert på toleranse, teknologi og talent, og sitt arbeid med næringsklynger. Det skal være et utstrakt samarbeid mellom Larvik og forsknings- og utdanningsinstitusjonene i Telemark, Buskerud og Vestfold. Tverrfaglig og kontinuerlig arbeid med kvalitet i oppvekstmiljøet skal gi Larvik landets beste læringsmiljø og bidrar til økt tilflytting til Larvik. Et progressivt boligsosialt arbeid i Larvik skal gi grunnlag for ytterligere vekst og verdiskaping gjennom


Prioriterte vekstområder
Larvik- regional by
Lokalt prioritert by
Prioriterte lokalsentre
Tyngdepunkt for arbeidsplassintensive virksomheter
Næringsakse
Larvik Havn
Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystem:
Regionalt kollektivknutepunkt- Inter City-stasjon
Knytte Larvik og de andre regionale byene tettere sammen
Knytte lokalsentrene til Larvik by (regional by) med bussforbindelser og sykkelveier
Svarstad
Kvelde
Torp
TØNSBERG
PORSGRUNN
SANDEFJORD
E18
LARVIK BY
Tjøllingvollen
Østre Halsen
STAVERN BY
Helgeroa

generell høy takt i boligbyggingen. Innbyggere, lag, foreninger og nærmiljø er inkludert i arbeidet.

Næringsplan

Målet i næringsplanen er at Larvik har et bærekraftig og konkurransedyktig næringsliv som sikrer vekst og utvikling, ivaretar miljøet og menneskene. Delmålene i planen er en arbeidsplassvekst på 200 nye arbeidsplasser årlig, veksten i andel kompetansekrevende arbeidsplasser skal være høyere enn landsgjennomsnittet, og at veksten i antall nyetableringer skal være høyere enn landsgjennomsnittet.

Næringsplanen fastlegger tre strategier for arbeidet med næringsutvikling i kommunen: godt vertskap, effektiv forvaltning og aktiv utviklingspartner. Strategiene skal sikre god dialog og forståelse, forutsigbare rammevilkår og effektive prosesser, og aktiv samhandling mellom kommune og næringsliv. Strategiene skal støtte opp under de viktigste og mest relevante bærekraftmålene for Larvik.

Kommunen skal tilrettelegge for attraktive arealer og infrastruktur ved å utarbeide en næringsarealstrategi som sikrer byggeklare og attraktive arealer som svarer til næringslivets behov, sikrer forutsigbarhet, utvidelsesmuligheter og er tilpasset framtidig bransjeglidning, har en tydelig struktur og profil på næringsområder, som gir grunnlag for klyngedynamikk for kontor, handel, lager og logistikk og industri, legger grunnlag for et attraktivt og levekraftig sentrum ved at det avsettes større arealer til kontorer tilknyttet sentrum og ny jernbanestasjon og legger til rette for bærekraftige løsninger og god tilgjengelighet til Larvik Havn.

Næringsarealstrategi, vedtatt 17.05.20

Kommuneplanutvalget har vedtatt en næringsarealstrategi, som gir føringer for planarbeidet. Næringsarealstrategien angir 4 strategiske områder

1. Øke attraktiviteten på eksisterende næ ringsareal.
2. Sikre tilgang på nytt næringsareal som fremstår som bærekraftig attraktivt for næringslivet
3. Utvikle et attraktivt og konkurransedyktig tilbud til handel, logistikk og kunnskapsin tensive nræinger
4. Bidra til levende og bærekraftige lokalsentre

Kommunedelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2013-2016, forlenget frem til 2020 av kommunestyret, sak 132/15

Planen omfatter hovedtemaene idrettsanlegg og aktivitet, natur- og friluftsområder og barnehage og skole som nærmiljøanlegg og aktivitetsområde i skoletid og på fritid. Visjonen i planen er:

I Larvik skal alle ha anledning til å drive allsidig fysisk aktivitet, og få opplevelser på et mangfold av arenaer.

Mål for idrettsanlegg og aktivitet er å sikre at aktivitet og anlegg er tilpasset de ulike gruppers behov og ønsker, særlig de som i dag driver lite idrett og friluftsliv, styrke aktiviteter, informasjon og samarbeid med sentrale aktører om en fysisk aktiv befolkning og sikre økonomiske rammevilkår for idretts- og friluftsorganisasjoner. Mål for natur- og friluftslivsområder er å ivareta allmennhetens rett til fri ferdsel. Mål for barnehage og skole som nærmiljøanlegg og aktivitetsområde i skoletid og på fritid er å sikre at barnehager og skoler har tilrettelagte og oppgraderte uteområder for fysisk aktivitet og å tilrettelegge for fysisk aktivitet for barnehage- og skolebarn.

Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern, vedtatt 19.10.2011

Formål med planen er å sikre arealer til framtidig utvikling av et sammenhengende hovednett for sykkel, være beslutningsgrunnlag for framtidige prioriteringer, bidra til at det blir trygt og mer attraktivt å sykle i Larvik og Stavern gjennom et godt tilrettelagt sykkelnett. Hovedrutene for sykkel skal binde sammen bydeler med hverandre og sentrum, i tillegg til viktige målpunkter hvor det er mulig å sykle i 25- 30 km/t i snittfart. Lokalrutene er forbindelser innen og mellom boligområder og forbindelser til hovedrutene og er flere steder viktige ruter for å sikre trygg skoleveg.

Kommunalteknisk plan 2018–2021, uedtatt 21.06.2017

Planen gir føringer for utvikling av ledningsnettet for vann og avløp, vei og trafikk, og parker og friområder. Planen beskriver utfordringene i kommunen, mål og aktuelle tiltak. Målene for vannforsyningen i kommunen er nok og godt vann til alle med sikker og effektiv vannforsyning. Beskyttelse av Farris som drikkevannskilde er særlig viktig.

Veinettet i kommunen skal være trafikksikkert og tilgjengelig for alle trafikantgrupper. Myke trafikanter skal prioriteres, ved økt bygging av gang- og sykkelveier, bedre belysning, universell utforming av gangfelt og bussholdeplasser. Det skal legges økt vekt på vedlikehold av fortauer og gang- og sykkelveier, og vedlikehold av sikt i kryss.

I parker og friområder er hovedmålet å gjøre det trivelig å ferdes i kommunens grønne områder. Kommunen skal bidra til gode natur- og friluftskvaliteter, og å gi gode opplevelser, god helse, rekreasjon og avkobling. Universell tilrettelegging skal følges opp i henhold til gjeldende lover og forskrifter i alle nyanlegg og rehabiliteringsprosjekter.

Klima- og energiplan for Larvik kommune 2014–2022, oppdatert 29.03.17

Hovedformålet med planen og planarbeidet er å fastlegge kommunens ambisjon i klima- og energiarbeidet samt legge føringer for hvilke virkemidler kommunen vil benytte seg av for å realisere denne ambisjonen. Målet i klima og energiplanen er å redusere klimagassutslippene med 30 % av 1990-nivå innen 2020. Virkemidler som er vurdert er blant annet utbygging i forhold til transport, og om det er mulig å redusere transportomfanget for å redusere luftforurensning, støy og veislitasje.

Planprosess og medvirkning

Organisering

Formannskapet i Larvik kommune har fungert som kommuneplanutvalg og politisk styringsgruppe i prosessen. Kommunedirektørens ledergruppe har vært administrativ styringsgruppe. Planmaterialet er utarbeidet av en prosjektgruppe fra Arealplan med bistand fra Citiplan på prosjektstyring og planmateriale. Rambøll har vært leid inn til å utarbeide Risiko- og sårbarhetsanalyse.

Medvirkning

I løpet av planprosessen er følgende medvirkningsaktiviteter gjennomført:

1. Høring av planprogrammet i perioden juni 2018 – september 2018.
2. Muligheter for private innspill til nye småbåthavner.
3. Medvirkningsprosess for sentrumsstrategien høst 2018/vår 2019
4. Medvirkningsprosess for utvikling av Herregården/Tollerodden-området inkl. DIVE-analyse vineter/vår 2020
5. Digitalt møte med representanter for næringslivet for å drøfte innholdet i planforslaget, herunder strategier for fortetting og bestemmelser til plankartet.

Etter 1. gangs behandling vil planen bli lagt ut på høring. I løpet av høringen vil det bli arrangert flere offentlig møter om kommuneplanens arealdel og KDP for Larvik by og KDP for Stavern by. Om møtene blir fysisk eller digitalt vurderes ut fra mulighetene og begrensningene smitteverntiltakene gir.

Plandokumenter

Kommuneplanens arealdel 2021-2033 er utarbeidet av administrasjonen i tråd med vedtatt planprogram og de prosessledende vedtakene som er gjort av kommuneplanutvalget (Formannskapet).

Kommuneplanens arealdel består av følgende dokumenter:

Vedlegg 1: Plankart

Vedlegg 2: Bestemmelser og retningslinjer

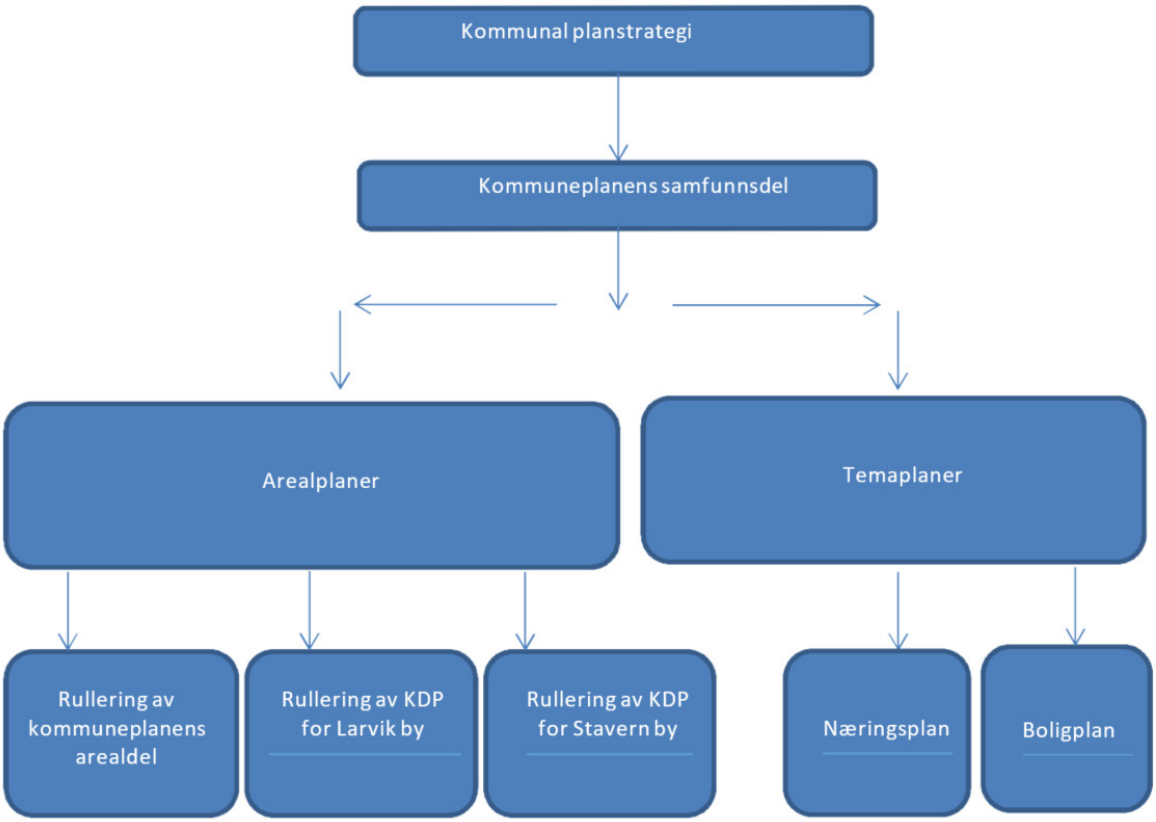
Vedlegg 3: Planbeskrivelse med KU

Vedlegg 4: Temakart

Vedlegg 5: Sentrumsstrategi

Vedlegg 6: Risiko- og sårbarhetsanalyse

Vedlegg 7: Oversikt over oppfølgingsoppgaver



Over: Oversikt over sammenhengen i plansystemet i Larvik kommune.

Under: Møteoversikt

Organ	dato	sak	
FSK	25.04.2018	040/18	Oppstartsak for rullering av Kommuneplanens arealdel, KDP for Svarstad, KDP for Larvik by og KDP for Stavern by
FSK		081/18	Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel 2020-2032, KDP for Larvik by 2020-2032 og KDP for Stavern by 2020-2032 - utleggelse til offentlig ettersyn/høring
FSK	17.10.2018	119/18	Vedtak av planprogram
KPU			Informasjon om status på arbeidet med kommuneplanens arealdel og KDP for Stavern by og KDP for Larvik by inkludert sentrumsstrategi
KPU	23.01.19		Presentasjon av Mulighetsstudier for sentrumsutvikling inkl. alternativer til jernbanestasjon
KPU	22.01.20		Informasjon om status på arbeidet med DDP for Larvik by inkludert sentrumsstrategi, fortettingsstrategi og utvikling av Herregården/ Tolleroddenområdet
KPU			Kommunalt initierte prosjekter som virkemiddel i sentrumsutviklingen. Utvikling av Herregården/Tolleroddenområdet
KPU			Presentasjon av utkast til sentrumsstrategi og fortettingsstrategi

Beskrivelse av planforslaget

Planavgrensning

I den overordnede arealstrategien i Kommuneplanens samfunnsdel angis en prosentvis fordeling av den framtidigen boligutviklinga i de prioriterte utviklingsområdene, med 70% i Larvik by, 20% i Stavern by og 10% fordelt på lokalsentrene Helgeroa, Østre Halsen, Tjøllingvollen, Kvelde og Svarstad. For å legge til rette for at utviklinga i Larvik by gjennomføres innenfor eksisterende bystruktur er størrelsen på planområdet redusert.

Planområdet i gjeldende plan er stort, og omfatter blant annet flere ubebygde naturområder i utkanten av eksisterende bystruktur. Kombinert med en forholdsvis lav befolkningsvekst medfører dette at utbyggingen blir spredt og byutviklinga lite fokusert. Innenfor planområdet finnes det mange store transformasjonsområder som har et boligpotensial til å dekke behovet både i planperioden og i lang tid fremover.

Forslaget til ny avgrensning omfatter i hovedsak sentrumssonen med omkringliggende boligområder, og næringsområdene på Øya/Revet og Faret/Nordby med omkringliggende boligområder. I vest er avgrensningen lagt langs nye E18 og i øst langs Lågen. Fra Revet strekker avgrensningen seg over til Langestrand.

Forslaget medfører at områdene Gon/Rekkevik/Østre Halsen/Skreppestad, Rødberg/Tenvik og Ra/Veldre/Martineåsen blir liggende utenfor Kommunedelplan for Larvik by, og vil da inngå i Kommuneplanens arealdel.

Sentrumsutvikling

Sentrumsstrategi

Et livskraftig og urbant sentrum danner grunnlag for framtidas næringsliv, spiller en viktig rolle som sosial møteplass for innbyggerne og er dermed et virkemiddel for å tiltrekke seg nye innbyggere og virksomheter. Dette er noe av bakgrunnen for at utarbeiding av en ny sentrumsstrategi har vært en sentral del av rulleringen av kommunedelplanen. Sentrumsstrategien skal være retningsgivende for den overordnede utviklinga av Larvik sentrum, noe som sikres gjennom forslag til § 3-1 retningslinje b). Sentrumsstrategien følger som vedlegg til planen.


Lågen
E18
Farrisvannet
E18
Sentrumssone
Lågen
Plangrense KDP Larvik
Larviksfjorden

Sentrumsstrategiens hovedmål er at Larvik sentrum er kommunens aktive, opplevelsesrike og livskraftige midtpunkt – sosialt, miljømessig og økonomisk. Dette innebærer blant annet at flere enn i dag bruker sentrum både som en del av hverdagen og som destinasjon, og at sentrum styrkes som kommunens tyngdepunkt for handel, service og tjenesteyting. Utover dette skal utviklinga av sentrum bidra til å nå kommunens bærekraftsmål og følge opp føringer i den overordnede arealstrategien.

Sentrumsstrategien angir ni strategier som skal bidra til å nå målene:

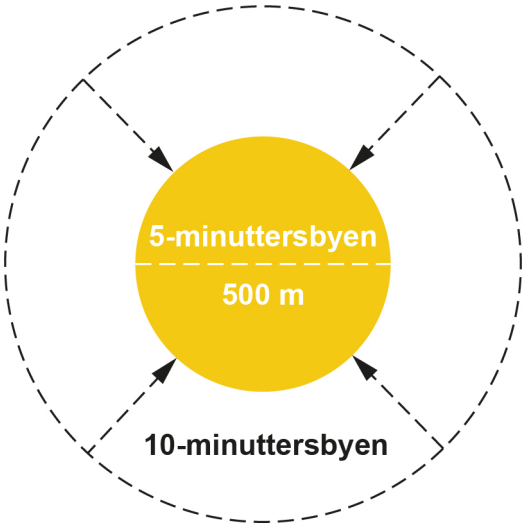
1. Tilrettelegge for flere boliger innenfor «10-minuttersbyen»
2. Tilrettelegge for at kompetansearbeidsplasser legges til sentrum nær kollektivknutepunktet
3. Investere i opplevelsesrike, grønne byrom med høy kvalitet
4. Sørger for et godt kollektivtilbud, og at bærekraftige transportløsninger gis prioritet i gatebildet
5. Bruke offentlige funksjoner som motor i sentrumsutviklinga
6. Ta vare på og utvikle attraksjoner med utgangspunkt i byens unike naturkvaliteter og historie
7. Bruke arrangementer og kulturtilbud som driver i sentrumsutviklinga
8. Tilrettelegge for forpliktende samarbeid mellom offentlige og private krefter
9. Sterkt fokus på gjennomføring, og trinnvis realisering av nøkkelprosjekter

Videre inneholder sentrumsstrategien et overordnet byplangrep som bygger på tre prinsipper:

1. Samle

Utvikle en tydelig og avgrenset sentrumskjerne med korte avstander mellom tilbud og funksjoner

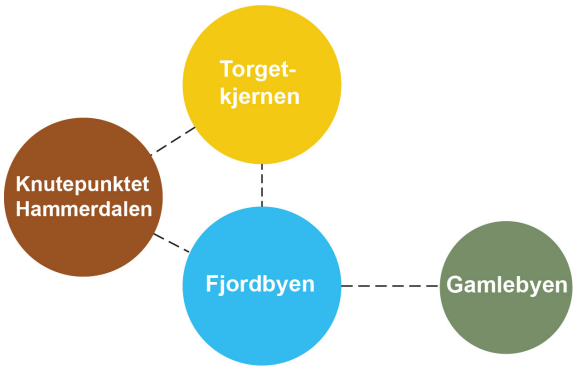
Dagens sentrumskjerne ligger i kvartalene rundt torget, mellom Kongegata, Brannvaktsgate, Prinsegata/Haraldsgate og Olavs gate, og dette vil være sentrumskjernen også i framtida. Utviklinga av sentrumskjernen skal følge prinsippet for 5-minuttersbyen der flest mulig besøksintensive tilbud og målpunkter som kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, offentlige funksjoner, handel og tjenesteyting kan nås innen 5 minutters gange. Dette tilsvarer arealet innenfor en sirkel på 500 meter i diameter, med senter i torget. Sentrumskjernen orienterer seg herfra og mot fjorden i sør, og utstrekningen i nordlig retning avgrenses.



2. Forsterke

Skape et mangfoldig sentrum med fire sterke og distinkte bydelsidentiteter

Dette utviklingsgrepet skal foredle de fire bydelene Torget, Knutepunktet/Hammerdalen, Fjordbyen og Gamlebyen, som vil spille utfyllende roller i framtidas sentrum. Utviklinga skal bygge videre på eksisterende kvaliteter og identitetsskapende elementer, som til sammen skaper et spennende mangfold av opplevelser.



- **Torget** med tilgrensende kvartaler utgjør selve sentrumskjernen. Småbykarakteren med variert trehus- og bygårdsbebyggelse, nisjebutikker, serveringssteder og tjenestetilbud ivaretas, og området forsterkes som kommunens tyngdepunkt for handel, service og tjenesteyting. Sentrumskjernen foreslås supplert med kommunale offentlige program som rådhus og kunnskapssenter med bibliotek. Ny jernbanestasjon er vedtatt lokalisert i Kongegata, og kommunens prosjekter bør underbygge denne plasseringen. De offentlige funksjonene bidrar med arbeidsplasser og sosiale møteplasser i sentrum, og kan bidra til å støtte opp om «byreparasjonen» som blir nødvendig som følge av jernbaneutbyggingen.

- **Knutepunktet/Hammerdalen** omfatter ny jernbanestasjon i Kongegata med omkringliggende transformasjonsområder i øst og sør. Farriselva med grøntdrag, historiske industribygg og landskapsamfiet opp mot Bøkelia og Bøkeskogen er de viktigste identitetsskapende elementene som bidrar til områdets karakter. Området foreslås videreutvikla som tyngdepunkt for kompetansearbeidsplasser med nærhet til ny jernbanestasjon, men der en miks av funksjoner skaper en bydel med liv gjennom døgnet.

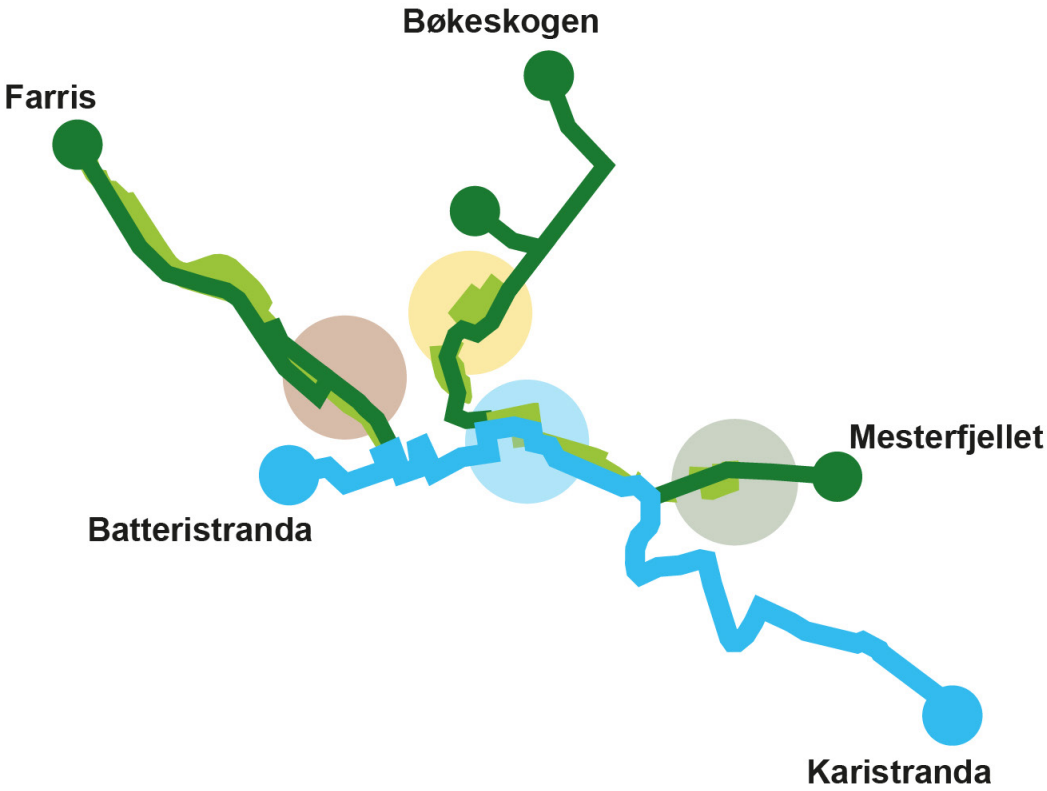
- **Indre havn** har store kvaliteter som beliggenheten ved fjorden, sikten mot horisonten og de store rekreasjonsområdene. Den verneverdige bebyggelsen langs Storgata, Tollboden og togstasjonen, samt Østre og Vestre brygge bidrar også til områdets karakter. Indre havn foreslås utvikla som Fjordbyen med en overvekt av funksjoner knyttet til rekreasjon som kulturtilbud, bevertning og tjenesteyting, og med innslag av kontor og bolig. Funksjonsblandingen må vurderes over tid, og vektes mot aktiviteten i sentrumskjernen rundt torget. Ved utvikling av Indre havn er det av stor betydning å finner en god balanse mellom arealer som benyttes til bebyggelse og byrom. En helhetlig opparbeidet strandpromenade og store, grønne rekreasjonsarealer mot sjøen skal ivaretas og vurderes som essensielt i utviklinga.

- **Gamlebyen** omfatter kulturmiljøene Herregården og Tollerodden, som foreslås foredlet som en arena for opplevelser med utgangspunkt i grevskapshistorien, den maritime historien og hagekunsthistorien. Her videreutvikles området ved Skottebrygga som bryggemiljø med fokus på rekreasjon, formidling av maritim historie og som havn for historiske båter. Herregården og skoleområdet utvikles til en helårs kulturattraksjon med grønt fokus, og Larvik museum flyttes hit. Herregårdsparken gjenskapes som en tolkning innenfor strukturen av opprinnelig hage, og benyttes i samspill med Herregården og nytt museum til kulturaktiviteter, pedagogisk virksomhet, aktiviteter med grønt fokus og som rekreasjonsområde.

3. Binde sammen

Binde bydelene sammen og forsere høydeforskjeller med tre grønne, opplevelsesrike promenader.

Sentrumsbydelene skal bindes sammen gjennom etablering og videreforedling av tre promenader som vil gjøre det det enkelt og attraktivt «å bevege seg grønt» i hele Larvik sentrum. Promenadene, kalt Elvepromenaden, Strandpromenaden og Bypromenaden, utvikles med hver sin identitet, tematisk innhold og funksjon, og skal være rike på aktivitetsmuligheter og opplevelser underveis. Promenadene bidrar til å knytte sentralt beliggende naturkvaliteter sammen og integrere naturen i sentrumsutviklinga, som er et viktig grep for å sikre rekreasjon og folkehelse.





Sentrumssonen

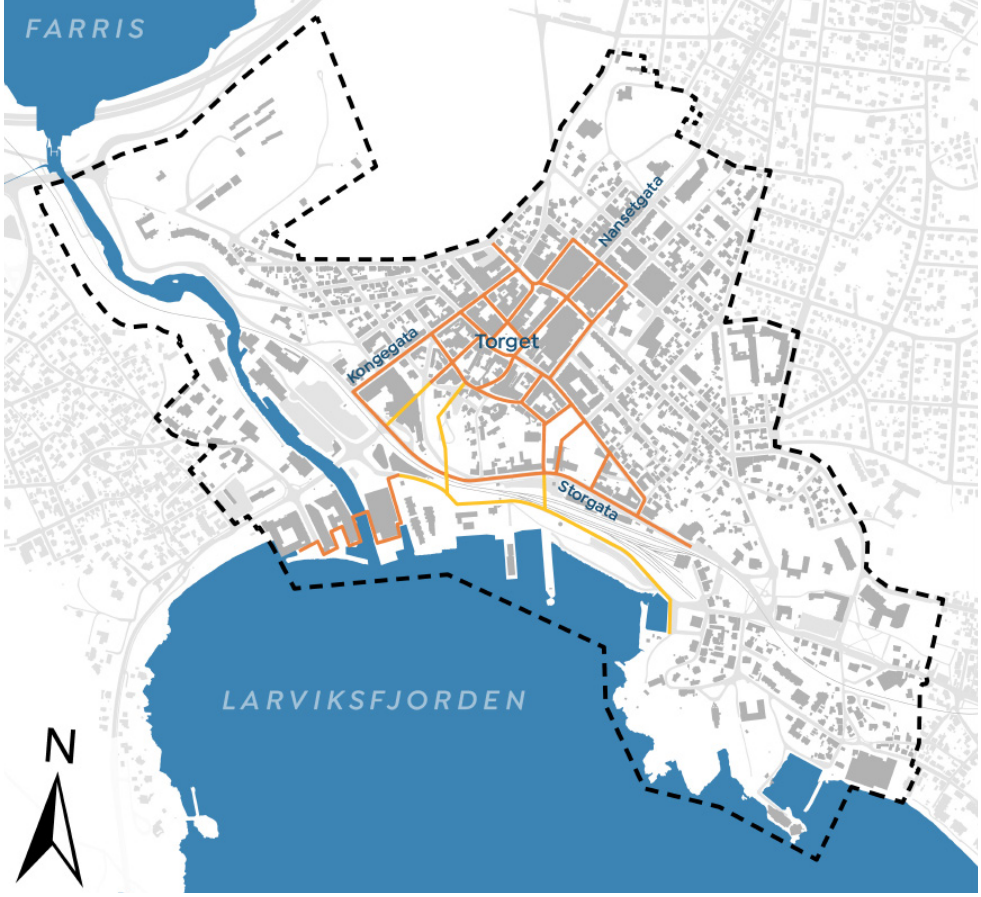
Utviklinga av Larvik sentrum skal bidra til å gjøre det enklere for flere å leve miljøvennlig i hverdagen. Det er et mål å utvikle flere boliger innenfor sentrumssonen, slik at flere har gangavstand til butikk- og tjenestetilbud, arbeidsplasser og sosiale møteplasser fra egen bolig. Den nye sentrumssonen avgrenser «10-minuttersbyen», som tar utgangspunkt i at det er maksimalt ti minutters gangavstand til sentrumskjernen rundt torget. For sentrumssonen er det foreslått egne krav til parkering, uteoppholdsarealer og lek §..., som muliggjør boligprosjekter med en høyere utnyttelse av eiendommene.

Aktive 1.etasjer mot offentlige byrom

For at sentrum skal fungere som en attraktiv møteplass og arena for byliv, er det viktig at byggene som henvender seg til de offentlige byrommene inneholder funksjoner som skaper aktivitet, og at de er utformet slik at det oppstår et samspill mellom det som foregår ute og inne. For å sikre dette er det i bestemmelsene for arealer med sentrumsformål og for noen av områdene med kombinert bebyggelse og anleggsformål stilt krav om at det skal etableres besøksintensiv virksomhet innen forretning, bevertning og/eller tjenesteyting i bygningenes 1.etasje. Gater hvor dette er aktuelt er avmerket i et eget temakart.

Til sentrumssonen er det knyttet bestemmelser som sikrer at bygg med krav om besøksintensive funksjoner skal utformes med en åpen og transparent karakter med en overvekt av vindus- og dørflater. Det foreslås at det ikke tillates foliering eller tildekking av mer enn 1/3 av vindusflaten pr. vindu i 1.etasje mot offentlig fortau, gate eller byrom. Det tillates heller ikke bilparkering i bygningenes 1.etasje mot offentlig fortau, gate eller byrom og uteoppholdsarealer. Forretninger, serveringssteder og servicefunksjoner skal ha hovedinngang mot de offentlige byrommene.

Gjennom bestemmelsene legges det til rette for at forretninger, service- og serveringssteder kan ha gatesalg og uteservering i inntil 2 meter ut fra fasaden. Dette betinger at fortau/gangsonebredde på minimum 2 meter, areal for kollektivholdeplass, varelevering og utrykning er ivaretatt. De samme betingelsene gjelder for frittstående gatesalg og serveringsarealer.



Temakartet viser gater innenfor sentrumssonen med krav om besøksintensiv virksomhet i 1. etasje.

Næring, forretninger og tjenesteyting

Innenfor sentrumssonen avsettes det flere store arealer til utvikling av næring, forretninger og tjenesteyting. Dette omtales under avsnittene *Fortettingsstrategi* og *Næringsutvikling*.

Boliger

Innenfor sentrumssonen avsettes det flere store arealer for boligutvikling. Dette omtales under avsnittet Fortettingsstrategi.

Båndleggingssone for ny InterCity-trasé

InterCity vil knytte Larvik tettere sammen med andre byer i Vestfold og Telemark, Oslo og Østlandet for øvrig. En bedre integrering med det øvrige bo- og arbeidsmarkedet i Vestfold og Telemark kan gjøre Larvik mer attraktivt å bo i, besøke og drive virksomhet i. Det kan skape positive ringvirkninger i hele kommunen ved at Larvik blir sett på som et godt lokaliseringsalternativ og komplettere regionens attraktivitet med sine særegne og positive kvaliteter. Flytting av stasjonen til Kongegata skaper grunnlag for knutepunktutvikling rundt ny stasjonsløsning med etablering av arbeidsintensive virksomheter, attraksjoner, handel og boliger, og slik bidra til å styrke sentrum

I august 2019 vedtok kommunestyret i sak 154/19 Kommunedelplan for ny InterCity-trasé gjennom kommunen. For den delen av trasséen som ligger innenfor kommunedelplan for Larvik by, ble Kongegatakorridoren med stasjonsalternativet Kongegata høy vedtatt. Dette innebærer at det er vedtatt en båndleggingssone til jernbane med tilhørende teknisk infrastruktur i påvente av reguleringsvedtak etter plan- og bygningsloven. Til denne sonen er det knyttet bestemmelser som sikrer at det ikke foretas tiltak som vanskeliggjør planarbeidet og gjennomføringen av jernbanetiltaket på arealene som omfattes. Båndleggingssonen er bredere enn tiltaket kommer til å være, og fastleggelse av nøyaktig trasé vil skje gjennom reguleringsplan.

Kommunedelplanen for ny InterCity-trasé ble vedatt uten arealformål. Bakgrunnen for dette er at det ble vurdert som hensiktsmessig at båndleggingssonen legges inn over arealformålene i Kommunedelplan for Larvik by i den tidsperioden som båndleggingen gjelder. Båndleggingen gjelder for 4 år, med adgang til å søke forlengelse med ytterligere fire år. Etter dette bortfaller rettsvirkningen av båndleggingen automatisk, men de underliggende arealformålene vil gjelde videre. En reguleringsplan for den nye InterCity-traséen må vedtas i løpet av den nevnte perioden på 4 + 4 år.

Det er i all hovedsak ikke foretatt endringer av formål på arealer som berøres av båndleggingen. Unntaket er for mindre deler av transformasjonsområdene Farrisfabrikken og Brannvaktsgt./Feyers gt., der noe areal er endret fra sentrumsformål til kombinert bebyggelse og anleggsformål- næring, tjenesteyting og forretninger.

Planbestemmelsene og retningslinjene knyttet til båndleggingssonen er lagt inn i bestemmelsene til Kommunedelplan for Larvik by.

Kommunedelplanen for nytt dobbeltspor Stokke – Larvik har som formål å utvikle et godt og raskt togtilbud på en moderne og miljøvennlig måte. Stramme økonomiske rammevilkår, kapasitet og krevende samordning skaper usikkerhet rundt framdrift og realisering. For strekningen gjennom Larvik kommune er det foreløpig ikke bevilget midler eller vedtatt oppstarttidspunkt for regulering, prosjektering og bygging av jernbaneløsning.

Boligutvikling

Fortettingsstrategi

I denne rulleringen av kommunedelplanen har utvikling av en ny fortettingsstrategi for byen vært en sentral del av arbeidet. Erfaringene med gjeldende plan er at den ikke i tilstrekkelig grad sørger for en effektiv fortetting, eller gir et tydelig nok bilde av hvordan og hvor byen ønskes utvikla. Prosessen rundt flere byggesaker i inneværende planperiode har vist at dagens bestemmelser i for stor grad er åpne for tolkning, gir et utydelig bilde av hvordan byen ønskes utvikla og hvilket handligsrom for fortetting det er i de ulike delene av byen. Dette har resultert i fortetting i områder hvor dette ikke var forutsett, og hvor miljøgevinsten av fortettingen er liten.

Det har derfor vært et mål at den nye strategien skal gi en tydelig og forståelig ramme for ny utvikling, og dermed bidra til en større forutsigbarhet for både innbyggere, eiendomsutviklere, politikere og kommunen. Den må også tilrettelegge for å realisere boligbehovet i tiden som kommer.

I planperioden er det beregnet et boligbehov for Larvik kommune på 2100-3000 boenheter i planperioden. For Larvik by er boligbehovet beregenet til 1500-2100 boenheter (70 % av veksten, som vedtatt i den overordende arealstrategien), dvs. 125-175 boenheter pr. år. Tallene er basert på Boligmarkedsanalysen utarbeidet av Prognosesenteret AS i 2019. Analysen er et av grunnlagsdokumentene for arbeidet med kommuneplanens arealdel og kommunedelplanene, og er utført på bakgrunn av analyser av norske husholdninger boligpreferanser, analyser av demografien i Larvik og spørreundersøkelse rettet mot 300 husholdninger i Larvik.

Analysen viser at boligmassen i kommunen har en stor overvekt av romslige boliger som eneboliger/småhus (80%) i kombinasjon med en høy andel små husholdninger med 1-2 personer (63%). Dette betyr at kommuen har en betydelig overdekning av eneboliger og underdekning av mindre boliger tilpasset små husholdninger. Sett i sammenheng med den demografiske utviklinga, med en kraftig økning i de eldre aldersgruppene, tyder dette på at etterspørselen etter mindre boliger med sentral beliggenhet vil øke betydelig i åra som kommer. Det er derfor behov for at en større andel av nye boenheter utvikles som sentralt beliggende leiligheter.

Utredning

For å få vurdert boligpotensialet i sentrale transformasjonsområder og hvordan fortettingen i Larvik by kan gjennomføres på en måte som ivaretar en god balanse mellom tetthet og kvalitet, fikk en tverrfaglig gruppe hos SWECO i oppdrag å utarbeide et forslag til fortettingsstrategi. Kommunen hadde på forhånd pekt ut 15 delområder med fortettingspotensial, og som kunne vurderes nærmere i det videre arbeidet. Delområdene ble valgt ut på bakgrunn av nærhet til sentrum (innenfor 1 km radius fra torget), nærhet til de to viktigste kollektivaksene Storgata og Nansetgata (innenfor 300 m) og eksisterende bebyggelse og funksjoner i områdene.

Områder med store bevaringsverdier og/eller sentrumsnær småhusbebyggelse ble holdt utenfor som potensielle fortettingsområder. Disse områdene er vurdert som en ressurs som bla. styrker kommunens bostedsattraktivitet, og som gir en variasjon i boligtyper som bør være representert i byen og i nærhet til sentrum. Boligmarkedsanalysen viser at kun en liten del av de yngre boligkjøperne i kommunen har råd

til en nybygget enebolig, og at disse i stor grad må rette seg mot bruktmarkedet for å ha råd til å realisere boligpreferansene sine. Småhusområdene representerer derfor kvaliteter vi ønsker å ta vare på, også for å tilrettelegge for at alle aldergrupper i ulike livssituasjoner kan bo sentralt. Fortetting i slike områder kan bidra til å redusere verdiene som gjør dem attraktive.

I arbeidet med fortettingsstrategien gjennomførte SWECO analyser av byen som helhet og av hvert av de utpekte delområdene. I hvert delområde ble drivkrefter og motkrefter for fortetting vurdert, og det ble pekt på hvilke arealer innenfor de enkelte delområdene som kan egne seg for fortetting.

Videre besto oppdraget i å undersøke muligheter og konsekvenser av å lokalisere boenheter knyttet til tre scenarier for vekst på henholdsvis 2 000, 3 000 og 4 000 boenheter innenfor de angitte delområdene. For å vurdere dette ble det utarbeidet tre ulike forslag til strategier, basert på ulik vekting av planfaglige forhold som f.eks. kompakt byutvikling og gjennomføringsmotstand. I de tre strategiene var det forskjeller på hvilke og hvor mange av delområdene som ble «tatt i bruk» for å lokalisere de overnevnte boenhetene. Dette ga dermed ulikt utslag når strategiene ble vurdert etter et sett med kriterier som f.eks. prioritering av sentrum, god tilgjengelighet for sykkel og gange, hensyn til landskapkvaliteter og eksisterende bebyggelsesstrukturer og eiendomsforhold. Samlet resulterte arbeidet i en anbefaling om et hovedgrep for fortetting.

For å beregne boligpotensialet i hovedgrepet og vise hvilken utnyttelse som legges til grunn i de ulike delområdene, ble det benyttet enkle digitale bygingsmodeller satt inn i en 3D-modell av Larvik by. For beregning av antall boliger i ny bebyggelse ble det lag til grunn et gjennomsnittlig areal på 110 m2 BTA pr. boenhet (inkl. fellesarealer), og for kontorer 23 m2 pr. pers. (statlig norm, Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2015). Samlet viser beregningene at boligbehovet for Larvik by i planperioden (og fremover) kan dekkes med god margin innenfor de utpekte delområdene.

Hovedgrepet

SWECOS anbefaling til hovedgrep har ligget til grunn for det videre arbeidet med fortettingsstrategien. Hovedgrepet innebærer en økning i områdetettheten i alle delområdene, samt forslag til fordeling av funksjoner og rekkefølge på utviklinga. Det er foreslått høy fortetting i, eller nært sentrum (sentrumssonen) og langs Storgata og Nansetgata. Det legges til rette for kompakt byutvikling med boliger tett på sentrum og langs de viktigste by- og kollektivaksene, samtidig som hensynet til avhengigheter til nytt jernbaneprosjekt og kvaliteter i delområdene som ble kartlagt i stedsanalysen ivaretas.

Delområdene Bergeløkka, Alfred Andersen og Hovlandbanen er forutsatt utvikla med høy tetthet for å sikre både forutsigbarhet og tilstrekkelige utviklingsarealer i et langsiktig perspektiv. I delområdene langs Nansetgata og Storgata på Torstrand forutsettes en moderat fortetting i hovedgrepet. Indre havn skiller seg ut som et spesielt attraktivt område som vil kunne bidra til å skape attraksjon og interesse for Larvik by. Området vurderes som best egnet til utvikling av allment tilgjengelige funksjoner, og det er derfor ikke forslått prioritert stor utvikling av boliger her. I delområdene rundt ny jernbanestasjon i Kongegata (Saggården og Farrisfabrikk-kvartalet) forutsettes ny bygningsmasse å inneholde en stor andel kontorarbeidsplasser.

Store deler av arealene i sentrumskjernen er båndlagt som følge av planlagt InterCity-utbygging. Flere av kvartalene i sentrum har allerede en høy utnyttelse (sentrum har en områdetetthet på 125%) og mange kvartaler har blitt transformert forholdsvis nylig. Det er derfor ikke rom for å øke utnyttelsen i særlig grad i sentrumskjernen, men det finnes allikevel enkeltkvartaler som kan fortettes på kort sikt. Det finnes også et potensial i form av mindre infill-prosjekter og transformasjon av enkeltbygninger, men dette er ikke utredet i dette arbeidet.

Virkninger

Samlet vil hovedgrepet og økningen i utnyttelse innenfor delområdene bidra til å dekke boligbehovet, og legge til rette for en stor økning i antall kontorarbeidsplasser innenfor sentrumssonen. En utvikling i tråd med dette grepet vil bidra til å styrke Larvik by som et attraktivt og urbant kommunesenter, og til å redusere transport-

behovet på lang sikt. En økning i antall boliger og kontorarbeidsplasser i sentrumssonen vil bidra til aktivitet og byliv i sentrum.

Hovedgrepet for den framtidige boligutviklinga er basert på prinsippene for nærhetsbyen eller 10-minuttersbyen, som innebærer at det tilrettelegges for korte avstander mellom bolig, sosial infrastruktur som skoler og barnehage, jobb, møteplasser og grøntområder. Når flere mennesker bor, arbeider og handler sentralt blir det enklere for folk å ta miljøvennlige valg i hverdagen. Nye boliger innefor sentrumssonen har tilgang til forretnings- og servicetilbud innenfor 10-minutters gangavstand. Utover dette legges det opp til utvikling av bydelsfunksjoner som støtter opp om eksisterende tilbud og framtidig boligutvikling i på Torstrand og Nanset. Alle områdene ligger i gangavstand fra skoler og barnehager.

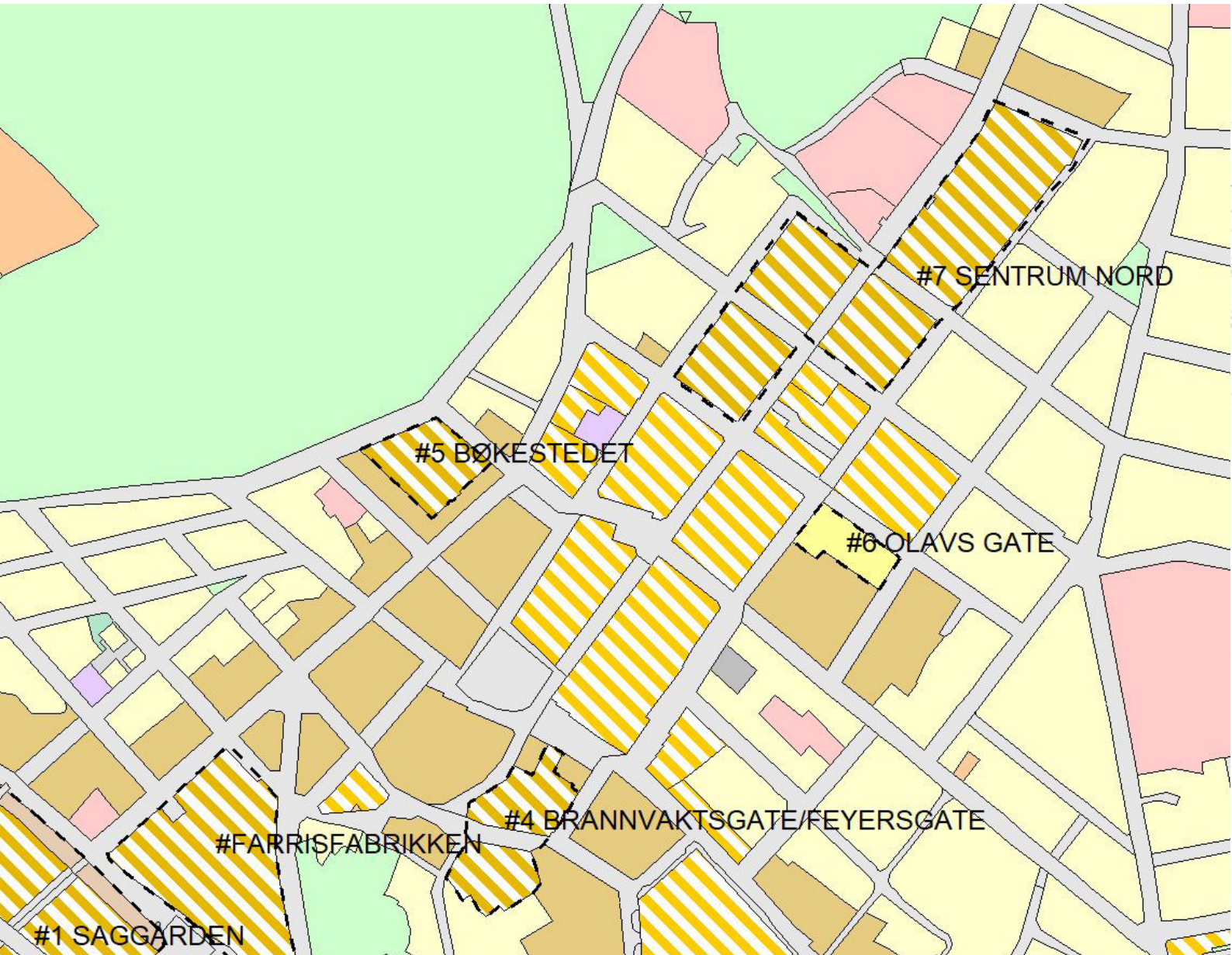
Fortettingsstrategien som inngår i kommunedelplanen skal gi en tydeligere og mer forutsigbar retning for fortetting i Larvik by. Strategien legger opp til en mer konsentrert fortetting i transformasjonsområdene som dermed får et større handlingsrom. Høy utnyttelse i disse områdene er nødvendig for å utnytte kapasiteten effektivt, og dermed unngå at man må spre utviklinga til flere områder som er mer sårbare. Det økte handlingsrommet i de utpekte transformasjonsområdene forutsetter en mer restriktiv holdning i øvrige områder, som da får et mer begrenset handlingsrom for utvikling enn de har i dag. Dette vil føre til en bedre ivaretakelse av verdier og kvaliteter som ønskes videreført i disse områdene, og kan bidra til en mindre konfliktfylt boligutvikling. Når det bygges en større andel leiligheter betyr det også at boligmarkedet tilføres mer av den boligtypen det er størst etterspørsel etter, slik at vi får et mer attraktivt boligmarked i Larvik. Mange i de eldre aldersgruppene ønsker å flytte fra enebolig til sentralt beliggende leiligheter. Dette vil frigi brukte eneboliger, som vil gi et bedre tilbud til de yngre boligkjøperne.

Forankring i plankart og bestemmelser

I det videre arbeidet har kommunedirektøren tatt utgangspunkt i hovedgrepet, og innarbeidet dette i plankart og bestemmelser slik at den gir juridiske og planfaglige verktøy som sikrer at den kan iverksettes og gjennomføres. Fortettingsområdene avmerkes som bestemmelsessoner for transformasjon, med bestemmelser om maksimale bygningshøyder, utforming av bebyggelsen, byrom og prosess. I tillegg angis de tillatte funksjonene i transformasjonsområdene som arealformål i kartet, med bestemmelser til arealformålet. Siden hovedgrepet tar høyde for ulike scenarier for befolkningsvekst, legger hovedgrepet til rette for utvikling av et høyere antall boliger (ca. 4000 boenheter) enn forventet vekst gir behov for. I tillegg finnes det allerede mellom 600-700 boenheter som er detaljregulert men ikke realisert innefor planområdet.



Over: Transformasjonsområdene i knutepunktet og langs sjøfronten
Under:Transformasjonsområdene i øvre sentrum

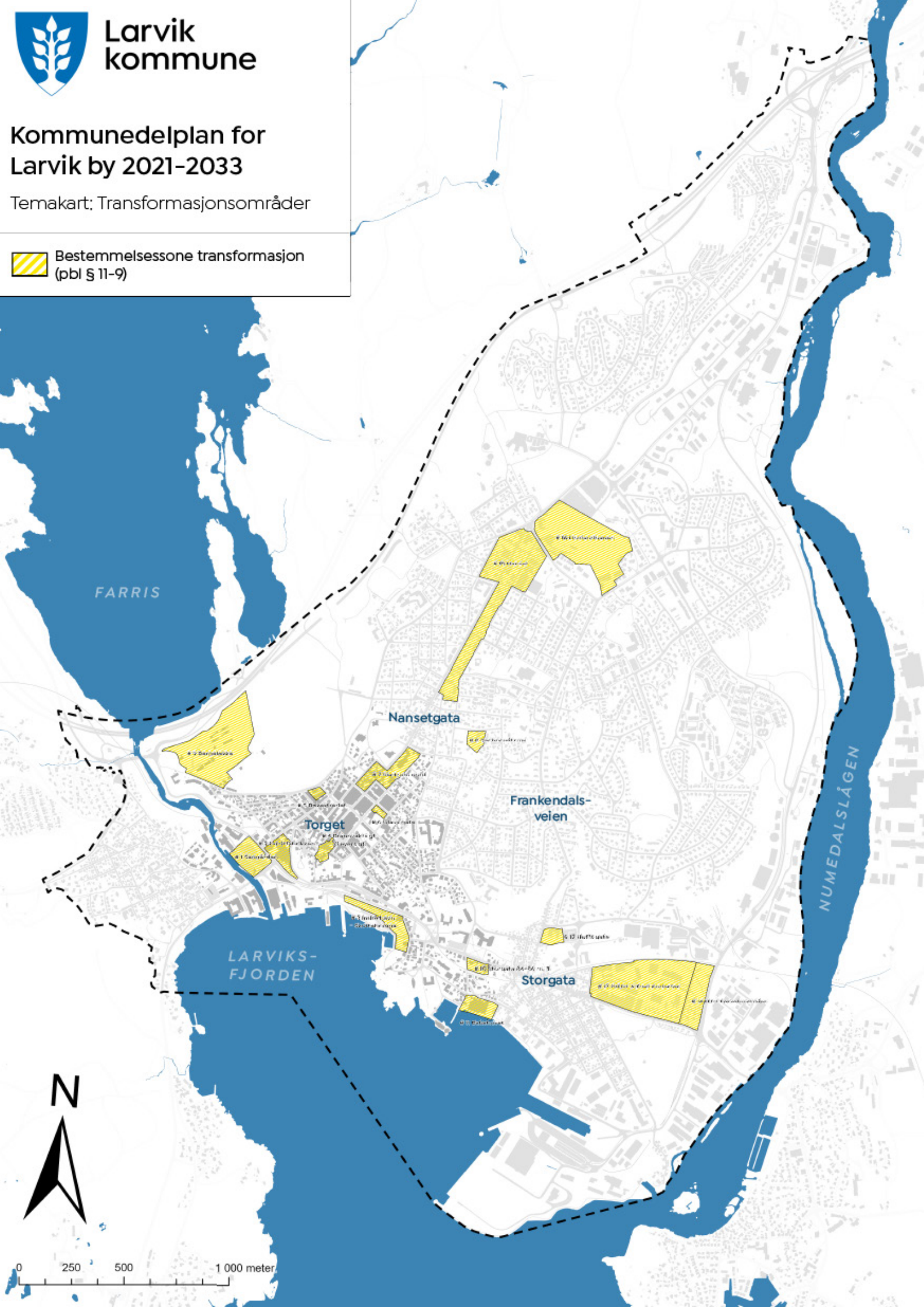


Larvik kommune

Kommunedelplan for Larvik by 2021–2033

Temakart: Transformasjonsområder

Bestemmelsessone transformasjon (pbl § 11-9)



Beskrivelse av bestemmelseområdene for transformasjon

Saggården

Saggården skal styrkes som et tyngdepunkt for sentrumsnære kontorarbeidsplasser, som omtalt i sentrumsstrategien. Kvartalene 47 og 49, som ligger mot Storgata nærmest nytt stasjonsområde, avsettes derfor til næring, tjenesteyting og forretning med byggehøyder på 6-7 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 19-22 meter). Før sluttbehandling skal det tas stilling til om forretningsformålet for disse kvartalene skal tas ut for å sikre tilstrekkelig tilgang til kontorarealer i knutepunktet.

Kvartal 48 og 50, som ligger langs Farriselva, avsettes til næring, tjenesteyting, forretninger og bolig. Her legges det til rette for bygg med 5 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 16 meter). For å sikre allmennhetens tilgang til elvebredden, og at dette området ikke privatiseres tillates det ikke bolig i 1.etasje mot Farriselva. Videre er det sikret gangforbindelse i forlengelsen av Kongegata ned mot Farriselva med en bredde på minimum 8 meter. Næringsformålene industri, lager og bensinstasjon tillates ikke.

Farrisfabrikken

Utvikling av Farrisfabrikkvartalet skal bidra til å knytte sammen sentrumskjernen rundt torget med Hammerdalen/Sanden-området, og blir en del av knutepunktutviklinga med nærhet til ny jernbanestasjon. Her foreslås derfor næring, tjenesteyting, forretninger og bolig. Næringsformålene lager og bensinstasjon tillates ikke. For å sikre tilstrekkelig areal til næring og kontor foreslås det at maksimalt 40 % av samlet BRA i området kan utvikles til bolig.

Det foreslås byggehøyder på 4-6 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 13 meter, 16 meter og 19 meter), der fordeling av høyder og utnyttelse innad i kvartalet skal avklares i reguleringsplan. Den høyeste bebyggelsen foreslås lagt mot Storgata. I tillegg foreslås en gangforbindelse sentralt gjennom kvartalet, som kobler sammen Stavernsveien/Storgata og Bredochsgate til en sammenhengende akse gjennom kvartalet. Denne aksen er også en viktig siktlinje mellom øvre og nedre deler av sentrum.

Indre havn

Indre havn skal, som omtalt i sentrumsstrategien, styrkes som en bydel – fjordbyen – med en overvekt av tilbud knytta til rekreasjon, kultur, bevertning og tjenesteyting, i tillegg til en mindre andel bolig og kontor. Området foreslås derfor videreutvikla med næring og tjenesteyting, som gir rom for å etablere funksjoner som gjør dette til en mer integrert del av byen med liv og aktivitet hele året. For å generere by- og bryggeliv er det krav om besøksintensiv virksomhet i første etasje mot sjøen. Bebyggelsen skal være maksimalt 3 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter). Lengst mot øst er maksimalt tillatt kotehøyde c+ 15, og her tillates ikke flatt tak.

Skottebrygga

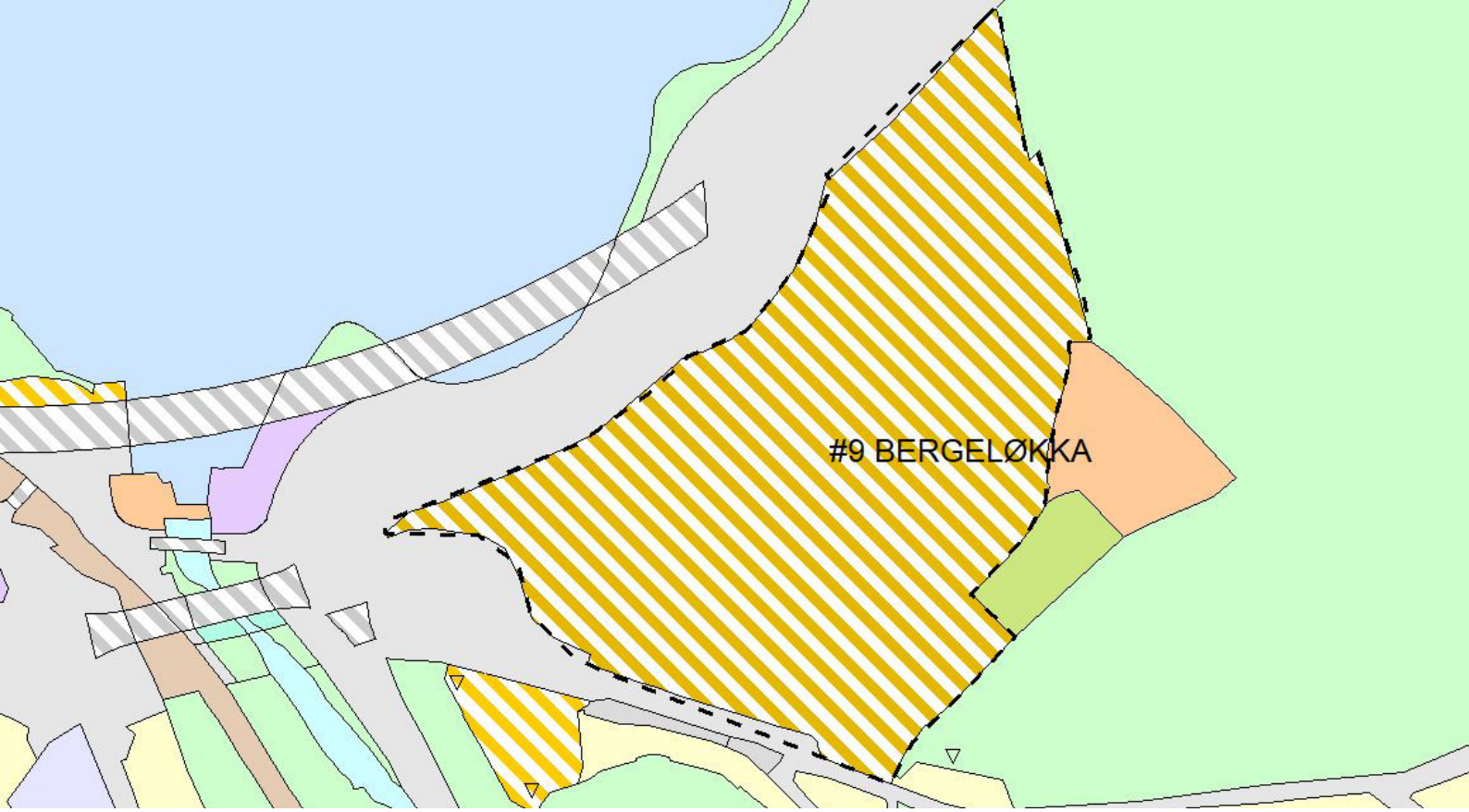
Området skal videreutvikles med næring, tjenesteyting og forretning, for å muliggjøre en utvikling av området i tråd med sentrumsstrategien. Det tillates ikke industri, lager og bensinstasjon. Maksimalt tillatt mønehøyde er kote c+ 15, og flatt tak tillates ikke. Hensynet bak dette er å tilpasse bebyggelsen det nasjonalt viktige kulturmiljøet ved Skottebrygga og på Tollerodden.

Brannvaktsgate og Feyers gate

Området skal med sin svært sentrale lokalisering i byen videreutvikles med næring, tjenesteyting og forretninger, i høyder på 4 etasjer. Dette er i tråd med sentrumsstrategiens prinsipp om tydelige bydelsidentiteter der sentrumskjernen er tyngdepunkt for handel, service og tjenesteyting. For å bidra til økt byliv skal første etasje inneholde besøksintensive virksomheter.

Bøkestredet – kvartal 16

Området skal med sin sentrale lokalisering i byen videreutvikles med næring, tjenesteyting, forretninger og bolig, i tråd med sentrumsstrategiens prinsipp om tydelige bydelsidentiteter der sentrumskjernen er tyngdepunkt for handel, service og tjenesteyting. Boligformålet bidrar til å tilføre byen sentrumsnære boliger, mens første etasje mot Nygata skal inneholde besøksintensive virksomheter for å bidra til økt byliv. Det forelås bygg med høyder på 4 etasjer. For å sikre en helhetlig utvikling skal hele området reguleres samla, og det kan også være aktuelt å inkludere flere eiendommer.



Olavs gate – kvartal 15

Området foreslås videreutvikla med bolig i 4 etasjer, for å øke antallet sentrumsnære boliger. For å sikre en helhetlig utvikling skal hele området reguleres samlet.

Sentrum nord – kvartal 3, 4, 7 og 64

Disse kvartalene ligger langs Nansetgata nord for sentrumskjernen. De var tidligere avsatt til sentrumsformål, som nå foreslås endret til kombinert bebyggelse og anleggsformål med næring, tjenesteyting, forretninger og bolig. Industri og lager tillates ikke. Bakgrunnen for dette forslaget er at det ikke er ønskelig å kreve besøksintensiv virksomhet i 1.etasje som tidligere, da sentrumskjernen ønskes avgrenset mot nord og i sterkere grad skal orienteres mor fjorden i sør. Dette innebærer at disse eiendommene også kan utvikles med bolig i 1.etasje. Olavsgate blir da den nordlige avgrensningen av sentrumskjernen, og mot denne gata skal det etableres besøksintensiv virksomhet.

Det foreslås at hvert enkelt kvartal utvikles med byggehøyder på 4 etasjer. Gjennom kvartal 64 skal det sikres en gangforbindelse mot Nansetgata i forlengelsen av Eriks gate. For å sikre en helhetlig kvartalsvis utvikling skal hvert kvartal reguleres samlet.

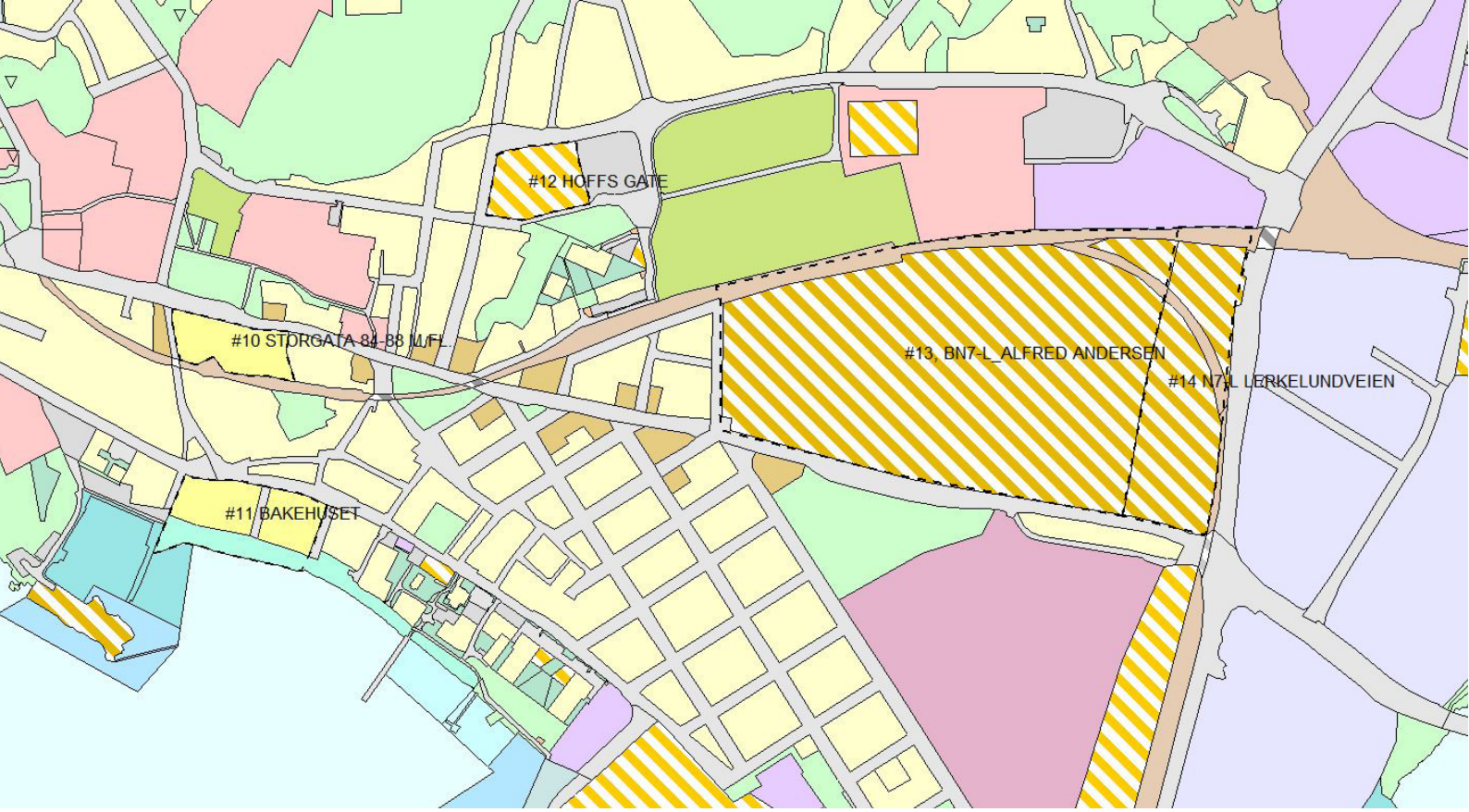
Sachnowitz vei

Området skal utvikles med boliger i 3 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 9 meter), og hele området skal reguleres samla for å sikre en helhetlig utvikling. Nærområdet preges av småhusbebyggelse, og ny bebyggelse skal derfor utformes og plasseres med hensyn til dette.

Bergeløkka

Området utgjør et av de største transformasjonsområdene i Larvik by, og har en synlig og strategisk plassering nær både sentrumskjernen og E18. Utvikling av dette området utgjør en helt ny bydel innenfor sentrumssonen, og foreslås utvikla med en kombinasjon av funksjoner. Dette sikrer at utviklinga både svarer ut overordnede behov for sentrale næringsarealer og flere boliger innenfor sentrumssonen, men også at bydelen i seg selv blir et levende område. Bergeløkka foreslås avsatt til næring, tjenesteyting og bolig, der næringsarealene skal orienteres mot E18, mens boliger skal ha en skjermet beliggenhet mot Bøkeskogen. Det presiseres i bestemmelsene at en vesentlig del av BRA skal være næringsformål. For å ikke undergrave aktvitetsnivået i sentrumskjernen rundt torget vil det ikke tillates servering, bevertning o.l. utover det som skal betjene arbeidsplasser og boliger på Bergeløkka.

Det foreslås høyder på 4-7 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 13-22 meter, der fordeling av



høyder, utnyttelse og bygningers plassering innad i området skal avklares gjennom arbeidet med prinsipplan.

Området skal på bakgrunn av sin størrelse også inneholde en nærmiljøpark med kvartalslekeplass, som skal ha naturlige tilknytningspunkter til stisystemet i Bøkeskogen.

For å sikre en helhetlig planlegging skal det for hele området utarbeides et planprogram for kommunedelplan med en prinsipplan. Dette skal ligge til grunn for videre detaljregulering, og åpner også for at området kan reguleres trinnvis.

Storgata 84-86 m.fl.

Området foreslås utvikla med boliger i 3 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter). Bebyggelsen skal ha en utforming, plassering og materialbruk som er tilpasset kulturmiljøet på Torstrand, som blant annet innebærer at flatt tak ikke tillates. Hele området skal reguleres samlet for å sikre en helhetlig utvikling.

Vadskjæret

Området foreslås utvikla med næring og tjenesteyting. Næringsformålene industri og lager tillates ikke. Bebyggelsen foreslås med inntil 2 etasjer. På bakgrunn av områdets nærhet til kulturmiljøet på Tollerodden tillates det ikke flatt tak, og bebyggelsens materialbruk og utforming skal tilpasse seg kulturmiljøet.

Bakehuset

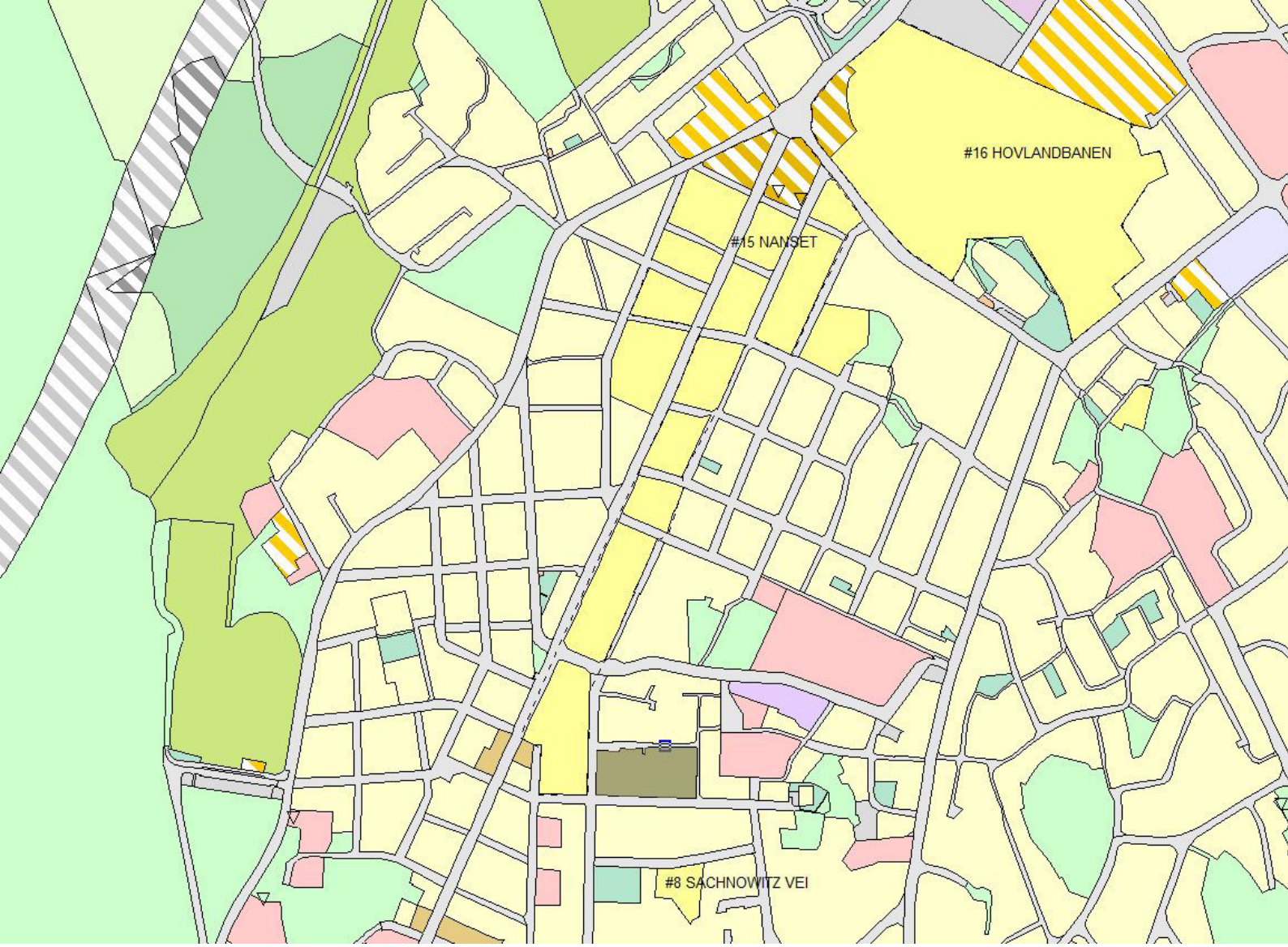
Området foreslås utvikla med boliger i 3 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter). Bebyggelsen skal ha en utforming, plassering og materialbruk som er tilpasset kulturmiljøet på Torstrand og Tollerodden, som blant annet innebærer at flatt tak ikke tillates. Hele området skal reguleres samlet for å sikre en helhetlig utvikling Reguleringen av området skal inkludere mulig tilbakeføring av stranda langs sjøfronten slik at man får en sammenhengende strand fra Smiestranda til Karistranda.

Hoffs gate/Gamle handelsskolen

Området skal utvikles med boliger, kontorer og offentlig og privat tjenesteyting i inntil 4 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter). Hele området skal reguleres samla for å sikre en helhetlig utvikling. På bakgrunn av områdets nærhet til store idrettsanlegg skal offentlig og privat tjenesteyting i dette området omfatte virksomhet knytta til idrett som innkvartering, stevnekontor, samt forsamlingslokale/annen religionsutøvelse. Det tillates maksimalt 200 m2 BRA til religionsutøvelse.

Alfred Andersen

Utviklinga av området utgjør en helt ny bydel i Larvik. Området foreslås utvikla med en blanding av bolig, næring, tjenesteyting og forretning, der minimum 50 % av samlet BRA i områ-



det skal utvikles som bolig. For å ikke undergrave eller konkurrere mot sentrum tillates ikke forretninger, servering, bevertning o.l. utover det som kan betjene nærmiljøet. Områdets størrelse gjør at det er rom for en utvikling med en stor variasjon i funksjoner, men det må særlig vurderes hva som er hensiktsmessig å kombinere med boligutvikling. Det kreves grundige prosesser i den videre planleggingen knyttet til type virksomhet. For boligbebyggelse foreslås høyder på 4-6 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter, 15 meter og 18 meter) der fordeling av høyder og utnyttelse innad i området skal avklares i reguleringsplan. For å sikre en helhetlig planlegging skal det utarbeides et planprogram for kommunedelplan med en prinsipplan for hele området inkludert området Lerkelundveien som grenser inntil i øst. Dette skal ligge til grunn for videre detaljregulering, og åpner også for at området kan reguleres trinnvis. Ved regulering skal det bla. sikres gang- og sykkelforbindelser som skaper god sammenheng med omkringliggende by og gatenett, samt tilfredsstillende avkjøring til området. På bakgrunn av sin størrelse og potensial som boligområde skal området inneholde en egen nærmiljøpark.

Lerkelundveien

Området skal utvikles med næring og havnerelatert virksomhet, på bakgrunn av sin strategiske plassering langs Elveveien som innfartsvei til Larvik havn. Området ligger nært Øya-krysset, og tilstrekkelig areal for en eventuell utvidelse av krysset må avsettes i framtidig reguleringsplan. Det skal ikke etableres nye boenheter innenfor området, men det tillates mindre tilbygg og påbygg av eksisterende boligbebyggelse, samt frittliggende boder og garasjer som ikke skal benyttes til beboelse. Riving og gjenoppføring som følge av brann tillates også.

Nanset

Området forslås i hovedsak utvikla som boligområde, med unntak av kvartalene N1 og N2 som ligger inn mot rundkjøringen i Nansetgata/ Gamle Kongevei, samt N4 som ligger mellom Nansetgata, Fridtjof Nansens vei, Meldalsvei og Roald Amundsens vei. Det foreslås bebyggelsen

med 3-5 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 9 meter, 12 meter og 15 meter), der fordeling av høyder og utnyttelse innad i hvert enkelt kvartal skal avklares i reguleringsplan. I kvartalene langs Karen Sundts vei - syd for Oberst Peters vei - skal hovedvekten av den laveste bebyggelsen pr. kvartal legges mot øst, av hensyn til den tilgrensende småhusbebyggelsen. Hvert kvartal skal reguleres samlet, for å sikre en helhetlig utvikling.

I kvartalene N1, N2 og N4 åpnes det for utvikling med næring, tjenesteyting, forretning og bevertning i tillegg til bolig. Dette skal styrke bydelsfunksjonene i området, og det tillates derfor kun forretnings- og bevertningsetablering som kan betjene nærmiljøet. Næringsformålene industri og lager tillates ikke, og det tillates ikke bolig i bygningenes 1.etasje i disse kvartalene.

Hovlandbanen

Området forslås i hovedsak utvikla som boligområde, med unntak av kvartalet N3 som ligger inn mot rundkjøringen i Nansetgata/Gamle Kongevei. Området foreslås utvikla med bygninger i 4-6 etasjer (maksimal tillatt mønehøyde 12 meter, 15 meter og 18 meter) der fordeling av høyder og utnyttelse innad i området skal avklares i reguleringsplan. . For å sikre en helhetlig utvikling skal området reguleres samlet. I reguleringsplanen skal det også sikres gang- og sykkelforbindelser over eiendommen fra Yttersøveien til Frøystadveien, og fra Nansetgata til Frankendalsveien. Området skal på bakgrunn av sin størrelse også inneholde en nærmiljøpark.

Nye krav til utnyttelse og utforming av boliger i småhusområder

Det foreslås nye bestemmelser for utnyttelse og utforming av boliger i småhusområdene. Bestemmelsene omfatter tomter med frittliggende småhusbebyggelse dvs. enebolig og tomannsbolig, og konsentrert småhusbebyggelse dvs. småhus sammenbygd i kjeder eller rekker med inntil tre målbare plan.

Småhusområdene vurderes som en ressurs som styrker kommunens bostedsattraktivitet. I Larvik by gir disse områdene mulighet til å bosette seg tett på sentrumstilbud, arbeidsplasser og kollektivtransport og samtidig ha tilgang på god plass og hage. I kommunen er det kun en liten del av de yngre boligkjøperne som har råd til en nybygget enebolig, og de må derfor i stor grad rette seg mot bruktmarkedet for å ha råd til å realisere boligpreferansene sine. Dette er noen av grunnene til at det er ønskelig å ivareta småhusområdenes kvaliteter og karakter, og det foreslås flere nye bestemmelser som skal sikre at nye byggetiltak innenfor eksisterende småhusområder utvikles i tråd med dette.

Prosessen rundt flere byggesaker i inneværende planperiode har vist at dagens bestemmelser i for stor grad er åpne for tolkning, gir et utydelig bilde av hvordan byen ønskes utvikla og hvilket handligsrom for fortetting det er i de ulike delene av byen. Dette har resultert i fortetting i områder hvor dette ikke var forutsett, og hvor miljøgevinsten av fortettingen er liten/manglende. Potensialet for boliger i Larvik by er større enn behovet i mange år fremover, og det vurderes at det pr. i dag ikke er behov for fortetting i småhusområdene i særlig grad.

I nærområder dominert av frittliggende småhusbebyggelse dvs. eneboliger og tomannsboliger foreslås det at nye boliger skal utformes som eneboliger eller tomannsboliger, eventuelt med sekundærleilighet. Gjennom bestemmelsene sikres det at småhusbebyggelsen utformes med maksimalt 2 etasjer gjennom krav til gesims- og mønehøyde for ulike takformer. Ellers åpnes det for stor frihet når det gjelder utforming av småhusbebyggelsen. Unntaket er i nærområder som har en ensartet bebyggelse, dvs. der ¾ av bebyggelsen i nærområdet har tilnærmet lik takform, bygningsvolum (høyde, lengde, bredde), materialbruk og detaljering i fasadene som f.eks.

vindusform og vindusplassering. I disse områdene skal ny bebyggelse ha tilsvarende utforming.

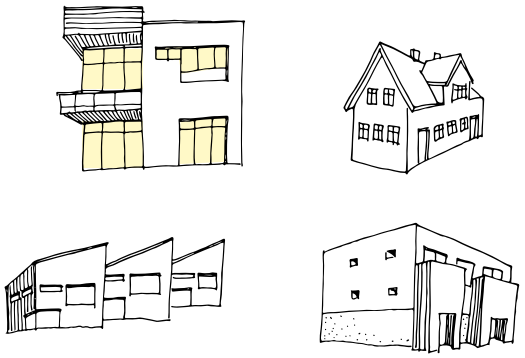
Når det gjelder plassering av bebyggelse sikrer bestemmelsene § 3-6 pkt. 3 at plassering av ny bebyggelse skal videreføre nærområdets avstand fra vei der denne er enhetlig. Dersom ny bebyggelse ikke er plassert mot vei skal plasseringen av bebyggelse på tilgrensende eiendommer og hensyn til bevaring av eksisterende terreng og vegetasjon være førende.

Bestemmelse § 2-11 pkt. 4 sikrer også at det skal legges stor vekt på å bevare eksisterende terreng og vegetasjon, og at bebyggelsen skal tilpasses tomtens naturlige topografi. Vesentlige terrenginngrep i form av sprengningsarbeider eller masseuttak for å oppnå høyere bygningsutforming eller plassering enn tomtens naturlige topografi legger til rette for tillates ikke.

Beregning av antall boenheter ved regulering har tidligere vært netto tomteareal. Dvs. at fra det totale arealet tok man vekk arealene til lekearealer, felles uteoppholdsareal, grønnstruktur, buffersoner, trafikkarealer og andre kommunale tekniske anlegg før man regnet ut antall boenheter. Dette er nå endret til brutto areal, slik at man regner antall boenheter ut av det totale arealet som skal reguleres.

Garasjer

Gjeldende arealdel har ingen generelle bestemmelser knyttet til bygging av garasjer, men det har vært forbudt å bygge garasjer i områder avsatt til fritidsbebyggelse. I eldre reguleringsplaner finnes det derimot en rekke forskjellige bestemmelser om bygging av garasjer, og i gjeldende planperiode har det utvikla seg en praksis i planutvalgets saks-/klagebehandling om å gi dispensasjon fra noen slike reguleringsbestemmelser. Eksempler på slike bestemmelser er forbud mot bygging av dobbel garasje og forbud mot bygging av garasjer større enn 40 m2. Praksisen bunner blant annet i en tanke om at tiden har løpt fra slike bestemmelser. Kommunen har ikke kapasitet til å endre bestemmelsene i reguleringsplanene det gjelder, og ved rulleringen av arealdelen er det derfor tatt inn en bestemmelse som er ment å gi et større handlingsrom for bygging av garasjer i regulerte områder.



Ordlyden i bestemmelsen tilsier at den bare går foran reguleringsbestemmelser som begrenser garasjens areal, men bestemmelsen er også ment å gjelde foran regulerte forbud mot bygging av dobbel garasje. Andre reguleringsbestemmelser om garasjer påvirkes ikke av den nye bestemmelsen.

Det er også forutsatt at bestemmelsen bare kommer til anvendelse etter at andre bestemmelser innenfor tomtearealet er oppfylt. Dette er ikke bare en referanse til reguleringsplanen, men til det samlede plangrunnlaget. Eksempler på slike andre bestemmelser vil være begrensninger i maksimal tillatt grad av utnytting, krav til minste uteoppholdsareal og bestemmelser om avstand til vei, men også bestemmelser om bevaring må gå foran. Det samme vil gjelde bestemmelsene om plassering, terrengtilpasning og utforming av bebyggelse innenfor formålet boligbebyggelse.

Leke- og uteoppholdsarealer

I planprogrammet til kommuneplanens arealdel, KDP Larvik by og KDP Stavern by ble det fastsatt at kommunens lekeplasstrategi med tilhørende lekeplassnorm skulle innarbeides i kommuneplanene. Dette innebærer at arealkrav og kvalitetskrav skulle innarbeides i kommuneplanbestemmelsene slik at kommuneplanene ville legge til rette for en realisering av lekeplasstrategien.

Den nye bestemmelsen innebærer at man dels går bort fra denne tanken. Kommunestyrets forslag er i stor grad det samme som i dag gjelder i Sandefjord kommune, og innebærer beregningsmetoder, arealkrav og kvalitetskrav som avviker fra det som har vært gjeldende praksis i foregående kommunedelplan. Forslaget betyr ikke nødvendigvis at lekeplassene blir av dårligere kvalitet, men at størrelsen på uteoppholds- og leke areal i de aller fleste tilfeller reduseres. Ordninga vil føre til et mer lineært krav til leke areal, der arealkravet øker lineært med antall boenheter. Dette i motsetning til tidligere bestemmelser med en tydeligere trinnvis innretning, der en liten økning i antall boenheter har kunnet bety en vesentlig økning i arealkravet dersom man overskred en terskel hvor det inntraff et nytt krav. Det er også eksempler der det samlede kravet har blitt redusert ved en liten økning i boenheter. Dette blir ikke en problemstilling med den nye bestemmelsen.

Den nye bestemmelsen viderefører gjeldende praksis med differensiering av krav for utbygging i sentrumsområder og utbygging ellers i kommunen. Sentrumsområdene har lavere krav til både uteoppholds- og leke areal, noe som muliggjør en høyere utnyttelse og mer kompakt utvikling i Larvik sentrum og Stavern sentrum, i henhold til arealstrategien, regional plan for bærekraftig utvikling og statlige planretningslinjer om mer kompakt byutvikling. Retningslinja om at lekearealkravet kan oppfylles ved å investere i utpekte nærmiljøparker i nærheten av planområdet vil også kunne bidra til en mer hensiktsmessig fordeling av lekeplasser med økt kvalitetsnivå på eksisterende arealer framfor etablering av flere nye lekearealer.

Eierskap og drift

Det er vurdert ulike modeller for eierskap og drift av lekeplasser, herunder spørsmål om økonomi, lovpålagte krav og ansvar, kvalitet på lekeområdene og konsekvenser for barn og unge. Følgende strategi foreslås:

Kommunen skal eie og drifte nærmiljøparkene (ca 30 stykker) og kvartalslekeplassene (forslag om ca. 60 stykk) i boligområder/sentrumsområder fordelt over hele kommunen. Dette sikrer at det til enhver tid er et godt og fungerende lekeplasstilbud i alle deler av kommunen. Normal drift og vedlikehold kan utføres innenfor dagens ramme, men det er behov for tilførsel av investeringsmidler for å kunne totalrenovere/oppgradere plassene.

Nærlekeplasser (forslag om ca. 190 stykk) skal som en hovedregel, eies og driftes av vel-/beboerforeninger. Eventuelt lekeplassutstyr på disse plassene skal eies av vel-/beboerforeningen. Nærlekeplasser som ikke holdes i orden eller der det ikke finnes en aktiv vel-/beboerforening, inaktiveres (lekeplassutstyret og vedlikeholdet opphører) inntil en aktiv velforening igjen sier seg villig til å overta ansvaret for plassen.

Utforming av anlegg og utstyr på lekeplass gjøres iht. kommunens lekeplassnormal.

Kravet til kvartalslekeplass og/eller nærmiljøpark kan innfris ved at utbygger tilbys å bidra til etablering og/eller oppgradering av offentlige byrom, parker og/eller lekeplasser. Det forutsettes at det utarbeides en utbyggingsavtale hvor det gjøres en vurdering av nødvendigheten og forholdsmessigheten av bidraget. Før dett ekan gjennomføres må kommunen utarbeide konkrete detaljplaner for hvordan hver enkelt nærmiljøpark og kvartalslekeplass skal utformes, og hvilke funksjoner disse skal inneholde. Utarbeiding av detaljplaner for utformingen forutsettes gjennomført som en oppfølging av kommunedelplanen.

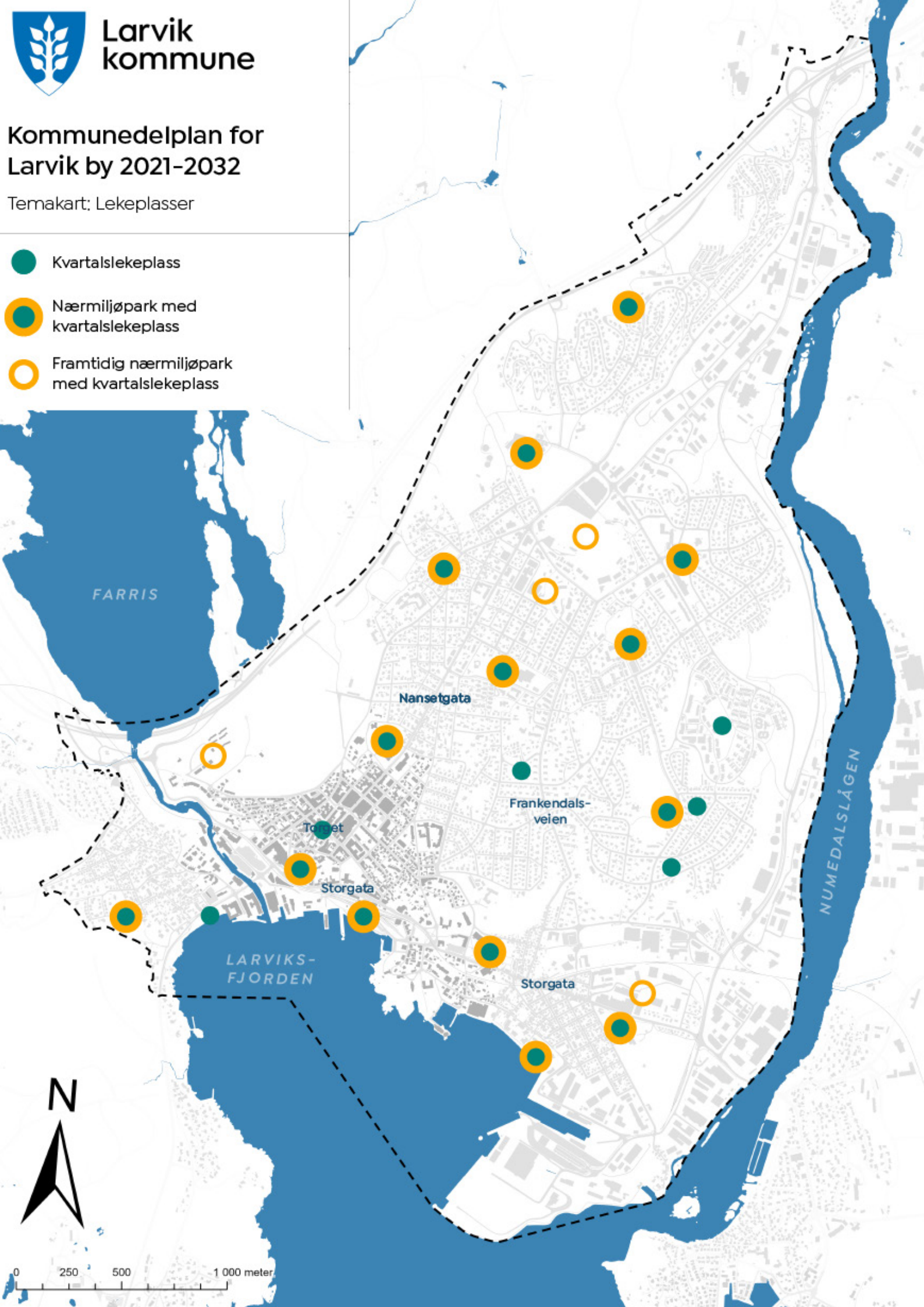


Foreslåtte nærmiljøparker innenfor KDP Larvik by

- Hagadumpa idrettspark
- Fagerli barne- og ungdomsskole
- Hedrum ungdomsskole/Sagaveien
- Frostvedt skole
- Månejordet
- Borgejordet
- Badeparken
- Bøkkerfjellet
- Indre havn
- Langestrand barneskole
- Tollerodden
- Mesterfjellet barne- og ungdomsskole
- Marius brygge
- Furumoa Torstrand
- Lilleskogen/Byskogen barnehage

Framtidige nærmiljøparker innenfor transformasjonsområder

- Bergeløkka
- Alfred Andersen
- Vestre Fjellheim
- Hovlandbanen


Larvik kommune
Kommunedelplan for Larvik by 2021–2032
Temakart: Lekeplasser
Kvartalslekeplass
Nærmiljøpark med kvartalslekeplass
Framtidig nærmiljøpark med kvartalslekeplass
FARRIS
Nansetgata
Frankendals-veien
Torget
Storgata
LARVIKS-FJORDEN
Storgata
NUMEDALSLÅGEN
N
0
250
500
1 000 meter

Parkering

Krav til bil- og sykkelparkering på egen boligeiendom er knyttet til boenhet, og er lavere i sentrumssonen og i transformasjonsområdene enn i resten av planområdet. For sentrumssonen er det innført minimumskrav på 0,2 p-plasser pr. boenhet i tillegg til maksimumskravet på 1 plass pr. boenhet. For bevaringsverdig bebyggelse i sentrumssonen er det ikke krav til parkering. Bakgrunnen for dette forslaget er at det for disse eiendommene ofte er vanskelig å tilfredstille krav til parkering, uteopphold og lek samtidig som bebyggelsen skal bevares. Da kan det bli vanskelig å få til bruk av disse byggene, noe som er ønskelig, også av bevaringshensyn. Det er også lagt opp til krav knyttet til parkering for gjester, sambruk og elbil med lademulighet.

Det åpnes for at parkeringskrav kan løses utenfor egen eiendom etter nærmere kriterier.

Det innføres nye krav til parkering for lager/produksjonsvirksomhet og kontor, som er like i hele planområdet. For forretning og tjenesteyting er det lavere krav til parkering i sentrumssonen enn utenfor.

Næringsutvikling

Forretninger

Larvik sentrum skal styrkes som kommunens tyngdepunkt for handel, service og tjenesteyting, og det åpnes for utvikling av forretninger i transformasjonsområdene Saggården, Farrisfabrikken, Brannvaksgt./Feyersgt., Bøkestredet og Sentrum nord som ligger innenfor sentrumssonen. Utover dette åpens det kun for noe forretnings- og bevertningsetablering som kan betjene nærmiljøet i kvartalene N1, N2, N3 og N4 som ligger helt nord i transformasjonsområdene Nanset og Hovlandbanen, og noe i transformasjonsområdet Alfred Andersen.

Områdene Øya og Norby/Faret videreføres som kommunens arealer for plasskrevende handel.

Kunnskapsintensive næringer

Larvik sentrum har i dag begrensa med arealreserver for reine kontorvirksomheter og besøksintensive arbeidsplasser. Både Larvik kommunes arealstrategi og næringsarealstrategien peker på at rene kontorvirksomheter og besøksintensive arbeidsplasser som hovedregel skal lokaliseres innenfor sentrumssonen, og det er derfor avsatt arealer til etablering av næring og tjenesteyting i transformasjonsområdene Saggården, Farrisfabrikken og Bergeløkka. Saggården og Farrisfabrikken er svært sentrale arealer som også ligger tett på framtidig jernbanestasjon i Kongegata. Disse arealene er strategisk viktige for etablering av kontorarbeidsplasser i sentrum, og det er derfor sikra en vesentlig næringsandel her. Dette kan bidra til å gjøre Larvik sentrum mer attraktiv for relevante virksomheter.

Transformasjonsområdet Bergeløkka er også et strategisk viktig område for Larvik, med nær tilknytning både til sentrum, E18 og framtidig jernbanestasjon i Kongegata. Det forutsettes derfor en vesentlig andel næring og tjenesteyting også her.

Innafor selve sentrumskjernen ved torget avsettes det arealer til næring og tjenesteyting i transformasjonsområdene Brannvaktsgt./Feyers gt. og Bøkestredet.

Larvik havn

Larvik Havn er Norges nest største containerhavn, Norges største fergehavn på gods og en av de største på passasjerer. Eksporten utgjør hovedtyngden, i stor grad industrivarer fra Grenland og larvikitt. Containergodset kommer fra, eller skal til regionen. Ferjegodset er også knyttet til Vestfold/Telemark, men i noe større grad lengre transporter. Larviks markedsandel blant containerhavnene i Oslofjorden økte fra 12,9 % i 2016 til 15,9 % i 2018, og er fortsatt økende. Ca. 1/3 av containerne som går over Larvik Havn er tomme. En ringvirkningsanalyse som Larvik Havn fikk utarbeidet i 2014 konkluderer med at Larvik Havn i 2013 hadde en sysselsettingseffekt på 1005 årsverk i kommunen, total omsetning beregnet til 1,8 milliarder kroner og inntekt beregnet til 718 millioner. Det er nær sammenheng mellom Larvik Havn og Larviksamfunnet gjennom flere grenseflater. Dette krever en felles og helhetlig tilnærming til problemstillinger og



diskusjoner som berører havneutvikling og areal- og byutvikling.

Godstransport vokser mer enn persontransport og må vies økt oppmerksomhet for at næringsliv og samfunn skal fungere godt med hensyn til høye forventninger om rask, trygg, miljøvennlig og rimelig leveranse. Miljøvennlig godstransport vil være like viktig som miljøvennlig person-transport i framtida.

Larvik kommune og Larvik Havn har i fellesskap fått utarbeidet en utredning og analyse om Larvik havns videre utviklingsmuligheter, som er vurdert i en egen rapport fra desember 2020 om logistikk, arealplanlegging og verdiskaping i Larvik, utarbeidet av Asplan Viak. Utredningen inngår som et felles kunnskapsgrunnlag for arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel og strategiarbeidet for Larvik Havn. En målsetting med å videreutvikle Larvik som et logistikknutepunkt, er å øke lokal verdiskaping og sysselsetting tilknyttet godset som passerer gjennom Larvik. Nøkkelen til dette er å tilrette-legge for at sekundærfunksjoner, service og tjenestetilbydere og industri og handelsbedrifter kan lokaliseres innen kommunen. Dette krever at det etableres nye store sammenhengende næringsarealer. Å legge til rette for direkte omlasting mellom skip og bane uten areal for aktører som samlastere, engros og lagervirksom-het, betyr at omlastingen må skje andre steder. Det må derfor sikres tilstrekkelig tilgang på næringsareal innen næringsaksen, med gode forbindelse til havn og godsterminal, dersom man skal hente ut en større andel av verdiska-pingen knyttet til logistikkverdikjeden lokalt.

Rapporten peker på at Larvik havn ligger godt integrert i Larvik by, har god forbindelse til overordnet vegnett og noe tilgjengelig areal i selve havneområdet på Revet. Derimot er det knapphet på større sammenhengende arealer for å kunne etablere nye næringsklynger som kan styrke Larvik havn, lager- og logistikkvirk-somhet i kommunen. Rapporten går igjennom relevant kunnskap som påvirker utviklingsmu-lighetene for havna bla. Konseptvalgutredningen (KVU) for godsterminalstruktur i Oslofjordområ-det fra 2020. Dette er en del av kunnskapsgrunn-laget for arbeidet med NTP 2022- 2033. I kon-septvalgutredningen inngår Larvik havn ikke i de anbefalte konseptene, og havnas rolle i logistikken på Østlandet er derfor uavklart. Dette skaper uforutsigbare rammer for lokal tilrette-legging og bidrag til å løse gods- og varedistribu-sjon i framtida.

Havnesporet i Larvik, som ikke er i bruk i dag, omtales som et sidespor fra Vestfoldbanen og ned mot Larvik havn (Revet). Havnesporet gir muligheter for jernbanetransport mellom havn og jernbaneterminal. Samtidig pekes det på at havner ikke nødvendigvis må ha direkte tilknyt-ning til jernbane med eget spor for å få til inter-modal transport mellom bil, sjø og bane, men at nærhet til godsterminal på bane slik som i f.eks. i Fredrikstad (Rolvsøy) og Halden (Berg) kan være et godt alternativ.

Arealet på Revet kan ikke utvides ytterligere i sjøen uten at det går på bekostning av andre viktige samfunnsinteresser. Økning i godshåndtering over havna må derfor skje gjennom effektivisering eller omdisponering av arealer på Revet og/eller at godsmengdene må videretransporteres til næringsarealer i aksen Larvik havn-Ringdalsskogen på jernbane og/eller vei, gitt hva som er mest miljøvennlig og samfunnsnyttig.

En framtidig løsning med en godsterminal med tilknytning til Larvik havn, enten på SIKA-tomta eller ved omdisponering av andre arealer nær havna, avhenger av godssportilknytning til ny trasé for InterCity. Dette ligger ikke inne i InterCity prosjektet, og er ikke regulert eller planlagt. Det er heller ikke avklart hvem som skal ta ansvar for å regulere og realisere en slik sportilknytning eller finansiere en eventuell framtidsrettet godsterminal. Konseptvalgutredningen (KVU) for godsterminal-struktur i Oslofjordområdet fra 2020 er en del av kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med NTP 2022- 2033. I konseptvalgutredningen inngår ikke Larvik havn i de anbefalte konseptene, og havnas rolle i logistikken på Østlandet er derfor uavklart. Det pekes likevel på i utredningen at Larvik havn vil kunne få et betydelig økt godsomslag ved sentralisering lenger inn i Oslofjorden. Larvik havn har god kapasitet, god beliggenhet inn mot hovedtransportårer og inngår i det regionale havnesamarbeidet i Vestfold og Telemark. En styrking av Larvik havn kan også underbygge regionens satsing på Jyllandskorridoren.

Fergetrafikken Hirtshals Larvik omfatter personbiler, en betydelig tungbilandel og øvrig godstransport som ledes fra havna inn på Elveveien – Øyakrysset. Dette skaper toppbelastninger og kødannelse. I Øyakrysset krysser lokal personbiltrafikk/næringstrafikk/kollektivtrafikk, sammen med myke trafikanter i den ene retningen, og tungtransport/fergetrafikk i den andre. Det er tilrettelagt for kryssing av godstog i plan i krysset. Krysset er uegnet for å løse dagens og framtidige trafikale behov. Utslipp og støy fra havna og Elveveien, og trafikksikkerhetsutfordringen i Øyakrysset gir negative ringvirkninger av transportaktiviteten. I gjeldende NTP ligger det 30 mill.kr til utbedringer i Øya-krysset. Tidlig i 2021 og etter avtale med Statens vegvesen, settes det i gang et arbeid med en mulighetsanalyse for å utrede permanente tiltak i kryssområdet på kort og lang sikt.

Før det kan tas stilling til eventuell endret arealbruk eller avsettes nye havnerelaterte næringsarealer i planen er det behov for mer kunnskap om havnerelatert markedsutvikling og tydeligere signaler fra stat og fylkeskommune på Larvik havns framtidige rolle på Østlandet og i Vestfold og Telemark.

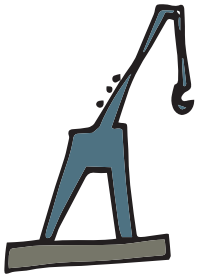
Båndleggingssone for framtidig godssportilknytning

Mulig tilknytning av et nytt godsspor fra Larvik havn til ny trasé for Inter City ble vurdert i arbeidet med kommunedelplanen for nytt dobbelspor gjennom Larvik. Denne planen ble vedtatt i august 2019, og i sak KST 154/19 vedtok kommunestyret følgende:

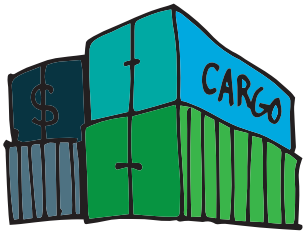
4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensynved realisering av nytt dobbeltspor:

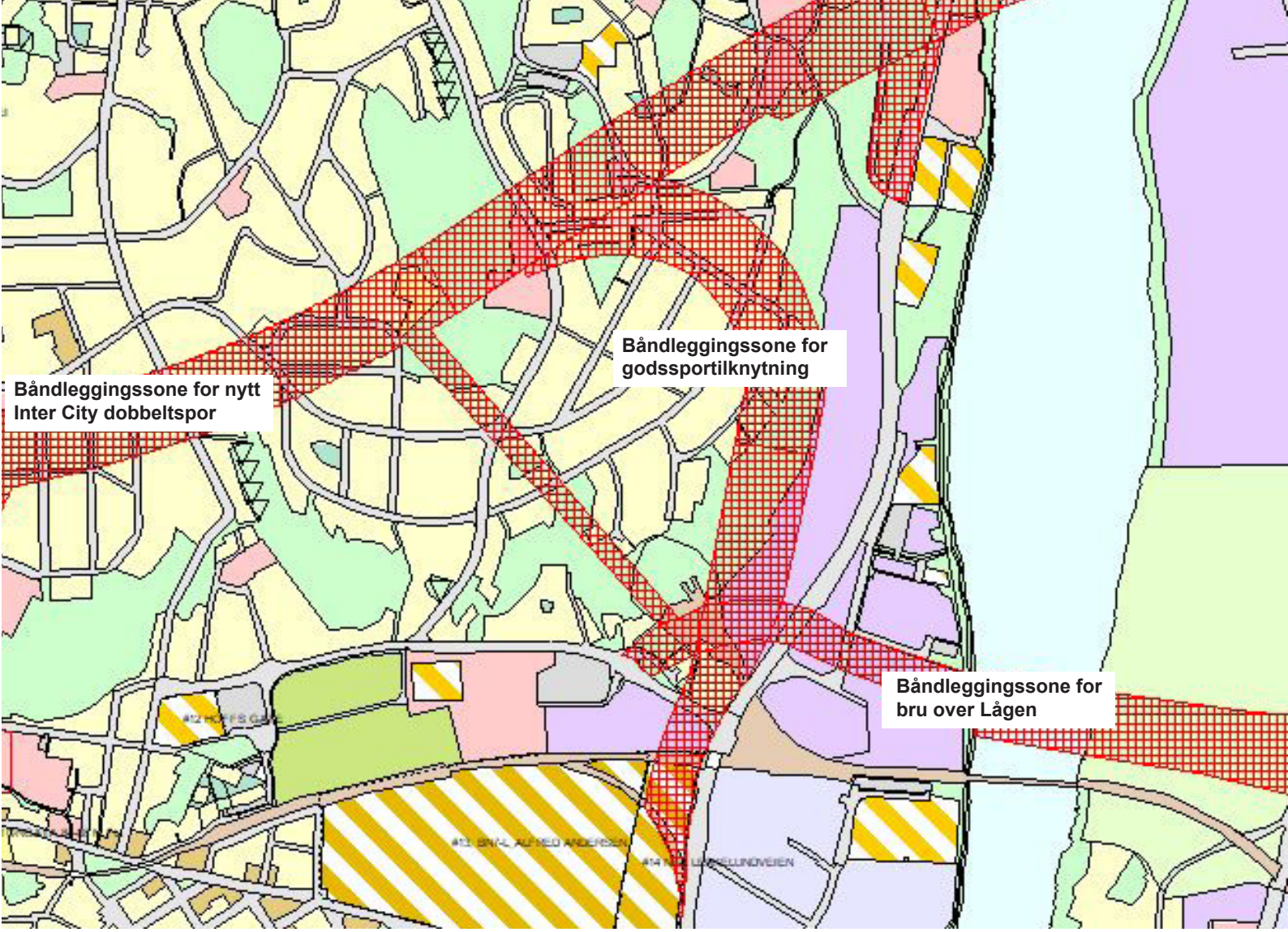
Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift forplanlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Det er i kommunedelplanen lagt inn båndleggingssone med tilhørende bestemmelse for havnesporet i henhold til overnevnte vedtak.









Havnesportilknytning til ny InterCity-trasé er lagt inn som båndleggingssone i kommundelplanen.

Kulturminner og kulturmiljø

Larvik by har mange bygg, anlegg og kulturmiljøer med høy verneverdi. Planen sikrer bevaringshensyn knyttet til disse gjennom en bestemmelse knyttet til enkeltbygninger, og gjennom bestemmelsesoner for bevaring av større sammenhengende kulturmiljøer med spesielt høy verneverdi.

Til §2.14 er knyttet til et temakart der bygg med antikvarisk verdi er avmerket spesielt. Dette er enten bygg som er fredet, regulert til bevaring eller vurdert som bevaringsverdige i Kulturminneanalysen som ble gjennomført i 2004. I bestemmelsen angis krav til bevaring av byggene som omfattes av bestemmelsen, og til hvilke hensyn som skal tas ved utbedring, tilbygg og nye tiltak.

I planen foreslås det at dagens Hensynssone med angitte særlige hensyn RPBA Kulturmiljøområder – H570_2 i hovedsak erstattes med bestemmelsessoner for bevaring. Bakgrunnen for dette er at plan- og bygningsloven kun åpner for å knytte retningslinjer til førstnevnte, og ikke juridisk bindende bestemmelser. De nye bestemmelsessonene for bevaring omfatter de seks helhetlige kulturmiljøene Langestrand, Hammerdalen, Storgata/Steinane/Bøkkerfjellet, Herregården/Tollerodden, Torstrand og Svaleveien. Disse sonene sammenfaller med kulturmiljøene som er prioritert i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), som er vurdert å ha nasjonal og/eller regional verneverdi. Innenfor disse bestemmelsesonene stilles det høye krav til hvilke hensyn som skal tas ved utbedring, tilbygg eller nye tiltak på bygg med verneverdi.

Videre er det i bestemmelsene også stilt krav til hvordan tiltak på bygg som ikke har verneverdi innenfor disse områdene skal gjennomføres, samt krav til utforming av nye utomhusanlegg. Bakgrunnen for dette er at hensynet til kulturmiljøet som helhet skal vektes høyt i disse områdene, og nye tiltak skal på en harmonisk måte opprettholde terreng, bygnings- og byplanmessige karakter. Tiltak innenfor sonene skal derfor vurderes strengt, og tiltak som som bidrar til å svekke områdenes særpreg skal avslås.

Estetikk

Formingsveileder for Larvik sentrum, datert 02.09.2011 foreslås som retningsgivende for utforming innenfor sentrumssonen.

Til bestemmelsesområder for transformasjon er det stilt krav til utforming og plassering av ny bebyggelse. Det skal legges stor vekt på å bevare eksisterende terreng og vegetasjon. Byggetiltak skal utformes og plasseres med hensyn til tilliggende bebyggelse og omgivelser, og skal videreføre eksisterende kvartalsstruktur og gateløp. I reguleringsplan skal det foretas en individuell konkret vurdering av landskap, terreng, siktlinjer, bebyggelsesstruktur, volum, takform, materialbruk og fasadeuttrykk i forhold til hva som kan tillates ved utforming av nye tiltak innenfor hvert enkelt område.

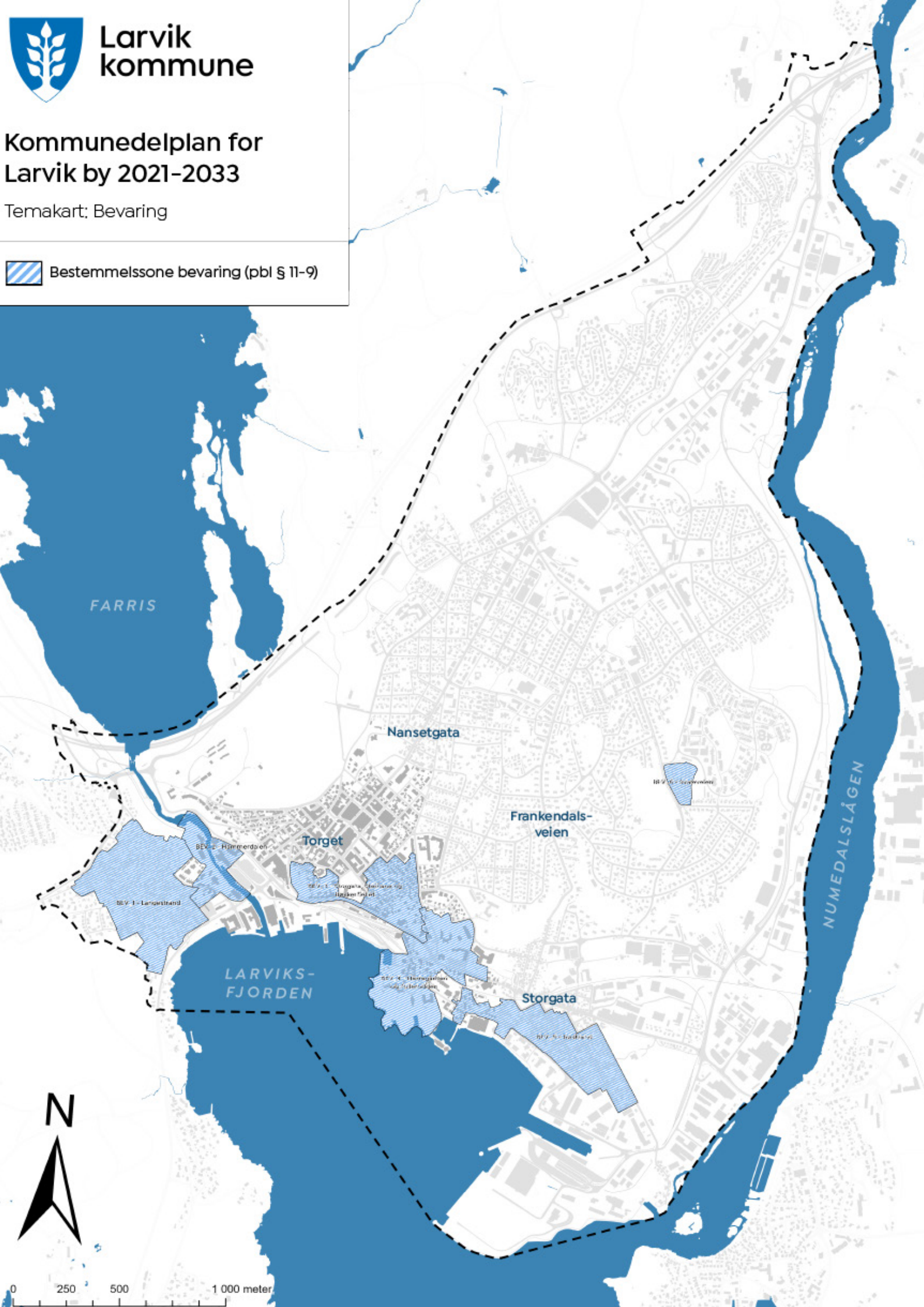
Det er foreslått nye bestemmelser for utforming av tiltak i småhusområder. Dette er beskrevet i avsnittet Nye krav til utnyttelse og utforming av boliger i småhusområder.

Larvik kommune

Kommunedelplan for Larvik by 2021-2033

Temakart: Bevaring

Bestemmelssone bevaring (pbl § 11-9)

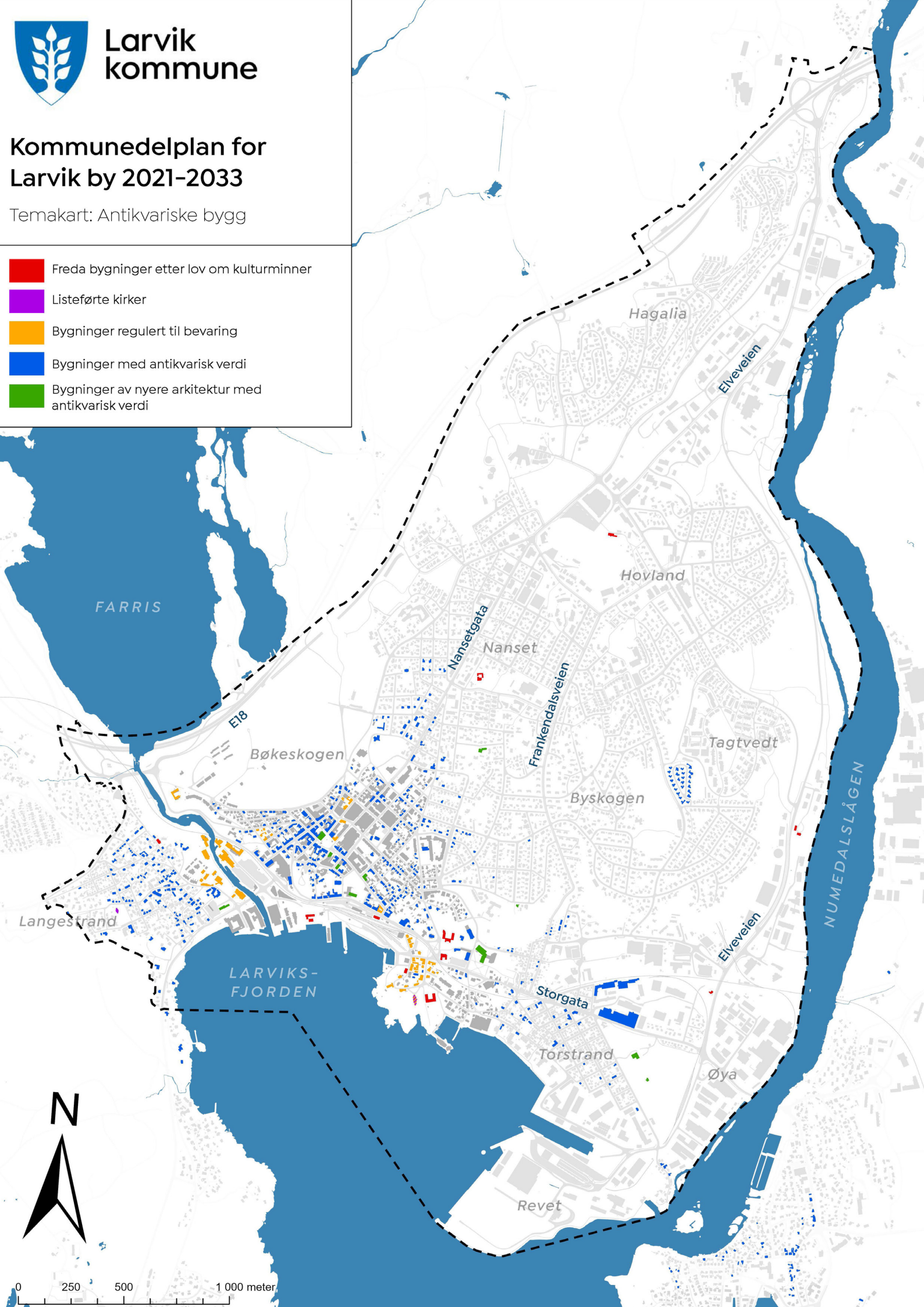


Larvik kommune

Kommunedelplan for Larvik by 2021–2033

Temakart: Antikvariske bygg

- Freda bygninger etter lov om kulturminner
- Listeførte kirker
- Bygninger regulert til bevaring
- Bygninger med antikvarisk verdi
- Bygninger av nyere arkitektur med antikvarisk verdi





Rekreasjon og friluftsliv

Grønnstruktur

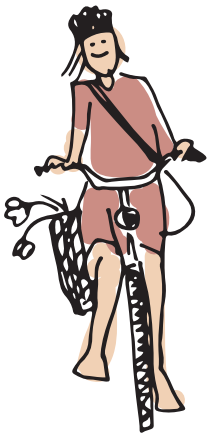
Grønnstruktur bidrar til livskvalitet og er viktige faktorer for innbyggernes helse. Vi har alle glede av grønne områder der vi bor, og mange opplever dette som en forutsetning for «det gode liv». Det er vitenskapelig dokumentert at tilgang til natur og grønnstruktur påvirker både vår fysiske og mentale helse. Et enkelt mål er å skape muligheter for nærturer, det vil si turer i umiddelbar nærhet med boligen som utgangspunkt. Det som er så fint med nærområdet, er at det er tilgjengelig for alle. Ved å skape nabolag med passende gåavstander til butikker, og tilgang til parker, natur, gå og sykkelruter osv., bidrar vi til at flere velger å gå i stedet for å ta bilen. Dermed fokuseres det på et urbant friluftsliv, som i sin tur påvirker folkehelsa positivt.

Tilgang til grønne lunger rett ved boligen gir oss mulighet for pusterom i hverdagen. Mange familier, venner og barn bruker natur i nærområdet for å tilbringe tid sammen, og naturområder er en viktig arena for å knytte oss mennesker nærmere hverandre. Grøntområder er møteplasser mellom generasjoner og innbyggere med forskjellig etnisk bakgrunn. På denne måten bidrar blant annet parker, gode lekeplasser og friområder, hvor unger møter hverandre og foreldrene blir kjent, til integrering. Barn utvikler også bedre sosiale og motoriske ferdigheter gjennom lek i varierte, naturlige omgivelser.

I 2016 ble det gjennomført en grønnstrukturutredning som omfatter alle grøntområder, skoler og barnehager innenfor Kommunedelplanene for Larvik by og Stavern by- til sammen ca. 500 områder. Alle områdene ble befart, og all tilgjengelig data og informasjon ble innhentet for hvert område. Dette ble så systematisert, og utredningen belyser hvordan områdene forholder seg til temaene rekreasjon, landskap, biologisk mangfold og vannforvaltning. Det ble deretter vurdert hvordan områdene bør ivaretas/videreutvikles i forhold til avgrensning, størrelse, tilgjengelighet, og kvalitet.

Informasjonen fra grønnstrukturutredningen er implementert i planmaterialet i denne rulleringen. I hovedtrekk innebærer dette at bruken av hensynssonen «Særlig hensyn grønnstruktur», som tidligere ble avsatt på disse arealene, blir erstattet med bruk av formål grønnstruktur med passende underformål (naturområde, park eller turdrag). Dette omfatter også enkelte arealer som ikke ligger innenfor de områdene som er avsatt som hensynssone «Særlig hensyn grønnstruktur» i gjeldende plan, men dette dreier seg kun om små justeringer av formålsgrenser. Avgrensningen av grønnstrukturformålet følger reguleringsplanen der disse fortsatt skal gjelde. I områder der det er reguleringsplaner som foreslås opphevet eller som er uregulert følger avgrensningen av grønnstrukturen eiendomsgrenser og/eller terreng. Bakgrunnen for endringen fra hensynssone til formål er at bruk av formålet i større grad sikrer grøntarealene mot utbygging, og at arealbruken vises tydeligere i plankartet.





Innenfor planområdet er det avsatt få nye arealer til grønnstruktur. I Indre havn er formålet på de kommunale friluftsområdene langs sjøfronten endret fra sentrumsformål til grønnstruktur- park. For å sikre muligheten til en grønn gangforbindelse mellom Skottebrygga og Herregården er det ved Skottebrygga endret et areal fra formål vei og jernbane til grønnstruktur- park. Selve brygga er endret fra sentrumsformål til formål blågrønn struktur. Arealet rundt Tollboden, som ligger vest i Indre havn, er endret fra formål vei til blågrønn struktur. Samlet sikrer disse endringene allmenhetens tilgang til de attraktive friluftsområene langs sjøfronten, og muligheten til å opparbeide en sammenhengende strandpromenade.

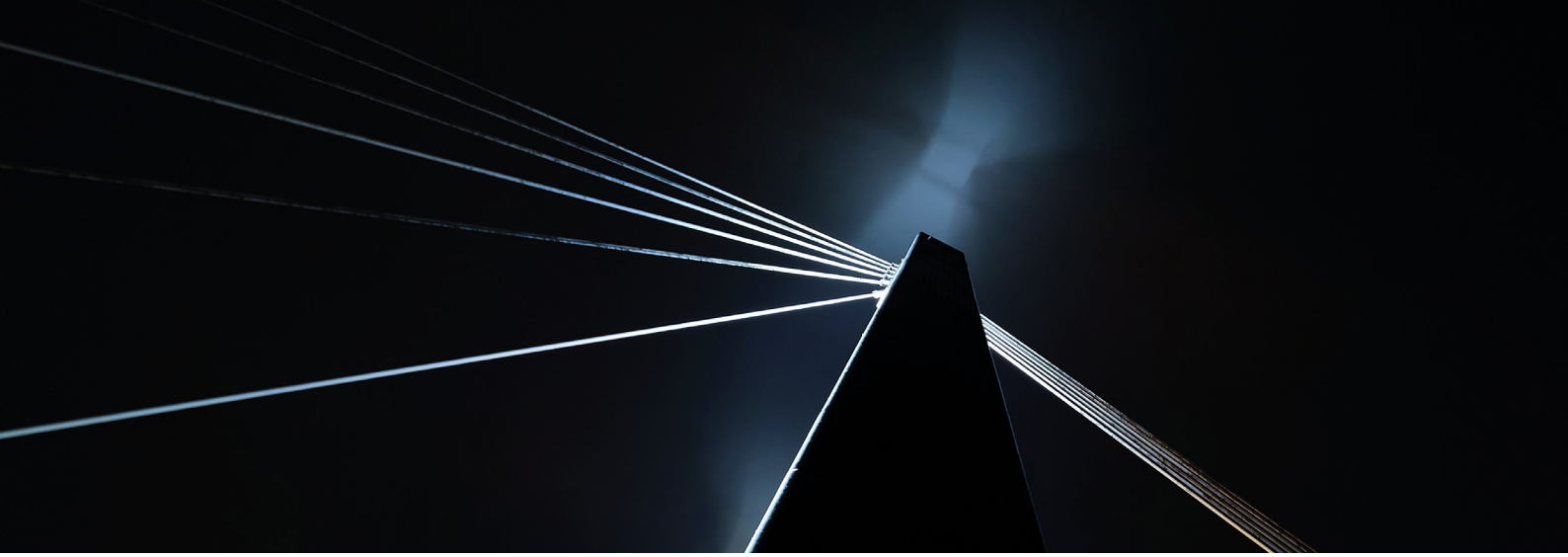
Arealet hvor det er aktuelt å etablere byheis fra Sanden ved Indre havn og opp til Bøkkerfjellet, den såkalte Bøkkerheisen, er avsatt til Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - gangveger/gangarealer. Heisen inngår som en del av den grønne promenaden som strekker seg fra Indre havn via Bøkkerfjellet, Feyersgt./Odbergkvartalet, torget, gågatene Sigurdsgt./Nansetgt., bussterminalen og Nygata til Bøkeskogen, som foreslås i sentrumsstrategien.

Småbåthavner

Det ble i planprosessen åpnet for innspil til småbåthavner, men det kom ingen innspill som omfatter arealer innenfor planavgrensingen til Kommunedelplan for Larvik by. Det er derfor ikke gjort endringer knyttet til dette.

Reguleringsplanen for nye Larvik gjestehavn, som ble vedtatt i 2018, er lagt inn i plankartet.

Parkeringskravet for småbåthavner innenfor Kommunedelplan for Larvik by er fjernet. Arealer ved sjøfronten i sentrum er svært attraktive for ulike former for bruk, og bør ikke forbeholdes parkering. Dette berører småbåthavnene ved Fritzøe Brygge, Skottebrygga, Vadskjæret og Nedre Lågen.



Transportsystemet

Mulighetsanalyse for transport

Transportsystemet i Larvik har vært gjenstand for analyser og diskusjoner gjennom flere år, og særlig gjelder dette øst-vest forbindelsen via Storgata fra Øyakrysset til Stavernsveien. I 2017 ble det gjennomført en mulighetsanalyse i et samarbeid mellom kommunen, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Kystverket, Larvik Havn og Bane NOR. Hensikten med analysen var å finne gode og langsiktige løsninger for transportsystemet og arealbruken i Larvik by. Mulighetsanalysen ble bygget opp på samme måte som statlige konseptvalgutredninger etter egen avtale med Samferdselsdepartementet.

Mulighetsanalysen konkluderte med å anbefale to løsningspakker som ble vurdert som gode for å løse utfordringene i Larvik. Løsningspakkene ble kalt Miljøgate med ny bru i sør og Kort tunnel med ny bru i sør. Gjennom arbeidet kom det frem at en ny bru over Lågen vil løse flere trafikale utfordringer. Det ble vurdert flere løsninger, men gjennom analyser og beregninger ble det vist at en ny bru over Lågen i nærheten av dagens jernbanebru vil få mye trafikk. Brua vil avlaste dagens Gloppebru vesentlig og vil føre til bedre trafikkavvikling i dette området. Den får også ledet en del av trafikken bort fra Torstrand og sentrum. En ny bru åpner også for en mulig kollektivprioritering på deler av dagens fv. 303. To bruer gir videre en mer robust løsning enn i dag, og reduserer sårbarheten ved eventuelle uforutsette hendelser. Begge løsningspakkene inneholder derfor ny bru over Lågen ved dagens jernbanebru, samt en offensiv satsing på kollektiv, sykkel og gange. Pakkene skiller seg fra hverandre ved at den ene fører øst-vest biltrafikk over Storgata oppgradert til en miljøgate, mens den andre anlegger en kort fjelltunnel fra Elveveien og til Storgata i sentrum til dette formålet.

Det ble videre vurdert at tunnelen i løsningspakke Kort tunnel med ny bru kunne komme i konflikt med framtidige jernbaneløsninger for IC, og det ble derfor anbefalt en gjennomføring av tiltak i to trinn. Hensikten var å avvente beslutningen om lokalisering av ny stasjon og jernbanetrasé, og samtidig se effekten av tiltakene i trinn 1 for å ha mulighet til å korrigere kursen videre.

I trinn 1 etableres det ny bru over Lågen, som kan ses uavhengig av om det besluttes å bygge ny tunnel eller om det etableres miljøgate i trinn 2. Trinn 1 innebærer videre en sterk satsing på sykkel, gange og kollektiv. Det etableres sammenhengende sykkelveg mellom Gloppe bru og Stavernsveien. I tillegg etableres det egen sykkelbru over St. Helena (øy sør i Lågen) og over Hammerdalen. Det legges til rette for bedre og sikrere sykkelparkering, og satses på kollektivtrafikk ved å oppgradere kollektivknutepunkt og holdeplasser, og økt frekvens på sentrale bussruter.

Kostnadene for tiltakene i trinn 1 er beregnet til 600 mill. kr - 1400 mill. kr, og utbyggingen må finansieres med bompenger.

Bypakke

Bypakke Larvik ble etablert 25.06.2021 som et forpliktende parnerskap mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Bypakke Larvik vil ha som hovedmål å utvikle et framtidsretta transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum, og skal bidra til å sikre god

politisk forankring av mål og virkemiddelbruk. Samarbeidsavtalen vil legges til grunn for samarbeid om utvikling av areal- og transporttilbudet i byområdet og danne grunnlag for forhandlinger om samarbeid med staten. Bypakka skal ikke finansieres gjennom etablering av en bompengering da analyser viser at dette vil ha en uheldig virkning for sentrumsutviklinga i Larvik. Enkelttiltak kan derimot finansieres gjennom lokal bompengeinnkreving som retter seg inn mot brukerne av det aktuelle tiltaket. Realisering av ny bru og andre større vegtiltak i forbindelse med Øyakrysset vil betinge en lokal bompengeløsning.

Ved å velge bort finansiering ved en bompengering vil man ikke i samme omfang kunne gjennomføre infrastrukturtiltakene og løftet i kollektivtilbudet som det var lagt opp til i mulighetsstudien. Øyakrysset er identifisert som den største trafikale utfordringen i Larvik, og en løsning er fremdeles med som et eget prosjekt under bypakka innenfor rammene i gjeldende NTP. Innhold og tiltak i bypakka vil ha fokus på mindre trafikk, løst gjennom å ikke bygge ut for mer vegtrafikk og å være målrettet i hvilke byggeprosjekter man velger å realisere. Larvik kommune vil fortsette arbeidet i «*Partnerskap for bærekraftig utvikling i regionbyene*» for å utveksle kunnskap og samarbeide aktivt om å komme i posisjon til å påvirke rammebetingelsene for regionbyene som viktige bidragsytere inn i klimaarbeidet

Båndleggingssone for ny bru over Lågen

For å sikre arealer til en mulig framtidig bru over Lågen avsettes det i Kommunedelplan for Larvik by og Kommuneplanens areadel en båndleggingssone til vei med tilhørende teknisk infrastruktur i påvente av reguleringsvedtak etter plan- og bygningsloven. Sonen får bestemmelser som sikrer at det ikke gjøres tiltak som vanskeliggjør planarbeidet og gjennomføringen av vei og bruutbyggingen på arealene som omfattes. Båndleggingen gjelder for 4 år, med adgang til å søke forlengelse med ytterligere fire år. Etter dette bortfaller rettsvirkningen av båndleggingen automatisk, imens de underliggende arealformålene vil gjelde videre. Innen denne tiden må det utarbeides reguleringsplan for brua og veien.

Forrang ved motsrid mellom planer

Forholdet mellom vedtatte reguleringsplaner og kommunedelplanen

Hovedregelen i plan- og bygningsloven er at nyeste plan gjelder foran eldre plan ved motstrid mellom planene (nyeste plan får forrang). Bestemmelser i vedtatte eldre reguleringsplaner som ikke beskrives i ny plan vil fortsatt gjelde og utfylle den nye planen. og blir altså ikke opphevet.

Motstridstilefellene løses nå ved at kommunedelplanene er gitt forrang foran eldre planer. Det er derfor gjort en gjennomgang av forholdet mellom vedtatte reguleringsplaner og plankartet og bestemmelsene i kommunedelplanen, og gjort en konkret vurdering av hvilke reguleringsplaner som skal ha forrang ved motstrid. Planer som skal ha forrang er listet opp i planbestemmelsene. Dette dreier seg i hovedsak om planer vedtatt etter 1.7.2009, da dagens plan- og bygningslov ble gjort gjeldende, men også en del eldre planer.

Eldre reguleringsplaner (fra før midten av 1980-tallet) er vedtatt etter bygningsloven av 1965. Disse planene har, etter dagens forhold, svært enkle bestemmelser hvor bygningsrådet ble gitt myndighet til å vurdere byggesøknadene. Spesielt er bestemmelsene for forvaltning av bevarings/-verneverdier vurdert som utilstrekkelige for dagens forvaltning. Det er derfor foreslått nye bestemmelser i kommunedelplanen som skal ha forrang for vernebestemmelsene i de fleste eldre verneplaner. Bestemmelsene i de eldre planene som ikke omtales i kommunedelplanen vil fortsatt gjelde. De eldre planene er tilgjengelig på kommunens nettsider, og på www.seplan.no.

Plankrav

Prinsippet om at det kreves reguleringsplan før det kan gis tillatelse til visse tiltak (plankrav) er videreført i ny plan, men med bestemmelser med ny systematikk. Den tidligere planen hadde som hovedregel at plankravet gjaldt for alle tiltak som er omfattet av byggesaksdelen i plan- og bygningsloven, samtidig som det ble gjort unntak for svært mange av de samme tiltakene.

Hovedprinsippet i den nye bestemmelsen er at det pekes direkte på de tiltakene det skal gjelde plankrav for. Tiltak som ikke står på listen vil dermed ikke vil være omfattet av plankravet. Noen av de uttrykkelige plankravene favner for vidt, og det har derfor vært behov for å gi noen unntak. Hensikten med å endre struktur i bestemmelsen er gjøre den enklere å forstå. Bestemmelsen innledes med en henvisning til plankravet i plan- og bygningsloven, og er ment å være en påminnelse om at også lovens plankrav må vurderes før det gis tillatelse.

Det er en tilsiktet endring at det ikke lenger vil gjelde et absolutt plankrav for rivning og gjenoppføring av boliger og hytter, eller for opprettelse av ubebygde grunneiendommen i områder avsatt til boligformål. Dette bør kunne gi en mer effektiv byggesaksbehandling for disse tiltakene, ved at slike tiltak vil kunne gjennomføres uten dispensasjon.

Tidligere har det vært åpnet for å etablere inntil 4 eller 6 boenheter uten krav om reguleringsplan. I tråd med vedtatt arealstrategi skal all ny boligbygging skje innenfor de to kommunedelplanene for Larvik by og Stavern by og de prioriterte tettstedene i kommuneplanens arealdel. Derfor er dette unntaket avgrenset til å bare å gjelde i disse områdene. Antall boenheter er også endret slik at unntaket gjelder inntil 5 boenheter.

Erfaringene med den foregående bestemmelsen viste at den ikke ivaretok verdiene i eksisterende eneboligområder på en tilstrekkelig måte, blant annet fordi nybygg ofte ble vesentlig annerledes enn eksisterende bebyggelse (eplehagefortetting). For å få bedre kontroll på denne typen prosjekter, er plankravet tatt i bruk. Det generelle unntaket gjelder derfor ikke innenfor Eplehagebyen (HAG_1), Enhetlig bebyggelse (ENH_1) eller Sone med særlige hensyn - grønnstruktur.

På eiendommer som er bebygd med ene- eller tomannsbolig kan det fortettes med ytterligere én enebolig, forutsatt at eiendommen er minst 1200 m^2, uten at det må utarbeides plan. Konsekvensen av at kravene ikke er oppfylt vil være at plankravet gjelder.

Det er foreslått en ny bestemmelse knyttet til krav til bebyggelsesplaner i eldre reguleringsplaner. I byggesaker oppleves det av og til som problematisk og unødvendig byråkratisk at gamle reguleringsplaner stiller krav om utarbeiding av bebyggelsesplan før tillatelse til tiltak kan gis. Det er derfor poengtert at kravet til bebyggelsesplan ikke gjelder dersom plankravene i denne bestemmelsens pkt 1) og 2) ikke ville kommet til anvendelse dersom eiendommen var uregulert. Når det gjelder hvilke tiltak som må omfattes av plan før det kan gis tillatelse, har ellers ikke tanken vært å foreta betydelige endringer. Bestemmelsen er i det store og hele ment å være en videreføring av dagens praksis.

Opprydding i plankart og bestemmelser

Opprydding av hensynssoner

Etter at ny plan- og bygningslov ble revidert i 2009 har det kommet sterke føringer fra regionale myndigheter om å legge inn sine spesial temaer som hensynssoner. Dette har Larvik kommune (tidligere Larvik kommune) gjort for å unngå å få innsigelser. Administrasjonen har gjennomgått alle de 20 hensynssonene og foreslår å ta ut følgende hensynssoner:

Fareområder:

- Ras- og skredfare: Steinsprang, snøskred og jordskred
- Ras- og skredfare: Kvikkleire
- Flomfare
- Høyspent

Hensynssonen «Ras- og skredfare»: Steinsprang, snøskred, jordskred og kvikkleire er alle temaer som NVE har laget aktsomhetskart for og som NVE holder løpende oppdatert. Det er viktig at

disse temaene blir sjekket opp mot databaser som er aktive, dvs. er løpende oppdatert og ikke vedtak av slik situasjonen var for de ulike temaene på vedtakspunktet for planen. Allerede dagen etter kan jo dette kartet være uttadtert.

Hensynssonen for flomfare foreslås tatt ut da det kun er et område og vi vet at dette gjelder flere områder.

Hensynssonen for høyspent foreslås tatt ut, da de også ligger avmerket på arealplankartet som juridiske linjer. Det er ikke nødvendig at de avsettes dobbelt på arealplankartet. Det holder med en juridisk linje og så får man sjekke veiledere om hva som gjelder for vedkommende kraftlinje.

Sone med angitte særlige hensyn:

- Hensyn friluftsliv
- Bevaring av naturmiljø langs sjø og vassdrag
- Kulturmiljøområder H570 _2

Hensynsonen for friluftsliv foreslås tatt ut, da områdene er sikret i Miljødirektoratets kartdatabase. Områdene er spilt inn av Larvik kommune og vi kan når som helst sende inn revisjonsforslag til Miljødirektoratet så blir de oppdatert. Det er bedre at de blir revidert der enn at vi vedtar noe som vi ikke kan revidere igjen før neste rullering av kommunedelplanen.

Hensynssonen bevaring av naturmiljø langs sjø og vassdrag kan ivaretas ved å lage en bestemmelse om dette tema jf. § 2-12 pkt. 2.

I tillegg er hensynssone om kulturlandskap og kulturmiljøer slått sammen til en hensynssone jf. § 8-4 - H570 _1.

I planen foreslås det at dagens Hensynssone med angitte særlige hensyn RPBA Kulturmiljøområder – H570 _2 i hovedsak erstattes med bestemmelsessoner for bevaring. Bakgrunnen for dette er at plan- og bygningsloven kun åpner for å knytte retningslinjer til førstnevnte, og ikke juridisk bindende bestemmelser. De nye bestemmelsessonene for bevaring omfatter de seks helhetlige kulturmiljøene Langestrand, Hammerdalen, Storgata/Steinane/Bøkkerfjellet, Herregården/Tollerodden, Torstrand og Svaleveien.

Båndleggingssoner:

- Båndlegging etter Pbl (Framtidig)

Martineåsen ligger nå i kommuneplanens arealdel. Hensynssonen «Båndlegging etter Pbl (framtidig) er tatt ut for Martineåsen. Grunnen til det er at man bare kan ha de inne på arealplankartet i 4 år og søke om 2 år til før de enten må tas ut eller være ferdig regulert. Martineåsen er under regulering og vil bli foreslått tatt inn i arealplankartet med hovedformål kombinert bebyggelse og anlegg og underformål bolig, offentlig og privat tjenesteyting, idrett, vei og grønnstruktur.

Gjennomføringssoner:

- Gjennomføringssone: Fornyelses områdeplan – H830 _1 (Framtidig)

Denne er tatt ut, da områdene er sikret på annen måte. Det er i tillegg knyttet særskilte bestemmelser til de viktige områdene.

Hensynssonen «Båndlegging etter Pbl (framtidig) er tatt ut for Martineåsen. Grunnen til det er at man bare kan ha de inne på arealplankartet i 4 år og søke om 2 år til før de enten må tas ut eller være ferdig regulert. Martineåsen er under regulering og vil bli foreslått tatt inn i arealplankartet med hovedformål kombinert bebyggelse og anlegg og underformål bolig, offentlig og privat tjenesteyting, idrett, vei og grønnstruktur. Samt at Martineåsen nå ligger i kommuneplanens arealdel.

Bestemmelsesoner for bolig "Boligsonene"

Bestemmelsessonene for bolig utgår, med unntak av HAG _1 og ENH _1. Boligsonene erstattes delvis av nye bestemmelsessoner for bevaring og transformasjon samt generelle bestemmelser for utvikling og utforming av bebyggelse i småhusområder.

Kvalitetskontroll og opprydding av arealplanformål

- Nærlekeplasser, kvartalslekeplasser og Nærmiljøparker jf. ny lekeplasstrategi er lagt inn i plankartet.
- Veier og parkeringsplasser er tegnet inn i plankartet for å sikre mulighetene for bruk av kyststi og andre turstier og friluftsområder.

Reguleringsplaner som er lagt inn i plankartet:

- Lovisenlund idrettspark (Planid 201613)
- E18 Bommestad – Sky, omregulerin gang- og sykkelvei (Planid 201503)
- Gang- og sykkelveien langs Fv. 104 Nansetgata (200936) + langs Nordbyveien (201115)
- Gang og sykkelvei Yttersø – Kråkelund (201501)



Konsekvensutredning – samla virkninger





Naturmangfold og biologisk mangfold

Tap av naturmangfold og biologisk mangfold er en akutt utfordring i alle land verden rundt. Biologisk mangfold er summen av mangfoldet i naturen dvs.forskjellene innenfor en art, mellom alle artene og mellom økosystemene de lever i. Alt liv på jorda er er avhengig av de såkalte økosystemtjenestene som dette mangfoldet gir, også vi mennesker, blant annet i form av pollinering i matproduksjonen, rent vann og luft og lagring av karbon.

Hvordan vi bruker naturen påvirker det biologiske mangfoldet, og for 9 av 10 av artene på rødlista (liste med oversikt over arter som har risiko for å dø ut fra Norge) er det arealendringer som er hovedtrusselen. Når f.eks. et skogsområde blir erstattet med en vei eller et boligfelt får dette store konsekvenser for det biologiske mangfoldet som en gang var der. Utbygging av et enkelt leveområde fører alene sjelden til at en art utryddes. Det er gjennom utbygging bit for bit at utfordringene med å opprettholde robuste bestander oppstår, og det er nettopp dette som har ført til at over 2000 arter er truet av arealendringer i følge den norske rødlista.

Det legges ikke inn nye byggeområder innenfor planområdet, og det vurderes derfor ikke at planen vil ha negative konsekvenser for det biologiske mangfoldet. Det foreslås imidlerid å redusere størrelsen på planområdet samt å åpne for en høyere utnyttelse i flere av de eksisterende byggeområdene (transformasjonsområder), slik at en større andel av framtidas bolig- og næringsarealbehov kan dekkes på arealer som allerede er eller har vært utbygget. Dette vil bidra til at behovet for utbygging av nye naturområder utenfor planområdet blir mindre, som igjen er positivt for å ivareta det biologiske mangfoldet i kommunen som helhet.

Naturressurser(jord-/skogbruk)

Det foreslås ingen endringer i planen som vil ha særskilte konsekvenser for naturressurser innenfor planområdet. Det foreslås imidlerid å redusere størrelsen på planområdet samt å åpne for en høyere utnyttelse i flere av de eksisterende byggeområdene (transformasjonsområder), slik at en større andel av framtidas bolig- og næringsarealbehov kan dekkes på arealer som allered er eller har vært utbygget. Dette vil bidra til at behovet for utbygging av naturområder, dyrka og dyrkbar mark utenfor planområdet blir mindre, som igjen er positivt for å ivareta naturressursene i kommunen som helhet.

Vannressurser

Det foreslås ingen endringer i planen som vil ha særskilte konsekvenser for vannressurser.

Landskapsvirkninger

Opplevelsen av byamfiet og Bøkeskogen sett fra de lavereliggende områdene langs fjorden, den grønne utsikten mot fjorden fra sentrumsgatene og synligheten av viktige landemerker som f.eks Larvik kirke skal tas hensyn til ved plassering av nye bygg (siktlinjer) og valg av byggehøyder. Dette er sikret gjennom bestemmelser med angivelse av maksimal mønehøyde og plassering av bygg knyttet til transformasjonsområdene. Dette må også følges opp videre gjennom reguleringsplaner.



Folkehelse, friluftsliv og rekreasjon

Larvik by har mange attraktive grøntområder og turstier som er lett tilgjengelige og som kan nås i gangavstand fra egen bolig. Disse er sikret gjennom plankart og bestemmelser. Gjennom sentrumsstrategien, som er retningsgivende for utviklinga av sentrum, foreslås det å videreutvikle tre grønne promenader som knytter sentralt beliggende naturkvaliteter sammen, og som integrerer naturen i sentrumsutviklinga. Elvepromenaden langs Farriselva knytter Farris sammen med fjorden, Strandpromenaden langs sjøfronten knytter bystrendene på Langestrand og Torstrand sammen imens Bypromenaden forserer terrengforskjellen mellom øvre og nedre del av sentrum via heis til Bøkkerfjellet og binder sjøfronten sammen med Bøkeskogen. Å bevare eller skape grønne nærområder er et viktig folkehelsetiltak som gir positive helsemessige gevinster – både fysisk og psykisk.

Nærmiljø og sosial infrastruktur

Det legges opp til boligfortetting etter prinsippet «10-minuttersbyen», som tar utgangspunkt i at flest mulig skal ha tilgang til butikk- og servicetilbud, barnehage, skole, møteplasser og attraktive friluftsområder i gangavstand fra egen bolig.

Transformasjonsområdene for nye boliger ligger innenfor eller i nærheten av eksisterende bo-miljø enten i sentrumssonen eller innenfor 300 meter fra kollektivårene med hyppigst frekvens dvs. Storgata og Nansetgata. Dette muliggjør bruk av eksisterende sosial infrastruktur som skoler og fritidsaktiviteter, og innenfor gangavstand ligger Langestrand skole (1-7 trinn), Mesterfjellet skole (1- 10 trinn) og Fagerli skole (1-7 trinn). Thor Heyerdahl videregående skole betjener hele kommunen, så hit må mange også bruke kollektivtransport. Befolkningsøkningen i byområdet som følger av at det utvikles flere boenheter her kan utløse behov for ny sosial infrastruktur i framtida. Dette må følges opp videre gjennom fortløpende vurderinger av endringer i f.eks. aldersammensetningen i befolkningen innenfor planområdet.

I forbindelse med rullering av Barnehagebruksplanen ble det i sak KST- 002/20, 12.02.20 pkt. 5 vedtatt at: Ny tomt/lokale til Jegersborg barnehage utredes i planperioden (planperioden for denne planen er fra 2020-2025). Jegersborg barnehage har i dag ca. 35 plasser i Karlsrogata i sentrum. De har ingen ledig kapasitet og mange på venteliste. I en ny sentrumsbarnehage er det behov for flere plasser enn i eksisterende Jegersborg barnehage, og sammenslåing med andre barnehager bør også vurderes. Endelig lokalisering av ny sentrumsbarnehage må bla.vurderes i sammenheng med arealbehov, mulighet for gode utearealer, økonomi og øvrig by-/sentrumsutvikling. Ved eventuell bruk av eksisterende kommunale bygg må bygningens egnethet og muligheter for endringer vurderes.

Nye boliger innefor sentrumssonen har tilgang til forretning- og servicetilbud innenfor 10-minutters gangavstand. Utover dette legges det opp til at det kan etableres noe forretning- og servicetilbud som kan betjene nærmiljøet på Torstrand innenfor transformasjonsområdet Alfred Andersen (som supplerer eksisterende



tilbud på Torstrand), og nærmiljøet på Nanset/ Hovland innenfor transformasjonsområdet Nanset.

Kulturminner og kulturmiljø

I planen foreslås det at Sone med angitte særlige hensyn RPBA Kulturmiljøområder – H570 _2 i hovedsak erstattes med bestemmelsesområder for bevaring. Bakgrunnen for dette forslaget er at plan- og bygningsloven kun åpner for å knytte retningslinjer til førstnevnte, og ikke juridisk bindende bestemmelser. Ved innføring av bestemmelsesområder med tilknyttede bestemmelser for bevaring vurderes områdene å få et sterkere vern enn tidligere.

Ny bestemmelser for enkeltbygninger med antikvarisk verdi §2.14 vurderes å være tydeligere i sine krav til hvordan bevaringsverdiene skal ivaretas, og hvordan nye tiltak skal tilpasses slik at bevaringsverdiene ikke forringes.

I transformasjonsområdene som inneholder bevaringsverdige bygg, må handlingsrommet for eventuelle endringer på disse avklares gjennom påfølgende reguleringsplaner.

Barn og unge

Barnetråkkregistreringer skal hensyntas i reguleringsplaner, 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 knytta til dagens virksomhet.

For å sikre god lekeplassdekning i alle boligporsjekter videreføres krav til lekeareal for boligprosjekter. Bestemmelsene om lek og uteoppholdsarealer er justert sammenligna med forrige kommunedelplan for Larvik by. Arealkravene beregnes nå med utgangspunkt i en prosentandel av det totale bolig-bruksarealet (BRA) i hvert enkelt prosjekt. De nye kravene gir reduserte størrelser på leke- og uteoppholdsarealet, men samtidig er også avstandskravet strammet inn, slik at det nå skal være maksimalt 300 meter og 500 meter til hhv. kvartalslekeplass og nærmiljøpark. Deler av lekearealkravet kan løses gjennom å bidra til opprusting av utpekte nærmiljøparker eller kvartalslekeplasser i nærområdet.

Som en oppfølgning av dette pekes det i temakart for lekeplasser på eksisterende og nye arealer for framtidige nærmiljøparker som skal sikre tilstrekkelig dekning innenfor planområdet. Etablering av disse anleggene må organiseres i forbindelse med reguleringsplanarbeid der krav om dette vil utløses.

Trafikale forhold

Det avsettes ikke nye utbyggingsområder innenfor planområdet, men det åpnes for en høyere utnyttelse på flere av de eksisterende byggeområdene som nå avsettes til transformasjon. Transformasjonsområdene for fortetting med nye boliger og besøksintensive arbeidsplasser er lokalisert enten innenfor 10-minutterbyen eller i kort avstand fra hovedfartsårene Nansetgata og Storgata, som har et godt kollektivtilbud og gode gang-/og sykkelforbindelser. Nansetgata er forholdsvis nylig oppgradert til miljøgate, og er blitt mer aktuell som boliggate hvor det er mulig å skape en hverdag uten utstrakt bruk av bil. Det vurderes at transformasjonsområdene for en stor del vil kunne knytte seg på eksisterende

infrastuktur, men at en økning i antall boenheter og arbeidsplasser vil føre til et større press på det lokale veisystemet. Lokale utfordringer med atkomst og avvikling av biltrafikken samt trygge løsninger for gående og syklende må følges opp og løses i reguleringsplan eller gjennom andre tiltak.

Alfred Andersen

Utvikling i transformasjonsområdet Alfred Andersen vil føre til et større press på trafikksystemet på Torstrand med Storgata som hovedfartsåre og kort vei til rv. 400 Elveveien som innfartsåre både til byområdet og Larvik havn. Storgata har en ÅDT på ca. 12000 forbi transformasjonsområdet, og dagens adkomst inn til området er lite egnet for en større boligutvikling her. Samtidig er det ikke ønskelig med etablering av flere adkomster ut på Storgata eller Elveveien. Utfordring med adkomstsituasjon må derfor følges opp i planprosess/reguleringsplan for området.

Bergeløkka

Utvikling i transformasjonsområdet Bergeløkka vil føre til et større press på trafikksystemet i øvre deler av sentrum, og da særlig Bøkelia med Øvre Bøkeligate som p.t. er eneste adkomst til området. Det er etablert en mulig ny adkomst direkte fra rundkjøring på lokalveisystemet ved E18 på Farriseidet, og denne kan fungere som adkomst for å avlaste Øvre Bøkeligate. Hvorvidt dette er en aktuell løsning må avklares i videre planarbeid for Bergeløkka, sammen med en vurdering av den generelle trafikk- og adkomstsituasjonen i Bøkelia/Sentrum.

Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur er stort sett avklart innenfor planområdet, men det kan være lokale utfordringer med gammelt vann- og avløpsnett. Videre avsetter planen flere store områder til transformasjon, både i områder med eksisterende bebyggelse og i områder uten særlig bebyggelse. Utbygging av disse transformasjonsområdene vil bety behov for etablering av ny infrastruktur, og for transformasjonsområder som Bergeløkka, Hovlandbanen og Alfred Andersen vil det bli behov for ny infrastruktur både til VA og gatenett og løsninger for myke trafikanter. Øvrige transformasjonsområder vil kunne medføre behov for opprusting av eksisterende infrastruktur. Nyetablering og/eller opprusting av gammelt VA-nett må avklares og løses gjennom reguleringsplaner eller annet planarbeid.

Forurensning

Det legges opp til fortetting med boliger og arbeidsplasser langs kollektivgatene med høy frekvens, Storgata og Nansetgata, samt innenfor sentrumssonen. Dette bidrar til at flere kan ta i bruk kollektivtilbud, gange eller sykling som transportmiddel, og har dermed potensial til å kunne bidra til mindre forurensing i form av svevestøv og klimagasser.

Støy

Ved utbygging i transformasjonsområder eller eksisterende strukturer langs disse gatene må skjerming mot støy beregnes i bygningsmassen eller planområdet for øvrig. Løsninger for støyskjerming skal ivaretas i videre reguleringsplanarbeid og/eller byggesaksbehandling, i tråd med gjeldende tekniske forskrifter og gjeldende støyretningslinjer.



Arealer som er utsatt for 200-års stormflo.

Samfunnssikkerhet ROS (flom, ras/skred mm)

Radon finnes i store deler av kommunen. For byggverk skal tilstrekkelig beskyttelse mot radon etableres i henhold til gjeldende teknisk forskrift.

Det er begrensninger til utbygging i nærheten av høyspenttraseer. Der det er foreslått ny utbygging i nærheten av disse, skal disse traseene i bakken. Det er foreslått bestemmelser som sikrer at leke- og uteoppholdsarealer skal ligge i tilstrekkelig avstand til høyspenttraseer slik at styrken på ledningenes magnetfelt i disse arealene ikke overstiger 0,4 (mikrotesla).

Store deler av planområdet ligger under marin grense, og kan derfor være utsatt for forekomster av kvikkleire. Nord i planområdet ligger et stort, kartlagt kvikkleireområde, 1255 Stubberud. Området ble stabilisert med motfylling og erosjonssikring i Numedalslågen i 2016, men lokale terrenginngrep knytta til utbygging kan fortsatt utgjøre en risiko. Forslag til områderegulering for Faret/Nordby legger derfor klare og strenge føringer for geotekniske utredninger før eventuell nybygging i området.

For øvrig vil bestemmelsene til kommunedelplanen sikre at områder som har påvist kvikkleire skal underlegges geoteknisk utredning, og eventuelle sikringstiltak skal være utført før videre utvikling kan finne sted. Bestemmelsene stiller også krav til utredning av områdestabilitet i områder som ligger under marin grense, uten påviste kvikkleireforekomster. Videre utredning håndteres i hovedsak gjennom reguleringsplan, eller gjennom byggesak dersom området allerede er regulert.

En kartlagt kvikkleiresone like utenfor planområdet, sone 1258 Gjelstad, kan også utgjøre en fare for planområdet. Sonen har høy faregrad, og en utglidning her vil kunne demme opp Numedalslågen og/eller skape flodbølger som rammer bebyggelse langs elveløpet både i og utenfor planområdet. Området er foreløpig ikke sikret.

Deler av planområdet er utsatt for stormflo, samt



Arealer som er utsatt for 200-års stormflo.

flom fra Lågen, og områdene som berøres vil øke fram mot år 2090. De mest utsatte områdene ligger i sentrale deler av indre havn, samt østre og vestre elvebredd i de nedre delene av Numedalslågen.

For de nedre delene av Numedalslågen er påvirkning fra 200-års stormflo større enn påvirkning fra 200-årsflom. Ved nybygg eller nye reguleringsplaner i flomutsatte områder skal utredning av flomfare gjennomføres og sikringstiltak utføres i henhold til gjeldende teknisk forskrift.

Larvik kommune

larvik.kommune.no