

FJORDPARKEN
ET STUDIUM AV SAMMENHENGEN MELLOM FJORDEN OG BYEN I SANDEFJORD

THE FJORD PARK
A STUDY OF THE RELATION BETWEEN THE FJORD AND THE CITY OF SANDEFJORD

ANE HOELSETH LAUVE



FJORDPARKEN

Et studium av sammenhengen mellom fjorden og byen i Sandefjord.

Ane Hoelseth Lauve

Masteroppgave i landskapsarkitektur
Institutt for landskapsplanlegging UMB 2010



Forord

Sjøens næringsgrunnlag har gitt opphav til mange norske byer. I den senere tid har samfunnets bruk av landskapet og naturen endret seg, og sjøen har i større grad blitt knyttet til rekreasjon enn produksjon. På bakgrunn av dette har mange norske byer gjennomgått en omstrukturering, hvor attraktive arealer knyttet til vann har blitt frigjort til rekreasjonsformål.

Å knytte sentrum til sjøen har i mange år vært et mål for Sandefjord. Allerede i 1989 ble det utført en konkurranse om utforming av havneområdet. Hensikten var blant annet å undersøke hvordan havneområdet kunne utvikles for å knytte sammen by og sjø. Dette er i dag 21 år siden, og lite har skjedd siden den gang. Sentrums tyngdepunkt ligger godt tilbaketrukket fra sjøkanten. Ferjeterminalen, som har blitt vurdert flyttet, ligger fortsatt på samme sted og okkuperer store deler av sjøfronten. Arealer mellom sentrumskjernen og havnen står fortsatt ubebygde.

Selv er jeg født og oppvokst i Sandefjord. Etter at jeg begynte med mine landskapsarkitekturstudier ble jeg mer oppmerksom på denne problemstillingen knyttet til sentrum og sjøen i min egen hjemby. At det var steder langs det indre havneområdet jeg aldri hadde vært, ga meg en klar indikasjon på hvor reell denne utfordringen er. Jeg hadde faktisk aldri gått langs Hesteskoen, en av de mest sentrale og markante strukturene langs Sandefjords havnefront. Mitt manglende forhold til havneområdet er sannsynligvis ikke unikt blant sandefjordinger, noe som er svært illustrerende for byens utfordringer.

Med denne oppgaven ønsker jeg å synliggjøre hvilket potensiale havneområdet har og hvordan det kan utvikles for å nå målet om bedre kontakt mellom sentrum og sjøen.

Jeg ønsker å rette en takk til Ola Bettum, for god veiledning og nyttige diskusjoner samt til min kjære samboer for oppmuntring og gode innspill.

Ane Hoelseth Lauve

Sandefjord 12.05.10

Sammendrag

Sjøen og de gode havneforholdene la grunnlaget for Sandefjord slik vi kjenner byen i dag. Sjørelaterte næringer har gjennom historien vært avgjørende for byens utvikling i form av trelast, sjøfart, kurbad og hvalfangst. Bykjernen ble etablert tilbaketrukket fra havnen, og der ligger den fortsatt.

Sjøen og havneområdet er en stor potensiell ressurs for dagens by. Dårlige strukturelle sammenhenger og manglende opparbeiding hindrer sentrum i å oppnå kontakt med sjøen. Å knytte byen til sjøen har vært et mål for Sandefjord i mange år, og det har vært gjennomført flere arkitektkonkurranser i området uten at det har gitt tydelige resultater.

Målet for denne oppgaven er å knytte byen til fjorden.

En vurdering av de eksisterende strukturene danner grunnlag for videre utvikling. Infrastrukturen i området skaper tydelige barrierer, hvorav ferjeterminalen og Strandpromenaden har størst innvirkning. Badeparken er en stor potensiell ressurs, men til tross for en beliggenhet nær både havnen og bykjernen er sammenhengen til omgivelsene dårlig.

I det endelige planforslaget benyttes grønnstrukturen til å knytte byen og sjøen sammen. Ferjeterminalen og biltrafikken må vike for å gi plass for ny byutvikling. I Fjordparken skapes en sterk og sammenhengende grønnstruktur hvor byen og sjøen møtes.

Abstract

The sea and the attractive port conditions formed the basis for the city of Sandefjord as we know it today. Through the history, sea related industries have been decisive for the city's development, such as timber, shipping, spa and whaling. The heart of the city was founded some distance behind the harbour area, where it is still situated today.

The sea and the harbor area have a great potential value to the city. Structural incoherence and a lack of content prevents the city from connecting to the sea. Connecting the city to the sea has been an aim to Sandefjord for several years, and several architectural competitions has been carried through without any considerable results.

The purpose of this paper is to establish contact between the fjord and the city.

An evaluation of the existing structures forms the basis for the further development. The area's infrastructure makes up barriers, of which the ferry terminal and the Strandpromenaden road has the greatest impact on the area. Badeparken has a high potential value to the city, but despite of a site close to both the city centre and the sea, the park is poorly connected to it's surroundings.

In the final plan proposal, the green structure is made use of, to unite the city and the sea. The ferry terminal and the car traffic must give way to the new city development. In the new Fjord Park, the city and the fjord meets in a strong, coherent green structure.

Problemstilling og mål

Sandefjord er en by som har vokst frem på grunn av nærheten til sjøen, men som mangler sjøkontakt. Sentrumskjernen ligger tilbaketrukket fra sjøkanten, og kontakt med sjøen og havnen hindres av barrierer i form av manglende strukturell og programmatisk sammenheng. Havneområdet har et stort potensiale, men manglende opparbeiding og innhold, i kombinasjon med den manglende kontakten med sentrum, begrenser bruken.

Målet med oppgaven er å opprette kontakt mellom byen og fjorden, med Badeparken og de nærmeste omgivelsene som virkemiddel.

Avgrensning

Det fysiske oppgaveområdet avgrenses til havneområdet fra ferjeterminalen og rundt til Stub, samt Badeparken med tilgrensende kvartaler mot øst. Områder ut over dette vil inkluderes i drøfting og analyser, der dette er relevant, for å vise en overordnet sammenheng.

Utforming av bygningsstrukturer begrenses til byplannivå.

Planforslag for hele oppgaveområdet vises i målestokk 1:2000.

Planer for utvalgte områder vises i målestokk 1:500.

Snitt vises i målestokk 1:200 og 1:100.

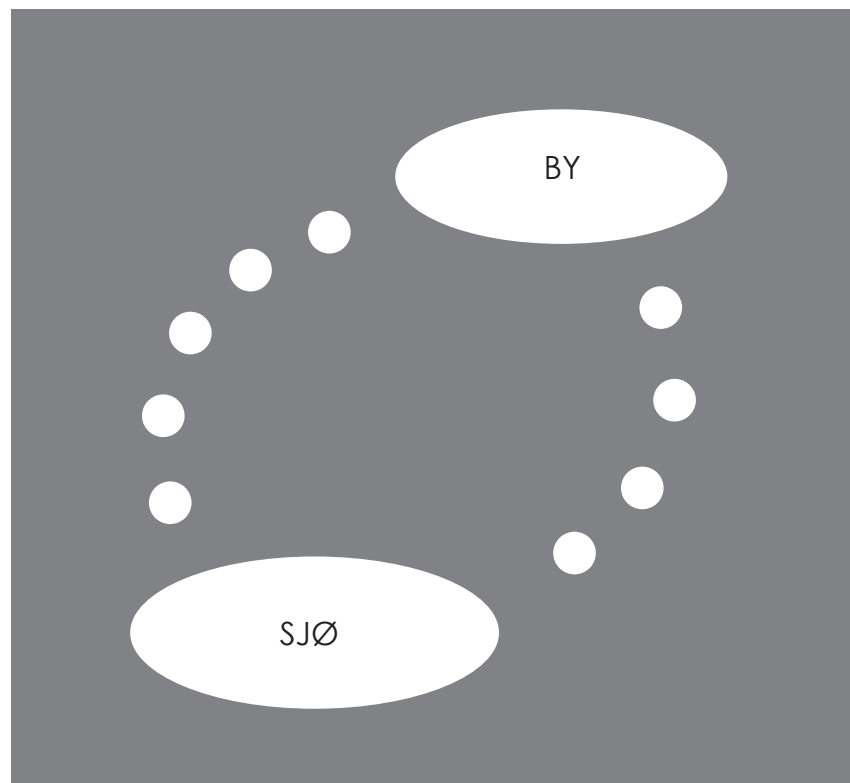
Metode

Oppgaven er delt inn i tre deler, som gjenspeiler metoden jeg har arbeidet etter.

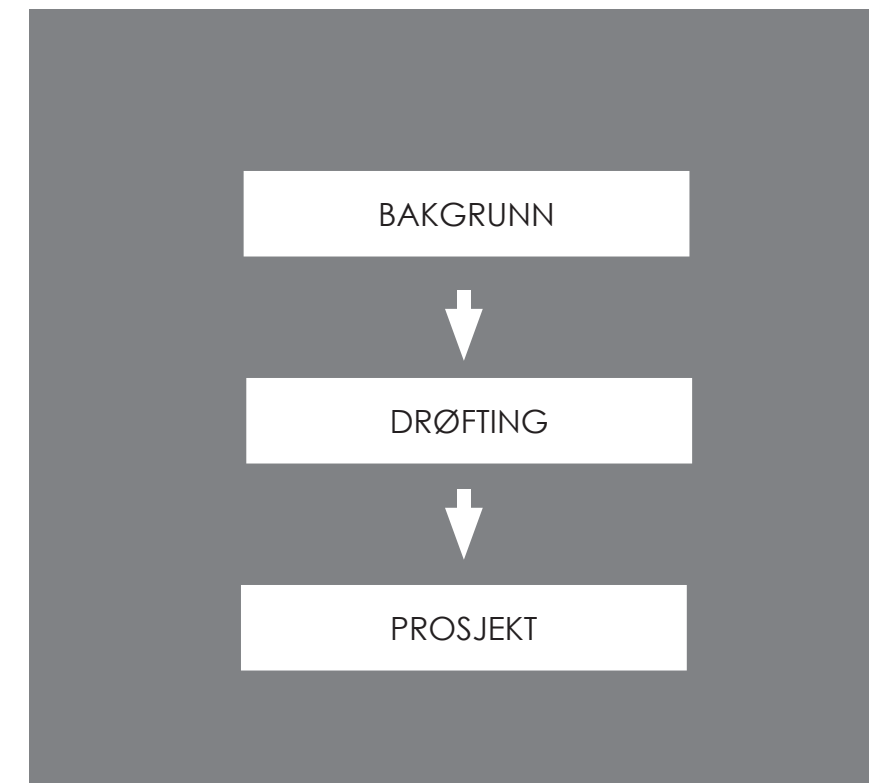
Del 1 gir en innføring i oppgaveområdet og de nærmeste omgivelser. Dette inkluderer et historisk innblikk i havnen og sjøens betydning for byens fremvekst, samt planer og tidligere konkurranser knyttet til oppgaveområdet.

Del 2 inneholder en vurdering av oppgaveområdets egenskaper, utfordringer og potensial, samt en drøfting av ulike alternativ for den videre utviklingen.

I del 3 presenteres et konkret forslag til utforming av oppgaveområdet.



(Kart: Norge i bilder)



INNHold

Innledning

| | |
|------------------------|------|
| Forord | s. 4 |
| Sammendrag/ abstract | s. 5 |
| Problemstilling og mål | s. 6 |
| Avgrensning | s. 6 |
| Metode | s. 6 |

DEL 1: Bakgrunn **s.10**

| | |
|------------------------------|-------|
| Historisk utvikling | s. 12 |
| Oppgaveområdet - en oversikt | s. 16 |
| Planer og konkurranser | |
| Badeparken | s. 18 |
| Kommuneplanens arealdel | s. 19 |
| Sandefjord havn | s. 20 |
| Nytt allaktivitetshus | s. 22 |
| Ny kino | s. 24 |
| Carlsenkvartalet | s. 26 |
| Rica Park Hotel | s. 27 |

DEL 2: Drøfting **s.28**

| | |
|-----------------------------------|-------|
| Bebyggelsesstruktur | s. 30 |
| Grønnstruktur | s. 31 |
| Infrastruktur | s. 32 |
| Viktige publikumsfunksjoner | s. 33 |
| Delområder - styrker og svakheter | s. 34 |
| Barrierer og fragmentering | s. 42 |
| Strategi | s. 43 |
| Ferjen - alternative plasseringer | s. 45 |
| Trafikk | s. 46 |
| Gågater | s. 50 |
| Alternativer og vurderinger | s. 54 |
| Ny overordnet arealstruktur | s. 56 |

DEL 3: Prosjekt **s.58**

| | |
|-------------------|-------|
| Fjordparken | |
| Masterplan | s. 60 |
| Planbeskrivelse | s. 60 |
| Gågaten | |
| Illustrasjonsplan | s. 62 |
| Planbeskrivelse | s. 63 |
| Snitt | s. 64 |
| Strandparken | |
| Illustrasjonsplan | s. 68 |
| Planbeskrivelse | s. 69 |
| Snitt | s. 69 |
| Perspektiv | s. 70 |

Avslutning

| | |
|----------|-------|
| Kilder | s. 72 |
| Etterord | s. 73 |



Havnefronten i Sandefjord indre havn.





DEL 1: BAKGRUNN

HISTORISK UTVIKLING

Sjøen og de gode havneforholdene har lagt grunnlaget for Sandefjords viktigste næringer opp gjennom historien. Det er disse sjørelaterte næringene som har sikret byens velferd, og trolig også byens eksistens. Sandar, som i 1968 ble slått sammen med Sandefjord, har også en viktig plass i den historiske utviklingen.

Trelast

Sandefjord oppsto sannsynligvis som et knutepunkt mellom skogeierne og de som kjøpte og skipet ut trelasten. Byen hadde gode havneforhold og på 1500-tallet ble byen oppfattet som et ladested. Sandefjord opplevde en sterk vekst i trelasteksporten i noen tiår fra 1690-årene. I løpet av 1700-tallet fikk Sandefjord og omegn en større skipsflåte og var i ferd med å bli et sjøfartsdistrikt, uavhengig av trelasten.

Sjøfart

På 1800-tallet vokste Sandefjord frem som en sjøfartsby under ustabile forhold. Den sølete stranda var i ferd med å bli en havn, og i 1830-årene fikk byen sin første brygge. Krimkrigen bidro til en legendarisk oppgangstid fra 1853 til 1856. De engelske og franske troppene på Krimhalvøya trengte en veldig transportflåte, og oppdrag og penger strømmet inn til rederne i Sandefjord og Sandar. Veksten toppet seg i første halvdel av 1870-årene. I 1875 drev to av fem voksne menn i Sandefjord med sjøfart. I Sandar ble det også bygget båter, og her var det på 1870-tallet fire større verft. Totalt skal det ha blitt bygget minst 123 skip i perioden 1845-1875. Mot slutten av 1800-tallet ble konkurransen fra dampskipene stadig større, en trend som Sandefjords redere i liten grad bega seg ut på.

Kurbad

Sandefjord Bad ble grunnlagt i 1837 av Heinrich Arnold Thaulow, Sandefjords første lege. Her ble det tilbudt behandlinger hvor det friske sjøvannet og svovelholdig gytje var viktige ingredienser. I 1857 ble Strømbadet oppført, med bad i åpen sjø. I 1866 ble det flyttet til dagens plassering. Sandefjord Bad var en fremtredende bedrift og hadde en dominerende stilling i byens næringsliv. Virksomheten hadde økonomiske ringvirkninger for mange av byens innbyggere, ved salg av varer, tjenester og innlosjering. Gjestene ved badet var fra en økonomisk og sosial elite, og inkluderte blant annet Ibsen, Welhaven, Tidemand og Gude og Camilla Collet.



Utsikt fra havnen, omkring år 1880. Foto: Sandefjordsmuseenes arkiv



Lek ved strømbadet, omkring år 1920. Foto: Sandefjordsmuseenes arkiv



Havnebilde fra 1864.
Bygningene til Sandefjord
Bad dominerer i havnen,
med det gamle sjøbadet
lengst til venstre i bildet.

Foto:
Sandefjordsmuseenes arkiv



Hvalfangst

I 1870-årene ble flere utenbys selfangstskuter ekspedert fra Sandefjord. På starten av 1880-tallet fikk Sandefjord fire egne selfangstskuter, og med Norges første trankokeri av sitt slag ble Sandefjord en ledende selfangstby. Selfangsten la på mange måter grunnlaget for hvalfangsten.

Fangst av blåhval utenfor Finnmarkskysten startet i 1873. Sandefjord gikk inn i 1881, og to år senere startet hvalfeberen for alvor. Da hadde Sandefjord fem hvalbåter i Øst-Finnmark, og de fikk etterhvert en stab med erfarne hvalfangere. Etter hvert som flere fangstskip kom til, begynte hvalbestanden å synke. Hvalen i Finnmark ble fredet og jakten flyttet seg vestover. I 1905 begynte Sandefjordingene hvalfangst i sørlige farvann omkring Antarktis hvor det var svært rike felt.

I 1912 var hvalfangsten blitt en verdensomspennende næring med internasjonal konkurranse, hvor Sandefjordingene hadde en ledende posisjon. I 1912 var det totalt 93 selskaper i hvalfangsten på verdensbasis, 55 av disse var norske og 27 av disse hørte til i Sandefjord. Med nærmere tretti prosent av verdens hvalfangstselskaper var Sandefjord et sentrum for hvalfangerdrift, og dette hadde gjort byen til landets rikeste by.

Til venstre:

Fotografi fra tidlig 1930-tall, som viser hvalbåter liggende utenfor Huvikodden. I bakgrunnen kan man se hvordan byen tidligere lå i le for vær og vind bak et tett vegetasjonsbelte.

Foto:
Sandefjordsmuseenes arkiv

Under 1. verdenskrig var det mange som utnyttet krigskonjunktorene i fraktfart på bekostning av hvalfarten. I en periode var det skipsfart som lokket mest, men etter noen dårlige år var det igjen hvalfangsten som gjaldt.

Etter 1. verdenskrig hadde Sandefjord mistet sin posisjon som landets rikeste by målt i formue og inntekt per innbygger. Nå som hvalfangsten igjen var i gang gjenvant byen gradvis denne posisjonen. I sesongen 1924/1925 var hvalfangsten oppe på samme nivå som i høykonjunkturen før krigen. Igjen var Sandefjord blitt den ledende hvalfangstbyen, og ved sesongen 1929/1930 sto byen for 27% av verdens hvaloljeproduksjon. (Olstad 1995)

Hvalfangsten og Framnæs mek. Værksted var fundamentet i byens økonomiske liv. I 1926 ble også Jotun Fabrikker startet, som levde godt på produksjon og salg av bunnstoff og skipsmaling til hvalbåter.

Under 2. verdenskrig gikk 14 av 25 større Sandefjordsskip tapt, men hvalfangstflåtene ble gjenoppbygget etter krigen og hvalfangsteventyret fortsatte på 1950-tallet. Utover 1960-tallet ble hvalfangsten gradvis mindre lønnsom. Stadig flere trakk seg ut, og i 1968 var Sandefjords hvalfangsteventyr over. (Olstad 1997)



Havnen under hvalfangsten på 1950-tallet.
Foto: Sandefjordsmuseenes arkiv



Hvalfangst på 1950-tallet.
Foto: Sandefjordsmuseenes arkiv



Framnæs mek. Værksted på 1930-tallet.
Foto: Sandefjordsmuseenes arkiv



OPPGAVEOMRÅDET -en oversikt

Hvalfangstmonumentet - et monument fra 1960, laget av kunstneren Knut Steen. Monumentet har et motiv fra hvalfangsttiden omgitt av sprutende vann.

Kurbadet - Dette er, sammen med Strømbadet, de eneste gjenværende bygninger etter Sandefjord Bad.

Strømbadet - Dette var tidligere et sjøbad tilhørende Sandefjord Bad, men eies nå av Motorbåttforeningen Ulabrand.

Tivolitomta - Plassen brukes i dag som parkeringsplass.

Hesteskoen - Småbåthavn i en karakteristisk halvsirkel.

Badeparken - Sandefjords store bypark.

Ferjeterminalen - Ferjen mellom Sandefjord og Strømstad har anløp her.

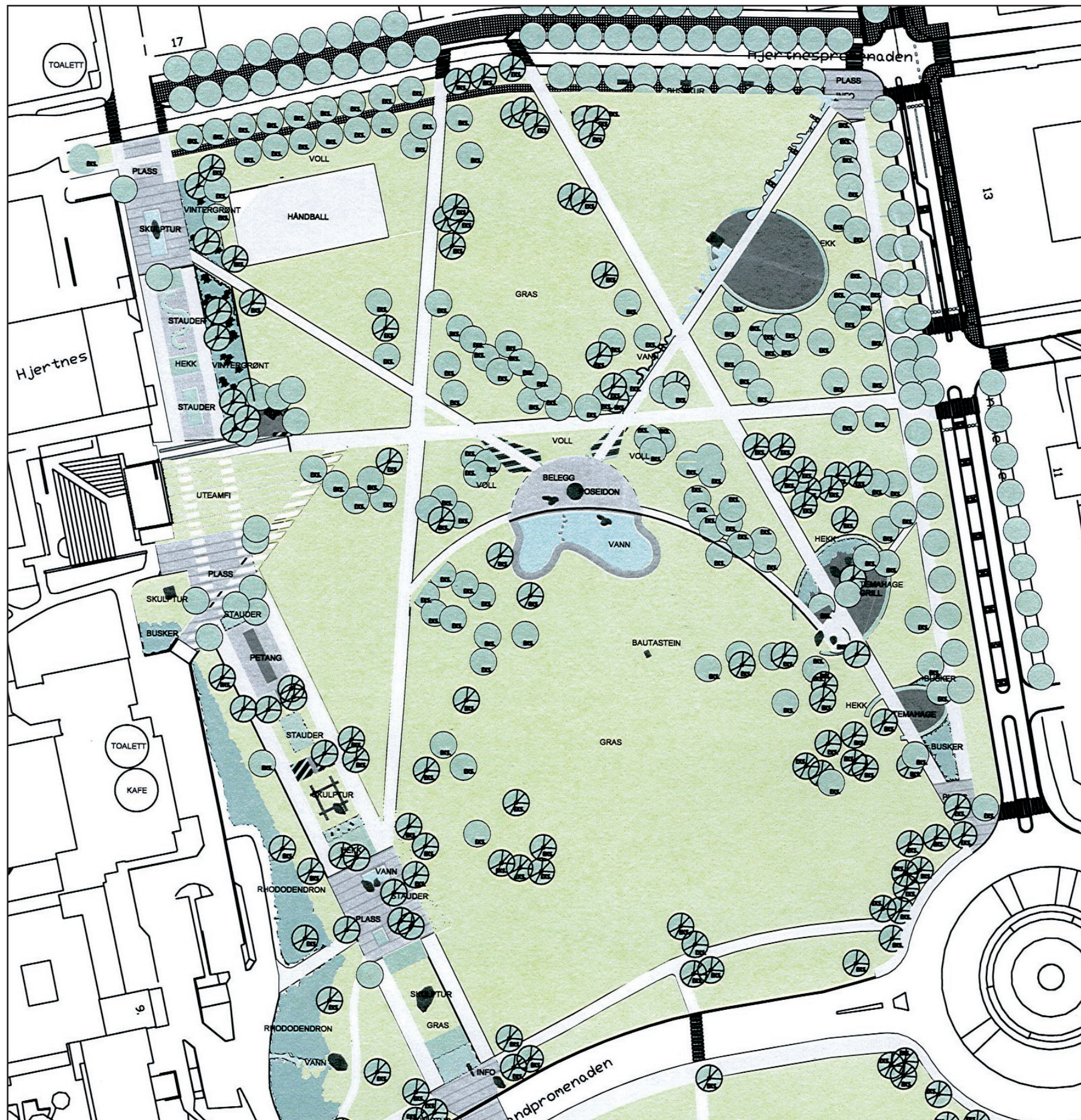
Torvet - Byens urbane torg.

Hvaltorvet - Sandefjords kjøpesenter, som ble utvidet mot sør i 2008.





Foto: Sandefjord kommune



Illustrasjon: Gullik Gulliksen landskapsarkitekter

BADEPARKEN Fra anleggelse til i dag

Badeparken ble anlagt etter en konkurranse i 1953 vunnet av landskapsarkitekt Ingegerd Stenersen. Den sentrale plassen ble anlagt i 1996 etter tegninger av Gullik Gulliksen landskapsarkitekter. Illustrasjonen viser plan for parken utarbeidet av Gullik Gulliksen landskapsarkitekter i 2001. Planen består av både eksisterende elementer og forslag til videre utforming.






Deler av denne planen er gjennomført, slik som den sentrale plassen med vannspeil og lekeplassen nordøst i parken. Skulpturgaten langs parkens vestlige grense har derimot ikke blitt realisert og heller ikke de to ovale temahagene sørøst i parken.








KOMMUNEPLANENS AREALDEL

- Vedtatt av bystyret 22.06.2006








BYGGEOMRÅDER

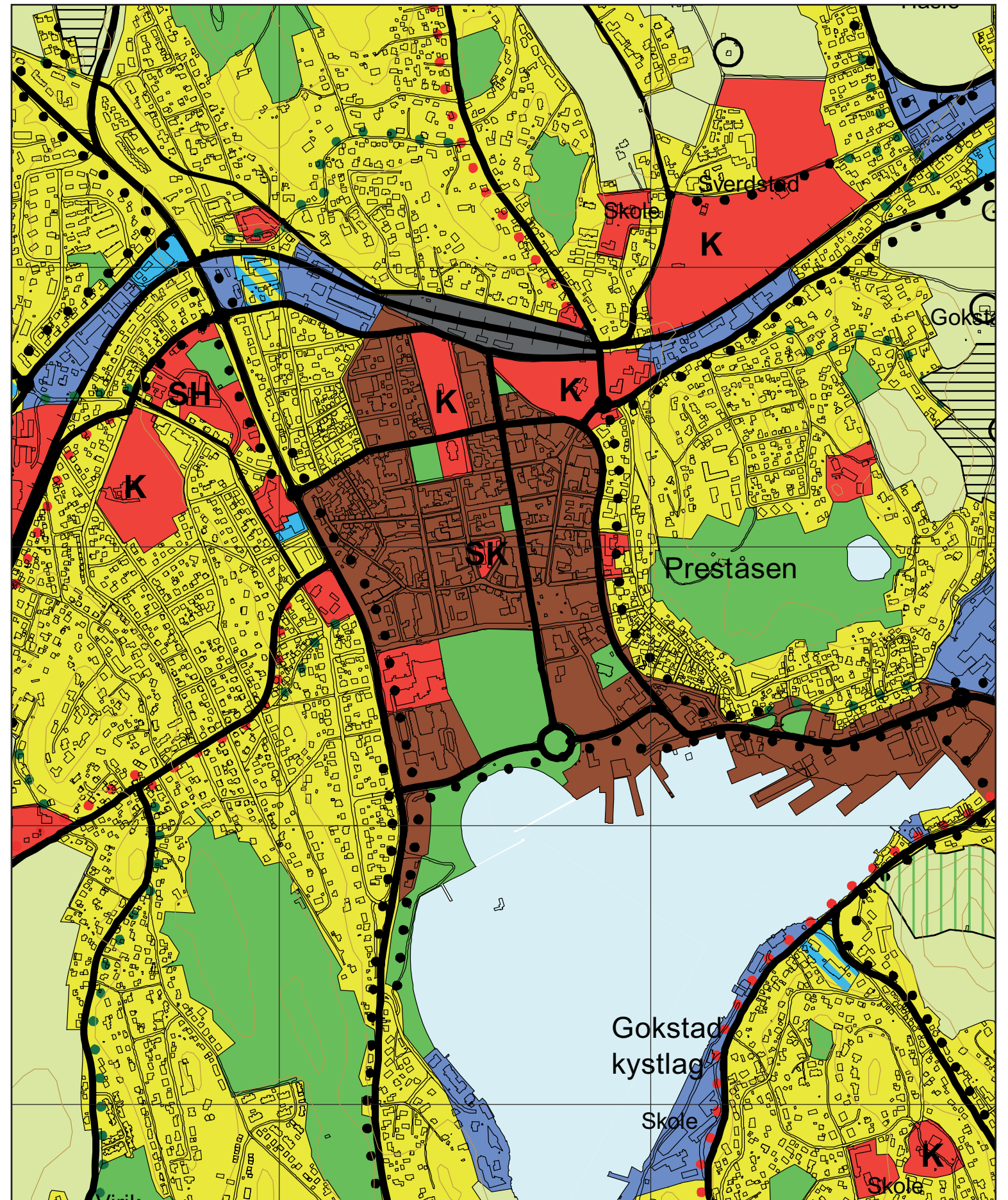
-  Boliger
-  Almennyttig formål
-  Kontor, lager og industri
-  Forretning, kontor og andre tjenesteytende næringer
-  Sentrumsfunksjoner

LANDBRUKS-, NATUR-, OG FRILUFTSOMRÅDER (LNF-OMRÅDER)

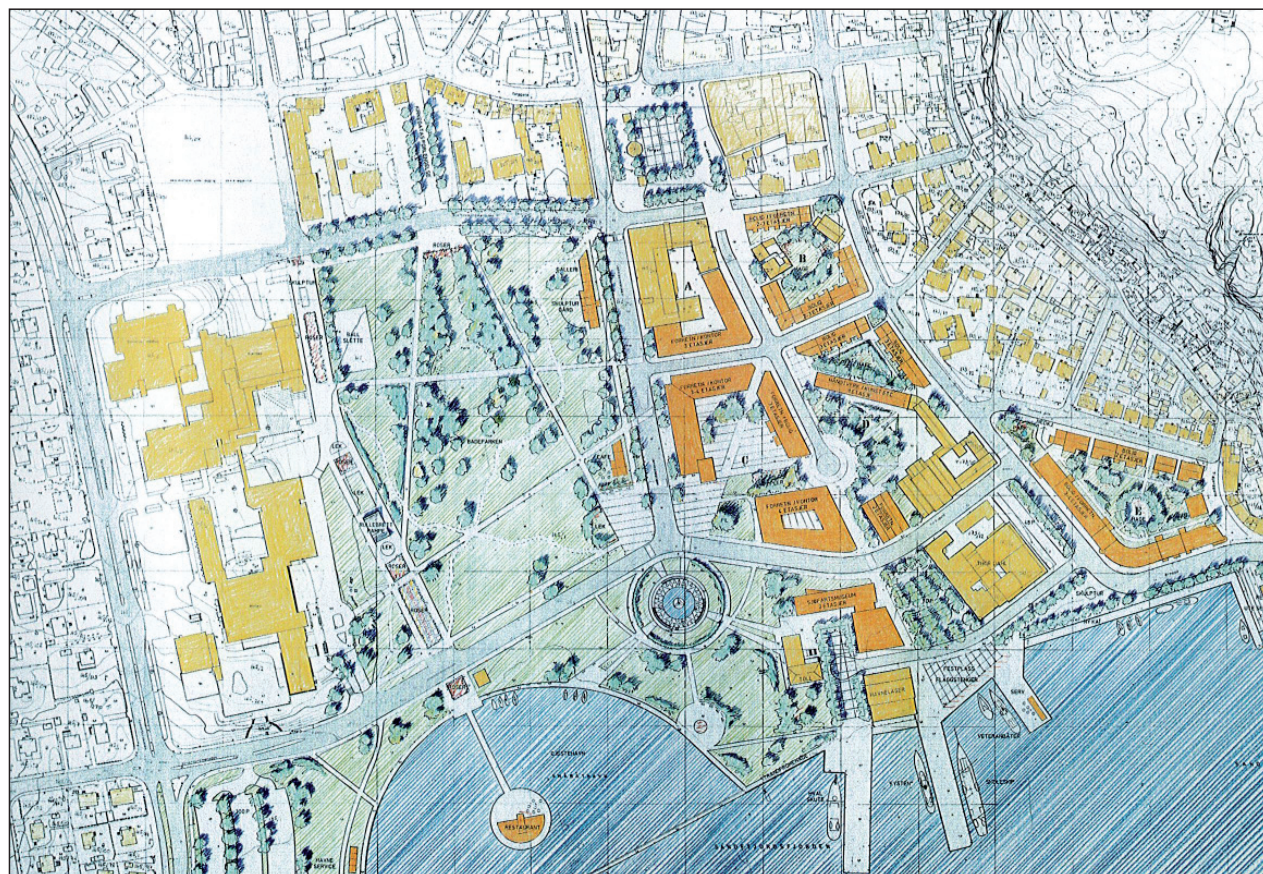
-  Større friområder
-  Områder med blandet bruk til LNF-formål
-  Områder som primært brukes eller ønskes brukt til friluftformål
-  Områder som kan være aktuelle for omdisponering til byggeformål
-  Godkjent helårsbolig i LNF-område

VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET

-  Flyplass og andre større trafikkarealer
-  Jernbane
-  Hovedvei
-  Samlevei
-  Gang-/sykkelveier
-  Planlagte gang-/sykkelveier
-  Lokalvei som gang-/sykkelvei



Illustrasjon: Sandefjord kommune



SANDEFJORD HAVN

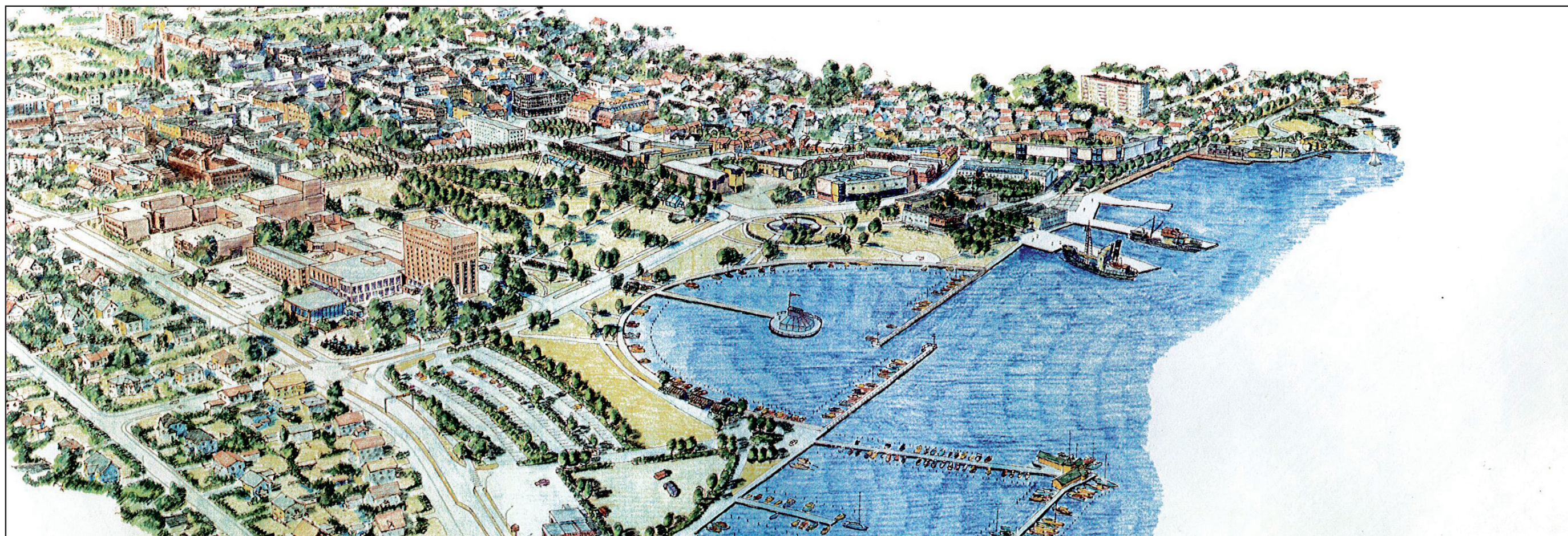
Konkurranse 1989

Konkurranse i form av parallelle oppdrag. Konkurransområdet var definert fra fiskebasarene i øst til småbåthavna i vest, samt kvartalene øst for Badeparken opp mot torget. Hensikten med konkurransen var å skaffe et best mulig grunnlag for fremtidig utvikling av områdene. Det ble poengtert at det var viktig å undersøke hvordan havna kunne knyttes nærmere til byen, samt å avklare hvilken rolle ferjetrafikken skulle ha i fremtiden.

Her vises tre av de fem forslagene. "Fra fisk til ferje" ble utpekt som vinner, mens "Pytagoras Agora" også ble innkjøpt av kommunen. Havnefogd Leif Allum trakk frem "VAL", som etter hans mening var det beste forslaget. I en uttalelse fra Teknisk styre i kommunen ble det anbefalt at vinnerforslaget skulle legges til grunn for den videre planlegging. (Sandefjord kommune 1990)

Ingen av hovedtrekkene fra vinnerforslaget er realisert, slik som flytting av ferjen, omlegging av Strandpromenaden nord for Hvalfangstmonumentet eller ny bebyggelse ned mot sjøen mellom Jernbanealléen og Thor Dahls gate.

Over og under:
Vinnerbidraget "Fra fisk til ferje"
av Telje, Torp og Aasen Arkitektkontor

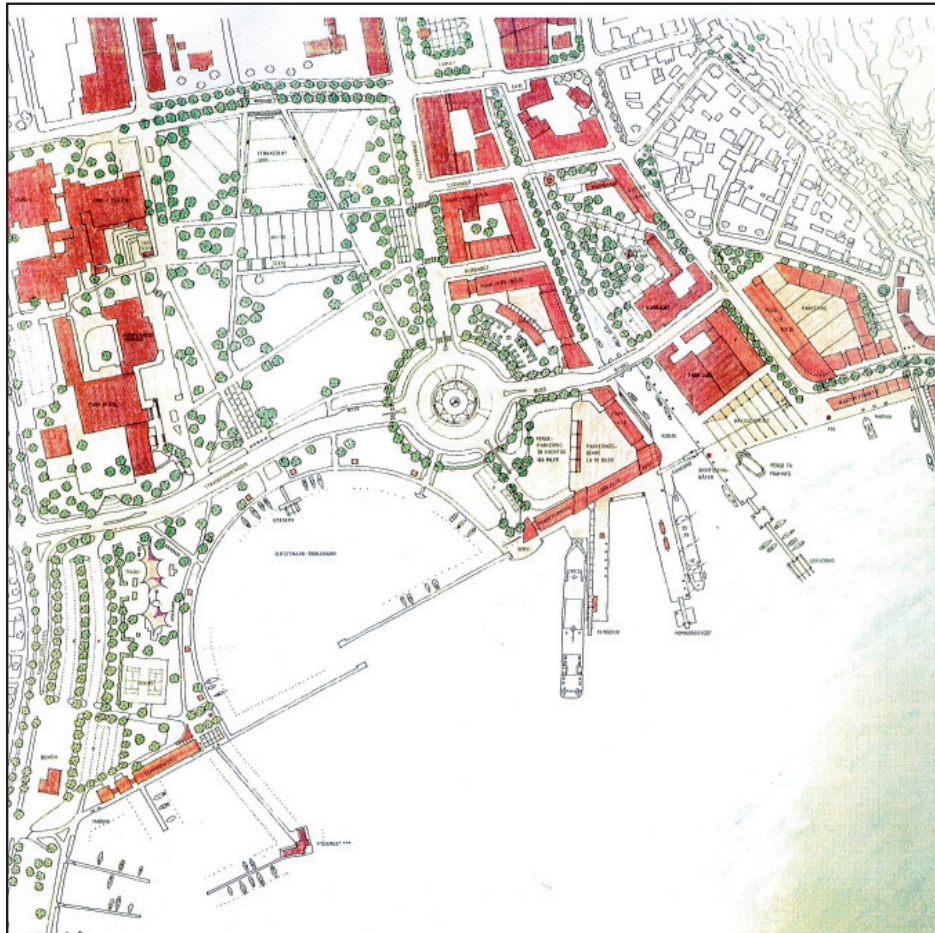


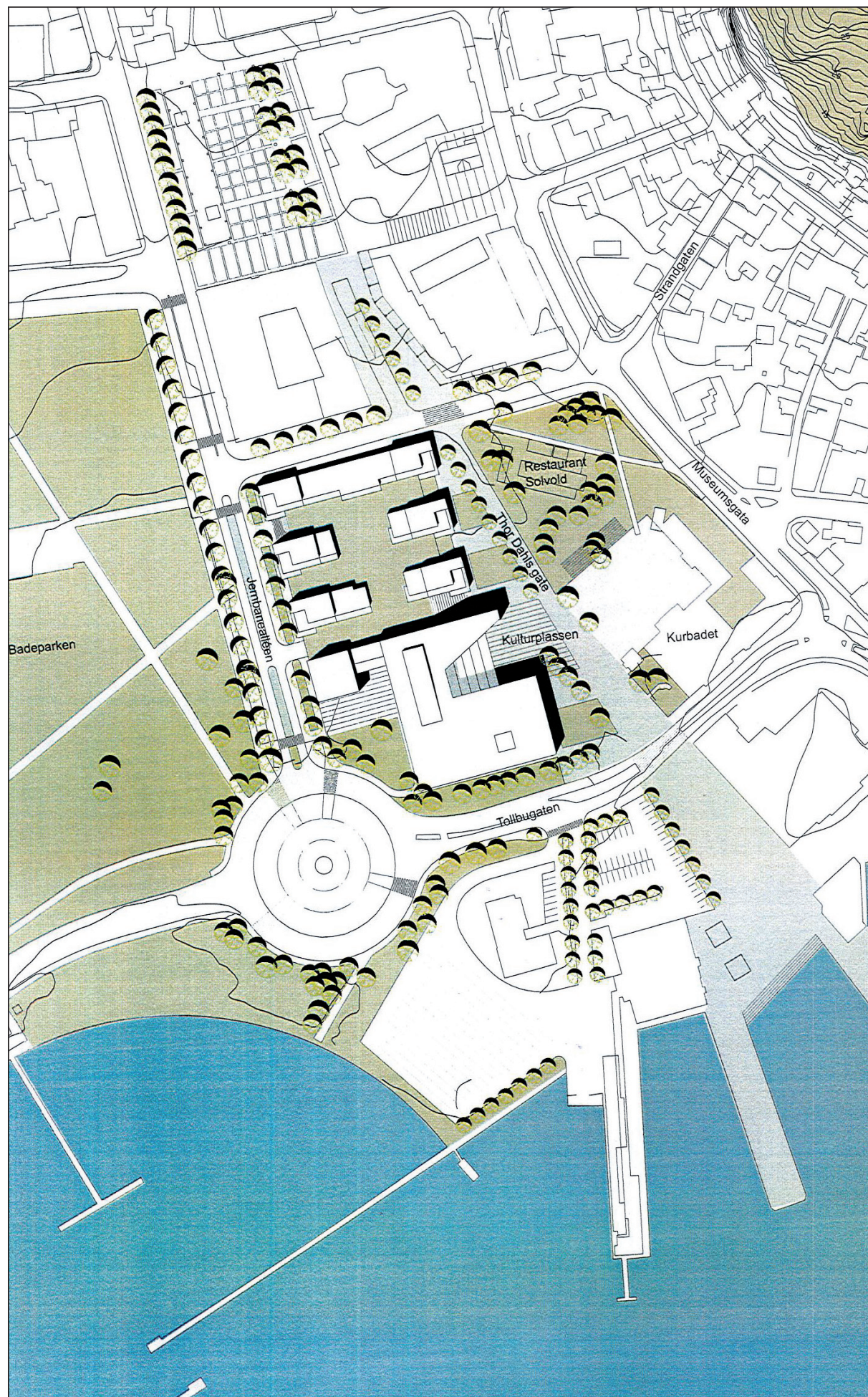


Over: "Pythagoras Agora" av Lunde og Løvseth arkitekter



Under: "VAL" av 13.3 Landskapsarkitekter

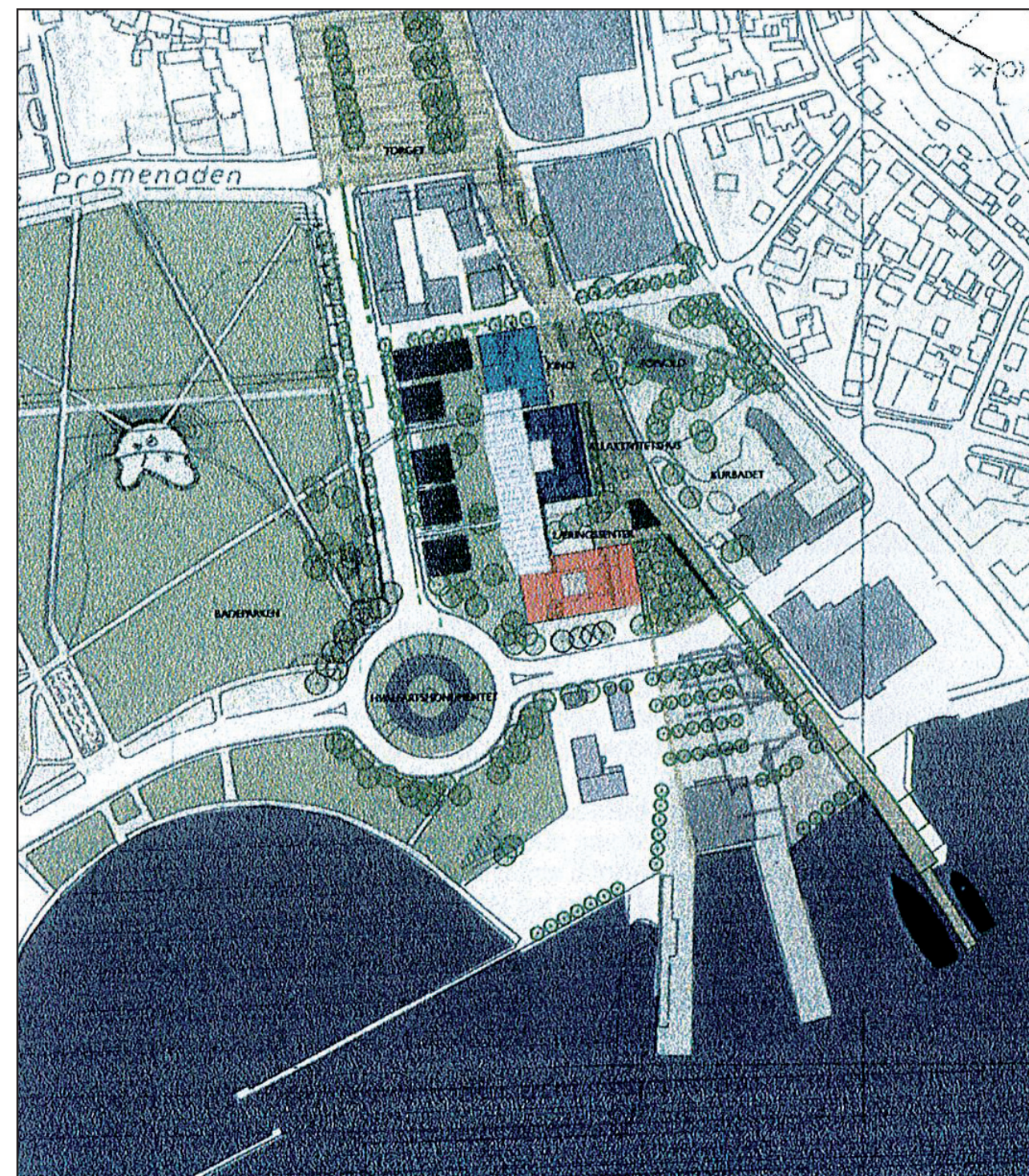




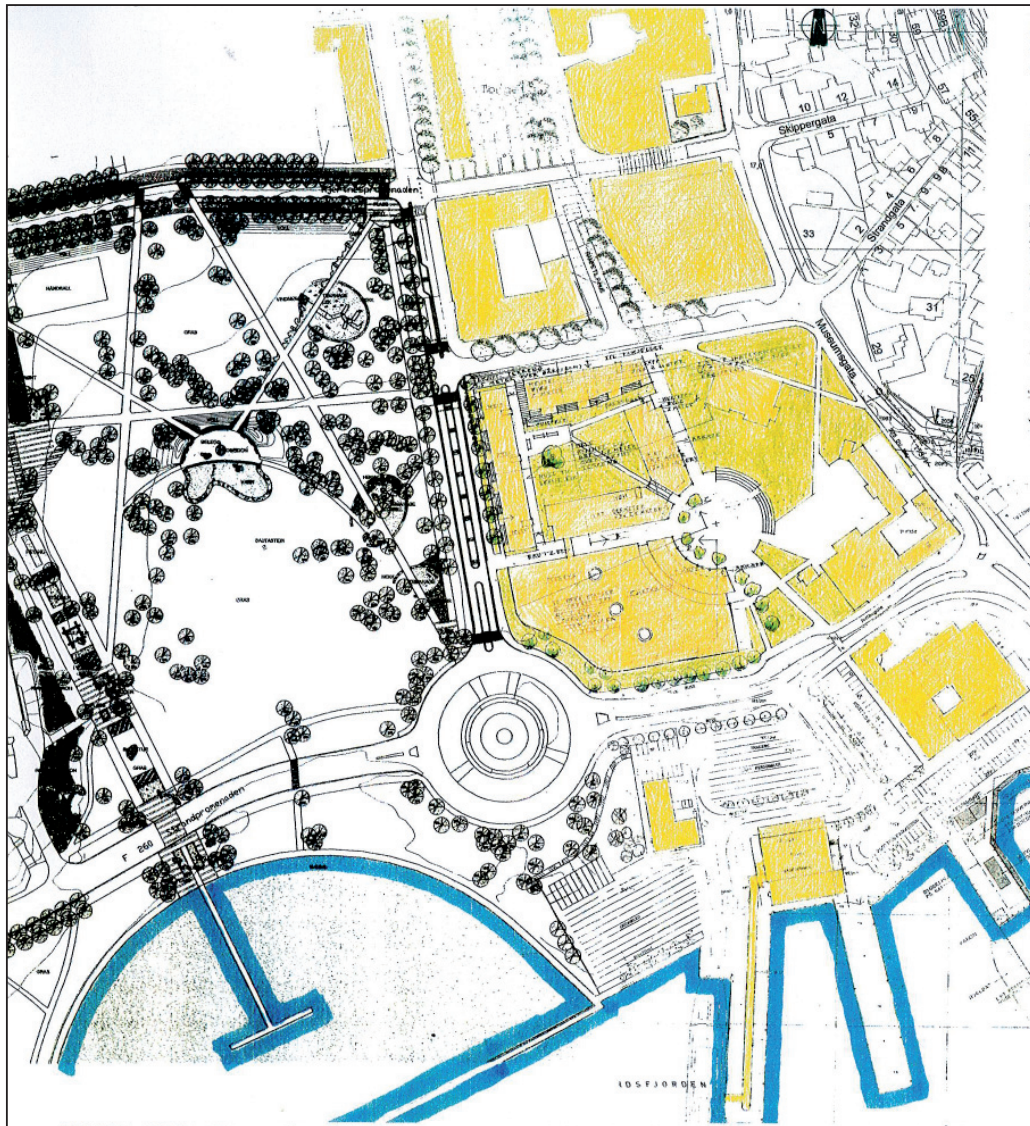
Til venstre:
Bidrag fra
LPO arkitekter.

ALLAKTIVITETSHUS PÅ TIVOLITOMTA Parallelloppdrag 2002

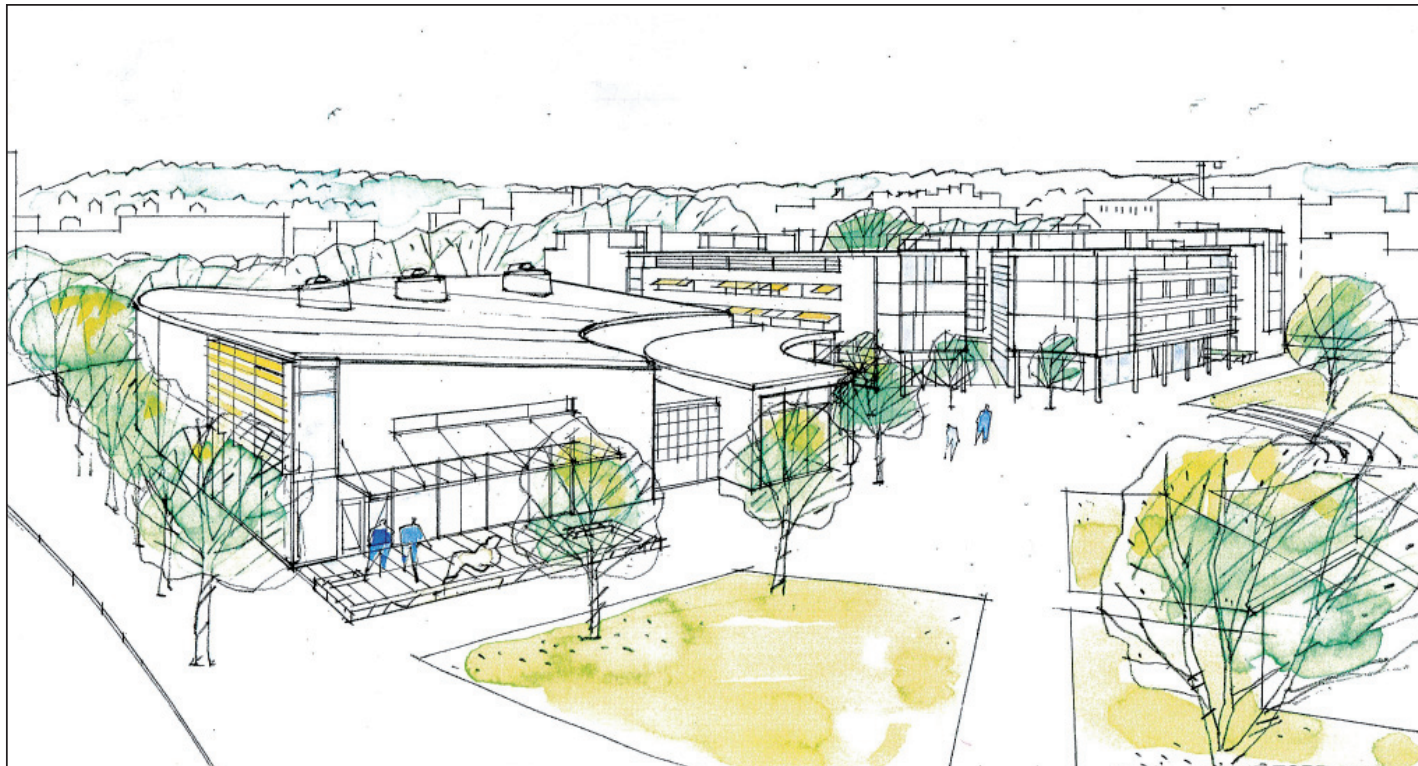
Konkurransen ble gjennomført som parallelloppdrag på initiativ fra Sandefjord kommune. Det var ønsket et allaktivitetshus inneholdende fasiliteter for dans og teater, musikk, kunst, multimedia, ungdomsklubb, bibliotek, IT-verksted, skole/undervisning og kino. Et fellestrekk ved forslagene er at det anlegges boliger på tomtens vestside henvendt mot parken, mens andre aktiviteter vendes mot øst og en indre akse. (Sandefjord kommune 2002)



Til venstre:
Bidrag fra
Lund Hagem
arkitekter og
Gullik Gulliksen
landskapsarkitekter



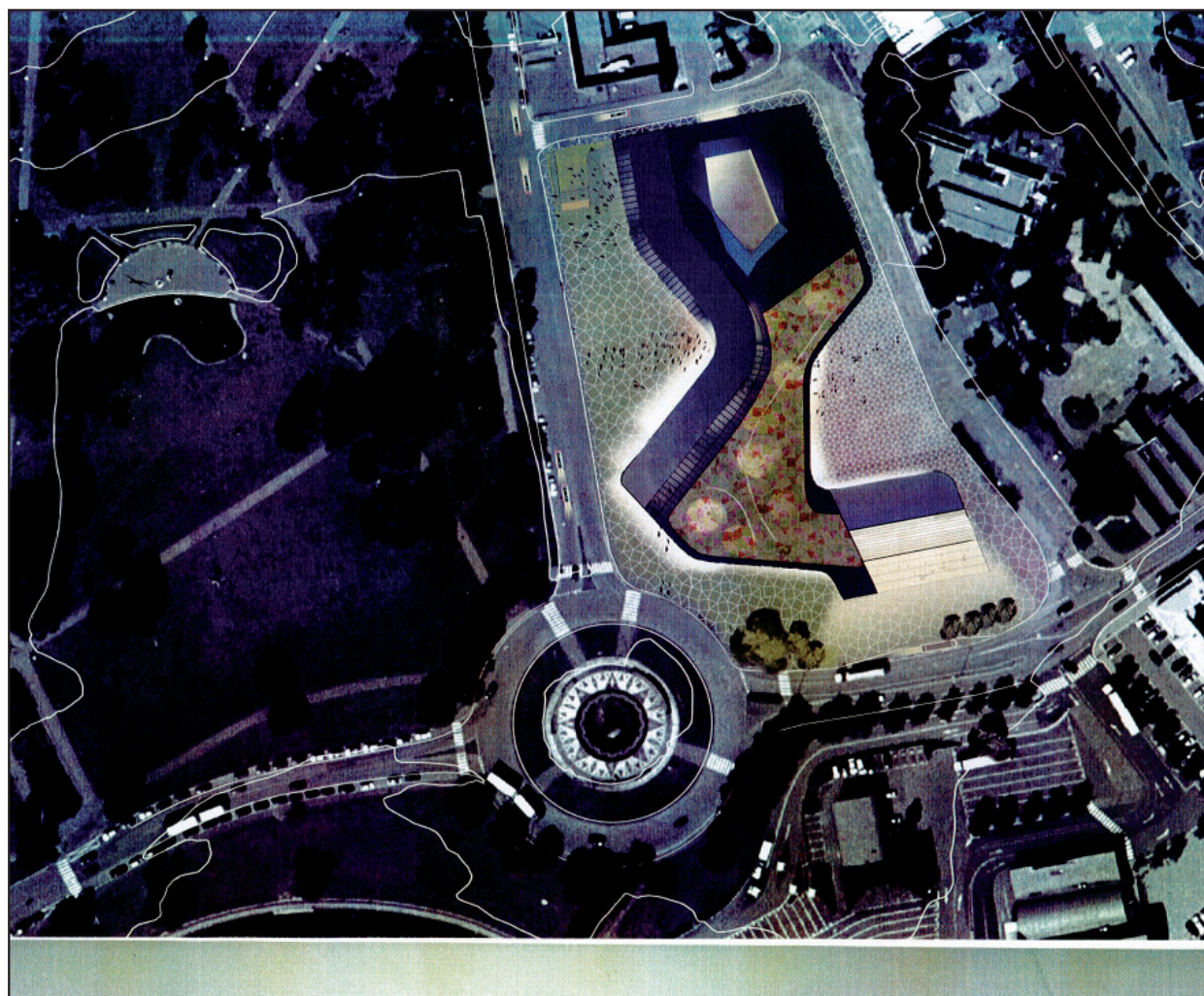
Til venstre og under:
Bidrag fra
Telje-Torp-Aasen
arkitektkontor.



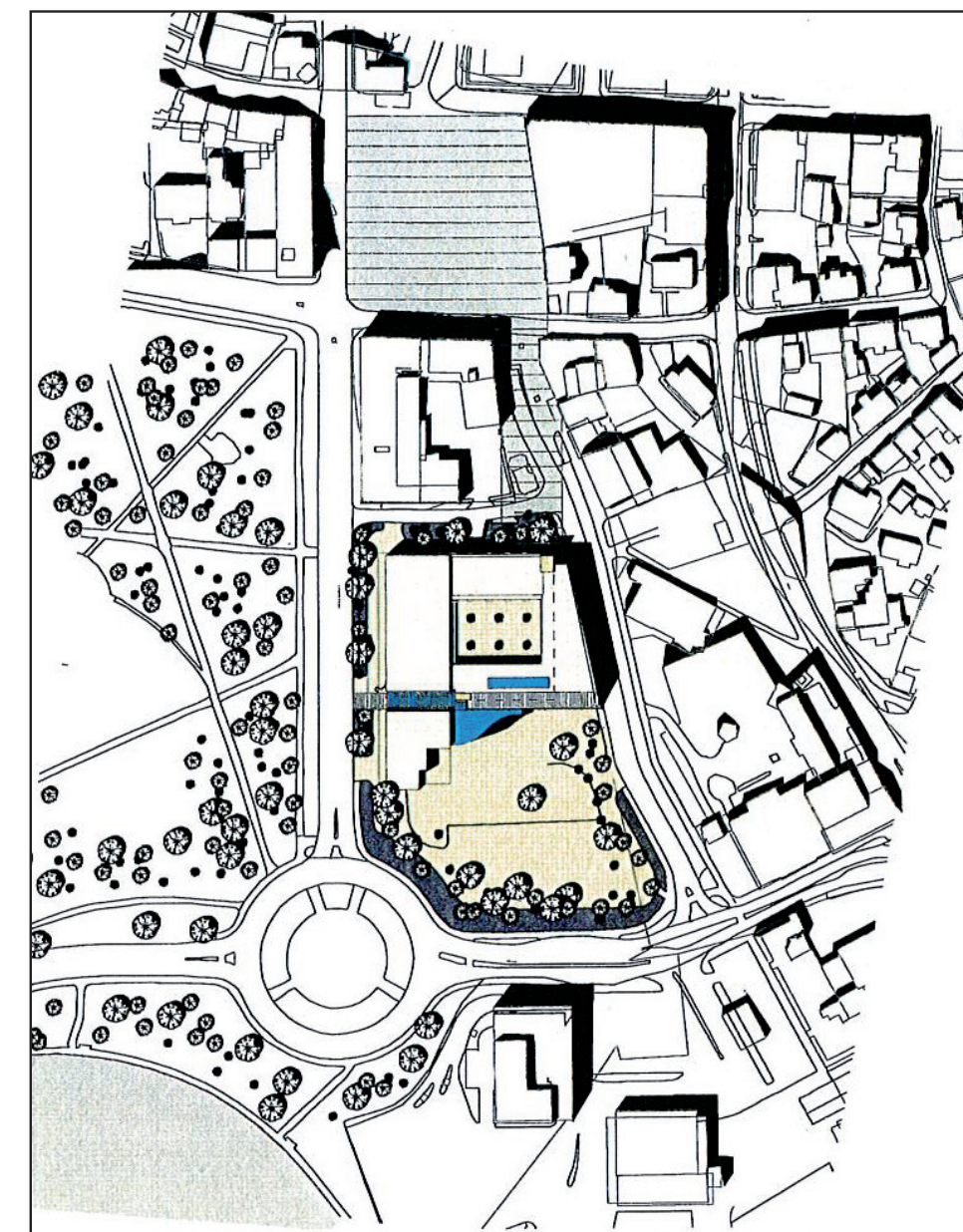


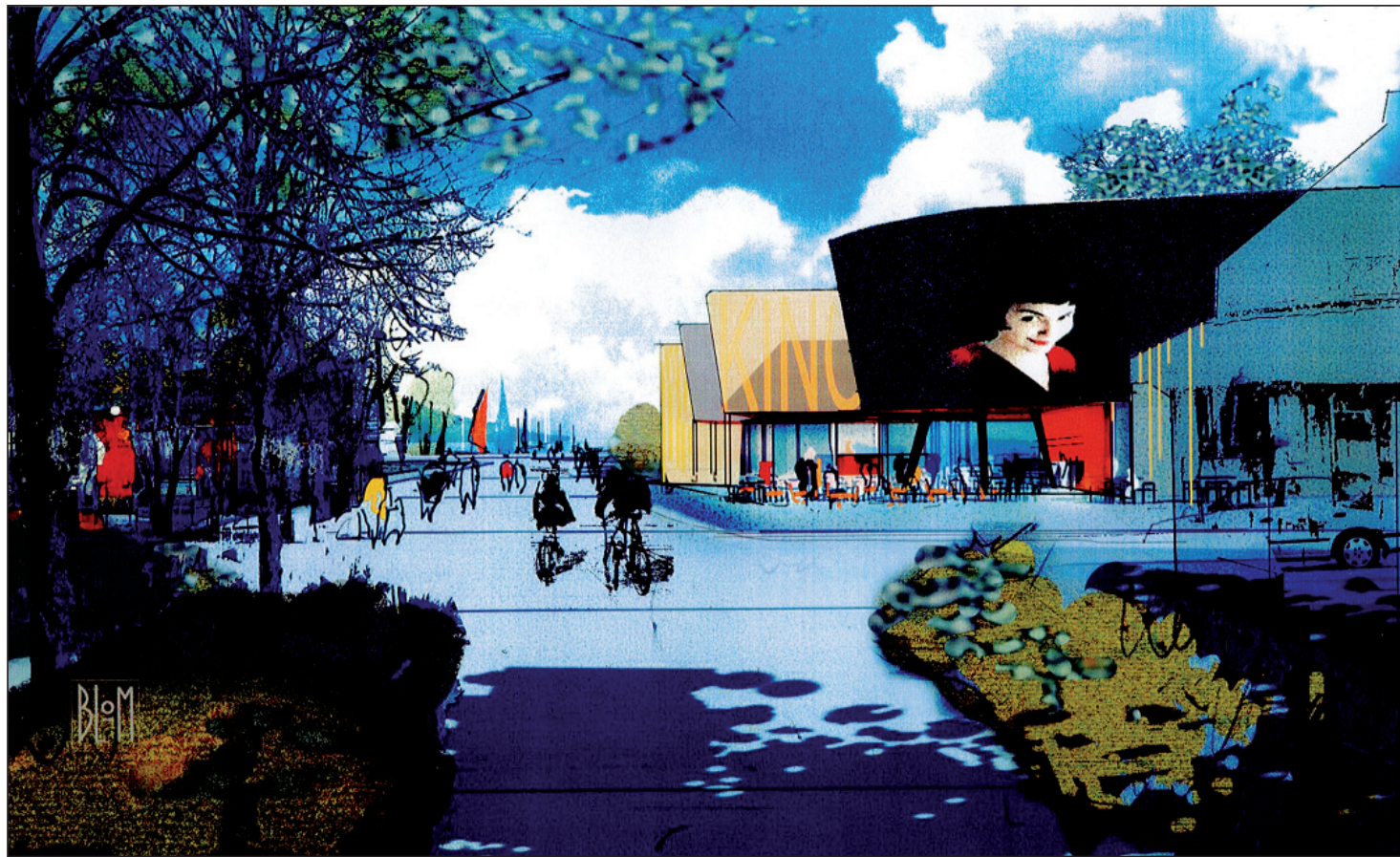
NY KINO Konkurransen 2005

Det ble satt av en tomt på 3,2 daa i Tivolitomtens nordøstre hjørne. Dette skulle utnyttes til kinosenter, eventuelt i kombinasjon med restauranter, boliger og kontorer. Konkurranseforslagene viser at ingen har fulgt premissene for konkurransen. Prosjektet vil ikke være økonomisk forsvarlig innenfor konkurransens rammer, og det ville krevet enten bruk av større deler av tomten eller økonomiske tilskudd fra kommunen. (Sandefjord kommune 2006)

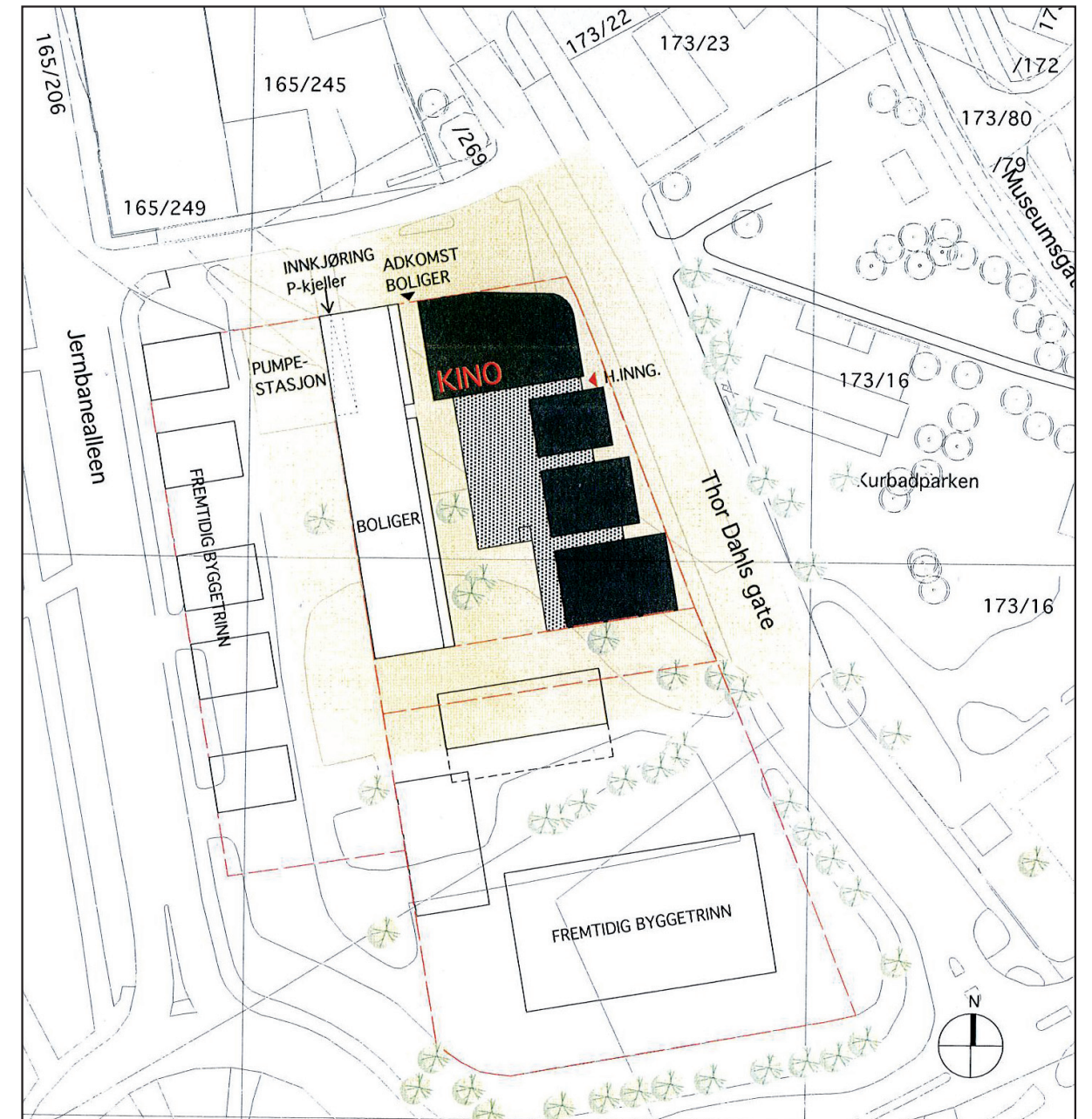


Til venstre og over:
Bidrag fra
Space Group.





Til høyre og over:
Bidrag fra
Lund Hagem arkitekter



Til venstre og under:
Bidrag fra
Næss arkitektkontor.





Illustrasjoner: DARK arkitekter

CARLSENKVARTALET Parallelloppdrag 2008

Det var ønsket å forflytte traséen for fylkesveien mot nord for å frigjøre større sammenhengende arealer langs havnen. Tre arkitektfirmaer ble engasjert for å utarbeide forslag for utnyttelse av området før reguleringsarbeid ble igangsatt. (Sandefjord kommune 2008) Illustrasjonene viser vinnerforslaget fra DARK arkitekter. Bebyggelsen er foreslått som en blanding av bolig, kontor, forretning og annen publikumsrettet virksomhet.

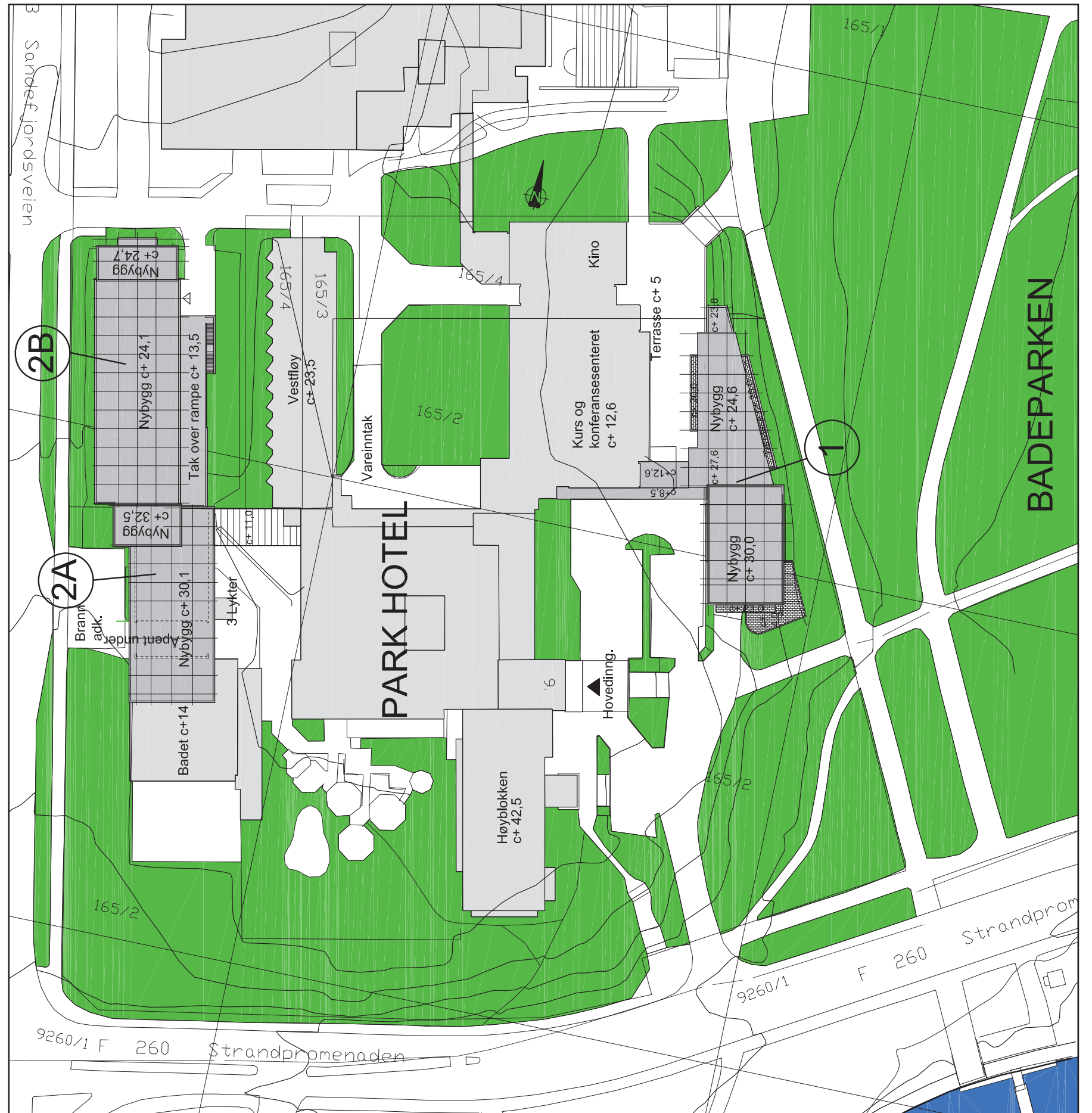
Et problem med et begrenset prosjekt som dette er at diskusjonen om den overordnede byutviklingen er fraværende, og at man derfor har mindre kontroll med de overordnede virkningene. Selv om en løsning kan synes god for et område isolert sett kan det likevel hende den er feil vurdert mot en overordnet strategi.



RICA PARK HOTEL

Rica Park Hotel ønsker å utvide hotellet for å styrke sin posisjon som et ledende kurs- og konferansehotell. Hotellet ønsker først og fremst å oppføre nye bygningsvolum mot Badeparken. Det har vært omdiskutert hvordan dette vil påvirke sikt fra torget og fra sjøen samt hvorvidt det vil forstyrre en siktakse fra Dronningens gate i nord. Det er understreket at ny bebyggelse må ha høy arkitektonisk kvalitet og underordne seg Arnstein Arnebergs arkitektur i volum og uttrykk. (Sandefjord kommune 2009a,b)

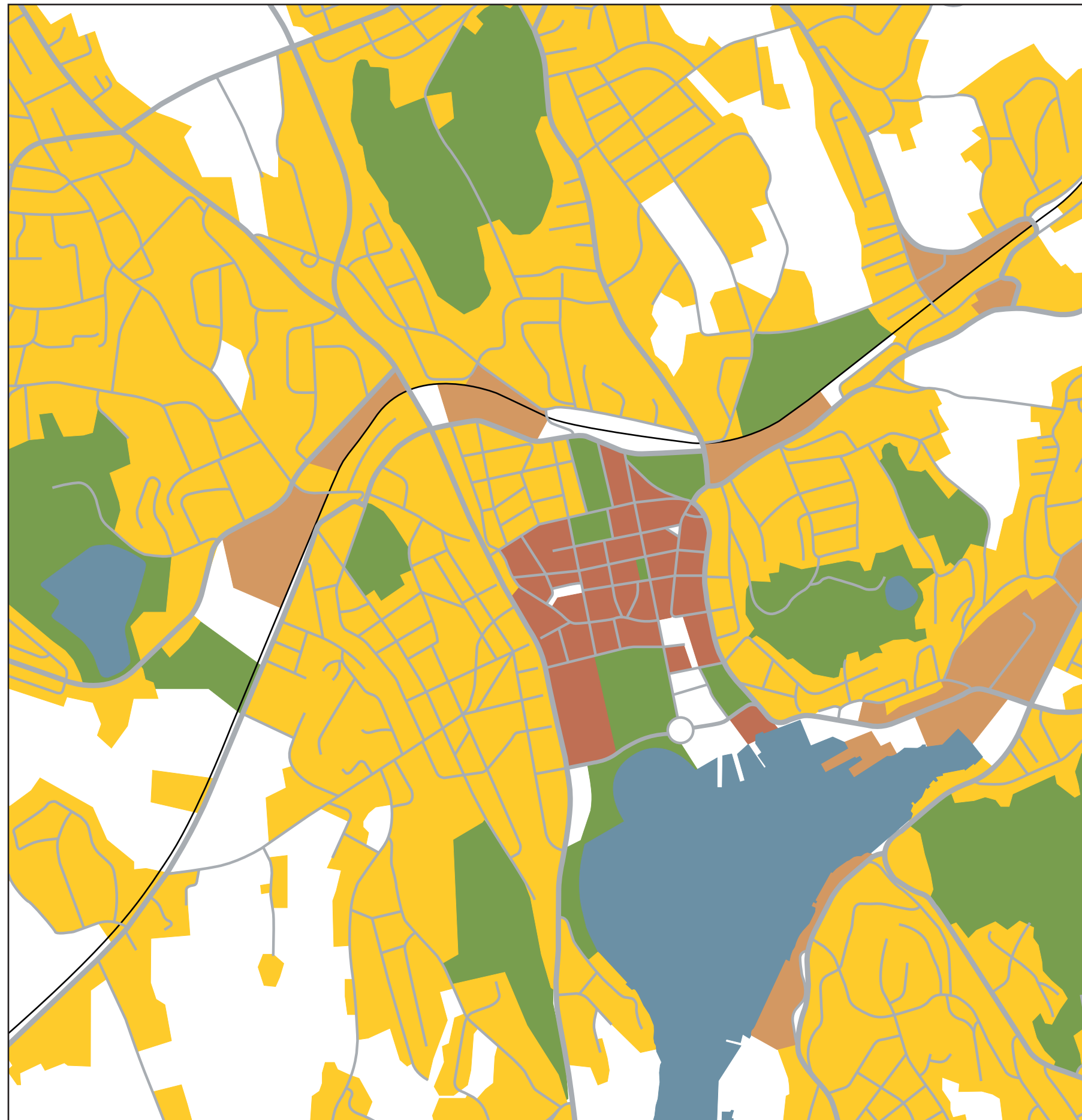
Badeparken er en park av stor utstrekning som godt tåler å omkranses av markante bygningsvolumer. Siktaksen fra Dronningens gate er lite markant og ingen tydelig siktakse i dagens by.



Illustrasjoner: Thorenfeldt arkitekter



DEL 2: DRØFTING



BEBYGGELSESTRUKTUR

Byen ble opprinnelig etablert med sentrum tilbaketrukket fra havna, i ly bak et massivt vegetasjonsbelte. Dette er lett å spore i dagens situasjon. Bykjernen ligger fortsatt i bakkant av det som i dag er Badeparken, og makter i liten grad å strekke seg ned mot havna og oppnå sjøkontakt.






Kartet viser også det store potensialet for videre utvikling langs parkgrensen ned mot sjøen, hvor det er arealer tilgjengelige for utvikling.

- Boligbebyggelse
- Næringsområder utenfor sentrumskjernen
- Sentrumskvartaler
- Grønnstruktur

GRØNNSTRUKTUR

Sandefjord har en variasjon av grøntområder i og utenfor bykjernen, som spenner fra naturlige skogsområder til opparbeidede naturparker og sentrumsparker.

Byparken i Sandefjord er en typisk sentrumspark. Størrelsen tilsvarer et lite sentrumskvartal, den er omgitt av bygninger på alle kanter og det er disse bygningene som definerer rommet. Badeparken er derimot stor i areal, og byen er svært lite markant i parklandskapet, fra noen områder knapt synlig. Det er også unikt for en middels stor by som Sandefjord å ha en så stor bypark i tilknytning til sjøen og sentrum.

- Sentrumspark 
- Naturpark 
- Naturområde 
- Kirkegård 
- Grønn sjøkant 





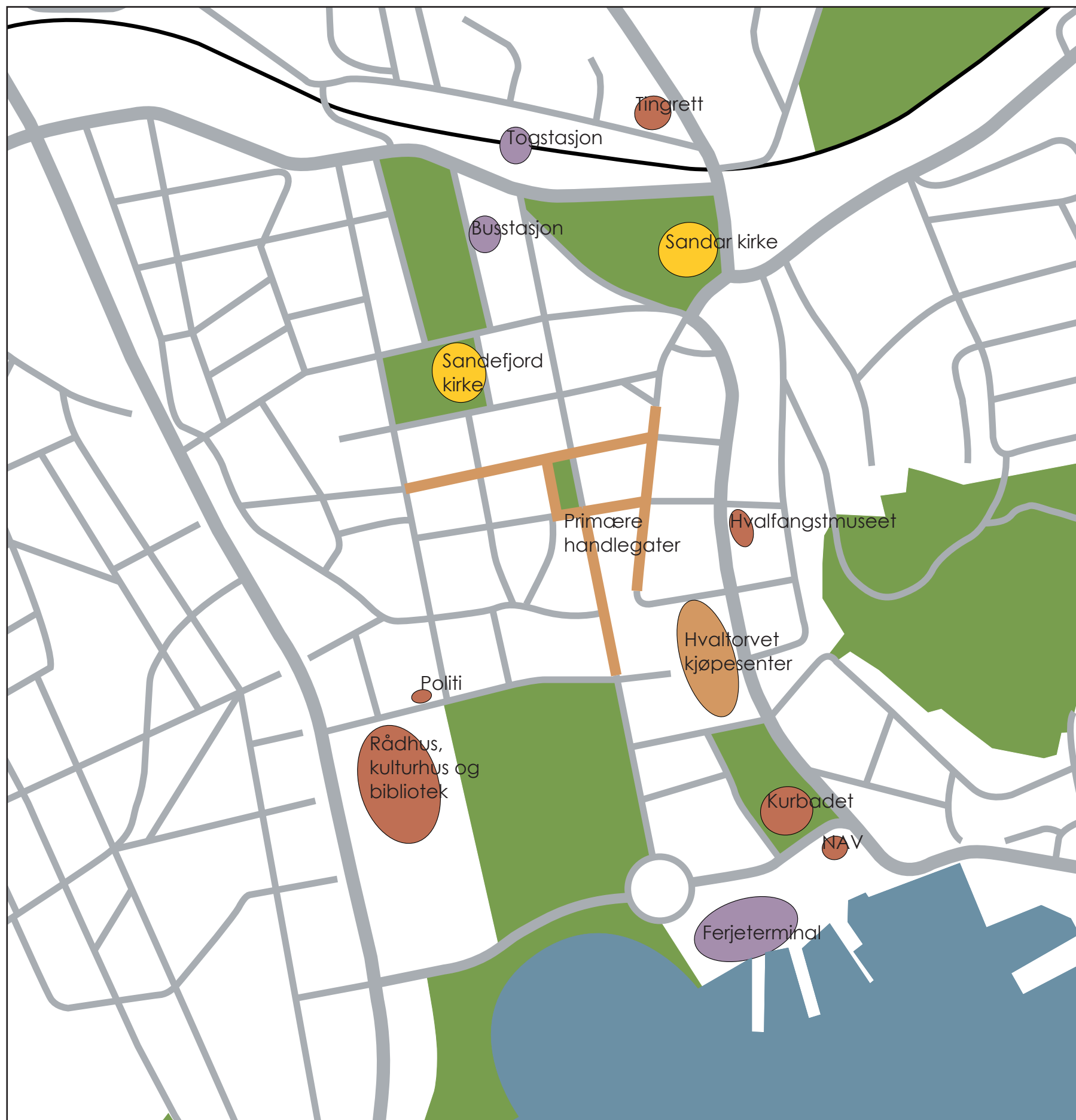
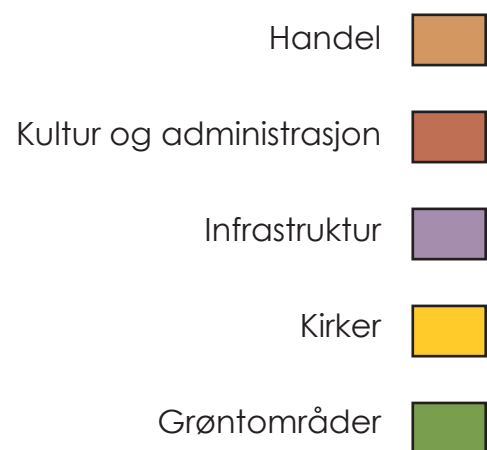
INFRASTRUKTUR

Sandefjord er godt tilknyttet overordnet infrastruktur med beliggenhet langs E18 og med toglinjen og Vestfoldbanen passerende i overkant av sentrum. I overkant av sentrum ligger også byens kollektivknutepunkt, med togstasjon og busstasjon. Ferjen mellom Sandefjord og Strømstad har anløp i byens indre havn.

- Infartsvei fra E18
- Overordnet veinett
- Lokale gater
- Jernbane
- Ferjerute
- Kollektivknutepunkt

VIKTIGE PUBLIKUMSFUNKSJONER

Sandefjords sentrumsfunksjoner ligger spredt utover et større areal. Tyngdepunktet for handel og administrasjon ligger likevel i nedre del av sentrum, og spesielt handelstygdepunktet har de siste årene beveget seg mot sørøst. Å utvikle området omkring Badeparken som et tyngdepunkt for sentrum vil være en naturlig fortsettelse på en eksisterende tendens.



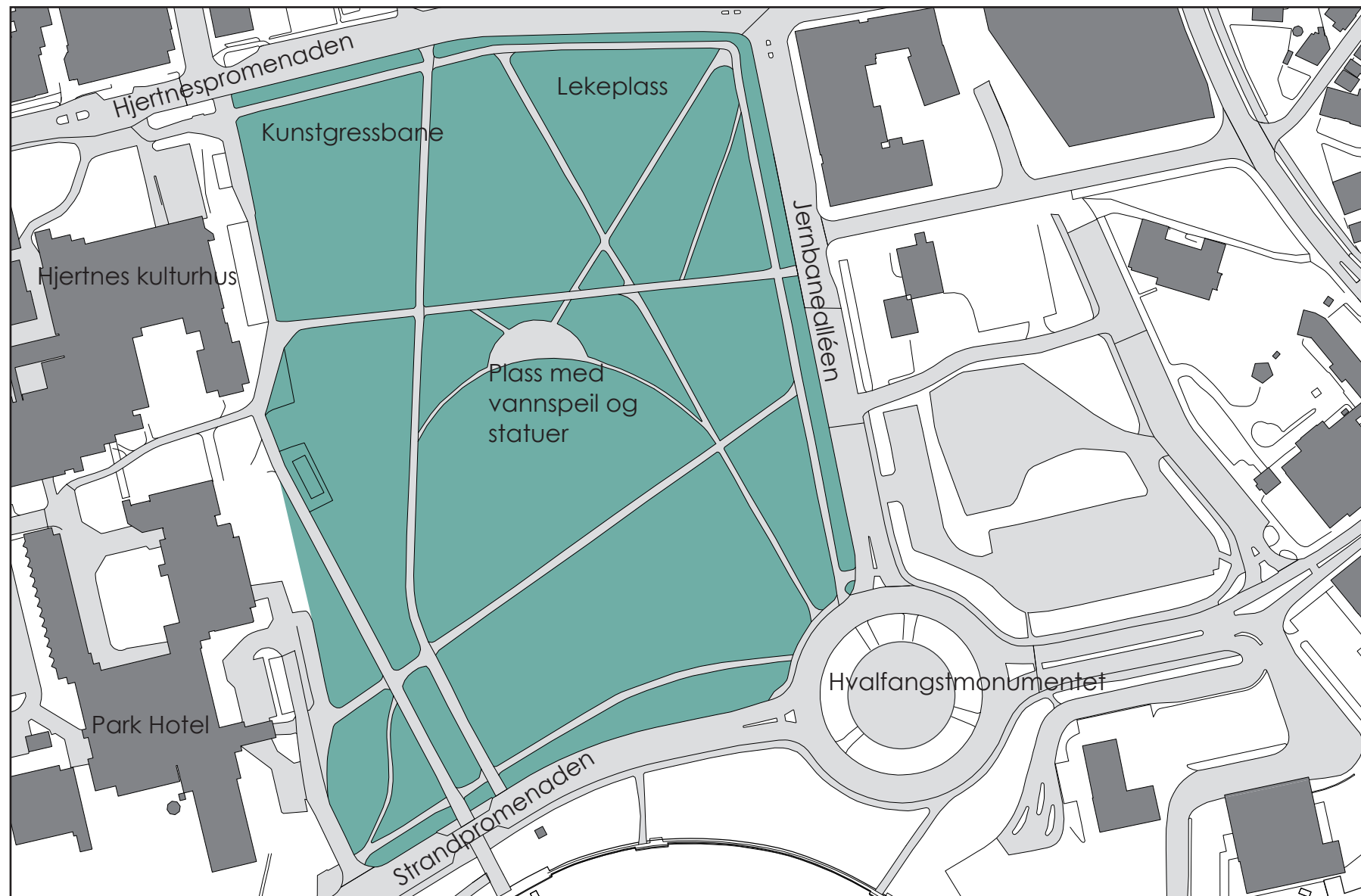


DELOMRÅDER

Styrker og svakheter

Oppgaveområdet med de nærmeste omgivelser deles opp og drøftes på delområdenivå. Området er delt inn i relativt homogene områder med sammenfallende problemstillinger. Målet er å sette fokus på kvaliteter og utfordringer for hvert enkelt område på et mer detaljert nivå.

Drøftingen gjennomføres som en forenklet SWOT-analyse, hvor det trekkes frem styrker, svakheter, potensial og trussler.



Gressletter og store trær.



Den sentrale plassen med vannspeil og statuer.



Dårlig kontakt med sjøen.

Badeparken

Styrker og potensial:

En stor, grønn lunge med sentral beliggenhet er en stor potensiell ressurs i en voksende by. Parken har nærhet til både sjøen og sentrumskjernen.

Svakheter og trussler:

Til tross for at parken har nærhet til både sjø og sentrumskjerne, er kontakten til disse i liten grad til stede. Strandpromenaden avskjærer Badeparken fra sjøen, og det gjør at både den fysiske og den visuelle

kontakten er dårlig. Det er lite byliv langs fasadene som vender mot parken, og ingen av tilgrensende områder har aktivitet som henvender seg mot parken og genererer liv. Sentrums manglende kontakt og relasjon til parken svekker parkens funksjon som sentrumspark. Parken avgrenses av gater med mye trafikk på tre sider, mens den eneste grensen som ikke domineres av trafikk, langs parkens vestside, er den siden med minst attraktive solforhold.



Hesteskoen

Styrker og potensial:

Selve Hesteskoen er en karakteristisk og lett gjenkjennelig struktur i havnen. Den har en attraktiv beliggenhet mellom Badeparken og sjøen, og den har også flere gode oppholdskvaliteter i form av en sydvendt orientering med gode solforhold og flott utsikt. Strømbadet er et fint historisk innslag. Skateparken er mye brukt og er svært populært blant byens ungdom. Mye midlertidig arealbruk og provisoriske konstruksjoner gir området et stort transformasjonspotensiale.

Svakheter og trussler:

Strandpromenaden ligger svært tett på Hesteskoen, noe som gir smale arealer mellom veien og sjøen. Strandpromenadens beliggenhet medfører også at Hesteskoen og havna avskjæres fra Badeparken. Området vest for hesteskoen mangler en helhet i både design og funksjon, noe som gir et uryddig uttrykk. Elementene har stor variasjon, plasseringen er tilsynelatende tilfeldig og mangler forankring i en overordnet plan eller intensjon. Det eksisterende preget av midlertidig arealbruk og provisoriske konstruksjoner bidrar til at det blir foreslått og anlagt flere elementer av samme type, og at inntrykket dermed forsterkes. Skateparken og beachhåndballbanen mangler et helhetlig miljø og relasjon til omgivelsene.



Bobilparkeringen.



Park Hotel er et landemerke i havneområdet.



Skateparken er et populært tilbud for byens ungdom.



NM i beachhåndball er svært populært.



Smale arealer mellom Strandpromenaden og sjøen.



Strømbadet.





Vandring langs havnen, mellom småbåtene og store bjørketrær.



Havnepromenade, med Park Hotels høyblokk i bakgrunnen.



Småbåthavn.

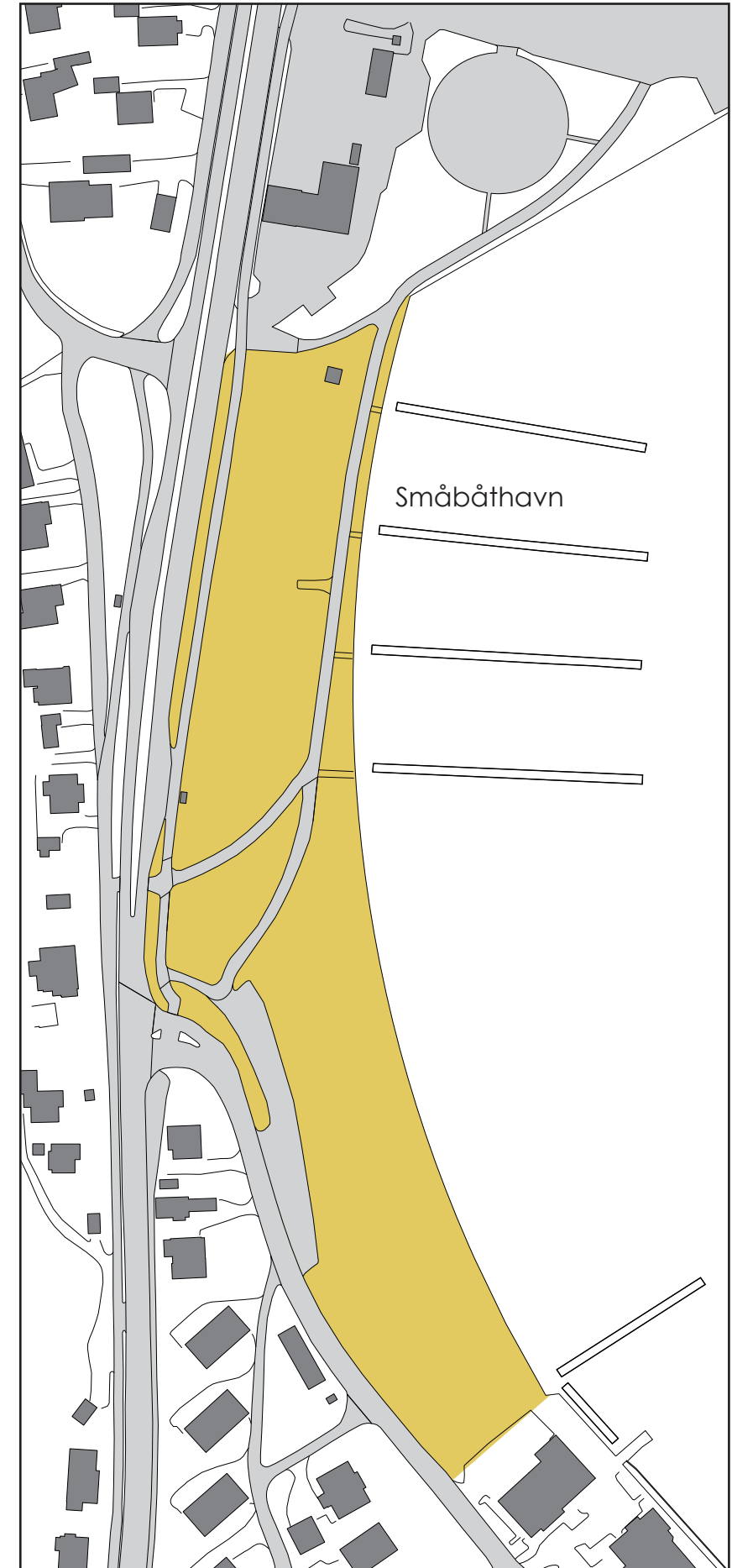
Vestsiden

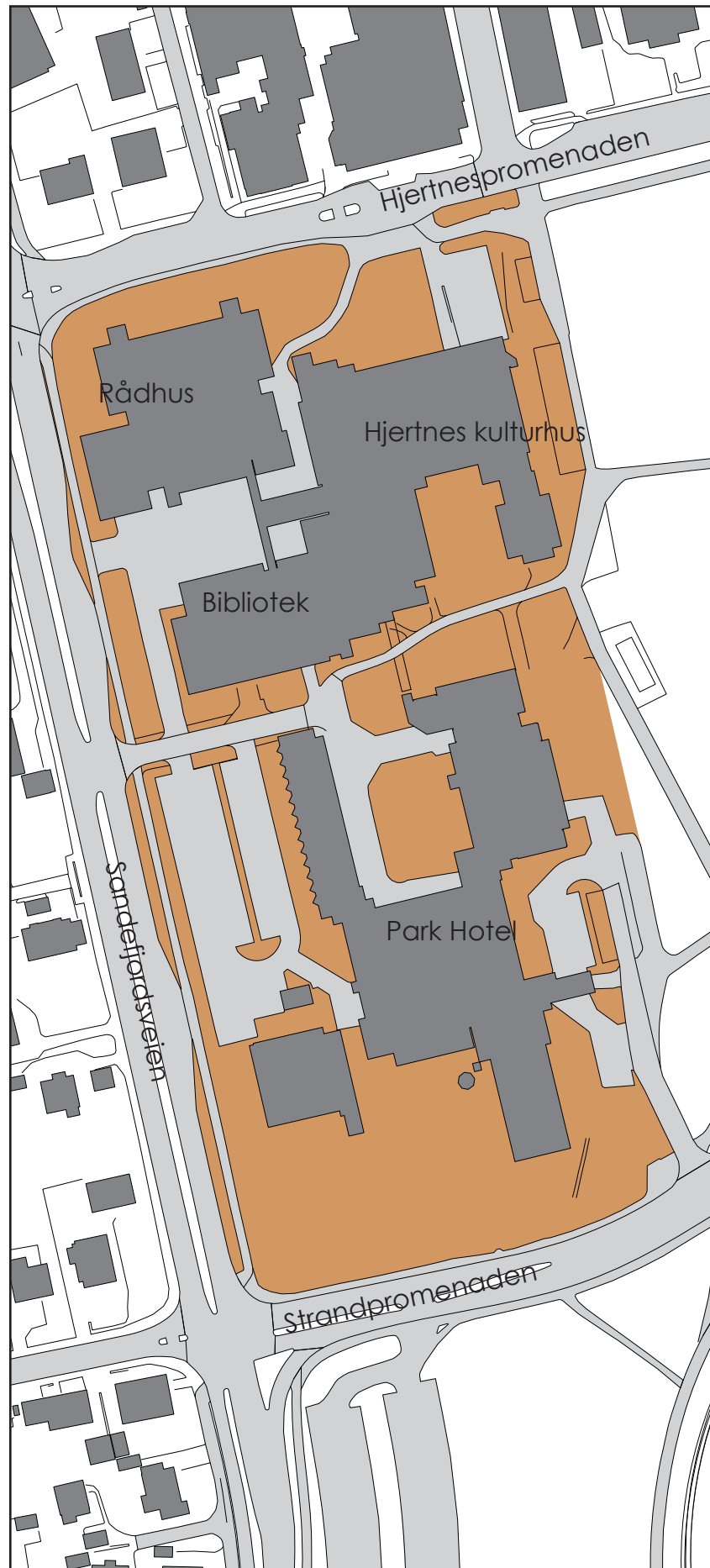
Styrker og potensial:

Området fungerer som en grønn buffer mellom sjøen og den sterkt trafikkerte veien i bakkant. Det gir også havnen en grønn og frodig innramming. Området gir mulighet for vandring langs havnen og vil være en naturlig del av en fremtidig havnepromenade.

Svakheter og trussler:

Nærheten til den sterkt trafikkerte veien gjør området mindre attraktivt for opphold. Området har også en svak østvendt helling, og i kombinasjon med åsryggene i bakkant gir dette mindre attraktive solforhold på ettermiddags- og kveldstid.





Bygningsmiljø vest for Badeparken

Styrker og potensial:

Dette bygningsmiljøet har et helhetlig preg til tross for at bygningene er tegnet av flere ulike arkitekter og anlagt på ulike tidspunkt. Park Hotel og Hvalfangstens hus er tegnet av den kjente arkitekten Arnstein Arneberg i 1957-1960. Høyblokken er et av sentrums viktigste landemerker, og det er spesielt godt synlig fra sjøen og havnen. Sandefjord Rådhus og Hjertnes kulturhus ble bygget etter en konkurranse vunnet av arkitektene Eliassen og Lambertz-Nilssen. De ble bygget i flere byggetrinn og sto ferdig i 1975. Bygningsmiljøet skaper en fin ramme mot parken, og de er massive nok til at det skapes en tydelig fasade. En gjennomføring av utvidelsesplanene til Park Hotel vil gi mer liv til parken og havneområdet.

Svakheter og trussler:

Utvidelsen av Park Hotel vil påvirke uttrykket til hele bygningsmiljøet og relasjonen til parken, og utformingen av de nye bygningene vil derfor være avgjørende for å beholde et positivt uttrykk.



Park Hotels fasade mot parken.



Hjertnes kulturhus.



Rådhus, kulturhus og bibliotek.



Park Hotel som landemerke og et dominerende element i havneområdet.



Tivolitomta brukes i dag til parkering.



Kurbadet fra 1899, tegnet av Henrik Nissen og Christian Biong.



Thor Dahls gate domineres av parkering.



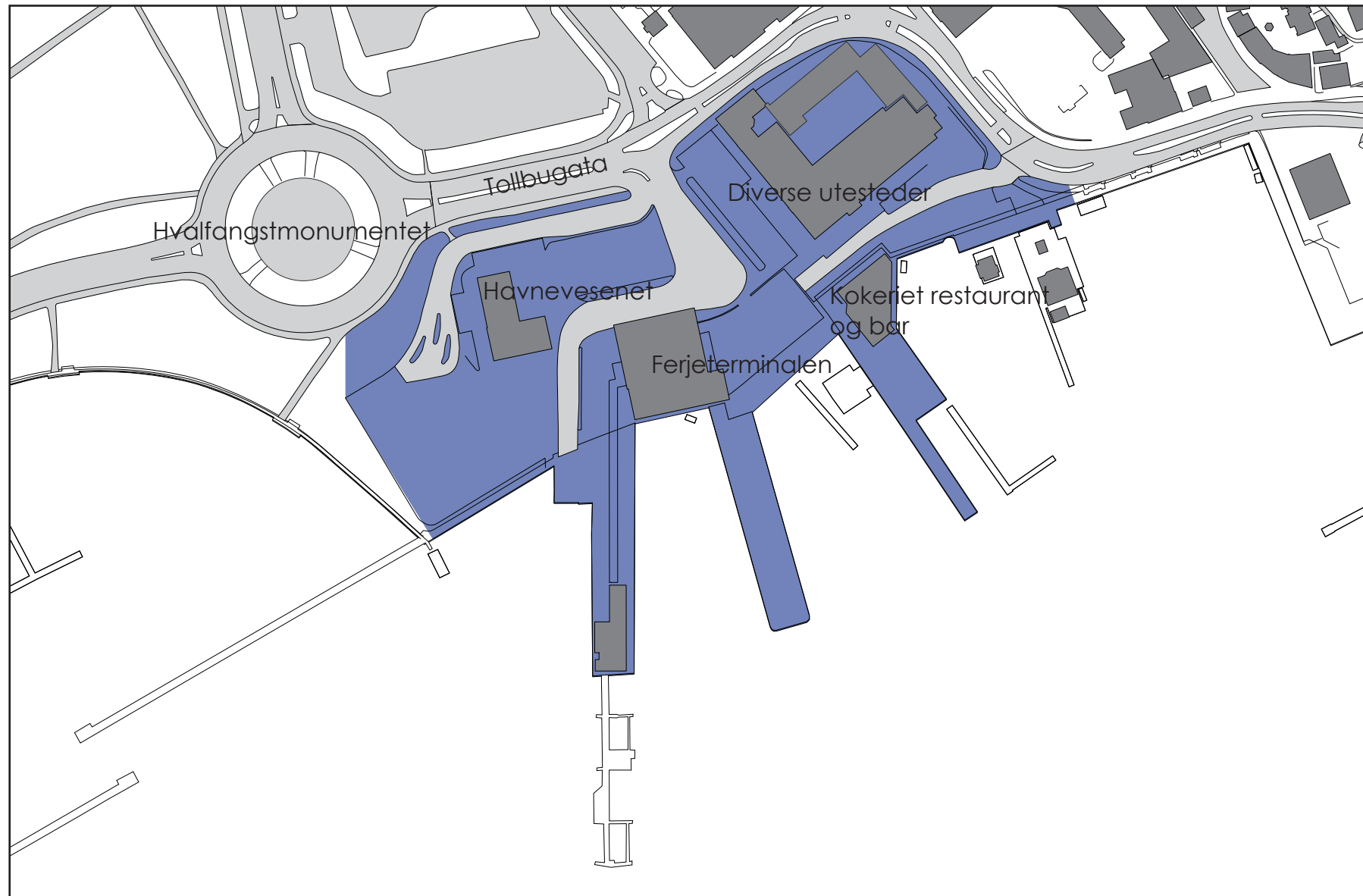
Kvartalene øst for Badeparken

Styrker og potensial:

Kvartalene har en god beliggenhet mellom sentrumskjernen, havnen og Badeparken. Dette er arealer som dermed vil være strategisk viktige for å etablere kontakt mellom disse elementene. Hvaltorvets utvidelse mot sør har beveget byens tyngdepunkt nærmere sjøen. Tivolitomta og området rundt taxisentralen har et stort transformasjonspotensiale. Kurbadet er knyttet til en viktig del av byens historie. Dagens bygning fra 1899 er en av nordens største trebygninger.

Svakheter og trussler:

Manglende opparbeiding av arealer skaper et uryddig uttrykk. Det tilfører heller ikke aktivitet til nærliggende områder. Uenighet om hva tomtene skal brukes til, i kombinasjon med manglende økonomiske midler, kan føre til en fullstendig mangel på utvikling. Dette har man sett tendenser til i forbindelse med konkurransene om Tivolitomta, som ikke har blitt fulgt opp, videreutviklet eller realisert.



Kaiområdet

Styrker og potensial:

Dette arealet ligger ved sjøen, i en direkte forlengelse av sentrum. Måten disse arealene utnyttes på vil derfor ha stort innvirkning på kontakten mellom byen og sjøen. Det har etablert seg et lite miljø av utesteder og restauranter her, og om sommeren er det en del aktivitet i området.

Svakheter og trussler:

Ferjeterminalen med tilhørende arealer krever store asfalterte flater, genererer mye biltrafikk og har et lite attraktivt visuelt uttrykk. Ferjen har liten relasjon til sentrum og sentrumsfunksjonene, og det synes derfor lite hensiktsmessig at den skal oppta så viktige og attraktive arealer.



Pir 4 er navnet på både piren, og flytebryggen til høyre i bildet, som fungerer som utested om sommeren. Kokeriet til venstre i bildet.



Ferjekaien.

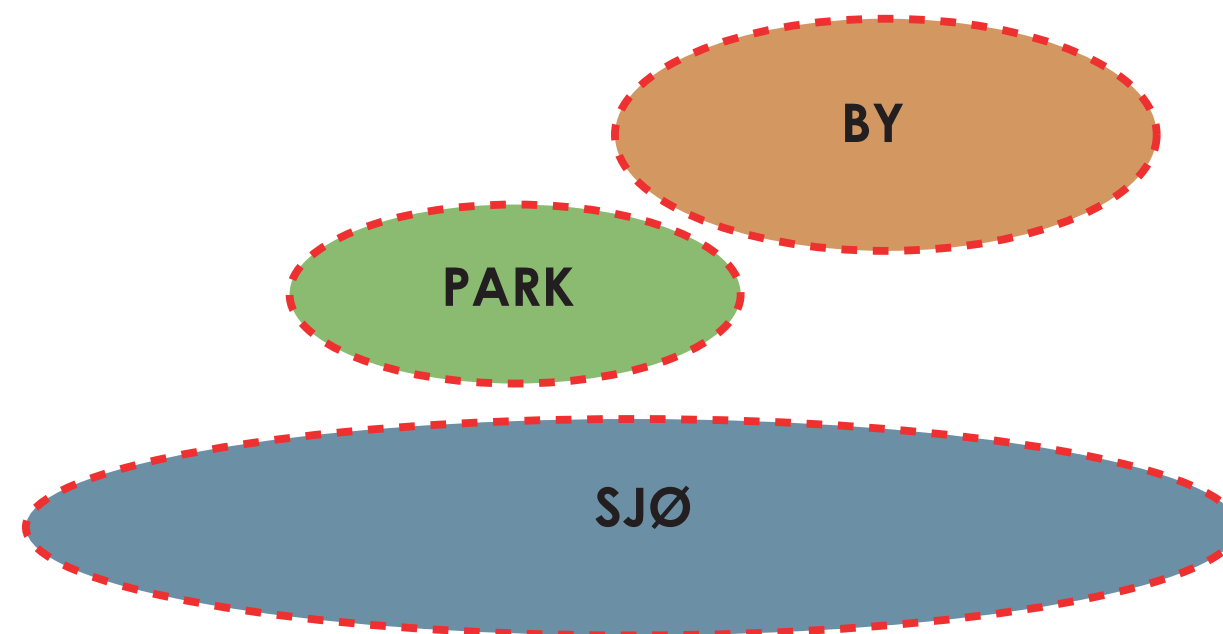


Store asfaltflater omkring ferjeanlegget.

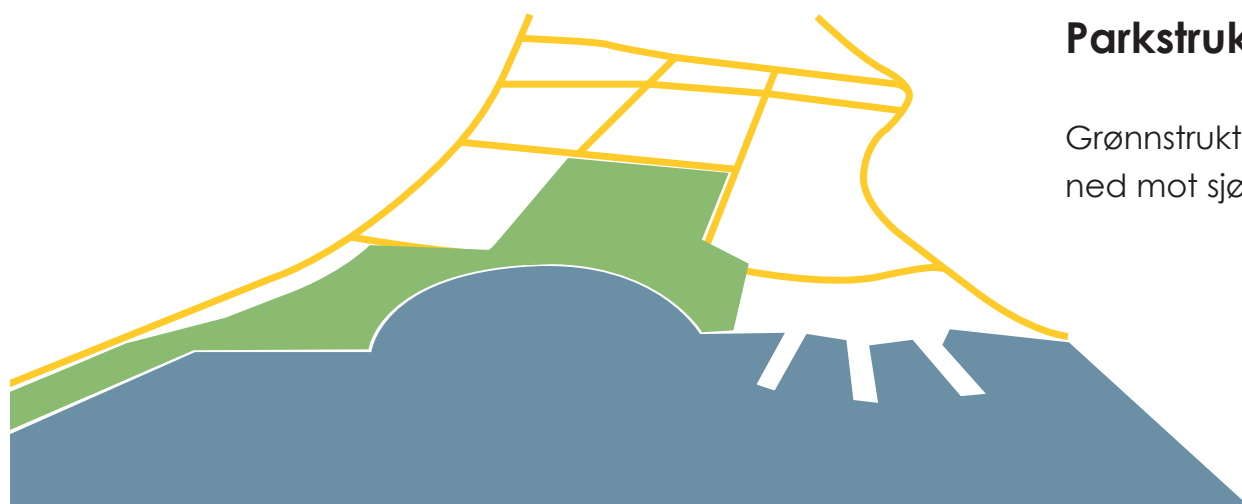
BARRIERER OG FRAGMENTERING

Det er flere ulike elementer som bidrar til å gi havneområdet et fragmentert preg, og som hindrer byen i å nå ned til sjøen. Den store grønnstrukturen som strekker seg fra Badeparken, ned mot sjøen og omkring Hesteskoen, gjennomskjæres av Strandpromenaden. På grunn av gatens bredde og tosidige kantparkering utgjør den er sterk barriere i grøntdraget, både fysisk, visuelt og strukturelt. På grunn av dette skapes en distanse mellom Badeparken og sjøen samtidig som det medfører at Badeparken og grøntdraget rundt havnen oppfattes som to ulike strukturer. Veiens plassering er også svært uheldig. Fordi den er trukket så langt ut mot sjøen, skaper det et svært smalt areal mellom veien og sjøen, og dette området oppfattes i større grad som en grønn buffer enn som en forlengelse av Badeparken.

Den overordnede sammenhengen svekkes også av arealet ved bensinstasjonen vest for Hesteskoen og arealet ved ferjeterminalen og Tivolitomta. Disse områdene utgjør barrierer i form av manglende relevant opparbeiding og de preges av parkering og annen midlertidig arealbruk. Slik bidrar de til å fragmentere omkringliggende områder og strukturer og hindre en god overordnet sammenheng.

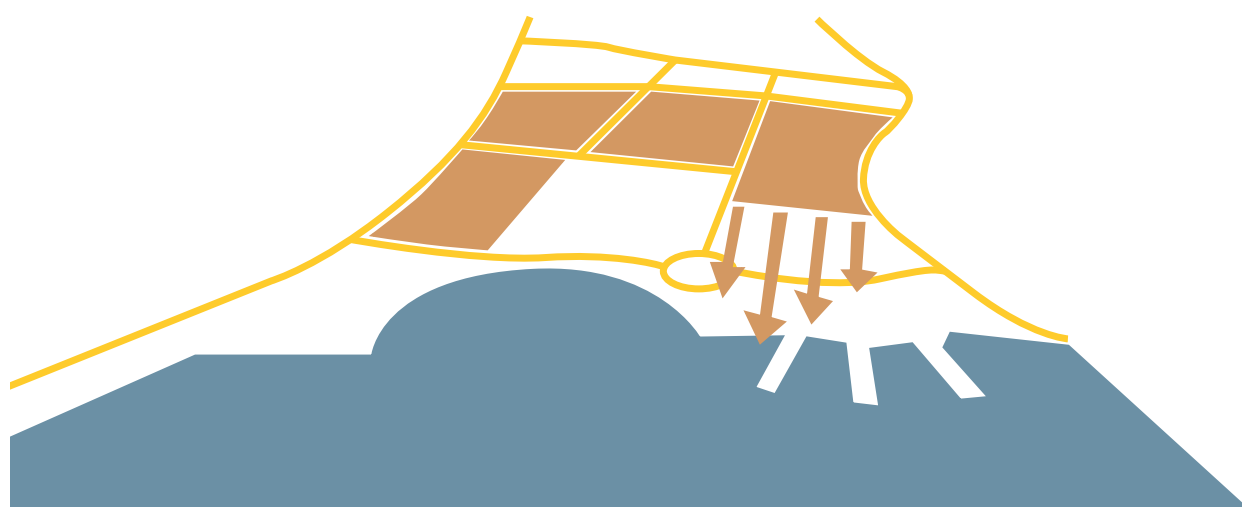


STRATEGI



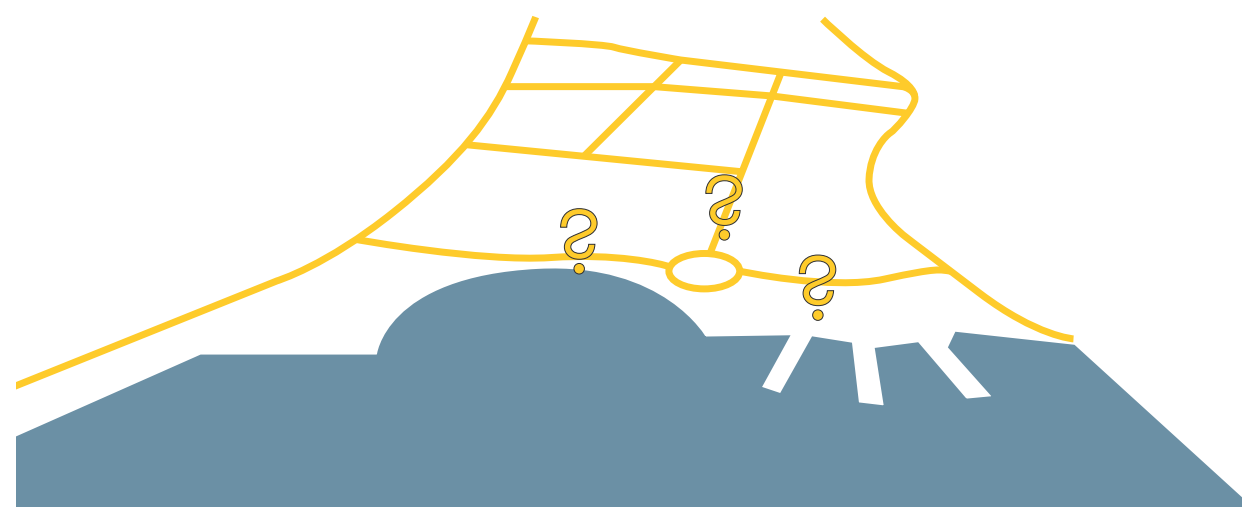
Parkstruktur

Grønnstrukturen styrkes slik at den fremstår som tydelig og sammenhengende fra Badeparken, ned mot sjøen og rundt Hesteskoen.



Sentrumsstruktur

Sentrum utvikles videre mot sjøen. Slik vil også sentrumsbebyggelsen omslutte Badeparken, og man får et spennende møte mellom sentrum, park og sjø.



Trafikkstruktur

Områdets trafikale løsning tilpasses den fremtidig ønskede situasjonen, og den skal ikke legge begrensninger eller skape barrierer for den videre utviklingen.



FERJEN -alternative plasseringer

Anløpet for Color Lines ferjerute til Strømstad ligger i dag i det indre havnebassenget rett syd for sentrumskjernen, og ferjenes terminalområde ligger dermed mellom sentrumskjernen og sjøen. I en utviklingsstrategi for Sandefjord sentrum, som har som mål å la byen komme ned til sjøen, vil dette arealet ha en særdeles viktig betydning.

Ettersom dette arealet har en så viktig posisjon i videre byutvikling, kan ferjen med fordel flyttes til et annet sted for å frigjøre verdifult areal.

Det har fra ulike aktører blitt lansert forskjellige alternativer for plassering av et nytt ferjeanløp, som vist på illustrasjonen. Et ferjeanløp på Framnes vil gi lite attraktive trafikale løsninger, da det ligger for langt unna de større trafikårene, som riksvei 303, byens innfarstvei fra E18. Både Stub og Thorøya har bedre trafikale forbindelser.

Dette viser at det finnes flere alternativer for plassering av nytt ferjeanløp, både i det indre havnebassenget, men også lenger ut i fjorden.

I dette prosjektet forutsettes det at ferjene flyttes ut av det indre havnebassenget. En videre diskusjon av ferjeanløpets nye plassering vil ikke være en del av dette prosjektet.





TRAFIKK

Dagens situasjon

Det er i dag fire øst-vestgående trafikkarer gjennom sentrum:

1. Fv260 Strandpromenaden - Tollbugata er det sydligste av tverrforbindelsene, og veien ligger langt ned mot havneområdet.
2. Hjertnespromenaden - Strandgata går i overkant av Badeparken og deretter på nedsiden av Hvaltorvet kjøpesenter. Før Hvaltorvets utvidelse gikk Hjertnespromenaden direkte mellom Sandefjordsveien og Museumsgata, men den delen av veien er nå stengt.
3. Landstads gate går i overkant av sentrumskjernen hvor konflikten med sentrumsliv og fotgjengere er mindre.
4. Fv180 Skiringssalveien - Peter Castbergs gate går i utkanten av sentrum, parallelt med jernbaneskinnene. Slik utgjør ikke gaten noen ekstra barriere.



Illustrasjonen viser at det har vært en økning av trafikk i og omkring sentrum siden 1998.

Jernbanealléen er en viktig overordnet gate som går i en rett akse fra jernbanestasjonen i nord til Hvalfangstmonumentet i sør. Den nederste delen fra torvet og ned til Hvalfangstmonumentet har mye trafikk, og med kantparkering langs begge sider fremstår gaten som bred og bilene dominerer inntrykket. Dette tar fokuset vekk fra Hvalfangstmonumentet som fondmotiv i enden av gaten.

Hjertnespromenaden er en viktig historisk gate, som også er dominert av trafikk. Dimensjonene på gaten er store, og kantparkeringen varierer mellom ensidig og tosidig. En gangvei langs parken og elementer langs denne skaper en bedre relasjon til parken. Gaten var tidligere gjennomgående til Museumsgaten, men etter at Hvaltorvet kjøpesenter ble utvidet, har deler av gaten blitt avstengt.

Gatestrekningen Strandpromenaden – Tollbugata er den gaten som i størst grad utgjør en barriere for den fremtidige byutviklingen. Gaten er sterkt trafikkert og langs Strandpromenaden er det også tosidig kantparkering. Trafikken og dimensjonene gjør at gaten fremstår som en barriere som skiller Badeparken og sentrumskjernen fra havnen.



Bredden på de fargede strekene angir relativ trafikkmengde utifra dagens trafikk tall (dagens trafikkmengde i Hjertnespromenaden er estimert). (Tall fra Sandefjord kommune og Vegvesenet)



Hjertnespromenaden har store dimensjoner, med en bredde på opptil 14 meter.



Strandpromenaden skjærer gjennom grønnstrukturen.



Jernbanealléen domineres av trafikk og parkering.

Alternativ A

Denne løsningen innebærer å la gateløpene ligge der de ligger i dag og heller redusere gatebredden på Strandpromenaden og fjerne kantparkeringen på én eller begge sider. Når ferjen flyttes kan også de ekstra filene i Strandpromenaden og Tollbugata fjernes. Thor Dahls gate beholdes, men gjøres om til gågate, som knytter sammen torget og havnen.

Dette alternativet innebærer små forandringer og lave kostnader. Gågaten gir en konsentrasjon av bylivet langs denne indre akse, mens overgangen mellom park og utbygging vil domineres av trafikk. For parken og grøntdraget gir dette alternativet få forbedringer, mens gågaten og den nye bebyggelsen bidrar til bedre tilknytning mellom sjøen og sentrum.



Alternativ B

Strandpromenaden fjernes. Møtet mellom Jernbanealléen og Tollbugata legges utenom Hvalfangstmonumentet, og monumentet blir dermed liggende i parken. Gjennom det nye utbyggingsområdet fordeles biltrafikken på to øst-vestgående gater, mens Thor Dahls gate blir en gågate.

Gågatens lokalisering vil gi samme resultat som i alternativ A, hvor bylivet konsentreres rundt fotgjengeraksen. Dette alternativet vil knytte parken bedre til sjøen, mens overgangen mellom parken og sentrum vil domineres av biltrafikk.



Alternativ C

I dette alternativet fjernes også deler av Tollbugata, mens den nederste delen av Jernbanealléen blir gågate fra torget og ned til Hvalfangstmonumentet. Biltrafikken mellom øst og vest vil nå gå i Hjertnespromenaden.

I denne løsning tillates det biltrafikk langs Thor Dahls gate, mens det legges vekt på overgangen mellom park og bebyggelse, og prioriterer dette som fotgjengerakse. I dette området vil man oppnå god kontakt mellom park, sjø og bebyggelse.



Vurdering og konklusjon

Spørsmålet om Strandpromenaden bør fjernes eller ikke, er på mange måter et spørsmål om man skal vektlegge park eller trafikk. Ved å fjerne veien vil man få en sterkere grønnstruktur som strekker seg ned mot sjøen og griper rundt Hesteskoen. Dette vil også bidra til å knytte parken til sjøen. Ved å fjerne denne gaten vil trafikken flyttes over på de tre andre eksisterende tverrforbindelsene omkring sentrum. Dette er gater med tilstrekkelige dimensjoner som allerede har betydelig trafikkmengde. Trafikkøkningen i disse gatene vil derfor ikke fremstå som noen radikal endring.

Med en sentrumsutvikling som strekker seg ned mot sjøen vil Badeparken bli mer sentral og få en viktigere funksjon som bypark. Å knytte sammen sjøen, parken

og byen på denne måten vil gi et sterkt og godt samspill. Biltrafikken bør være underordnet dette, og den mindre omveien dette medfører for enkelte bilister, blir mindre viktig i den større sammenhengen. For å styrke spillet mellom parken og byen vil det være viktig å aktivisere parken. En gågate langs Thor Dahls gate vil ha den ulempen at bylivet konsentreres langs denne gaten, mens grensen mot parken vil bli liggende som en bakside dominert av biltrafikk. Solforholdene langs Thor Dahls gate vil heller ikke være gode når arealene på vestsiden av gaten blir bebygget, og det vil dermed ikke være egnet for uteserveringer og annen utendørs aktivitet på ettermiddagen og kvelden. Overgangen mellom ny bebyggelse og parken har derimot svært gode forutsetninger for å bli

en attraktiv og spennende sone. Dette er et område hvor det grønne og frodige vil møte det røffe og urbane. I tillegg er det en tydelig historisk og byplanmessig akse med et viktig monument som fondmotiv. Dette er en gate som tåler og fortjener større fokus i byutviklingen. I tillegg er det flotte solforhold her, noe som gjør området attraktivt for opphold.

På bakgrunn av disse vurderingene utpeker alternativ C seg som den av de trafikale løsningene som legger best til rette for den videre byutviklingen.



GÅGATER

Dagens situasjon

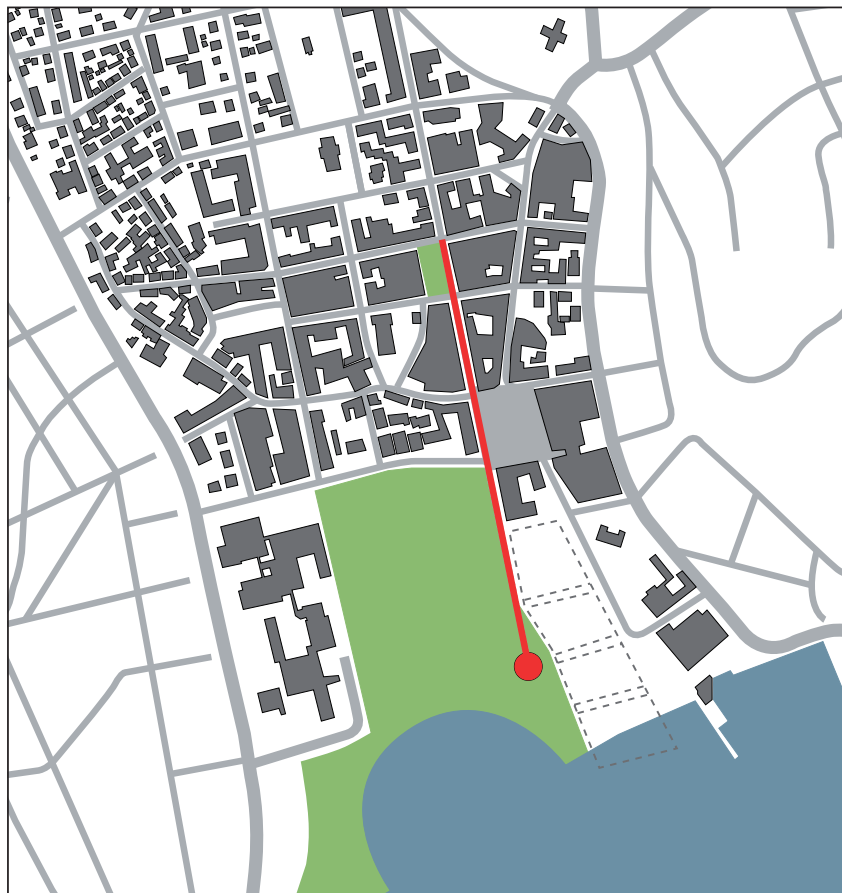
Det er i dag to gågater i Sandefjord. Dette er en del av Kongens gate og en del av Jernbanealléen beliggende ved Byparken nord i sentrumskjernen. Gågatestrekningen i Kongens gate er skyggefull og lite attraktiv. Den er ikke egnet for uteservering eller annet opphold på grunn av solforholdene. Beliggenheten samsvarer heller ikke med sentrums tyngdepunkt. Strekningen i Jernbanealléen er derimot solfylt og gir sammen med Byparken et godt inntrykk, men dette oppleves først og fremst som et sideareale til parken.



Dagens gågatestrekning i Kongens gate er svært skyggefull.



Alternativ A



Alternativ B

Videre utvikling

Ved å beholde eksisterende gågatestrekninger i tillegg til å opparbeide en ny strekning langs Badeparkens østside vil man få flere små strekninger med stor spredning og dårlig sammenheng, som vist i alternativ A. Ved derimot å prioritere Jernbanealléen som gågate, fra Byparken til Hvalfangstmonumentet, som vist i alternativ B, oppnås en sterk og sammenhengende struktur med attraktive oppholdskvaliteter. Denne vil også sammenfalle bedre med sentrums tyngdepunkt. Dermed skapes en tydelig akse som sentrum samles omkring.

For å etablere et mer forutsigbart kjøremønster kan den eksisterende gågaten i Kongens gate åpnes for trafikk, og det kan også åpnes et tverrgående gateløp i nordenden av torget.



Byparken sett fra nord.



Gågatestrekning i Jernbanealléen, langs byparken.



Fremtidig gågate?



Park

Shopping

Handel

Torg

Park

Uteservering

Kultur

Lek

Bolig

Kafé

Kultur

Uteliv

Utsikt

Bryggevandring

Strand

Kino

Bibliotek

Sjø



Illustrasjon: Lunde og Løvseth arkitekter

ALTERNATIVER OG VURDERINGER

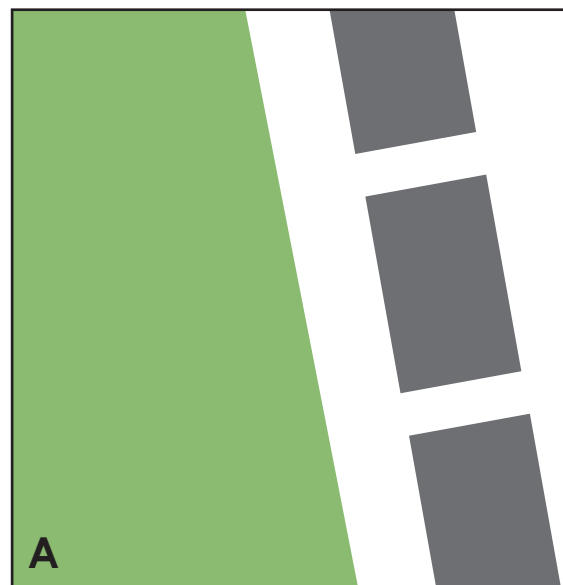
I prosessen frem mot det konkrete utformingsforlaget har mange alternative løsninger blitt vurdert for de ulike elementer og strukturer. I noen tilfeller peker et alternativ seg klart ut som det mest hensiktsmessige. I andre tilfeller kan løsningene synes likeverdige. Ofte kan en kombinasjon av ulike alternativ gi det beste resultatet. Illustrasjonene viser noen av alternativene og vurderingene som ligger til grunn for det endelige utformingsforlaget.

Parken og bebyggelsen

Alternativene er svært ulike og har alle spennende elementer i seg. De vil gi svært ulike møter mellom parken og bebyggelsen og ulike kvaliteter i overgangssonene. En kombinasjon av alternativer kan være en god løsning.

Bebyggelsen og monumentet

Videreføringen av fasaderekkene langs Jernbanealléen ender i Hvalfangstmonumentet. Dersom disse områdene skal utbygges kreves det derfor at fasaderekken brytes. Alternativ A gir en svært kunstig overgang, hvor monumentet blir liggende på grensen mellom park og bebyggelse. Alternativ B og C inkluderer monumentet i parken, noe som synes mer hensiktsmessig.



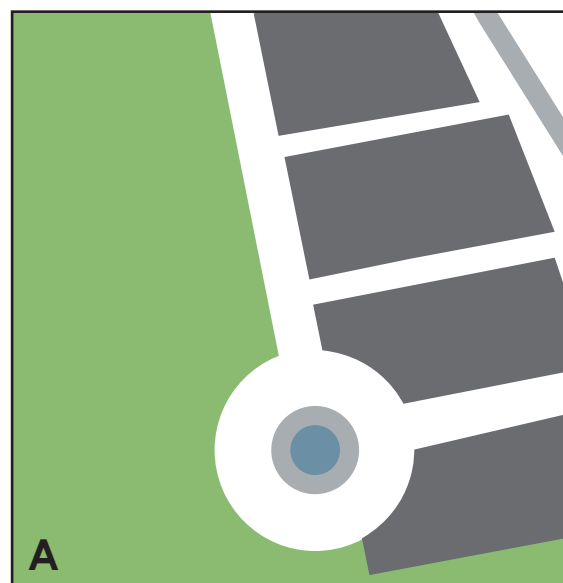
A En klar avgrensning mellom park og bebyggelse.



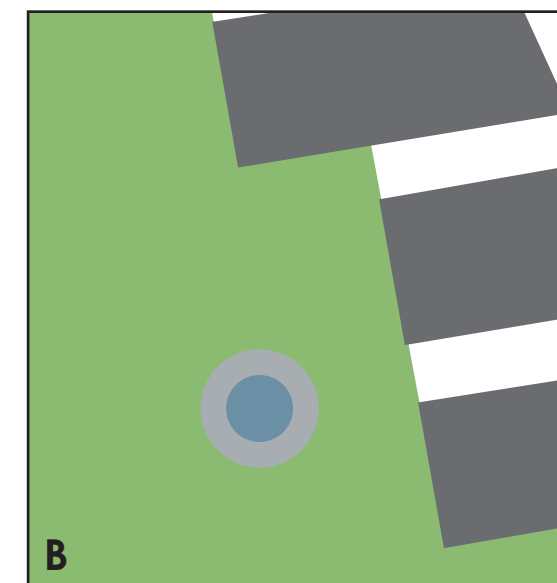
B Bebyggelse trekkes ut i parken.



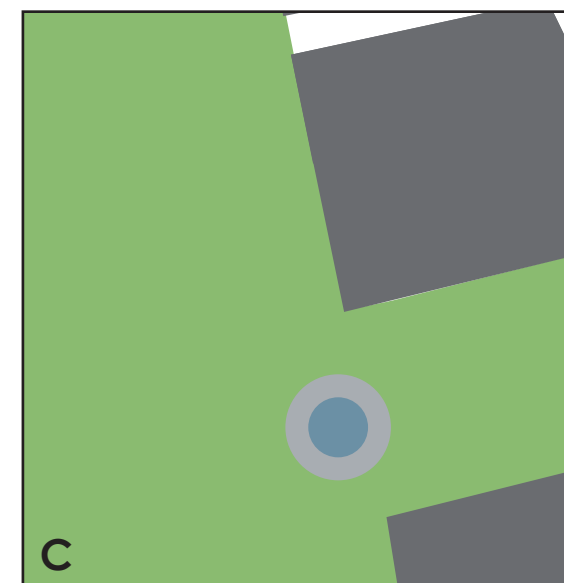
C Parken trekkes inn mellom bebyggelsen.



A Fasaderekken omkring monumentet følger monumentets form.



B Fasaderekken brytes og bygningene omkring monumentet trekkes lenger mot øst.



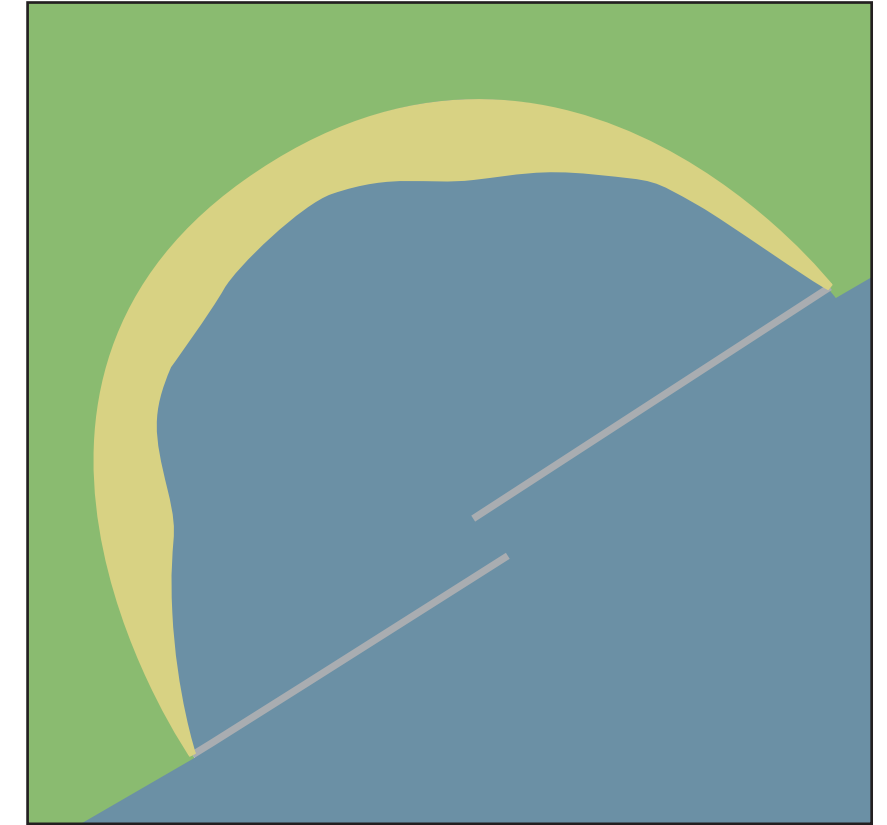
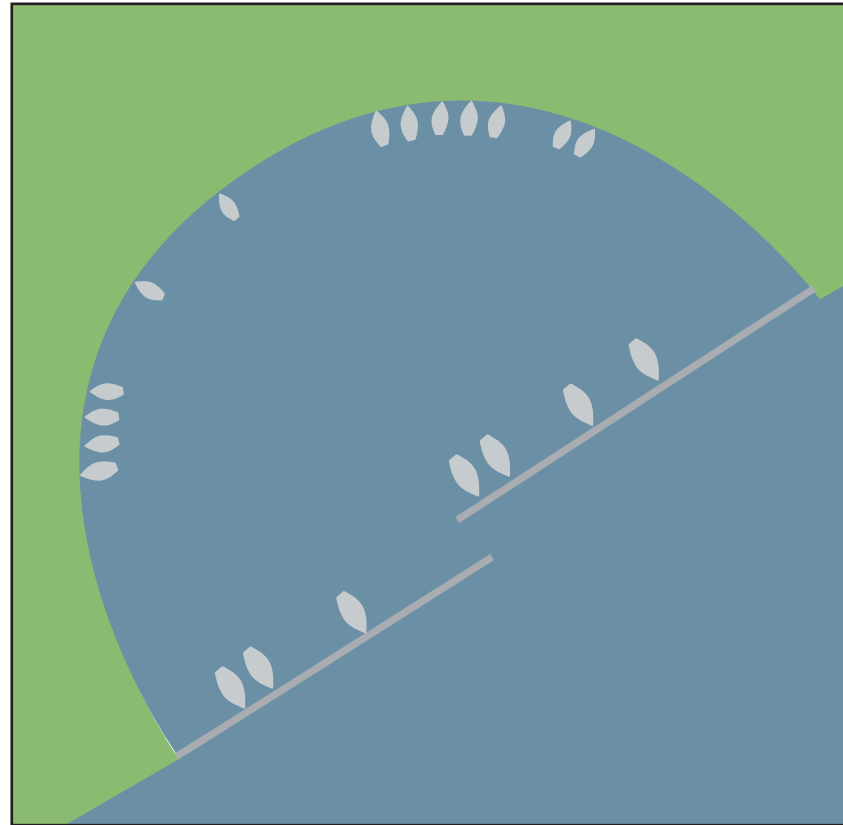
C Et opphold i bebyggelsesstrukturen gir plass for monumentet.

Hesteskoen

- småbåthavn eller bystrand?

Området benyttes i dag som småbåthavn. Dette fungerer bra, men samtidig har området har en så sentral beliggenhet at det ville være hensiktsmessig å utnytte det til noe som genererte mer aktivitet og som hadde bedre tilknytning til omgivelsene.

En strand i Hesteskoen vil gi et attraktivt møte mellom Badeparken og sjøen, og det vil gi grunnlag for aktivitet i det nærliggende området.



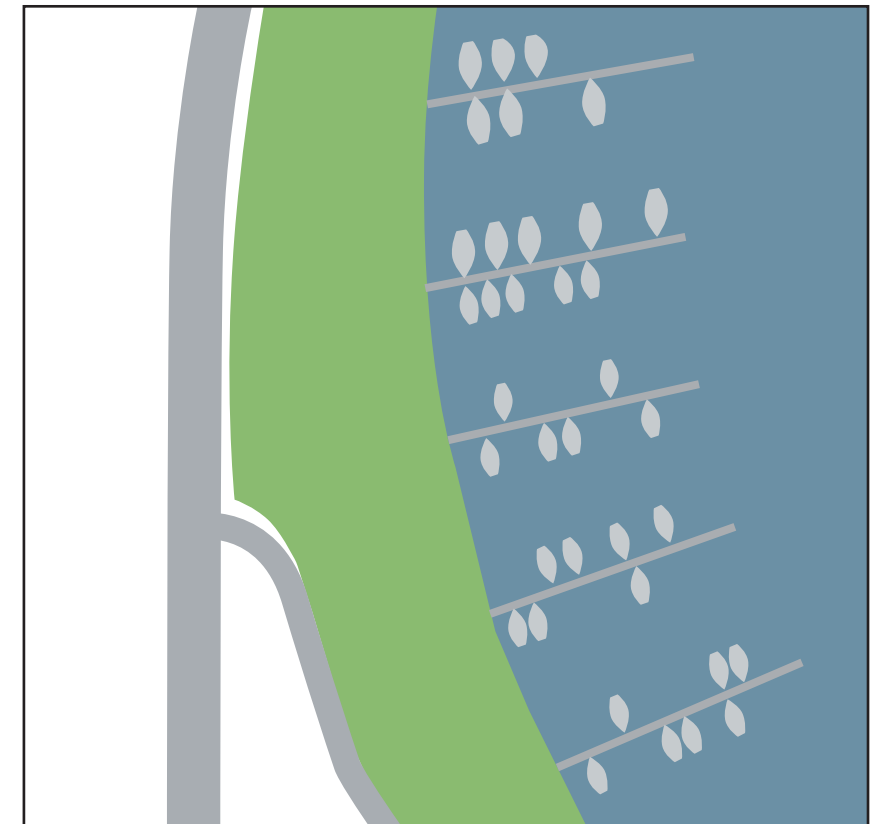
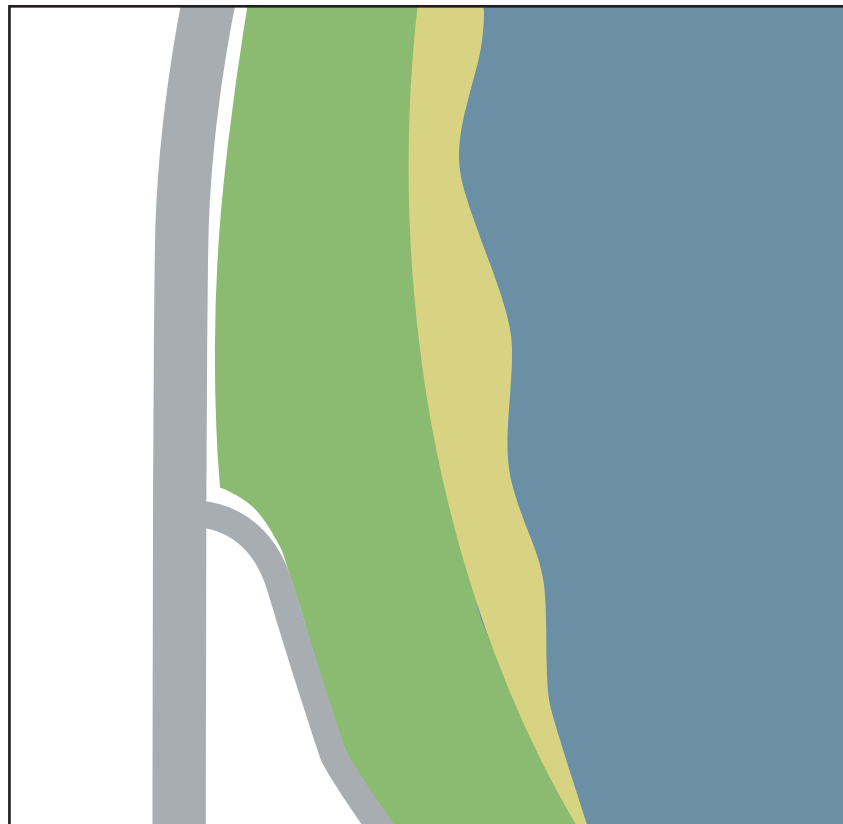
Vestsiden

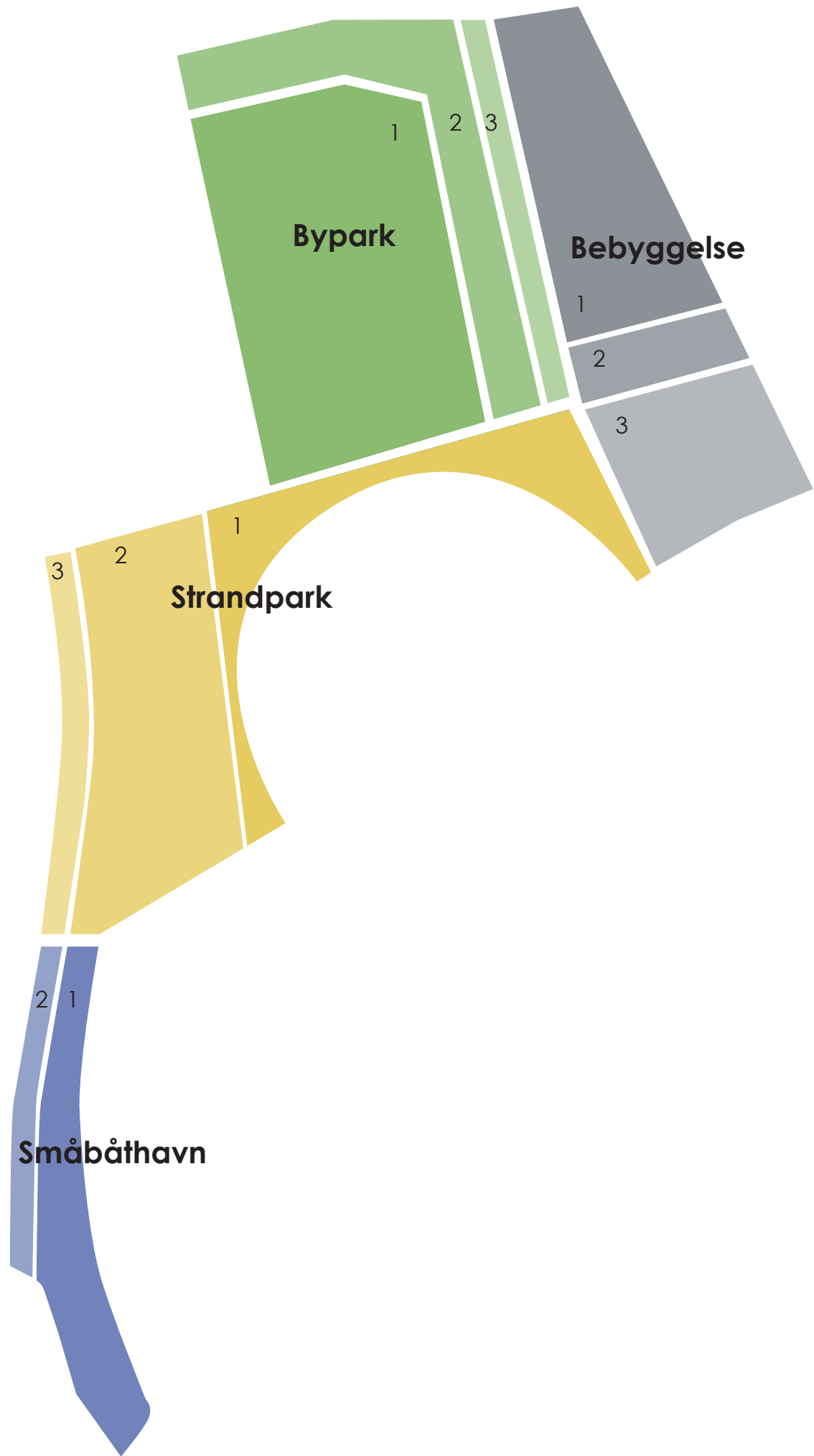
- småbåthavn eller bystrand?

Deler av området er i dag opparbeidet som småbåthavn, og et nærliggende scenario er at resten av området også benyttes til dette formålet. Området har også vært foreslått som plassering for ny bystrand.

På grunn av områdets nærhet til veien i bakkant samt de uheldige solforholdene er ikke området spesielt godt egnet for en strand. Området ligger dessuten litt unna sentrum og Badeparken, og ved å legge en strand her vil bylivet og aktiviteten spres over et enda større område.

Småbåthavn synes som et mer foruftig formål for utvikling av dette området, noe som ikke krever tilsvarende oppholdskvaliteter.





FJORDPARKEN

Med bakgrunn i gjennomførte drøftinger og alternativsvurderinger viser illustrasjonen en hensiktsmessig arealbruk for oppgaveområdet.

Bypark

Parken er en sentral og sterk struktur som knytter oppgaveområdet sammen. Den har god kontakt med både den nye sentrumsbebyggelsen og sjøen.

1. Det sentrale parkarealet strekker seg ned og møter sjøen i den nye bystranden.
2. Grensene mellom sentrum og parken aktiveres.
3. Parken møter den nye sentrumsbebyggelsen i en gågate.

Strandpark

1. Hesteskoen opparbeides til bystrand. Denne får en sentral og attraktiv beliggenhet nær parken og sentrum, med flott utsikt og gode solforhold.
2. Det opparbeides et aktivitetsområde som tilrettelegger for relevante aktiviteter knyttet til stranden.
3. Deler av dagens parkeringsareal videreføres for å sikre parkeringsmuligheter til den nye stranden og sentrumsområdet. Arealet fungerer også som en buffer mot veien.

Bebyggelse

Sentrum beveger seg nedover og møter sjøen.

1. Bykvartalene får strekke seg ned langs parken.
2. Mindre tett bebyggelse slipper parken og grønnstrukturen gjennom og knytter Badeparken til Kurbadets park.
3. Sentrum møter sjøen.

Småbåthavn

1. Dagens småbåthavn utvides til å strekke seg langs hele området.
2. Småbåthavnen er et positivt innslag i havneområdet og en fin sekvens av en sammenhengende havnepromenade. Plasseringen beslaglegger ikke attraktive oppholdsarealer
3. Parkering for småbåthavnen.



DEL 3: PROSJEKT

MASTERPLAN

I det endelige planforslaget utgjør den nye Fjordparken en sterk, overordnet struktur som knytter områdets ulike elementer sammen. Sentrumsbebyggelsen får strekke seg ned langs parkens østside og møte sjøen. Ved at byen omslutter parken øker også bruksgrunnlaget og verdien av Badeparken som en sentrumspark. Den nye gågaten ender i Hvalfangstmonumentet som nå er omsluttet av parken. Langs gågaten skapes et attraktivt miljø hvor bylivet med handel, kaféer og uteliv møter den grønne, frodige parken. Sonen mellom parken og bebyggelsen har flotte solforhold, og lekeplassen, skateparken og Hvalfangstmonumentet genererer aktivitet.

Parken strekker seg helt ned til sjøen hvor den møter byens nye bystrand. Stranden er tilknyttet et aktivitetsområde med fasiliteter for lek og spill. Strømbadet får tilbake sin funksjon som sjøbad, med tilhørende badstuer. På en av bryggene ved strandområdet anlegges et hoppe- og stupetårn. Videre utover mot Stub utvides den eksisterende småbåthavnen. En sammenhengende havnepromenade går langs hele oppgaveområdet.

Bebyggelsen langs gågaten anlegges som et kompakt sentrumskvartal i 2 etasjer, med boliglameller over. Mellom lamellene anlegges det uteområder tilhørende boligene. Det oppføres parkeringsanlegg under bygningene, med innkjøring fra øst.

Nærmere sjøen trekkes bygningsstrukturene lenger mot øst for å skape mer rom omkring Hvalfangstmonumentet og for å gi parken plass til å gripe inn rundt bebyggelsen. Byvillaene skaper en mer spredt bebyggelsesstruktur, og den omkringliggende vegetasjonen strekker seg inn og knytter seg til parken omkring Kurbadet.

Lengst ned mot vannet anlegges et bygg som rommer nytt bibliotek, kino og videregående skole. De ulike funksjonene gir grunnlag for en overlappende bruk av fasiliteter og arealer. Bygningen har en indre plass som henvender seg mot sjøen. Bygningen krager ut over sjøkanten fra 2. etasje, slik at bryggekannten holdes åpen og fri for ferdsel.

Rica Park Hotel har fått ny adkomst fra nord langs Badeparkens vestlige grense hvor det er dårlige solforhold og lite attraktivt for opphold. Dette frigjør arealet sør for hotellet og skaper en bedre sammenheng mot sjøen.





Parkering

Kunstgressbane

Aktivitetssområde

Bypark

Småbåthavn

Bystrand

Lekeplass

Skatepark

Gågate

Detaljområde

Sjøbad

Stupetårn

Hvålfangstmonumentet

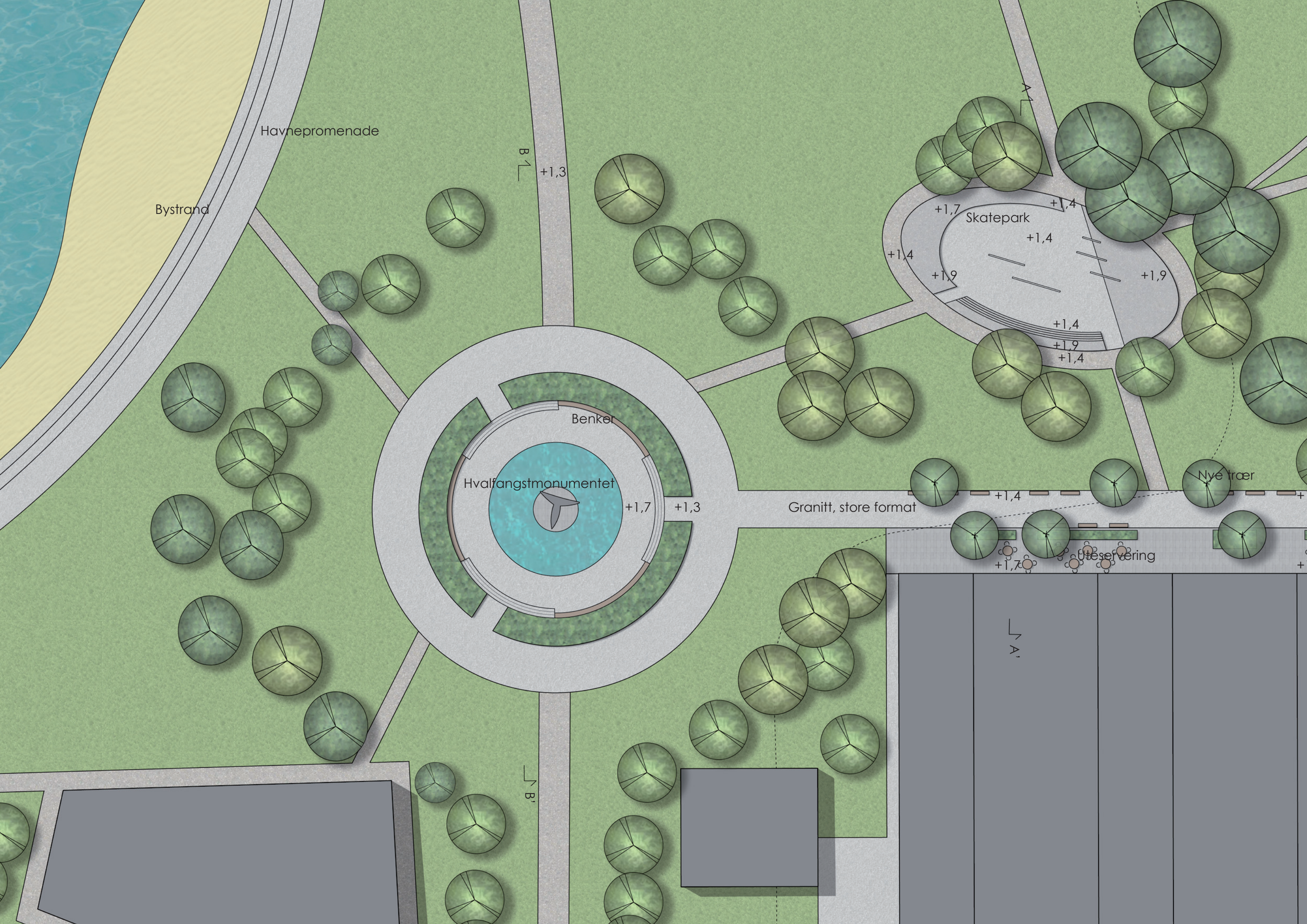
Sentrumskvartal

Byvillaer

Kino, bibliotek og undervisning



M 1:2000



Havnepromenade

Bystrand

B
└┘

+1,3

Skatepark

+1,7

+1,4

+1,4

+1,4

+1,9

+1,9

+1,4

+1,9

+1,4

Benker

Hvalfangstmonumentet

+1,7

+1,3

Granitt, store format

+1,4

Nye træer

Uteservering

+1,7

A
└┘

B
└┘



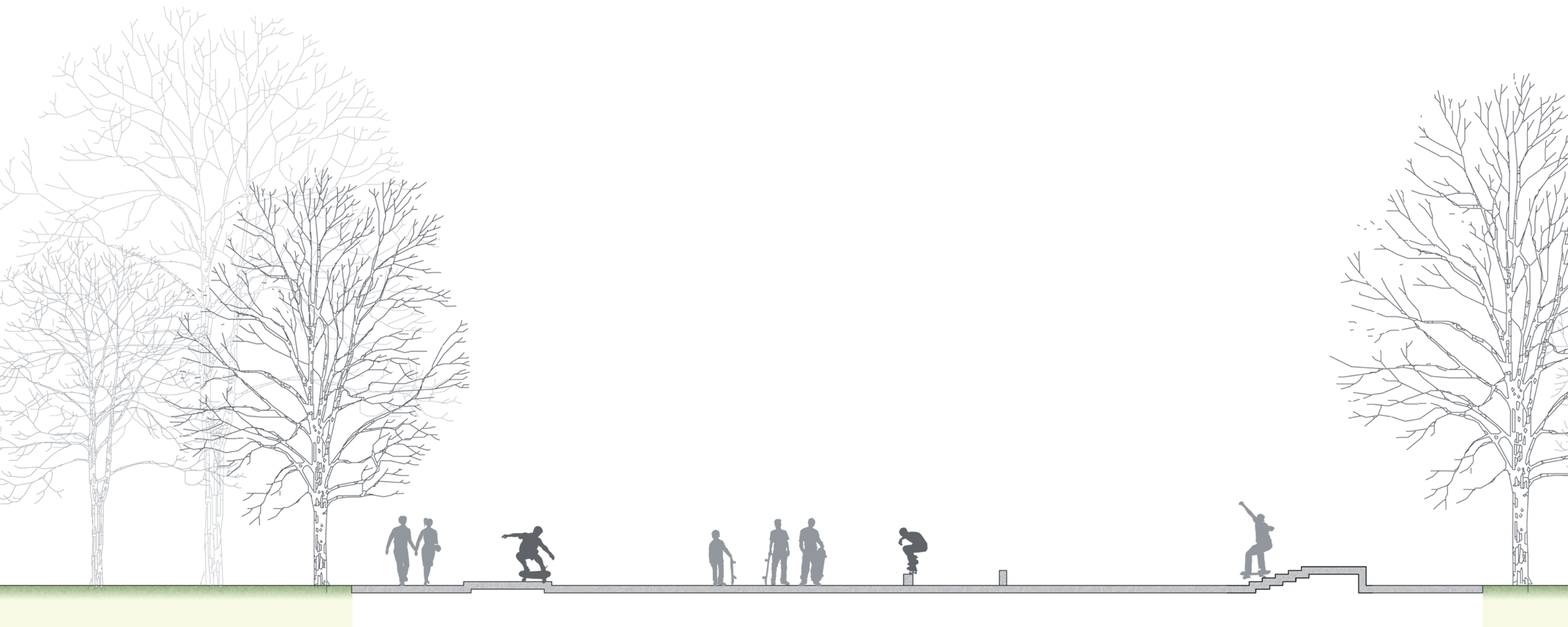
GÅGATEN

Gågaten er delt inn i to primære områder; et gangareal og et sideareal. Gangarealet er sentrert i forhold til Hvalfangstmonumentet. Her holdes det åpent for gangtrafikk, mens benker langs kantene gir mulighet for å sette seg ned. Sidearealet trekkes inn mot fasadene og gir mulighet for en variasjon av bruk, eksempelvis til uteserveringer og butikkutstillinger. Store plantefelt skaper et romlig skille mellom arealene, og trær langs gangarealet retter opp siktaksen mot Hvalfangstmonumentet. Monumentet omslutes av Badeparken, og de forbedrede omgivelsene gjør det til et mer attraktivt oppholdssted. Lekeplassen er et eksisterende element som blir liggende i nærhet til gågaten. Den nye skateparken erstatter den eksisterende, og den har et urbant design med fokus på kanter og rails.

Gågaten opparbeides i granitt, i likhet med gågatestrekningen lenger opp i Jernbanealléen, for å skape et helhetlig uttrykk. I gangarealet benyttes store formater på granittelementene, mens mindre formater benyttes i sidearealet. Gangveiene i parken gruslegges.

Langs gågaten plantes Storrobina, som får strekke seg litt ut i parken. Disse trærne har en luftig og asymmetrisk trekrone. Trærne passer godt sammen med den øvrige parkvegetasjonen, samtidig som de bidrar til å gi området langs gågaten et eget uttrykk. Plantearealene opparbeides med en variasjon av prydgress, busker og stauder.

(Nye trær er markert med +)



SNITT A - A'

M 1:100





SNITT B - B'

M 1:100





STRANDPARKEN

Den nye strandparken består av bystranden og et tilknyttet aktivitetsområde. Bystranden anlegges i Hesteskoen, med sandstrand ytterst og trapper opp til omkringliggende terreng. Trinnene har sittehøyde og er brede slik at de er egnet til å sitte og ligge på. Utifra vannstands nivået vil det variere hvor mye av sandstranden og trappetrinnene som er tilgjengelige. Ekstra trinn i normal ganghøyde er lagt inn for å sikre enkel tilgang mellom nivåene. I området ligger også en kafé med uteservering og en bygning med toaletter og garderober.

I tilknytning til stranden anlegges et aktivitetsområde for lek og spill. Her er det sandbaner som kan benyttes til beachvolleyball, beachhåndball, beachfotball og lignende samt gressplen for annen aktivitet. Terrengformene i området har flere funksjoner. De er fine å sitte på og fungerer som tribuner knyttet til sandbanene. De er romdannende, skaper spenning i et ellers flatt landskap og fungerer som buffere mot parkeringen. I den mest markante terrengformen er det i tillegg lagt inn betongtrinn og det skapes slik et amfi omkring den ene sandbanen.

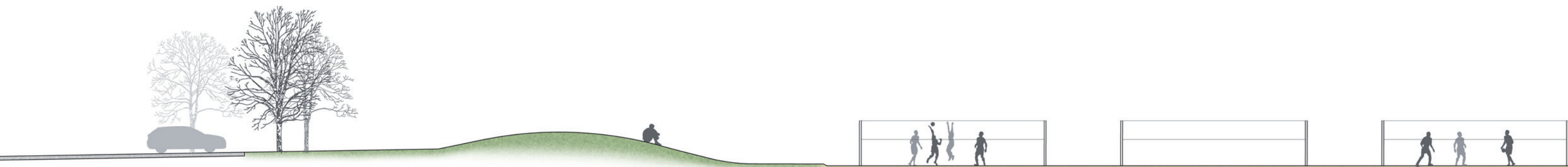
Gangveien langs stranden anlegges i plasstøpt betong og er en del av en sammenhengende havnepromenade. Trinnene ned mot bystranden er også av betong, mens øvrige gangveier gruslegges.

Det er i dag lite vegetasjon i dette området. Ny vegetasjon opparbeides som en sammensatt trevegetasjon med innenlandske løvtrearter.



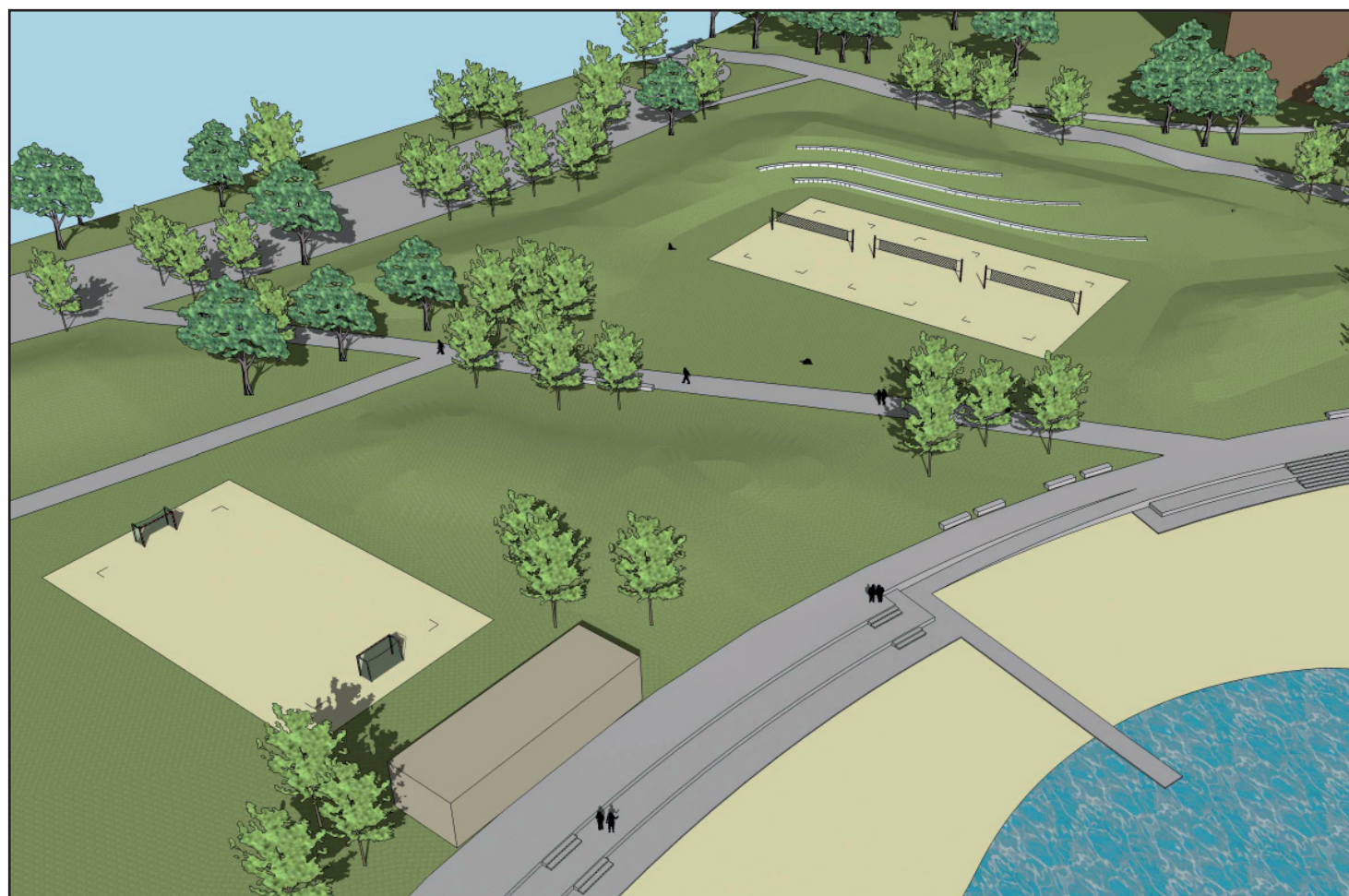
SNITT C - C'

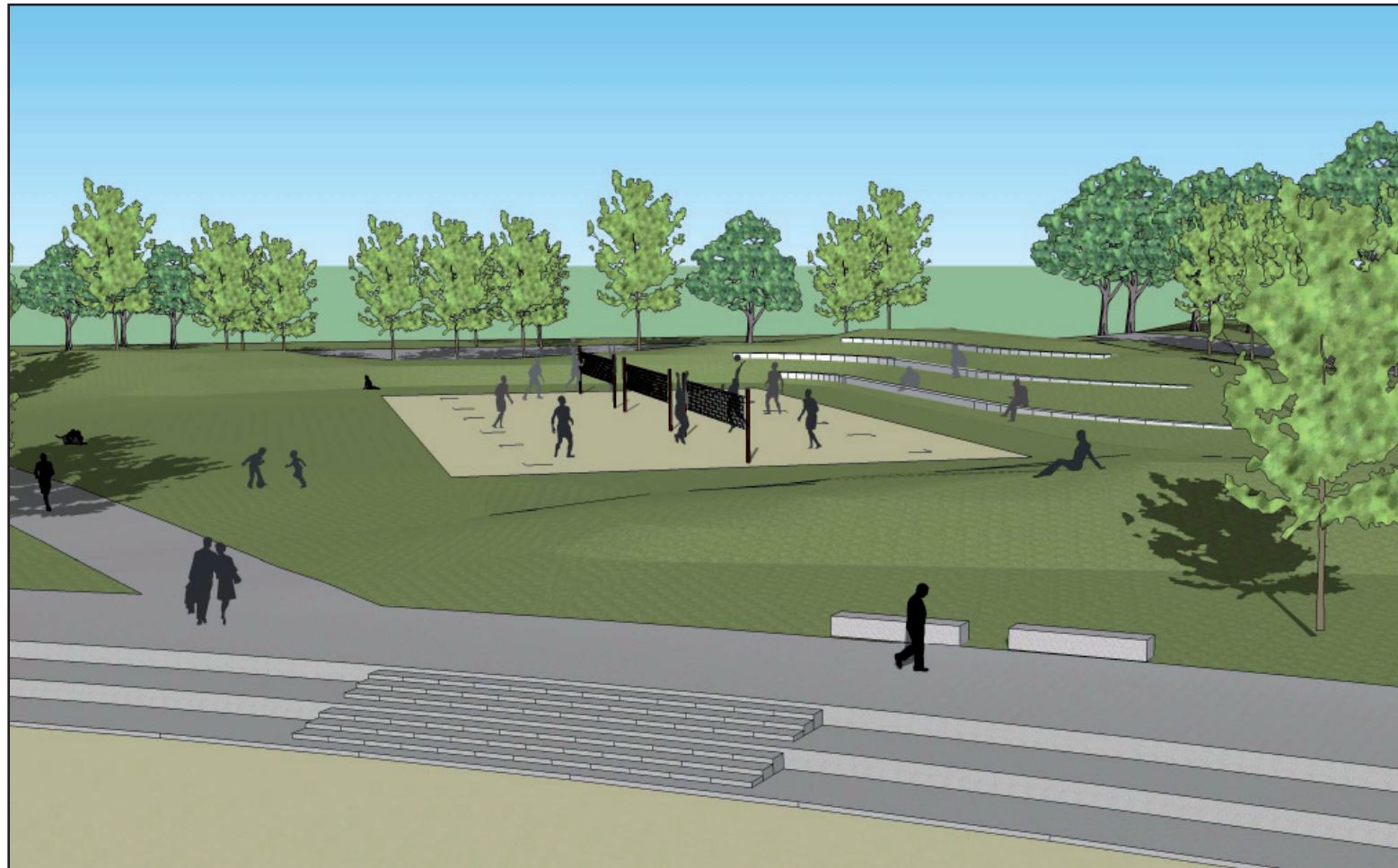
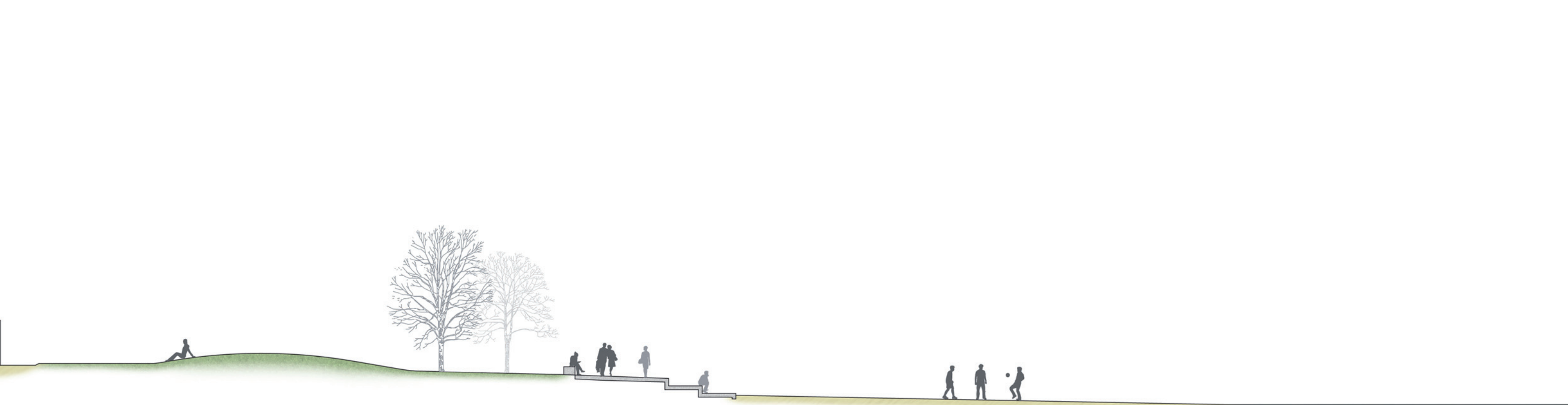
M 1:100



SNITT D - D'

M 1:200





KILDER

Sandefjord kommune (1990) *Konkurransen for Sandefjord Havn - Parallell oppdrag*, T.S. sak nr.8

Sandefjord kommune (2002) *Allaktivitetshus - Tivolitomta*, innstilling fra rådmannen til Formannskapet

Sandefjord kommune (2006) *Notat - inkommande forslag til kino på tivolitomta*, saksnr.:28/06

Sandefjord kommune (2008) *SS - planlegging av bryggeområdet*, saksnr.:158/08

Sandefjord kommune (2009a) *Utvidelse av Park Hotell ANS - Gnr. 165/2 m.fl. - føringer for reguleringsarbeid og bruk av kommunal grunn*, saksnr.: 48/09

Sandefjord kommune (2009b) *Planlegging av bryggeområdet, gnr 173/2 m.fl. - føringer for reguleringsarbeid*, saksnr.:129/09

Olstad, F. (1995). *Sandefjords historie: Bind 1 - Strandsitter og Verdensborger*. Sandefjord kommune

Olstad, F. (1997). *Sandefjords historie: Bind 2 - En vanlig småby?*. Sandefjord kommune

Alle bilder og illustrasjoner er forfatterens egne, dersom ikke annet er oppgitt.

Etterord

Å jobbe med eget hjemsted i et omfattende prosjekt som dette har hatt sine styrker og svakheter.

Min gode kjennskap til byen har ført til at jeg har kunnskap om situasjonen og utviklingen over et lenger tidsrom, og jeg har en bredere forståelse for problemstillingen. Samtidig har det krevet at jeg har satt egne tanker og synspunkter på prøve, for å unngå å være forutinntatt og snever i mine vurderinger.

Takk til overarkitekt Tone Refsahl, park- og idrettssjef Per S. Rønningen og havnesjef Bjørnar Christiansen i Sandefjord kommune for hjelp til å skaffe bakgrunnsinformasjon. En takk rettes også til Øyvind Thuresson ved Hvalfangstmuseet, for hjelp med historiske bilder.