

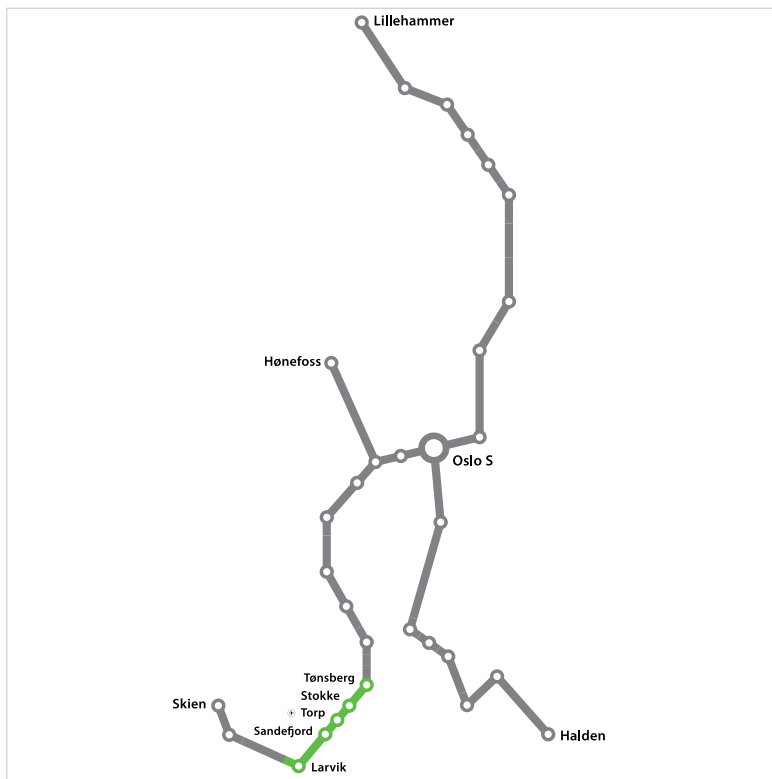
Rapport by- og knutepunktutvikling Sandefjord kommune - vedlegg 1

Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU)

Dobbeltspor Stokke - Larvik

InterCity Vestfoldbanen

Desember 2018



INNHALDSFORTEGNELSE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | MULIGHETER FOR BYUTVIKLING | 3 |
| 1.1 | MULIGHETER FOR BYUTVIKLING VED STOKKE STASJON..... | 4 |
| 1.2 | MULIGHETER FOR BYUTVIKLING VED SANDEFJORD STASJON I GOKSTADKORRIDOREN | 6 |
| 1.3 | MULIGHETER FOR BYUTVIKLING VED SANDEFJORD STASJON I TORP VEST- OG UNNEBERGKORRIDOREN..... | 8 |
| 2 | DOKUMENTINFORMASJON..... | 10 |
| 2.1 | ENDRINGSLOGG | 10 |

1 MULIGHETER FOR BYUTVIKLING

Dette er et vedlegg til rapporten By- og knutepunktutvikling i Sandefjord kommune (ICP-36-A-25801). Vedlegget viser mulig utvikling for stasjonsområdene i Stokke og Sandefjord. Hensikten er å illustrere muligheter basert på alternativene presentert i by- og knutepunktrapporten. Forhold som arealutnyttelse, byggehøyder m.m. er ikke diskutert med kommunen. Illustrasjoner må derfor forstås på denne bakgrunnen. Arealplanlegging er kommunens myndighetsområde.

Mulighetene som ligger i de nye stasjonsløsningene er belyst på de følgende sidene ved hjelp av foto av nåværende situasjon og illustrasjon av ny bygningsmasse i samme fotoutsnitt.

1.1 Muligheter for byutvikling ved Stokke stasjon



Figur 1-1: Dagens situasjon, flyfoto av Stokke sett fra sør- øst.



Figur 1-2: Muligheter for byutvikling ved Stokke stasjon. Nytt bygg under oppføring ved dagens stasjon er illustrert kun som et bygningsvolum. Kilde: Stasjonsmodeller for Stokke stasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Byutvikling

- Stokke er i dag dominert av eneboliger og bebyggelse i liten skala tett inntil jernbanestasjonen. De viktigste kvalitetene er knyttet til høy bokvalitet, korte avstander til servicetilbud, og nærheten til det store åpne kulturlandskapet som grenser umiddelbart til tettstedet
- Jernbaneanlegget blir i kraft av sin dimensjon i høyde og bredde en fysisk og visuell barriere. Banen blir liggende omtrent på terreng, mens kjøremaster og takoverbygg på plattform vil utgjøre en større visuell barriere enn de gjør i dag
- Frederik Stangs gate foreslås lagt under sporene. Dette reduserer den funksjonelle barriereeffekten et jernbaneanlegg på terreng gir, men etablerer også en ny funksjonell barriere
- 3D-studien på forrige side viser en mulig utnyttelse av arealene i Stokke:
 - Både øst og vest for eksisterende jernbane er det avsatt områder for sentrumsutvikling i gjeldende kommuneplan. Øst for jernbanen ble det gjennomført en mulighetsstudie for utvikling av et nytt urbant område med hovedvekt på boligutvikling («Byenga»), med et potensial for ca. 500 boliger og 5000 m² næring. Foreslått trasé for Vestfoldbanen er ikke til hinder for utvikling av dette området. 3D- studien viser hvordan denne planen kan ivaretas ved en ny jernbanetrasé- og stasjon
 - Omlegging av Frederik Stangs gate medfører at eksisterende Stokke Senter sannsynligvis må rives. Arealet kan fylles med ny sentrumsbebyggelse, antydnet som et bygningsvolum i illustrasjonen. Endret vei på vestsiden av sporene gir også muligheter for ny bebyggelse. Det er antydnet mulig ny bebyggelse som følger Frederik Stangs gate og understreker gatens rolle som ryggraden i Stokkes bystruktur
 - Ny jernbanetrasé gir mindre plass til dagens stasjonsbygninger på østsiden. Disse er derfor foreslått flyttet til vestsiden. På denne siden er det også illustrert mulig ny utbygging for å bygge opp rundt et framtidig stasjonstorg

1.2 Muligheter for byutvikling ved Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren



Figur 1-3: Dagens situasjon, Sandefjord stasjon. Bildet er tatt mot vest.



Figur 1-4: Muligheter for byutvikling ved Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren. Kilde: Stasjonsmodeller for Sandefjord stasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Byutvikling

- Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren innebærer jernbane i dagen gjennom hele byen over en lang strekning. Ny stasjon blir lokalisert nær eksisterende stasjon og får tydelige gang-, sykkel- og kollektivakser til sentrum i Sandefjord. Stasjonsanlegget blir liggende i overgangen mellom den urbane kvartalsstrukturen og omkringliggende villastruktur, og vil dermed befeste den eksisterende grensen mellom to områder i byen
- Jernbaneanlegget blir i kraft av sin dimensjon i høyde og bredde en visuell barriere. Banen blir liggende fire til fem meter over terreng, mens kjøremaster og takoverbygg på plattform vil utgjøre en ytterligere visuell barriere. Fysisk barrierewirkning kan reduseres med flere gode forbindelser for gående og syklende under jernbanen
- 3D- studien på forrige side viser en mulig utnyttelse av arealene i Sandefjord:
 - På frigjort areal, parallelt med jernbanen i Skiringssalveien og Peder Castbergs gate, kan det tilrettelegges for høy utnyttelse. Dette bygger opp under forventninger om et arealintensivt knutepunkt
 - Stasjonen ligger i forlengelsen av kvartalsstrukturen i sentrum, som gir muligheter for god tilknytning til byen. Potensialet er stort for et knutepunkt med gode byrom
 - Det er mulig å planlegge for at arealer under sporene kan benyttes til for eksempel til bilparkering, sykkelparkering, næring, service og passasjerfunksjoner
 - På området mellom stasjonsanlegget og sentrum er det illustrert mulig transformering av eksisterende bykvartaler

1.3 Muligheter for byutvikling ved Sandefjord stasjon i Torp vest- og Unnebergkorridoren



Figur 1-5: Dagens situasjon. Bildet er tatt mot sørøst.



Figur 1-6: Muligheter for byutvikling ved Sandefjord stasjon i Torp vest- og Unnebergkorridoren. Øverst i bildet sees mulig byutvikling på næværende stasjonsområde. Kilde: Stasjonsmodeller for Sandefjord stasjon utarbeidet av NOAV for Bane NOR.

Byutvikling:

- Torp vest- og Unnebergkorridoren innebærer ny Sandefjord stasjon lokalisert vest for Sandefjordsveien, omtrent på nivå med dagens spor. Stasjonen får fire spor til to midtstilte plattformer. Spor og plattformer blir liggende på en fylling eller konstruksjon rundt 6 meter over terrenget på sydsiden
- Knutepunktet viser en hovedatkomst via krysset Bugårdsgata / Lindgaards gate, og med forbindelse til sentrum i Bugårdsgata. Videre anbefaler den at kryssets høyde definerer stasjonsatkomstens høyde
- Jernbaneanlegget blir i kraft av sin dimensjon i høyde og bredde en visuell barriere. Banen blir liggende seks meter over terreng, mens kjøremaster og takoverbygg på plattform vil utgjøre en ytterligere visuell barriere. Fysisk barrierewirkning kan reduseres med flere gode forbindelser for gående og syklende under jernbanen
- 3D- studien på forrige side viser en mulig utnyttelse av arealene i Sandefjord:
 - På arealene rett syd for stasjonen er det foreslått arealintensiv utvikling i knutepunktet
 - På arealene nord for stasjonsanlegget er det illustrert mulig utvikling av knutepunktfunksjoner. På dette arealet kan det også drøftes en mindre intensiv utvikling i form av boligutvikling
 - I storkvartalet mellom Bugårdsbakken og Sandefjordsveien er det illustrert en mulig transformasjon, hvor eksisterende helsebygg sentralt på området beholdes, mens bebyggelsen i ytterkant av storkvartalet er vist med en gradvis transformasjon med ny lineær bebyggelse som understreker bevegelseslinjen mot sentrum
 - I «frigitte» arealer rundt eksisterende stasjonsanlegg er det vist en generell bybebyggelse. Dette er et område som delvis ligger utenfor det definerte knutepunktet (innenfor en radius av 500 meter fra stasjonen), men potensialet for utvikling blir en sentral brikke i videre utvikling av Sandefjord sentrum ved dette alternativet

2 DOKUMENTINFORMASJON

2.1 Endringslogg

| Rev. | Endring |
|------|--|
| 01-1 | Teksten til vedlegget er flyttet fra hovedrapporten og lagt i eget dokument. |
| | Illustrasjoner av ny situasjon /muligheter er oppdatert ihht. siste versjon av tekniske grunnlagsdokumenter. |
| 01A | Første utgave (følger revisjonen til hovedrapporten), sendt 22.05.2018 |
| 02-1 | Utkast, sendt 15.06.2018 |
| 02A | Kommentarer fra Bane NOR er innarbeidet, sendt 03.08.2018 |
| 03A | Ingen endringer. Vedlegg opprevidert grunnet revisjon av hovedrapport. Sendt til Bane NOR 20.11.2018 |
| 04A | Ingen endringer. Vedlegg opprevidert grunnet revisjon av hovedrapport. Sendt til Bane NOR 07.12.2018. |

ICP-36-A-25801

Utgitt 12. desember 2018

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Anne Mette Storvik / Bane NOR SF

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon