



Innstilling fra rådmannen til **bystyret**.

STRATEGI FOR BYUTVIKLING I SANDEFJORD

Behandling:	Møtedato:	Saknr:
Formannskapet	04.05.99	86(foreløpig behandling)
Formannskapet	11.05.99	101
Bystyret	27.05.99	30

Bakgrunn:

Bystyret behandlet «BYUTVIKLING I SANDEFJORD» i møte 23. oktober 1997. Det ble da fattet et vedtak bestående av 4 hovedpunkter.

I punkt 1 «Mål» heter det:

»En helhetlig plan for Sandefjord sentrum skal understreke og videreutvikle byens profil og identitet ved å tilrettelegge for flere byboliger, næringsarealer, kulturelle og sosiale aktiviteter og opplevelser.

Planprosessen skal i utgangspunktet basere seg på de mål og tiltak i kommuneplanen som berører sentrum. Under prosessen bør det videre defineres ytterligere overordnede visjoner og mål i et kortsiktig og langsiktig perspektiv.»

I punkt 2 «Situasjonsbeskrivelse» ble det listet opp hvilke beskrivelser og analyser som skulle utarbeides som grunnlag for en strategi for en ønsket utvikling av byen.

I punkt 3 «Fremtidig utvikling» ble det forutsatt at planprosessen skulle gi retningslinjer om viktige elementer i byutviklingen så som arealbruk, bevaring, trafikk og transportsystem, utemiljø og estetisk kvalitet.

I punkt 4 ble premissene for planprosessen med formannskapet som folkevalgt styringsorgan fastsatt.

Situasjonsbeskrivelsene forelå våren 98, og formannskapet vedtok deretter å engasjere Asplan Viak AS til å bistå kommunen med å gjennomføre en prosess som skulle resultere i en strategi for byutviklingen. Denne prosessen har nå resultert i rapporten:

«**FORSLAG TIL STRATEGI FOR BYUTVIKLING SANDEFJORD SENTRUM**».

Formulering av strategien er resultatet av en omfattende prosess mellom formannskapet, administrasjonen og konsulentene. Bystyret er videre blitt orientert og gitt innblikk i

diskusjonene. Tre alternative strategier har vært drøftet, og i et større seminar i november 1998 deltok i tillegg en lang rekke organisasjoner.

Strategidokumentet:

Formannskapet la strategidokumentet ut til høring i møte 09.02.99. I rådmannens saksfremlegg ble de viktigste konsekvensene av den anbefalte strategien beskrevet som følger:

1. Et viktig utgangspunkt for utviklingen er at de områdene som har kvaliteter og gir byen identitet ikke overlappes av problemområdene, uavklarte områder eller områder med behov for utvikling. I den anbefalte strategien betyr dette at en del av de områdene som til nå har medført mest diskusjon lokalt m.h.t. vern eller utvikling f.eks. Hjertnespromenaden og området ved Hvaltorget (Skippergata 6), betraktes som områder som må få fullføre sin påbegynte endring/transformasjon. Anbefalt strategi prioriterer således bevaring av sammenhengende kulturminnemiljøer framfor enkeltbygninger. Likeledes at områder som f.eks Tivolitomta må aktiviseres med bygningsmasse/funksjoner for å nå de målene som er satt for utviklingen.
2. Et annet viktig punkt er at handelsområdet og «rutenettet» (gatestrukturen i bykjernen) bør ligge fast. Dette betyr at det må vises varsomhet i å forskyve handelstygdepunktet sydover ved f.eks å etablere nye store forretningsarealer syd for torget eller i Kilenområdet. På samme måte vil det være uheldig å binde kvartaler sammen fysisk eller utvikle kvartaler til innadvendte punktbygninger slik at byens liv overføres fra gatene, torg og offentlige rom til andre mer private arenaer.
3. Et viktig tiltak for å nå noen av de mer udefinerbare målene som å skape mer liv og aktivitet i bysenteret kan være å få en mer sentral lokalisering av viktige kulturinstitusjoner som bibliotek og kino. Dette vil kreve en aktiv handling/tilrettelegging fra kommunens side.
4. Fysiske tiltak i de enkelte sentrumskvartalene m.h.t. videre utbygging og økt boligtilbud vil være avhengig av private aktører, investeringsvilje, behov og etterspørsel. De offentlige byrommene kan derimot opprustes uavhengig av dette og dermed øke befolkningens trivsel og sentrums attraktivitet. Det vil også kunne skape klarere romlige og estetiske rammer enten et kvartal bebygges nå, eller blir liggende som et fremtidig tomtepotensiale.
5. I det sentrale handelsområdet bør fotgjengere prioriteres for å øke handelen, trivselen og bedre bymiljøet. Det betyr bygater/handlegater med brede fortau, lavhastighets kjøresystem og begrenset parkering. Parkering legges til strategisk plasserte parkeringsanlegg tilknyttet hovedgatenettet.

Høringsuttalelsene:

Det er kommet inn 15 uttalelser. Disse er kort som følger:

1. Sandefjord Kunstforening

påpeker at foreningen har vært en av bærebjelkene innenfor kultursektoren i Sandefjord. I forslag til strategi for byutvikling tar man til orde for en mer sentral lokalisering av kulturinstitusjoner. Dette bør også gjelde kunstforeningen fordi den nå ligger litt «bortgjemt» og har mistet en del impulsbesøk..

2. Sandefjord reiselivsforening

ser positivt på at det er utarbeidet et strategiplan for byutvikling hvor målet er å få mer liv i sentrum. De mener et opplevelsessenter basert på kultur, tradisjoner, framtid og ny informasjonsteknologi vil være en viktig magnet. Byen bør unngå å utvikle innadvendte kjøpesenter, men legge forholdene til rette for butikker på gateplan med vinduer og utstillinger rettet mot folkelivet.

3. Sandar Bondelag

ser meget positivt på det fremlagte høringsforslaget og gir sin støtte til alternativ 2. Det forutsettes at det blir lagt stor vekt på det betydelige potensialet for boligbygging som er tilstede i sentrum, slik at man kan unngå å benytte dyrket mark.

4. Foreningen Gamle Sandefjord

stiller seg generelt velvillig til større deler av forslaget, men de mener at man bør kunne velge alternativ 1, som ikke innebærer konflikt med kulturminnevernet og allikevel få til en utbygging mellom sentrumskjernen og havna og ta i bruk sjøområdene i Kilen. Dersom formuleringene i alternativ 2 åpner for at for eksempel Skippergata 6, Museumsgata 22 og Castberggården rives eller flyttes, vil dette være i strid med hva befolkningen i byen ønsker jfr. meningsmålinger. Foreningene kan da ikke slutte seg til formuleringene slik de foreligger. Store lukkede kjøpesentere virker stikk i strid med ønsket om å vitalisere gatene. Foreningen tar sterk avstand fra en eventuell lukking av Skippergata. Byens fremtidige befolkningsstruktur er avhengig av sunt miljø og barnevennlige boligstrøk. Trafikkproblemene må løses på en god måte, og en endelig løsning av «trafikkvadratet» er en klar betingelse for en sterk økning av beboertallet i sentrum. Badeparken har et potensiale for å gi plass til barn i byen..

5. Color Scandi Line

er svært fornøyd med sin terminalplassering, og de mener at to skip mellom Sandefjord og Strømstad er det riktige. Passasjertallet har økt betraktelig, og trafikkbelastningen i havneområdet er sterk. De ber om en vurdering av adkomstvei inn til terminalområdet fra rundkjøringen ved Hvalfangstmonumentet og en utvidelse av biloppstillingsplassene.

6. Sandefjord Handelsstands Forening

slutter seg til alternativ 2. De mener Jernbanelleien bør åpnes i sin fulle lengde. Det bør etableres enveiskjøring med innsnevring av kjørebane og anleggelse av brede fortau på begge side med allébeplantning. Trafikken bør skje på fotgjengernes premisser. Eksisterende gågate i Kongens gate bør utvides mot øst - frem til Storgata. Rådhusgata syd for Bytunet bør åpnes for en veis trafikk mot vest. Tyngdepunkt for handel bør inkludere handelsområdene rundt Aagaards plass, Dronningens gate og Kongens gate mot Kirkegata.

Skippergata bør holdes åpen. Foreningen bifaller utvikling langs Thor Dahls gate og på Tivolitomta, men utviklingen bør ikke åpne for detaljhandel. Thor Dahls gate bør utnyttes som tilknytningstrasé til sentrum/Torvgarasjen. Man må finne løsninger på trafikken i Strandpromenaden-Kilgata. Utvikling av Kilen bør ikke åpne for kjøpesentre eller annen konsentrasjon av detaljvarehandel. Det innebærer en sterk belastning av veinettet syd for sentrum at byens ringvei fortsatt er amputert.

7. Sandefjord Håndverks- og industriforening

slutter seg til alternativ 2. De bemerker i tillegg at ferdigstillelse av Ringvei-traseen må prioriteres. Nordsiden av Hjertnespromenaden med unntak av Castberggården, bør gi plass for boligutvikling. Tivolitomta bør utnyttes og utvikles. Thor Dahls gate bør utvikles til en trafikkåre som knytter havnen og Torvet sammen. Skippergaten må forbli åpen. Trafikkmønsteret i sentrum må bedres. Jernbanealleen bør åpnes for å vitalisere kjernesentrum, men det må skje ved en etablering av enveiskjøring, innsnevring av kjørebane og brede fortau med allébeplantning. Fokus på handel bør opprettholdes mot kjernesentrum framfor Kilen. Kommunen må aktivt påvirke en prosess hvor det skapes best mulig kommunikasjon med eiendomsbesittere, gårdeiere, nærings- og brukerorganisasjoner.

8. Byskolen FAU

registrere at planene befinner seg på et meget generelt nivå. De skisserte alternativene innebærer økt antall beboere i sentrum med 35 - 200%, og de etterlyser da klarere uttrykt vektlegging av et barnevennlig og trafikkikkert sentrum. Det bør utarbeides en helhetlig, men detaljert gatebruksplan for sentrum. Samarbeidsutvalget ønsker å komme tilbake med en oversikt over tiltak for å bedre trafikkforhold som de betrakter som farlige eller uheldige.

9. Sandefjord Byforum

slutter seg til dokumentets hovedintensjoner. En endring på nivå med «Alternativ 2» vil gi en forsvarlig vekst og fornying. De savner imidlertid avklaring på i hvilken grad dokumentet er bindende for senere utbyggings/reguleringssaker. De mener at området vest for Sandefjordsveien også bør omfattes av strategiplanen. Kilen og havnebassenget bør få en bredere og mer grundig behandling før videre planer settes ut i livet. En prioritetsplan vil kunne sikre at utviklingen skjer i riktig rekkefølge. De ser det som en fordel om byen i det videre arbeidet vurderes etter tre primærsoner, kultursonen (Badeparken og ned mot havnen), handelssonen (kvadratet Kongens gate/Storgata/Jernbanealleen /torvet), boligsonen (nord og vest). Utbygging av Kilen bør ikke endre denne strukturen og boligbygging bør nedprioriteres i kultursonen.. Det er nødvendig med en bevaringsplan for å unngå nye konflikter. Hjertnespromenaden bør utvikles til både bolig og næring slik at gallerier/klubber/restauranter kan etablere seg og gi en synergi effekt mellom offentlig og privat kulturformidling. Trevillaene bør spares som identitetsskapere. Skippergata 6 og Museumsgata 22 må få stå urørt. Kvartalsbebyggelse må ikke omformes til punktbebyggelse der livet forsvinner fra gatene. Kjøpesentrene må ikke få anledning til å gå utover de skala og ordensprinsipper vi setter for resten av byen. Handelssentrum må ikke forskyves sydover, og gateløpet i Skippergata må ikke tettes igjen.

10. NSB

mener «Strategi for byutvikling» får for liten substans som styringsdokument. Omfanget av endring (valg av alternativ strategi) bør knyttes nærmere til tidsaspektet. Høringsutkastet legger for liten vekt på Jernbanealleen som byens hovedgate, og dermed

premissgiver for byutviklingsstrategien. Lokalisering av kollektivknutepunkt lengst nord i sentrum må også styre byutviklingen i sterkere grad. Den nordlige sonen av sentrum bør oppvurderes. Gatenettet bør behandles mer omsorgsfullt i forhold til sin funksjon som transportårer for kollektivtrafikk, syklende og gående. (Ordet sykkel er fraværende i strategien). Parkeringsrestriksjoner og parkeringsdekning bør drøftes nærmere som bilbegrensende tiltak på linje med andre kjørerestriksjoner. Strategi for byutvikling i Sandefjord sentrum bør gå nærmere inn på virkemidler for måloppnåelse.

11. Vestfold fylkeskommune

er svært positive til arbeidet som er nedlagt i strategien, men de anbefaler at den videreutvikles og formaliseres i en kommunedelplan for å bli juridisk bindende og et bedre styringsverktøy. Det bør utarbeides en transportplan som inkluderer plan for gang- og sykkeltrafikken og en kollektivplan. Det er positivt at strategiske vurderinger er gjort i samarbeid med næringslivet. Fylkeskommunen savner en systematisk gjennomgang av bebyggelsen og bystrukturen med tanke på vurdering av verneverdi. Selv om strategien ikke er juridisk bindende, oppfatter de at dokumentet er tenkt å være styrende når reguleringsplaner, bebyggelsesplaner og byggesaker skal behandles, men mener beslutningsgrunnlaget da er mangelfullt. Fylkeskommunen vil fraråde riving av villaområdet i Hjertnespromenaden, bebyggelsen syd for Hvaltorget (både nord og sydsiden av Skippergata) samt trehusbebyggelsen i kvartalet nordvest for krysset Jernbanealleen og Torggata (Ramall). I stedet anbefales en utvikling basert på bevaring av eksisterende bebyggelse kombinert med ny bebyggelse. Kartfestingen av utviklingsområdene har i prinsippet konkludert med hvilke bygninger som kan rives. Dette bør trekkes ut av dokumentet, og de vedtak som fattes, bør kun dreie seg om helt overordnede prinsipper. Fylkeskommunen vil trekke frem Thaulows gate i tillegg til Prinsens gate og Torggata som viktige historiske gateløp. Disse bør bevares og gjøres mer synlige i bystrukturen. Det anbefales at Sandar kirke og det verdifulle kulturmiljøet rundt gis en mer fremtredende plass i tekstdelen under pkt. D. Kommunens målsetting om bevaring av Sandefjords særpreg som en grønn by er viktig.

12. Kulturrådet

støtter moderat endring. De mener Ringveien må prioriteres for å avlaste trafikken i sentrum. Store handelssentra i bykjernen må unngås. Byens forretninger må ha like åpningstider. Skippergata må være åpen. Det er viktig med passasjer på tvers av «tunge» avgrensninger som Museumsgata og Sandefjordsveien og en «grønn» passasje fra Thor Dahls gate til Preståsen. De kan tenke seg Tivolitomta utbygd f.eks. med bibliotek, men Kurbadet bør være målestokk for ny bebyggelse. Hjertnespromenaden bør få nye bygninger som tar vare på og fremhever de gamle husene. Jernbanealleen bør åpnes for trafikk i hvert fall en vei, men samtidig rustes opp med grønt. Gatelegemet snevres inn slik at hastigheten holdes nede. Forholdene bør legges tilrette for syklister.

13. Statens vegvesen Vestfold

roses kommunen for positivt initiativ og slutter seg til at moderat endring legges til grunn for den videre utviklingen. De ser imidlertid at en utbygging som er skissert i Kilenområdet vil ha stor innvirkning på etablerings- og kjøremønster i Sandefjord by. Gater med akseptabel trafikkbelastning i dag kan i framtida bli barrierer som harmonerer lite med intensjonen om et bindeledd mellom sentrumskjernen og havna. De hannstiller på det sterkeste om å starte et transportplanarbeid for sentrumsområdet og kommunen som helhet der sentrale tema som kollektivtransportens rolle, fremtidig nett for gang- og sykkelveier, mulige nye veilenker, godstransport osv. utredes. Gjennomføring av tiltak i

sentrum vil i stor grad være avhengig av faktorer i transportsystemet. De vil engasjere seg i et transportplanarbeid, dersom kommunen tar initiativ.

14. Stiftelsen Sandefjord Kurbad v/Gro Laheld Lundh

uttrykker glede over viljen som er vist til å finne løsninger til å bevare og utvikle byens identitet, og alternativ 2 støttes. Fremkommelighet i traseen fra Sandefjordsveien/ Strandpromenaden til rundkjøringen Østerøya/Vesterøya/Framnes er viktig. Denne strekningen mottar våre gjester og bør oppgraderes til en «avenue» med beplantning, trær, nye rundkjøringer, dekorative elementer og fortau. Parkering ved traseen fra torvet til havna (Thor Dahls gate) bør foregå under bakken - ikke over. Dersom Scandi Lines kunder og folk som arbeider i sentrum ønsker denne nærparkeringen, bør de kunne betale. Det bør åpnes for gate fra Jernbanealleen til Museumsgata syd for polet. Det bør være plass for busser til Kurbadet. Det må ikke stenges for synet av havna fra Torvet, og det må ikke bygges nedenfor dagens parkeringsareal/taxisentralen. Området rundt Kurbadet/Kurbadparken bør utvikles med et samlingssted med servering, småopptredener, intim konserter, ungdommens kulturhus (gamle hus), plass for Sandefjord Reiselivsforening, barns lek, kort tids barneparkering, paviljonger med små kafeer, kulturverksteder og butikker. Flytting av kino, bibliotek og evt. Sandefjord kunstforening til Tivolitomta kan sammen med Kurbadets aktiviteter skape liv i dette området.

15. Sandefjord Naturvern

anser det som en vesentlig mangel at det ikke foreligger en helhetsplan for kommunens bolig- og næringsutvikling. Det samme gjelder at det kun er en summarisk behandling av Kilenutbyggingen, da denne antas å ha stor innvirkning på hvorledes sentrum vil utvikle seg. De anser at det har manglet en dialog med kommunens befolkning og organisasjoner i planprosessen. De savner også en strategi i forhold til miljø og bærekraft, spesielt på områder som energibruk og bruk av miljøvennlige materialer. Strategiforslaget er for tynt til at det kan treffes vedtak om valg av alternativ for hvor mange boliger som skal planlegges i sentrum. Det er ikke analysert hvilke muligheter man har andre steder i kommunen og hvilke trafikkmessige konsekvenser forskjellige alternativer har, hvilket reelt redusert press de vil ha på LNF-områdene og hvilke type husstander man skal bygge for. De viser til anbefaling fra Byggeforskningsinstituttet om at kommunen bør ha et bevisst forhold til tilpasningen mellom boligtype og boligbehov. De ser heller ikke at strategiforslaget omtaler hvilket parkeringsbehov som det økte antall biler boligbygging i sentrum vil medføre, og hvordan dette er tenkt løst. Sandefjord naturvern er sterkt skeptiske til en utbygging av Tivolitomta og til den omfattende utbyggingen av sjøområdet ved Kilen, og mener det er forhastet å anbefale alternativ 2 på det nåværende tidspunkt.

Rådmannens bemerkninger:

Høringsuttalelsene er i hovedsak svært positive til at det er utarbeidet en strategi for utvikling av Sandefjord sentrum. De fleste slutter seg til dokumentets konklusjon om at utviklingen må skje på bakgrunn av alternativ 2, « moderat endring». Noen uttalelser peker på utelatte momenter, andre presiserer føringer i strategien, og noen peker på områder hvor det må arbeides videre, gis klarere føringer eller utarbeides mer detaljerte planer. Strategidokumentet gir en del overordnede føringer. Formannskapet valgte å arbeide med en «strategi» og ikke

f.eks. en kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. Det resulterte i at dokumentet på en rekke punkter ikke gir så klare retningslinjer for bl.a. arealbruk og byforming, trafikksystem og utemiljø som vedtaket i bystyret 23.10.97 la opp til.

Rådmannen vil trekke fram de viktigste innspillene og peke på konsekvenser for videre arbeid og gjennomføring av byutviklingen.

Miljø og bærekraft

Det etterlyses en strategi i forhold til miljø og bærekraft og en klarere holdning til hvor stor by Sandefjord skal bli. Alternativ 2 indikerer at innbyggertallet i sentrum/Kilen vil kunne øke til det dobbelte uten at skalaen i sentrumsbebyggelsen forandres vesentlig. En fortetting i sentrum vil redusere transportbehovet i forhold til ny boligbygging lokalisert til områder utenfor sentrum, men en fordobling av befolkningen vil allikevel skape mer trafikk i og rundt sentrum og et økt boligparkeringsbehov. Det er en viktig forutsetning for en trivelig by med et sunt miljø er at trafikkproblemene løses på en god måte. Parkeringsrestriksjoner, parkeringsdekning og kjørerestriksjoner må etter rådmannens syn drøftes som bilbegrensende tiltak i det videre arbeidet med byutvikling. Bygging på arealer som i dag brukes til parkering, vil enten bety investering i kostbare parkeringsanlegg eller at det i større grad satses på bruk av kollektivtransport og gang-/sykkeltrafikk for å betjene sentrum. Det siste vil medføre at mange bybrukeres holdning til bilbruk og forventning om gratis parkering må endres i forhold til dagens situasjon.

Kultur og byliv

Det påpekes at kunst og kultur er viktig for byutvikling og at lokalisering av kulturinstitusjonene er vesentlig. Flytting av kulturinstitusjoner som bibliotek, kino og ev. andre kulturarenaer til en mer sentral plassering kan gi gevinst og synergieffekt og gjøre sentrum mer attraktivt som sosial og kulturell møteplass både på dagtid og på kveldstid. Dette kan bety store kostnader for kommunen, men kultursatsing vil kreve aktiv handling/tilrettelegging fra kommunens side. Rådmannen er åpen for at konsekvensene ved lokalisering vurderes, spesielt i forbindelse med utviklingen rundt Kurbadet/Tivolitomta.

Uttalelsene er ganske klare på at etablering av store innadvendte kjøpesentere i bysentrum vil trekke folkelivet bort fra gater, plasser og offentlige byrom. Rådmannen ser dette som et viktig signal som bør overføres til de føringene som blir lagt for reguleringsarbeidet i forbindelse med utvidelse av Hvaltorvet.

Rådmannen ser ingen grunn til å utvide området for planen for at den også skal omfatte viktige offentlige formål på den andre siden av Sandefjordsveien, men ser poenget med at det i arbeidet er lagt større vekt på sammenbinding av sentrum og havna kontra sentrum og jernbanestasjonen/kollektivknutepunktet. Det vil imidlertid være en konflikt å trekke handelsfunksjonen nordover mot jernbanestasjonen, noe som kan forskyve tyngdepunktet og gi et mindre konsentrert og attraktivt handelssentrum.

Det vil være en konflikt mellom ønsket utvikling av byliv som også innbefatter og utesteder og etablering av boliger. Serveringssteder bør derfor primært etableres i avgrensede områder av sentrum.

Parker, gater og plasser

Mange av uttalelsene er klare på at Skippergata ikke må gjenbygges. Det er vesentlig at gatestrukturen ligger fast, at viktige siktlinjene ivaretas og at historiske gater fremheves

framfor å bli en del av kvartaler som er bundet sammen. Igjen bør dette etter rådmannens vurdering være med i de føringene som legges for utvidelsen av Hvaltorvet.

Flere av uttalelsene trekker også frem Jernbanealleen. Gaten er historisk og funksjonelt en av byens viktigste gater. Den er et sterkt identitetsobjekt med jernbanestasjonen i den ene enden og Hvalfangstmonumentet i den andre. Den binder i tillegg sammen mange av de viktigste byrommene/byelementer : BytUNET, Torget og Badeparken. Rådmannen er enig i at Jernbanealleens posisjon i bybildet og symbolverdi som hovedgate kan forsterkes og at en oppgradering av gaten er viktig i byutviklingssammenheng. Hvorvidt hele gaten bør åpnes for trafikk, bør imidlertid sees i en større sammenheng og vurderes i en gatebruksplan sammen med eventuelle endringer av kjøremønster i andre bygater, nye gate traseer, trafikksikkerhet osv. Det bør i gatebruksplanen gis noen føring for hvordan gatene kan gis en estetisk kvalitet som samsvarer med bruken og for oppgradering av ulike gatetyper: historiske gater, fotgjengerprioriterte gater, adkomstgater og hovedgater osv. og ev. en prioritering av tiltak.

Det er viktig å bevare Sandefjords særpreg som en grønn by. Dette kan forsterkes ved oppgradering av gater og plasser. Badeparkens potensiale bør utnyttes til aktivitetsarealer for barn slik at også en del barnefamilier vil finne det akseptabelt å bo i sentrum.

Kulturminnevern

Det synes klart at strategidokumentet ikke gir klare, grundige og entydige føring for kulturminnevernet. For å kunne ivareta Sandefjords identitet bør arbeidet videreføres slik at de mest bevaringsverdige bygningsmiljøene kan sikres gjennom en bevaringsplan. Bygningsmiljøene i Storgata, Torggata og Prinsens gate, og bykvartaler med bebyggelse oppført etter bybrannen vil være sentrale i bevaringsplanen. Gjeldende bevaringsplaner for Nybyen, Bjerggata og Grønnli bør vurderes og ev. suppleres for å sikre de gamle trehusmiljøene mest mulig. En bevaringsplan vil også kunne gi føring for ny bebyggelse m.h.t. byggevolum, byggehøyder og visuelt uttrykk slik at byens skala og ulik bebyggelsesstruktur ivaretas.

Skippergata 6, Museumsgata 22 og trevillaene i Hjertnespromenaden som mange vil bevare, ligger imidlertid jf., strategidokumentet, i områder som må få fullført sin påbegynte endring/transformasjon. Dvs at de forutsettes flyttet eller revet for at området skal utvikles til en helhet. En del høringsinstanser uttrykker imidlertid svært sterkt at utvikling i disse områdene kan skje samtidig som bygningene integreres og bevares.

Rådmannen vil fastholde at den påbegynte transformasjon i disse områdene bør fullføres og at bevaring av enkeltbygg i utgangspunktet bør vike dersom dette er nødvendig for å oppnå en god helhetsløsning. Den endelige avveining av om én eller flere enkeltbygg skal rives/flyttes, må imidlertid vurderes opp mot kvaliteten av den ønskede nye bebyggelsen i området. Denne avveining forutsettes foretatt ved behandlingen av reguleringsplaner for områdene.

Boliger

Barnevennlig og trafikksikkert bomiljø er viktig for å endre befolkningsstrukturen. Rådmannen vil understreke at det er vanskelig å styre befolknings sammensetningen selv om det settes krav til at leilighetene skal kunne være familieboliger. Kommunen kan imidlertid sette krav til utearealer i boligprosjekter, redusere hastighet på trafikken i bygatene, prøve å minimalisere trafikken og tilrettelegge friarealer/parker. Det er imidlertid lite realistisk å basere seg på at en i de sentrale byområdene vil kunne tilby trafikksikker skolevei og fullgode leke- og oppholdsarealer for barn.

Handel og service

Det er klare innspill på at det ikke bør etableres kjøpesentre eller annen konsentrert detaljhandel i Kilen. Rådmannen er enig i at det bør være en restriktiv holdning til store etableringer utenfor dagen kjerneområde for handel. Dette gjelder også syd for torvet eller oppover mot jernbanestasjonen. Sandefjord sentrum er ikke tjent med at handelstilbudet spres. Tyngdepunktet for handelen (kjerneområdet) ligger i området mellom Kongens gate og Torget langs Jernbanealleen og Storgata. Rådmannen ser imidlertid ingen problemer med at det etablert handelsområdet rundt Aagaards plass, i Dronningens gate og Kongens gate mot Kirkegata også defineres som handelsområde med tanke på gateutforming og fotgjengerprioritering i gatene. I kjerneområdet bør derimot handel, service og publikumsrettede funksjoner i sterkere grad prioriteres framfor etablering av f.eks. boliger.

Trafikk og transport

Det synes også klart at strategidokumentet ikke gir klare og grundige nok føringer for håndtering av trafikk/gatebruk i sentrum samt overordnede trafikkspørsmål. Bedre trafikkmønster er viktig for handelsstanden, og det er kommet mange innspill på endringer av dagens kjøremønster. Det bør etter rådmannens syn være enkelt å orientere seg i sentrum, men det bør allikevel ikke være for enkelt å ta seg frem med bil. Det sentrale handelsområdet må ikke i for stor grad preges av biltrafikk. Fotgjengere, trivsel og miljø bør prioriteres i typiske handlegater. Det kan bety at fortausarealer økes på bekostning av parkeringsarealer og kjørearealer jf. Storgata, og det kan bety at den enkelte forretning er mindre tilgjengelig med bil. For å knytte sentrum mot jernbanestasjon og kollektivknutepunkt kan det være viktig å legge til rette for gode og effektive traseer for busstrafikk og sykkeltrafikk gjennom sentrum. Innspill på endringer av kjøremønster i bygater, nye gatetraseer, fergetrafikken osv bør etter rådmannens vurdering gjennomgås i en gatebruksplan som omfatter hele sentrum. Likeledes bør det utarbeides en transportplan både for sentrumsområdet og kommunen som helhet hvor Ringveien, avvikling av gjennomgangstrafikken, tungtrafikk, kollektivknutepunkt, kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk gjennomgås.

Videreføring av planprosess og gjennomføring:

Som det fremgår av merknadene foran, må planleggingen videreføres på en del områder for å gi nødvendig grunnlag for gjennomføring av den ønskede utvikling.

En gatebruksplan for sentrum må utarbeides. I denne planen fastlegges gatehierarkiet, kjøreretninger, hovedtraseer for syklende og gående samt kollektivtrafikken. Nødvendig parkeringstilbud vurderes og det legges spesielt vekt på å sikre god tilgjengelighet til sentrum for alle kategorier bybrukere.

Det bør videre utarbeides en transportplan for hele kommunen hvor en vurderer behovet for endringer i og utbedringer av det overordnede veinettet for alle trafikantgrupper samt tar stilling til nødvendig opprustning av kollektivtrafikksystemet. En slik transportplan vil bl. a. være nødvendig som dokumentasjon for å få statlige og fylkeskommunale midler til utbygging av veg og transportsystemet

En fysisk opprustning av viktige gater og byrom til en estetisk tilfredsstillende kvalitet bør også ha høy prioritet. En handlingsplan for en slik estetisk opprustning bør derfor fremlegges.

Bevaringsinteressene må ivaretas i byutviklingen, og som påpekt foran bør en arbeide videre med å få synliggjort de mest verdifulle bevaringsobjektene. Det kan her være mest hensiktsmessig at en bevaringsplan bygges opp på samme måte som kommunens "grønne plakat". En "bevaringsplakat" vil gi klare føringer for bevaringsverdien når bestemte områder skal reguleres.

Et av de mest sentrale og verdifulle utviklingsområdene i sentrum er Tivolitomta med bebyggelsen langs Thor Dahls gate. For dette viktige byområdet bør det foretas en konkret analyse av hvordan området bør utnyttes med funksjoner og sammenhengen/koplingen til Kurbadet og Badeparken. Denne analysen kan resultere i et ønske om å gjennomføre en arkitektkonkurranse for området

De planutredninger som her er anbefalt vil kreve økonomiske midler foreløpig grovt anslått til en størrelsesorden rundt 1 mill. kr. Rådmannen vil i tertialsaken legge frem forslag til finansiering av de planleggingsoppgavene som har den høyeste prioritet.

I investeringsbudsjettet for neste økonomiplanperiode vil det videre bli vurdert hvilke kommunale midler som er nødvendig for å gjennomføre de tiltak som vil inngå i de ulike sentrumsplanene. Selv om ikke alle planene vil foreligge når økonomiplanen legges frem, bør det i investeringsforslaget kunne gis en sannsynlig størrelsesorden for de mest aktuelle tiltakene.

Anbefaling:

Rådmannen anbefaler at formannskapet legger saken frem for bystyret med følgende

i n n s t i l l i n g:

Strategi for byutvikling Sandefjord Sentrum alternativ 2 "Moderate endringer" legges til grunn for utviklingen i byen. Ved denne utviklingen skal en bevare de viktigste miljø- og identitetsskapende særtrekkene i byen så som:

- a) den grønne karakteren, kvaliteten i de store grønne rommene og tilknytningen til det store landskapet rundt
- b) kulturminnemiljøene i de gamle trehusområdene
- c) de sentrale kvartalene og rutenettet i sentrumskjernen
- d) viktig siktlinjer langs bygater og mot Preståsen og Hjertnesskogen og karakteristiske byrom med fine proporsjoner
- e) kvaliteten i sentrums etterkrigsarkitektur.

Alternativ 2 «Moderat endring» innebærer at utviklingen i hovedsak skal skje i de områdene som er avmerket på vedlagte kart datert 13.11.98.

De viktigste føringene for byutviklingen vil være å:

1. Miljø- og bærekraft.

- 1.1 redusere transportbehovet ved å legge til rette for fortetting i sentrum
- 1.2 begrense investeringer og ressursforbruk til utbygging og drift av infrastruktur ved å fortette rundt etablert infrastruktur
- 1.3 bevare ressursene i Sandefjords viktige landbruks- natur- og friområder ved å konsentrere videre utbygging i byggesonen i og utenfor sentrum
- 1.4 tilstrebe høy kvalitet i arkitektoniske løsninger for ny bebyggelse, gate og -plassmiljø, grøntstruktur og bylandskap

2. Kultur- og byliv

- 2.1 synliggjøre kulturens rolle og posisjon i byens liv og utvikling bedre
- 2.2 forsterke kulturinnslag i utviklingen av sentrum både som aktivitetsskaper og fysisk element
- 2.3 vurdere konsekvensene ved flytting av bibliotek, kino og eventuelt andre kulturinstitusjoner til mer sentrale sentrumsområder, eksempelvis Tivolitomta nærmere

3 Parker, gater og plasser

- 3.1 tilrettelegge for bedre kontakt mellom sentrum og friområdene rundt (Preståsen og Hjertnesskogen)
- 3.2 definere viktige gater og byrom og gi dem en riktig identitet/utforming med bruk av trær, beplantning, gatebelegg, gateutstyr, skilt o.l.

4 Kulturminnevern

- 4.1 bevare svært viktige kulturminner og bygningsmiljøer
- 4.2 synliggjøre og bevare viktige epoker i byens historie inkludert rutenettet
- 4.3 ivareta byens skala og bebyggelsesstruktur ved nybygging

5 Boliger

- 5.1 bygge et betydelig antall nye boliger av varierende størrelse i sentrum, primært utenom kjerneområdet for handel
- 5.2 søke å etablere leke- og aktivitetsarealer for i barn i eller nær nye boligprosjekter

6 Handel og service

- 6.1 opprettholde handelstilbudet for Sandefjords befolkning i bredde og kvalitet noe som blant annet forutsetter samarbeid innen næringen om åpningstid, miljøaktiviteter osv.
- 6.2 ikke utvide det sentrale handelsområdet (kjerneområde), dvs. den restriktive holdningen til store etableringer utenfor kjerneområdet opprettholdes

7 Trafikk og transport.

- 7.1 prioritere fotgjengere i den sentrale bykjernen og de viktige gangårene
- 7.2 opparbeide miljøgater med brede fortau i sentrale handelsområder
- 7.3 etablere et allment lavhastighets kjøresystem i hele sentrumskjernen
- 7.4 begrense ordinær parkering i fotgjengerprioriterte områder
- 7.5 basere kollektivbetjeningen av sentrum på pendling av busser gjennom sentrum
- 7.6 videreutvikle jernbanestasjonen til kollektivknutepunkt for jernbane og buss
- 7.7 opprettholde lokaliseringen av ferjeterminalen så lenge trafikkavviklingen kan avvikles tilfredsstillende på nåværende vei og trafikkareal.

Oppfølging og videreføring:

I det videre planarbeid skal det utarbeides

1. en gatebruksplan for sentrum
2. en transportplan for den samlede trafikk- og transportavvikling i kommunen
3. en «bevaringsplakat» for verneverdige kulturminner og bygningsmiljøer
4. en plan for estetisk oppgradering av sentrale gater og byrom
5. en analyse av hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for utbyggingen av Tivolitomta. Med utgangspunkt i denne analysen vurderes det om det vil være hensiktsmessig å gjennomføre en arkitektkonkurranse for området

Saken ble behandlet i **formannskapet**s møte den 11. mai d.å. der det ble fattet følgende vedtak:

Til stede: Per Foshaug, Svein Flåtten, Brit Andresen, Per Hunstok, Dag Johansen, Kjell Engebretsen, Per Erik Monsen, Håkon Andersen, Anne Sollie Hem, Morten Istre, Ivar Ramberg, Inger Marie Aurlien, Gunnar Huseby.

Per Hunstok fremmet følgende forslag til nytt pkt. 4.4:
Bevaringsverdige enkeltbygninger søkes bevart der de står, og innpasses i ny bebyggelse.

Morten Istre fremmet følgende endringsforslag til pkt. 5.2:
Etablere leke- og aktivitetsarealer for barn i eller nær nye boligprosjekter.

Brit Andresen fremmet følgende forslag til nytt pkt. 7.8:
Tilstrebe å legge flest mulig parkeringsplasser under bakken.

Ivar Ramberg fremmet følgende tillegg til
pkt. a) og Badeparkens åpenhet mot sjøen
pkt. 3.1. samt sikre en gangforbindelse mellom Stub og Verven.

Per Erik Monsen fremmet følgende tilleggsforslag i 1. setn. pkt. 5 i rådmannens innstilling:
en analyse av hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for **en eventuell** utbygging av Tivolitomta.

Det ble votert punktvis:

Pkt. a) Ved alternativ votering mellom rådmannens innstilling og Ivar Rambergs forslag ble rådmannens innstilling vedtatt med 8 mot 5 stemmer. Mindretallet var Ivar Ramberg, Håkon Andersen, Anne Sollie Hem, Morten Istre og Gunnar Huseby.
Pkt. b) Enstemmig vedtatt.
Pkt. c) "
Pkt. d) "
Pkt. e) "

1. Miljø- og bærekraft.

Pkt. 1.1 Enstemmig vedtatt.
Pkt. 1.2 "
Pkt. 1.3 Rådmannens innstilling ble vedtatt med 10 mot 3 stemmer. Mindretallet var Per Erik Monsen, Kjell Engebretsen og Dag Johansen.
Pkt. 1.4 Enstemmig vedtatt.

2. Kultur- og byliv.

Pkt. 2.1. Enstemmig vedtatt.
Pkt. 2.2. "

Pkt. 2.3. Rådmannens innstilling ble vedtatt med 10 mot 3 stemmer. Mindretallet var Per Erik Monsen, Kjell Engebretsen og Dag Johansen.

3. Parker, gater og plasser.

Pkt. 3.1 Ved alternativ votering mellom rådmannens innstilling og Ivar Rambergs forslag ble rådmannens innstilling vedtatt med 8 mot 5 stemmer. Mindretallet var Håkon Andersen, Anne Sollie Hem, Morten Istre, Ivar Ramberg og Gunnar Huseby.

Pkt. 3.2 Enstemmig vedtatt.

4. Kulturminnevern.

Pkt. 4.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 4.2 "

Pkt. 4.3 "

Pkt. 4.4 Per Hunstoks forslag falt med 12 mot 1 stemme. Mindretallet var Per Hunstok.

5. Boliger.

Pkt. 5.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 5.2 Ved alternativ votering mellom rådmannens innstilling og Morten Istres forslag ble rådmannens innstilling vedtatt med 8 mot 5 stemmer. Mindretallet var Håkon Andersen, Anne Sollie Hem, Morten Istre, Ivar Ramberg og Inger Marie Aurlien.

6. Handel og service.

Pkt. 6.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 6.2 "

7. Trafikk og transport.

Pkt. 7.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 7.2 "

Pkt. 7.3 "

Pkt. 7.4. "

Pkt. 7.5 "

Pkt. 7.6 "

Pkt. 7.7 "

Pkt. 7.8 Brit Andresens forslag ble enstemmig vedtatt.

Oppfølging og videreføring.

Pkt. 1. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 2. "

Pkt. 3. "

Pkt. 4. "

Pkt. 5. Rådmannens innstilling med Per Erik Monsens tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Saken ble behandlet i **bystyrets** møte den 27. mai d.å. der følgende vedtak ble fattet:

Per Hunstok fremmet følgende tillegg til pkt. 3 under **Oppfølging og videreføring**:

en «bevaringsplakat» for verneverdige kulturminner, bygningsmiljøer og enkeltbygninger.

Arne Larsen fremmet følgende tillegg:

til pkt. a) ".... og Badeparkens åpenhet mot sjøen
til pkt. 3.1. "... samt sikre en gangforbindelse mellom Stub og Verven.

Inger Marie Aurlien fremmet følgende forslag:

I pkt. 2.3 strykes ordet kino.

Tore Gogstad fremmet følgende forslag til nytt pkt. 4.4:

Bevaringsverdige enkeltbygninger søkes bevart der de står, og ny bebyggelse skal tilpasses disse.

Morten Istre fremmet følgende endringsforslag til pkt. 5.2:

Etablere leke- og aktivitetsarealer for barn i eller nær nye boligprosjekter.

Ellen Gran fremmet følgende endringsforslag til pkt. 1.3:

Bevare ressursene i Sandefjords viktigste landbruks-, natur- og friområder ved å søke å konsentrere videre utbygging i byggesonen i og utenfor sentrum

Det ble votert punktvis:

Pkt. a) Ved alternativ votering mellom formannskapets innstilling og Arne Larsens forslag, ble Arne Larsens forslag vedtatt med 36 mot 11 stemmer.
Pkt. b) Enstemmig vedtatt.
Pkt. c) "
Pkt. d) "
Pkt. e) "

1. Miljø- og bærekraft.

Pkt. 1.1 Enstemmig vedtatt.
Pkt. 1.2 "
Pkt. 1.3 Ved alternativ votering mellom Ellen Grans forslag og formannskapets innstilling ble innstillingen vedtatt med 24 mot 23 stemmer.
Pkt. 1.4 Enstemmig vedtatt.

2. Kultur- og byliv.

Pkt. 2.1. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 2.2. "

Pkt. 2.3. Innstillingen ble vedtatt med 36 mot 11 stemmer.

Inger Marie Aurliens endringsforslag ble deretter vedtatt med 30 mot 17 stemmer.

3. Parker, gater og plasser.

Pkt. 3.1 Ved alternativ votering mellom formannskapetets innstilling og Arne Larsens forslag ble Arne Larsens forslag vedtatt med 24 mot 23 stemmer.

Pkt. 3.2 Enstemmig vedtatt.

4. Kulturminnevern.

Pkt. 4.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 4.2 "

Pkt. 4.3 "

Nytt pkt. 4.4 Tore Gogstads forslag falt med 41 mot 6 stemmer.

5. Boliger.

Pkt. 5.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 5.2 Ved alternativ votering mellom formannskapetets innstilling og Morten Istres forslag ble formannskapetets innstilling vedtatt med 27 mot 21 stemmer.

6. Handel og service.

Pkt. 6.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 6.2 "

7. Trafikk og transport.

Pkt. 7.1 Enstemmig vedtatt.

Pkt. 7.2 "

Pkt. 7.3 "

Pkt. 7.4. "

Pkt. 7.5 "

Pkt. 7.6 "

Pkt. 7.7 "

Pkt. 7.8 "

Oppfølging og videreføring.

Pkt. 1. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 2. "

Pkt. 3. Ved alternativ votering mellom formannskapetets innstilling og Per Hunstoks tilleggsforslag ble det siste vedtatt med 26 mot 21.

Pkt. 4. Enstemmig vedtatt.

Pkt. 5. Enstemmig vedtatt.

Bystyrets endelige vedtak:

Strategi for byutvikling Sandefjord Sentrum alternativ 2 "Moderate endringer" legges til grunn for utviklingen i byen. Ved denne utviklingen skal en bevare de viktigste miljø- og identitetsskapende særtrekkene i byen så som:

- a) den grønne karakteren, kvaliteten i de store grønne rommene og tilknytningen til det store landskapet rundt og Badeparkens åpenhet mot sjøen
- b) kulturminnemiljøene i de gamle trehusområdene
- c) de sentrale kvartalene og rutenettet i sentrumskjernen
- d) viktig siktlinjer langs bygater og mot Preståsen og Hjertnesskogen og karakteristiske byrom med fine proporsjoner
- e) kvaliteten i sentrums etterkrigsarkitektur.

Alternativ 2 «Moderat endring» innebærer at utviklingen i hovedsak skal skje i de områdene som er avmerket på vedlagte kart datert 13.11.98.

De viktigste føringene for byutviklingen vil være å:

1. Miljø- og bærekraft.

- 1.1 redusere transportbehovet ved å legge til rette for fortetting i sentrum
- 1.2 begrense investeringer og ressursforbruk til utbygging og drift av infrastruktur ved å fortette rundt etablert infrastruktur
- 1.3 bevare ressursene i Sandefjords viktige landbruks- natur- og friområder ved å konsentrere videre utbygging i byggesonen i og utenfor sentrum
- 1.4 tilstrebe høy kvalitet i arkitektoniske løsninger for ny bebyggelse, gate og -plassmiljø, grøntstruktur og bylandskap

2. Kultur- og byliv

- 2.1 synliggjøre kulturens rolle og posisjon i byens liv og utvikling bedre
- 2.2 forsterke kulturinnslag i utviklingen av sentrum både som aktivitetsskaper og fysisk element
- 2.3 vurdere konsekvensene ved flytting av bibliotek, eventuelt andre kulturinstitusjoner til mer sentrale sentrumsområder, eksempelvis Tivolitomta nærmere

3 Parker, gater og plasser

- 3.1 tilrettelegge for bedre kontakt mellom sentrum og friområdene rundt (Preståsen og Hjertnesskogen) samt sikre en gangforbindelse mellom Stub og Verven
- 3.2 definere viktige gater og byrom og gi dem en riktig identitet/utforming med bruk av trær, beplantning, gatebelegg, gateutstyr, skilt o.l.

4 Kulturminnevern

- 4.1 bevare svært viktige kulturminner og bygningsmiljøer
- 4.2 synliggjøre og bevare viktige epoker i byens historie inkludert rutenettet
- 4.3 ivareta byens skala og bebyggelsesstruktur ved nybygging

5 Boliger

- 5.1 bygge et betydelig antall nye boliger av varierende størrelse i sentrum, primært utenom kjerneområdet for handel
- 5.2 søke å etablere leke- og aktivitetsarealer for i barn i eller nær nye boligprosjekter

6 Handel og service

- 6.1 opprettholde handelstilbudet for Sandefjords befolkning i bredde og kvalitet noe som blant annet forutsetter samarbeid innen næringen om åpningstid, miljøaktiviteter osv.
- 6.2 ikke utvide det sentrale handelsområdet (kjerneområde), dvs. den restriktive holdningen til store etableringer utenfor kjerneområdet opprettholdes

7 Trafikk og transport.

- 7.1 prioritere fotgjengere i den sentrale bykjernen og de viktige gangårene
- 7.2 opparbeide miljøgater med brede fortau i sentrale handelsområder
- 7.3 etablere et allment lavhastighets kjøresystem i hele sentrumskjernen
- 7.4 begrense ordinær parkering i fotgjengerprioriterte områder
- 7.5 basere kollektivbetjeningen av sentrum på pendling av busser gjennom sentrum
- 7.6 videreutvikle jernbanestasjonen til kollektivknutepunkt for jernbane og buss

- 7.7 opprettholde lokaliseringen av ferjeterminalen så lenge trafikkavviklingen kan avvikles tilfredsstillende på nåværende vei og trafikkareal.
- 7.8 tilstrebe å legge flest mulig parkeringsplasser under bakken.

Oppfølging og videreføring:

I det videre planarbeid skal det utarbeides

1. en gatebruksplan for sentrum
2. en transportplan for den samlede trafikk- og transportavvikling i kommunen
3. en «bevaringsplakat» for verneverdige kulturminner, bygningsmiljøer og enkeltbygninger
4. en plan for estetisk oppgradering av sentrale gater og byrom
5. en analyse av hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for en eventuell utbygging av Tivolitomta. Med utgangspunkt i denne analysen vurderes det om det vil være hensiktsmessig å gjennomføre en arkitektkonkurranse for området

Trykte vedlegg:

Strategi for byutvikling i Sandefjord kommune	datert januar 1999.
Kart	datert 13.11.98
Høringsuttalelser (utleveres på oppfordring)	