

PLANPROGRAM MED PRINSIPPLAN FOR
BERGELØKKA

FASTSATT I KOMMUNESTYRET 14.06.2023, KST 115/23



Larvik
kommune



FRITZØE
EIENDOM

Innhold

1. Innledning	4
1.1 Formålet med planarbeidet	4
1.2 Bruk av prinsipplan	5
1.3 Planområdet	5
1.4 Planstatus og andre rammebetingelser	9
1.5 Samarbeid og medvirkning	11
2. Vurdering av alternativer	14
2.1 Samla vurdering	14
2.2 Én adkomstgate for bil	15
2.3 To adkomstgater for bil	16
2.4 Ringvei	17
3. Prinsipplan	18
3.1 Mål for bydelsutviklinga	18
3.2 Bærekraftsstrategi	19
3.3 Overordna byplangrep	20
3.4 Arealbruk og bebyggelsesstruktur	22
3.5 Tiltaks- og temakart	24
3.6 Beskrivelse av tiltakene	28
3.7 Overvannsprinsipp	35
3.8 Tiltak utenfor planområdet	36
3.9 Kvalitet og standard	37
3.10 Kostnadskalkyler	39
4. Videre prosess	40
4.1 Konsekvenser vurdert i planprogrammet	40
4.2 Krav til plan og utredninger	41
4.3 Videre planlegging og prosess	43



E 18

BERGELØKKA

SENTRUM

1. Innledning

Bergeløkka er et stort transformasjonsområde på ca. 100 dekar i Larvik by, som skal utvikles til en helt ny bydel med både næring, tjenesteyting og boliger. Området har en svært sentral og strategisk viktig plassering med nærhet til både bysentrum og E18. Dette gjør at Bergeløkka kan bidra til å styrke sentrumsutviklinga, øke antallet sentrumsnære boliger og til å tilrettelegge for flere kompetansearbeidsplasser og regionale arbeidsplasser for å styrke Larvik som et regionalt midtpunkt.

Området er pekt ut som et høyt prioritert område for etablering av statlige og regionale arbeidsplasser, og ligger innenfor gangavstand til sentrumskjernen og tilhørende infrastruktur. Området ligger også inntil Bøkeskogen og drikkevannskilden Farrisvannet, som utgjør viktige naturressurser og rekreasjonskvaliteter som skal hensyntas i bydelsutviklinga.

1.1 Formålet med planarbeidet

Formålet med arbeidet er å avklare og fastsette rammer for byutvikling i området, og dermed gi mer effektive etterfølgende planprosesser gjennom at viktige temaer for bydelsutviklinga, både når det gjelder plangrep og utredninger, allerede er avklart på et overordna nivå.

Planprogrammet med prinsipplan tilrettelegger for bydelsutvikling ved at det er definert et helhetlig byplangrep som gir overordna føringer for bebyggelsesstruktur og funksjonsfordeling for bydelen. Rammer for maksimumshøyder er nedfelt i kommunedelplanen for Larvik by 2022-2033. Planprogrammet

med prinsipplan skal også gi rammer for nødvendig grå, blå, grønn, sosial og kulturell infrastruktur. Prinsipplanen danner rammer for utforming, programmering og avgrensning av det offentlige rom. Planprogrammet med prinsipplan skal være et retningsgivende styringsdokument for etterfølgende detaljreguleringer, og i det siste kapittelet foreslås prosesser for videre gjennomføring, både når det gjelder temaer som bør utredes videre i etterfølgende planarbeid, føringer for utbyggingsavtaler og forslag til trinnvis utvikling. Det siste kapittelet fungerer dermed også som planprogrammet for etterfølgende detaljreguleringer.

1.2 Bruk av prinsipplan

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-1 skal det utarbeides planprogram for alle reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Etter pbl § 4-2 annet ledd skal det også gjennomføres en konsekvensutredning. I henhold til forskrift for konsekvensutredninger § 14 kan planprogram benyttes for å avklare og fastsette overordna rammebetingelser for arbeid med seinere reguleringsplaner for et område, samt for flere pågående reguleringsprosesser innenfor et større område.

Bergeløkka er underlagt krav om utarbeidelse av planprogram med prinsipplan i kommuneplanen (# 9 Bergeløkka), jf. § 3-3 pkt 2). Planprogrammet med prinsipplan for Bergeløkka viser en foreslått utvikling av Bergeløkka som bydel innenfor rammene som er gitt i kapittel 2 og 3. Prinsipplanen inkluderes som en del av planprogrammet. Det gjør planprogrammet mer omfattende, men premisser for offentlig rom blir satt samtidig med resten av premissene for planområdet og man effektiviserer planprosessene. Prinsipplanen med anbefalt hovedgrep og tiltak utgjør kapittel 3 i planprogrammet.

1.3 Planområdet

1.3.1 Avgrensning

Kjernen i planområdet omfatter i hovedsak Fritzøe Eiendoms eiendom gbnr. 3012/5 Bergeløkka, men med tillegg av tilgrensende arealer og forbindelser som er nødvendig for å svare ut problemstillinger som er relevante i planarbeidet, uavhengig av eiendomsgrenser.

1.3.2 Dagens situasjon

Bergeløkka ligger på et nordvendt platå ca. 45 meter over havet. Fra platået åpner det seg en unik utsikt mot Farrisvannet og markalandskapet med koller og fjell mot nord. Platået avgrenses i sør og øst av Bøkeskogen som ligger som et grønt teppe over en tydelig øst-vestvendt morenerygg, og mot vest skrånner terrenget bratt ned mot Hammerdalen og Farriselva.

Bergeløkka ble drevet som gårdsbruk frem til 60-tallet, da Fritzøe Skoger og Treschow tok i bruk eiendommen til produksjon av halv-kjemisk cellulose. Larvik cellulosefabrikk var i drift fram til 2008, og fabrikk ble revet i 2012. Området er i dag i hovedsak ubebyggt, bortsett fra et belte i sør med eneboliger, balløkke, tennisbaner og trafostasjon.

1.3.3 Kvaliteter og særlige hensyn

Landskap og bystruktur

Bøkeskogen, markalandskapet, Farrisvannet og Farriselva danner overordna strukturerende elementer for Bergeløkka. I tillegg er E18 med ny bru i nordvest et markant element i landskapet. Arealer i nordvest mot E18 og i vest mot Gårdsbakken er godt eksponert og kan utnyttes for å gjøre områdeidentiteten kjent og skape et omdømme. Samtidig vil dette også kunne markere innfallsporten til Larvik by.

Området ligger med korte avstander til sentrale byområder i Larvik, men kan likevel oppleves avsondret fra bykjernen på grunn av liten visuell kontakt, høydeforskjell, høy vegetasjon og områdets beskaffenhet i dag.

Mobilitet

Det er god tilgjengelighet med bil til overordna veinett og til lokalveisystemet, bortsett fra mot sentrum, hvor den direkte veiforbindelsen via Gårdsbakken og Øvre Bøkeligate er stengt for biltrafikk.

Det er gode turveiforbindelser gjennom

Bøkeskogen mot Larvik sentrum og bydeler nord for sentrum. Veiforbindelsene er ikke godt tilrettelagt for gående og syklende. Området har en utstrekning som gir korte gangavstander internt på Bergeløkka.

Nye gater på Bergeløkka utformes for å gi myke trafikanter trygg og effektiv ferdsel og gi rom for uformelle møteplasser og opphold. Fotgjengerne er den viktigste trafikantgruppa og det bør derfor være et godt og sikkert tilbud til fotgjengere i alle gater. Gater prioritert for bil med definert kjørebane bør reduseres.

Grønnstruktur

Bergeløkka er omkranset av store landskapsrom med høy kvalitet og ligger med god direkte adkomst til landskapsvernområdet Bøkeskogen. Mot vest avgrenser topografi og veianlegg direkte kobling mot Martineåsen, mens i øst er området forbundet med turveinettet videre mot Farriskilen via Bøkeskogen. Farriselva framstår noe utilgjengelig i dag.

Innenfor området er det et yngre skogsbelte som har fungert som skjerming mot tidligere industrivirksomhet. De grønne kvalitetene er

en stor styrke som bør utnyttes i hovedgrepet og videre utforming av området. Det må samtidig tas særlig hensyn til Bøkeskogens status som landskapsvernområde.

Overvann

Hoveddelen av Bergeløkka har naturlig avrenning mot nord. I tillegg har deler av Bøkeskogen avrenning via et bekkedrag øst i området. Dette bekkedraget blir håndtert av overvannsanlegget til nye E18 som leder vannet til Farriselva. Avrenning fra Bergeløkka mot nord kan sannsynligvis samles i samme anlegg. Det må tas særlig hensyn til Farrisvannet som drikkevannskilde og det tillates ikke avrenning hit. Den sørvestre delen av Bergeløkka har naturlig avrenning mot Farriselva i vest.

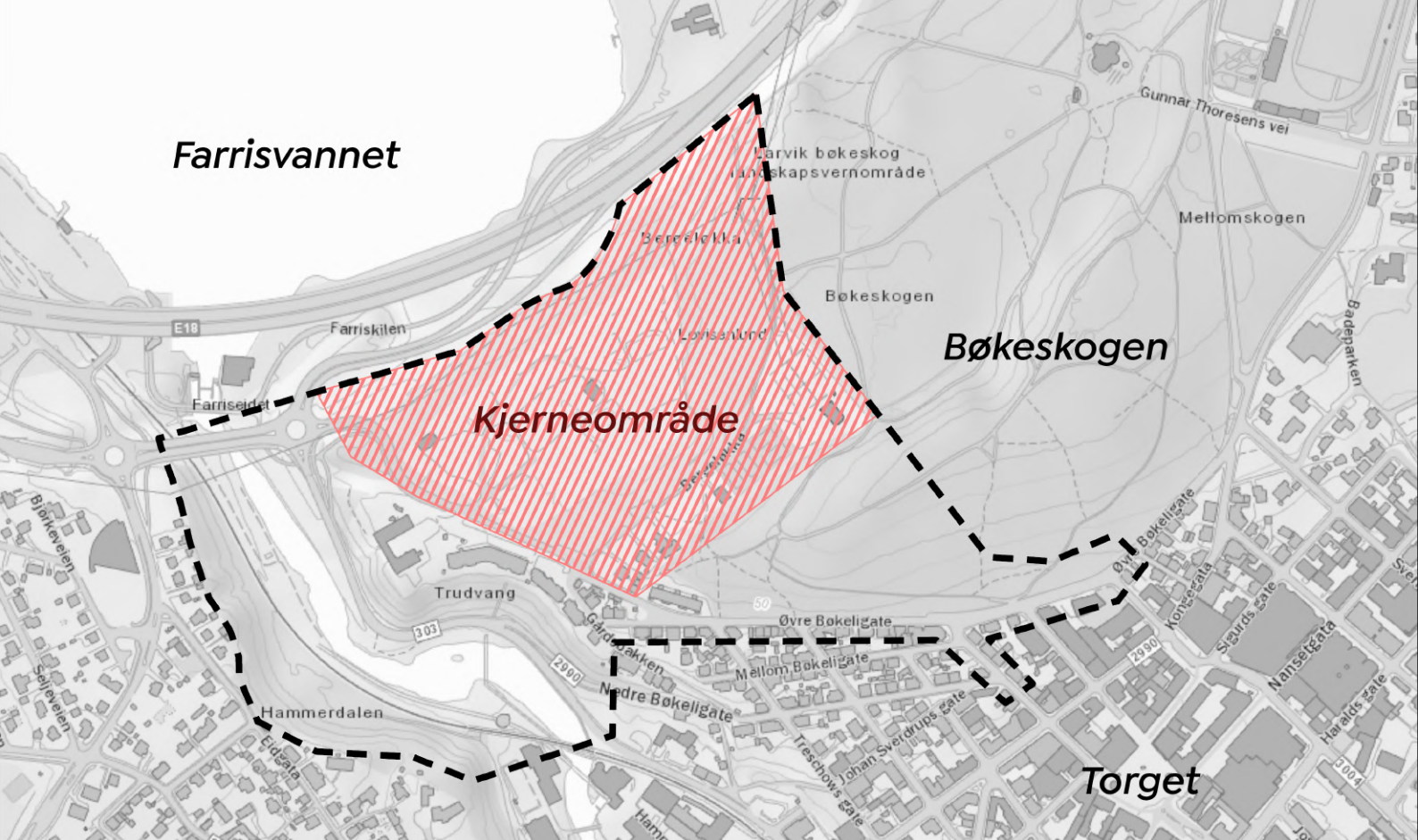
Bergeløkka er et område med stor fleksibilitet når det gjelder bruk av blågrønne løsninger. Overvannet kan ledes direkte ut av området, eller brukes som element i utforming av byrom og grønnstruktur med åpne overvannsløsninger, fordrøyningsdammer og infiltrasjon.



Figur 1: Utsikt mot Farrisvannet og koller mot nord.
Foto: Sweco



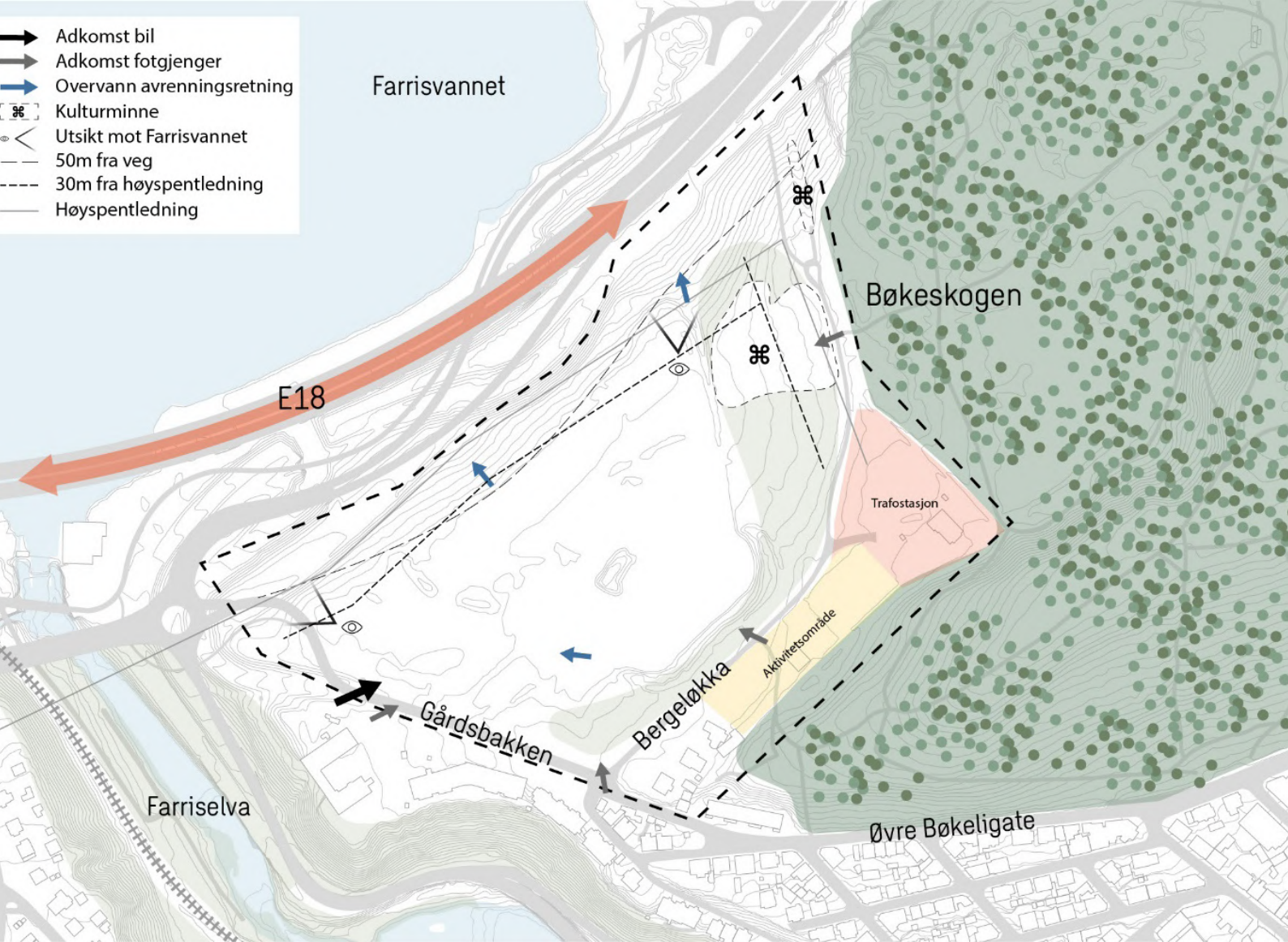
Figur 2: Turveiadkomsten fra Bergeløkka i øst gir et blikk inn i Bøkeskogen.
Foto: Sweco



Figur 3: Planområdet (kjerneområde) og influensområde for eventuelle tiltak utenfor planområdet.

Figur 4: Flyfoto av Bergeløkka før området ble tatt i bruk til industri. Kilde: Kommunekart pluss.





Figur 5: Analysekart for Bergeløkka. Kilde: Sweco

Kulturminner

Området har to automatisk freda kulturminner nordøst i området — en hulveg fra førreformatisk tid og spor av en steinalderbosetning. Hulvegen er tolket til å ha vært en ferdselsåre mellom høyderyggen hvor Bøkeskogen ligger og Kilen ved Farrisvannet. Terrengendringer som følge utbygging av E18 og høyspentmast har senere kuttet av deler av hulvegen som i dag er 74 meter lang, 1,2 meter dyp og 4 meter bred, og overgrodd med løvtrær. Steinalderbosetningen ble i 2018 kontrollregistrert og det ble funnet mange flintstykker som var blanda med funn fra nyere og moderne tid. Det ble konstatert at lokaliteten har blitt ødelagt i moderne tid (kulturminnesok.no). Larvik kommune har hatt dialog med fylkeskommunen og fått bekreftet at kulturminnene derfor mest sannsynlig kan frigis.

Støy

Store deler av området er støyutsatt fra E18 og lokalveisystemet på Farriseidet — området mot nordvest og nord ligger i rød støysone. Gul støysone strekker seg lenger inn i området. Næringsbebyggelse i en viss høyde mot E18 i nord vil kunne fungere som en effektiv støyskjerm for bakenforliggende områder med boligformål.

Trafostasjon og høyspentlinjer

Det er tre luftspente høyspentlinjer innenfor området. Høyspentlinje i nord planlegges lagt i bakken som en del av utviklinga av området. Når det gjelder høyspentlinje fra trafostasjon og mot nordøst må bebyggelse holde en viss avstand i henhold til gjeldende retningslinjer. På Bergeløkka tilsier dette en avstand på ca 30

meter, men dette punktet må vurderes nærmere i det videre planarbeidet.

Områdestabilitet

I geotekniske undersøkelser utført av Norconsult for Larvik kommune høsten 2021 er det kartlagt en kvikkleiresone med lav faregrad innenfor området som vist i Figur 7. Dette vil kunne legge føringer for terrenginngrep og tiltak innenfor denne sonen.

1.4 Planstatus og andre rammebetingelser

1.4.1 Statlige og regionale føringer

Statlige planretningslinjer om samordna areal- og transportutvikling

De statlige planretningslinjer om samordna areal- og transportutvikling har som mål å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov, trygg og effektiv trafikkavvikling og tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.

Planretningslinjene vektlegger tilrettelegging for fortetting og transformasjon med særlig høy arealutnyttelse i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter, samtidig som at hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet ivaretas. Det skal også tas hensyn til overordna grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering og ivaretagelse av naturmangfold, matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter.

Regional plan for bærekraftig arealutvikling i Vestfold

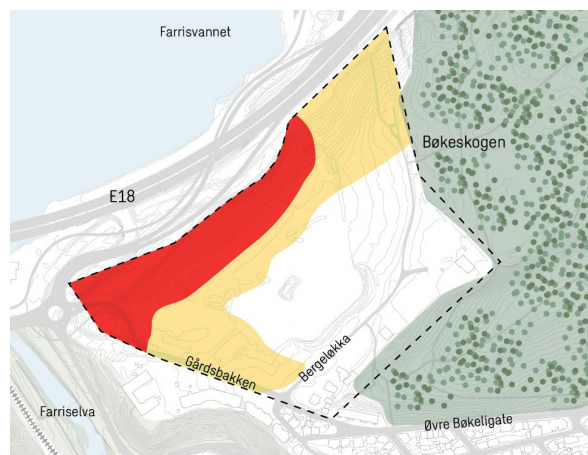
RPBA er Vestfolds felles plan for langsiktig arealbruk fram til 2040. Planen gir rammer for vekst og utvikling i Vestfold. Den skal tilrettelegge for at dagens infrastruktur utnyttes på en optimal og samfunnsøkonomisk måte, og samtidig bidra til å ivareta viktige jordbruks-, natur-, rekreasjons- og kulturverdier.

Hovedgrepet i RPBA omhandler kompakt by-

Grunnforurensning

I henhold til miljøteknisk utredning utført av Norconsult for Larvik kommune høsten 2021 er det kartlagt et begrenset areal med forurensete masser fra tidligere industriaktivitet sentralt i området. Det må derfor påregnes å grave opp og fjerne noe masser i forbindelse med utvikling av området.

og tettstedsutvikling. Helt sentralt er føringa om at hovedvekten av all vekst i fylket skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder. Viktige prinsipper er fortetting og transformasjon i og nær bysentrum og rundt kollektivknutepunkter, og lokalisering av arbeidsplasser, boliger og andre byfunksjoner i sentrum for å fremme



Figur 6: Støysonekart for Bergeløkka. Kilde: Sweco funksjonsblanding.

RPBA inneholder også føringer knytta til næringsutvikling og lokalisering av næringsvirksomhet. Sentralt i retningslinjene ligger føringer om at etablering av rene kontorarbeidsplasser skal skje innenfor by- og tettstedsområder og at kommunen skal tilrettelegge for dette.

1.4.2 Samfunnsdelen – arealstrategi

Kommuneplanens samfunnsdel inneholder

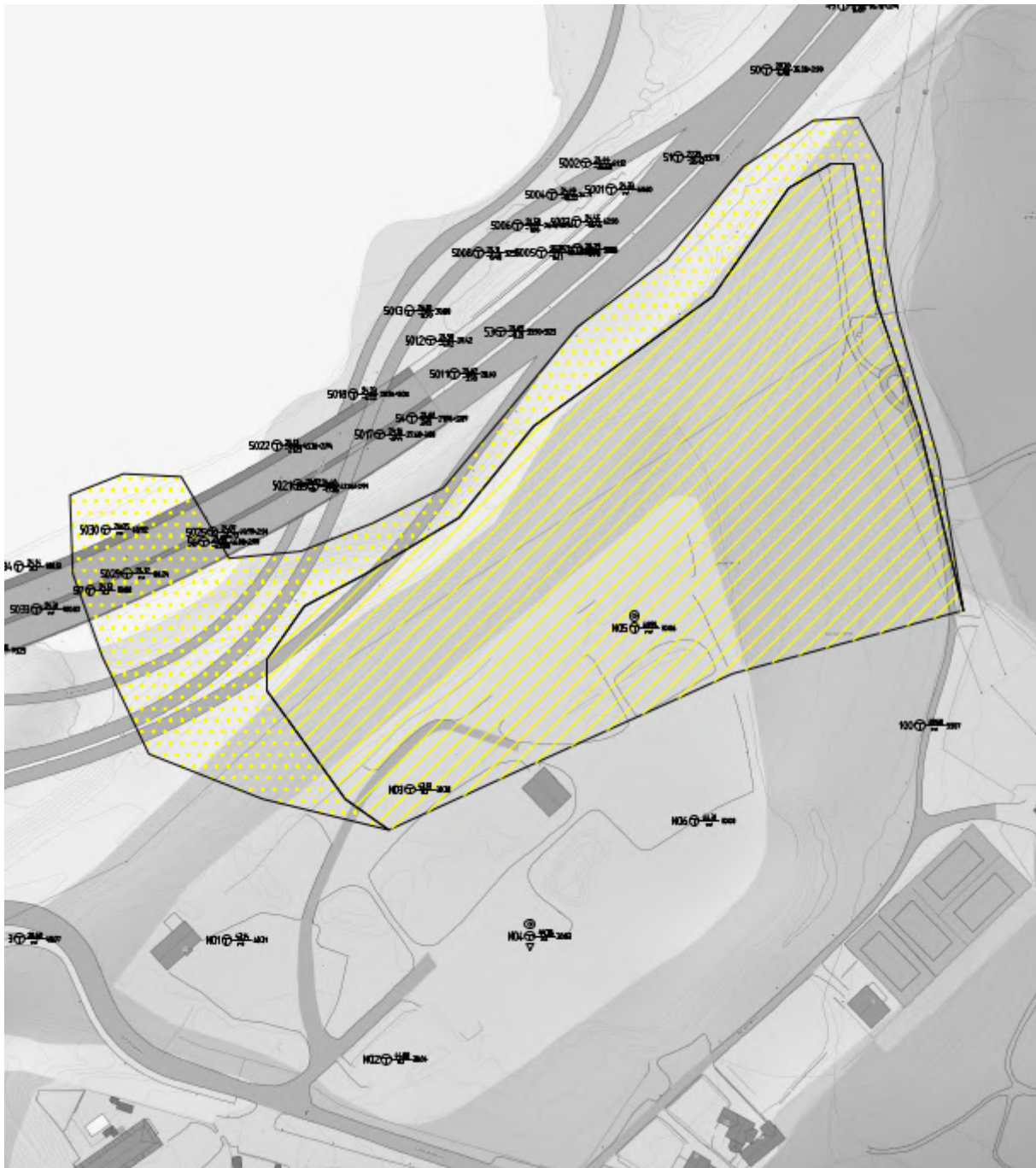
en arealstrategi som skal være styrende for Larviks arealutvikling. Et sentralt grep i arealstrategien er en fordelingsnøkkel for boligvekst, der 70 % skal dekkes i Larvik by. Bergeløkka ligger innenfor avgrensninga av Larvik by, og vil kunne spille en sentral rolle når det gjelder å tilrettelegge for at fordelingsnøkkelens realiseres.

Videre sier arealstrategien at handel- og kon-

torarbeidsplasser som hovedregel skal lokaliseres i sentrum. Også her kan Bergeløkka spille en sentral rolle, når det gjelder tilrettelegging for sentralt beliggende kontorarbeidsplasser, som i tillegg får en nær tilknytning til viktig infrastruktur som E18.

1.4.3 Næringsarealstrategi

Larvik kommunes næringsplan inneholder



Figur 7: Kartlagt kvikkleireforekomst på Bergeløkka. Kilde: Norconsult

en næringsarealstrategi som skal bidra til at Larvik kommune kan tilby attraktive og bærekraftige lokaliseringmuligheter for næringslivet. Sentralt i arealstrategien er målsetninga om å utvikle et attraktivt og konkurransedyktig tilbud til handel, logistikk og kunnskapskrevende næringer. Det legges til rette for utvikling av en «kunnskapsakse» hvor etablering av rene kontorbygg prioriteres i strekningen fra indre havn, via Saggården og opp til Bergeløkka. Næringsarealstrategien peker også ut Bergeløkka som et område for lokalisering av statlige og regionale arbeidsplasser.

1.4.4 KDP Larvik by

Bergeløkka ligger innenfor det som er definert som «sentrumssonen» i kommunedelplan for Larvik by. Videre er området definert som et transformasjonsområde med tilhørende bestemmelser i § 3-3. Bestemmelsene legger rammer for både utforming, utnyttelse og planprosesser.

Området er avsatt med kombinert bebyggelse og anleggsformål, ref. § 3-15 med tilhørende bestemmelser for # 9 Bergeløkka. Bestem-

melsene forutsetter arealformålene næring, tjenesteyting og bolig, og at det forutsettes en høy andel næring og tjenesteyting.

1.4.5 Planer for tilgrensende arealer

Området ligger tett på det nye stasjonsområde for ny dobbeltspora jernbane gjennom Larvik sentrum, iht. kommunedelplan for InterCity Stokke-Larvik som nå er innarbeidet i kommunedelplan for Larvik by 2021-2033. Realisering av ny jernbanestasjon i Kongegata aktualiserer Bergeløkka som sentralt knutepunkt, da avstanden til jernbanestasjon blir omtrent halvert.

Status og videre framdrift for detaljplanlegging og videre utbygging av dobbeltspora jernbane gjennom Larvik avhenger av at prosjektet videreføres i neste NTP som framlegges våren 2024, og at det følges opp med bevilgning av planleggingsmidler over etterfølgende statsbudsjetter. Hvorvidt prosjektet videreføres i neste NTP er foreløpig uklart. Bergeløkka vil være et attraktivt og sentralt utviklingsområde uavhengig av om dobbeltspor gjennom Larvik sentrum blir realisert.

1.5 Samarbeid og medvirkning

1.5.1 Medvirkningsverksteder

Gjennom arbeidet med prinsipplanen har det vært avholdt fire medvirkningsverksteder i ulike faser av planarbeidet, der to har vært med interne ressurser i kommunen, og to med eksterne ressurser (nabolag, interessegrupper, næringsliv, regionale myndigheter med mer).

Det første medvirkningsverkstedet ble avholdt tidlig i arbeidet med prinsipplanen, våren 2021. Tema for medvirkningsverkstedet var hvilke mål og visjoner som skal være førende for bydelsutviklinga på Bergeløkka, og intensjonen var å få definert ut noen tydelige ambisjoner for utviklinga. Resultatet av medvirkningsverkstedet ble noen overordna

mål og visjoner for Bergeløkka som har vært førende for det videre arbeidet med forslag til planprogram med prinsipplan. De overordna måla for bydelsutviklinga på Bergeløkka er presentert i kapittel 3 i planprogrammet.

De to neste medvirkningsverkstedene ble avholdt i desember 2021 og mars 2022, og var verksteder med i hovedsak interne deltakere fra ulike virksomheter i kommunen, samt samarbeidspartner og grunneier Fritzøe Eiendom. Målet for disse verkstedene var todelt – å både informere en større bredde av kommuneorganisasjonen om arbeidet, og å forankre arbeidet og prosessen i en utvida del av organisasjonen.

Det siste medvirkningsverkstedet ble avholdt i oktober 2022, etter at byplangrepet var definert. Målet med verkstedet var å konkretisere hvordan bydelsutviklinga på Bergeløkka kan oppfylle sine bærekraftsambisjoner, gjennom å få innspill knytta til konkrete løsninger for ulike temaer som sosial bærekraft, miljømessig bærekraft og økonomisk bærekraft. Innspilla fra medvirkningsverkstedet har vært verdifulle i utarbeidelsen av bærekraftsstra-

tegien, som følger som vedlegg til planprogrammet og som på lik linje med kapittel 2-3 i dokumentet skal være retningsgivende for etterfølgende detaljreguleringer.

Det har også vært avholdt egne dialogmøter med enkelte virksomheter i kommunen knytta til temaer som vei og utbyggingsavtaler.



2. Vurdering av alternativer

Det er vurdert tre alternative grep for adkomst og gateprioritering som synliggjør konsekvenser av ulik grad av tilgjengelighet for bil; én adkomstgate; to adkomstgater med inn- og utkjøring i samme gate, og en tredje løsning hvor de to adkomstgatene er forbundet i en ringvei. Alternativene skiller seg i hovedsak på biltilgjengelighet og tilhørende muligheter og fleksibilitet i hovedgrepet når det gjelder miljø og klimaperspektiv, bokvalitet, byliv og blå/grønn struktur.

2.1 Samla vurdering

En hybrid av ringvei-alternativet og alternativet med to adkomstveier vurderes som det beste utgangspunktet for videre anbefalinger og grunnlaget for prinsipplan med tiltakskart. Justeringen innebærer at en adkomst i nord og en adkomst i sør forbindes med en kjørbare vei sentralt i planområdet, fremfor at denne legges inn mot Bøkeskogen. Alternativet er ikke det beste når det gjelder lavest mulig bilandel, men det som best ivaretar helheten i planområdet knytta til fleksibilitet for trinnvis utvikling, og som legger best tilrette for en kombinasjon av formål i planområdet.

Et annet hensyn som ligger bak vurderingene er hensyn til drift og vedlikehold av offentlige rom i området, samt renovasjon. For renovasjon, brøyting, utrykning mm. er det lite heldig å legge opp til en blindgate med vendehammer i enden av planområdet.

Selv om det vil være mulig å komme inn i planområdet med bil fra begge ender av «ringveien» vil den primære adkomsten og hoveddelen av trafikken antakeligvis benytte

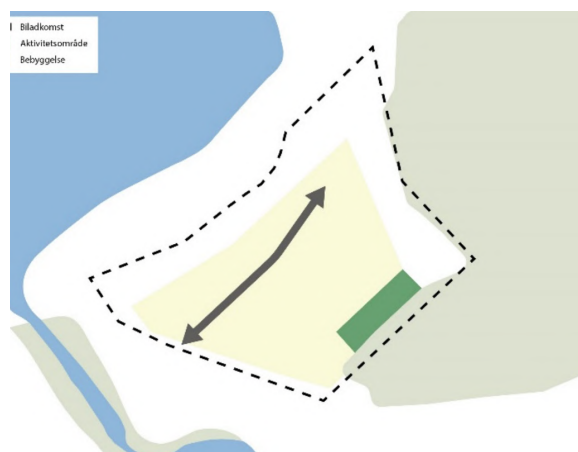
seg av adkomstveien mot nord. Dette henger sammen med at de mest trafikkgenererende funksjonene som næring/kontor primært lokaliseres langs denne gata, og fordi denne gata har det bredeste tverrsnittet. Adkomstveien fra sør har et smalere tverrsnitt for å redusere kjørbareheten og hindre at den blir attraktiv som en primær adkomst. Denne skal primært tjene behovet for tiliggende boliger, og har utforming som i større grad er i retning «shared space».

Alternativene er i prinsippet like når det gjelder overvannshåndtering. Alle alternativene vil kunne ha et finmasket gangnett med mulighet for kjøring til eiendommene ved behov. Underveis i utbyggingen vil alle alternativene kunne ha overflateparkering på ledige flater. Det er vurdert som sannsynlig at ingen av alternativene vil få avviklingsproblemer som følge av biltrafikk.

Alternativene presenteres enkeltvis på de neste sidene.

2.2 Én adkomstgate for bil

En adkomstgate for bil i nord av planområdet med direkte nedkjøring til fåtall felles parkeringsanlegg i kjeller.

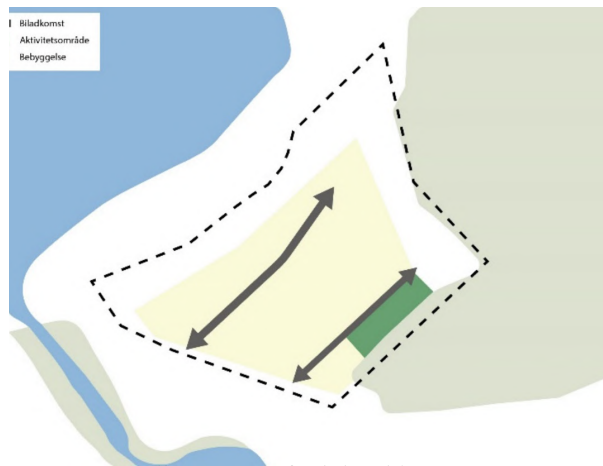


Figur 8: Én adkomstgate for bil. Kilde: Sweco

Styrker	Svakheter
<ul style="list-style-type: none">• God og direkte tilgang til næringsbebyggelse via adkomstgate for alle typer kjøretøy.• Fristiller areal til gange og sykling som bidrar til mer bevegelse og mulighet for sosial interaksjon.• Gir stor frihet til utforming av blågrønne løsninger og overvannshåndtering.• Løfter fram en bærekraftsvisjon for utvikling av området.• Sterk begrensning på bilkjøring i boligområdet bidrar til trygge nabolag og god trafiksikkerhet.• Felles innendørs parkeringsløsning tilrettelegger godt for mulig bildeling/samkjøring.• Fleksibel til å endre bruk av eksisterende gate (Bergeløkka) i sør etter hvert som området utvikles. Kan benyttes som adkomstgate mens området er under utvikling og omdisponere bruk når området er ferdig utviklet med nedkjøring til parkeringskjeller fra adkomstgate i nord.	<ul style="list-style-type: none">• Gjennomføringsmessig noe usikkerhet knyttet til om investering i parkeringskjeller må forskutteres for flere boligutviklingstrinn samtidig.• Noe lengre gangavstand fra parkering til bolig enn det som er vanlig i Larvik i dag, kan påvirke etterspørselen av boligene og kreve endring i folks vaner.

2.3 To adkomstgater for bil

To atkomstgater for bil i nord og sør av planområdet med direkte nedkjøring til flere parkeringsanlegg i kjeller.

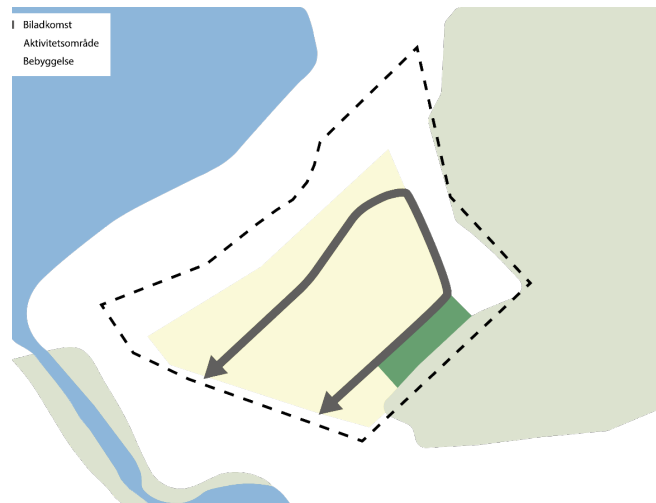


Figur 9: To adkomstgater for bil. Kilde: Sweco

Styrker	Svakheter
<ul style="list-style-type: none"> • God og direkte tilgang til næringsbebyggelse via nordre adkomstgate for alle typer kjøretøy. • Fristiller areal til gange og sykling som bidrar til mer bevegelse og mulighet for sosial interaksjon. • Gir stor frihet til utforming av blågrønne løsnin-ger og overvannshåndtering. • Begrensninger på bilkjøring på deler av områ- det bidrar til trygge nabolag og trafiksikker- het. • Mulighet for nedkjøring til parkeringskjeller fra begge adkomstgater kan oppleves som økt bokvalitet for noen grupper. Kan sikre hensikts- messig tilkomst med bil til alle felter. • Gjennomføringsmessig noe mer fleksibelt når det gjelder å løse parkering trinnvis med ad- komst til parkeringskjeller fra begge gatene og med seksjonsvis kjellerutbygging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Noe lengre gangavstand fra parkering til bolig enn det som er vanlig i Larvik i dag, kan påvir- ke etterspørselen av boligene og kreve endring i folks vaner. • Flere potensielle konflikter mellom myke trafi- kanter og biltrafikk på grunn av mer bilkjøring i boligområdet og flere avkjørsler til parkerings- anlegg. Dette gir redusert kvalitet og trafiksik- kerhet for myke trafikanter. • Noe barrierevirkning mellom Bøkeskogen og Bergeløkka. • Gi noe mindre fleksibilitet i utforming og stør- relse på byggefelt.

2.4 Ringvei

Toveis ringvei for bil med direkte ned-/innkjøring til flere parkeringsanlegg tett på boligene.



Figur 10: Prinsipp for ringvei. Kilde: Sweco

Styrker	Svakheter
<ul style="list-style-type: none">• God og direkte tilgang til næringsbebyggelse via ringvei for alle typer kjøretøy.• Mulighet for nedkjøring til parkeringskjeller fra begge adkomstgater kan oppleves som økt bokvalitet for noen grupper.• Gjennomføringsmessig mer fleksibelt når det gjelder å løse parkering feltvis med adkomst til parkeringskjeller fra ringveien og med seksjonsvis kjellerutbygging.• Driftsmessig den beste løsningen knytta til brøyting, renovasjon, utryningskjøretøy mm.	<ul style="list-style-type: none">• Kan medvirke til mer biltrafikk og mer støy på grunn av lett tilgang med bil til, og i området.• Mer bilkjøring og sirkulering av trafikk i området vil gi mindre trygt nabolag og redusert trafiksikkerhet sammenlignet med én, eller to atkomstgater.• Flere potensielle konflikter mellom myke trafikanter og biltrafikk på grunn av høyere fartsuttak og mer oppbrudd av fortau med flere avkjørsler til parkeringsanlegg.• Kryssing av biltrafikk over almenning reduserer kvalitet av grøntdrag, samt skaper konflikt mellom myke og harde trafikanter. Barrierevirkning mellom Bøkeskogen og Bergeløkka både mot øst og sør.• Flere grå flater øker behovet for overvannshåndtering og gir mindre rom for grøntarealer og byggefelt.

3. Prinsippplan

For at Bergeløkka skal bli en bydel som er urban og framtidsretta og med bærekraftige løsnings, må bydelen utvikles med klare mål og visjoner. Utviklinga må sørge for gode forbindelser og offentlige rom som skaper tilgjengelighet, møteplasser og byliv på bakkeplan. Bydelen må også inneholde en blanding av funksjoner som sikrer et mangfoldig tilbud av både boliger, arbeidsplasser og tjenester.

Prinsippplanen for Bergeløkka gir overordna rammer for utforming, programmering og avgrensing av det offentlige rom. Prinsippplanen inneholder tiltak som vist i tiltakskart, temakart og tiltakslisten på de neste sidene, en beskrivelse av hvert enkelt tiltak samt oversikt over anbefalt standard på opparbeiding.

3.1 Mål for bydelsutviklinga

FNs bærekraftsmål og de tre bærekraftsdimensjonene skal ligge til grunn for bydelsutviklinga på Bergeløkka. Hovedmålene for utviklingen av Bergeløkka er som følger:

En bydel med en tydelig og synlig miljøprofil (miljømessig bærekraft)

Bergeløkka skal utvikles på en skånsom, miljøbevisst og klimavennlig måte, som bygger opp om og forbedrer stedets naturgitte kvaliteter, og gir bydelen tydelig og synlig miljøprofil.

En livskraftig og inkluderende bydel (sosial bærekraft)

Bergeløkka skal utvikles på en livskraftig og inkluderende måte, som bidrar positivt til lokalsamfunnet. Bydelen skal ha gode og va-

rierte byrom og møteplasser, som stimulerer til god folkehelse, omsorg for hverandre og omgivelsene, livslang aktivitet og læring.

Regionens foretrukne etableringssted for framtidsretta kompetansenæring og nye tilflyttere (økonomisk bærekraft)

Bergeløkka skal bygges ut trinnvis, og det skal tilrettelegges for en gradvis modning og utvikling av egenart og stedsqualiteter gjennom lokal samskaping og grasrot-initiativer. Slik skal utviklingen av Bergeløkka bli økonomisk bærekraftig og verdiskapende for alle involverte, og bydelen bli regionens foretrukne etableringssted for framtidsretta kompetansenæring og nye tilflyttere.

3.2 Bærekraftsstrategi

For å tydeliggjøre hvordan etterfølgende utviklingsprosjekter på Bergeløkka kan bidra til å svare opp og være i tråd med de definerte måla for bydelsutviklinga, er det utarbeida en bærekraftsstrategi som konkretiserer hva de ulike målene innebærer. Bærekraftsstrategien følger som vedlegg til prinsipplanen.

Det er formulert hovedmål for miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft, som forsøker å slå sammen kommunen og utbyggers bærekraftsmål og -ambisjoner. Under hvert hoved-

mål er det beskrevet mer spesifikke undermål, med konkrete, målbare tiltak innenfor hver av disse igjen.

Dette gir de etterfølgende prosjektene klarere og mer målbare parametre å styre etter, og mulighet til å vurdere måloppnåelse underveis innenfor alle tre bærekraftsdimensjonene, kommunens fire innsatsområder som angitt i kommuneplanens samfunnsdel, og Fritzøe Eiendoms egen bærekraftsambisjon.





Figur 11: Kart som viser det overordna byplangrepet for Bergeløkka.

3.3 Overordna byplangrep

Bergeløkka skal utvikles til en urban og framtidretta bydel i Larvik med gode bærekraftige bokvaliteter og attraktive kompetansearbeidsplasser for hele regionen. Hovedgrepet skal både hensynta stedets kvaliteter og legge rammene for den ønskede bymessige utviklinga.

Hovedgrepet for Bergeløkka bidrar til å nå målet ved å forsterke forbindelsene til Larviks sentrumssone og omkringliggende rekreasjonsområder, samtidig som det åpnes opp mot de store landskapsrommene. Hovedgrepet tilrettelegger også for fleksibel og trinnvis utbygging av felt til næring, tjenesteyting og boliger.

Gate- og kvartalsstrukturen i prinsiplanen er retningsgivende for bydelsutviklinga, og mindre justeringer innenfor hovedgrepet er tillatt. Dette kan eksempelvis være justering av linjeføring for gateløp, eller justering av beliggenhet til hoved- eller adkomstplass for

å få best mulig klimatiske forhold (sol/skygge, vind, støy mm).

3.3.1 Gate- og byromsstruktur

Hovedaksene gir området en bymessig struktur og har til hensikt å koble Bergeløkka på overordna vei- og gatestruktur og legge til rette for gode ferdselsmuligheter og oppholdskvaliteter for gående og syklende. Det foreslås tre prinsipielle gatetyper med ulike bredder og funksjon:

- En urban hovedakse for gående og syklende retta fra sentrum og innover mot sentral møteplass — akse gir også påkobling til vidare turveiforbindelse mot Bøkeskogen.
- En felles adkomstgate for bil til området som gir tilgang til felles parkeringsløsninger i kjellere.

- Interne gater for gående og syklende som deler området i mindre bolig- og næringsfelter. Disse gatene er i varierende grad kjørbare, og har en utforming som gir gående og syklende større prioritet. Interngatene vil også være kjørbare ved særskilte behov som varelevering, flytting, nedsatt funksjon, service etc.

3.3.2 Blågrønn forbindelse

Blågrønn struktur kobler Bergeløkka visuelt og fysisk på de store landskapskvalitetene. Vegetasjon og vann brukes i byrom og gater som grunnleggende elementer for å skape trivsel, biologisk mangfold og å skape sammenheng med Bøkeskogen.

- En grønn hovedforbindelse mot Bøkeskogen slås sammen med hovedlinje for overvannshåndtering.
- Visuell kontakt med Farrisvannet innenfra og ved definerte utsiktspunkter mot nord
- Gode adkomstsoner og tydelige forbindelser til Bøkeskogen og overordnet turveisystem

3.3.3 Møteplasser og byliv

Hovedgrepet har en sentral bymessig hovedplass. I tillegg legges det opp til mindre

møteplasser og markeringer ved sentrale krysningspunkter. Viktige funksjoner og tilbud legges ut mot hovedplassen og langs den urbane hovedaksen. Intensjonen er å skape ulike byrom og møteplasser som kan bidra til trivsel og variert aktivitet langs den urbane aksene. Nettverket knyttes opp mot eksisterende forbindelser mot sentrum og Bøkeskogen.

Den urbane aksene ender i en sentral hovedplass for Bergeløkka mellom næringsbebyggelsen. Plassen blir et rekreasjonssted og møtested både for de som arbeider, og de som bor på Bergeløkka, og et naturlig stoppested for andre som passerer området på tur eller trening. Kvalitet i utforming, ulike aktiviteter og programmering av førsteetasjer bidrar til å skape liv på plassen.

Langs den urbane aksene vil i tillegg adkomsten til området fra sentrum og krysningspunktet med den blågrønne forbindelsen mot Bøkeskogen være naturlige treffpunkter og markører.

Aktivitetområdet mot Bøkeskogen i sør vil kunne fungere både underveis i områdeutviklingen og senere som en oppholdssone, kanskje spesielt retta mot eldre barn og ungdommer.



3.4 Arealbruk og bebyggelsesstruktur

3.4.1 Funksjoner og fordeling

Hovedprinsippet for arealbruk for området angir en tredeling fra nord mot sør med næring og tjenesteyting i nord, næring, tjenesteyting og bolig i de midtre kvartalene, og bolig i sør. Både bolig, næring og tjenesteyting tilknyttes feltet mot Gårdsplassen, inn mot gatetun og mot hovedplassen.

Bergeløkka er et sentralt område når det gjelder å styrke Larviks regionale posisjon som et attraktivt etableringssted for næring. Kunnskapsintensiv næring på Bergeløkka vil ha nær kobling til både viktig infrastruktur og til bysentrum, og bidra positivt til samfunns- og sentrumsutviklinga i Larvik. For å ivareta behovet for arealer som kan være attraktive for kunnskapsintensive arbeidsplasser med regionalt nedslagsfelt er det viktig å sikre en funksjonsfordeling der næring får en vesentlig rolle. Samtidig skal Bergeløkka være en flerfunksjonell bydel, der bolig og tjenesteyting også er en naturlig del av funksjonsmiksen.

For å svare ut disse ambisjonene er det angitt en prosentvis fordeling av bruksarealet med ulike formål, som beregnes med utgangspunkt i en ferdig utvikla bydel Bergeløkka.

Minst 40 % av bruksarealet på Bergeløkka skal være næringsarealer for kontorbaserte virksomheter. Dette kan også romme funksjoner innenfor tjenesteyting med høy andel kompetansebaserte og kunnskapsintensive arbeidsplasser, som for eksempel fylkesadministrasjon, rådgivning, forskning og undervisning, private helsetjenester, andre kontorfunksjoner og lignende, samt annen offentlig og privat tjenesteyting som kan betjene arbeidsplasser og boliger innenfor området. Store og arealkrevende offentlige tjenesteytingsfunksjoner kan ikke regnes inn i denne andelen.

Det øvrige maks 60 % av bruksarealet kan være bolig og tjenesteyting. Dette kan også

inneholde store og arealkrevende offentlige tjenesteytingsfunksjoner.

Det planlegges ikke bebyggelse på arealet under høyspentledningene mot nordøst. Arealet kan allikevel ha en tilleggsfunksjon for Bergeløkka, for eksempel som areal for parkering under byggefasen og/eller etter ferdigstilling, som parkdrag eller vegetasjonsbuffer mot Bøkeskogen, til idrettsformål eller andre ting.

3.4.2 Bebyggelsesstruktur

Hovedstrukturen deler området inn i utbyggingsområder av ulik størrelse fra ca. 2000 kvm til 5000 kvm. Utbyggingsområdene kan igjen underdeles i hensiktsmessige utbyggingsfelt, eller slås sammen ved behov. Prinsippet er at størrelsen på utbyggingsfeltene i hovedsak viderefører proporsjonene fra kvartalsstrukturen i sentrum og har en bymessig karakter.

Det foreslås semi-urbane bykvartaler med en variert boligtypologi (punkthus, lamell og rekkehus) innenfor kvartalene for å gjøre Bergeløkka attraktivt for flere generasjoner å bosette seg. I kvartalene nærmest Larvik sentrum fra adkomstplassen ved Gårdsbakken foreslås det at hovedandelen er lavere struktur med townhouse-bebyggelse (inntil 3 etasjer). Høyere lamell- og punkthusbebyggelse foreslås plassert nordøst i planområdet. Punkthusbebyggelsen må ikke overstige høyden på Bøkeskogen og må ligge spredt slik at Bøkeskogen oppleves som en kvalitet inne på området.

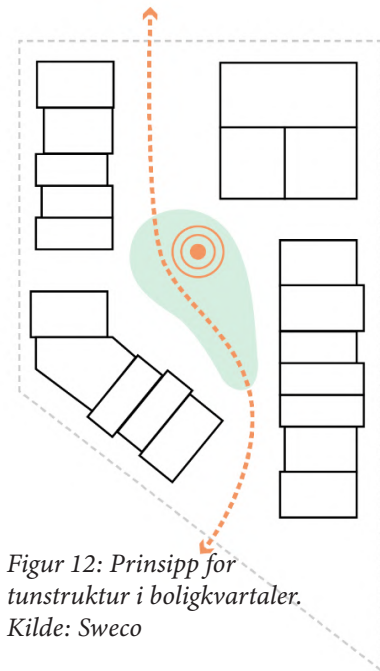
Som infallsport til Larvik bør Bergeløkkas eksponerte arealer fra E18 og langs Gårdsbakken tillegges spesiell vekt. Hvordan området fremstår mot disse veiene vil kunne formidle hva Bergeløkka skal være, og markedsføre utviklingen. Fasadene kan brukes for å skape ønsket identitet og omdømme, og både eksponerte bygg og utearealer bør ha høy standard og varige kvaliteter.

Boligkvartaler

- Boligene samles rundt et grønt tun
- Inntrukne fasader og variasjon i materialer for å gi et variert og spennende gateløp
- Lekearealer for de aller minste innenfor hvert kvartal
- Mulighet for å gå gjennom kvartalene (semi-privat bakgård)
- Innganger fra gatesida eller fra tunet. Inngang fra tunet kan bidra til å skape aktivitet og fellesskap i et boligkompleks, mens inngang fra gatesida vil gjøre bebyggelsen mer utadventd og bidra til økt aktivitet og sosial kontroll i det offentlige rommet.
- Bebyggelsen organiseres på en måte som legger til rette for gode sol og dagslysforhold

Kombinerte kvartaler

- Tunstrukturen videreføres i mer urban kvartalstruktur.
- Lekearealer for de aller minste i hvert kvartal. For de større barna etableres leke- og oppholdsplasser ut mot allmenningen.
- Det er mulighet for å gå igjennom kvartalene. Åpninger i bebyggelsen er større mot sørøst og allmenningen, enn mot nord og adkomstgata.
- Bebyggelsen organiseres på en måte som legger til rette for gode sol- og dagslysforhold.
- Lokaler i 1. etasje legges til rette for næring og utadretta virksomhet og fellesarealer mot adkomstgata og gatetun. Det er tillatt med bolig, men ved behov skal disse lokalene transformeres til næringsarealer.
- Mot adkomstgata skal fasaden sett som helhet inneha forskyvninger og volumskifter/sprang slik at det skapes variasjon i rommene og bredden langs gata.



Næring

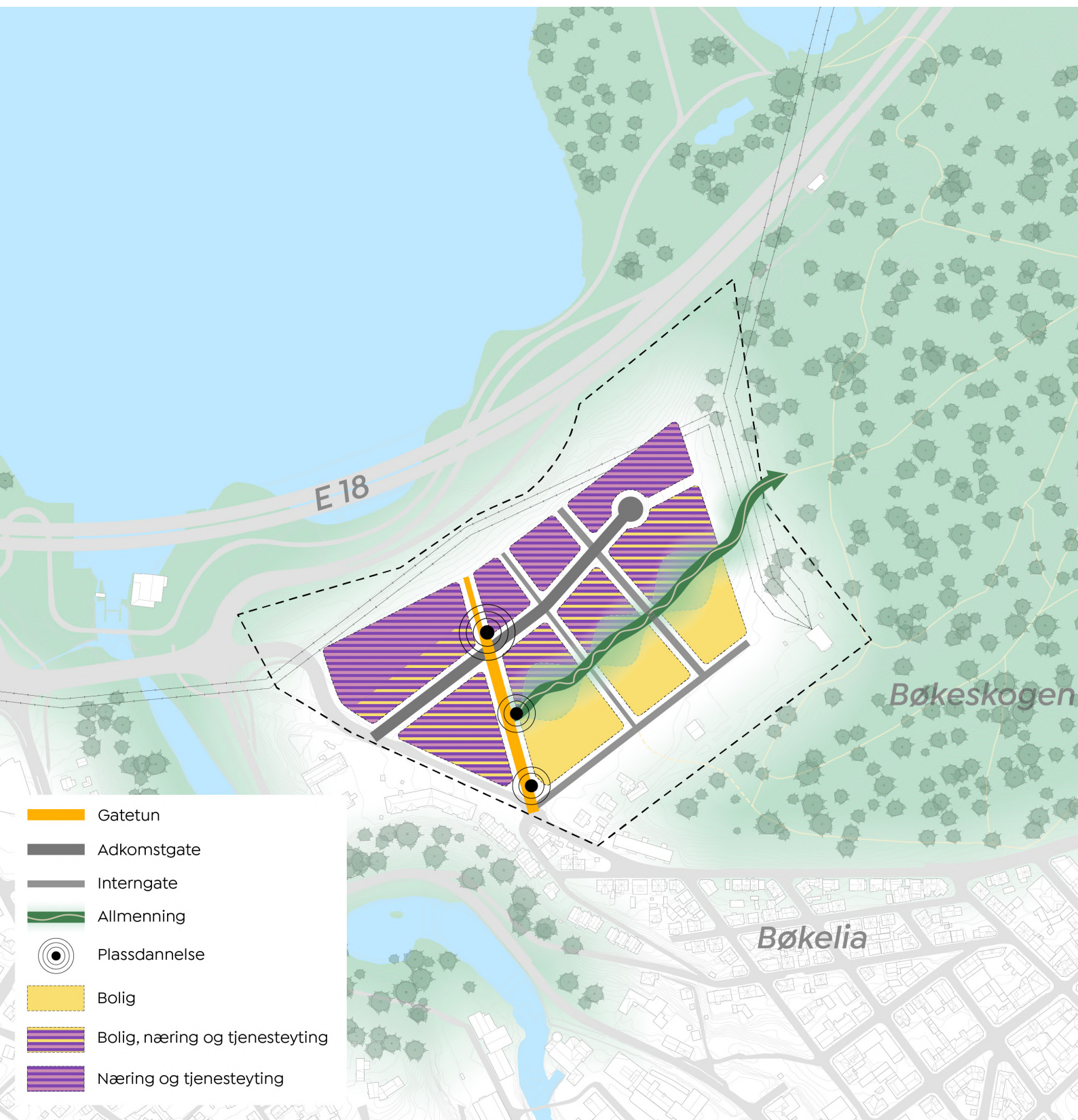
- I næringsbebyggelsen er gårdsrommene mindre, organisert rundt mindre felles uterom mellom bygningskroppene. Det er ikke behov for like stor avstand mellom bygningskropper som i de andre områdene.
- Bebyggelsen organiseres slik at de fungerer som støyskjermer mot E18.
- 1. etasje mot adkomstgate og torg skal tilrettelegges for utadretta virksomhet
- Fasaden langs adkomstgata sett som helhet skal følge samme prinsipp som bebyggelse sør for gata, med forskyvninger og volumskifter/sprang slik at det skapes variasjon i rommene og bredden langs gata.

3.5 Tiltaks- og temakart

Hovedkartet under viser prinsipp for offentlige rom og utbyggingsområder på Bergeløkka, med de ulike tiltakene markert. Med tiltak menes veier, forbindelser og plasser, samt kvartaler som skal bygges ut for å romme ulike funksjoner.

Kartet viser hvordan offentlig rom som veier, plasser og forbindelser er inndelt i ulike kategorier, og viser hvordan ulike arealformål bør fordeles i planområdet. På de neste sidene vises mer tematiske kart for ulike aktuelle temaer for bydelsutvikling på Bergeløkka.

Figur 13: Hovedkart med oversikt over tiltakene i prinsipplanen.





Gater og forbindelser

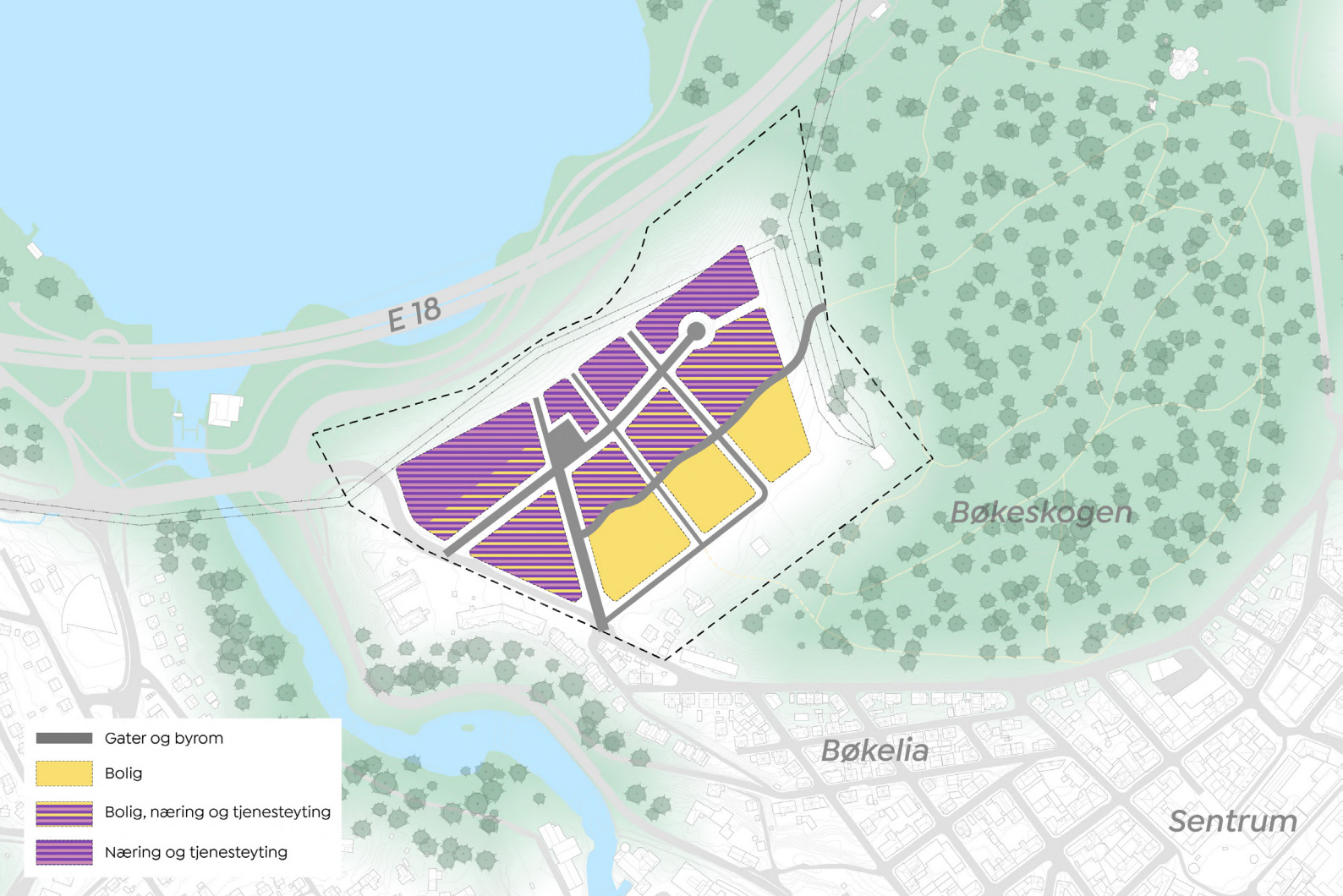
Temakartet viser forbindelser internt i planområdet og viktige forbindelser for myke trafikanter mellom Bergeløkka og bysentrum, og Bergeløkka og viktige naturområder som Bøkeskogen og Farriskilen.

Farriskilen er et populært bynært utfartsmål med mange flotte badeplasser og båthavn. Forbindelse til Farriskilen kan gå via den nyetablerte gangforbindelsen ved Farriseidet og langs Farrisvannets sørlige bredd, som ble opparbeidet i forbindelse med utbygging av E18 og tilhørende lokalveisystem. Gjennom denne forbindelsen kan man komme seg fra

Bergeløkka til Farrisvannet og Farriskilen uten å måtte krysse trafikkert vei. Farriskilen er også lett tilgjengelig via det etablerte stinettet i Bøkeskogen.

Forbindelse til Bøkeskogens stinett går i forlengelsen av den grønne allmenningen øst i planområdet. Her forgreines stinettet i retning sentrum, Festplassen og nordover mot Farriskilen.

Forbindelse til sentrum kan gå via stinettet i Bøkeskogen i sørenden av planområdet, som i luftlinje er den korteste veien for å komme til bysentrum. Alternativt kan man gå eller sykle til sentrum via Øvre Bøkeligate.



Arealformål

Temakartet viser hovedprinsipp for fordeling av arealformål på Bergeløkka. Mot sør skal det primært være boligformål. Sentralt i området kan det være en kombinasjon av næring, tjenesteyting og bolig, mens det mot nord primært skal være næring.

Gjennom reguleringsplan kan det vurderes noe mer glidende overganger. Det viktigste hensynet bak å ikke åpne for boligformål som vender mot E 18 handler om at disse arealene er svært støyutsatte og derfor i mindre grad egner seg til boligformål.



Byliv og aktive fasader

Temakartet viser hovedprinsipp for lokalisering og plassering av lokaler med publikumsretta virksomhet.

For å skape en opplevelse av byliv og dynamikk langs gatetunet og hovedtorget på Bergeløkka bør publikumsretta virksomhet lokaliseres i tilknytning til disse arealene, som vist over. Det kan tillates publikumsretta virksomhet også andre steder på Bergeløkka, men hovedtyngden bør lokaliseres som vist i temakartet. Dette gir det beste samspillet med gatetunet og torget — nettopp de byrommene og forbindelsene som vil være best tilrettelagt for aktivitet.

Publikumsretta virksomhet kan være kommersielle virksomheter innenfor næring, tjenesteyting og bevertning, men kan også være fellesfunksjoner og støttefunksjoner til bomiljøet eller næringslivet i bydelen, som f. eks. kantiner som er tilgjengelig for et større publikum, fellesarealer og forsamlingslokaler for borettslag, velforeninger eller andre aktører i området og så videre.

3.6 Beskrivelse av tiltakene

3.6.1 Gate- og byromsnettverk

For at Bergeløkka skal bli et attraktivt sted for næringsliv og beboere er det sentralt å legge til rette for et byromsnettverk som oppleves funksjonelt med gode arealer for ønsket aktivitet. Ferdsel og opphold bidrar til byliv, som igjen bidrar til at området fremstår attraktivt.

Utformingsprinsippene for nye gater og byrom på Bergeløkka skal gi myke trafikanter trygg og effektiv ferdsel og gi rom for uformelle møteplasser. Varierte omgivelser langs gangakser bidrar til at gangavstander oppleves kortere enn ved homogene og lite varierte gateløp. Samtidig vil forhold rundt eierskap og drift påvirke utstrekningen av elementer som vegetasjon og møblering.

Det offentlig tilgjengelige gate- og byromsnettverket utformes i tre hovedkategorier:

- Adkomstgate for bil
- Gatetun
- Interngater

Innenfor de tre kategoriene etableres definerte møteplasser hvor opphold og uformelle møter er hovedfunksjon og som vil gi gode muligheter for å aktivisere gaterommene. Samtidig er det kort avstand til allerede etablerte aktivitetsområder og friområder som vil være en viktig ressurs for beboere og arbeidstakere på Bergeløkka allerede fra første etablering.

Variert vegetasjon og bruk av overvann kan bidra til et grønt preg og biologisk mangfold og trivsel i byrommene. Variert vegetasjon tiltrekker seg også ulike fugler og insekter. Et rikt fugleliv oppleves som et godt miljøskapende element. Møblerings- og vegetasjonsoner kan enten løses som en integrert del av gateløpet, eller som «utposninger» eller lommer i tilknytning til gatetverrsnittet.

På de neste sidene presenteres veiledende utformingsprinsipper for de tre hovedkategoriene for offentlig tilgjengelig gate- og byromsnettverk. Endelig utforming avklares i etterfølgende detaljeringsplaner, i lys av forholdet mellom offentlig eller privat drift.



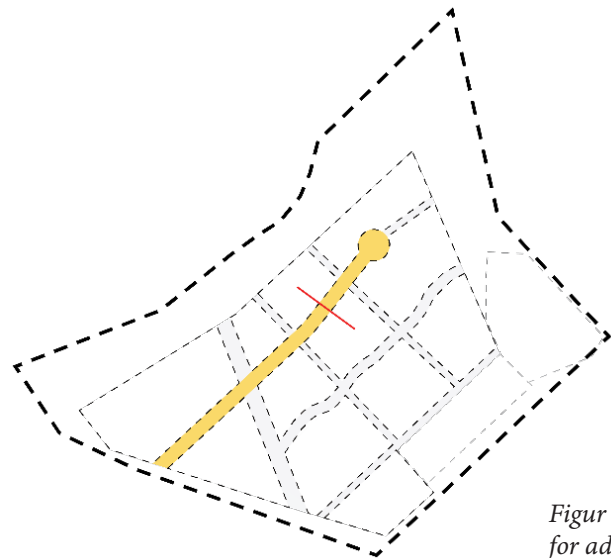
Adkomstgate

Adkomstgata opparbeides med definert kjørebane for å sikre kjøreadkomst til utbyggingsområdene for varelevering, renovasjon ol. og for parkeringsplasser i p-kjellere.

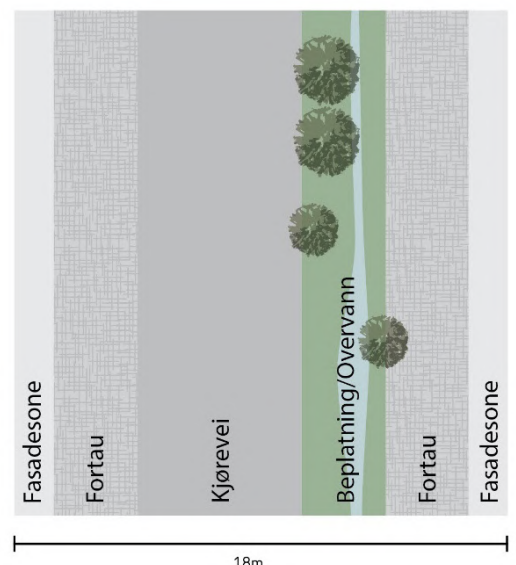
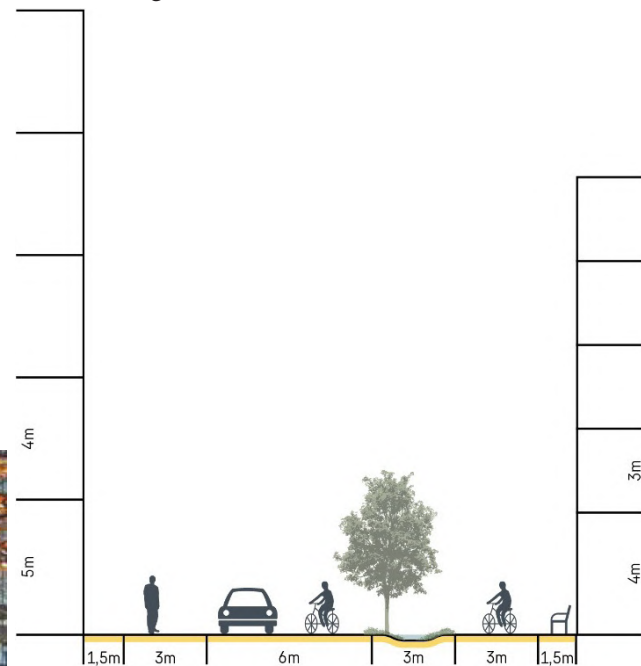
Det legges det til rette for sykling i blandet trafikk med lav hastighet og gode fortausbredder for å gjøre det attraktivt å gå samtidig som det er mulig å sykle for de som opplever det utrygt å sykle i kjørebanen. Det skal være plass til beplantning, møblering og håndtering av overvann, hvis omfang avhenger av eierskap og drift, i tillegg til sykkelparkering, varelevering og kansteinsparkering i gatesnittet.

Utformingsprinsipper

- Totalbredde 15-20 meter.
- Maks kjørebanebredde 5-6 m.
- Bruke alternativt materiale/utførelse som visuelt innsnevrer kjørebanen.
- Gangareal på begge sider, min 2,5 m fri bredde.
- Fotgjengerkryssing av gatetun heves og skilles fra øvrig gate med alternativt dekke/farge.
- Utforming og materialer i gatetun strekkes over hovedgata i en bred kryssing.
- Langsgående fasader og store trær langs gata
- Der fotgjengere må krysse kjørebane lages det gode kryssinger som tydeliggjør at biler skal vike for gående



Figur 14: Prinsipp for gatetverrsnitt for adkomstgate. Kilde: Sweco



Gatetun

Gatetun er utformet for gående og syklende, uten separasjon mellom trafikanter. I gatetverrsnittet skal det være plass til adkomster, beplantning, møblering og håndtering av overvann i tillegg til sykkelparkering langs fasaden. Den skal være kjørbart for spesielle forhold. Gatetun har definerte møteplasser ved start- og slutt punktet beskrevet lenger ned og i krysspunktet med allmenning mot Bøkeskogen.

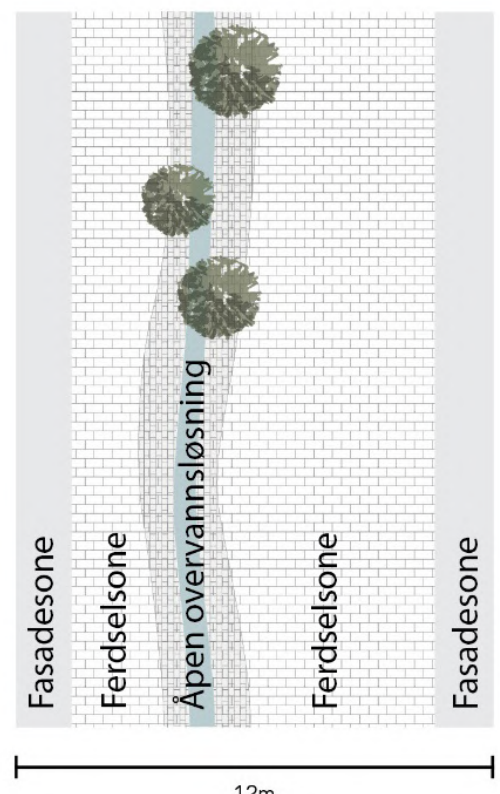
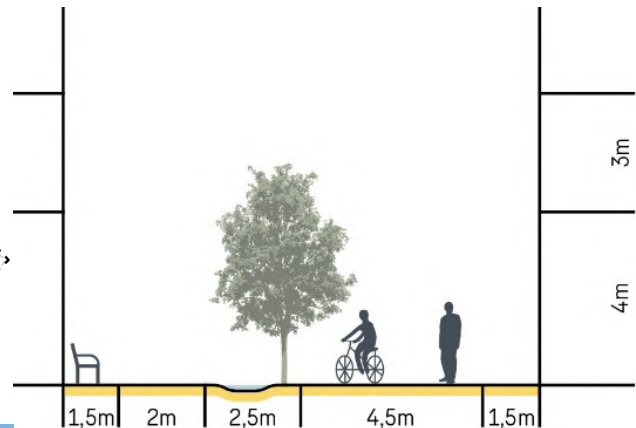
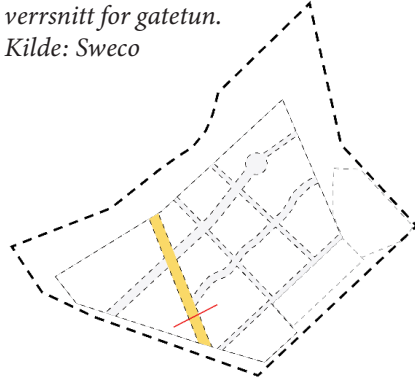
Utstrekning av beplantning og møblering vil avhenge av eierskap og drift.

Utformingsprinsipper

- Totalbredde 12-18 meter.
- En langsgående kjørbart sone på 4,5 m, vurderer flyttbare hindringer for kjøretøy
- Øvrig gangareal med minimum 2 meter fri bredde.
- Utformet for gående og syklende og for opphold og lek
- Langsgående fasader mot gatetun, innslag av aktive fasader.
- Variasjon i gatedekket/belegningen i lengderetningen for å begrense fart.



Figur 15: Prinsipp for gatetverrsnitt for gatetun.
Kilde: Sweco



Interngate

Utbyggingsområdene deles opp av offentlig tilgjengelige interne gater. Interngatene er noe smalere enn de to andre typene og skal ikke brukes som hovedadkomst til bebyggelsen. De skal være prioritert for gående og syklende. Hovedadkomst til bebyggelsen skal som prinsipp være fra adkomstgate, men plassering og grad av kjørlbarhet for hver av interngatene vurderes endelig i detaljreguleringen. Interngatene lengst mot øst og lengst mot sør får en bredere kjørlbar sone enn i den mest sentrale interngata for å ivareta en gjennomkjøringsmulighet, uten å tjene som primær adkomst.

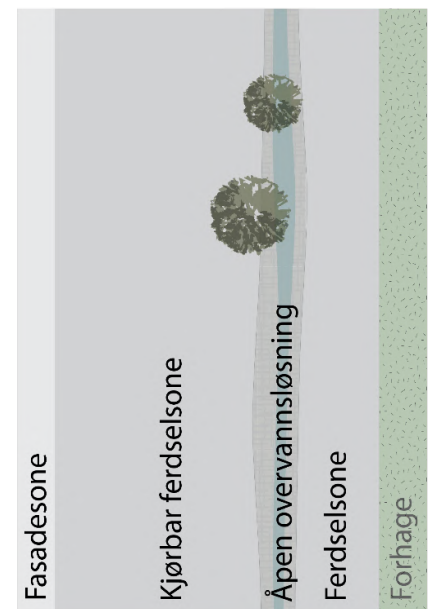
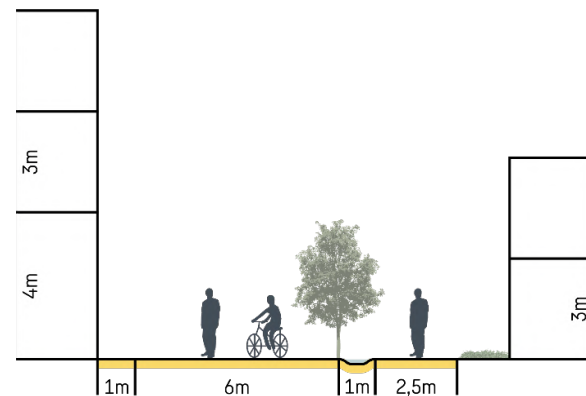
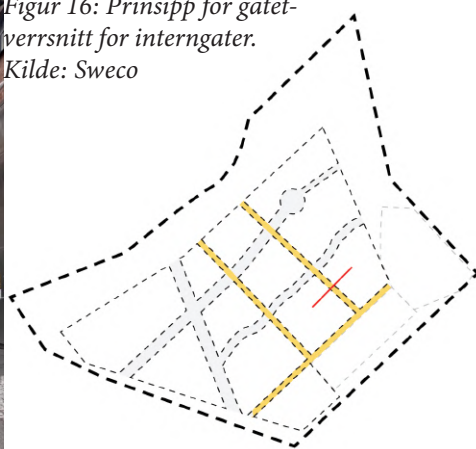
Interngatene skal bidra til å etablere snarveger på tvers av utbyggingsområdene og atkomst til felles lekeplasser og lignende inne i områdene. Gatene skal ha overvannshåndtering, beplantning, sykkelparkering, o.l. med utstrekning avhengig av eierskap og drift.

Utformingsprinsipper

- Totalbredde 9-12 meter.
- En langsgående kjørlbar sone på 4,5 meter til 6 meter
- Evt. øvrig gangareal min. 2,5 meter fri bredde.
- Ikke separasjon mellom trafikanter.
- Utformet for gående/syklende/opphold/lek.
- Langsgående fasader eller beplantning/avgrensning på begge sider av gata.
- Fungerer som brannskille mellom utbyggingsfelt.



Figur 16: Prinsipp for gategatvernsnitt for interngater.
Kilde: Sweco



Hovedtorg

I enden av gatetun etableres en hovedplass for Bergeløkka på ca. 1000 kvm, med en åpen plass på ca. 100-200 kvm for arrangementer ol. Plassen vil være et lokalt møtepunkt og rekreasjonsareal for arbeidstakere, beboere og besøkende. Intensjonen er å skape et rom der en kan slappe av, treffe kollegaer, naboer og andre i en uformell setting og hvor barn kan leke. Plassen skal ha en lun og urban utforming, samtidig som deler av plassen åpnes opp mot den vide utsikten mot Farrisvannet.

Det benyttes lokal vegetasjon og overvann i utforming. Overvann kan føres over plassen og i åpen grøft videre til ledningsnett langs E18. I tilknytning til plassen kan det legges til rette for etablering av spisesteder som kan

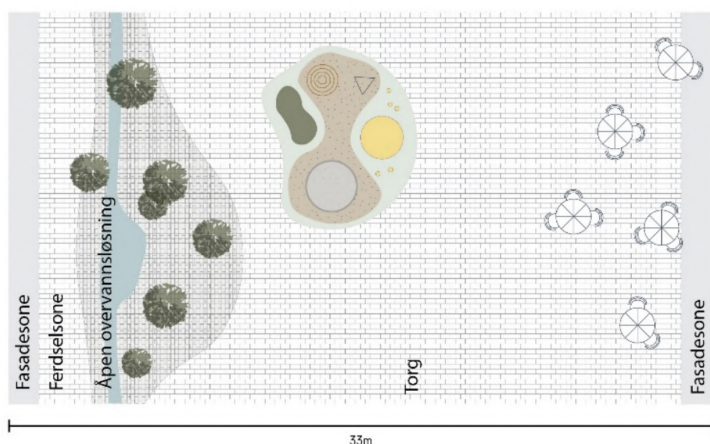
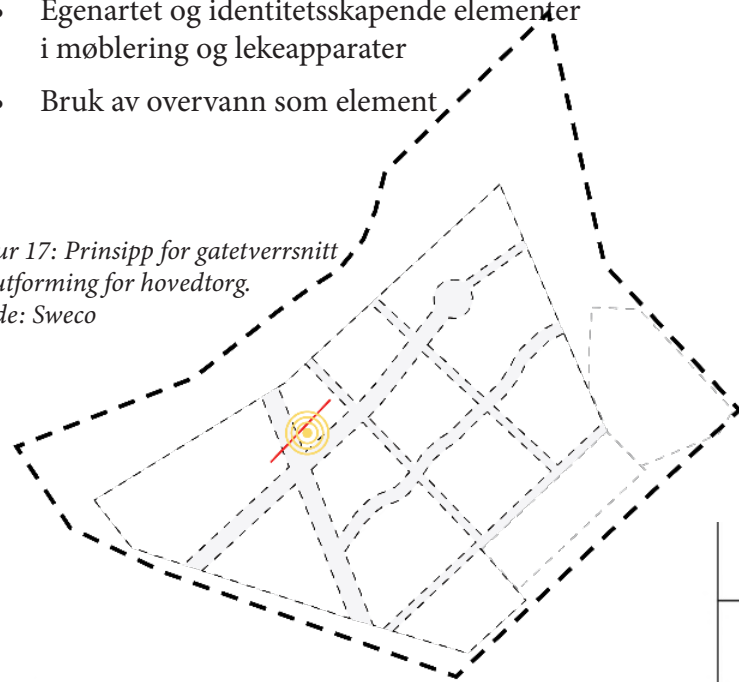
fungere som kantine for næringsvirksomhetene på dagtid, og nabolagskafe/restaurant på kveldstid. Bygg mot plassen kan programmeres med en aktivitet som mangler i Larvik i dag.

Utformingsprinsipper

- Aktive fasader på bakkeplan ut mot plassen
- Sittemuligheter/benker på hovedplassen og i enden ved utsiktspunktet
- Egenartet og identitetsskapende elementer i møblering og lekeapparater
- Bruk av overvann som element



Figur 17: Prinsipp for gatetverrsnitt og utforming for hovedtorg.
Kilde: Sweco



Adkomstplass i sør

I starten av gatetun i sørvest etableres en tydelig markering av adkomst til Bergeløkka som samtidig framstår som en fortsettelse av sentrumssonen med bymessige fasader mot Gårdsbakken og mot gatetun

Forbindelsen mellom Bergeløkka og sentrum er viktig. Plassen skal invitere inn på Bergeløkka og være et orienteringspunkt for videre ferdsel til funksjoner/bebyggelse på Bergeløkka eller videre til andre områder.

Utformingsprinsipper

- Areal for av-/påstigning, korttidsparke- ring, sykkelparkering og delemobilitet
- Oppholdssoner med gode solforhold, ut- sikt og oversikt over aktiviteten i området
- Inngangspartier mot torget og mot Gårds- bakken generelt for å sikre en åpen tilnær- ming til omgivelsene
- Oppstramming av kryss med Gårdsbak- ken/Bergeløkka/Øvre Bøkeligate for å av- grense kjøreareal til fordel for fotgjengera- real og markere adkomst til Bergeløkka

3.6.2 Offentlig blågrønn struktur

Innenfor den blågrønne strukturen på Bergeløkka er det lagt opp til et sentralt tiltak med en blågrønn forbindelse som binder den urbane aksen med hovedadkomsten til Bøkeskogen, omtalt som en allmenning. I tillegg opparbeides turstier og overvannsløsninger som binder sammen området og bidrar til kvaliteter i det offentlige rommet.

Allmenningen

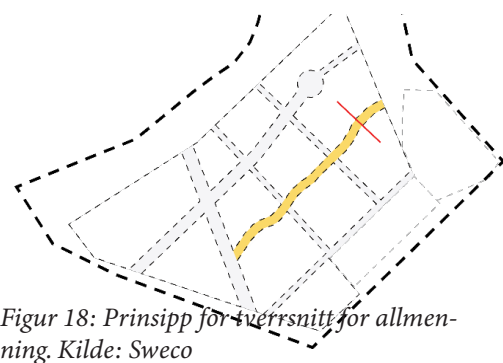
Allmenningen skal danne en blågrønn forbindelse med oppholdskvaliteter fra gatetun til Bøkeskogen. Forbindelsen har en løsere form, og kan inngå som en naturlig del av gårdsrommene i de kvartal den passerer gjennom. Allmenningen skal ha en grønn karakter med vegetasjon som skaper en sammenheng til den omkringliggende Bøkeskogen. Stedegne arter i samspill med ny vegetasjon brukes for å trekke Bøkeskogen inn i området. Overvann brukes aktivt som et landskapselement og for å bidra til biologisk mangfold.

Langs allmenningen etableres ulike oppholds-soner og lekearealer for barn, for eksempel gjennom at lekearealer utløst av krav i reguleringsplan lokaliseres langs allmenningen. Dette bidrar ytterligere til å akvitisere allmenningen og skape variasjon i innhold, og gir også en større variasjon i tverrsnitt og form.

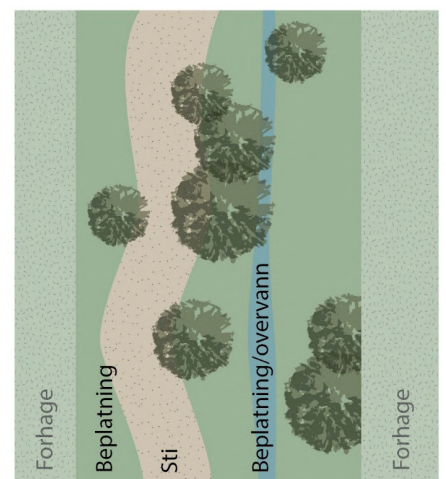
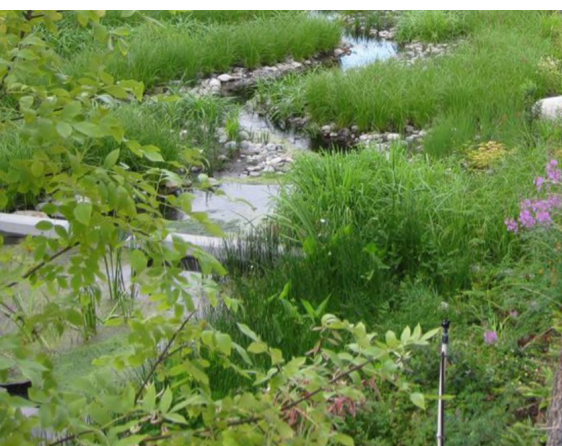
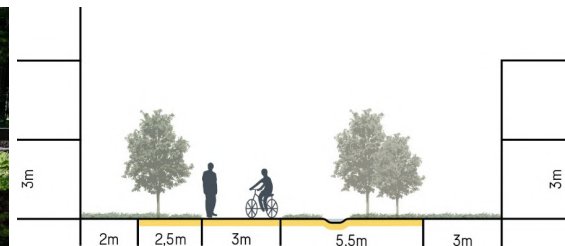
Krysningspunktet hvor gatetun møter allmenningen gir et naturlig treffpunkt som kan utnyttes i utforming av tilliggende byggefelt. Det foreslås her at bebyggelsen trekkes litt inn for å gi plass til lekeplass og møblering som samtidig markerer forbindelsen til Bøkeskogen. Bebyggelse inn mot lekeplassen og gatetun foreslås å huse fellesløsninger som for eksempel nabolagshus, veksthus, sykkelverksted etc. Tilknyttede arealer i allmenningen kan gi muligheter for dyrking og høsting av bær og frukt.

Utformingsprinsipper

- Bredder 9-15 meter
- Stor andel naturlig beplantning
- Beplantning og bekkeløpet kan være en del av overvannshåndtering
- Det skal unngås vedlikeholds-krevende planter
- Allergifremmende arter skal utelukkes så vidt mulig
- Det skal sikres mot uønskede fremmede arter



Figur 18: Prinsipp for tverrsnitt for allmenning. Kilde: Sweco





Figur 19: Prinsipp for overvannshåndtering. Kilde: Sweco

3.7 Overvannsprinsipp

Bergeløkka er et område hvor det er mulig med høy grad av fleksibilitet når det gjelder utvikling av blågrønne løsninger. Overvannet kan ledes direkte ut av området via en overvannsledning til Farriselva i vest. I tillegg kan deler av overvannet ledes til ledningsnett tilknyttet E18 i nord så lenge denne har kapasitet. Overvann kan også brukes som element i utforming av blå-/grønn struktur der fordrøyning og infiltrasjon kan tilpasses og vil være førende for hvordan flomveien planlegges gjennom området. Figur 15 viser forslag til prinsipp for overvannshåndtering, hvor overvann er brukt i blågrønne løsninger som vil løfte området både estetisk og økologisk. I illustrert prinsipp benyttes vannet fra Bøkeskogen og fra sør og sørøst i området til

å lage en flomvei langs allmenningen med en fordrøyningsdam i hver ende. Det er videre vist en flomvei langs gatetun og ut mot åpen grøft i nord. I adkomstgate fanges overvann opp raskt med sluk, regnbed etc. Da det ikke er et jevnt tilsig av vann inn til området vil vannveiene være tørre deler av året og dette må hensyntas ved utforming av eventuell blågrønn struktur.

Det er lagt opp til å bore en ny ledning ned mot Farriselva, slik at overvannshåndtering ikke avhenger av kapasiteten til anlegget ved E18 alene. Overvann som drenerer mot nord vil kunne håndteres av anlegget ved E18, mens overvann fra sentrale deler av området kan ledes via ny overvannsledning mot vest.

3.8 Tiltak utenfor planområdet

Det er per i dag ingen bussholdeplasser i umiddelbar nærhet til Bergeløkka og det vil derfor være viktig å sikre forbindelsen til bussholdeplasser og jernbanestasjonen på en god måte. Dette vil bidra til at kollektivtilbudet vil være mer konkurransedyktig sammenlignet med bil. For å sikre god og trygg skolevei bør det vurderes gang-/sykkelbru over Hammerdalen. Denne bør legges slik at den også gir en snarveg fra øvre Langestrand til sentrum. I prinsipplanen er følgende tiltak vurdert som mest aktuelle:

- Fortau langs Gårdsbakken på nordre side.
- Oppgradert gangforbindelse til ny holdeplass langs Fv. 303
- Fortsatt stenging av vestligste del av Øvre Bøkeligate for gjennomkjøring. Fortau bør utvides for å gi en god gangforbindelse mellom Bergeløkka og sentrum.
- Tilrettelegging for sykkelfelt, sykkelveg med fortau eller sykkelgate med tillatt kjøring til eiendommene for Øvre Bøkeligate og Gårdsbakken, ihht. kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern
- Nedgraving av høyspentlinje nord for planområdet
- Etablering av grunnleggende vann og avløp for tilkoblinger til overordnet ledningsnett og overvannshåndtering
- Lyssetting av stiforbindelse gjennom Bøkeskogen, som en fortsettelse av «Langreisa» som ender opp i kryss Øvre Bøkeligate x Oskars gate.

3.9 Kvalitet og standard

Her beskrives kvalitet og standard for de offentlige tiltakene definert i prinsipplanen, samt nødvendige tiltak for å klargjøre området når det gjelder overordna teknisk infrastruktur.

Offentlig rom er vist i kartet nedenfor og er grovt delt i to kvaliteter; høy standard og normal standard. Tabell 1 gir en oversikt over tiltakene og premisser som er lang til grunn for et kostnadsestimat.

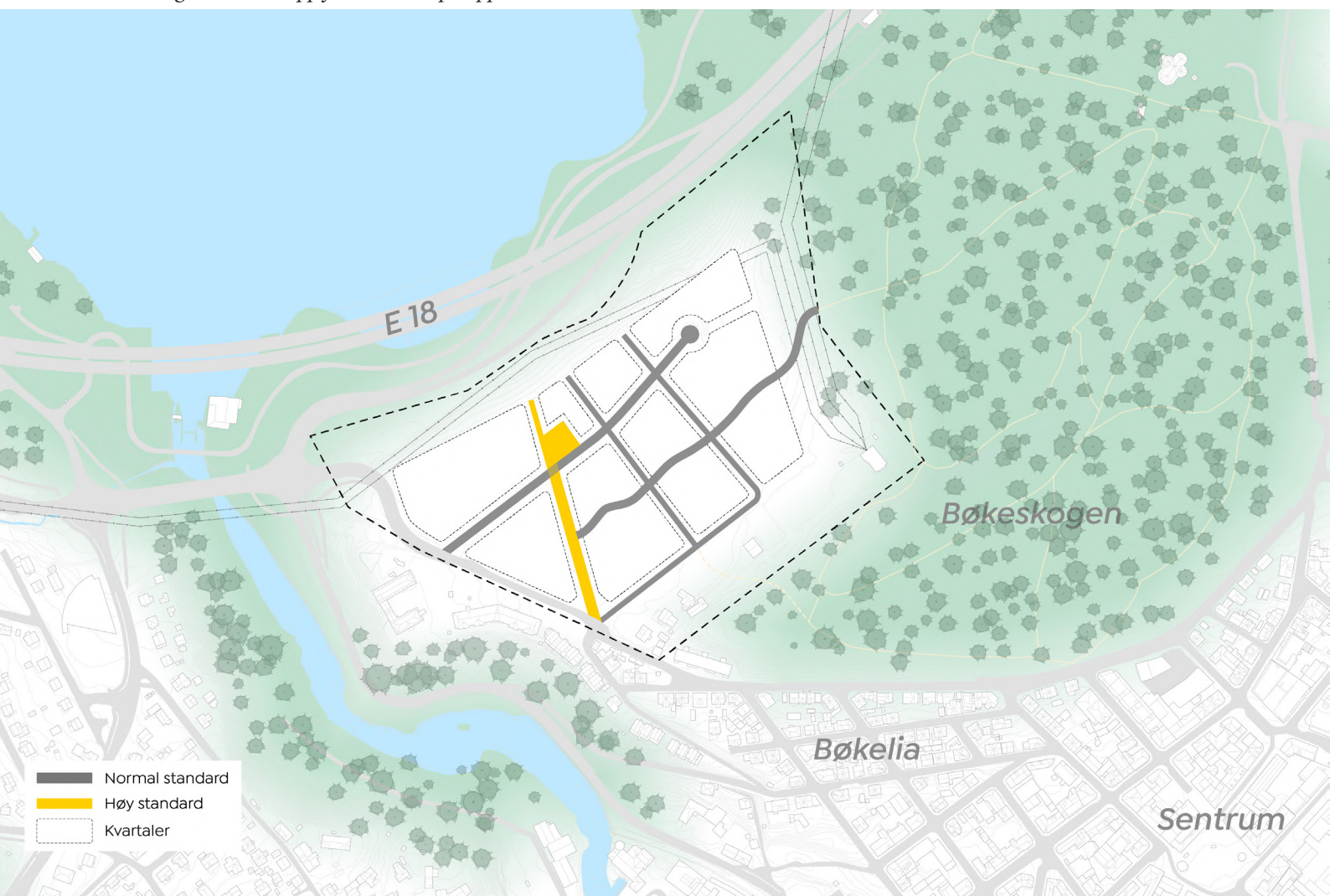
Den endelige avklaring rundt omfang og fordeling av arealer med høy standard må avklares gjennom reguleringsplan. Som hovedregel kan kommunen ikke overta driftsansvar for

arealer med høy standard, og det må derfor gjøres en konkret vurdering av dette omfanget i de videre planprosessene.

Arealer med høy standard bør ligge i eller i tilknytning til gatetunet og hovedtorget, som er de viktigste aksene og rommene for gående og syklende på Bergeløkka.

Det kan også være aktuelt å vurdere løsninger der møblerings- og beplantningssoner i privat eie kan etableres inntil eller i tilknytning til rom og gater som driftes av det offentlige, for å løfte opplevd kvalitet også der det ellers er normal standard.

Figur 20: Prinsipp for standard på opparbeidelse.



Tiltak	Areal	Beskrivelse
Adkomstgate	5600 m ²	Normal bilgate med asfalt dekke, bortsett fra krysningspunktet med gatetun som definerer akse i siktlinje mot Farrisvannet. Fortau og bil-/sykkelfelt skilles med kantstein. Noen vegetasjons- og møbleringssoner
Gatetun med plassdannelser	2900 m ²	Hardt dekke, antatt brostein. Større innslag av sittesoner og noen store trær. Hovedplass er en åpen og samtidig lun plass på ca 1000 m ² , som gir mulighet for fleksibel møblering. Plassen skal ha høyest standard. Skal være tydelig at plassen stikker seg litt ut.
Almenning med lekeplass	3700 m ²	Gruset gang/sykkel vei til Bøkeskogen. Bredere grøntsoner med vegetasjon, stauder, gress og benker. Åpen overvannsløsning med terskler som kan håndtere større nedbørsmengder. Området må forutsettes å kunne stå tørt, da det ikke er nok overflatevann til kontinuerlige vannspeil. Lekeplass inn mot gatetun med fordrøyningsdam/mulig vannlek. Skulpturelle elementer som kan være identitetsskapende, men samtidig vedlikeholds- og driftsvennlige.
Interngater	5800 m ²	Hardt dekke av asfalt. Innslag av gatetrær og noe vegetasjon som bidrar til å skape nærheten til Bøkeskogen. Noe brudd i dekket underveis, med noen enkle soner for opphold/møblering.
Balløkke	1400 m ²	Elementer som legger til rette for aktivitet. Lite møblering, men mellomting mellom lekeplass og gressplen. Mindre tiltak i eksisterende grønt- og vegarealer for å sikre sammenbinding med områdene rundt.
Tiltak i randsonen		Omlegging av høyspent nord for området (ref. forprosjekt kabelanlegg rev 2, trase 2A). Ca 1700 meter kombinert vann, spillvann og overvannsgroft, pumpestasjon for spillvann og boret ledning for overvannsledning til Farriselva. Oppstramming av kryss gatetun/Gårdsbakken /Øvre Bøkeligate, bedret forbindelse og etablering av bussholdeplass i gangavstand

3.10 Kostnadskalkyler

Kostnadsberegninger for tiltakene i Tabell 1 er basert på de angitte arealprognosene og beregnet til ca 138 MNOK +/- 40%. Kostnader for hvert enkelt tiltak følger som eget vedlegg.

Da planen er på et prinsippnivå og tiltakene ikke er detaljert er det fortsatt en del uavklarte forhold når det gjelder tiltakene og omfang. Dette er hensyntatt ved å inkludere en post for uforutsette tiltak som er vurdert i sammenheng med prosjektets modenhet og detaljering.

I denne fasen av en utbygging er kostnadsoverslaget basert på en ovenfra og ned estimering, hvor utgangspunktet er grovt inndelte tiltak med funksjons- og standardbeskrivelse. De enkelte tiltakene detaljeres med enhetspriser for førende poster i gjennomføring. Enhetsprisene som brukes er erfaringspriser fra

ulike prosjekter, anslag og tidligere kostnadsvurderinger utført av Sweco, tilpasset dagens prisnivå. Metoden støtter seg på erfaringstall og referansedata og gjennomføres med erfaringsbasert skjønn.

Kostnadsoverslaget i denne fasen har også naturlig en stor usikkerhet. Usikkerheten blir påvirket av mange forhold og er i utgangspunktet ment å beskrive omfanget av forhold vi ikke har kontroll på. Et eksempel som ofte gir stor usikkerhet i kostnadsbildet er grunnforhold. Et annet forhold som må detaljeres nærmere er kapasitetsbehov for vann- og avløpsstrukturen. Hvordan markedssituasjonen er på det aktuelle utbyggingstidspunktet påvirker også usikkerheten. Usikkerheten på dette plannivået settes ofte til +/- 40%.

4. Videre prosess

Den videre utviklinga på Bergeløkka skal foregå gjennom etterfølgende detaljreguleringsplaner som bygger på prinsipplanen for Bergeløkka. Planprogram med prinsipplan for Bergeløkka skal fungere som planprogram for disse etterfølgende detaljreguleringsplanene. Planprogrammet redegjør for hvilke utredninger som er gjort i arbeidet med prinsipplanen, hvilke utredninger som bør gjennomføres i videre planarbeid, i tillegg til anbefalinger for videre prosess når det gjelder trinnvis utvikling, medvirkning, og gjennomføring av prinsipplanens ulike tiltak.

4.1 Konsekvenser vurdert i planprogrammet

Larvik kommune har valgt å vurdere konsekvenser av foreslått utvikling på overordnet nivå i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg 3. I tillegg til å utrede på kommuneplannivå har kommunedirektøren valgt å utrede temaene geoteknikk, miljøteknikk og trafikkforhold nærmere fordi de gir viktige overordna premisser for framtidig arealbruk. Vurderingene er tilpassa beslutningene som skal tas på områdenivå. Dersom framtidig arealbruk endres vesentlig fra arealbruk foreslått i planprogrammet vil det måtte gjennomføres ny konsekvensutredning.

4.1.1 Trafikk

Det er redegjort for eksisterende trafikkforhold og fremtidige trafikale konsekvenser av prinsipplanen. Utredningene viser at trafikkbelastningen inn mot rundkjøring på fv. 303 ved Bergeløkka vil øke med ca. 2000 ÅDT, en økning på ca. 15 %. Tidlig tilrettelegging for økt bruk av gange, sykkel og kollektive transportmidler er viktig. Trafikkanalysen rede-

gjør også for noen tiltak som kan bidra til å påvirke reisemiddelfordeling i retning kollektiv, gange og sykkel. For mer informasjon, se vedlegg 4.

4.1.2 Geoteknikk og områdestabilitet

Norconsult har utført en områdestabilitetsberegning for planområdet Bergeløkka på oppdrag fra Larvik kommune. Vurderingen har bestått i gjennomgang av tilgjengelig grunnlagsmateriale, grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger i henhold til NVEs veileder 1/2019.

Det er avdekket en kvikkleiresone i den nordlige delen av planområdet, som er klassifisert med faregradsklasse, konsekvensklasse og risikoklasse. Beregnet sikkerhetsfaktor på både totalspennings- og effektivspenningsbasis har gitt tilfredsstillende resultater for et tiltak i tiltakskategori K4 for dagens situasjon.

Fremtidige tiltak innenfor sonen må følge krav til beregningsmessig sikkerhet i NVEs veileder slik det beskrives for de ulike tiltakskategoriene. For mer informasjon, se vedlegg 5.

4.1.3 Miljøteknikk og grunnforurensning

Norconsult har gjennomført vurderinger av forurenset grunn for planområdet Bergeløkka, på vegne av Larvik kommune. Hensikten med vurderinga var å oppsummere tidligere miljøtekniske grunnundersøkelser gjennomført av Golder Associates i 2013, samt å gi anbefalinger til ytterligere undersøkelser i videre planarbeid.

Det ble ved den miljøtekniske grunnundersøkelsen fra 2013 påvist forurensete masser i 6 av 22 prøvepunkter, konsentrert rundt

området der den tidligere halvkjemiske cellulosefabrikken lå. Nåværende omfang av prøvepunkter oppfyller ikke kravet i Miljødirektoratets veileder Helsebaserte tilstandsklasse for forurenset grunn, TA-2553. Supplerende grunnundersøkelser må dermed gjennomføres i forkant av terrenginngrep. De supplerende undersøkelsene bør fokusere på områdene rundt tidligere forurensningskilder og de gamle fabrikkbygningene.

Gravemasser som tilfredsstiller tiltaksplanens akseptkriterier kan gjenbrukes internt på området. Hvis lettere forurensete masser kan gjenbrukes, i stedet for å kjøres til godkjent mottak vil det oppnås en bedre ressursutnyttelse, mindre klimautslipp og ofte også betydelige økonomiske besparelser. For mer informasjon, se vedlegg 6.

4.2 Krav til plan og utredninger

Tabellen som følger gir en oversikt over hvilke temaer som bør undersøkes og/eller konsekvensutredes i etterfølgende planer. Behovet for konsekvensutredning avklares i oppstartsfasen av den enkelte reguleringsplan, i henhold til forskrift om konsekvensutredning.

I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer de ulike alterna-

tivene gir, og hvordan disse skal håndteres. I eventuelle konsekvensutredninger skal konsekvensene av planalternativene belyses og det skal vurderes og presenteres eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt. Temaene i tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger og temaer angitt i Larvik kommunes mal for oppstartsmøter. Tabellen er ikke uttømmende.

Tema	Hva skal undersøkes
Forholdet til prinsipplanens mål og bærekraftsstrategi	Hvordan prosjektet svarer på mål angitt i de planfaglige anbefalingene i kapittel 3. Hvordan prosjektet følger opp bærekraftsstrategien.
Miljøfaglige forhold	Hvordan bygningsmassen som vender ut mot E18 kan utformes for å skjerme områdene bak mot støv- og støyforurensning. Hvordan bygninger og uteareal utformes for å skape et godt bomiljø og gode uteoppholdsarealer og ivareta grenseverdier for støy og luftkvalitet. Hvordan utbygging i området vil påvirke og endre støy- og luftforurensningsforhold. Oppfølging av miljøteknisk undersøkelse med supplerende miljøtekniske undersøkelser på utpekte områder. Hvordan utbygging skal gjennomføres for å hindre forurensning av Farris og Farriselva som verna vassdrag og drikkevannskilde, både når det gjelder overvannshåndtering og VA-nett.

Tema	Hva skal undersøkes
Geoteknikk	<p>Hvordan utbygginga kan gjennomføres uten å svekke områdestabiliteten, og hvilke avbøtende tiltak det eventuelt er behov for.</p> <p>Oppfølging av geoteknisk utredning med eventuelle supplerende undersøkelser ved behov.</p>
Barn og unges interesser	<p>Hva ungdom har behov for i det offentlige rom.</p> <p>Hvordan lage varierte lekearealer som supplerer lekearealer i nærområdet.</p> <p>Hvordan skape lekeplasser/møtesteder/aktivitetsområder for både barn, ungdom og voksne.</p> <p>Hvordan utforme de nye byrommene slik at barn og unges behov og interesser styrkes.</p> <p>Hvordan utforme krysningene av hovedveiene slik at de er trygge for barn.</p> <p>Hvordan utforme leiligheter som er familievennlige.</p>
Veg- og trafikkforhold	<p>Hvordan skape et byområde som genererer minst mulig biltrafikk.</p> <p>Hvordan øke andelen som går, sykler og kjører kollektivt på reiser i, til og fra området.</p> <p>Hvordan trafikkforhold for alle trafikantgrupper påvirkes.</p>
Bokvalitet	<p>Hvordan ulike boligtyper og utforming av dem kan føre til at vi får en mangfoldig befolkningssammensetning med bomiljøer som er tilgjengelige for alle.</p> <p>Hvordan det kan tilrettelegges for at innbyggerne kan bo i området gjennom et livsløp.</p> <p>Hvordan bomiljøene kan utformes for å legge til rette for delingsøkonomi, sosialt samvær og mindre ensomhet.</p> <p>Hvordan gater, parker og torg kan utformes slik at de framstår som offentlige.</p> <p>Hvordan torg, parker og andre offentlige møteplasser kan programmeres og utformes universelt for å bli gode møteplasser på tvers av ulike aldersgrupper, funksjonsnedsettelse, sosiale grupper, kulturell og religiøs bakgrunn.</p> <p>Lokalklima, med sol-/skyggevirkninger og vindanalyse skal vurderes.</p>
Bymiljø	<p>Hvordan 1. etasjer bør utformes og programmeres for å tilrettelegge for fleksibel bruk og bygge opp om aktivitet i nærmiljøet.</p> <p>Hvordan næringslokaler kan gi andre kvaliteter til nærmiljøet enn kun sin funksjon.</p> <p>Hvordan samspillet mellom bebyggelse og uterom bidrar til en bymessig utvikling og kvalitet.</p> <p>Hvordan legge til rette for gode sambruksløsninger som benyttes til flere aktiviteter på ulike tider av døgnet.</p> <p>Hvordan byrom og gater utformes for å være universelt tilgjengelige.</p>
Estetikk og byggeskikk	<p>Hvordan bygningenes struktur, utforming og arkitektoniske kvalitet bidrar til å gi området en bymessig utforming.</p> <p>Hvordan utbyggingens fjernvirkning, bygningstyper, formspråk, materialer, farger, kan utformes med en kvalitet som gir noe tilbake til nærmiljøet.</p> <p>Hvordan byggene utformes for å bygge opp under Larviks og Bergeløkkas egenart.</p> <p>Hvordan bygg utformes for å være universelt tilgjengelige.</p>
Forholdet til sentrum	<p>Hvordan prosjektet bidrar til å styrke sentrum og være et supplement, framfor å konkurrere mot sentrum.</p>

Tema	Hva skal undersøkes
Sosial infrastruktur	Hvordan forholdene til barnehage og skole er. Hvilke soner det er mest naturlig å tilknytte seg. Hvordan eventuelle tjenestebehov kan løses innafor eller utafor planområdet.
Teknisk infrastruktur	Hvordan planlegging og utbygging av teknisk infrastruktur kan samordnes Hvordan belastningen utbyggingen fører til for vann, overvann, avløp, energi eller annen teknisk infrastruktur skal løses.
Naturmangfold	Konsekvenser for naturmangfold skal beskrives jf. naturmangfoldloven. Viktige tema er prioriterte arter, utvalgte naturtyper, geologisk mangfold og biologisk mangfold.
Landskap	Hvordan utbyggingen best mulig kan tilpasses topografi, vegetasjon/grønnstruktur, naturtype, naturelementer. Hvordan utbygginga påvirker Bøkeskogen og omkringliggende landskap med fjærn- og nærvirkning, silhuettvirkning og forholdet til Bøkeskogens krone, tekstlig og med illustrasjoner. Hvordan nytt terreng, der det er nødvendig med dette, tilpasser seg bebyggelse og håndtering av overvann.
Kulturmiljø	Forholdet til det prioriterte nasjonale og regionale kulturmiljøet Bøkeskogen og Hammerdalen (RPBA Vestfold), hvordan kulturmiljøets verdier ivaretas og ikke forringes. Hvordan automatisk freda kulturminner påvirkes, der disse finnes.

4.3 Videre planlegging og prosess

4.3.1 Utbyggingsrekkefølge

Utviklingen av Bergeløkka vil sannsynligvis pågå over flere tiår. Det er derfor avgjørende at utbyggingen planlegges slik at bydelen også vil være et fullgodt nærings- og boligområde fra start og underveis i utbyggingen. Nedenfor er det beskrevet en mulig inndeling av utbyggingen av området i fire trinn, hvor første trinn ligger tettest på eksisterende bebyggelse og siste trinn avgrenser området mot Bergeløkka i øst. Den trinnvise utbyggingen må planlegges mer i detalj i den videre planprosessen. Ut fra markedsforhold vil det også bli vurdert parallell utvikling av flere trinn. For eksempel kan det være aktuelt å etablere bolig fra trinn 3 og 4 tidligere enn det som er vist under.

Løsning for parkering må vurderes nærmere. Det kan enten etableres en sammenhengende parkeringskjeller for et større område, eller det kan være aktuelt å se på mulighet for flere mindre parkeringskjeller koblet til utviklings-trinn, eventuelt etablering av egne parkeringshus over bakken.

For å skape bevissthet og engasjement rundt utviklinga på Bergeløkka kan det også være aktuelt å sette i gang midlertidige tiltak på området. Dette kan være tiltak i form av for eksempel kulturarrangementer og konserter, eller midlertidige bygge- og anleggstiltak som kan gi en pekepinn på hva som kommer. Hensikten med disse midlertidige tiltakene er å skape bevissthet, engasjement og eierskap blant byens befolkning til det som blir en framtidig ny bydel på Bergeløkka.

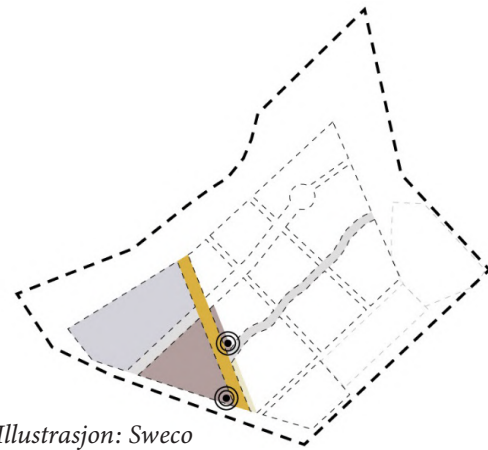
Trinn 1

På grunn av støysituasjonen mot E18 er det en fordel om næringsbebyggelse i nord bygges først og skjermer for byggefelt med boliger innenfor. Eventuelt må det etableres en midlertidig støyskjerming mot E18. I tillegg er det naturlig at sentrumssonen utvides innenfra og utover slik at feltene utvikles fra Gårdsbakken i vest og mot Bøkeskogen i øst. Dette grepet vil i tillegg bidra til å markere Bergeløkka som en urban bydel og som innfallsport til Larvik tidlig i utviklingen. Første del av adkomstgate etableres frem til krysningspunkt med gatetun og med nedkjøring til kjeller. Det vil muligens være hensiktsmessig å videreføre adkomstgate helt til snuplassen allerede i første trinn. Det kan også gjøres i en midlertidig form for å tilrettelegge for overflateparkering eller anleggstrafikk underveis.

Det foreslås at gatetun etableres med fasader på begge sider i det første trinnet for å gi god adkomst og urbane oppholdskvaliteter for gående og syklende tidlig i utviklingen. En overvannsledning trekkes under adkomstgate. Gatetun føres i en midlertidig løsning over adkomstgate frem til skråningen i nord.

Trinn 2

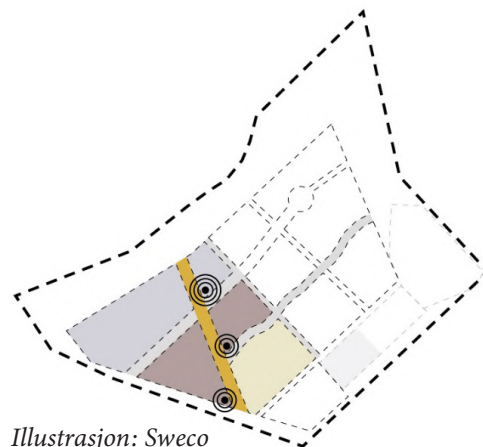
Trinn 2 følger samme modell, først næringsbebyggelse i nord og deretter feltene med kombinerte for-mål og boligfeltene, samt tilhørende interngater. I dette trinnet ferdigstilles gatetun med hovedplass og adkomstplass, hvor også krysset med Gårdsbakken strammes opp. Interngate lengst vest ferdigstilles og andre del av adgangsgate etableres med midlertidig vendeplass i enden. I dette trinnet ferdigstilles også lekeplass i allmenning i krysningspunktet med gatetun, og balløkkka mot Bøkeskogen i sør.



Illustrasjon: Sweco

Allmenning opparbeides delvis for å gi vegetasjonen tid til å utvikles og for å kunne ta i bruk åpen over-vannsløsning fra Bøkeskogen gjennom allmenningen og via gatetun til åpen grøft i nord fra start. I det første trinnet må også overordnede VA-tilkoblinger etableres og høyspent i nord bør legges i bakken.

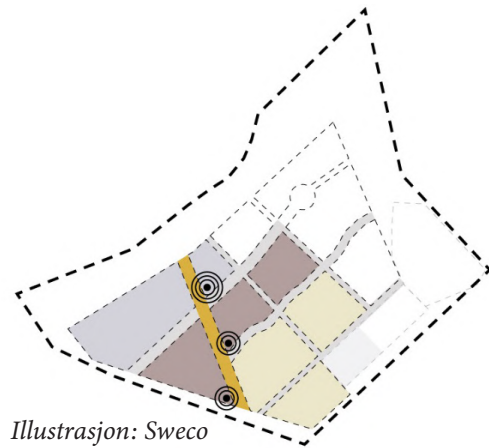
I sør vil det sørligste beltet mot Bøkeskogen fungere som i dag. Balløkkka opparbeides midlertidig med lekeplass og aktivitetsarealer for barn og ungdom. I dette trinnet vil det også være mulig å benytte de ubebygde byggefeltene til midlertidige aktiviteter, som for eksempel overflateparkering.



Illustrasjon: Sweco

Trinn 3

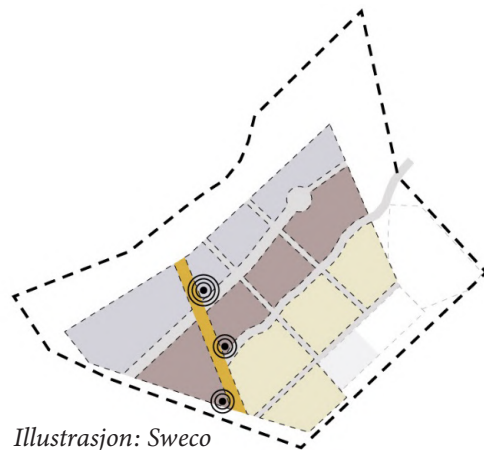
I trinn 3 foreslås det at felt til kombinerte formål bygges først, for å skjerme mot støy i bakenforliggende boligfelt, som bygges etterfølgende. Interngate lengst øst ferdigstilles og den delen av adkomstgate som tilhører feltene i trinnet etableres med midlertidig vendeplass i enden. Det etableres nedkjøring til felles parkering under bakken fra adkomstgate.



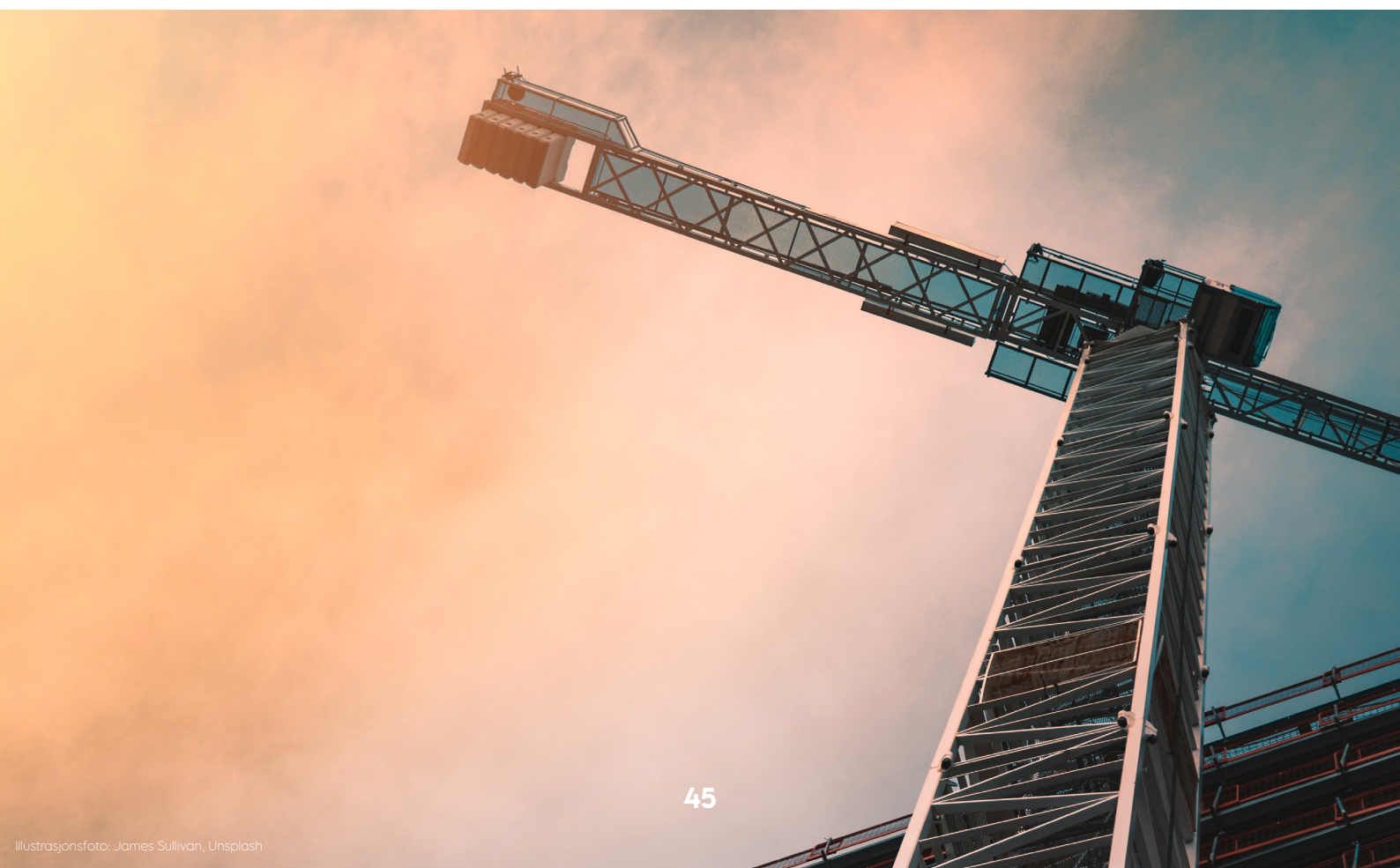
Illustrasjon: Sweco

Trinn 4

I trinn 4 bygges de siste feltene nærmest Bøkeskogen i øst, samt det siste næringsområdet mot nord. Tilhørende interngater ferdigstilles og parkering i kjeller kan etableres og kobles sammen med kjeller-løsning i trinn 3 med felles nedkjøring fra adkomstgate. Allmenningen ferdigstilles i endelig form med flere koblinger inn mot Bøkeskogen.



Illustrasjon: Sweco



4.3.2 Private detaljreguleringer

I hovedsak vil byutvikling innenfor planområdet skje gjennom private initiativ. Grunneier eller utvikler sender inn en privat detaljregulering når de ønsker å utvikle sin eiendom i tråd med ønsket byutvikling. Et godt samarbeid mellom Larvik kommune og private utviklere er nødvendig for å få til en god byutvikling.

Medvirkning

I påfølgende arbeid med offentlig rom og etablering av områder for bolig- og næringsutvikling vil det være viktig at lokalmiljøet blir invitert til å medvirke. Særlig barn og ungdom innenfor planområdet og i byområdene like ved har få steder å være i dag og må høres i utformingen av nye offentlige rom.

4.3.3 Gjennomføring av tiltakene i prinsipplanen

Regulering

Regulering av tiltakene i prinsipplanen skjer som hovedregel ved at tiltakene eller deler av tiltakene tas med i private reguleringsplaner og gis en utforming som er i samsvar med prinsipplanen. I noen tilfeller kan det være nødvendig for kommunen å regulere inn et tiltak i egen plan fordi det er viktig å få en tidlig avgrensning mot private planer. I slike situasjoner er som hovedregel kommunen som er forslagsstiller for planen.

Rekkefølgebestemmelser

Kommunedirektøren vil for de enkelte etterfølgende reguleringsplanene foreslå rekkefølgebestemmelser til relevante tiltak både i planområdet og utenfor planområdet dersom

det blir aktuelt. Dette blir avklart gjennom detaljplanprosessene.

Prosjektering og bygging

Hovedprinsippet for finansiering av tiltak er at grunneiere/utbyggere tar kostnadene i forbindelse med etableringen. Dette forutsetter at tiltakene er nødvendige for gjennomføring av planvedtak og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3. Tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørgeres (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger. Offentlige tiltak inkluderer ikke lovpålagt sosial infrastruktur.

Gjennomføringsansvar

Larvik kommune er ansvarlig for å behandle detaljreguleringsplaner og godkjenne byggesaker innenfor planområdet, og vil være ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler.

Tiltakshaveransvaret for offentlige tiltak avklares i utbyggingsavtalene. Som hovedregel skal offentlige rom overdras vederlagsfritt til Larvik kommune etter at tiltaket er gjennomført og godkjent av kommunen, men omfanget av offentlig overdragelse avklares endelig i den enkelte etterfølgende detaljreguleringsplanprosess. Dette må ses i sammenheng med hvilken standard for opparbeidelse som er lagt til grunn.