

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Institutt for
Landskaps-
planlegging

Masteroppgave 2014
30stp

Bærekraftig utvikling av Larvik Indre havn

#Havneparken

Sustainable development of Larvik Inner harbour
#The Harbour park

Kathrine Jensen



// MASTEROPPGAVE I LANDSKAPSARKITEKTUR
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
NORGES MILJØ OG BIOVITENSKAPELIGE UNIVERSITETET
KATHRINE JENSEN

// BIBLIOTEKSIDE

TITTEL

Bærekraftig utvikling av Larvik Indre Havn

TITLE

Sustainable development of Larvik Inner Harbor.

FORFATTER

Kathrine Jensen

HOVEDVEILEDER

Ola Bettum, professor i landskapsarkitektur, Institutt for landskapsplanlegging, UMB

SIDETALL

86

OPPLAG

4 stk.

EMNEORD

#bærekraftig utvikling #larvik indre havn #havnefront utvikling #bynær kystsone #verdiskaping #havneparken

KEYWORDS

#sustainable development #larvik inner harbour #waterfront development
#coastal city zone #value adding #the harbour park

// SAMMENDRAG

Masteroppgaven tar for seg bærekraftig utvikling av transformasjonsområdet Larvik Indre havn. Området har siden ferjetermina- len ble flyttet i 2008, blitt opparbeidet som en midlertidig park. Parken har blitt svært populær blant lokalbefolkningen, spesielt i sommerhalvåret.

Sjøen og de gode havneforholdene la grunnlaget for Larvik slik vi kjenner byen i dag. Byen som en gang vokste ut av havnen, har desverre mistet sjøkontakt. Infrastrukturen i området skaper markante barrierer, hvorav jernbanen og Storgata har størst innvirkning.

Larvik står foran endringer med urbanisering, transformasjon og fortetting. Endelig avgjørelse for plassering av nytt dobbeltspor gjennom Larvik, vil ha stor innvirkning for videre utvikling Indre havn, hvor dagens jernbanestasjon ligger. Denne oppgaven forutsetter at dagens jernbanetrasé med stasjon, flyttes fra området. Løsningsforslaget er likevel såpass fleksibelt at en jernbanetrasé under bakken vil kunne integreres.

Denne oppgaven fokuserer på sosial og grønn bærekraft, og vektlegger det å skape gode bystrukturer innad i transformasjonsområdet og i sammenheng med eksisterende byliv. Eksisterende natur- og kulturkvaliteter brukes som identitets- og verdiskapende virkemidler, noe som reflekteres i selve løsningsforslaget. Oppgaven belyser i tillegg viktigheten og verdien av tilgjengelige rekreasjons- og friluftsområder for allmenheten i bynær kystsone.

En teoretisk, historisk og analytisk tilnærming til oppgaveområdet resulterer i 6 planstrategier, for å nå målet om en bærekraftig utvikling av Indre havn:

- STYRKE BLÅGRØNNE STRUKTURER
- SKAPE GODE FORBINDELSER MELLOM FJORDEN OG BYEN
- MOBILITET OG TILGJENGELIGHET
- STYRKE EKSISTERENDE NATUR- OG KULTURKVALITETER
- SOSIALE MØTEPLASSER, MANGFOLD, FLEKSIBILITET OG KVALITET
- AKTIVITET, REKREASJON OG FRILUFTSLIV

Strategiene og hovedgrepene blir presentert avslutningsvis som gjennom en illustrasjonsplan for området. Forslaget er designet på et overordnet nivå og fokuserer på det innholdsmessige i havneparken og hvordan parken kan bli en forlengelse av byen ut mot fjorden. Det blir også presentert enkelte innslag av detaljer for å kommunisere idéer, vise materialbruk, plantevalg og romlighet i en menneskelig skala.

Løsningsforslaget er en maritim og urban Havnepark hvor det beste fra sjø og by møtes i skjønn forening. Et av hovedgrepene i det skisserte løsningsforslaget er "Larvik line"; hvor dagens jernbanetrasé gjenbrukes som en gangbar og sammenhengende grøntkorridor og binder sammen flere av byens aktivitets- og friluftsområder. Havneparken og "Larvik Line" representerer en bærekraftig utvikling av Larvik som by og kommune, bosted og feriested.

// ABSTRACT

The thesis analyzes how to sustainably develop the transformation area Larvik Inner Harbour. Since the ferry terminal moved in 2008, the area has been transformed into a temporary park. The park has become very popular among the local population, especially in summer.

Access to the ocean and Larvik's natural harbour laid the foundation for Larvik town as we know it today. Larvik town, which originally developed around the harbor, has over the years gradually lost connection with the ocean front. The infrastructure in the area, especially the railroad and Storgata, represent significant barriers to access.

Larvik town is now facing urbanization, transformation and densification.

A final decision for locating a new double rail line through the town, will have a huge impact on the future development of Larvik Inner Harbor, where the railway station now is situated.

This thesis presupposes that the path of the railroad and the railway station is relocated. The solution proposed is nevertheless flexible enough to allow for the railroad to potentially be moved underground. This thesis focuses on social and green sustainability and emphasizes the creation of good intercity infrastructures within the transformation area as well as connecting it with existing city life.

Existing nature and cultural amenities are used as identity and value adding instruments, which is reflected in the proposed solution. The thesis illuminates the importance and value of accessible public outdoor and recreation areas near the water

front.

A theoretical and historical analysis yields 6 strategies for sustainably develop Larvik Inner Harbour:

- STRENGTHEN BLUEGREEN STRUCTURES
- CREATE A GOOD CONNECTION BETWEEN THE COASTAL ZONE AND THE CITY
- MOBILITY AND ACCESSIBILITY
- STRENGTHEN EXISTING NATURAL AND CULTURE QUALITIES
- SOCIAL MEETING AREAS, FLEXIBILITY AND QUALITY
- OUTDOOR ACTIVITIES AND RECREATION

The strategies and the main principles are presented in the conclusion through an illustration plan for the area. The proposal is developed at the macro level. It focuses on the content of the waterfront park and how the park can extend the town towards the fjord. I present some elements of details to illustrate ideas, the use of materials, plant selection and spatiality at a human scale.

The proposal is a maritime and urban waterfront park, where the best of the coastal zone and the city will unite. An important element of the proposal is the "Larvik Line", where today's railroad trail is re-imagined as a green corridor that connects several of the city's activity and outdoor recreational areas. The waterfront park and "Larvik Line" represent a sustainable evolution of Larvik as a town and a municipality, a place of residence and a tourist destination.

// FORORD

Denne masteroppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging (ILP) ved Norges Miljø og Biovitenskapelige Universitet (NMBU). Oppgaven markerer slutten på et 5-årig studium i landskapsarkitektur og utgjør 30 studiepoeng.

Som Larviking kjenner jeg oppgaveområdet godt. Fra de årlige Danmarksturene, i baksetet på oppstillingsplassen til Petter Wessel, til rapping om flytting av ferjeleiet i Russerevnen i 2003. Heldigvis har flytting av ferjeleiet blitt en realitet og rappingen er for lengst lagt på hylla. I 2008 ble konkurranseforslagene fra den internasjonale idé konkurransen for Larvik Indre havn, stilt ut på Larvik museum. Det var et fascinerende syn for en fersk (og nokså ukritisk) landskapsarkitektstudent. Allerede da fattet jeg stor interesse og engasjement for den fremtidige utviklingen av det nedlagte ferje- og havneområdet. Foruten opparbeidelse av en midlertidig park har lite skjedd i Indre havn siden den gang.

Med denne oppgaven ønsker jeg å synliggjøre hvilket potensiale havneområdet har og hvordan det kan utvikles på en bærekraftig og verdiskapende måte. Jeg ønsker også at oppgaven skal være et friskt innspill i den pågående planprosessen, samt bidrar til å formidle langsiktige miljøverdier fremfor kortsiktig økonomisk gevinst.

Jeg vil gjerne takke min veileder, professor Ola Bettum, for gode råd og faglig veiledning. Norconsult Larvik for kontor plass i innspurten og gode diskusjoner.

Venner og familie for tålmodighet og barnepass. Camilla Sæbjørnsen og Erlend Sellevold for korrekturlesning.

Ellers vil jeg rette en takk til Gunnar Tenge ved UMB og Larvik kommune for anskaffelse av kartmateriale.

Og sist men ikke minst en stor takk til medstudenter som har bidratt til en fantastisk studietid!



larvik



III.: 1

INNLEDNING

Biblioteksside
Sammendrag
Abstract
Forord

/ / S I T U V A S J O N S B E S K R I V E L S E / /

DEL 1

// 1.0 INTRODUKSJON s.10-19

- 1.1 Introduksjon
- 1.2 Problemstilling
- 1.3 Metode
- 1.4 Fakta og geografisk kontekst
- 1.5 Avgrensning
- 1.6 Mål og visjoner
- 1.7 Overordnede rammer og premisser
- 1.8 Lokale rammer og premisser

DEL 2

// 2.0 HISTORIE OG TEORI s.21-39

- 2.1 Historisk utvikling
- 2.2 Relevante utbyggingsprosjekter
- 2.3 Stasjonsplassering
- 2.4 Referansprosjekter
- 2.5 Bærekraftig utvikling

DEL 3

// 3.0 ANALYSE OG REGISTRERING
s. 41-55

- 3.1 Landskap
- 3.2 Klima
- 3.3 Blågrønne strukturer
- 3.4 Kulturminner og kulturmiljø
- 3.5 Infrastruktur og gatestruktur
- 3.6 Områdekarakter
- 3.7 Oppsummering

/ / L Ø S N I N G S F O R S L A G / /

DEL 4

// 4.0 LØSNINGSFORSLAG s.54 - 80

- 4.1 Strategier
- 4.2 Overordnet sonkart og konseptskisse
- 4.3 Program- eksisterende bystruktur og byliv
- 4.4 Aktivitetsprogram
- 4.5 Ideskisse - løsningsforslag
- 4.6 Hovedgrep
- 4.7 Vegetasjon
- 4.8 Materialer
- 4.9 ACTION

// 5.0 OPPSUMMERING

- 5.1 Konklusjon
- 5.2 Refleksjon
- 5.3 Kilder

1.1 INTRODUKSJON

// BAKGRUNN FOR OPPGAVEN

Larvik går en spennende tid i møte med mange store prosjekter som vil prege byen og legge føringer for den fremtidige byutviklingen. Etter at ferjeterminalen ble flyttet fra Larvik Indre havn til Revet i 2008, ble store arealer frigitt. Samme år ble det arrangert en åpen internasjonal idékonkurranse for utvikling av det nedlagte havneområdet. Hensikten var å legge til rette for en forvandling som skulle gjenopprette forbindelsen mellom byen og fjorden. Byen som en gang vokste ut av havnen, mangler i dag sjøkontakt. Sentrums tynghetpunkt ligger godt tilbaketrukket fra sjøkanten og adskilles fra havnen av terrengmessige høydeforskjeller og barrierer på tvers i form av Rv 303 - Storgata og jernbanen. DARK-arkitekter vant idékonkurransen med forslaget "Connecting Larvik" og skal i samarbeid med Larvik kommune utarbeide en områdeplan for Indre havn. Planforslaget er nå i første fase og selve områdeplanen skal være ferdig desember 2015.

I planprogrammet heter det at områdeplan for Indre havn skal tilrettelegge for bymessig etterbruk og byutvikling på tidligere havn- og fergeterminalområde. I kjølvannet av idékonkurransen ble det i 2008 opparbeidet en midlertidig park. Parken er svært populær blant innbyggerne og er mye brukt i sommerhalvåret. Dette viser hvilket stort potensial for ny og variert bruk området besitter.

Oppgaveområdet med et areal på nesten 190 daa vil være den største bytransformasjonen i Larvik siden bybrannen i 1907. Dagens jernbanestasjon og -spor inngår i planområdet, og det er per dags dato ikke avklart om denne flyttes ut av planområdet eller ikke. Jernbaneverkets mulighetsstudie for en langsiktig løsning for framtidig tospors jernbane gjennom Larvik, ligger inne i handlingsprogrammet til nasjonal transportplan (NTP) i 2014 + 1. kvartal 2015.

Avgjørelsen for trasé- og stasjonsplassering vil være en premissgivende og vesentlig faktor for fremtidig byutvikling.

Mangelen på en endelig avgjørelse setter derfor utviklingen av Indre havn og flere andre byutviklingsprosjekter på vent. Dette gir samtidig rom for å kunne starte opp med aktiv medvirkning tidlig i planprosessen, for så å kunne kartlegge lokalbefolkningens og tilreisendes ønsker, behov og verdisyn.

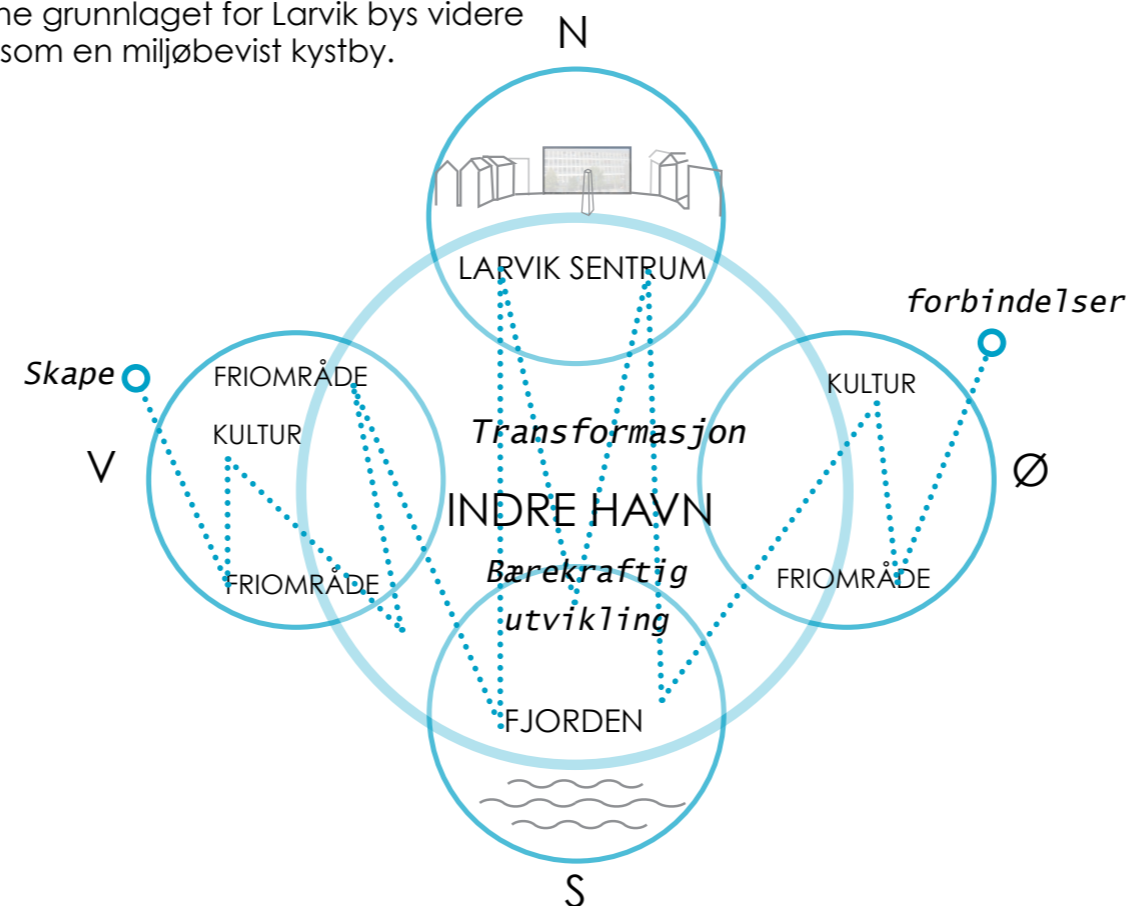
Denne oppgaven tar utgangspunkt i at dagens jernbanestasjon og -trasé flyttes. Oppgaven ønsker med det å synliggjøre de mulighetene og fordelene det vil føre med seg. Blant annet hvordan eksisterende jernbanetrasé kan gjenbrukes som en opplevelsesrik og grønn turvei, som binder byens grøntområder sammen. Havneområdet har et stort potensiale og kan med en grønn bærekraftig utvikling være med på å løse flere av byens utfordringer og gjøre Larvik til et mer attraktivt sted å bo. I masteroppgaven tar jeg sikte på å komme frem til kreative og fremtidsrettede løsninger for å vitalisere Indre havn og med det danne grunnlaget for Larvik bys videre utvikling som en miljøbevisst kystby.

// SAMFUNNSMESSIG BETYDNING

Samfunnsmessige endringer, som overgangen fra industrisamfunn til kunnskapssamfunn, fører til omstruktureringer hvor mange og store arealer blir frigitt. I samsvar med nasjonale mål om en mer konsentrert utbygging av hensyn til arealbruk, transport og klima, benyttes ofte bynære transformasjonsområder til byutvikling. Dette skjer ofte i form av fortetting med kombinert bolig- og næringsformål.

Med tanke på et økende press på arealer, er transformasjonsområder en luksusgave. Det er ikke nødvendigvis slik at samfunnsmessige omstillinger i fremtiden vil frigi arealer i samme skala. Vi har derfor et stort samfunnsansvar når det kommer til forvaltning av transformasjonsområder. Parallelt med økt befolkningstetthet i byene øker behovet for attraktive rekreasjon- og friluftsområder. Det er viktig å ikke glemme at transformasjonsområder også er potensielle rekreasjon- og friluftsområder. Bynær kystsoner er et av de viktigste friluftsområdene vi har og brukes mye av mange.

I likhet med andre norske og europeiske byer ligger det største potensialet for ny byutvikling i Larvik innenfor den eksisterende byen. Et flertall av byene langs Vestfoldskysten benytter seg av mer eller mindre den samme oppskriften når de tar fatt på transformasjonsoppgaven og byggegrensen i strandsonen er visket helt ut. Kysten er viktig for Larvik som "det gode bosted". Jeg stiller meg derfor kritisk til at Indre havn skal fortettes i så stor grad som det er foreslått i planprogrammet. Indre havn vil i så fall bli "det gode bosted" for svært få, fremfor å bidra til å gjøre hele Larvik by til et bedre sted å bo. Det er viktig at vi tar vare på og forbedrer muligheten til å ferdes i kystsonen slik at attraktiviteten blir bevart. I Larvik finnes det mange utviklingsområder som egner seg bedre til fortetting enn Indre havn. Jeg mener derfor at man ikke bør "drive" byutvikling i Indre havn som et enkeltprosjekt, og at område må utvikles i en større bysammenheng. Man vil oppnå en høyere verdiskapning totalt sett, ved å utvikle Indre havn som en aktivitets- og havnepark. Det vil gi byen en ny dimensjon som kyst- og havneby, og vil bidra til en bærekraftig utvikling av byen.



1.2 PROBLEMSTILLING

// PROBLEMSTILLING

BÆREKRAFTIG

UTVIKLING

AV LARVIK

INDRE HAVN

1.3 METODE

Oppgaven er delt inn i 4 deler, og det er blitt brukt en rekke ulike analysemetoder for å tilnærme seg oppgaveområdet og oppgaven problemstilling

Til sammen utgjør del 1-3 en situasjonsbeskrivelse, del 4 utgjør et løsningsforslag. Mål, strategier og løsningsforslag svarer på selve problemstillingen

DEL #1

Bakgrunn for oppgaven

problemstilling
rammer og premisser

DEL #2

Historie og teori

historisk utvikling
bærekraftig utvikling
referanse prosjekter

Registrering og analyse

kvaliteter og muligheter

DEL #4

PROGRAM

Strategier og konsept

Løsningsforslag
HAVNEPARKEN

1.4 FAKTA OG GEOGRAFISK KONTEKST

// BELIGGENHET

Larvik kommune ligger helt ytterst i Oslofjordregionen, i Vestfold fylke. Larvik grenser i øst mot Sandefjord og Andebu, i vest mot Porsgrunn og Siljan, i nord mot Lardal og i sør Skagerak.

// AREAL

Larvik er den største kommunen i Vestfold med sine 534,5 km² og har en kystlinje på ca. 170km (Wikipedia).

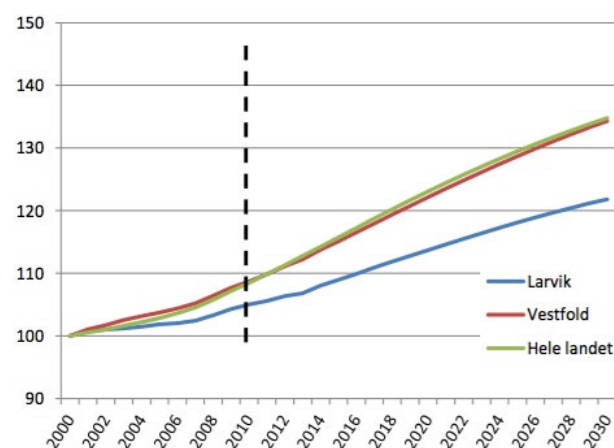
// BEFOLKNING

Larvik har pr 01.01.2014 en folkemengde på 43 258 (2014 SSB).

Til tross for en gunstig beliggenhet og et mål om 1,5 prosent befolkningsvekst er Larvik den eneste Vestfold kommunen som har hatt en negativ befolkningsutvikling siden årsskifte. 24 422 av innbyggerne bor i byen. Om sommeren kan folkemengden være opptil det dobbelte inkludert hyttefolk og turister.

//BEFOLKNINGSUTVIKLING

Fra 2013 til 2030 foreskriver SSB en vekst for Larvik på 14,1 prosent, eller 6 063 personer. Til sammenligning er det forventet en vekst for fylket og landet på hhv. 19,7 prosent og 19,5 prosent. I figuren under er faktisk utvikling fra 2000 til 2013 videreført med SSBs framskrivninger fra 2014-2030 (Larvik kommune,2014).



Figur:1 Befolkningsutvikling 2000-2030, indeksert slik at nivået i 2000 =100. Kilde: SSB

// BEFOLKNINGSSAMMENSETNING

Larvik har en lite balansert befolkningsvekst med relativt mange eldre og få unge i etableringsfasen (Larvik kommune, 2014).

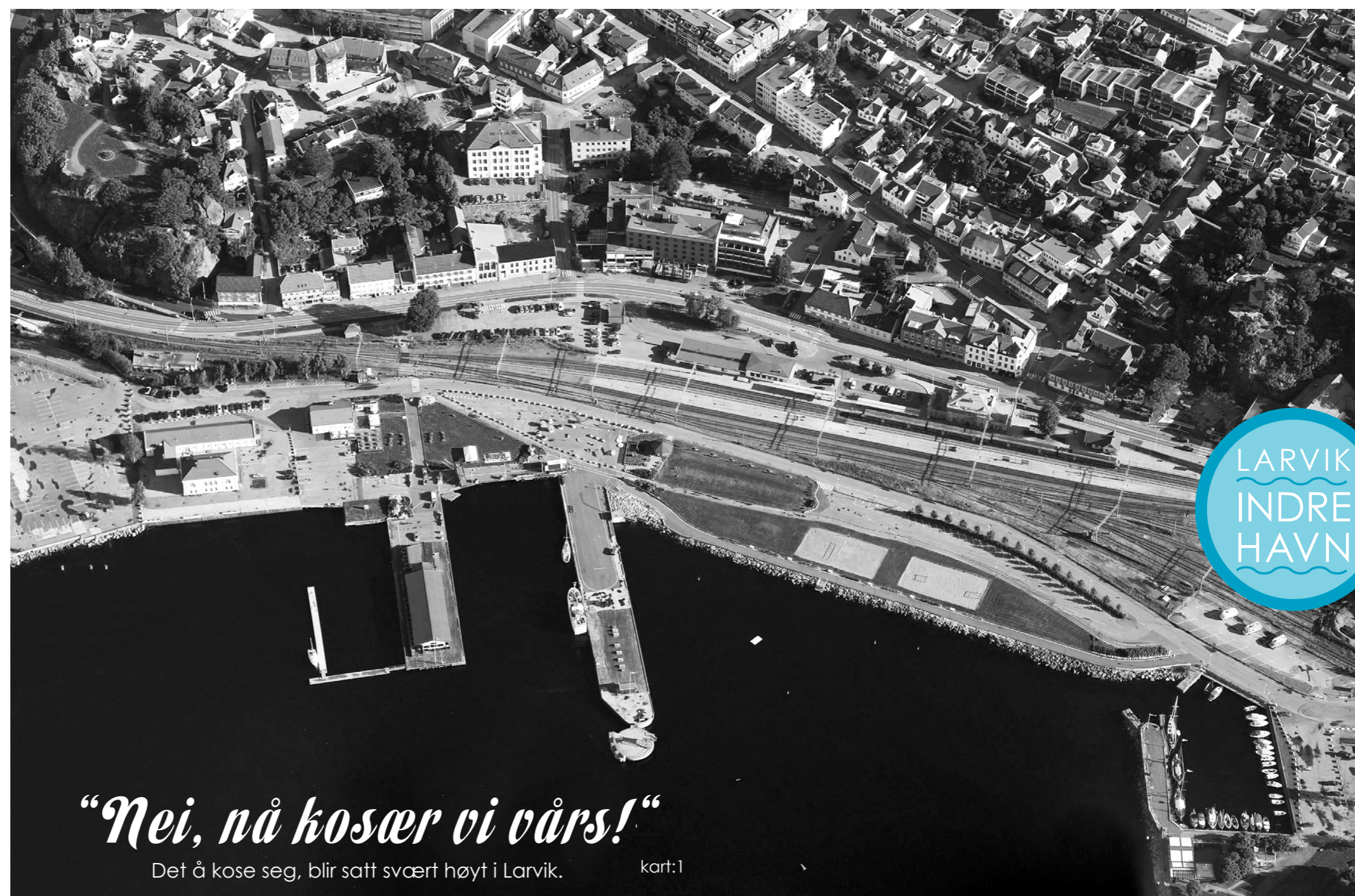
// BYDELER

Byens bydeler er Haga/Nordby, Hovland, Nanset, Byskogen, Torstrand, Langestrand og Sentrum

// DEMOGRAFI FOR SENTRUM

28% er gift
23% er barnefamilier
17% har høyere utdanning
40% har en inntekt over 200 000
53% eier sin egen bolig
29% av boligene er nyere enn 20 år
40% bor i enebolig eller rekkehus
(Eiendomsmeidler1- Larvik)

#kulturkommune #campingkommune #kystkommune #bøkebyen # bakkebyen



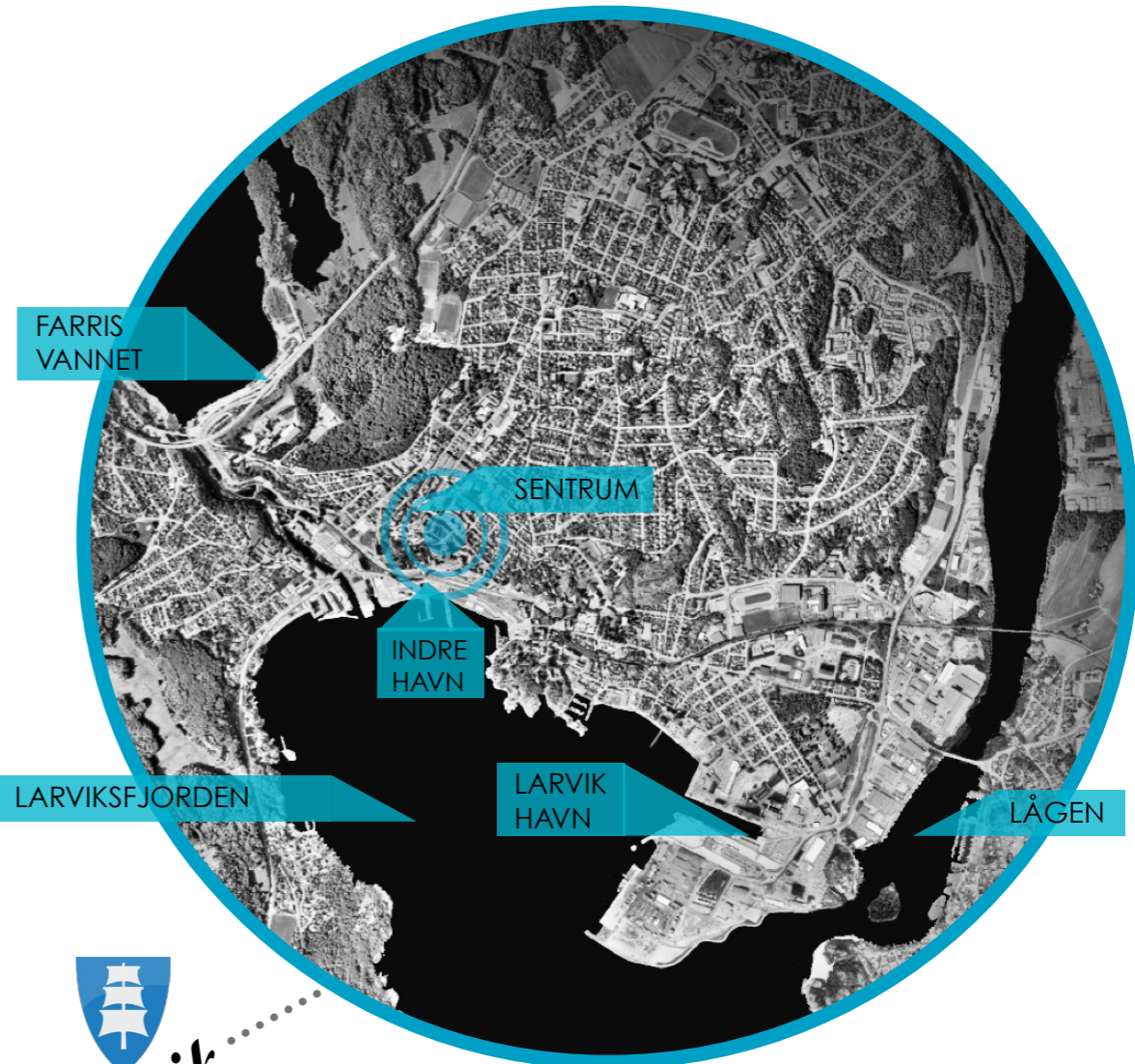
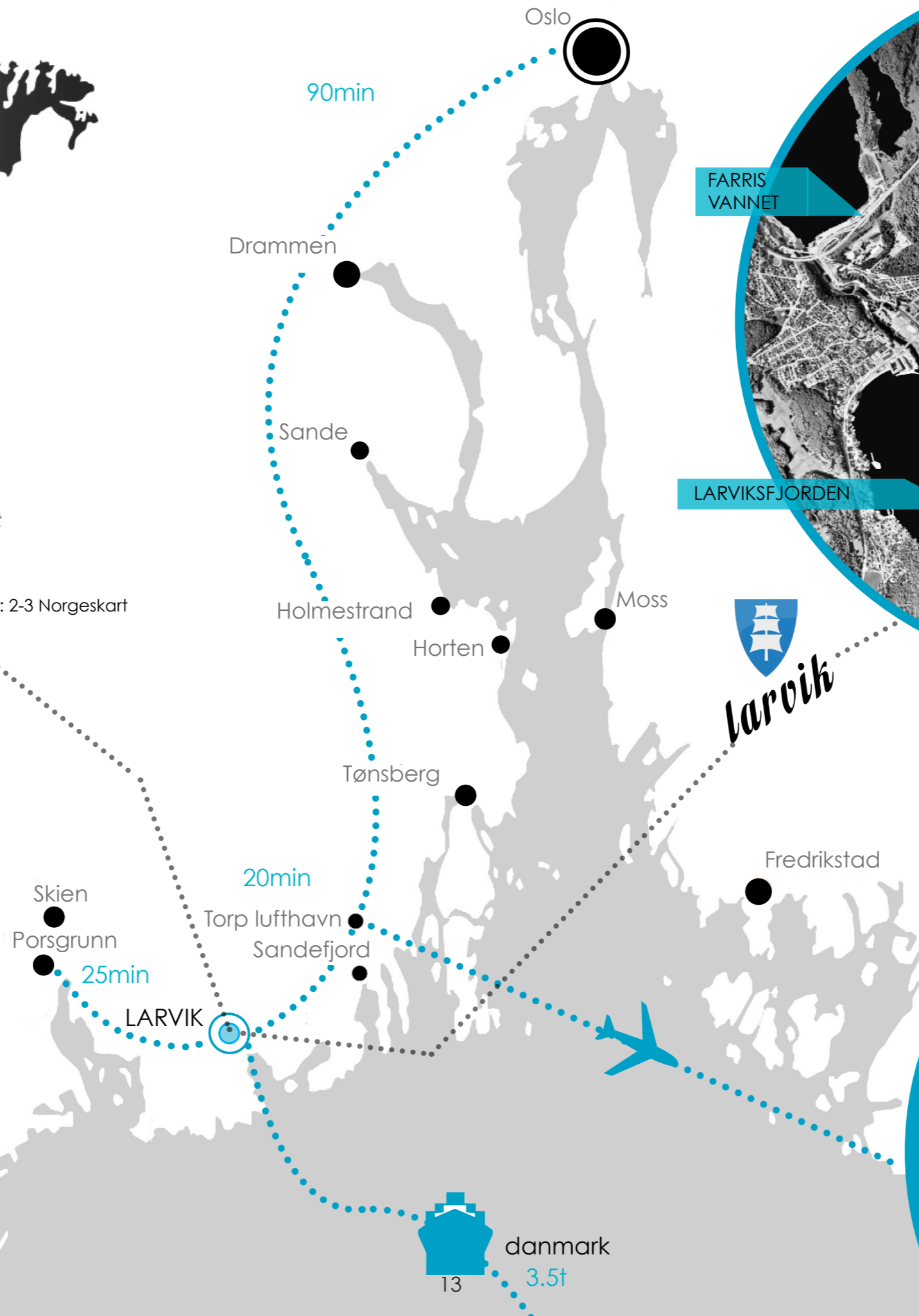


ill: 2-3 Norgeskart

// GEOGRAFISK KONTEKST

Larvik kommune har en gunstig beliggenhet i forhold til fly, tog, europavei og ferje. Med en sentral geografisk beliggenhet danner Larvik et naturlig knutepunkt mellom Grendlandsregionen og Oslofjordregionen. Her møtes flere viktige trafikklinjener i Sør-Norge med kommunikasjon til inn- og utland. Larvik havn er en regional havn og er en av Norges viktigste sjøportar til kontinentet. Torp flyplass ligger kun 20 minutter unna, i nabokommunen Sandefjord.

Larviks beliggenhet er gunstig for å tiltrekke seg nye innbyggere, på grunn av lokaliseringen mellom Grenlandsregionen og de andre Vestfoldbyene, det betyr at innen akseptabel pendleravstand finnes et bredt spekter av arbeidsplasser.



ill.:4 Torp flyplass



1.5 AVGRENSNING

// NIVÅ

Oppgavens problemstilling gjør det nødvendig å arbeide fra et overordnet nivå med tanke på bærekraftig utvikling, som videreføres til et mer detaljert nivå i løsningsforslaget.

// TEMATISK

Hovedtemaet i oppgaven er bærekraftig utvikling. Med fokus på sosial bærekraft og grønne bærekraftige løsninger. Bystrukturelle sammenhenger som grønn struktur og kulturhistorie.

// FYSISK

Det fysiske oppgaveområdet er avgrenset til flaten som strekker seg fra bebyggelsen langs Storgata i nord til havet i sør, og mot Sanden og Lilleelvas tidligere utløp i vest og Kirkestredet og Skottebrygga i øst. Det er en liten utvidelse av områdeavgrensningen Larvik kommune bruker i sin kommunedelplan for Indre Havn.

For å vise en overordnet sammenheng og for å kunne legge til rette for gode forbindelser mellom byen og fjoden, er områder utover Indre Havn inkludert i analyser og drøfting, der det er relevant. Utforming av bygningsstrukturer begrenses til byplannivå.

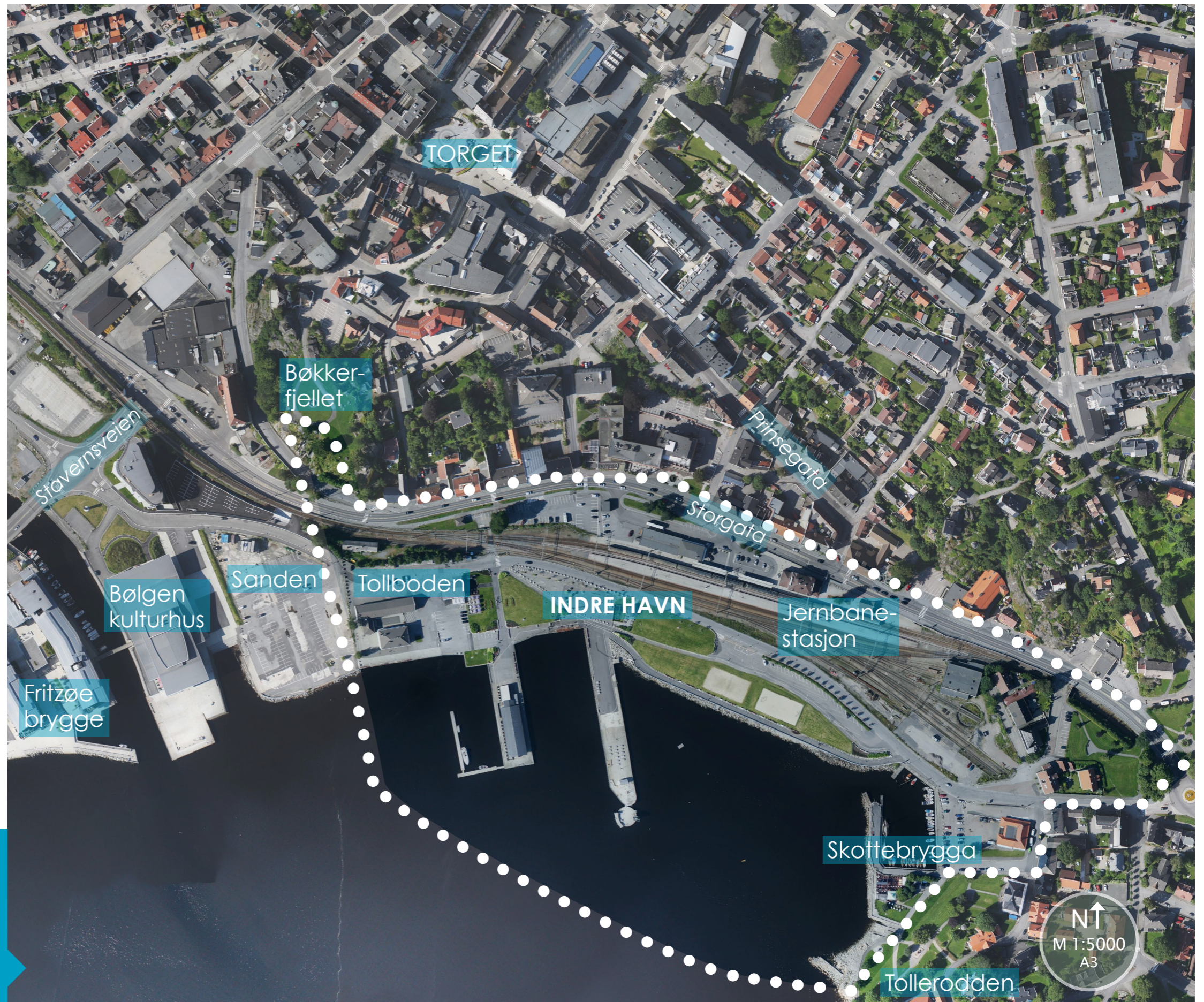
Analyse kart vises i målestokk: 1: 5000

Løsningsforslag

Landskapsplan: 1:2000

Hovedgrep: 1:500

Snitt i varierende målestokk



1.6 MÅL OG VISJONER

// MÅL

Jeg håper denne oppgaven kan være til inspirasjon for en bærekraftig utvikling av Indre havn og brukes som et konkret idéutkast på hvordan prosjektområdet kan bli seende ut. Og at arbeidet mitt kan være et bidrag til videre diskusjon og dialog mellom aktuelle aktører og at den kan inspirere til en aktiv medvirkningsprosess.

// OVERORDNEDE MÅL

De overordnede målsettingene tar utgangspunkt i problemstillingen, eksisterende planer og Larvik kommunes fjordbyvisjon.

#1 BÆREKRAFTIG UTVIKLING

En bærekraftig og fremtidsrettet utvikling av Indre havn som innebærer at området utvikles som et offentlig og flerfunksjonelt friluftsområdet som ivaretar allmenhetens interesser, fremfor utbygging og privatisering av en verdifull kystsonen. Oppgaven fokuserer på grønn- og sosial bærekraft.



1.7 OVERORDNEDE RAMMER OG PREMISSE

// OVERORDNEDE RAMMER OG PREMISSE

Regjeringen og embetsverket har utarbeidet en rekke forskjellige nasjonale mål knyttet til arealutvikling, stedsutvikling, byutvikling m.m. Disse målene kommer klart til uttrykk i forskjellige Stortingsmeldinger, veiledere, bestemmelser, retningslinjer og overordnede planer.

Den Europeiske landskapskonvensjonen og arkitektur.nå er relevante dokumenter for faget landskapsarkitektur.

De mest relevante grunnlagsdokumentene for oppgaven, som også er studert som forarbeid til oppgaven er:

1 EUROPA

Den Europeiske landskapskonvensjonen Det er den første internasjonale avtalen som er opptatt av alle dimensjoner av europeiske landskap. Den europeiske landskapskonvensjonens vektlegging av landskap som ressurs for verdiskaping, identitet og behovet for å sikre landskapskvaliteter, ligger til grunn. Norge tilsluttet seg konvensjonen den 23. oktober 2001. Konvensjonen trådte i kraft i 1. mars 2004

3 NASJONALNIVÅ

Miljøverndepartementet er øverste myndighet i arealpolitikken på nasjonalt nivå. Nasjonale forventninger til planleggingen, statlige planretningslinjer og planbestemmelser gir føringer for arealbruken på regionalt og kommunalt nivå.

// NASJONALE RETNINGSLINJER

/ Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen
- Retningslinjene er vedtatt av Stortinget for å presisere de politiske mål som må tas med i avveiningen mellom utbygging og vern- og rekreasjons verdier etter plan- og bygningsloven.

/ Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Nasjonal transportplan legger opp om en areal- og transportplanlegging som bygger opp om eksisterende infrastruktur, samt fordrer til kollektivtransport.

/ Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

“Fylkesdelplanen for kystsonen i Vestfold er en plan for å sikre vestfoldskystens verdier og bidra til en helhetlig og felles forvaltning av arealer og ressurser. Den er på mange måter også et redskap for å fastsette mål, strategier og tiltak for den langsiktige forvaltningen av kystsonen i Vestfold” (Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold).

ARKITEKTUR POLITIKK // arkitektur.nå

Regjeringen la i 2009 fram dokumentet arkitektur.nå - Arkitekturpolitikken skal innrettes mot helhet og god sammenheng i våre fysiske omgivelser. Norsk arkitekturpolitikk slår fast at miljø- og energivennlige løsninger skal prege arkitekturen og at byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet. “Arkitektur er alle våre menneskeskaptede omgivelser, både bygninger og anlegg, uterom og landskap. God arkitekturpolitikk handler om å se helheten i byer, tettsteder og landskap”(arkitektur.nå).

De seks hovedinnsatsområdene for norsk arkitekturpolitikk er i følge “arkitektur.nå” at:
1. Miljø- og energivennlige løsninger skal prege arkitekturen
2. Byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet
3. Staten skal ivareta kulturmiljø og bygningsarv
4. Kunnskap, kompetanse og formidling skal løfte arkitekturen
5. Staten skal være et forbilde
6. Norsk arkitektur skal være synlig internasjonalt” (arkitektur.nå).

4 REGIONALNIVÅ

// REGIONALE FØRINGER

/ Fylkesplan for Vestfold 2006-2009
/ Fylkesdelplan for samordnet arealbruk og transportsystem
/ Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold
/ Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold

// REGIONALERETNINGSLINJER

/ Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RBPA) Planen setter fokus på at framtidig utvikling av Vestfoldbyene skal skje i et bærekraftig perspektiv. Planen fokuserer på utvikling av boliger og næringsområder.
/ Regionalplan for folkehelse
/ Regional plan for handel- og sentrumsutvikling i Vestfold
Planen gir føringer for lokalisering av nye handelsområder og sentrumsutvikling i Vestfold.
/ Vestfolds lille grønne.

“Landskapet er i følge konvensjonen både en verdi som skal forvaltes, men også en ressurs som kan utvikles og gi grunnlag for ny verdiskaping. Landskapet kan betraktes som et fellesgode som alle har lik tilgang til og mulighet til å gjøre til sitt; både den fastboende, turistene og den næringsdrivende, ulike samfunnssektorer og forvaltningsnivå. Folkelig engasjement og demokratisk medvirkning spiller en viktig rolle. Den legger også til grunn en helhetlig tilnærming til landskap, der det naturgeografiske og kulturhistoriske vektlegges i tillegg til det romlig-visuelle.”

((Den Europeiske Landskapskonvensjonen, 2004),regjeringen.no).

1.8 LOKALE RAMMER OG PREMISSE

For å oppnå en helhetlig og bærekraftig utvikling av prosjektområdet, har det vært nødvendig å sette seg godt inn i gjeldene planer. Det er en hel rekke planer som berører og omhandler Indre Havn, både direkte og indirekte. De mest sentrale planene er presentert her, hvor Kommunedelplan for Larvik By og Områdeplan for Indre havn, som er under utarbeidelse, er de mest relevante.

5 KOMMUNALT NIVÅ

// KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL FOR LARVIK KOMMUNE 2012 – 2020

En bærekraftig vekst- og velferdsutvikling i regionen.

Planen har som hovedmål å oppnå en årlig befolkningsvekst på 1,5%, og at langt flere av innbyggerne over 16 år skal ha høyere utdanning og faglig kompetanse.

Aktuelle mål i kommuneplanens samfunnsdel:

- Arealdisponering

- "Larvik er en vakker, moderne og pulserende by med grønne lunger og yrende lekeplasser".

- "Larvik har en tydelig arealstrategi, der ulike formål og funksjoner er godt avstemt mot hverandre".

- "Kommunen har attraktive og levende distrikter og tettsteder, som har utviklet sin egenart, og som har gode friluft- og rekreasjonsområder".

- Miljø og klima

- "Larvik har et avklart vern av arealer og tar vare på naturgrunnlaget".

- Folkehelse og levekår

- "Larvik har gode aktivitetsmuligheter og møteplasser for alle".

- Flerkulturelt og attraktivt samfunn

- "Larvik er satt på det internasjonale kartet, blant annet innen kultur, idrett og kommunikasjon".

- "Larvik har et pulserende kulturliv med aktiviteter for alle" (Larvik kommune, 2012).

// KOMMUNEPLANENS AREALDEL FOR LARVIK KOMMUNE 2010-2022

"Et av de styrende målene for en bærekraftig utvikling er å gi gode muligheter for friluftsliv, idrett og rekreasjon, herunder øke tilgangen til bolignære park og friarealer, ski- og fotturterreng og ubebygde strandarealer. I tillegg, sørge for turvei- og løypeforbindelser og trafikksikre lekearealer i boligstrøk" (Larvik kommune, 2010).

// KOMMUNEDELPLAN FOR SYKKELTRAFIKK I LARVIK OG STAVERN

"Planen skal sikre arealer til sykkelanlegg ved fremtidig utbygging i kommunen. Statens vegvesen har som mål i Nasjonal transportplan (NTP) at sykkeltrafikken skal utgjøre 8 % av alle reiser i Norge innen 2019. I byer og tettsteder er målet en dobling av antall syklende. I Larvik kommune foregår 6 % av alle reiser på sykkel".

// KOMMUNEDELPLAN FOR FYSISK AKTIVITET, IDRETT OG FRILUFTSLIV

Denne planen tar for seg hvordan kommunen, i samhandling med andre samfunnsaktører, kan legge til rette for fysisk aktivitet innenfor flere temaområder. Under mottoet "flere i fysisk aktivitet" og visjon om at "I Larvik skal alle ha anledning til å drive allsidig fysisk aktivitet, og få opplevelser på et mangfold av arenaer", genereres et relativt høyt ambisjonsnivå.

// FORMINGSVEILEDER FOR LARVIK SENTRUM



ill.:5

// KOMMUNEDELPLAN LARVIK BY 2006-2018

Følgende punkter er relevante målsettinger for oppgaven og hovedgrep i Kommunedelplanen for larvik by 2006 - 2018:

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

INDRE HAVN

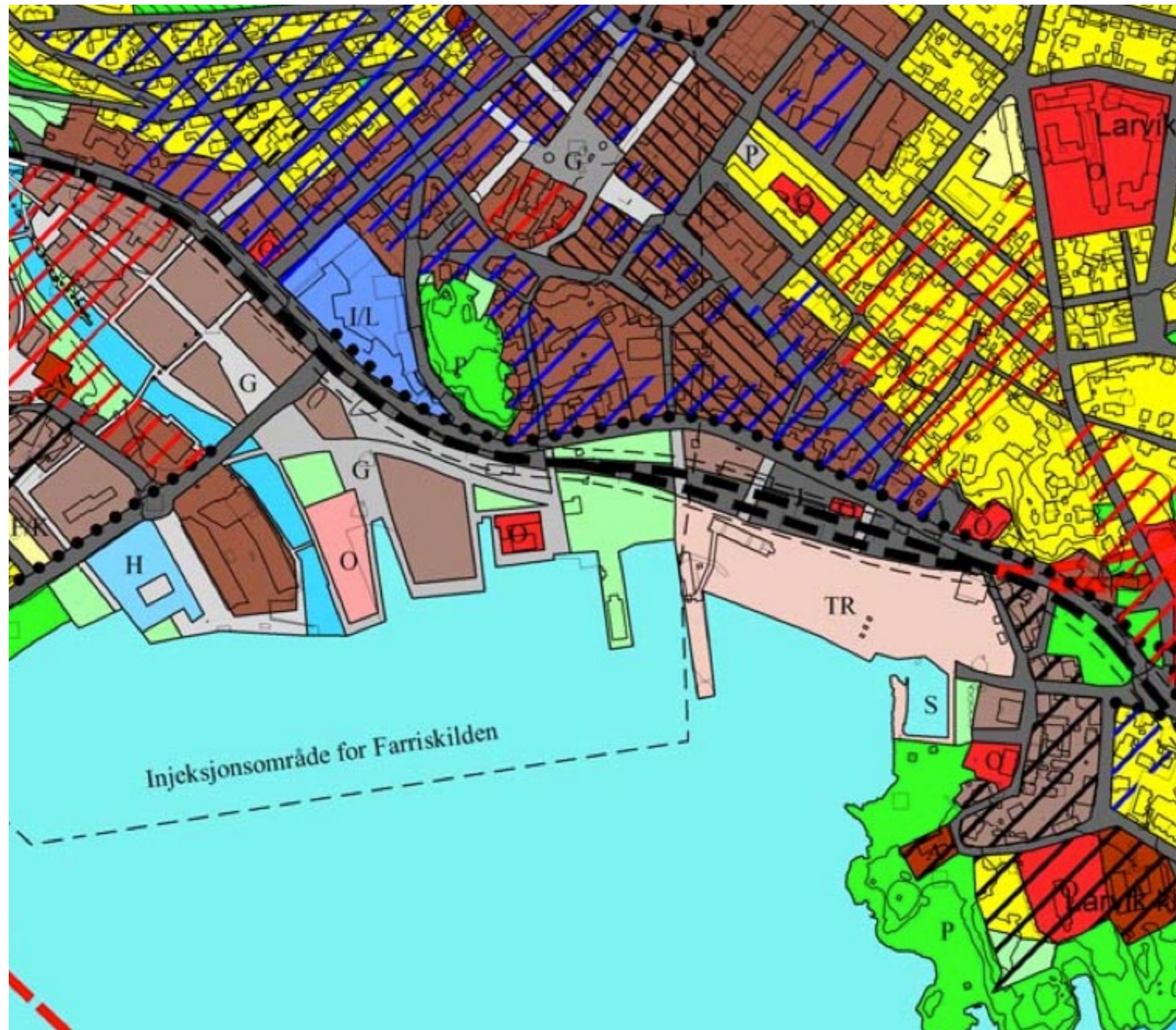
Dette sier kommunedelplanen for Larvik by om Indre havn:

"Det er et hovedmål i planarbeidet å bedre kontakten mellom sentrum og fjorden.

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

Jernbanestasjonen ligger nær sentrum og det er i planforslaget tatt utgangspunkt i at stasjonen er en ressurs i den fremtidige sentrumsutviklingen. Jernbanestasjonen må også ses i sammenheng med etableringen av et høyskoletilbud i Tollboden og utviklingen av Hammerdalen i et regionalt perspektiv. Deler av sporområdet vil kunne konverteres til annen arealbruk når fremtidig løsning for stasjonsområdet blir avklart. Dette er bl.a. knyttet til fremtidig løsning for jernbanen forbi Torstrand hvor det er foreslått tunnel parallelt med ny tunnel for biltrafikken. Indre havn utgjør en stor ressurs og utfordring også gjennom det store arealet området utgjør. Planforslaget innebærer at fremtidig utforming og bruk av området skal avklares gjennom en arkitektkonkurranse. Arealet er i planen avsatt til transformasjonsområde for å markere at endelig bruk ikke er fastlagt".

(Larvik kommune, Kdp 2006)



Tegnforklaring iflg.

Plan- og bygningsloven. (pbl § 20-4)

1. Byggeområder
- | | | |
|-----------|-----------|------------------------|
| Nåværende | Fremtidig | |
| | | Sentrumskjernen |
| | | Blandet sentrumsformål |
| | | Boligområde |
| | | Industri/Lager |
| | | Offentlig bygg |
| | | Friområde |
| | | Park |
| | | Transformasjonsområde |
4. Områder som er båndlagt eller skal båndlegges
- | | |
|--|---|
| | Områder som skal reguleres etter pbl; spesialområdebevaring |
|--|---|
5. Særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag
- | | |
|--|---|
| | Vannareal for allment friluftsliv i sjø og vassdrag. Småbåthavn |
| | |
6. Viktige ledd i kommunikasjonssystemet
- | | |
|--|-----------------------------|
| | Veiareal |
| | Jernbane areal |
| | Gangareal med byromstruktur |
| | Gang og sykkelvei |
| | Jernbane |
- Oversiktsplanrestriksjoner
- | | |
|--|-----------------------------------|
| | 2. Spesialområder |
| | Spesialområde bevaring |
| | Spesialområde med formål bevaring |

KART 2: Utsnitt fra Larvik kommunes plankart, Kommunedelplan Larvik By 2006-2018 (Larvik kommune) M: 1:10000

// OMRÅDEPLAN FOR INDRE HAVN 12. 2015

Utarbeidelse av planforslaget skal skje i perioden april 2014 - mai 2015. Planprogrammet har vært ute til høring i perioden 13. desember 2013 til 31. januar 2014 og skal fastsettes i mars 2014. Høring av planforslag vil være i perioden juni 2015 - september 2015. Egen godkjenning av plan er satt til desember 2015.

I planprogrammet heter det at områdeplan for Indre havn skal tilrettelegge for bymessig etterbruk og byutvikling på tidligere havn- og fergeterminalområde.

Planforslaget må være fleksibelt nok til ikke å legge bindinger for en fremtidig utvikling hvor jernbanen er relokalisert. Planen omfatter området mellom Storgata og sjøfronten og strekker seg fra Sanden i vest til Tollerodden i øst. Planprogrammet beskriver en planprosess og utredningstemaer knyttet til opprusting og byutvikling på det tidligere havne- og terminalområdet som utgjør Larviks sentrale sjøfront.

// Det blir presentert fire alternative utviklingskonsepter for Indre havn i planprogrammet:

Alt. 0 - dagens situasjon fremskrevet
"Dagens situasjon fremskrevet til 2030 hvor den temporære opparbeidelsen blir permanent og videre utvikling av bebyggelse eller investeringer i uteområder er svært begrenset og dagens jernbanetrasé bevart. Vedtatte planer som gangforbindelse til Bøkkerfjellet, tusenårsstedet ol. løper parallelt uten å inngå i en større helhetsplan" (Forslag til planprogram for Larvik Indre havn, 2013).

// ALTERNATIV 0



ill.: 6

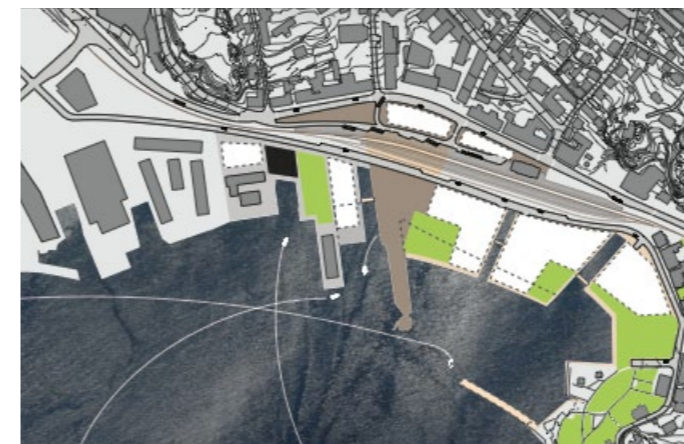
Alt. 1 - Ny havnebydel
"Basert på hovedgrep i vinnerprosjektet "Connecting Larvik" bearbeidet og justert i forhold til de behov og programmer som blir funnet relevante gjennom planprosessens utredninger av økonomi, behov, innspill og medvirkning. Eventuelle innspill fra de øvrige premierte konkurranseforslagene inkorporeres i et nytt, bearbeidet planforslag" (Forslag til planprogram for Larvik Indre havn, 2013).

// ALTERNATIV 1



ill.: 7

// ALTERNATIV 2



ill.:8

Alt. 2 - Byutvikling
"Byutvikling basert på tyngre strukturer og større utnyttelse begrunnet i behov for å utnytte kollektivtilgjengelighet og styrke Larvik sentrum som bykjerne" (Forslag til planprogram for Larvik Indre havn, 2013).

// ALTERNATIV 3



ill.:9

Alt. 3 - Flytting av jernbane
"Flytting av jernbane og frigjøring av jernbaneverkets arealer som utgangspunkt for transformasjon av Indre havn. Koordinering med mulighetsstudien til Jernbaneverket. Ligger i forslag til Handlingsprogram for Nasjonal Transportplan i 2014 + første kvartal 2015" (Forslag til planprogram for Larvik Indre havn, 2013).

Illustrasjon 6-9: Forslag til Områdeplan for Indre Havn, DARK arkitekter.



historie
og teori

2

#bærekraftig utvikling #fellesgode #kulturhistorie #historie #kulturarv #verdiskapning #opplevelsesverdi

Denne delen av oppgaven gir en historisk innføring til oppgaveområdet og dagens situasjon. Dagsaktuelle planer blir drøftet og sett i sammenheng med fremtidig utvikling. Den teoretiske delen tar for seg begrepet bærekraftig utvikling. Dette er relevant for dagens situasjon og oppgavens problemstilling. Avslutningsvis blir det presentert flere relevante og gode referanseprosjekter.

// 2.0 HISTORIE OG TEORI s.21-39

- 2.1 Historisk utvikling
- 2.2 Relevante utbyggingsprosjekter
- 2.3 Stasjonsplassering
- 2.4 Referansprosjekter
- 2.5 Bærekraftig utvikling

2.1 HISTORISK UTVIKLING

// HISTORISK FORANKRING

Ved å ivareta og aktivisere de kulturhistoriske kvalitetene og mulighetene i Indre havn, kan det virke som et felles gode i den fremtidige utviklingen. Havnefunksjonen har vært avgjørende for den historiske utviklingen i Larvik. Og Indre havn er viktig del av byens historiske kulturlandskapet. Favorisert av sin beliggenhet mellom to viktige elver, Farriselva og Lågen, har byen vokst fra et lite strandsted og ladested til kjøpstad og by (Blix 1962:48 ff). Havnen har til bestandig vært en fysisk tilstedeværende og svært vital del av Larvik by. I dag har dessverre byen som en gang vokste ut av havnen, mistet sjøkontakt. Hensikten med å studere den historiske utviklingen er å omdanne kulturhistorisk informasjon fra passiv til funksjonell kunnskap, og forstå dagens situasjon bedre.

// HISTORISK UTVIKLING

Larvik har en lang og spennende historie. Fra den første tettstedsutviklingen i Norge på Kaupang, grevskapstiden, skipsfart, havnevirksomhet og sterke industritradisjoner som har vart frem til i dag. Med utgangspunkt i de naturlige forutsetningene som ligger i landskapet, starter Larviks historie ved Raet. Allerede i oldtiden var raet som strekker seg sørvest-nordøst gjennom Larvik kommune en viktig ferdselsåre. Flere hulveier er bevart fra denne tiden på Bommestad og i Bøkeskogen, hvor man også finner Vestfolds største gravfelt fra yngre jernalder. På Kaupang i Skiringssal, som ligger litt øst for dagens by, finner man den aller første tettstedsutviklingen i Norge. Kaupang var på sin tid et av de viktigste handelstedene i Norden. Etter vikingtiden ble Kaupangens rolle overtatt av Tønsberg, som siden ble Norges første by. "Sporene fra residensbyen er fremdeles til stede for den som vil se og oppleve, industribyens mest markante avtrykk er allerede iferd med å viskes ut" (Larvik kommune, 2006).

9500 f. Kr
800–900 e. Kr
1000
1100–1500
1540 (ca)

1633
1671
1670-årene

1712

1735

1747

1749

1750

1773

1792

1805

1820

1821

1837

1874

1880-årene

1902

1920

1921

1937

1948

1951

1988

1990

2000

2008

2014

|

|

|

2030



// VIKTIGE HISTORISKE HENDELSER I LARVIK - TIDSTAVLE

De første spor etter mennesker finnes fra eldre steinalder

Kaupang (Tjølling)

Heidarheimr (Hedrum) som religiøst kulturelt senter og knutepunkt

Storgodsene Manvik og Brunla har sin storhetstid

Iver Jenssøn Jernskjegg etablerer virksomhet knyttet til Farriselven og herregården Fresje. Lensherretiden innledes.

Strandstedet Larvik blir tollsted

Larvik grevskap opprettes og Larvik får bystatus

Larvik kirke og den grevelige Residens bygges. Jernverket innleder sin storhetstid.

Larviks betydning som sjøfartsby og industristed vokser

Bybrann - Østredel av Storgata (10 eiendommer)

Laurvig Hospital etableres – en av landets først sosiale institusjoner

Første byutvidelse – Hovedbyen (sentrum)

Bybrann- Storgata (10 eiendommer)

Etablering av Fredriksvern verft i Stavern

Bybrann- Bøkelia og Møllergata (18 eiendommer)

Første store bybrann – Storgata og Steinane (52 eiendommer)

Grevskapet overtas av den danske kongen

Byutvidelse – Langstrand og Torstrand innlemmes i hovedbyen.

Bøkeskogen blir folkepark

Grevskapet oppløses og Laurvig og Jarlsberg amt opprettes

Etatsråd og generalfiskal Willum Frederik Treschow overtar grevskapets eiendommer

Byutvidelse – Bøkeskogen og Byskogen

Larvik Bad, Steinindustrien i sin begynnelse. **Jernbanen 1881.** Telefon. Storbrann 1884.

Storbrann - Møllergata, Bøkelia, Øvre Torggate og Brannvaktsgate (170 eiendommer)

Havne- og stasjonskonkurransen

Munken kino-, konsert- og teaterlokale

Dansk fergeforbindelse

Byutvidelse som innlemmer Byskogen, samt områder øst mot Lågen og vest mot Farris

Byplan for Larvik

Larvik, Stavern, Hedrum, Tjølling og Brunlanes slås sammen til Larvik kommune

En effektiv og funksjonell havn blir nøkkelen til suksess som kystby

Overgangen fra industrisamfunn til kultur- og kunnskapssamfunn gjør setter tydelige spor i bylandskapet

Ferjeleiet flyttes fra Indre havn til revet. Åpen internasjonal idékonkurransen for indre havn og ekstrem forvandling til midlertidig park.

ACTION!

MEDVIRKNING

EN FELLES VISJON

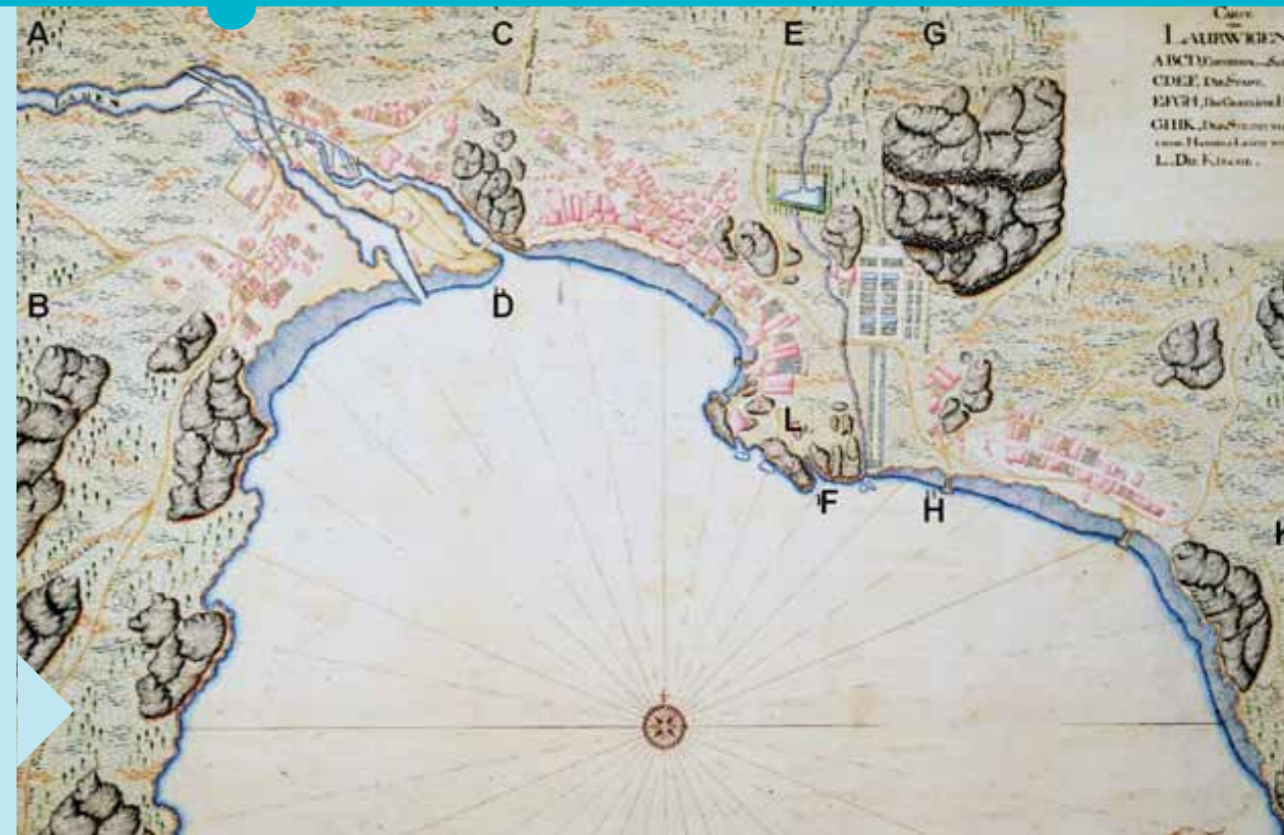
BÆREKRAFTIG UTVIKLING

KILDE: (Larvik kommune, kdp 2006)
Tidstavlen tar utgangspunkt i tidstavlen fra Kommunedelplan for Larvik by, den er bearbejdet og tilpasset oppgaven.



KART:1 Kartet med avmerkingen av Larvik (d.Larwick) er laget i 1558 av den venetianse kartografen Michele Tramezini. Det er basert på et eldre kart, Carte van Ooslant fra 1543 av Cornelis Anthonisz. Det Kongelige Bibliotek, København / Larvik Museum.

KART:2 Larvik ca. 1690. Kartet er tegnet av P. J. Wilster som var dansk og sjef for fortifikasjonsverkene tidlig på 1700-tallet. Han var i Stavern allerede i 1680/90-årene under bygging av fortet. Riksarkivet/ Larvik museum.



1500 -tallet // Lagarvik- trelasthandel - ladested- strandsted - lensherretiden - sagbruk

Larvik by, der den ligger i dag, har sin opprinnelse fra det naturgitte landskapet. Den langstrakte stranden som fantes på den tiden og en trygg havn på Tollerodden la forholdene til rette for lasting og oppbevaring av tømmer. Med opphav som lasteplass fra middelalderen, og sin gunstige beliggenhet mellom de to elvene Lågen og Farriselva, vokste Larvik fram fra gården Nansets grunn, som et strandsted innerst i Larviksfjorden. Det er desverre ingen rester etter gården Nanset grunn, som på sin tid lå helt nede ved fjordkanten, mellom Bøkerfjellet i vest og Tollerodden i øst.

Det eldre navnet for Larvik var Lagarvik, og opptrer i skriftlige kilder så tidlig som i 1512 (Larvik Museum). Lagarvik betyr viken ved Lågens utløp i havet (Blix). Det var trolig ved Lågens utløp noen av de første strandstedene fant sted. Lågen var en viktig fløtningselv og fra Lågens munning ble det tidlig, kanskje allerede på 1300-tallet skipet ut trelast til Holland og England fra de indre skogrike områdene (Larvik Museum).

Etter reformasjonen i 1537 innledes lensherretiden. I Vestfold var det to len; Brunla og Tønsberg som ble styrt av hver sin lensherre. Lensherrene utøvde offentlig myndighet på vegne av kongen. En av de som kom til landet i kongens tjeneste het Iver Pedersen og det var han og sønnen Peder Iversen som skapte grunnlaget for Larvik by, men utgangspunkt i hovedgården Fresje ved Farrisvannet (Larvik Museum). Slekten som med tiden tok navnet "Jernskjegg" hadde sin storhetstid fra 1520 og ca. 100 år frem i tid.

På 1530-tallet ble de første vannsager satt i drift i Farriselven, under den danske adelsmannen Iver Jenssøn Jernskjegg, på herregården Fresje ved Farrisvannet (Larvik kommune, 2006). Trelasthandel bygde opp ladestedet Larvik på 15- og 1600-tallet. handel meg utlandet. Det første sagbruket i Hamnerdalen ble anlagt allerede i 1539, og det første Jernverket omkring 1600. Her la naturressursene til rette for vekst og utvikling.

1600 - tallet // Lagharvik - jernverk - grevskapen - bystatus - industri

På 1600 – tallet var skogen nær kysten allerede sterkt uttynnet noe som førte til at det nettopp var de havnene som lå i nærheten av vassdrag der tømmer kan fløtes ut til kysten som vokste raskest. Det er først og fremst engelsk og hollandsk etterspørsel etter tømmer og påfølgende intensiv handel med Norge.

Omkring 1600 bodde ca 100 mennesker på strandstedet Lagharvik. Sagbruk og mølledrift skapte arbeid til stadig flere mennesker som bodde på godseierens grunn nede ved fjorden og i 1623 hadde innbyggertallet fordoblet seg. I 1623 hadde strandstedet om lag 150-200 innbyggere fordelt på 10 hus vestenfor broen og 21 hus østenfor. På begge sider av Farriselven hadde det vokst frem et "industrikompleks" med åtte sager, stort møllebruk, laksefiske og jernovn (Larvik Museum). I året 1633 ble Larvik eget tollsted Denne veksten var med på å gi Larvik status som Ladested under Tønsberg i 1665 og var samtidig starten på en industritradisjon som varte helt fram til vårt århundre. Innbyggertallet antas da å ha vært mellom 600 og 700.

I 1653 forsvinner herregården Fresje ned i dypet av Farrisvannet. Flomulykken rammet industrien hardt, men sagene og jernverket ble straks gjenoppbygd og strandstedet vokste raskt fram mot 1670.

1671 opprettes grevskapen og med det får Larvik bystatus, noe som innebærer fulle kjøpstadrettigheter. Larvik blir residensby for stattholderen i Norge, Ulrik Fredrik Gyldenløve. Et viktig resultat av Larviks status som residensby var byggingen av den grevelig residens (Herregården), med et stort hageanlegg og allé ned mot sjøen (Larvik kommune, kdp). Herregården er den eldste barokk bygningen i Norge, og hageanlegget var den første og største Barokkhagen i Norge. I 1677 ble byens kirke på Tollerodden innviet, hvor også en havn begynner å ta form på Skottebrygga. På denne tiden er også jernverket inne i sin storhetstid og Larviks betydning som sjøfartsby og industristed vokser.

Dermed var to av de viktigste forutsetningene for Larviks eksistens på plass; havnen ved Tollerodden og industrien langs Farriselva. Her kunne skip finne havn og det var potensiale for fremtidig utvikling.



BILDE 1:
Larvik anno
1783, Larvik
museums
historiske
samling.

KART 3: Paul
Løwenørn;
"Speciel
kart over en
del af den
Norske Kyst"
Nr 7 1803



KART 4: «Assesor Spørch og Løitnant Brochs Kart om Byens Omgivelser af 1811» Kartet viser hvordan Larvik hadde vokst og utviklet seg de siste 120 årene, om man sammenligner det med kartet fra 1690. Det er 70 år til Larvik skal få jernbane og Storgata har fortsatt en markant bueform.

1700 - tallet // Laurvig - jernverk - grevskapen - bystatus - industri

“Omkring år 1700 var innbyggertallet mellom 1200 og 1400 og hovedtrekkene i dagens bystruktur begynte å ta form. Innenfor grensene av «det rette Laurvig» bodde de grevelige embetsmenn og borgerne. Byen vokste først og fremst i forstedene. Her bodde arbeidere på jernverket, sagbruket og annen fremvoksende industri, sjøfolk og dagarbeidere. Torstrand og Langestrand ble kalt for de «frie grunden». Her var det ikke lov til å drive handel, men til gjengjeld slapp innbyggerne å betale skatt” (Larvik kommune, 2006).

I 1736 ble hospitalet på Tollerodden anlagt, og rundt 1750 fikk Larvik-distriktet økt betydning ved opprettelsen av flåtebasen Fredriksvern, som var marinens hovedbase fram til 1818, da Karljohansvern ved Horten overtok.

Ønsket om en trygg havn var sterkt blant byens handelsborgere i 1730-årene. Der fartøyer kunne laste og losse, der det kunne føres kontroll med handel og der fremmede fartøyer kunnetrygghet. “Derfor gikk de aktivt inn i arbeidet med å finne ut hvor og hvordan utbygging av havnen kunne skje” (Larvik museum).

Skottebrygga har sin opprinnelse fra 1750 – årene og var byens første større bryggeanlegg. Den er utbedret og forsterket flere ganger etter stormer men ble aldri egnet for noen større fartøy enn jakteskuter og andre småfartøy (Nyhus, 1981).

I vest er Langestrand begynt å vokse fram som resultat av industrien i Hammerdalen, og i øst er fiskerstedet Torstrand i ferd med å bli en forstad til byen. Det sentrale Larvik har allerede fått sin grunnleggende struktur, med et kjerneområde ved Skottebrygga (byens havn) på Tollerodden, en sjøfrontfasade langs Storgata mot Bøkkerberget, og en forbindelse oppover i byen langs Prinsegata, med en langstrakt torgdannelse som avslutning. Storgata, fulgte fjordens naturlige bue fra Bøkkerfjellet til Tollerodden med brygge anlegget (kilde). Som siste ledd i byens hovedstruktur, kommer Kongeveien ned fra Bøkeskogen og Raet like bak torget og fortsetter som et hovedløp ned mot Farriselva slik den også gjør i dag. “I områdene rundt disse hovedløpene, f.eks. i det bratte terrenget mellom torget og Storgata, i Steinane og i Bøkelia vokser det fram en uregelmessig boligbebyggelse” (Larvik kommune, 2006)

I det syvende hefte av sine “opplysende beretninger for de søfarende..” utgitt i 1803, beskriver Paul Løwenørn Larvik havn sett fra sjøen slik: “Laurvigs bye, som ligger midt for enden af fjorden, fører nogen handel, straks derved ligger bekiente betydelig Laurvigske jærnværk. Havnen, som snarere kunde kaldes en red, er temmelig aaben forsøegang med Sydlige Vinde; paa den almindelige Ankerplads omtrent midt for byen er der 18 favne sandbund, hastig opgaaende mod land” (Løwenørn, 1975.)

Beskrivelse av Larvik fra 1740:

“Laurwigens Bye har en smuk situation. Husene ere byggede omkring ved Strandbredden og en Deel bedre op blant Klipperene; nrmost stranden ere Søe Boder byggede og bag ve Søe Boderne de beste og største Huse, imellem hvilke og Boderne er den eeneste Hoved Gade, næsten gandske jevn, ingen Steenbroe uden hist og her en Klat Stene for husene, men lutter sand; samme gade gaer som Bygningerne i en halv Maane ligesom Viigen, som runder sig inde i Landet. Naar man staaer i Vindverne udi een af Huserne i samme Gade, har man Vigen lige for sig (hvor Orlogskib kan ligge tæt op til Landet) og paa begge sider af Vigen sees Fieldene begroede med Træer som indslutter Vigen eller Havnen”.

Erik Johan Schadebøll-Jessen, 1740. (Tank, 1934)

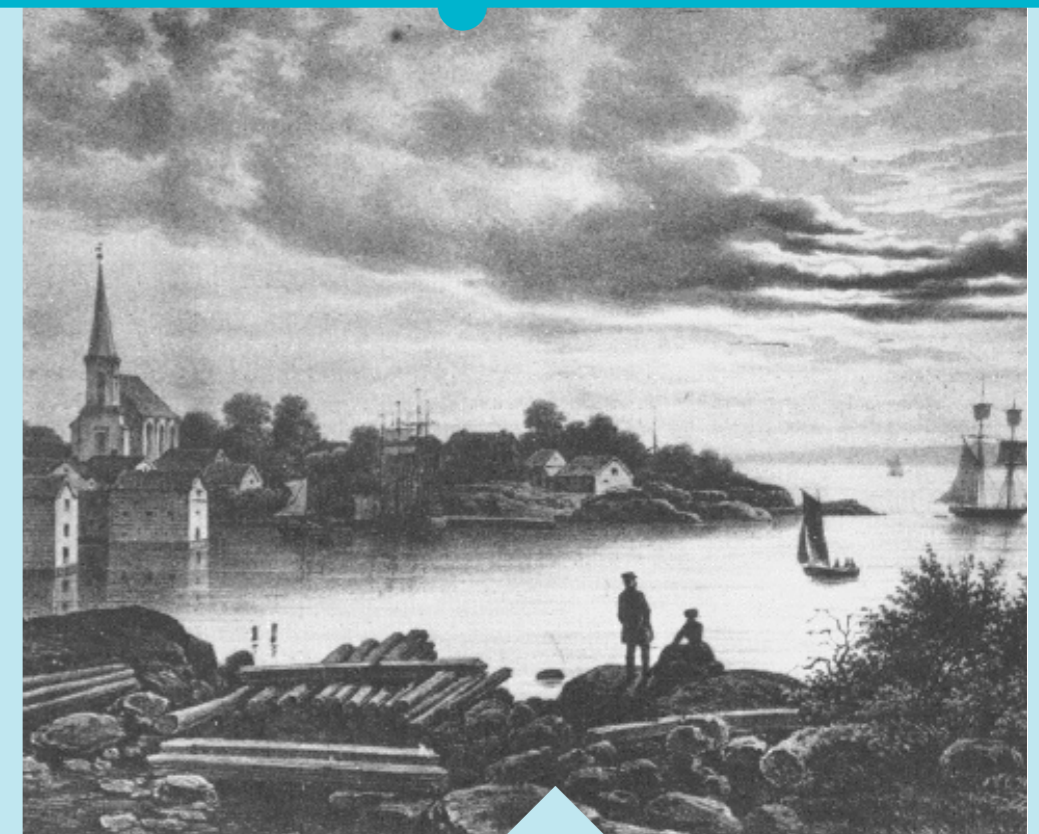
1800 - tallet // Laurvig - Storgatas storhetstid

Tidlig på 1800-tallet var Larvik ennå en liten by med ca. 2500 innbyggere (Larvik museum). Havnen var den gang stedet for travel næringsvirksomhet, handel og sjøfart og ble et knutepunkt for kommunikasjon og en møteplass for tilreisende og lokalbefolkning. Storgaten var på begynnelsen av 1800-tallet byens viktigste gate og en populær promenadegate. Gaten som fulgte fjordens naturlige bue fra Bøkkerfjellet til Tollerodden var med på å gi byen kallenavn som “Nordens Napoli”. Flere av patricierhusene langs Storgata hadde på den tiden flotte frodige og rosenduftende hager, både bak husrekken og som en forlengelse ned mot havet på andre siden av gaten. “Med vedmod minnes jeg Storgaden fra den tid jernbanen ennå ikke hadde herset med det herlig strandpartiet. Lindelysthusene og de konkylierammede blomsterbed og de trefulle, rosenduftende hager, so like ut i den susende sjø” (Sigurd Mathiesen) (etter Nyhus 1981).



Kart 5: Rørdams bykart over Larvik fra 1820, viser den nye bygrensen.

Kart 6: Larvik havn fra 1832. Øst for Farriselvas utløp sees "Lilleelva" og inn mot Tollerodden et bryggeanlegg som sannsynligvis er "Skottebrygga" (etter Nyhus, 1981)



BILDE 2 : Maleri av I C Dahl 1834. Motivet er sett fra Strandveien utover mot Tollerodden med noe av opprinnelig strandlinje og opplagstomtene for tømmer i forgrunnen (etter Nyhus, 1981)

1800- tallet // Laurvig - "aristokratisk idyll" - grevskapsbanen - bybrann - kurby - dampskipbrygger - skipsbygging

"Herregården ble overtatt av kommunen i 1820, og byen fikk dermed dekket sitt behov for tomter til offentlige formål i lang tid framover" (Larvik kommune, 2006). Larvik var fortsatt en liten by omkring 1820, med et innbyggertall på vel 2500. I 1835 var tallet steget til 3413 (Larvik kommune, 2006). Først i 1821 ble Langestrand innlemmet som en del av den stadig voksende bygrensen.

Den første halvdel av 1800-tallet legger på mange måter grunnlaget for et moderne samfunn i Larvik. Lokalt selvstyre innføres i 1837, byen får bank og avis året etter og det opprettes etterhvert dampskipsruter langs kysten. Og i 1835 overtar Treschow-familien Fritzøe-verket med industrien i Hammerdalen. Omkring 1850 får byen også status som kurby, da Larvik Bad blir anlagt i 1870 med utgangspunkt i kildevannet ved foten av Bøkkerberget.

"To forhold i 1880-årene fikk sterk innvirkning på byens utseende, Jernbanen og gjenoppbyggingen etter bybrannen i Bøkeli/Kongegata i 1884.

Grevskapsbanen som ble lagt langs storgatens sjøfront åpnet i 1881. Fram til da hadde Storgaten vært byens fornemste gate, med herskapelege privatboliger, kontorer for embetsmenn og, betydelige firmaer og festlokaler. Jernbaneanlegget gjorde en ende på det som ble kalt den «aristokratiske idyllen» "(Larvik kommune, 2006).

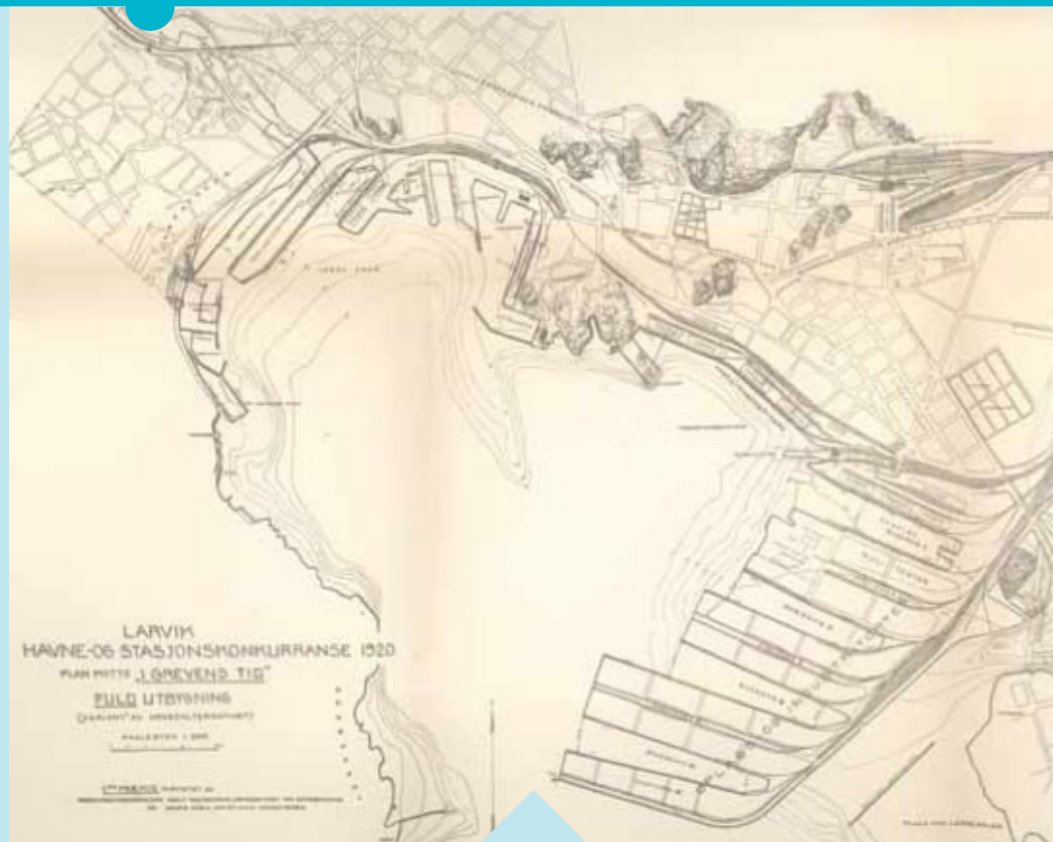
"Allerede dengang var jubelen over fremskrittet blandet med klager over den tapte kontakten med sjøen". Området rundt stasjonen ble nå er trafikalt knutepunkt i byen, med nærheten til dampskipbryggen like utenfor som forsterkende faktor. Etersom dampskipene og jernbanen var på plass, og Indre havn med det var etablert som knutepunkt, ble det etter hvert etablert flere hoteller langs Storgata. De to gamle trafikksentrene Torget (for landeveistraffikk) og Skottebrygga (byens opprinnelige havn), ble tilsvarende svekket.

Den dampdrevne industrien som er mindre avhengig av vannkraft som energikilde, gjør sin inntreden i byen. Som en følge av det, sprer industrien, som til nå har vært konsentrert rundt Hammerdalen, seg til nye områder i tilknytning til jernbanen. Den nye industrivirksomheten danner etter hvert grunnlaget for Torstrand som en arbeiderbydel.

Arbeidet med den første dampskipbryggen ble startet i 1861, og i 1876 står Vestre brygge klar. Allerede i 1866 fantes det en stabil rutefart via Larvik med dampskipruten København - Ålborg - Fredrikshavn - Larvik - Moss - Christiania. Ruteforbindelsen Larvik-Fredrikshavn skulle vare helt frem til 2008. Tiden rundt 1885 var en sterk vekstperiode for Larvik, med stor byggevirksomhet i sentrum og stadige utvidelser av det bebygde arealet. Som en følge av flere store og mindre bybranner skifter gatenettet i Larvik karakter. Fra selvgrodde gateløp som er tilpasset landskapet til en stram rettvinklet og påtvinget kvartalstruktur, som ikke er tilpasset byens topografi.

Skipsbygging gjør seg gjeldende i Larvik, som med tiden for identitet som skipsred, med Colin Achers båtbyggeri på Tollerodden i spissen. I tillegg til å bygge de første redningskøytene i Norge bygger Colin Acher Fram som Nansen benyttet til sine polarekspedisjoner. Polarskipet Fram blir bygget i Reviksbuta, litt utenfor Larvik i 1892.

1920



KART 7: "Larvik havne- og stasjonskonkurransen 1920" Konkurransforslaget viser en sammenhengende utbygging av hele havneområdet. Forslaget har ikke tatt vare på natur kvaliteter som Tolleroddens knauser eller Batteristranda og kulturminner som beddinger og Skottebrygga. Et interessant grep er at Vestfoldbanen skulle legges i tunnel under sentrum og knyttes til en hovedstasjon i øst (Fram Stadion). Men nåværende jernbanestasjon skulle bestå som "havne-rangerstasjon", med sporforbindelse langs hele sjøfronten, utenom Tollerodden, (Larvik kommune, Kdp 2006).

1927



KART 8: Kartet viser Larviks endelige form i 1927, heldigvis noe mer beskjedent enn konkurranseutkastet fra 1920. Murhusene er røde og industrien er konsentrert rundt Hammerdalen. På Sanden er det trelaslagring og -utskipping. Fra de utstikkende bryggene er det gods- og persontrafikk. Torstrand fortsatte med opplagringen av skip og fra kaia på Revet gikk godstrafikken. (Nyhus)

1979



KART 9: Flyfoto fra 1979 (Historiske kart 1881.no) Batteristranda blir fortsatt brukt til oppbevaring av tømmer og man kan se spor etter Lille elvas utløp. Fikserbrygga har ennå ikke måtte vike til fordel for oppstillingsplass til Petter Wessel, og området mellom Skottebrygga og Sverdrupsmoloen, hvor det er park i dag, er ikke fylt ut. På kartet kommer det også tydelig frem hvordan Stavernsveien, var tenkt som en stram akse helt opp mot torget, da byens kvartalstruktur ble tegnet uten kotegrunnlag. Gateløpet lot seg ikke gjennomføre i virkeligheten pga. den bratte topografien.

1900 - tallet // Larvik -kystby - bybrann -farris på flaske - Petter Wessel -krig - utfylling av havnebassenget - storkommune

1900-tallet - en effektiv og funksjonell havn ble nøkkelen til suksess som kystby. En ny brann i 1902 rev med seg de øvre deler av Kongegaten og området omkring Torget. Den nye bebyggelsen var i mur til erstatning for de tradisjonelle trehusene. Området framtrer tydelig på kartet fra 1927 (Larvik kommune,kdp). I 1906 ble byens kildevann for første gang tappet på flaske. Forøvrig var de første tiårene av vårt århundre en stagnasjonstid for Larvik, men utover i 30-årene kom det ny vekst i industrien.

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

Et av de viktigste grepene i vinnerutkastet var flytting av jernbanestasjonen og frigjøring av tomteareal i Indre havn.

5.juli 1937 stevnet den første generasjonen "Petter Wessel" inn i Larviksfjorden og ankret opp i Indre havn. Dette var Norges første bilferge med ruteforbindelse til utlandet. Petter Wessel skulle med tiden bli et varig ikon for byen.

Etter 2. verdenskrig opplevde Larvik, som andre norske byer, en sterk vekstperiode. Ønsket om å tilrettelegge de fysiske omgivelsene slik at flere mennesker kunne bo i byen og flere arbeidsplasser, fortrinnsvis industri, kunne etableres stod sterkt. I byplanen fra 1951 var dette ensbetydende med å legge til rette for trafikk – rette ut og utvide veier og gater, samt sanere eldre bebyggelse og erstatte den med moderne murbebyggelse.

Som en følge av dette måtte mye av den eldre trehusbebyggelsen («gå fløyten»), som det het i avisomtalen av planen. Det gamle fengselet, bryggerikvartalet, mye av bebyggelsen i Prinsegaten, i Lia, på Torstrand og på Langestrand – skulle fjernes slik at byen kunne utvikle seg (Larvik kommune, kdp). Kanalkaia bygges ut i 1950-årene og danner grunnlaget for dagens moderne havneområde, og jernbanen blir ombygget til normalspor og elektrifisert i 1948. Handels- og engrovs virksomheten var konsentrert til Kongegaten, Nansetgaten og området omkring torget (Larvik kommune, kdp).

I 1973 ble en ny ferjeterminal oppført, som følge av et økende behov for biloppstillingsplass. Dette førte til at deler av det gamle havnebassenget ble fylt igjen. Terminalen og ferjekaien ble fort for liten og havnebassenget ble fylt ut igjen i 1984.

Fram til nå hadde det vært forbindelse mellom havnen og den bakenforliggende byen. Denne forbindelsen ble brutt ved innvielsen av det nye anlegget (Larvik museum). Den nye sjølinjen som kom med utfyllingen i 1984, er den samme som vi har i dag. Nye boligområder blir bygget ut først og fremst på platået nord for sentrum, slik at byens vekst får en retning som etterhvert fyller ut trekanten som dannes av sjøfronten, Lågen og dagens E-18. Biltrafikken gjennom Nanset og sentrum blir et stadig større miljøproblem, noe som fører til at gjennomgangstrafikken blir ledet utenom byen i 1974. Larviks arealmangel i 70- og 80-årene var en viktig årsak til sammenslåingen i 1988 med de fire nabokommunene (Hedrum, Tjølling, Stavern og Brunlanes).

2003



siste året med
industrivirksomhet på Sanden 10

En gradvis transformasjon av Larvik sjøfront



siste året som ferjeleie 12

2007

2000- tallet // Larvik - omstrukturering - nedleggelse av industri - transformasjon - flytting av ferjeleiet - kulturby - vei- og jernbaneutbygging - midlertidighet - byutvikling på vent

Nedleggelse av industrivirksomhet knyttet til Farriselven og ferjevirkosomhet har etterlatt seg store arealer. Begynnelsen av 2000-tallet blir derfor starten på transformasjonen av Larviks sjøfront og ansikt utad. Fritzøe brygge er først ut, med tidstypisk byutvikling, i form av blandet bolig og næringsvirksomhet. Ene og alene i sjøkanten, kan en ikke si, at utbyggingen av Fritzøe brygge en umiddelbar suksess.

Samtidig som folk jubler for et etterlengtet kulturhus, møter hotellplanene om et Farris bad i sjøkanten sterk motstand fra befolkningen. Når hotellet omsider finner sin plass i vannkanten og i tillegg til å opparbeide nærliggende grøntområde (Batteristranda) etablerer seg som et av nordens beste spahoteller, har det blitt akseptert blant befolkningen. Ikke minst har det bi-

2005



fritzøe brygge - 2004 11

KART 10-13: Historiske kart fra 1881.no



midlertidig park- 2008
kulturhus - 2009
farris bad- 2009 13

2011

dratt til å fronte og sette Larvik på kartet som spa/kurby nok en gang.

"7. april 2008 la "Petter Wessel" til kai i Indre havn for siste gang og 20. juni samme år la en ny generasjon ferje ut fra nytt ferjeleie på Revet "(Larvik museum). I 2007 ble i regi av Larvik kommune arrangert en folkekonkurranse for Indre havn, med tanke på at ferjeterminalen skulle flyttes. Folkekonkurransen ble etterfulgt av en internasjonal idékonkurranse for utvikling av Indre havn. Konkurransen ble arrangert av Larvik kommune i samarbeide med Norske Arkitekterslandsforbund våren og sommeren 2008. Av de 22 bidragene som kom inn, vant Dark arkitekter AS, Oslo, med bidraget "Connecting Larvik". "Konkurransen utfordret deltagerne til å gjenopprete forbindelsen mellom byen



ill. 1:
Vinnerforslager "Connecting Larvik" av DARK arkitekter. Arkitektkonkurransen søkte etter løsninger som viste nye programmer, håndterte terrengmessige høydeforskjeller og barrierer på tvers av hovedvei og jernbane



"Som fenomen kan midlertidige aktiviteter knyttes til overgangen fra industrisamfunn til kunnskapssamfunn, hvor det midlertidige har vokst fram i takt med at industrien har etterlatt seg tomme felter i byen" (kryss).



BILDE 3:
Ekstrem forvandling i regi av tidligere ordfører Øyvind Riise Jensen. Lite har skjedd siden den midlertidige parken ble opparbeidet for snart 6 år siden. Foruten at parken har blitt en vital del av byen i sommerhalvåret.

og fjorden, omskape området, og binde det tettere sammen med kulturområdet på Sanden og friområdet på Tollerodden. Larvik kommune ønsket en byutvikling på det frigitte havnearealet. Den nye byen skal knytte eksisterende bysentrum ved torget til sjøen" (Larvik museum).

I kjølvannet av den åpne idékonkurransen for Indre Havn og på bakgrunn av vinnerutkastet forslag om å etablere midlertidige aktiviteter som en del av utviklingsprosessen. Fikk daværende ordfører Øyvind Riise Jensen idéen om "Ekstrem forvandling" av Indre havn. Resultatet av den ekstreme forandringen som varte i 48 timer, var en innholdsrik park med grøntarealer, fotballbane, sandvolleyballbane, badebrygger og gang- og sykkelmuligheter.

Prosjektet viste at dugnadsånden står sterkt i Larvik. Nesten 200 arbeidere og flere lokale entrepenører, stilte opp for å gjennomføre prosjektet.

Den midlertidige parken ble godt mottatt av lokalbefolkningen og har med tiden blitt godt etablert som en del av byen.

Midlertidig aktiviteter, kan brukes som et vikremiddel i planleggingsammenheng. Ved å gi input til fremtidig permanent utvikling, gjennom å etablere nye midlertidige funksjoner, som foreksempel en midlertidig park. I denne sammenhengen tror jeg ikke det har vært intensjonen bak "Ekstrem forvandling". Etter min mening har opparbeidelsen av en midlertidig park, ført til en ubevisst demokratisk medvirkningsprosess. Hvor måten parken er blitt tatt i bruk av folket, taler for seg selv.

2.2 RELEVANTE UTBYGGINGSPROSJEKTER

// BYUTVIKLING

Larvik er som mange andre byer i en postindustriell omstillingsprosess og står foran endringer med urbanisering, transformasjon og fortetting. Statlige utbyggingsprosjekter som nye E-18 med firefelts motorvei og InterCity-triangelet med utbygging av dobbeltspor, vil ha mye å si også for den lokale utvikling. Anleggsarbeidet med nye E-18 er i gang, men avgjørelsen om stasjonslokalisering og linjeføring for ny jernbanetrasé gjennom byen lar vente på seg. Politikere og lokale eiendomsutviklere hevder at uvissheten rundt ny linjeføring og eventuelt ny stasjonslokalisering setter øvrig byutvikling på vent.

Som sagt forutsetter denne oppgaven at jernbanestasjonen flyttes fra Indre Havn, slik stasjonen ligger i dag og at eksisterende jernbanetrasé blir frigitt. Det er utført en minianalyse for ny stasjonslokalisering på s. . Her presenteres 2 ny alternativer for stasjonsplassering, i tillegg til Bergløkka. De tre alternativer eliminerer jernbanen som en fysisk barriere mellom sjøen og byen og vil i tillegg frigi store arealer i Indre havn. De nye alternativene vil ha positiv innvirkning på oppgaveområdet og resten av sentrum.

Men det er usikkert om det lar seg gjennomføre med tanke på grunnforhold.

Alternativet om beholde dagens stasjon i Indre havn er ikke tatt med i analysen, da det ikke lar seg gjøre å legge dobbeltsporet under bakken. En slik løsning vil føre til en for bratt stigningskurve opp mot tilkoblingspunktet i Martineåsen, som allerede er satt. Videre mener jeg at en foreslått løsning med viadukt gjennom Indre havn, ikke er en holdbar løsning i dagens bybilde.

// E18

Den nye E18 strekningen fra Bommestad til Sky, fullfører byggingen av firefelts motorvei gjennom hele Vestfold. Vegutbyggingen vil ferdigstilles iløpet av høsten 2017. Dette vil korte ned på reisetiden ytligere. Sørenden av Farrisvannet krysses av den 570 meter lange Farrisbrua. Farrisbrua vil med sin flotte arkitektur og høyreiste brutårn, bli et landemerke ved avkjøringen til Larvik. Etter ferdigstilling av nye E18 starter arbeidet med nytt lokalvegsystem i Hammerdalen og etablering av kollektivknutepunkt på Farrisidet.

“ Farrisbrua vil med sin flotte arkitektur og høyreiste brutårn, bli et landemerke ved avkjøringen til Larvik.



ill.2 : Landemerke Farrisbrua og dobbeltspor på Farrisidet. (Illustrasjon x : L2 Arkitekter AS og Rambøll Norge AS)

// INTERCITY

“Det er ventet en betydelig befolkningssøkning i østlandsområdet fram mot 2040. Utbygging av dobbeltspor i InterCity-området vil knytte byene på Østlandet tettere sammen og gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i regionen” (Jernbaneverket, 2012) Nasjonal Transportplan 2014-23 legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Skien ved Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Utbyggingen skal videreføres til Lillehammer, Skien og Halden i 2030 (Jernbaneverker.no) Utbygging av dobbeltspor fører med seg at dagens linjeføring må legges om, noe som igjen gjør det aktuelt eller nødvendig å flytte dagens jernbanestasjon. Jernbaneverkets mulighetsstudie for en langsiktig løsning for framtidig dobbeltspor gjennom Larvik, ligger inne i handlingsprogrammet til nasjonal transportplan (NTP) i 2014 + 1. kvartal 2015. Altså kan man gå ut i fra at jernbanen vil ligge der den ligger i dag, 16 år frem i tid, og man vil vite med sikkerhet hvor jernbanetraséen med stasjon skal ligge i løpet av 2015.

// VESTFOLDBANEN

“ InterCitytilbudet legger tilrette for by og regionsutvikling i Vestfold og Grenlands regionen. Kortere reisetid og økt kapasitet binder byene og tettstedene langs Vestfoldbanen sammen og vil gi et betydelig bedre tilbud for pendlere” (Jernbaneverket, 2012).

Jernbaneverket har laget en rekke prinsipper for IC- utbyggingen:

- Jernbanestasjonen må ligge sentralt i byen
- Det må være enkelt å komme seg til stasjonen for gående, syklister og med kollektivtransport
- Reisetiden fra dør til dør må være konkurransedyktig med bil. Gode overgangsmuligheter på stasjonene er avgjørende for å oppnå dette.
- InterCity-tilbudet må være så godt at trafikk overføres fra vei slik at CO2-utslipp reduseres i henhold til nasjonale mål.
- Et godt InterCity-tilbud skal gi gode transportmuligheter slik at folk kan bo og jobbe der de selv ønsker (Jernbaneverket, 2012).

// NY JERNBANESTASJON

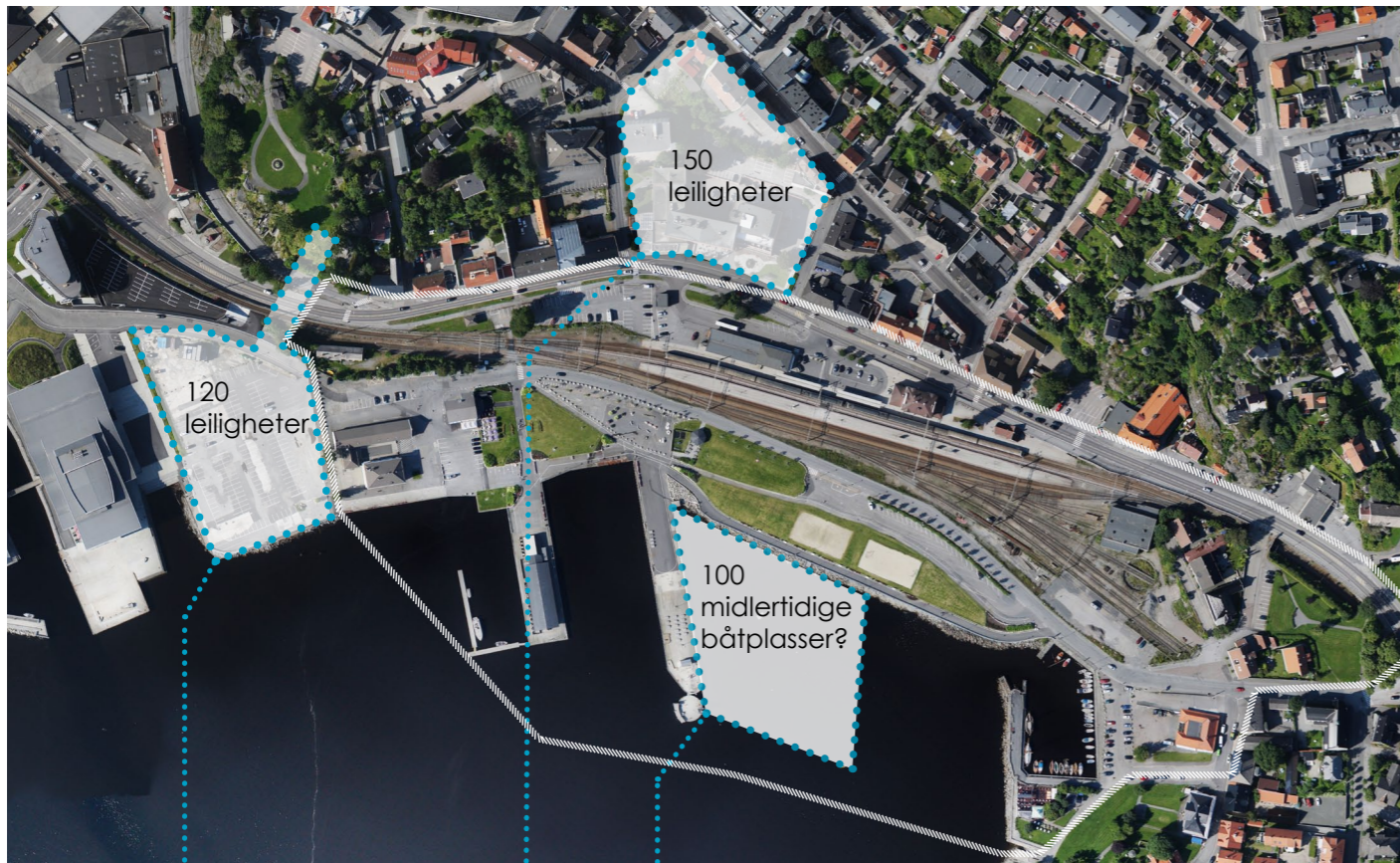
I forprosjektet; Kryssing av Hammerdalen blir det lagt frem fire alternativer for lokalisering av stasjon Bergløkka, Hammerdalen, Torget og Indre havn, som vist på kart s.. Alle alternativene har fordeler og ulemper; vanskelige grunnforhold, Bøkeskogen, Farriskilden, grunnvannet, kulturminner og hensyn til bebyggelse gjør det vanskelig å ta en avgjørelse om hvor den fremtidige jernbanetrasen skal gå. Det er også viktig å tenke på jernbanesporet og godstransport ned til Larvik havn, som er en regional havn. Å legge til rette for mer godstransport fra vei til bane samsvarer med en bærekraftig utvikling.

Den samme rapporten slår fast at en stasjon under Torget er utelukket på grunn av vanskelige grunnforhold og en stasjon i Hammerdalen kan bli vanskelig med tanke på bygningsvern. De gjenværende alternativene er Indre havn slik stasjonen ligger i dag og Bergløkka litt utenfor sentrum.

I ettertid er det kommet frem at en stasjon under bakken i Indre havn ikke lar seg gjøre og det har derfor blitt foreslått en løsning med diadukt i stedet.

Prinsippene som er utarbeidet av jernbaneverket legger til rette for fortetting med boliger og arbeidsplasser rundt stasjonene, noe som vil bygge opp under miljøvennlige kollektive løsninger og vitalisere byene og tettstedene. Prinsippene burde ligge til grunn når en endelig avgjørelse av stasjonsplassering skal taes for Larvik, men de må til en viss grad tilpasses lokale forhold.

For å få folk til å velge tog fremfor bil er det en vesentlig faktor som gjør seg gjeldende for en småby som Larvik. Med spredt boligbebyggelse, og nesten halvparten av befolkningen utenfor bygrensa er det viktig å legge tilrette for gode parkeringsmuligheter, i tilknytning til stasjonen.



SANDEN

GRAND KVARTALET

MIDLERTIDIG
SMÅBÅTHAVN?

// BOLIGUTVIKLING OG BOLIGBEHOV

Det er flere store utbyggingsprosjekter i Larvik by og det finnes en rekke interessante og aktuelle transformasjonsområder eks; Hammerdalen, Hovlandbanen og Alfred Andersen tomte. Med en befolkningsvekst på 0,6% (SSB), vil nok Larvik neppe oppleve noen form for bolig mangel med det første. Det er en god ting at det fortettes innenfor eksisterende bykjerne, men det er viktig at man gjør det i takt med etterspørselen. Viktigst av alt er det å gjøre byen til et godt og attraktivt sted å bo. Noe man nødvendigvis ikke oppnår ved å bygge mange nye leiligheter. Heldigvis begynner flere utbyggerne å forstå at det er lønnsomt å gi noe tilbake til lokalsamfunnet, fremfor å kun tenke på kortsiktig økonomisk gevinst. Det handler om bokvalitet i større grad enn høy tomteutnyttelse.

“ Hvorfor må byutvikling av Indre havn være synonymt med boligutvikling? ”

Det er planlagt utbygging av tilsammen 270 leiligheter i tilknytning til Indre havn. Jeg stiller meg derfor kritisk til en "byutvikling" som innebærer boligbebyggelse i Indre havn. Dette til tross for at Indre havn ville vært et godt og attraktivt sted å bo. For hvem vil vel ikke bo i sjøkanten og ha havutsikt ut mot Skagerak? I en storby som Oslo kan utbygging og utfylling av kystsonen forsvares med en ekstrem befolkningsvekst og arealmangel. Den samme problemstillingen kan ikke overføres til småbyen Larvik. Jeg stiller meg derfor også kritisk til om det er et reelt behov for flere boliger i kystsonen. Til forskjell fra flertallet av transformasjonsområdene i Larvik, egner Indre havn seg svært godt som rekreasjonsområde. En bærekraftig utvikling av Indre havn er en utvikling som fører til verdiskaping for hele Larvik, som en kystby for alle.



ill.3: Fotomontasje, Fritzøe Eiendom

// SANDEN

Byggherre: Fritzøe Eiendom A/S
Ferdigstillelse: 2014-2016
Arkitekter: ALTO Lark. : Grindaker AS

Sanden ligger mellom Kulturhuset Bølgen og Tollboden. Tomten på ca 8000m² er under utvikling og brukes i dag som midlertidig parkeringsfelt.

Det er planlagt utbygging av ca. 120 leiligheter og nærinslokaler på omtrent 5000m².

I forbindelse med utbyggingen skal det opprettes en ny gangbro forbindelse mellom Sanden og Bøkkerfjellet. Stort pluss for grønnetak, som vil bli unikt i dagens by bilde. Dette er et eksempel til etterfølgelse i den fremtidige byutviklingen i Larvik. Til eksempel må alle nybygg i London anlegges med grønne tak.

// MIDLERTIDIG SMÅBÅTHAVN

Thor Eika ved Fritzøe Eiendom har i samarbeide med Finn Erik Røed ved Grandkvartalet, lagt frem et forslag om en midlertidig småbåthavn koblet opp mot Østre brygge i Indre Havn. Det er tenkt at det midlertidige anlegget skal ha flytende bølgebrytere og tilsammen 100 båt plasser. Småbåthavnen skal fungere som gjestehavn i tillegg til å ha faste plasser. I dag finnes det ikke noe gjestehavn for Larvik by, og presset er stort på gjestehavnen i Stavern.



ill.4: DARK ARKITEKTER

// GRANDKVARTALET

Byggherre: Inter Eiendom AS
Byggestart / ferdigstillelse: ukjent
Arkitekter: DARK Arkitekter

Grandkvartalet har en sentral beliggenhet i byens kjerneområde. Det er planlagt utbygging 150 leiligheter fordelt på 12 200 kvm, samt en oppgadering og utvidelse av det eksisterende hotellet. Av de 31 800 kvm, som er den totale størrelsen på kvartalet, er 4900 kvm satt av til næring i underetasjene. Utbyggingsprosjektet består blant annet av tre høyblokker, som er tråd med dagen miljøpolitikk, om høy arealutnyttelse. Det er planlagt en ny gågate, "Grandpassasjen" gjennom kvartalet med næringslokaler på begge sider.

Passasjen er utformet som en spansketrapp og vil skape en god forbindelse for gående mellom sentrum og Indre havn. Utbyggingen legger vekt på aktive fasader og gode byrom langs den nye passasjen, med blant annet en åpen offentlig møteplass i midten av kvartalet (Østlandsposten). Dette vil være med på å forsterke og binde sammen eksisterende handelstruktur.

I skissene som er fremlagt ser det ut til at alle bygningene er nybygg, unntatt det opprinnelige hotell bygget. Kvartalet har i dag flere bygg med tidstypisk arkitektur. Om man tok vare noen av disse, ville man fått en mer variert bebyggelse med kontraster og kanskje flere attraktive og spennende byrom.

2.3 PLASSERING AV JERNBANESTASJON



// TRASÉALTERNATIVER



// INTERCITY



// VESTFOLDBANEN

Larvik har et godt utgangspunkt for å utvikles som et knutepunkt mellom Vestfoldbyene og Grenlandsregionen. fig.1: er basert på jernbaneverkets figur av vestfoldbanen.

NYE
E 18

HAMMER-
DALEN
Ikke aktuelt
på grunn av
bygningvern

BERGLØKKA
Fint utviklingsområde,
men svak tilknytning
til eksisterende
sentrumsområder

EKSISTERENDE
JERNEBANE TRASÉ

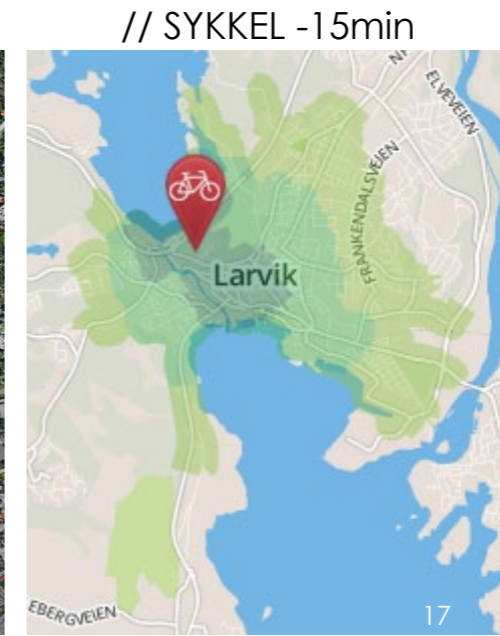
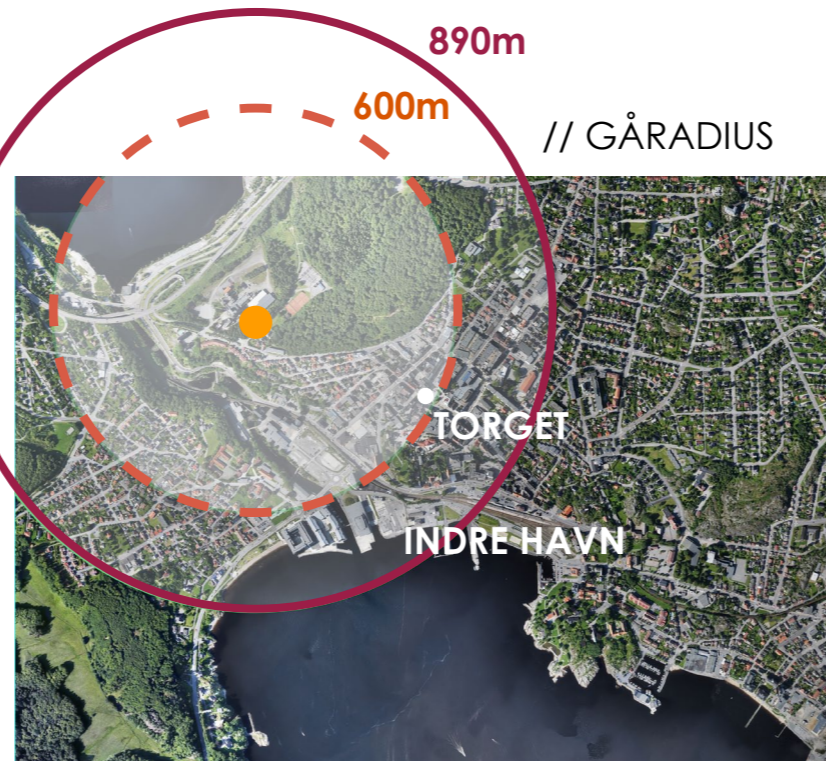
TORGET
Løsmasser og
kvikkleire fører til
at store deler av
det historiske sen-
trum må saneres

DAGENS
STASJON
INDRE HAVN
Det tregeste
alternativet og
barriereproblematikk

// MINI ANALYSE - Av tre alternativer som eliminerer jernbanen som en fysisk barriere og som vil friggi store arealer i Indre havn.

● // STASJON

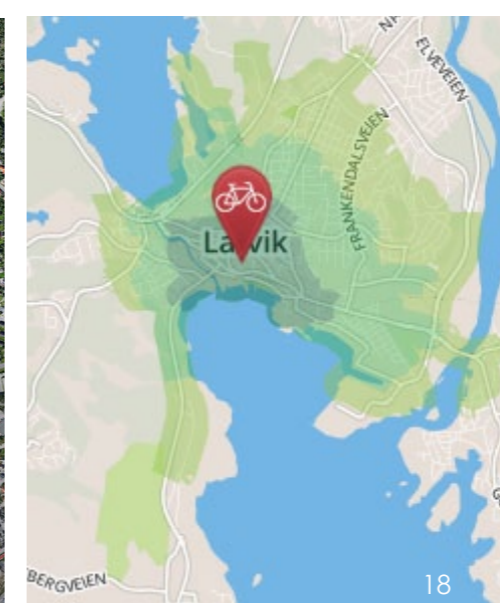
A. STASJON // BERGLØKKA



// VURDERING

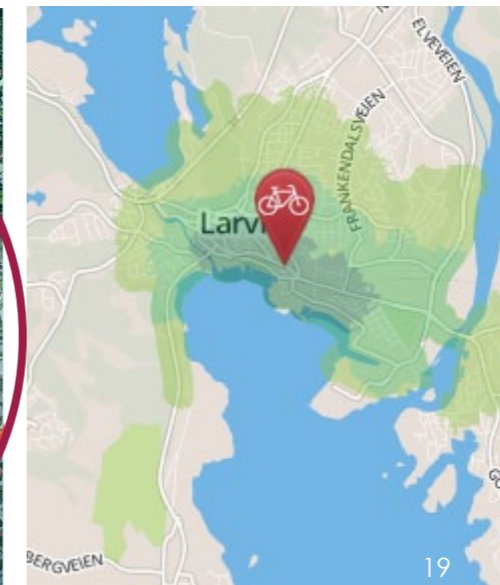
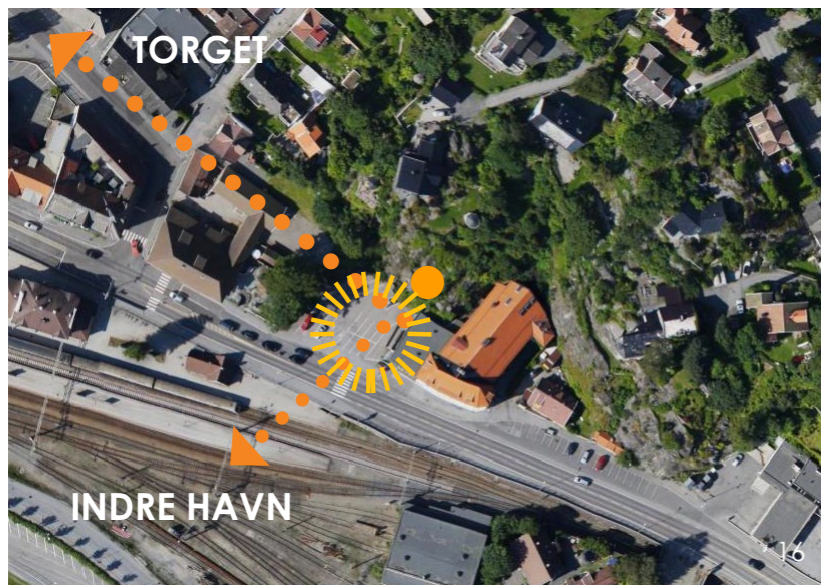
- // A. BERGLØKKA
- + kort strekning for ny jernbanetrasée, må ikke svinge gjennom byen
 - + kort avstand til trafikalt knutepunkt ved Farriseiet
 - + det billigste alternativet
 - konflikt med tanke på Bøkskogen
 - mangler gode forbindelser med sentrum
 - mangler samkjøring med utbygging av ny infrastruktur
 - avstand fra jernbanetrasée til Larvik havn
 - arealkrevende med stasjon og parkeringsanlegg i dagen

B. STASJON // BØKKERFJELLET



- // B. BØKKERFJELLET
- + stasjon kan plasseres under bakken, i fjellgrunnen
 - + næhet til eksisterende sentrum
 - + kan bidra til å skape bedre kontakt mellom øvre og nedre by
 - + parkering kan løses i Bøkkerfjellet
 - + god tilgjengelighet
 - + Bøkkerfjellet har allerede rom i fjellgrunnen
 - vil generere mye trafikk i storgata
 - vanskelige grunnforhold frem til stasjonen (kvikkleire)
 - dyrt

C. STASJON // MUNKEN



- // C. MUNKEN
- + stasjon kan plasseres under bakken, i fjellgrunnen
 - + nærhet til eksisterende sentrum
 - + kan bidra til å skape bedre kontakt mellom øvre og nedre by
 - + parkering kan løses i fjellet
 - + god tilgjengelighet
 - + vil forsterke eksisterende handelssakse i Prinsegata fra torget til ny stasjon
 - + har potensiale som sosial møteplass, iform av gatetorg forran stasjonen
 - vil generere mye trafikk i storgata
 - vanskelige grunnforhold frem til stasjonen (kvikkleire)
 - dyrt

KART 14-16 : (1881.no)

600m er den gjennomsnittlige avstanden man kan forvente at man vil gå til fots mellom kollektivtilbud og abeids plass/bosted. 890m er spesifikt for avstand til/fra jernbanestasjon (Burke, 2007)

KART 15-17 : (Sykle dit.)

2.4 REFERANSEPROSJEKTER

// De ulike referanseprosjektene er relevante og gode eksempler til etterfølgelse for en bærekraftig utvikling av Indre havn. Referanseprosjektene er av ulik karakter og størrelse. De fokuserer først og fremst på havnefrontutvikling, urban sjøfront, transformasjon av nedlagt industriområde og gjenbruk av jernbanetrasée. //



BILDE 1

// AQUARAMA PARK VED BYSTRANDA I KRISTIANSAND

// PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: Aquarama park

FORMÅL: Universelt utformet aktivitets- og parkanlegg

AREAL: Park 8700 m² og fortau/gateanlegg 3800 m².

LANDSKAPSARKITEKTER: Asplan Viak AS Arandal

BYGGEPERIODE: Mai 2012 -mai 2013

Kristiansand nye stolthet Aquarama ble åpnet i mars 2013, aktivitetssenteret inneholder badeland, idrettsbasseng, idrettshall, næringslokaler, hotell og parkering-skjeller, i tillegg til Aquarama park.

Det nye park- og aktivitetsanlegget Aquarama og Strandpromenaden ligger i Kristiansand sentrum. Dette er et av de viktigste offentlige rekreasjonsområdene i Kristiansand. Prosjektet skaper forbindelser mellom boligområdet på Tangen, Kvadraturen og Strandpromenaden.

Parkområdet på 8700m² ligger på sjøsiden av Aquarama og det nye hotellet. Parken har et variert aktivitetstilbud med bl.a. volleyballbaner, skateområde og lekeområde.

Aquarama parken som har blitt en populær møteplass er universelt utformet og inviterer til aktivitet. Selv om parken er opparbeidet i tilknytning til hotellet og badelandet oppleves den i stor grad som en offentlig park, som er godt integrert i omgivelsene (Park og Anlegg). 02.2014

KOMMENTAR:

Aquarama park er etter min mening et godt eksempel på transformasjon i møtet mellom sjø og by. Her kunne man, som så veldig mange andre steder, valgt å fortette eksisterende by helt ut i sjøkanten. Isteden har prosjektet ført til at området og kysten har blitt mer tilgjengelig for alle og bidratt til sosial sammenkomst og aktivitet. I den forstand fremstår prosjektet som verdiskapende for hele byen, samtidig som det fører til økt bokvalitet i nærliggende forstetingsområder.



BILDE 2

// ELVEPARKEN I DRAMMEN // TRANSFORMASJON AV ELVEFRONT OG INDUSTRIOMRÅDE

// PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: Elveparken i Drammen

FORMÅL: Universelt utformet aktivitets- og parkanlegg

AREAL: 45 daa

OPPDRAUGSGIVER: Statens Vegvesen Buskerud/Drammen kommune

LANDSKAPSARKITEKTER: tegn_3

BYGGEPERIODE: 2003-2004

Elveparken er en del av et helhetlig program for opparbeidelse av en sammenhengende park langs Drammenselven, fra Bragernes torg og ut til Brakerøya. Eksisterende byakser er understreket og brukt i prosjektet ved at de er trukket gjennom parkdraget og ut mot vannet med varierende utforming og en bevisst materialbruk. Dette gjør at parkdraget får en naturlig sammenheng med kvartalene i byen og at tilknytningspunktene til parken følger bystrukturen (tegn_3). Parken har også gode forbindelser langs elva og elveparken har blitt en promenade som fungerer som en sammenhengende turvei.

Promenaden beveger seg gjennom ulike plasser og aktiviteter som bystrand, elveamfi, festplass, strand og strandvolleyballbane. Drammen fikk 'Veidirektørens Vakre Vegers pris' for 2004. Spesielt Elveparken/Nedre Strandgate og veianlegget i Bragernestunnelen fikk god omtale: - Elveparken, fremstår som en logisk helhet, fylt av variasjon i detaljene. Med omtanke for mange ulike behov og for alle typer brukere – de som sitter bak rattet, på sykkel, som vandrer og de som bader i elven, uttaler juryen (tegn_3).

KOMMENTAR:

Revitalisering av elvebredden har gitt ringvirkninger til resten av byen gjennom en lang rekke prosjekter i alt fra trafikkomlegging til gateutforming, parker og torg. Elveparken har med det bidratt til å sette Drammen på kartet som en attraktiv og innovativ miljøby og er et eksempel til etterfølgelse.

#URBAN SJØFRONT #HAVNEFRONTUTVIKLING #BYNÆR KYSTSONE # TRANSFORMASJON #REVITALISERING # REKREASJON



BILDE 3

// KALVEBOD BØLGE, KØBENHAVN // HAVNEBAD // TRANSFORMASJON AV HAVNEFRONT

// PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: Kalvebod bølge ved Kalvebod brygge i København

FORMÅL: Maritim park og urban sceneplass

BYGGHERRE: København kommune

AREAL: 8500 m²

ARKITEKTER: JDS Architects/Klar Arkitekter

BYGGEPERIODE: medio 2011 til medio 2012

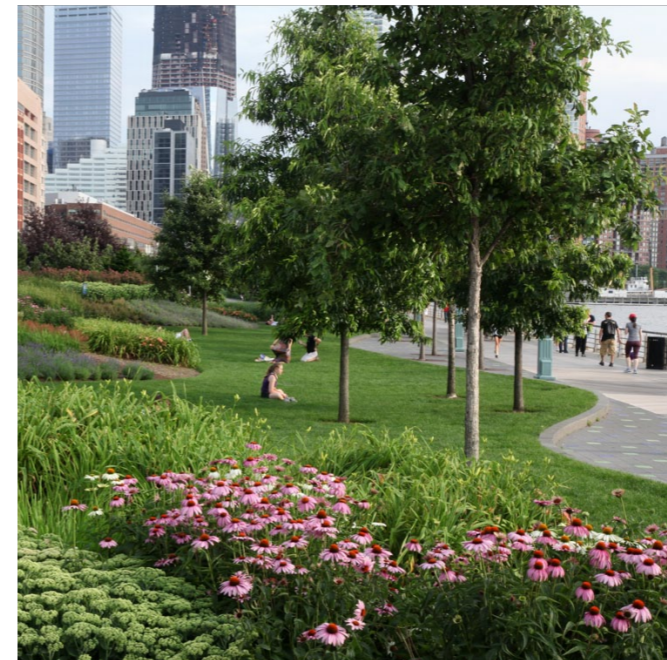
Kalvebod Bølge er en del av det store utviklingsprosjektet Metropolsonen. Metropolsonen skal gi et løft til Københavns sentrum og skape bedre sammenheng mellom områdets mange forskjellige deler.

Kalvebod Bølge er en utvidelse av Kalvebod Brygges havnefront som har løftet området til å bli en livlig havnekai med to nye plasser og en bølgeformet promenade på vannet. Langs promenaden er det anlagt to hovedplasser, som strekker seg fra land og ut på promenaden. Plassene er plassert med tanke på gode sol- og vinforhold.

Den nordligste plassen fungerer som en avslappende oase. Her møter den urbane parken det maritime liv. Plassen mot syd skal brukes til forskjellige kreative innslag hvor blant annet en scene er oppført. Her er det fritt løp for musikk, fest, teater og sprell. Det er også anlagt en anløpsplass for havnebusser, vanntaxier og turbåter.

Ved å anlegge gode oppholdsplasser, gode forhold for fotgjengere og syklister, bidra til en grønnere by og bedre offentlig transport får kvartalet en tydelig identitet og det samlede området sikres en bedre synergi. Kalvebod Bølge åpner området og gjenforener byen med vannet i tillegg til å fungerer som samlingssted for byens borgere og gjester. Kilde: DAK.

KOMMENTAR: Kalvebod er et godt eksempel på urbant byrom i møtet med sjø. Prosjektet er et av mange langs Københavns havnefront som har bidratt til å skape god kontakt mellom by og hav.



BILDE 4

// HUDSON RIVER PARK, NEW YORK // TRANSFORMASJON AV ELVEFRONT

// PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: Hudson River Park, New York

FORMÅL: Bedre tilgang til vannet

BYGGHERRE: New York stat og by

AREAL: 2,2km²

LANDSKAPSARKITEKTER: Mathew Nielsen og Quennel Rothchild & Partners +++

BYGGEPERIODE: medio 2011 til medio 2012

Hudson River Park er den største uteromsutviklingen i New York siden Central Park. Landskapsarkitektene Mathew Nielsen og Quennel Rothchild & Partners utviklet en overordnet plan med designprinsipper og veiledere for prosjektet. Et stort antall firmaer har i den påfølgende prosessen bidratt til å prosjektere parken som er delt inn i 6 områder. En slik fremgangsmåte sikrer variasjon, uventede overganger og friksjon innad i prosjektet.

Parken strekker seg fra 59th Street i sør til Battery Park i nord med gode forbindelser for gående og syklister. Den danner en sammenhengende sjøfront som binder sammen en rekke viktige rekreasjonsområder



BILDE 5

og landemerker blant annet; The World Trade Center, Battery City park, Riverside park og Chelsea Piers. Langs parken finnes det også et bredt spekter av aktivitetstilbud som tennis, fotball og lekeplasser. Parken har tydelige programmer, stor variasjon, og er noen ganger kontroversiell. Og fungerer som en forlengelse av byen som åpent rom.

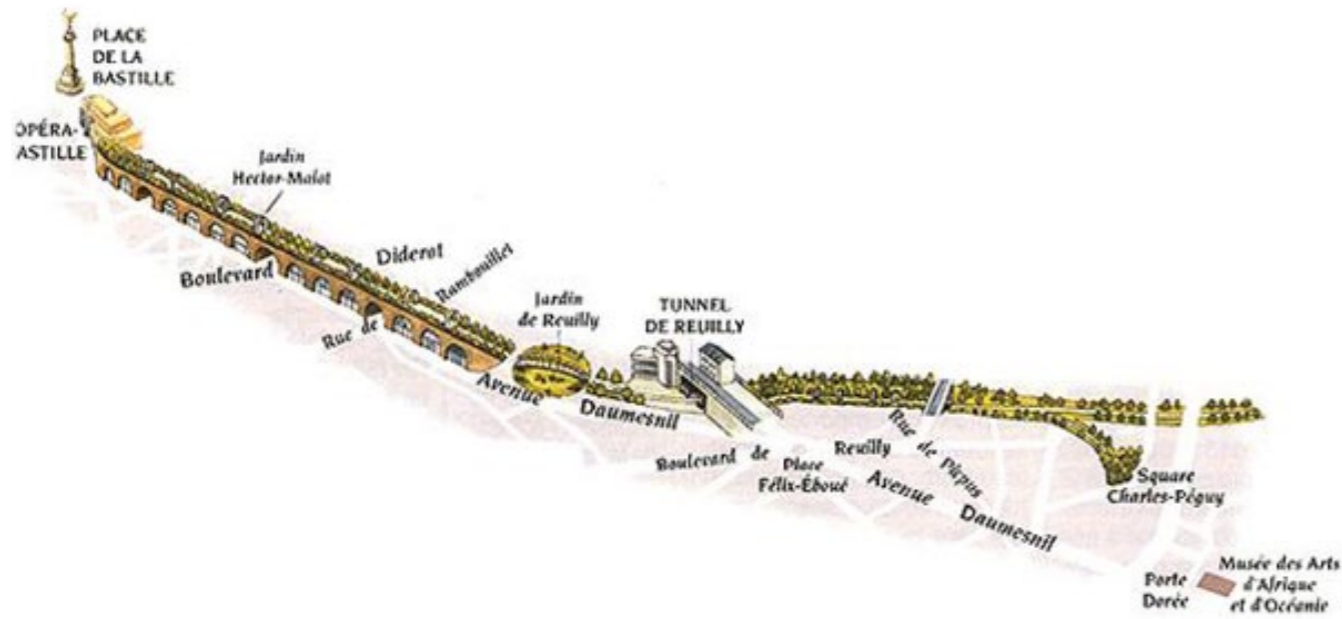
Parken inngår i en helhetlig strategi for New Yorks samlede havnefront som er blitt satset tungt på gjennom flere år. Visjonen til byplansjef Amanda Burden er at tilgang til vannet skal være en naturlig del av hverdagslivet til New Yorks innbyggere. (kilde:x)

KOMMENTAR: Parker bidrar til å gi elvefronten rekreasjonsverdi og legger tilrette for gode forbindelser for myke trafikanter. Fremgangsmåten har gitt prosjektet et spennende resultat og har skapt ulike område kvaliteter. Gjenbruk av bryggene som rekreasjonsområde er inspirerende og aktuelt for Indre havn.

2.4 REFERANSEPROSJEKTER

BILDER:

7
8 9
10 11



BILDE 6



// LA PROMENADE PLANTÉE, PARIS // FRA JERNBANE TIL PROMENADEPARK

PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: La promenade plantée, Paris

FORMÅL: Gjenbruk av jernbane, promenade, grøntbelte.

AREAL: 4,7km lang

OPPDRAUGSGIVER: Paris municipality/kommune

LANDSKAPSARKITEKTER: Jacques Vergely

ARKITEKT: Philippe Mathieux

FERDIGSTILT: 1993

La promenade plantée er det første grøntområde som har blitt opparbeidet på en viadukt. Promenaden danner et sammenhengende grøntbelte langs den gamle jernbanelinjen Vincennes. Den langstrakte parken starter i vest ved Opéra Bastille med Viaduc des Arts, hele ti meter over bakken. Viaduc des Arts er en linje av kunst- og håndverksbutikker som er lokalisert under parken, i buene til selve viadukten. Videre fortsetter 4,7km i østgående retning og ender opp i en spiraltrapp som fører til Boulevard Périphérique.

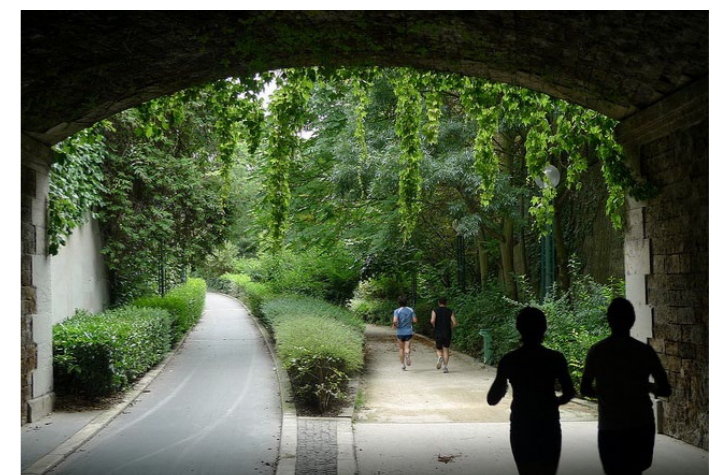
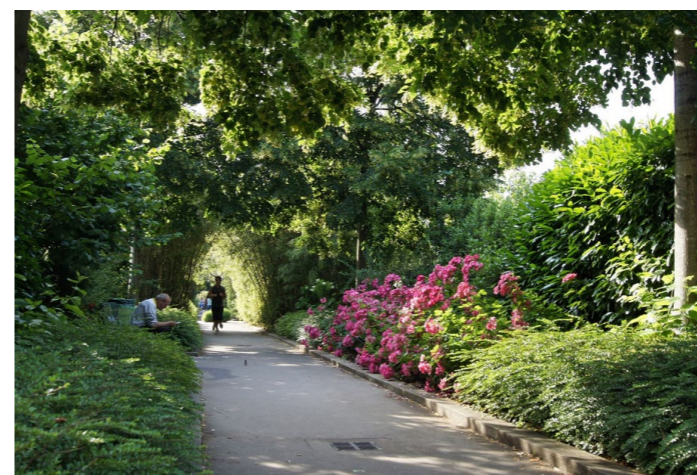
Promenadeparken krysser parken Jardin de Reuilly i nærheten av rue Montgallet, hvor promenaden kommer ned og fortsetter på bakkenivå, da også med sykkelvei. Parken går også gjennom flere tunneler

La promenade plantée er en grønn oase med bla, bambus skog, rosehager, vannspeil og rester etter den gamle jernbanen. Stillheten og roen er til stor kontrast fra en ellers travel storby. Parkpromenaden brukes flittig av byens joggere og folk som vil lese avisen sin i ro og fred.

(Wikipedia og egne erfaringer).

KOMMENTAR:

Sammenlignet med New York Highline har denne parken fått alt for lite oppmerksomhet. Godt eksempel gjenbruk, både over og under viadukten. I tillegg til å skape en sammenhengende grøntstruktur, forbinder parken flere av byens parker, plasser, serverdigheter, boligområder og utdanningsinstitutter. Dessverre blir deler av parken stengt på kveldstid.



#GJENBRUK # URBAN TRANSFORMASJON #JERNBANE # REVITALISERING # REKREASJON #GRØNNSTRUKTUR

// NEW YORK HIGH LINE // FRA JERNBANE TIL

// PROSJEKTFAKTA

PROSJEKT: New York High line

FORMÅL: Gjenbruk av jernbane, promenade, grøntbelte

AREAL: 1,6km / 2,33km

OPPDRAUGSGIVER: City of New York og Friends of the High Line

ARKITEKTER: Diller Scofidio + Renfro+++

FERDIGSTILT: Del 1- 2009, Del 2 2011, Del 3 2014

New York Highline er sterkt inspirert av La Promenade Plantée i Paris.

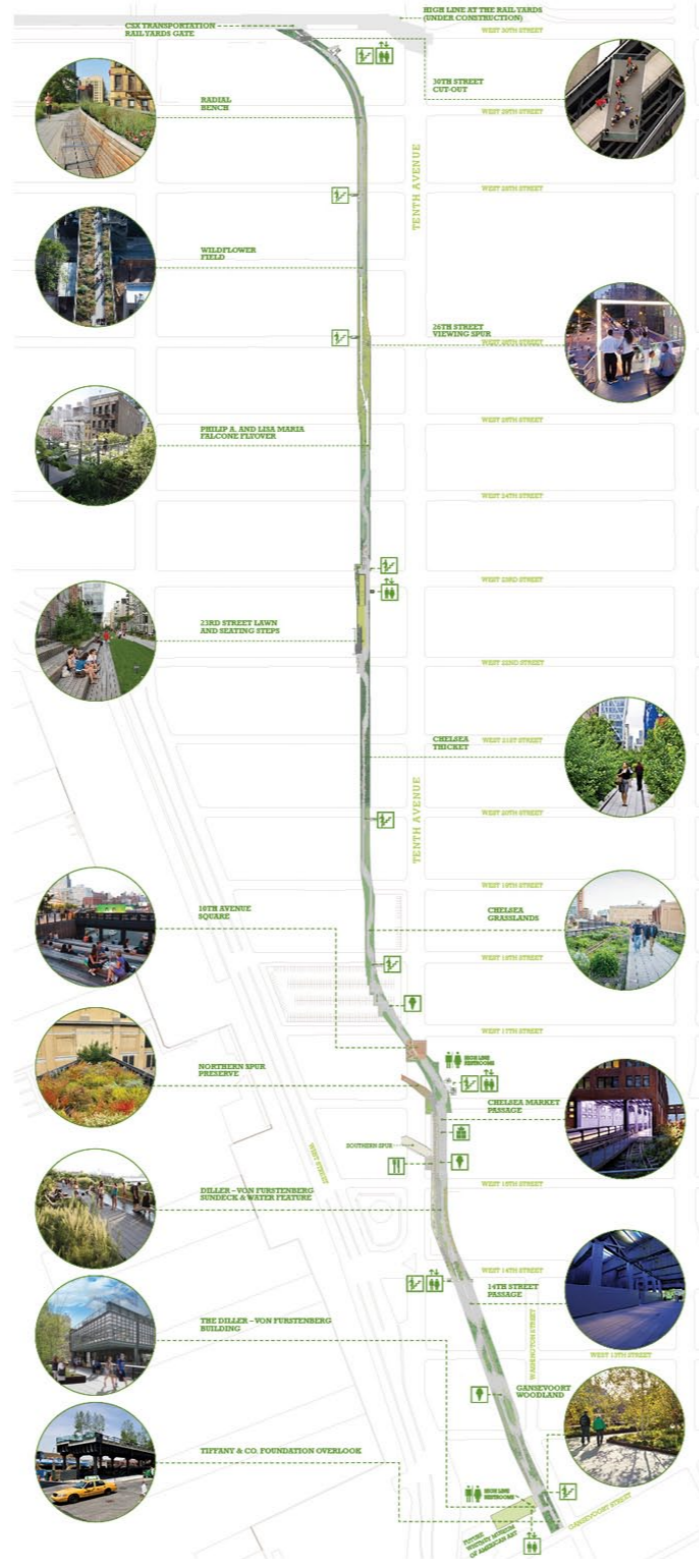
The High Line er en offentlig park som er bygd på en historisk jernbane diadukt, 9 meter over bakkeplan. Den ligger på vestsiden av Manhattan og strekker seg fra Gansevoort Street i Meatpacing distriktet i sør til West 34th Streets i nord.

Den er åpen fra 7 til 10 hver dag, og brukes mye av både turister og New Yorkere som vil nyte en kaffe mens man vandrer langs High Line og gjerne ser på kunsten som som er plassert langs linjen. Man finner også flere steder med fantastisk utsikt over Hudson River. Parken er tilrettelagt for funksjonshemmede og er universelt utformet.

Parken har ført til en oppblomstring av eiendommer langs jernbanen og pustet nytt iv i flere områder langs linjen. Plantene som man finner her henter inspirasjon fra det naturlige plantelivet som originalt vokste på jernbanen. Det ble arrangert flere dugnader på noen av strekkene for å få plantet alle plantene. Banen ble mye brukt til en effektiv frakt av matvarer, nå finnes det en rekke restauranter og kaféer der.

(High line and the friends of the High Line)

KOMMENTAR: Det er svært mye positivt å si om parken, den er svært godt brukt og tilbyr flere aktiviteter i tillegg til fantastisk utsikt og svært fine benker hvor man kan slappe av eller spise en god lunsj. Den har også ført med seg en ny interesse for området, både for boligutbygging og butikker, muséer.



Av negative ting må det nevnes at en del beboere har vært skeptisk til å få en park så nært seg, Ikke minst har populariteten ført til at boligprisene har gått opp og dermed ført til at en rekke firmaer som tradisjonelt har holdt til ved banen har vært tvunget til å flytte eller legge ned.

BILDER:
12|13|14
15|16|17
18

2.5 BÆREKRAFTIG UTVIKLING

// BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Begrepet bærekraftig utvikling er nedfelt i en rekke sentrale dokumenter og i flere sentrale miljøkonvensjoner, med konkrete forpliktelser, innenfor rammen av FN-systemet. Bærekraftig utvikling defineres som en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få tilfredsstillende sine behov (Verdenskommisjonen, 1987).

Begrepet bærekraft, som med tiden har blitt en del av vår dagligtale er like aktuelt i dag som for 30 år siden, om ikke ennå mer. Regionale, nasjonale og internasjonale prognoser for befolkningsvekst, klimaendringer og internasjonale konvensjoner har gitt begrepet en sentral posisjon i norsk utviklingsstrategi. Bærekraftig utvikling kan best oppnås ved en helhetlig planlegging og er i dag et overordnet mål for lokale, regionale og nasjonale planer.

Bærekraftig utvikling er et bredt begrep og kan tolkes på ulike måter i forskjellige sammenhenger. Bærekraftig utvikling, slik det er definert i faglitteraturen, kobler sosiale, økonomiske og miljømessige behov (Faglig råd for bærekraftig byutvikling). Det er viktig med en samordning av miljømessige, sosiale og økonomiske mål i planlegging og handling for å oppnå en bærekraftig utvikling. Målene inkluderer både hensynet til naturens bæreevne, til menneskenes livskvalitet og økonomiske aspekter (Næss 1993).



Bruk hodet, vi har bare en klode!
- Blekkulf



ill.1



fig. 1 :
Illustrasjon av bærekraftige utviklingen (Basert på World Commission on Environmental development, 1987)

// BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING

Bærekraftbegrepet sett i sammenheng med byutvikling, handler i stor grad om å utvikle gode og attraktive byer for innbyggerne. For byutvikling betyr det at en god by for alle innbyggerne er målet, og at det å bo bymessig og dele felles arealer og offentlige rom har en høy verdi (Faglig råd). Norges befolkning vokser og flere innbyggere kommer til å bo i by en tidligere. Helhetlig og strategisk planlegging ligger til grunn for en bærekraftig byutvikling, det handler om å se byen i en regional sammenheng og i et større perspektiv.

Norges mål om kutt i klimagassutslipp er nedfelt i klimaforliket, samt i internasjonale avtaler. Størrelsesordenen på disse forpliktelsene tilsier at det norske samfunnet må gjennom en omfattende omstilling. Byveksten i Norge er relativt sett nå størst i Europa, og dette betyr at byplanlegging og styring av byutvikling er et svært viktig middel i denne omstillingsprosessen. Byenes tetthet og mangfold gir gode forutsetninger for utslippskutt, eksempelvis gjennom kollektive transportløsninger og bymessig fortetting (Faglig råd).

Noen av hovedutfordringene for bærekraftig byutvikling, er fortetting med kvalitet og klimatilpasninger. Samtidig må det tilrettelegges for at det skal være enkelt og attraktivt for innbyggerne å leve et dagligliv som påfører miljøet mindre belastninger. I en tett by er det særlig viktig å sikre gode ute- og friarealer. Grønnstrukturene bør så langt det er mulig være sammenhengende, og spesielle naturverdier som vann, elveløp og kystsone må vies særlig oppmerksomhet (Faglig råd).

Man må også ta i betraktning at man bruker byen på en annen måte enn det man gjorde tidligere. I boken *Det Nye Byliv* - skrevet av Gehl Architects i Danmark, hevdes det at vi gjennom den nyere tid har gått fra å ha et byliv som oppstod av nødvendighet (hverdagsfunksjonene lå her), til et byliv som resultat av valgfrihet (Jan Gehl, 2006). Omstillingen fra det nødvendige til det valgfrie byliv gjør at det stilles større krav til byroms kvaliteter. Byutvikling er på mange måter en felles prosess, med et komplekst fellesskap. For at et bymiljø skal fungere godt må fellesskapets og individets interesser være sammenfallende (Faglig råd).



Byenes tetthet og mangfold gir gode forutsetninger for utslippskutt, eksempelvis gjennom kollektive transportløsninger og bymessig fortetting (Faglig råd).



Grønnstrukturene bør så langt det er mulig være sammenhengende, og spesielle naturverdier som vann, elveløp og kystsone må vies særlig oppmerksomhet (Faglig råd).



I 2012 gikk Norge forbi 5 millioner innbyggere. Det vil si at flere munner skal mettes og mennesker tilfredsstilles på de samme ressursene. Trenden viser at flere aleneboende mennesker og småbarnsfamilier trekkes mot storbyregionene (Faglig råd) og hele 80 % av Norges befolkning bor nettopp i byer (Miljøverndepartementet). En av årsakene er at kompetansarbeidsplasser hovedsakelig finnes i storbyene. Denne byveksten skaper utfordringer som for eksempel økning i boligpriser, forurensning gjennom økt bilbruk (Faglig råd) og utfordringer innen helse og velferd (Miljøverndepartementet).

En bypolitikk som sørger for gode arealutnyttelser kan føre til energieffektivisering som følge av for eksempel kortere transportavstander og utslipp til luft. Virkemidler og tiltak i den ene sektoren griper inn i den andre og derfor er det nødvendig med en helhetlig og samordnet bypolitikk der fellevisjoner og mål er i fokus (Miljøverndepartementet).

Sektorinteresser kan skape problemer. Det som er optimalt for trafikkavviklingen eller kulturvernet er ikke nødvendigvis det beste for bymiljøet. Dagens byutvikling er basert på en rekke sektors innhugg og blitt gjort på bekostning av bærekraftigheten over det hele (Faglig råd).

Sosial kapital i bymiljøet skapes gjennom sterkt sosialt fellesskap og samhold, gjennom gode offentlige tjenester, en sterk frivillig sektor, et dynamisk næringsliv, en ressurssterk befolkning og gode fysiske omgivelser. For å tilrettelegge for en bærekraftig byutvikling må bypolitikken ha evnen til å nå disse målene og ikke tilrettelegge for hver enkelt sektor. En bærekraftig bypolitikk vil kreve økt samarbeid mellom staten, bykommunene og relevante kunnskapsmiljøer, samt langsiktige finansieringsordninger for gjennomføring (Faglig råd). I kraft av utstrekning og størrelse er Oslofjordregionen den eneste norske storbyregionen av europeisk format. Det er flere etablerte historiske byer som har godt utbygd sosial infrastruktur og stort boligpotensialet. Isteden for å søke å bygge nye byer, må de eksisterende byene styrkes gjennom bærekraftig byutvikling (Faglig råd).

// TRE HOVEDPRINSIPPER FOR
BÆREKRAFTIGE BYER //

#1 DE SKAL VÆRE TETTE OG URBANE MED
LEVENDE SENTRUMSOMRÅDER

Dagens byareal har en verdi for befolkningen i tillegg til økonomisk og kulturell verdi. For å utvikle en miljøvennlig, trygg og trivelig by er det nødvendig å møte folk i gatene og det du trenger må være tilgjengelig i en by der vi deler byrom, funksjoner, areal og sosiale tilbud (Miljøverndepartementet). Kollektivtransport, næringservice, barnehager, møteplasser og attraktive grøntområder ligger i umiddelbar nærhet for befolkningen i nærhetsbyen. Det vil ikke si at det åpnes opp for økt vei eller parkeringsskapasitet, men for eksempel å tilrettelegge for økt sykkelbruk. Åpne bekker, grønne tak og andre grønne områder kan ta unna overvann og flom. På denne måten bidrar grøntområdene til klimatilpasning i tillegg til rekreasjon for befolkningen (Faglig råd). Å fortette eksisterende byer ivaretar bymessige verdier og er mer miljøvennlig. (Miljøverndepartementet).

#2 DE SKAL VÆRE MANGFOLDIGE

Byens sentrumsområder må ha et mangfold av handel, tjenester og kulturaktiviteter fordi det skal fungere som byens viktigste møteplass. Når vi bor tettere blir også de interkulturelle forskjellene mer synlige. Dette må tilrettelegges og ivaretas når byer fortettes. På denne måten fungerer byen som et multifunksjonelt landskap, innenfor bærekraftige rammer. Bygninger og uteområder må tilpasses og være universelt utformet slik at de passer til enhver person i gata. En bærekraftig by gir like muligheter for samfunnsdeltagelse og fysisk og sosial utfoldelse for alle befolkningsgrupper. Gode møtesteder som bibliotek, helsestasjoner, parker og cafeer sørger for at befolkningen møtes og dette gir muligheter for et fellesskap som kan motvirke diskriminering og rasisme. Tendenser med lukkede nabolag burde unngås (Miljøverndepartementet).

#3 DE SKAL VÆRE "GRØNNE" I VID
FORSTAND

I dag er rundt 30 % av alle bilturer vi tar på under 3 minutter. I København for eksempel er 60 % av alle turer inn til sentrum foretatt med sykkel. Å velge sykkel fremfor bil må være attraktivt og enkelt. Tettere byer gjør det mer lønnsomt å velge klimasmarte valg. Dette gjøres ikke bare gjennom høyteknologiske løsninger, men først og fremst gjennom samarbeid, organisering og god logistikk. Det er lite smart å planlegge en by for reising på kryss og tvers. Grønne lunger og høy kvalitet på ute arealene er viktige komponenter når konsentrert utbygging er i gang. Spesielt viktig er dette for barn og unge i tillegg til eldre og bevegelsehemmede. Dette er spesielt viktig for å tilrettelegge for økosystemtjenestene som for eksempel absorbering av regnvann. Dette kan hindre flom og dermed redusere de negative effektene av klimaforandringer. Grønne lunger, skogholt, gamle trær, busker og vassdrag er dessuten viktige habitater for dyr og insekter (Miljøverndepartementet).

// BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING OVERFØRT TIL LARVIK INDRE HAVN

Larvik by står ovenfor mange viktige veivalg i forhold til videre byutvikling. Transformasjonsområdet Indre havn inngår i ulike bymessige sammenhenger, og utviklingen av området krever løsninger ut over enkeltprosjektnivå. Det er derfor bærekraftig å utvikle Indre havn i sammenheng med eksisterende by. En bærekraftig utvikling av Indre Havn er en utvikling som bidrar til å gjøre Larvik til en god og attraktiv by for innbyggerne, utover prosjektområdets egne grenser.

På bakgrunn av teorien innenbærer en bærekraftig utvikling av Indre Havn, som fokuserer på miljø- og sosiale bærekraftsprinsipper:

- En utvikling som bidrar til funksjonelle og miljøvennlige transportsystemer som; kollektiv transport, økt sykkelbruk og god gangbarhet.
- En utvikling som bidrar til bystrukturer og bymiljøer som stimulerer til helsefremmende livsstil og til å ta vare på natur- og kulturmiljø.
- En utvikling som bidrar til sammenhengende grøntstruktur og tar vare på spesielle naturverdier.
- En utvikling som bidrar til attraktive, mangfoldige og sosiale offentlige rom i byen.
- En utvikling som bidrar til å redusere byens bidrag til klimaendringer og tilpasser seg klimaendringene med grønne løsninger som naturlige økosystemtjenester



En bærekraftig utvikling av Indre Havn er en utvikling som bidrar til å gjøre Larvik til en god og attraktiv by for innbyggerne, utover prosjektområdets egne grenser.





analyse og registreringer

3

Registreringene og analysene er utført med sikte på å kartlegge eksisterende kvaliteter muligheter for utvikling av området.
Analysetemaene er valgt utifra aktualitet, med tanke på oppgavens problemstilling og mål.

// 3.0 ANALYSE OG REGISTRERING

s. 41-55

- 3.1 Landskap
- 3.2 Klima
- 3.3 Blågrønne strukturer
- 3.4 Kulturminner og kulturmiljø
- 3.5 Infrastruktur og gatestruktur
- 3.6 Områdekarakter
- 3.7 Oppsummering av analyse

3.1 LANDSKAP

// GEOLOGI OG LANDSKAP

Geologisk sett dannes landskapet i Larvik av tre elementer; fjellgrunn, morene og sjø- og elvedeponer. Landskapet ble i stor grad formet mot slutten av siste istid for over 10000 år siden. Berggrunnen som geologisk sett er en del av Oslofeltet, har et kollekt preg og består hovedsakelig av Larvikitt. I tillegg til å være nasjonalbergart og fylkesstein er Larvikitt Norges viktigste industribergart, noe som igjen setter dype spor i landskapet. Kwartærgeologisk preges Larvik av den store endemoren, raet, som går langs hele Skandinavia. Raet er israndavsetninger fra isens tilbaketrekning og er en av verdens største naturmonumenter fra sist istid.

Endemoren demmer opp Farrisvannet og gir, sammen med et gunstig klima, gode vekstvilkår for Bøkeskogen som ligger på toppen av raet. Vestfoldraet dukker opp fra havet på Mølen og fortsetter diagonalt gjennom kommunen. Dette har vært en viktig ferdselsåre siden steinalderen og man kan fortsatt finne rester etter hulleier gjennom Bøkeskogen. De geologiske forutsetningene har dannet grunnlag for en spennende og mangfoldig natur. Larvik kommune er en del av Gea Norvegica Geopark, sammen med Bamble, Kragerø, Lardal, Nome, Porsgrunn, Siljan og Skien.

// KYSTLANDSKAP

Larvik tilhører Skagerakkysten, som regnes som en egen landskapsregion. "Skagerakkysten er landets mest utbygde rekreasjonsområde" (Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold). I følge SSB er bare 25 % av kystsonen i Vestfold lett tilgjengelig for ferdsel og i Larvik kommune varierer antall inngrep fra 7-31 pr. km kystlinje. Kystsonen i Vestfold betraktes som et område av nasjonal verdi og har en brukergruppe på rundt 1,6 mill. mennesker (Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold). Kyst, det vil si møtet mellom sjø og land, er et karakteristisk trekk ved Larvik, som har en kystlinje på tilsammen 170 km. Det er et stort press på arealen i kystsonen og bynær kystsone er spesielt sårbar med tanke på utbygging. Bynær kystsone er også en av de viktigste arenaene for rekreasjon og friluftsliv.

// BYLANDSKAP

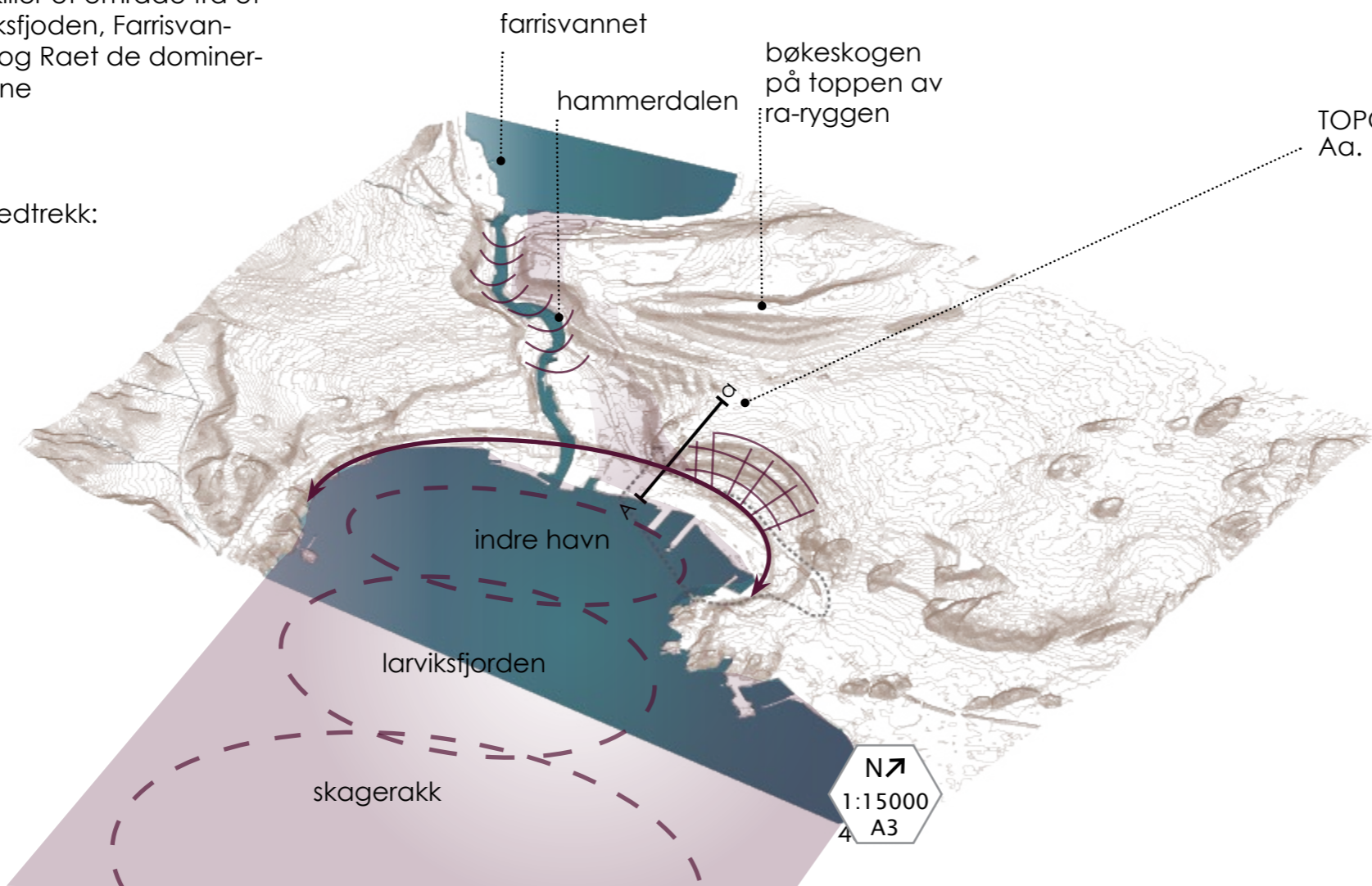
Byen ligger som et bratt amfi som strekker seg fra fjorden og opp mot bøkeskogen. De mange bakkene er et karakteristisk trekk ved Larvik, som ofte blir omtalt som bakkebyen. Larviksfjorden er en liten og kort fjord som danner et stort og åpent rom foran byen. Det er kort vei fra byen og ut mot havgapet og Skagerrak som danner et stort åpent rom foran byen. Storgata markerer hvor det en gang lå en buformet strand. Før gateløpet ble flyttet fra Kirkestredet, ble byen ofte omtalt som Nordens Napoli (Per Nyhus). Landskapet har lagt grunnlag for en radiær bystruktur, men industrien og infrastrukturens krav til utforming har visket ut noe av den opprinnelige landskaps- og byformen.

// LANDFORMER OG VANN

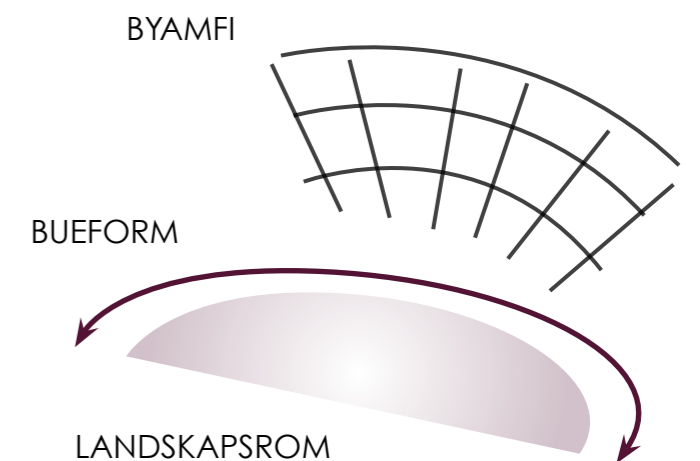
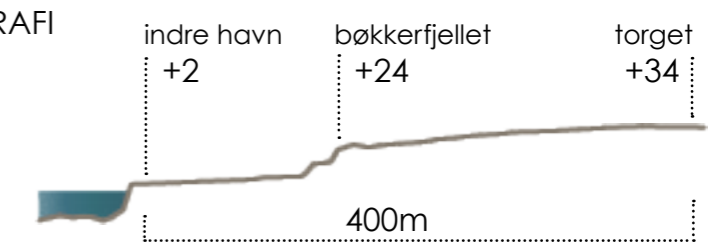
Landformer omfatter de topografiske hovedformene som skiller et område fra et annet. I Larvik er Larviksfjorden, Farrisvannet, Lågen, Farriselva og Raet de dominerende landskapsformene

// LANDSKAPSRUM

Geomorfologiske hovedtrekk: kuppert landskap skålformet dalformet romhierarchy



// LANDSKAPSKARAKTERER INDRE HAVN - utfordringer og kvaliteter



3.2 KLIMA

// KLIMA OG KLIMAENDRINGER

Klimatisk sett er regionen blant de gunstigste i landet, med høy årsmiddeltemperatur og mange soldager. Klima beskriver værforholdene på ett sted over tid. Mens været spiller en viktig rolle i vårt dagligliv, er klimainformasjon viktig for å kunne planlegge fremover i tid. Larvik har et moderat kystklima, med relativt vamt sommervær og milde vintere. I selskap med Hvaler og Grimstad, skryter Larvik på seg å ha flest soldager i året.

// KLIMAENDRINGER

Klimaendringer innebærer økte mengder nedbør, hyppigere flomsituasjoner og økende vannstand. Kombinert med stadig utbygging av naturlige arealer bidrar dette til store problemer med overvann og flom i urbane nedbørsfelt. Dette kan igjen gi store økonomiske konsekvenser. kilde

// TEMPERATUR OG SOLFORHOLD

Middeltemperatur i januar er -3,1 grader, mens i juni +16,6 grader. Solskinnstimer (for Stavern) er 49 for januar og 265 for juli. Landskapsfomen gir meget gode solforhold og få skyggefulle områder.

//NEDBØR

Årlig nedbør er på 1050mm, med høsten som mest nedbørsrike årstid. Nedbør i januar er gjennomsnittlig 85mm, mens 79mm for juni.

//VINDFORHOLD

Sør- sørvest og nord-nordvest er de dominerende vindretningene. Når det blåser fra sør-sørvest er gjennomgående vindhastighet sterkeste. Halvparten av tiden med lave vindhastigheter blåser det fra nord-nordvest, mens den øvrige tiden fordeles seg på alle retninger.

Vindretninger er sør- sørvest om sommeren, og nord/nord-øst om vinteren. Om sommeren og høsten er sørvest den dominerende vindretningen. På kysten kan sørvesten ofte komme opp i kuling i høstmånedene. Vinter og vår dominerer en nordlig fralandsvind.

// TIDEVANN

Tiltrekningskreftene mellom jord, måne og sol og de relative bevegelsene i jord-måne-sol-systemet (inkludert jordas egen rotasjon) skaper det vi normalt kaller tidevann. I løpet av en dag har man to høyvann og to lavvann. Et regionalt særtrekk for Skagerakkysten er et lavt skille mellom flo og fjære, som her bare er ca. 30 cm høyt.

// STORMFLO

Vind kan ha stor påvirkningskraft på vannstanden. Når det blåser så kraftig fra en retning at det fører til at vannet stues opp ved kysten, kaller man det stormflo. For norskekysten gjelder dette for det meste vind fra sør og vest. Når det blåser så kraftig fra en retning at det fører til at vann stues opp ved kysten får man ennå større påvirkning på vannstanden. For norskekysten gjelder dette for det meste vind fra sør og vest (klima.no).

// LANDHEVING OG HAVNIVÅSTIGNING

De siste hundreårene har havnivået og landheving fulgt hverandre. Klimaendringene vil føre til at havnivået vil stige mer enn landet hever seg. Derfor må vi forholde oss til nye minstehøyder for bygging nær vannet.

Landheving årlig 4mm, Landheving 2030 12cm, Landheving 2100 40cm Verdiene er hentet fra Kartverkets nye landhevingsmodell og tabell og beregningene for 2030 og 2100 er gjort med utgangspunkt i år 2000.

Larvik kommune har gjennomført havnivåanalyser for Indre havn, disse viser at vesentlige deler av området ligger under anbefalte havnivåestimater. Deler av området er i tillegg utsatt for bølgepåvirkning. Fylkesmannen viser til DSB's føringer ang. havnivå, og forventer at kommunen gjennom planutredningen og ROS- analysen som skal følge planen, vurderer forholdene med havnivå og bølgepåvirkning nøye. Eventuelle sikringstiltak eller minste byggehøyder sikres gjennom reguleringsbestemmelsene (Forslag til Områdeplan for Indre havn).

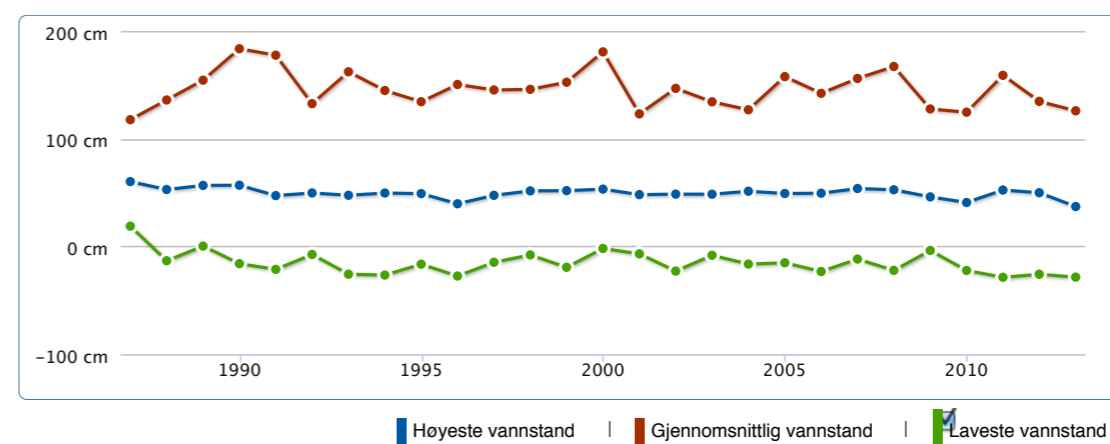


fig. 2: Vannstand (Kartverket)

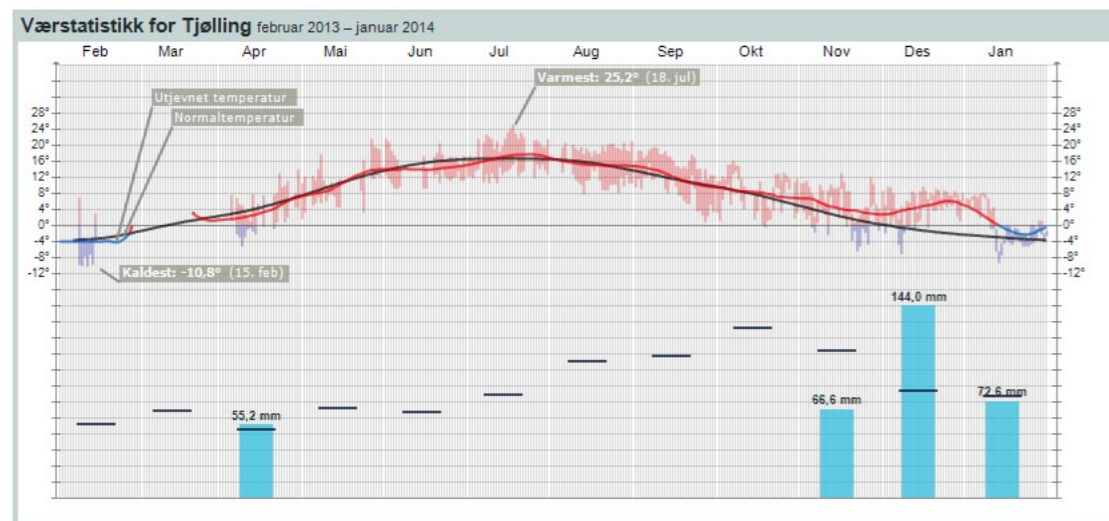
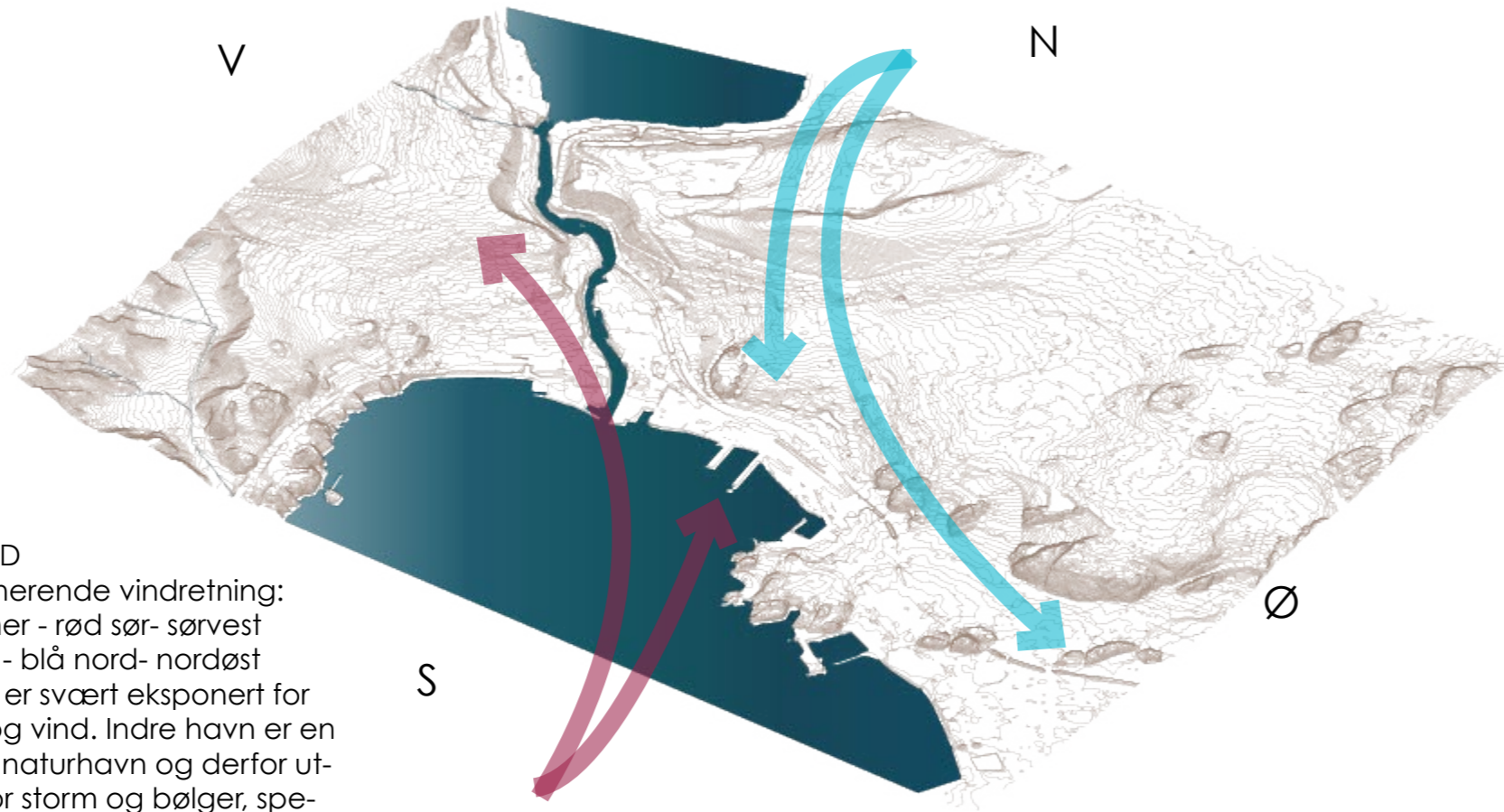


fig. 1 Tabellvisning for temperatur, nedbør og vind fra Larvik målestasjon per måned. (www.yr.no)

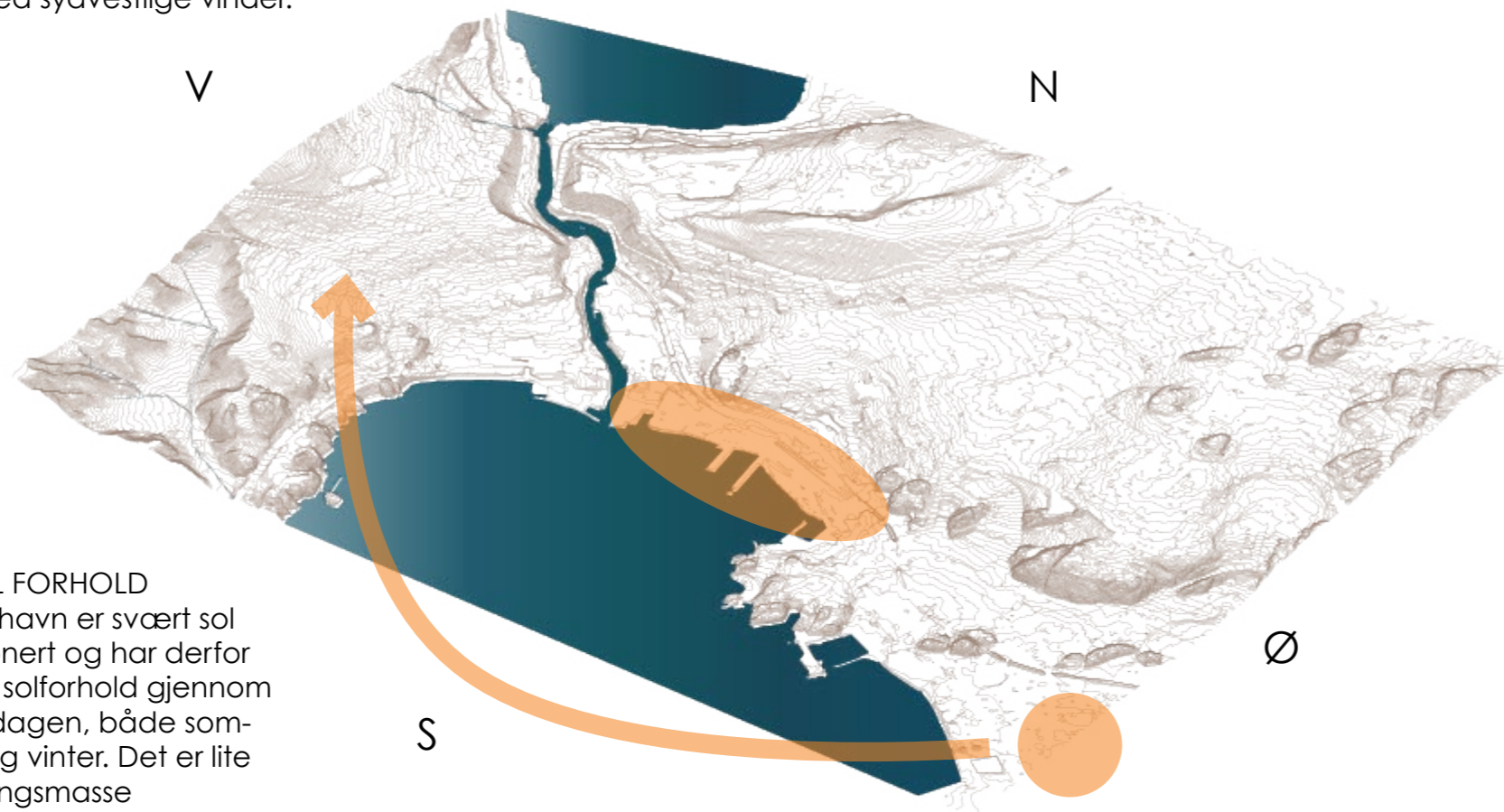
Tabellvisning for temperatur og nedbør per måned

Måneder	Temperatur				Nedbør			Vind	
	Gjennomsnitt	Normal	Varmest	Kaldest	Totalt	Normal	Mest på ett døgn	Gjennomsnitt	Sterkest vind
Jan 2014	-0,1°	-3,0°	8,4° 7. jan	-9,3° 13. jan	72,6 mm	76,0 mm	26,4 mm 3. jan		
des 2013	4,9°	-1,1°	9,9° 16. des	-7,1° 8. des	144,0 mm	80,0 mm	26,4 mm 25. des		
nov 2013	4,2°	2,5°	13,1° 16. nov	-6,4° 22. nov	66,6 mm	110,0 mm	15,6 mm 10. nov		
okt 2013	8,7°	7,6°	16,1° 7. okt	-0,4° 19. okt		127,0 mm	23,2 mm 5. okt		
sep 2013	11,8°	11,7°	19,6° 8. sep	0,8° 27. sep		106,0 mm	26,8 mm 11. sep		
aug 2013	15,3°	15,5°	21,1° 31. aug	7,8° 13. aug		102,0 mm	11,0 mm 17. aug		
jul 2013	17,1°	16,7°	25,2° 18. jul	10,5° 9. jul		77,0 mm	11,4 mm 4. jul	1,7 m/s	
jun 2013	14,1°	15,5°	21,6° 1. jun	9,1° 5. jun		64,0 mm	43,6 mm 30. jun		
mai 2013	10,7°	10,7°	21,6° 27. mai	1,6° 1. mai		67,0 mm	28,4 mm 30. mai		
apr 2013	3,5°	4,6°	14,0° 30. apr	-5,5° 6. apr	55,2 mm	51,0 mm	12,6 mm 18. apr		
mar 2013		0,5°				65,0 mm	1,2 mm 18. mar		
feb 2013	-3,9°	-3,0°	7,0° 8. feb	-10,8° 15. feb		55,0 mm	1,8 mm 19. feb		

fig.3: Værstatistikk for Larvik. Grafen viser nedbørsmenge og temperatur fra perioden februar 2013 til januar 2014. (www.yr.no)



// VIND
 Dominerende vindretning:
 sommer - rød sør- sørvest
 vinter - blå nord- nordøst
 Larvik er svært eksponert for vær og vind. Indre havn er en åpen naturhavn og derfor utsatt for storm og bølger, spesielt ved sydvestlige vinder.



// SOL FORHOLD
 Indre havn er svært sol eksponert og har derfor gode solforhold gjennom hele dagen, både sommer og vinter. Det er lite bygningsmasse

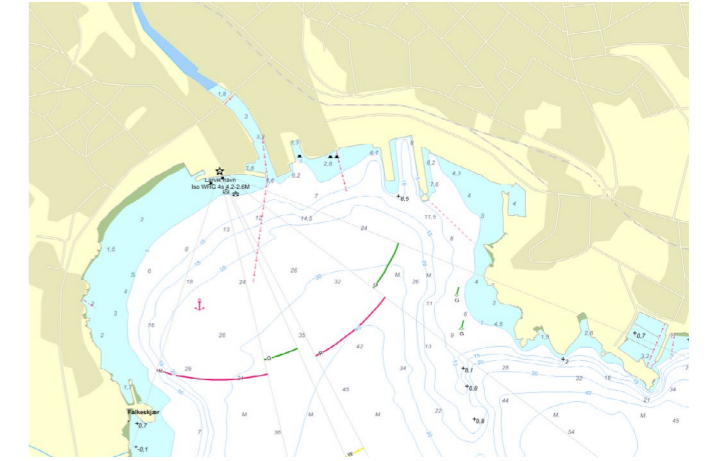


fig.4:
 Sjøkart fra gule- sider.no

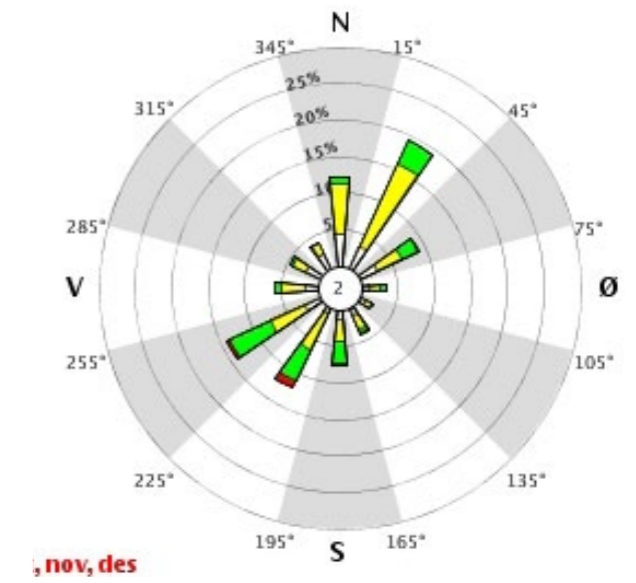


fig.5: Vindrose for Svenner fyr, viser en frekvensfordeling av vindretning og vindhastighet. (klima.no)

3.3 BLÅGRØNNE STRUKTURER

// OVERORDNET GRØNNSTRUKTUR

Grøntområdene vil spille en stadig viktigere rolle ettersom det er en nasjonal strategi om økt fortetting av eksisterende bystruktur. Larvik har flere store og bynære grøntområder som Bøkeskogen, Bøkkerfjellet og Tollerodden. Grønnstrukturen er fragmentert og består i stor grad av private hager. I sentrum er Bøkkerfjellet sammen med Badeparken de eneste offentlige grøntområdene. Bøkkerfjellet har en fantastisk utsikt utover Larviksfjorden og sjøfronten og har et stort potensiale som bypark. Badeparken er rester etter et nokså praktfullt hageanlegg som fantes den gangen Larvik bad lå i parken. I dag er parken desverre ikke mye å skryte av, men også her finnes det et stort potensiale. Bøkeskogen har siden 1980 vært Landskapsvernområde og er av nasjonal verdi som den største og nordligste av sitt slag i Europa. Bøkeskogen er et viktig og populært friluftsområde, med stier på kryss og tvers og har vært folkepark siden 1821.

Forutenom i parkene er det relativt lite bruk av bytrær og gamle gatetrær har måtte vike for asfalt og biler. Det har vært tradisjon for bruke lind som bytrær i Larvik. Det er en tretype som somregel trenger mye skjøtsel iform av beskjæring, iallefall om den skal styves.

// INDRE HAVN

Indre havn for et reallt ansiktsløft i forkant av sommersesongen med dekorativ beplantning som løkblomster og sommerblomster. Restaurantene i området er også flinke til å pynte opp med blomster og på den måten skape et hyggelig miljø. I forbindelse med "Ekstrem forvandling" ble det gjort/gjennomført en god del nyplantning i Indre havn. Forutenom gresset som ble rullet ut ble det blant annet plantet: bambus, syrener (hvite og lilla), sjasmin, 1 stk. prydkirsebær og en trestreke av espaliert parklind. Sistnevnte ser desverre ikke ut til å trives særlig godt. Øvrig beplantning er registrert i kartet på neste side.

// OVERORDET BLÅSTRUKTUR

Larvik er omringet av vann fra tre kanter, Farrisvannet som er demmet opp av rætt bindes sammen med Larviksfjorden av Farriselva. Og til slutt Lågen, en av Norges lengste elver som munner ut i Larviksfjorden. En større del av havnebassenget inners i Larviksfjorden fungerer som infiltrasjonsområde til kildevannet Farris. Historisk sett har Larvik hatt flere store dammer og flere bekkeløp, som har blitt fylt igjen med årene. Av disse er det kun Lilleelva som berører området. Lilleelva var trolig en kanalisert sidearm fra Farriselva og hadde sitt utløp ved siden av Tollboden.

// BIOLOGISK MANGFOLD

Generelt sett har Larvik kommune store naturverdier og et stort biologisk mangfold. Og kommunen er en av de mest artsrike i hele landet. Havnetområdet skiller seg dårlig ut fra omkringliggende grøntområder som Bøkeskogen, både i et biologisk og økologisk perspektiv. Havbunnen bærer preg av sagflis, som et resultat av mange år med sagbruksdrift. Men en god del fisk må det likevel være da Østre brygge er en populær fiskeplass.

// VURDERING

- Det finnes flere gode natur- og friluftsområder i Larvik, og rekreasjonsmulighetene er mange.
- Foruten et variert aktivitetstilbudet i Indre havn, stiler byens øvrige parker seg innholdsmessig svakt. Utover det å kunne sitte ned på en benk og nyte utsikten.
- Generelt sett mangler det gode forbindelser mellom de sentrumsnære grøntområdene, både i form av turveier og grønncorridor.
- Et villere og våtere klima gir utfordringer for den kommunaltekniske infrastrukturen.
- Det er lite fokus på lokal overvannshåndtering i kommunen.

// OVERORDNET BLÅGRØNNESTRUKTURER



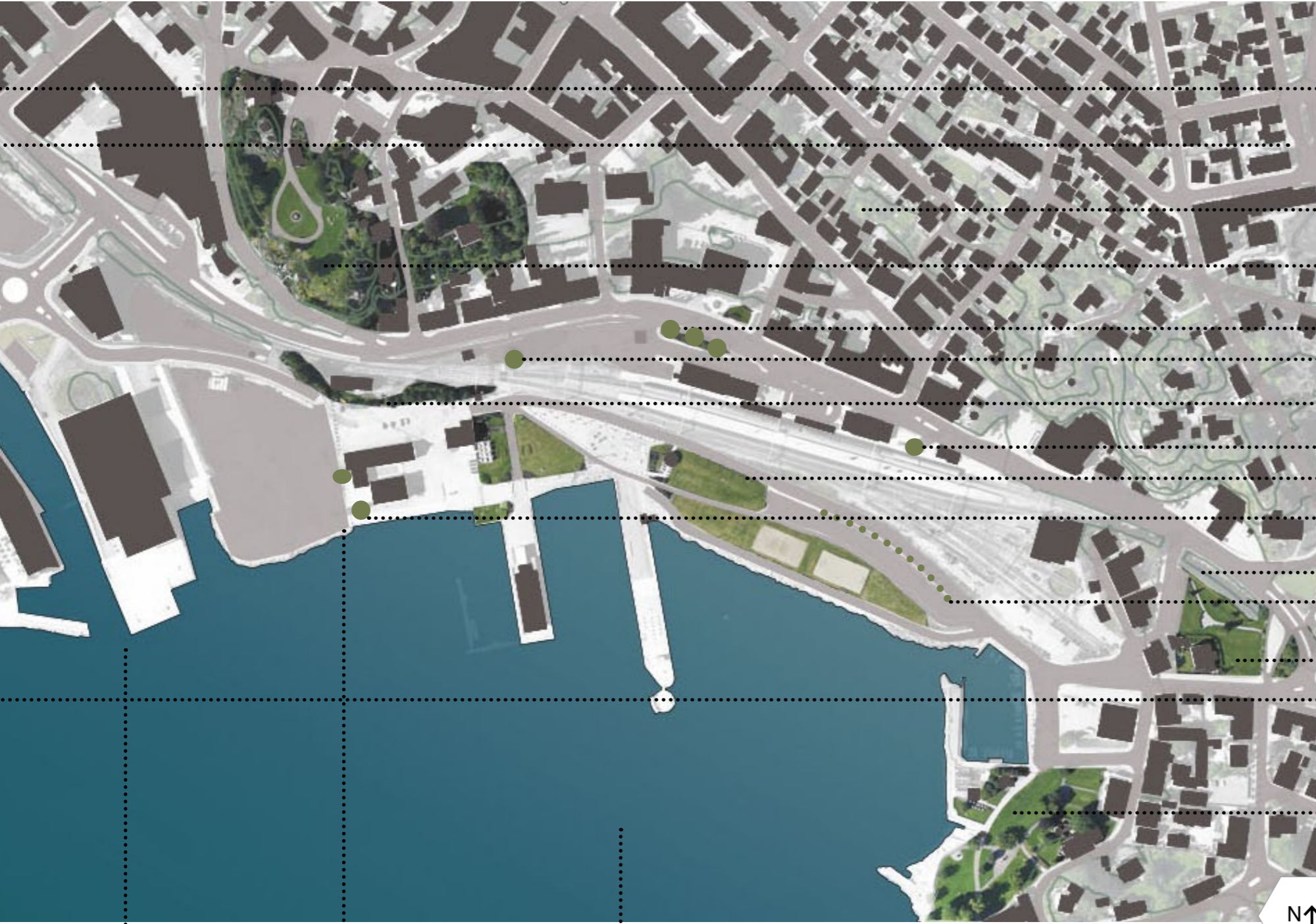
KART : 1 Offentlige grøntområder i sentrum og blågrønnestrukturer. Kartet laget og lånt av Lena Heggem Jørgensen.

//BLÅGRØNNE KVALITETER OG MULIGHETER

- Det er gode muligheter for å heve økologiske og biologiske kvaliteten, ved bruk av vann og vegetasjon, samtidig som det skapes gode byrom og opplevelseskvaliteter.
- Legge tilrette for økt biologisk mangfold ved blant annet å anlegge "Summende hager".
- Det finnes flere bevaringsverdige trær i tilknytning til område, samt nyere vegetasjon, deriblant mange trær, som kan gjenbrukes i en ny park.
- Det er gode muligheter for å etablere sammenhengende grønnstrukturer med tilhørende bevegelseslinjer/turveier.
- Det er gode muligheter for å bruke overvannet som en ressurs, ved å innlemme det i utformingen som et funksjonelt og visuelt element.
- Fjorden bør gjøres tilgjengelig for alle.
- Videreutvikle en sammenhengende kyststi



// BLÅGRØNNESTRUKTURER INDRE HAVN



Hammerdalen - utilgjengelige grøntområder i tilknytning til Farriselva med stort potensiale

Langs jernbanesporene er det en sammenhengende og variert grønnstruktur

Mye av grønnstrukturen i byen består av private hager

Bøkkerfjellet park - mange gamle store og erverdige parktrær
Bevaringsverdig tregruppe bestående av en henge ask, *Fraxinus excelsior* 'Pendula' stk, med en svenskeasal, *Sorbus intermedia* på hver side.

Muligens rester etter den gamle gatealléen.

Bevaringsverdig tostammet parklind, *Tilia cordata*, sto tidligere i bakhagen til Storgata 28, minst 150 år gammelt

"Naturlig vegetasjon" som har fått vokse fritt, stor andel bjørk, *Betula pendula*.

Bevaringsverdig parklind, *Tilia cordata*, som hørte til den gamle jernbanehagen

Trerekke av espaliert parklind, *Tilia cordata*, plantet i forbindelse med "Ekstrem forvandling" (ser ikke ut til å trives)

2 stk store hengebjørk

Flott bøkehekk rundt åpning ned til jernbanen

Trerekke (12 stk) av parklind, *Tilia cordata*..., planten i forbindelse med oppgradering av ferjeterminalen med aparkeringsoppstilling.

Herregårdssletta- rester etter det gamle barokk parkanlegget som hørte til Herregården, pluss en del nyplanting.

Batteritomta - badestrand med opparbeider park

Tollerodden park - mange store og gamle parktrær

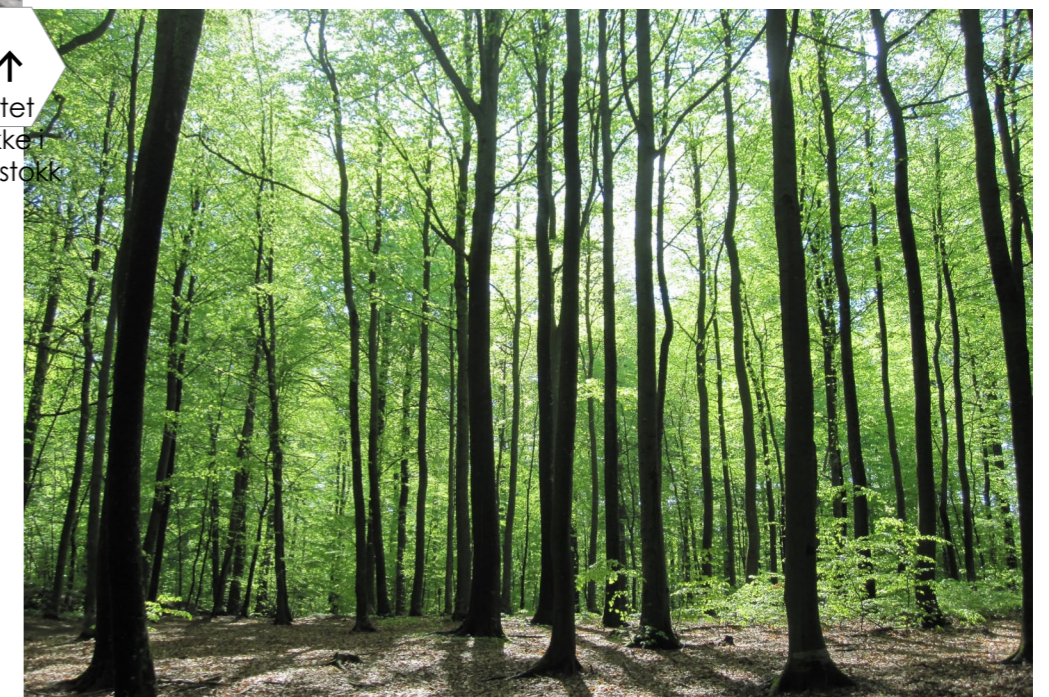
Utløp Farriselva

Tidligere utløp for "Lille elva"

Larviksfjorden

Kartet viser de viktigste grøntområdene i tilknytning til område

N↑
kartet er ikke i målestokk



3.4 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

// KULTURMINNER, KULTURMILJØ OG KULTURMINNELOVEN

“ Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til” (Kulturminneloven, § 2). “ Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng” (Kulturminnelovens § 2). Kulturminner fra forhistorisk tid og middelalder (eldre enn 1537) kalles fornminner og er automatisk fredete kulturminner.

Kulturminneloven har som formål at kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av kulturarv og identitet og som ledd i helhelig miljø- og ressursforvaltning. “Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet” (Kulturminneloven, § 1).

// INDRE HAVN

Indre havn er et kulturhistorisk landskap, med tydelige spor fra Larvik historiske utviklingen som havneby. Kulturarven som finnes i Indre havn har et stort utviklingspotensiale og kan med det tilpasses og integreres i nye sammenhenger. Som man kan se på kartet er det meste av bebyggelsen i nærheten av Indre havn kulturminner og/ eller inngår som sammenhengende kulturmiljøer. Kulturarven er et fellesgode og har kunnskaps- opplevels- og bruksmessige-kvaliteter som kan utvikles på en verdiskapende måte.









// VURDERING

I dag mangler det gode forbindelser mellom de forskjellige kulturmiljøene, noe som kan løses i sammenheng med å forsterke grønnstrukturen. Larvik bymuseum har en usentral plassering i forhold til Sjøfartsmuseet og Herregården, i tillegg til at det mangler gode forbindelser dem i mellom.



Kart 10: Kart over kulturminner og kulturmiljø.

Her finnes stort potensiale i forhold til turisme og næringsutvikling knyttet til kulturminner og kulturmiljøer. Generelt sett ligger det også et stort potensiale i å gjenbruke eksisterende bygninger i området, og på den måten bevare noe av områdekarakteren.

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|--|
|  | Fredet bygning |  | Arkeologisk lokalitet |
|  | Vernet bygning |  | Nasjonalt interesse i by |
|  | Bygning med antikvarisk verdi |  | Kulturmiljø |
|  | Bygning annet |  | Egen registrering av viktig kulturmiljø for oppgaven |

#1 HAMMERDALEN

Er et viktig minne fra Larvik som industriby. Her planlegges det en kunnskapspark for barn.

#2 TOLLBODEN OG FISKERBRYGGA

Den flotte bygningingen ble fredet i 2013 og blir i dag brukt av høgskolen til undervisning. Tidligere lå det en fiskebrygge med tilhørende fisketor og fiskebaser på den ene siden av Tollboden. På den andre siden hadde "Lille elva" sitt utløp. Reatablering av begge disse elementene som del av et større kulturmiljø i havna vil også medføre estetiske verdier til havneområdet. Tollboden vil få en tydeligere relasjon til omgivelsene og historiskforankring. Fisketorget var også en av byens første offentlige rom og vil ved reatablering gi en opplevelsesmessig kvalitet knyttet til kulturhistorien.

#3 ØSTRE- OG VESTRE BRYGGE

Viktige spor etter sjøfart og sjøfartsutvikling: dampskipbrygge, folkebrygge og ferjekai.

#4 STORGATAS PARTICIERHUS

Storgatas bebyggelse mot sjøen, deriblant Festivitetten, danner et viktig kulturmiljø. Patricierhusene minner om den gangen Storgata var byens viktigste gate. En revitalisering av storgata som den frodige og grønne gaten den en gang var, vil gi store kvaliteter til området.

#5 JERNBANESTASJONEN

Jernbanestasjonen ble bygget samtidig som jernbanen i 1881 og er fredet.

#6 SKOTTEBRYGGA OG JÆRBUEN

Skottebrygga ble anlagt i 1750-årene og er Larviks eldste offentlige brygge. Båtene som brukte Skottebrygga var stort sett hollenderkoffer og andre småfartøy. I sammenheng med Indre havn og Tollerodden synliggjør Skottebrygga Larviks maritime historie og utgjør et stort potensiale for allmennheten i utviklingen av området. Skottebrygga har stort potensiale som museumshavn og trebåthavn.

JÆRBUEN

Jærbuen ble sjø satt som lystbåt fra Colin Archers slipp på Tollerodden i 1898. Båten ble innkjøpt til museet i 2007 i forbindelse med 175 års jubileet for Colin Archer og blir i dag brukt som museumsbåt på Skottebrygga.

7 SJØFARTSMUSEET

Er desverre ikke i drift i dag." "Den gamle tollbod" er et arkitektonisk viktig eksempel på barokke murbygninger i Norge og et godt eksempel på 1700-tallets byggeskikk for de øvre sosiale lag i Larvik grevskap" (Larvik museum).

8 TOLLERODDEN

Tollerodden er viktig både som grøntområde og kulturmiljø. I sammenheng med skottebrygga er området kulturhistorisk knyttet til båtbygging og seiling.

9 HERREGÅRDEN OG HERREGÅRDSLETTA

Herrgården er en av de første barokk bygningene i Norge. Herregården tilhører i dag Larvik museum og er historisk viktig minne fra grevskapstiden i Larvik. Herregårdsletta har et godt utgangspunkt for å danne en grønn forbindelse mellom Herregården, Tollerodden og havna.

10 SJØBUNNEN

Området som er markert på kartet, viser hvor det har blitt funnet gjenstansmaterialer og ballaststein. Det er også gjort funn av flere anker og noen rester etter skipsvrak. Bildet viser en klo fra et stokkanker som stikker opp av bunnen. Generelt er store deler av havbunnen i havnebassenget dekket av flis, etter mange års sagbruksdrift og tømmertransport. På grunn av dårlig sikt på havnbunnen, har kulturminnen liten verdi der de ligger i dag. Ved å undersøke området ytterligere og hente opp det som lar seg gjenbruke og restaureres, vil man med å synliggjøre kulturminnene oppnå en høyere verdi og samtidig åpne opp for havnefrontutvikling i området.

#2 TOLLBODEN OG FISKERBRYGGA



BILDE 1: Tollboden ble bygget i 1814 og blir i dag noe brukt til undervisningsformål. (wikipedia commons)



BILDE 2: Tollboden med den gamle fiskerbrygga i front (Agenda Larvik- PER NYHUS)



BILDE 3: Bilde fra Havnebassenget



BILDE 4: Vestrebrygge ble brukt til å promenerer, itillegg til å være dampskisbrygge. (Agenda Larvik- PER NYHUS)

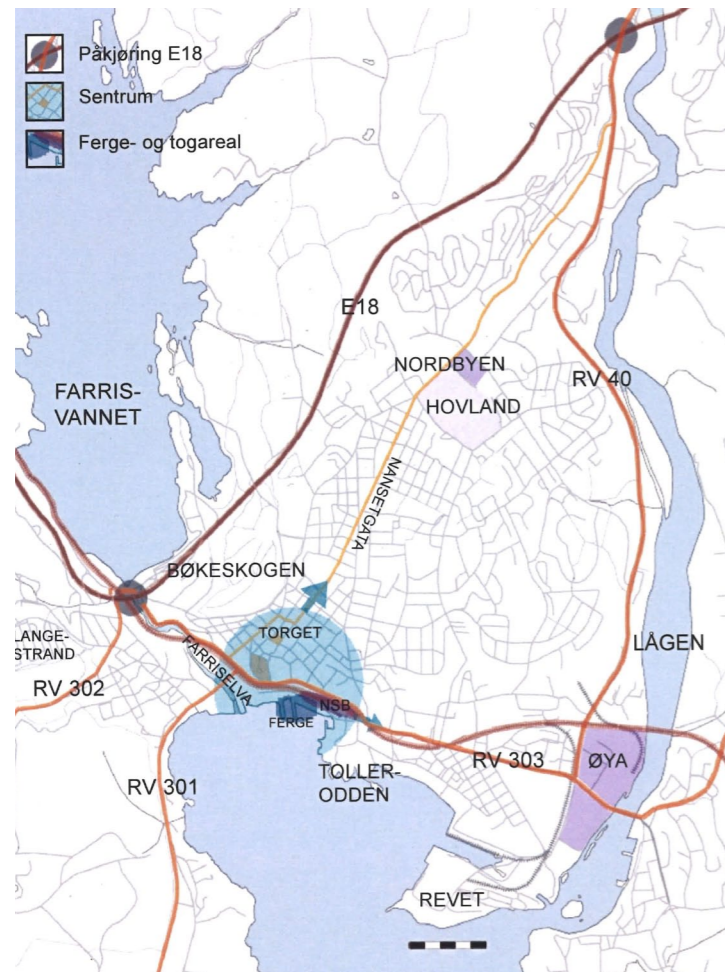
“ Behandling av kulturarven som en økonomisk, politisk, kulturell, miljømessig og romlig ressurs i by- og stedsutviklingen forutsetter at historiske verdier og kvaliteter integreres i lokalsamfunnets planlegging, at kulturarvens kvaliteter og muligheter synliggjøres, og at det er evne til å trekke opp grenser mellom akseptable og ikke-akseptable endringer. Silvio Mendes Zancheti, CECI (DIVE)

3.5 INFRASTRUKTUR OG GATESTRUKTUR

Larvik kommunen har en sentral og gunstig beliggenhet i forhold til offentlige kommunikasjoner som fly, tog, europavei og ferje. Og Larvik utgjør et knutepunkt for flere viktige trafikklinjær i sør-Norge.

“Larvik kommune har en ambisjon om å utvikle en attraktiv by med en fremtidsrettet miljøvennlig infrastruktur, og hvor jernbanestasjonen er et sentralt element i denne infrastrukturen” (Larvik kommune, 2006).

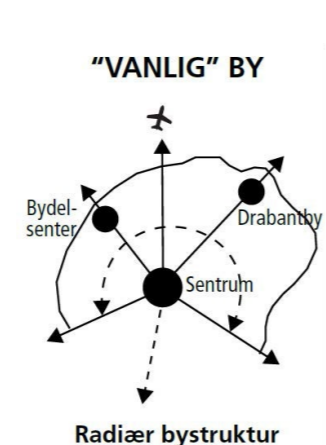
// OVERORDNET INFRASTRUKTUR



Kart 1: Kartet viser registrering av hovedfartsårer i Larvik. Kartet er laget og lånt av Lena Heggem Jørgensen.

//HOVDVEINETTET OG BYSTRUKTUR

Kort sagt utgjør gatenettet et viktig element i bystrukturen. Byen har en radiær bystruktur, som i dag avgrenses av hovedveinettet. Hovedveinettet i Larvik danner en trekant som følger de viktige landskapsdragene, E18 langs Raet mellom Farriseiet og Bommestad, RV 40 videre sydover lang Lågen til munningen og sjøfronten ved Revet, herfra langs fjordkanten til Langestrand.



Kart 11: Kartet viser relevant infrastruktur og forbindelser til oppgaveområdet, i tillegg til veistrukturen i sentrum. Fortau er ikke tatt med i registreringen.

ILLUSTRASJON x: Radiær bystruktur, (Statens vegvesen)

- | | | | |
|--|-------------------------|--|----------------------|
| | Jernbane | | Gågate |
| | Riksvei 303 - Storgata | | Fremtidig gågate |
| | Riksveg - Stavernsveien | | Gang- og sykkelvei |
| | Hovedakser | | Gangsti |
| | Fylkesveg | | Sykkelvei/felt |
| | Fjordbygata- bred | | Kollektiv T |
| | Fjordbygata- smal | | Kollektiv knutepunkt |

// BILTRAFIKK

De viktigste interne ferdselsårene er Nansetgata, Kongegata, Prinsegata og Rv 303 (Møllergata, Storgata, Dronningensgate) RV- 303 Storgata som avgrensner oppgaveområdet i sør, gir negative miljøkonsekvenser til omgivelsene og utgjør en barriere mellom sentrum og havneområdet. Det er ca. 14.000 i ÅDT gjennom Storgata og Dronningens gate. Fartsgrensen er satt til 40 km/t gjennom Storgata, men som følge av et svært romselig kjørefelt, kjører folk ofte mye fortere. Det er ikke gjennomgangstrafikk i Indre havn, men Strandpromenaden som er en fylkesvei, fungerer som adkomstvei til stedet.

// SYKKELTRAFIKK

Rundt Larvik sentrum er det noe transport-syklisme, til og fra jobb – samt til og fra Larvik sentrum på fritiden.

Sykkelrute H1- Larvik Larvik - Sandefjord krysser oppgaveområdet som gang- og sykkelvei langs Storgata. Hovedruten som er 12.8 km lang, mangler et sammenhengende tilbud for syklister. Ruten brytes opp flere steder, også opp i oppgaveområdet, hvor gang- og sykkelveien går over til fortau fra Jernbanestasjonen.

Sykkelrute L1- Indre havn - Torstrand -Østre Halsen krysser oppgaveområde som merket sykkelvei med et felt. Sykkelveien blir også brukt til gangtrafikk til tross for skilttingen. Det er foreslått en forlengelse av den lokale ruta som gang- og sykkelvei gjennom Hammerdalen til Farriseiet i Larviks kommunedelplanen for sykkeltrafikk. Sykkelruten fortsetter mot Østre Halsen og svinger innen sjøfronten der det er mulig.



// GANGTRAFIKK

Gangtrafikk skjer i stor grad på fortau, med unntak av noen få gågater i sentrum, og gang- og sykkelvei langs storgata. Utover dette er det få sammenhengende turveinett og gangforbindelsen på tvers av Indre havn og opp mot byen er svak. Trappen opp til Jøkkerfjellet kan videreutvikles og gjøres mer tilgjengelig, ved hjelp av skiltin og opparbeidelse av fotau på begge sider av Fjellveien. Strandpromenaden i Indre havn er viktig kvalitet i området som bør videreutvikles i en større bymessig sammenheng.



// KOLLEKTIVTRAFIKK

TOG

Larvik togstasjon grenser til oppgaveområdet og togsporet danner en langsgående barriere mellom byen og havneområdet. Det går tog i begge retninger 1 gang i timen, til Skien i vestgående retning og Oslo i østgående retning. Reisetid med toget er i dag 2t 10min til Oslo og 34min til Porsgrunn. Nytt dobbeltspor vil korte ned reietiden betraktelig. Jernbanen utgjør en markant barriere mellom byen og havneområdet.

BUSS

Området er lett tilgjengelig med buss, med tre bussholdeplasser i tilknytning til området. De fleste bussrutene i Larvik stopper like ved Indre havn. Eks. 01 Stamrute som går med halvtimes ruter mellom Stavern og Sandefjord og Timeekspresen som går mellom Stavern og Oslo

FERJE

Larvik har ruteorbinding med Danmark, Colorlines superspeed går fra Larvik havn til Hirtshals og tar ca.3,5 t. Det er også rutebinding mellom nabobyen Sandefjord og Strømstad i Svergie.

Per i dag er det ingen fast rutebinding med båt fra Indre havn.

Det har vært prøvd ut tidligere med faste ruter til henholdsvis Stavern, Malmøya og Svenner i sommerhalvåret. Her finnes det et stort potensiale.

BILDE 5: Agenda Larvik



// VURDERING

Dagens kommunikasjon- og transportsystem i Larvik bærer preg av å være på bilenes primisser og er svært lite miljøvennlig. Kollektiv- og sykkelandelen er totalt sett lav, og det ligger et stort potensiale i å utbedre dagens sykkelveinett.

Mye av veianlegget i tilknytning til oppgaveområdet bærer preg av å være dimensjoner for tungtrafikk til og fra den tidligere ferjeleie i Indre havn.

De langsgående forbindelseene er relativt gode for bilister, syklister og gående, men det finnes et stort forbedringspotensiale. Tverrforbindelse mellom havneområdet og byen er svært dårlige. Jernbanesporet har kun et overgangsfelt og utgjør sammen med trafikerte Storgata en stor barriere. Gangsti og turveinettet mangler forbindelser, her finnes det et stort potensiale i å utvikle det sammenheng med grønnstrukturen.

Det er noe personbåttrafikk i området i dag, smabåthavnen i Skottebrygga og ved utløpet til Farrisbrygga. Det er også anlagt et gjesteanlegg, for dagbesøkende, i tilknytning til restauranten Pakkhuset. På sikt kan man kanskje gjøre skjærgården mer tilgjengelig, ved å opprette rutebåtforbindelse.

- Det bør ikke åpnes opp for økt vei eller parkeringskapasitet, det bør istedet men tilrettelegges for økt sykkelbruk.

- Ved å videreføre eksisterende gateløp og bystruktur fra sentrumsområdet og ned til havna kan man sikre visuelle og funksjonelle akser mellom byen og fjorden.

3.6 OMRÅDEKARAKTER



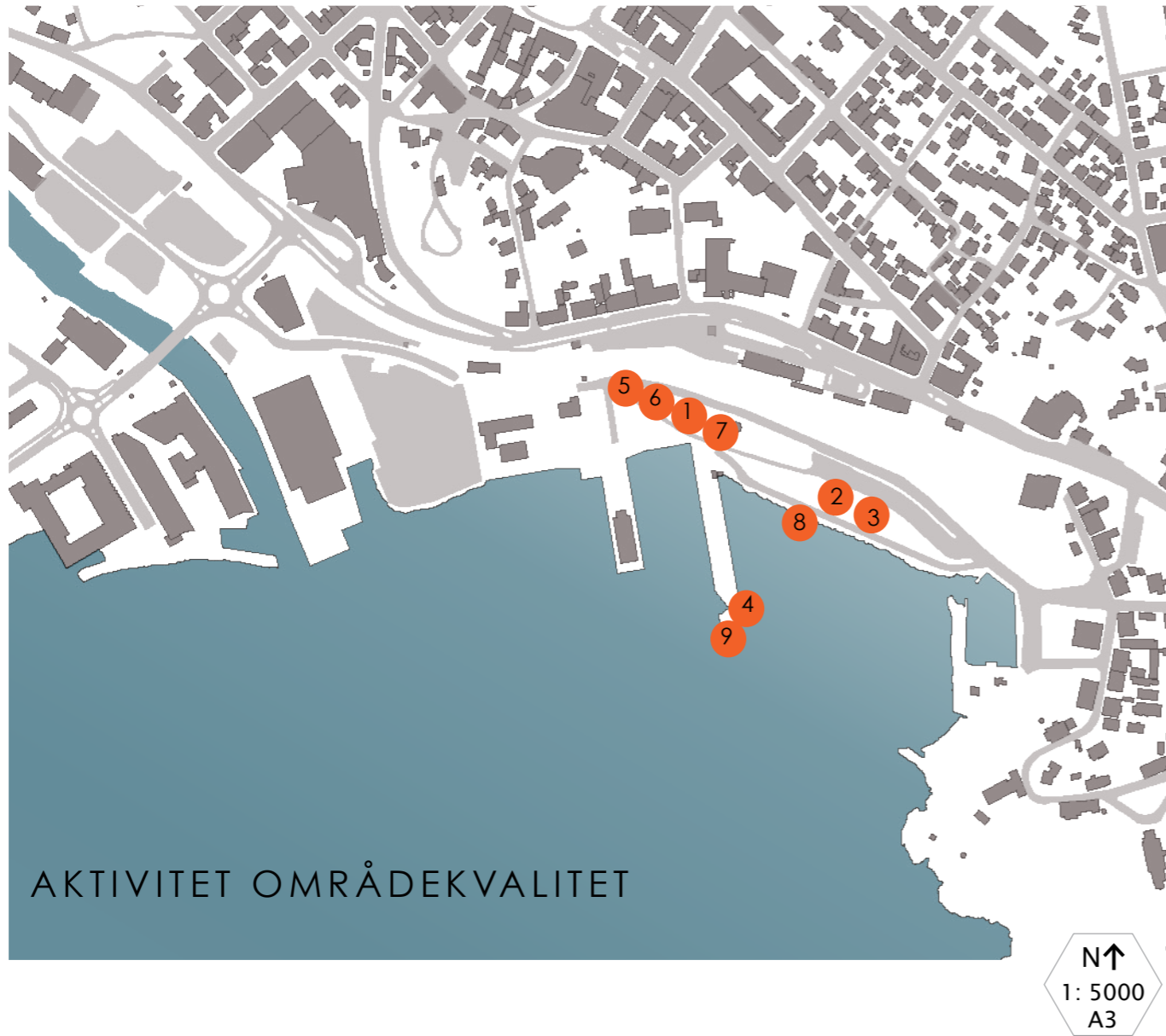
- Landemerker
- Siktlinje
- Utsiktspunkt
- Barriere

// VISUELLE FORBINDELSER
De eksisterende gateløpene danner viktige siktlinjer og visuelle forbindelser mellom sentrumskjernen og fjorden. Romberggata gjør seg gjeldene som en akse som fortsetter helt ut på østrebygge. Utsikten utover fjorden er en sterk kvalitet ved området.

// FYSISKE FORBINDELSER
Gode langsgående forbindelser og svært dårlige tverrforbindelser på grunn av jernbanen, Storgata itillegg til terrengmessige forskjeller. Lesbarheten mellom nedre- og øvrebydel er svært begrenset. Stort forbedringspotensiale.

- Restaurant/ bar/kiosk
- Restaurant/ bar/kiosk sommer
- Hotell
- Lek og aktivitet
- Under-visning
- Handel/ næring

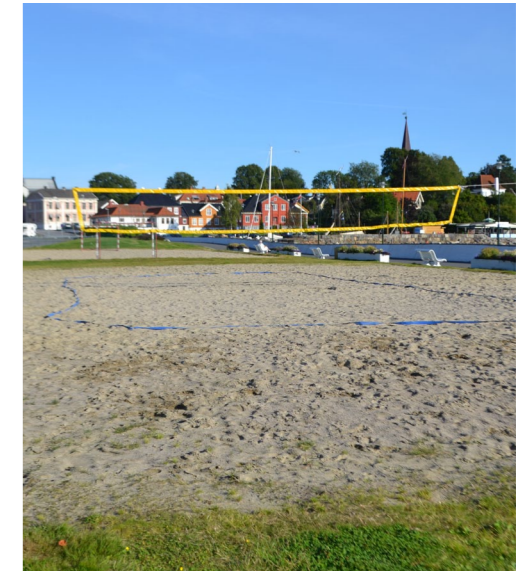
// FUNKSJONER OG AKTIVITET
Det er et bredt aktivitets tilbud i Indre havn, de sommerbaserte restaurantene er svært populære. Storgata har et stort potensiale for å videreutvikles som en promenade og restaurantgate. Det er lite aktivitet i Indre havn utenom sommersesongen



01 SKATEING



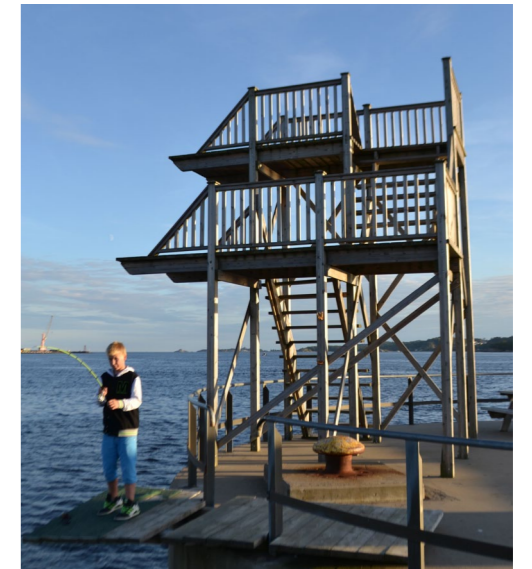
02 SAND VOLLEYBALL



03 SAND HÅNDBALL OG FOTBALL



04 STUPETÅRN



05 BASKET



06 BORDTENNIS



07 LEKEPLASS



08 BADEPLASS



09 FISKE





del 4

LØSNINGSFORSLAG

// 4.0 LØSNINGSFORSLAG

s.54 - 80

- 4.1 Strategier
- 4.2 Overordnet sonekart og konseptskisse
- 4.3 Program- eksisterende bystruktur og byliv
- 4.4 Ideskisse - løsningsforslag
- 4.5 Hovedgrep
- 4.6 Aktivitetsprogram
- 4.7 Vegetasjon
- 4.8 Materialer
- 4.9 ACTION

Planstrategiene/utviklingsstrategiene iverksettes gjennom programmet for Indre havn.

Programmet er en utviklingsstrategi for Indre havn og består av ulike lag som i seg selv løser forskjellige utfordringer og behov. De ulike lagene overlapper og utfyller hverandre og tilsammen skaper de en ny havnepark som svarer på oppgavens problemstilling; Bærekraftig utvikling av Indre havn.

Et mangfoldig og dynamisk program bidrar til et sosialt bærekraftig område. Programmet gir rom for midlertidige aktiviteter og legger opp til at brukerne er med på å definere området, ved å ta det i bruk og gjøre det til sitt. Samfunnet vi lever i endrer seg stadig raskere, noe som stiller krav til et dynamisk område som kan endre seg parallelt med brukernes ønsker og behov.

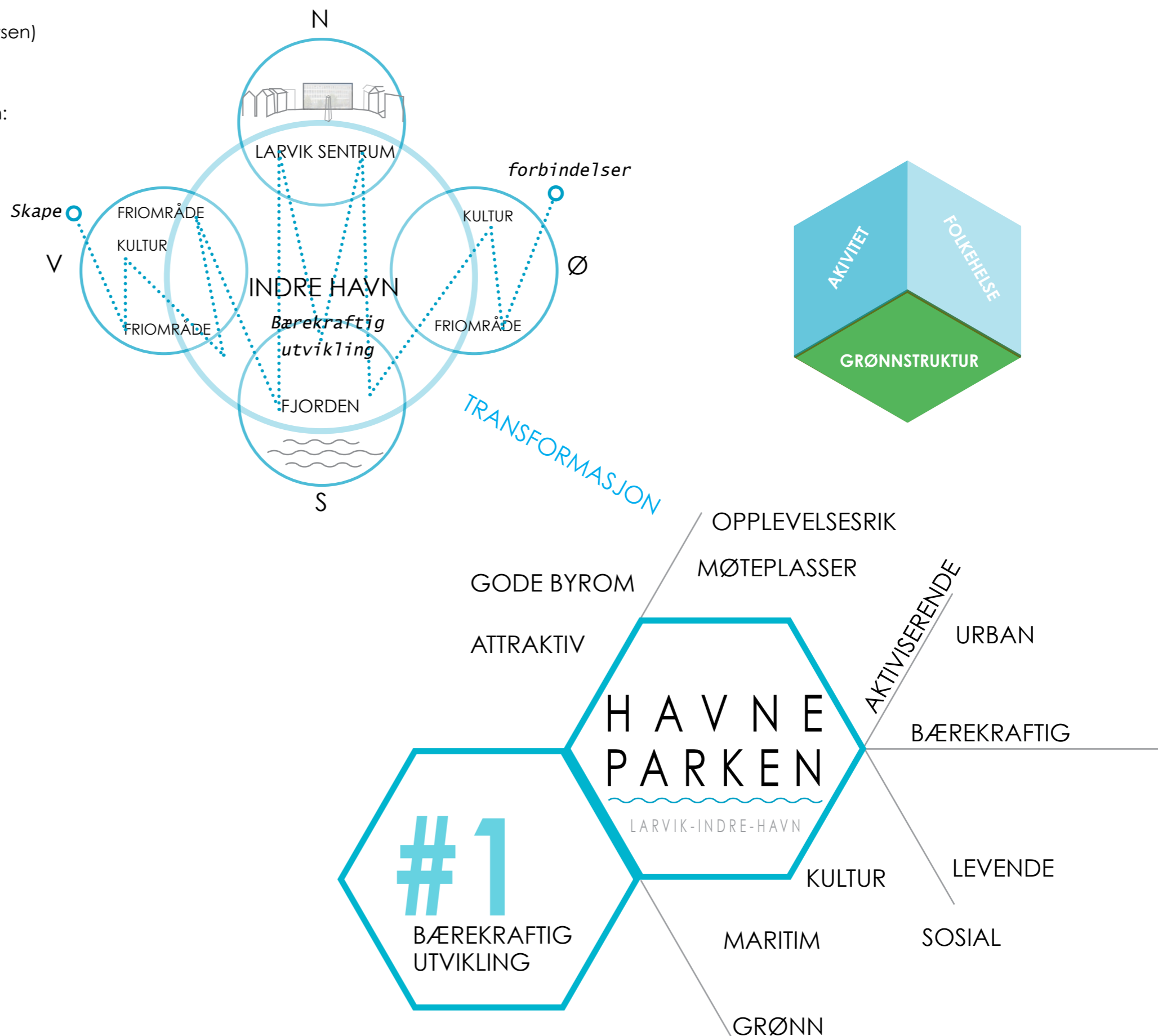
4.1 STRATEGIER

// PLANSTRATEGIER (planstrategiene oppsummerer analysen)

En teoretisk, historisk og analytisk tilnærming

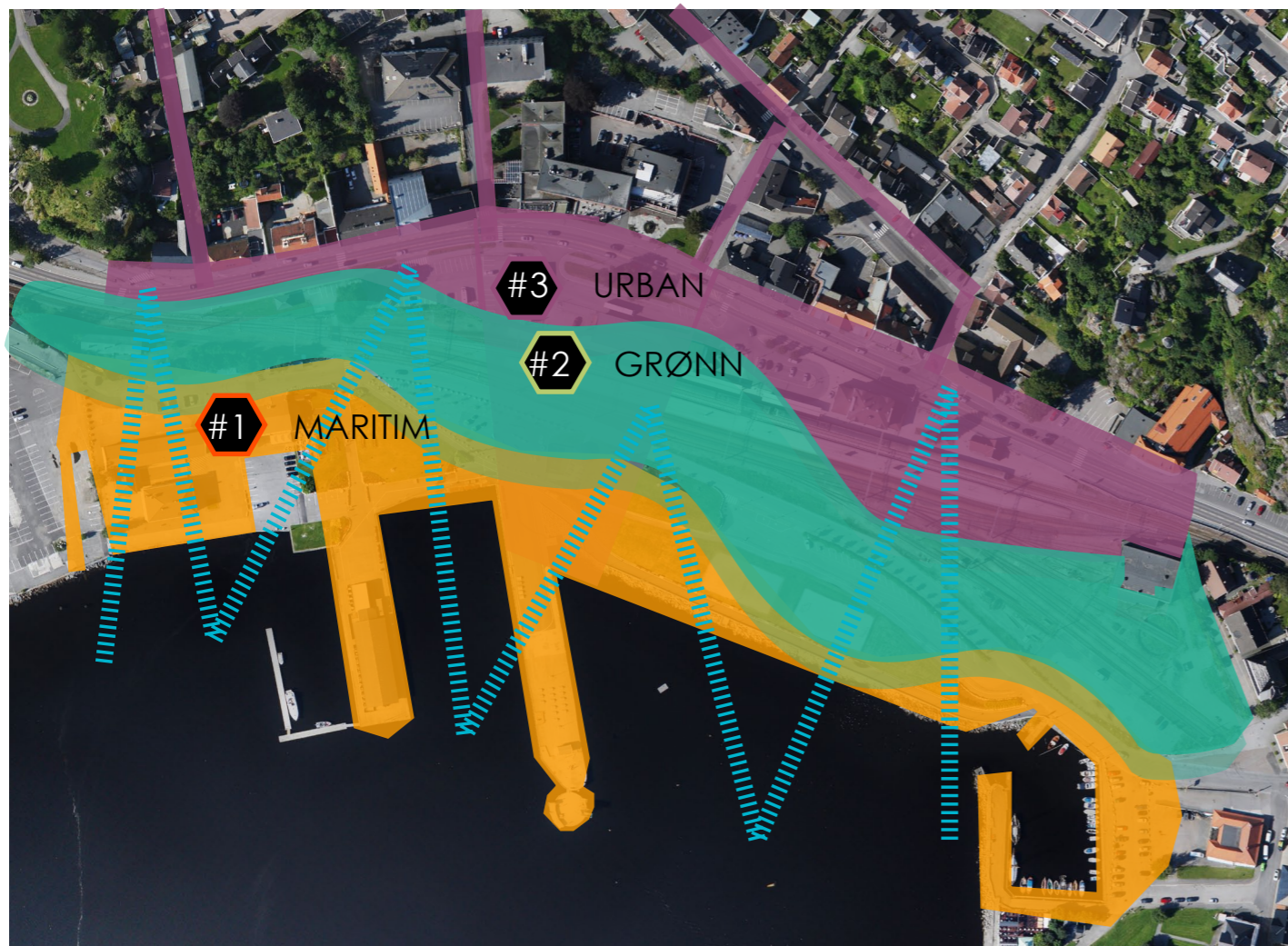
til oppgaveområdet resulterer i 6 planstrategier,

for å nå målet om en bærekraftig utvikling av Indre havn:



- #1 STYRKE BLÅGRØNNE STRUKTURER
- #2 SKAPE GODE FORBINDELSER MELLOM FJORDEN OG BYEN
- #3 MOBILITET OG TILGJENGELIGHET
- #4 STYRKE EKSISTERENDE NATUR- OG KULTURKVALITETER
- #5 SOSIALE MØTEPLASSER, MANGFOLD OG FLEKSIBILITET
- #6 AKTIVITET, REKREASJON OG FRILUFTSLIV

4.2 OVERORDNET SONEKONSEPT OG OVERORDNET KONSEPTSKISSE



// SONEKONSEPT

Havneparken er delt inn i tre soner med hver sine kvaliteter og karakteristika som danner ulike miljøer. De tre sonene utfyller og overlapper hverandre og tilsammen utgjør de en helhetlig park. Soneinndeling følges ikke slavisk, men ligger til grunn for å skape en variert og mangfoldig Havnepark som er innbydende for flest mulig.

#1: I den urbane sonen finner man typiske byfunksjoner, byromskvaliteter og urbane aktivitetsarenaer. Den urbane sonen omfavner Storgata som en del av parken og er en forsmak og forlengelse av byen ovenfor.

#2: Den grønne sonen er opparbeidet som en rekreasjons- og aktivitetspark. Den skaper en myk overgang mellom det urbane og maritime og forsterker byens eksisterende grønnstruktur. Her finner man naturkvaliteter, skygge, le og duftende blomster. Det er også denne sonen som håndterer parkens overflatevann. Vegetasjon og vann blir brukt til å binde parken sammen.

#3: Den maritime sonen spiller en viktig rolle i forhold til møte med havet og det er her fokus på å skape identitet og fremheve Larviks maritime forankring. Her finner man et maritimt miljø, med bryggeliv, vannaktiviteter og kulturhistorie.

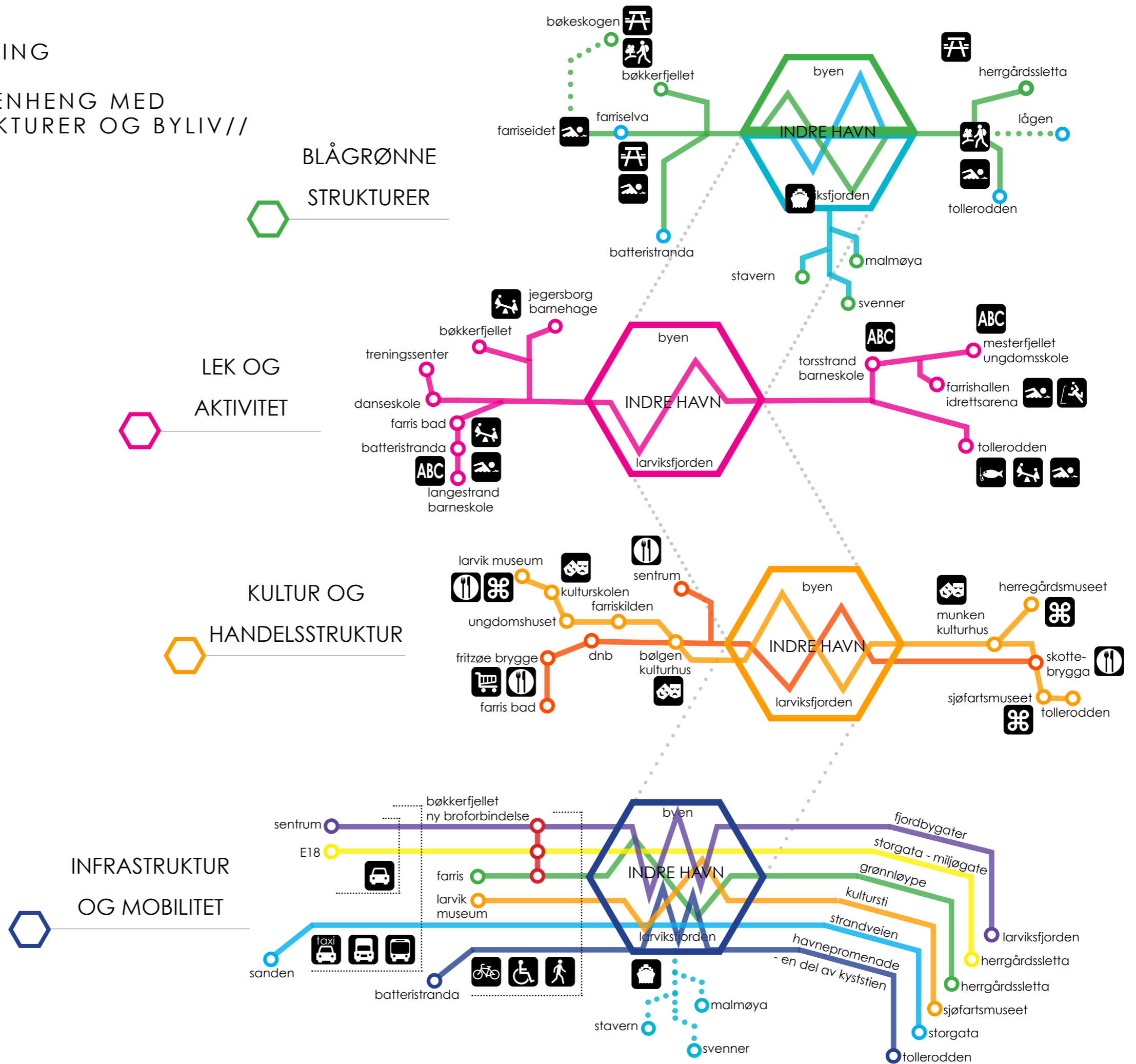


// OVERORDNET KONSEPTSKISSE
FRA TIDLIG I PROSESSEN

Den konseptuelle planen viser hvordan transformasjonsområdet har blitt program-
mert på en overordnet måte, med hensyn
til planstrategiene og problemstillingen.
Den også hvordan det innholdsmessige
programmet intergreres og forsterker eksis-
terende bystrukturer og byliv.

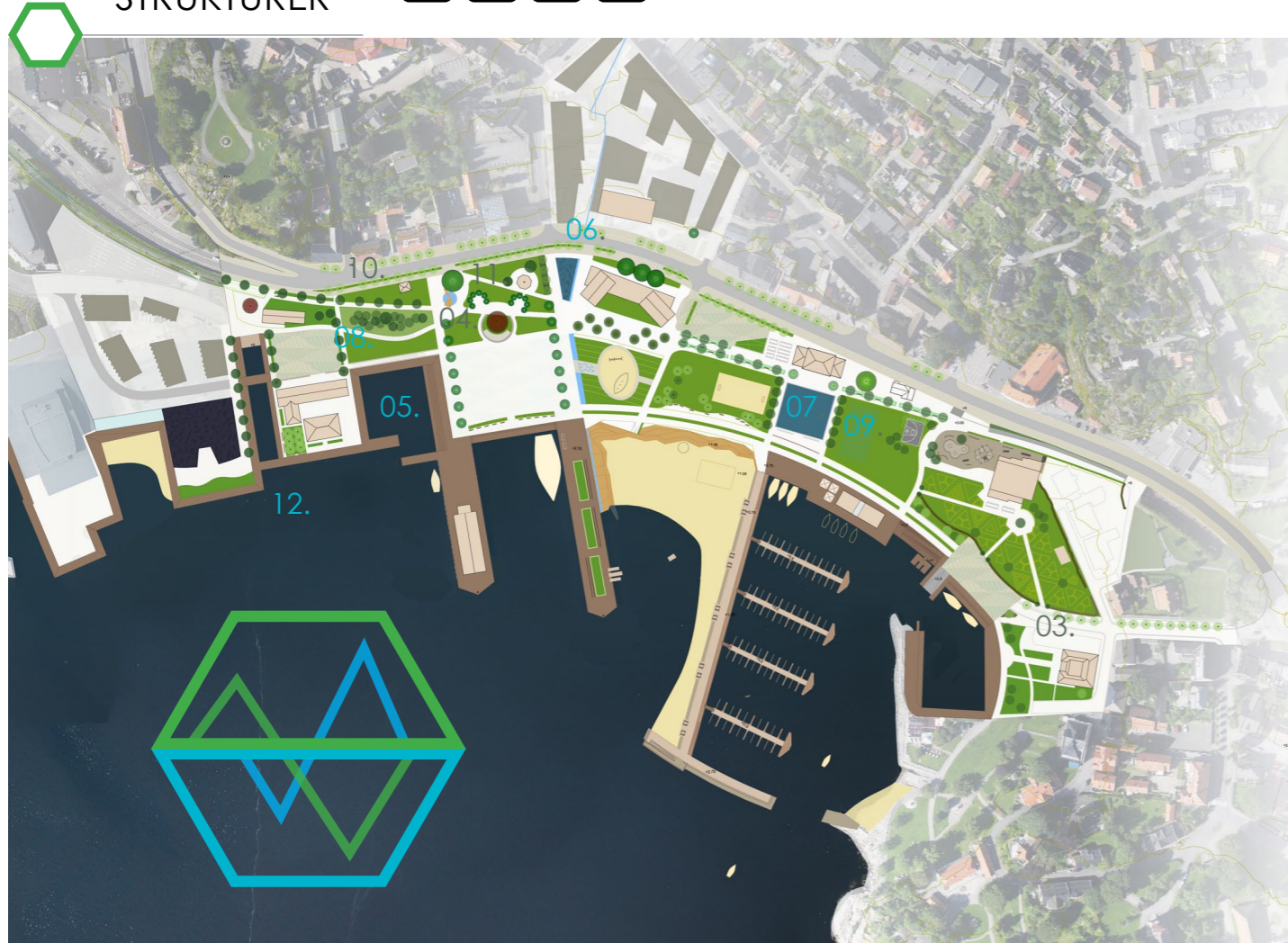
4.3 PROGRAM INNDELING

// PROGRAM I SAMMENHENG MED
EKSISTERENDE BYSTRUKTURER OG BYLIV//

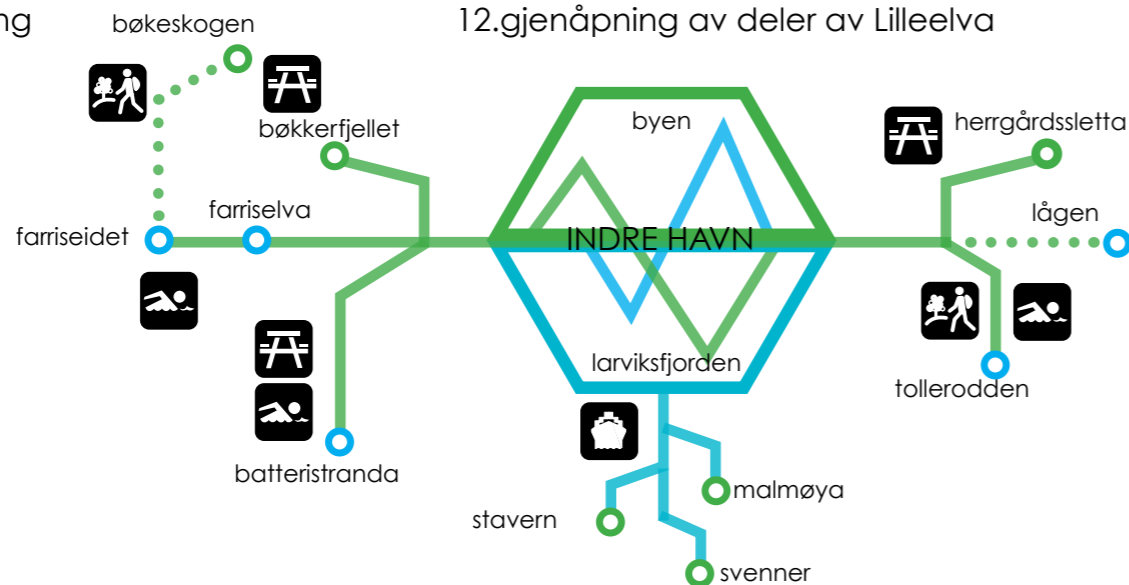


4.3 PROGRAMINNDELING

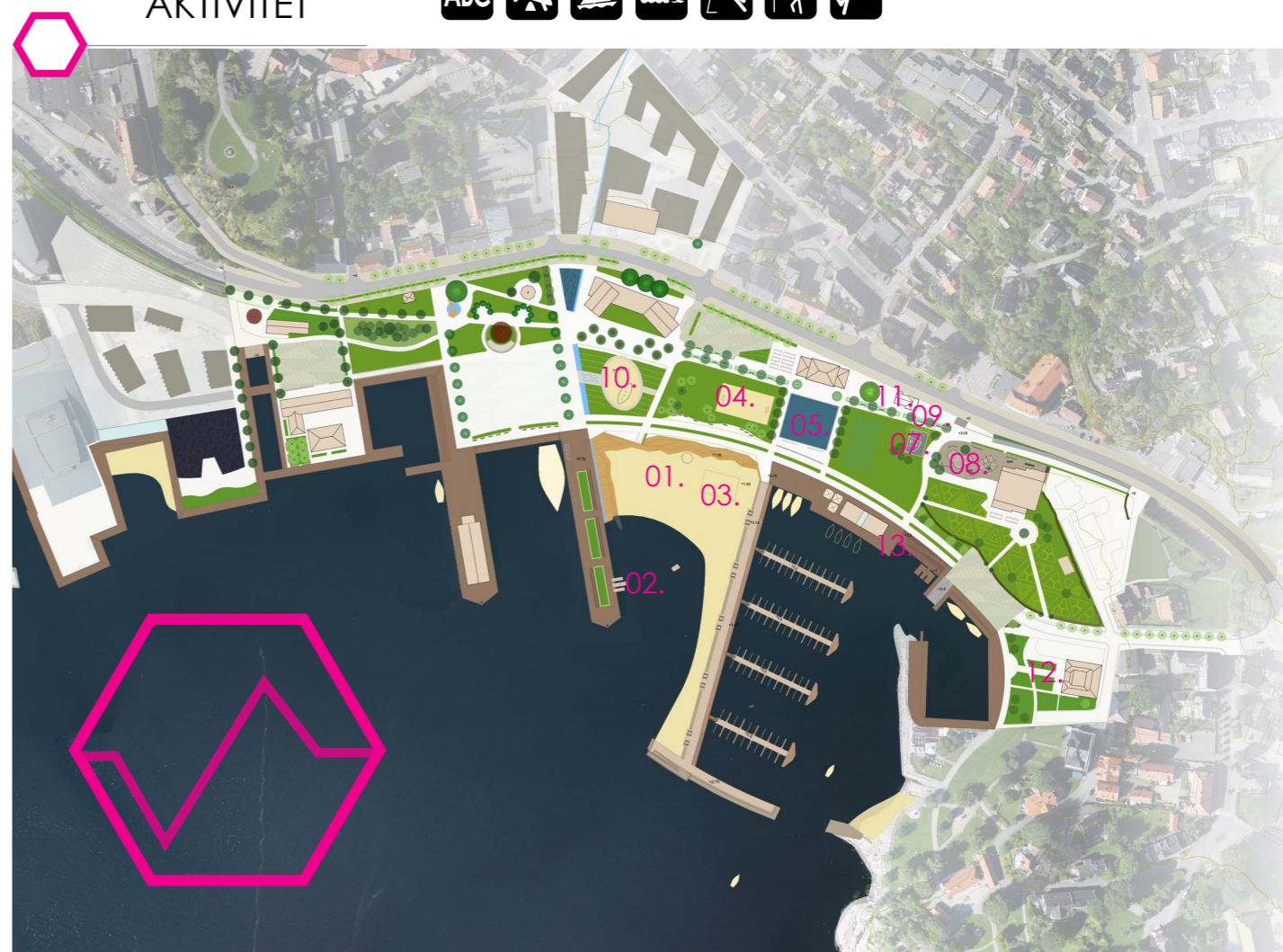
BLÅGRØNNE STRUKTURER



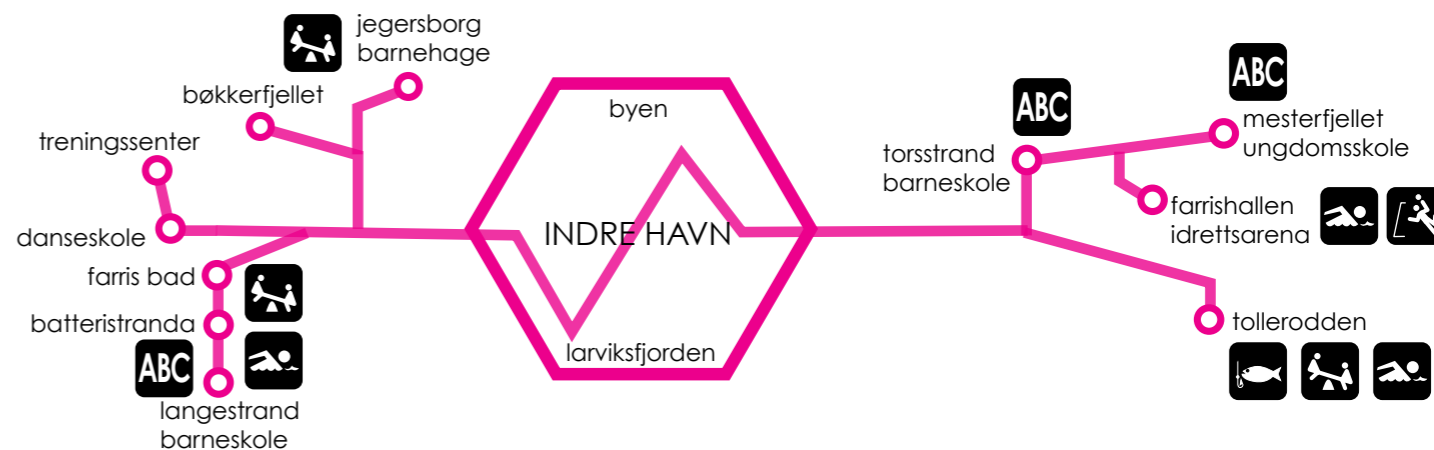
- 01. grønn og frodig park
- 02. grønn løype
- 03. havnehagen
- 04. gatetuntre
- 05. gjenåpning av havnebasseng
- 06. vannrenne
- 07. vannspeil
- 08. regnbed
- 09. fordrøyningsbasseng
- 10. gatetrær
- 11. lindelysthus
- 12. gjenåpning av deler av Lilleelva



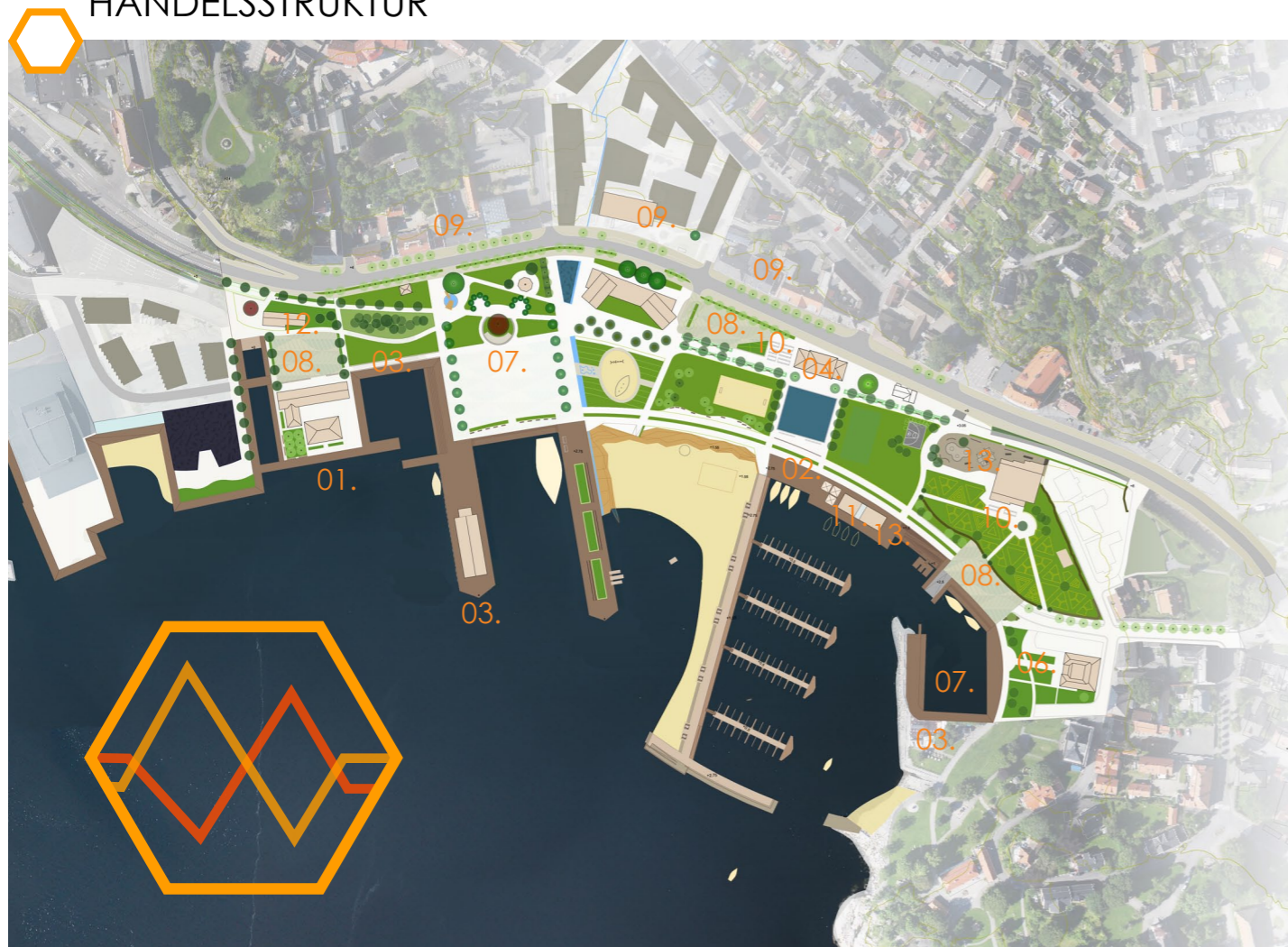
LEK OG AKTIVITET



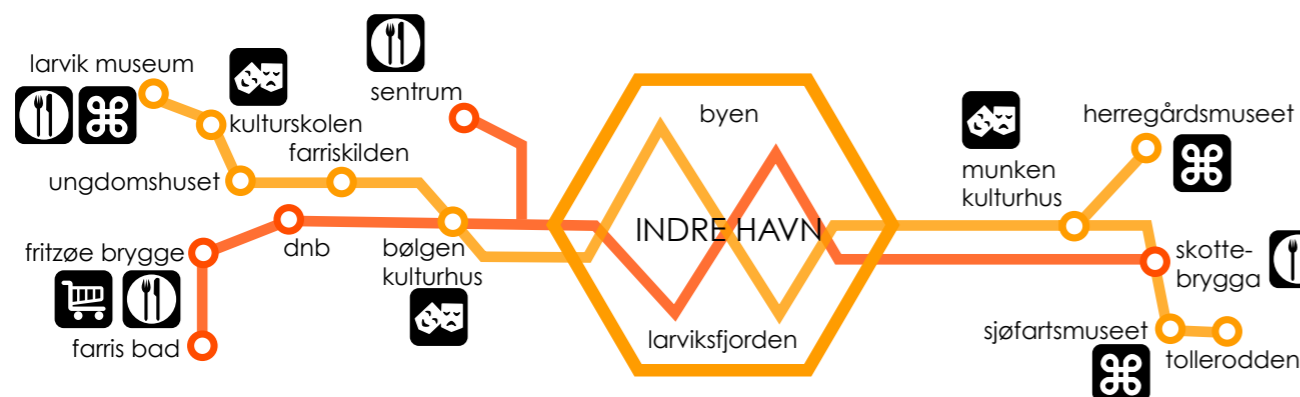
- 01. badestrand
- 02. badeplass
- 03. sandvolleyball
- 04. sandhåndball
- 05. skøytebane/badefontene
- 06. bocciabane
- 07. basketball
- 08. skatebane og skatehall
- 09. bordtennis
- 10. lekeplasser
- 11. utstyrsentral
- 12. seilskole
- 13. kajakk



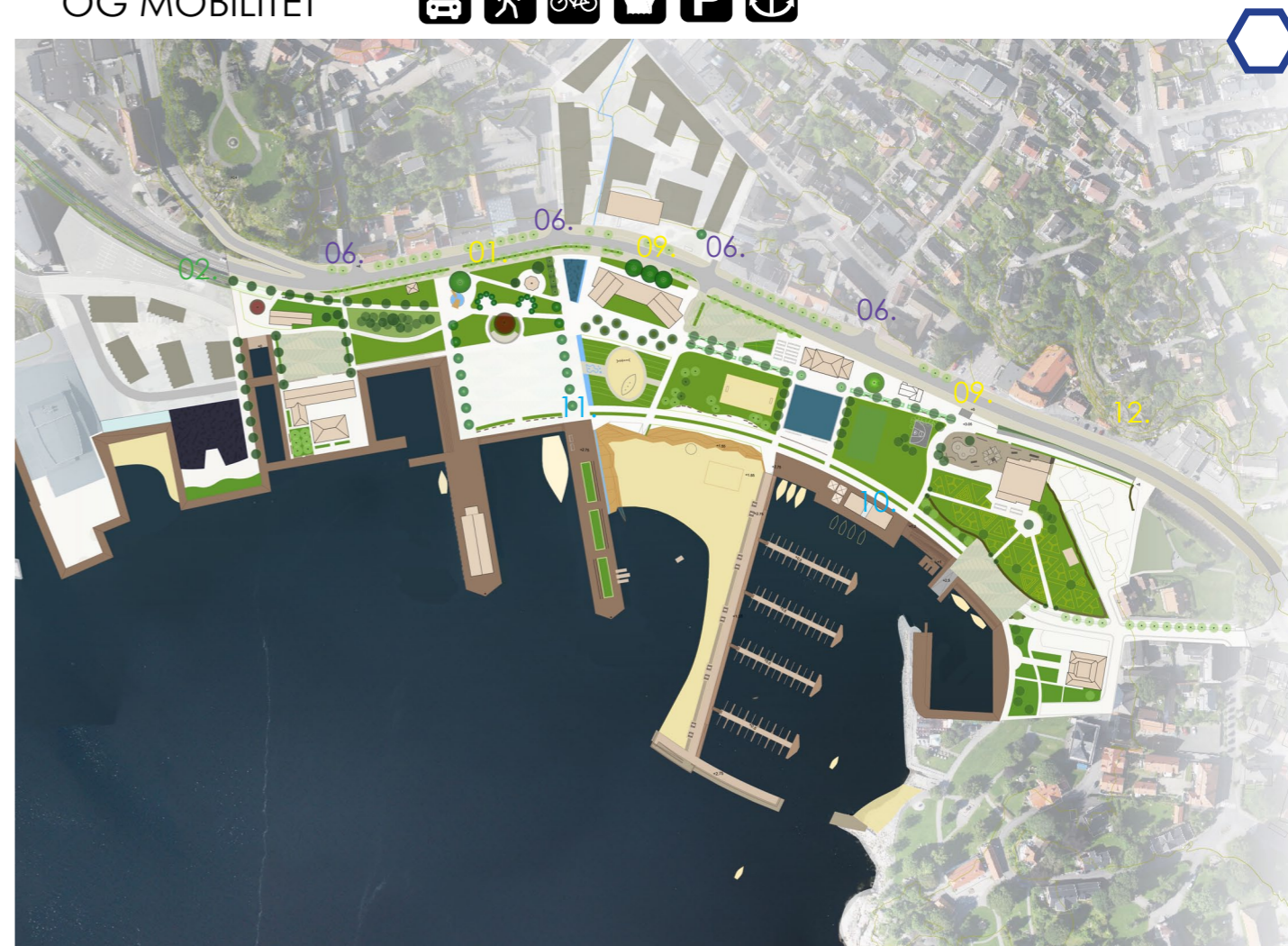
KULTUR OG
HANDELSSTRUKTUR



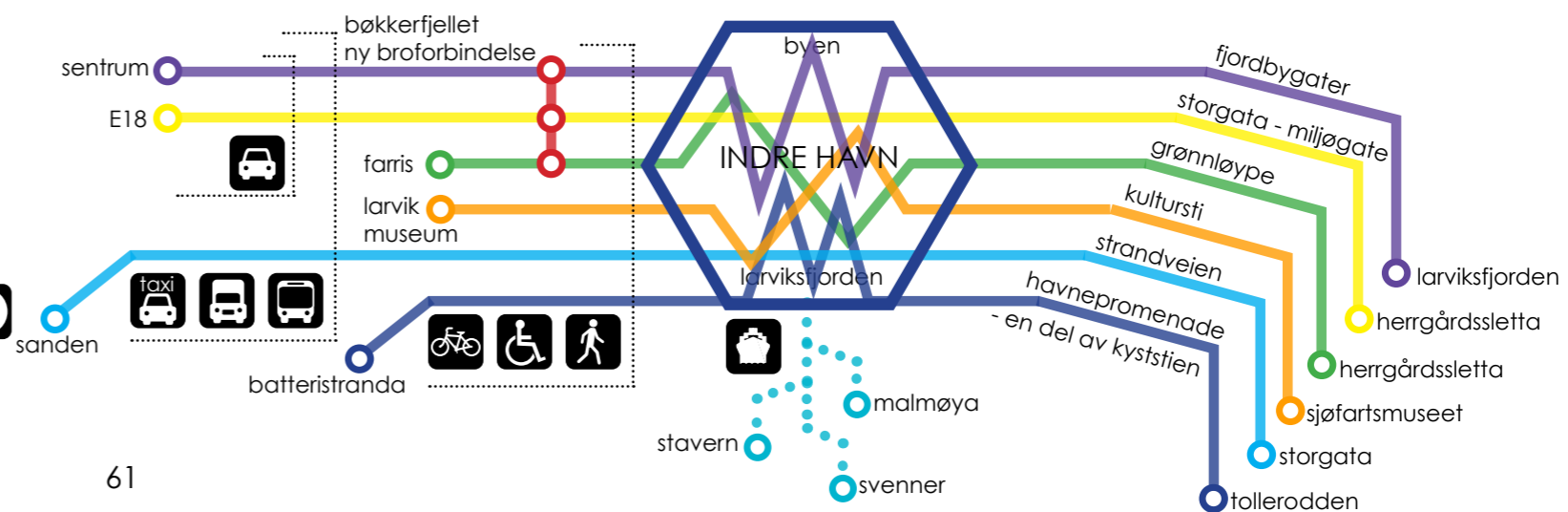
- | | |
|---|--------------------------------|
| 01. heyerdahl senteret | 08. flerbruksplass |
| 02. fiskehavna og fisketorget | 09. næring |
| 03. pakkhuset, pica pica, skotta - restaurant | 10. byens langbord |
| 04. mathall + restaurant | 11. servicebygg/marina |
| 05. utendørs båtmuseum | 12. kaffistova/musikkpaviljong |
| 06. larvik bymuseum | 13. skate og klatrehall |
| 07. tusenårsstedet | 14. midertidig workshop arena |



INFRASTRUKTUR
OG MOBILITET



- | | |
|--------------------------|------------------|
| 01. storgata - miljøgate | 07. bussterminal |
| 02. grønn løype | 08. taxi |
| 03. kultursti | 09. busstopp |
| 04. strandveien | 10. marina |
| 05. havnepromenade | 11. rutebåt |
| 06. fjordbygater | 12. parkering |



4.4 LØSNINGSFORSLAG - HAVNEPARKEN



BØKKERFJELLET

GRAND HOTELL
Transformasjonsområde:
GRAND KVARTALET

THOR HEYERDAHL'S
BARNDOMSHJEM

Storgata

Kaffistova

Larvik line

Gatetun med tunte

Lindelysthus

Larvik bymuseum
Larvik furiskforening

Gatetorg og
hc parkering

Vestfold Mathall
Restaurant

TEATERHUSET
MUNKEN

SANDEN
Transformasjonsområde
Forslag om bibliotek
i sjøfronten

BØLGEN
Kulturhus

"Bibliotek"

Heyerdahlsenter

Gjenåpning av
havnebasseng

Tusenårsstedet

Maritim
lekeplass

Sandhåndball

Vannspeil og
skøytebane

Sykkelparkering

Utstyrsentral

Parkering
i fjellet

HERREGÅRDEN

"Bokbadet"

Gjenåpning
av Lilleelva

Vestre brygge
"Folkebygga"

Pakkhuset
restaurant

Østre brygge
Honnørbygge
Soldekk og stuperåm

Rutebåt

Bålplass

Badestrand
Volleyballbane

Fisketorget

Basketball 3x3

Fotbalslette

Fordrøyningsbasseng

INNEDØRS
SKATEBANE (VINTER)
MIDLERTIDIG WORKSHOP ARENA -
SOMMER

OFFENTLIG TÅKHAGE

Rampe og
trappeanlegg

HERREGÅRDSLETTA

Havnehagen
Parsell- og skolehage
MAJOBØ

Servicebygg
Kajakklubb
Restaurant

Kajakkrampe

Båtrampe

Småbåthavn
og gjestehavn

Skottebygga
Museumshavn
og trebåthavn

Larvik Bymuseum

Skotta -
restaurant og bar

SJØFARTSMUSEET

Molo med
møteplasser

Universelltutformet
fiskeplass

Brettseiling

Sverdrupsmoloen

TOLLERODDEN

N ↑
1: 2000
A3

4.5 HOVEDGREP - STORGATA



// STORGATA - fra vei til gate!

Sentrum og Indre havn bør planleggis i sammenheng, men allikevel som to forskjellige områder med ulike kvaliteter, karakterer og funksjoner som utfyller hverandre og sammen er med på å heve attraksjonskraften for byen. Gode forbindelser vil da være en viktig faktor.



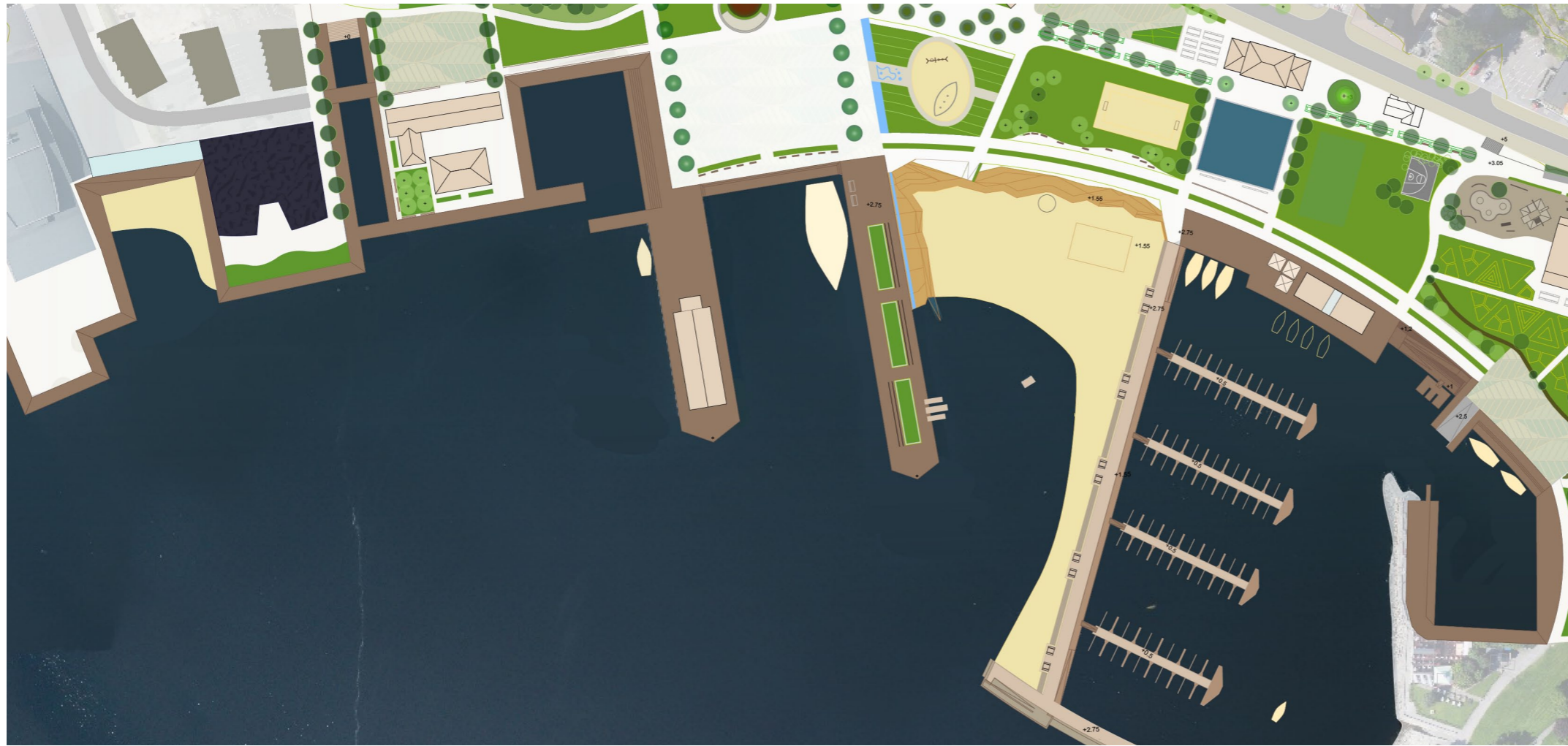
4.5 HOVEDGREP - "TUSENÅRSSTEDET"



// "TUSENÅRSSTEDET"

4.5 HOVEDGREP - HAVNEPROMENADEN

// HAVNEPROMENADEN



4.5 HOVEDGREP - HAVNEHAGEN OG AKTIVITEKSARENA

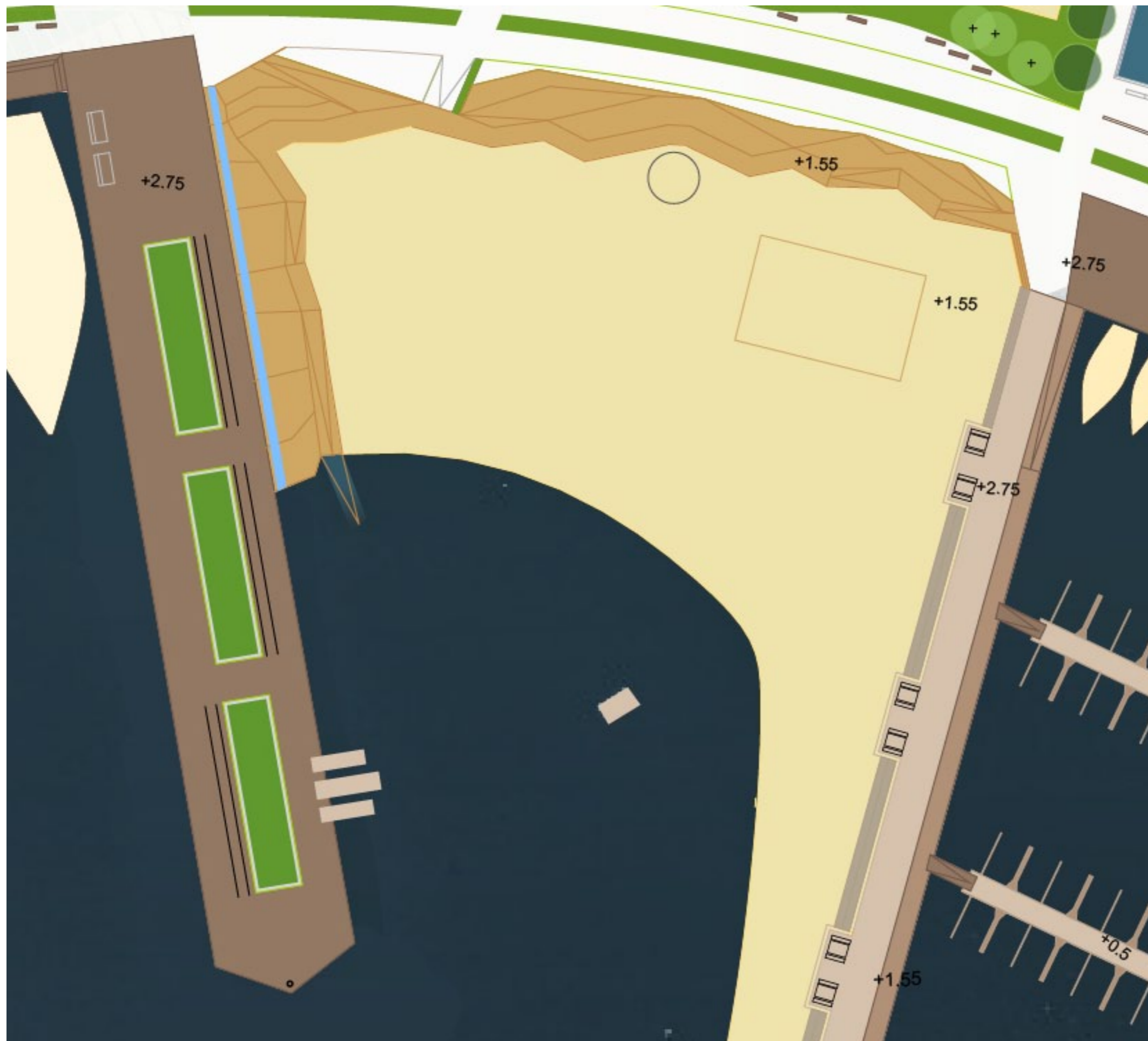


// HAVNEHAGEN OG SKATEPARK



4.5 HOVEDGREP - BADESTRAND OG BADEBRYGGE

//BADESTRAND OG BADEBRYGGE



4.5 HOVEDGREP - MATHALLEN OG MARKEDSPASS



// MATHALLEN OG MARKEDSPASS



4.5 HOVEDGREP - BÅTHAVNA



SMÅBÅTHAVN // GJESTEHAVN // MUSEUMSHAVN // TREBÅTHAVN

Tilgang til båtplasser for friluftsliv er et viktig aktivum som bidrar til å skape attraksjonskraft for en kommune, både som bosted og for å trekke feriegjester. Det er lagt opp til at den nye moloen i tillegg til å sørge trygge havneforhold, fungerer som en møteplass, med flere sitteplasser med grill og at den kan brukes som en universelt utformet fiskeplass i enden. Den nye moloen tar opp restene etter den gamle Sverdrupsmoloen. Konstruksjonsmessig kan trolig båthavnen løses på en enklere måte med bølgebrytere. Men dette gjør det mindre aktuelt å opparbeide en sandstrand i Indre havn.

// SKOTTEBRYGGA
 MUSEUMSHAVN OG TREBÅTHAVN

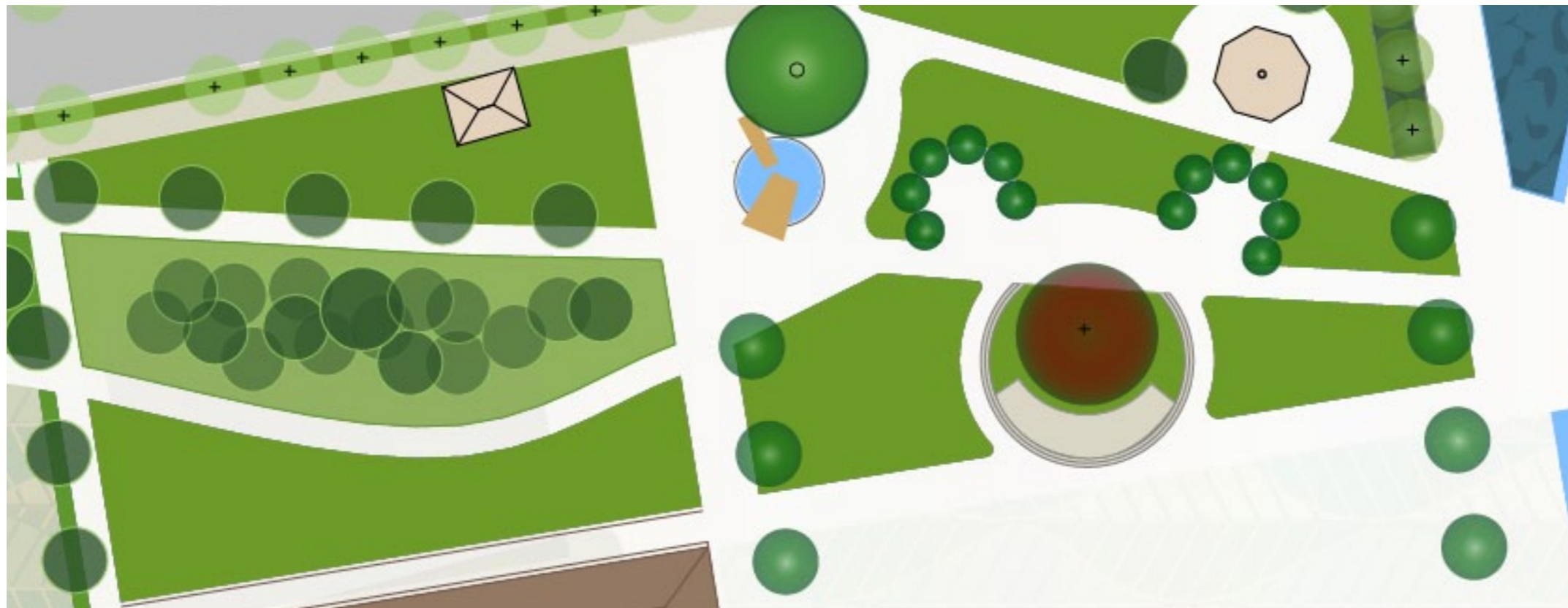


4.5 HOVEDGREP - LARVIK LINE



//LARVIK LINE

- I New York har de High line, i Larvik har vi Larvik line.
- Larvik line en parkmessig forlengelse av Indre havn
- // en grønn løype som binder sammen byens blågrønne strukturer og aktivitetsområder.
- // ulik utforming; parkpreg gjennom indre havn
- // flott utsikt
- // starte med nødvendige sikkerhetstiltak og adkomstpunkter i første omgang.
- // universellutforming
- // en trygg ferdselsåre for myke trafikkanter
- // en grønn løype som får folk til å la bilen bli hjemme
- // det skal være en opplevelse å ferdes på den grønne løypa
- // legge tilrette for utsiktpunkter og sitteplasser
- // helårsbruk
- // lysløype
- // BYENS GRØNNE PULS

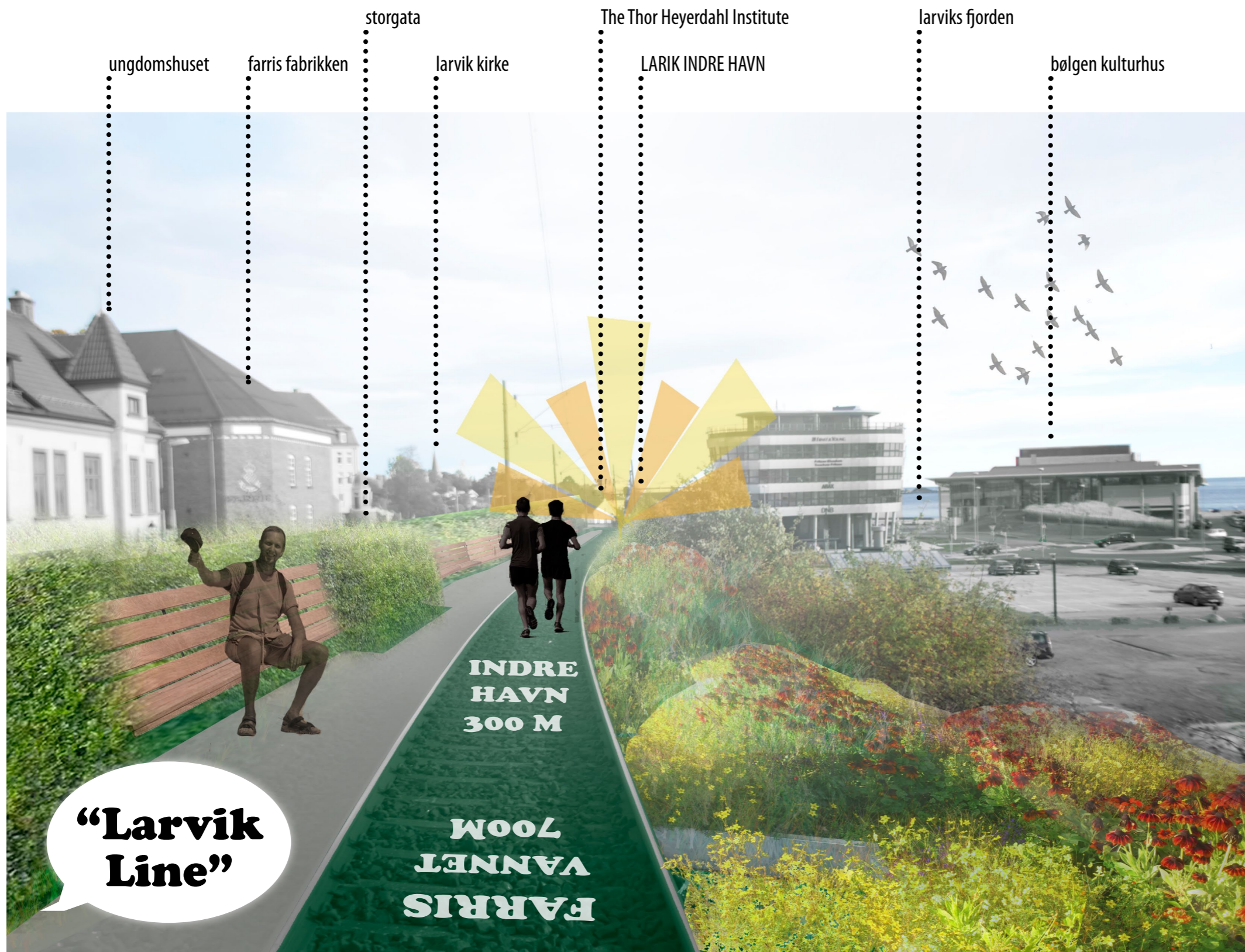


BILDE: Postkort av Petter Wessel
http://www.vasabatarna.se/wasastar/pw_filer/pw_larvik.jpg

4.5 HOVEDGREP - LARVIK LINE

STYRKE BLÅGRØNNE STRUKTURER

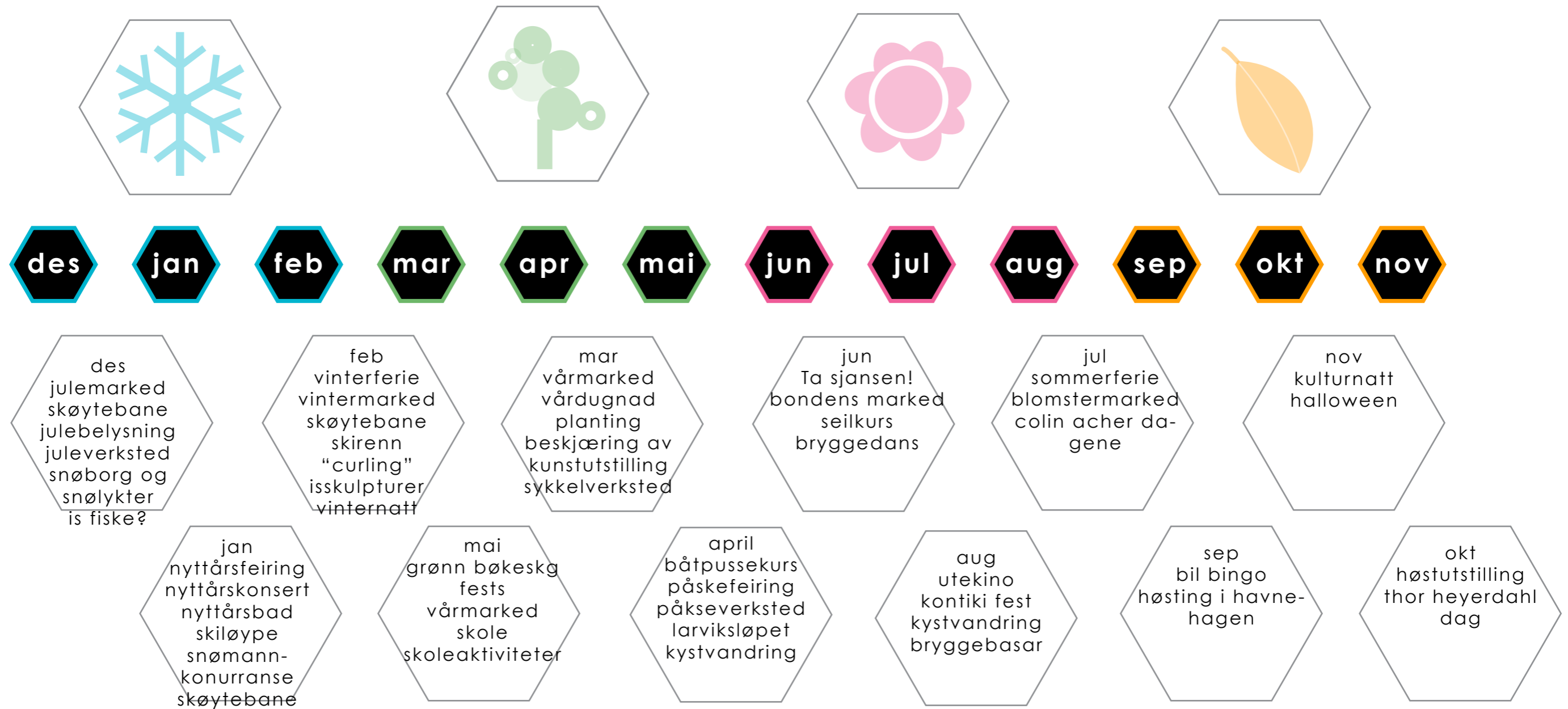




FØR: I dag er jernbanetrasen en barriere mellom byen og fjorden.

ETTER: Som en del av Havneparken blir den gamle jernbanetraséen forvandlet, fra å være en barriere til å bli en grønn ferdselsåre for myke trafikanter, som også binder sammen flere av byens friluft- aktivitets- og grøntområder.

4.6 AKTIVITETSKALENDER



helårsbruk #helårsaktiviteter # årstidsvariasjon

4.7 VEGETASJON

// OVERORDNET VEGETASJONSKONSEPT
Bidra til å skape en sammenhengende
sammenhengende grøntkorridorer og leg-
ge tilrette for et biologisk mangfold.

- BIOLOGISK MANGFOLD
- MAJOBØ - ØKOLOGISK
- ÅRSTIDSVARIASJON
- FUNKSJONELL - STRUKTUR, VISUELL LESBAR-
HET LE BEPLANTING, LANDEMERKE. REGNBED
- ESTETISK
- RENESSANSE OG BAROKKHAGE
- TILBAKEFØRE HISTORIEN MED VEGETASJON

Ved siden av det rent estetiske aspektet,
kan vegetasjon også være med på tilføre
byen et rikere fugle liv, rense luft for støv
og forurensing, gi svalende skygge, le og
rike sanseopplevelser.

ALLERGI VENNLIG:

Ved nyplanting bør bjørk, or, hassel, gress,
gran og burot unngås på grunn av allergi.
Gress bør klippes regelmessig.
(HÅNDBOK FOR UNIVERSELUTFORMING)



ÅRSTIDSVARIASJONER // VEGETASJON

En av hovedmålene for vegetasjonen er å og vektlegge årstidsvariasjoner for å oppnå helårsbruk. Bevisst plantevalg er med på å fremheve de ulike årstidene og hever den estetiske opplevelsesverdien. Dette gjøres ved å velge vegetasjon med ulike egenskaper til forskjellige tider av året, vakre blomster, høstfarger, dekorativ og skulpturelle form, spesielle frukter og eller dufter.

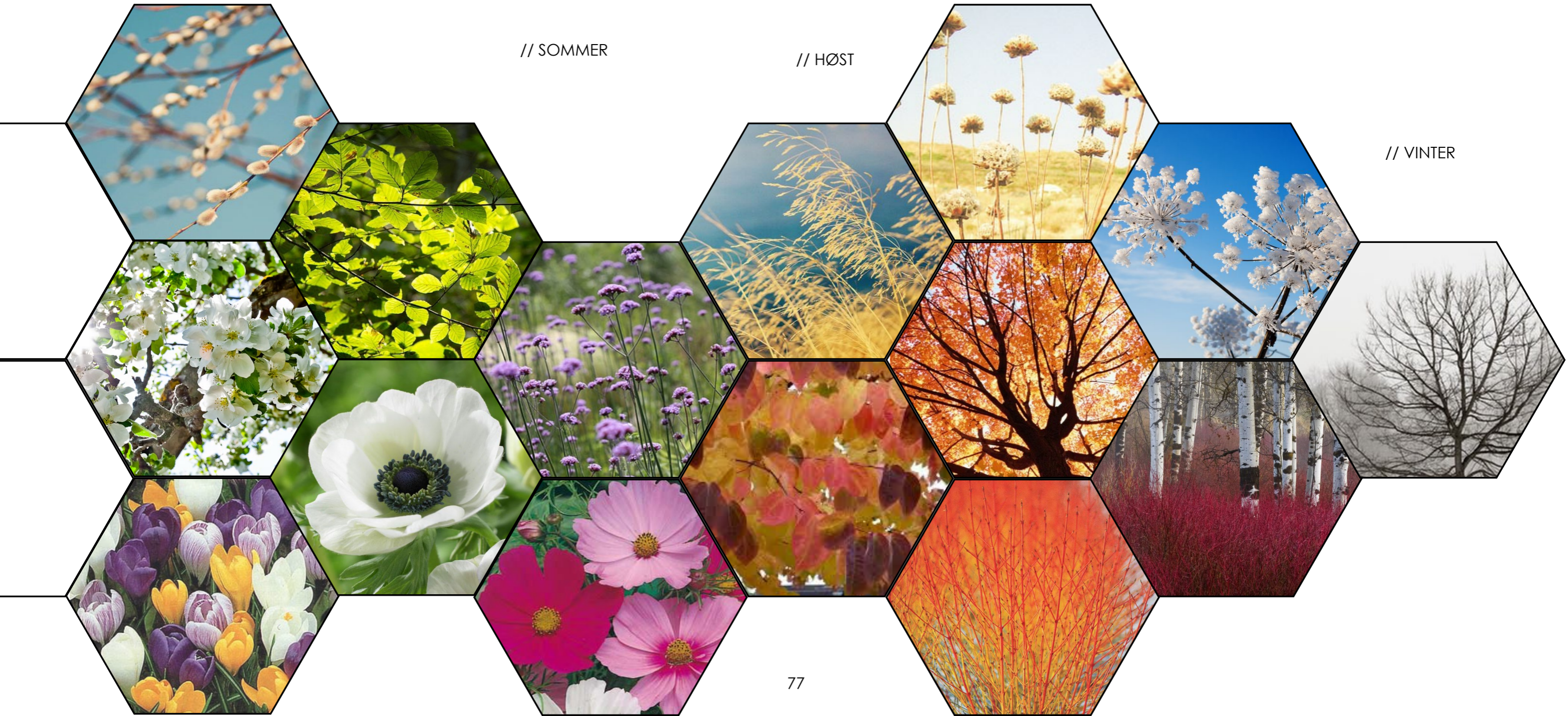
Dersom disse egenskapene brukes på en bevisst måte, kan det bidra til å gjøre byen mer attraktiv store deler av året. Det vil i praksis si å tilrettelegge for og utforme indrehavn på en slik måte at det kan hå noe å tilby brukerne hele året, ikke bare i sommerhalvåret.

// VÅR

// SOMMER

// HØST

// VINTER



4.8 MATERIALBRUK

Det bør utvikles en egen formgivingsveileder for Indre havn som gjer noe om materialbruk. Den kan bygge oppunder formgivingsveilederen som er utviklet for Larvik sentrum, for å skape struktur og gode sammenhenger. Indre havn kan med fordel skille seg ut fra resten av byen når det kommer til det estetiske og formgivende. Indre havn representerer noe nytt, moderne og maritimt med respekt for det gamle.

3.6 BÆREKRAFTIG MATERIALPALETT



// BELYSNING

Det skapes et overordnet designprogram som skaper variasjon og forsterker havnepromenadens punkter langs veien. Belysningen deles inn i funksjonsbelysning og effektbelysning. Funksjonsbelysningen skal gjøre området trygt og lettest i mørke. Effektbelysning ved spesielle punkter bidrar til å skape en atmosfære som kan skille seg fra eller forsterke identiteten som stedet har på dagen. Belysning av kunst vil være en viktig del av effektbelysningen. bruk av belysning kan også knyttes opp mot årstider og arrangementer. man kan foreksempel ha det mørkt i parken når det er fullmåne, bruke fakler og arrangere måneskinns-tur.

Storgata får nye gatelyter som er inspirert av de gamle lyktene fra. Dette for fremheve storgatas rolle som bygate og skape et miljø.

Gjenbruk av de nye lyktene i Indre havn som kan erstattes på sikt med nye armaturer som samsvarer med det nye belysningskonseptet og planen.

Belysning av forbindelsen mellom Bøkkerfjellet og Indre havn kan forsterkes visuelt både på dagtid og kveldstid med bruk av belysning.

// BY- OG PARKGULV

Skape sammenhenger med bygulvet. særtrekk og krakter. Miljøskapene. Eslesbarhet, univelsellutforming helhetlig plan sammenhengende ledelinjesystem må tilpasses, estetikk fomål og bruk. Fortauet og byrommet blbla granitheller med varierende storrelse og valør. fint monster..

// PARKMØBLER

Det bør utvikles en egen "møbelfamilie" for Indre havn. Parkmøblene bør ha god kvalitet og en helhetlig utforming. Plasseringen må være funksjonell iforhold til fremkommelighet, bruk og klimatiske forhold, og det må så lang det er mulig tilrettelegges slik at de er tilgjengelig for alle. Gjenbruk av bryggematerialer, kan være med på å forsterke en maritim identitet. Gjerne i kombinasjon med lokale og kortreiste materialer som foreksempel larvikitt. Sitteplasser inviterer til opphold, og det er viktig med ulike typer sitteplasser, både i form av benker og sekundære sitteplasser. Benkene har armlener og ryggstøtte, og er plassert utenfor selve gangarealet.



x | x Bildene er lånt fra Nofax
x | x Public Design.
x | x Benk og bord er eksempler
på gjenbruk av gamle
bryggearlegg i Danmark.

4.9 VEIEN VIDERE//ACTION

ACTION!

Indre havn er allerede i en transformasjonsprosess, den midlertidige parken fungerer allerede godt som rekreasjon- og aktivitetspark og har blitt en viktig arena for store og små eventer og arrangementer gjennom hele sommeren. Forbedrings potensialet er livevel absolutt tilstede. Om jernbanetrasen og stasjonen flyttes vil det skje rundt 2030. Man har derfor et hav av tid til å teste ut ulike aktiviteter og funksjoner i Indre Havn og samtidig kartlegge befolkningens ønsker og behov. som man kan begynne å etablere noen permante tiltak. Det er også viktig å ta i bygge videre på etablerte funksjoner som allerede finnes i området og fungerer godt. samt å ta i bruk de gamle og tomme bygningene som bør bevares. I første omgang må man skape en felles visjon for Indre havn.

4.x UTVIKLINGSFASER // EN ETAPPEVIS TRANSFORMASJON

FASE I

TILGJENGELIGHET

- revitalisere Storgata som by- og miljøgate, trafikken kan da legges om Strandveien i Indre havn, før man begynner på transformasjon av sjøfronten.
- forsterke forbindelser
- grand passasjen
- fobedre gangforbindels bøkkefjellet-storgata
- grønneforbindelseslinjer og gang- og sykkelvegnett

MEDVIRKNING

- medvirkning og workshop
- etablere et permanten workshop i togstallen
- ønskebrønn i Indre havn, på torget og THVGS
- en ideplansje eller boks, som folk kan skrive på
- Campingvogn - eks. Groruddalen

"TESTBEDS"

- midlertidig biblioteksavdeling i Tollboden
- "BOKBADET"
- midlertidig sykkelstasjon (verksted og utleie)
- midlertidig majobo prosjekt på tidligere hensettingsområdet
- turistkontor
- midlertidig skøytebane
- midlertidig gjestehavn

GJENBRUK AV BYGNINGER

Ved å ta i bruk eksisterende bygninger, som togstallen, jernbanestasjonen og tollboden skaper man aktivitet i området. Dette bidrar også til at identiteten og særpreget på området forsterkes.

FASE II

AKTIVISERING AV SJØFRONTEN

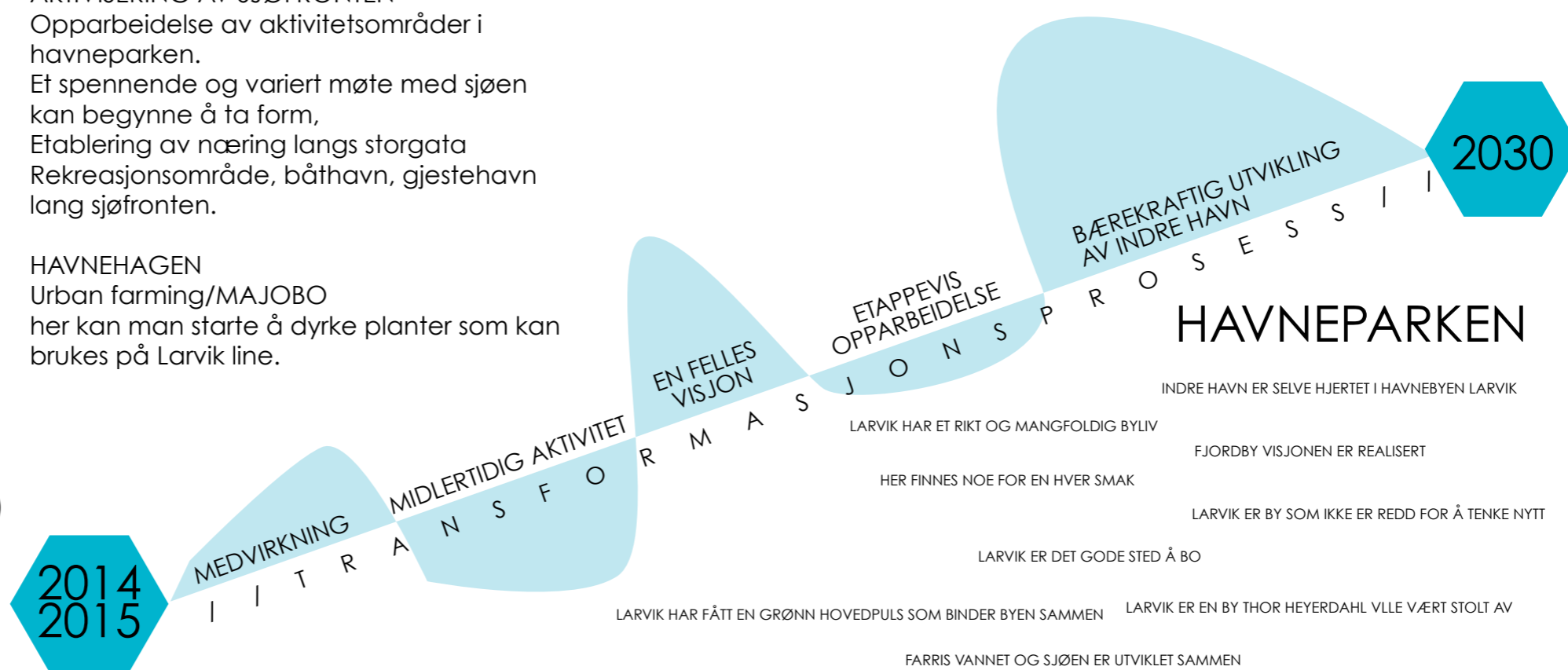
Opparbeidelse av aktivitetsområder i havneparken.
Et spennende og variert møte med sjøen kan begynne å ta form,
Etablering av næring langs storgata
Rekreasjonsområde, båthavn, gjestehavn lang sjøfronten.

HAVNEHAGEN

Urban farming/MAJOBØ her kan man starte å dyrke planter som kan brukes på Larvik line.

FASE III

- Området som jernbanen okkuperer i dag.
- grønn løype
 - ny skatebane/aktivitetspark
 - Vestfold mathall
 - Badestrand
 - Larvik museum



5.1 KONKLUSJON

Oppgaven drøfter transformasjonspotensialet for Indre havn med utgangspunkt i problemstillingen; Bærekraftig utvikling av Indre Havn.

Problemstillingen kan sies å være et overordnet mål for oppgaven, som fokuserer på grønn- og sosial bærekraft.

Etableringen av gode strukturer innad i havneparken og i sammenheng med eksisterende bystruktur og byliv, understreker verdien av helhetlig planlegging, gjennom å koble arealplanlegging tett opp mot samfunnsplanlegging.

En historisk, teoretisk og analytisk tilnærming til problemstillingen og oppgaveområdet, resulterer i 6 planstrategier for videre utvikling:

- STYRKE BLÅGRØNNE STRUKTURER
- SKAPE GODE FORBINDELSER MELLOM FJORDEN OG BYEN
- MOBILITET OG TILGJENGELIGHET
- STYRKE EKSISTERENDE NATUR- OG KULTURKVALITETER
- SOSIALE MØTEPLASSER, MANGFOLD, FLEKSIBILITET OG KVALITET
- AKTIVITET, REKREASJON OG FRILUFTSLIV

Strategiene gjenspeiles i løsningsforslaget som tilsammen svarer på oppgavens problemstilling.

Folk kosær seg i Indre havn! Havneparken er et mangfoldig urbant, maritim og offentlige "parkrom", i moderne forstand. Her møtes det beste fra sjø og by i skjønn forening. Parken fletter nedre og øvre by sammen, med vann og vegetasjon som virkemidler.

Byens nye storstue har ved å forsterke natur- og kulturkvaliteter fått en unik områdekarakter. Storstua inviterer til aktiv bruk, opphold og sosial sammenkomst, her er det plass til alle.

Farrisvannet og fjorden er utviklet sammen, med "Larvik line" som følger jernbanesporet langs Farriselva. Den nye oasen av en tursti binder sammen flere av byens aktivitets- og friluftsområder.

Havneparken og "Larvik Line" representerer en bærekraftig utvikling av Larvik som by og kommune, bosted og feriested. En bærekraftig utvikling av Indre havn, er en bærekraftig utvikling for Larvik som by.

5. 2 REFLEKSJON

Arbeidet med masteroppgaven har vært en lærerik og spennende prosess. Det har vært fordeler og ulemper med å arbeide med eget hjemsted. Engasjementet har til tider gått over i det patriotiske, samtidig som viktige ting har blitt tatt for gitt. Det har også vært utfordrende å være kritisk, i fryk for å trække noen på tærne.

Byutvikling var for meg et relativt nytt ter- reng innenfor landskapsarkitekturfaget. Jeg har derfor hatt en bratt læringskurve gjennom oppgaven. Jeg har også fått utvidet kunnskap om bærekraft begrepet i sammenheng med byutvikling og en dypere forståelse for byplanleggingens mange lag og strukturer.

Det har vært svært givende og spennende å arbeide med et transformasjonsområde som ligger i møtet mellom by og sjø. Det er ikke ofte man får muligheten til å planlegge en så stor park fra bunnen av på denne måten. Under prosessen savnet jeg literatur knyttet til transformasjon som tema og transformasjonsområder sett i en større samfunnsmessig betydning.

Med en bred tilnærming (historisk, teoretisk og analytisk) til oppgaven og oppgaveområdet, samt fokus på overordnede planstrategier, har tid til prosjektering dessverre måtte vike. Løsningsforslaget begrenser seg til å kommunisere overordnede planstrategier, idéer og løsninger. Med det svarer løsningsforslaget på selve problemstillingen. Økt grad av detaljering og visualisering ville styrket oppgaven ytterligere, ved å kunne kommunisere og presentere idéene og strategiene på en bedre måte.

Bærekraftig byutvikling innebærer, etter min mening, lokal medvirkning. Dessverre har jeg ikke fått utført arbeidsverkstedet ved Thor Heyerdahl vidreggåendeskole, som var planlagt som en del av forarbeidet til oppgaven. (Etter en mnd med planlegging, ble det plutselig trangt for dem i timeplanen.)

For at man skal få mest mulig utbytte av medvirkningen, må det skje tidlig i planprosessen. På den måten kan man spare både tid og penger. Medvirkningsmuligheten kommer ofte for sent, og appelerer i alt for liten grad til unge. I januar i år arrangerte Larvik kommune folkemøte om Indre havn på bibliotekt. Jeg var minst 20 år yngre enn gjennomsnittsalderen blant de fremøtte. Og med det kan en kanskje spørre seg; hvilken rolle spiller medvirkningsseanser som folkemøter, for planleggingen i en småby som Larvik?

Jeg vil med det utfordre Larvik kommune til å tenke nytt og kreativt og satse på god medvirkning i fremtiden. Og når det er sagt så håper jeg at denne oppgaven kan bidra til diskusjon i medvirkningsprosess, både ved å provosere, inspirere og engasjere. HEIA LARVIK!

5. 3 KILDER

// BIBLIOGRAFI

arkitektur.nå (2009) Norsk arkitektur politikk, utgitt av Kultur- og kirkedepartementene, august 2009:

http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Kultur/Rapporter%20og%20utredninger/KKD_Arkitektur.naa_web_justert_pdf-utgave_sept09.pdf

Burke, M. and Brow A.L. (2007) Distances people walk for transport. http://www98.griffith.edu.au/dspace/bitstream/handle/10072/17867/49100_1.pdf?sequence=1

Blix, Einar: Strandstedet og ladestedet. Larvik 1700-1750, Larviks historie, 1.bind. Johnsen O.A.(red.), Larvik 1962.

DAK, Dansk Arkitektur Center: <http://m.dac.dk/da/dac-life/copenhagen-x-galleri/cases/kalvebod-boelge/>

Den Europeiske Landskapskonvensjonen (2004) regjeringen.no, selve dokumentet: EuropeanLandscapeConvention Council of Europe Cultural Heritage, Landscape and Spatial Planning Division Directorate of Culture and Cultural and Natural, 2004

Eiendomsmegler1 - Larvik: Demografi for Larvik sentrum: Ttenesten er levert av Eiendomsprofil AS, 2013.

Gehl, J. (2012) Byer for mennesker, København; Bogværket, 1.utgave, 1. opplag

Intercity gjør Østlandet til ett arbeidsmarked, Utgitt av Jernbaneverket, februar 2012, <http://www.jernbaneverket.no/Page-Files/17862/InterCity-brosjyre.pdf>

Larvik kommune,(2006) Kommunedelplan for Larvik by 2006-2018 http://85.19.179.26/planarkiv/0709/01.2006/dokumenter/01.2006_Kdp_Larvik%20by.pdf

Larvik kommune, (2014), Vedlegg til Strategidokument 2014-2017.

<http://www.larvik.kommune.no/Documents/Strategidokumenter/2014-2017/Vedlegg%20til%20Strategidokument%202014-2017.pdf>

Larvik kommune (2013) Forslag til planprogram for Larvik Indre havn, 2013 Utarbeidet av Dark Arkitekter i samarbeid med Larvik Kommune 05.11.201

Larvik kommune,(2012) Kommunedelplanens samfunnsdel for Larvik kommune 2012-2020

Larvik kommune, (2010) Kommunedelplanens arealdel for Larvik kommune, 2010 2022

Larvik Museum, Aina Aske, Gro Stalsberg (2008), Drømmen om en havn, Larvik Indre havn i fortid og fremtid, Larvik 2008

Løwenørn, Paul (1975): Oplysende Beretninger for de Søfarende til de Specielle Kaarter over den Norske Kyst 1791-1803, København 1975.

Miljøverndepartementet,(2013) Den moderne bærekraftige byen. Utgitt av Miljøverndepartementet, august 2013.

Miljøverndepartementet,(2013) Faglig råd for bærekraftig byutvikling, 2013: http://www.regjeringen.no/upload/MD/2013/Sluttrapport_byradet.pdf Utgitt av Kommunal- og regionaldepartementet og Miljøverndepartementet i desember, 2013.

Nyhus P.: Den gang det het Laurvig, Larvik 1981

Næss, P (1993)

Strategisk verktøy i kulturplanlegging 2011, KRYSS, Statsbygg 2011 <http://www.statsbygg.no/FilSystem/files/utviklingsprosjekter/VeilederKryss2011.pdf>

UTB 2003/06
Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater
Utbyggingsavdelingen, Vegdirektoratet
Fra riksveg til gate
<http://www.botsfor.no/publikasjoner/Fra%20veg%20til%20Web.pdf> Miljøgater

Statensvegvesen, (2013)
Veg- og gateutforming
Nr. 017 i Statens vegvesens håndbokserie, Vegdirektoratet
ISBN: 978-82-7207-663-3
http://www.vegvesen.no/_attachment/61414

Statensvegvesen, (2011)
Universell utforming av veier og gater, Veileder, Håndbok 278
Universell utforming av vegger og gater
Nr. 278 i Statens vegvesens håndbokserie
[http://www.vegvesen.no/_attachment/118984/binary/386085?fast_title=Håndbok+278+Universell+utforming+av+veger+og+gater+\(12MB\).pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/118984/binary/386085?fast_title=Håndbok+278+Universell+utforming+av+veger+og+gater+(12MB).pdf)

Statens Vegvesen (2003), Sykkelhåndboka -Utforming av sykkelanlegg, Oslo

Statensvegvesen, (2003)
UTB 2003/06
Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater
Utbyggingsavdelingen, Vegdirektoratet
Fra riksveg til gate
Dato:
ISBN 82-7207-543-1
<http://www.botsfor.no/publikasjoner/Fra%20veg%20til%20Web.pdf>

Strøm, Kathrine(2013) Den Blågrønne byen, 2013, Kathrine Strøm
ArkitekturN Nr. 1 2013
<http://blogg.cowi.no/2013/06/10/den-bla-gronne-byen/>

SSB 2014_ Opplysningene er hentet fra Statistisk Sentral Byrå (2014)

Tank, Roar 1934: Fra Vestfolds byer 1743: av samtidens papirer. Vestfold historielags skifter, bind 2 Tønsberg 1934, s.20-21
Vestfold fylkes kommune. Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold, utgitt i november 2004.

Kilde til referansestudeie:
tegn_3: Drammen elvepark
Park og Anlegg 02.2014 -

// FIGURLISTE

KART, FOTO OG FIGURER SOM DET IKKE ER HENVIST TIL I FIGURLISTEN ER FORFATTERENS EGNE.

Agenda Larvik har opprettet en bildebank med Larvik-bilder, disse kan brukes fritt ved promotering av Larvik. Bildene som er lånt fra Agenda Larvik sin bildebank på flickr, refererer til Agenda Larvik i oppgaven, agendalarvik.no

// DEL 2 - INTRODUKSJON

s. 7

ill. 1 - Branding Larvik logo, Kilde: Agenda Larvik <http://www.flickr.com/photos/linklarvik/sets/72157624215666336/>

s. 12

fig. 1 - Befolkningsutvikling 2000 - 2030. Kilde: SSB

Kart 1 - Skråfoto, satt sammen av flere bilder fra karttjenesten til 1881.no

s. 13

ill. 2 - 3 - Norgeskart og fylkeskart, Kilde: Norgeskart

ill. 4 - Torp flyplass. Kilde: <http://torp.no/Reisende/Destinasjoner/Rutekart/?pkMenu=85&pksMenu=100&pkssMenu=588&Language=NO>

s. 17

ill. 5 - Kommundelplan Larvik By 2006 - 2018. Kilde: Forsiden til kommuneplanen til Larvik by.

s. 18

Kart 2 - Kilde: Utsnitt fra Larvik Kommunes plankart

s. 19

ill. 6 -9 Forslag til planprogram for Larvik Indre Havn 2013, Kilde: DARK arkitekter for Larvik Indre Havn 2013, DARK arkitekter

// DEL 2 - HISTORIE OG TEORI

KART:1 Kartet med avmerkingen av Larvik (d.Larwick) er laget i 1558 av den venetianske kartografen Michele Tramezini, Det er basert på et eldre kart, Carte van Ooslant fra 1543 av Cornelis Anthonisz. Det Kongelige Bibliotek, København / Larvik Museum. - <http://philippelopes.free.fr/MicheleTramezini1558EuropeNord.jpg>

KART:2 Larvik ca. 1690. Kartet er tegnet av P. J. Wilster som var dansk og sjef for fortifikasjonsverkene tidlig på 1700-tallet. Han var i Stavern allerede i 1680/90-årene under bygging av fortet. (Riksarkivet/Larvik museum.)

s.24

BILDE 1: Larvik anno 1783, Larvik museums historiske samling. Larvik museums historiske samling: <http://www.larvikmuseum.no/wp-content/uploads/2012/11/1783-kartet-e1359620539987.jpg>

KART 3: Paul Løwenørn; "Speciel kart over en del af den Norske Kyst" Nr 7 1803; (Per Nyhus - Den gang det het Laurvig, 1981).

KART 4: «Assesor Spørch og Løitnant Brochs Kart om Byens Omgivelser af 1811» Kilde: Larvik kommune; Kommundelplan for Larvik by 2006-2018

Kart 5: Rørdams bykart over Larvik fra 1820, viser den nye bygrensen. Kilde: Larvik kommune; Kommundelplan for Larvik by 2006-2018

Kart 6: Larvik havn fra 1832. (Per Nyhus - Den gang det het Laurvig, 1981)
BILDE 2 : Maleri av I C Dahl 1834. (Per Nyhus - Den gang det het Laurvig, 1981).

s.26

KART 7: " Larvik havne- og stasjonskonkurranse 1920" Kilde: Larvik kommune; Kommundelplan for Larvik by 2006-2018

KART 8: Kartet viser Larviks endelige form i 1927, Kilde: Larvik kommune; Kommundelplan for Larvik by 2006-2018

KART 9: Flyfoto fra 1979 (Historiske kart 1881.no) s.27

KART 10-13: Historiske kart over Larvik, (1881.no).

ill. 1.Vinnerforslager "Connecting Larvik" av DARK arkitekter. Utsnitt fra prosjektark, arkitektens hjemmeside:

BILDE 3: Etter ekstrem forvandling Kilde: <http://www.op.no/nyheter/article4363590.ece>

s. 28

ill.2: Landemerke Farrisbrua og dobbeltspor på Farriseidet. (L2 Arkitekter AS og Rambøll Norge AS)

s.29

ill.3: Fotomontasje, Fritzøe Eiendom
ill.4: Grand kvartalet, DARK ARKITEKTER

s.30

fig.1: Gjengitt etter Jernbanens Figur For Vestfoldbanen

s.31

KART 14-16: Historiske kart fra 1881, sin karttjeneste. (1881.no)

KART 17-19 : Kartene er laget med Forbrukerrådets nye digitale karttjeneste Sykle dit. Tjenesten gjør det mulig å se hvor langt man kan komme seg på sykkel i alle retninger.

s.32 Referanseprosjekter

BILDE 1: Aquarama i Kristiansand: Aquarama - <http://www.kvadraturen.no/nyheter/aquarama-vant-byggepris.aspx>

BILDE 2: Elveparken i Drammen, hentet fra prosjektark: <http://www.tegn3.no/pdf/elveparken-i-drammen>

s.33

BILDE 3: Kalvebod Bølge: https://www.competitionline.com/upload/images/e/3/d/8/0/9/c/3/e3d809c33f460d420e-56f7829a17521f_1.jpg

BILDE 4: Hudson River Park: <http://www.metropolismag.com/Point-of-View/August-2013/Q-A-Kim-Mathews-and-Signe-Nielsen/Hudson%20River%20Park.jpg>

BILDE 5: Hudson River Park: http://www.arup.com/projects/hudson_river_park/hudsonpark_1.aspx

s.34

BILDE 6: Illustrasjonskart over La promenade plantée i Paris <http://www.messynessychic.com/2012/07/06/paris-secret-park-in-the-sky-the-original-high-line/>

BILDE 7: La promenade plantée høst: <http://ontheluce.com/2011/11/03/paris-promenade-plantee/>

BILDE 8: La promenade plantée; <http://static.messynessychic.com/wp-content/uploads/2012/07/20120706-110909.jpg>

BILDE 9: La promenade plantée; <http://static.messynessychic.com/wp-content/uploads/2012/07/parisroses.jpg>

BILDE 10: La promenade plantée; <http://static.messynessychic.com/wp-content/uploads/2012/07/20120706-110854.jpg>

BILDE 11: La promenade plantée; <http://static.messynessychic.com/wp-content/uploads/2012/07/20120706-110844.jpg>

s.35

BILDER

Bilde 12-13: <http://www.thehighline.org/about/maps>

Bilde 14: New York High line / Fotograf-Iwan Baan http://farm7.staticflickr.com/6124/5930916909_966902296d_b.jpg

Bilde 15: New York High line / Fotograf-Iwan Baan <http://farm7.staticflickr.com/60>

06/5930928703_258155fe6f_b.jpg

Bilde 16: New York High line http://farm5.staticflickr.com/4030/4290914762_f52b989ebc_b.jpg

Bilde 17: New York High line / Fotograf- Iwan Baan http://farm7.staticflickr.com/6141/5930732291_3156792fbe_b.jpg

Bilde 18: New York High line / Fotograf- Iwan Baan http://farm7.staticflickr.com/6130/5931217644_46fabdab77_b.jpg

Bilde 19: New York High line / Fotograf- Iwan Baan http://farm7.staticflickr.com/6009/5933416689_a1a85787b0_b.jpg

s.36 Bærekraftig utvikling
fig.1: Illustrasjon av bærekraftige utviklingen (Basert på World Commission on Environmental development, 1987)

ill. 1: Jordklode kilde: ill. 1 - Kilde - http://www.lu.hio.no/samfunnsfag/GLU105-10/GLU2011_12/prosjektarbeid.html

// DEL 3 REGISTRERING OG ANALYSE

s.44
fig.1: Tabellvisning for temperatur, nedbør og vind fra Larvik målestasjon per måned. (www.yr.no)

fig.2: Vannstand,(Kartverket)
fig.3: Værstatistikk for Larvik. Grafen viser nednørsmenge og temperatur fra perioden februar 2013 til januar 2014. (www.yr.no)

s.45
fig.4: Sjøkart fra gulesider.no
fig.5: Vindrose for Svenner fyr, viser en frekvensfordeling av vindretning og vindhastighet. (klima.no)

s.46
KART 1: Offentlige grøntområder i sentrum og blågrønnestrukturer, kart fra tidligere masteroppgave - Den røde tråden mellom-

Torget og fjorden i Larvik by. Karteter laget og lånt av Lena Heggem Jørgensen.

s. 49
BILDER
Bilde1: Tollboden ble bygget i 1814 og blir i dag noe brukt til undervisningsformål, (wikipedia commons).

BILDE 2: Tollboden med den gamle fiskerbrygga i front, Agenda larvik- Historisk bildesamling donert av Per Nyhus

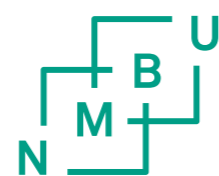
BILDE 2: Tollboden med den gamle fiskerbrygga i front Agenda Larvik - Historisk bildesamling donert av Per Nyhus

BILDE 3: Bilde fra Havnebassenget Kulturminne registrering på havbunnen i forbindelse med reguleringsplan.

BILDE 4: Vestrebrygge ble brukt til å promenerere, if tillegg til å være dampskisbrygge. Historisk bildesamling donert av Per Nyhus

side. 51
Bilde 5 : Buss, Agenda larvik

// MASTEROPPGAVE I LANDSKAPSARKITEKTUR
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
NORGES MILJØ OG BIOVITENSKAPELIGE UNIVERSITETET
KATHRINE JENSEN
VÅR 2014 //



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no