



Larvik
kommune

Plan for utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn - fase 2

Oktober 2025



Sammendrag

I dette plandokumentet beskrives den andre av tre faser i utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn, et byutviklingsprosjekt igangsatt for å styrke Larviks attraksjonskraft og byutvikling.

Arbeidet bygger videre på «[Plan for utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn](#)», vedtatt av Larvik kommunestyre 11. desember 2024.

Prosjektets mål

«Styrke **byutviklingen** i Larvik ved å igangsette og gjennomføre en **helhetlig og forutsigbar** utvikling av områdene rundt Larvik stasjon og indre havn.

Dette skal gjøres ved å søke å etablere **forpliktende samarbeid** mellom ulike offentlige og private aktører og koordinere ulike interesser og ambisjoner inn mot et felles mål.

Utviklingen skal bygge opp om føringene i kommunedelplan for Larvik by og sentrumsstrategien for Larvik, **styrke forbindelsen** mellom indre havn og resten av sentrum, og bidra til å fjerne barrierene mellom **byen og fjorden**».

Den første av de tre fasene i utviklinga av Knutepunkt Larvik og indre havn ble gjennomført fra desember 2024 til september 2025 og har blant annet fokusert på kartleggingsarbeid, avklaring av viktige tema og videre plangrep, involvering av relevante aktører og planlegging av neste steg i utviklingsarbeidet. Hovedresultatene av dette arbeidet presenteres i den første delen av dette dokumentet.

Resten av plandokumentet beskriver gjennomføringen av fase 2, en «Plan- og avklaringsfase». Arbeidet i denne fasen forventes å gi to leveranser:

1. En områdeutviklingsstrategi for området
2. Anbefalinger knyttet til hvordan fase 3 – «Realisering» kan gjennomføres

Arbeidet i fase 2 av utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn tar sikte på å starte opp i november 2025, og ferdigstilles 4. kvartal 2026.

Innhold

1. Innledning.....	3
1.1. Bakgrunn.....	3
1.2. Mål for arbeidet.....	4
1.3. Gjennomføring av fase 1 - Oppstartsfase.....	5
1.4. Planstatus og rammebetingelser for området.....	6
1.5. Anbefalt videre plangrep.....	14
2. Hovedtema for arbeidet i fase 2.....	16
2.1. Byutvikling.....	16
2.2. Mobilitet.....	16
2.3. Knutepunksutvikling.....	16
2.4. Arealbruk og bebyggelsestruktur.....	17
2.5. Sjøfront.....	18
2.6. Øvrig teknisk infrastruktur.....	18
2.7. Prosjektets videre gjennomførbarhet.....	18
2.8. Midlertidige tiltak i planområdet.....	19
3. Leveranser som et resultat av fase 2.....	19
3.1. Leveranse 1 - Områdeutviklingsstrategi.....	19
<i>Mål for byutviklinga.....</i>	<i>19</i>
<i>Alternativsvurderinger.....</i>	<i>20</i>
<i>Overordna byplangrep.....</i>	<i>20</i>
<i>Temakart med infrastrukturtiltak og beskrivelse.....</i>	<i>20</i>
<i>Tiltak utenfor planområdet.....</i>	<i>20</i>
<i>Krav til etterfølgende planer og utredninger.....</i>	<i>21</i>
3.2. Leveranse 2 - Anbefaling til gjennomføring av fase 3.....	21
<i>Utviklingssamarbeid.....</i>	<i>21</i>
<i>Avklare kommunens rolle i den videre utviklingen.....</i>	<i>21</i>
<i>Avklare eiendomsmessige forhold.....</i>	<i>22</i>
4. Gjennomføring av fase 2.....	22
4.1. Organisering.....	22
4.2. Medvirkning.....	23
4.3. Overordnet framdriftsplan.....	24

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Arbeidet med utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn er potensielt det største byutviklingsgrepet i Larvik de siste 15 årene. Dette handler om å videreutvikle «fjordbyen Larvik», binde fjorden og byen tettere sammen og utvikle et fremtidsrettet knutepunkt på en måte som styrker Larviks byutvikling og attraksjonskraft.

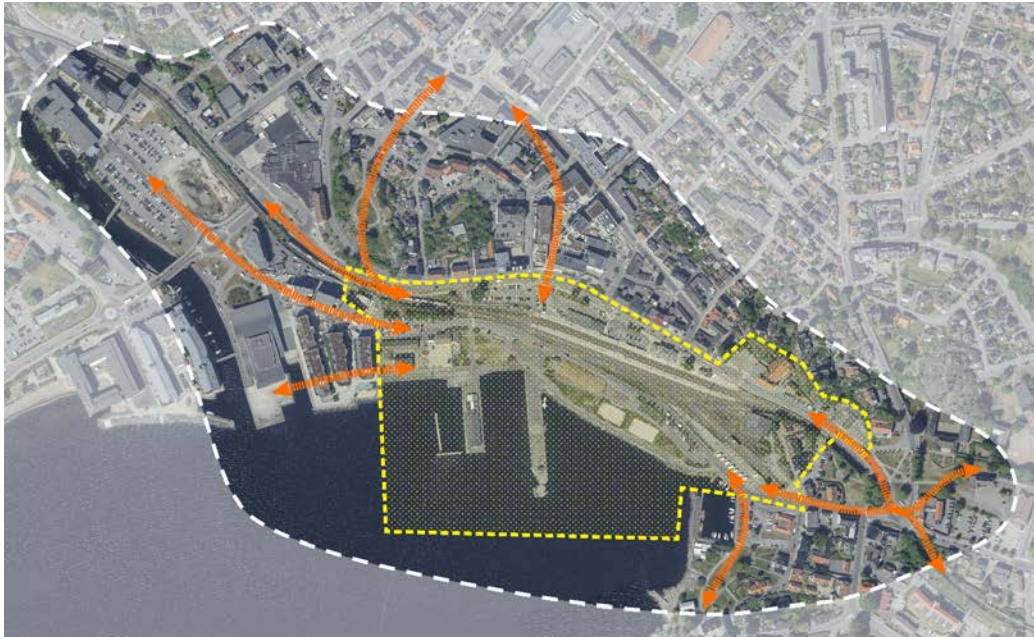
Områdene på Indre havn og i tilknytning til Larvik jernbanestasjon, er blant de mest attraktive i Larvik og har et stort potensial til å bli en ny bydel med urbane kvaliteter og byrom som kan binde fjorden og sentrum sammen. Larvik jernbanestasjon er Larviks viktigste trafikale knutepunkt, og det er et stort potensial for å videreutvikle dette med mer fokus på effektive og miljøvennlige løsninger. Jernbanen i seg selv har dessuten et vesentlig potensial til å være en drivkraft for byutvikling, og en sterkere knutepunktsutvikling vil også kunne bidra til økt bruk av jernbanen som transportmiddel til og fra Larvik.

Larviks utvikling mot fjorden har vært et viktig tema i flere tiår, og helt siden industrien flyttet ut rundt årtusenskiftet har det foregått gradvis fornyelse og oppgradering av sjøfronten. For områdene i tilknytning til Larvik jernbanestasjon og indre havn har imidlertid situasjonen vært annerledes, og utviklingen av området har av ulike årsaker ligget på is over lengre tid.

I 2024 kom den endelige avklaringen rundt jernbanens fremtid i Larvik, og nå ligger rammene til rette for å starte arbeidet med å øke Larviks attraksjonskraft.

For å komme videre med byutviklingen må det nå legges en helhetlig plan for utviklingen av området. En plan som ivaretar ulike interesser, skaper forutsigbarhet og gir gode rammer for at den ønskede utviklingen faktisk lar seg gjennomføre.

Kommunestyret ga startsignal til dette arbeidet under sitt møte den 11. desember 2024 da «Plan for utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn» (KST 311/24) ble vedtatt. Denne legger de overordnede føringene for prosessen som nå pågår.



Oversikt over prosjektets avgrensninger, med kjerneområdet i gul skravur, og influensområdet med hvit stiplet linje.

Rammen for arbeidet er by- og knutepunktsutvikling rundt stasjonen og på indre havn. Arbeidet er delt inn i et kjerneområde og et influensområde. Kjerneområdet omfatter eiendommene som skal utvikles som en del av dette arbeidet. Influensområdet omfatter arealer som det er naturlig å se i sammenheng med, eller som kan inngå som en naturlig del av knutepunktsområdet. Dette er arealer som har ulik status og enten er under utvikling, er ferdig utviklet eller har et utviklingspotensial, og som er sentrale for å skape gode forbindelser mellom eksisterende by og indre havn.

1.2. Mål for arbeidet

Larvik kommunestyre har fastsatt at prosjektet har som formål å:

«styrke byutviklingen i Larvik ved å igangsette og gjennomføre en helhetlig og forutsigbar utvikling av områdene rundt Larvik stasjon og indre havn.

Dette skal gjøres ved å søke å etablere forpliktende samarbeid mellom ulike offentlige og private aktører og koordinere ulike interesser og ambisjoner inn mot et felles mål.

Utviklingen skal bygge opp om føringene i kommunedelplan for Larvik by og sentrumsstrategien for Larvik, styrke forbindelsen mellom indre havn og resten av sentrum, og bidra til å fjerne barrierene mellom byen og fjorden»

Prosjektet skal:

- Avklare arealbruk som tilrettelegger for videre byutvikling, utbygging og realisering av området.
- Sikre midler til utvikling av området, herunder investeringer i eiendomsutvikling, offentlig infrastruktur, gater, byrom og strandpromenade.
- Avklare mulighet for utviklingssamarbeid mellom ulike offentlige og private aktører.

Prosjektet gjennomføres i tre faser:

Fase 1 – Oppstartsfase

Er gjennomført i perioden desember 2024 til september 2025 og er beskrevet nærmere under punkt 1.3 i denne prosjektplanen

Fase 2 – Plan– og avklaringsfase

Starter opp i november 2025, og plan for gjennomføringen er beskrevet i denne prosjektplanen. Dette arbeidet skal munne ut i to hovedleveranser:

1. En områdeutviklingsstrategi for planområdet
2. Anbefalinger til hvordan fase 3 kan gjennomføres

Fase 3– Realiseringsfase

I denne fasen starter selve utviklingen av området. Denne fasen gjennomføres basert på leveransene fra fase 2.

1.3. Gjennomføring av fase 1 - Oppstartsfase

Den første av de tre fasene i utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn er gjennomført fra desember 2024 til september 2025, i tråd med “Plan for utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn”, vedtatt av Larvik kommunestyre. ([Lenke til planen](#))

Hovedoppgavene i denne delen av utviklingsarbeidet har vært:

- Å kartlegge viktige forhold ved området som legger premisser for den videre utviklinga. Hovedfunnene i kartleggingen presenteres under punkt 1.4 i dette plandokumentet
- Avklare viktige tema for det videre utviklingsarbeidet. Disse beskrives under pkt 2 i plandokumentet.
- Anbefale videre plangrep for området. Dette er gjort under punkt 1.5 i plandokumentet.

Det er også opprettet dialog med sentrale aktører for den videre utviklingen, og viktige grunneiere og sektormyndigheter er invitert inn i det kommende arbeidet. Det er lagt premisser for hvordan medvirkningsarbeidet vil foregå, og det er også satt opp forslag til videre organisering og fremdrift.

I gjennomføringen av fase 1 har relevante fagmiljø i Larvik kommune vært involvert, og det har vært en god og tett dialog med det politisk opprettede utvalget for utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn.

1.4. Planstatus og rammebetingelser for området

Beskrivelse av området

Selve utviklingsområdet består av arealer i tilknytning til Larvik jernbanestasjon og indre havn. Det strekker seg fra Sanden i vest til Skottebrygga/ Gamlebyen i øst, og er avgrenset av Larviksfjorden i sør og Storgata i nord. Teaterhuset Munken med tilhørende parkeringsplass inngår også i planområdet.

Hele området er i sin helhet eid av Larvik kommune og Bane NOR og er på ca 68,6 daa fordelt på 13 eiendommer.

Gnr/Bnr	Størrelse (m2)	Reguleringsformål	Eier	Kommentar
Kommunale eiendommer sør for jernbaneområdet:				
3020/1985	3 731	Offentlig bygg - administrativt bygg/ havneområde	Larvik kommune	Tollboden
3020/2560	1 852	Havneområde	Larvik kommune	
3020/1986	3 901	Offentlig bygg - administrativt bygg/ havneområde/ parkeringsplass	Larvik kommune	Inkl. Vestre brygge
3020/2560	2 586	Havneområde	Larvik kommune	
3020/1986	3 108	Offentlig bygg - administrativt bygg/ havneområde	Larvik kommune	Inkl. Østre brygge
3020/2715	10 587	Offentlig bygg - administrativt bygg/ havneområde	Larvik kommune	
3020/1986	367	Parkeringsplass	Larvik kommune	
5024/1	6 732	Kjørevei	Larvik kommune	Strandpromenaden
Totalt areal	32 864			
Kommunale eiendommer nord for jernbaneområdet:				
3020/1981	302	Offentlig friområde	Larvik kommune	
3020/2560	2 311	Kjørevei/ uregulert/ annen veggrunn - tekniske anlegg	Larvik kommune	Inkl. Pendlerparkeringen
3020/1993	1 025	Parkeringsplass	Larvik kommune	Parkeringsplass Munken
3020/1987	1 437		Larvik kommune	Munken
Totalt areal	5 075			
Totalt kommunalt areal	37 939			
Jernbaneareal:				
3020/1979	30 695	Uregulert	Bane Nor	Inkl. jernbanespor og stasjonsområde
Areal for kjemeområdet	68 634			Inkl. jernbaneinfrastruktur og vei

Tabell som viser oversikt over de ulike eiendommene i planområdet



Kart som viser eiendomsforhold for relevante eiendommer.

Omgivelser

Mot vest ligger Sanden som i stor grad er ferdig utviklet, med en kombinasjon av boligbygg, kulturhus, næringsvirksomhet og kontorbygg. Litt lenger opp langs Farriselva ligger Hammerdalen/Saggården, som i dag fungerer som et arbeidsplassintensivt næringsområde med kontorbygg. Her er det fortsatt potensial for videre utvikling med kontorarbeidsplasser.

Nord for planområdet ligger Storgata, som er den viktigste transportkorridoren gjennom byen og som også er adkomsten til dagens jernbanestasjon. Som følge av sin funksjon som hovedakse for all transport som går til, fra og gjennom byen i øst-vest-aksen, har Storgata svært høy trafikk med i snitt 13 600 biler i døgnet (2024).

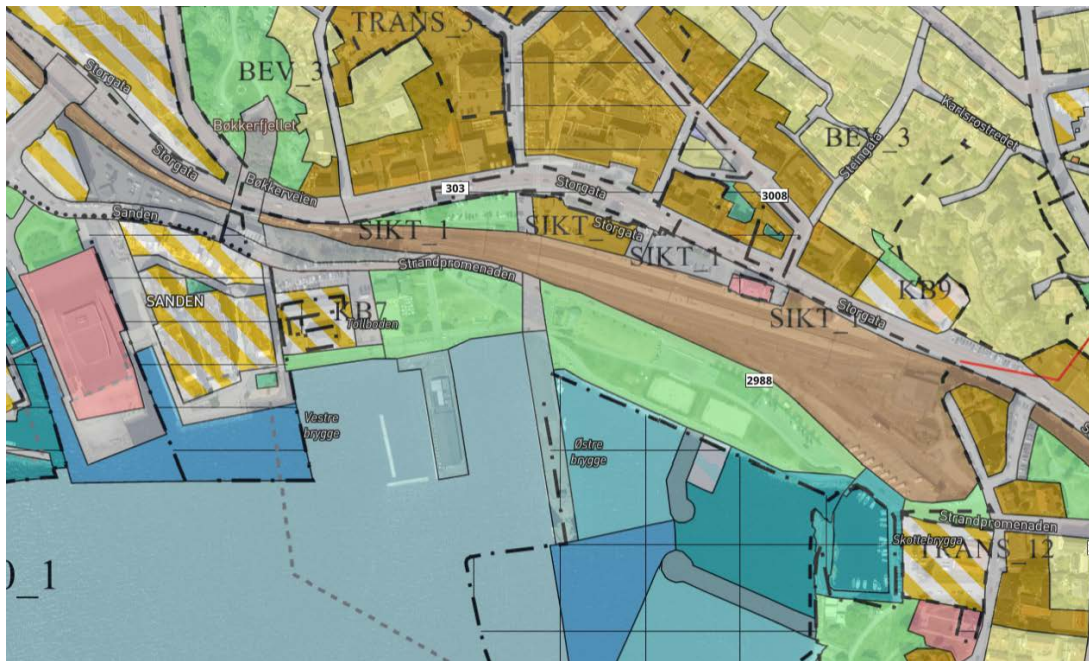
Nord for Storgata ligger teaterhuset Munken, som inngår i et transformasjonsområde sammen med tilhørende parkeringsplass. Teaterhuset med teatersalen har bevaringsverdi, men parkeringsplassen har et uutnyttet potensial for en større utvikling.

Sør-øst for planområdet ligger Skottebrygga, der deler av området er avsatt til transformasjon, ca. 3 500 m². Også dette området har et uutnyttet potensial for framtidig utvikling. Områdets nærhet til noen av Larviks viktigste kulturmiljøer vil legge føringer for hvordan en utvikling her kan gjennomføres.

Planstatus og overordnede føringer

Gjennom kommuneplanens samfunnsdel har Larvik kommune vedtatt en overordnet arealstrategi, som skal være førende for all arealpolitikk. Larvik skal styrkes med flere arbeidsplasser med regionalt nedslagsfelt, både i privat og offentlig sektor, som gjør oss til en mer integrert del av det regionale arbeidsmarkedet og mer attraktive for nye innbyggere.

Arealstrategien vektlegger Larvik by som et attraktivt og urbant tyngdepunkt i kommunen, og hovedveksten av nye boliger skal skje her. Strategien vektlegger videre at handel og kontorarbeidsplasser skal lokaliseres i sentrum, og at det skal tilrettelegges for knutepunktutvikling rundt jernbanestasjonen i indre havn. Arealstrategien følger også opp Larvik kommunes næringsarealstrategi, der området fra Indre havn gjennom sentrum og Hammerdalen opp til Bergeløkka beskrives som «kunnskapsaksen». Dette er kommunens prioriterte område for kunnskapsintensive arbeidsplasser/kontorarbeidsplasser, med mål om å kunne tilrettelegge for flere kunnskapsintensive arbeidsplasser med regionalt nedslagsfelt, både i privat og offentlig sektor.



Utsnitt av gjeldende arealformål i kommunedelplan for Larvik by 2025-2037.

I kommunedelplan for Larvik by 2025-2037 er hoveddelen av området avsatt til grønnstruktur, havneformål og jernbane. Området er regulert til havn og offentlig virksomhet i gjeldende reguleringsplan. Det er dermed behov for en nærmere planavklaring av området før det kan utvikles videre.

I sentrumsstrategien for Larvik by løftes fjordbyvisjonen fram som et viktig mål for utviklingen på indre havn. Strategien peker på behovet for å styrke byutviklingen på indre havn gjennom å skape en helårsbydel med god balanse mellom bebyggelse og byrom. Gjenåpning av fiskerhavn og gangbru til Bokkerfjellet er også pekt på som viktige prosjekter.

I byutviklingsprogrammet er også indre havn løftet fram som et prioritert område i programmets portefølje for 2024-2027.

Dagens bruk og leieforhold

Store deler av området fungerer i dag som et midlertidig parkanlegg med aktivitet hovedsakelig i sommersesongen. Den tidligere biloppstillingsplassen til ferja er i dag dekt med glassplen og busk- og staudebed som ble etablert oppå asfalten i 2008. Det er også sandvolleyballbaner og et område med diverse treningsapparater på området.

Østre brygge er en operativ brygge som tar imot gjesteanløp fra ulike skip og skuter, og fungerer også som badebrygge med stupetårn.

Vestre brygge har etter 2008 huset restauranten «Pakkhuset», men ble i 2022 avstengt for allmennheten på grunn av kritisk slitasje på bryggas fundamenter. Brygga står derfor p.t. ubrukt.

Tollboden er et fredet bygg som i dag er i Larvik kommunes eie. Bygget benyttes som lokale for blant annet Larvik Læringssenter samt migrasjonsrådgivning.

Rett vest for Tollboden ligger Tollbodgarasjen, som er et nyere bygg oppført på 80-tallet, og som eies av Larvik kommune. Bygget er p.t. utleid til utelivsaktører med varighet fram til og med 2027, og benyttes som restaurantbygg i sommersesongen.

Arealene som eies av Bane NOR benyttes til baneformål med infrastruktur som spor, perronger, en lokstall, stasjonsbygg, parkering og taxisentral inkl. holdeplass for tur-/ekspresbusser. I tillegg benyttes en mindre del av Bane NORs eiendom øst i området som bobilparkering.

Vernehensyn

Indre havn og jernbanestasjonen har enkeltbygg med kulturhistorisk verdi, i tillegg til at tilgrensende områder består av kulturmiljøer med stor verdi. Flere av disse kulturminnene og -miljøene er sikret gjennom kulturminnelov eller plan- og bygningsloven, og legger noen føringer for videreutvikling i området.

På selve indre havn ligger Tollboden med tilhørende pakkhus, oppført i 1888, som er fredet etter kulturminneloven. Anlegget er et representativt eksempel på et tollsted i en mellomstor norsk by og er et vesentlig innslag i Larviks bybilde ved indre havn. Fredningen skal bevare Larviks tidligere tollsted som et kulturhistorisk, arkitekturhistorisk og tollhistorisk viktig anlegg i norsk historie og i Larviks bybilde fra 1880-tallet, og bygget har et stort potensial for å romme nye funksjoner som kan styrke indre havns attraktivitet i framtida.

Stasjonsbygget på jernbanestasjonen er også fredet etter kulturminneloven. Det samme gjelder stasjonsbygget på jernbanestasjonen. Bygget ble oppført i 1880 og representerer en særpreget murbygning i nyrenessanse fra avslutningen av den første store utbyggingsperioden i norsk jernbanehistorie.

Nord for Storgata ligger teaterhuset Munken (tidl. Munken kino), reist i 1921, som inneholder en av landets vakreste teatersaler. Bygningen er oppført etter tegninger av arkitektene Gerhard Iversen og Jacob Hanssen, som senere tegnet Colosseum kino i Oslo. Teatersalen har et ellipseformet kuppelhvelvet tak og var dermed enestående i sitt slag i datiden, og regnes som forløperen til nevnte Colosseum kino. Salen er også dekorert med unike freskomalerier på veggene, malt av kunstneren Paul Ansteinsson. Bygget er ikke fredet etter kulturminneloven, men er avsatt til bevaring i kommunedelplan for Larvik by på grunn av sin unike arkitektur, utsmykning og historiske betydning.

Øst for planområdet ligger Herregården og Tollerodden. Disse områdene representerer et helhetlig kulturmiljø som dokumenterer grevskapshistorien og den maritime historien tilbake til 1600-tallet. I tillegg til en rik trehusbebyggelse fra barokken finnes flere viktige enkeltbygg i området som enten er fredet etter kulturminneloven eller vernet etter plan- og bygningsloven. Herregården, Larvik kirke og Hospitalet er viktige representanter for Larviks historie som grevskap og residensby. Tollerodden og Skottebrygga er viktige representanter for Larviks maritime historie, blant annet i tilknytning til Colin Archers virke som skipskonstruktør og båtbygger.

Nord for indre havn ligger Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet som til sammen utgjør et kulturmiljø som dokumenterer Larviks kjøpstads- og grevskapshistorie tilbake til 1600-tallet. Patrisierbebyggelsen langs Storgata med tilhørende terrasserte hager, og

de «hengende hagene» er identitetsskapende elementer langs Storgata. Bakenfor Storgata ligger bydelen Steinane med smale, bratte gater, og små eldre eneboliger der fasadene er vendt tett mot gatene og med hager i bakkant. Sammen utgjør disse områdene et særpreget og viktig kulturmiljø.

I sjøen utenfor indre havn og Skottebrygga ligger et kulturminne i sjø. Dette er et såkalt kulturlag som består av store mengder brekkasje fra seilskuter, blant annet kritt Piper, keramikk, fajanse og tegl.

Bypakke Larvik

Bypakke Larvik handler om å få flere til å velge å gå, sykle eller ta kollektivtransport, og legge til rette for et attraktivt bysentrum. Gjennom Bypakke Larvik skal vi tilrettelegge for et mer sammenhengende gang- og sykkelveinett i kommunen, et mer effektivt kollektivtilbud, bygge opp om våre transportknutepunkt og se transportløsningene i sammenheng med helhetlig byutvikling.

Utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn vil være i tråd med dette, og er et sentralt ledd i å oppfylle flere av disse målene. Indre havn kan være en nøkkel når det gjelder framføring av effektive kollektivtraseer. Knutepunktutvikling rundt stasjonsområdet vil bidra til å bygge opp om jernbanen som et foretrukket transportmiddel til øvrige byer i regionen og inn til Oslo. Utviklingen vil også kunne bidra til å styrke Larvik sentrum som et mer attraktivt bysentrum.

Øvrige politiske føringer

Utover de politisk vedtatte planene og prosjektene nevnt over, er det også fattet vedtak i enkeltsaker som berører prosjektområdet. Gjennom vedtak av byutviklingsprogrammet i 2024 (KST 081/24) ble det vedtatt at indre havn (Tollboden, fiskerhavn, gangbro til Bøkkerfjellet) skal ligge i byutviklingsprogrammets portefølje for 2024-2027, mens videreutvikling av strandpromenaden skal ligge til prosjektportefølje for 2027-2029. Begge disse punktene berører arbeidet med Knutepunkt Larvik og indre havn direkte, og det er naturlig at disse prosjektene inngår i dette arbeidet.

Jernbanestatus og behov

Jernbanestasjonen i Larvik har i dag et stort fotavtrykk. Stasjonen har i dag 3 spor i aktiv bruk til persontogtransport, i tillegg til svært mange sidespor som er i sporadisk bruk til blant annet lagring av diverse driftsmateriell. Larvik kommune har løpende dialog med Bane NOR rundt jernbanens framtidige arealbehov i Larvik. Det er to forhold som må avklares knyttet til utvikling rundt stasjonsområdet:

- Sporbehov for framtidig togtilbud – 2 tog i timen hver vei
- Mulige løsninger for alternativ lokalisering av sidespor til driftsmateriell

Jernbanens behov i området skal ivaretas, og det pågår nå prosesser i Bane NOR knyttet til begge disse forholdene. Det er foreløpig uklart når disse prosessene er i mål, men dette må være avklart før man eventuelt skal detaljregulere deler av jernbanens arealer til annen bruk enn jernbane. Dermed er det nødvendig å først utarbeide en områdeutviklingsstrategi, som beskrevet i kapittel 3.1, da denne prosessen ikke er avhengig av disse avklaringene på samme måte.

Grunnforhold

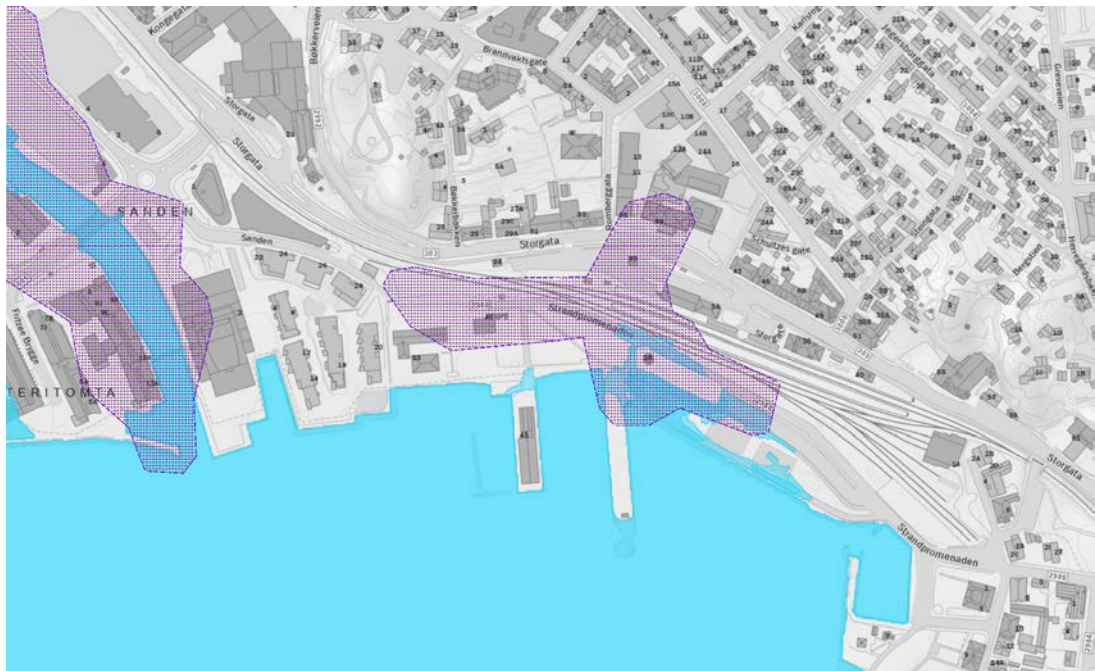
Gjennom ulike prosjekter har det tidligere blitt gjort grunnboringer på ulike deler av indre havn. Disse ulike utredningene er ikke tidligere sett i sammenheng, men hører til isolerte prosjekter som berører avgrensede deler av indre havn – f.eks. i forbindelse med InterCity-planlegging, reguleringsplan for gjestehavn eller kartlegging i forbindelse med fiskerhavna.

Sommeren 2025 gjennomfører geoteknikere hos ARFY en kartlegging av eksisterende kunnskap når det gjelder grunnforhold i form av kvikkleire og områdestabilitet. Hensikten med kartlegginga er å avklare omfanget av eventuelle kvikkleireforekomster og avklare faren for områdeskred. Målet er å eventuelt kunne friskmelde området dersom det ikke finnes sammenhengende forekomster av kvikkleire. Videre skal ARFY gjøre en enkel vurdering av sammensetning av grunnforhold, slik at vi har en bedre oversikt over hva grunnen i området består av. Dette er et viktig grunnlag for det videre arbeidet, ettersom det påvirker realiserbarhet og kostnadsbildet ved en utvikling på indre havn. Arbeidet forventes ferdigstilt høsten 2025.

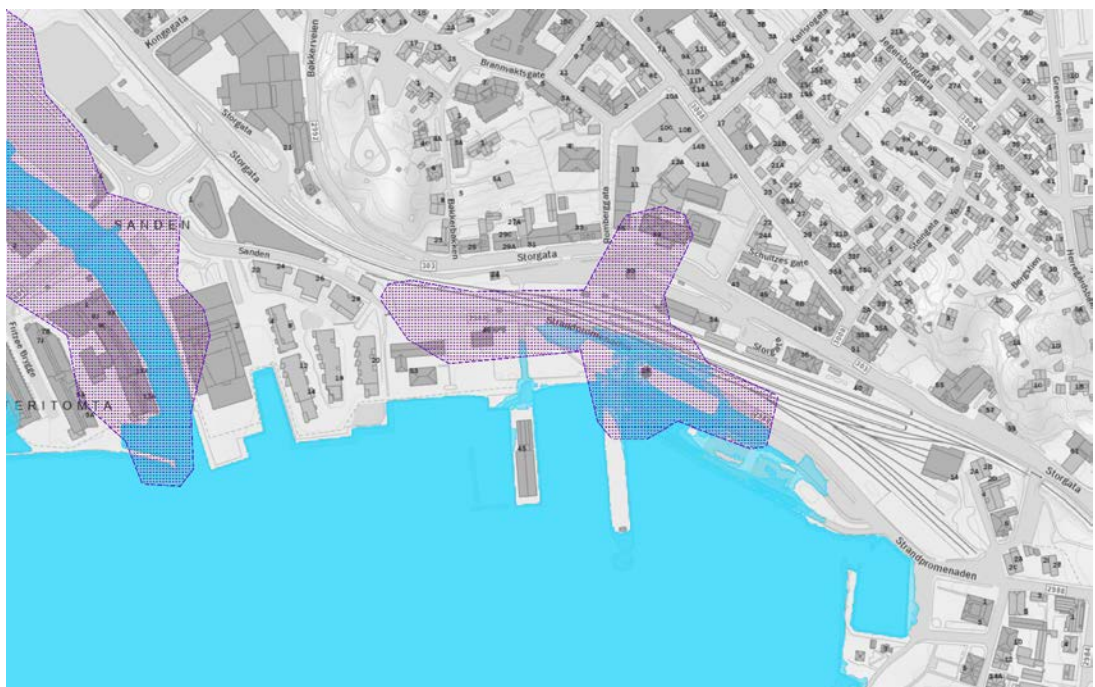
Flom og stormflo

Vesentlige deler av området er utsatt for både stormflo og flomfare (fra elver/bekker). Farriselve er det viktigste faremomentet når det gjelder flom, mens nærheten til havet og nivået på terreng er en åpenbar faktor når det gjelder stormflo. De lilla skraverte områdene i kartutsnittet under er *aktsomhetsområder* for flom, og er basert på grovere anslag over områder som er utsatt for flom ved store nedbørhendelser. Reell fare og avgrensning må avklares i egne utredninger som en del av framtidig planarbeid.

De lyseblå områdene i kartutsnittet viser hvilke områder som vil oversvømmes ved hhv. 200-års og 1000-års stormflo. En 200-års stormflo vil oversvømme deler av grøntområdet på indre havn slik det framstår i dag, samt deler av jernbanesporene på stasjonsområdet. En 1000-års stormflo vil berøre en større del av grøntområdet og jernbanearealene.

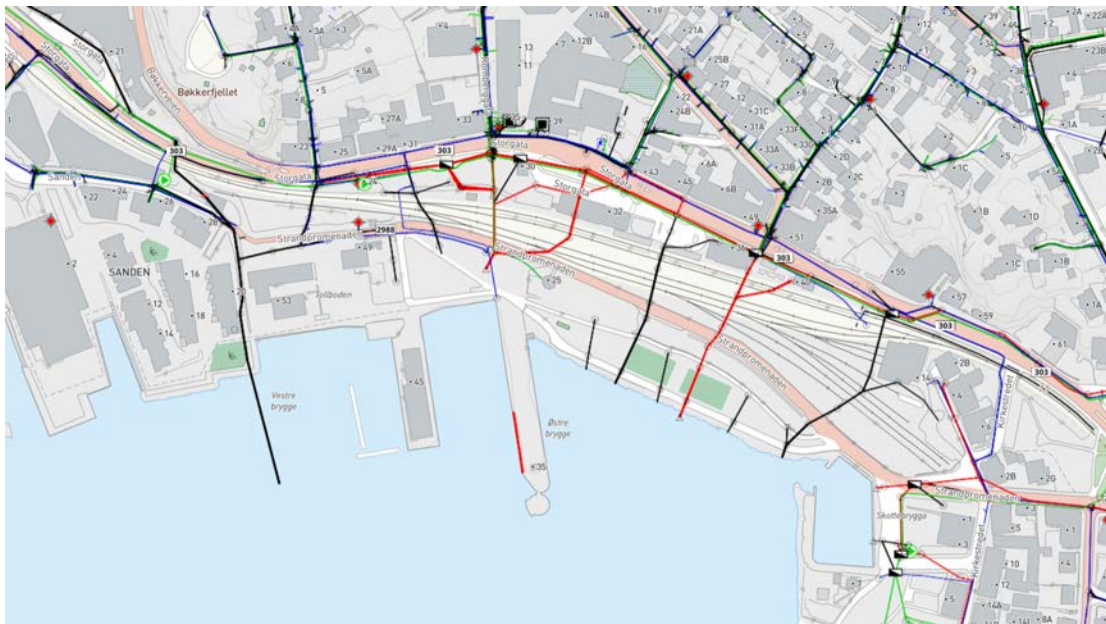


Kartutsnittet over viser aktsomhetsområder for flom med lilla skravur, og utbredelse av 200-års stormflo med lyseblå heldekkende farge.



Kartutsnittet over viser aktsomhetsområder for flom med lilla skravur, og utbredelse av 1000-års stormflo med lyseblå heldekkende farge.

Eksisterende infrastruktur



Utsnitt av kart over VA-ledninger i området.

Den offentlige infrastrukturen i området består i hovedsak av kommunale veier og gangveier og ledningsnett, og enkelte brygggedekker i tre og betong. Veien «strandpromenaden» som er adkomstveien for biler inn til indre havn er kommunal, i tillegg til gangveien ytterst mot sjøen. I tillegg går det noen kommunale overvannsledninger, felles avløpsledninger og spillvannsledninger over området. Langs veien «Strandpromenaden» er det også nylig lagt ledningsnett til fjernvarmeanlegget til Fritzøe Energi. Denne ledningen vil det være mulig å flytte på i en framtidig utvikling av indre havn, slik at denne ikke nødvendigvis legger føringer for gate- og byromsstruktur.

Mobilitet og knutepunkt

Storgata er den viktigste og eneste direkte øst-vest forbindelsen gjennom Larvik by. Et smalt gatesnitt og høy trafikkbelastning skaper en økende grad av rushtidsproblematikk og kø, og gjør det vanskelig å tilrettelegge for alle trafikantergrupper. Storgata spiller også en viktig rolle i beredskapsøyemed da strekningen fungerer som omkjøringsveg for E 18.

Det er i dag sperret for gjennomgangstrafikk gjennom indre havn med bom plassert ved enden mot Sanden. All trafikk inn til indre havn går dermed via østsiden av området. Kyststien går gjennom indre havn som et godt tilbud for gående i retning øst-vest, men det er ingen dedikert sykkelinfrastruktur inn til eller gjennom området.

Jernbanens infrastruktur har i dag en sterk barrierevirkende effekt, og det er kun ett krysningspunkt over jernbanelinjen i nord-sørgående retning. Dette krysningspunktet er identifisert som en av planovergangene med flest registrerte hendelser i landet.

Det er i hovedsak timesfrekvens på togavgangene fra Larvik stasjon, med unntak av ekstra pendlertog på morgenen og ettermiddagen. Som en del av den pågående

InterCity-utbyggingen forventes det at frekvensen vil øke til to togpasseringer i timen i hver retning, dvs. totalt 4 avganger per time.

Det er etablert bussholdeplass på hver side av Storgata i tilknytning til jernbanestasjonen, men dette er i dag ikke en integrert del av selve stasjonsområdet.

Det er god tilgang på taxi, med Larvik taxisentral etablert på området.

Det er lav kapasitet på parkering og høy kapasitet når det gjelder sykkelparkeringer. Selve tilretteleggingen for gående og syklende til, fra og gjennom stasjonsområdet er derimot mangelfull, og det finnes ingen dedikert sykkelinfrastruktur på området utover nevnte sykkelparkeringer.

Larvik jernbanestasjon, kapasitet og belegg¹:

Antall p- plasser	Belegg bil 2019	Sykkelplasser	Belegg sykkel 2020
62	95%	107 (65 i hotell)	31%

Tilstandsvurdering

Sjøfronten i dag består både av utfylte masser, betonglokk og bryggedekker i tre over vannflata. Som kartlagt gjennom utredninger i byutviklingsprogrammet er deler av bryggedekkene i til dels svært dårlig forfatning, både når det gjelder betongdekker og tredekkene på Østre Brygge. De mest kritiske områdene er avstengt for allmennheten pga. sikkerhet. De utfylte massene i området bærer for øvrig preg av setninger over tid flere steder.

Det er derfor, uavhengig av utvikling, et framtidig behov for vesentlige oppgraderinger og vedlikehold, samt eventuell utskifting av dekker med kritisk dårlig tilstand i dette området.

1.5. Anbefalt videre plangrep

I fase 1 har en av hovedoppgavene vært å definere hvilket verktøy som er riktig å ta i bruk i neste fase for å få på plass de nødvendige avklaringene når det gjelder handlingsrommet for by- og knutepunktsutviklinga i området.

Virkemiddel – områdeutviklingsstrategi

Kommunedirektøren anbefaler å gjennomføre første del av arbeidet gjennom å utarbeide en områdeutviklingsstrategi. En områdeutviklingsstrategi legger rammene for videre planarbeid (reguleringsplaner), samtidig som den fastsetter det overordna plangrepet uten at det gjøres juridisk bindende. Områdeutviklingsstrategien vil være en veiledende plan som inneholder et overordna fysisk plangrep for den framtidige bydelen, nærmest som en mulighetsstudie som legger føringer for det videre arbeidet. Dette innebærer at planen vil fastsette gate- og byromsstrukturen i området, i tillegg til å definere rammer for arealbruken når det gjelder formål, utnyttelse, estetikk, kvalitet på opparbeidelse av offentlige rom osv. Dessuten vil

¹ Vestfoldbanen – konkretisering av mobilitets og parkeringsstrategien, Bane Nor 2020

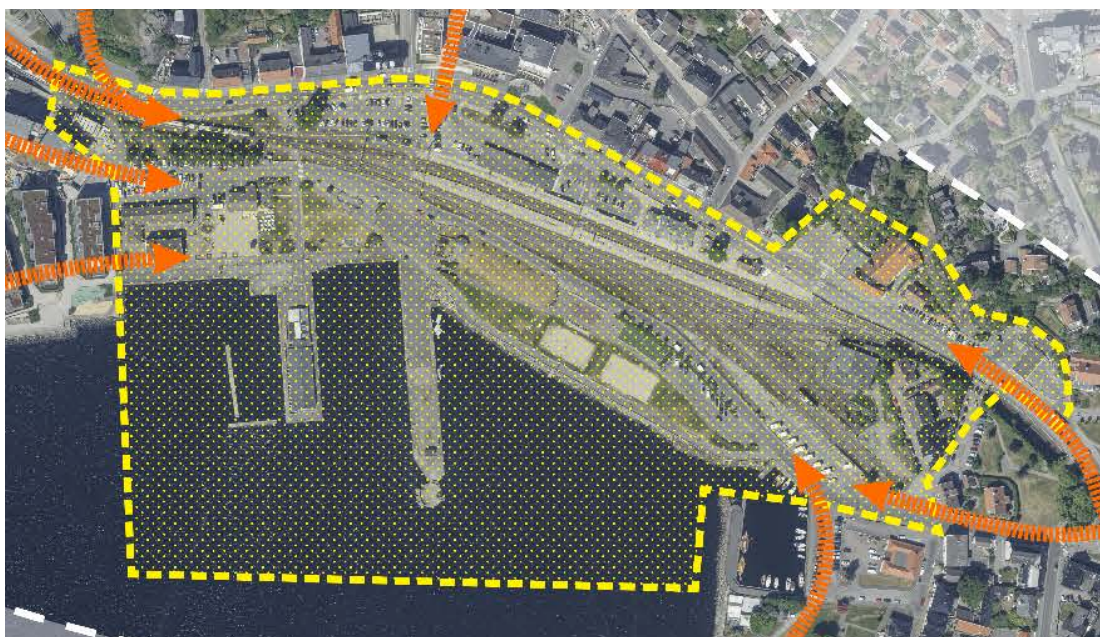
områdeutviklingsstrategien kunne fungere som planprogram for etterfølgende reguleringsplaner gjennom at den sier noe om hva som allerede er utredet, og hva som bør utredes i videre planlegging. Områdeutviklingsstrategien kan følges opp med detaljregulering av delområder i etterkant, eller områderegulering av hele området. Tiltak som ikke krever reguleringsplan vil kunne gå direkte til byggesøknad.

Det viktigste argumentet for å gjennomføre den første fasen som en områdeutviklingsstrategi er at dette ikke er et juridisk bindende plangrep. For Bane NOR SF som skal forvalte de statlige jernbaneinteressene og sikre gode vilkår for drift av jernbanen, vil det ikke være mulig å gå inn i et samarbeid om en juridisk bindende reguleringsplan før avklaringer rundt framtidig sporbehov er endelig fastsatt. Framdriften på dette arbeidet er uklar og vil kunne ta lengre tid. Samtidig er det helt nødvendig for framdriften i Knutepunkt Larvik og indre havn at vi kan legge noen overordna rammer for den fysiske utviklingen i området i en tidlig fase, uten at man havner i en situasjon der den ene parten må fremme innsigelse til arbeidet.

Gjennom å lage en områdeutviklingsstrategi kan vi tidlig fastsette rammene for den fysiske utviklingen og komme videre i arbeidet uten at det er juridisk bindende, og dermed unngå en situasjon der det fremmes innsigelse. Videre detaljplanlegging for sporområdene på jernbanen kan da gjennomføres når nødvendige avklaringer er på plass, basert på plangrepet i områdeutviklingsstrategien. Dette gir også muligheter for å komme i gang med utvikling på områdene som ikke berøres av jernbanen, samtidig som vi sikrer at dette skjer etter en helhetlig plan som omfatter hele området inkl. jernbanearealene.

Planområdet

Områdeutviklingsstrategien vil omfatte kjerneområdet som er beskrevet i den vedtatte planen for arbeidet med utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn, som vises med gul skravur i utsnittet under. Det kan være behov for å gjøre noen justeringer, og den endelige avgrensningen avklares i forbindelse med oppstart av arbeidet med områdeutviklingsstrategien.



2. Hovedtema for arbeidet i fase 2

I det videre arbeidet med å få i gang en utvikling av områdene rundt Larvik stasjon og indre havn vil spesielt følgende tema være sentrale.

2.1. Byutvikling

Indre havn er blant de mest attraktive arealene i Larvik by, og har et stort potensial til å bli en ny bydel med urbane kvaliteter og byrom som kan binde fjorden, sentrum, Hammerdalen og Gamlebyen sammen. En utvikling av indre havn vil realisere «Fjordbyen» som er forankret i sentrumsstrategien til Larvik kommune. Utviklingen av indre havn vil kunne skape et område til glede for Larviks innbyggere og ikke minst bidra til å øke Larviks attraksjonskraft betydelig.

2.2. Mobilitet

En av de mest trafikkerte hovedfartsårene i kommunen går inn til, og gjennom, det aktuelle området via den såkalte øst-vest-forbindelsen, som Storgata er en del av. Denne strekningen er også av regional og nasjonal betydning da den fungerer som omkjøringsvei for E18. Trafikksystemet er svært sårbart, og økende trafikkmengder skaper allerede rushtidsproblematikk og utfordrer veikapasiteten.

Hovedlinjene for kollektivtrafikken går også langs Storgata, og blir berørt av den nevnte rushtidsproblematikken.

Området gjennom indre havn benyttes i stor grad av gående og syklende, og dagens jernbanestruktur har en sterkt barrierevirkende effekt og reduserer muligheten for å bevege seg gjennom området og opp mot sentrumskjernen.

I samarbeid med Bypakke Larvik vil en vesentlig oppgave være å se på grunnlaget for å tilrettelegge for fremtidsrettede og miljøvennlige mobilitetsløsninger inn til og gjennom området.

2.3. Knutepunktsutvikling

Larvik jernbanestasjon er det viktigste trafikale knutepunktet i kommunen. Ved siden av jernbanen finnes både busstop, taxiholdeplass, pendlerparkering og sykkelhotell der.

Som en del av arbeidet er det derfor vesentlig å se på løsninger på stasjonsområdet som bidrar til å gjøre området mer tilgjengelig, sikrer en bedre internlogistikk og bidrar til en mer sømløs overgang mellom transportformer. Hvordan stasjonsområdet kan gjøres mer tilgjengelig mot sjøsiden av jernbanesporene vil også være et sentralt spørsmål.

2.4. Arealbruk og bebyggelsestruktur

Formålsfordeling

For at indre havn skal bli en velfungerende bydel som har liv og aktivitet hele året, er det viktig å sikre et mangfold av funksjoner. En bydel utelukkende bestående av næringsvirksomhet og kontor vil skape mye liv og aktivitet på dagtid, men vil raskt tømmes for folk etter arbeidstid. En bydel med utelukkende bolig vil oppleves som privatiserende og uten byliv på dagtid når folk er på jobb. Både boliger, arbeidsplasser og andre bylivsfunksjoner er derfor viktig for at bydelsutviklinga skal bli vellykket. Samtidig er det viktig å sørge for at bydelen ikke blir et “nytt” sentrum og i for stor grad konkurrerer med allerede etablerte strukturer i sentrumskjernen. Utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn må derfor innebære å finne den rette balansen mellom de ulike arealformålene.

Byrom og opplevelser

Indre havn framstår i dag som et stort, sammenhengende byrom med grønne kvaliteter, tilrettelagt for ulike sportslige aktiviteter. Samtidig er området svært værutsatt og derfor mindre egnet for opphold høst og vinter. Videre har det over tid begynt å bære betydelig preg av sin midlertidighet, med fallende kvalitet på infrastrukturen etter hvert som setninger og manglende vedlikehold har satt sitt preg på området.

Utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn skal bidra til å utvikle området med et bredere tilbud av byrom og opplevelser. Allmennhetens tilgang til sjøen skal videreføres, og en offentlig tilgjengelig strandpromenade skal strekke seg langs hele sjøfronten. Det bør være rom for både sammenhengende grøntområder tilrettelagt for idrett og lek slik at disse elementene videreføres, men også mer intime og skjermede urbane byrom som kan gi nye kvaliteter for området. En mer urban utvikling vil også kunne styrke området med flere tilbud i form av servering eller kultur, som også vil bidra til å skape nye opplevelser og et bredere tilbud på indre havn.

Utnyttelsesgrad

Indre havn står i dag nesten helt ubebygd. Det bidrar til å gi området sin åpne karakter, men begrenser samtidig muligheten for å fylle området med nytt innhold, øke bylivet og skape flere intime byrom. Ulike deler av indre havn vil ha ulik tålegrense når det gjelder ny bebyggelse. Forhold som blant annet siktlinjer og nærhet til kulturmiljøer vil påvirke anbefalt bebyggelsesstruktur og utnyttelse.

Det blir viktig å finne en god balanse mellom bebyggelse og byrom, og få en ide om utbyggingspotensial. Dette prosjektet skal derfor avklare i hvor stor grad indre havn skal bebygges, og i hvilken form det gjøres. Dette innebærer vurderinger av for eksempel tetthet, fotavtrykk, høyder og byrom. Estetiske forhold vil også bli sentralt i diskusjoner rundt utnyttelse – estetiske virkemidler knyttet til både rytme, fasadekomposisjon, materialbruk, detaljering og takform kan bidra til å påvirke hvordan man oppfatter høyder og tetthet, og bør være nært knyttet opp mot diskusjoner om utnyttelse.

2.5. Sjøfront

Dagens sjøfront

Dagens sjøfront på indre havn er et resultat av flere etapper med utfylling – først da jernbanen ble anlagt på slutten av 1800-tallet, og deretter i flere runder i takt med stadig større kapasitet på danskebåten som til slutt forlot området i 2008.

Sjøfronten slik den nå står er derfor ikke et naturgitt eller statisk forhold. Dermed er det naturlig å vurdere om sjøfronten kan flyttes, både for å gi større arealer for utvikling, men også for å skape en mer dynamisk sjøfront der sjøen enkelte steder for eksempel kan trekkes lenger inn i området gjennom etablering av kanaler.

Dette vil både kunne bidra til å gi mer sammenhengende arealer for utvikling, samtidig som det også vil kunne øke opplevelsen av kontakt og tilgjengelighet til sjøen og styrke de blågrønne kvalitetene i området. Hvorvidt en slik utvikling er mulig vil avhenge av grunnforholdene i området, og disse kartlegges som en del av dette prosjektet.

Gjestehavn

Det er i dag regulert en ny gjestehavn som en utvidelse av havna på Skottebrygga. På grunn av kostnader som følge av kompliserte grunnforhold er denne foreløpig ikke realisert. Utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn kan bidra til å finansiere en eventuell realisering. Samtidig er det, som nevnt i avsnittet over, mulig å se for seg at man kan endre linjeføring på sjøfronten. Dette vil kunne påvirke den regulerte gjestehavna, og det kan derfor også være behov for å tenke nytt rundt lokalisering og utforming av denne. Gjestehavn er derfor en naturlig del av vurderingene som gjøres i dette prosjektet.

Gjennomføring av fiskehavn

Fjerning av betonglokket og re-etablering av vannspeilet i den tidligere fiskerhavna ved Tollboden ligger inne som en del av det vedtatte byutviklingsprogrammet. Dette tiltaket er naturlig å videreføre som en del av utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn, og vil bidra til å styrke byroms- og opplevelseskvalitetene i dette området. Det vil også bidra til å «ramme inn» Tollboden på en enda bedre måte, slik at dette bygget kan huse mer utadrettede funksjoner som i større grad kan dra nytte av, og supplere, eiendommens uteområder.

2.6. Øvrig teknisk infrastruktur

Med en eventuell ny og økt aktivitet på området, vil man på et overordnet nivå vurdere behovet for å oppgradere den tekniske infrastrukturen. Dette vil være spesielt i forhold til VAR, krafttilførsel, veier samt flomsikring/grunnforhold.

2.7. Prosjektets videre gjennomførbarhet

I bestillingen til utvikling av Knutepunkt Larvik og indre havn ligger ikke bare utarbeidelsen av en overordnet plan for området, det er også en bestilling på å tilrettelegge for at utviklinga faktisk gjennomføres.

Et avgjørende tema vil derfor bli å vurdere om rammene i områdeutviklingsstrategien og behovene for investering i infrastruktur, gir grunnlag for en utvikling som er gjennomførbar og økonomisk bærekraftig. Hvis dette oppnås vil man også vurdere ulike måter å realisere utviklingen på, og legge frem en anbefaling som en egen prosjektleveranse.

2.8. Midlertidige tiltak i planområdet

Selv om det nå settes i gang et større planarbeid på indre havn, skal ikke all utvikling settes på vent til dette planarbeidet er overstått. Mindre og midlertidige tiltak som ikke er søknadspliktige eller som ikke krever reguleringsplan vil fortsatt være tillatt, og det er viktig at området fungerer og har kvaliteter også i påvente av en større utvikling. Forskjønnelse, midlertidig bruk av arealer til servering eller aktiviteter og andre tiltak kan sørge for at området ikke forfaller i påvente av en større utvikling. Samtidig er det viktig at man har en bevissthet rundt midlertidigheten når man gjennomfører slike tiltak, ettersom disse kan måtte endres, flyttes eller fjernes når man etter hvert skal i gang med en større helhetlig utvikling.

Den vedtatte re-etableringa av fiskerhavna krever ikke reguleringsplan og kan også gjennomføres uavhengig av planprosessen for Knutepunkt Larvik og indre havn, dersom det er politisk tilslutning og vilje til å prioritere dette. Denne prosessen kan også gjennomføres i flere trinn, der man for eksempel fjerner betonglokket og opparbeider sjøfronten til et minimumsnivå i første trinn, mens man i et seinere utviklingstrinn kan løfte kvaliteten med trebrygger, beplantning, trapping ned til vannet osv. Dermed kan tiltaket raskt bidra til å løfte kvalitetene i området, selv om det ikke nødvendigvis opparbeides med de høyeste kvalitetene i første omgang.

3. Leveranser som et resultat av fase 2

3.1. Leveranse 1 - Områdeutviklingsstrategi

Formålet med områdeutviklingsstrategien er å avklare og fastsette rammer for den langsiktige bydelsutviklinga i området, og skape forutsigbarhet for etterfølgende reguleringsplanarbeid.

Områdeutviklingsstrategien skal synliggjøre mulighetene for by- og knutepunktsutvikling og definere et helhetlig byplangrep som gir noen overordna føringer for blant annet gate- og byromsstruktur, bebyggelsesstruktur, funksjonsfordeling og estetikk. Dette gir de arealmessige avklaringene for den framtidige utviklinga på indre havn.

Områdeutviklingsstrategien vil også kunne fungere som planprogram for etterfølgende reguleringsplaner gjennom at den sier noe om hva som allerede er utredet, og hva som bør utredes i videre planlegging.

Mål for byutviklinga

Områdeutviklingsstrategien skal vise hvordan by- og knutepunktsutviklinga bidrar til at området blir en bydel med urbane kvaliteter, liv og aktivitet året rundt. Videre skal prosjektet etablere et effektivt og attraktivt knutepunkt som tilrettelegger for økt bruk av miljøvennlig transport.

Alternativsvurderinger

Som en del av områdeutviklingsstrategien bør man utarbeide ulike alternativer når det gjelder byplangrep, der man for eksempel kan drøfte og vurdere ulik grad av utnyttelse, ulik gate- og byromsstruktur osv. Disse alternativene kan vurderes opp mot ulike faktorer som miljø, samfunnsmessige virkninger, økonomi, kulturarv med mer.

Planen bør også vise et 0-alternativ, altså en vurdering av konsekvensene ved å videreføre dagens situasjon uten å gjøre tiltak eller tilrettelegge for noen ny utvikling. For å ha et godt beslutningsgrunnlag er det viktig å også synliggjøre de økonomiske og samfunnsmessige konsekvensene av å ikke gjøre noe med indre havn og la området være som i dag.

Vurderingene som gjøres i dette kapittelet danner grunnlaget for de planfaglige anbefalingene for det videre arbeidet med områdeutviklingsstrategien.

Overordna byplangrep

Det overordna byplangrepet utarbeides på bakgrunn av anbefalingene fra alternativsvurderingene. Her konkretiseres overordnede mål for bydelsutviklinga med beskrivelse av rammene for området knytta til følgende temaer:

- gate- og byromsstruktur
- arealformål og funksjoner
- bebyggelsesstruktur
- utnyttelse
- estetikk
- mobilitet og trafikkavvikling
- overvannsprinsipper
- andre relevante temaer

Det overordna byplangrepet skal illustreres som et kart, og de ulike temaene skal beskrives i egne underkapitler og med egne temakart der det er relevant.

Temakart med infrastrukturtiltak og beskrivelse

Utvikling av området vil innebære flere tiltak i form av nye offentlige gater, byrom og andre infrastrukturtiltak. Disse tiltakene skal i dette kapittelet beskrives mer i detalj, med prinsipper for utforming. Her kan det også være aktuelt å legge inn enkle kostnadskalkyler for de ulike infrastrukturtiltakene på et overordna nivå, for å gi en viss grad av forutsigbarhet for etterfølgende planprosesser og diskusjoner om utbyggingsavtaler.

Tiltak utenfor planområdet

Områdeutviklingsstrategien bør også beskrive eventuelle tiltak utenfor planområdet – for eksempel i det utvidede influensområdet – som blir nødvendige for å gjennomføre den ønskede utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn. Det kan for eksempel være infrastrukturtiltak. Her bør det også foreslås rekkefølge på realisering av eventuelle slike tiltak. Siden områdeutviklingsstrategien ikke er juridisk bindende må

disse tiltakene følges opp som juridiske rekkefølgekrav i etterfølgende reguleringsplaner.

Krav til etterfølgende planer og utredninger

Denne delen av strategien vil utgjøre selve planprogrammet for etterfølgende planprosesser. Her vil vi presentere hvilke utredninger og kartlegginger som er gjort i forbindelse med utarbeidelsen av områdeutviklingsstrategien, og en oversikt over plan- og utredningstemaer og eventuelle krav til konsekvensutredninger for etterfølgende reguleringsplaner.

3.2. Leveranse 2 - anbefaling til gjennomføring av fase 3

En videre utvikling av områdene rundt Larvik jernbanestasjon og indre havn forventes å kreve store ressurser. Det foreligger allerede et vesentlig vedlikeholdsbehov på indre havn og det forventes å være oppgraderingsbehov uavhengig av videre utvikling og bruk av området. En endret bruk av området vil også utløse behov for investering i ny infrastruktur og nye byrom.

Det vil derfor være avgjørende at føringer og avklaringer gitt via områdeutviklingsstrategien gir grunnlag for et tilstrekkelig økonomisk handlingsrom for den ønskede utviklinga. Det vil dermed på et overordnet nivå vurderes om det forventede kostnadsbildet ved utviklinga vil kunne ha en økonomisk inndekning. Med andre ord er dette et prosjekt som det er grunnlag for å gå videre med.

Om det konkluderes at det nødvendige handlingsrommet foreligger vil det gis anbefalinger knyttet til hvordan utviklingen kan gjennomføres i en tredje fase.

Det vil her blant annet gis forslag til følgende tema:

Utviklingssamarbeid

Planområdet er i sin helhet eid av Larvik kommune og Bane Nor SF. Det er allerede god dialog mellom de to grunneierne og det gjennomføres en videre prosess for å avklare grunnlag og form på et videre samarbeid om utviklingen av området. Involvering av evt. andre parter i et samarbeid kan også vurderes.

Avklare kommunens rolle i den videre utviklingen

I dette tilfellet er Larvik kommune både planmyndighet og grunneier. Kommunens rolle som planmyndighet vil uavhengig av videre løsning ligge fast, og det vil være Larvik kommunestyre som er besluttende myndighet når det kommer til utviklingen av kommunens områder.

Samtidig foreligger det ulike scenarier knyttet til kommunens videre rolle som grunneier, og det vil bli gitt en anbefaling om hvordan denne rollen bør være i den videre utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn. Her vil flere muligheter utredes som f. eks. deltagelse i et felles utviklingsselskap med andre parter, salg av kommunale eiendommer etc.

Avklare eiendomsmessige forhold

Som en del av avklaringen av kommunens videre rolle som grunneier og potensiell utvikler vil håndteringen av kommunens eiendomsportefølje i området vurderes. Man vil søke å verdifastsette kommunens eiendommer og fremtidige forpliktelser.

Det vil på et tidlig tidspunkt i prosessen vurderes om det er hensiktsmessig å skille ut de berørte kommunale eiendommene i et eget selskap, blant annet for å skape ryddighet i kommunens ulike roller som planmyndighet og grunneier/utvikler.

4. Gjennomføring av fase 2

Denne delen av planen beskriver hvordan fase 2 av utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn vil gjennomføres.

4.1. Organisering

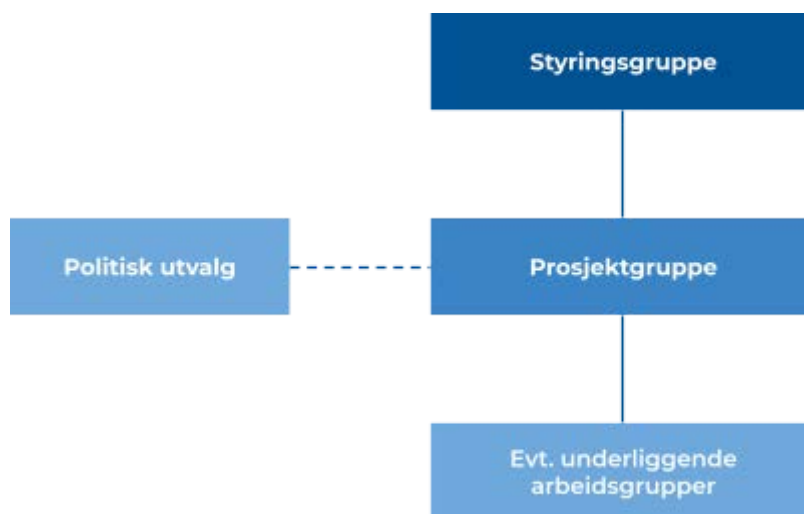
Organiseringen av prosjektarbeidet som lå til grunn for den første fasen av arbeidet, videreføres. Det innebærer:

Styringsgruppe

Kommunedirektørens ledergruppe fungerer som styringsgruppe for arbeidet med utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn. Styringsgruppen har ansvar for at prosjektet gjennomføres i tråd med føringer gitt i denne prosjektplanen, men kan foreta nødvendige endringer i organisering, fremdrift og tiltak. Styringsgruppen godkjenner prosjektets tiltaksplaner og budsjett, og saker som blir lagt fram av prosjektgruppen.

Politisk utvalg

Det politiske utvalget som ble opprettet ved oppstart av arbeidet videreføres. Utvalget skal få løpende informasjon om kommunens arbeid med Knutepunkt Larvik og indre havn, herunder blant annet å få statusoppdateringer. Utvalget kan gi innspill til administrasjonens videre arbeid og utredning. Utvalget skal ikke treffe beslutninger.



Prosjektgruppe

Prosjektgruppen sammensettes av medlemmer fra relevante fagmiljøer i Larvik kommune. Den andre grunneieren, Bane Nor, inviteres også inn i prosjektgruppen. Ved behov kan prosjektgruppen også invitere inn representanter fra fagmiljø hos andre relevante aktører, enten til å delta direkte i prosjektgruppens arbeid eller i underliggende arbeidsgrupper.

Prosjektgruppen skal sikre den operative gjennomføringen, og har ansvar for at aktiviteter og tiltak blir gjennomført i tråd med fastsatte tiltaksplaner. Prosjektgruppen har også ansvar for å utarbeide forslag til prosjekt og tiltaksplaner, budsjett og saker for godkjenning i styringsgruppen.

Prosjektgruppen ledes av en prosjektleder som har ansvar for oppfølging og rapportering knyttet til gjennomføring, fremdrift og økonomi. Prosjektleder har også ansvar for å legge frem saker og rapportere til styringsgruppen og det politiske utvalget, og fungerer således også som bindeledd mellom prosjektgruppen og disse.

4.2. Medvirkning

Utviklingen av områdene rundt Larvik jernbanestasjon og indre havn er det potensielt største byutviklingsgrepet i Larvik de siste 15 årene. Dette handler om å videreutvikle «fjordbyen Larvik» og er uten tvil et arbeid som kommer til å skape stort engasjement hos næringslivet, i politiske partier, hos ulike interesseorganisasjoner og hos Larviks innbyggere. I tillegg er området berørt av sterke sektorinteresser fra offentlige myndigheter.

En grundig medvirkningsprosess vil dermed være avgjørende for å få på plass forutsigbare, gode og godt forankrede løsninger som gir grunnlag for en videre utvikling.

I og med at dette arbeidet handler om å øke Larviks attraksjonskraft ved å skape fremtidens knutepunkt og utvikle en levende sjøfront, vil det legges et spesielt fokus på å forsøke å slippe til stemmene fra yngre målgrupper. Ungdomsrådet, Thor Heyerdahl vgs og LNF ung er alle eksempler på grupper man vil involvere i medvirkningsarbeidet. I tillegg vil man søke å involvere unge voksne i Larvik og knytte kontakt mot potensielle hjemflyttere. (Dvs. utflyttede personer med tilhørighet til Larvik som potensielt vil vurdere å flytte tilbake).

Medvirkningen vil bygge videre på tidligere gjennomførte medvirkningsprosesser for området som "Folkestemmen" etc. Samtidig vil man gjennom prosessen understreke viktigheten av realiserbarhet, slik at diskusjonene bygger på et handlingsrom som gjør den ønskede utviklinga gjennomførbar.

Prioriterte tiltak og aktiviteter vil blant annet bestå av:

- Gjennomføring av flere åpne “fjordbyverksteder” hvor ulike forhold og problemstillinger knyttet til utviklinga presenteres og diskuteres.
- Møter med næringslivet og eiendomsutviklere
- Egne aktiviteter og møter rettet mot yngre målgrupper
- Løpende dialog med relevante sektormyndigheter
- Kvartalsvise orienteringer til det politiske miljøet
- Fortløpende informasjonsarbeid på hjemmesider og sosiale medier
- Aktivt bruk av lokalpresse.

Ytterligere medvirkningstiltak vil vurderes fortløpende.

4.3. Overordnet framdriftsplan

Fase 2 av utviklingen av Knutepunkt Larvik og indre havn vil bestå av følgende deloppgaver og leveranser:

2.1 Leveranse 1 - Områdeutviklingsstrategi

Den første hovedleveransen ved ferdigstillingen av fase 2 av utviklingsarbeidet vil være nødvendige planmessige avklaringer gitt ved en områdeutviklingsstrategi for området. Denne leveransen gjennomføres via følgende faser:

2.1.a Innledende fase

I denne fasen skal prosjektet gjennomgå eksisterende kunnskap, blant annet hva som finnes av eksisterende utredninger og annet kunnskapsgrunnlag. Det skal utarbeides en stedsanalyse basert på dagens situasjon, og viktige verdier og kriterier for vurdering av riktig områdeutvikling må avdekkes.

2.1.b Plangrep/mulighetsstudie

I denne fasen skal selve plangrepet utvikles, på bakgrunn av innledende utredninger og analyser. Dette arbeidet vil kunne ta form som en mulighetsstudie. Samtidig bør arbeidet definere noen variabler som kan vise alternative utviklingsretninger. Disse variablene kan være for eksempel forholdet mellom ulike arealformål (næring kontra bolig osv.), samt tetthet/utnyttelse og forholdet mellom byrom og bebyggelse.

På bakgrunn av alternativsvurderinger må prosjektet konkludere med et anbefalt hovedgrep, som danner grunnlag for utarbeidelse av relevante temakart (eksempelvis gater og byrom, mobilitet, bebyggelse/utnyttelse, arealformål mm.)

2.1.c Ferdigstilling

I denne fasen skal områdeutviklingsstrategien ferdigstilles, og planprogram kan utarbeides. Plangrepet bør konsekvensutredes på et overordnet nivå, for å tidligst mulig avdekke forhold som eventuelt må utredes nærmere i en etterfølgende planprosess.

I denne fasen bør det tas stilling til om det anbefalte plangrepet skal gå videre inn i en områderegeringsfase, eller én eller flere detaljreguleringer. Dersom man velger å områderegulere hele området under ett, bør områderegeringen være detaljert nok til at man ikke trenger å lage etterfølgende detaljreguleringsplaner.

2.2 Leveranse 2 - Anbefalinger til gjennomføring av fase 3

Gitt at de arealmessige avklaringene gir grunnlag for en videre utvikling av området vil det bli gitt anbefalinger om hvordan ønsket utvikling kan gjennomføres. Dette vil bestå av (men ikke begrenset til) følgende oppgaver:

2.2.a Avklare grunnlag for videre utviklingspartnerskap

Avklare grunnlag og form på et videre samarbeid om utviklingen av området med Bane Nor eiendom og evt. andre parter. Anbefalinger knyttet til dette legges frem for politisk behandling så snart de foreligger.

2.2.b Avklare Larvik kommunes rolle i den videre utviklingen

Her vil man utrede og gi anbefalinger knyttet til hvilken rolle Larvik kommune skal ta i det videre utviklingsarbeidet.

2.2.c Avklare eiendomsmessige forhold

Innhente takst/ verdivurdering av kommunens eiendommer. Vurdere om det er hensiktsmessig å skille ut eiendommene i et eget eiendomsselskap.

2.3 Medvirkning og informasjon

2.3.a Fjordbyverksteder

Det gjennomføres tre større åpne "Fjordbyverksteder" hvor innbyggere, relevante lag og foreninger, interesseorganisasjoner m.m. inviteres.

2.3.b Arbeidsverksted Næringsliv og utbyggere

Det gjennomføres to medvirkningsverksteder med lokalt næringsliv.

2.3.c Samarbeid med sektormyndigheter

Det legges opp til løpende dialog og arbeidsmøter med relevante sektormyndigheter gjennom perioden.

2.3.d Politiske orienteringer

Status for arbeidet rapporteres kvartalsvis til hovedutvalg og Formannskapet.

2.3.e Informasjonsarbeid

Det etableres en egen prosjektside på kommunens hjemmeside hvor all relevant informasjon om prosjektet publiseres (styrende dokumenter, rapporter etc.) sammen med opplysninger om pågående aktiviteter. Sosiale medier og lokalpresse benyttes aktivt for å informere om status, fremdrift, arrangementer osv.

2.4 Behandling i kommunestyret

Områdeutviklingsstrategi (leveranse 1) og anbefalinger til gjennomføring av fase 3 (leveranse 2) legges frem til behandling i Larvik kommunestyre 4. kvartal 2026

	Prosjektoppgaver:	4. kv. 2025	1. kv. 2026	2. kv. 2026	3. kv. 2026	4. kv. 2026	1. kv. 2027
2	Fase 2 - Definere handlingsrom for arealbruk og mobilitet						
2.1	Leveranse 1 - Områdeutviklingsstrategi						
2.1.a	Innledende fase						
2.1.b	Plangrep/mulighetsstudie						
2.1.c	Ferdigstilling						
2.2	Leveranse 2 - Anbefalinger til gjennomføring av fase 3						
2.2.a	Avklare grunnlag for videre utviklingspartnerskap						
2.2.b	Avklare Larvik kommunes rolle i den videre utviklinga						
2.2.c	Avklare eiendomsmessige forhold						
2.3	Medvirkning og informasjon						
2.3.a	Fjordbyverksteder		X	X	X		
2.3.b	Arbeidsverksted Næringsliv og utbyggere		X		X		
2.3.c	Samarbeid med sektormyndigheter						
2.3.d	Politiske orienteringer		X	X	X		
2.3.e	Informasjonsarbeid						
2.4	Behandling i kommunestyret					X	
3	Fase 3 - Realisering						
3.1	Oppstart utvikling av området						

