



RAPPORT - FORTETTINGSPROSJEKT DEL 2

Vurdering av delområders egnethet for fortetting med leilighetsbygg i gang- og sykkelbyen (fortettingssonen)



INNHold

1. Bakgrunn	2
1.1 Bakgrunnstall	3
2. Fokus og mål	7
3. Rambølls rapport	7
4. Medvirkning	10
5. Metode til grunn for kommunens rapport.....	11
6. Delområder med vurderinger	14
6.1 Røde områder – ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg.....	14
6.1.1 R1 – Åsen	14
6.1.2 R2 – Nybyen	16
6.1.3 R3 – Vestbyen/Hystad	18
6.1.4 R4 – Grønli	19
6.2 Sorte områder – Transformasjonsområder.....	21
6.2.1 T1 – Nytt stasjonsområde og dagens stasjonsområde	22
6.2.2 T2 – Ranvik brygge.....	27
6.3 Blå områder – Særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg	29
6.3.1 B1 – Nord for nytt stasjonsområde	31
6.3.2 B2 – Sørøst for nytt stasjonsområde	33
6.3.3 B3 – Nybyen	35
6.3.4 B4 – Stub	37
6.3.5 B5 – Ranvik	39
6.3.6 B6 – Kamfjord	41
6.3.7 B7 – Gokstadveien.....	44
6.3.8 B8 – Prestegårdsveien.....	46
6.3.9 Enkeltområder utenfor gang- og sykkelbyen	48
6.4 Oransje områder – Mindre egnet for fortetting med leilighetsbygg	49
7 Oppsummering	51
8 Kilder	56

1. BAKGRUNN

Fortetting av byer og tettsteder er et overordnet mål i både statlige føringer og regionale planer. Sandefjord kommune har tidligere utarbeidet en strategi og veileder for fortetting i Sandefjord sentrum og sentrumsnære områder (fortettingsprosjekt del 1). Denne er tatt inn som retningslinje i gjeldende kommuneplan for 2019 - 2031. Strategien bygger på en inndeling av Sandefjord by i tre soner; sentrum, gang- og sykkelbyen, og ytre sone. I kommuneplanen er gang- og sykkelbyen kalt fortettingssone.

Formannskapet vedtok 19.03.2019 (saksnr. 068/18) at det skal utarbeides en rapport eller veileder for områdene i nærhet til Sandefjord sentrum. Fortettingsprosjekt del 2, er en oppfølging av dette.

Det ble utlyst en begrenset tilbudskonkurranse med frist 10.09.2019, for konsulentbistand for geografisk kartlegging og analyse av delområder med veiledning for disse for fortetting med leilighetsbygg innenfor fortettingssonen. Rambøll ble valgt som leverandør, og leverte en rapport med analyseområder og en generell veileder for fortetting i april 2020. Kommunen så behov for å jobbe videre med temaet for å oppnå målene satt for prosjektet, og har derfor utarbeidet denne rapporten.

Informasjon om fortetting generelt finnes i den overordnede strategien tatt inn i kommuneplanen. Prinsippplanen som er utarbeidet for Stokke tettsted gir også gode, konkrete råd og føringer som kan ha overføringsverdi til resten av kommunen. Videre er det i kommuneplanbestemmelsene for 2019 - 2031 tatt inn bestemmelser og retningslinjer som vil være til hjelp spesielt for byggesak ved mindre fortettingsprosjekter. Dette prosjektet må således ses i sammenheng med de allerede foreliggende rapportene som omhandler fortetting, samt gjeldende kommuneplanbestemmelser.

For sentrum finnes det allerede bakgrunnsdokumenter og en fastlagt bystruktur som gjør det enklere å bygge videre på enn i gang- og sykkelbyen. I ytre by er det ikke målsetting om en sterk fortetting utover eplehagefortetting så her er ikke behovet for analyser og føringer like sterkt. Innenfor gang- og sykkelbyen skal det satses på fortetting, følgelig er det et behov for bedre føringer for hvordan dette skal løses på en god måte.

Til grunn for kommuneplanen for 2019 - 2031 ligger FNs bærekraftsmål. Ønsket om kompetanseheving på fortetting med leilighetsbygg innenfor fortettingssonen anses som et bidrag i riktig retning for å oppnå en mer bærekraftig byutvikling. Fortetting kan bidra til at bærekraftbegrepet konkretiseres gjennom blant annet bruk av eksisterende infrastruktur, stimulering til økt bruk av sykkel, gange og kollektivtrafikk, samt sosial bærekraft med større bolig mangfold.

Sentrumsnær fortetting bidrar til å bygge opp under Sandefjord sentrum som kommunens hovedsenter for handel, arbeidsplasser, kultur- og byliv, i tillegg til at fortetting i gang- og sykkelavstand fra sentrum gjør disse transportformene konkurransedyktige i forhold til motoriserte transportformer. Økt tetthet gir bedre forutsetninger for sosiale fellesskap og

grunnlag for flere tilbud, som dagligvarebutikker og utvidet busstilbud. Videre er prioritering av fortetting og transformasjon god jordvernpolitikk, ved at landbruksarealer skånes for boligutbygging.

En strategi som bygger på at fortetting i større grad enn tidligere kanaliseres til sentrumsnære områder, innenfor den eksisterende byggesonen, vil ofte gi konflikter der det skaper endring i etablerte boområder. Et viktig ledd i gang- og sykkelbystrategien er derfor at fortetting skal skje med økt kvalitet slik at fortetting også kan tilføre byen nye kvaliteter utover økt tetthet. Det har i denne sammenheng også vært behov for at det gjøres kvalifiserte vurderinger av hvilke områder som ikke bør fortettes med større leilighetsbygg.

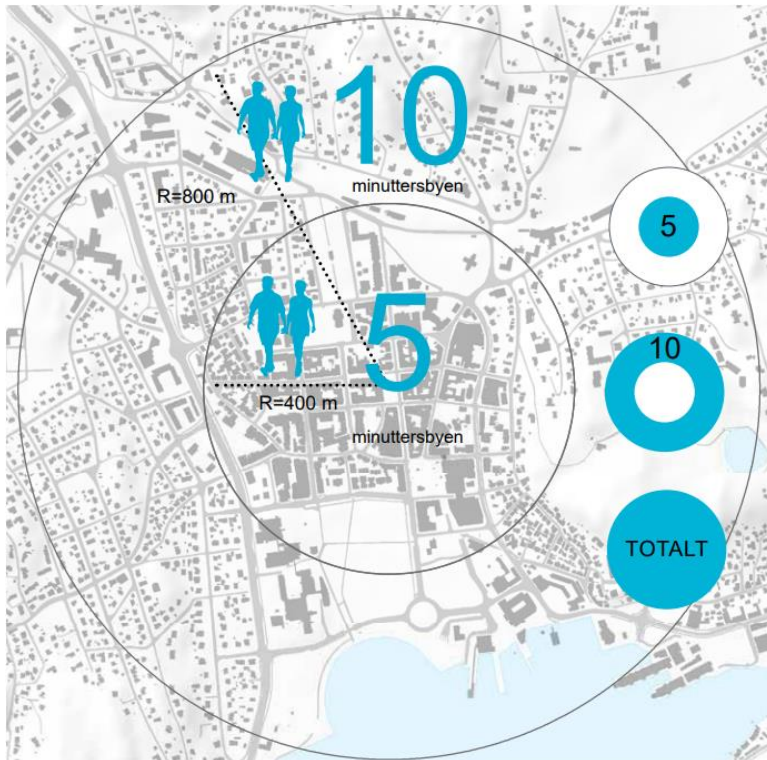
Dette er i tråd med handlingsdelen i gjeldende kommuneplan, hvor det er oppgitt at kommunen skal peke på utvalgte områder nær Sandefjord by der fortetting med leilighetsbygg kan tillates og eventuelt ikke bør tillates.



Figur 1: Avgrensning gang- og sykkelbyen

1.1 BAKGRUNNSTALL

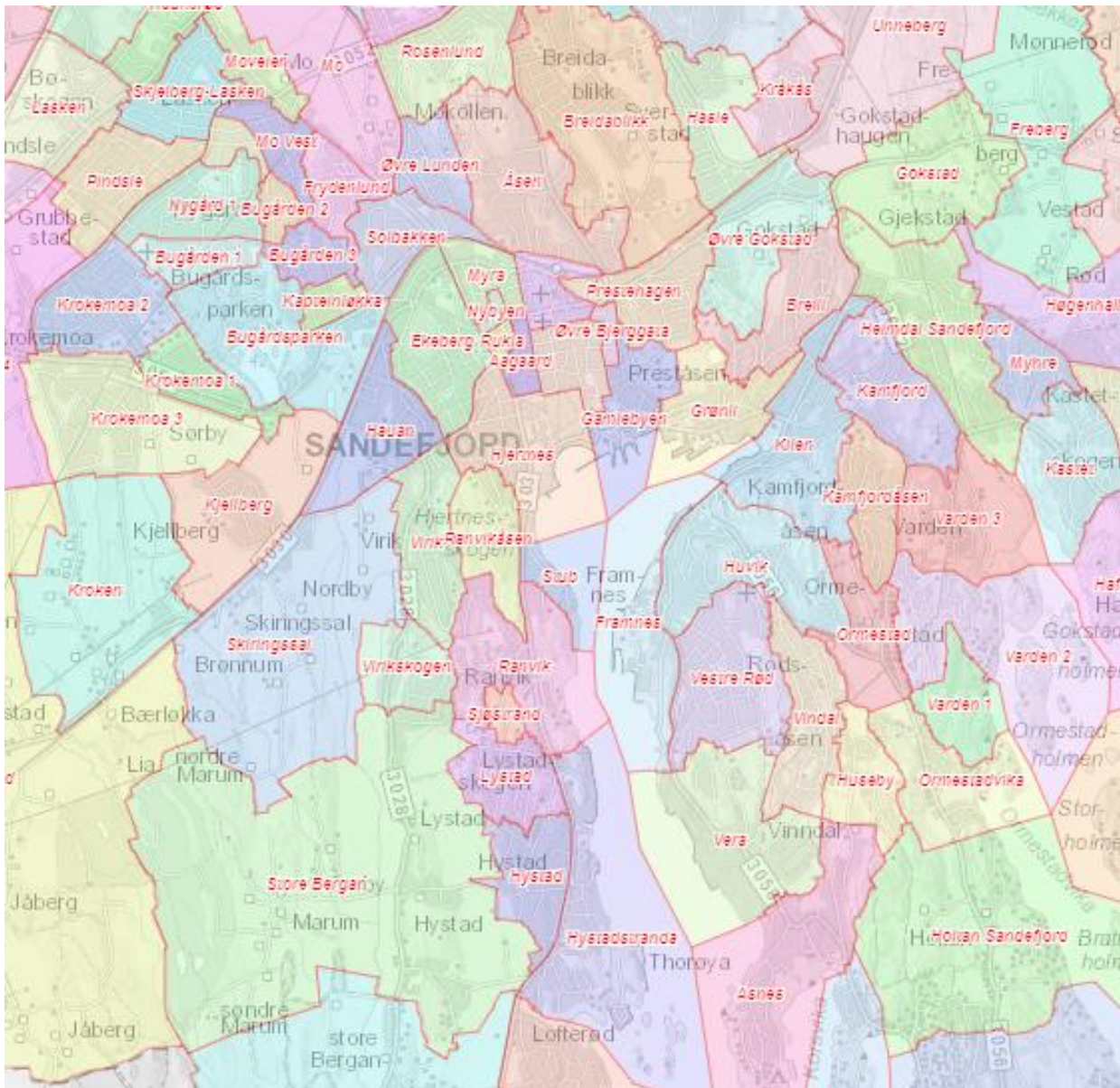
Vestfold fylkeskommune har utarbeidet et byregnskap for Sandefjord. Byregnskapet avgrenses til områdene innenfor 5-minutters (400 meter) og 10-minutters (800 meter) gangavstand fra Byparken i Sandefjord. 10-minuttersbyen dekker store deler av gang- og sykkelbyen, og kan derfor ses hen til også i denne sammenheng. Innenfor 10-minuttersbyen bodde det per 2017 2973 personer. Det er her en gjennomsnittlig vekst på 2,5 % pr. år, dvs. en vekst på ca. 115 personer pr. år (tall fra 2017).



Figur 2: Byregnskapet avgrensnes til områdene innenfor 5 og 10 minutters gangavstand fra Byparken i Sandefjord sentrum

Nøkkeltall fra Statistisk Sentralbyrås (SSB) arealprofiler på kommunenivå viser at det bygges relativt mange nye boliger i Sandefjord. Siste fire årene er det i Sandefjord blitt bygd 1518 nye boliger. Til sammenligning er det i samme periode i gamle Drammen kommune blitt bygd 1790 nye boliger, i Tønsberg 1772, Larvik 913, og i Porsgrunn 588. Andelen boliger i blokk er imidlertid lavere enn for mange sammenliknbare kommuner. I Sandefjord er andelen boliger i blokk på 18 %. Dette er likt med Tønsberg, i Larvik er andelen 15 %, Drammen 31 %, og i Porsgrunn 19 %. Andelen nye boliger i blokk de siste fire årene er lavere i Sandefjord (37 %) enn i Tønsberg (54 %), Larvik (44 %) og Porsgrunn (46 %). Sandefjord, Tønsberg (begge 87 %) og Larvik (81 %) har lavere andel bosatte i tettsted enn flere sammenliknbare kommuner, som Horten (95 %), Skien (91 %), Porsgrunn (95 %), og Moss (96 %).

SSBs tall for befolkningsutvikling i de ulike grunnkretsene i Sandefjord i perioden 2001 – 2019, viser at det har vært særlig stor vekst i grunnkretsene sentrum og Øvre Bjerggata, med til sammen 863 flere beboere. Nybyen derimot har nesten ikke hatt vekst siste 18 år (5 personer). På Ranvik er differansen for samme perioden 286, Ekeberg 188 og Solbakken 77. Boligbyggingen på Vesterøya (Framnes, Vera og Huseby) gir tydelige utslag, med en vekst på til sammen 421 personer for samme periode.



Figur 3: Kartutsnitt grunnkretser (01.01.2019)

I kartet under er boligbygg med 6 eller flere boenheter som er blitt godkjent på byggesak i perioden 2010 – august 2020 i Sandefjord sentrum og områdene rundt markert (inkluderer ferdigattest, igangsettingstillatelse, midlertidig brukstillatelse og rammetillatelse). Høyest konsentrasjon av større leilighetsbygg har naturlig nok vært i sentrum og på Kilen brygge. Utenfor sentrum har det vært en relativt stor spredning i hvor leilighetsbyggene er kommet, og som en ser har det ikke vært noe tydelig mønster. Innenfor fortettingssonen har flest boenheter (mer enn 20 boenheter per utbyggingsprosjekt) kommet på Sjøstrand og langs Prestegårdsveien. Langt flere har imidlertid kommet utenfor fortettingssonen, som Sandefjord Arena, Hekkeløpveien, Linglemveien/Åbol og Framnes.



Figur 4: Bygg med 6 eller flere boenheter godkjent på byggesak 2010 – 2020

2. FOKUS OG MÅL

Det er her fokus på **fortetting med leilighetsbygg definert som enkeltbygg med 6 eller flere boenheter**. Bakgrunnen for denne definisjonen er behovet for økt kunnskap om hvordan fortette med nettopp større leilighetsbygg, samt plankravet i gjeldende kommuneplanbestemmelser, punkt 1.1.1. Erfaring viser at det er spesielt mange utfordringer knyttet til leilighetskomplekser som oppføres i eksisterende boligområder. Kartlegging av boligreserve for kommunen viser også at Sandefjord først og fremst har behov for flere leiligheter.

Målsetningen har vært økt kunnskap om hvilke områder nær Sandefjord sentrum som egner seg for fortetting med leilighetsbygg, og hvilke områder som ikke egner seg for en slik fortetting. Det har videre vært et mål om en generell kvalitetsheving på fortettingen med leilighetsbygg, der hvert enkeltprosjekt utformes med tanke på en langsiktig og helhetlig byutvikling til tross for at fortettingen skjer bitvis, spredt i ulike deler av byen, over lang tid. Kvalitetshevingen skal bidra til å skape en mer sammenhengende og attraktiv by som fremmer bærekraftig mobilitet.

Prosjektet har hatt følgende delmål:

- Fortetting med økt kvalitet som bidrar til å gjøre det mer attraktivt for gange og sykkelbruk
- Forutsigbarhet for utbyggere
- Forutsigbarhet for beboere i de aktuelle områdene (og nye beboere i områdene)
- En mer interessant, variert og spennende by som er mer attraktiv for tilflytting
- En mer helhetlig og langsiktig byutvikling der alle fortettingsprosjekter har et felles kollektivt mål
- En mer bymessig utvikling
- Mer effektiv saksbehandling

Resultatet er ikke et planarbeid etter plan- og bygningsloven, men er tenkt å bli benyttet som veiledningsmateriale i kommunens arbeid med reguleringsplaner og byggesaker, samt senere kommuneplanrullering. Innarbeides deler av dette i senere kommuneplan må det ut på høring i den forbindelse.

3. RAMBØLLS RAPPORT

I konkurranseutlysningen for ekstern konsulenthjelp ble det stilt krav om at anskaffelsen skulle inneholde:

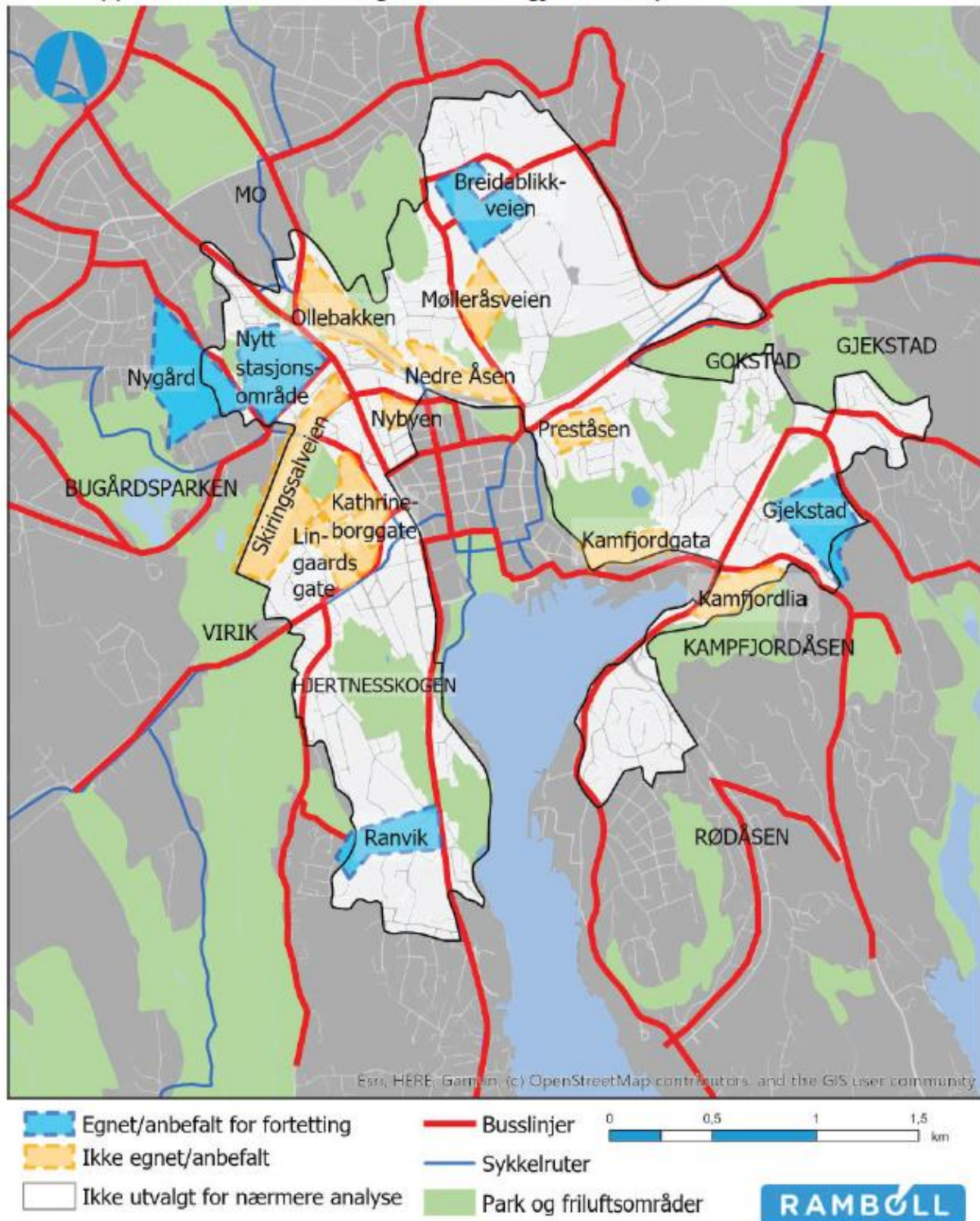
- Utvelgelse av områder hvor fortetting med leilighetsbygg bør unngås, med kort begrunnelse.
- Analyser av delområder egnet for fortetting med leilighetsbygg.
- Anbefalinger for de utvalgte delområdene egnet for fortetting, herunder råd om:

- tetthet
- volum og høyde
- tilpasning til eksisterende bebyggelse og strukturer
- oversikt over viktige forbindelseslinjer (herunder kollektivtrafikk), snarveier, siktlinjer, grøntstruktur og møteplasser/potensiale for møteplasser, knyttet til analyseområdene.

Rambøll valgte ut 16 delområder innenfor gang- og sykkelbyen som det ble gjort nærmere analyse og vurdering av. Av disse er 11 områder pekt på som ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg, og 5 delområder som egnet for fortetting med leilighetsbygg. Delområdene er markert i et oversiktskart, og gitt navn ut fra området de ligger i, større veier, eller andre kjennetegn. Øvrige deler av gang- og sykkelbyen er det ikke gjort noen nærmere analyse av. Det opplyses at dette i hovedsak skyldes at disse områdene ikke treffer på like mange av utvelgelseskriteriene som områdene som er valgt ut for nærmere analyse, særlig hva gjelder kollektivnett, gang- og sykkelruter og tetthet. Avgrensningen av de utvalgte områdene fremgår av følgende oppsummeringskart utarbeidet av Rambøll:

VISUALISERING AV ANALYSENS KONKLUSJON

Kartet oppsummerer vurderingene som er gjort i analysen.



Figur 5: De utvalgte områdene vist samlet (oppsummeringskart utarbeidet av Rambøll)

Veilederen som følger rapporten viser prinsipper for gode løsninger på typiske utfordringer knyttet til fortetting. Prinsippene er begrunnet og forklart gjennom prinsippskisser, piktogrammer og tekst, og illustrert med bildeeksempler fra Sandefjord. Veilederen er strukturert rundt temaene landskap, grønnstruktur, bebyggelsesstruktur, og formingsfaktorer. Til hvert tema følger en sjekklister.

Store deler av gang- og sykkelbyen er det som nevnt ikke gjort nærmere vurderinger av, og kommunen har derfor i det oppfølgende arbeidet også sett på disse områdene. Dette for å få en helhetlig vurdering av hele fortettingssonen.

4. MEDVIRKNING

I november 2019 ble det i samarbeid med Rambøll avholdt et medvirkningsmøte hvor arkitekt-, eiendomsutviklingsfirmaer og foreninger deltok. I møtet gav kommunen informasjon om hensikten med prosjektet, Rambøll informerte om hvordan de jobbet, og det var en god seanse med medvirkning, hvor de fremmøtte jobbet med gruppeoppgaver. Blant flere temaer som ble drøftet, ble det påpekt at forutsigbarhet fra kommunens side er viktig. Spesielt er eiendomsutviklerne opptatt av at de må vite hva de kan forholde seg til når de kjøper opp eiendommer for å utvikle disse. Gode styringsdokumenter ble trukket frem som viktig for å oppnå forutsigbarhet. Det var videre bred enighet om at det beste ofte er å regulere hele kvartaler fremfor enkelteiendommer, men at dette er krevende å få til i praksis, grunnet økonomi og eierforhold. Et moment som pekte seg ut fra gruppearbeidet var at samtlige grupper pekte på Nybyen, inkludert eiendommene med Jotuns gamle fabrikker, som spesielt egnet område for fortetting med leilighetsbygg. Videre var det stor enighet om at områdene rundt ny og eksisterende togstasjon vil bli aktuelle for fortettingsprosjekter når stasjonen flyttes. Enkelte boligområder, som Breidablikk, Ranvik og Åsen-området var det uenighet om hvorvidt egner seg for fortetting med leilighetsbygg. Rambølls rapport ble i mai 2020 sendt til de inviterte til medvirkningsmøtet for deres tilbakemelding. Innspillene har kommunen tatt med i det videre arbeidet.

Kommunen ønsket en tilsvarende medvirkningsrunde også for egen rapport, og har derfor sendt rapporten til de samme som mottok Rambølls rapport for å høre deres vurdering. Spesielt ble det bedt om tilbakemelding på realismen i transformasjonsområdene og de blå områdene som pekes på som særlig egnet for fortetting med større leilighetsbygg, om enkeltområder bør kategoriseres annerledes enn det som er foreslått i rapporten, samt om rapporten vil kunne bidra til større forutsigbarhet hva gjelder fortetting med større leilighetsbygg – for både utbyggere og innbyggerne for øvrig. Det kom inn uttalelser fra to interesseorganisasjoner/foreninger og et fellesinnspill fra to eiendomsutviklerfirmaer. Innspillene er tatt med i det videre arbeidet, blant annet er det lagt til to nye områder egnet for fortetting med leilighetsbygg (kap. 6.3.7 og 6.3.8).

Rapporten har også vært tema på Sandefjord planforum, arrangert av kommunen 04.02.2021 for eiendomsutviklere, plankonsulenter, eiendomsmevlere, interesseorganisasjoner innen by- og stedsutvikling og andre som har sitt daglige virke innen samfunnsutvikling. Kommunen

presenterte her hovedtrekkene fra rapporten og tilbakemeldingene mottatt under medvirkningsrunden.

5. METODE TIL GRUNN FOR KOMMUNENS RAPPORT

Rambøll har som tidligere redegjort for sin rapport med analyseområder og en generell veileder for fortetting. Kommunen har imidlertid sett behov for å jobbe videre med temaet selv for å oppnå målene satt for prosjektet, og derfor utarbeidet denne rapporten.

Fortetting nær sentrum er som allerede nevnt et overordnet mål i både statlige føringer og regionale planer. Sandefjord er således ikke alene om å jobbe med dette, og det har derfor vært naturlig å også se på andre kommuner og deres tilnærming til temaet. Det har vært mye fokus på dette i større byer som for eksempel Oslo og Bergen, og også i en rekke mindre bykommuner. Fredrikstad kommune har for eksempel fått utarbeidet fortettingsstrategi (DIVE-analyse) med tilhørende «verktøykasse». Hovedgrepene i kommuneplanen for Bergen gjeldende fra 2018 er 1) å gå fra bilbasert til kompakt gåby, 2) bestemmelser som sikrer god livskvalitet, og 3) vektlegging av blå og grønne arealer. Dette er noen eksempler som er brukt som inspirasjon.

For å få frem hvilke områder innenfor gang- og sykkelbyen som kan egne seg for fortetting med leilighetsbygg er det lagt ulike kartlag over hverandre for først å skille ut områder som åpenbart er uaktuelle. Dette gjelder områder allerede skilt ut i gjeldende kommuneplan, som bevaringsområdene Åsen og Hystad, og hensynssoner med verneverdige kulturmiljøer. Videre er områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF) og grønnstruktur/verdifulle friluftsområder skilt ut, samt områder regulert til bevaring. Hegna næringsområde er skilt ut og ikke vurdert nærmere, da dette er et sammenhengende næringsområde. Området er regulert og avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel.

Av områdene som står igjen er det først sett på transformasjonsområder hvor det er naturlig å forvente oppføring av leilighetsbygg i fremtiden. Dernest er det sett nærmere på de resterende områdene avsatt til boligbebyggelse i gjeldende kommuneplan, og for disse vurdert hvilke områder som kan egne seg for fortetting med større leilighetsbygg. Områdene er delt inn i følgende kategorier med tilhørende vurderinger og anbefalinger (vist i oppsummeringskartet nedenfor):

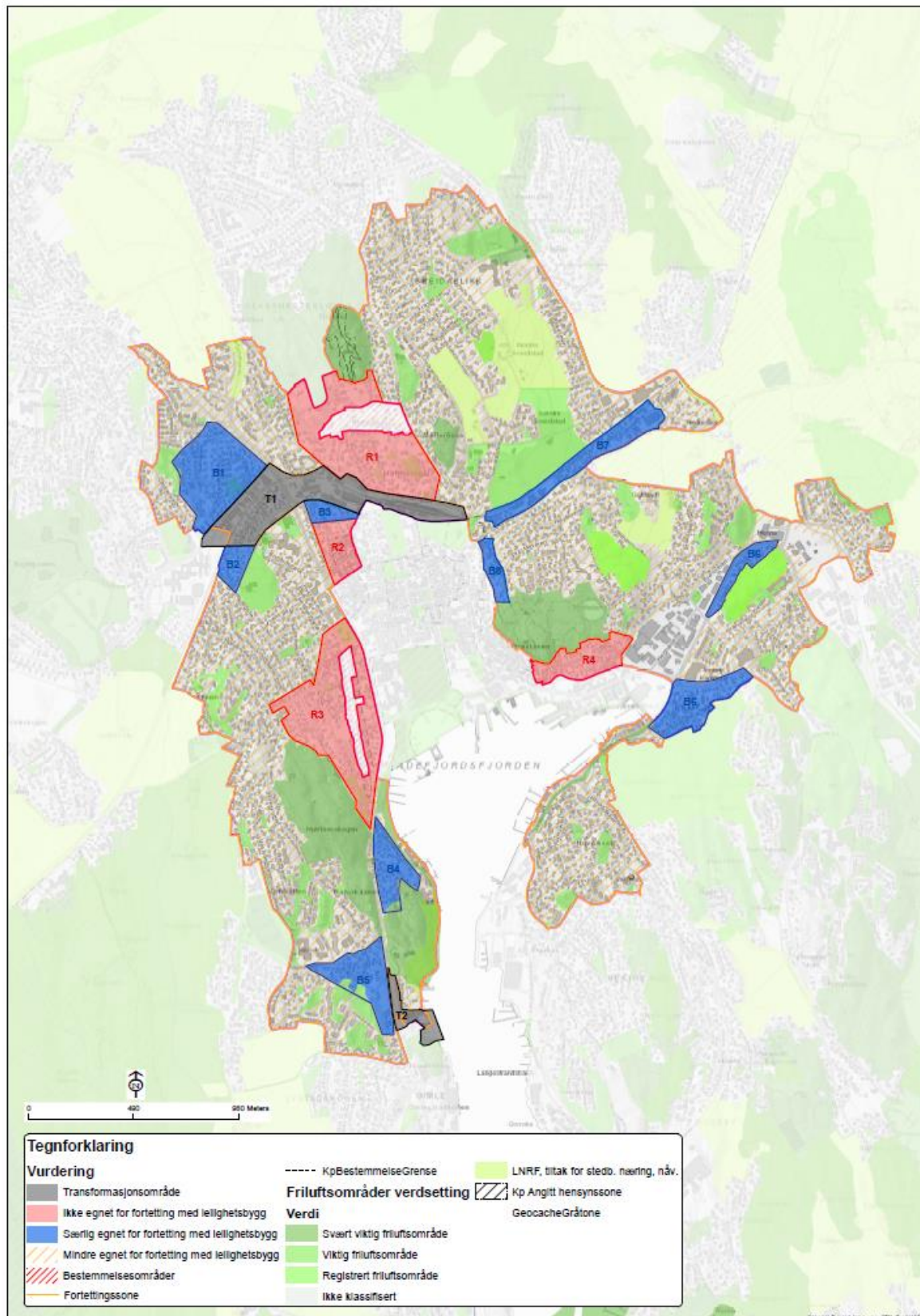
- Grønn =** Grønnstruktur/verdifulle friluftsområder + LNF
- Rød =** Områder ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg
- Sort =** Transformasjonsområder
- Blå =** Områder særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg. Fellestrekk for blå områder:

- Blandet bebyggelse
- Nær viktig infrastruktur som kollektivakser og gang- og sykkelveier
- Hverdagsbehov dekkes i nærområdet (f.eks. kort vei til dagligvareforretning)

Oransje = Områder mindre egnet for fortetting med leilighetsbygg, med strenge krav til kvalitet og tilpasning

Til grunn for vurderingene ligger faktorer som nærhet til sentrum, kollektivårer, gang- og sykkelveier, grønnstruktur, verneverdig bebyggelse i området, graden av ensartet bebyggelse, gatestruktur, tetthet m.m. Her er primært kommunens kartbase, inkludert ulike temakart, benyttet, og det er foretatt befarings i områdene. Foreliggende fortettingsstrategi for Sandefjord sentrum og sentrumsnære områder ligger hele tiden til grunn. For noen av områdene gis det utdypende anbefalinger og veiledning i Rambølls rapport.

Fortettingspotensialet til et område vil variere ut fra en rekke kriterier, som eksisterende tetthet i området, i hvor stor grad eksisterende bebyggelse blir erstattet med ny bebyggelse med høyere tetthet, hvor høyt det er tilrådelig å bygge ut fra omkringliggende terreng og bebyggelse, osv. For å likevel få en indikasjon på potensialet innenfor de blå områdene, er det lagt til grunn en tetthet på 4 boliger per dekar. For å komme frem til dette er det sett på tidligere fortettingsprosjekter med større leilighetsbygg innenfor gang- og sykkelbyen og boligprogrammet. Det presiseres at dette kun er grove estimat hvor det totale områdearealet er lagt til grunn (lekearealer, trafikkarealer osv. er ikke trukket fra).



Figur 6: Oppsummeringskart (kartet ligger også som eget vedlegg til rapporten)

6. DELOMRÅDER MED VURDERINGER

I det følgende gis det nærmere vurderinger av hvilke delområder innenfor gang- og sykkelbyen (fortettingssonen) som anses som egnet for fortetting med større leilighetsbygg og ikke. Områder som ikke anbefales fortettet med leilighetsbygg omtales først, dernest områder egnet for transformasjon, så områder særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg, og til slutt de resterende boligområdene hvor det ikke utelukkes fortetting med større leilighetsbygg, men hvor det bør stilles ekstra strenge krav til kvalitet og tilpasning.

6.1 RØDE OMRÅDER – IKKE EGNET FOR FORTETTING MED LEILIGHETSBYGG

De røde områdene er vurdert å ikke egne seg for fortetting med leilighetsbygg. Dette gjelder områder allerede skilt ut i gjeldende kommuneplan, som bevaringsområdene Åsen og Hystad, og hensynssoner med verneverdige kulturmiljøer. I tillegg anbefales det ikke fortetting med leilighetsbygg for deler av Nybyen, og områdene Vestbyen og Grønli, som skiller seg ut med høy grad av verneverdig bebyggelse.

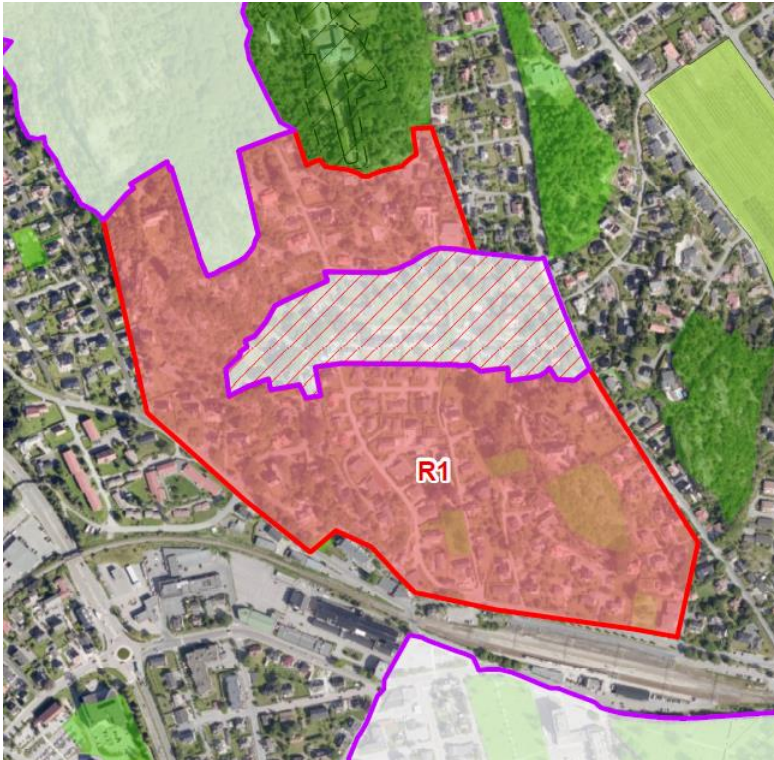
Det er viktig å minne om at fokus for dette prosjektet er fortetting med leilighetsbygg definert som enkeltbygg med 6 eller flere boenheter. Det kan innenfor de røde områdene finnes tomter egnet for eplehagefortetting. Det kan videre ikke utelukkes at det også finnes enkelttomter som kan egne seg for større fortettingsprosjekter, men her må det i så fall forventes at det vil bli stilt svært strenge krav til blant annet tilpasning og hensyntagelse til nærområdet.

6.1.1 R1 – Åsen

I kommuneplanen for 2019 – 2031 er deler av Åsen skilt ut som eget bestemmelsesområde for bevaring. Dette er ett av syv kulturmiljøer i Sandefjord vurdert som viktige nasjonale og/eller regionale kulturmiljøer i regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), utarbeidet av fylkeskommunen. Her tillates ikke fortetting.

Beskrivelse av avgrensning

Åsen ligger like nord for Sandefjord sentrum. Området vurdert som kategori rød omkranser store deler av bevaringsområdet skilt ut i kommuneplanen (markert med skravur i figur 7). I nord avgrenses området av Mokollen, i Sør av Sandarveien, i øst delvis av Dølebakken, og i vest av Øvre Lundenevei og Nedre Movei.



Figur 7: Flyfoto (2020) med markering – Åsen (R1)

Begrunnelse for utvelgelse

I rapporten *Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum og kommuneplanen pkt. 2.2.4* er det vist til at kulturmiljøet i Åsen ikke har vokst frem som et resultat av en samlet planlegging. Åsens arkitektur vitner om den velstanden hvalfangsttida førte med seg for deler av befolkningen i Sandefjord. For å forstå byens sosiale historie er det interessant å se dette området i sammenheng med Bjerggata i sentrum, Hystadveien, Rukla og Nybyen. Området ble etablert fra 1918, og hørte til Sandar kommune frem til 1968. I Åsen bygde skipsredere, direktører, disponenter og andre velstående personer vakre arkitekttegnete villaer. Dyktige hvalskyttere kunne imidlertid også gjøre det så godt at de hadde mulighet til å etablere seg i de finere villastrøkene i gamle Sandar. På nedsiden av Nedre Åsen vei hadde flere hvalskyttere boligene sine (*Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum*, s. 13).

I kommunens vurdering av området som omkranser det bevaringsverdige kulturmiljøet (markert med skravur i figur 7), er områdets bebygde karakter, grønnsstruktur og landskapsdrag vektlagt som avgjørende for at området ikke anbefales fortettet med større leilighetsbygg. Området domineres av eneboliger med inntil to etasjer og romslige hager rundt. Byggetid og stil varierer, men saltak og valmtak dominerer som takform. Deler av området er markert som viktige friluftsområder i kommunens temakart over verdsetting av friluftsområder.

Anbefalinger innenfor området

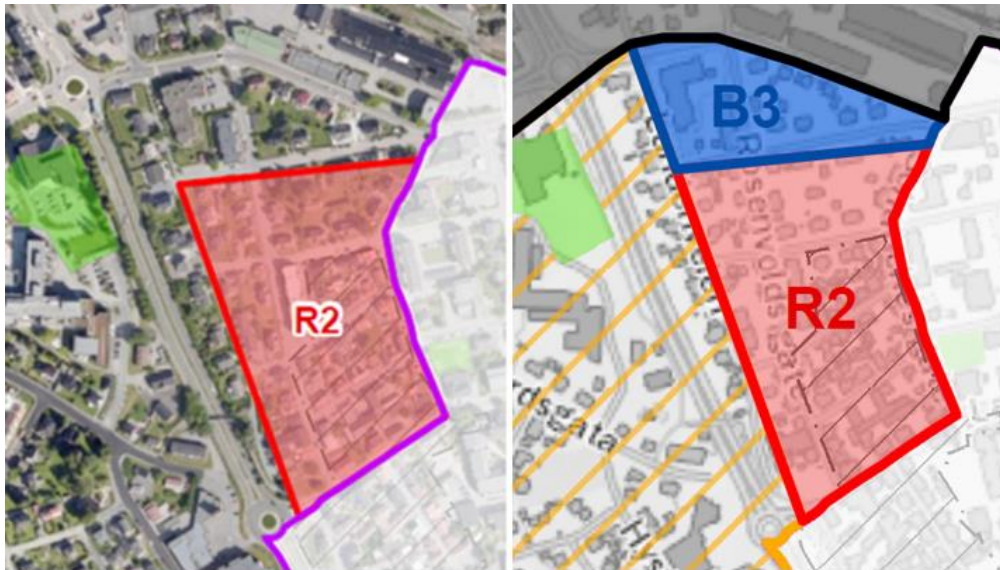
Til tross for at området ligger nært sentrum, dagens togstasjon og bussentral, anbefales det ikke fortetting med større leilighetsbygg her. Åsenområdet har sitt særegne historiske preg som ikke bør brytes opp av større leilighetsbygg. Hagene i dette området utgjør en viktig del av grønnstrukturen, og andelen grønt i området bør opprettholdes.

Det bemerkes at det pågår reguleringsarbeid for Nedre Movei 9, og det høsten 2020 ble fremmet forespørselssak for gbnr. 42/351 og 43/524 tilhørende Nedre Åsenvei 5. Begge har til formål å legge til rette for leilighetsbygg med mer enn 6 boenheter. Arbeidet med Nedre Movei 9 har pågått over lengre tid, og er tegnet om i flere omganger. Kommunestyret avviste tidligere planforslag i vedtak datert 20.06.2019 (sak 039/19), med føringer om at «*Fortettingsstrategi for Sandefjord skal legges til grunn ved fortetting av området. Prosjektet må arkitektonisk, høydemessig og uttrykksmessig fremstå mer i harmoni med de nærliggende bygde omgivelsene*». Begge de nevnte eiendommene ligger innenfor det som her er kategorisert som rødt område. Rambøll pekte også på nedre del av Åsenområdet som uegnet for fortetting med leilighetsbygg. Det understrekes at denne rapporten ikke vil være juridisk bindende, og allerede pågående reguleringsarbeid vil gå sin gang. Forslag til reguleringsplan for Nedre Movei 9 ble i hovedutvalget for miljø- og plansaker 16.09.2020 (sak 154/20) vedtatt lagt ut til høring. I samme møtet ble det for Nedre Åsenvei 5 fattet følgende vedtak (sak 153/20): «*Hovedutvalget for miljø- og plansaker anbefaler ikke at det igangsettes detaljreguleringsarbeid for Nedre Åsenvei 5, gbnr 42/351 m.fl. før fortettingsanalyse del 2 er ferdig utarbeidet.*».

Arbeidet med Nedre Movei 9 er et godt eksempel på at det kan være krevende å få til god tilpasning for større leilighetsbygg i etablerte boligområder som dette med høy arkitektonisk og historisk verdi. Det vil alltid kunne komme enkeltprosjekter som etter strenge krav, om blant annet tilpasning, kan bli gode boligprosjekter både for de som skal bo i de nye boligene og for nærområdet. Dette endrer imidlertid ikke kommunens anbefaling om at området ellers ikke anbefales videre fortettet med større leilighetsbygg.

6.1.2 R2 – Nybyen

Som nevnt tidligere pekte samtlige grupper som deltok på medvirkningsmøtet, som ble holdt i samarbeid med Rambøll, på Nybyen (inkludert eiendommene med Jotuns gamle laboratorier) som spesielt egnet for fortetting med leilighetsbygg. Nybyen er et sammensatt område hva gjelder potensial for fortetting og bevaringshensyn. Området er derfor delt inn i ulike kategorier. Rød del anbefales ikke fortettet, oransje del kan vurderes fortettet, mens blå del anses å egne seg for fortetting med leilighetsbygg. I dette kapittelet redegjøres det for det røde området.



Figur 8: Flyfoto (2020) med markering – Nybyen (R2). Kartutsnittet til høyre viser rødt (sort skravur er hensynssone for bevaring av kulturmiljø i gjeldende kommuneplan), oransje og blått område.

Beskrivelse av avgrensning

Den delen av Nybyen som er vurdert som rød avgrenses av Schanches gate i øst og nord, Lundenveien i vest og Landstads gate i sør. Grensen mellom fortettingssonen og sentrum går i Schanches gate og Landstads gate.

Begrunnelse for utvelgelse

Innenfor det rød området ligger kulturmiljøet Nybyen og Rukla som i kommuneplanen er tatt inn som hensynssone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø (H570_12). I tillegg er det her flere enkeltbygg utenfor hensynssonen som er omtalt i rapporten "Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum". Med sin sentrale beliggenhet er området under press, samtidig som det her er verdier som bør bevares.

For hensynssonen for Nybyen og Rukla er det i kommuneplanen pkt. 5.2.3 oppgitt at kulturmiljøets to delområder viser samlet hvordan en typisk Vestfoldby utviklet seg med badebyen og seilskutetiden som bakteppe på 1800-tallet. Kulturmiljøet, sett i sammenheng med Hystadveien, Murbyen i Sandefjord sentrum og Åsen, gir et godt innblikk i byens arkitektur- og sosialhistorie. Nybyen er resultat av en samlet planlegging, noe som har bidratt til å gi gateløpene og bebyggelsen et enhetlig og planlagt preg. Bygningene utgjør sammen med gateløp, hager og vegetasjon et helhetlig kulturmiljø.

Anbefalinger innenfor området

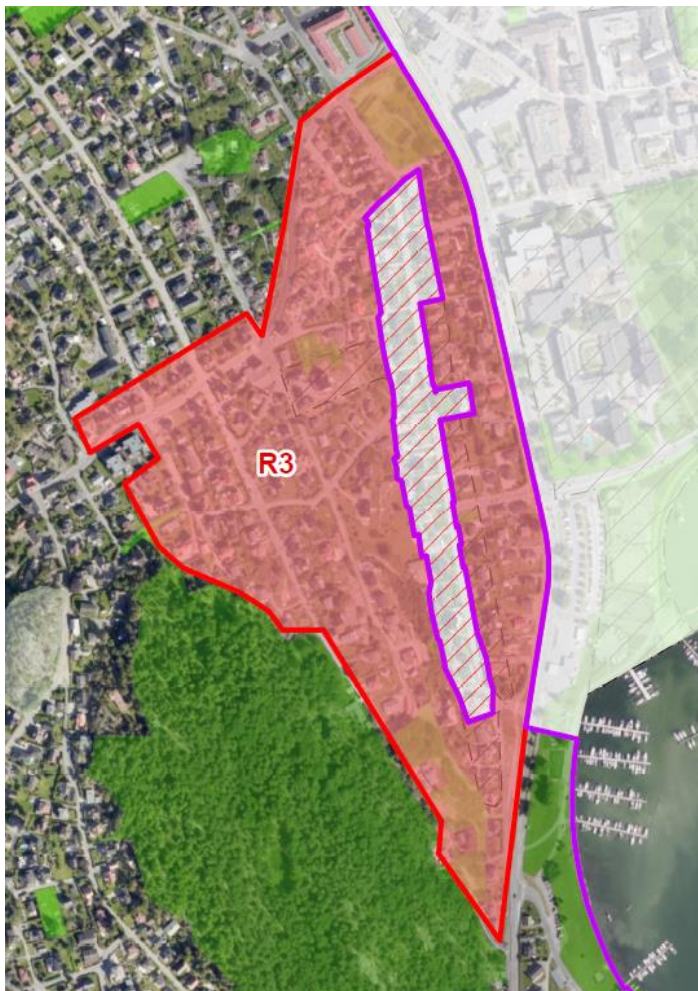
Den delen av Nybyen som er regulert til bevaring og i kommuneplanen tatt inn som hensynssone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø, egner seg ikke for fortetting med

leilighetsbygg. Kvartalene nord og vest for kulturmiljøet anses heller ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg. Her ligger blant annet husmannsplassen Øvre Myra fra 1770 som også er regulert til bevaring, og de første kommunale boligene som er omtalt i rapporten "Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum". Sammen utgjør dette et kulturhistorisk miljø fra ulike epoker som er unikt for byen, og som det er viktig å ta vare på for fremtiden.

6.1.3 R3 – Vestbyen/Hystad

Beskrivelse av avgrensning

Området følger avgrensningen for reguleringsplanen for Vestbyen (vedtatt i 1996). Denne avgrenses av Sandefjordsveien i øst, Hjertnesskogen og boligeiendommene langs Vesle Hauanveien i vest, Høsts gate og pukkestadveien, samt de nærmeste boligene langs Kjellbergveien i nord, og munner ut i Hystadveien i sør.



Figur 9: Flyfoto (2020) med markering – Vestbyen (R3)

Begrunnelse for utvelgelse

I kommuneplanen for 2019 – 2031 pkt. 2.2.4, er bevaringsområdet Hystad skilt ut med egne bestemmelser (markert med skravur i figur 9). I likhet med bevaringsområdet Åsen er også dette blant de syv kulturmiljøene i Sandefjord vurdert som viktig nasjonalt og regionalt kulturmiljø. Her tillates ikke fortetting. Hystadveiens «Hvalfangerklassisime» vitner om den velstanden hvalfangsstida førte med seg for deler av befolkningen i Sandefjord. Rundt bevaringsområdet er kulturmiljøet Hystad tatt inn som hensynssone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø i kommuneplanen (H570_14). Her skal det spesielt tas hensyn til tilpasning til det verneverdige kulturmiljøet innenfor bevaringsområdet. For den øvrige delen av Vestbyen er det flere sammenhengende deler som i reguleringsplanen er regulert til spesialområde bevaring. Flere av bygningene er SEFRAK-registrert. Til sammen utgjør dette et særegent område preget av småhus og større villaer med historisk preg som ikke bør brytes opp av større leilighetsbygg.

Anbefalinger innenfor området

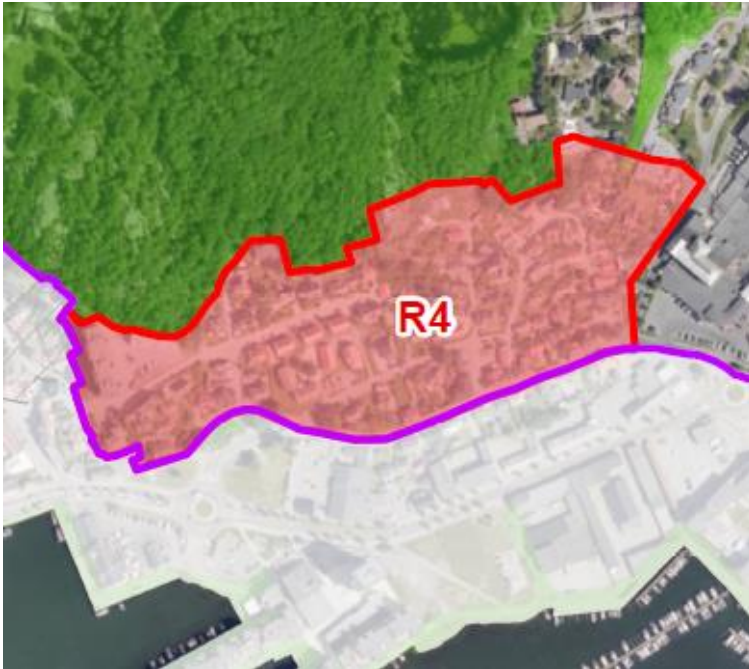
Området er dominert av eldre trehus (primært eneboliger) med saltak. Store deler av området utgjør en eksponert åsside sett fra byen med sitt særegne preg med hvite hus, mange av høy kvalitet. Grunnet det særegne preget anbefales det ikke fortetting med større leilighetsbygg i det området som omfattes av reguleringsplanen for Vestbyen. Dette til tross for at området ligger tett på sentrum.

Ved eventuell fortetting med flermannsboliger og såkalt eplehagefortetting bør det stilles særlig strenge krav til tilpasning til terreng og bebygde omgivelser. Ivaretagelse av hager som en del av grønnstrukturen og fjernvirkning sett fra Hystadveien og sentrum vil være viktig. Det anbefales at områdene regulert til spesialområde bevaring videreføres også ved eventuelle fremtidige omreguleringer. Innenfor området ligger Pukkestadveien 36 hvor det i dag er dagligvareforretning (regulert til bolig/forretning). Denne skiller seg ut fra boligeiendommene i området, og kan vurderes utnyttet anderledes. Dette må i så fall vurderes konkret dersom det blir aktuelt med endringer for denne eiendommen.

6.1.4 R4 – Grønli

Beskrivelse av avgrensning

Området følger avgrensningen for reguleringsplanen for Grønli (vedtatt i 1982), med Fjellveien og Preståsen i nord, Hegnaområdet i øst, Bjerggata/Thaulows gate i vest, og eiendommene langs Kilgata i sør.



Figur 10: Flyfoto (2020) med markering – Grønli (R4)

Begrunnelse for utvalgelse

I likhet med Vestbyen skiller Grønli seg ut med høy grad av verneverdig bebyggelse. I reguleringsplanen for Grønli er mesteparten regulert til spesialområde bevaring. På 1800-tallet hørte Grønli til de fattigste områdene i utkanten av byen (sammen med Bjerggata og Nybyen), i kontrast til Hjertnespromenaden og Hystadveien som var mer velstående områder. Grønli ble innlemmet i byen ved den store byutvidelsen 1889 (Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum, s. 12 og 14). Dette er et viktig historiefortellende område, og bør bevares som en kontrast til det mer moderne miljøet langs Kilgata som forventes å gjennomgå større endringer i tiden som kommer.

Anbefalinger innenfor området

Området domineres av eldre boliger i tre med saltak, de fleste i to etasjer. Mange er SEFRAK-registrert. Det er både ene- og flermannsboliger i området, og fargepaletten domineres av hvitt, med innslag av farger som rød og okergul.

Grunnet et sammenhengende belte med verneverdig bebyggelse, og for å bevare det eldre trehusmiljøet, anbefales det ikke fortetting med leilighetsbygg her. Dette til tross for at området ligger nærme både sentrum, Hegnaområdet med en rekke butikker, og bryggemiljøet langs Kilen. Det anbefales at områdene regulert til spesialområde bevaring videreføres også ved eventuelle fremtidige omreguleringer.

6.2 SORTE OMRÅDER – TRANSFORMASJONSOMRÅDER

Fortetting kan ha ulik karakter og omfang. NIBR (Norsk institutt for by- og regionforskning) og WSP (William Sales Partnership) har på vegne av Ås, Ski og Frogn kommune utarbeidet en rapport om fortetting og transformasjon i sentrumsnære bebygde områder. De viser til at ved fortettingsprosjekter som for eksempel eplehagefortetting og oppføring av leilighetsbygg i bestående boligområder, skjer endringene gradvis og «spontant», mens transformasjon framstår som mer sammenhengende og styrt. Transformasjon handler også om større endringer, for eksempel fra industri til bolig (Fortetting og transformasjon i sentrumsnære bebygde områder – Hvordan få til gode prosesser, s. 12).

I transformasjonsområder kan det skilles mellom fire prinsipielt forskjellige situasjoner:

- Nye prosjekter som river eksisterende bebyggelse for å gjøre plass til ny typologi/tetthet.
- Prosjekter som tar utgangspunkt i store ubrukte arealer.
- Prosjekter som tar vare på eksisterende bebyggelse, men forandrer eller tilfører elementer for å tilpasse bruk eller øke tettheten.
- Tilpasse eksisterende bebyggelse til ny bruk.

(Kommunedelplan for Larvik by 2015 - 2027, Vedlegg 5: Fortetting med kvalitet, s. 10)

Helhetlig transformasjon gir flere fordeler fordi vi kan tenke helhet på en annen måte enn ved utbygging i boligområder. Det er derfor i mange tilfeller lettere å få til vellykkede fortettingsprosjekter med leilighetsbygg i transformasjonsområder enn i etablerte boligområder. Dette avhenger imidlertid av faktorer som beliggenhet, størrelse på områdene, og tidligere bruk. Ligger for eksempel et transformasjonsområde tett på sjø og strandlinje, eller vil antallet nye boenheter føre til betraktelig økt trafikk inn i området, kan det også for disse områdene være en rekke utfordringer knyttet til utbygging av leilighetsbygg.

Ideelt sett skulle en sett at sentrumsnære transformasjonsområder ble bygd ut før det ble «tatt hull» på områdene dominert av småhusbebyggelse, eneboliger, og mindre flermannsboliger. I den grad det er mulig, bør transformasjonsområdene således prioriteres utviklet med leilighetsbygg først. I disse områdene er det også større rom for å ta helhetlige grep for hele kvartaler og større, sammenhengende områder. En kan slik få til gode prosjekter som bidrar til urbanitet og forskjønnelse, samt økt tilgjengelighet for allmennheten. Utvikling av disse områdene vil således kunne gi noe tilbake til byen i sin helhet utover det å bidra med flere boenheter. Transformasjonsområdene bør utvikles med bymessig bebyggelse og reguleres til blandet arealformål for å legge til rette for både leilighetsbygg og næringsliv.

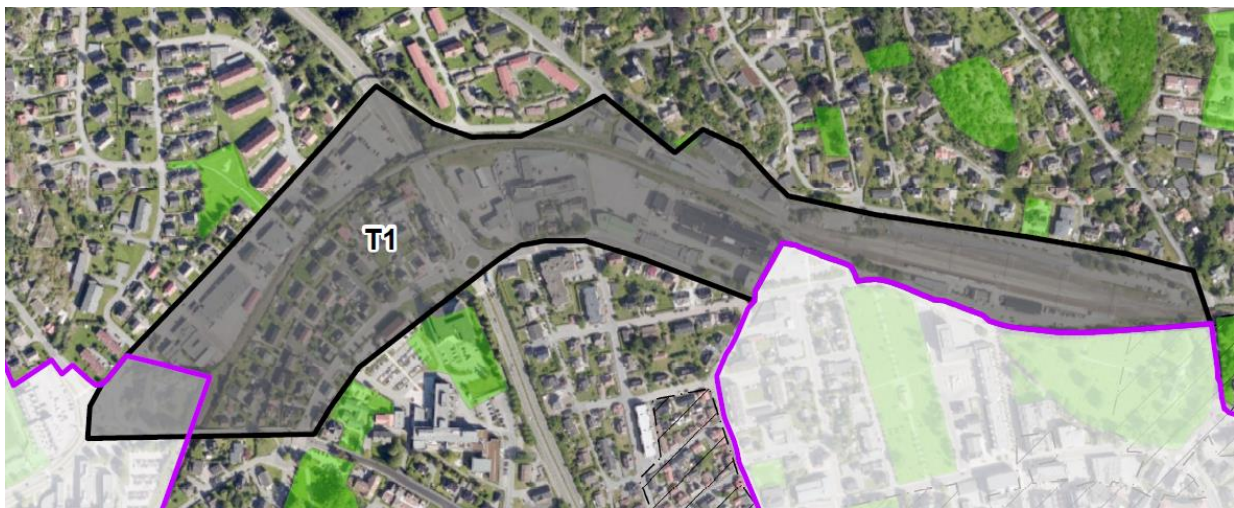
Det er viktig å fortette nær sentrum slik at vekst i persontransport kan tas med kollektiv, gange og sykkel. Videre er utbygging av sentrumsnære transformasjonsområder og flere boliger i selve sentrum viktig for å oppnå økt liv i bykjernen året rundt. Et sentrum med blandede funksjoner gir flere aktiviteter i og omkring boligene hele døgnet. Særlig vil boliger i tilknytning til byens viktige fellesrom styrke både den opplevde og reelle tryggheten på kvelds- og nattetid (Gehl, 2010, s. 109).

Nedenfor omtales to områder innenfor gang- og sykkelbyen, som forventes å gjennomgå en transformasjon i relativt nær fremtid. Dette er områder som ut fra nærhet til kollektivtrafikk, gang- og sykkelveinett og gangavstand til sentrum gjør at gange og sykkel vil være reelle transportalternativer i det daglige.

6.2.1 T1 – Nytt stasjonsområde og dagens stasjonsområde

Beskrivelse av avgrensning

Området strekker seg fra dagens togstasjon og vestover langs dagens trasé, inkludert de gamle Jotun-fabrikkene, «Tempokrysset», næringsbebyggelsen langs Peder Bogens gate, og begge sider av Halvdan Svartes gate opp til Sandefjord videregående.

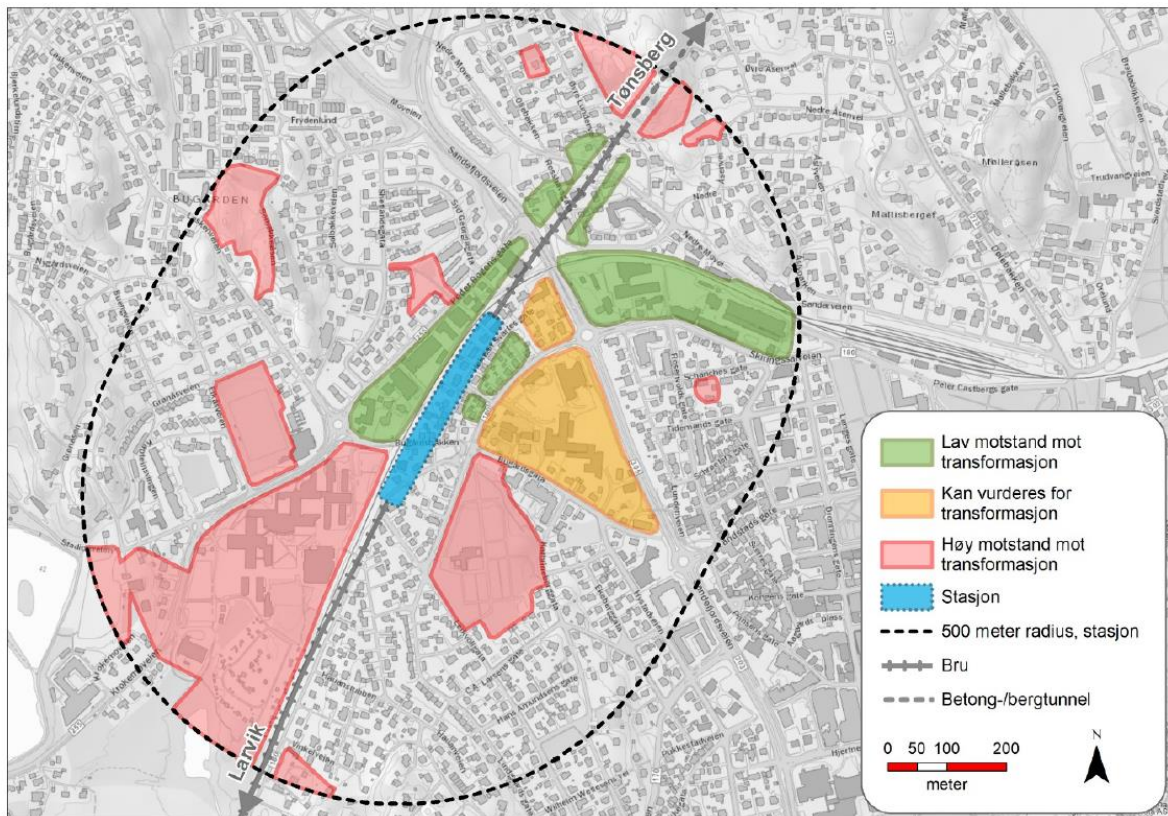


Figur 11: Flyfoto (2020) med markering – Dagens og nytt stasjonsområde (T1)

Begrunnelse for utvelgelse

Anleggelse av ny togstasjon og nedleggelse av den gamle vil medføre store endringer. Deler av området som ligger mellom dagens stasjonsområde og nytt stasjonsområde kan forventes utbygd med større leilighetsbygg. I forbindelse med etablering av ny stasjon må området reguleres/omreguleres.

Bane NOR har utarbeidet kartskisser og illustrasjoner som viser hvordan ny stasjon kan bli seende ut, og mulige endringer av området rundt ny stasjon. Dette er kun foreløpige og grovskissede illustrasjoner, men de gir et hint om hvor store endringer ny stasjon kan medføre.



Figur 12: Potensial for transformasjon ved stasjon i Torp vest- og Unnebergkorridoren. Hentet fra «Rapport by- og knutepunktutvikling Sandefjord kommune, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen» (Bane NOR, desember 2018).

I kartskissen over er det benyttet en radius på 500 meter fra stasjonsinngangene for å definere et relevant område for å undersøke mulig arealintensiv utvikling i knutepunktet. Innenfor dette arealet er det så gjort beregninger av hvilke arealer som har et potensial for byutvikling. Arealene som er farget grønne i kartet vurderes å ha lav motstand mot transformasjon.

Anbefalinger innenfor området

Kommunen er forpliktet til å drive knutepunktutvikling. Og sett i lys av de endringer flytting av dagens togstasjon vil føre med seg for et stort område, bør det vurderes utarbeiding av områdeplan for å sikre en helhetlig og god utvikling av området.

Bane NOR oppgir i sin rapport at ved frigjøring av arealer ved dagens stasjonsområde sammen med kvartalene ved Halvdan Svartes gate og Lindgaards gate, vil en stor del av bolig- og arbeidsplassbehovet i Sandefjord fram mot 2040 kunne dekkes. Det er et utbyggingspotensial i knutepunktet for å dekke ca. 35 prosent av boligbehovet og ca. 40 prosent av næringsbehovet i Sandefjord fram til 2040. Det vises til at kvartalene ved Halvdan Svartes gate og Lindgaards gate vil bli tilgjengelige for transformasjon, og kan utvikles med høyere tetthet og mer

bymessighet enn i dag (Rapport by- og knutepunktutvikling Sandefjord kommune, Bane NOR - KU, desember 2018). Dette bygger oppunder poenget om at transformasjonsområder som dette bør prioriteres utviklet først, for å bidra til å skåne eksisterende småhusområder.

Samlet utgjør området markert i figur 11 ca. 149 dekar. Bane NOR har beregnet at med en fordeling på 20/80 for henholdsvis bolig/næring, vil dette gi 1.060 nye boenheter innenfor området de har sett på.

Det bemerkes at det innenfor området også er eksisterende boligbebyggelse, med en del eldre bebyggelse som vil være verdt å beholde også i fremtiden. For området som helhet anbefales det transformasjon av eksisterende næringsareler før boligområdene. Dette må det ses nærmere på ved eventuell fremtidig område- og detaljregulering for området.



Figur 13: Stasjonsmodeller utarbeidet av NOAV for Bane NOR: Muligheter for byutvikling ved Sandefjord stasjon i Torp vest- og Unnebergkorridoren. Øverst i bildet sees mulig byutvikling på nåværende stasjonsområde. Hentet fra «Rapport by- og knutepunktutvikling Sandefjord kommune, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen» (Bane NOR, desember 2018).

Områdenavn	Dekar ca.	Blandet formål bolig/næring	Eksisterende boenheter	Fortettingspotensial
Nytt stasjonsområde og dagens stasjonsområde (T1)	149	Basert på Bane NORs beregninger (bolig/næring: 80/20)	Transformasjon	1060

Tabell 1: Fortettingspotensial nytt stasjonsområde og dagens stasjonsområde (T1)

Transformasjon langs Peder Bogens gate

Området sørøst for Peder Bogens gate fra Sandefjord videregående ned mot Sandefjordsveien anses spesielt egnet for transformasjon og fortetting med leilighetsbygg. Dette samsvarer med området Bane NOR har pekt på å ha lav motstand mot transformasjon.



Figur 14: Flyfoto (2017) – Transformasjonsområde langs Peder Bogens gate. Båndlagt område for ny jernbanetrasé og nytt stasjonsområde markert rødt.

Jotuns gamle laboratorier

Jotun har flyttet sin del av virksomheten som har holdt til vest for dagens togstasjon (gbnr. 169/35, 169/37, 169/48 m.fl.). Disse eiendommene, samt arealene benyttet til parkering mellom Jotunbyggene og togstasjonen, er uregulerte. I kommuneplanens arealdel er Jotun-eiendommene avsatt til sentrumsformål. Dette området anses som spesielt egnet for leilighetsbygg av flere grunner. Skiringssalveien skiller området fra Nybyen som delvis består av lavere og en del verneverdig bebyggelse, og mye av den bakenforliggende bebyggelsen ligger en del høyere. Området er nærme sentrum, kollektivtrafikk, skoler, mv. For sentrale eiendommer som dette kan en redusere parkeringsarealer og bidra til en urban utvikling som styrker sentrumskjernen. Transformasjon til leilighetsbygg og fornyelse av området vil dessuten bidra til å gjøre området mer tilgjengelig for allmennheten, og gjøre det mer attraktivt for både beboere og befolkningen generelt. Her kan en bidra til opparbeiding av nye snarveier, moderne løsninger for overvannshåndtering og gode leke- og utearealer. Transformasjon av dette området vil således gi noe tilbake til byen i sin helhet.

Ved fremtidig transformasjon anbefales det at hjørnebygningen som ligger i østre del av Jotun-eiendommen mot Skiringssalveien beholdes (vist til venstre i figur 15). Dette er et bygg som skiller seg ut med sin spesielle takform, og vil kunne stå som en kobling til området historie.

Området bør ses i sammenheng med utviklingen av eiendommene mot vest hvor det i dag blant annet er dagligvarebutikk (gbnr. 169/51, 169/41 m.fl.) og bensinstasjon («Tempokrysset», gbnr. 169/42). Disse eiendommene er avsatt til henholdsvis kombinert bolig- og anleggsformål, og næringsvirksomhet i kommuneplanens arealdel.



Figur 15: Jotuns gamle laboratorier



Figur 16: Flyfoto (2017) – Transformasjonsområde inkludert Jotuns gamle laboratorier

Området mellom Sandarveien og dagens stasjonsområde

I rapporten til Rambøll er det pekt på at området mellom Sandarveien og dagens togstasjon som i dag bl.a. benyttes til parkering kan bli en aveny i en ny bydel etter transformasjon når togstasjonen er flyttet til nytt stasjonsområde. Dette anses som et godt innspill, og bør ses nærmere på når det skal planlegges etterbruk av dagens stasjonsområde.



Figur 17: Flyfoto (2017) – Transformasjonsområde mellom Sandarveien og dagens togstasjon

6.2.2 T2 – Ranvik brygge

Beskrivelse av avgrensning

Avgrensningen av Ranvik brygge følger planavgrensningen for varslet oppstart av reguleringsarbeid for området (varslet våren 2020). Denne avgrensnes delvis av grensen for gang- og sykkelbyen (fortettingssonen) i sør, men inkluderer også fire eiendommer som ligger rett utenfor grensen. Videre avgrensnes området av Hystadveien i vest, Ranvikstranda og eksisterende boligfelt i nord og øst, samt Sandefjordsfjorden.



Figur 18: Flyfoto (2020) med markering – Ranvik brygge (T2)

Begrunnelse for utvelgelse

Området er avsatt til kombinert formål bebyggelse og anlegg i gjeldende kommuneplan, og det er forventet at det vil komme leilighetsbygg her. Det er som nevnt våren 2020 varslet oppstart av reguleringsplan for området. Arealet utgjør ca. 28 daa. Forventet utbyggingspotensial er i kommuneplanen pkt. 2.1 estimert til 100 nye boenheter.

Anbefalinger innenfor området

Ranvik brygge ligger på vestsiden av Sandefjordsfjorden. Hensyn til både bakenforliggende boligbebyggelse og visuelle virkninger sett fra sjøen må derfor vektlegges når ny utbygging planlegges. I tillegg er allmennhetens tilgang til sjøen og muligheten for å gå langs fjorden sentralt. Dette er viktige kvaliteter ved Sandefjords identitet som må bygges opp under i nye utviklingsprosjekter langs fjorden. Transformasjon til leilighetsbygg og fornyelse av området kan bidra til å tilrettelegge og gjøre området mer tilgjengelig for allmennheten, og slik gjøre denne delen mer attraktiv for både beboerne i området og befolkningen generelt. Transformasjon her vil således kunne gi noe tilbake til byen i sin helhet.

Ranvik brygge har lang historie som industri- og næringsområde. Innenfor området er det eldre industribygg som med fordel kan vurderes gjenbrukt for å bygge opp under områdets spesielle historie og karakter. Etterbruk av denne typen bygninger og områder finnes det en rekke gode eksempler på andre steder, som Hammerdalen i Larvik og langs Akerselva i Oslo, hvor gamle industribygg er blitt ombygget og tatt i bruk til boliger, kontorer og næringsarealer. Dette kan bidra til økt attraktivitet ved å understreke områdets unike historie og karakter. Bestemmelser knyttet til slik etterbruk kan sikres i reguleringsplan.

Ranvik brygge ligger innenfor gang- og sykkelbyen, og trafikksituasjonen langs Hystadveien går lettere enn slik situasjonen er på motsatt side av fjorden utover Vesterøya. Området ligger tett på fortau langs Hystadveien inn til sentrum, og busslinje 1 som er hovedbusslinjen i Vestfold.

En stor del av området ligger innenfor et kvikkleirefelt med risikoklasse 3, med potensielt alvorlige konsekvenser. Eventuelle tiltak vil kreve nærmere undersøkelser.



Figur 19: Ranvik brygge

Områdenavn	Dekar ca.	Blandet formål bolig/næring	Eksisterende boenheter	Fortettpotensial
Ranvik brygge (T2)	28	Basert på estimat i gjeldende kommuneplan pkt. 2.1	Transformasjon	100

Tabell 2: Fortettpotensial Ranvik brygge (T2)

6.3 BLÅ OMRÅDER – SÆRLIG EGNET FOR FORTETTING MED LEILIGHETSBYGG

Rambøll skriver i sin rapport at dersom en skal fortette så nærmest bysentrum at en kan gå og sykle, kommer områder som allerede er tatt i bruk og har kvaliteter, under press. Dermed må beslutningstagere ta noen tøffe valg (Rambølls rapport, s. 14). Oppføring av leilighetsbygg i eksisterende boligområder byr på mange utfordringer. Ikke minst når en skal inn med større bygningskropper som rommer 6 eller flere boenheter. Rambøll har i sin rapport pekt på typiske utfordringer som kan knyttes spesifikt opp mot fortetting med leilighetsbygg i eksisterende boligområder:

- Synlig skille i overgangen fra småhus til leilighetsbygg.
- Annen plassering på tomten.
- Høyere utnyttelse av tomten.
- Annerledes forhold til offentlige/private soner, der en ved leilighetsbygg typisk har en del semi-offentlige arealer som ikke har en like tydelig rolle i byveven som mer entydige private eller offentlige områder.
- Annen utforming av inngangspartier (færre inngangsdører, fordi en oppgang leder inn til flere leiligheter).
- Annen utforming av førsteetasjer: Mens småhus gjerne har en tydelig henvendelse til det offentlige rommet (bygningen «ønsker velkommen»), er det en del leilighetsbygg som har første etasjer dominert av parkering, lukkede fasader, oppbevaring etc.
- Annen orientering: De mindre husene forholder seg gjerne til de nærmeste rommene, slik som tomten og gaterommet. Leilighetsbygg kan orientere seg på en helt annen måte, fordi de

kommer opp i høyden og i større grad kan nyttiggjøre seg av utsikt, og fordi balkonger er viktige uterom. Mens småhus gjerne prioriterer sol i hagen, er det viktig for leilighetsbygg å ha sol på balkongene.

- Materialbruk: Mens småhus i Norge vanligvis er bygget i tre, stilles det krav til materialer i leilighetsbygg som gjør at en ofte velger andre materialer enn tre (det betyr ikke at det er umulig å velge tre). Dermed bryter også materialvalget med det eksisterende.
- Dersom det ikke tilrettelegges for gange, sykkel og kollektivtransport, kan fortetting føre til økt biltrafikk. Dersom trafikkpresset i et område øker for mye, slik at trafikkbildet fremstår mindre trygt, kan det igjen gi økt biltrafikk fra dem som tidligere benyttet mer miljøvennlig transport, men nå finner det for utrygt.
- Brudd i eksisterende grønnstrukturer, naturområder og andre strukturelle sammenhenger.

(Rambølls rapport, s. 8-9, gjengitt i forkortet versjon)

Områdene markert med blått i oversiktskartet anses å ha et større fortettingspotensial enn områdene markert med oransje. Fortettingspotensialet til et område vil variere ut fra en rekke kriterier, som eksisterende tetthet i området, i hvor stor grad eksisterende bebyggelse blir erstattet med ny bebyggelse med høyere tetthet, hvor høyt det er tilrådelig å bygge ut fra omkringliggende terreng og bebyggelse, osv. For å likevel få en indikasjon på potensialet innenfor de blå områdene er det, som nevnt i metodekapittelet, lagt til grunn en tetthet på 4 boliger per dekar.

Erfaring viser at det er avgjørende å stille krav til god tilpasning til både bygde og naturgitte omgivelser, samt at enkeltprosjekter skal gi noe tilbake til både nærmiljøet og byen for øvrig. I småhusplanen for Oslo brukes ikke ordet tilpasning, der understrekes det at det dreier seg om å *ta hensyn til* omgivelsene. Et kjennetegn ved mange småhusområder er nettopp at de er sammensatte. De er preget av mange stilepoker som gir tidsdybde. «God hensyntagen tilsier at man skal legge størst vekt på formingsfaktorer som er typiske eller dominerende for området, eller som gjenfinnes i en vesentlig del av bebyggelsen» (Veileder til småhusplan S-4220, Oslo kommune, s. 28). Videre er det viktig å understreke at det kan være positivt med en viss endring og nye elementer inn i enkelte områder. Det kan være områder som trenger et løft og således vil kunne bli mer attraktive ved at nye boligbygg kommer inn. Både ved tilføyelse av ny bebyggelse, og ved erstatning av og opprustning av eksisterende bebyggelse. Fortettingsprosjekter kan videre bidra til for eksempel oppstramming av utflytende strukturer, med tydeligere skille mellom private og offentlige arealer, bygging av nye eller oppgradering av eksisterende lekeplasser, utbedring av veier, bussholdeplasser, fortau eller gang- og sykkelveier m.v. Dessuten vil fortetting med leilighetsbygg bidra til økt bolig mangfold i etablerte boligområder, slik at en får sosialt bærekraftige bomiljøer med innbyggere på tvers av alder og generasjoner, og husholdningsstørrelse.

Når det gjelder faktorer som utearealer og vegetasjon må utbyggere motiveres til å ivareta og øke innslaget av ulike blågrønne kvaliteter i uterommene, som åpen overvannshåndtering, bruk av permeable flater (flater som gir mulighet for infiltrasjon), og bevaring/planting av trær. Oslo har utarbeidet en rekke informasjonsark om blågrønne overvannsløsninger som gir gode

eksempler og forslag til hvordan dette kan løses. I tillegg til å redusere skader fra kraftigere og mer nedbør, fremmer det økologiske og estetiske kvaliteter, og kan slik være en sentral faktor for å tilrettelegge for bedre uterom og gi områdene et løft. For øvrig vises det til gjeldende kommuneplan for Sandefjord, hvor det er fastsatt bestemmelser om vann og overvann.

I tillegg til tilpasning til eksisterende bebyggelse er tilpasning og hensyn til landskapet viktig. Mange steder i byggeområdene er naturlig terreng delvis bevart, som berg oppe i dagen, noe Rambøll trekker frem som et karaktertrekk for Sandefjord (Rambøll, s. 29-30). For å bevare områdenes og byens særpreg bør en i størst mulig grad bevare slike naturlige formasjoner og grønne lunger, og bygge oppunder dette som noe attraktivt ved stedet. Videre må en ved ønske om utbygging også se på andre hensyn som grunnforhold, skolekapasitet, vann- og avløp, konsekvensene av økt trafikk inn i et etablert boligområde, samt overordnet trafikkavvikling for berørte områder rundt.

6.3.1 B1 – Nord for nytt stasjonsområde

Beskrivelse av avgrensning

Området avgrenses av Peder Bogens gate i sør, Sandefjordsveien i øst, delvis av Laskenveien og boligene langs Laskenveien i vest, og Frydenlund i nord.



Figur 20: Flyfoto (2020) med markering – Nord for nytt stasjonsområde (B1)

Begrunnelse for utvelgelse

Med de endringer ny togstasjon vil medføre for byen vil dette påvirke også boligområdene som ligger rundt selve stasjonsområdet, i tillegg til transformasjonsområdene mellom nytt og dagens stasjonsområde.

Området nord for ny stasjon anses som et område som kan ha fortetningspotensial. Området vil bli svært sentralt med tanke på nærhet til kollektivtrafikk, Sandefjord videregående skole og dagligvarebutikk. Det er kort vei til sentrum, samt friluftsområder som Bugårdsparken.

Anbefalinger innenfor området

Området er dominert av saltak, også på eksisterende leilighetsbygg, og bærer preg av feltvise/etappevise utbygginger med lik møneretning for bygg som er bygd i samme «etappe». Volum og byggehøyder varier, med både eneboliger og leilighetsbygg inntil fire etasjer, to- og firemannsboliger, og rekkehus. Ved ytterligere fortetting med leilighetsbygg vil byggehøyde, takform og møneretning her være viktige tilpasningsfaktorer, i tillegg til at det vil være svært viktig med gode leke- og uteoppholdsarealer. Solbakkeåsen gir naturlig visuell skjerming mot vest.

Det er SEFRAK-registrerte bygninger i den sør-vestre delen av området som kan ha betydning for eventuell utbygging her. Blant annet gjelder dette låvebygningen i Solbakkeveien. Det er videre kjent at det kan være vanskelige grunnforhold i området. I kommunens kart er det registrert ras- og skredfare for østre og nordøstre del av området. Grunnforhold må derfor utredes nærmere ved eventuelle nye tiltak i området. For eiendommene som ligger nærmest Sandefjordsveien og Peder Bogens gate kan det bli stilt krav om støytiltak.

Sammen med de øvrige hensyn og formingsfaktorene som vist til i det generelle veiledningsmaterialet for fortetting, bør det være fokus på utearealenes brukbarhet og klare skiller mellom offentlig og privat areal, i tillegg til bruk av permeable flater fremfor harde flater som asfalt og betong på parkeringsarealer. Sistnevnte er viktig for å unngå at overvannet flommer ut over gater, og kan samtidig bidra til et estetisk løft for utearealene. Slike tiltak er en del av helhetsvurderingene som må gjøres for å sikre at nye tiltak ivaretar og gir noe tilbake til omgivelsene. Dette er også viktige elementer som gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Grøntarealet langs gangveien mellom Peder Bogens gate og Shetlandsgata, med plen og lekeplass, er avsatt til grønnstruktur i gjeldende kommuneplan. Dette anbefales bevart.

Innenfor området som utgjør ca. 119 dekar er det i dag 285 boenheter. Fratrukket eksisterende boenheter er fortetningspotensialet for området beregnet til ca. 190 nye boenheter.



Figur 21: Området sett fra Mølleråsen i øst

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettingspotensial (avrundet)
Nord for nytt stasjonsområde (B1)	119	476	285	190

Tabell 3: Fortettingspotensial Nord for nytt stasjonsområde (B1)

6.3.2 B2 – Sørøst for nytt stasjonsområde

Beskrivelse av avgrensning

Området avgrenses av Ekeberg kirkegård i sørøst, Leikvollgata i sørvest, togtrasse/ny togstasjon i nordvest, og Bugårdsgata i nordøst.



Figur 22: Flyfoto (2020) med markering – Sørøst for nytt stasjonsområde (B2)

Begrunnelse for utvelgelse

I likhet med området nord for ny togstasjon (B1), anses også dette området å ha fortettpotensial i kjølvannet av de endringer ny togstasjon vil føre med seg. Området vil bli svært sentralt hva gjelder kollektivtrafikk, og det er kort vei til sentrum.

Anbefalinger innenfor området

Området må ses i sammenheng med de øvrige endringer som kommer med nytt stasjonsområde og for boligområdene i nord, langs Halvdan Svartes gate. Området består i hovedsak av frittstående ene- og flermannsboliger (opptil fire boenheter) med saltak, og to hovedetasjer. Det er ingen SEFRAK-registrerte bygninger her. Dette er et relativt konsentrert område, og det anbefales derfor utarbeidelse av reguleringsplan for hele området samlet. Dette for å sikre en helhetlig og god utvikling av området. Det må tas hensyn til Ekeberg gravlund i øst. Med nytt stasjonsområde i vest og mulig transformasjonsområde i nord, vil det kunne være mulig å legge opp til noe høyere bebyggelse mot disse områdene, med noe nedtrapping mot boligområdet i sør og gravlundene. Deler av området er utsatt for støy fra veitrafikk og jernbane. Det kan derfor bli aktuelt med støytiltak ved planlegging av ny bebyggelse.

Det gjøres oppmerksom på at det per i dag ikke tillates oppføring av ny bygning/installasjon eller utgraving/oppfylling mot jernbanen innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Byggeforbudssonen vil bestå inntil ny jernbane er tatt i bruk, og eksisterende anlegg lagt ned. Dette er relevant for eiendommene nærmest jernbanelinjen. Disse er likevel tatt med da de

naturlig hører sammen med den øvrige delen av området, og uansett på sikt vil kunne egne seg for leilighetsbygg.

Innenfor området som utgjør ca. 17 dekar er det i dag 36 boenheter. Fratrukket eksisterende boenheter er fortettpotensialet for området beregnet til ca. 30 nye boenheter.



Figur 23: Skråfoto (2017) av området

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettpotensial (avrundet)
Sørøst for nytt stasjonsområde (B2)	17	68	36	30

Tabell 4: Fortettpotensial Sørøst for nytt stasjonsområde (B2)

6.3.3 B3 – Nybyen

Beskrivelse av avgrensning

Den delen av Nybyen som er vurdert som blått område avgrenses av Skiringssalveien i nord og øst, Schanches gate i sør og Lunderveien i vest.



Figur 24: Flyfoto (2020) med markering – Nybyen (B3)

Begrunnelse for utvelgelse

Som nevnt tidligere pekte samtlige grupper som deltok på medvirkningsmøtet som ble holdt i samarbeid med Rambøll, på Nybyen som spesielt egnet for fortetting med leilighetsbygg. Det bemerkes at dette da inkluderte kvartalet med Jotuns forskningsavdeling, som i dag ikke er boligområde (inngår i et av transformasjonsområdene (T1) omtalt tidligere). Kvartalene mellom Skiringssalveien og Schanches gate anses å kunne egne seg for fortetting med leilighetsbygg. Deler av dette området, som Solvangsenteret, har allerede høy utnyttelse.

Nybyen er sentrumsnært og tett på et større transformasjonsområde som vil gjennomgå store endringer i forbindelse med anleggelse av ny togstasjon. Fortetting med leilighetsbygg i den blå delen vil dermed kunne ha stor effekt.

Anbefalinger innenfor området

Området inngår i reguleringsplan for Skiringssalveien, Dronningens gate, Landstads gate og Sandefjordsveien (vedtatt i 1979), og reguleringsplan for Schanches gate 27 (vedtatt juni 2020). For de deler som kan egne seg for leilighetsbygg anbefales det i utgangspunktet at omregulering omfatter hele kvartaler. Generelt er dette ønskelig for sammensatte, sentrumsnære områder som dette, som både er under utvikling, og ligger tett på andre områder som forventes å gjennomgå større endringer. Det må imidlertid nevnes at for deler av kvartalet mellom Skiringssalveien, Rosenvalds gate og Schanches gate er det nylig vedtatt reguleringsplan som legger til rette for et leilighetsbygg (Schanches gate 27).

Nybyen skiller seg ut fra de andre blå områdene, ved at en her kan tåle høyere tetthet. Per i dag er det 8 boenheter per dekar innenfor det blå området. I reguleringsplanen for Schanches gate 27 er det lagt opp til ca. 17 boenheter, dette utgjør ca. 15 boenheter per dekar for eiendommen som helhet. Dette anses imidlertid som vel høyt for hele de resterende delene av området. For

et mer realistisk estimat legges derfor en tetthet på 13 boenheter per dekar til grunn, hvilket for hele det blå området utgjør et fortettpotensial på ca. 60 nye boenheter (inkludert planområdet for Schanches gate 27).

Deler av området er støyutsatt, her må det derfor påregnes tiltak som støyisolering i fasadene. Det må tas hensyn til nærliggende bevaringsverdige områder og bebyggelse, og fornyelse og utvikling av området må spille på lag med eksisterende bebyggelse slik at disse ikke forringes, men at området som helhet får et løft. I heftet *Verdien av kulturminner* utarbeidet av Byantikvaren i Oslo, er det oppgitt at «*Bymiljøer der de bevaringsverdige bygningene ligger tett er attraktive. Typiske eksempler i Oslo er Frogner og Grünerløkka. Ikke bare får man glede av kvaliteten i sin egen bygning, men også av et nabolag med attraktive gater og historisk sus. Boliger helt uten bevaringsstatus prises også høyere i slike områder, fordi nabolagets verdier trekker dem opp*». Det er vist til at flere utenlandske analyser viser samme tendens (*Verdien av kulturminner*, s. 7 og 11). Nybyen og andre områder i Sandefjord med mye bevaringsverdig bebyggelse er naturlig nok ikke direkte sammenlignbart med Frogner og Grünerløkka. Det er imidlertid verdt å merke seg verdien bymiljøer med bevaringsverdige bygninger kan ha også for nyere bebyggelse.

Lundenveien vil kunne bli en viktig kobling for gående og syklende mellom nytt stasjonsområde og sentrum, og allépreget her med allétrærne langs veien bør derfor bevares.



Figur 25: Til venstre Lundenveien med allétrær. Til høyre Schanches gate med del av Jotuns gamle laboratorier i bakgrunnen (gult bygg).

Områdenavn	Dekar ca.	13 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettpotensial (avrundet)
Nybyen (B3)	12	156	97	60

Tabell 5: Fortettpotensial Nybyen (B3)

6.3.4 B4 – Stub

Beskrivelse av avgrensning

Stub avgrenses av Leif Weldings vei som munner ut i Hystadveien i nord, Høydedraget som ligger mellom Stub og Ranvik brygge i sør, Hystadveien i vest og Sandefjordsfjorden i øst.



Figur 26: Flyfoto (2020) med markering – Stub (B4)

Begrunnelse for utvelgelse

Stub ligger sentralt til, med gangavstand til Hjertnes kulturhus og sentrum, og kort vei til busstopp i Hystadveien hvor hovedbusslinje 01 går. Stub ligger også attraktivt til hva gjelder tilgang på sjøarealer og sjøutsikt, og turmuligheter i blant annet Hjertnesskogen.

Anbefalinger innenfor området

Beliggenheten nær Sandefjordsfjorden gjør at visuelle virkninger sett fra sjøen her må vektlegges når ny utbygging planlegges. Grunnet høydeforskjeller og adskillelse av Hystadveien i bakkant, kan det for deler av området være mulig å bygge noe i høyden. Det er imidlertid viktig med god tilpasning til terreng, og fjellknausene som stikker opp og preger deler av området bør søkes bevart. For sentrale områder som dette med gangavstand til sentrum kan en redusere antall parkeringsplasser.

Det opplyses at det er enkelte SEFRAK-registrerte hus i området som må vurderes nærmere ved eventuell utbygging her. Eiendommene nærmest Hystadveien er utsatt for veitrafikkstøy. Her kan det derfor bli aktuelt med støytiltak. Videre er det for deler av området ras- og skredfare. Dette må følges opp med nærmere utredninger ved planlegging av ny bebyggelse.

Innenfor området som utgjør ca. 43 dekar er det i dag 70 boenheter. Fratrasket eksisterende boenheter er fortetningspotensialet for området beregnet til ca. 100 nye boenheter.



Figur 27: Leilighetsbygg og boliggate på Stub

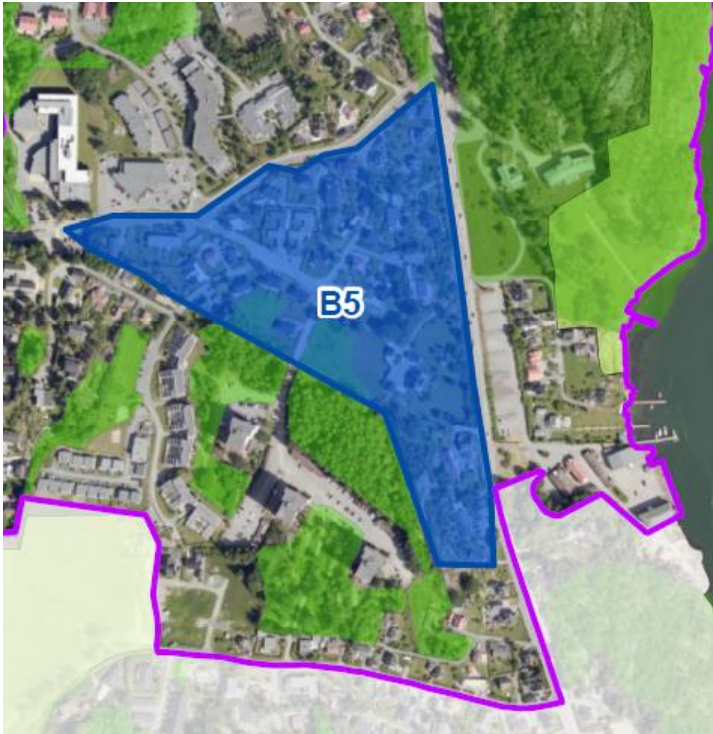
Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortetningspotensial (avrundet)
Stub (B4)	43	172	70	100

Tabell 6: Fortetningspotensial Stub (B4)

6.3.5 B5 – Ranvik

Beskrivelse av avgrensning

Den delen av Ranvik som anses som egnet for fortetting med leilighetsbygg ligger langs Hystadveien, avgrenset av sjøstrandblokkene i sørvest, samt et større område nord for Sjøstrandblokkene, avgrenset av Haukeveien.



Figur 28: Flyfoto (2020) med markering – Ranvik (B5)

Begrunnelse for utvelgelse

På Ranvik er det barnehage, ungdomsskole og omsorgssenter, samt noen nærsenterfunksjoner som dagligvarebutikk og treningssenter. Det er gang- og sykkelavstand til barneskole og videregående, og området ligger tett på gang- og sykkelveien langs Hystadveien inn til sentrum. Langs Hystadveien går hovedbusslinja 01 med halvtimesfrekvens. Mellom Ranvik ungdomsskole og Haneholmveien ligger Virik Idrettspark som er basen for Store Bergan Idrettslag, med rundt 450 - 500 fotballspillere i alle aldre som benytter anlegget året rundt. Det er kort avstand til Hjertnesskogen som er et viktig og mye brukt friluftsområde av både besøkende og beboerne i områdene rundt. Store deler av området rundt Ranvik ungdomsskole er regulert. Området sør for Haukeveien består av variert bebyggelse, med variert takform, mye eneboliger, noe flermannsboliger, en del rekkehus og noe terrasseblokker, samt høyblokker på Sjøstrand.

For den delen av Ranvik som anses å ha fortettpotensial er det variert bebyggelse fra før, og området kan således tåle ytterligere variasjon. Andre faktorer som kan tale for fortetting er beliggenheten i forhold til sentrum, gang- og sykkelvei og kollektivtrafikk, grønstruktur og snarveier, gangavstand til barnehage og skoler, samt servicetilbud vist til over, som dekker viktige behov i hverdagen.

Anbefalinger innenfor området

Plassering og utforming av ny bebyggelse er avgjørende for god tilpasning til nærområdet, og eksisterende grønnstruktur og tilgangen til disse bør beholdes. Det anbefales ikke flere høyhus tilsvarende blokkene på Sjøstrand. Bygg i denne skalaen bidrar til betydelig økt trafikk inn og ut av området, får dominerende fjernvirkning, og gir lite tilbake til omgivelsene. I likhet med områdene rundt nytt stasjonsområde, bør det være fokus på utearealenes brukbarhet og klare skiller mellom offentlig og privat areal, i tillegg til bruk av permeable flater fremfor harde flater som asfalt og betong på parkeringsarealer.

Eiendommene nærmest Haukeveien og Hystadveien er utsatt for støy fra veitrafikk. Her kan det bli stilt krav om støytiltak for ny bebyggelse. I kommunens kart er deler av området markert med marin strandavsetning, hvilket kan innebære krevende grunnforhold med fare for kvikkleire. Dette må følges opp ved ytterligere utbygging i området.

Innenfor området som utgjør ca. 78 dekar er det i dag 67 boenheter. Fratrukket eksisterende boenheter er fortetningspotensialet for området beregnet til ca. 245 nye boenheter.



Figur 29: Deler av området sett fra nord

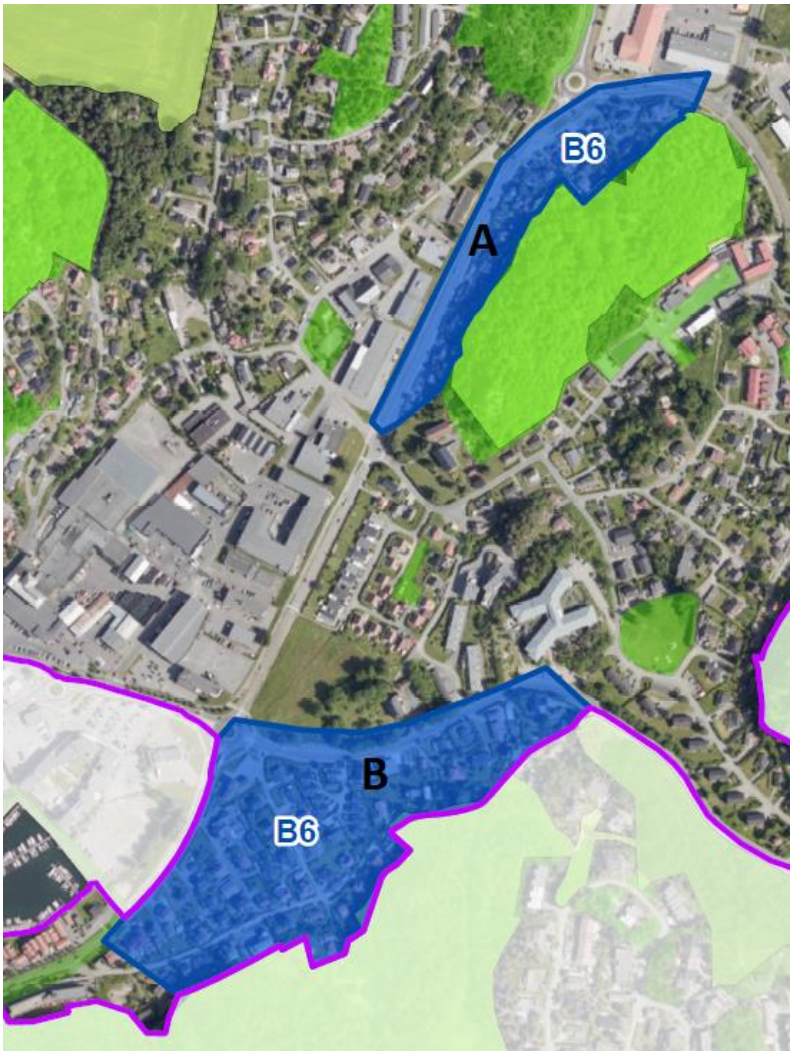
Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortetningspotensial (avrundet)
Ranvik (B5)	78	312	67	245

Tabell 7: Fortetningspotensial Ranvik (B5)

6.3.6 B6 – Kamfjord

Beskrivelse av avgrensning

Her er området ansett som egnet for fortetting med leilighetsbygg delt i to deler. Den ene delen ligger mellom Hegnaveien og Hegnaåsen (A). Den andre delen noe lenger sør, avgrenset av Vesterøyveien, Vardeveien og grøntområdet sør for Kamfjordlia (B).



Figur 30: Flyfoto (2020) med markering – Kamfjord (B6)

Begrunnelse for utvelgelse

Delområdet mellom Hegnaveien og Hegnaåsen (A) domineres av eneboliger i to etasjer med saltak. Hegnaåsen som utgjør en grønn buffer mot boligområdet i bakkant, er i kommunens kartbase registrert som friluftsområde, og i temakart over landskap markert med verdi A.

Det sørlige delområdet (B) domineres av eneboliger i to etasjer med saltak. Men det er også noen flermannsboliger, og bygg i tre etasjer. Langs Vesterøyveien er det noe næringsbebyggelse.

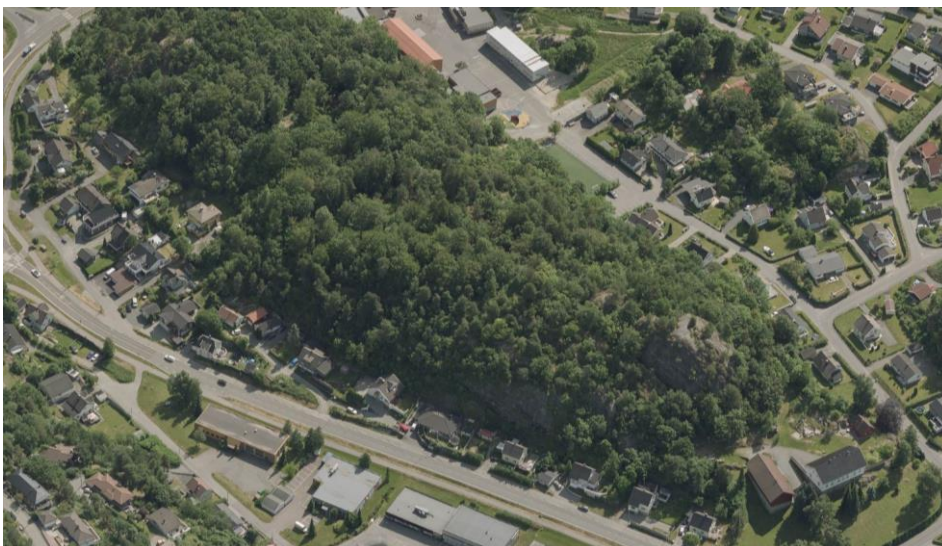
For disse områdene er det kort vei til bussholdeplass, Gokstad barneskole, Kamfjordhjemmet bo- og behandlingssenter, og til Hegnaområdet med flere butikker, inkludert dagligvarehandel. Avstanden til sjøområdet og serveringsstedene langs Kilen brygge og inn til sentrum er heller ikke lang til fots og med sykkel.

Anbefalinger innenfor området

Felles for de to delområdene er åsene i bakkant, som gjør at det opp mot disse kan vurderes noe høyere bebyggelse. Parkering bør i hovedsak legges under bakken, og inaktive sokkel- og førsteetasjer må unngås. Videre er det her viktig å være bevisst tilpasning til både landskap og bygde omgivelser hva gjelder takform, volum og fargebruk. I likhet med de andre områdene egnet for fortetting med leilighetsbygg, bør det sammen med de øvrige hensyn og formingsfaktorene som vist til i det generelle veiledningsmaterialet for fortetting, være fokus på utearealenes brukbarhet og klare skiller mellom offentlig og privat areal, i tillegg til bruk av permeable flater fremfor harde flater som betong og asfalt. Lys- og solforhold er her sentrale tema, for både boliger og utearealer.

Både område A og deler av område B er utsatt for støy fra veitrafikk. Det må derfor påregnes støytiltak for ny bebyggelse der dette er aktuelt. Det et SEFRAK-registrert hus i område A som må vurderes nærmere ved eventuell utbygging her. I kommunens kart er deler av delområde B markert med ras- og skredfare. Dette må følges opp med nærmere undersøkelser ved ytterligere utbygging i området.

Til sammen utgjør område A og B ca. 87 dekar, og har i dag 119 boenheter. Fratrasket eksisterende boenheter er fortettingspotensialet for de to områdene til sammen beregnet til ca. 230 nye boenheter.



Figur 31: Skråfoto (2017) – Delområde A



Figur 32: Deler av delområde B: til venstre Angjelaveien sett mot Hegna, til høyre Kamfjordlia

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettingspotensial (avrundet)
Kamfjord (B6)	87	348	119	230

Tabell 8: Fortettingspotensial Kamfjord (B6)

6.3.7 B7 – Gokstadveien

Beskrivelse av avgrensning

Området ligger nordøst for Sandar kulturmiljø (Sandar Herredshus), og strekker seg langs nordsiden av Gokstadveien, inkludert dagens jernbanetrasé, avgrenset av Nedre Gokstadvei i nordøst.



Figur 33: Flyfoto (2020) med markering – Gokstadveien (B7)

Begrunnelse for utvelgelse

Bebyggelsen langs nordsiden av Gokstadveien består i dag av både boliger og næringsbygg. Eiendommene med næringsbygg kunne vært skilt ut som område egnet for fremtidig transformasjon, men da disse ligger inneklemt mellom boligeiendommer omtales de her som en del av B7. Gokstadveien er en av hovedinnfartsårene til sentrum, med busslinje, og gang- og sykkelvei langs deler av strekningen på sørsiden av veien. For strekningen nærmest sentrum er det fortau. Innenfor den nordøstre delen er det dagligvarebutikk, og kort avstand til forretninger på Hasle. Høy utnyttelse langs trafikkerte veier som Gokstadveien er positivt med tanke på å bygge oppunder et godt kollektivtilbud.

Det gjøres oppmerksom på at det per i dag ikke tillates oppføring av ny bygning/installasjon eller utgraving/oppfylling mot jernbanen innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Byggeforbudssonen vil bestå inntil ny jernbane er tatt i bruk, og eksisterende anlegg lagt ned. Når dette området likevel er tatt med er det fordi det på lengre sikt anses å kunne egne seg for fortetting med leilighetsbygg.

Anbefalinger innenfor området

Områdets attraktivitet henger blant annet sammen med mulig etterbruk av dagens togtrasé. I innspill mottatt under medvirkningsrunden for rapporten er det foreslått at eksisterende togtrasé kan bli en gang-/sykkelvei/turvei gjennom området, fra ny togstasjon til Hasle, og eventuelt videre mot Unneberg. En slik etterbruk av togtraséen vil være positivt for både de som bor langs traséen og innbyggere for øvrig. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at etterbruken av dagens togtrasé vil være uavklart i flere år til, da dette avhenger av fremdriften for planene for flytting av togstasjonen, og omdisponering av eksisterende trasé vil trolig være noe av det siste Bane NOR regulerer.

Ut fra eksisterende situasjon, er området utsatt for støy fra både Gokstadveien og jernbanen. Ved omlegging av dagens jernbanetrasé, vil man på sikt kunne få stille soner mot nordvest. Men inntil ny togstasjon med ny trassé er et faktum må det påregnes støytiltak mot både jernbanen og Gokstadveien. Langs Gokstadveien anbefales det at det ses på andre løsninger enn store, sammenhengende støyskjermer. Dette kan for eksempel være støyskjerming i fasadene som vender mot veien. Eventuelle oppføringer av støyskjermer langs dagens jernbanelinje kan vurderes tatt bort igjen ved nedleggelse av jernbanelinjen.

Det bør stilles høye krav til arkitektonisk utforming langs veien. Tatt i betraktning at Gokstadveien er en viktig innfartsåre til byen, er bebyggelse her synlig for mange. I tillegg leder veien opp til et nasjonalt viktig kulturmiljø. Allétrærne langs veien mot kulturmiljøet bør beholdes. For ny bebyggelse nærmest kulturmiljøet, må tilpasning og hensyntagelse til kulturmiljøet vektlegges.

Fortauet langs sørsiden av Gokstadveien mellom rundkjøringen på Landstads plass og Øvre Gokstadvei er i dårlig forfatning. Det kan derfor bli stilt krav om oppgradering av dette ved eventuelle nye utbyggingsprosjekter langs strekningen.

Nordøst i området, langs Nedre Gokstadvei, er det en del SEFRAK-registrerte boliger, markert med gul trekant. Hensyntagelse og eventuelle begrensninger knyttet til dette må avklares med kulturmyndigheten ved utarbeidelse av reguleringsplaner og søknad om tiltak. Videre er det for samme område og nærliggende områder registrert ras- og skredfare. Dette må følges opp med nærmere utredninger ved planlegging av ny bebyggelse.

Eiendommene som i dag består av næringsbebyggelse er regulert til forretning og kontor, med en mindre del også regulert til bolig. I kommuneplanen er eiendommene avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg, uten boligformål. Utbygging av boliger på disse eiendommene kan likevel vurderes i planarbeid, og tas opp til ny vurdering ved fremtidig kommuneplanrullering.

Området utgjør ca. 71 dekar, og har i dag 74 boenheter. På sikt, når byggeforbudssonen opphører, er fortettpotensialet for området beregnet til ca. 210 nye boenheter.



Figur 34: Deler av Gokstadveien sett mot nordøst

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettpotensial (avrundet)
Gokstadveien (B7)	71	284	74	210

Tabell 9: Fortettpotensial Gokstadveien (B7)

6.3.8 B8 – Prestegårdsveien

Beskrivelse av avgrensning

Området ligger langs Prestegårdsveien. På østsiden av veien inkluderes boligeiendommene nærmest Gokstadveien, mens den resterende delen ligger vest for Prestegårdsveien.



Figur 35: Flyfoto (2020) med markering – Prestegårdsveien (B8)

Begrunnelse for utvelgelse

Området består av blandet bebyggelse med ulik utforming hva gjelder både volum, takform og stiluttrykk. Vestsiden av Prestegårdsveien er allerede utbygd med flere leilighetsbygg. I tillegg pågår det reguleringsarbeid for eiendommene på østsiden av veien nærmest Gokstadveien (Prestegårdsveien 2 og 2B), som har til hensikt å legge til rette for leilighetsbygg. Områdets egnethet for leilighetsbygg henger blant annet sammen med topografien for de utpekte delene. Den delen som ligger vest for veien ligger i delvis skrånende terreng mot vest, mens Prestegårdsveien 2 og 2B har en åsside i bakkant. Her er det for ny bebyggelse muligheter for å tilpasse seg terrenget uten å sperre for bakenforliggende bebyggelse eller få dominerende silhuettvirkninger. Videre ligger området sentralt til, med gangavstand til sentrum, samt kort vei til rekreasjonsområder som Preståsen og byens parker.

Anbefalinger innenfor området

Tilpasning til både terreng og nærliggende bebyggelse blir her viktig. Da området ligger tett på sentrum vil kravet til parkeringsplasser kunne reduseres. Selve Prestegårdsveien er smal. Ved ytterligere utbygging vil det derfor kunne bli stilt krav om oppgradering av veien i tråd med kommunens veinormal. Det er viktig å sikre luft mellom bygg for både fjern- og nærvirkning. I tillegg bør utsiktssmet sett fra veien ivaretas. Et eksempel på et slikt utsiktspunkt er vist i bilde under (figur 36). Videre bør det legges til rette for snarveier og gangforbindelser for allmennheten mellom Prestegårdsveien og Bjerggata/sentrum. Prestegårdsveien 1 A-D er allerede utbygd med større leilighetsbygg, og anses med dette som ferdig utbygd. Mellom leilighetsbyggene ligger presteboligen som er regulert til bevaring.

Innenfor området som utgjør ca. 19 dekar er det i dag 46 boenheter. Fratrasket eksisterende boenheter er fortettpotensialet for området beregnet til ca. 30 nye boenheter.



Figur 36: Til venstre: utsikt mot sentrum sett fra Prestegårdsveien. Til høyre: eksisterende leilighetsbygg langs Prestegårdsveien sett mot nord.

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettpotensial (avrundet)
Prestegårdsveien (B8)	19	76	46	30

Tabell 10: Fortettpotensial Prestegårdsveien (B8)

6.3.9 Enkeltområder utenfor gang- og sykkelbyen

Innenfor fortettpssonen er tillatt utnyttelsesgrad ikke tallfestet i kommuneplanbestemmelsene, da det her forutsettes høy utnyttelse. Utenfor fortettpssonen er det fastsatt at utnyttelsesgraden ikke skal overstige bebygd areal (BYA) på 35 % (gjelder uregulerte områder, og enkelte reguleringsplaner spesifisert i kommuneplanens bestemmelser pkt. 2.2.2). Det vil kunne være enkeltområder utenfor avgrensningen for gang- og sykkelbyen som har potensial for høyere tetthet. Slike områder kjennetegnes ofte av at de består av eldre næringsbebyggelse, er

relativt nær sentrum eller andre områder med nærsenterfunksjoner, og i nærheten av hovedveiene inn til sentrum, med godt utbygd infrastruktur og god kollektivdekning. Pågående reguleringsarbeid for Soleveien (gbnr. 129/50 m.fl.) og Åsane 2-6 er eksempler på slike område. Annet eksempel er krysset Raveien – Moveien på Haukerød som har et stort utviklingspotensial og vil kunne bidra til å redusere behovet både for nye utbyggingsområder og fortetting innenfor eksisterende boligområder. Dette er et område med flere nærsenterfunksjoner som skole, dagligvarebutikker, og god kollektivdekning. Kunnskap opparbeidet gjennom dette prosjektet vil, sammen med annet foreliggende veiledningsmateriale kunne ha overføringsverdi også til slike områder.

En utnyttelsesgrad på 35 % BYA utenfor fortettingssonen kan i enkelte områder anses som noe høyt, og dette bør bli tema for neste kommuneplanrullering.

6.4 ORANSJE OMRÅDER – MINDRE EGNET FOR FORTETTING MED LEILIGHETSBYGG

Selv om gang- og sykkelbyen er definert som fortettingssone i gjeldende kommuneplan, bør en trå varsomt frem ved oppføring av større leilighetsbygg i flere av de etablerte boligområdene. Dette for å ta vare på identiteten og særpreget både til nærområdene der prosjektene søkes oppført, og til byen som helhet. Videre vil behovet for flere leilighetsbygg i stor grad kunne bli dekket gjennom utbygging av transformasjonsområder, større leilighetsprosjekter i sentrumssonen, som kvartalet mellom Dronningens gate og Langes gate, samt i de utpekte blå områdene. Dette gjør det derfor mulig å skåne de resterende boligområdene innenfor gang- og sykkelbyen for utbygging av større leilighetsbygg. De oransje områdene kan også utgjøre viktige «bufferoner» og overgangssoner rundt enkelte rød områder.

Flere av de delområdene som Rambøll pekte på som uegnet for fortetting med leilighetsbygg ligger innenfor de oransje områdene. Det bemerkes i denne sammenheng at Rambøll opererte med kun to kategorier for egnethet hva gjelder fortetting med leilighetsbygg (egnet og ikke egnet), mens kommunen i tillegg har vurdert transformasjonsområder og områder som kommer i en slags mellomkategori mellom rødt (ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg) og blått (særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg). Det at flere av områdene som ligger innenfor det oransje av Rambøll ble vurdert som uegnet for en slik fortetting underbygger at det for disse områdene bør stilles ekstra strenge krav til blant annet tilpasning til eksisterende terreng og bebyggelse ved eventuell fortetting med leilighetsbygg her.

Det utelukkes ikke fortetting med større leilighetsbygg i de oransje områdene, men her bør det altså stilles ekstra strenge krav. Samtlige formingsfaktorer angitt i kommuneplanbestemmelsene bør legges til grunn, og bevaring av grønnstruktur og grøntdrag, inkludert større trær, vektlegges. Videre bør en kreve gode redegjørelser for og illustrasjoner som viser hvilke endringer prosjektene vil føre med seg for områdene rundt.

Boligområdene markert med oransje skravur i oversiktskartet omtales samlet.

Avgrensning og begrunnelse for utvelgelse

Det er sett nærmere på boligområdene som står igjen etter å ha skilt ut områder som ikke egner seg for fortetting med større leilighetsbygg, områder egnet for fortetting gjennom transformasjon, og områder som anses som særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg. Dette utgjør store områder, og det har derfor ikke vært anledning til å gå i dybden på disse områdene på samme måte som for de andre fargekategoriene. Vi har således mindre kunnskap om de oransje områdene. Enkeltdeleler kan ha noe større fortettpotensial enn vi har lagt til grunn her, mens for andre deler vil det ved mer detaljert gjennomgang kunne sies å overhodet ikke «være rom for» fortetting med større leilighetsbygg. Det er uansett flere fellestrekk og felles problemstillinger for boligområdene markert med oransje skravur i oversiktskartet. Dette er etablerte villa- og småhusområder med til dels høy tetthet. Mange av disse områdene har større grad av helhetlig bebyggelse enn hva som er tilfelle for de blå områdene.

Anbefalinger for de oransje områdene

Utforming i forhold til de bygde omgivelsene med hjelp av formingsfaktorer som hentes fra nærmiljøet kan gi en ramme for skjønnsvurderingen. I kommuneplanbestemmelsene er det fastsatt bestemmelser og retningslinjer for blant annet krav til visuelle kvaliteter og tilpasning for byggetiltak i eksisterende boligområder. I den overordende fortettpstrategien for Sandefjord som er tatt inn som retningslinje i kommuneplanen, er det gitt nærmere veiledning for fortetting med kvalitet. Her er det i kapittel 2 oppgitt at det i områder med småhusbebyggelse er spesielt viktig at det tas hensyn til nærområdets eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur, bygningsvolum og utforming, landskap og terrengforhold, grønnstruktur og grøntdrag. Det er redegjort for hva som ligger i de ulike begrepene og hva som definerer et nærområde. Videre utdypes følgende formingsfaktorer:

- Hovedvolum
- Bygningshøyde
- Takform
- Grunnflate
- Lengde/bredde
- Material- og fargebruk
- Terrengtilpasning, landskap og terreng
- Grønnstruktur
- Grøntdrag
- Plassering i forhold til større trær
- Innsyn/solforhold

For de oransje områdene bør samtlige av disse faktorene legges til grunn ved prosjektering og ved vurdering på plan og byggesak. Dette fordrer at fortettpstrategien tas aktivt i bruk. I kapittel 4 i fortettpstrategien er det gitt ytterligere veiledning knyttet spesifikt til fortetting innenfor gang- og sykkelbyen. Det redegjøres for hvilke faktorer som er avgjørende for økt gange og sykkelbruk, samt rammer for fortetting, deriblant hvilke utredningskrav som bør stilles. Rambølls generelle veileder kan også brukes ved prosjektering og vurdering av fortettpstrukturer.

Spesielt bør det ved bygging nær røde områder og viktige kulturmiljøer, bli lagt vekt på områdenes særpreg med hensyn til utnyttelsesgrad, volum, byggehøyde, plassering mot gata, variasjon, rytme, takform, detaljering, farge og materialvalg. Hensynet til de naturgitte omgivelsenes samspill med det bygde miljøet bør også vektlegges i vurderingene for god tilpasning.

Det foregår og har nylig vært reguleringsarbeid for enkelteiendommer/-områder innenfor de oransje områdene hvor det planlegges leilighetsbygg med mer enn 6 boenheter. Eksempel på dette er Ranvikveien 63, som viser at det finnes enkelte steder også innenfor det oransje som kan egne seg for fortetting med leilighetsbygg. Det er verdt å merke seg at nettopp tilpasning til omkringliggende landskap og bebyggelse har vært helt sentralt i arbeidet med Ranvikveien 63, og har også vært grunn til at prosjektet er blitt tegnet om i flere omganger. Volum, takform, høyde, fasadeutforming, parkering under bakken, og utforming av utearealer er blant temaene som er blitt vektlagt her.

Rambøll har i sin rapport lagt stor vekt på kulturminneverdier og det faktum at boligområdene rundt Sandefjord sentrum i stor grad består av mye eldre bebyggelse og generelt småhus. Det anbefales å være særlig restriktiv i områder med mye eldre bebyggelse, som typisk ligger inn mot sentrum. Rambøll oppgir at dette også gjelder nyere boliger i eldre boligområder, fordi også nyere boliger (småhus) i stor grad har underordnet seg helheten i større grad enn det leilighetsbygg kan gjøre (Rambølls rapport, s. 35). Med dette verdsettes tilpasning til det eksisterende høyt på bekostning av fortettingspotensial. Rambøll skriver at «dersom Sandefjord kommune i fremtiden ønsker å ha en sterk stedsidentitet, slik byen har i dag, må den ivareta eldre bygninger i lokal byggeskikk, uavhengig av om de er formelt vernet» (Rambølls rapport, s. 25).

Det er helt klart viktig å se fortettingsprosjekter i en større sammenheng med tanke på hvilke endringer de vil medføre for både nærområdet hvor de oppføres og for byen som helhet. Vi må være bevisst både hva som går tapt når eksisterende bygg erstattes med nye og/eller ubebygde arealer bygges ut, og hva nye bygg vil gjøre for områders karakter og identitet.

7 OPPSUMMERING

Som redegjort for innledningsvis bygger denne rapporten på allerede foreliggende rapporter om fortetting for Sandefjord, samt gjeldende kommuneplan. For å få til fortetting med kvalitet må innholdet i rapporten benyttes sammen med disse.

Det er her gjort vurderinger av hvilke deler av gang- og sykkelbyen (fortettingssonen) som kan egne seg for fortetting med leilighetsbygg, definert som bygningskropper med 6 eller flere boenheter. Etter å ha skilt ut områder som åpenbart er uaktuelle, er det sett på transformasjonsområder. Dernest er det sett nærmere på de resterende områdene avsatt til boligbebyggelse i gjeldende kommuneplan, og for disse vurdert hvilke områder som kan egne seg for fortetting med større leilighetsbygg. Områdene er delt inn i kategoriene rød – områder

ikke egnet for fortetting med leilighetsbygg, blå – områder særlig egnet for fortetting med leilighetsbygg, og oransje – områder mindre egnet for fortetting med leilighetsbygg.

Det understrekes at denne rapporten ikke vil være juridisk bindende, men er tenkt å bli benyttet som veiledningsmateriale i kommunens arbeid med reguleringsplaner og byggesaker, samt senere kommuneplanrullering. Hvis hele eller deler av rapporten innarbeides i neste kommuneplan, og gjennom dette gjøres juridisk bindende, må det ut på høring i den forbindelse.

Det er mange krefter som styrer hvor forespørsler og søknader om å fortette med leilighetsbygg dukker opp. I den grad det er mulig å styre bør sentrum, transformasjonsområdene og de blå områdene prioriteres utbygd før andre villa- og småhusområder. Totalt sett har Sandefjord i dag tilstrekkelig med boligreserve. Det tar ofte lengre tid før transformasjonsområdene er realisert, men slik situasjonen er per i dag har vi tid til å vente på at den største utbyggingen av større leilighetsbygg skjer i transformasjonsområdene som ligger nær sentrum. I tillegg kommer større utbyggingsprosjekter i sentrum som kvartalet Dronningens gate – Langes gate, og Carlsen-kvartalet.

Nedenfor gis en samlet oppstilling av estimert fortettingspotensial for de blå områdene pekt på som egnet for fortetting med leilighetsbygg, samt transformasjonsområdene. Det presiseres at dette kun er grove estimat hvor det totale områdearealet er lagt til grunn (lekearealer, trafikkarealer osv. er ikke trukket fra). Tallene vil kunne være noe høyere for enkelte områder, og noe lavere for andre, alt ettersom hva slags type utbyggingsprosjekter som vil bli aktuelle innenfor de ulike områdene. Dette viser uansett at mye av behovet for fortetting med større leilighetsbygg kan dekkes innenfor de blå områdene og transformasjonsområdene, i tillegg til sentrum.

Områdenavn	Dekar ca.	4 boliger per daa utgjør	Eksisterende boenheter	Fortettingspotensial (avrundet)
Nord for nytt stasjonsområde (B1)	119	476	285	190
Sørøst for nytt stasjonsområde (B2)	17	68	36	30
Stub (B4)	43	172	70	100
Ranvik (B5)	78	312	67	245
Kamfjord (B6)	87	348	119	230
Gokstadveien (B7)	71	284	74	210
Prestegårdsveien (B8)	19	76	46	30
Nybyen (B3)	12	13 boliger per daa = 156*	97	60
Nytt stasjonsområde og dagens stasjonsområde (T1)	149	Blandet formål bolig/næring**	Transformasjon	1060
Ranvik brygge (T2)	28	Blandet formål bolig/næring***	Transformasjon	100
TOTALT				2255

* Nybyen skiller seg ut med mulighet for høyere tetthet enn de øvrige blå delområdene

** Basert på Bane NORs beregninger (bolig/næring: 80/20)

*** Basert på estimat i gjeldende kommuneplan pkt. 2.1

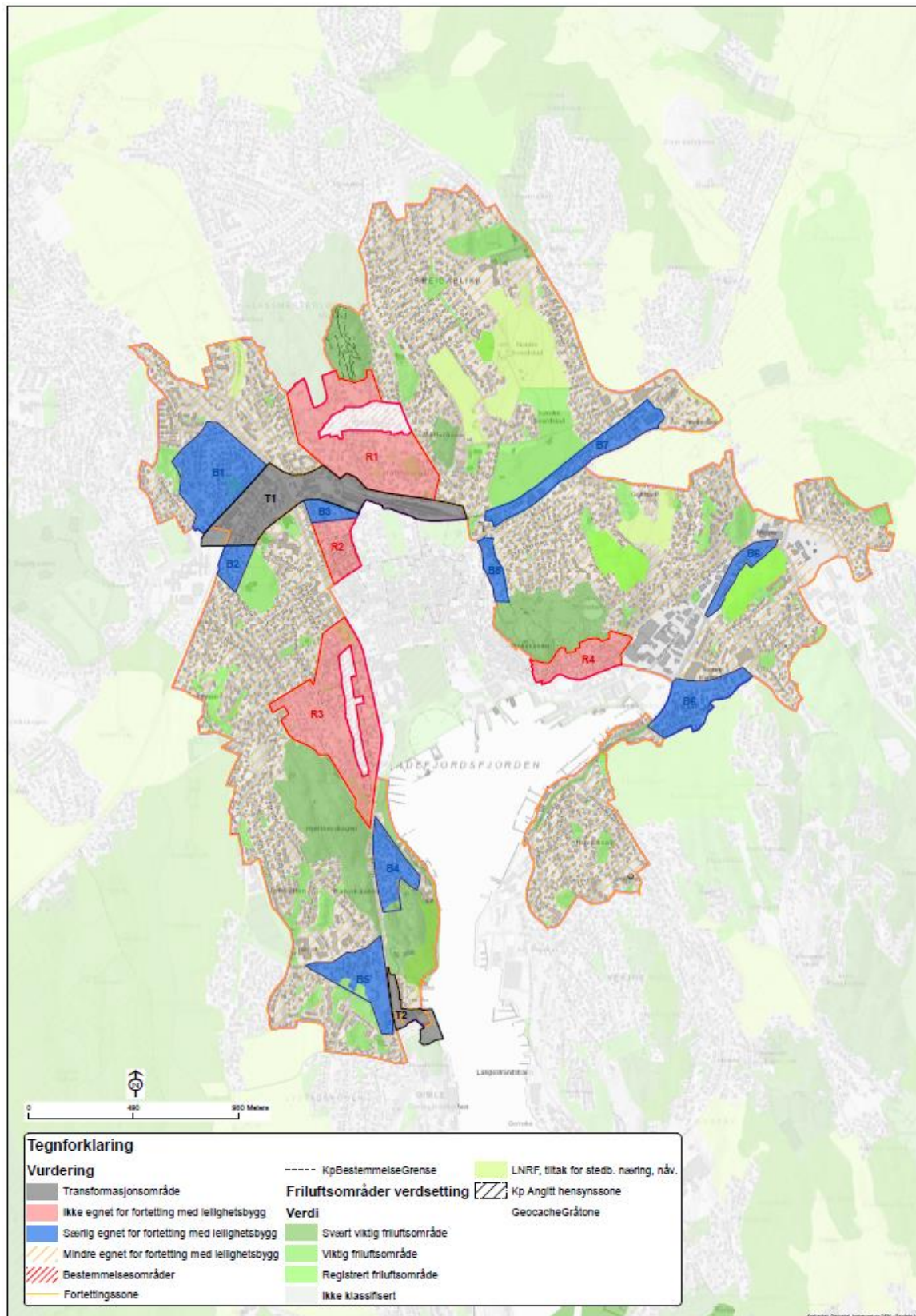
Tabell 11: Oversikt estimert fortettingspotensial innenfor blå og transformasjonsområder

Hvordan prosjektene utformes og i hvilken grad de evner å hensynte omkringliggende omgivelser og utvikle områder til det bedre, varierer. Målet er å bidra til økt forutsigbarhet hva gjelder kommunens vurderinger av denne typen prosjekter. Dette gjelder både *hvor* i byen det kan åpnes opp for denne typen fortetting, og *hvilke vurderinger* som vil bli lagt til grunn. Det påhviler også et stort ansvar på utbyggere å prosjektere gode prosjekter som oppfyller de krav som stilles, og som gir noe tilbake til byen som helhet. Gode prosjekter som bidrar til et løft for nærområdet og med god beliggenhet i forhold til sentrum og andre viktige funksjoner vil gjerne også være attraktive i et salgsperspektiv.

Det er en erkjennelse at oppføring av større leilighetsbygg er krevende å få til innenfor eksisterende boligområder. Og det har vist seg utfordrende å klare å peke på delområder innenfor de etablerte boligområdene som kan egne seg for denne typen fortetting. Dette kommer tydelig frem også i Rambøll sitt arbeid.

Det er forventning også fra regionalt og statlig hold at fortetting skal legges til sentrumsnære områder. Videre er fortetting nær sentrum viktig i et klima- og miljøperspektiv, og for økt handel og liv i sentrum. Likevel, og til tross for at gang- og sykkelbyen i kommuneplanen er definert som en fortettingssone, er det verdt å merke seg at store deler av sonen enten allerede er tett utbygd eller har andre hensyn som tilsier at en ikke bør fortette med større leilighetsbygg. Dette gjelder for eksempel områder med mye eldre bebyggelse som bør ivaretas, grønnsstruktur som ikke bør bygges ned, eller relativt ensartet villa- eller småhusbebyggelse, hvor skalaen for området ikke bør rokkes ved. Mye av fortettingssonen egner seg således, i likhet med boligområdene utenfor fortettingssonen, for en mer skånsom fortetting som typisk eplehagefortetting.

For å ta vare på identiteten og særpreget både til nærområdene der prosjektene føres opp, og til byen som helhet, må en altså trå særlig varsomt frem ved oppføring av større leilighetsbygg. Når det er sagt, er det en rekke fordeler ved å fortette sentrumsnært, og godt utarbeidete prosjekter kan bidra til et betydelig løft for både enkeltområder og for byen. Ved å få til dette på en god måte vil vi bidra til en bærekraftig byutvikling med gode, urbane kvaliteter, som gjør byen attraktiv å bo i og flytte til.



Figur 37: Oppsummeringskart

8 KILDER

Fortetningsanalyse – Sandefjord kommune – Leilighetsbygg i eksisterende boligområder, Rambøll (april 2020).

Veileder – Fortetningsanalyse Sandefjord (vedlegg til rapport), Rambøll (april 2020).

Kartlegging av verdifulle kulturmiljøer i og nær Sandefjord sentrum, Sandefjord kommune (2018).

Fortetting og transformasjon i sentrumsnære bebygde områder – Hvordan få til gode prosesser, NIBR og WSP (2019), s. 12.

Kommunedelplan for Larvik by 2015 - 2027, Vedlegg 5: Fortetting med kvalitet, s. 10.

Verdien av kulturminner, Byantikvaren i Oslo (2017), s. 7 og 11.

Tiltakskatalog for transport og miljø – Fortetting med kvalitet, Lene Schmidt, NIBR (2014) (tiltak.no: <https://www.tiltak.no/a-begrense-transportarbeidet/a-1-lokalisering/a-1-8/>).

Rapport by- og knutepunktutvikling Sandefjord kommune, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen, Bane NOR (desember 2018).

Veileder til småhusplan S-4220, Oslo kommune Plan og bygningsetaten (sist revidert juni 2016), s. 28.

Byer for mennesker, Jan Gehl, Bogværket (2010), s. 109.