

Kommunedelplan Larvik by

Vedtatt av kommunestyret i Larvik, 14. juni 2006



Kommunedelplan for Larvik by

Vedtatt av kommunestyret i Larvik kommune, 14. juni 2006

Innholdsfortegnelse

Larvik by – kvaliteter og muligheter	4
Historisk utvikling	4
Målsettinger og hovedgrep i planen	9
Bærekraftig utvikling	9
Byens landskap og struktur	11
Byens funksjoner	12
Byens trafikkmønster	13
Bygninger og bebyggelsesstruktur	15
Oppsummering – byens sterke og svake sider	15
Temaer og områder	16
Byens sosiale liv	16
By- og senterstruktur	17
Kulturminner og kulturmiljøer	19
Grønnstruktur	21
Næring og arbeid	22
Boliger	23
Transportsystem	25
Samfunnssikkerhet	27
Delområder	30
Sentrum	30
Hammerdalen / Sanden	33
Indre havn	34
Torstrand	35
Hovlandbanen	36
Tollerodden	37
Øya	38
Handlingsprogram	39
Bestemmelser og retningslinjer	41

Innledning

Larvik kommune startet arbeidet med å lage en kommunedelplan for Larvik by i mars 2003. Kommunestyret «ønsket å se den fremtidige byutviklingen i et helhetlig perspektiv». Følgende prinsipper har styrt planprosessen:

- Åpenhet om utfordringer, alternativer, løsningsforslag og valg
- Deling av all tilgjengelig kunnskap
- Bred medvirkning
- Politisk forankring av mål og retningsvalg

Gjennom byplannettverk med andre byer har arbeidet fått verdifulle innspill. Likeledes har en rekke fagpersoner og instanser engasjert seg i planarbeidet, og bidratt med kunnskap, forslag og støtte.

Byutviklingen er dynamisk, og plandokumentet må forsettes revidert når erfaringene med det viser seg gjennom praktisk bruk. Handlingsprogrammet skal sikre gjennomføring av kritiske aktiviteter for å nå målene i planen og det er lagt opp til utstrakt samarbeid mellom kommunen og private aktører om gjennomføring av planen.

I første fase av planarbeidet ble det utarbeidet en rekke rapporter, analyser og notater. Disse lå som grunnlag for kommunestyrets vedtak: Kommunedelplan for Larvik by – Fase 1: Mål, retningsvalg og enkeltprosjekter. Planen lå ute på høring fra 15. desember 2004 til 1. mai 2005 og fra 1. mars til 14. april 2006. Planen er bearbeidet med bakgrunn i høringsuttalelsene.

I tillegg til denne planbeskrivelsen foreligger det også en rapport om kulturminner «Kulturminneanalyse for Larvik by» og en trafikkanalyse «Trafikkanalyse for Larvik by» som inngår i planmaterialet.

Alle underlagsdokumenter, analyser, fagrapporter, høringsuttalelser finnes på www.larvik.kommune.no.

Det juridiske plandokumentet «Kommunedelplan Larvik by» består av et juridisk bindende plankart med tilhørende bestemmelser og retningslinjer datert 14. juni 2006.

Kommunedelplanens juridiske dokument følges av et handlingsprogram som skal sikre plangjennomføringen, videre oppfølging, samt konkrete tiltak/aktiviteter for å nå vedtatte målsetninger for byutviklingen. Tiltakene i handlingsprogrammet følges opp gjennom kommunens strategidokument. Strategidokumentet rulleres årlig.

Larvik by – kvaliteter og muligheter



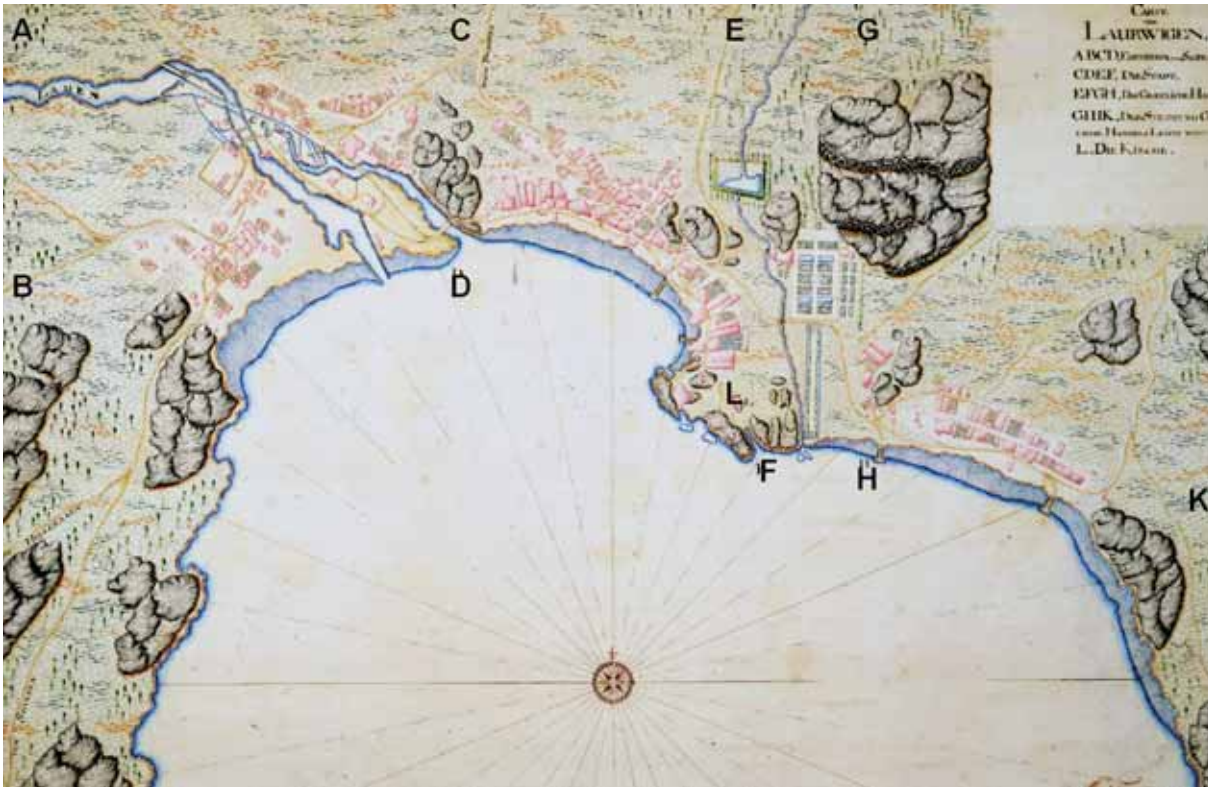
Larvik ca 1950. Tollerodden i forgrunnen med Indre havn med ferjeleie, industri og trelastlager ved utløpet av Farriselva. Bak til venstre småhusbebyggelsen på Langestrand.

HISTORISK UTVIKLING

9500 f. Kr	De første spor etter mennesker finnes fra eldre steinalder
800–900 e. Kr	Kaupang (Tjølling)
1000	Heidarheimr (Hedrum) som religiøst kulturelt senter og knutepunkt
1100–1500	Storgodsene Manvik og Brunla har sin storhetstid
1500 (ca)	Iver Jenssøn Jernskjegg etablerer virksomhet knyttet til Farriselven og herregården Fresje . Lensherretiden innledes.
1633	Strandstedet Larvik blir tollsted
1671	Larvik grevskap opprettes og Larvik får bystatus
1670-årene	Larvik kirke og den grevelige Residens bygges. Jernverket innleder sin storhetstid. Larviks betydning som sjøfartsby og industristed vokser
1735	Laurvig Hospital etableres– en av landets først sosiale institusjoner
1747	Første byutvidelse – hovedbyen
1750	Etablering av Fredriksvern verft
1792	Første store bybrann – Storgaten
1805	Grevskapet overtas av den danske kongen
1820	Byutvidelse – Langestrand og Torstrand innlemmes i hovedbyen
1821	Grevskapet oppløses og Laurvig og Jarlsberg amt opprettes
1837	Etatsråd og generalfiskal Willum Frederik Treschow overtar grevskapets eiendommer
1874	Byutvidelse – Bøkeskogen og Byskogen
1880-årene	Larvik Bad. Steinindustrien i sin begynnelse. Jernbanen 1881. Telefon. Storbrann 1884.
1902	Storbrann i Bøkelia.
1920	Havne- og stasjonskonkurrans
1921	Munken kino-, konsert- og teaterlokale
1937	Dansk fergeforbindelse
1948	Byutvidelse som innlemmer Byskogen, samt områder øst mot Lågen og vest mot Farris
1951	Byplan for Larvik
1988	Larvik, Stavern, Hedrum, Tjølling og Brunlanes slås sammen til Larvik kommune.

Den eldste kjente skriftlige forekomst av navnet Larvik skriver seg fra 1512. Da omtales fjorden som Laghervik (vika ved Lågen). På 1530-tallet ble de første vannsager

satt i drift i Farriselven, under den danske adelsmannen Iver Jenssøn Jernskjegg på herregården Fresje ved Farrisvannet.



Larvik ca. 1690. Kartet er tegnet av P. J. Wilster som var dansk og sjef for fortifikasjonsverkene tidlig på 1700-tallet. Han var i Stavern allerede i 1680/90-årene under bygging av fortet. (Riksarkivet)

Larvik vokste fram på gården Nansets grunn, helt nede ved fjordkanten med Bøkkerfjellet i vest og Tollerodden i øst. Omkring 1600 bodde ca 100 mennesker på strandstedet. I 1623 var antallet økt til omtrent 200. Aktiviteten i Hammerdalen (vist med ABCD på kartet) startet en industritradisjon som varte helt fram til i dag. Veksten innenfor tidlig industriell virksomhet og borgerlige næringer førte til at Larvik fikk status som ladested under Tønsberg i 1665. Innbyggertallet da antas å ha vært mellom 600 og 700. Seks år senere, i 1671, ble Laurvig grevskap opprettet og ladestedet fikk fulle kjøpstadsrettigheter. Larvik ble residensby for stattholderen i Norge, Ulrik Frederik Gyldenløve. Utover byens avgrensning (CDEF) hadde borgerne ikke lov til å bo og drive handel. Et viktig resultat av denne nye status for Larvik var byggingen av den grevelige residens med et stort hageanlegg og allé ned mot sjøen (EFGH). I 1677 ble byens kirke på Tollerodden innviet (L).

Byens viktigste gate, Storgaten, fulgte fjordens naturlige bue fra Bøkkerberget til Tollerodden med bryggeanlegget. En smal bakgate (nåværende Prinsegaten) etablerte seg ganske raskt bakenfor Storgaten, med en

langstrakt torgdannelse som avslutning. Det bratte terrenget opp fra fjorden ble gjennombrutt av smale streder i en vifteform, som forbandt sjøsiden med bakenforliggende bebyggelse og aktiviteter. Langestrand, verksarbeidernes bydel (ABCD) og Torstrand, øst for Tollerodden (GHJK) vokste fram samtidig med hovedbyen. I områdene rundt hovedløpene for ferdsel, for eksempel det bratte terrenget mellom Storgaten og Torget, vokste det fram en uregelmessig boligbebyggelse.

Omkring år 1700 var innbyggertallet mellom 1200 og 1400. Innenfor grensene av «det rette Laurvig» bodde de grevelige embetsmenn og borgerne. Byen vokste først og fremst i forstedene. Her bodde arbeidere på jernverket, sagbruket og annen fremvoksende industri, sjøfolk og dagarbeidere. Torstrand og Langestrand ble kalt for de «frie grunder». Her var det ikke lov til å drive handel, men til gjengjeld slapp innbyggerne å betale skatt.

Forbudet ble til stadighet brutt, fordi mulighetene for kjøp og salg, vertshusvirksomhet og annen borgerlig næring var gode. En grenseregulering i 1747 utvidet hovedbyen mot nord, men heller ikke dette medførte stabile forhold.



«Assesor Spørch og Løitnant Brochs Kart om Byens Omgivelser af 1811»



Rørdams kart over Larvik fra 1820.

Framstøt for å innlemme «de frie grunder» ble gjort i 1791, men dette ble avvist av grevskapsprokuratoren: «De frie grunders beboere ere alene at anse som blotte husmænd under den grevelige residence, som ligger under landet i sogn.» Situasjonen omkring 1814 var formelt sett uforandret med hensyn til byens grenser, men Torstrand og Vestre Halsen ble da regnet for «underliggende» Larvik. Først i 1821 ble Langestrand innlemmet. Larvik var fortsatt en liten by omkring 1820, med et innbyggertall på vel 2500. I 1835 var tallet steget til 3413.

Kong Fredrik 6 avstod Norge til kongen i Sverige i 1814. Ved freden i Kiel, ble det i en hemmelig artikkel

bestemt at kongen kunne beholde grevskapet. Likevel valgte han å selge til byborgere, de såkalte «grevlingene», i 1817. De påfølgende år foregikk forhandlinger om eiendomsretten til byens grunn. I 1821 trådte overenskomsten med eierne og den nye administrative ordningen for byen i kraft. Året før var kaptein Rørdam, grevskapets ingeniør og oppmålingssjef, bedt om å lage et kart med tilhørende beskrivelse av byens nye grenser. En stor del av byens tomter ble tegnet inn, men ikke Herregården (Residensen) som byen var i ferd med å kjøpe, ei heller Torstrand.



Kart over Larvik fra 1927

To forhold i 1880-årene fikk sterk innvirkning på byens utseende. Det ene var jernbanebyggingen. Grevskapsbanen åpnet i 1881. Fram til da hadde Storgaten vært byens fornemste gate, med herskkelige privatboliger, kontorer for embetsmenn og, betydelige firmaer og festlokaler. Jernbaneanlegget gjorde en ende på det som ble kalt den «aristokratiske idyllen». Det andre forholdet var gjenoppbyggingen etter bybrannen i Bøkeli/Kongegaten i 1884. En ny brann i 1902 rev med seg de øvre deler av Kongegaten og området omkring Torget. Den nye bebyggelsen var i mur til erstatning for de tradisjonelle trehusene. Området framtrer tydelig på kartet fra 1927,

der murbygninger er markert med rødt. Kartet forteller at industribyen Larvik hadde fått sin form: Industrien konsentrerte sin virksomhet til Hammerdalen, med Sanden som lagringssted og utskipping av trelast. Utstikkerbryggene ble brukt dels til gods-, dels til persontrafikk. Skottebryggen ved Tollerodden ivaretok mindre fartøyer. Torstrand ivaretok skip i opplag eller med stor last, Revbryggen ble brukt til godstrafikk, vesentlig jern og kull osv. Handels- og engrosvirksomheten var konsentrert til Kongegaten, Nansetgaten og området omkring Torget. Både på Langestrand og Torstrand var det en flora av småbutikker.



Vinnerutkastet fra den store havne- og stasjonskonkurransen i 1920.

Vinnerutkastet fra den store havne- og stasjonskonkurransen i 1920 – «I grevens tid» – bringer bud om den overordnede målsetning for byens utvikling: «Å holde skridt med utviklingen». Utvikling betydde maksimal utnyttelse av havneforholdene og jernbanens utnyttelse for person- og godstrafikk. Byen skulle «bli en havne- og industriby av rang».

I Larvik, som i de fleste andre norske byer, hadde man i årene etter 1945 et sterkt ønske om å tilrettelegge de fysiske omgivelsene slik at flere mennesker kunne bo i byen og flere arbeidsplasser, fortrinnsvis industri, kunne etableres. I byplanen fra 1951 var dette ensbetydende med å legge til rette for trafikk – rette ut og utvide veier

og gater, samt sanere eldre bebyggelse og erstatte den med moderne murbebyggelse. Som en følge av dette måtte mye av den eldre trehusbebyggelsen «gå fløyten», som det het i avisomtalen av planen. Det gamle fengselet, bryggerikvartalet, mye av bebyggelsen i Prinsegaten, i Lia, på Torstrand og på Langestrand – skulle fjernes slik at byen kunne utvikle seg. Mange tiltak ble gjennomført, andre fikk utestå.

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

Målsettinger og hovedgrep i planen

Kommunestyret har vedtatt følgende mål for kommunedeplanen for Larvik sentrum:

- Bærekraftige prinsipper skal være styrende for utvikling av byen
- Naturkvalitetene og topografiske særpreg skal sikres og fremheves i bybildet
- Kulturarven skal sikres og brukes som ressurs i videreutvikling av byen
- Byen skal ha et tydelig definert handelssentrum
- Et mangfoldig byliv skal skapes gjennom gode og tydelige møteplasser
- Barn og unge skal oppleve trygghet og utfordringer i byen
- Gode og begrunnede valg i estetikk og byggeskikk skal være retningsgivende for all formgivning av byen
- Funksjonelle trafikk løsninger skal utvikles ut fra hensynet til et godt bymiljø
- Larvik by skal være et trygt samfunn som fremmer helse
- Byens identitet skal styrkes gjennom allmenn tilgjengelighet til sjøfronten
- Kanalen/ Revet utvikles til en moderne havn for ferge- og godstrafikk
- Det skal stimuleres til ulike former for næringsaktivitet, herunder samspill mellom kultur og næring

BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Larvik kommunestyre sluttet seg til Fredrikstad-erklæringen i januar 1999. Det overordnede målet i Fredrikstaderklæringen er at kommunen bidrar til en bærekraftig samfunnsutvikling.

Fredrikstaderklæringen:

Målene er;

- En bærekraftig samfunnsutvikling som sikrer livskvalitet og livsgrunnlag både i dag og for kommende generasjoner.
- At aktivitetene i våre lokalsamfunn skjer innenfor naturens bæreevne både lokalt og globalt og at vi derfor ønsker å redusere ressursforbruket og miljøbelastningen.

Kommunen vil;

- Legge til grunn at arbeidet for en bærekraftig utvikling er et ansvar for alle samfunnssektorer.
- Sikre at arbeidet med bærekraftig utvikling preges av langsiktighet, systematikk og ønske om kontinuerlig forbedring.
- Gjøre kommuneplanleggingen og andre styrings- og rapporteringsdokumenter til praktiske og forpliktende verktøy i arbeidet for en bærekraftig samfunnsutvikling.

Særlig skal innsatsen rettes mot å;

- Husholde bedre med energi og gå over fra fossile til alternative og fornybare energikilder.
- Utvikle lokale utbyggingsmønstre, spesielt i byer og tettsteder, som reduserer behovet for bilbruk og forbruk av arealer.
- Sikre en lokal ressursforvaltning som både bevarer det biologiske mangfoldet og gir grunnlag for livskraftige lokalsamfunn.

- Synliggjøre sammenhengen mellom helse, miljø og trivsel.
- Finne fram til hvordan vi kan innrette egen virksomhet slik at vi kan gå foran i arbeidet for å redusere ressursforbruk og miljøbelastning.
- Ta vare på kulturminner og kulturmiljø som en del av miljøet og vår identitet.

Kommuneplanens samfunnsdel:

Samfunnsdelen av kommuneplan for Larvik kommune er utarbeidet i et generasjonsperspektiv og skal rulleres hvert 4. år, og dermed vedtas av hvert nytt kommunestyre. Planen angir overordnede mål og strategier for samfunns-, areal- og tjenesteutvikling.

Demokratiutvikling og styrking av lokaldemokratiet er den primære målsettingen med samfunnsdelen, slik at alles muligheter for medvirkning blir ivaretatt og styrket. Utviklingen skal ivareta bærekraft i vid betydning, slik at en ikke forbruker framtidige generasjoners ressurser og muligheter.

Gjennom en bred medvirkningsprosess med lag, foreninger, eksterne samarbeidsmiljøer og engasjerte enkeltpersoner, er det utviklet mål og strategier for Larvikssamfunnet. Kommunestyret vedtok i år 2005 kommuneplanens langsiktige mål.

Hovedmålene er organisert under hovedoverskriftene Bærekraft og strategier for arealutvikling, Samfunns- og tjenesteutvikling og Økonomisk handlefrihet

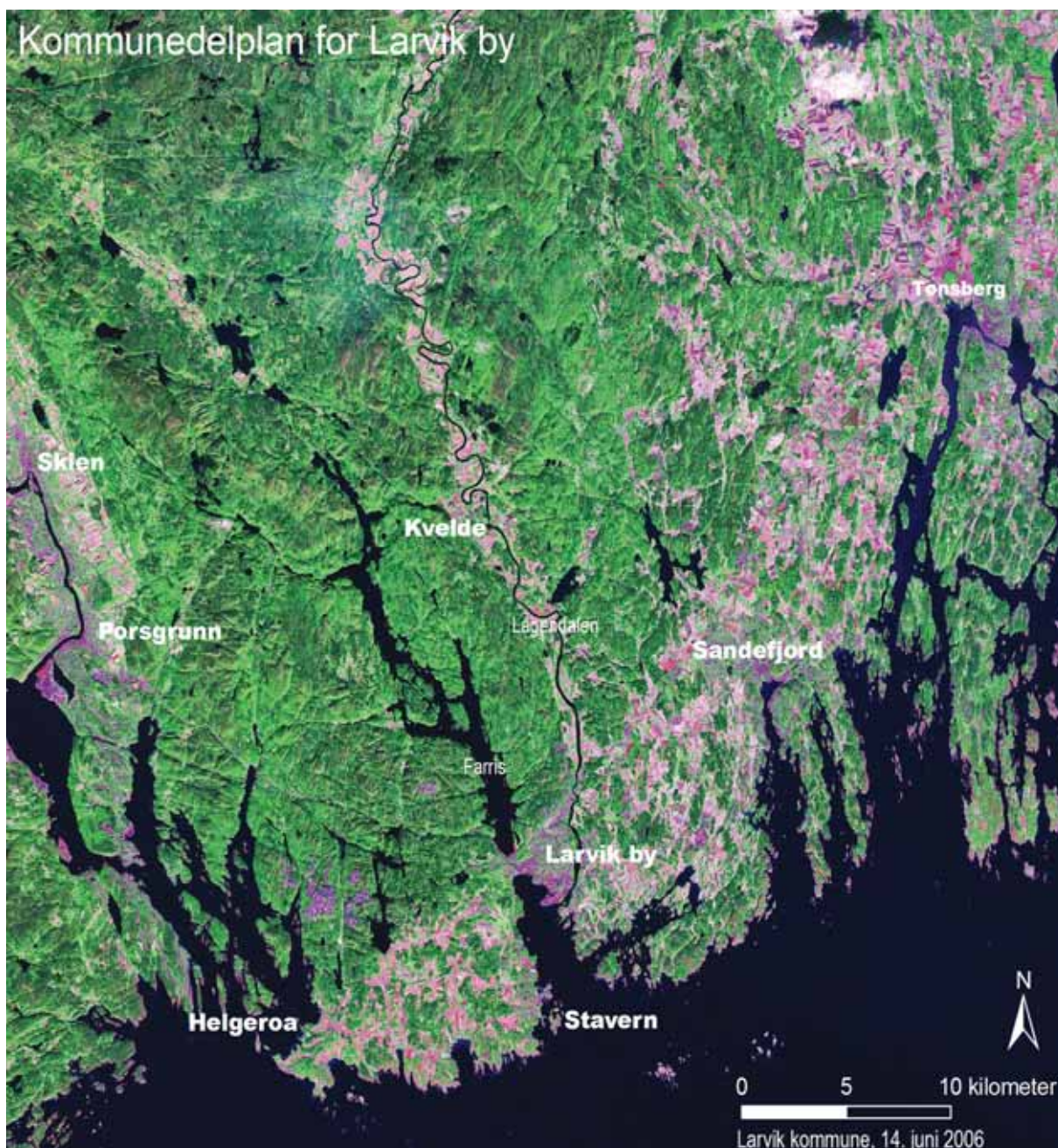
Å legge bærekraftige prinsipper til grunn for planforslaget betyr at byen skal leveres til neste generasjon i minst like god tilstand som den er i dag.

Kommuneplanens samfunnsdel har en rekke utfordringer som skal innarbeides i kommunedelplanen for Larvik by:

- Samordnet transportplanlegging med fokus på kollektivsatsning.
- Tilrettelegging for friluftsliv og mulighet for bedring av folkehelsen.
- En bevisst forvaltning av dyrkbar jord.
- Sikre naturverdier og spesielt drikkevannskilder.
- Sikre biologisk mangfold gjennom god grønnsstruktur.
- Gode muligheter for barn og unge til å drive med fysisk aktivitet.
- Demokratiske prosesser, med spesielt tanke på medvirkning av barn og unge.

- Satsning på lokal næringsvirksomhet, med spesiell vekt på samspill mellom næring, kultur og utdanning.
- Bygge opp under lokalsamfunnenes identitet.
- Sikre lik tilgang gjennom universell utforming.
- Vern av kulturarv gjennom bruk.
- Gode bomiljø og trygge lokalsamfunn.
- Fokus på samfunnsikkerhet/beredskap.
- Bærekraftig utvikling, blant annet i form av utbyggingmønster.
- Skape levende og estetiske byer med åpenhet mot sjøen.

Målene fra samfunnsdelen er innarbeidet i planbeskrivelsen, bestemmelser/retningslinjer og i handlingsprogrammet.



De store landskapsstrukturene rundt Larvik by. Skogområdene avtegner seg på dette satellittbildet i grønt, dyrka mark er rosa og bebygde arealer har fiolett farge. Raet gjennom Vestfold ses som en markert linje mellom dyrka arealer og skogen.

BYENS LANDSKAP OG STRUKTUR

Larvik by ligger innerst i Larviksfjorden mellom munningen av Lågen og Farriselva, og syd for det store raet gjennom Vestfold. Morenemassene i Raet er dannet av isbreen som en gang sluttet her. Raet er både i byen og i store deler av kommunen et klart skille mellom det fruktbare kyst/jordbruksbeltet og det mer karrige skogslandskapet innenfor. Landskapet i Larvik er dannet av tre elementer; fjellgrunn, morene og sjø-/elvesedimenter. Fjellgrunn er dominerende i skogsområdet nord for Raet, og kommer også fram i dagen i østre og søndre del av byen. I øst i form av en skrent som styrer Lågens løp, og som i syd går over i mer frittliggende knauser. Disse knausene/skrentene er med på å gi byen sitt særpreg, for eksempel Mesterfjellet, Tollerodden og Bøkkerfjellet. Oseberget og Steinsnesfjellet stikker opp som «øyer» og danner en «portal» for Lågens munning.

Sjø-/elvesedimentene finnes stort sett på to nivåer, et øvre platå på Nanset, og elvesletten som Lågen har bygget opp. Larvik by har en unik beliggenhet med nær kontakt til vann på tre kanter:

- Numedalslågen i øst. Dette er en av landets beste lakseelver. Det næringsrike vannet gir gunstige vekstforhold for våtmarksvegetasjon, sjødyr/fisk og fugleliv.
- Farrisvannet og Farriselva i vest. Farrisvannet med fallene langs Farriselva har gitt vasskraft og energi til utvikling av industrianleggene i Hammerdalen. Farrisvannet er i dag drikkevannskilde for store deler av Vestfold.

- Larviksfjorden knytter Larvik til havet, og gir grunnlag for både sjøfart, fiske og handel. Fjorden og vassdragene representerer viktige naturressurser av både økonomisk og rekreasjonsmessig verdi.

Bøkeskogen er det mest særpregede vegetasjonselementet i Larvik, både i kraft av å være Norges største bøkeskog og som varemerke for byen. Det gunstige klimaet og det sørvendte amfiet i nedre del av sentrum gjør det mulig å få eksotiske planter til å vokse her, som for eksempel valnøttrær. Markerte landskapsrom i Larvik er Lågens dalrom som går over i elvesletten ved munningen, fjordbunnens amfiform, Farris eidet med gjennombrudd av raet, Hammerdalen som et trangt dalføre mellom Farris og fjorden, raets høyderygg med småkupert skogsterreng bakenfor og vannelementene fjorden, Lågen, Farriselva og Farrisvannet.

Larvik by har klare avgrensninger: E-18 langs Raet mellom Farris eidet og Bommestad, Lågen fra Bommestad til munningen og sjøfronten fra Revet til Langestrand danner en klar trekantform som er lett å oppfatte. De viktigste interne ferdselsårene er Nansetgata, Kongegata, Prinsegata og Rv 303 (Møllergata, Storgata, Dronningensgate). Byens bydeler er Haga/Nordby, Hovland, Nanset, Byskogen, Torstrand, Langestrand og Sentrum

De viktigste eksiterende landemerkene i Larvik er Bøkeskogen, kirken på Tollerodden, gamle Romberggata skole, tårngården på Torstrand og siloen og kranen på Revet.



Landemerker i søndre del av planområdet.

Utfordringer – byens landskap

- Fysisk og visuell kontakt mellom land og vann/ Kontakt mellom eksisterende sentrumsområder, nye transformasjonsområder og ny sjøfront
- Nåværende grønnstruktur i byen, særlig langs vassdragene
- Videreføring av grønnstrukturkvalitetene til nye transformasjonsområder
- Bevaring av natur- og landskapskvalitetene.
- Transportåreer som barrierer – transformering til positive elementer i bylandskapet
- Kontakt mellom Torget, Storgata og Indre havn
- Grønnstruktur i tilknytning til Hovlandsbanen
- Siktlinjer mot sjøen
- Transformasjon etter nedlagt industri/viktige områder - nye bydeler og funksjoner
- Eksisterende og planlegging av nye landemerker (utforming og estetiske kvaliteter)

BYENS FUNKSJONER

De fleste offentlige og private servicetilbud finnes i området rundt Torget. Tilgjengeligheten med bil og buss er rimelig god. Sentrum kunne vært mer kompakt, og dermed mer fotgjengervennlig. Det er tilstrekkelig med parkeringsplasser i sentrum, men for mange besøkssteder er belagt av arbeidsreisende.

Det kommersielle tyngdepunktet ligger rundt Torget, med utløpere først og fremst opp Nansetgata, men også

nedover Prinsegata. Kjøpesenteret Nordbyen ved Nansetgatas forlengelse har vokst frem som en konkurrent til sentrum. Det er også et lite handelsesenter på Øya og et tilløp på Fritzøe Brygge. Disse nye tilbudene er en utfordring for det historiske bysenteret.



Sentrum med Tollerodden

Det trafikale tyngdepunkt i sentrum ligger nede ved sjøen, rundt fergeterminalen og jernbanestasjonen. Her finnes også de mest verdifulle kulturmiljøene i Larvik, med Tollerodden, Herregården, og deler av den gamle Storgatas sjøfront. Funksjonsmessig kan man si at sentrum er todelt, handel og administrasjon oppe i byen, trafikk og kultur nede ved sjøen. Det er i dag dårlig kontakt mellom disse to sentrumsdelene.

Det meste av boligbebyggelsen i Larvik by ligger innenfor trekanten som dannes av: E-18 Eidet – Bommestad, Lågen ned til Revet og sjøfronten, Farriselva – Eidet. Langestrand/Veldre i vest og Østre Halsen i øst knytter seg til denne strukturen. Boligområdene har en tett og god forbindelse inn til sentrum, bortsett fra Langestrand, der Hammerdalen er en barriere. Boligområdene er stort sett veletablerte og med tilstrekkelig privat og offentlig service i nærmiljøet.

Det største problemet er mangel på et overordnet trafikksystem som beskytter boligområdene. Innen byen er det et stort forettingspotensiale og betydelige områder som kan utvikles, hvor bolig er et aktuelt formål.

Næringsområdene, i betydning industri, er stort sett samlet i større felt nær hovedtrafikkårene. Tyngdepunktet ligger langs Lågen med Revet/Øya, Hegdal på østsiden og Nordby på vestsiden av elva. Videre er det store næringsområder ved Sanden og i Hammerdalen, hvor arealer er udisponerte pga av opphør av tidligere virksomhet. Næringsområdene har god forbindelse til hovedvei og til dels jernbane. Det er godt med arealreserver da flere av områdene har en lav arealutnyttelse. Konflikt mellom bolig og næringsområder finner en først og fremst på Torstrand mot Kanalen/Revet, og i noen boligområder. Konflikten retter seg mot trafikk, støy og «farlige objekter» (eksplosjonsfare etc.).

Larvik har store og verdifulle friområder tett inntil bykjernen. Det mest kjente av disse er Bøkeskogen, som

har lang tradisjon som rekreasjonsområde. Den skarpe overgangen mellom byen og skogen beriker både skogen og byen. Bøkeskogen går over i et skogsbelte mellom Lågen og Farris. Det er også store skogsområder på vestsiden av Farris. I sydvest er byen avgrenset av Fritzøeparken, et landskapsvernområde som i hovedsak ikke er åpent for publikum. Langs deler av Lågens bredde og i øvre del av Hammerdalen er det også verdifulle elvemiljøer, men mange av disse stedene er i dag lite tilgjengelige. Det er ingen større parkanlegg i selve sentrum, men Badeparken, Bøkkerfjellet, Herregården og Tollerodden har kvaliteter av parkmessig art. I de ytre boligområdene er det en del bevarte naturlommer, men ikke gode grøntdrag mot skogen. Larviksfjorden er også verdifullt rekreasjonsområde. Det er småbåthavner i Farriselvas utløp, ved Skottebrygga, ved Vadskjæret og i Lågen.

Utfordringer – byens funksjoner

- Kontakt mellom sentrums bydeler
- Kontakt mellom bydeler og fjorden/sjøfronten
- Tilgang til natur og sjøfront - universell utforming og tilgjengelighet for alle
- Kulturminnes status og forhold til transformasjon og innovasjon
- Separering bolig – trafikk – næring
- Tilgjengelighet til offentlige institusjoner og servicefunksjoner
- Konkurranses og funksjonsdeling i sentrumsområdet
- Lokalisering og kvaliteter i byrommene/ attraksjoner/ kulturbygg

BYENS TRAFIKKMØNSTER

Hovedveinettet i Larvik følger viktige landskapsdrag og rammer samtidig inn det aller meste av byens bebyggelse. E-18 går langs Raet fra Bommestad til Farriseidet, og danner en skarp og klar grense mellom bebyggelsen og vestmarka. Elveveien følger vestbredden av Lågen, fra Bommestad og ned til krysset Rv 303 på Øya. Den ble anlagt for å betjene havna og industrien langs Lågen. Ved fergeterminal på Revet vil veiens betydning for havna øke. Veien har så langt ikke i tilstrekkelig grad bidratt til å fjerne tungtrafikken gjennom byen, vestfra.

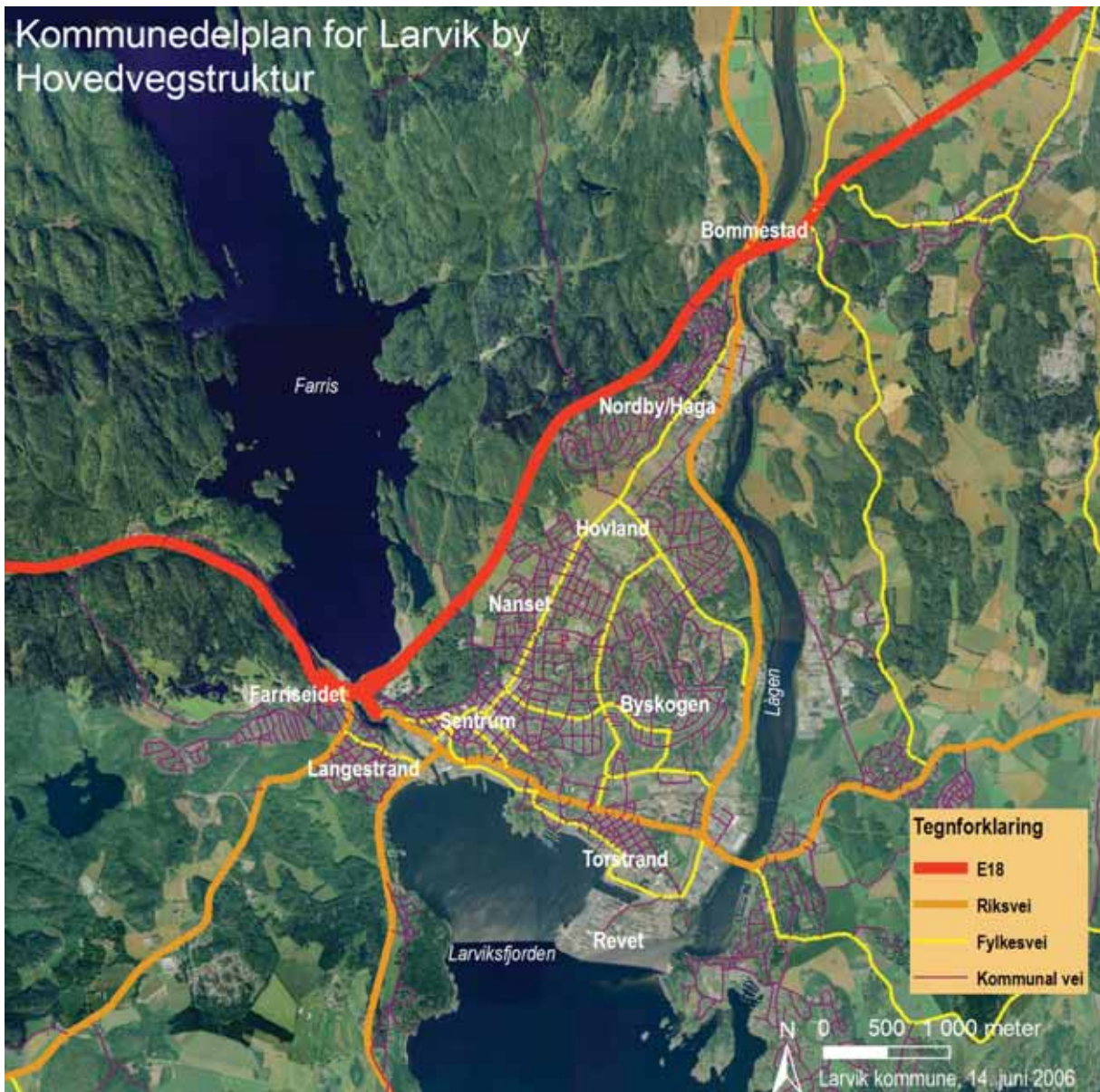
Rv 303 danner hovedforbindelsen vest – øst. Denne strekningen har de største trafikkproblemene i Larvik, først og fremst gjennom miljøkonsekvenser for beboere på Torstrand og som barriere for å forbinde byen/sentrum med fjorden.

Sentrumsringen rundt torget er vanskelig å lese, og følger ingen naturlig trasé. Det er god parkeringskapasitet i sentrum.

Jernbanen har en sentral beliggenhet i forhold til fremtidig definert sentrum. Store og sentrale arealer ligger i dag som sidespor med liten bruk. Det er viktig å redusere jernbane område som barriere mellom byen og sjøen og finne gode løsninger til kontakt med sjøfronten. Dagens trasé er problematisk mht utbygging til dobbeltsporet høyhastighetsbane p.g.a. dårlig plass, kurvatur, boligmiljø, kulturminner og sikkerhet.

Byen har et rimelig godt utviklet bussrutenett, med gode forbindelser til ytre bydeler og resten av kommunen. Bussrutene har et knutepunkt like nord for torget. Likevel er andelen kollektivreisende lav og ambisjonen bør være å tilrettelegge for et bedre resultat, blant annet ut fra miljøhensyn.

Kommunedelplan for Larvik by Hovedvegstruktur



Hovedvegstrukturen i byområdet.

Fergetrafikken er preget av store oppstillingsarealer, hektisk av- og påkjøring og store trafikkmengder som blir pumpet ut i veinettet en eller to ganger i døgnet. Fergepassasjerene opplever som regel lite av Larvik som by. Fergen krever store arealer som i dag – sammen med jernbanen – er en sterk barriere mellom byen og fjorden. Det er besluttet at ferja skal flyttes fra Indre havn til Revet. Havneanlegget på Revet er et moderne havneanlegg med god kapasitet og økende trafikk. Havnen på Revet kan lett komme i konflikt med bo- og miljøkvaliteter dersom ikke trafikksystemet løser belastningen utenom Torstrand og sentrum, og samtidig bygger buffer mellom havn og boområdene.

Grad av fremkommelighet for gående og syklende varierer sterkt. Det er anlagt gang og sykkelveier i tilknytning til de mest trafikkerte gatene.

Torget er en bilfri plass, og det er anlagt noen små gågater i nærheten. De bratte bakkene i byen, særlig fra sjøen opp til torget, hindrer sannsynligvis økt sykkelbruk.

Boområdene har i all hovedsak kort avstand til sentrum for gående/syklende, med unntak av Langestrand – hvor det mangler gode tverrforbindelse over mot Kongegata.

Utfordringer – byens trafikkmønster

- E-18 som barriere og mulighet - arealdisponering og tilgjengelighet
- Trafikksystemets manglende lesbarhet
- Sammenheng mellom vegsystemet og byen
- Vegsystemets estetiske utforming
- Trafikken til og fra havnen
- Miljøhensyn for gående/ syklende og beboere
- Jernbane som barriere og mulighet for ønsket byutvikling
- Kollektivtrafikktilbudet i de sentrale delene av byen
- Gjennomgangstrafikken vest-øst og nord-sør

BYGNINGER OG BEBYGGELSESSTRUKTUR

Det er flere fine muligheter for utsyn fra høyereliggende bysentrum mot sjøfronten. Storgatens bebyggelse mot sjøen er et viktig kulturmiljø, med nasjonal verneverdi. Bebyggelsen er forholdsvis lav, og ligger lavt topografisk. Det eksisterer en sammenbinding av gatestrukturer parallelt og på tvers av sjøfronten.

Eksisterende bystruktur bestod opprinnelig av lav trehusbebyggelse i 2 etg. Frem til 1971 var Larvik registrert som den største trehusbyen i Norge. I sentrumskjernen og deler av byen, hvor det har vært bybranner, er trehusbebyggelsen erstattet av murhus i 3-4 etg. Disse står i en kvartalsstruktur i deler av sentrum. Næringsbebyggelse/industri på 2–3 etg, ligger stort sett ved Revet og langs Lågen og Farriselven. Dette er videreføring av tidligere historiske plasseringer, som oppsto ved etableringen av byen som sjøfarts- og arbeiderby. Torget er byens sentrum, en torg-almening. Gamle kart fra 1811, 1884, 1903 og 1927 viser at torget var langstrakt, et stykke ned i Prinsegaten.

Jernbanen ble anlagt i 1881. Den har fra da av vært et skille mellom havn og by. Jernbanen deler opp bystrukturen og lager en barriere mellom sjøfront og sentrum.

Utfordringer

– bygninger og bebyggelsesstruktur

- Gode og nyskapende byrom og siktlinjer
- Fokus på arkitektur (gammelt og nytt), utforming, estetiske kvaliteter og gode byromsopplevelser
- Beholde Storgata som fasade ved innseiling til byen
- Kulturminner og kulturmiljøer som aktive elementer i byen
- Transportåreer som barrierer – transformering til positive elementer i byrommene

OPPSUMMERING – BYENS STERKE OG SVAKE SIDER

Byens sterke sider

- Innbyggernes engasjement
- Felles ønske om et krafttak for byen
- Gode kommunikasjoner til inn- og utland
- Rike naturressurser
- Rik kulturhistorie
- Friområder av høy kvalitet
- Havn med muligheter
- Næringsliv i endring – Transformasjon og innovasjon
- Nyetablering av studietilbud
- Sammenhengende transformasjonsområder

Byens svake sider

- Liten tradisjon med å løfte i flokk
- Liten tilfredshet med byen
- Lavt omdømme
- Transportåreer beslaglegger de beste arealene
- Sentrale byakser er brutt
- Et svakt utviklet handelstilbud i sentrum
- Mangel på attraksjoner/kulturtilbud
- Kulturarven har liten status og er i dårlig forfatning
- Rv 303, Prinsegata og Nansetgata er et miljømessig problem
- Sentrum svekkes av andre senterdannelser
- Lite tilgjengelig og attraktiv sjøfront
- Sentrum mangler kontakt med fjorden
- Et lite mangfoldig og svakt utviklet byliv
- Transportåreene er barrierer i byområdet

Prioriteringer og fokusområder

- Sjøfront og sentrum
- Bærekraft og grønnstruktur
- Kulturminner og kulturmiljøer
- Arkitektur og estetikk
- Byens sosiale liv
- Transport
- Planoppfølging

Temaer og områder

Nedenfor beskrives de viktigste temaene og geografiske områdene i planen. Temaene er gjennomgående for hele planområdet. For de enkelte områdene beskrives viktige problemstillinger, intensjoner og tiltak i det enkelte delområdet.

BYENS SOSIALE LIV

Larvik kommunes innbyggerundersøkelse i regi av Norsk Gallup viser lav tilfredshet med Larvik by. Spesielt har byen lavt omdømme blant ungdom. En lengsel etter å få kontakt med fjorden var kanskje også bakgrunnen for at innbyggerne stemte frem Indre havn som sitt tusenårssted.

Innen byplanområdet bodde det 16074 personer pr. sept 2004. Av disse var 8345 kvinner og 7729 menn. Gjennomsnittsalderen var ca. 41 år. Et godt byliv forutsetter en tett bystruktur. En bystruktur er et bilde på at mange funksjoner er samlet på et definert og komprimert område slik at de styrker hverandre.

Dagens sentrum defineres til området inntil Torget. I hovedsak ligger offentlige servicefunksjoner og handel til dette området. Næringsanalysen viser en økonomisk svak serveringsbransje. En integrering mellom aktiviteter i bydeler, handel, kultur og utdanning er viktig for å realisere målet om et mer aktivt byliv; dag og kveld, hverdag og helg, sommer og vinter. For å oppnå dette målet er det et behov for sterke koblinger både innen handel og kultur, både rundt Torget og i Indre havn.

En forutsetning for et velutviklet byliv er at mennesker trives og ønsker å oppholde seg i byen. Et sterkt handels- og kultursentrum styrkes ved tett boligbygging nært opp til bykjernen. Dette skaper økonomisk grunnlag for mangfold i tilbud. Et særpreg i Larvik er et stort innslag av eneboliger og et begrenset mangfold i boligtilbudet rundt bykjernen. Hensynet til kulturminnevernet tilsier også at det er begrensninger i fortetting inn til bykjernen,

men det er et stort utviklingspotensial knyttet til sentrale transformasjonsområder.

Arbeidsreisene gjør seg sterkest gjeldende rundt de store konsentrerte arbeidsplassene, som for eksempel i sentrum, industriområdene på Øya, Nordbyen og sykehuset. Handelsvirksomheten er konsentrert rundt Torget, med forlengelse opp Nansetgata og ned Prinsegata samt i Nordbyen og på Øya.

Handelsrytmen starter og slutter senere enn arbeidsreisene. I virkedagene og særlig lørdager preges sentrum av aktivitet i butikkenes åpningstid. Butikkene i sentrum stenger tidligere enn kjøpesentrene utenfor sentrum. Aktiviteten i sentrum avtar kraftig etter at butikkene stenges.

Flere skoler er samlet i aksene Herregården -Fram, og strømmen av elever til og fra skolene preger dette strøket på dagtid. Den nye videregående skolen ved Fram blir dimensjonert for 1.650 elever og 250-300 ansatte, og skal erstatte dagens fire avdelinger av Thor Heyerdahl videregående skole (Ahlefeldts gate, Reipbanegata, Hoff's gate og Gloppe). Integret i den nye skolen skal det bygges en arena (inntil 4.000 sitteplasser) og et treningssenter, som i toppperioden (kl 18-19 på hverdager) vil ha inntil 400 besøkende pr time. Dagens skolebygg i Hoff's gate skal rives, og den nye skolen skal bygges på den tomten som den gamle skolen står på. Hele området blir preget av nytt liv og aktiviteter på dag – og kveldstid. Det vil innebære mer trafikk og det vil være et stort behov å tilrettelegge et godt tilpasset kollektivtrafikktilbud samt gode forhold for kollektivtrafikken i sentrumkjernen.

Selv om byens omland i større grad enn selve Larvik by kan sies å være orientert mot sommer og sol, er likevel mye av næringslivet i sentrum rettet mot sommerturismen. Mange aktiviteter og arrangementer er lagt til denne tiden for å trekke flest mulig besøkende. Dette bunner også i at Larvik er en meget stor hytte- og campingkommune.

Hovedgrep i planforslaget – byens sosiale liv

- Kvalitet i byens daglige liv og image styrkes ved å legge til rette for videreutvikling av et høyskoletilbud innen sentrum.
- Gjennom arkitektkonkurranser og helhetlig planarbeid konkretiseres potensialer og forsterkes kvaliteter mellom sentrum og sjøfronten.
- Kulturhuset åpner og trekker byen mot sjøen. Kulturhuset skal bidra med å aktivisere byens sosiale liv alle dager hele uken, dag og kveld.
- Tilrettelegging for næringslivet i sentrumsområdet gjennom fleksible arealformål.
- Krav om god estetisk utforming og tilbud til alle grupper, hvor en lett kan gå fra en attraksjon til en annen.
- Indre havn som sammensatt del av byen med hensyn til en helhetlig kultur- og byopplevelse
- Mangfold og kvalitet i kulturlivet, gjennom et mer urbant kulturtilbud som åpner for deltakelse fra nye grupper.
- Mange og gode byrom.
- Lik tilgang til by funksjonene gjennom universell utforming.
- Kulturarven sikres gjennom vern og bruk.
- Folkehelse styrkes gjennom å tilrettelegge for fysisk aktivitet og gode møteplasser.
- Gode bomiljø sikres gjennom sosial boligbygging.
- Trygge lokalsamfunn ved separasjon av trafikkgrupper og prioritering av barn og unge.
- Synergi mellom handel og kultur.
- Estetisk utforming.
- Synliggjøring av kulturmiljøets kvaliteter og samspill med moderne arkitektur.
- Handelstilbudet i sentrum - kvalitetsheving av tilbud og mangfold.
- Omfang og kvalitet på attraksjoner i byen og bydeler.
- Hammerdalen – Sanden som transformasjons/ utviklingsområde.
- Indre havn som transformasjonsområde og potensiale for bylivet.
- Sjøfronten som attraksjon og tilrettelegging for allmenn tilgjengelighet.
- Transformasjon av de fysiske barrierene til positive elementer i byen.

BY- OG SENTERSTRUKTUR

Avgrensningen av bysentrum er utydelig. Bykjernen er svekket ved mangel på sterke handelsaktører og har en lav kulturpuls. Nordbyen og Øya har fått utvikle seg til viktige detaljvaresentra for byen, med mange gratis parkeringsplasser på gatenivå. Handelsområdet i sentrum er samlet rundt Torget, med svake akser opp Nansetgaten og ned Prinsegaten.

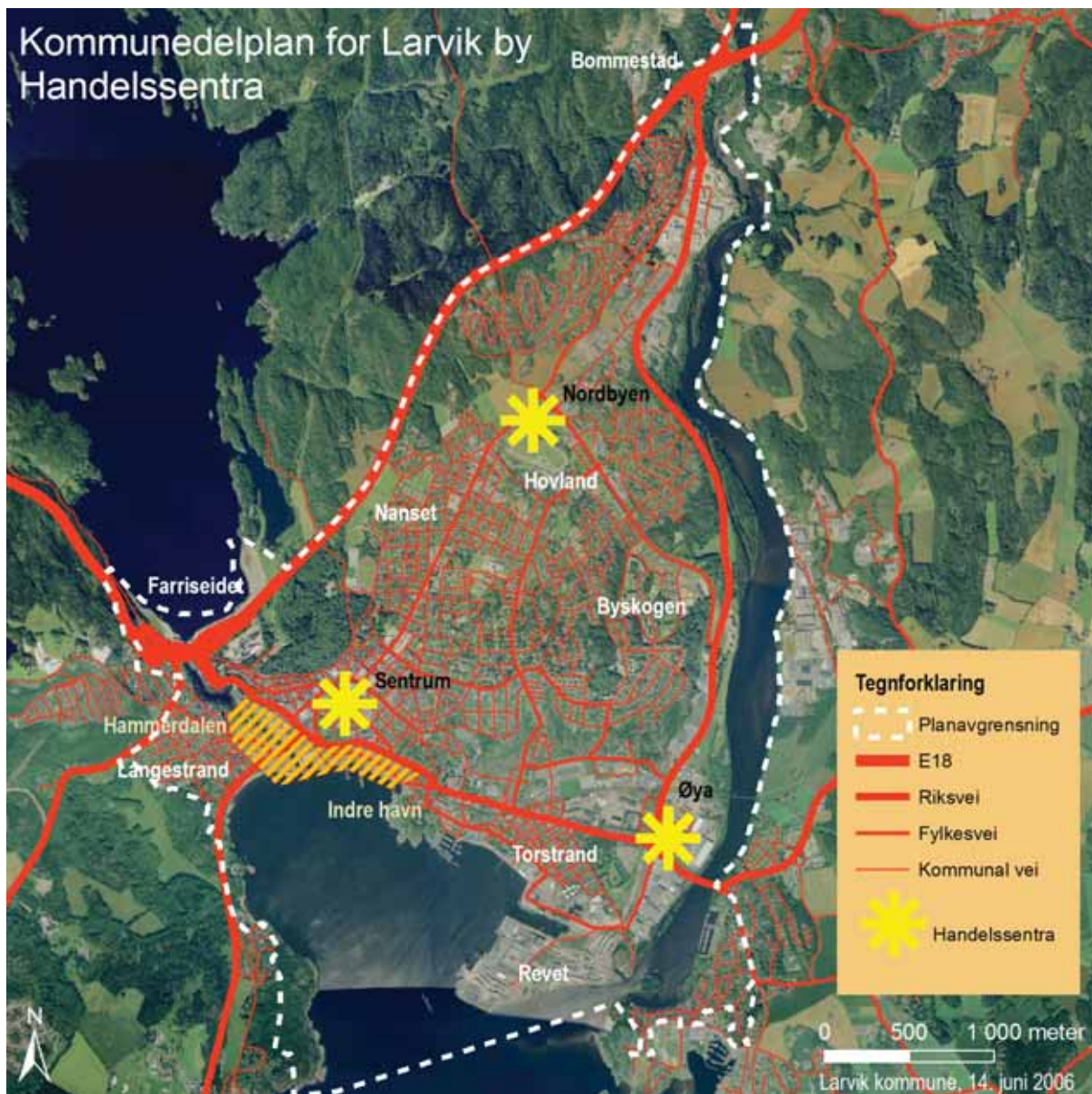
Det attraktive området mellom Torget og fjorden er i svært dårlig forfatning, både estetisk og som handels- og kulturområde. I sum har Larvik en sentrumsstruktur som fremmer bilbruk og i liten grad gir merverdi for ulike byfunksjoner, for eksempel mellom kultur og handel.

Gjeldende senterstruktur har Nordbyen og Øya som avlastningssentra. Det er fremmet ønske om utbygging av Hovlandbanen. Det foreligger ønsker om utbygging til bolig og næring. Hovlandbanen er i planforslaget avsatt til boligformål.

Sentrum må spille på sitt mangfold og de fortrinn det har fremfor et kjøpesenter utenfor byen. For å skape rom for de aktiviteter som folk ønsker er det viktig at aktørene i sentrum samarbeider. Dagens sentrum er preget av mange grunneiere/gårdeiere med mange butikkeiere og leietakere. Det er behov å forbedre samordning av interesser mellom kultur og handel. Det åpnes muligheter for etablering for kjøpesenter i bykjernen.

Den største utfordringen knytter seg til å utvikle et lesbart sentrum som har kontakt med en attraktiv sjøfront. Dette grepet vil være av vital betydning for å sikre at bykjernen fremstår med kraft og puls. Grepet krever gode detaljplaner og langsiktighet i gjennomføringen. De store transformasjonsområdene i Indre havn gir mulighet for en helhetlig utvikling av sentrum.

Enkel tilgang til bykjernen er viktig for et levende sentrum. Dette gjelder for alle trafikkgrupper. Det bør vurderes parkeringsanlegg i fjell (Bøkkerfjellet). Et slikt parkeringsanlegg kan også utformes som en forbindelse mellom Indre havn og Torvet/dagens sentrumsområde for gående. Det er de myke trafikantgruppene som skaper det sosiale livet i byen, og disse må skjermes fra gjennomgangstrafikk og gis gode byrom. Det legges stor vekt på gode bevegelseslinjer for gående i sentrum. Krav om universell utforming av både bygninger og uterom skal sikre tilgjengelighet for alle.



Handelssentrene sentrum, Øya og Nordbyen. Attraksjonene som er utpekt gjennom planarbeidet er Hammerdalen og Indre havn. De kan styrke sentrum som handels- og opplevelsearena i et regionalt perspektiv.

Hovedgrep i planforslaget – by og senterstruktur

- Blandet sentrumsformål innen sentrum gir fleksibilitet i sentrumsutviklingen.
- Sentrum utvikles fra Torget i retning Indre havn og Hammerdalen og oppover Nansetgata.
- Mulighetene for større forretninger i randsonen til sentrum begrenses.
- Viktige siktlinjer og sammenhenger opprettes, reetableres og videreutvikles.
- Plankrav til større tiltak innen byplanområdet graderes slik at flere tiltak kan gjøres direkte etter kommunedelplanen.
- Det er lagt til rette for boligbygging og kompakt bydelsutvikling på Hovlandbanen.
- Det er lagt til rette for et kjøpesenter i bykjernen.
- Det er lagt større vekt på estetikk og grønstruktur.
- Det legges ikke til rette for ytterligere detaljhandel (utover plasskrevende varer) i tilknytning til Øya, men eksisterende virksomheter kan drive videre.
- Det legges til rette for handelsvirksomhet langs deler av Dronningensgate og Nansetgata.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØER

Larvik er en gammel by, med et stort antall kulturminner og kulturmiljøer. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. Kulturminneverdi er ikke det samme som estetisk verdi. Det viktigste for et kulturminne er at det er autentisk for det som det forteller om.

Kulturminner og -miljøer er i bymessig sammenheng alltid under press og i konkurranse med andre verdier. Larviks bysentrum ligger nær byens røtter, med et rikt tilfang av verdifulle og historiefortellende elementer. Hammerdalen/Sanden, sjøfronten og området oppover mot Torget er brennpunkt for byens framtidige aktiviteter og investeringer. Transportløsninger, sentrumsutvikling, fortetting og nye normer for tilgjengelighet, funksjonalitet og teknisk standard vil innebære et betydelig konfliktpotensial for kulturminner og kulturmiljøer.

Kulturminner og kulturmiljøer er samtidig med på å gjøre byen mangfoldig og variert for de som bor og oppholder seg der til daglig. Kulturarven er også en stor og ubrukt ressurs som attraksjon for besøkende. Reiselivstrender legger vekt på opplevelse av «ekte vare» som lokal byggeskikk, arkitektur og tradisjoner. I slike sammenhenger er kulturminner utgangspunkt for verdiskaping. Vi har ikke råd til å miste kvalitetene som sporene fra fortiden frambyr. Balansen mellom å ta vare på verdier og skape nye, er en stor utfordring.

I løpet av planprosessen har det vært gjennomført en kulturminnefaglig vurdering av deler av planområdet med utgangspunkt i byens historie, vekst, sosiale historie, arkitektoniske særtrekk og byggeskikk. Det er bygd opp et grunnlag som skal ivareta helheten og de enkeltstående objekter eller anlegg (et kulturminnegrunnlag).

Kulturminneanalysen 2004 viste at Larvik har fullstendige bygningsmiljøer fra alle stilperioder etter 1670, som viser alle samfunnsklassers byggeskikk fra barokken til funksjonalismen. Både panel- og murarkitektur er godt representert. Larvik by har flere fredet og listeførte bygninger:

Fredede:

Herregården
Laurvig Hospital
Hovland gård
Larvik jernbanestasjon
Larvik sjøfartsmuseum
Yttersø
Undersbu
Eidgata 10

Listeførte:

Larvik kirke
Langestrand kirke
Larvik tollbod

Blant viktige enkeltbygninger innenfor panelarkitektur kan nevnes Tollerodden (1660-årene) og Herregården (1670-årene), lystgårdene Yttersø, Norby og Hovland.

Verneverdig murarkitektur spenner fra enkelte bevarte bygninger på 1700-tallet til mer sammenhengende bygningsmiljøer fra 1800- og 1900-tallet. Eksempel på murbygninger som er svært verneverdige ut fra nasjonale kriterier er konsul Christiansens villa på Nedre Nanset (1879) i nyrenessanse-stil og konsul J. W. Falchs villa «Baldershage» (1879).

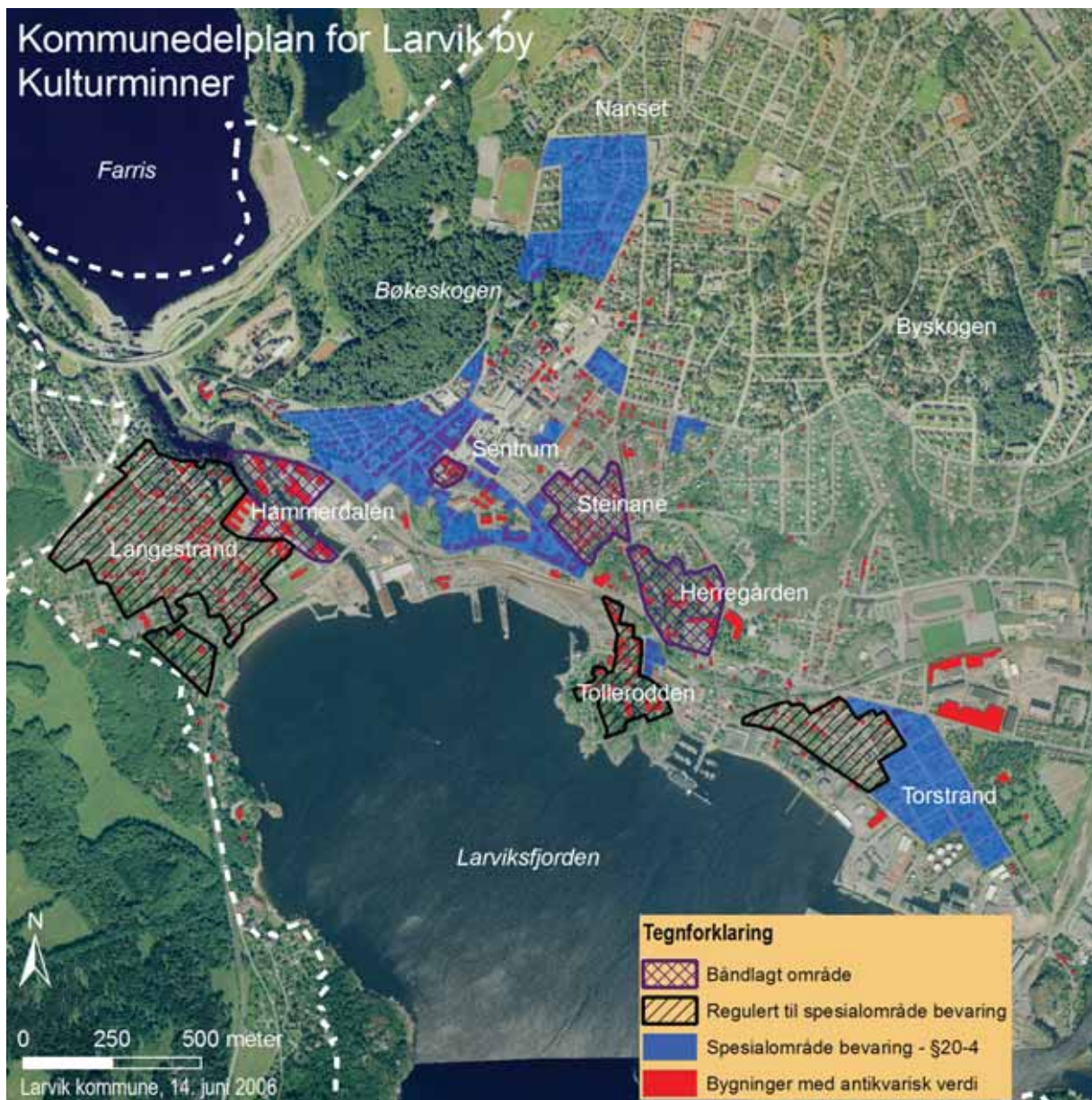
Som eksempler på viktige helhetlige områder kan nevnes:

- Langestrand med unikt trehusmiljø
- Fritzøe Verk/Treschow Fritzøe AS med verksgård, oberinspektørens anlegg, spor etter tidlig-industriell virksomhet og industriarkitektur
- Storgatens patrisierhus, festivitetslokale og bakenforliggende hager
- Kjøpmannsgårder med bevart uthusbebyggelse ved Torget
- 1800- og 1900-tallets murgårder i og nær Sentrum
- Bygningsmiljøet i Bøkeli
- Maritimt miljø med Skottebrygga og Tollerodden
- Steinane med trehusbebyggelse
- Herregården med spor etter barokkens hageanlegg, og forbindelse mot kirke og hospital på Tollerodden
- Torstrand med trehusmiljø som har endret og utviklet seg gjennom like lang tid som Langestrand
- Trehusmiljøer på østre og vestre Halsen

Kulturminneanalysen har påvist at bevaringsforholdene for eldre bebyggelse i Larvik er ganske dårlige. «Bevaringsforholdene i Larvik synes til dels ganske dårlige, selv om svært mange gamle bygninger fremdeles står.» Tidligere registreringer har i liten grad vært fulgt opp med dokumentasjon og kvalitetssikring, det er derfor svært viktig å videreføre arbeidet som er startet opp med kulturminnegrunnlaget. Kulturminneanalysen tar kun for seg en del av planområdet. Utenfor det området som er registrert kan det være verdifulle bygninger og bygningsmiljøer. Det må også understrekes at registreringene som er foretatt ikke er komplette i den forstand at alle bygninger er vurdert. Det kan fortsatt være bygninger innenfor det undersøkte området med stor antikvarisk verdi.

Gjeldende verneplaner er foreldet med hensyn til bestemmelser og retningslinjer, og det finnes ikke veiledere som kan hjelpe eiere av fredete og vernede hus. Kommunen har ikke tilstrekkelige personalressurser til å veilede huseiere som ønsker å rehabilitere eller restaurere verneverdige bygninger, og det finnes ingen økonomiske ordninger.

Ny bebyggelse er fremtidens kulturminner, og i en så gammel og rikholdig by som Larvik er det viktig å stille krav til nye byggeprosjekter, slik at disse bygger opp om byens kvaliteter innenfor byggeskikk og arkitektur. Estetiske hensyn skal være gjennomgående i all planlegging og utforming av det fysiske miljøet.



Oversikt over bygninger med antikvarisk verdi, eksisterende områder regulert til bevaring. Områder som foreslås regulert og områder med egne bestemmelser i kommunedelplanen.

Hovedgrep i planforslaget – kulturminner

- De viktigste områdene båndlegges til regulering til spesialområde bevaring.
- Egne bestemmelser og retningslinjer for andre viktige kulturminneområder innenfor planen som gir bedre vern for enkeltbygninger, kulturmiljøer og områder.
- Bestemmelser og retningslinjer for estetikk og landskapsmessig tilpasning.
- Krav til visualisering og begrunnede valg for estetikk og byggeskikk.
- For all næringsbebyggelse skal det legges særlig vekt på bygningers og uteområdenes estetiske utforming
- Nye bygg og anlegg av offentlig og allmennyttig karakter skal ha høy arkitektonisk kvalitet.
- Opprettholdelse og forsterkning av siktlinjer
- Byggelinjer i kvartalsbebyggelsen opprettholdes
- Krav til kvaliteter i byrommene med hensyn til bruk av materialer, skilt- og reklameinnretninger, markiser/baldakiner, belysning, møblering og annet inventar.

GRØNNSTRUKTUR

Bruken av begrepet grønnstruktur i dette dokumentet omhandler en sum av «grønne» og «blå» områder. Begrepet dekker natur- og kulturlandskapet i og rundt Larvik, som løkker, parker, skolegårder, kirkegårder, turveier, idrettsanlegg, hager, bekker, elver og sjø-/fjordområder.

Larvik skal være en by hvor naturgitte verdier rettet mot barn og unge skal legge premissene for forvaltning av byens grønnstruktur. Grønnstrukturen skaper harmoni og opplevelse, og er grunnleggende for gode levekår og tilfredshet hos byens innbyggere og gjester. Befolkningens tilgjengelighet til «blå» og «grønne» elementer i hverdagen er viktig for folkehelsen. Grønnstrukturen er en viktig del av infrastrukturen i Larvik by. Den myker opp bygnings- og veielementene, og skaper en sammenheng mellom naturgitte og menneskeskapt former. Larvik by har en fragmentert og spredt grønnstruktur. Grønne «belter» er tydelig representert i byen (øst-vest og nord-sør), men områdene er delt opp av veier og boliger. Slike barrierer har negativ innvirkning på spredningskorridorene for det biologiske mangfoldet (plante- og dyreliv).

Kommunedelplan for Larvik by omfatter ca. 14,6 km² flateareal, hvor av ca. 10,5 km² er landareal. I Larvik by er det totale arealet av grønne områder ca. 2,4 km². Dette omfatter områder som idrettsanlegg, Bøkeskogen, grønnstrukturen langs E18, langs Numedalslågen og mellom boligområdene i Larvik by. Typiske grønnstruktur i boligområdene er mindre fjellknauser som Mesterfjellet, Bøkkerfjellet og Doktorfjellet. Det som kan kalles park er Bøkeskogen, Bøkkerfjellet, Badeparken og Tollerodden. I tillegg finnes en del friområder som er sikret allmennheten, f.eks. Mesterfjellet.

Store deler av boligområdene i Larvik by preges av eneboliger med store tilhørende hager, villaområder. Hagene er å betrakte som del av grønnstrukturen i byen, og det bør utvises stor forsiktighet slik at de ikke ødelegges ved fortetting/utbygging/formålssendringer. Hagene har en verdi og er en karakteristika og må vernes i enkelte områder av byen.

Barn og unge har gjennom kartregistreringer merket av områdene de benytter mest, og hvilke kommunikasjonslinjer de opplever som «farlige». Dette er viktig informasjon som er lagt til grunn i planarbeidet.



Overordnet grønnstruktur i planområdet. Byområdet er unikt med sin nære kontakt med både sjø, elv, innsjø og store skogområder.

Hovedgrep i planforslaget – grønnstruktur

- Sikre dagens grønnstruktur mot nedbygging
- Sikre bynære landbruks-, natur- og friluftsområder områder
- Sikre grønnstrukturen gjennom kobling til kulturminnevern, både som områder og i tilknytning til enkeltbygg/eiendommer
- Forsterke forholdet til fjorden gjennom utforming av sjøfronten
- Sikre grønnstruktur gjennom bestemmelser i plan- og bygningssaker
- Sikre tilstrekkelig med arealer til utendørs idrettsanlegg
- Sikre en sammenhengende grønnstruktur fra Bøkeskogen/Kilen ned til fjorden gjennom Hammerdalen
- Sikre areal for nye barnehager og skoler i tilnytning til gode rekreasjonsområder
- Vitalisere Bøkkerfjellet som bypark
- Krav til estetisk og parkmessig opparbeidelse av næringsområder
- Krav til at nye byrom i sentrum tilrettelegges spesielt for barn og ungdom

NÆRING OG ARBEID

«Byene har blitt de viktigste økonomiske og kulturelle aktørene i samfunnsutviklingen. Nye arbeidsplasser handler om høy utdanning, realfagkompetanse, risikovillig kapital og gründere som er villige til å bli nerder.»(Erling Fossen). Det er tydelig ut fra statistikk at bykulturen vinner frem, og at spesielt unge med høy utdanning velger å bo i byer. Det er også rimelig stor enighet om at kultur og opplevelser er en vekstnæring. I Norge er det opplagt at kvalitet og omfang på offentlige institusjoner i byen er viktig, da disse utgjør en betydelig del av arbeidsmarkedet. Denne tilnærmingen til næring og arbeidsplasser medfører at grenser mellom frivillig sektor, offentlig virksomhet og privat næringsliv utviskes, og at partnerskap mellom flere aktører blir en viktig arbeidsform. For Larvik medfører dette at:

- Det er viktig for byen at høyskolen etablerer seg i byen, og hvilket tilbud den gir.
- Det er viktig for byen at kunstnerne blir i Mølla, og at det kommer flere.
- Det er viktig for byen at Studio Nille makter å utvikle seg til en stabil profesjonell kulturinstitusjon som kan lønne sine kunstneriske ledere.
- Det er viktig for byen at Larvik sykehus, A-etat, Trygdekontor (NAV) og videregående skole er lokalisert i byen.
- Det er viktig for byen at prosjektet «Branding Larvik» fokuserer på holdninger til utvikling, suksesser og nyskaping.
- Det er viktig for byen at kommunens kulturinstitusjoner er åpne for nye impulser og har bredde i sitt tilbud.
- Det er viktig for byen hvor lokalavisen og andre kreative foretak lokaliserer sin virksomhet.

I tillegg må oppmerksomheten i Larvik rettes mot handel og service, da disse tjenestene både skaper bykjernen, utgjør mange arbeidsplasser/virksomheter, og har et stort vekstpotensial.

Av de ulike næringene i Larvik er det først og fremst industriarbeidsplassene som forsvinner, og disse har ikke i tilstrekkelig grad blitt erstattet av vekst i andre næringer. Sett i forhold til folketall har Larvik få arbeidsplasser både i det private næringslivet og i det offentlige. Larvik har positive tall både hva gjelder fødselsoverskudd, innvandring og innflytting. For Larvik utgjør innvandringen den største andelen av veksten, mens innenlands flytting bidrar i langt større grad til befolkningsvekst i Sandefjord og Tønsberg. I hovedtrekk er Larviks innbyggere kompetente på arbeidsmarkedet, noe som bekreftes av høy utpendling og relativt lav arbeidsledighet. Utfordringen er likevel tredelt. Det utvikles både et godt utdanningstilbud, det må etableres ny næringsvirksomhet, og det må etableres attraktive boliger.

En fremtidig god jernbaneforbindelse til Grenland og Vestfold, og den sentrale lokaliseringen av jernbanestasjonen, vil være et konkurransefortrinn for byen. Med en ferdig utbygget Eidangertunnel og nytt togmateriell vil reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn nærme seg 12 minutter. God tilgang til store befolkningsgrupper vil åpne for videre utvikling av høyskoletilbudet og kreativ næring i Indre havn og Saggården/Hammerdalen. Dette vil bidra til at Larvik by kan posisjonere seg regionalt med hensyn til utdanning og nye kreative næringer.

Handlingsplanen til næringsforeningen viser at rammevilkår for god næringsutvikling ikke bare omhandler næringsarealer. Larvik næringsforening vedtok sitt handlingsprogram i 2002. Følgende punkter er spesielt relevante i forhold til byplanen:

Bolig- og næringsareal

- Regulering og omregulering
- Sentrumsnære boliger
- Sjønære boliger
- Hovlandbanen
- Øya/Thorstvedt/Hammerdalen

Infrastruktur

- Larvik havn
- Indre havn
- RV 303
- E18
- Ferje
- Jernbane

Kultur og kompetanseutvikling

- Kultur
- Larvik Studiesenter
- Nye studietilbud
- Heyerdahl Instituttet

Sentrumsutvikling

- Estetisk plan
- Regulering/nyregulering
- Saneringsplan
- Indre havn
- Vestbyen
- Festiviteten/Bølgen/Munken

Samordning og organisering

- Lokale politiske grupper/kommunestyret
- Samarbeid/kontakt med kommunen
- Miljøfyrtårn
- Reiseliv

Arealkartet viser at det er avsatt store områder til næringsvirksomhet. Mange av industriområdene er svært dårlig utnyttet. Tradisjonell industri ønskes lokalisert til Revet og

området fra Revet til Bommestad langs Elveveien. For øvrig finnes rikelig med tradisjonelle industriarealer på Hegdal og i fremtiden også på Ringdalskogen.

Hovedgrep i planforslaget – næringsliv

- Utnyttelsesgraden på næringsarealene økes
- Næringsområdet Revet/Kanalen utvikles gjennom egen reguleringsplan
- Det tilrettelegges for et kjøpesenter i bykjernen.
- Det tilrettelegges for høyskole i Indre havn
- Det legges tilrette for etablering av et hotell i tilknytning til Fritzøe Brygge
- Det settes krav til estetisk utforming av alle næringsbygg, inklusive uteområdene
- Bruksendring fra plasskrevende varer til detaljhandel tillates ikke
- Det åpnes for transformasjon fra industri til blandet formål bolig og/eller ikke forurensende næring for området som er i konflikt med omkringliggende boliger
- Restriksjonsområde for Farriskilden sikres mot uønskede inngrep
- Fleksibilitet for nye næringer sikres gjennom blandet sentrumsformål i sentrumsområdet

BOLIGER

Eksisterende kommuneplan skisserer et utbyggingsmønster som legger til rette for fortetting i eksisterende boligområder. Dette er i tråd med vedtaket om å følge retningslinjene for LA21 om bærekraftig utvikling. I kommuneplan for 2003-2015 er målet at det skal bygges 250 boliger per år hvorav 80 er innenfor eksisterende bebygde områder.

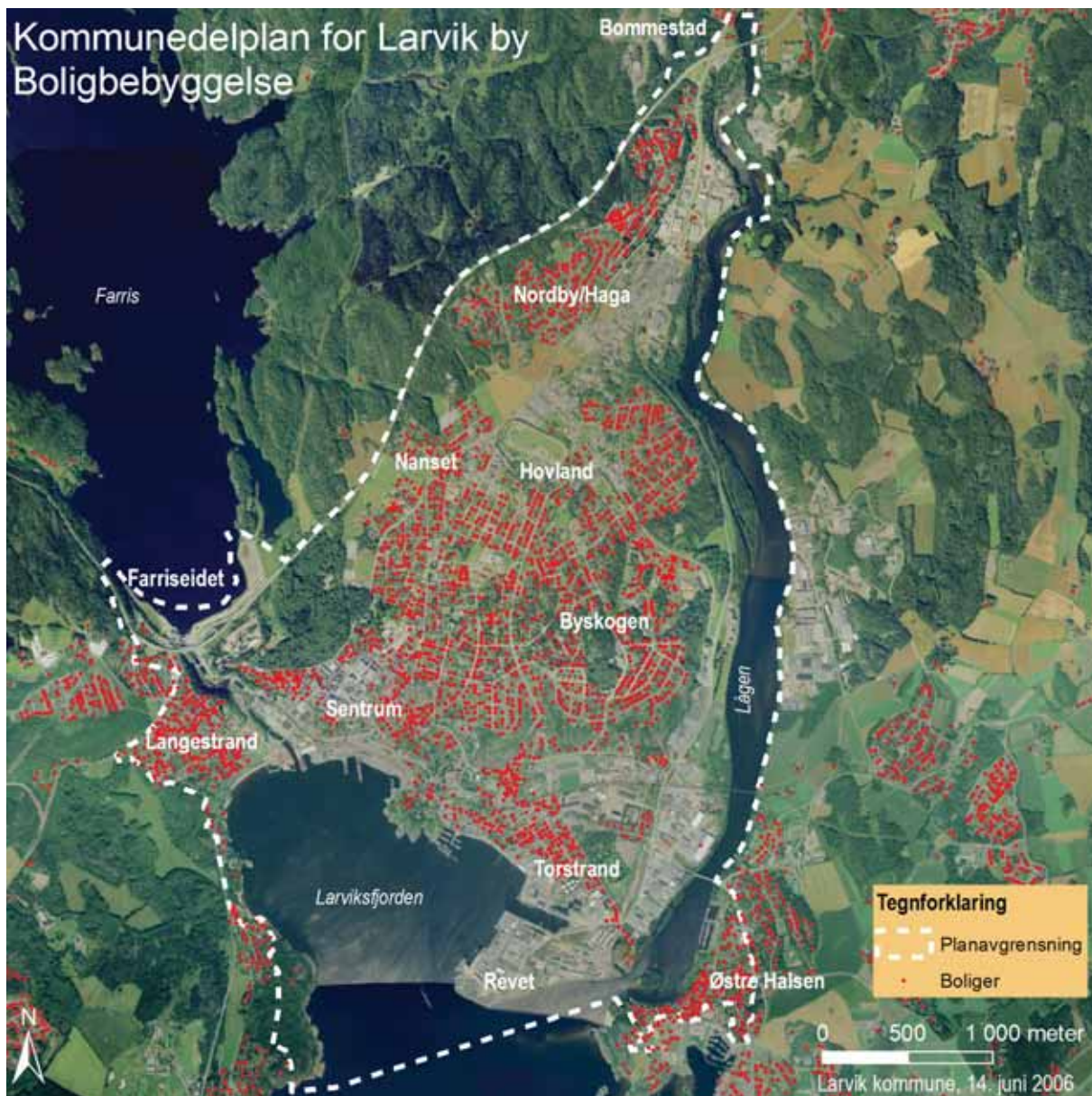
Nye boligområder bør ha høy utnyttelse, samt korte avstander og god tilgjengelighet til mange funksjoner. Det gir en levende og mangfoldig by med en allsidig sammensetning av tjenester og byliv. Alternativet er ressurs- og miljøvennlig, blant annet fordi konsentrert og sentral beliggenhet fører til reduserte reiseavstander og mindre behov for privatbil. En slik strategi gir en effektiv bruk av allerede utbygde arealer. Den vil generelt bygge opp om og styrke kollektivtilbudet i byen og gi bedre markedsgrunnlag for eksisterende service. Dette gjør det i mange tilfeller mulig å utnytte eksisterende investeringer i infrastruktur.

Utfordringene i en slik strategi vil være knyttet til den høye utnyttelsen i områdene, noe som kan gå på bekost-

ning av bokvaliteter. Det må derfor stilles høye krav til utforming av boligbebyggelsen og uteområdene. Økonomiske hensyn tilsier at det bør bygges slik at tilgjengelig kapasitet innenfor teknisk og sosial infrastruktur og offentlige tjenestetilbud utnyttes best mulig. En strategi som legger opp til dette vil kunne gjennomføres ved å fortette, først og fremst i deler av byen som har et godt tjenestetilbud. Dette vil være å utnytte eksisterende infrastruktur og ressurser bedre. Større boligutbygginger innenfor planområdet er knyttet til Hovlandbanen og Torstvedjordene.

For Hovlandbanen vil det bli arrangert en arkitektkonkurranse for å avklare mulighetene i området. Utbygging av boliger på Torstvedjordene må ses i sammenheng med ny tomt for Nanset skole og utbygging av boliger videre vestover mot Vestmarka.

Det er store arealer i planområdet som samlet vil dekke behovet i lang tid.



Lokalisering av boliger innenfor planområdet.

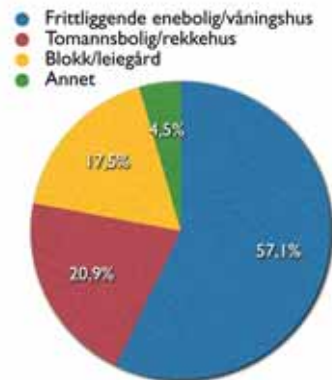
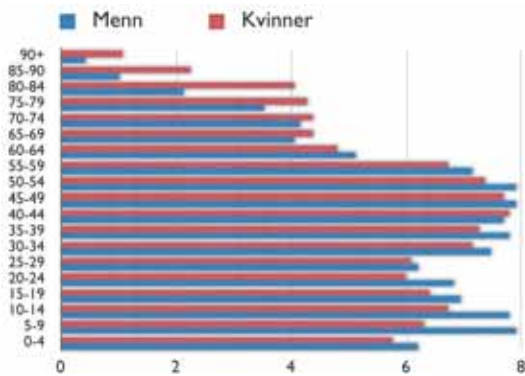
Tabellen på neste side viser fordelingen av innbyggere i Larvik kommune fordelt på type bolig i prosent. Som det fremgår av diagrammet består den største delen av boligmassen i Larvik kommune av frittliggende eneboliger. Også innenfor planområdet er det mange eneboliger. Befolkningsutviklingen i årene fremover indikerer imidlertid at det vil bli større behov for leiligheter. Innenfor planområdet bør det derfor bare i svært begrenset grad etableres nye eneboliger.

Larvik kommune har ca 70 % eneboliger, og snitt for antall beboere per boligenhet er 2,3 (se «Statistikk på samfunns- og tjenesteutvikling»). En høyere utnyttelsesgrad vil trolig ikke gi så mange beboere per boenhet, men i et tenkt eksempel kan 1,9 beboere per enhet være aktuelt. De 3000 tenkte leilighetene vil da kunne gi bolig til 5700 mennesker. Fram til 2020 er befolkningsframskrivningen for kommunen på +9% eller ca 4000 mennesker. I tillegg til de store utbyggingsområdene er det fortetnings-

potensial i en rekke boligområder i byen.

Larvik by mangler en rekke aktører for at kommunen kan komme i en posisjon der trendbaserte analyser kan gi gevinst mht befolkningsutvikling. Aktører som utdanningsinstitusjoner (høyskole, universitet), store arbeidsplasser som er forskningsbasert eller offentlige institusjoner vil kunne gi tilflytting til byen. Per i dag ser det ut til at en må basere sin attraktivitet på plassering i en regional sammenheng og nærhet til flere aktuelle arbeidsarenaer. Det må likevel påpekes at byen har et stort potensial, at mange nøkkelprosjekt er i bevegelse, og at byen derfor innen 10 år kan fremstå som et svært attraktivt bosted – blant annet forutsatt at en lykkes med oppfølgingen av byplanens sentrale grep. Dette vil opplagt medføre økt etterspørsel etter boliger i byen og sentrum.

Det er viktig å ivareta ulike beboergrupper. Sentralt er; tilgjengelighet for alle, ungdomsboliger, sårbare grupper og fleksibilitet og variasjon i utforming av leiligheter.



Alderssammensetning og fordeling av boligtyper i Larvik kommune.

Hovedgrep i planforslaget – boliger

- Åpnes for et nytt større boligområde på Hovland.
- Sikres bokvaliteter i sentrumsområdet gjennom krav til boliger og uteområder.
- Legges til rette for høy tetthet i boligbebyggelsen innen planområdet
- Åpnes for transformasjon fra næring/forretning til bolig på flere områder.
- Sikres grønne verdier som gir gode uterom for barn og unge i tilknytning til de nye boligområdene

TRANSPORTSYSTEM

Den offisielle statistikken for trafikkulykker med personskadeulykker for 10-årsperioden 1993 – 2002 viser at de fleste ulykkene i Larvik skjer i kryss. Mest ulykkesutsatt er krysset mellom E 18 og Rv 40 Elveveien. Dette vil imidlertid bli bygd om av Statens vegvesen i forbindelse med ny E18. Av utsatte strekninger er Rv 303 Storgata/ Dronningens gate og Fv 104 Nansetgata de verste strekningene. Her dominerer også ulykker i kryss. På det kommunale vei- og gatenettet skjer det langt færre personskadeulykker. Larvik kommune ønsker å legge den såkalte nullvisjonen til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Larvik. Dette innebærer at ingen mennesker blir drept eller varig skadd som følge av veitrafikkulykker i Larvik. De mest utsatte trafikantene mht alvorlige ulykker i et byområde er gående og syklende.

Sentrum bør ha en fartsgrense på maks 30 km/t. Myke trafikanter kan da bevege seg med minimal usikkerhet og risiko, syklister kan oppholde seg i veibanen sammen med bilene, noe som er både tryggere og gir bedre framkommelighet enn g/s-veier. Lavere fart bidrar også til mindre støy, mindre bilbruk og bedre miljø. De sentrumsnære boområdene bør innlemmes i området med 30 km/t. Dette er områder som har høy trafikk tetthet nettopp fordi de er sentrumsnære. Dette er også områder med stor tetthet av myke trafikanter.

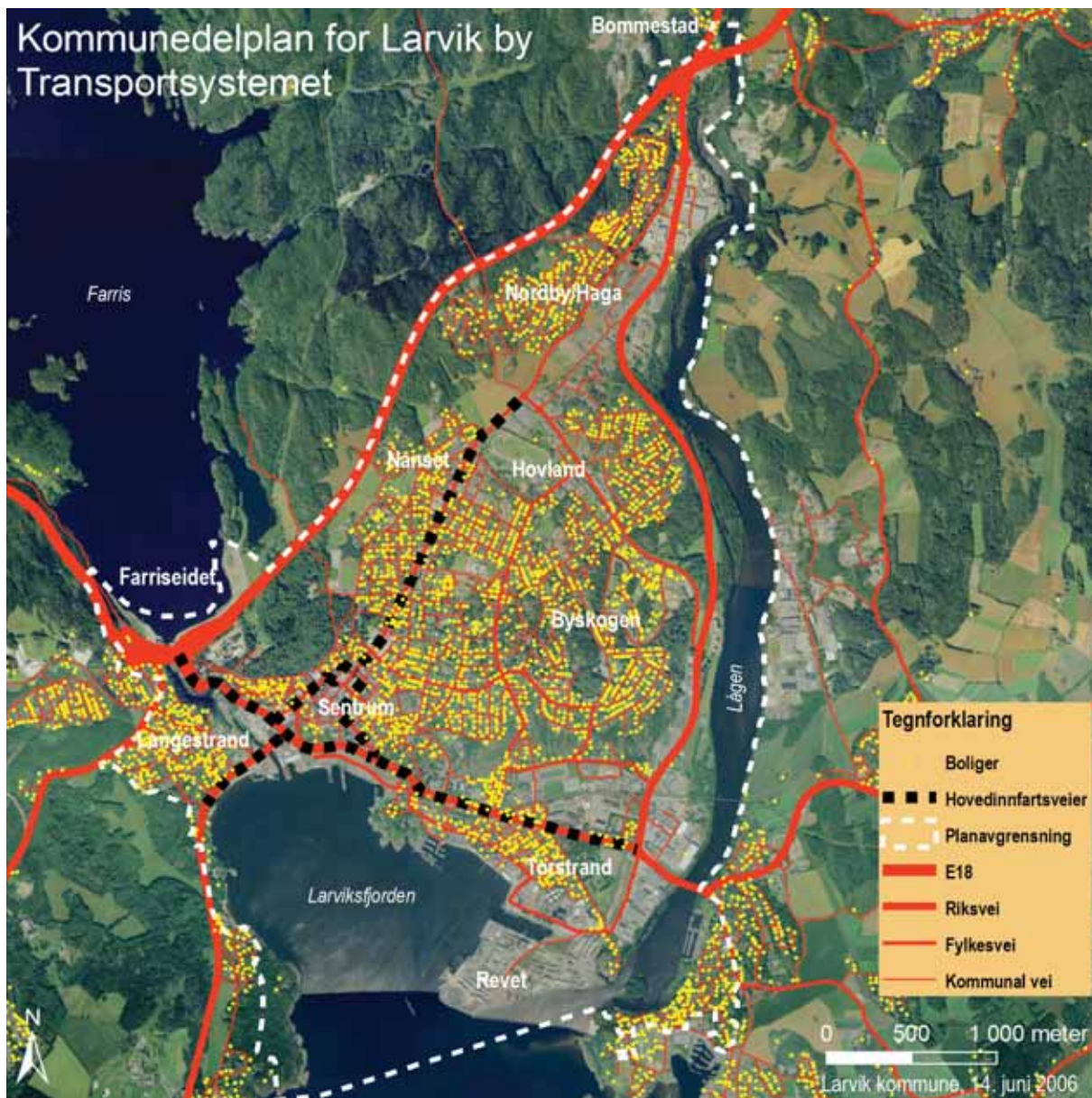
Reisevaneundersøkelsen for Vestfold fra 2001 indikerer at antallet gående og syklende i Larvik er lavere enn i de andre Vestfoldbyene. I transportplanen for Larvik er det et mål om å øke gang- og sykkeltrafikken med 50% fra 1996 til 2006. Det skal være en sammenheng i gang-

og sykkelnettet, og sikkerheten for gående og syklende skal bedres. For å bedre forholdene for gående og syklende i Larvik, og på denne måten bidra til å nå målene i transportplanen fra 1996, anbefales endringer i tilretteleggingen for gang- og sykkeltrafikken i Larviks byområde. En vellykket planlegging for økt gang- og sykkelbruk krever at man i større grad må skille mellom gående og syklende og at tiltak for å bedre forholdene for disse også vil ramme biltrafikken. Biltrafikkens hastighet i sentrumskjernen må reduseres til 30 km/t for å bedre sikkerheten til alle trafikantgrupper og for å redusere behovet for fysiske tiltak som er øremerket gående og syklende I sentrumskjernen legges det opp til at syklister og biler benytter gata og fotgjengere benytter fortauet I sentrums ytre områder legges det opp til at syklister får egne sykkelfelt i gata, og at fotgjengere fortsatt benytter fortauet (i stedet for tradisjonell gang- og sykkelvei) Aktuelle veier er større samleveier som: Nansetgata, Gamle Kongevei, Kongegata, Jegersborggata, Håkongsgate Gang- og sykkelvei langs bilvei er mest aktuelt der det er høy trafikk (ÅDT over 15 000) eller fartsgrense 60 km/t, eller der man ønsker å beskytte skolebarn eller eldre.

For å trygge bomiljøene er viktige tiltak å utvikle et godt hovedvegssystem, der større gjennomgangstrafikk ledes utenom de større boligområdene. Trafikkseparering er viktig, særlig i sentrumsområdene, slik at gående og syklende får prioritet i gatebildet. Eksisterende politikk på fartsgrense i boligområder til 30 km/t skaper trygghet for myke trafikanter og bør opprettholdes.

I tråd med Kommunestyrets vedtak i Fase 1 ble det utarbeidet en trafikk- og miljøanalyse for Larvik by. Analysen fokuserer på funksjonell trafikkavvikling og løsninger som fremmer et godt miljø i planområdet generelt og et levende byliv i sentrumsområdet spesielt. Sentrale

elementer i utredningen har vært lesbarhet og tilgjengeligheten til sentrum, kollektivtransport, tilgjengeligheten til byområdet, akse Øya – Hammerdalen, inkl Torstrandstunnelen, gang- og sykkelveinett innenfor planområdet og tilrettelegging og bruk av grønne ganglinjer.



Dagens hovedveisystem i Larvik

Hovedfunnene i trafikkanalysen:

- Larvik by har per i dag ikke noe stort kapasitetsproblem på sine hovedtrafikkårer
- Trafikksikkerhetsarbeidet er meget godt
- Parkeringspolitikken er ubenyttet som virkemiddel i sentrum
- Buss-selskapene satser på utvikling av sine tilbud
- Det er et potensiale i å videreutvikle og sikre gode traseer for gående/syklende

Trafikkanalysen viser at dagens kapasitetsproblemer i hovedsak er knyttet til kryssene. Løsningen på kort sikt ligger derfor i tiltak som kan gjøres i de utsatte kryssene. Utbedring av kryss og andre mindre tiltak forventes å gi tilfredsstillende trafikkavvikling innenfor en periode på 10 år. Større grep i hovedvegnettet i byen krever mer utredning mht teknisk gjennomførbarhet, kostnader og konsekvenser, og er neppe aktuelle for bygging før 2015. elementer i et fremtidig hovedvegnett er Torstrandstunnelen og ny bru over Lågen. Ny bru over Lågen må ses i sammenheng med Torstrandstunnelen og vil være et element i løsningen av trafikkproblemene i Dronningens gate. Legges brua for langt mot nord vil den få en mindre

avlastende effekt for dagens Gloppe bru og dermed også Dronningens gate.

Det er vedtatt at ferja skal flyttes fra Indre havn til Revet. Planlegging av ny ferjeterminal med tilhørende anlegg er i gang. Flytting av ferja vil frigjøre arealer i Indre havn, og trafikken vil bli flyttet fra Storgata til Elveveien (riksvei 40). I dag er det få fergeankomster i de mest kapasitetskritiske periodene av døgnet (morgenrush og ettermiddagsrush). Dersom dette også blir tilfelle i framtiden, vil ikke flytting av ferjen medføre vesentlige, trafikale problem. Det kan imidlertid bli negative trafikale konsekvenser dersom det åpnes for en alternativ og trafikkintensiv arealutvikling i den delen av havneområdet som ferjen benytter i dag. Dersom det blir fergeanløp med ferger i rushtiden morgen og kveld, vil dette ha negative trafikale konsekvenser i rundkjøringen Rv 40 Elveveien X Rv 303 som allerede i dag er sterkt belastet.

I Larvik sentrum er det ca 1200 allment tilgjengelige parkeringsplasser. Av disse eies/drives 655 av private selskaper, mens kommunen er ansvarlig for 559 plasser. I tillegg er det et ukjent antall private plasser som ikke er tilgjengelige for offentlig bruk. Bare en liten andel av kommunens plasser er avgiftsbelagte. På gratisplassene er det ulike typer tidsrestriksjoner. 8% av plassene har tidsrestriksjon på maksimalt 1 time, mens 53% av plassene har begrensning på 2 timer. Øvrige plasser har tidsrestriksjon 4 timer eller lengre. Parkeringskapasiteten i Larvik sentrum ser ut til å være god, selv om det ikke finnes nyere undersøkelser som bekrefter dette. En stor del

av parkeringen skjer på gratis plasser i gatene og i mindre grad på plasser i p-husene.

For kommunen kan parkering bli et viktig virkemiddel i arbeidet med å styrke Larvik sentrum. Erfaring fra flere andre byer er at en mer restriktiv parkeringspolitikk, både på kort og lang sikt, kan bidra til at færre arbeidstakere bruker bil til sentrum (altså redusert biltrafikk). Parkeringsavgifter brukt med et bilrestriktivt siktemål må ses i sammenheng med andre tiltak. Om muligheten til å parkere en bil i et område reduseres, må det legges til rette for at transportbehovet kan dekkes på annen måte. Tiltak som legger forholdene til rette for bruk av kollektivtransport, for sykkelbruk og for fotgjengere må drøftes parallelt med parkeringstiltak.

Larvik må diskutere om byens sentrum skal ha et parkeringstilbud tilsvarende kjøpesentre med fri parkering, eller om man skal satse på andre kvaliteter ved sentrum. Byen kan utvikle kvaliteter som gågater, torg og plasser og et mangfold av tilbud og tjenester som ikke finnes i kjøpesentrene. En økning i antallet avgiftsbelagte plasser i Larvik sentrum kan bli en viktig finansieringskilde for utvikling av sentrum. Byens brukere vil trolig også lettere akseptere parkeringsavgifter som er øremerket tiltak i sentrum.

Det er et mål å øke kollektivbruken. Men den økte kollektivtrafikkbruken må komme fra reduisering av antall biler, og ikke fra myke trafikanter. For å hente brukere fra bilen er det mange tiltak som kan tenkes, som for eksempel redusert takst, økt frekvens, bybusser med økt komfort, etc.

Hovedgrep i planforslaget – transportsystemet

- Etablering av en god gatebruksplan m/handlingsprogram for Larvik by
- KU for E-18 og adkomst til byen
- Mer fleksibel kollektivtrafikk, nærtrafikk og ekspressbuss og tilpasning til nye transformasjonsområder (Hammerdalen, Indre havn, Revet, Ny VGS, Nordbyen og Hovlandsbanen, nytt kryss ved Bommestad)
- Valg og etablering av miljøgater innenfor tiårsperioden
- Trafikksikkerhetstiltak og miljøkvaliteter innen planområdet.
- Utarbeidelse av formingsveiledere for gangarealer med byromsbruk.
- Sammen med Jernbaneverket og NSB vurdere muligheter for kryssing av jernbanens arealer i Indre Havn.
- Parkeringsanlegg i Bøkkerfjellet

SAMFUNNSSIKKERHET

Det foreligger en Risiko- og sårbarhetsanalyse som omhandler status og utfordringer knyttet til samfunnsikkerheten for hele kommunen. Analysen vurderer sannsynligheten og konsekvensene ved uønskede hendelser. Flere av disse er relevante innen byplanområdet. Analysen belyser også hvilke tiltak som kan iverksettes for å redusere sannsynlighet for hendelsen og/eller konsekvensene av hendelsen. Kommunestyret har vedtatt at det skal tas nødvendige beredskapsmessige hensyn ved all kommunal planlegging, utbygging og drift.

Risikoreducerende tiltak mot miljøskader skal prioriteres.

Trafikk av store kjøretøy til og fra fergeterminal, lokalisert til Kanalen, bør avskjermes fra publikumsinstitusjoner. All trafikk som ikke skal til sentrum, inklusiv gjennomgangs-trafikken øst – vest på R303, må ledes gjennom et hovedveinett, og i liten grad slippe inn i soner hvor myke trafikkantgrupper skal være prioritert.

Trafikkulykkene er så langt i hovedsak knyttet til fylkes- og riksveier. På kommunale veier i byen har et aktivt trafikksikkerhetsarbeid gitt positive resultater. Det er

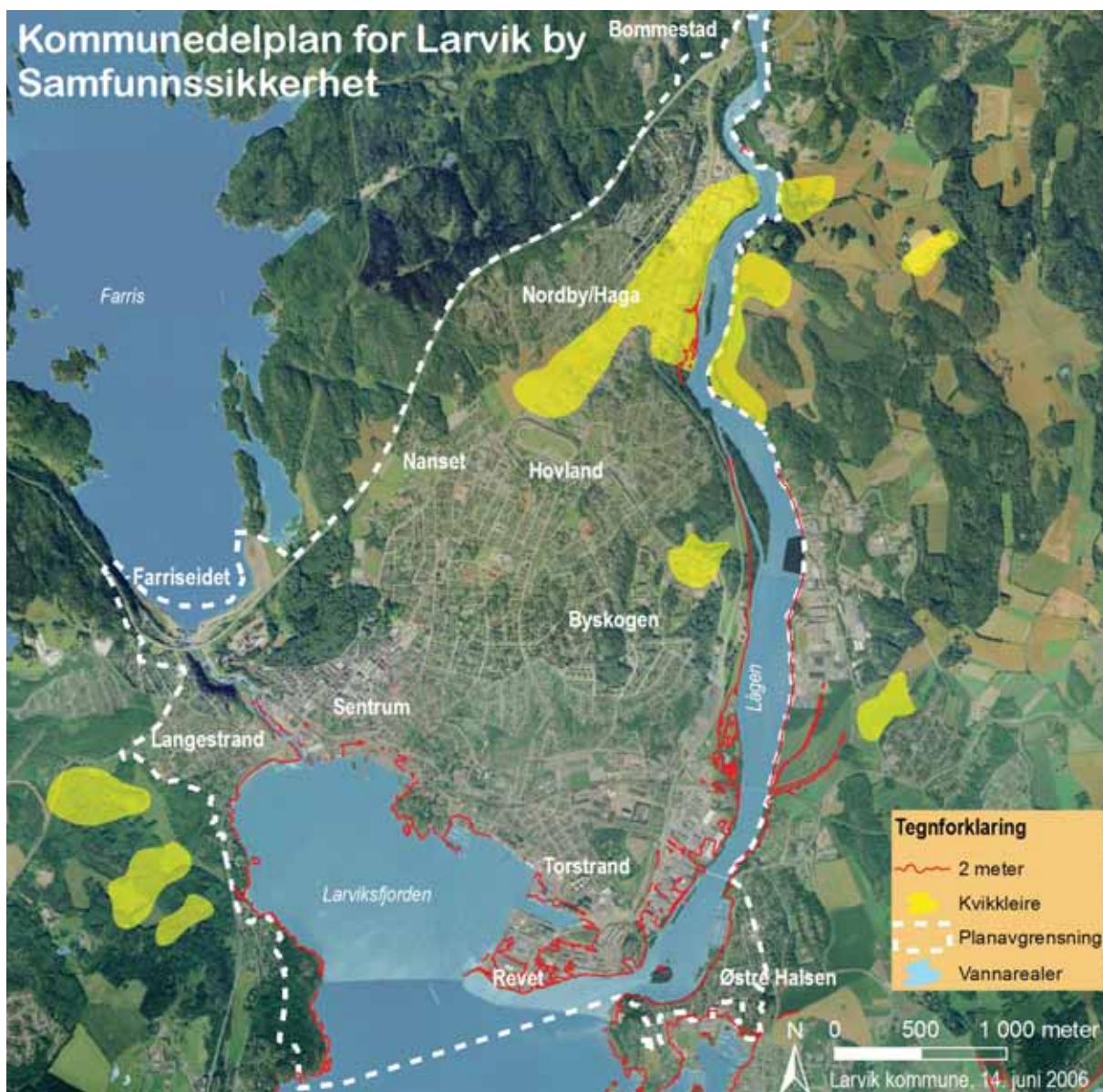
gjennomgående dårlig skjerming mellom trafikk og barn og unge. Det forekommer også at «farlig gods» passerer nært opp til områder med mange barn, og en har generelt liten kontroll med farlig gods på vei. Transport med store kjøretøy i boområder kan begrenses ved å unngå at lagervirksomhet og næring/industri som genererer transport blir lokalisert slik at boligkater blir benyttet til denne type transport.

Ved eventuell ny jernbanetrasé gjennom planområdet vil utredning av sikkerhet være et sentralt tema. Konsekvensene ved en jernbaneulykke inne i byen kan være omfattende. Det er pr. i dag ikke transport av farlig gods på jernbanen gjennom planområdet.

En dambrist øverst i Lågen vil få store konsekvenser for områdene inn til Lågen i planområdet. Det foreligger kart som viser influensområdet, og det er utarbeidet beredskapsplan for hele Lågen spesielt for denne hendelsen. Tid fra hendelse til konsekvens er relativ romslig for denne delen av Lågen og flomsone forutsettes ikke båndlagt.

I forbindelse med planlagt ny virksomhet i Saggården/Hammerdalen er arbeidet med sikkerhetsanalyse av Farrisdammen startet opp. En eventuell justert beredskapsplan blir resultatet av arbeidet. På grunn av kort tid fra dambrudd til konsekvens må en anta dammen får høyeste sikkerhetsklarering, vurdert ut fra grunnereis planer om utbygging inn til elva ved utløpet i Larviksfjorden.

Dette legges vekt på flom og stormflod ved planlegging og bygging langs Lågen, i Hammerdalen og langs sjøen innenfor planområdet. Det er utarbeidet kart over forekomster av kvikkleire innen planområdet. Grunnforholdene er gjennomgående ikke godt nok kartlagt. Konsekvenser av utglidninger/ras kan være store og det er derfor viktig at grunnforhold kartlegges og vurderes før ny utbygging tillates. Forurenset grunn må vurderes i tilknytning til transformasjonsområdene innenfor planområdet.



Registrerte kvikkleireområder og 2-meterskoten innenfor planområdet. I områdene øst for Raet er alle arealer potensielle kvikkleireområder og må vurderes før utbygging.

I risiko- og sårbarhetsanalysen for kommunen inngår en oversikt over alle «farlige bedrifter og objekter» innen planområdet. Hovedfokus er brann og eksplosjonsfare. Det er ikke gunstig at «farlige objekter» er lokalisert nært institusjoner med mange mennesker (for eksempel skole) eller nært opp til boligområder, noe som forekommer i dag. Å blande bolig, industri og publikumsinstitusjoner øker sannsynligheten for store konsekvensene ved en uønsket hendelse.

Sikker vannforsyning til byen er en kritisk samfunnsoppgave. Oppgaven er å sikre drikkevannskilden, samt ha gode «nødløsninger». For byen er dette ivaretatt gjennom egen Kriseplan for vannforsyning.

Terrortrussel er først og fremst knyttet til havnevirksomheten. Det er utarbeidet egen beredskapsplan for havnevirksomheten. Sentrale utfordringer er fergeanløpene og sikker håndtering av containere.

Trygghet mot kriminalitet og vold er viktig for sentrums attraktivitet. Forutsetningen for at folk skal være aktive deltakere i det offentlige rom på gater og plasser, er at de føler seg trygge. Når avstandene er små, skal de foretrekke å gå, ikke kjøre. Kjentegn for et trygt sentrum er at det er mennesker der som tar del i et bredt spekter av aktiviteter. Flere boliger i og nær sentrum, bedre kollektivtransport, samt vakre og velholdte byrom øker den sosiale kontrollen i gatene. De fleste overgrep mot personer skjer på folketomme steder med gode muligheter til å komme uten å bli sett. Gang- og adkomstveier bør føres gjennom bebyggelsen og blandet trafikk anbefales. Det bør settes klare skiller mellom privat, halvprivat, halvoffentlig og offentlig arealer. Tydelig markerte overganger og atkomst til de enkelte sonene hemmer inntrengere. Dårlig materialvalg og manglende vedlikehold kan innby hærverk og synlige tegn på fysisk forfall kan gi grunnlag for utrygghet og angst.

Hovedgrep i planforslaget – samfunnsikkerhet og beredskap

- All kommunal planlegging, herunder arealplaner, reguleringsplaner, bebyggelsesplaner og lignende, skal vurderes i forhold til beredskapsmessige hensyn.
- Krav om at minste byggehøyde skal fastsettes i regulerings- og bebyggelsesplaner for å sikre mot flom og springflo.
- Det stilles krav til grunnundersøkelser ved utbygging av nye og transformasjon av eksisterende områder.
- Skape en tettere bystruktur hvor en unngår tomme plasser/områder.
- Kvalitetskrav til gater og byrom.
- Styrkes den sosiale kontrollen i sentrum ved blanding av funksjoner.
- Krav til å belyse ivaretagelse av samfunnsikkerhet, inklusiv kriminalitetsforebyggende tiltak, ved utarbeiding av større reguleringsplaner innen planområdet.

Delområder



SENTRUM

Planforslaget har som mål å føre sentrale deler av Larvik by nærmere fjorden; byen skal «stikke tærne i vannet». Plassrom og gaterom skal knyttes nært til vannspeilet innerst i Larviksfjorden, byen skal få mange kvaliteter å by på. For byen bakenfor er det avgjørende at de nye områdene nær vannkanten formidler kontakt innover og bakover. Larvik torg, Prinsegaten og Bøkkerfjellet må få beholde sine viktige posisjoner når byen nærmer seg fjorden.

Planen tar sikte på å vitalisere Storgaten, utviklet som urban bygata med handel på begge sider og på å strekke viktige forbindelseslinjer, siktlinjer, kommunika-

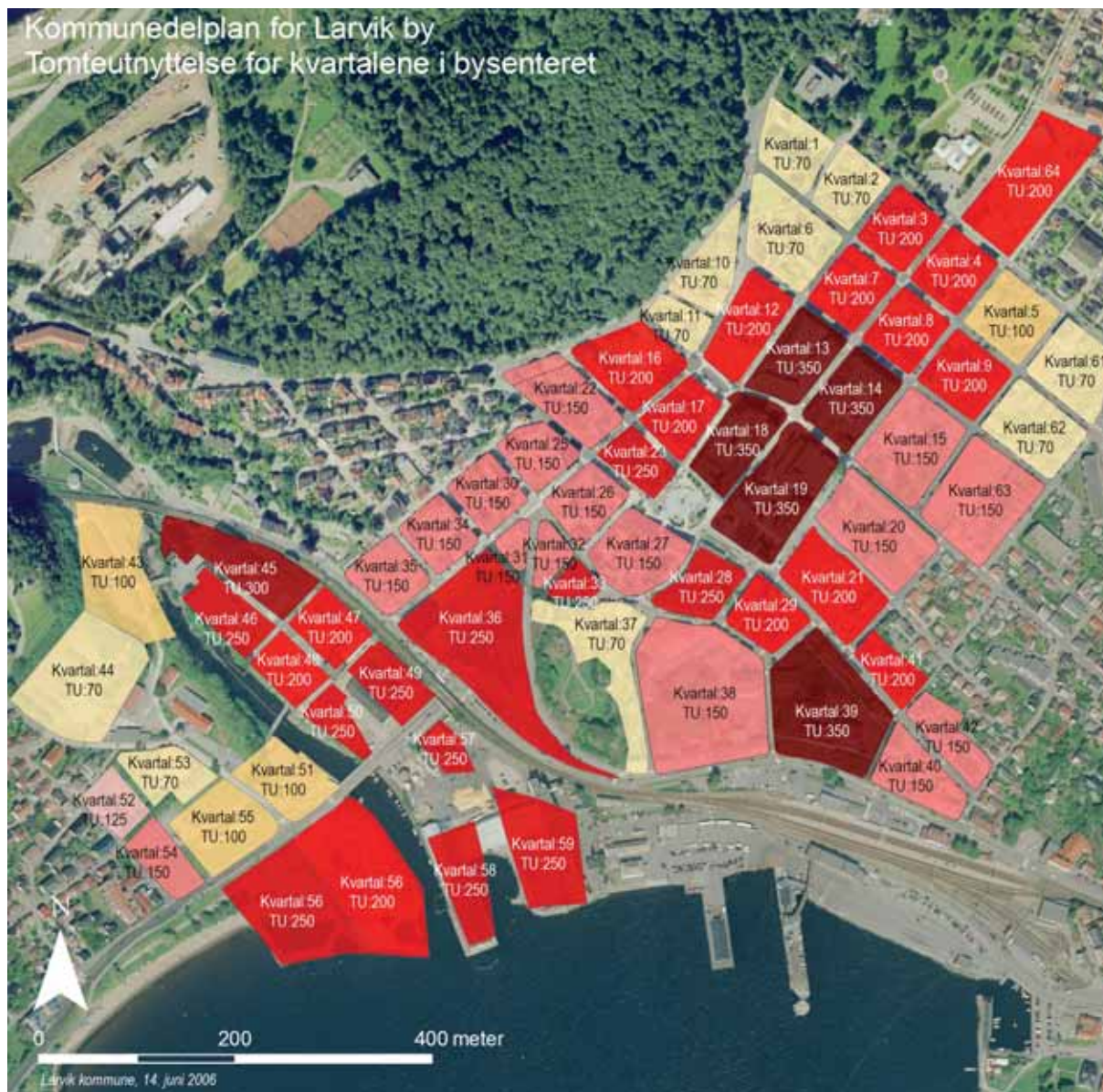
sjonslinjer oppover mot Prinsegaten og Bøkkerfjellet. Disse munner ut i et langstrakt nyformet torg, byens storstue. Planen viser også muligheten for å strekke dagens torg sydøstover mot Prinsegaten og nordvestover mot Kongegaten. Dette vil kunne styrke overgangen til disse viktige gateløpene og gi rommet en vakrere utforming med mer variert innhold bak fasadene.

En forsterkning av kjøpesentrene nord for torget og utviklingen av Odbergkvartalet i syd til offentlig formål eller et mangfold av handels- og serveringssteder, vil bidra til at torgets betydning i byveven økes. Viktige og inviterende

kommunikasjonslinjer for allmennheten gjennom og forbi Odbergkvartalet knytter Bøkkerfjellet til byens hovedstrøk.

Bøkkerfjellet; med sin eksponerte og sentrale beliggenhet mellom sentrumskjernen og Indre havn videreutvikles som byens park. De gamle havene og terrassene i Rombergkvartalet kan reetableres og enkelte av de eksisterende bygningene kan etter hvert få en bruk som allmennheten kan nyte godt av.

Sentrumsområdet er i hovedsak avsatt til blandet sentrumsformål for å legge til rette for en dynamisk utvikling i forhold til næringsutvikling, handel og boliger. Det er laget egne bestemmelser om bevaring for deler av sentrumsområdet for å ta vare på bevaringsverdige bygninger og bygningsmiljøer. Det er også laget retningslinjer for tomteutnyttelse og mønehøyde for kvartalene i sentrum.



Retningslinjer for tomteutnyttelse i sentrumskvartalene.

Forslaget til bestemmelser skal sikre at eksisterende bebyggelsesstruktur med kvartaler og bebyggelse som definerer gater og plassrom beholdes. Det er åpnet for at gater kan overbygges med glass for å kunne etablere et kjøpsenter i bykjernen. Planen legger til rette for en transformasjon i sentrum både i forhold til funksjoner og fysiske struktur. I områdene med bevaringsverdig bebyggelse og bygningsmiljøer åpnes det for en endring av funksjoner, mens det i øvrige områder også åpnes for en endring av både funksjoner og bebyggelsesstrukturen.

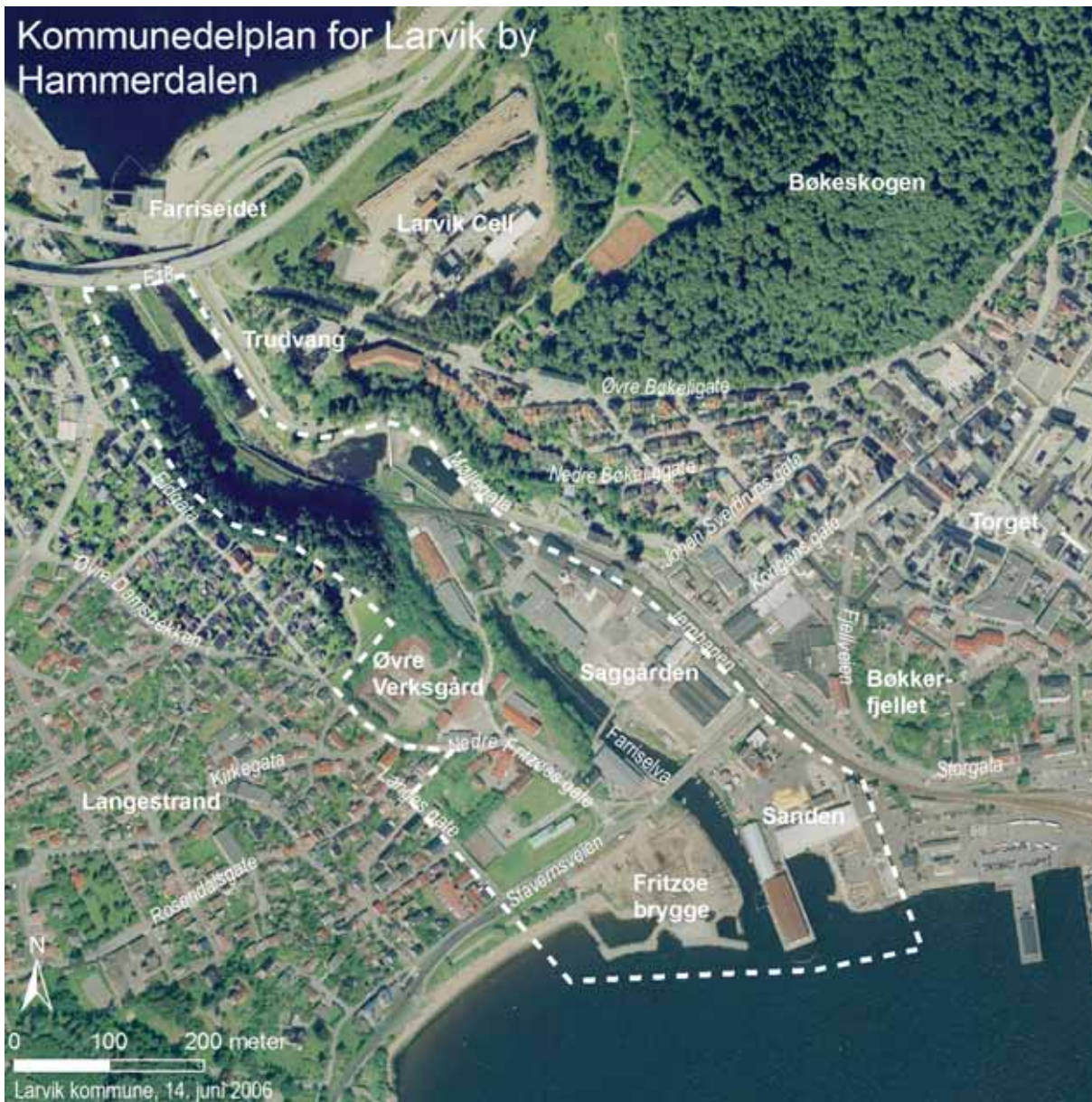
Blanding av funksjoner i sentrumsområdet vil stille store krav til utforming av bebyggelsen med boliger og andre funksjoner hvor miljøkvalitetene er viktige. Byrommene i sentrumsområdet vil være viktige uteområder og det er gitt egne bestemmelser og retningslinjer om utforming av disse.

Lokalisering av spesifikke prosjekter og funksjoner tas stilling til gjennom utarbeidelse av reguleringsplan eller byggesøknad.

Kommunedelplan for Larvik by Transformasjon i sentrumsområdet



Endring av funksjoner og bebyggelsesstruktur i sentrumsområdet.



HAMMERDALEN/SANDEN

Planen tar sikte på å inkorporere Farriselven med tilhørende elvelandskap i bysentrum. For Hammerdalen, Sentrum og Torstrand vil det være avgjørende at siktlinjer mot fjordlandskapet etableres og forsterkes, og at bebyggelsen på Sanden og de nye offentlige byrom og gaterom formidler fjordkontakten til områdene bakenfor.

Området Sanden og Saggården er under regulering, bl.a. til kulturhus. Kryssutformingen på Stavernsveien med avkjøring til Sanden og Saggården er under vurdering. Det er viktig at krysset sikrer forbindelsen nord-syd for gående slik at områdene nord og sør for Stavernsveien oppfattes som ett byområde. Det bør også tilrettelegges for en bussholdeplass på begge sider av veien for å betjene området både i østlig og vestlig retning.

Det er vedtatt reguleringsplan som legger til rette for bygging av et hotell på den vestre delen av Fritzøe

Brygge. Det vil bli lagt til rette for en offentlig gangvei gjennom eller forbi hotellet for å opprettholde muligheten for å bevege seg langs sjøfronten.

Det er knyttet sterke verneinteresser til området som helhet og til bestående bebyggelse i særdeleshet i Hammerdalen. I planforslaget inngår et forslag om å båndlegge deler av den bestående bebyggelsen til senere regulering til spesialområde bevaring. Øvre Verksgård er det gitt klarsignal til å regulere til boliger. Det er forutsatt at Klokkerboden skal bevares. Området vest for Fritzøes gate må reguleres samlet for å ivareta overgangen fra den verneverdige bebyggelsen på Langestrand og til Hammerdalen. Det er foreslått at arealet langs Langes gate avsettes til boligformål mens det på de resterende arealene kan etableres boliger i kombinasjon med kontorer.



INDRE HAVN

Det er et hovedmål i planarbeidet å bedre kontakten mellom sentrum og fjorden. En av hovedutfordringene i Indre havn er kontakten på tvers av Storgata og jernbanens arealer ut mot fjorden. Storgata er hovedforbindelsen øst-vest i Larvik og vil, selv om det etableres et alternativt hovedvegssystem, fordele den sentrumsrettede trafikken. Hvordan avveiningen mellom sentrumsrettet og gjennomgangstrafikken skal være må vurderes i en egen planprosess i samarbeid med Statens vegvesen.

Jernbanestasjonen ligger nær sentrum og det er i planforslaget tatt utgangspunkt i at stasjonen er en ressurs i den fremtidige sentrumsutviklingen. Jernbanestasjonen må også ses i sammenheng med eta-

bleringen av et høyskoletilbud i Tollboden og utviklingen av Hammerdalen i et regionalt perspektiv. Deler av sporområdet vil kunne konverteres til annen arealbruk når fremtidig løsning for stasjonsområdet blir avklart. Dette er bl.a. knyttet til fremtidig løsning for jernbanen forbi Torstrand hvor det er foreslått tunnel parallelt med ny tunnel for biltrafikken.

Indre havn utgjør en stor ressurs og utfordring også gjennom det store arealet området utgjør. Planforslaget innebærer at fremtidig utforming og bruk av området skal avklares gjennom en arkitektkonkurranse. Arealet er i planen avsatt til transformasjonsområde for å markere at endelig bruk ikke er fastlagt.



TORSTRAND

Torstrand vil kunne stå foran en spennende utvikling som en attraktiv bydel når randbebyggelse, gateløp og grønt-arealer mot sjøen etableres på en slik måte at siktlinjer fra bydelen bak forsterkes. Allmennheten får disponere de viktige offentlige rom, og den nye bebyggelsens skala tilpasses det gamle trehusmiljøet.

Det blir viktig at de negative sidene ved fergetrafikken, den bilbaserte gods- og passasjertrafikken, løses slik at bydelen ikke eksponeres for støy og forurensning. Biltrafikk til og fra fergene løses sydfrå via Elveveien. En bydelspark vil kunne gi et positivt bidrag som buffer. Planen tar også sikte på å strekke Strandgaten (og bydelen) helt frem til Oseberget ved Vestre Halsen, slik at

byen får sin klart definerte kant ved dette vakre området ved Lågen. Strandgata er vist som en mulig forlengelse østover for å binde Østre Halsen nærmere til byen gjennom en gang-/sykkelforbindelse over Lågen.

Dronningensgate/Tjøllingveien utgjør en stor utfordring i forhold til miljøbelastning og trafikkfare. Det er vedtatt en kommunedelplan for en ny tunnel forbi Torstrand. Dette vil avlaste Dronningensgate/Tjøllingveien for gjennomgangstrafikk.

Det er lagt til rette for en transformasjon av industribebyggelsen langs sjøen til boliger. Utformingen av bebyggelsen vil skje gjennom utarbeidelse av reguleringsplaner for det enkelte prosjekt.



HOVLANDBANEN

Hovlandbanen utgjør en stor ressurs som fremtidig boligområde. Området er foreslått avsatt til boligformål hvor utformingen skal avklares gjennom en arkitektkonkurranse. Det er ønskelig med en høy tetthet i området og arkitektkonkurransen må avklare fremtidig grønnstruktur og behovet for sosial infrastruktur i området. Utbyggingen må ses i sammenheng med skolekapasiteten i området.

Hovland gård er fredet etter kulturminneloven og er foreslått avsatt til blandet formål bolig og næring for å tilrettelegge for en økonomisk forsvarlig utnyttelse av byg-

ningsmassen. Det må i forbindelse med arkitektkonkurransen og fremtidig regulering av området vurderes hvor stor buffersone som bør etableres rundt gårdsanlegget.

Nordbyen kjøpesenter og en del mindre handelsbedrifter er lokalisert innenfor området. Nordbyen kjøpesenter har et regionalt handelsomland og fremtidig utvikling av senteret må tas stilling til gjennom arkitektkonkurranse/reguleringsplan. Planforslaget legger opp til at eksisterende handelsbedrifter mot Nansetgata opprettholdes.



TOLLERODDEN

Tollerodden er viktig både som kulturmiljø og grøntområde. Området må ses i sammenheng med Hammerdalen og Herregården og utgjør et stort potensiale i forhold til turisme og næringsutvikling knyttet til kulturminner og kulturmiljøer.

Deler av arealet er regulert til spesialområde bevaring. I planforslaget er den sentrale delen av arealet foreslått avsatt til blandet sentrumsformål for å legge til rette for fremtidig nærings- og kulturutvikling i området.

Skottebrygga er viktig som område sett i sammenheng med Larvik sjøfartsmuseum og Indre havn. Området synliggjør Larviks maritime historie og utgjør et stort potensiale for allmennheten i utviklingen av området.

Vadskjæret er foreslått avsatt til formål småbåthavn. I gjeldende reguleringsplan for området er det lagt inn videre utfylling mot vest med mulighet for etablering av sjøboder. Planforslaget legger ikke til rette for en slik utfylling da det vil føre til økt biltrafikk i området. I planforslaget er det lagt til rette for at de gamle badeanleggene innenfor planforslaget kan reetableres. Videre utvikling av Vadskjæret må ses i sammenheng med en slik reetablering.

Herregården hadde tidligere en hage som gikk ned mot fjorden. Det er i planen en intensjon om at arealet mellom herregården og fjorden gis en mer parklignende struktur for å markere denne sammenhengen.

Handlingsprogram

Prioriteringen av punktene i handlingsprogrammet skjer gjennom den årlige rulleringen av kommunens temaplaner.

1. Bærekraft

- 1.1 Ved rullering av skolebruksplanen skal det velges fler- og sambruksløsninger mellom skoler og idrettsanlegg, og søkes lokalisering som gir god tilgang til naturområder.
- 1.2 Utarbeide kriterier for vurdering av bærekraft i planer/prosjekter.
- 1.3 Avklare muligheten for realisering av ett eller flere fjern-/nærvarmeanlegg. Kommunal vedtekt for tilrettelegging for fjernvarme utredes.
- 1.4 Prioritere godt vedlikehold av kommunale bygg og anlegg.
- 1.5 Gjennom «Minnefinner-prosjekt» skape områdebevissthet.
- 1.6 Sosial kontroll i sentrum styrkes ved å utvikle et attraktivt kulturtilbud til alle grupper.
- 1.7 Årlig ungdomskonferanse drøfter oppfølging av byplanen.
- 1.8 Oppfølging av byplanens handlingsdel ved forpliktende avtale mellom kommunen, næringslivet og foreningslivet.
- 1.9 Det arrangeres erfaringsseminar med grunneiere og tiltakshavere for å drøfte byplanen som styringsdokument.
- 1.10 Årlig evaluering av planen ved Forum for Næringsutvikling i Larvik (FNL).
- 1.11 Utarbeide program for universell utforming av alle offentlige byrom.

2. Bolig

- 2.1 Utrede boligprosjekter i byen spesielt rettet mot studenter/ungdom.
- 2.2 Utarbeide program for fortetting i boligområdene.
- 2.3 Ta initiativ til et pilotprosjekt i bærekraftig boligbygging på Hovlandbanen.
- 2.4 Utrede ordning for «Kunst i boområder».
- 2.5 Boligsosial handlingsplan brukes som redskap for å sikre variasjon i boligtilbud.

3. Grønnstruktur

- 3.1 Etablere prosjekt «Grønn ringvei»; Strandpromenade langs sjøfronten, Elvestien langs Lågen, sti til Bøkeskogen og turvei videre til Hammerdalen og Batteristranda.
- 3.2 Gjennomføre tiltak i grønnstrukturplan; Sikring av nye friområder; Nye stier; Sikre viktige forbindelseslinjer; Nye treplantinger
- 3.3 Utrede etablering av gang- og sykkelbru fra Vestre Halsen til Hvittensand.

- 3.4 Lage kart over grønnstruktur i byen m/forbindelser ut til større naturområder.

4. Byggeskikk, arkitektur og estetikk

- 4.1 Utarbeide formingsveileder «Byrom og bebyggelse» for Sentrum/Steinane, Langestrand og Torstrand.
- 4.2 Utrede ordning for «Kunst i offentlige byrom».
- 4.3 Utgi bok; «Kvaliteter i byen». Skal synliggjøre arkitektur, historie, siktlinjer, topografi etc.
- 4.4 Utarbeide formidlingsplan for «Kvaliteter i byen», beregnet på skoler, arkitekter, foreninger.
- 4.5 Utrede organisasjons- og finansieringsmodell for opprustning av gater og byrom.

5. Trafikk

- 5.1 Utarbeide gatebruksplan m/handlingsprogram for sentrum. (Kjøremønster, trafikksikkerhet og parkering).
- 5.2 Utarbeide prosessplan for avklaring hovedveisystemer i byområdet
- 5.3 Utarbeide plan for trafikksikkerhetstiltak innen planområdet.
- 5.4 Utrede konsept for etablering av parkeringsanlegg i Bøkkerfjellet i privat eller offentlig regi, evt. OPS (offentlig-privat samarbeid).
- 5.5 Utrede et forbedret kollektivtilbud, pendelbussruter.
- 5.6 Fremme sak om parkeringsvedtekter for sentrum, bolig og næringsområder.
- 5.7 Utarbeide program for gjennomføring av miljøgater.
- 5.8 I samhandling med Jernbaneverket utarbeide plan for kryssing av jernbanelinjen for myke trafikantgrupper.

6. Byliv

- 6.1 Utarbeide program for barns vinter – og sommeraktiviteter i byen.
- 6.2 Utrede etablering av flere kulturinstitusjoner ved sjøfronten.
- 6.3 Utrede prosjekt «Sykkelheis» i Bøkkerbakken.
- 6.4 Utendørs konsertarena vurderes i tilknytning til kulturhuset.
- 6.5 Prosjekt for landskapskunst, «Poesiparken», i aksene Torget–Indre havn og Batteristranda–Kanalen.
- 6.6 Utarbeide aktivitetsprogram for prioriterte plasser/byrom.
- 6.7 Utvikle høyskoletilbudet i Indre havn – Sanden i samarbeid med Høyskolen i Vestfold.
- 6.8 Ta initiativ til etablering av kompetansemiljø for arrangementer og festivaler.
- 6.9 Utrede bro/heis fra Bøkkerfjellet til Indre havn.

7. Kulturminnevern

- 7.1 Utrede og behandle bruks- og utviklingsplan for sentrale kommunale kulturminner; Herregården, Sjøfartsmuseet, Festiviteten, Bøkeskogen kultur-senter, Munken og Kirkestredet 6.
- 7.2 Utarbeide skjøtelsesplaner for kommunens kirke-gårder som ivaretar kirkegårdens historie, kultur-verdier og særegne plante- og dyreliv.
- 7.3 Utarbeide et informasjonshefte «Kulturminner i byen». Deles ut gratis til alle barnehager, skoler, institusjoner og næringsdrivende.
- 7.4 Videreutvikle og styrke kulturminnegrunnlaget.
- 7.5 Skilte kulturminner (bygninger, plasser og gater).
- 7.6 Utvikle kunnskaps- og opplevelsestiltak for barn og unge (Minnefinner).
- 7.7 I partnerskap med Vestfold fylkeskommune ta initiativ til prosjektene «Kulturminner som grunn-lag for verdiskaping» og «Tollerodden – Herregården».

8. Offentlige institusjoner/ allmenntilgjengelig formål

- 8.1 Innlede forhandlinger med Vestfold fylkeskom-mune om kommunal overtakelse av Thor Heyerdahl videregående skole, avd. Ahlenfeldtsgt.
- 8.2 Innlede forhandlinger med Vestfold fylkeskom-mune om kommunal overtakelse av Thor Heyerdahl videregående skole, avd. Reipbanegt.
- 8.3 Utrede flytting av Kulturskolen til sentrumsområdet.

9. Næring

- 9.1 Det tas initiativ overfor Vestfold fylkeskommune, Høyskolen i Vestfold og Treschow Fritzøe AS til et nasjonalt prosjekt, «Kultur, kompetanse og næring».
- 9.2 Utrede svømmeanlegg/badeland i privat eller offentlig regi, evt. OPS (offentlig-privat samarbeid), lokalisert til sjøfronten på Torstrand.
- 9.3 Strategier for «Larvik i regionen» utredes av LINK.
- 9.4 Ved etablering av kjøpesenter i bykjernen, søke samarbeid om å utvikle gode offentlige byrom.
- 9.5 Initiere samarbeid om etablering av en kulturpark i Hammerdalen og utvikling av Mølla til et kunst-nersenter av internasjonalt nivå.

10. Oppfølgende regulering

- 10.1 Reguleringsplan for Langestrand revideres.
- 10.2 Reguleringsplan for Østre Halsen revideres.
- 10.3 Reguleringsplan for Tollerodden revideres.
- 10.4 Reguleringsplan for Torstrand revideres.
- 10.5 Ta initiativ til arkitektkonkurranse som grunnlag for regulering av Indre havn i partnerskap med grunneiere og tiltakshavere i området.
- 10.6 Område ved Månejordet reguleres til barnehage.

- 10.7 Regulering av båndlagte områder.
- 10.8 Regulering av nye spesialområder til bevaring; Hammerdalen, Steinane, Odbergkvartalet og Herregården.

11. Branding Larvik

- 11.1 Utarbeide tiltaksprogram for utvikling av «Badebyen Larvik».
- 11.2 Utarbeide plan for estetikk på innfartsveiene til byen. Belyse mulig markedsføring av historie, byliv, natur og kultur. Det utarbeides «Visuell sig-natur for Larvik».
- 11.3 Etablere konkurranse om «Beste tiltak i oppføl-ging av byplanen».
- 11.4 Utrede etablering av passasjerbåtforbindelse mellom Larvik og Stavern i sommermånedene.

12. Kompetanse

- 12.1 Utarbeide et kompetanseprogram for bygnings-vern.
- 12.2 Etablere en rådgivningstjeneste (arkitektbistand) for eiere av bygg og anlegg i områder som omfat-tes av særskilte bestemmelser for kulturminner og -miljøer.
- 12.3 Kulturarvkompetanse sikres i kommunens fagmil-jø for samfunnsplanlegging og behandling av byg-gesaker.
- 12.4 Utarbeide kommunal veileder for prosess i plan-saker.
- 12.5 Utarbeide kommunal veileder for prosess i bygge-saker.
- 12.6 Utarbeide veileder for utbyggingsavtaler.
- 12.8 Etablere ordning med «Startpakke», hvor tiltaks-havere/grunneiere ved oppstart av plan- eller byg-gesakprosess automatisk får tilsendt nødvendig plangrunnlag og relevant veileder.
- 12.9 Utarbeide veileder for etablering av partnerskap mellom kommunen og tiltakshavere i større utvik-lings- og utbyggingsprosjekt.
- 12.10 Utarbeide veileder for gjennomføring av arkitekt-konkurranser som grunnlag for plan og byggeprosjekter.
- 12.11 Utarbeide veileder for prosess ved konsekvensut-redning (KU).
- 12.12 Etablere et forum for byggeskikk og arkitektur i byen. En arena for utveksling av kunnskap og kompetanse mellom arkitekter og kommunens fagmiljø.

Bestemmelser og retningslinjer

Kommunedelplan består av kart og bestemmelser. Kartet viser de arealbrukskategorier som planen fastlegger. Bestemmelsene utfyller og utdyper den fastlagte arealbruken. Kommunedelplankartet og bestemmelsene utgjør til sammen den juridisk bindende delen av kommunedelplanen.

Med bestemmelser følger også retningslinjer (forklaring på hvordan kart og bestemmelser skal forstås og praktiseres samt intensjoner som skal legges til grunn i videre planprosesser som beslutningsgrunnlag).

Kartet viser hovedtrekkene i arealbruken og områdene angis med arealbruksformål. Det går klart fram av fargelagt plankart med tegnforklaring og tilhørende bestemmelser hvilke arealbruksformål områdene er avsatt til.

Planområdet inneholder områder som er unntatt fra rettsvirkning. Dette angis på plankartet og vedtas særskilt.

Eksempel er:

- Områder som omfattes av vedtak etter f.eks. verneavgivningen.
- Områder hvor kommunen for tiden ikke ser behov for / ønsker å fastlegge arealbruken.

Utformingen av planen med bruk av arealbruksformål og bestemmelser er avgjørende for hvilke restriksjoner og krav som etableres.

Detaljering

Det er i utgangspunktet forutsatt at kommunedelplanen skal ha en overordnet og grovmasket karakter slik at den i første omgang kan nyttes som grunnlag og som strategi- og programdokument.

Planen sammen med de alminnelige bestemmelsene i plan- og bygningslovens byggesaksdel og sektorlovene i mange situasjoner gir et grunnlag for godkjenning av enkelttiltak. Dette betinger en forsvarlig planavklaring av de ulike interesser og forhold, herunder i forhold til fylkeskommunen og sektormyndighetene, samt berørte grunneiere og andre private.

Planen er utformet slik at en unngår unødige omganger med ny planlegging for å kunne gjennomføre byggetiltak. Samtidig setter den krav til nødvendig reguleringsplanlegging/bebyggelsesplanlegging og åpner muligheter for potensielle arkitektkonkurranser som skal nærmere synliggjøre kvaliteter, potensialer og transformasjonsprosesser i enkelte bydeler.

Juridisk bindende bestemmelser og retningslinjer

Utfyllende bestemmelser og retningslinjer til Plankartet «Kommunedelplan for Larvik by», vedtatt 14. juni 2006

Kommunedelplan for Larvik by 2006–2018

Lovhjemmel

Planen med tilhørende bestemmelser er utarbeidet med hjemmel i Plan- og bygningslovens (Plb) §20-4. Bestemmelser står i fet skrift, retningslinjer i kursiv.

Definisjoner:

Utfyllende bestemmelser

Som en del av kommunedelplanen for Larvik by gis det utfyllende bestemmelser. Disse er juridisk bindende. Bestemmelsene kommer i tillegg til de forhold som er fastlagt gjennom plankartet.

Retningslinjer (ikke juridisk bindende)

Retningslinjene er ikke juridisk bindende. De beskriver hvordan det faktiske og det rettslige planinnholdet er å forstå, hvordan planbestemmelsene kan påregnes praktisert, og om kommunestyrets instruksjoner til politiske utvalg og administrasjon som skal følge planen, herunder spesifiserte krav til dokumentasjon/vurderinger av forskjellige tema/forhold som skal belyses i regulering/byggesak.

Intensjonene i retningslinjene skal i størst mulig grad innarbeides ved planlegging av tiltak i planområdet, og skal vektlegges ved utarbeidelse av reguleringsplaner og bebyggelsesplaner.

Plankartene – forhold til bestemmelser, retningslinjer og planoppfølging

Plankart: Arealbruk

Vesentlige deler av bebyggelsen og byrommene har fått funksjonsbestemmelser som supplerer eller gjelder foran eksisterende reguleringsbestemmelser dersom det er avvik. I tillegg er det formulert enkelte områdebestemmelser om formål og lokalisering.

For bebyggelsen er det utformet bestemmelser om utnyttelse og form, spesielt i områder med antikvarisk verdi. Denne kommunedelplanen utfyller og supplerer eldre reguleringsplaner/-bestemmelser.

Viktige arealer med hensyn til bevaring og styrking av eksisterende grønnstruktur er angitt på plankartet.

Det er gitt bestemmelser for utforming av byrommene.

Det er gitt bestemmelser om plankrav og reguleringsplaner som skal settes til side, samt forholdet mellom eksisterende reguleringsplaner og kommunedelplanen.

Temakart «Planstatus reguleringsplaner»

(Ikke juridisk bindende) Planen omfatter et sammenhengende byområde, i stor grad dekket av reguleringsplaner. Disse er angitt på kartet etter status.

Temakart Byform – Bebyggelse (Ikke juridisk bindende)

Kartet viser eksisterende og planlagte friområder, spesielt verdifulle parker, hager, gravlunder og annen verdifull grønnstruktur.

Temakart Byform – Byrom (Ikke juridisk bindende)

Kartet viser bygg og anlegg som er vedtaksfredet etter kulturminneloven, bygninger med antikvarisk verdi, verneverdig nyere arkitektur, eksisterende og planlagte spesialområder for bevaring, retningslinjeområder og kjente automatisk fredete kulturminner.

Handlingsprogram – forhold til retningslinjer og planoppfølging

Handlingsprogrammet viser tiltak av generell, tematisk eller geografisk avgrenset karakter. Tiltakene i handlingsprogrammet følges opp gjennom kommunens strategidokument. Strategidokumentet rulleres årlig.

§1. Formål med planen

Følgende mål for byutviklingen skal legges til grunn for alt arbeid etter denne planen:

- 1.1 Bærekraftige prinsipper skal være styrende for utvikling av byen.**
- 1.2 Naturkvalitetene og topografiske særpreg skal sikres og fremheves i bybildet.**
- 1.3 Kulturarven skal sikres og brukes som ressurs i videreutvikling av byen.**
- 1.4 Byen skal ha et tydelig definert handelssentrum.**
- 1.5 Et mangfoldig byliv skal skapes gjennom gode og tydelige møteplasser.**
- 1.6 Barn og unge skal oppleve trygghet og utfordringer i byen.**

- 1.7 Gode og begrunnede valg i estetikk og byggeskikk skal være retningsgivende for all formgivning av byen.
- 1.8 Det skal stimuleres til etablering av ulike kompetansemiljøer i byen.
- 1.9 Funksjonelle trafikkløsninger skal utvikles ut fra hensynet til et godt bymiljø.
- 1.10 Larvik by skal være et trygt samfunn som fremmer god helse.
- 1.11 Byens identitet skal styrkes gjennom allmenn tilgjengelighet til sjøfronten.
- 1.12 Kanalen/Revet utvikles til en moderne havn for ferge- og godstrafikk.
- 1.13 Det skal stimuleres til ulike former for næringsaktivitet, herunder samspill mellom kultur og næring.

§2. Fellesbestemmelser og retningslinjer – Planforvaltning

- 2.1 For områder avsatt til utbyggingsformål og områder langs vassdrag i landbruk-, natur og friluftsområder inntil 100m fra strandlinjen målt i horisontalplanet ved gjennomsnittlig flomvannstand, kan større bygge og anleggstiltak ikke finne sted før området inngår i godkjent reguleringsplan.
I områder avsatt til spesialområde bevaring etter §20-4 kan arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens §§ 81, 86a, 86b og 93 a, d, h, i og j samt fradeling til slike formål ikke finne sted før området inngår i godkjent reguleringsplan.
- 2.2 I byggeområder for eksisterende og ny bebyggelse vist på arealplankartet, og hvor det totalt for det enkelte område maksimalt skal innpasses 15 boenheter, kan utbyggingen skje etter bebyggelsesplan.
- 2.3 Utbygging av 6 boenheter eller færre innenfor en eksisterende bygning eller på en eksisterende eiendom kan skje gjennom byggesøknad.
- 2.4 Tillatt tomteunyttelse (TU) skal beregnes etter bestemmelsene i teknisk forskrift. Bruksareal under terreng skal ikke medregnes.
- 2.5 Forslag til regulerings- og bebyggelsesplaner skal levers i digital form, jfr. «FOR 2004-05-10 nr 736: Forskrift om kart og stedfestet informasjon i plan- og byggesaksbehandlingen», §5. Planene skal tilfredsstillende kravene til SOSI-standard for plandata, jf. veileder T-1381 fra Miljøverndepartementet.

- 2.a Reguleringsplan bør utarbeides for hvert enkelt felt/kvartal, eller for flere felt under ett. Avgrensning av reguleringsplaner fastsettes av Planutvalget.
- 2.b I alle regulerings- og bebyggelsesplaner skal alle aktuelle grenser være koordinatfestet før planen tas opp til behandling.
- 2.c Ved tiltak etter plan- og bygningslovens §93, 1 og 2. ledd skal det utarbeides utomhusplan som skal godkjennes av kommunen som del av søknad om tillatelse til tiltak.
- 2.d Ved søknad om riving av bygninger som på plankartet er vist som bygning/område med antikvarisk verdi etter §20-4, skal området vurderes regulert.
- 2.e Reguleringsplaner/bebyggelsesplaner som settes til side skal vurderes opphevet i forbindelse med ny regulering av området.
- 2.f Reguleringsplaner for byggeområder skal gis en avgrensning slik at viktige sammenhenger avklares. Kommunen vil i hvert enkelt tilfelle vurdere hvor stort område reguleringsplanen skal omfatte. Reguleringsplan for hovedveier skal også omfatte øvrig veisystem som må endres, og i nødvendig grad tilliggende arealer.
- 2.g Ved melding om oppstart av privat eller offentlig bebyggelses-, regulerings- eller kommunedelplan, skal tiltakshaver utarbeide et program som redegjør for planarbeidets rammer og intensjoner. Meldingen skal sendes Planutvalget i kommunen. Meldingen skal beskrive og begrunne valg av arkitektonisk uttrykk, bygningsstruktur, form, utnyttelse og forholdet til omgivelsene.
- 2.h I byutviklingsområdene og i andre store byutviklingsprosjekt skal kommunen og private aktører på et tidlig stadium i prosessen utarbeide en avtale hvor en klarlegger rollefordeling mellom aktørene samt andre vesentlige premisser for arbeidet.
- 2.i I særskilte tilfeller kan kommunen anmode om at det utarbeides parallelle oppdrag, eventuelt avholdes arkitektkonkurranse.
- 2.j Det kan godkjennes utarbeidet enkel flate-reguleringsplan der det ønskes gjennomført arkitektkonkurranse før detalj-regulering/byggesak.

- 2.k Ved endring av arealbruk fra industri/næring kreves miljøteknisk vurdering/grunnundersøkelse.
- 2.l Det skal utarbeides mulighetsanalyse for bruk av alternative energikilder ved boligprosjekter med flere enn 6 boenheter og for alle nærings- og industribygg.
- 2.m Det kreves at plan-/byggesøknaden inneholder perspektiv, fasadeoppriss, illustrasjonsplan, fotomontasje og/eller modell som illustrerer forslaget sett fra viktige ståsted i gatene og bylandskapet før og etter endring.
- 2.n Ved søknad om tilbakeføring, tilbygg eller istandsetting av verneverdig bygning, anlegg eller miljø stiller kommunen krav om dokumentasjon og eventuelt undersøkelse av bygningsdeler, materialer, overflater m.m.
- 2.o Det skal i alle større plan- og byggesaker utarbeides utbyggingsavtaler for gjennomføring av tiltaket. Utbyggingsavtaler skal være undertegnet seinest til 2. gangs behandling i planutvalget.
- 2.p All søknadsdokumentasjon som sendes kommunen i elektronisk form skal følge NOARK-standard.

- 23.02 Lågen – Industriområdet
- 27.01B Tomt syd for Skrenten nr. 23
- 34.01 Kvartalene Jegersborggt.–Steingt.–Josefinegt.–Karlsrogt.
- 35.01 Glassverkkvartalet–Framstadion–Hoffsgt.–Vestfoldbanen
- 36.01 Larvik gymnas
- 37.01 Tagtvedt
- 37.07 Tagtvedt – endr B1, B2 og B5, L
- 38.01 Sentrumskvartalet, Grevevn./Trygvesgt./Øvre Jegersborggt.
- 39.01 Bøkkerfjellet–Munken kino
- 41.01 Revet–Elveveien, øvre del
- 42.01 Jegersborgkvaralet
- 43.01 Torstrand torg–Gloppe bru
- 44.01 Revet
- 46.01 Farris bad
- 47.01 Residensvn. 2
- 48.01 Tjøllingvn. 1
- 49.01 Farris bad, sør-østre del
- 50.01 Mellomdammen–Bøkkerfjellet
- 59.01 Prinsegt.–Josefinegt.–Karlsroegt.–Haraldsgt.
- 61.01 Elveveien del 1
- 63.01 Elveveien del 2
- 63.03 Elveveien del 2 – Brannstasjon Yttersø
- 63.10 Yttersø gård og friområde
- 64.01 Del av Torstrand – Østre del settes til side
- 64.06 Vadskjæret marina
- 66.02 Bergeskogen
- 67.01 Gloppeåsen vest og Nordlyløkka
- 85.01 Gloppeskogen 18
- 126.01 Veldre I
- 166.01 Elveveien – Den nordvestlige delen av 166.01 beholdes
- 174.01 Hovland – Del av planen som omfatter G/S vei nord for Nordbyen kjøpesenter skal fortsatt gjelde
- 174.02 Hovland
- 174.03 Hovland
- 174.04 Hovland
- 174.05 Hovland
- 178.01 Kverken – Brua
- 178.02 Kverken – Brua alt .2
- 178.04 Kverken
- 186.01 Nordby – Areal syd for plan 1999-09-01 settes til side
- 191.02 Stubberød – Nordre del av planen (trafikkformål) settes til side
- 204.01 Gloppeskogen G/S vei og rundkjøring
- 217.01 Torstrand
- 1992.03.01 Reipbaneg.–Jernbaneg.
- 1995.05.01 Dronningensgt G/S vei
- 1995.05.02 Thor Heyerdahl VGS, G/S vei
- 1996.06.01 Kvartal 13 og 14 Larvik sentrum
- 1998.10.01 Larvik havn øst–Revet

Rettsvirkningen av planen

2.6 Arealer avsatt til friområde, lek, idrett og annen grønnstruktur i gjeldende reguleringsplan eller bebyggelsesplan skal fortsatt gjelde foran denne kommunedelplanen.

Følgende reguleringsplaner (med underliggende planer) skal settes til side av kommunedelplanen:

Planid Plannavn

Reguleringsplaner

5.01 Frostvedt

6.01 Haraldsgt. på strekningen Josefinegt.– Prinsegt.

7.01 Kilenområdet

7.02 Kilenområdet

9.01A Areal mellom Frankendalsvn./Dr. Holmsv./Uglevn.

15.01 Ulåsen

17.01 Åsveien

19.01 Jegersborggt

22.01 E-18 Eidet–Bergeløkka

23.01 Lågen – Industriområdet

Bebyggelsesplaner

- 2.01 Kvartalet Grevevn.–Sverresgt.–
Byskogvn.–Olavsgt.
- 3.01 Arealer syd for Skrenten
- 11.01 Håkonsgt. 90 og Frostvedtn. 13
- 64.03 IB2 – Blomquistomta
- 64.05A Tårngården, Fiskervn. 1 og 3
- 64.05B Glassverkkvartalet
- 1998.04.01 Feyersgt. 7

Dispensasjon

2.q *Behandlingen av dispensasjoner skal følge retningslinjene i «Vestfolds lille grønne» (retningslinjer for saksgangen) og kommuneplanavtalen mellom regionale/statlige myndigheter og Larvik kommune.*

2.r *I dispensasjonssaker skal søker dokumentere eventuelle målkonflikter for formålet med kommunedelplanen. Avbøtende tiltak, tidsbegrensninger og andre vilkår for dispensasjon kan anføres der det etter kommunens skjønn er nødvendig.*

§3. Fellesbestemmelser og retningslinjer – Plantema

Gjelder hele planområdet.

- 3.1 Det skal utarbeides egen ROS-analyse tilknyttet den enkelte reguleringsplan som fremmes til politisk behandling før planen sendes på høring. Det skal legges særlig vekt på forhold som ustabile masser, skredfare, ras, flomfare og forurenset grunn i den aktuelle analysen.
I regulerings- og bebyggelsesplaner skal det innarbeides bestemmelser om minste byggehøyde for å sikre bebyggelse og anlegg mot flom og springflo, jfr. NVEs retningslinje nr. 1/99.
- 3.2 Ved utbygging og gjennomføring av tiltak skal det sikres god tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming, jf. rundskriv T-5/99 MD.
- 3.3 Nye bygninger og anlegg, samt endringer av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsenes karakter. Bebyggelsen skal underordne seg områdets topografiske særpreg, ha en helhetlig form- og volumoppbygging, og fremme gode gate- og uterom.

3.4 For alle tiltak, spesielt mot hovedgater, parker og offentlige plasser, skal det legges særlig vekt på tiltakets/bygningens volum, form, fasadeinndeling, byggelinjer, siktlinjer, fasade og materialvalg.

3.5 Tiltak etter plan- og bygningslovens § 93, 1. og 2. ledd, inklusive inngrep i grunnen, som vil berøre fredete kulturminner, kan ikke finne sted før antikvarisk myndighet har fått melding om tiltaket og vedkommende myndighet har gitt dispensasjon eller tillatelse på annen måte, jfr. kulturminnelovens §§ 8, 15, 15a, 19 og 20.

3.6 Tekniske installasjoner for bl.a. ventilasjon og varme skal integreres i bygningsvolumet på en arkitektonisk god måte. Utvendig plassering på tak eller vegg skal ikke tillates. Installasjonene skal støydempes mot offentlige arealer og naboer.

3.7 For bygg og anlegg registrert med antikvarisk verdi på temakart «Byform-Bebyggelse», skal bestemmelsene for Bygeområde formål spesialområde §§ 9.1 til 9.9 gjelde.

3.8 Alle lek- og rekreasjonsområder skal ha trafikk-sikker atkomst og ha universell utforming. Leke- og flerbruksområder bør legges i tilknytning til turdrag eller andre grøntområder.

3.9 Nye boligområder skal ikke etableres før det finnes trafikk-sikker adkomst til skole og nærliggende friområder.

3.10 Gjennom regulering av det enkelte område skal det nedfelles rekkefølgebestemmelser for utbyggingen.

3.11 Utbygging i Indre havn, på og over arealer tilhørende Jernbaneverket og NSB, kan ikke finne sted før jernbanens arealbehov er avklart.

3.12 Før regulering av området Indre havn skal det avholdes en internasjonal arkitektkonkurranse for området fra Tollboden til Skottebyggga.

3.m Program for arkitektkonkurransen utarbeides i partnerskap mellom kommunen, grunneiere og aktuelle tiltakshavere i området.

3.13 Det skal stilles høye arkitektoniske og estetiske krav til ny bebyggelse mot offentlige byrom. Gate-etajen skal være preget av åpenhet mot offentlige gater og plasser. Lukkede sokkel-etajer eller tildekking av store vindusflater tillates ikke. Markiser, installasjoner og innretninger i tilknytning til salg og servering langs fasadene skal være underordnet og tilpasset bygningens og nabobebyggelsens arkitektoniske

utforming, proporsjoner, materialer og farger.

Fasader mot offentlig byrom skal tilpasses terrengfall og naturlige ganglinjer i gaterommet. Innskjæringer i terreng tillates ikke.

3.14 Ved utarbeiding av nye eller revidering av regulerings- og bebyggelsesplaner gjelder følgende:

1. Der maksimumshøyde ikke er angitt i delområde eller gjeldende reguleringsplan, skal den totale byggehøyde tilpasses eksisterende strøkskarakter og topografi.
2. Ny bebyggelse skal ta hensyn til og eventuelt forsterke områdets landskapskarakter, terrengform, og sjøtilknytning.
3. Nye bygg med viktige allmennnyttige funksjoner skal få plassering og størrelse som markerer og harmoniserer med viktige landskapstrekk.
4. Forholdet mellom gatebredde/byrom og fasadehøyde mot gaten skal som hovedregel ikke overstige forholdet 1 : 1.
5. Eksisterende kvartalsstruktur, dvs. byggelinjer mot gategrunn, bygninger og annet areal åpent for allmenn ferdsel skal opprettholdes.
6. For ny bebyggelse i området Blandet sentrumsformål, inkludert bykjernen, skal bebyggelsen sikres en variert fasadeinndeling gjennom bebyggelsesstruktur, materialvalg m.v.
7. Der hvor bygningsstrukturen i strøket er slik at hele fasaden fyller tomten fra eiendomsgrense til grense mot vei behøves ikke disp. fra plb. §70.

3.15 Ved utbygging til næringsformål tillates kun en begrenset andel av tomtearealet benyttet til utendørs parkering. Denne andelen er:

- 15% for kontor, undervisning og forskningsvirksomhet
- 25% for handels- og servicevirksomhet
- 30% for annen industrivirksomhet.

Kravet gjelder ikke for etablering av mindre enkeltbedrifter med behov for inntil 10 parkeringsplasser.

Manøvrering i tilknytning til parkerings-arealer skal skje på egen grunn.

3.a Det skal ikke bygges i nærhet til eller på områder som det er tilknyttet samfunnssikkerhetsmessig risiko uten at det har vært vurdert og godkjent avbøtende tiltak.

3.b I alle plan- og byggesaker skal det velges løsninger som styrker en bærekraftig utvikling av Larviksamfunnet.

3.c I plan- og større byggesaker (over 1000m² og hovedombygninger jfr. pbl §93, §87-2a og d), bør det installeres vannbåren varme. Kommunale eiendommer skal ved nybygg og hovedombygginger ha vannbåren varme. Ved salg av kommunale bygg skal det etableres klausul om slik oppvarmingsmåte.

3.d Gjennom fremtidige reguleringer skal det søkes å fjerne virksomhet som kan være til fare eller sjenanse for omkringliggende boligområder.

3.e I støyutsatte områder skal støynivå dokumenteres og støydempende tiltak utformes med utgangspunkt i NS 8175. Støydempende glass bør benyttes i områder som er støyutsatt, eller som kan bli det i fremtiden.

3.f Ved revidering av reguleringsplaner for områder avsatt til spesialområde bevaring skal geografisk avgrensning og bestemmelser vurderes.

3.g Den antikvariske verdien av bygninger og anlegg skal vurderes i forbindelse med plan- og byggesaker.

3.h Det skal søkes mangfold og kvalitet i arkitektonisk form og uttrykk, blant annet gjennom bruk av arkitektkonkurranser.

3.i Ved tiltak etter plan- og bygningslovens § 93, 1. og 2. ledd skal hensynet til landskap, sammenhengende grøntdrag, turveier, biologisk mangfold, lek og rekreasjon, være vurdert, dokumentert og søkt ivaretatt.

3.j Byggevirkosomhet skal i minst mulig grad skade eksisterende vegetasjon. Store trær og annen vegetasjon som må fjernes eller blir skadet av anleggs- og byggevirkosomheten skal erstattes med ny vegetasjon.

3.k I områder uten egnet og sikret areal for lek og rekreasjon skal nødvendig areal, egnethet, arealstørrelser og avstandskriterier vurderes i forbindelse med regulering av området.

3.l Tilgjengelige barnetråkkregisteringer skal brukes som kunnskapsgrunnlag ved vurdering av plan og byggetiltak.

3.n Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal, friområde eller uteområde til skoler og barnehager, som brukes til eller er egnet for lek, skal det gjennomføres en totalvurdering av lekeplassituasjonen og skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal.

3.o For ny bebyggelse bør den samlede kvartalslengde ikke overskride 70 m.

3.p I plan- og byggesaker innenfor området avsatt til blandet sentrumsformål skal sikring av parkeringsbehovet dokumenteres. Etablering av tilfredsstillende parkeringsdekning skal skje gjennom utbyggingsavtaler.

§4. Arealbruk – Byggeområder (§ 20-4 nr.1)

Blandet sentrumsformål

4.1 I området som på plankartet er vist med blandet sentrumsformål skal det både innen enkelte bygninger, i kvartaler og i området som helhet legges til rette for en blanding av funksjoner.

4.a Hovedprinsippet for funksjonsblandingen er publikumsrettede (handels-, service-, offentlige- og allmenntilgjengelige funksjoner) virksomheter på gateplan, kontorarbeidsplasser i mellometasjene og boliger i de øverste etasjene.

4.2 I sentrumsområdet skal første etasje ha publikumsrettede funksjoner.

4.b Diskoteker, nattklubber og lignende støyende etableringer skal ikke lokaliseres slik at de kommer i konflikt med omkringliggende boligbebyggelse.

4.3 Forretninger/kjøpesenter med plasskrevende varer tillates ikke.

4.4 Forretninger og kjøpesenter over 3000 kvm BRA tillates ikke.

4.5 Lokalisering av større parkeringsanlegg skal fortrinnsvis skje i nær tilknytning til hovedveinettet. Plasser for spesielle behov som varelevering og taxi kan tillates på gategrunn.

4.6 Parkering på tak tillates ikke.

4.7 Innenfor område avsatt til blandet sentrumsformål skal det avsettes 1 p.pl/100m² BRA uavhengig av arealbruksformål/virkoshetstype, jfr. pbl §69.

Bykjernen (skravert område)

4.8 Forretninger, kjøpesenter over 3000 kvm BRA kan tillates.

Boliger

4.9 I områder for eneboliger er minste tillatt tomteareal 700m².

4.10 Nye byggeområder for boliger skal ha en høy utnyttelse.

4.11 I områder avsatt til byggeområde boliger, eksisterende og planlagte, skal bestemmelsene vedrørende barn og unges interesser nedenfor legges til grunn med hensyn til areal- og funksjonskrav. Lekeplasser kan være del av fellesareal. I større planer og prosjekter skal barn og unge trekkes aktivt med i planprosessen.

4.12 Fullverdig erstatning for arealer brukt eller egnet for lek skal skaffes dersom følgende inntreffer:

- utbygging krever omdisponering eller omregulering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde.
- utbygging eller omdisponering krever uregulerte arealer som barn bruker som lekeareal.
- utbygging krever omdisponering av arealer egnet for lek slik at dagens krav til lekeareal ikke kan oppfylles.

4.13 Egnet uberørt naturtomt kan likestilles med opparbeidet lekeareal.

4.c Det faste utvalg for plansaker kan i regulerings-/bebyggelsesplaner og ved enkeltaks-behandling, sette krav til lekeplassarealenes kvalitet og innhold.

4.14 I eksisterende og fremtidig boligbebyggelse hvor det bygges leiligheter skal det avsettes minimum 15 kvm uteoppholdsareal pr. boenhet. I områder avsatt til blandet sentrumsformål skal det avsettes minimum 10 kvm uteoppholdsareal pr. boenhet. Minimum 8 kvm skal etableres som et privat uteoppholdsareal for den enkelte boenhet, for eksempel som balkong eller terrasse. Arealet skal ha god orientering i forhold til sol og lysinnfall og være skjermet for innsyn.

Resterende uteoppholdsareal (minimum 7 kvm pr boenhet for boligbebyggelse og minimum 2 kvm pr boenhet for blandet sentrumsformål) skal etableres som felles uteareal på markplan. Arealet skal etableres på egen tomt.

- 4.15 Uteoppholdsarealene skal tilrettelegges for opphold og lek. Arealene skal ha trafiksikker adkomst og best mulig solforhold. Uteoppholdsarealer skal ha universell utforming.
- 4.16 For områder avsatt til enebolig- og rekkehusbebyggelse skal det avsettes min. 150 m² uteoppholdsareal pr. boenhet, hvorav en del av arealet skal minst være 7x12 m. Felles oppholdsareal skal ligge i umiddelbar tilknytning til boenhetene. Alle uteoppholdsarealer skal opparbeides og ferdigstilles før innflytting, jf plan- og bygningslovens §67a.
- 4.17 For leiligheter skal det avsettes minimum 1 parkeringsplass pr. boenhet og minimum 2 parkeringsplasser ekstra pr. 5 boenheter til felles-parkering. For rekkehus og eneboliger skal det avsettes minimum 2 parkeringsplasser pr. boenhet.

Byggeområde friområder

- 4.18 Offentlige parkområder skal bevares og videreutvikles som sammenhengende attraktive og trygge rekreasjonsområder med uiversell utforming. Viktige gangveier gjennom parkområder skal ha god belysning. Aktivitetsområder for barn og unge skal prioriteres. Parkering i områder avsatt til friområder tillates ikke med mindre dette er avsatt i reguleringsplan.

Byggeområde næring

- 4.19 I næringsområder tillates en høy arealutnyttelse. Utnyttelsen skal beregnes på grunnlag av Teknisk forskrift, kapittel III. Gulvareal som ligger helt eller delvis under terreng skal regnes med.

4.d Ved regulering av nye næringsområder bør det gis bestemmelser om en minste TU på 150%.

- 4.20 I områder avsatt til industri tillates også lager og engrosvirksomhet. Det tillates ikke kontor-, varehus, salg av plasskrevende varer eller andre service- eller forretningsfunksjoner/detaljhandel. Engro – eller produksjons/håndverksbedrifter kan tillates salg av egne produkter på maks 100m² salgsflate.

4.e For all næringsbebyggelse skal det legges særlig vekt på bygningenes og uteområdenes

estetiske utforming. Det skal utarbeides utomhusplan for alle nye tiltak, og områdene rundt virksomheten skal opparbeides parkmessig og ferdigstilles senest 6 mnd etter innflytting. Det skal særskilt vurderes innarbeidet gang/sykkelveier og buffersoner mot omkringliggende bolig og friområder.

- 4.21 For å regulere type handelsvirksomhet settes det krav til søknad om bruksendring dersom område regulert til plasskrevende varer ønskes omdisponert til detaljvareomsetning.

4.f Det skal gjennom arealplanleggingen legges til rette for at forurensende og/eller trafikkgenererende bedrifter flyttes bort fra sentrumsområdet og boligområder.

4.g Arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og kollektivtrafikanter. Virksomheter med lav arbeidsplassintensitet og lav besøksintensitet skal lokaliseres nær hovedveinettet.

4.h Ved etablering av bedrifter eller annen virksomhet som lokaliseres slik at boligbebyggelse kan bli utsatt for lokal luftforurensning eller støy, skal dokumentasjon av forventet forurensningsnivå i forhold til gjeldende forskrifter og veiledere fremlegges i forbindelse med regulerings- eller bebyggelsesplan.

4.i For områder utenfor områder avsatt til blandet sentrumsformål, som skal reguleres til forretning, service og plasskrevende varer skal det i sammenheng med utarbeidelse av utbyggingsavtale tinglyses begrensninger i tillatt vareutsalg tilsvarende definisjonen for plasskrevende varer.

Plasskrevende varegrupper defineres tilsvarende som i rikspolitisk bestemmelse: salg av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner/ anleggsmaskiner, trelast og andre byggevarer, salg fra planteskole/hagesentre med delvis egen produksjon, samt salg av fritidsbåter.

Annet byggeområde/transformasjonsområder

- 4.22 Områdene ønskes transformert fra tradisjonell industrivirksomhet til annen arealbruk, primært boliger eller virksomhet som ikke forurenser eller skaper mye biltrafikk. Blanding av boliger og industri/forurensende virksomhet tillates ikke.



Kart 1

Alfred Andersen

4.j Ved regulering av området skal det søkes å transformere området fra produksjonsindustri til nye næringer.

Pigmenten

4.k Ved regulering av området skal det vurderes behov for utvidelsesareal for den nye videregående skolen, evt. regulere til nye former for næringsvirksomhet som ikke er i konflikt med bolig- eller skoleformål.

§5. Områder for råstoffutvinning (§ 20-4 nr.3)

5.a For alle tiltak i grunnen innenfor restriksjonsområdet «Farriskilden» som kan påvirke grunnvannet skal grunneier for kilden varsles og gis anledning til å uttale seg før ny arealbruk, grunnboringer og lignende tiltak godkjennes. Nødvendig dokumentasjon på virkningene av byggeaktivitet skal foreligge før rammetillatelse gis.

§6. Båndlagte områder (§ 20-4 nr.4)

*Retningslinjer for båndlagt område med formål regulering etter §25, 6. – St. Helena:
Spesialområde naturvern-område.*

- 6.a *Område Halsen/Lågen: Eventuell etablering av brohode på St. Helena vurderes og avklares gjennom regulering av området. Avgrensningen av planområdet avklares med Planutvalget før oppstart av reguleringsplanen.*
- 6.b *Område Jordfalle: Opparbeidelse av tursti gjennom området skal avklares gjennom utarbeidelse av reguleringsplan for området.*

§7. Områder for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag (§ 20-4 nr.5)

- 7.a *Tiltak i Lågen og Farriselva etter § 93, 1. og 2. ledd i vannstrengen tillates ikke uten at hensyn til natur, landskap, kulturminner og friluftssinteresser er vurdert og ivaretatt, og eventuelt avbøtende tiltak iverksatt. Hensynet til helhetlig elvelandskap og biologisk mangfold skal ivaretas før tilrettelegging for friluftsliv.*
- 7.b *I områder avsatt til friluftsområde i sjø skal allmennheten sikres fri ferdsel. Etablering av brygger, moloer, gjerder og andre innretninger skal ikke anlegges på en slik måte at de hindrer ferdsel etter friluftsløven.*
- 7.c *Det skal i bygge- og reguleringssaker stimuleres til sanering og samling av eksisterende innretninger slik at allmennhetens ferdsel etter friluftsløven sikres, og for å bevare mest mulig uberørt landskap.*
- 7.d *Tillatelse til mudring og dumping kan kun gis gjennom ordinær byggesaksbehandling.*
- 7.e *Ved nyanlegg av brygger og moloer i stein eller betong skal konsekvensene av endring i strømningsmønster, vannutskifting, sandfor-flytning og mudderdannelse vurderes.*

§8. Viktige ledd i kommunikasjonssystemet (§ 20-4 nr.6)

- 8.a *Ved anleggelse eller omlegging av veier skal fare og risiko for omkringliggende boligbyggelse, offentlige formål og eventuelle drikkevannskilder vurderes. Det skal iverksettes tiltak der dette er nødvendig.*

- 8.b *Kollektivtransport skal prioriteres i byen og i videre arbeid med gatebruksplan for sentrum. Holdeplasser skal ha universell utforming og høy kvalitet i utformingen. Busslinjer, hurtigbåt og turistbusser skal ha høy prioritet i tilretteleggingen av byrommene med tanke på fordeling av stoppesteder og traseer. Parkeringsanlegg for rutebusser og turistbusser bør legges i utkanten av bykjerne, eller i større felles parkeringsanlegg. I indre havn kan det legges til rette for hurtigbåter og annen passasjertrafikk med båt.*
- 8.c *Hovedgatene for kjøretrafikk skal sikres god funksjonsdyktighet, samtidig som hastighetsnivå skal søkes redusert for hele sentrumsområdet. Kjøretraseene skal ha bymessig utforming med kurvatur og gateprofil. Opphøyde fotgjengerkryssinger skal vurderes der det er nødvendig for å sikre de myke trafikantene.*
- 8.d *Det skal etableres et oversiktlig kjøremønster med lavt fartsnivå for betjening av lokale soner i sentrumskjernen og langs sjøfronten. Før veier stenges skal nødvendige avlastningstiltak være etablert for å sikre gjennomgangstrafikkens fremkommelighet.*
- 8.e *I boligområder og langs trafikkerte veier som fungerer som skolevei skal det avsettes tilstrekkelig areal til gang/sykkelvei eller fortau (trafikkseparering).*
- 8.f *I boligområder skal det i veisystemet skilles mellom intern trafikk i området og gjennomgangstrafikk (trafikkdifferensiering).*
- 8.g *Ved endring og opparbeidelse av gangareal med byromsbruk, skal utformingen ta hensyn til byrommenes funksjon som sosial og kulturell arena, handelsareal og oppholdsrom. Arealet i byrommene skal i størst mulig grad utformes for integrert gatebruk med alle trafikantgrupper, og det er et mål å etablere et lavt fartsnivå og et hensynsfullt adferdsmønster i sentrum. Akseptabel fremkommelighet for utrykningskjøretøy, kollektivtrafikk, varelevering, taxikjøring, nødvendig atkomst, syklist og fotgjengere skal sikres.*

- 8.h *Arealer til overflateparkering skal reduseres.*
- 8.i *Det skal være tilstrekkelig fri bredde for fotgjengere på torg, i gågater og på fortau, minimum 2 m der dette fysisk og funksjo-*

nelt kan gjennomføres. Ganglinjer skal fortrinnsvis videreføres uten sideforskyvning der gangfelt krysser kjøreareal.

- 8.j Todelt kryssing via refuge skal unngås. Trafikklys bør unngås. Gangfelt bør være opphøyet. Alle fortau bør utføres i kjøres-terkt dekke.
- 8.k Innkjørsler over fortau skal være i plan med fortauet og bør ha samme materiale. Renner for takvann, lyskasser og andre inngrep i fortausdekket skal ikke redusere fremkommerligheten for gående. Pullerter, skilt, parkometer og installasjoner som ikke retter seg mot fotgjengerne bør ikke plasseres på fortau, og uansett ikke i ganglinjene. Sykkelstativ må vurderes arealmessig og estetisk i forhold til fotgjengerarealene.
- 8.l Butikker og serveringssteder gis mulighet for gatesalg og uteservering i inntil 1 meters bredde langs fasade dersom krav om fri fotgjengerarealbredde på min. 2 meter, og eventuelt areal for holdeplass, varelevering og andre prioriterte aktiviteter er ivaretatt.
- 8.m Frittstående gatesalg og større serveringsareal skal ta hensyn til fotgjengerbredde, salgsareal langs fasade, sykkelareal, kollektivtraseer og holdeplasser, varelevering, bilfremkommighet, utrykning og nødvendig parkering, lokalt oppholdsareal og viktige visuelle og kulturhistoriske sammenhenger.
- 8.n All møblering skal fortrinnsvis plasseres direkte på bygulvet. Oppbygde plattinger, faste overbygninger eller rammeverk, balkonger eller lignende tillates ikke. Markiser og andre innretninger ut mot offentlig gate eller plass skal ikke vanskeliggjøre ferdsel til fots eller på sykkel.
- 8.o Egne planer for sanering av parkeringsplasser på gategrunn og tilrettelegging for ny bruk skal legges frem og godkjennes samtidig med behandling av nye parkeringsanlegg. Opparbeidelse av frigitt gategrunn bør samordnes med ferdigstillelse av parkeringsanlegg.

§9. Byform – bebyggelsen

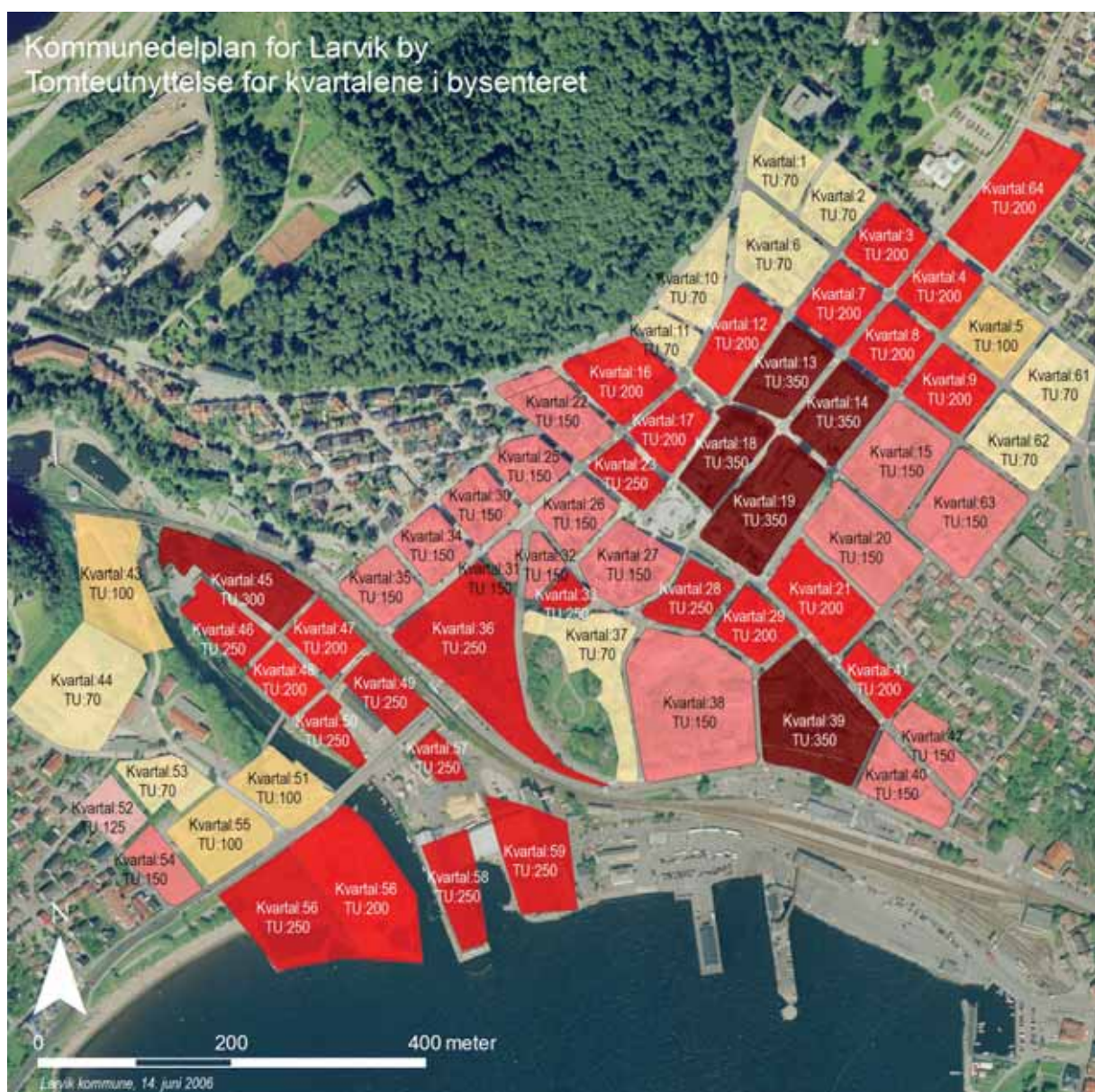
Byggeområde med formål bevaring jf. plb §20-4. 2. ledd bokstav b

- 9.1 Bygninger og anlegg av antikvarisk verdi skal bevares og tillates ikke revet. Vurdering av bygninger og anleggs bevaringsverdi skal gjøres i forbindelse med plan- eller byggesak, jfr. plan- og bygningslovens § 92, 3. ledd. Fasadelinjen på eksisterende gateløp skal opprettholdes.
- 9.2 Deling av eiendommer, sammenføring av eiendommer og fradeling av bebygde tomter innenfor område avsatt til byggeområde med formål bevaring tillates ikke.
- 9.3 Ved utbedring og reparasjon skal bygningenes karakter, dvs. form, materialebruk og detaljering, opprettholdes eller tilbakeføres til tidligere tilstand.
- 9.4 Tilbygg og påbygg kan tillates dersom de ikke strider imot målsetningene i denne planen. Størrelse, proporsjoner og utseende skal underordne seg den bevaringsverdige bebyggelsen.
- 9.5 I den tradisjonelle trehusbebyggelsen tillates ikke fremspringende balkonger over offentlige gater eller plasser.
- 9.6 Nye bygninger skal harmonere med den bevaringsverdige bebyggelsen i dimensjon, høyde, volum, form og materialebruk.
- 9.7 Utforming av bakgårdsbebyggelse skal baseres på sikkert dokumentert grunnlag, eller på historisk parallell dersom historisk dokumentasjon ikke finnes.
- 9.8 Ved brann eller annen større skade på bevaringsverdig bebyggelse skal nye bygninger ha samme plassering og volum som tidligere bebyggelse. Bebyggelsens høyde, form og fasade skal tilpasses det bevaringsverdige miljøet og gis arkitektonisk høy kvalitet.
- 9.9 Offentlige byrom som gater og plasser skal bevares i den form og med de detaljer de har pr. i dag.

Båndlagt områder etter lov om kulturminner

- 9.10 Utover tiltak godkjent av Riksantikvaren er inngrep i vedtaksfredede bygg og anlegg ikke tillatt.
- 9.11 Det er ikke tillatt med inngrep i automatisk fredede kulturminner. Kjente automatisk fredete kulturminner er merket med rune-R på kartet.

Kommunedelplan for Larvik by Tomteutnyttelse for kvartalene i bysenteret



Kart 2

Kommunedelplan for Larvik by Mønehøyde for kvartalene i bysenteret



Kart 3



Kart 4

Tilleggsbestemmelser for enkeltområder

Kapittelet omhandler spesielle bestemmelser som utfyller og konkretiserer krav til prosess, byform, bebyggelse og byrom for enkelte delområder merket A-L, tilsvarende på plankartet.

- A: Saggården/Hammerdalen/Sanden
- B: Indre havn
- C: Alleløkka
- D: Hovland

- E: Vestre Halsen
- F: Sentrum
- G: Byløkka/Byskogen
- H: Kvartalet Håkonsgt./Eriks gate/Høyersgt./Haraldsgate
- I: Bøkelia
- J: Kvartalet Colin Archersgt./Tallak Niensensgt./Dronningensgt
- K: Ytre Torstrand
- L: Nanset/Nansetgata

A. Saggården/Hammerdalen/Sanden

9.12 Kulturminneverdiene i området skal ivaretas og synliggjøres. Tiltak i området skal bidra til å tydeliggjøre kulturminne-verdiene.

9.a-a Parkering i form av overflateparkering på markplan skal minimeres.

9.13 Viktige siktakser og ganglinjer mot sentrum og fjorden skal ivaretas.

9.a-b Friområdet nord i Hammerdalen er primært en del av et sammenhengende rekreasjons- og gangstrøk fra Larviksfjorden til Farris/Bøkeskogen. Det skal utarbeides en helhetlig landskapsplan for innpasning av gang- og sykkelveier og turveier fra Stavernsveien til Farrisområdet.

9.14 Parkeringsdekning for området settes til 1,0 bilplasser pr. boenhet og 1 bilplass pr 100 m² bruksareal for øvrig bebyggelse, uavhengig av formål.

9.a-c Ny gangbro ved Stavernsveien skal utformes slik at kvaliteter ivaretas for de som ferdes på gangveiene eller i båt under broen. Lysinnfall og materialbruk bør vektlegges.

9.15 Friområdene skal fungere både som uteoppholds- og rekreasjonsareal for boligbebyggelsen og for allmennheten generelt. Det tillates anlagt gangveier, gangbroer og stier for fri ferdsel gjennom området med traseer som angitt på plankartet.

9.a-d Parkeringsdekning for kulturhuset fastlegges som del av reguleringsplan.

9.16 Ny bebyggelse i forlengelsen av Kongegata og Johan Sverdrupsgate skal følge byggelinjer fra disse gateløpene.

9.17 Store bygningsvolumer skal utføres slik at bygningen virker oppbrutt i fasade og gesims.

9.18 Bebyggelsens takflater skal tilfredsstillende rimelige skjønnhetshensyn, konferer plan- og bygningslovens § 74.2. Dette gjelder spesielt byggeområdene som grenser til Stavernsveien.

B. Sanden – Indre havn

9.b-a Det skal avholdes en internasjonal arkitektkonkurranse i Indre havn for området fra Tollboden til Skottebrygga som grunnlag for regulering av området.

C. Alleløkka

9.c-a Over tid ønskes det en reetablering av en mer parklignende utforming.

D. Hovland

9.d-a Det bør avholdes en arkitektkonkurranse som grunnlag for regulering av Hovlandbanen. Viktige målsetninger som skal søkes oppfylt i konkurransen og reguleringen er:

- 1. Boligområdet bør være et pilotprosjekt for bærekraftig boligutbygging i forhold til arealøkonomisering, materialbruk, energikilder, organisering av arealbruksformål.*
- 2. Det kan tillates høy utnyttelse (TU: 200%) med 10-15 m mønehøyde.*
- 3. I 1 etg mot omkringliggende gater kan det tillates publikumsrettede funksjoner.*
- 4. Det bør avsettes areal tilsvarende en 4 avdelings barnehage, primært for å dekke det behov for barnehager boligområdet genererer.*
- 5. Det bør ikke etableres parkering på markplan.*
- 6. Eksisterende koller bør bevares.*
- 7. I programmet for arkitektkonkurransen bør det avklares nærmere forhold tilknyttet utbyggingsrekkefølge, utbyggingstakt, hensynet til Hovland gård og behovet for offentlige friområder.*

E. Vestre Halsen

9.e-a Bebyggelsen skal undersøkes antikvarisk mht individuell verdi og miljøverdi før det gis tillatelse til større byggetiltak i området.

9.e-b Området bør reguleres til spesialområde bevaring.

F. Sentrum

9.19 Ved planlegging og tiltak i området skal gateløp, grøntområder og bebyggelsesstruktur bevares for å tydeliggjøre de historiske sammenhengene som viktige kvaliteter for byens videre utvikling

Storgaten

9.20 Strukturen med patrisierhusene liggende på rekke og bakenforliggende hager skal opprettholdes (spesielt nr. 44 – 52). Bygninger og anlegg med antikvarisk verdi skal bevares og tillates ikke revet. Nye bygninger skal i dimensjon, volum og utforming passe til den bevaringsverdige bebyggelsen. Bygningene i Storgaten 44 – 52 skal fortsatt dominere sjøfronten.

9.21 Hage og uteanlegg med plen, annen vegetasjon, gjerder, porter, trapper, murer etc. skal bevares.

Tilbakeføring kan tillates dersom det gjøres på et sikkert dokumentert grunnlag og dersom eksisterende elementer med høy bevaringsverdi ikke fjernes eller ødelegges.

- 9.22 Bebyggelse og struktur kan erstattes i Grandkvartalet. Byggelinjen mot Storgaten som angis av patrisierhusene skal videreføres.

Prinsegaten

- 9.23 Nye bygg skal i dimensjon, volum og utforming passe til den bevaringsverdige bebyggelsen. Fasadelinjen på eksisterende gateløp skal opprettholdes.

Kongegaten

9.f-a Ved ombygging/restaurering skal det utarbeides en plan for fargesetting, med identifisering av maling- og pusstype for fasaden.

Bykjernen

- 9.24 Nye bygg skal i den bymessige bebyggelsen sørge for å videreføre bypreget med hensyn til fasader, gateløp, bygnings- og vindushøyder m.v. Bygningsvolum skal deles opp i bygningskropper med maksimal lengder i samsvar med nærliggende bebyggelse.

- 9.25 Tak på nybygg skal harmonere med takvinkel og -type i området.

- 9.26 Ny bebyggelse skal underordnes byggelinjer og kvartalsstruktur definert av eldre bevaringsverdige mur/trearkitektur.

G. Byløkka/Byskogen

- 9.27 Ved nybygg skal gjeldende byggelinjer opprettholdes.

9.g-a Eventuelle nybygg skal fortrinnsvis være av tre og tilpasses de volumer og høyder som dominerer i området.

- 9.28 Hagene skal ikke fortettes.

H. Kvartalet Håkonsgate/Eriks gate/Høyers gate/Harldsgate

- 9.29 Jugendhus i mur skal bevares og søkes tilbakeført til opprinnelig tilstand.

9.h-a Eventuelle nybygg skal fortrinnsvis være bygd av mur og tilpasses de volumer og høyder som dominerer i området.

- 9.30 Gjeldende byggelinjer skal opprettholdes.

- 9.31 Hagene skal ikke fortettes.

9.h-b Nye bygninger bør ha gårdsrom med uthus. Gårdsrommene bør fortsatt være private soner og skal ikke fortettes.

- 9.32 Bygninger med antikvarisk verdi skal bevares og tillates ikke revet. Eksteriøret tillates ikke endret.

9.h-c Ved inngrep i eksisterende bygninger som går ut over vanlig vedlikehold bør bygningen tilbakeføres til tidligere utforming. Detaljering skal skje ut fra originale eksempler.

I. Bøkelia

- 9.33 Plan- og byggetiltak skal innordnes områdets helhetlige preg.

- 9.34 All fortetting til bolig skal skje ut mot gate.

- 9.35 De bevarte hagene skal ikke fortettes.

- 9.36 Øvre Torggate 6 bevares som viktig fondmotiv for Nedre Bøkeligate. Øvre Torggate 12 i fonden for Mellom Bøkeligate skal opprettholdes.

- 9.37 Traséen til gamle Sørlandske hovedvei med brostein, høye murer og smijernsgelendre skal bevares.

- 9.38 Nedenfor Nedre Bøkeliggate skal bygninger utformes i mur. Det tillates en tomteutnyttelse på inntil 150% og en mønehøyde på inntil 12 meter.

- 9.39 Ovenfor Nedre Bøkeligate skal bygninger utformes i tre. Det tillates en tomteutnyttelse på inntil 100% og en mønehøyde på inntil 10 meter.

J. Kvartalet Colin Archers gate/Tallak Nielsens gate/Dronningens gate

- 9.40 Jugedbebyggelse i mur skal bevares.

9.j-a Eventuelle nybygg skal fortrinnsvis være bygd av mur og tilpasses de volumer og høyder som dominerer i området.

- 9.41 Gjeldende byggelinjer skal opprettholdes.

- 9.42 Hagene skal ikke fortettes.

K. Ytre Torstrand

- 9.43 Områdets enhetlige målestokk skal bevares. Bebyggelsen, vegetasjon og andre elementer bør bevares. Eksisterende bygningsdetaljering og materialbruk bør videreføres.

9.k-a Gatebelysning bør tilpasses bebyggelsens høyde. Gatelyktene skal være enkle og kraftige i utformingen.

L. Nanset – Nansetgata

9.44 Bebyggelsesstruktur og bygninger og hager fra 1900-1938 skal bevares.

9.l-a Langs Nansetgaten, skal forholdet mellom tomt, bebyggelse og gate med tett bebyggelse uten forhager mot gaten bevares.

9.45 Gjeldende byggelinje skal opprettholdes.

9.46 Hagene skal ikke fortettes.

§10. Byform – byrommene

10.1 Innenfor området avsatt til blandet sentrumsformål med bykjernen skal byrommene utformes som et sammenhengende bygulv med områdevis variasjoner.

10.2 Bygulvet skal uttrykke god forbindelse mellom byens offentlige rom på alle nivåer; plass, torg, allmenning, gate, gangveier; også kalt byromsnett. Formgivning og materialkvalitet skal ha et langsiktig perspektiv. Det skal legges vekt på uteopphold generelt. Bygulvet skal ha god terrengtilpasning og skal fremstå som en åpen felles flate. Utkraging av terrasser og balkonger ut over egen eiendomsgrense eller offentlig gategrunn/offentlig plass tillates ikke.

10.3 En større andel av de sentrale byrommene skal utformes for aktiviteter for barn og unge.

10.4 Viktige handelsstrøk og rekreasjonsforbindelser mellom parker og grøntdrag skal ha tydelig sammenheng, romslighet for gående, universell utforming og kvalitet i materialbruk.

10.5 Hele strandlinjen skal ha god offentlig tilgjengelighet og god utforming.

10.6 I alle nye byrom skal det avsettes plass til kunstnerisk utsmykning.

10.a Gangbroer og underganger tillates som hovedregel ikke. Unntak fra dette gjelder kommunikasjonsårer for gående og syklende fra Bøkkerfjellet til Indre havn, og nødvendige gangbroer over jernbanen fra øvre til nedre bysentrum. Byrommenes åpne karakter og de viktige sammenhengene og

utsiktslinjene til landskapet og landemerkenene skal bevares og forsterkes.

10.b Byrommenes historiefortellende egenskaper som byplanelement og som forbindelse mellom viktige byfunksjoner skal legges til grunn ved opparbeidingen. Viktige historiske detaljer bør bevares, rekonstrueres eller nytolkes.

10.c Eventuelle tilbakeføringer til tidligere tilstand forutsettes gjort på et sikkert dokumentert grunnlag, og bare dersom det ikke medfører at eksisterende elementer med høy bevaringsverdi fjernes.

Planlagte og mulige nye byrom – Eksisterende torg og gaterom

10.7 Utforming av utstyr og bygulvsdetaljer skal fremheve byrommenes lokale egenart, historiske bakgrunn og særegne kvaliteter.

10.d Variasjon mellom byrommene skal tilstrebes, gjennom lokal helhetlig utforming der beplantning, benker, søppelkasser, busskur, blomsterurner, skilt, belysning og tekniske installasjoner er integrert. Historiske tema skal kombineres med tidstypisk formspråk.

10.8 Det skal tas spesielt hensyn til parkenes egenart og landskapssammenheng ved utforming av detaljløsninger for dekker, beplantning, utstyr og installasjoner. Det skal legges særlig vekt på å opprettholde områdenes åpne karakter og utsiktslinjer som gir opplevelse og forståelse av byen og landskapet.

Spesielt verdifulle parker, hager og gravlunder

Verdifull grønnstruktur

10.e Hensynet til eksisterende grønnstruktur skal veie tungt ved nye plan-, anleggs og byggetiltak. Områdene skal ved regulering vurderes sikret som friområde, friluftsområde eller lignende.

Grønnstruktur i villaområder

10.f I alle plan og byggesaker innenfor området skal enkeltrær og grønne lunger søkes bevart.

Bevaringsverdig strandlinje

10.9 Utfylling eller endringer i strandlinjen skal ha høy kvalitet i utformingen.

Gamle badeplasser

10.g De gamle badeplassene bør gjenoppbygges for offentlig bruk.

Bekkefar og elveløp

10.h Bekkefar og elveløp skal om mulig tilbakeføres til aktiv kvalitet i nærmiljøene i sammenheng med lokal overvannshåndtering.

Belysning

10.i Belysning i byrommene skal understreke områdets særpreget og historiske karakter. Det skal legges vekt på god lyskvalitet, variert og tilstrekkelig, men med begrenset belysningsnivå. Plassering av belysningen skal knyttes til brukerbehov og understreking av byrommenes egenskaper.

10.j Flombelysning, spilllys og overhengende belysning i barduner mellom husene skal unngås.

Innretninger for innsamling av avfall

10.10 Plassering og utforming av anlegg for innsamling av avfall (miljøstasjoner) skal ha en god estetisk utforming og gis en underordnet plassering.

Byrommene i spesialområde bevaring (etter §§20-4 og 25 6.)

10.k Ved gjennomføring av tiltak i området skal murer, gjerder, gatemøbler og -belegg og annet utstyr gis en utforming som harmonerer med omgivelsene.

§11. Områder særskilt unntatt rettsvirkning

11.a Larvik Cell: Fremtidig arealreserve. I fremtiden skal området vurderes benyttet til bolig, offentlig/allmennyttige formål og/eller friområde.

