

Kommunedelplan for Larvik by 2005-2017

Uttalelse fra Torstrand Vel



TORSTRAND VEL

V/ SOPHIE SLAATTA
Glassverktunet 13e
3263 Larvik

tel: 928 30 922
mail: sophie@slaatta.no

PlanArk samarbeidsnettverk for
arkitektur og planlegging

Plan & Arkitektur - org.nr 970 150 072
Siv.ark Dagfinn Eckhoff
Sofies gate 16 - 0170 Oslo

Tlf 22 69 73 41 Mobil 911 85 410
www.planark.no planark@online.no
Postgironr 0532.0991 902

Denne uttalelse er laget i samarbeid mellom siv.ark Dagfinn Eckhoff og Sophie Slaatta, Torstrand Vel etter avtale om forlenget uttalefrist 8. mai 2005

Larvik kommune har med denne kommunedelplanen satt seg meget ambisiøse mål både for planarbeidet og dets gjennomføring. Planmaterialet er meget omfattende og påkostet, men:

Har kommunen lyktes med å utarbeide et tjenlig plandokument?

Dette er det sentrale spørsmålet vi vil forsøke å besvare i de følgende avsnitt. En kommunedelplan skal, på overordnet nivå, gi retningslinjer for vern og utbygging. Den skal styre de vesentlige prinsippene som fastlegges på underordnet nivå gjennom en reguleringsplan. Det er flere krav som må stilles til kommunedelplanen, bl a:.. Er den lesbar slik at publikum og aktørene forstår hva den innebærer? Styrer den de viktige tingene på riktig nivå?

Forut for det foreliggende planforslaget ligger forarbeider, retningslinjer fra kommunestyret og en omfattende medvirkningsprosess. Er planen blitt et logisk og godt svar på den prosess og de føringer som er gitt?

Vi vil her forsøke å belyse hvorfor planleggerne ikke har lyktes med dette.

- Planmaterialet er meget omfattende og uferdig. Det er påkostet i presentasjonen, men innholdet står ikke i forhold til innpakningen. Det består av flere dokumenter som tildels er innbyrdes motstridende og har preg av at flere leverandører og aktører med ulike agendaer og vurderinger har vært involvert.
- I et plandokument må det helt klart fremgå hva som er juridisk bindende fakta (det skal stå i plankart og bestemmelser), hva som er bakgrunn og begrunnelse for disse og hva som er illustrerende materiale. Kommunedelplan for Larvik tilfredsstillende ikke disse krav.
- Informasjon er spredt på flere dokument og tildels gjemt bort (eksempelvis utnyttelsesgrad, trafikkanlegg). Informasjon om utnyttelse, byggehøyder og områder foreslått regulert til spesialområde formål bevaring, er knyttet til kart 3 som er av illustrerende og opplysende karakter og ikke til kart 2, det bindende arealkartet.

- Samtidig ser det ut som om planen går lenger i detaljering på vesentlige områder enn man har grunnlag for i planarbeidet. Resultatet er en samling plandokumenter som ikke tilfredsstiller forvaltningslovens krav til forvaltningsorganets utrednings- og informasjonsplikt og som ikke gir velbegrunnede føringer for videre arbeid på detaljnivå.
- Det har skjedd en vesentlig dreining av kommunedelplanens innhold i forhold til kommunestyrets føringer uten at dette er faglig begrunnet. Spesielt gjelder dette utbyggingen på strand- og havnesiden fra Fritzø brygge til Revet. Resultatet er en dramatisk konflikt med byens kulturmiljøverdier, spesielt den gamle bebyggelsens forhold til sjøen – Larviks ansikt mot verden. Det legges opp til en arkitektkonkurranse for Indre havn. Det vil være en ulykke for byen om internasjonale arkitekter gis frie tøyler uten at det er lagt opp stramme rammer basert på området og omgivelsenes kvaliteter.
- Planen gir uttrykk for ønsket om en styrking av byens sentrum. Vi frykter at tilretteleggingen for omfattende bebyggelse i områder hvor byens sterkeste kapitalkrefter har sine hovedinteresser, vil gi det motsatte resultat og at vi får to konkurrerende sentra.
- Jernbanen og Rv 303 utgjør barriereer mellom byen og sjøen. Planen baserer seg delvis på at disse kan oppheves uten at realismen i dette er sannsynliggjort. Vei og jernbane er av de mest styrende fysiske elementene i en byplan. Den fremtidige utforming og plassering av disse og tidsperspektivet for gjennomføring må avklares før det gis bindende føringer for tilliggende arealbruk. Denne avklaringen må ligge i forkant av kommunedelplanen. Dette forhold påpekes for øvrig også av Fylkeskommunen.
- Planer for ferge og containertrafikk, usikkerhet med gjennomføring av Torstrandtunnelen og høy utnyttelsesgrad langs stranda bidrar for øvrig til at bydelen Torstands miljøkvaliteter svekkes ytterligere.
- Samtidig som planen ikke holder mål verken formalt eller innholdsmessig, er det kommet nye forskrifter om konsekvensutredning med bestemmelser om program og utredning som styrker kravene til miljøhensyn og prosess i kommuneplanleggingen.
- Kommuneplanen for Larvik står foran rullering og skal følge de nye bestemmelsene om konsekvensutredning med program for plan og utredning. Det er naturlig at kommunedelplanen følger de samme prinsippene og at disse planene harmoniseres så langt det er tjenlig.
- På denne bakgrunn krever Torstrand Vel i at planen i nåværende form trekkes tilbake og at arbeidet videreføres etter den nye forskriften om konsekvensutredning. Det betyr at det må utarbeides et program for kommunedelplanen og de utredninger som må kreves for å belyse konsekvensene av den. I dette programmet må målene for planen klarlegges og foreslåtte dreininger i forhold til vedtatte føringer må begrunnes.
- I programmet må alternative scenarier skisseres og utredes, med realistiske alternativer og etapper for veisystemet og aktuelle varianter av utbyggingsprosjekter innenfor planens tidshorisont.
- Larviks kulturmiljøkvaliteter må beskrives og vurderes slik at ulike utbyggingsscenarier kan vurderes opp mot disse.
- Gjennomførbarhet og tidsperspektiver må fokuseres i ny plan.

Uferdig dokument, vanskelig tilgjengelig med formale feil

I departementets veileder om kommune(del)plankartet heter det: *Kommuneplanens arealdel består normalt av kart og bestemmelser. Kartet viser de arealbrukskategorier som planen fastlegger. Bestemmelsene utfyller og utdyper den fastlagte arealbruken. Arealplankartet og bestemmelsene utgjør til sammen den juridisk bindende delen av kommuneplanens arealdel.*

Hele fire forskjellige kart gir informasjon om arealbruk i kommunedelplanen. De er alle ment å gi bindende føringer for senere regulering og utbygging. Dette er i seg selv i strid med lovverk og veiledning. Vi regner med at kommunen har hatt mye informasjon å formidle og har ønsket å lette lesbarheten. Resultatet er blitt helt motsatt.

Kartene er omtrent frie for navn og stedsangivelser som eksempelvis brukes i bestemmelsene og som kunne ha gjort det lettere å sammenligne kartene. For å forstå den tiltenkte virkningen av planen må man lete etter informasjonen på fire ulike kart, i bestemmelser og i retningslinjer samt planbeskrivelse som er egne dokumenter. Dette er vanskelig nok for fagfolk som er vant til å lese kart og arbeide med planer.

Spesielt vanskelig tilgjengelig er eksempelvis informasjon om høy utnyttelse i flere nummererte kvartaler. Utnyttelsesgraden fremgår ikke av arealplankartet som vanligvis er det kart som er juridisk bindende, men av kart 3 kalt "Byform - Bebyggelse". På dette kartet, som visuelt fremstår som et illustrerende kart som viser bygninger med antikvarisk verdi, er små, nærmest uleselige tallkoder knyttet til bestemmelser om tomteutnyttelser fra 150 – 300 % og mønehøyder på inntil 15 m (5 etasjer) i kvartaler langs sjøfronten. Denne dramatiske informasjonen finner man på side 21 i heftet Bestemmelser.

Bestemmelser om tillatt utnyttelsesgrad og tillatte byggehøyder synes å være på et unødvendig detaljert nivå og skulle ha vært basert på allment tilgjengelige analyser og volumstudier. Disse er ikke foretatt.

I bestemmelser knyttet til nye byggeområder for bolig, pkt. 4.7 side 11 heter det: *For nye byggeområder for boliger skal det være en utnyttelse på minimum TU 200%. Høye tomteutnyttelser gjelder blant annet områdene langs sjø og strand hvor konsekvensene vil være en dramatisk endring av byens ansikt mot sjøen. For kvartal 65, området øst for Hospitalet ser vi for øvrig at det er manglende samsvar mellom den generelle bestemmelsen for nye byggeområder (min. TU=200%) og den spesielt angitte utnyttelsen gitt på kartblad 3, (150%).*

I realiteten vil disse utnyttelsesgradene ikke bare virke uheldig, men i stor grad være ugjennomførbare. Enten vil reguleringsplanene måtte utarbeides i strid med kommunedelplanen eller man vil få et utall dispensasjonssøknader som er ressurskrevende og svekker tilliten til kommune og planredskap.

Også angivelse av områder som skal reguleres til spesialområde formål bevaring er gitt på det ovennevnte kart "Byform- Bebyggelse" Dette er informasjon som hører hjemme sammen med angivelse av byggeformål på arealbrukskartet. Man kan derfor reise tvil om kommunedelplanens gyldighet når det gjelder bevaring.

I tillegg opererer man i planbeskrivelse og bestemmelser med ulike definisjoner og ulike avgrensninger av delområder som ikke finnes igjen på noen av kartene.

Resultatet er et svært vanskelig tilgjengelig planmateriale med mange formale mangler. På bakgrunn av dette vi hevde at planen bryter med forvaltningslovens krav til forvaltningsorganets utrednings og informasjonsplikt (§ 17). Der står det: *"Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes."*

Vesentlig dreining i forhold til kommunestyrets føringer uten begrunnelse

Flere gode intensjoner i kommunestyrets vedtak for kommunedelplanen fase 1, 3. desember 2003, er fraveket i planen. Disse gjengis i blå kursiv i avsnittene som følger. Her følger de overordnede punktene:

Kommunestyret ber administrasjonen legge følgende mål til grunn for det videre arbeidet med "Kommunedelplan for Larvik by";

- A. Naturkvalitetene og topografiske særpreg skal sikres og fremheves i bybildet.*
- B. Kulturarven skal sikres og brukes som ressurs i videreutvikling av byen.*
- C. Byen skal ha et tydelig definert handelssentrum.*
- E. Skape et mangfoldig byliv gjennom gode og tydelige møteplasser.*
- F. Barn og unge skal oppleve trygghet og utfordringer i byen.*
- J. Utvikle funksjonelle trafikkløsninger ut fra hensynet til et godt bymiljø.*
- K. Skape et trygt samfunn som fremmer god helse.*
- L. Byens identitet skal styrkes gjennom allmenn tilgjengelighet til og bruk av sjøfronten.*

Torstrand Vel er av den oppfatning at forslag til kommunedelplan innebærer at disse premisser blir brutt og at den:

1. ødelegger vesentlige naturkvaliteter og topografiske særpreg i byen
2. truer viktige element i byens kulturarv
3. skaper to nærliggende bysentra som vil konkurrere med, ikke utfylle hverandre
4. neglisjerer den unike dobbeltbuede bystrandens betydning for byen
5. setter utbyggerinteresser høyere enn hensyn til barn og unge, flest mulig m3 på færrest mulig m2
6. forutsetter at man bygger hus før man vet hvor mange som skal bo i dem og før man har den nødvendige infrastruktur på plass
7. bare pirker bort de enorme trafikale utfordringene byen står overfor, og som burde møtes øverst på planens prioritetsliste
8. innebærer en byutvikling som setter folkehelse, kultur- og miljøverdier i stor fare

Utbygging og tidsperspektiv – manglende rekkefølgebestemmelser

Planen har et 12-års perspektiv. I denne perioden er det lagt opp til en omfattende utbygging av Larvik by med store konsekvenser for byens karakter. Store arealer er lagt ut til ny næring og nye boliger. Planen synes å gå betydelig lenger med hensyn til utbygging i sentrale og sårbare områder enn det kommunestyret legger opp til i sine føringer for planen.

Vi savner en konkret drøfting eller begrunnelse for dette i data om befolkningsvekst og næringsutvikling. Vi ser heller ikke at de økonomiske, funksjonelle og estetiske følgene av dette er godt nok belyst. Vi frykter at konsekvensene blir en ytterligere utarming av eksisterende miljø, tilfeldige og skjemmende enkeltprosjekter, økt trafikk og svekket stedsopplevelse.

I en kommune(del)plan er det anledning til å gi utfyllende bestemmelser om rekkefølge av utbygging av ulike utbyggingsområder innbyrdes eller i forhold til vesentlige infrastrukturiltak. I en by som Larvik er et slikt virkemiddel et naturlig og viktig redskap

for kommunens styring av utviklingen. Dette virkemiddelet er ikke benyttet eller diskutert i planmaterialet.

Sjøsiden trues

4.1 *Sjøfronten skal være offentlig tilgjengelig fra fjord og by, fra Batteristranda til Kanalkaia i nord på Revet. Strekingen skal ha en bredde som oppleves romslig. Innenfor denne bredden skal det minimum være rom for promenade, sykkelsti og møbleringssone. Sjøfronten skal utvikles som et attraktivt gangstrøk med et helhetlig uttrykk av høy estetisk kvalitet.*

4.2 *Arealer i Indre havn, øst for Tollboden og vest for stasjonsbygningen, skal gis tilbake til byens befolkning. Arealene skal primært benyttes til;*

- park, bryggetorg og næringsutvikling
- offentlig tilgjengelig sjøfront
- publikumsrettede funksjoner
- fritids- og kulturaktiviteter
- aktivitetsmuligheter for barn og unge

Aktuell bebyggelse skal være i én etasje i en parkstruktur (paviljongbygg). Det skal gjennomgående vises en raushet ved bruk av areal.

4.3 *Arealer i Indre havn, øst for stasjonsbygningen og vest for Tollerodden, kan vurderes for lav bebyggelse.*

Slik presenterer kommunestyret sin visjon for sjøsiden ved offentliggjørelsen av sitt vedtak i sak 204/03:



Disse visjonene er blitt borte i forslaget til kommunedelplan. Larviks sentrale strandområder og den opprinnelig småhusbebyggelsen langs strand og havn trues/ødelegges av tung bebyggelse, øst-vest-trafikk, samt ferge- og containerhavn.

Den unike stranda og småhusbebyggelsen er kvaliteter i Larvik som lenge har vært neglisjert. Planen lander med en tung bebyggelse i forkant av byen som er stedsfremmed og som ikke er problematisert i planen. Den tunge bebyggelsen langs

store deler av sjøfronten vil dels skape, dels forsterke barrièren mellom Larviks tradisjonsrike bebyggelse og sjøen. Hensynet til de maritime kvaliteter rundt Tollerodden der det nå legges ned et kjempearbeid med å sette i stand bygningen, synes heller ikke godt nok ivaretatt.

Svekking av byens sentrum

4.4 Sentrum defineres innenfor trekanten Dr. Holmsvei (ovenfor Badeparken) ^ Larvik Stasjon ^ Fritzøe Brygge (jfr. vedlagt kartskisse). Det utarbeides en handlingsplan for en samordnet satsing for å skape et attraktivt bysentrum.

4.5 Sentrums tyngdepunkt skal med utgangspunkt i dagens sentrum ved Torget, over tid utvikles i retning mot Indre havn. Storgata beholdes som den bygningsmessige fasaden mot sjøen.

4.6 Det skal utvikles gode visuelle og funksjonelle forbindelser mellom området ved Torget og sjøfronten.

I tillegg til den omfattende bebyggelsen som er skissert i Indre havn, legger planen tilrette for tung utbygging vest for det tradisjonelle sentrum. En transformasjon er i gang i Hammerdalen med ny bruk av et verdifullt kulturminnemiljø. Samtidig er det lagt opp til en sterk fortetting i dette området som kan medføre ytterligere utarming av det tradisjonelle sentrum og for stedets kulturminner og kulturmiljø. Disse faremomentene er i liten grad diskutert i planmaterialet, både generelt og i forhold til enkelte aktuelle prosjekter.

Kulturminnevern med svake føringer

Planen inneholder omfattende og vakkert presentert dokumentasjon av kulturmiljø og bygningers bevaringsverdi i egen kulturminneanalyse som følger planen. Kulturminneanalysen mangler imidlertid helt forfatteren Hvinden Haugs opprinnelige vurderinger og råd om hvilke føringer man bør legge til grunn med hensyn til bevaring i planarbeidet – f.eks på hvilken måte bebyggelsen langs Storgata skal kunne eksponeres mot sjøen, hvilke fremtidige byggehøyder som skal kunne aksepteres – jfr. kommunestyrets føring i pkt 4.5: *. Storgata beholdes som den bygningsmessige fasaden mot sjøen.*

Følgen er at ovennevnte premisser heller ikke gjenspeiles i de(t) juridiske kart i planen, som tvert i mot truer både kulturminner og kulturmiljø.

Anvisningene av områder som skal reguleres til spesialområde formål bevaring er gjort med skravur på kart 3 som må vurderes som et illustrerende kart, og ikke på det bindende arealkartet, kart 2., Spesialområdefunksjonen er tilsvarende heller ikke i tegnforklaringen knyttet til arealkategori 1, "Bygeområder" i § 20.4 i Plan-og Bygningsloven slik det måtte ha vært om det skulle være juridiske bindende, en vurdering for øvrig også Fylkeskommunen deler .

Gry Backe hos Fylkesmannen uttaler også at man der kun regner kart 2, arealkartet som det eneste juridisk bindende kart.

Torstrand Vel setter pris på den vilje som legges for dagen til å ville regulere områder på Torstrand til spesialområde formål bevaring. Velet vil imidlertid gå lenger enn det kommunedelplanen legger opp til, noe vi vil få komme tilbake til under delpunkt Torstrand. Videre forutsetter vi at kommunen benytter seg av den absolutt sikre måte å regulere slike områder på. Som det nå ligger an, virker det som det tryggeste er å båndlegge for regulering til bevaring etter pbl. §25.6.

Uklare og urealistiske føringer for sentrale deler av trafikksystemet

Ny Torstrandtunnel er tegnet inn på kartet. I planbeskrivelse og trafikkanalyse er det drøftet mange mulige trafikktiltak, men det er vanskelig å trekke klare konklusjoner om hvilke man tar sikte på å gjennomføre. Forholdet til overordnet veiplanlegging og realisering er overhodet ikke beskrevet.

Planen legger også opp til at jernbanen som barriere skal avvikles. Økonomien eller realismen i dette er ikke belyst. Det er heller ikke angitt når planene kan realiseres. Det er illustrert anstrengte og urealistiske løsninger for en utbygging som kan starte uavhengig av dette.

Planen burde ha laget rekkefølgebestemmelser som legger opp til en best mulig utforming av strandsonen så lenge jernbanen fremdeles ligger der og angitt retningslinjer for en mulig utvikling senere.

Usikkerhetene med hensyn til hvilke føringer de trafikale løsningene vil gi, gjør også den detaljerte utformingen av tilliggende planer meningsløse og villedende.

Alternative scenarier, tidsperspektiver og gjennomføring

En måte å diskutere alternative strategier på i overordnet planlegging, er å skissere alternative scenarier. Det kan dels være snakk om ulike prinsipper og elementer (f. eks hvor langt skal sentrum strekke seg, hvor skal sentrumparkering legges, hvor skal fergekaia være, skal det bygges tunnel/miljøtunnel eller miljøprioritert gjennomkjøring gjennom byen, skal stranden være grønn, skal områder ha lett eller tung bebyggelse).

Eller det kan være snakk om etapper og avhengigheter i tidsaksen (f.eks vedtak om at Hamnerdalen fortettes etter at man har avklart plassering av sentrale byggeprosjekter, fergekaia flyttes etter at Torstrandtunnelen er gjennomført). I slike scenarier kan behovet for infrastrukturtiltak vurderes med trafikkberegninger. På bakgrunn av illustrasjon og konsekvensutredning av aktuelle scenarier legges kommunedelplanens begrunnede føringer for videre planlegging og gjennomføring.

Ny forskrift om konsekvensutredninger 1.april 2005 med bestemmelser om program for planer

Denne forskrift trådte i kraft 1. april.

Den er ikke omtalt eller tatt hensyn til i planarbeid, planutforming eller planprosess.

Vi gjengir fra forskriften, med utheving av spesielt vesentlige momenter.

Forskrift om konsekvensutredninger 1. april 2005

§ 17 Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft 1. april 2005. Fra samme dag oppheves forskrift 21. mai 1999 nr. 502 om konsekvensutredninger.

§ 18 Overgangsbestemmelser

For planer som omfattes av § 2 bokstav a og b skal denne forskriften helt eller delvis legges til grunn også for planer der planarbeidet ble startet opp før forskriftens ikraftsetting dersom planen ikke blir vedtatt innen 21. juli 2006.

§ 1 Formål og generelle bestemmelser

Formålet med bestemmelsene er å sikre at **hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer** eller tiltak, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen kan gjennomføres.

Forskriften stiller utfyllende krav til saksbehandling for planer og tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn. Saksbehandlingen etter forskriften skal også ivareta krav til utredning og dokumentasjon som følger av annet lovverk og som er relevante i forhold til den beslutningen konsekvensutredningen skal ligge til grunn for

§ 2 Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften

Følgende planer og tiltak skal alltid behandles etter forskriften, jf. kapittel III:

a. fylkes(del)planer etter plan- og bygningsloven med retningslinjer for utbygging, **kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner der det angis områder for utbyggingsformål, jf plan- og bygningsloven § 20-4,**

Kommunen er ansvarlig myndighet etter bokstav b.

§ 5 Program for plan- eller utredningsarbeidet

For planer etter kapittel II skal forslagsstiller **tidligst mulig under forberedelsen av planen utarbeide et forslag til planprogram**. For tiltak etter sektorlov skal det utarbeides et forslag til utredningsprogram.

Plan- eller utredningsprogrammet skal ligge til grunn for utarbeidelse av planforslag eller søknad med konsekvensutredning. Ved utforming av forslag til program skal det tas hensyn til relevante rammer og krav til innhold og utforming av planforslag eller søknad med konsekvensutredning som er gitt i § 8 og vedlegg II.

Forslag til plan- eller utredningsprogram skal beskrive **opplegg for informasjon og medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt.**

Forslag til planprogram for overordnede planer skal avklare rammer og premisser og klargjøre formålet med planarbeidet. Planprogrammet skal være tilpasset omfanget av og nivået på planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte. **Programmet skal beskrive hvilke utbyggingsstrategier og alternativer som vil bli vurdert og antatte problemstillinger som vil bli belyst, herunder utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.**

Harmonisering med ny kommuneplan

Kommunen står umiddelbart foran rullering av sin kommuneplan. Den skal utføres etter de nye forskriftene om konsekvensutredning med bestemmelser om program for planarbeidet. Kommunedelplaner dekker det sentrale området i kommuneplanen. Det styrker ytterligere vår vurdering om at arbeidet med kommunedelplanen må følge den samme malen.

Ny planprosess med planprogram og utredninger

I lys av hvor kort vi mener planarbeidet for Larvik er kommet, krever vi at denne forskrift med bestemmelser må legges til grunn for videre arbeid med kommunedelplanen. Planene for ferge- og eventuell containerhavn må åpenbart utformes i samsvar med disse bestemmelsene og meldingen gjøres om til et plan- og utredningsprogram. Behovet for samordning av kommunedelplan for Larvik og planen for ferge- og containerhavn bekrefter behovet for at kommunedelplanen som helhet følger de nye bestemmelsene.

- **Torstrand Vel ber om at kommunedelplan for Larvik i sin helhet trekkes tilbake og gjøres til gjenstand for ny behandling basert på den ovennevnte forskrift.**

I det videre vil vi som innspill til programmet for en ny plan gå nærmere inn på hva den foreliggende kommunedelplan medfører for enkeltområder spesielt, først og fremst Torstrand, men også andre sentrale områder som har spesiell relevans til denne bydel. Vi begynner ved området rundt Farriselva.

Saggården – Hammerdalen.

Planen legger opp til en omfattende utbygging. Grunneier har presentert detaljerte planer for nybygging og fortetting. På kart 3 kan man se at det for kvartal 44, 45, 46, 47 og 48 legges opp til en TU fra 200% til hele 300%.

Kommunedelplanen for dette området truer byens fysiske karakter. Den planlagte utbyggingen vil ødelegge områdets topografiske kvaliteter – inntrykket av dalføret og en åpen elvebredd. Det er i kulturminnesammenheng også uheldig at Øvre Verkensgård er unntatt fra vernebestemmelser.

I forhold til Larviks tradisjonelle sentrum vil utbyggingen kunne tiltrekke seg offentlige og private brukere – forretninger, kulturinstitusjoner, boliger og annen virksomhet som eksempelvis kunne ha vært lokalisert til den allerede etablerte sentrumsbebyggelsen og dermed ha kunnet styrket opplevelsen av ett sentrum i Larvik. Det bør vurderes om planen for utbygging av Saggården-Hammerdalen bør gjennomføres etappevis – f.eks slik at første etappe begrenser seg til oppgradering av eksisterende bygningsmasse og parkmessig opparbeidelse av området forøvrig og at det knyttes rekkefølgebestemmelser til området som sikrer en harmonisk utvikling av både delområdet og byen forøvrig over tid.

Sanden – Indre havn samt "Sentrum nedre"

I dette området avviker planen også betydelig fra kommunestyrets visjon om Fjordbyen. Det legges opp til videre utbygging vest for Tollboden og i fem etasjer og opp mot fire etasjer inkludert overbygging av jernbanens område i forkant av "Buen" – den bevaringsverdige rekken av patrisierhus langs Storgata, Larviks nåværende ansikt mot sjøen. Løsningen er i heftet Planbeskrivelse vakkert illustrert i fugleperspektiv, men viser ikke hvordan byen etter denne utbygging vil oppleves fra Storgata og fra sjøen.

På Sanden er også tenkt et nytt kulturhus. Dette er behandlet som egen lokaliseringssak uavhengig av kommunedelplanen. Dette ser vi som svært uheldig. Plassering av et kulturhus hører absolutt med i en kommunedelplan da en lokalisering av kulturhus legger bestemte føringer for den videre byutvikling. Den økonomiske konsekvens for kommunen av å etablere en nytt kulturhus på Sanden synes totalt fraværende. Her har man fattet vedtak uten at den nødvendige forarbeidet er gjort.

I den grad kulturhuset blir vedtatt bygget på Sanden, vil Torstrand Vel påpeke at dette bør skje på kommunens premisser. Man bør ha en grundig drøftelse av hvilke funksjoner man mener kulturhuset bør inneholde, kartlegge i detalj de økonomiske fordeler og ulemper ved det å eie og det å leie. Det sier seg selv at man ikke kan vedta utforming av et hus før funksjonene det skal inneholde er definert.

I utgangspunktet kan man bli besnæret av de opplagte fordelene av å leie, ikke minst med hensyn til at leieutgifter ikke synes så dramatisk i kommuneregnskapet som ytterligere låneopptak vil gjøre. Det er imidlertid grunn til å minne om at leieformen kan bli en dyr affære på sikt, kan redusere kommunens mulighet til å påvirke kulturhusets innhold og skape driftsmessige vanskeligheter.

Det er imidlertid udiskutabelt at det vil være store synergieffekter av å få bygget et hotell ved siden av kulturhuset på Sanden. Om Treschow- Fritzøe i det hele tatt kunne vurdere denne løsningen, ville mye stille seg annerledes da de ulike funksjoner hotell - kulturhus da kunne samordnes.

Torstrand Vel har aldri forstått hvorfor det har vært så maktpåliggende å holde fast på at hotellet skal ligge på Batteristranda. De skjæmmende konsekvenser for kulturminnemiljø og miljø en slik lokalisering vil innebære, er åpenbare. Viktig for utbygger, og Larvik som by, bør være at det ikke er plass nok for det hotellet Larvik trenger på denne lille tomta. En ekspansjon for hotellet ville da måtte skje i høyden. Det er det ingen som ønsker. Og hvor har man tenkt å legge parkeringsplassene et slikt hotell trenger?

Skulle Larvik lykkes med å bli den byen den har potensial i seg til å bli, er turisme, kurs- og konferansetilbud og kulturbasert næring viktige stikkord. Det ville være da være strålende med en slik samordning av element på Sanden og kommunen burde da kunne strekke seg lenger enn den vil kunne gjøre om kulturhuset ble bygd isolert.

Betydningen av et velfungerende kurs-og konferansehotell med ekspansjonsmuligheter lokalisert på Sanden er stor. Man kan bare se over grensen til Sunne ved Fryken i Vermland. Der er en fattig glesbygdkommune i løpet av 10-15 år forvandlet til en suksesskommune pga. to faktorer, et velfungerende kurs-og konferansehotell med spa, og markedsføring av Selma Lagerlöf og hennes Mårbacka.

Da Torstrand Vel besøkte Sunne i oktober 04 var nok en ny fløy på hotellet i ferd med å bli bygget. Eier av denne suksessbedrift er ingen ringere enn den hotellkjeden norske Petter Stordalen styrer. Han er da også aktuell som driver i Larvik. Forfatterskap å markedsføre mangler man i Larvik ikke, ei heller store kulturpersonligheter, natur og kulturminnemiljø. Forutsetningene for en veritabel vinn-vinn situasjon med kobling kulturhus/ hotell er absolutt til stede. Men det må atter understrekes at kommunen ikke må bli en passiv, ukritisk medspiller i prosessen.

Det er videre foreslått utlyst en internasjonal arkitektkonkurranse for deler av området som grunnlag for regulering. Programmet skal utarbeides i partnerskap mellom kommunen, grunneiere og aktuelle tiltakshavere i området.

Det er utmerket at kommunen vil sikre seg dyktig ekspertise i utformingen av Larviks viktigste offentlige rom. Det er imidlertid en dyrekjøpt erfaring fra andre steder at slike konkurranser innebærer at tunge føringer legges og kommunen mister styringen hvis ikke rammer og prinsipielle konsekvenser er godt nok belyst på forhånd og man får en uavhengig, profesjonell jury.

Kommunen bør besørge utarbeidet en analyse og mulighetsstudie av hele Sanden – Indre havn / "sentrum nedre" som viser alternative måter å bygge området ut på med ulik grad av utnyttning, og belyser dette i forhold til klare føringer fra kulturminnemyndigheter. (Vi må dessverre peke på at fredede bygninger som Jernbanestasjonen, og Sjøfartsmuséet og Hospitalet i forslag til kommunedelplan risikerer å bli bygget inne). Premisset for dette er at det etter utredninger, miljøvurderinger samt økonomiske analyser virkelig vil vise seg at det er mulig å flytte ferja.

Det er for øvrig bemerkelsesverdig hvor lang avstand det er mellom registreringer gjort i Kulturminneanalysen, kommunens egne opptegnelser om fredede bygninger og den manglende hensyntagning disse eiendommene har fått i forslag til kommunedelplan for Larvik.

Torstrand Vel er også bekymret for de mulighetene kommunedelplanen åpner opp for når det gjelder etablering av store kjøpesentra i Indre havn og langs "Buen". I Kragerø er man i ferd med vedta en lignende utbygging av sjøfronten med dramatiske følger for Kragerøs sjøside, og i strid med en voksende opinion.

Det fremgår av det samlede planmaterialet at kommunen ønsker seg jernbanen bort fra området, men at man ikke vet når det kan skje. Man beskriver to prinsipper:

- Jernbanetraséen tillates overbygget
- For øvrig legges det parkmessig fast dekke i nivå med byrommet, og det lages bom for tog, ikke for folk

En overbygging av sporene innebærer at man må overvinne en høydeforskjell på minst 6 meter, dvs to vanlige etasjer. En slik utbygging som økes ytterligere med bebyggelse på toppen, medfører en forsterkning av dagens barriereeffekt. Hvis tanken er at folk skal passere over jernbanen på nivå med bebyggelsen, vil det offentlige rom bli ytterligere oppstykket og svekket og grepet stå i grell kontrast til tanken om et sammenhengende offentlig rom på bakkeplanet.

Et parkmessig område hvor toget skal gå på fotgjengernes premisser slik det henvises til i planbeskrivelse og bestemmelser pkt 9.30, vil være en stor utfordring i forhold til jernbanelovgivning, praksis og sikkerhet. Det fremgår ikke at saken har vært drøftet med Jernbaneverket på forhånd.

Disse forholdene bærer alle så sterkt preg av manglende forhåndsutredning og realisme at vi ikke kan se de burde vært presentert i et plandokument. Vi viser til Fylkeskommunens råd om at hele Indre havn bør båndlegges til seinere regulering etter at den framtidige infrastrukturen i området er avklart.

Torstrand

Med stadig økende fokusering på Hammerdalen og Vestbyen der det legges opp til at mye av den forventede vekst i byen vil komme, blir Torstrands problem stadig større og stadig mer iøynefallende. Tas ikke de rette grep, risikerer man å gjøre Torstrand til en definitiv taperbydel. Dette vil Torstrand Vel søke å forhindre.

Torstrand kan ses på som stort sammenhengende og homogent byområde med helt spesielle historiske og miljømessige unike kvaliteter. Bydelen utsettes stadig for trusler fra omgivelsene og av forslag til kommunedelplan.

Utviklingen av nye handels- og næringsområder og stadig økende gjennomgangstrafikk har langt på vei utarmet Torstrand som en levende bydel med næring og aktivitet på gateplanet. Realiseringen av en tunnel som kan avlaste for gjennomgangstrafikk, er gjennom kommunedelplanen gjort langt mer usikre. Mangel på en god øst-vestforbindelse er ikke bare Torstrands problem, men hele byens. Trafikken er sterkt økende år for år. Trafikken i dag tilsier en 4-feltsvei over Torstrand, og kommunedelplanen gir ingen definitive svar på dette alvorlige trafikkproblemet.

Planene for ferge- og containerhavn er sentrale deler av kommunedelplanen som ikke kan løsrives fra denne, men som vitterlig er tatt ut av den. Like fullt omtales den stadig i plandokumentene. Bli ferja lagt til Revet/Kanalen om det overhodet er mulig, venter store miljømessige utfordringer.

KRAVET TIL MILJØINFORMASJON.

Det må foretas solide undersøkelser mht til konsekvensen av de nye eller forsterkede føringer som ligger i kommunedelplanen både når det gjelder støy, støv og forurensing, fra veitrafikk og havnerelatert virksomhet.

Torstrand Vel er spesielt opptatt av de miljømessige problem vedrørende trafikken på Rv 303, de mange overtredelser fra tungtrafikken som tyr til andre veiforbindelser som Hoffsgate for lettere å komme fram, samt at ethvert forsøk på å dirigere mer trafikk til Strandgata blir stoppet.

Videre vokter Torstrand Vel den framtidige utviklingen på Revet/Kanalen med skepsis. Larvik Havn legger, stikk i strid med kommunestyrets vedtak 03.12.03, opp til en gigantisk utvikling på området, som for øvrig også rommer areal for næringsutvikling. Larvik Havn vil videre at Revet/Kanalen skal være senter for en sterkt voksende container-trafikk, for bulk-og stykkgodstrafikk samt ferjeleie for to aktører. Vi er bekymret for at bade- og friluftsliv skal bli skadelidende.

Utviklingen på Revet/Kanalen vil uansett ferjeflytting eller ei, by på svære miljøproblem som må løses. Torstrand Vel vil bli påpeke at områder med sterk forurensing - bli den tidligere "Impregneringa" i grunnen - må håndteres på en forsvarlig måte.

NY MILJØINFORMASJONSLOV MED IKRAFTTREDEN 01.01.04.

Torstrand Vel viser til ovennevnte lov. Denne pålegger kommunen et aktivt ansvar for selv å utrede og informere om miljøproblem. I en pressemelding av 20.09.02. uttaler daværende miljøvernminister Børge Brende: "Kommunene vil ha et særlig ansvar for at kommunens innbyggere har tilgang til miljøinformasjon som setter den i stand til å danne seg et bilde av miljøsituasjonen i kommunen, for eksempel hvordan miljøsyn ivaretas i arealplanleggingen." Vi kan ikke se at dette punkt er viet nok oppmerksomhet i forslag til kommunedelplan for Larvik.

TRE- OG STRANDBYDELEN TORSTRAND.

På 1970-tallet var Larvik Norges største treby. Torstrand utgjør den desidert største trebydelen med områder helt tilbake til 1600-tallet. Kun deler av Torstrand er regulert til spesialområde formål bevaring. Torstrand Vel ønsker at flere områder gjøres til gjenstand for dette formål.

Kvartal 68 er faktisk allerede regulert til spesialområde formål bevaring, men er i forslag til kommunedelplan for Larvik foreslått regulert til nytt byggeområde. Torstrand Vel vil be om at følgende områder reguleres/ til/oppretholdes som spesialområde formål bevaring:

- Kvartal 68, Strandgata 22a og 22b, 24 og 26 (regulert til bevaring i dag) – den siste rest av 1600-tallets bystruktur på nedsida av Strandgata med hus mot Strandgata og svære hager ned mot sjøen. Reguleringsbestemmelsene for dette kvartal må opprettholdes, evt. utvides til også å gjelde hagene dersom disse ikke er innlemmet spesifikt i dag. Kvartalet er av Hvinden Haug karakterisert som et viktig kulturminnemiljø, for øvrig det ene av to på Torstrand. Hagene er av svært stor betydning og må ikke tillates fortettet. Kvartalet må bestå i sin helhet i sin nåværende form.
- Eldre hus i område merket C på kart 3 mellom Havnevesenets bygning og Hospitalet. Dette utgjør et unikt kulturminnemiljø.
- Fiskerveien 5 samt de to bevaringsverdige hus tvers overfor Strandgata 49.

Disse eiendommer er av vital interesse å beholde i sin nåværende form. Med en skånsom utbygging av Bakerstomta, kvartal 66 og 67 med bygninger i maks 2 etasjer godt tilbaketrukket fra stranda og der utfyllingen som går ut i sjøen blir tatt vekk og stranda gjenskapt, vil Torstrand kunne få et intimt, sammenhengende strandområde med helt unike kvaliteter. Mønehøyder på hele 14 m og en TU på 250% slik det åpnes for i kvartalene 66, 67 og 69 tar vi fullstendig avstand fra.

Spesielt i en situasjon der ferja virkelig blir flyttet, trenger Torstrand en revitalisering av sine naturgitte fortrinn, ikke minst den delen som vil vende mot det mulige nye fergeleiet.

Andre områder som bør reguleres til spesialområde formål bevaring er:

- Området mellom Dronningens gate i sør, Mesterfjellet i nord, Thor Heyerdahls videregående skole avd. Ahlefeldts gate i vest til Kilden i øst, samt husrekka langs Frankendalsveien og området ovenfor Hoffsgate i nord og østre tiliggende kvartal
- Område E, Vestre Halsen
- Kvartal 65 – må sees i sammenheng med Hospitalet som trenger luft rundt seg. Kvartalet bør derfor reguleres til spesialområde formål bevaring evt. friområde.

FRIOMRÅDER PÅ TORSTRAND OG STRANDA.

Torstrand Vel er kjent med at både eiere av Paus- og Paustomta og området øst for Klifabrikken har lagt fram nye planer for bebyggelse på området. Torstrand Vel forutsetter at området øst for Klifabrikken der det i dag ikke er parkeringsplasser, vil bli et fremtidig friareal slik det på kommunedelplanens arealkart legges opp til.

At Fiskerveien 5 og de to hus bevaringsverdige hus mot Strandgata i samme kvartal, blir liggende isolert i grøntområdet, har Velet ikke noe imot.

Man er også kjent med at man i reguleringsplan for Revet etter råd fra administrasjonen, har gått lenger vest i sin arealbåndlegging og tatt med deler av det ovennevnte friområde. Dette ses på som svært uheldig. Torstrand trenger flest mulige grønne lunger, ikke minst ved stranda.

I den forbindelse er det viktig å peke på definisjon av friområde. Torstrand Vel er av den oppfatning av at område langs sjøen må være strand og grøntareal, ikke utfylte områder i granitt og asfalt som hvert år innebærer store utgifter for kommunen da havet spiser seg inn i den utfylte massen. En naturlig strand er vedlikeholdsfri. Torstrand Vel vil ha stranda tilbake.

Det må spesielt bemerkes betydningen av at det framtidige friareal på Bakerstomta der det i dag ligger næringseiendom, blir tilbakeført til strandareal når kvartalene blir bebygd med bolighus. Det forutsettes at det inntegnede grøntareal på arealkart 2 som også dekker deler av den nåværende bebyggelse, blir en realitet og ikke forblir fagre løfter på linje med idéen om et badeland på Paus- og Paustomta som kommunen overhodet ikke har tatt høyde for skal kunne realiseres.

Det er betegnende at området mellom Tollerodden og Revet i Planbeskrivelse Grønnstrukturplan på side 82 og 83 er definert som område med landskaps-natur og rekreasjonsverdier mens Batteristranda er definert som område med MEGET STORE ditto verdier. At stranda ved Stavensveien skulle ha så mye større verdi, hele to kategorier bedre, er et mysterium, men likevel ganske symptomatisk. Den som laget dette kartet, burde imidlertid ha tatt seg en tur til Torstrands sjøsida en varm sommerdag.

Stranda er rekreasjonsmål nr 1, ikke bare for Torstrands, men hele byens befolkning. Strandstedet Larvik som det engang ble kalt, og som burde vært retningsgivende for kommunedelplan på et visjonært plan, er i forslag til kommunedelplan nærmest totalt neglisjert.

Man søker i stedet å gjøre Larvik til et AKER BRYGGE 2. Betegnende for denne bydel i Oslo er hyppige konkurser, en omregulering fra kulturarenaer og butikker til kontor. Er det dette vi kan vente oss i Indre havn, er det dette politikerne ville vi skulle flytte ferja for?

Det er i den siste tiden tatt beslutninger om betydelige økonomiske ressurser til opprusting av Månejordet som nærmiljøanlegg. Torstrand Vel er av den mening at neste område som står for tur for oppgradering, er Moa som har et betydelig potensial for å kunne bli et opplevelsesområde for hele Torstrands befolkning. Med en Torstrandtunnel vil området fremstå som enda mer attraktivt. Torstrand Vel har allerede tatt initiativ til dette og innledet et samarbeide med Rist, Re-leder Olsvoll, Nærmiljøgruppa på Torstrand, samt representanter for ungdommen.

Torstrand Vel forutsetter at politikerne nå er villig til å vise at de regner Torstrand som en viktig bydel og søker å kompensere for de miljølemper bydelen sliter med ved å tilføre bydelen sårt tiltrengte midler til opprustning. Det forutsettes at Torstrand utstyres med samme gatebelysning som det nylig er vedtatt bekostet på Langestrand, samt at det avsettes midler til planting av trær for å myke opp det harde totalintrykket kvadraturen gir.

BEHOVET FOR STØRRE AREAL FOR UNDERSBO GRAVLUND.

Det er i forslag til kommunedelplan for Larvik ikke satt av plass for videre arealutvidelse for gravlundene. Man har nå en gylden sjanse til å sikre nok plass til en fremtidig tiltrengt utvidelse. Torstrand Vel anbefaler at hele område merket K øst for den eksisterende gravlund båndlegges til dette formål slik at det reelle behov for areal kan blir avklart.

TRAFIKKEN PÅ TORSTRAND

Allerede i dag er Torstrand utsatt for store miljøpåkjenninger. En ny tunell i fjell fra Lågen til Munken bør være Larvik bys prioritet nr 1 når det gjelder investeringer. Dersom det ikke finnes midler til tunnelen på riks- og fylkesplan, må det politiske Larvik fatte beslutning om å bekoste tunnelen selv, også om det skulle innebære delvis bomfinansiering.

Altfor mye verdifull tid går tapt for alle dem som daglig snegler seg gjennom Torstrand. Altfor mange plages daglig av den støy, det støv og den forurensing den stadig økende biltrafikken medfører. En fremdeles levende bydel er i ferd med å kveles.

Torstrand Vel berømmer idéen om å legge jernbanen i tunnel sammen med en ny veiforbindelse. Dette vil fri Torstrand for nok en barriere som i dag langt på vei deler bydelen i to, føre til at de to delene av parken på Torstrand som jernbanen faktisk splitter igjen blir ett og vil kunne virke revitaliserende på det nærliggende Torstrand Torg. Velet etterlyser imidlertid en analyse av realismen i dette samt en tidsplan for dette.

Forslag til kommunedelplan for Larvik inneholder få konkrete tiltak for å bøte på bydelens trafikkproblem. Torstrand Vel forutsetter at det umiddelbart settes i gang tiltak for å vurdere en Torstrandtunnel i kommunal regi. Videre må det sørges for at de kortsiktige og avbøtende tiltak lovet igangsatt for å løse bydelens trafikkproblem,

iverksettes umiddelbart. Det er videre en forutsetning at påregnet økt trafikk til og fra Revet uansett ferjeflytting eller ei, blir tatt skikkelig hånd om og at det nytt plankryss på Øya bygges snarest.

BEHOVET FOR OMRÅDER MED FUNKSJONEN SENTRUMSFORMÅL.

Tidligere var det butikker på hvert et hjørne av Torstrand, og bydelen var meget levende. Om man ikke kommer helt tilbake til dette stadiet, vil Torstrand Vel ta til orde for en revitalisering av bydelens handelsstrøk. Da kommunedelplanen har et så langsiktig perspektiv, vil det være defensivt å konkludere med at områder med sentrumsformål skal være så få som planen legger opp til.

En blanding av business og privatbolig har vært fremtredende på Torstrand og har skapt unike handelsmønstre, nærhet og trygghet. Vi ønsker at det i områder regulert til spesialområde for bevaring ikke skal utelukkes kommersiell drift.

PLASSERING AV DEN NYE VIDEREGÅENDE SKOLEN

Torstrand Vel ser det som en stor fordel for Torstrand at Storskolen blir lokalisert til Framområdet og at det nylig er tatt en beslutning på fylkesnivå om at man skal bygge en arena på området. Begge faktorer vil kunne være med å sette Torstrand på kartet, gi bydelen et nytt løft. Det vises i den forbindelse til at området definert som "Alfred Andersen", for øvrig med fine teglsteinhus hvor noen allerede er opprustet og tatt i bruk til nye formål, samt "Pigmenten", hhv 4.30 og 4.31 på side 13 i Bestemmelser, er spennende områder for utvikling, både til næring og bolig, ikke minst for den antatte voksende mengden ansatte i området.

Ulempene med en økt aktivitet finner vi igjen i det trafikale bildet.

OMRÅDET LANGS LÅGEN

Torstrand Vels område inkluderer den sydlige elvebredden langs Lågen. Det bes om at man i neste planutkast vurderer hvorvidt det er mulig for å få en sammenhengende elvesti også i denne del av byen.

Det er også av betydning hvilken følge den økte aktiviteten ved Lågens bredder vil få for laksen. Dette vil vi be om blir utredet nærmere. Måten man forholder seg til laksen på kan stå som et symbol på hvordan man forholder seg til kultur- og miljøverdier. Disse mener vi dessverre er sterkt skadelidende i forslag til kommunedelplan for Larvik.

TORSTRAND I BYDELSAMMENHENG.

Vi ønsker også at bydelen i større grad skal bli sett i sammenheng med kulturminnemiljøene på Tollerodden og ved Herregården. Kulturen stopper ikke ved Hospitalet. Gyldenløves allé gikk faktisk helt ned til Karistranda!

Torstrand Vel ønsker en kommunedelplan som løfter Torstrand opp til en viktig bydel der kultur- og miljøverdier settes i fokus. Vi ønsker at bydelen skal bevare sitt ansikt mot sjøen og at det legges opp til en revitalisering av de indre områder av bydelen. Hemmende for dette kan være konsekvensen av flytting av ferjeleie.

Delområde Revet/Kanalen

4.13 Havn og virksomheter relatert til havn skal være hovedformål på Revet. Ut fra miljømessige hensyn ønskes det ikke at Larvik havn blir det viktigste tyngdepunkt for containertrafikk i Oslofjorden.

4.14 Det skal avsettes egnete arealer for en framtidig terminal for passasjerferger på Kanalen/Revet.

4.15 For å unngå en større utfylling i sjø på Revet skal det økonomiseres med eksisterende areal, både på Revet og areal knyttet til aksene Revet ^ Øya.

4.16 De aktiviteter som etableres mellom havne- og havnerelaterte virksomheter på Revet og nærliggende boligområder må være forenlig med havnas aktiviteter, inkl. framtidig ferjetrafikk lokalisert til Revet. (Bufferbelte).

I kommunedelplanen er dette delområdet foreslått båndlagt for behandling som uavhengig plandokument.

Flytting av ferge er et sentralt element i kommunedelplanen fordi det er en nødvendig forutsetning for skissert byutvikling. For å kunne behandle denne saken uavhengig, har man tatt hele Revet ut av kommunedelplanen. Dermed er videre utvikling av dette området tatt ut av den sentrale sammenheng og innflytelse som kommunedelplanen skulle ha. Dette reduserer publikums mulighet til å kunne danne seg et klart bilde av kommunedelplanen.

Ved å ta Revet ut av planen, har kommunen inntatt en passiv holdning til hele arealutviklingen. Fergeterminal, annen havnevirksomhet og byutvikling burde vært sett i byplansammenheng.

Ved å definere området som båndlagt, har man heller ikke anledning til å formulere bestemmelser for området. (I plandokumentet er det formulert retningslinjer som ikke er bindende). Det hadde vært og er mulig å unnlate å ta området ut av planen, men gi det en mindre spesifisert arealbruksangivelse og formulere bestemmelser knyttet til den detaljerte planleggingen.

Det er lagt ut til høring en egen melding med utredningsprogram for området, og varslet oppstart av reguleringsarbeid. Torstrand Vel har formulert egen uttalelse til melding og reguleringsarbeid, med følgende konklusjon:

- Utviklingen av Revet må skje som en integrert del av planleggingen av Larvik som helhet, og følge utviklingen av kommunedelplanen – ikke løsrives fra denne
- Utviklingen av Revet må samtidig skje ut ifra en fremtidsrettet visjon og etter en robust plan som muliggjør alternative utviklingsmuligheter av de tre hovedelementene fergehavn, næringshavn og byutvikling forøvrig
- Forholdet til regional havneutvikling må beskrives, og planarbeidet må følges av et samarbeid på regionalt nivå så langt dette er mulig
- Forholdet til veitrafikk må beskrives og utredes aktivt i planarbeidet
- Rekkefølgebestemmelser bør vurderes i forhold til en drøfting av ulike utbyggingsstrategier og alternativer
- Planarbeidet må vektlegge Torstrandområdets kvaliteter og potensial
- Meldingen om konsekvensutredning må trekkes tilbake. Planen må utarbeides etter nye bestemmelser for planprogram og konsekvensutredning

Vi vil føye til at tilbakeholdenhet med nye utfyllingsprosjekter også bør omfatte utfylling av Kanalen.

Konklusjon og videre prosess

Kommunedeleplan for Larvik er vanskelig tilgjengelig, utilstrekkelig belyst og begrunnet og tilfredsstillende ikke forvaltningslovens krav til utredning og informasjon. Flere vesentlige kvaliteter i kommunestyrets "Mål og retningsvalg" fra vedtaket 3. desember 2003 er fraveket uten diskusjon. Torstrand Vel ber om at planen trekkes tilbake.

Det må utarbeides et planprogram for en ny byplan for Larvik i samsvar med ny forskrift om konsekvensutredning. Det innebærer et program for plan og utredninger som gjør det mulig å se byplanens viktige elementer i sammenheng. Planarbeidet samordnes på mest hensiktsmessig måte med rulleringen av kommuneplanen som må følge de samme bestemmelser.

- Planen må vise og begrunne tiltak som styrker sentrum, byens sammenheng med sjøen og dens tradisjonsrike småhusmiljø.
- Planen må presentere de viktige råd og føringer som er å finne i Lars Jacob Hvinden Haugs originale Kulturminneanalyse og ta til etterretning det denne innebærer for plan og utbygging.
- Planens utbyggingspotensial må belyses og stå i et realistisk forhold til befolkning og næringsutvikling.
- Programmet må kreve alternative utbyggingsstrategier belyst og konsekvensene av disse må beskrives som grunnlag for de valg som skal treffes i kommunedelplanen. Det gjelder alternative arealplan-strategier, begrunnelse og alternative løsninger for sentrale elementer som plassering og utforming av sentrumsbebyggelse, ferge- og containerhavn, vei- og jernbaneløsning.
- Planen må angi rekkefølge av utbyggingstiltak og delområder i planen som sikrer en harmonisk utvikling av det eksisterende og nye Larvik innen planens tidshorisont.

Planene for ferge- og eventuell containerhavn må på samme måte følge nye KU-bestemmelser og meldingen gjøres om til et plan- og utredningsprogram som dekker hele Revet og Kanalkaia samt båndlagte områder som Paus- og Paustomta. Hele dette planområdet må inngå i kommunedelplanen med overordnede føringer for planarbeidet.

I begge planarbeider må det legges stor vekt på visualisering av planen, inkludert realistiske etapper i utviklingen. Planarbeidet må konkretisere løsninger for vei og jernbane. Spesielt må det vektlegges å vise fremtidens Larviks møte med sjøen og hvordan Larviks tradisjonelle kvaliteter med strand og småhusbebyggelse kan ivaretas.

I det videre arbeidet er det viktig at alle potensielle aktører får lov å delta på lik linje i en åpen og sporbar prosess. Det gjelder ikke minst lokale næringsinteresser, velforeninger og andre ressurser som kan bidra til en utvikling til Larviks beste.

Det skader ikke å vise til pressemelding fra EU-parlamentet av 29.04.05. som omtaler en nylig foretatt spørreundersøkelse i medlemslandene. Den viser at eu-borgere ønsker at politikerne først og fremst vektlegger miljøhensyn når de planlegger økonomisk og sosial vekst.

Likeledes kan det være på sin plass å vise til Prinsen av Wales og hans prinsipper for by- og stedsutvikling. Det første er Stedet, som innebærer formingsprosesser som respekterer kompleksiteten til stedets karakter og som tar hensyn til historie, geologi, transportveier, landskap og naturlige omgivelser. Videre følger begrepene Det offentlige rom, Fremkommelighet, Hierarki, Bestandighet, Verdiskapning, Målestokk, Harmoni, Grenser, Materialer, Dekor, Godt håndverk og Lokalsamfunnet.

I sin bok "A vision of Britain" skriver Prinsen bl a:

- *Arkitektur skal ikke voldta omgivelsene.*
- *Hvis en bygning ikke står for noe, hvordan kan vi da forstå den?*
- *Byer og bygninger må ta hensyn til menneskelige proporsjoner.*
- *Gamle byer kan ikke lett absorbere ekstreme eksempler på fremmed, moderne formgivning og arkitektur.*
- *Gi oss steder med intimitet.*
- *La bygninger vise lokal tilhørighet.*
- *Folk føler at det ikke er nok å leve i en fabrikkgjort verden, gi oss tilbake detaljene.*
- *La arkitekter og kunstnere arbeide sammen for bedre visuell kvalitet.*
- *Våre byer og tettsteder burde ha harmonisk belysning.*
- *La folk som skal leve med hva du bygger, delta i planleggingen.*

For 20 år siden skjelte Prinsen ut den britiske arkitektforeningen for deres synspunkter i en tale på deres jubileumsfest. Det var nettopp den modernistiske ødeleggelsen befolkningens livsmiljø som Prinsen den gang fordømte. Nå har både britiske myndigheter og arkitekter tatt ham til sitt bryst og ønsker tradisjonell byplanlegging. Det innebærer at man bl a legger vekt på funksjonsblanding, kvartalbebyggelse og fotgjengervennlige gater og plasser.

Som sluttord for denne lille uttalelse til rådmannsfunksjonen vil vi få sitere Prinsen direkte:

"Vi må konsentrere oss om å skape omgivelser som mennesker kan føle seg vel i, som enkeltindivid, og ikke bare som brikker i et større spill. Vi trenger rammer og formgivning som oppmuntrer til det å være sammen, til intimitet, og, der det er mulig, skape en følelse av det å høre til."