



SANDNES SENTRUM

STEDSANALYSE

FORMÅL

KAP Kontor for Arkitektur og Plan har på oppdrag fra Sandnes kommune utarbeidet en stedsanalyse for Sandnes sentrum. Formålet med stedsanalysen er å utarbeide et nøytralt kunnskapsgrunnlag for strategiske diskusjoner og mulighetsstudier i videre planprosess. Analysen er i hovedtrekk basert på grunnlagsdata videreformidlet av kommunen. Studieområdet er satt til å være større enn avgrensningen i gjeldene plan, for slik å få vurdert planområdets sammenhenger.

Sandnes kommune 19.10.2017

Stedsanalysen er utarbeidet av KAP ved sivilarkitektene Tonje Broch Moe, Henrik Lundberg og Hilde Stedje, samt praktikant Ola Ahmad. Gjennom flere arbeidsmøter er innholdet diskutert med en referansegruppe fra kommunen bestående av Ingrid Eide, Siri Gramstad, Lene Bjørnø og Ole Tønning.

KAP Kontor for Arkitektur og Plan
Strandkaien 44 - 4005 Stavanger
www.kap.no - hl@kap.no
T: 51 21 65 10 - 97 02 38 86

STEDSANALYSE

Sandnes kommune skal revidere Sentrumsplanen og har derfor behov for en stedsanalyse som del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet. Studieområdet er satt litt større enn avgrensningen planen vil omfatte, for slik å få vurdert planområdets sammenhenger.

Sandnes sentrum har en interessant utvikling, med en betydelig vekst de siste tiårene. Byen er i ferd med å utvikle en sentrumsbebyggelse som står i forhold til byens størrelse. Det er behov for langt flere arbeidsplasser i sentrum, og det er nødvendig å styrke bylivet i sentrum. Den nye byutviklingen med det kommende rådhuset innerst i Vågen er slik en viktig brikke. Det positive i at det er betydelig investeringsvilje i sentrum motveies av at viktige historiske områder settes under press. Det nye har en annen skala og strukturer som truer med å dominere og fortrenge eksisterende sentrumsbebyggelse. Vi har derfor forsøkt å gi analysen et strategisk fokus, for slik best å kunne håndtere de utfordringer sentrum står overfor.

Analysen følger oppsettet til Realistisk byanalyse, og er komplettert med kunnskap og data som fokuserer på endring og transformasjon. Det er både elementer vi kan lese ut av de fysiske kartleggingen, av nye kontekstuelle forståelser og av ikke-fysiske elementer.

Analysen rommer også registreringer som gir forståelse for bylandskapet, som utgjøres av det bygde i samvirke med det naturgitte landskapet. Vi har forsøkt å få frem en visuell forståelse av omgivelsene som tolker den romlige og stedlige identiteten. Denne bylandskapsforståelsen kan hjelpe å adressere strukturelle utfordringer i byen, og slik bli et operativt verktøy både på et overordnet nivå og i en mer detaljert sammenheng.

ANBEFALINGER

I forlengelse av analysen er vi bedt om å gi anbefalinger for videre planarbeid. Disse er samlet i et eget hefte.

K A P 23.10.2017

01 HISTORISK UTVIKLING	side 5
STRANDSTEDET SANDNES FRAM TIL 1875	side 6
BYDANNELSE 1875 – 1900	side 7
STASJONSBYEN 1900 – 1920	side 9
RUTENETT OG UTFYLLINGER 1920 – 1940	side 15
EKSPANSJON 1940 – 1960	side 17
INDUSTRIBY 1060 – 1980	side 21
OMSTILLING 1980 – 2000	side 23
NY VEKST 2000 – 2017	side 29
PRIMÆRE ELEMENTER	side 30
SANDNES ROLLE I REGIONEN	side 32
02 PLANSTATUS	side 33
GJELDENDE SENTRUMSPLAN	side 34
GRØNTPLAN	side 35
REGULERTE BYGNINGSHØYDER	side 36
GATEBRUKSPLAN	side 37
BUSSVEIEN OG KOLLEKTIVTRAFIKK	side 38
BILFRITT SENTRUM ?	side 39
HOVEDVEIER OG PARKERING	side 40
SYKKEL OG GANGE	side 41
AKTUELLE PLANPROSESSER	side 42
HISTORISKE SONER	side 43
STATUS KULTURMINNER SENTRUM	side 44
03 LANDSKAP	side 45
LANDSKAPSSTRUKTUR/TOPOGRAFI	side 46
EKSISTERENDE GRØNTSTRUKTUR	side 47
HARDE FLATER	side 48
HAVSTIGNING OG FLOM	side 49
GRUNNFORHOLD	side 50
04 DET BYGDE	side 51
BEBYGGELSESSTRUKTUR	side 52
TPOLOGI	side 53
FUNKSJONER	side 56
EIENDOMSFORHOLD	side 61
05 BYENS FORM	side 62
SENTRUMS UTSTREKNING	side 63
GATE VS VEI	side 64
BYROM	side 65
BYSKALA	side 66
SIKTLINJER OG BARRIÆRER	side 67
HOMOGENE OMRÅDER	side 68
HETEROGENE OMRÅDER	side 69
TRANSFORMASJONSOMRÅDER	side 70
FORTETTINGSPOTENSIALE	side 71
HARDT OG MYKT	side 72
DELOMRÅDER; KONTEKSTER	side 73
BYENE I BYEN	side 74
06 BEFOLKNINGSDATA	side 79
LEVEKÅR	side 80
BEFOLKNINGSVEKST	side 81
BEFOLKNINGSTETTHET	side 82
BEFOLKNINGSTETTHET	side 83
ARBEIDSPLASSTETTHET	side 84
REISEMIDDELFORDELING	side 85
FORTETTINGSPROSJEKT	side 86
KILDER	side 87

INNHold



01 HISTORISK UTVIKLING

HENDELSER, UTVIKLINGSTREKK SOM HAR PÅVIRKET STEDETS FYSISKE FORM OG BRUK

STRANDSTEDET SANDNES - FRAM TIL 1875

I 1665 kom de første strandboerne til Sandnes. Stedet hadde en god kombinasjon til å brødfø seg på; fruktbar jord og rikt fiske i fjorden.

De første strandbeboerne slo seg ned på et nes, med en romslig flate ut mot sjøen. Her var fjorden på sitt smaleste, og de kunne tjene penger på å skyss folk over til Hana.

Den første handelen begynte tidlig på 1700-tallet. Man vet med sikkerhet at det første tømra lagerhuset ble satt opp på Neset i 1730. Neset er i dag der Strandgata og Langgata møtes. M.A Grude mener at det var dette sandneset som ga byen navn.

I 1731 kom det første gjestgiveriet til Sandnes og handelen vokste i omfang. Det var Stavanger som hadde handelsprivilegene i området, og dette vekket bekymring. I 1736 ble det innkalt til et møte i Stavanger Raadstue der de fordømte den ulovelige handlen som foregikk i Sandnes.

Området hadde attraktive leirbakker som etterhvert gav grunnlag for teglverk og pottemakere. Sandnes fikk sitt første teglverk, Sandnæs teglverk (Gamlaverket) i 1782.

I 1825 var det 1269 innbyggere i Høyland, av disse bodde 252 i Strandstedet Sandnes

I 1847 ble den første bevilling til handel gitt til en virksomhet på Neset - og i 1857 var det seks butikker på Sandnes.

NESET



Kartet viser at det kun er enkelte småhus i enden av Gandsfjorden i begynnelsen av 1700-tallet. Kilde: Byantivaren

PRIMÆRE ELEMENTER

- Topografien
- Sjøen; fiske
- Skyss over fjorden

BYDANNELSE 1875 - 1900

Jernbanen ble anlagt i 1878 og gikk i første omgang fra Stavanger til Egersund. Anleggelsen forsterket byens langstrakte form i nord-sør retning. Stasjonen ble lagt på fylling like sør for Neset. I 1890 ble Neset utbygd med dampskipkai.

Krossen var stedet der veiene fra Gjesdal, Jæren og Sola møttes. Byen vokser som ladested og samlet handel for omkringliggende jordbruk. I 1870-årene etablerte Jonas Øglænd sin første butikk her, med salg av kolonialvarer, jernvarer, mel, sko, klær og vin. Veiene inn til Krossen brakte stadig flere varer for salg og kjøpende kunder.

Langgata forbant de to knutepunktene Krossen og Neset og vokste opp som sentrumsgate. I sør rundt Krossen fikk handelen sitt tyngdepunkt, mens de nordlige delene fikk offentlige institusjoner som kommunestyrehus, skole, bank og sykehus.

Gamlaverket var eneste verk frem til 1850. De neste 50 år ble 7 nye teglverk etablert; Gravaren 1, Altona, Ullendal, Nynæs, Ganns, Gravaren 2 og Lura.

Langs sjøen kom det til flere pirer for skipsfarten, spesielt oppover vestsiden. Byen fikk sin første offentlige steinkai; dampskipskaia i 1890. Det ble foretatt utfyllinger og satt opp sjøhus og lagerbygg.

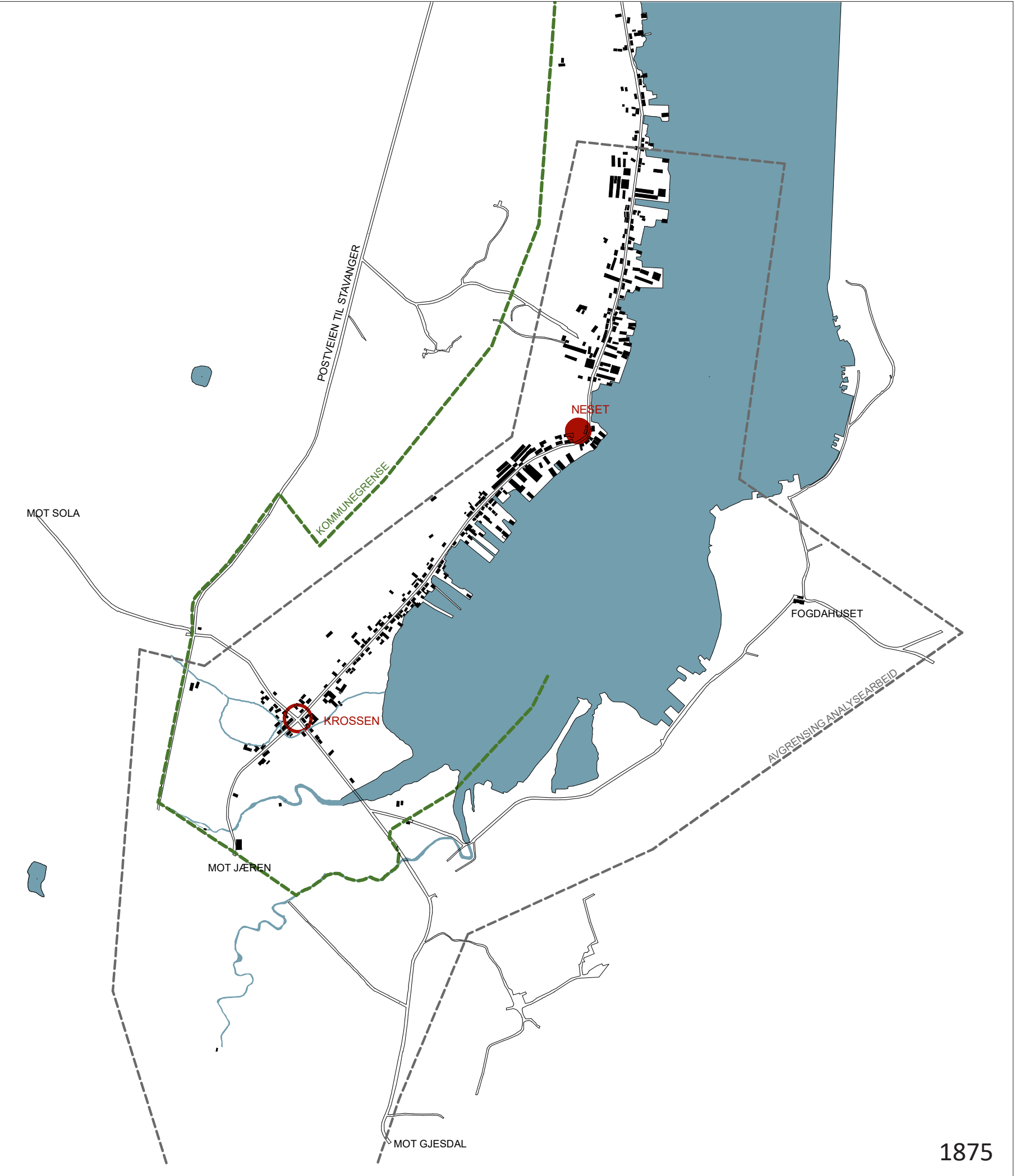
I 1847 ble Bygningsloven av 1845 gjort gjeldende for strandstedet. Med denne kom regler for utforming av bebyggelsen og pålegg om byplan. Byens første reguleringsplan ble vedtatt i 1862. Den regulerte et stort areal inn i 218 kvartaler, uten hensyn til topografi eller sjø - se Krums kart (side 13).

Den ambisiøse rutenettsplanen ble justrert i 1881 og redusert til 64 kvartaler. Men det skulle gå 20 år før nye gater ble tatt i bruk. Byen var en lineær struktur fra Krossen til Neset, med fortsettelse oppover Norestraen.

I 1882 står Sandnes kirke ferdig og bidrar til institusjonaliseringen av Sandnes som by.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Sjøen; fiske og frakt
- Veiene; Krossen
- Leirbakkene
- Rutenettsplanen





Langgata 1900



Langgata 1880



Langgata år ukjent

STASJONSBYEN 1900 - 1920

I 1897 ble bebyggelsen i Langgata herjet av en bybrann. 39 hus på begge sider av gata ble ødelagt, i kvartalene som idag ligger mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate. Ved gjenoppbyggingen ble gatebredden nord for Kirkegata utvidet og kvartalene fikk en bredere karakter. Bygningene ble bygget opp igjen i løpet av få år. Bygningsloven av 1896 krevde brannmurer eller avstand på 5m. i 1904 kom loven om murtvang i norske byer. Sandnes satte murgrensen snevrere enn sentrum. Innenfor var mye allerede bygget - i tre. Slik fikk murtvangen begrenset betydning.

Sentrum vokser både rundt Krossen og rundt stasjonen som ligger i nordre ende av Langgata, ved Neset. Her ved koplingen mellom jernbane og havn vokser Sandnes som stasjonsby med bl a byens rådhus i enden av plassrommet (Gamlatorget). Byens vekst er knyttet til utvikling av nye næringsforetak. I tillegg til teglverkene vokser det frem annen industri knyttet til lokale ressurser. I byen råder en kreativ etablererånd med mange initiativ.

Fjorden gir Sandnes sin del av fiskehandel, først sild deretter hermetikk. Sauehold gir ull som ressurs. I 1846 etableres Sandnæs Uldvare, som i 1888 blir Sandnæs Uldvarefabrik og i 1897 Sandnæs Kamgarn Fabrik.

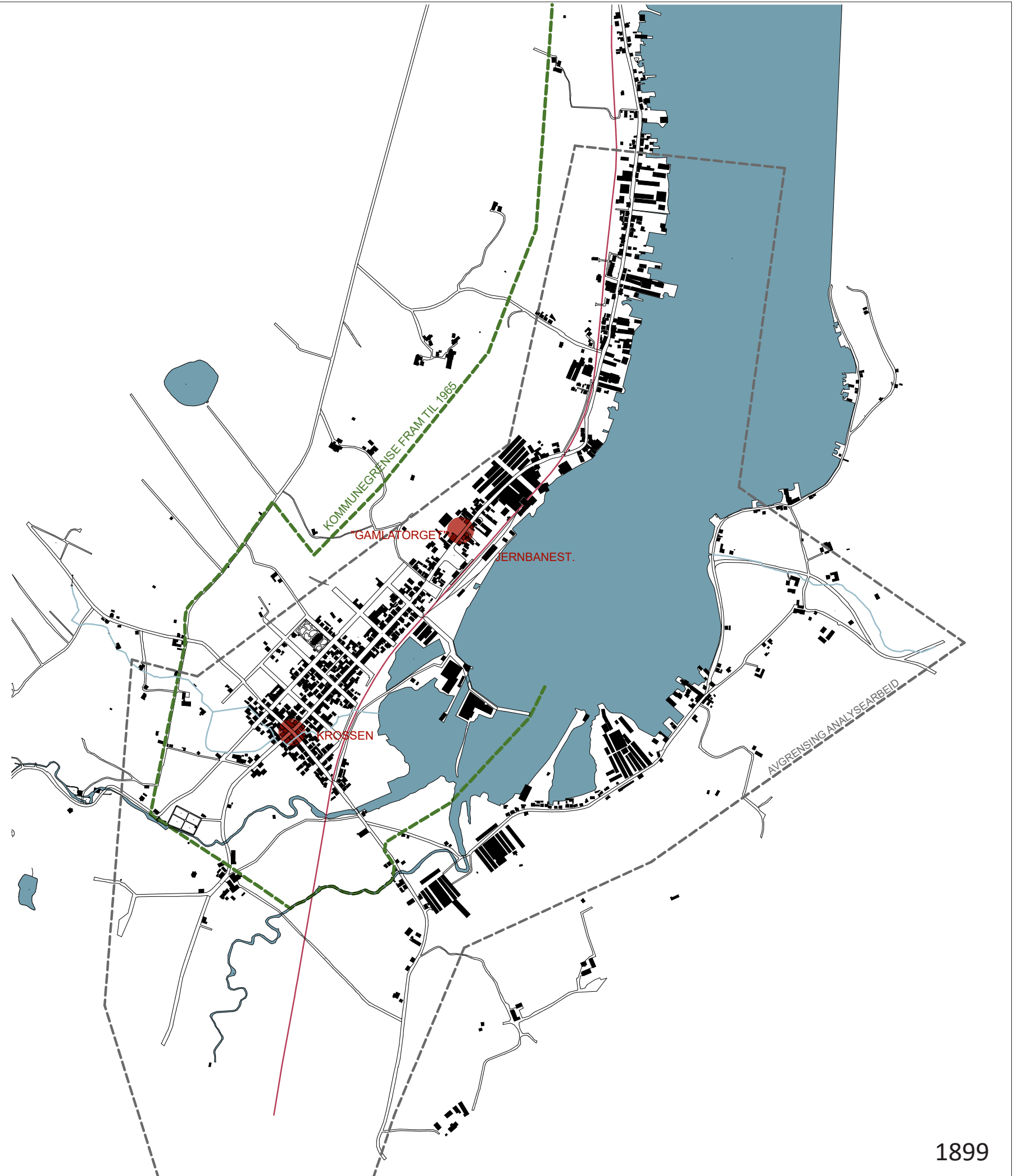
Arbeidet med utfyllinger langs sjøen fortsetter. Landskapet er sumpete og langgrunt. Det bygges fabrikker og andre bygg til de nye næringsforetakene.

i 1898 startet Jonas Øglænd import av sykler, som raskt utviklet seg til egenproduksjon. I 1909 fikk produksjonen egen fabrikkbygning. Deretter kom en ny bygning annethvert år. Jonas Øglænd ble raskt landets største sykkelprodusent.

I 1919 har byen 2656 innbyggere

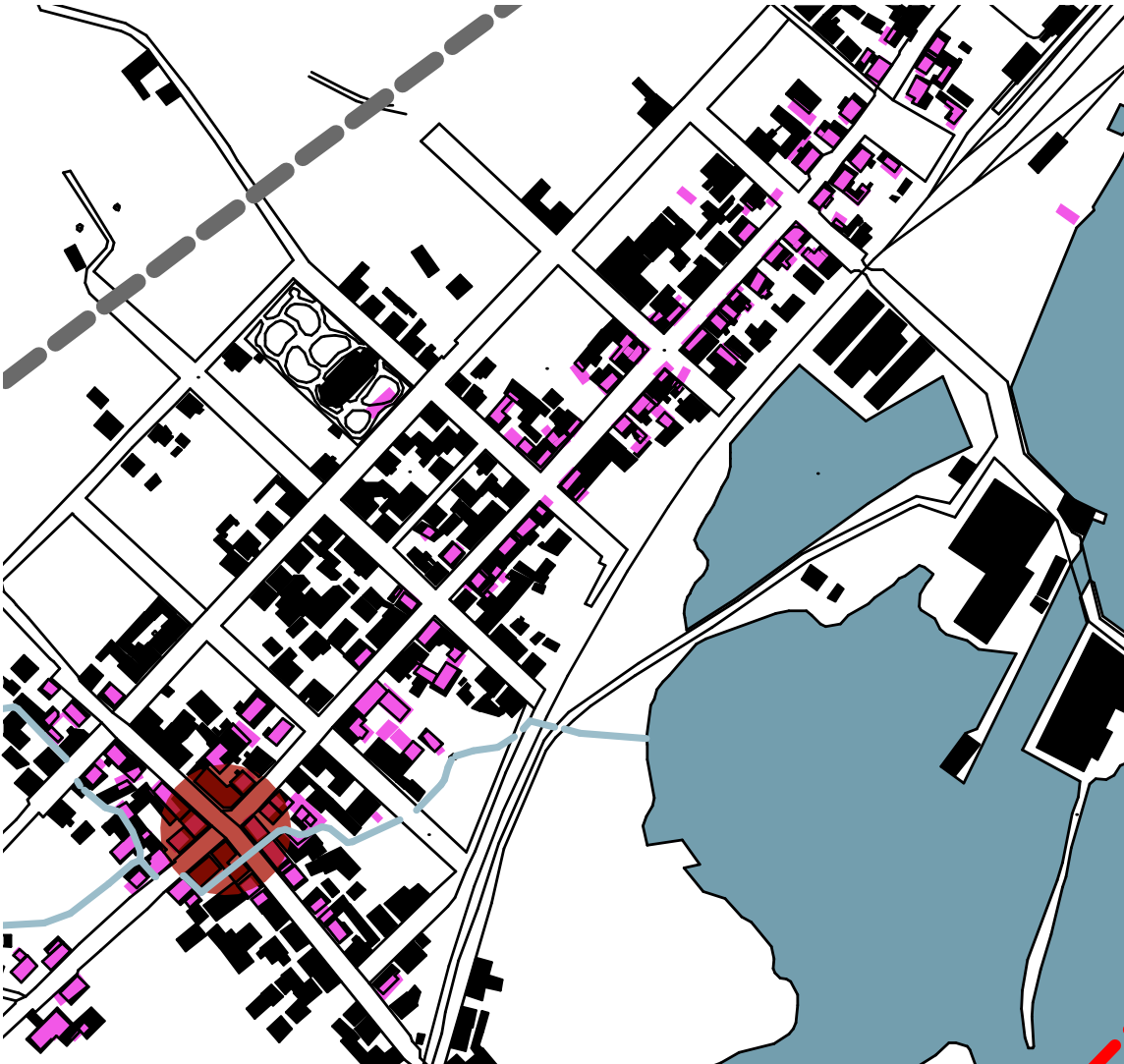
PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; fiske og frakt
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Jernbanen; stasjonsby
- Leireforekomster
- Murtvang



STASJONSBYEN 1900 - 1920

Fiolet farge angir bygg som ble ødelagt i brannen eller revet i tiden mellom 1875 og 1899
Tegningen viser også at de nye husene (i sort) tar hensyn til en bredere gate



STEDSANALYSE SANDNES SENTRUM



Sandnæs Uldvare 1895

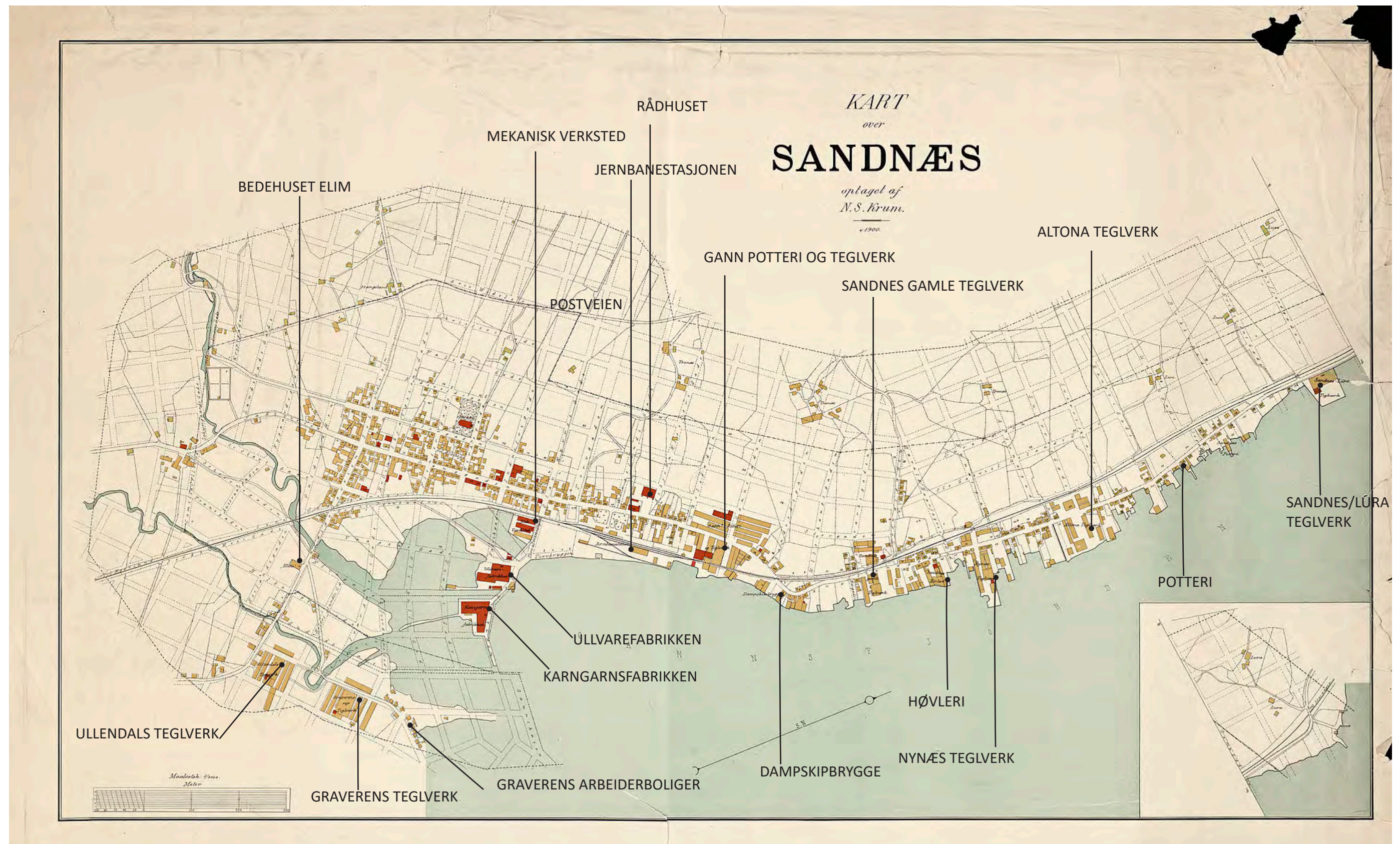




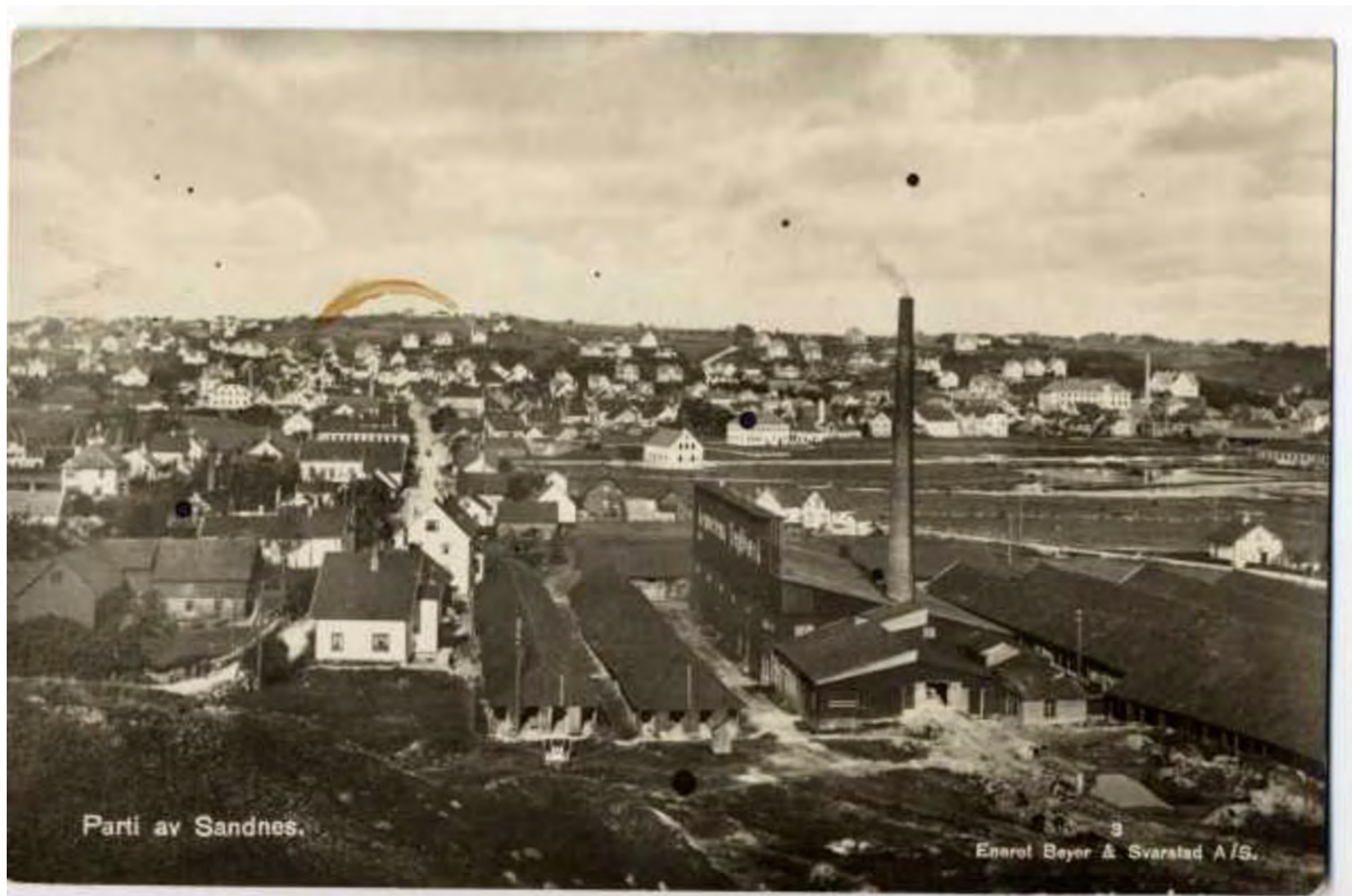
Gjenoppbygging etter bybrannen i 1897 - mellom 30 og 40 bygninger langs Langgata gikk tapt



Sandnes kirke ble bygget i 1882



Krums kart fra 1900. Fargen rød markerer murhus, gult trehus
 Stiplede linjer viser den planlagte kvartalsbyen.



Sandnes sett mot vest 1910-20

RUTENETT OG UTFYLLINGER 1920 - 1940

I tillegg til ullindustrien utvikler Sandnes en ny industri basert på jordbruksprodukter. Ved hjelp av vannkraften i elveløp etableres mølledrift. I perioden 1909 - 1927 bygges det fem møller i sentrum.

Ved siden av sykkelproduksjon driver Jonas Øglænd med engros og detalj salg. Salget av manufakturvarer utvides og Øglænd finner det best å produsere selv. I 1926 starter familien derfor egen konfeksjonsfabrikk.

Byens næringsliv omfatter stadig mer produksjonsvirksomhet. På 1920-tallet begynner et nytt industrieventyr. Gabriel Block Wathne overtar driften av familiefirmaet. Virksomheten som fylte et helt kvartal mellom Langgata og sjøen ved Neset, omfattet trelast og ferdighusproduksjon. Samtidig var Thorvald Øglænd godt i gang med produksjon av Sandneshuset, som ble eksportert til hele landet. Også denne virksomheten lå i Langgata.

Industrien videreutvikles og vokser kraftig. Den omfatter mange ulike former for produksjon, fra møbelfabrikker til pottemakeri. Sammen med industrien vokser byen, både i innbyggertall og bebyggelse.

Industrien vokser mest på østsiden av jernbanen, rundt Vågen og på Norestraen.

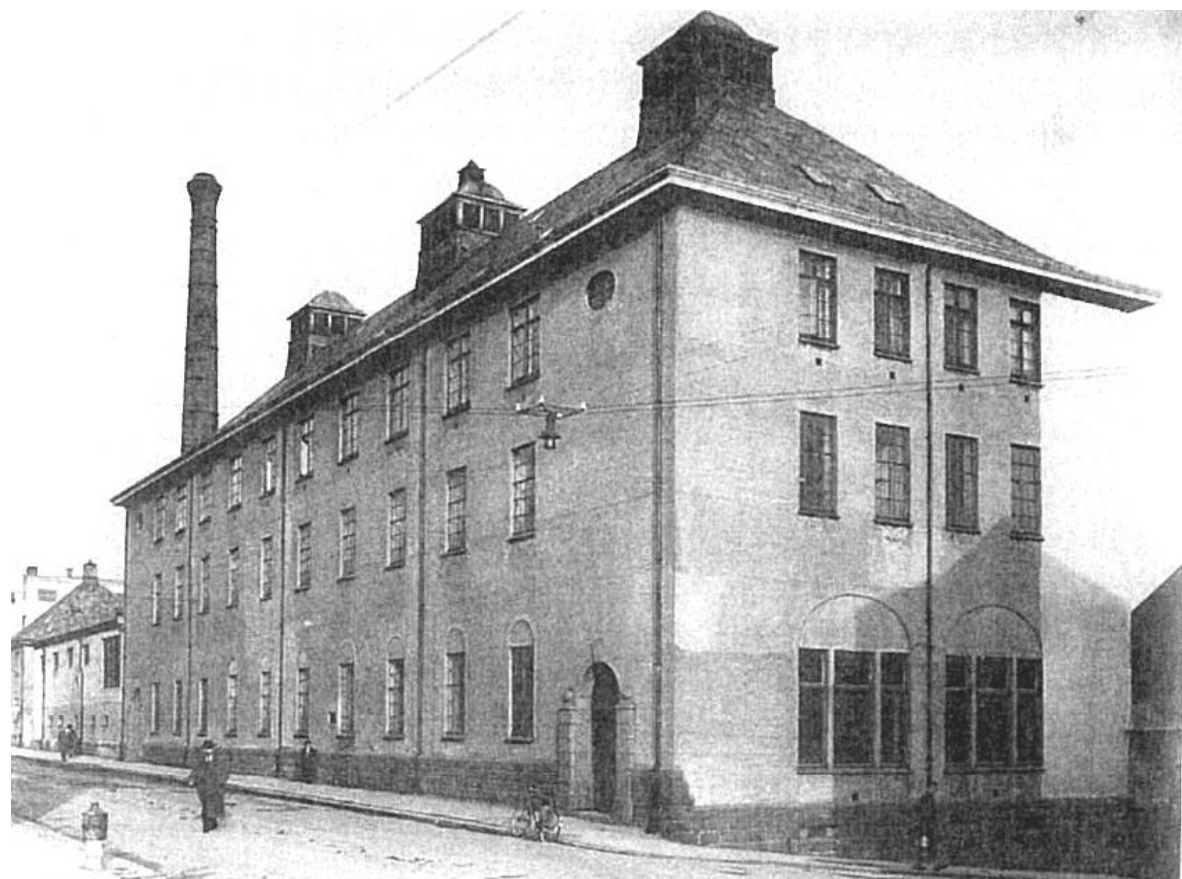
Sjøtilgjengelighet er fortsatt viktig og skipstrafikken er en sentral del av Sandnes sjøfront. Det er brygger ved de mange virksomhetene som er etablert i strandkanten. Byens kai ligger ved Neset og ble bygget i 1890. Den er beskjeden i størrelse, men har, sammen med bryggene, stor betydning for byens næringsliv. Mye frakt går med båt, og Sandnes er Jærens havn.

I 1933 ble det gjennomslag for en ny kaiplan på Neset. Strandgata ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Dette frigjorde areal for å kunne drive en mer moderne kai. De første jernbanesporene langs kaianlegget ble lagt i 1925 og i 1930 kom to svingkraner til kaien.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; havn og kai; havneby
- Jernbanen; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster
- Elvene
- Murtvang





Sandnes fikk meieri i 1883 og flyttet inn i sitt monumentale bygg i Storgata i 1924.



Langgata fikk fortau i perioden 1886 - 1910. Det var laget av 4100 skiferheller fra Hardanger. Fast dekke i gaten kom først i perioden 1920 - 1935



Sandnes kai. På 30-tallet ble flere gamle lagerbygg ertattet med nye bygg



Langgata ca 1920

EKSPANSJON 1940 - 1960

Rundt Vågen er det mange virksomheter; teglverk, ull- og tekstilindustri, samt andre næringer. Stedvis med høy tetthet, men også romslige mellomrom. Langs Norestraen ligger virksomhetene tett.

Kvartalene i sentrum brer seg utover. Fremdeles er bebyggelsen i relativt liten skala, både utbredelse og enkeltbyggenes størrelse.

I 1937 etableres AS Betong. Huset Vårt kan ses på fotoet der det dekker et helt kvartal. Siste byggetrinn stod ferdig i 1942. Da var det over 10 000m2

Øglænd ekspanderer til nybygg i Vågen.

Byens kai er utvidet sør for Neset. Den siste trekaien blir erstattet med spuntet konstruksjon i 1954 og ga byen en 250 meter sammenhengende betongkai med dobbeltspor til jernbanen. På bildet ligger det to båter inntil. Det er plass til en eller flere nord for disse. På sørsiden er det fortsatt strand og langgrunt.

Ruten er i ferd med å etableres.

De to elvene er fremdeles åpne helt ut til sjøen. Stangelandsåna renner ut på østsiden av Sandnes Uldvare (nåværende Elvegata). Storåna renner ut omtrent midt i Fjerå.

I 1948 har Sandens 4100 innbyggere

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sjøen; havn, fiske
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster



EKSPANSJON 1940 - 1960

Professor Sverre Pedersen utarbeidet en lang rekke byplaner for større og mindre byer i landet. Planen for Sandnes ble påbegynt i 1939, og bearbeidet i flere omganger til den ble vedtatt i 1950.

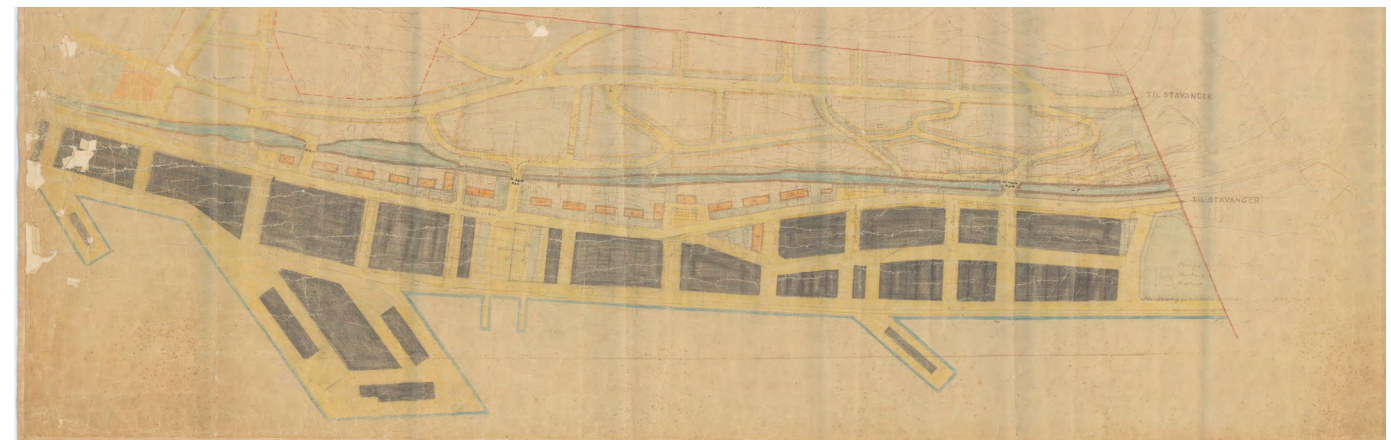
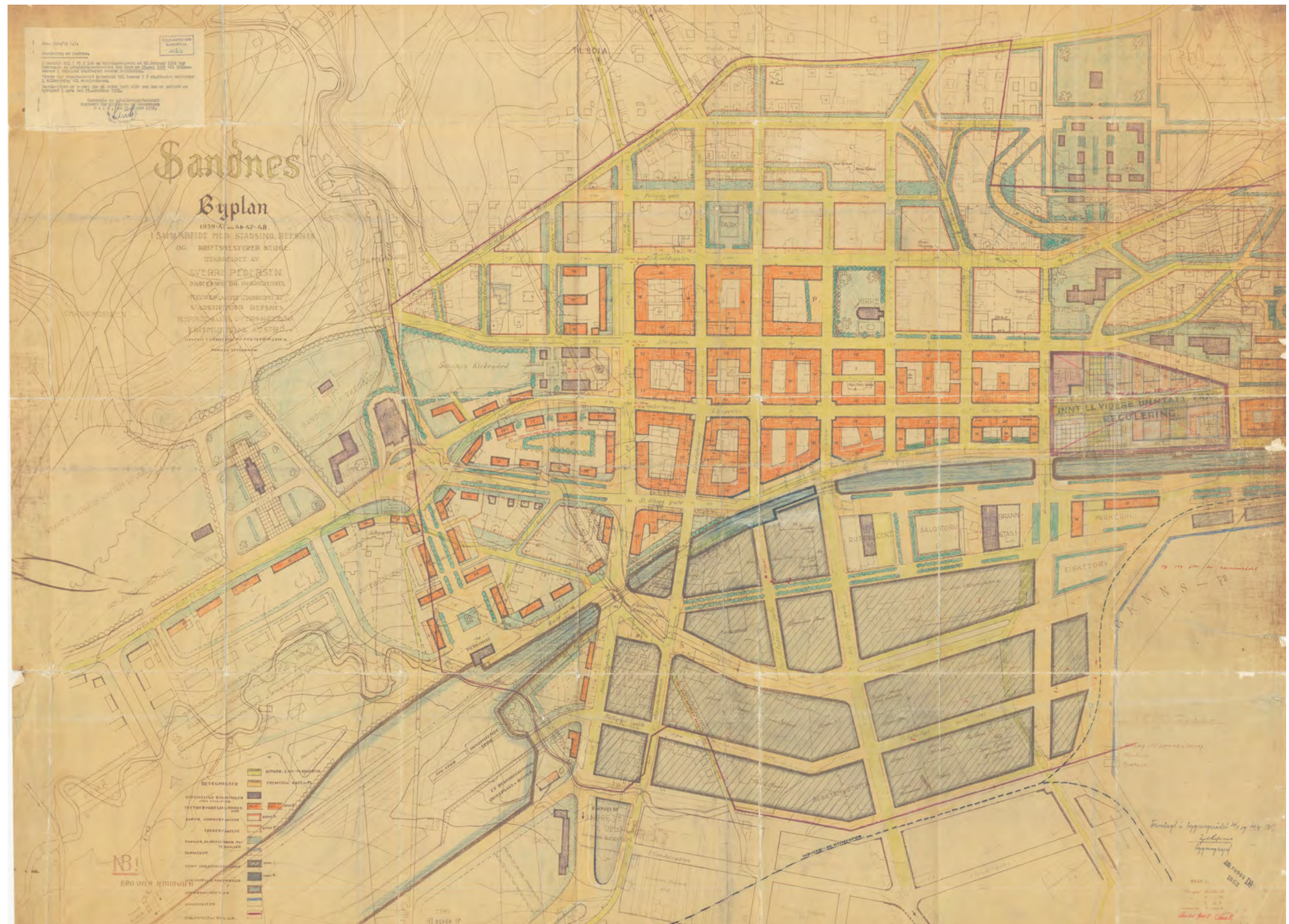
Hovedgrepene i planen er at den flytter Sandnes Stasjon til Skeiane, og samtidig anlegger godsterminal på Brueland. Jernbanen løftes opp på fylling. Planutsnittet viser et begrenset antall passasjerer under jernbanen.

Planen viderefører sentrums kvartalsstruktur vest for jernbanen, men åpner for en moderne bymessig sentrumsbebyggelse. Øst for jernbanen reguleres det inn relativt langstrakte kvartaler med industriformål.

Rutenettsplanen er forsøkt tilpasset terrenget ved å legge gatene på skrå der de treffer stigning. Sykehuset fikk sin plassering like overfor sentrum. Langgatas kvartaler nord for Torggata, som bl.a. rommer datidens rådhus, er unntatt regulering.

Ved Skeiane er det innarbeidet et aksialt motiv, mellom stasjonen og en ny stor utstillingshall. Området her blir i stedet senere tomt for det nye rådhuset.

Det ble utarbeidet en egen plan for havnen, som la opp til en betydelig ekspansjon nordover.



EKSPANSJON 1940 - 1960

På 1950-tallet blir jernbanen lagt på fylling. Selv om det er et visst antall passasjerer under blir jernbanen en barriere mellom ‘byen’ på vestsiden og industrien på østsiden. Fra de sentrale delene av Langata er det kun 2 passasjerer.

På sjøsiden vokser industrien og rommer nå relativt forurensende virksomheter som slakteri og fargerier.

Av kartet fremgår det at Ruten er etablert, som rutebilstasjon, med god plass til manøvrering og oppstilling av kjøretøy. Legg merke til at Ruten grenser til sjøen.

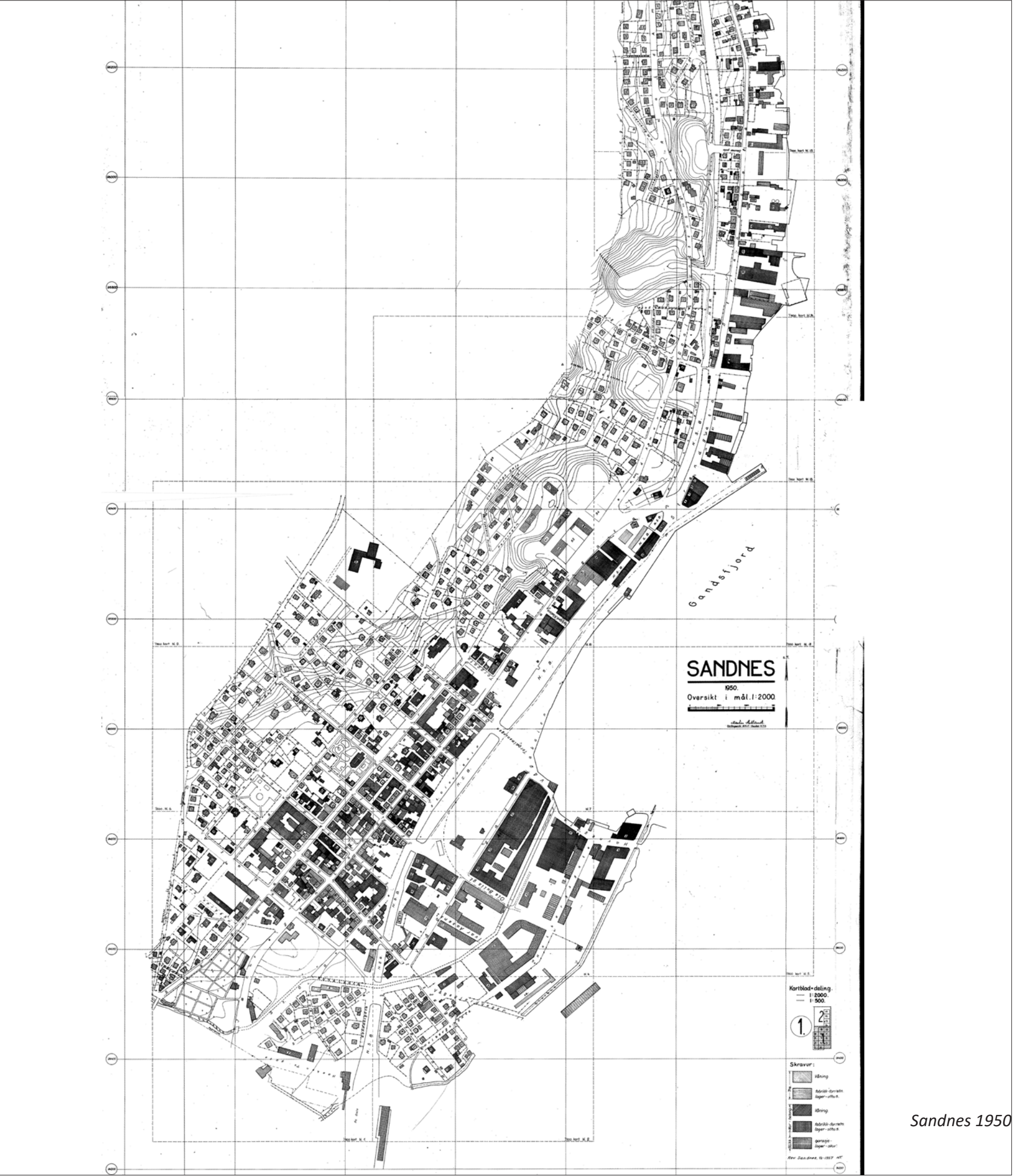
Elveløpene er lagt i rør. Stangelandsåna følger Kanalgata ned til Ole Bulls gate (Julie Eges) og ser ut til å gå i dagen ut til sjøen. Storåna dukker under ved jernbanen, men kommer opp igjen på østsiden. Den dukker under igjen ved Gjesdalsvegen, ett kvartal senere opp igjen og føres i dagen ut til sjøen.

Industrien vokser også på østsiden av Vågen. På Hana ble Polaris og Auduserverket etablert like etter krigen. Nå er dette vokst seg til betydelige virksomheter. Polaris er en nasjonal størrelse. Fabrikken de holder til i huset opprinnelig Holmen Potterier og senere Hansa Canning. På slutten av 50-tallet vokser de ut av fabrikk og flytter virksomheten til Orstad. Virksomheten blir senere til Høyang-Polaris.

Auduserverket holder til i et stort funksjonalistisk fabrikkbygg, men også her vokser virksomheten ut av lokalene og fabrikkens relokaliseres i større anlegg på Riska i 1971.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; havn, fiske
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster
- Jernbanen på fylling

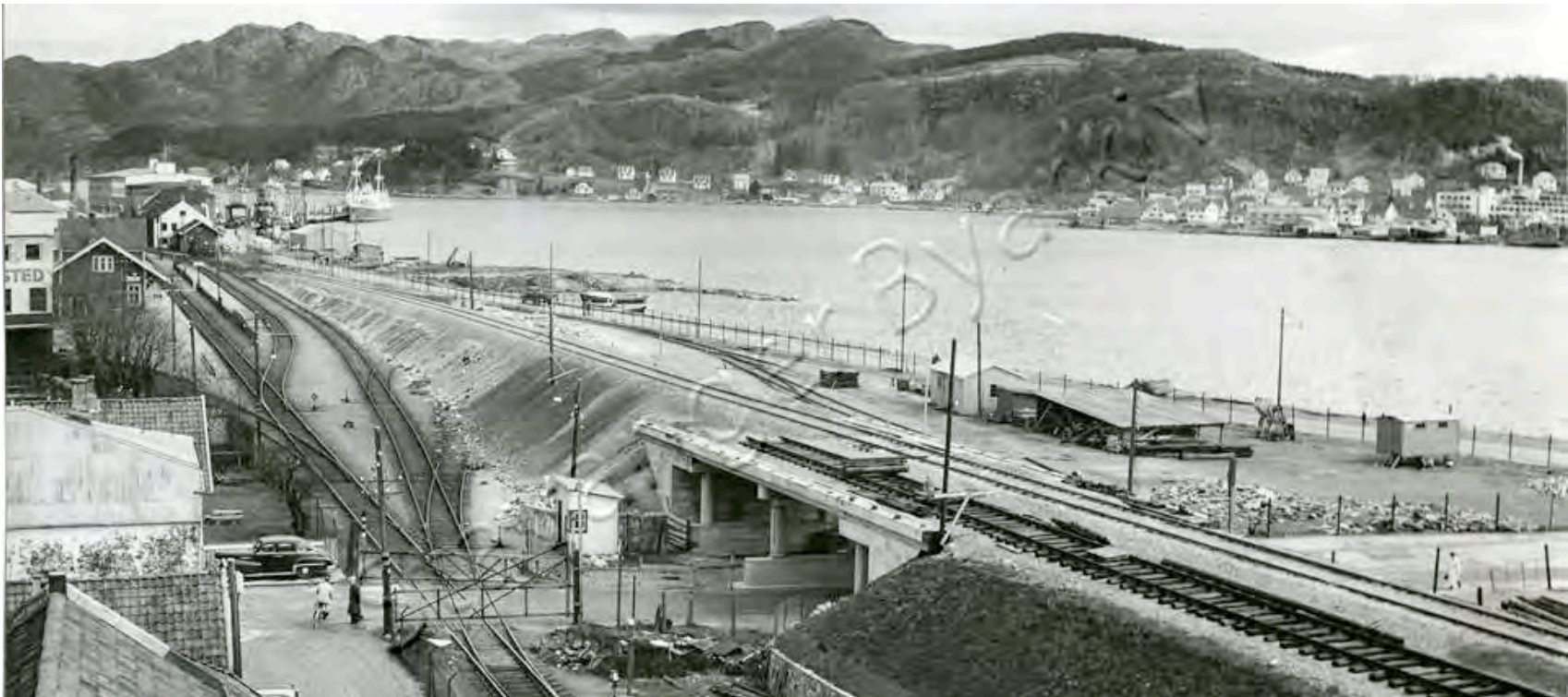


Sandnes 1950

EKSPANSJON 1940 - 1960



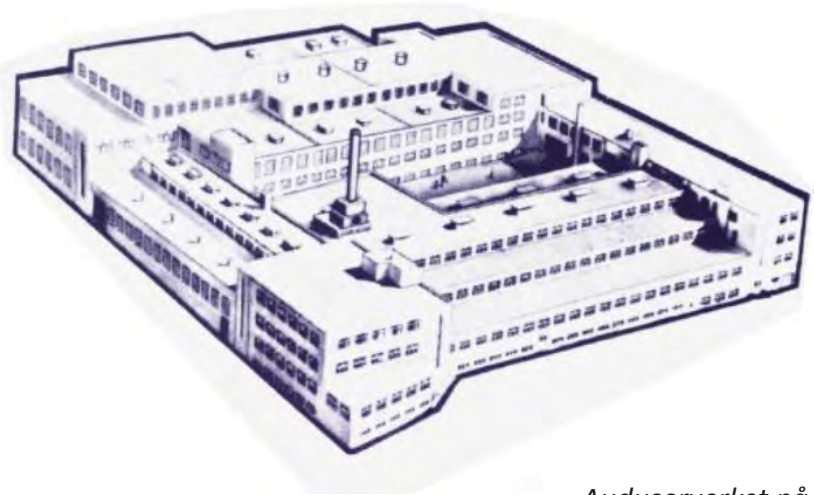
1950



Fra bygging av høybanen i 1955



Polaris i Rovika



Auduserverket på Hana



1960

INDUSTRIBY 1960 - 1980

På Skeiane bygges Høyland rådhus. Det aksiale byromsmotivet fra Sverre Pedersens plan realiseres bare delvis. Rådhuset står ferdig i 1961. Og i 1965 slås Sandnes sammen med Høyland, Høle og deler av Hetland kommune. Høyland rådhus blir til Sandnes rådhus.

Etter kommunesammenslåingen bor det 27 000 innbyggere i Sandnes.

Industriens tiltakende forurensing medfører innføring av soneplanlegging. Det er del av en internasjonal trend og får fullt gjennomslag her tol lands med krav om generalplan i 1965. Denne blir senere arealdelen av kommuneplanen.

Øglænds mange virksomheter ekspanderer i Fjerå. Det er en omfangsrik bygging i Vågen. Bare konfeksjonsdelen er på nærmere 5000m2 med over 600 ansatte. Næringen fortsetter med en betydelig størrelse helt til 1980-tallet. Sykkelproduksjonen er enorm, DBS har 80-90% av markedet i Norge, samt en betydelig eksport. I 1972 begynner utflytting av sykkelproduksjonen til nytt anlegg på Kvål. Hele virksomheten er utflyttet i 1984.

Den nye bebyggelsen i Fjerå fortrenger elvene. Stangelandsåna er nå fullstendig i rør. Storåna anes ytterst mot sjøen og på østsiden av boligområdet innenfor fabrikkene (omtrent der Gravarsveien går i dag).

Havnen har fått en betydelig utvidelse sørover fra Neset; den form og utstrekning vi kjenner i dag er i ferd med å etableres.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sjøen; havneby
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster



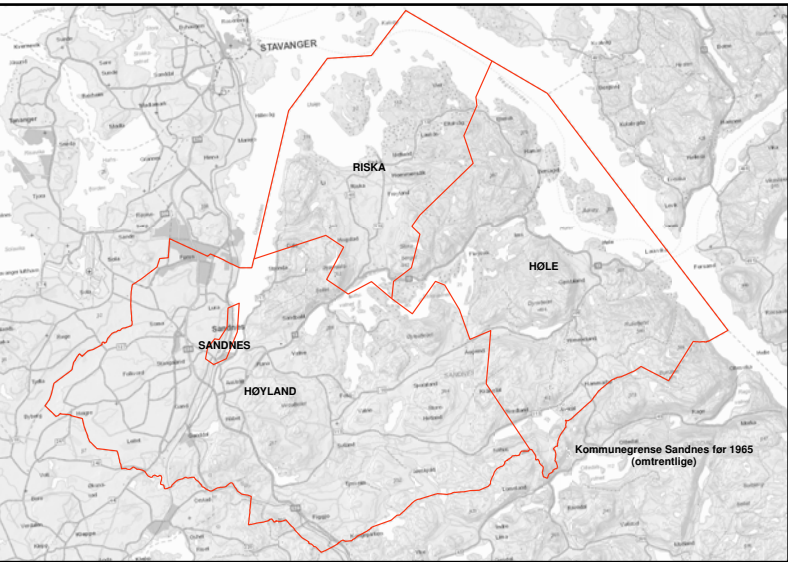
INDUSTRIBY 1960 - 1980

Bildet forteller en del om Sandnes historie som industriby. Fremst sees jernbanen som danner avgrensning for sentrum. Bak denne ligger Ruten, romslig og stor. Til Ruten ligger Sandnes Uldvare sitt store kompleks, mens det ellers er småbygg i kvartalene rundt.

I Fjerå ligger Øglænds mange fabrikker, sammen med andre virksomheter. Det er både fargeri og slakteri i området. Bakerst av bygningene ligger en lang bygning som tilhørte teglindustrien. Bakenfor den sees grop og skrent etter leireuttak.

Langs sjøfronten anes mindre bygninger, sannsynligvis knyttet til tidligere tids industri. Innerst i Vågen sees Stangelandsåna ført ut i kulvert. Man kan bare gjette hva det brune vannet inneholder.

Byplanen er tilsynelatende enkel; en vei fra hver av jernbanepassasjene er ført gjennom området.



Kommunesammenslåingen i 1965



Vågen og Ruten i 1966

OMSTILLING 1980 - 2000

På 70-tallet er det fremdeles industrivekst, men ut på 80-tallet begynner industrien i Norge å få konkurranse fra land med lavere kostnader. Dette slår kraftig ut i Sandnes, både tekstil- og sykkelproduksjon får en betydelig nedtur.

Det skjer en avindustrialisering som tømmer fabrikkbyggene for virksomhet. Samtidig begynner et nytt industrieventyr; oljå. Denne industrien sikter seg inn på nytt land. Både verksteds-, leverandør- og ingeniørforetak søker seg til Forus og andre nye næringsområder.

Sandnes sprer boligbebyggelsen kraftig utover gjennom stadig nye feltutbygginger. Næringsvirksomhet og arbeidsplasser som flytter ut eller forsvinner blir i liten grad erstattet. Sentrum utvikler seg ikke i takt med kommunens vekst, men stagnerer.

Handelen i Langgata får betydelig konkurranse fra nyetablerte kjøpesentere. Størst er Kvadrat som åpner i 1983, i lokalene til nedlagte Sandnes Støperi. I 1988 etableres kjøpesenteret Vågen 33 i de gamle lokalene til Sandnes Uldvare. I 1997 ble Maxi kjøpesenter etablert i fabrikkbygget til Gann Gravaren teglverk.

Sentrumsområdet opplever stagnasjon og tilbakegang. Det er lav byggeaktivitet og liten næringsutvikling.

I 1985 har Sandnes 40 000 innbyggere.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Eksisterende bygningsmasse



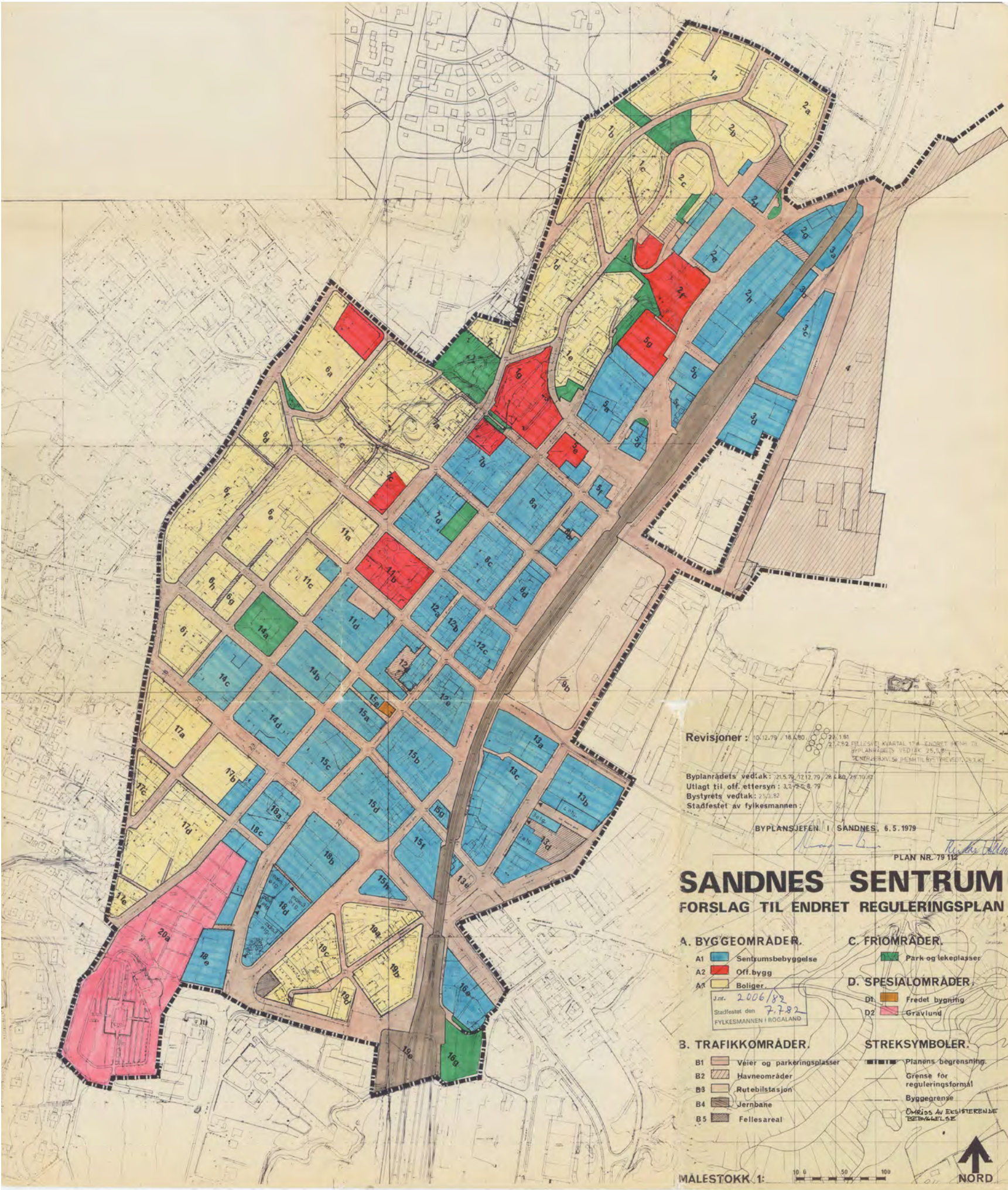
OMSTILLING 1980 - 2000

Reguleringsplanen for sentrum fra 1979 omfatter et mindre areal enn Sverre Pedersens plan. Øst for jernbanen er det begrenset til noen få kvartaler. Planen har med Ruten, men ikke fabrikken til Sandnes Uldvare, som noen få år senere blir kjøpesenter.

Planen har med et område sørvest for Oalsgata, men ikke rådhusområdet/Skeiane.



Indre havn nordover 1979



Reguleringsplan for sentrum 1979

OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes 1989-2004, vedtatt 1 desember 1991. Planen skiller ikke mellom sentrumsformål og annet næringsformål i kommunen.

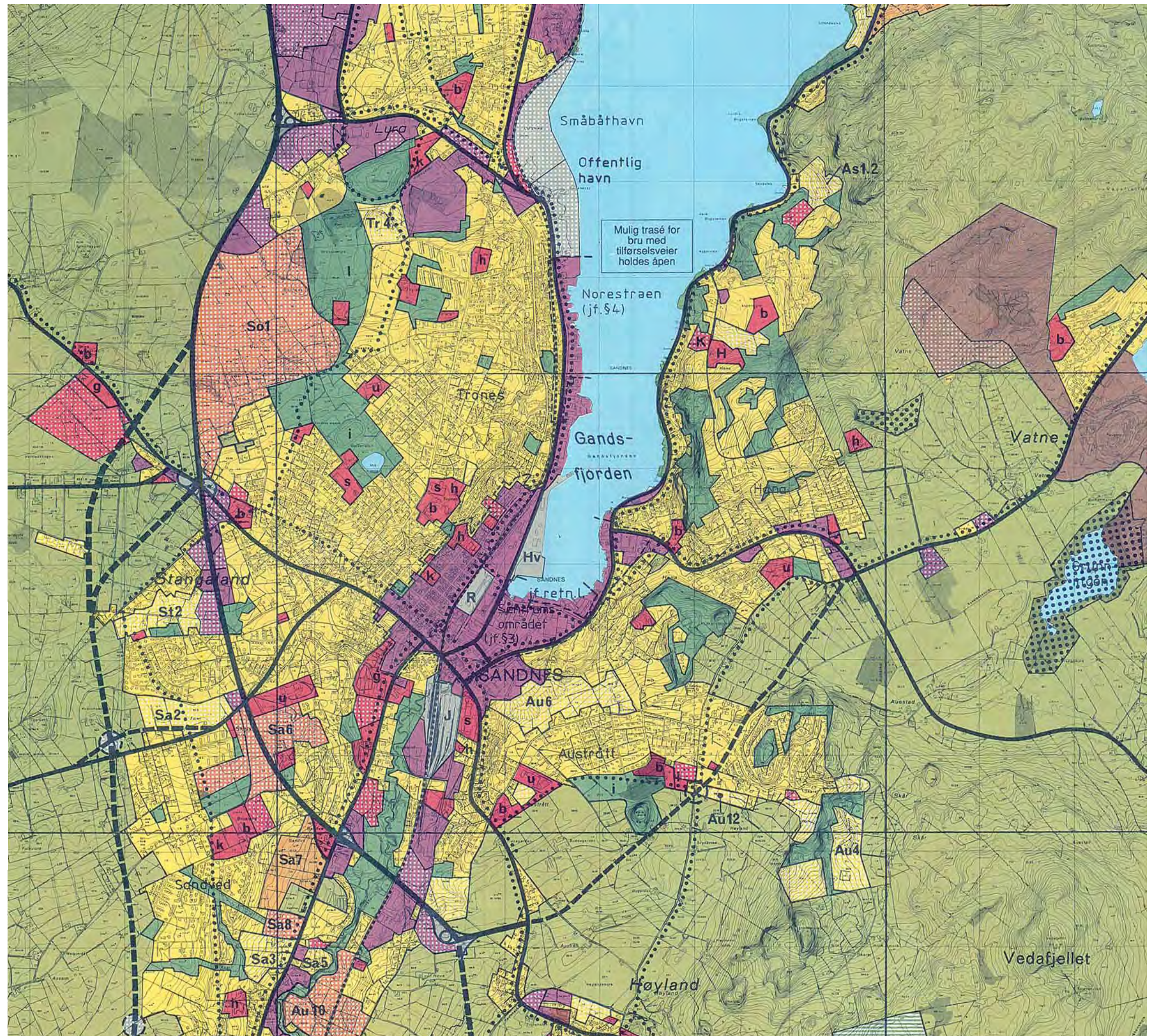
Det henvises til § 3 for Sentrumsområdet, som varsler at det kan bli krav om reguleringsplan for tiltak over en viss størrelse. Maks byggehøyde er 6 - 9 m, men med unntak for enkelte høyhus dersom arealbesparelse eller offentlig tilgjengelighet til sentrum krever det.

Maks u-grad er 1,2 og maks parkeringsareal skal fastsettes av Teknisk styre, normalt tillates 30% av bruksareal.

Parallelt med utarbeidelse av denne planen har kommunen avholdt en arkitektkonkurranse for sentrumsområdet øst for jernbanen. Vinnerforslaget har flere elementer som blir innarbeidet i kommende planer.



Vinnerforslag i arkitektkonkurransen om Vågen i 1985
Forfatterne var Arkitektkontoret Hoem, Kloster og Jacobsen. Forslaget innebar gjenåpning av Storåna, Ole Bulls gate (nå Julie Eges gate) som viktig øst-vestakse, med bl.a bygging på Ruten. Orange angir bymessig bebyggelse med blandete funksjoner, mens gul er boligbebyggelse.



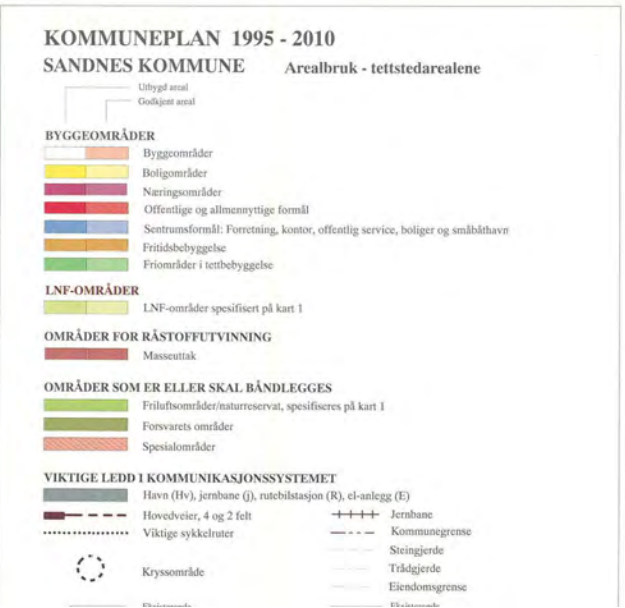
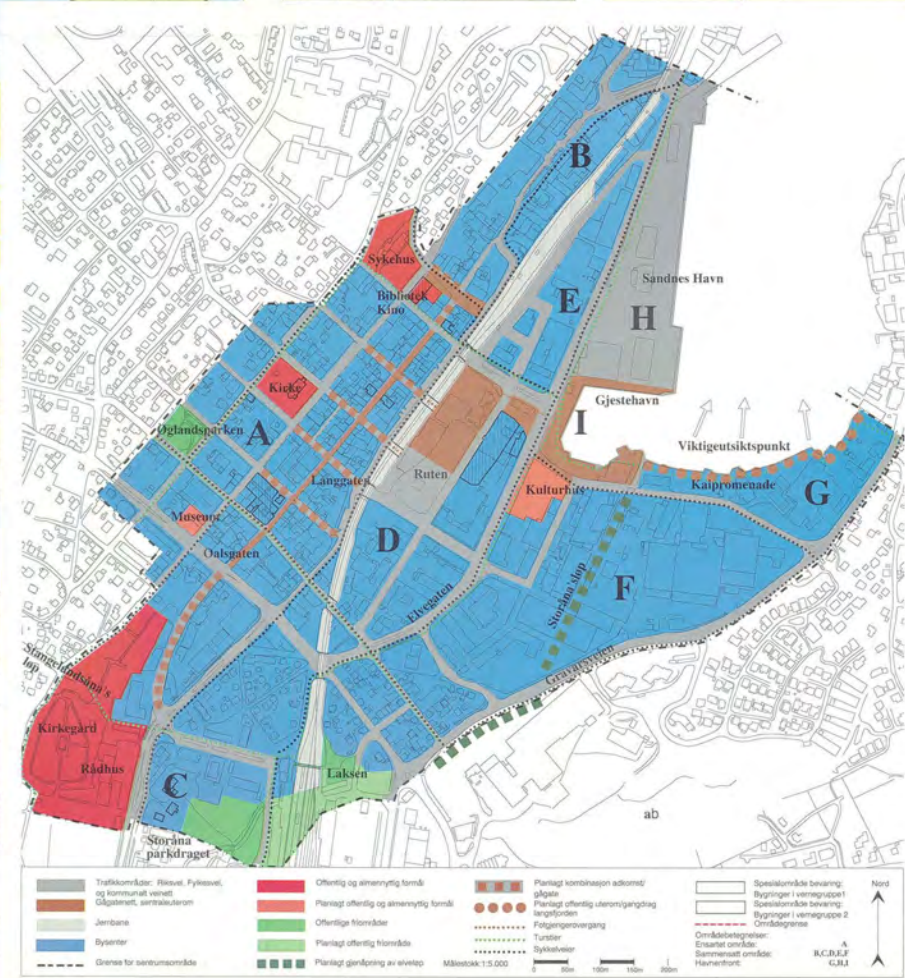
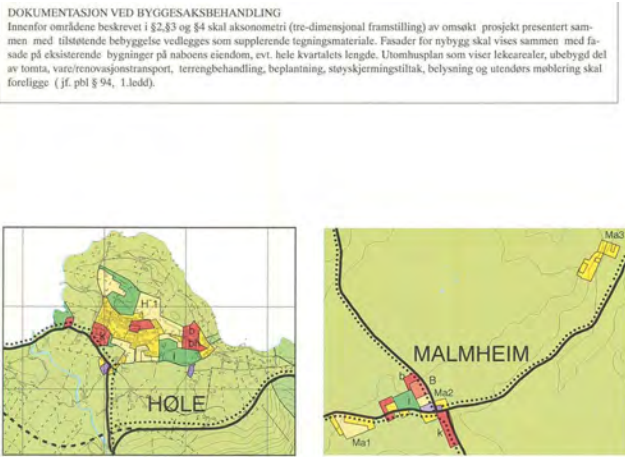
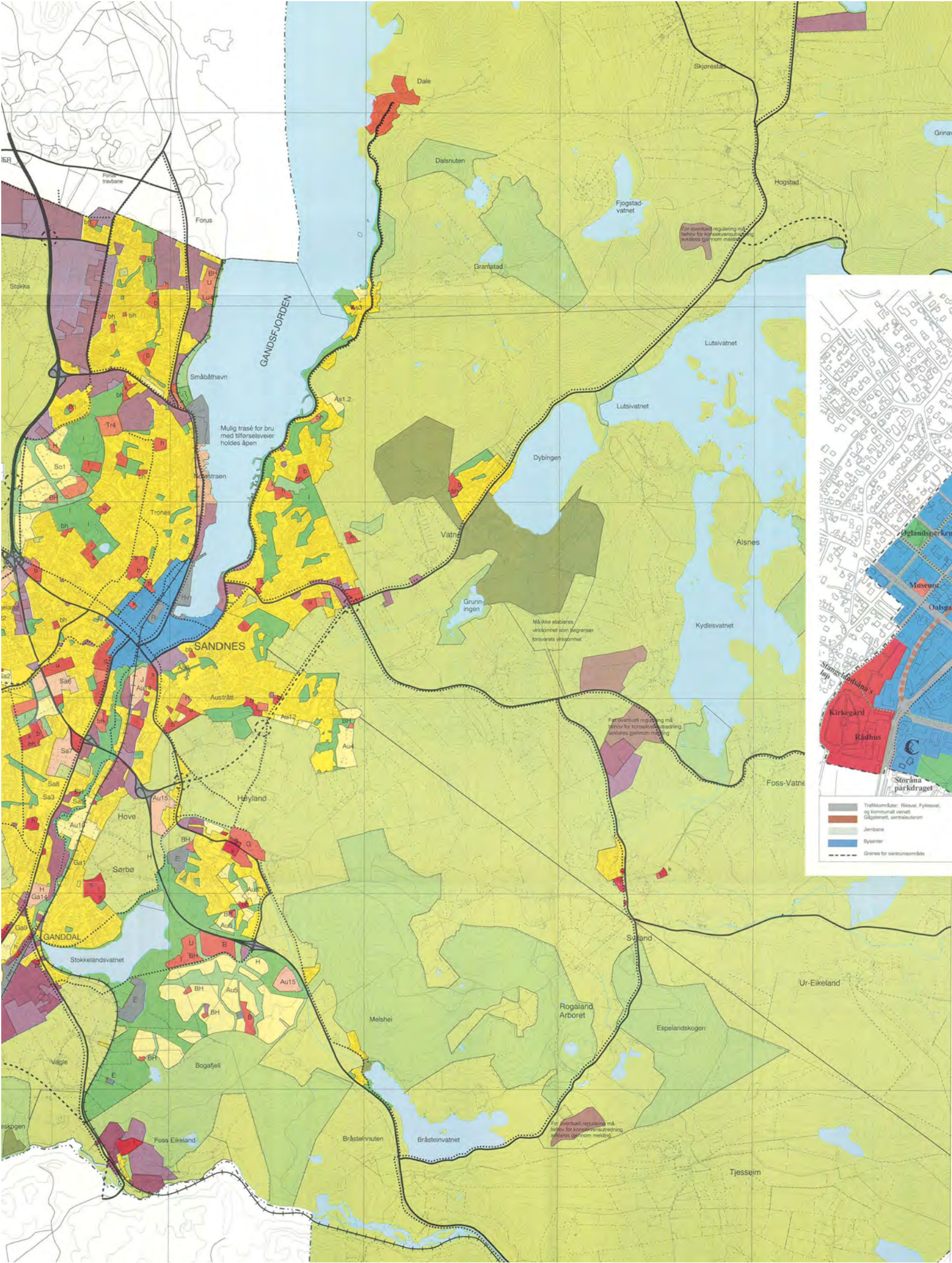
OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes - perioden 1995-2010, vedtatt av Sandnes Bystyre 29. august 1995

Sentrum har fått eget formål og er viet et eget plankart. Blå farge angir at formålet er bysenter, mens brun er gågatenett og sentrale uterom. Det omfatter store deler av Ruten og langs sjøen innerst i Vågen.

Det planlagte kulturhuset er angitt med rødt. Storåna er vist med stiplet grønt; planlagt gjenåpning av elveløp. Elva følger en rett linje opp til Gravarsvegen og deretter inn mot en planlagt park som er vist på tvers av jernbanen over til Skeiane.

Bortsett fra to nye passasjer under jernbanen ved Ruten, har planen få tverrforbindelser. Ole Bulls / Julie Eges gate stopper ved Holbergs gate, som heller ikke føres gjennom sørover. Planen gir få føringer for industriområdet.



OMSTILLING 1980 - 2000

Sentrums stagnasjon fortsetter på 1990-tallet. Det bygges lite og det er få nyskapninger i sentrum. Kommunen fortsetter å vokse, men det avspeiles i liten grad i sentrum.

Byen gjør et løft; i 1999 åpner Sandnes kulturhus i Vågen.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sentrumsplan som del av kommuneplan 1995 -2010

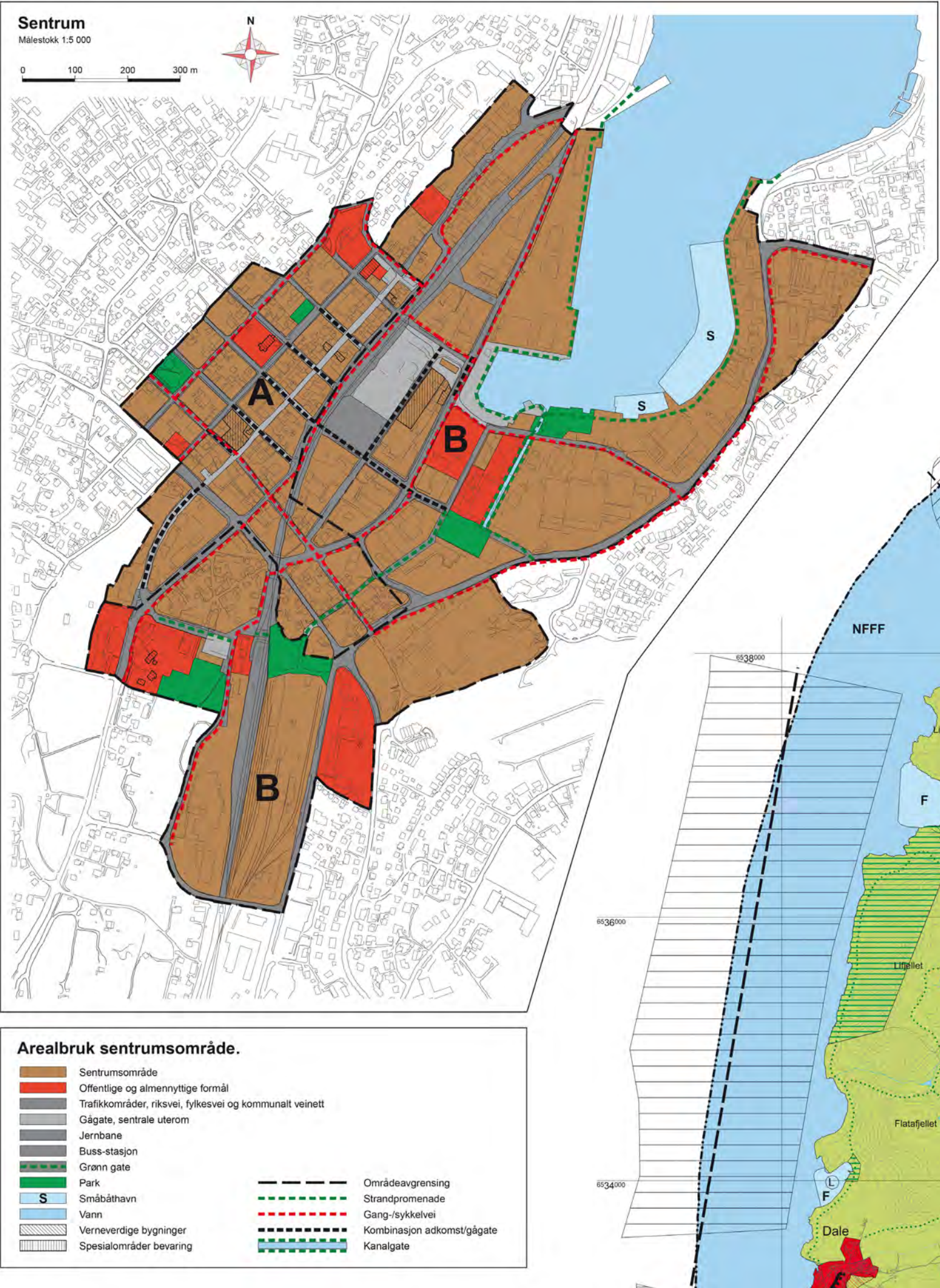


OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes, vedtatt november 2002

Sentrumsområdet er nesten doblet i forhold til forrige plankart. Planområdets utvidelse omfatter et betydelig areal. I øst tar den med sjøfront med mer ut mot Hana, i sør inkluderes arealet som blir Maxi - og i tillegg hele Bruelandsområdet samt Gand videregående skole. I tillegg er Indre havn er vist som sentrumsformål.

Sentrumsformålet vises nå med brunt, gågate og sentrale uterom er lys grått. Den planlagte videregående skolen i Vågen er regulert og Storåna vist gjenåpnet. Videre viser planen en park sør for skolen. Holbergsgate er ført sørover, med grønn stipling; grønn gate. Julie Eges er gate ført ut til Gravarsveien.



NY VEKST 2000 - 2017

Prosjektet ny by på østsiden av jernbanen tar tid å utvikle. Selv om Sandnes vokser enormt er det begrenset investeringsvilje i sentrum. Sandnes er del av den polysentriske byen på Nord-Jæren og har primært tatt rollen som utbygger av nye boligfelt. Sentrumsfunksjonene vokser andre steder; i kjøpesentre og Stavanger sentrum.

Etter mange års tenking satser kommunen på ny utvikling av sentrum. Langs Elvegata bygges flere kvartaler. I 2010 åpner Vågen videregående skole ved siden av Kulturhuset. Det bygges nye boligkomplekser langs innfartsveiene.

I perioden 1998-2002 godkjennes ca 20 000 kvm nybygg i sentrumsområdet. Av dette er ca 8000 kvm boligareal.

I perioden fra 2002 -2006 kommer en betydelig økning av byggeaktiviteten. Det bygde arealet utgjør 103.000 kvm hvorav ca 50 000 kvm er boliger. Det vil si en femdobling av det bygde areal, og en seksdobling av boligarealet.

Byen utvikler seg bitvis, i regi av private aktører. Forventningene til utnyttelse er meget høye. Sentrum kommer under stort press.

Kommunen tar en rolle i utviklingen av Havneparken og bestemmer at her skal byens nye rådhus ligge. Området skal til sammen romme 153 000 kvm, der 350 nye boliger inngår.

Kommunen har 75 000 innbyggere i 2017

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sentrumsplan som del av kommuneplan 2002 -2017



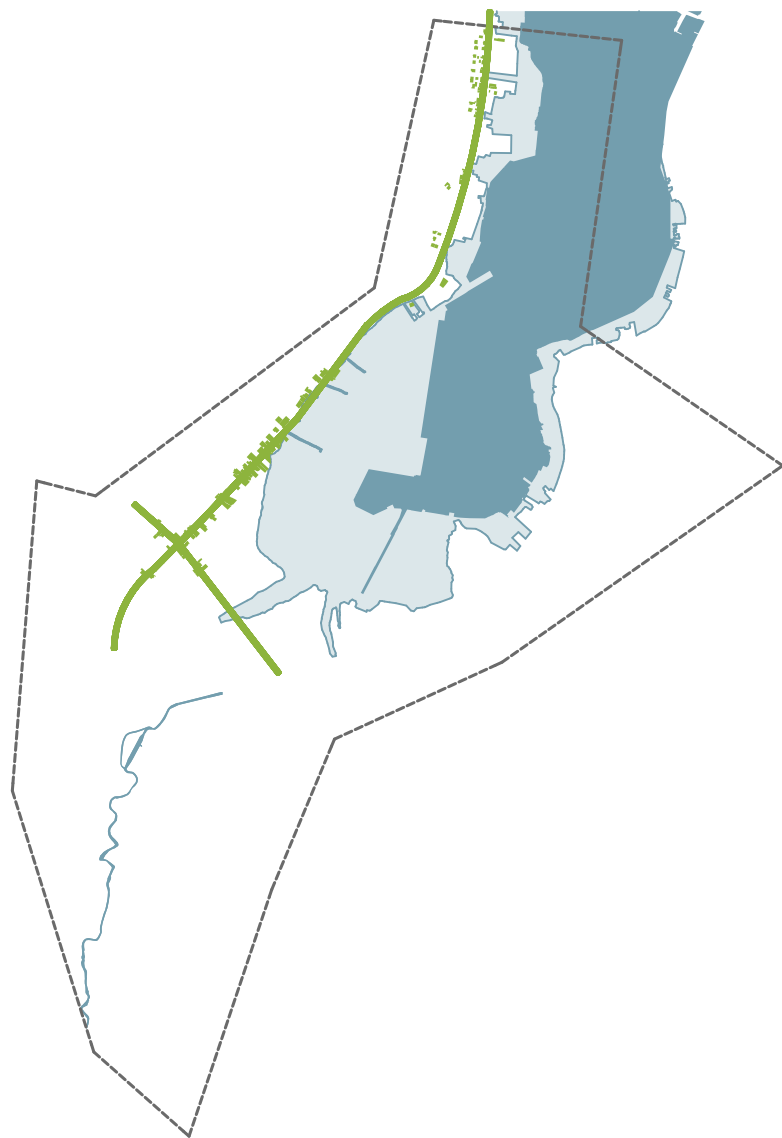
PRIMÆRE ELEMENTER

Spor som kan leses i dagens bystruktur

Kontekstene er de ulike periodenes fysiske avtrykk. Kontekst beskriver en romlig organisering. Den er ikke begrenset til en eller ett ordnende fenomen; primært element, men åpner for flere. Konteksten vektlegger et funksjonelt aspekt ved byen.

STRANDSTED 1800 - 1900

Strandstedet avleses i den lineære bystrukturen, Strandgata, Langgata og Jærveien. Den kopler sammen Neset og Krossen. Både i Strandgata og Langgata finnes historisk bebyggelse med tidlig opprinnelse. Nyere bebyggelse underordner seg strukturen slik at disse gatene og veiene fremstår som tydelige primære elementer.



BY OG INDUSTRI 1900 - 1920

Industrivirksomhet gav byvekst. Med byveksten kom byplanen; en rutenettsplan som strekker seg ut på tvers av topografi og sjø. Den grunne sjøbunnen lar seg fylle ut og skaper nytt sjønært land for den voksende industrien.

Leireuttak til tegl- og pottemakerindustri danner tydelige spor i landskapet. Gropene blir i ettertid byggetomter. Anleggelse av Jernbanen begrenser rutenettets utvikling østover. Byen bruker også lang tid på å fylle rutenettet. Den bymessige bebyggelsen er primært i kvartalene langs Langgata.

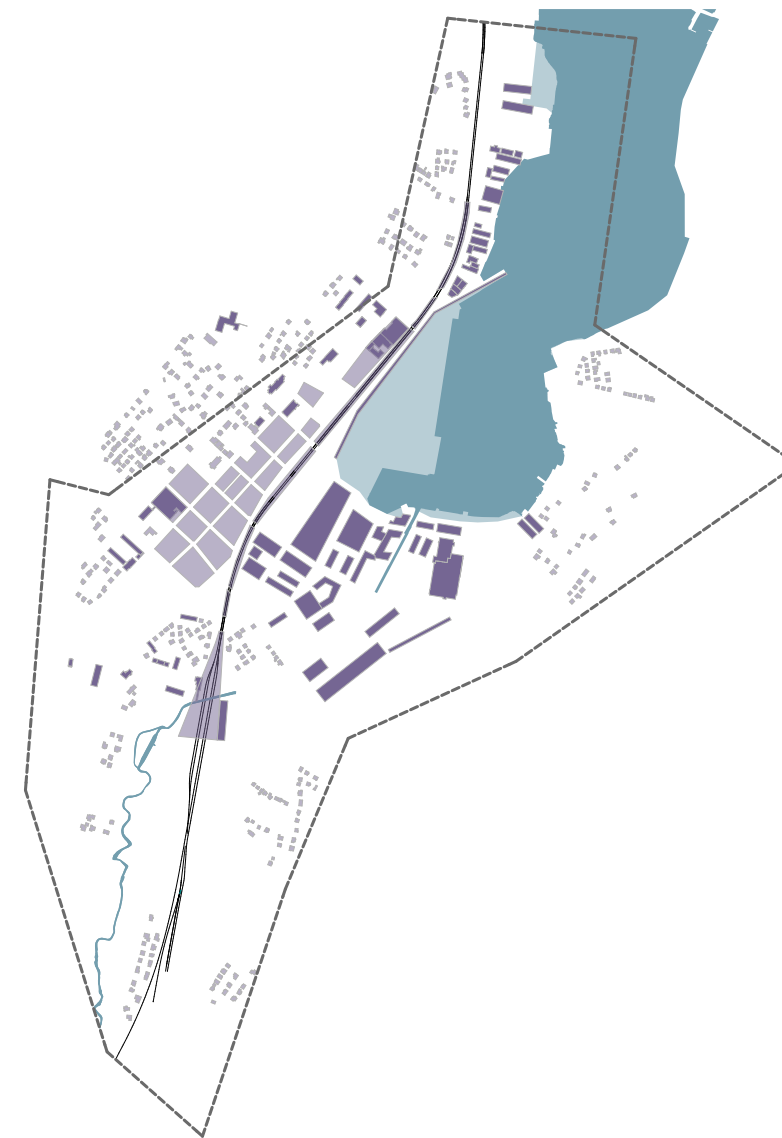
De fysiske avtrykk er utfyllingene, rutenettsplanen, jernbanen og utgravingene.



PIONERTID 1920 - 1960

Industrien videreutvikles og vokser kraftig. Sammen med den vokser byen, både i innbyggertall og bebyggelse. Det fysiske avtrykket kommer ved at kvartalene i rutenettsplanen fylles med bebyggelse. Etterhvert som industrien vokser flytter den ut i nye bygg i Vågsbunnen. Jernbanen blir lagt på fylling og byen blir delt i to.

De fysiske avtrykk er jernabefyllingen, utfyllingene i sjøen og kaien, fabrikkbygg og annen næringsbebyggelse, Langgata som 'moderne' sentrumsfunksjoner og bybebyggelsen i kvartalene rundt.



OMLANDSENTER 1960 - 1980

Byen fortsetter å vokse. Bykjernen utvides med ekspansiv forstadsbebyggelse. Sandnes vokser ut over kommunegrensene og disse innlemmes i kommunen med kommunesammenslåingen i 1965. Sandnes overtar det relativt nybygde Høyland Rådhus på Skeiane.

I Vågen ekspanderer industrien i stadig nye bygg, og nye utfyllinger kommer til langs vestsiden av fjorden. Havnen ekspanderer.

Veksten skjer også nedover Jæren og til en viss grad østover. Sandnes vokser som omlandssenter, og tilbyr handel og service til Jæren.

Byavtrykk i sentrum leses best på østsiden av jernbanen; i de storskala kvartalene som rommer industrien og i store ‘bruksrom’: godsterminal på Brueland, Ruten og indre havn.



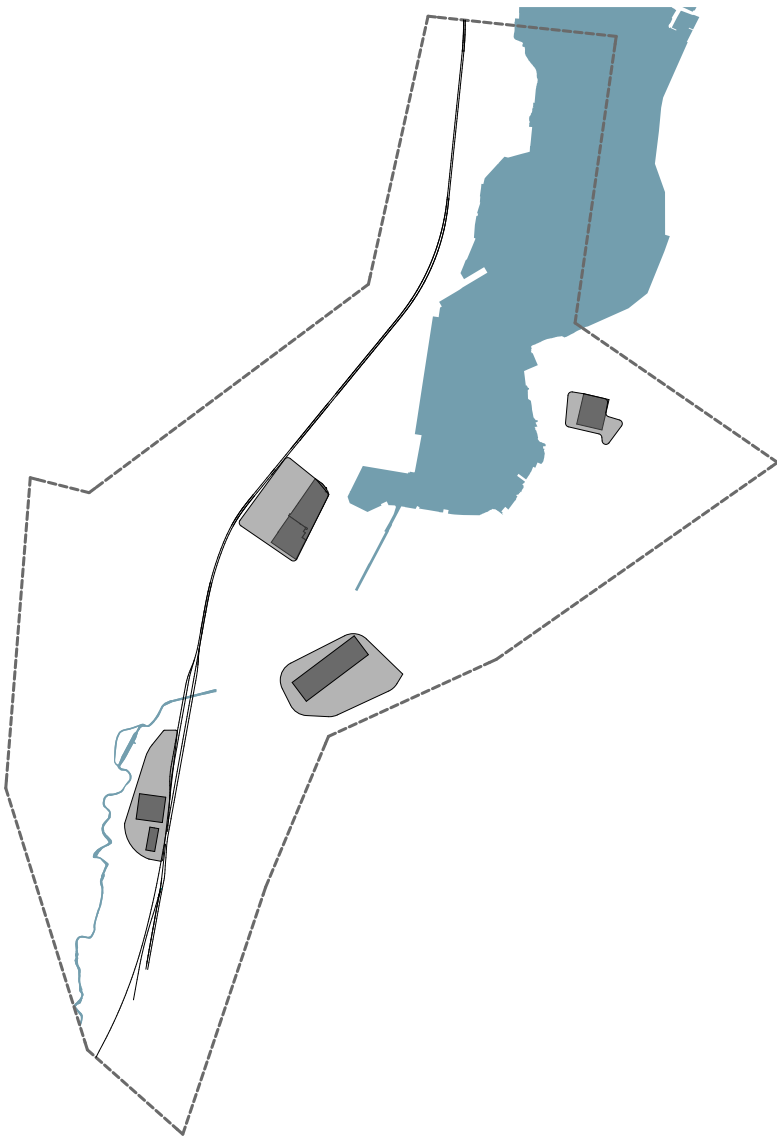
OMSTILLING 1980 - 2000

Industrien i Norge får konkurranse fra land med lavere kostnader. Dette slår kraftig ut i Sandnes, både tekstil- og sykkelproduksjon får en kraftig nedtur. Avindustrialiseringen tømte fabrikkbygg for virksomhet. Ny næringsvirksomhet vokser opp rundt oljå. Både verksteds-, leverandør- og ingeniørforetak søker seg til Forus og andre nye næringsområder.

Byen sprer seg kraftig utover gjennom stadig nye feltutbygginger. Næringsvirksomhet og arbeidsplasser som flytter ut eller forsvinner blir i liten grad erstattet. Handelen i sentrum får betydelig konkurranse fra det nyetablerte kjøpesenteret Kvadrat. Bruelandsenteret kommer til. I 1988 etableres kjøpesenteret Vågen 33 i de gamle lokalene til Sandnes Uldvare. I 1997 ble Maxi kjøpesenter etablert i fabrikkbygget til Gann Gravaren teglverk.

Sentrum utvikler seg ikke i takt med kommunens vekst, men stagnerer.

Det fysiske avtrykk er preget av stagnasjon. Næring flytter ut eller legges ned. Noen bygg fylles av ny handelsetablering, men flere steder oppstår ‘hull’; tomme bygg. Det er uklart hva som skal skje i disse områdene. Kulturhuskonkurransen viser en mulig fremtid, men byen mangler evne. De eksterne handelslokaliseringene medfører forvitring i Langgata.



NY BY 2000 - 2017

Vår tids avtrykk er preget av ny vekst i sentrum. Eiendomsutvikling er blitt et dynamisk forretningsområde med potensielt store verdier. Derfor settes store områder i spill og sentrumsområdet kommer under press fra de mange ulike og utnyttingsoptimistiske initiativ.

Byen utvikler seg bitvis, gjennom enkeltprosjekt, ofte uten perspektiv for det bymessige. Det foregår en kontinuerlig læring der aktørene, utbyggere og plangivere, gradvis utvikler bedre forståelse for byens sammenhenger og mellomrom.

Det fysiske avtrykk preges av at det er byutviklingsprosjekt i størstedelen av sentrumsområdet. Store krefter og høye forventninger til utnyttingsgrad utfordrer eksisterende strukturer og kvaliteter. Endringsperspektivet er betydelig, utfallet er usikkert.



SANDNES' ROLLE I REGIONEN

Sandnes er del av en flerkjernet bystruktur på Jæren. Bolig- og arbeidsmarked strekker seg på tvers av kommunegrensene. Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg utgjør en tilnærmet sammenhengende byggesone med til sammen 240 000 innbyggere. Den polysentriske byen omfatter også Klepp, Hå og Gjesdal med sine sentre - og utgjør da over 300 000 innbyggere.

Kommunesentrene er viktige målpunkt i byregionen. I tillegg finnes andre sentre med arbeidsplasskonsentrasjon og handelsomfang som gjør dem til regionale destinasjoner som f.eks Forus, UiS, Risavika og Orstad.

Regionplanen definerer senterhierarkiet; fra bydelssenter via kommunesenter til hovedsenter. Sandnes er sammen med Stavanger definert som hovedsenter. Det er relativt stor forskjell på de to sentrene. Mens Stavanger stadig forsøker å befeste sin posisjon som regionhovedstad, har ikke utviklingen i Sandnes vært like positiv.

Sandnes sin posisjon som 'Jærens hovedstad' er gradvis blitt redusert ettersom handelsaktiviteten har økt utenfor sentrum- på Forus og i de jærsk kommunesentrene. Ruten er fremdeles en viktig destinasjon for busser, der de fleste ruter fra sør og øst termineres. Jernbanen bidrar også til å knytte byen sammen med Jæren, selv om størst antall reiser er mellom Sandnes og Stavanger.

Sandnes har ikke klart å erstatte arbeidsplassene som forsvant med avindustrialiseringen på 1980-tallet. Antallet arbeidsplasser i sentrum er kun ca 7000 og utgjør bare 21% av kommunens arbeidsplasser. Til sammenlikning har Jåttåvågen 8000 arbeidsplasser, Stavanger sentrum 25 000 og Forus 40 000.

En liknende utvikling har gjort seg gjeldende innen handel. Selv om Langgata har gjennomgått flere fornyelser, utgjør omsetningen her en begrenset andel av aktiviteten i regionen. Sentrum med kjøpesentrene Amfi, Vågen og Brueland omsetter årlig for rundt 1 mrd. Til sammenlikning omsetter Stavanger sentrum for 2,5 mrd og Forus 5 mrd. De tre kommunesentrene Kleppe, Bryne og Ålgård omsetter for 2 mrd.

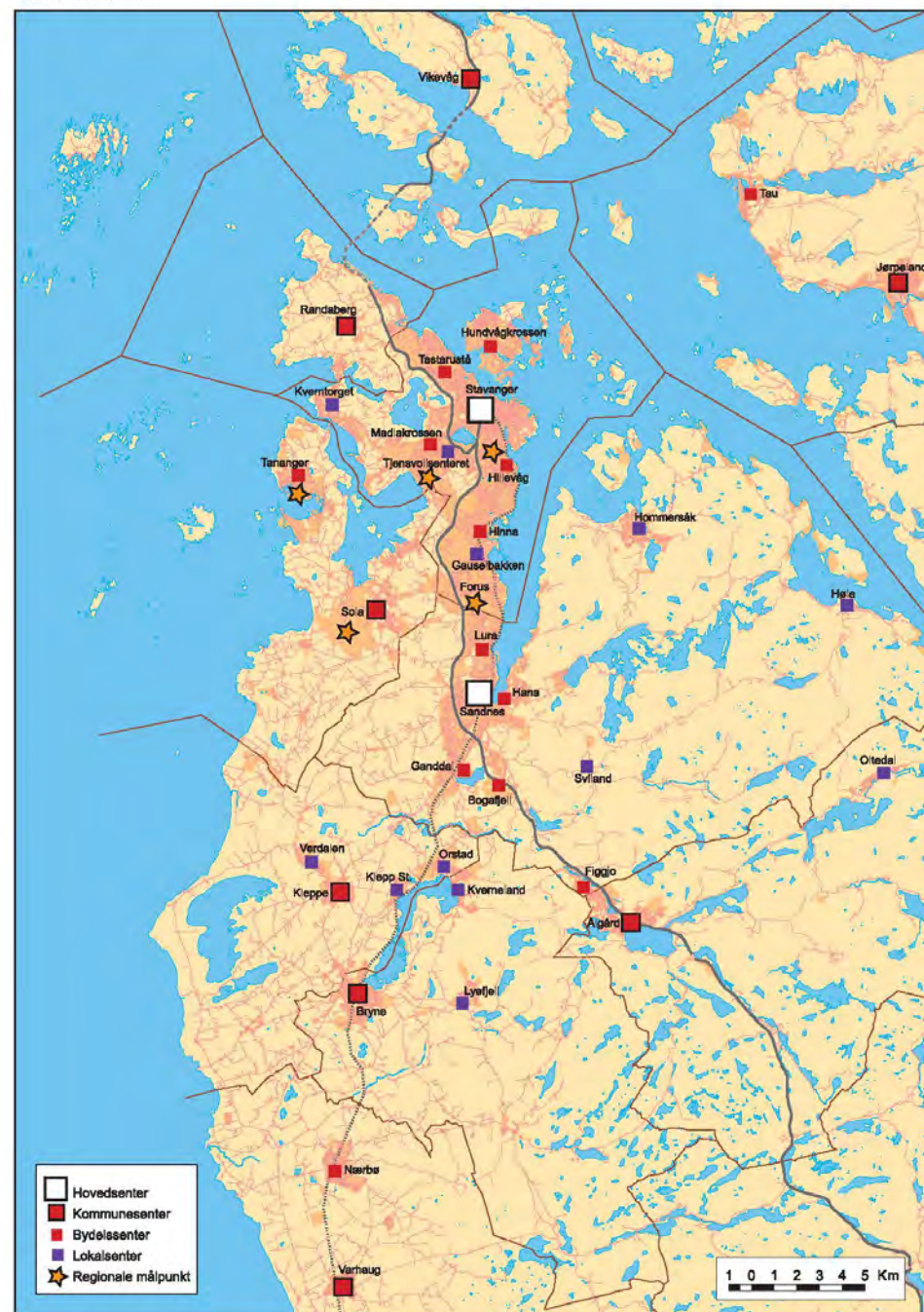
Sandnes sentrum har også et begrenset innslag av regionale kulturfunksjoner. Kulturhuset har et besøk på snaue 60 000 i året, Kinokino litt over 10 000.

Til sammenlikning har Stavanger konserthus 250 000 besøkende i året. I tillegg har Stavanger flere andre betydelige institusjoner som Rogaland teater, Stavanger museum og Sølvberget kulturhus. På ett område utpeker Sandnes seg; og det er Vitenfabrikken som har besøkstall på over 70 000 i året.

Sandnes har i flere år vært blant kommunene som vokser mest i landet. Veksten har i størst grad vært i nye utbyggingsområder i stadig større avstand fra sentrum. Byformen i utbyggingsområdene er hovedsaklig bilbasert.

Mobiliteten og byggeområdenes manglende romlige kopling til sentrum har ikke bidratt til at sentrum har fulgt byveksten som destinasjon for det økende antall innbyggere.

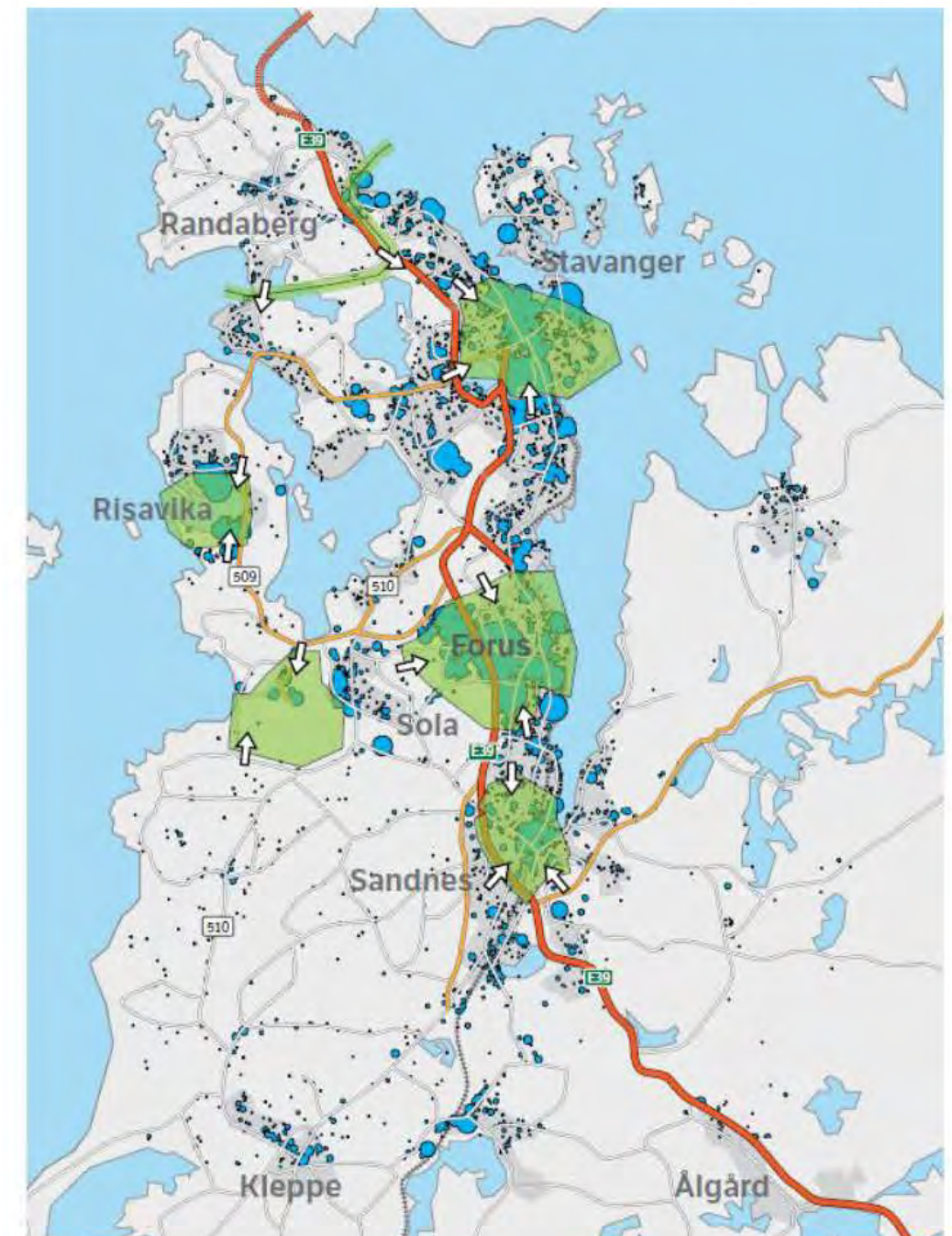
Senterstruktur



Fra regionplan Jæren

Bypakke Nord-Jæren | Mai 2014

Bomringene og arbeidsplasser



Fra Bypakke Nord-Jæren

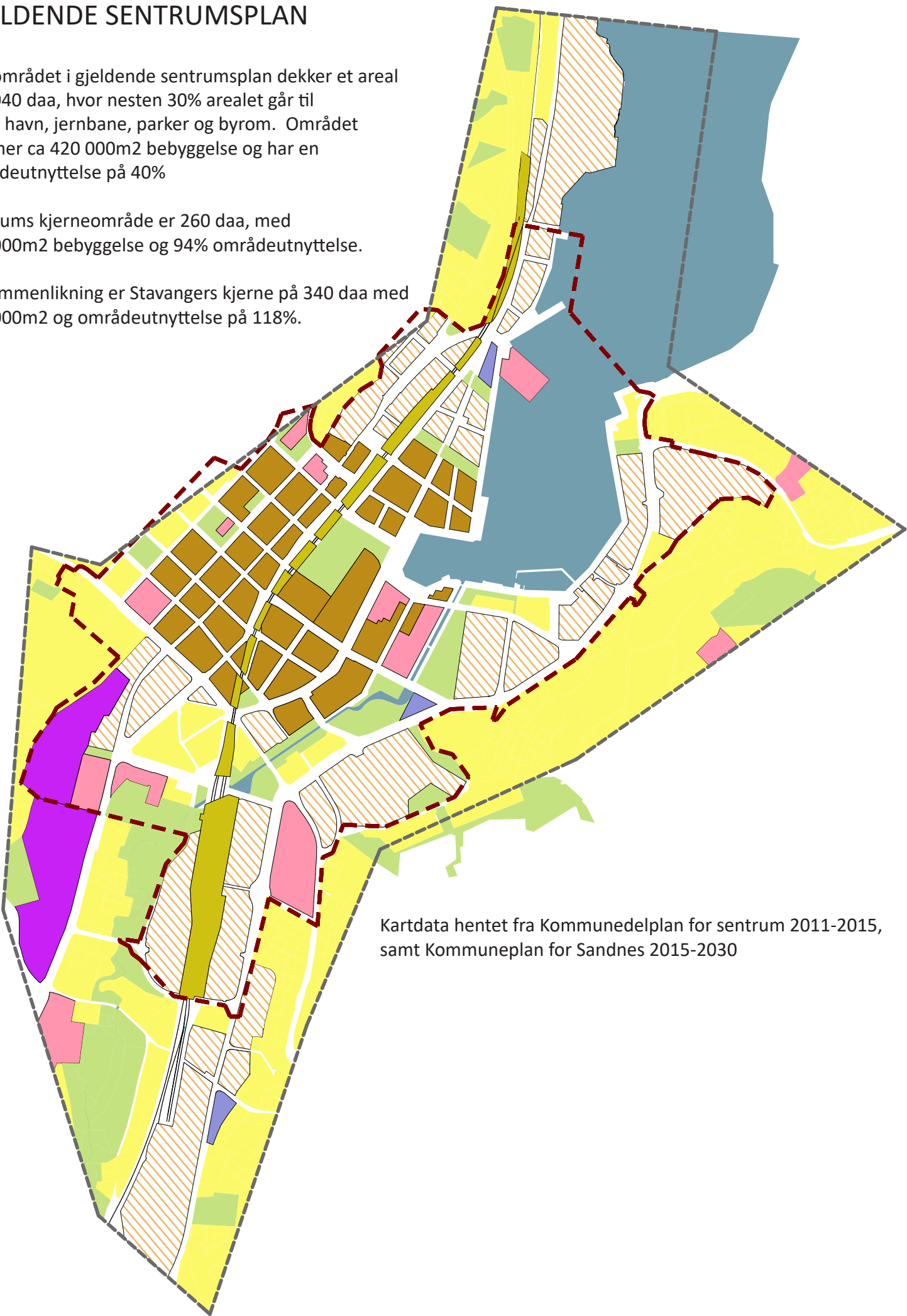
02 PLANSTATUS

GJELDENE SENTRUMSPLAN

Planområdet i gjeldende sentrumsplan dekker et areal på 1040 daa, hvor nesten 30% arealet går til veier, havn, jernbane, parker og byrom. Området rommer ca 420 000m2 bebyggelse og har en områdeutnyttelse på 40%

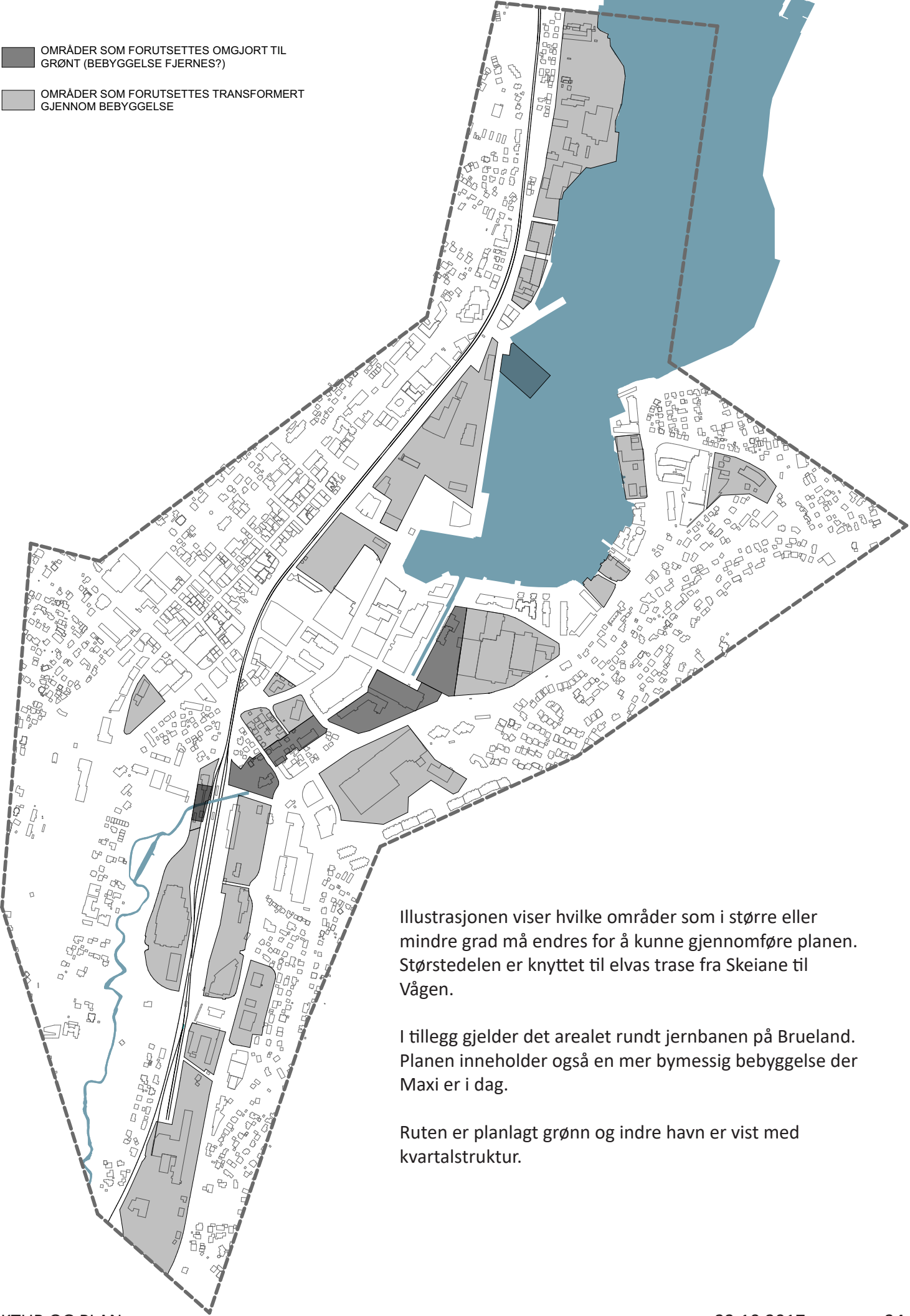
Sentrums kjerneområde er 260 daa, med 240 000m2 bebyggelse og 94% områdeutnyttelse.

Til sammenlikning er Stavangers kjerne på 340 daa med 400 000m2 og områdeutnyttelse på 118%.



Kartdata hentet fra Kommunedelplan for sentrum 2011-2015, samt Kommuneplan for Sandnes 2015-2030

- OMRÅDER SOM FORUTSETTES OMGJORT TIL GRØNT (BEBYGGELSE FJERNES?)
- OMRÅDER SOM FORUTSETTES TRANSFORMERT GJENNOM BEBYGGELSE



Illustrasjonen viser hvilke områder som i større eller mindre grad må endres for å kunne gjennomføre planen. Størstedelen er knyttet til elvas trase fra Skeiane til Vågen.

I tillegg gjelder det arealet rundt jernbanen på Brueland. Planen inneholder også en mer bymessig bebyggelse der Maxi er i dag.

Ruten er planlagt grønn og indre havn er vist med kvartalstruktur.

GRØNTPLAN

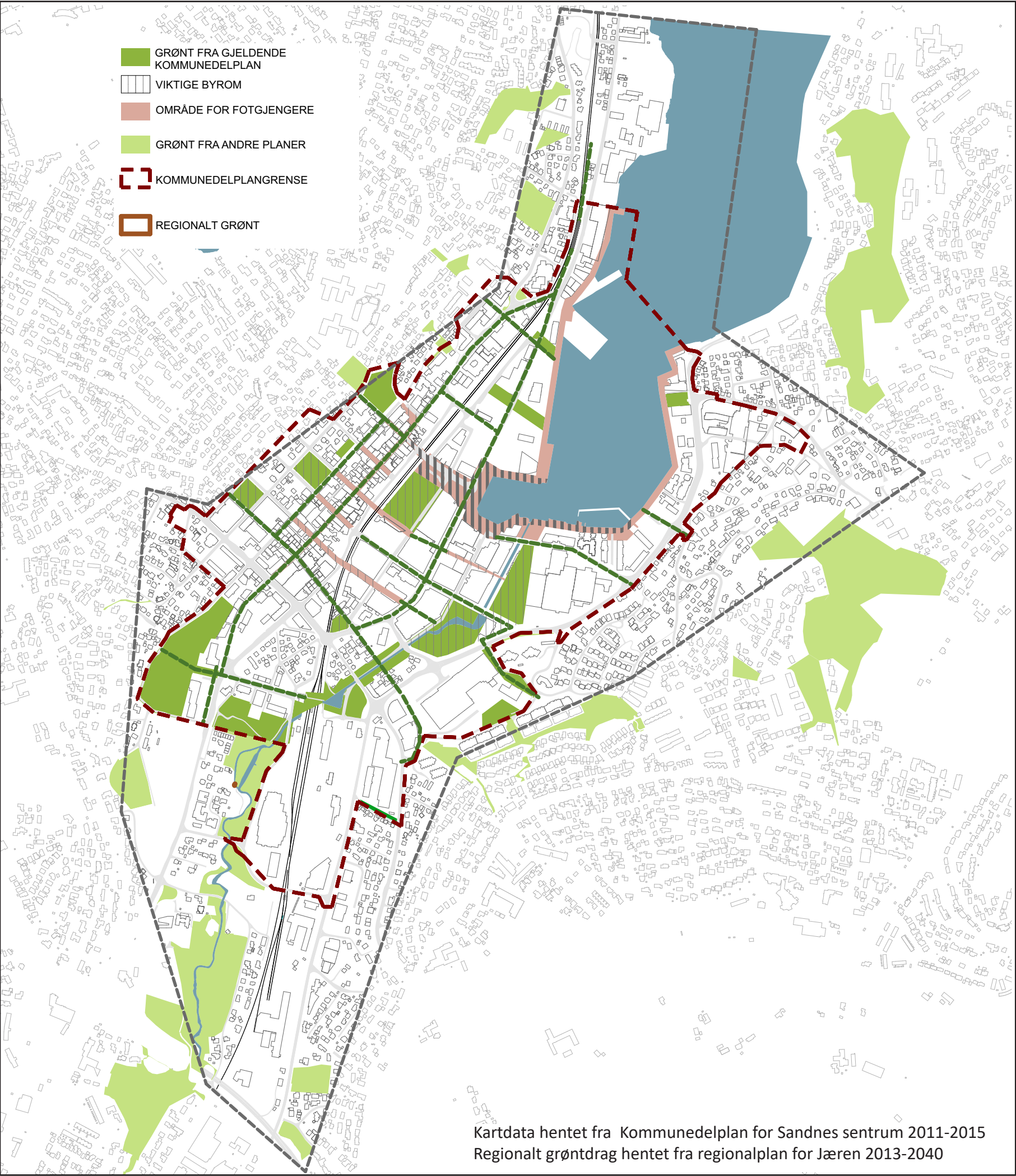
Grøntplanen som inngår som del av gjeldende sentrumsplan beskrives slik:

Det er et mål å øke de grønne områdene i sentrum. Hovedelementet i grønntplanen er forbindelsen mellom Sandvedparken og Vågen. Bakgrunnen er at store deler av sentrumsområdet har underdekning av grønt i henhold til Regionplanen. Grepet kan bidra til oppnå målet om å orientere sentrum mot Gandsfjorden.

Et annet element som bidrar i så måte er å forbinde de mange mindre parker og byrom slik at de blir bedre tilgjengelige og kan oppleves i sammenheng. Det er et mål å skape nye byrom som egner seg som arena for sosial og kulturell samhandling. Og det er et mål å øke standarden i de offentlige arealene.

Konkrete tiltak er:

- Åpne Storåna fra Sandvedparken til Gandsfjorden.
- Etablere et større friområde i Vågenområdet i tilknytning til Storåna.
- Utvikle havnefronten og arealene utenfor dagens kailinjer for rekreasjon.
- Videreutvikle de grønne områdene i sentrum og knytte dem best mulig sammen med grønne korridorer, fortrinnsvis i gangakser.
- Opprusting av Ruten som viktig arena for ulike arrangementer.
- Utvikle Olav V plass som byens nye uterom som del av ny kulturakse mellom sykehuset og ny videregående skole.
- Utvikle sidegatene til Langgata for ulike aktiviteter.
- Etablere et lys og blomsterprogram for sentrum.
- Utvikle en veileder for bruk av beplantning, bymøbler og skilting i sentrum
- Forlenge og utvikle aksen fra Rådhuset til Hoveveien, med ny åpning under jernbanen og oppgang til nytt stoppested herfra.
- Utvikle tilbud for barn og unge knyttet til byrom og parker.



Kartdata hentet fra Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2011-2015
Regionalt grønndrag hentet fra regionalplan for Jæren 2013-2040

REGULERTE BYGNINGSHØYDER

Kommunedelplan for sentrum angir byggehøyder for ny bebyggelse. Her fra planbeskrivelsen:

Delmål:

- *Gi klare føringer for byggehøyder i ulike områder*
- *Sikre at ny bebyggelse ivaretar hensyn til omkringliggende bebyggelse spesielt der det er verneverdig eksisterende bebyggelse og bygningsmiljøer ifølge kulturminneplanen.*
- *Sikre tilstrekkelig utviklingsmuligheter i sentrum for en sterkt økende befolkning.*

Løsningsforslag:

Erindringen om byen knyttes til de visuelle og opplevelsesmessige inntrykk. Kommunedelsplanen bestemmer derfor de fysiske rammene ved byggehøyder framfor utnyttelse eller etasjer. Utnyttelse må vurderes i den enkelte områdeplan og i reguleringsplaner hvor også konsekvenser av utnyttelsen kan vurderes mer i detalj.

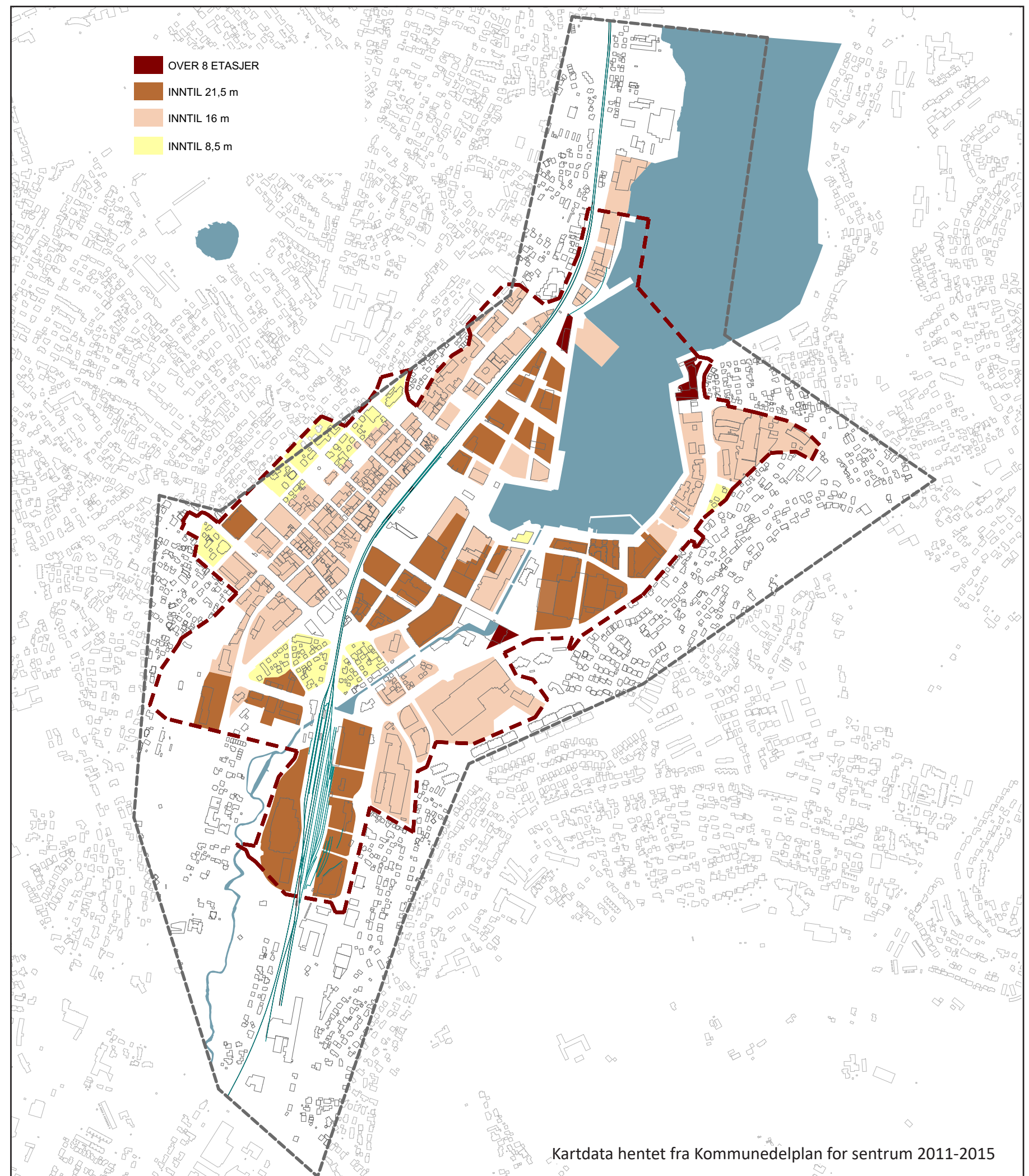
Det etableres en norm for byggehøyder, lavest høyde lengst i vest innenfor bevaringsområde villabebyggelse med 8,5 meter over bakkenivå som tilsvarer 2 etasjer. Mellom dette området og jernbanelinjene er satt en generell høyde på 16 meter over gatenivå, som gir rom for 5 etasjer med bolig og 4 etasjer med kontor. Her må høyden tilpasses dagens bygningsmiljø i det enkelte kvartal og bestemmes i den enkelte reguleringsplan. Øst for jernbanelinja tillates generelt 21,5 meter høyde over gateplan som gir rom for fra 5 til 7 etasjer, avhengig av etasjehøyde. Her er allerede lagt an en større skala. Utfordringen med store byggehøyder er at gateløpene kan bli vindtunneler dersom høydene er større enn 1-1,5 ganger gatebredden.

Kun på fire steder tillates bygninger å gå utover de generelle høydene. Dette er på punkter i landskapet der kommunen mener det kan være riktig å markere, delvis med utgangspunkt i hva som er godkjent, delvis etter fri vurdering.

Stedene er:

- *På begge sider av Gandsfjorden som en form for port til sentrum fra sjøen,*
- *et nordenden av Bruelandssområdet for å markere ny hovedakse på tvers (fra rådhuset via ny undergang under jernbanen og til Hoveveien).*
- *den største høyden vil en tillate som fond i ny "bylund" som dreiepunkt ved grønndraget langs Storåna. Her ønsker kommunen et signalbygg i form av et høyhus. Et slikt signalbygg bør utvikles gjennom for eksempel arkitektkonkurranse.*

Spesielt for høyhusene er at en ønsker at byggene har et innhold som gjør at toppen av byggene blir tilgjengelig for allmennheten.



GATEBRUKSPLAN 2011-2025

Planens hovedgrep er:

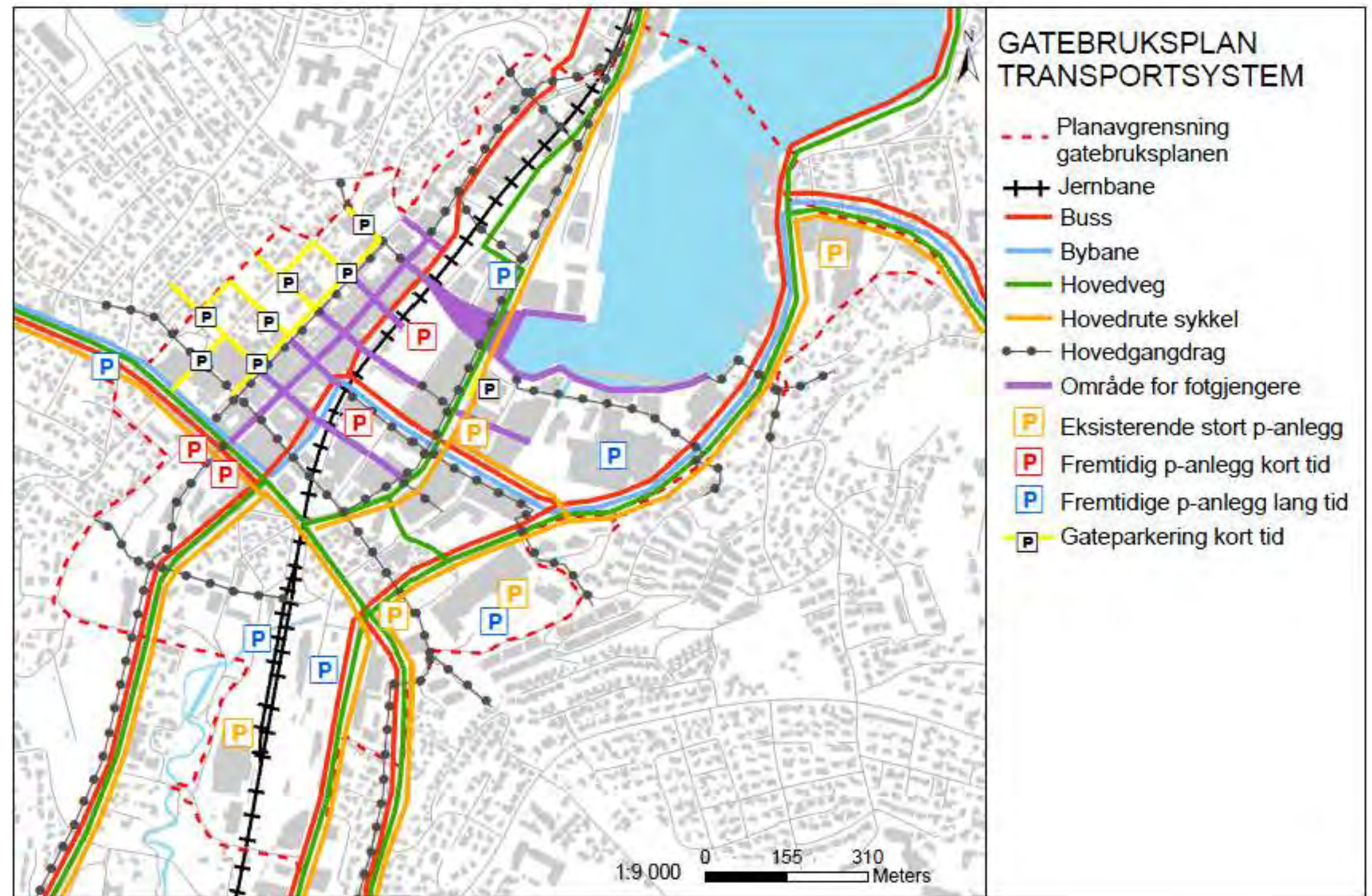
1. Prioritering av kollektivtrafikken inn til og gjennom sentrum – kollektivfelt i Oalsgata, Gravarsveien, Hoveveien og Skippergata. Kollektivtraseer i St Olavs gate (mellom Oalsgata og Julie Eges gate) og Julie Eges gate (mellom St Olavs gate og Gravarsveien).

2. Nye offentlige tilgjengelig parkeringsanlegg – korttids parkering under Ruten og i Vågsgata og langtids p-anlegg på innfartsveier til sentrum.

3. Utvikling av tverrgatene til Langgata, og sentrale byrom på Ruten, Olav Vs plass og Vågen.

I tillegg anbefaler planen:

- Strategi for varelevering i sentrum
- Revidering av parkeringspolitikk og parkeringsvedtekter i Sandnes kommune med utdypende utredning av fremtidig parkeringstilbud i sentrum.

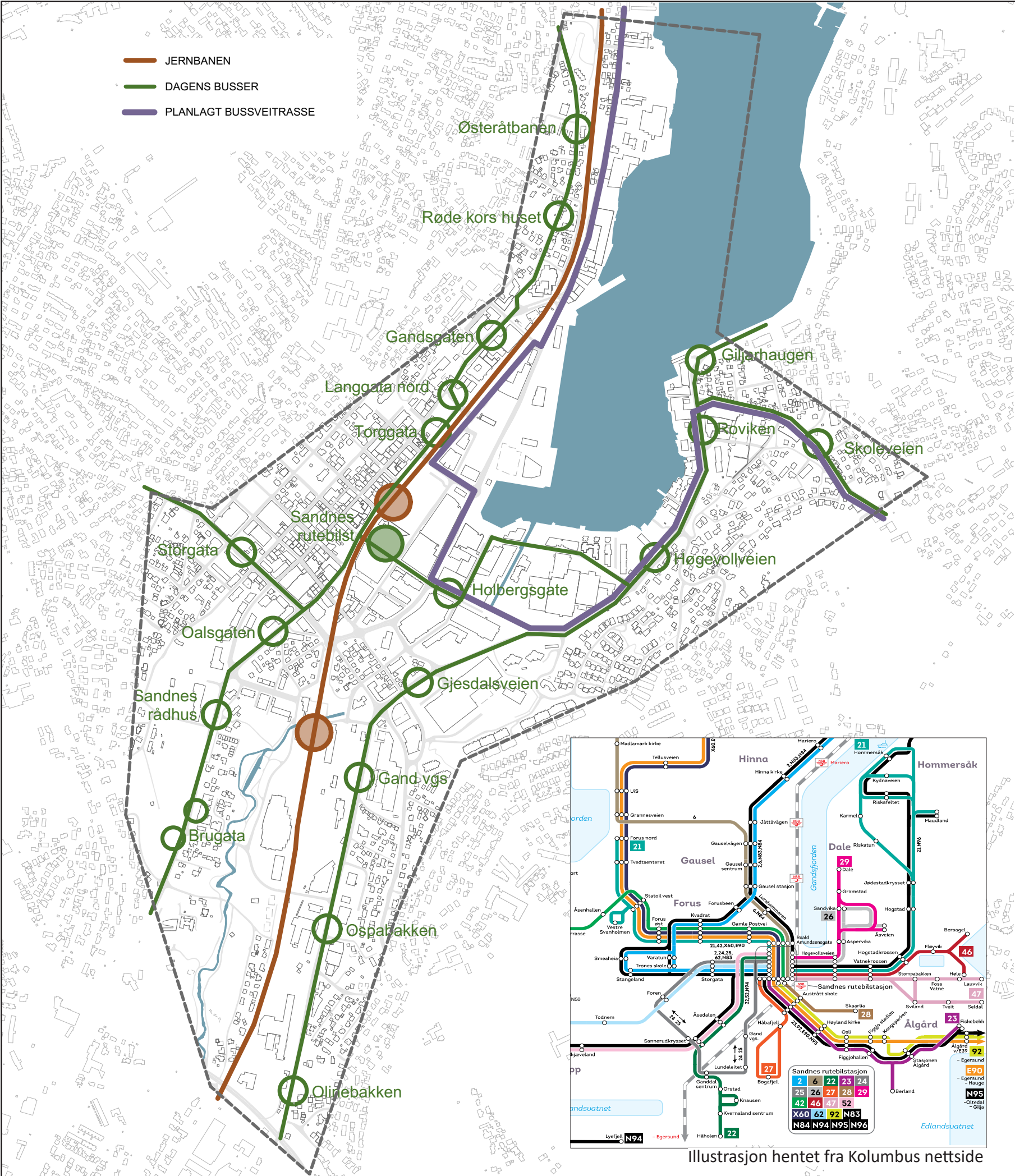


Illustrasjon hentet fra Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2015

BUSSVEIEN OG KOLLEKTIVTRAFIKK

Den opprinnelige Bybanen var planlagt å komme ned Oalsgate, via Ruten og videre gjennom sentrum i retning øst. Med Bussveien er traseen endret. Bussveien kommer inn Strandgata og føres gjennom sentrum uten å gå via holdeplassene på Ruten. Fra Strandgata, følger traseen jernbanen, svinger opp Olav Kyrres gate og videre inn i Elvegata, ned Julie Eges gate og ut i Gravarsveien.

Bussnettet i Sandnes forøvrig er komplekst, med linjer fra øst, sør og vest som knyttes sammen med linjene fra nord i Ruten. Mange av linjene termineres i Ruten som betyr at det er behov for omstigning dersom man skal videre. Slik er Ruten fortsatt navet i kollektivsystemet.



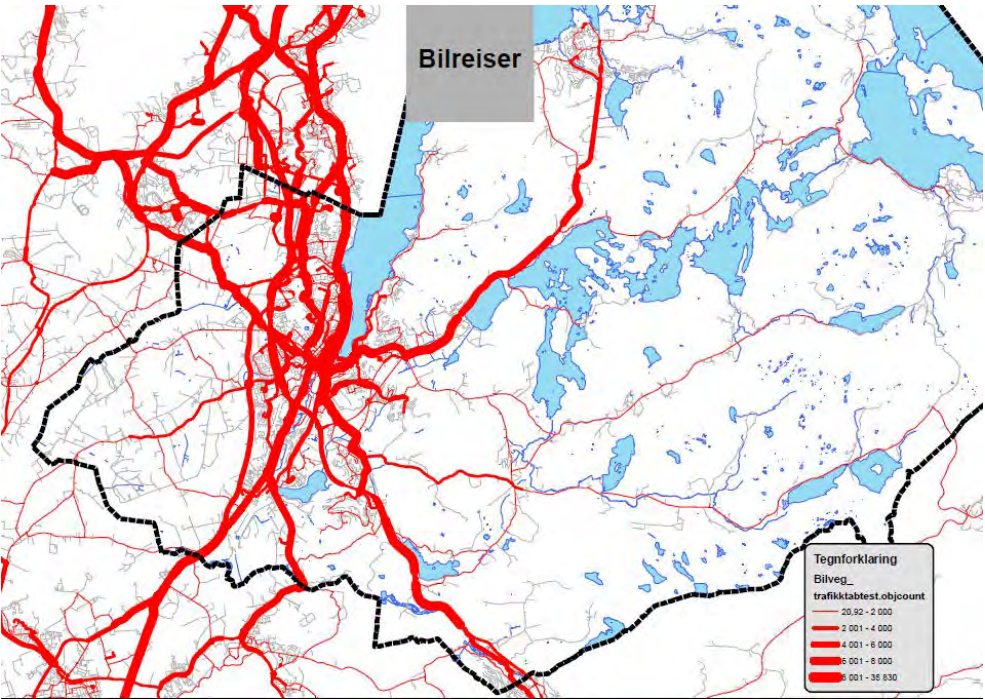
BILFRITT SENTRUM ?

I forbindelse med planleggingen av Bussveien og i utarbeidelse av Rutenplanen er det kommer frem momenter som peker mot færre biler i sentrum.

Historisk har Sandnes vært krysset hvor veiene møtes. Situasjonen har holdt seg opp til nåtiden, spesielt for biler østfra som skal vest. Det har gitt stor gjennomgangstrafikk og en uheldig belastning av sentrumsområdet.

Når Bussveien nå skal føres inn Strandgata er det ikke rom i gatetverrsnittet for en full bilvei i tillegg. Derfor blir det her kun kjøring til eiendommene fra en enkel tilkomstvei. Tilsvarende er det for deler av traseen på Hanasiden.

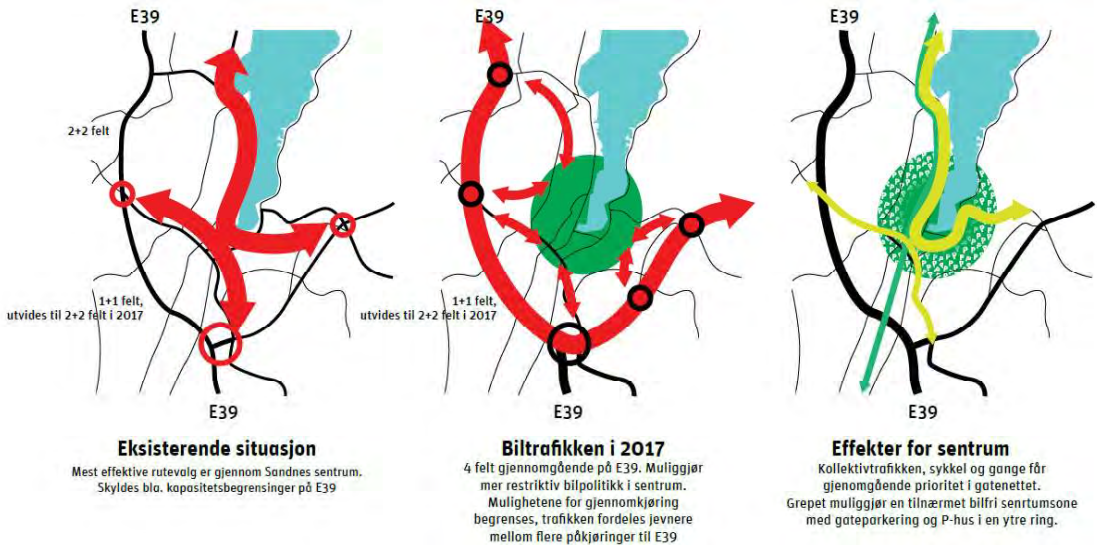
Parallelt er E39 sør for sentrum nå utbedret med 4-felt til Hove, med god kopling til 2-felts motorvei til Vatne. Dette muliggjør en effektiv drenering av gjennomgangstrafikken som kan gi en betydelig avlastning for sentrum.



Figur 37: Illustrasjon av bilreiser (Kilde: Lokal RVU 2012 i ATP-modell).

KONSEKVENsutredning Ruten 2016

OMFORDDELING PERSONBILTRAFIKK FRA GJENNOMKJØRING TIL OMKJØRING I SANDES SENTRUM



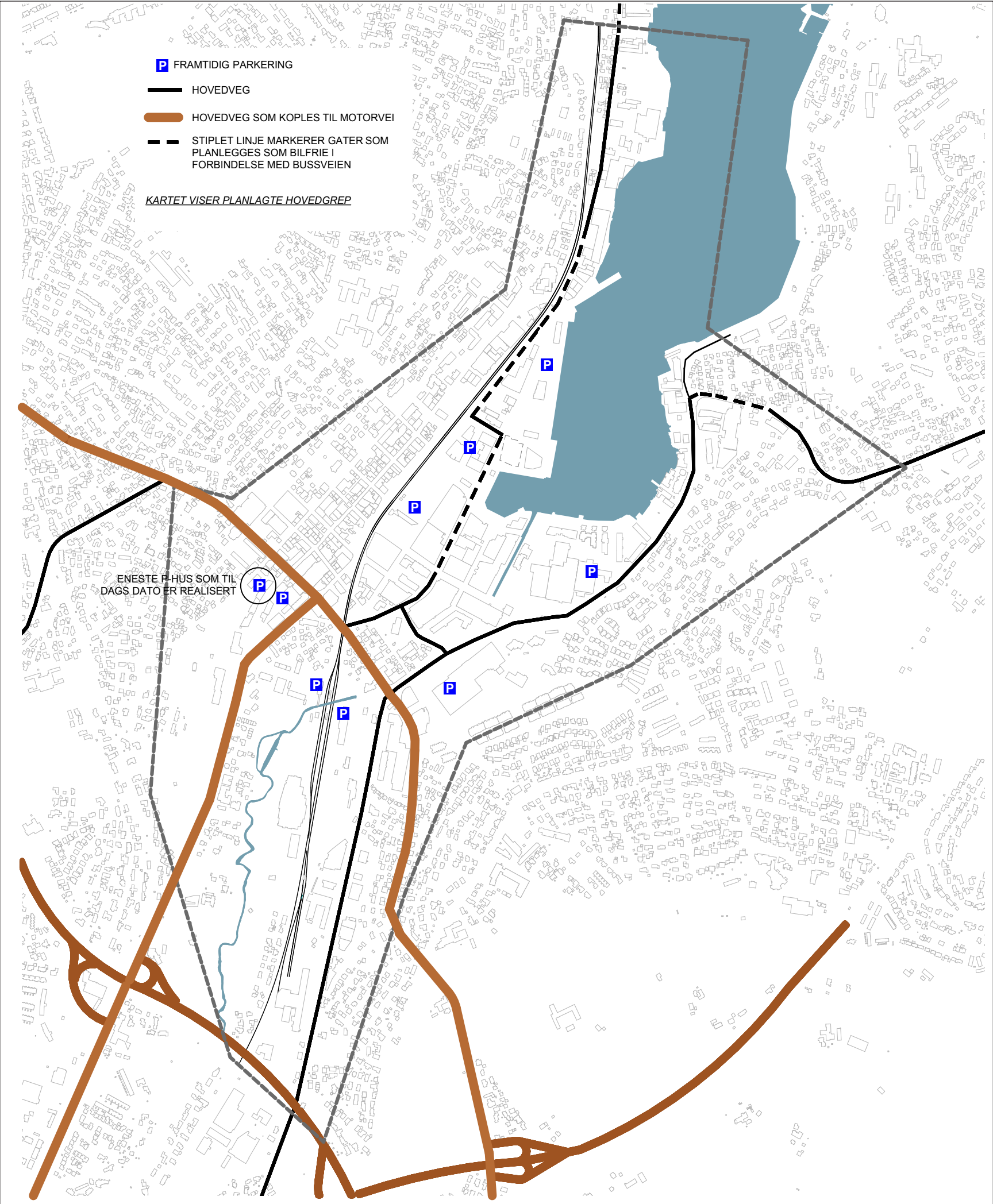
Illustrasjon: Spacegroup, Norconsult og Superunion

HOVEDVEIER OG PARKERING

Status for vegsystemet er i dag at hovedveger inn til sentrum er Austråttbakken, Jærvegen og Oalsgate. Inne i sentrum er det Gravarsvegen og Elvegata.

Kartet viser planlagte hovedgrep og stiplet linje viser gater som planlegges bilfrie.

Gatebruksplanen fra 2010 legger opp til at langtidsplasser i størst mulig grad skal legges til P-hus som er lokalisert ved innfartsveier til sentrum. Hensikten er å redusere trafikk i sentrumsgatene. Kun ett av disse p-husene er realisert.



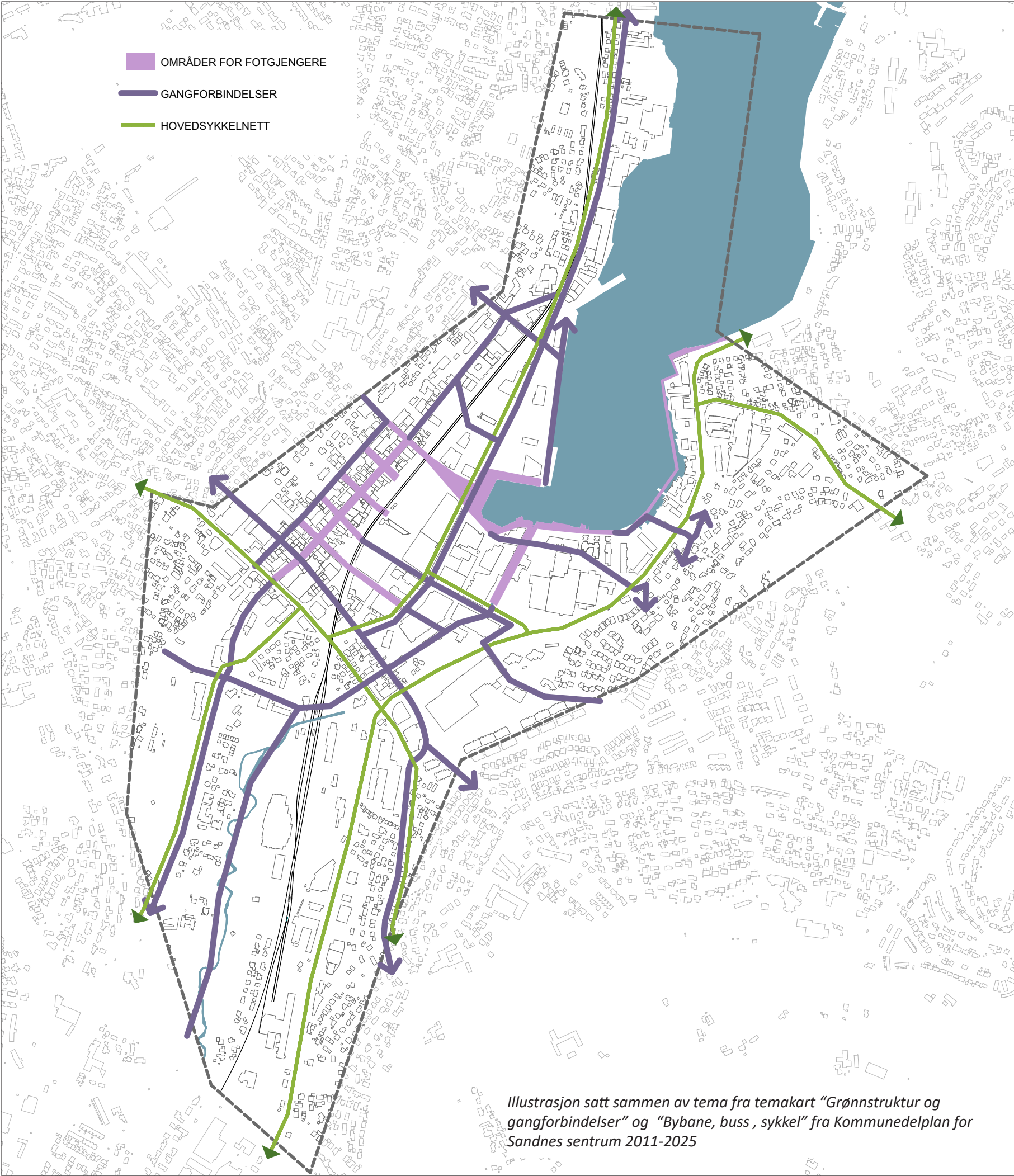
SYKKEL OG GANGE

Kartleggingen viser status for fotgjengere og syklende i sentrum

Hovedområder for fotgjengere er primært knyttet til gågatenettet rundt Langgata, men med ambisjon å strekke seg sammenhengende ned til Vågen, rundt denne - og langs sjøen helt ut til Hana.

Fiolette linjer angir hovedgangdrag gjennom byen, og hvordan sentrum er koplet på omkringliggende bydeler for gående.

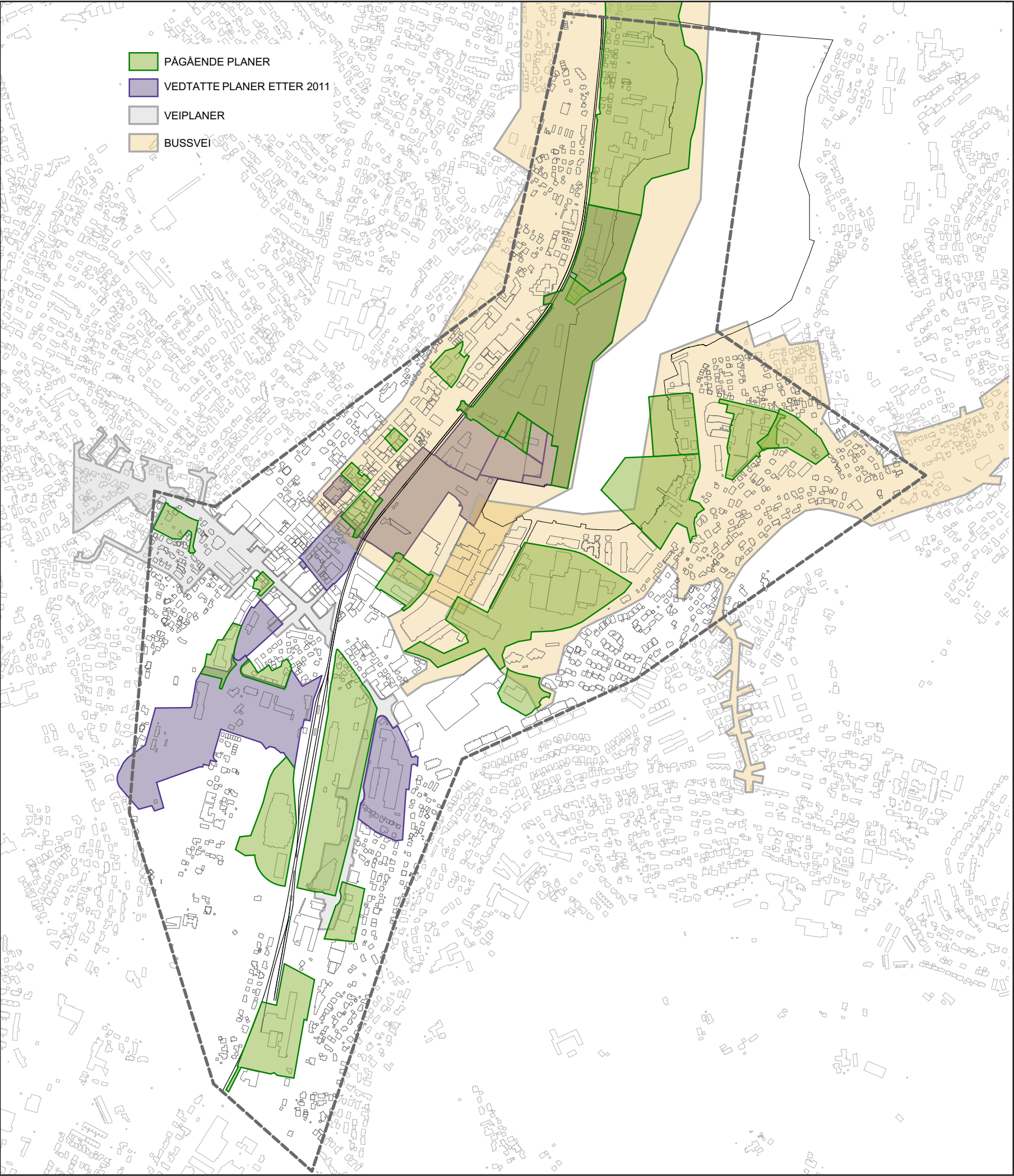
Grønne linjer viser hoved-sykkelforbindelser gjennom sentrum.



AKTUELLE PLANPROSESSER

Det foregår en omfattende planleggingsvirksomhet i sentrum. Størstedelen av sentrumsarealet er under planlegging eller har en nylig ferdigstilt plan.

Hvis alle disse planene realiseres vil det bety store endringer av bybildet.



HISTORISKE SONER

Kommunedelplan for Kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2005-2017. Planen er under revisjon.

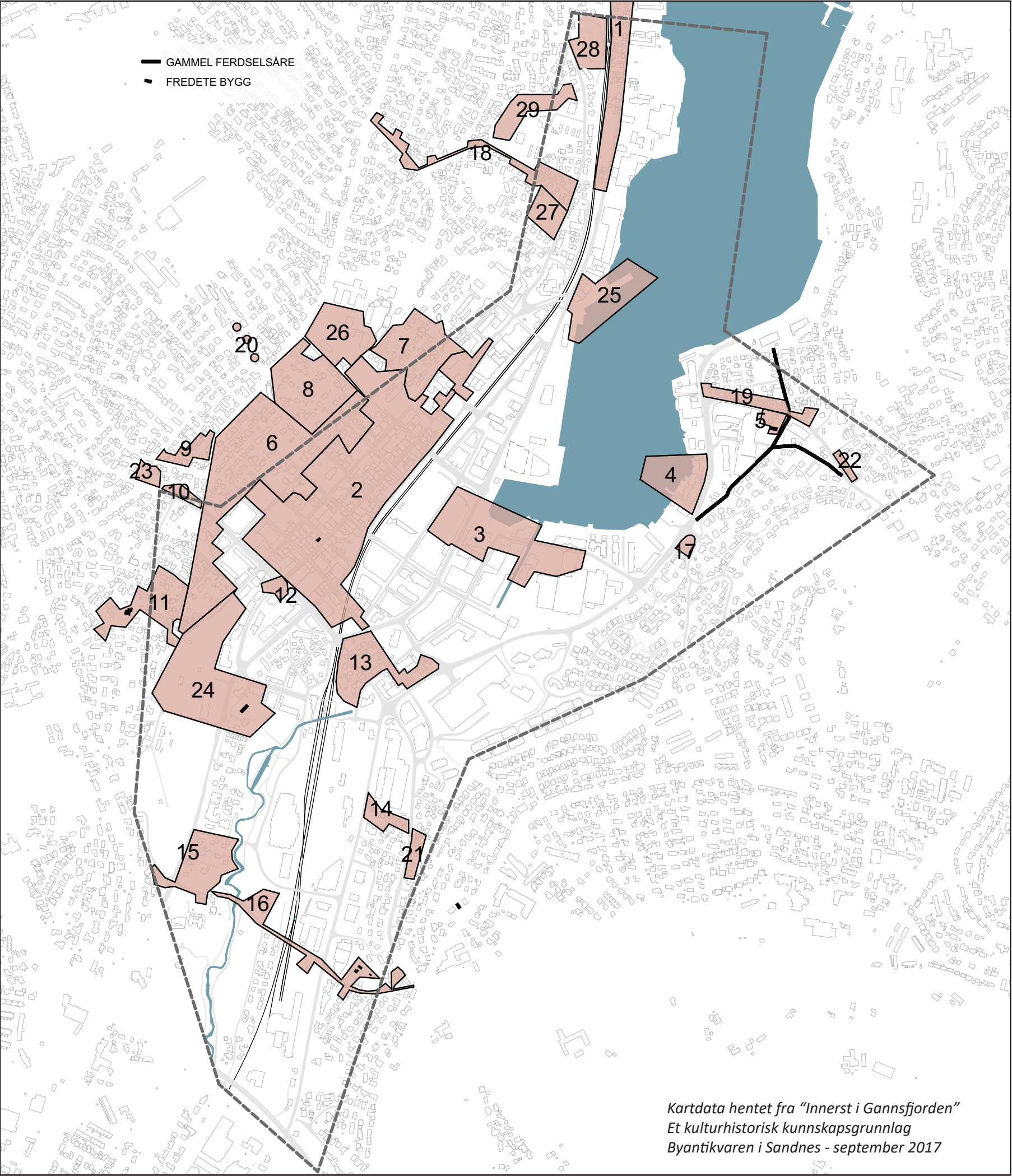
Fra planen:
Denne planen er det viktigste styringsdokumentet for forvaltning av kommunens kulturminneverdier. Planen har til hensikt å forvalte kulturminner og kulturmiljøer som kilder til kunnskap, opplevelser og verdiskapning, som en ressursforvaltning, og dermed en naturlig del av planlegging og utvikling av samfunnet.

Byens historie og utvikling skal synliggjøres ved å navngi områder i byen etter historisk utvikling og virksomhet:

- Norestraen – ”Strandstedet”
- ”Den gamle byen”
- Industriområdet i Vågen
- Gamle Vågsgjerd
- Villastrøket

Kulturminneplanen omfatter - foreløpig:

1. Norestraen
2. Kvarrtalsbyens sentrum
3. Industriområdet Vågen
4. Hanabryggene
5. Nedre Hana med Fogdahuset
6. Villakvartalene bak sentrum
7. Villastrøket Blåsenborg
8. Villastrøket Hogstadbakken
9. Solaveien - Postveien
10. Oaldsgatya 25 til 31
11. Stangelandslunden
12. Nygård, Jærveien 17 og 20
13. Gamle Vågsgjerd
14. Pilabakken
15. Villaer Brueland
16. Espedalsveien - Kvellurveien
17. Emanuel Simonsen villa
18. Tronesveien
19. Skippergata
20. Anfinnsmarken borettslag
21. Austråttbakken 24-32
22. Skippergata 34-40
23. Stantgeland mølle
- 24.Skeiane kulturhistoriske område
25. Kaien
26. Trones skole
27. Idrettsplass Gamlaverket
28. Altonaparken
29. Teglbane Nynes



STATUS KULTURMINNER SENTRUM

I arbeidet med revidering av Kulturminneplanen gjøres det vurdering av bygg og konstruksjoner som bør inngå.

Kartleggingen er hentet fra dette arbeidet. Av kartet fremgår det at flesteparten av byggene i sentrumsområdet er til vurdering. Omfanget er meget omfattende.

Når så mange objekter er til vurdering må en kunne anta at en representativ andel vil tatt inn som kulturminne. Sandnes vil da få en sterk kulturminneplan, men begrensede muligheter for ny byutvikling.

Det kan derfor være verdt å diskutere vernets rolle opp mot det som er ønskelig for sentrums utvikling. Hva skal være sentrums innhold og egenskaper ? Hva skal definere sentrums betydning ?

En annen tilnærming er å vurdere vernets innhold i en regional og nasjonal kontekst, for slik å avpasse omfanget.



03 LANDSKAP

LANDSKAPSSTRUKTUR/TOPOGRAFI

Det store landskapsrommet består av fjellene øst for Gandsfjorden, som innover avtar i høyde, og danner koller øst for sentrum. På vestsiden kommer Jærens flate inn, over en høyde i sentrumsranden.

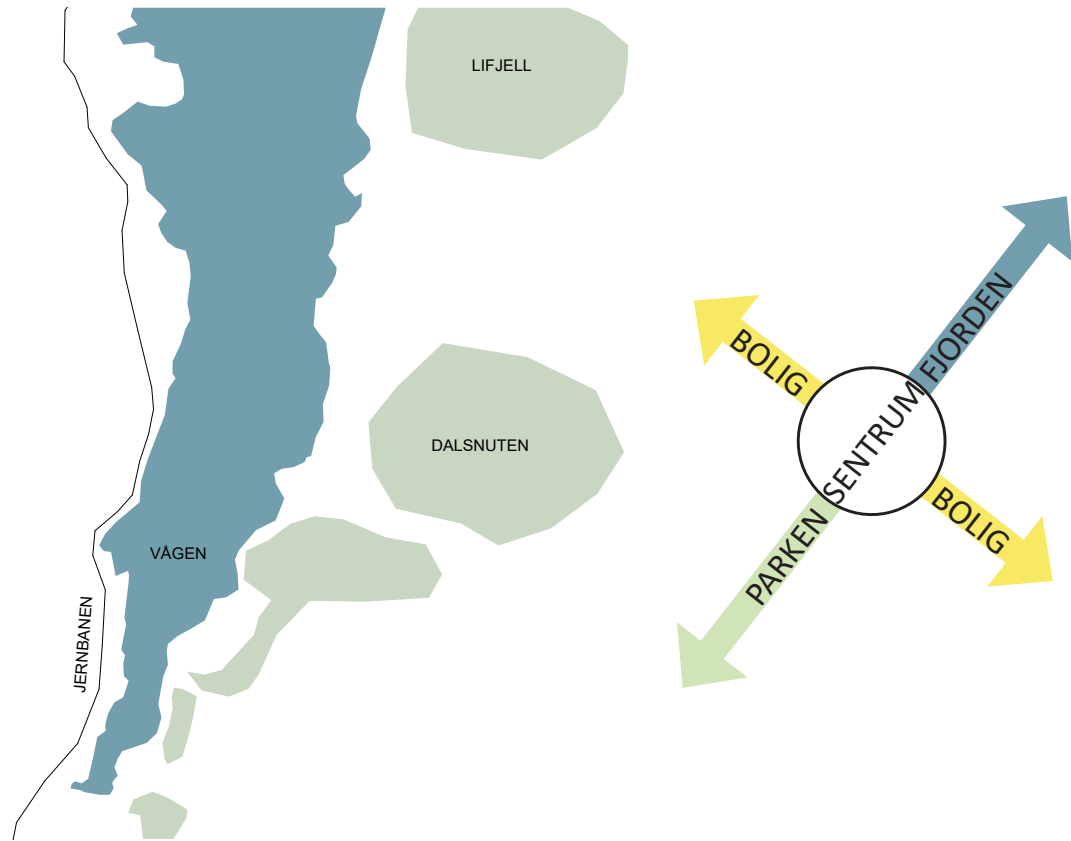
Mellom disse store landskapselementene renner Stangelandsåna og Storånå i dalbunnen. Der de møter Gandsfjordbunnen ligger Sandnes sentrum.

Analyseområdet er relativt flatt, de høyeste delene er stort sett opp til 15 høydemeter over havet. På Hanasiden strekker en mindre del seg opp til ca 75 høydemeter.

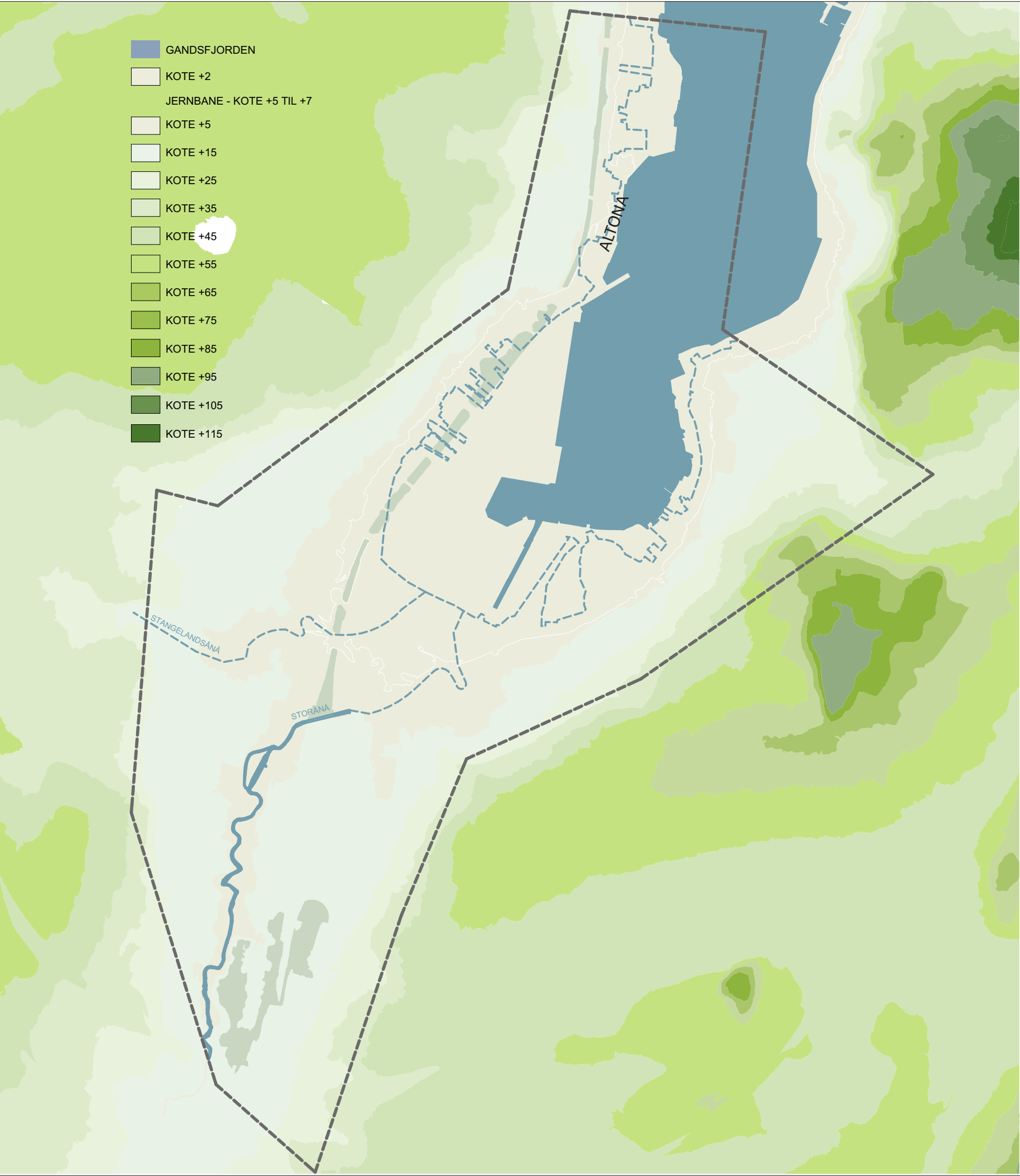
Landskapselementer som danner stedet, er fjorden med fjellsidene i øst, sammen med elverommet mot sør. Sandnes sentrum er der hvor Ryfylkes fjorder og fjell møter Jærens flate og utstrakte landskap.

Forståelsen av stedet er knyttet til disse elementene.

En forenklet forståelse av kan oppsummeres i skissen under. Sentrum er stedet hvor elven møter fjorden, omkranset av boliger på hver side.



Vannet og nutene som referansepunkt



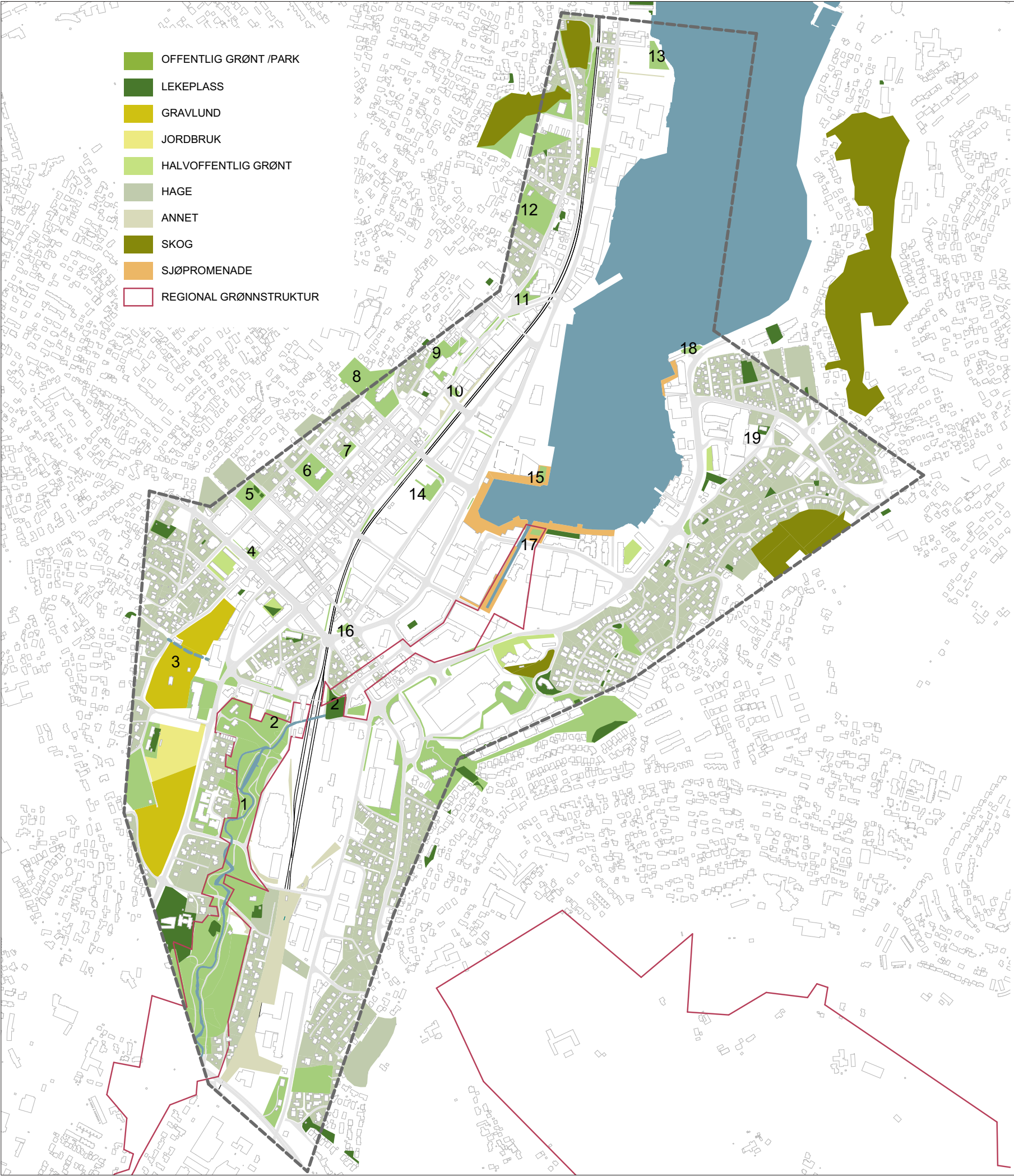
EKSISTERENDE GRØNNSTRUKTUR

Kartet viser opparbeidete offentlige parker og annen grønnstruktur.

Planlagt og eksisterende regional grønnstruktur er vist med rød linje.

Nummererte områder viser offentlige områder:

- 1 Storåna
- 2 Skeianeparken
- 3 Sandnes gravlund
- 4 Mølleparken
- 5 Øglendparken
- 6 Kirkeparken
- 7 Gamlehjemparken i Storgata
- 8 Sykehusparken
- 9 Park rundt kulturskolen
- 10 Grønn lomme
- 11 Pottemakerplassen
- 12 Fotballbane
- 13 Parkflate langs sjøen
- 14 Ruten
- 15 Parkflate på kaien
- 16 Parklomme i krysset
- 17 Park/lek på kaien
- 18 Grønt på kaien
- 19 Park Fogdahuset



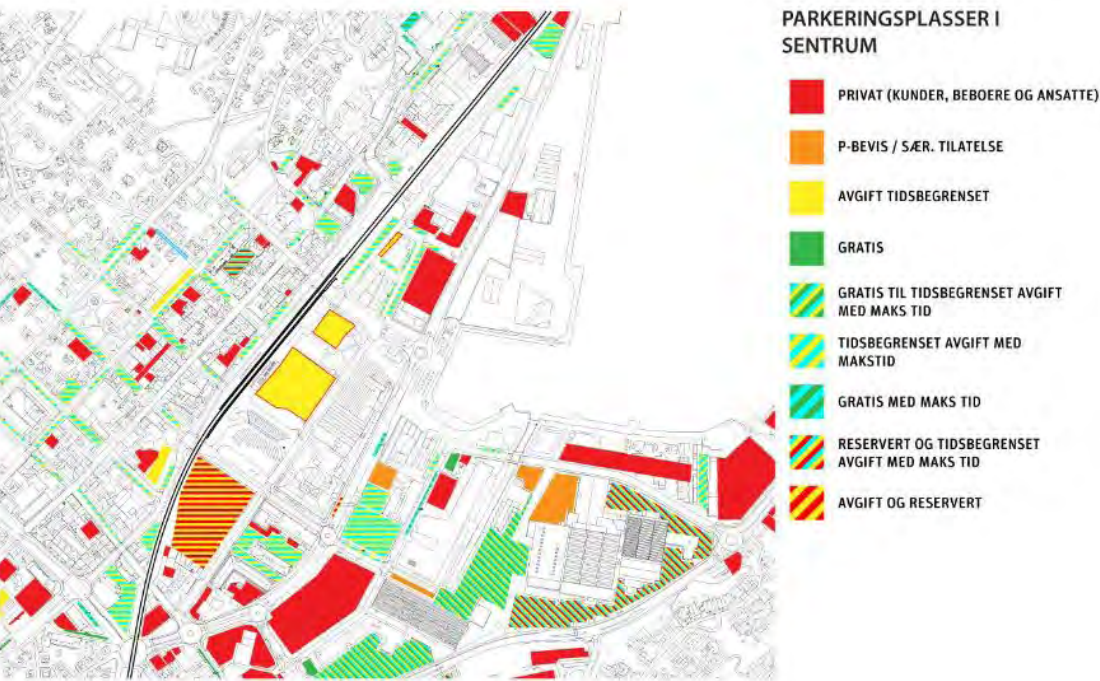
HARDE FLATER

Store deler av sentrums flater er asfaltert. Mye av flatene brukes til parkering.

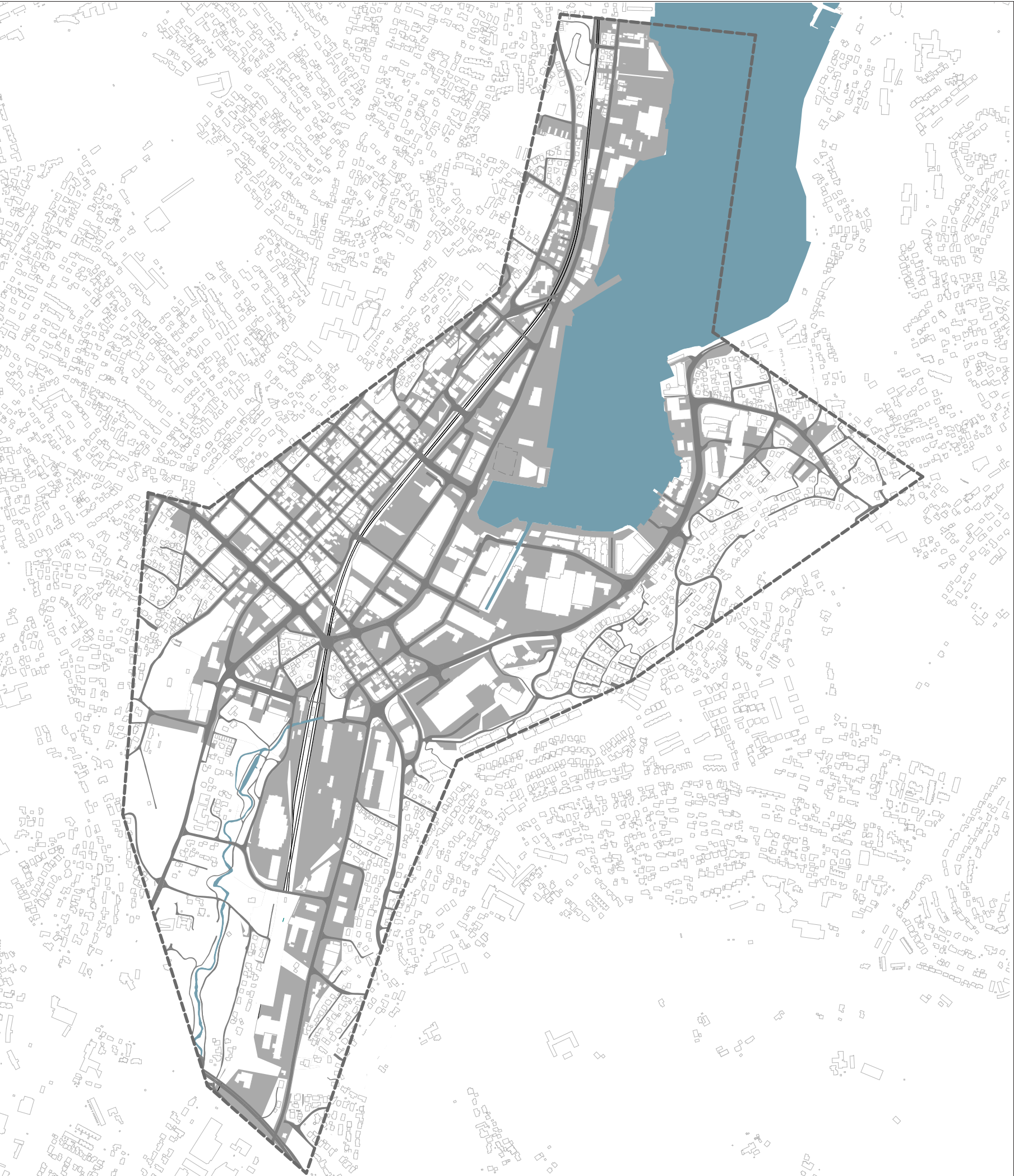
I 2000 var det 4300 parkeringsplasser i sentrum, i 2010 var antallet 5400. Tall for 2016 viser at det er 6800 plasser. Antallet har altså økt med 60 % i løpet av 16 år.

Sentrumsområdet har et høyt antall parkeringsplasser i forhold til mengde bebyggelse. Det er 61m2 bebyggelse pr parkeringsplass. Til sammenlikning har Stavanger sentrum 4700 plasser - og 219 m2 bebyggelse pr plass. Forus har med sine ca 35 000 plasser, rundt 50m2 bebyggelse pr parkeringsplass.

Parkeringsomfanget har sammenheng med tilgjengelig flate. Det store innslaget av asfalt preger opplevelsen av byrommene.



Planbeskrivelse inkludert oppsummering av KU, områderegulering Ruten
Plan 2013 111. Utkast per 31.05.2016

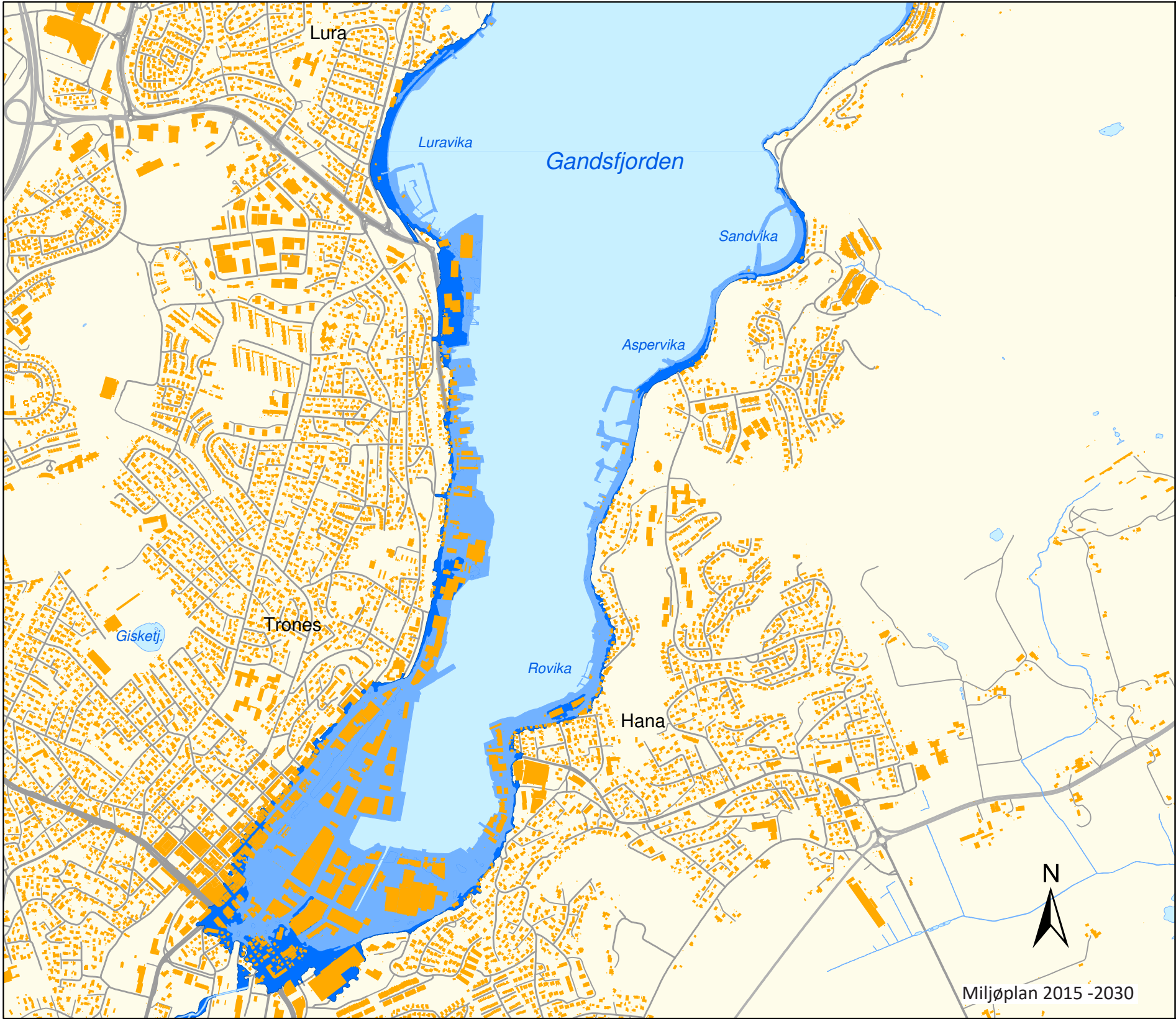


HAVSTIGNING OG FLOM

Store deler av sentrumsområdet ligger lavere enn 2 m over havnivå. Dette byr på utfordringer allerede i dag, der kraftig nedbør og springflo bringer vann inn i bygatene.

Det er under etablering flere tiltak som skal motvirke skadevirkning av flom. I nye områder som utvikles er det mulig å heve terreng og gulvnivå til en viss grad, men for enkeltbygg i den etablerte bystrukturen er det krevende å tilpasse et slikt tiltak.

Kommunen har pr i dag ikke løst problemene som vil oppstå ved en eventuell havstigning av betydelig omfang.



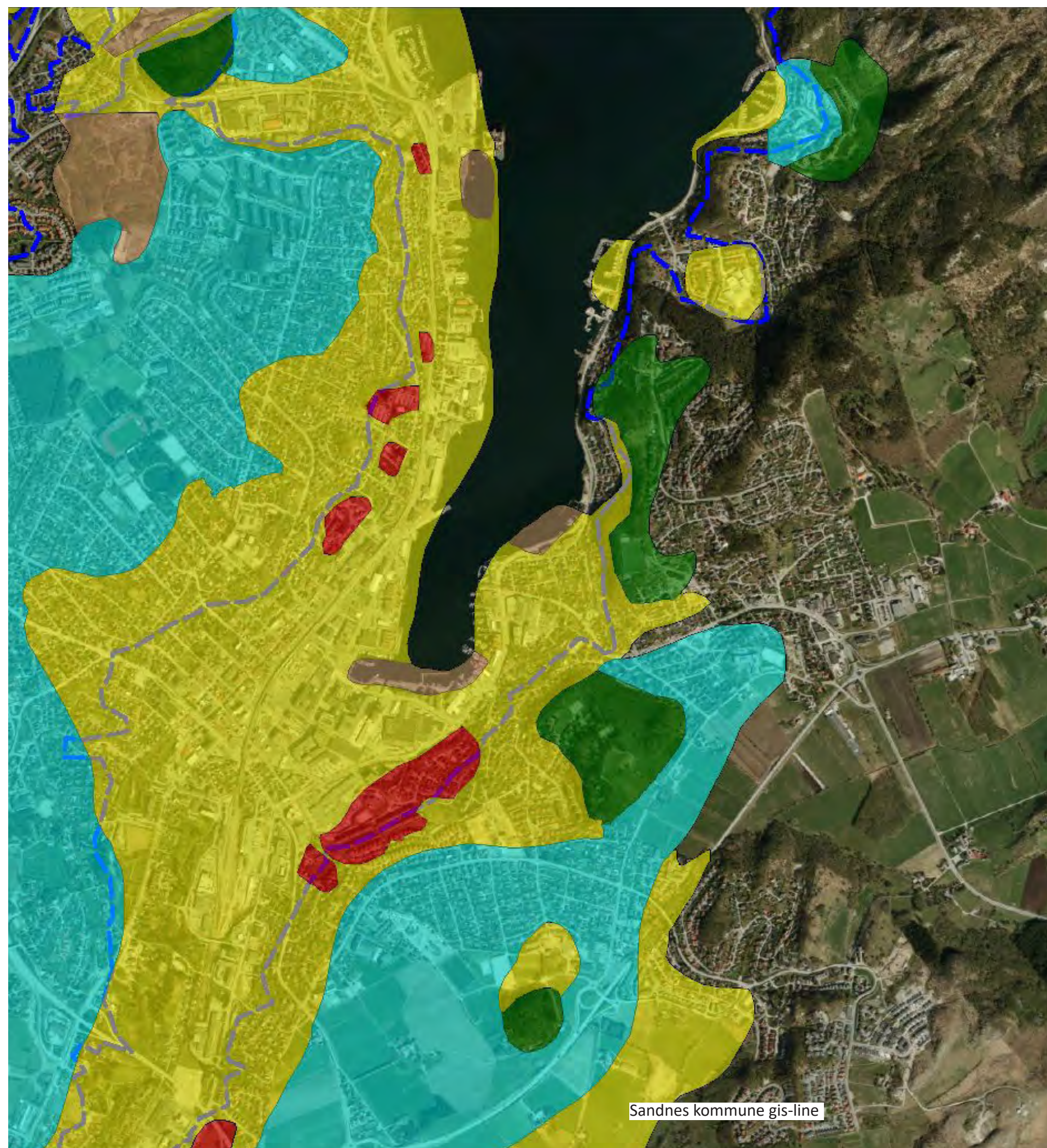
- Dagens havnivå
- 2m havstigning
- 3m havstigning

GRUNNFORHOLD

Grunnforholdene i sentrumsområdet består for det meste av mindre god byggegrunn. Det er leire og sedimenter med store dybder til fjell. Grunnforholdene gir krevende fundmentering for nye bygg, og nye tiltak kan gi setningsskader på eksisterende bygg.

Områder der det er drevet uttak av leire, har skredproblematikk.

-  **Byggegrunn**
-  Berggrunn
 -  Berggrunn, god
 -  Berggrunn, middels god
 -  Berggrunn, svak
 -  Berggrunn, tidligere leirtak
 -  Berggrunn, mindre god



04 DET BYGDE

BEBYGGELSESSTRUKTUR

I bebyggelsesstrukturen kan de ulike kontekstene avleses. Kvartalsbyen har stor utbredelse vest for jernbanen, med noen kvartaler også på østsiden. Langs innfartene er det lineær organisering av bebyggelsen.

Industribyen har satt spor i form av store enheter. En type er ‘Superkvartal’ der en bygning/-kompleks fyller et helt kvartal. Eksempler er Vågen 33, Vågen vgs og kvartalene sør for kulturhuset.

En annen type er cellen. Her ligger bebyggelsen inntrukket på en større flate og tilsynelatende ikke strukturert av omkringliggende veier. Eksempler er Maxi og Bruelandsenteret. Interessant er at også nyere byutviklingsprosjekt opptrer som celler i bystrukturen.

Havnen er beslektet med cellen og har bebyggelse organisert etter sin egen havnelogikk.

Rundt i byen ligger mer eller mindre monumentale bygg, strukturert som fond eller plassromsbygning. Eksempler er kulturhuset og tinghuset, gammelt og (planlagt) nytt rådhus.

Ved Skeiane finnes en rest av en akse fra Sverre Pedersens plan.



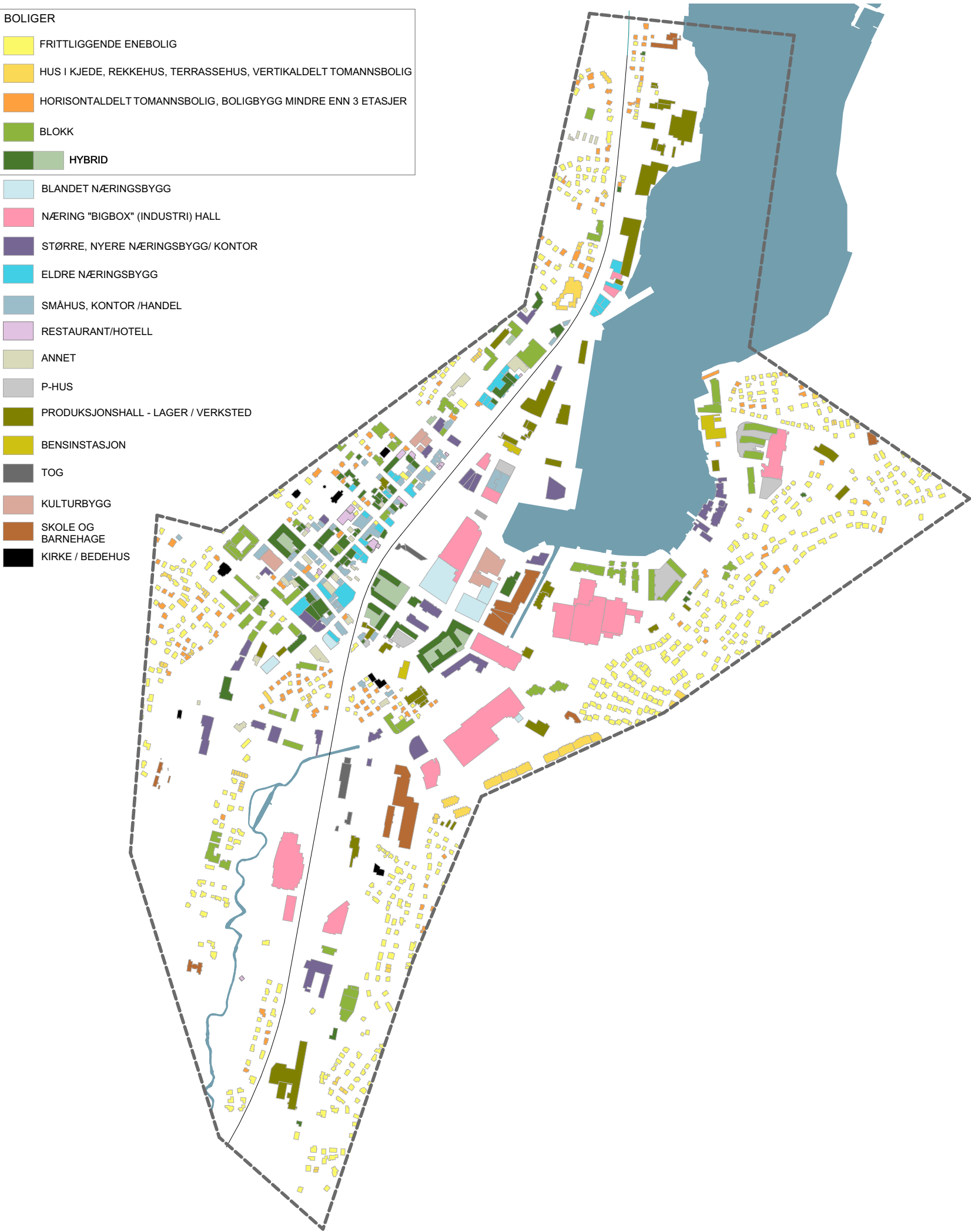
TYOLOGI

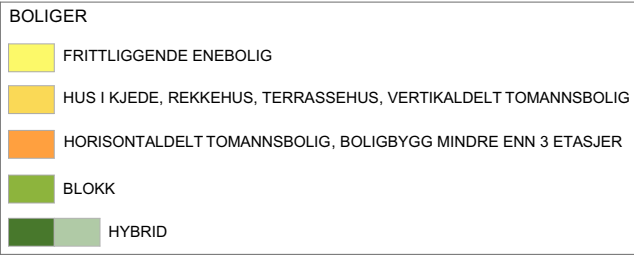
Typologi beskriver bygningskategorier. Det vil si hvordan en bygning er organisert, uavhengig av aktuell bruk. Det vil likevel være et stort sammenfall mellom funksjon og typologi, men sentrum har flere eksempler på gjenbruk. Eldre næringsbygg som er ombygd; ny funksjon flytter inn i en eksisterende bygg som opprinnelig ble laget for et annet formål.

Boligtypene er samlet i egen ramme. Interessant for sentrum er kategoriene blokk/bygård og hybrid. Den siste betegner moderne sentrumsprosjekt der næring fyller hele nederste eller flere etasjer, og der boliger er i flere etasjer over dette, med boligenes uteareal på taket av næringen.

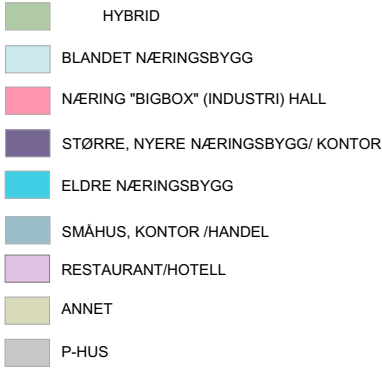
Sandnes historie som industriby leses godt av eksisterende bygningstyper, både industrihaller og mindre produksjonsbygg.

På de neste sidene er de ulike kategoriene vist hver for seg.





BOLIGTYPOLOGIER



NÆRINGSTYPOLOGIER

- KULTURBYGG
- SKOLE OG BARNEHAGE
- KIRKE / BEDEHUS



OFFENTLIGE BYGNINGER

- PRODUKSJONSHALL - LAGER / VERKSTED
- BENSINSTASJON
- TOG



PRODUKSJON

FUNKSJONER

Funksjoner beskriver bygningers bruk. Funksjoner er til en viss grad dynamiske størrelser; bruk kan endres over tid.

Innenfor studieområdet er det mest boligformål, dernest handel, mens innslaget av kontorer er beskjedent.

På de neste sidene er de enkelte funksjonene vist hver for seg.

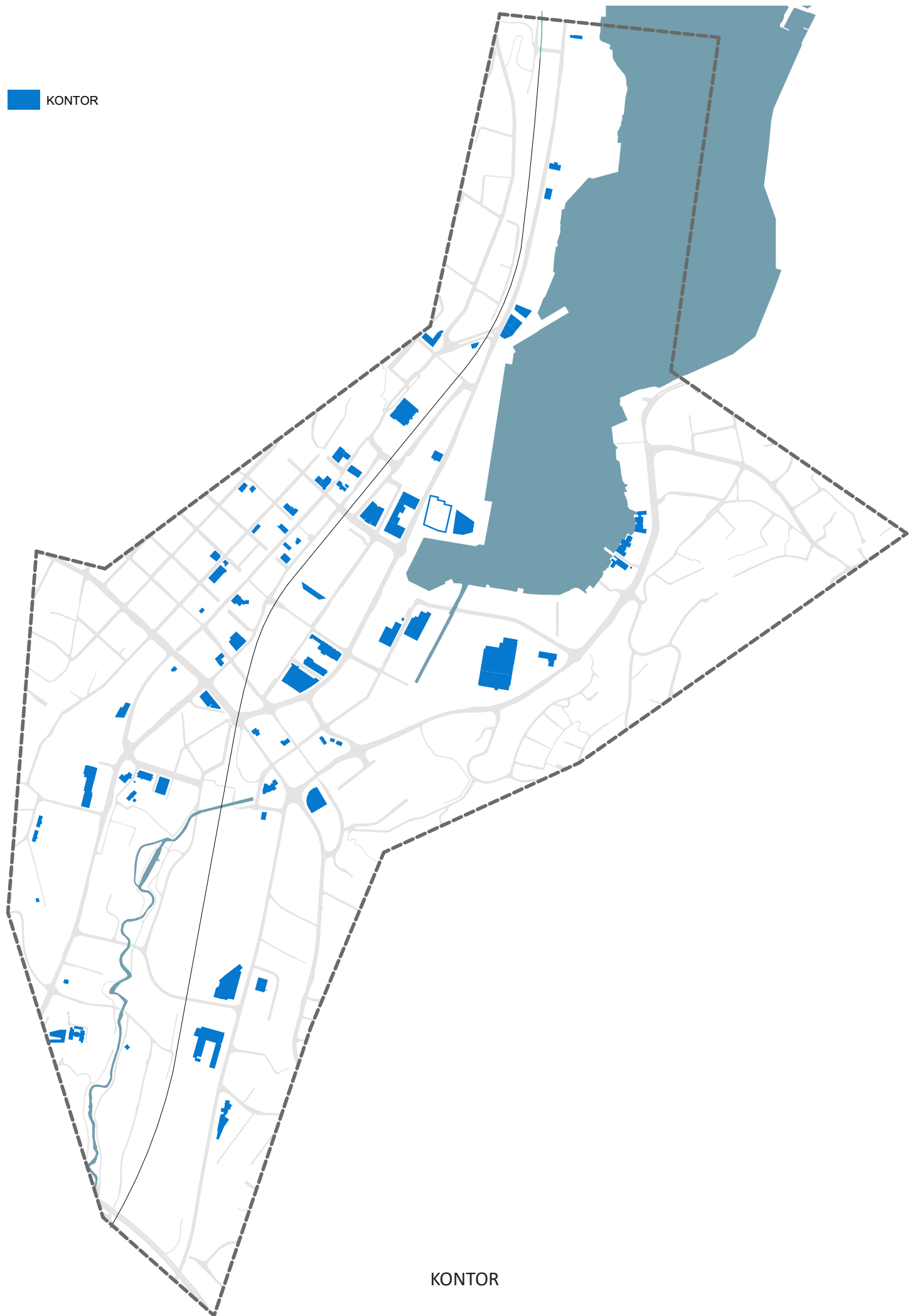


BOLIG



BOLIG

KONTOR



KONTOR

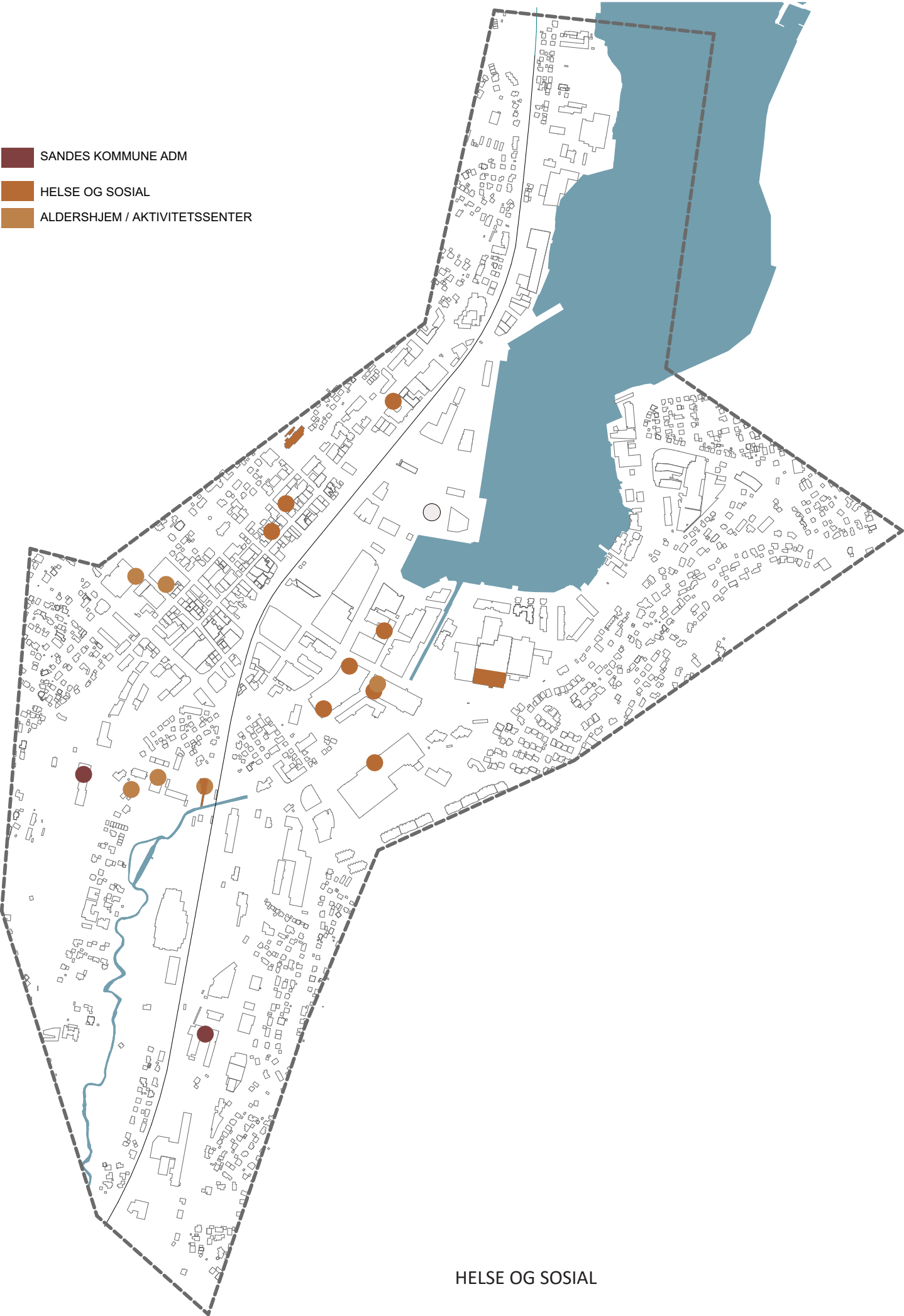
- KJØPESENTER
- BIG BOX
- BUTIKK/ FLERE BUTIKKER/ BANK/ FRISØR OSV
- BENSINSTASJON



- KULTUR
- BARNEHAGE
- SKOLE
- KIRKE /BEDEHUS/ MOSKE



- SANDES KOMMUNE ADM
- HELSE OG SOSIAL
- ALDERSHJEM / AKTIVITETSSENTER



- TRANSPORT
- PRODUKSJON / LAGER/VERKSTED
- ANNEN / LANDBRUK



- HOTELL OG RESTAURANT
- SERVERING
- TRENINGSSENTER



HOTELL OG RESTAURANT

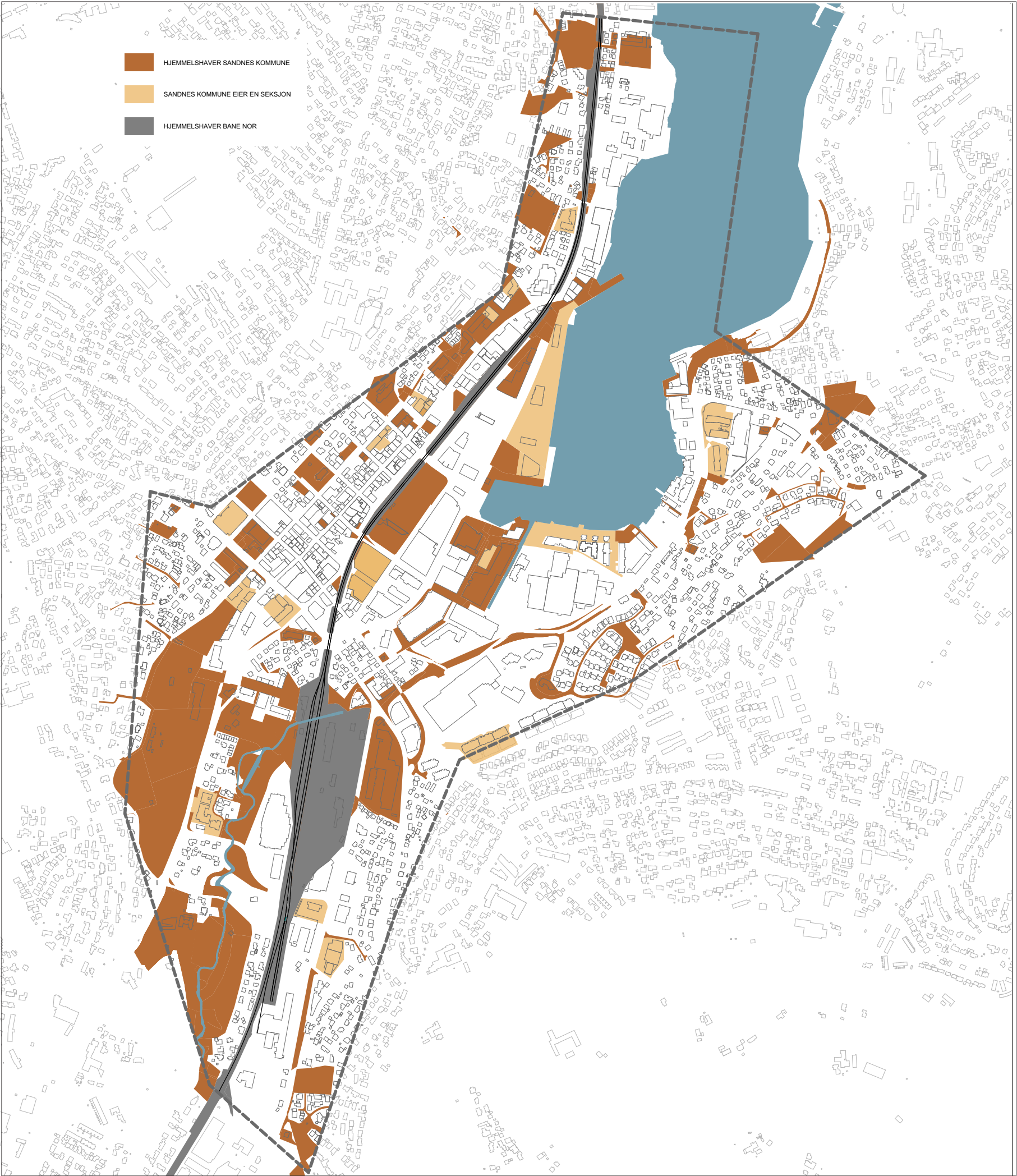


EIENDOMSFORHOLD

Kartleggingen viser offentlige eiendommer, eid av både stat, fylke og kommune.

For noen områder er eierforholdene i endring. I Havneparken er enkelte eiendommer solgt til utviklerne av disse.

Mesteparten av eiendommene er knyttet til det offentlige virksomhet. Noe er frigitt, og er nå brikker i byutviklingen. Både stat og kommune har gjennom underselskaper interesser innen eiendomsutvikling. Samtidig skal andre deler av organisasjonen representere forvaltning. Dette kan åpne for krevende interessekonflikter.



05 BYENS FORM

SENTRUMS UTSTREKNING

Sentrums utstrekning er en opplevd størrelse. Det funksjonelle sentrum lar seg kartfeste til de områder som har et sentrumstilbud og en romlighet som understøtter dette.

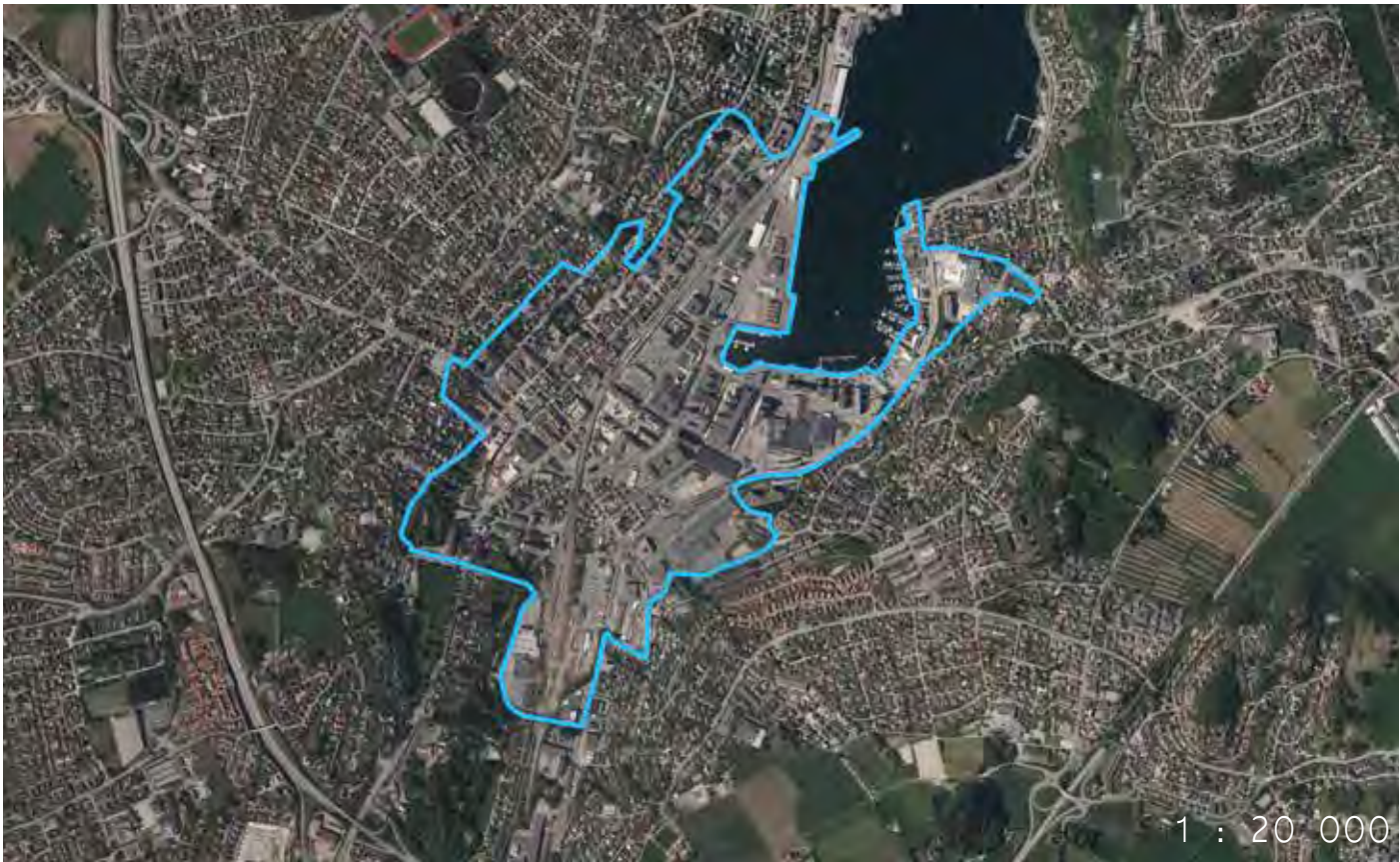
Regionalplanavdelingen i fylkeskommunen utarbeidet i 2015 en ‘Helsesjekk for Senterstruktur’. I denne rapporten ble det kartlagt størrelser for regionens ulike sentre.

I Sandnes ble det påpekt et stort sprik mellom kommunedel-planens avgrensning og det funksjonelle sentrum. De arealer som lå utenfor den funksjonelle avgrensningen hadde ikke sentrumsegenskaper.

Det funksjonelle sentrum er områder der det er attraktivt å bevege seg til fots. Langs gatene er det aktive fasader med utadvendte funksjoner.

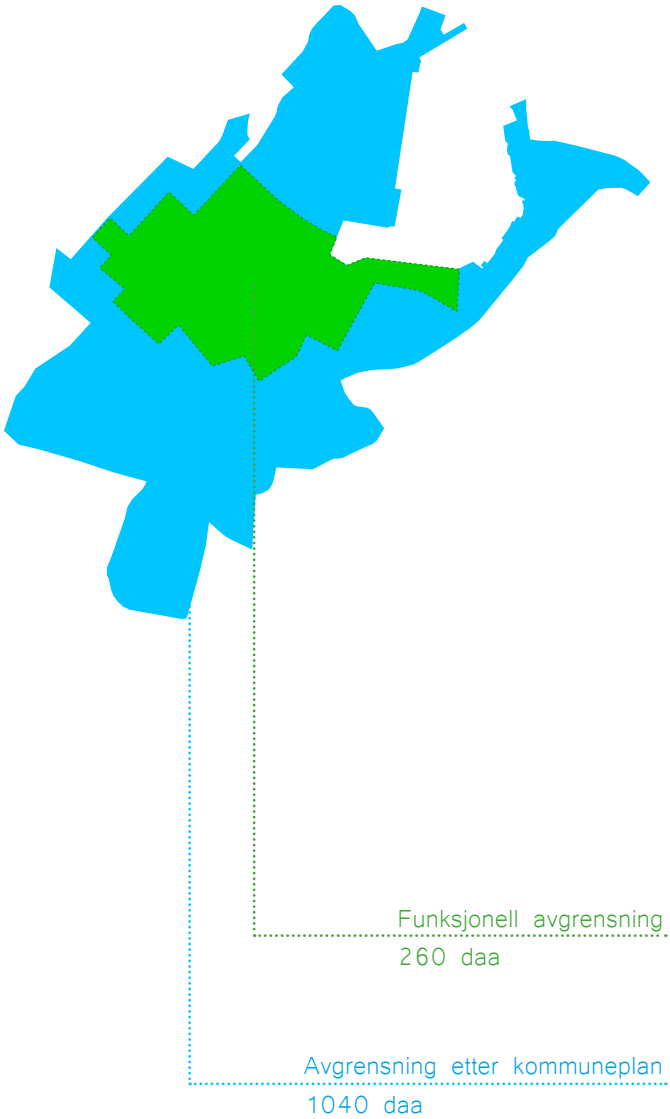
Regionplanen har ikke begrensninger på omfang av etablering av handel i sentrumsområder. Bestemmelsen begrunnes i målet om å styrke sentrum som møteplass. I Sandnes er det innenfor den romslige sentrumsavgrensningen etablert flere bilbaserte kjøpesentre. Disse representerer neppe den byutvikling regionplanen har som mål å sikre.

Kommunen bør vurdere om dette i lengden gir en god sentrumsutvikling. Er det slik at et utvidet sentrumsareal virker mot ambisjonen om å urbanisere sentrums tilliggende områder ?



* Den funksjonelle avgrensningen er basert på den subjektive opplevelsen av senteret under befarig.

Sentrumsavgrensningen fastsatt i Sandnes’ kommuneplan er omtrent 2,5 ganger så stor som den funksjonelle avgrensningen. Området innenfor den funksjonelle avgrensningen har en større grad av tetthet, handel og funksjonsblanding enn kommunens avgrensning, mens området utenfor den funksjonelle avgrensningen er preget av industri, overflateparkering og private boliger.



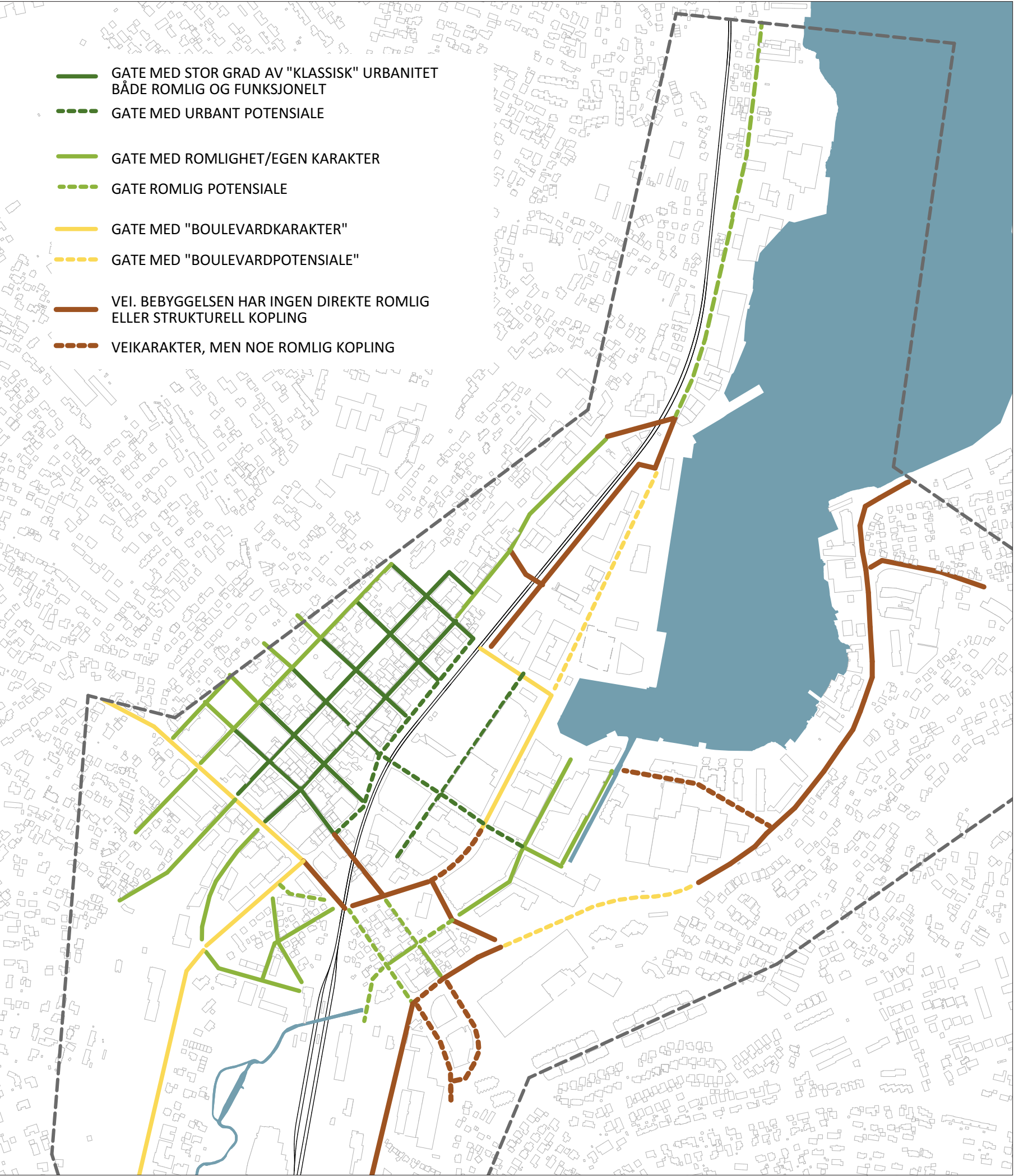
GATE VS VEI

Kartleggingen peker på et romlig potensiale knyttet til sentrums gater og veier. Det er forsøkt å kategorisere disse etter grader av urbanitet ut fra de iboende romlige egenskapene.

Graderingen går fra ‘Gate med stor grad av klassisk urbanitet’ til ‘Veg med noe romlig kopling’. Mellom disse 6 andre typer. Kategoriene er subjektive og basert på opplevde kvaliteter. De gir likevel en fortolkning av sentrums romlige og funksjonelle egenskaper.

Av kartleggingen fremgår det at urbaniteten har relativt begrenset utbredelse. Rutenettet er ikke nok for å fylle gatene med opplevd urbanitet. Hovedsaklig er den klassiske urbaniteten knyttet til Langgata. I tverrgatene og parallellgater avtar den funksjonelle urbaniteten rakst. Det er færre utadvendte funksjoner, fasadene er mer lukket og man opplever å være utenfor sentrum.

Øst for jernbanen er det fortsatt lite urbant. Det er gater med potensiale, men foreløpig uten kraft til å fylle dem med bymessig bebyggelse og funksjoner.



BYROM

Kartleggingen viser byrom knyttet til ulike sentrums kontekster. Langgata danner en klar romlighet. Til denne er flere historiske smau markert, samt også selve Krossen.

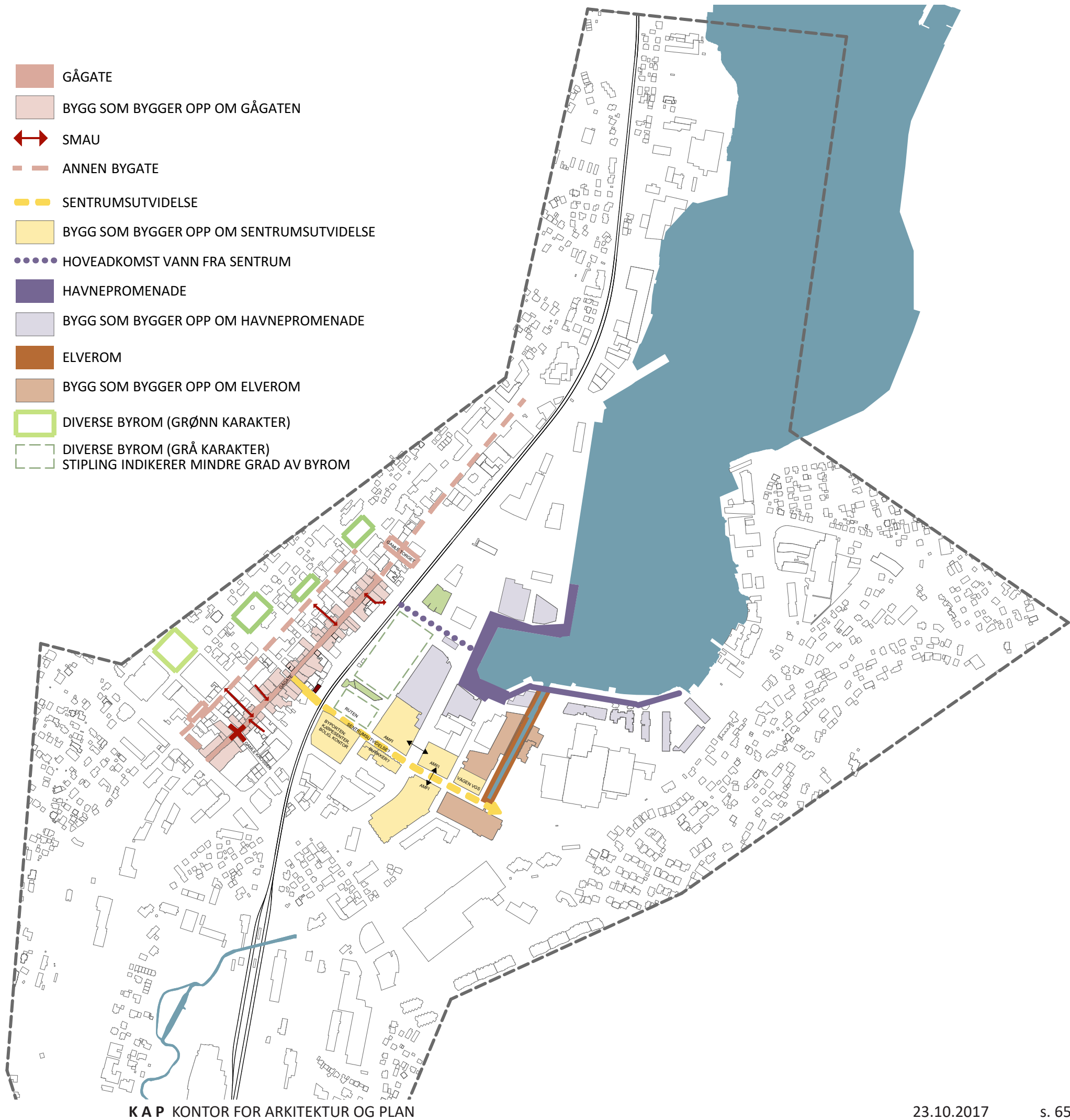
I nordre del ligger det gamle torget, som har mistet sin betydning i byen. I dag er det preget av at bygningene ikke huser betydningsfulle funksjoner og at byrommet i stor grad brukes til parkering.

Vest for Langgata ligger flere grønne byrom; parker.

Sentrum er knyttet på sjøfronten gjennom en akse med utviklingspotensiale. Sjøfronten har fin opparbeidelse som et åpent byrom mot fjorden.

Sentrums andre viktige akse i øst-vestretning er Flintergate/Julie Eges gate. Flere nye bygg langs gata løfter den som en moderne sentrumsgate (selv om gangbroer og manglende funksjonstetthet på gateplan trekker ned).

I enden av denne aksen ligger den gjenåpnede elven. Bebyggelsen som ligger til bidrar til en begynnende definering av elverommet.



BYSKALA

To bilder som forteller mye om sentrums sammensatte karakter.

Det øverste viser Elvegata sett nordover. Bildet illustrerer tydelig de store kvartalenes utfordring; lange fasader med få inngangsdører og lite variasjon. Det generøse fortauet blir ødslig på grunn av manglende interaksjon med bebyggelsen langs.

Det nederste bildet viser Langgatas romlige og funksjonelle tetthet, som innebærer stor opplevelsesrikdom for den som beveger seg gjennom - til fots.

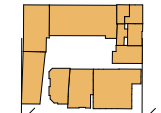
I tillegg til gateattraktiviteten finnes det også gårdsrom i kvartalene langs Langgata med betydelige romlige kvaliteter. Gårdsrommene har direkte relasjon til byens arkitektur og skala. Kvartalene langs Elvegata store interiører inn fra gateplan. Interiørene er generelle og uten stedlig relevans.



Elvegata



Langgata



72m
LANGGATA



AMFI

SIKTLINJER OG BARRIERER

Fra byrommet langs sjøfronten opplever man byens beliggenhet i enden av fjorden. Sjørommet som er rammet inn av bebyggelse på begge sider og nærværet av fjellene langs østsiden.

Flere av sentrums rette gater oppleves som visuelle akser. Tilsvarende er det utsikt til sentrum fra veier og høyder på byens østside.

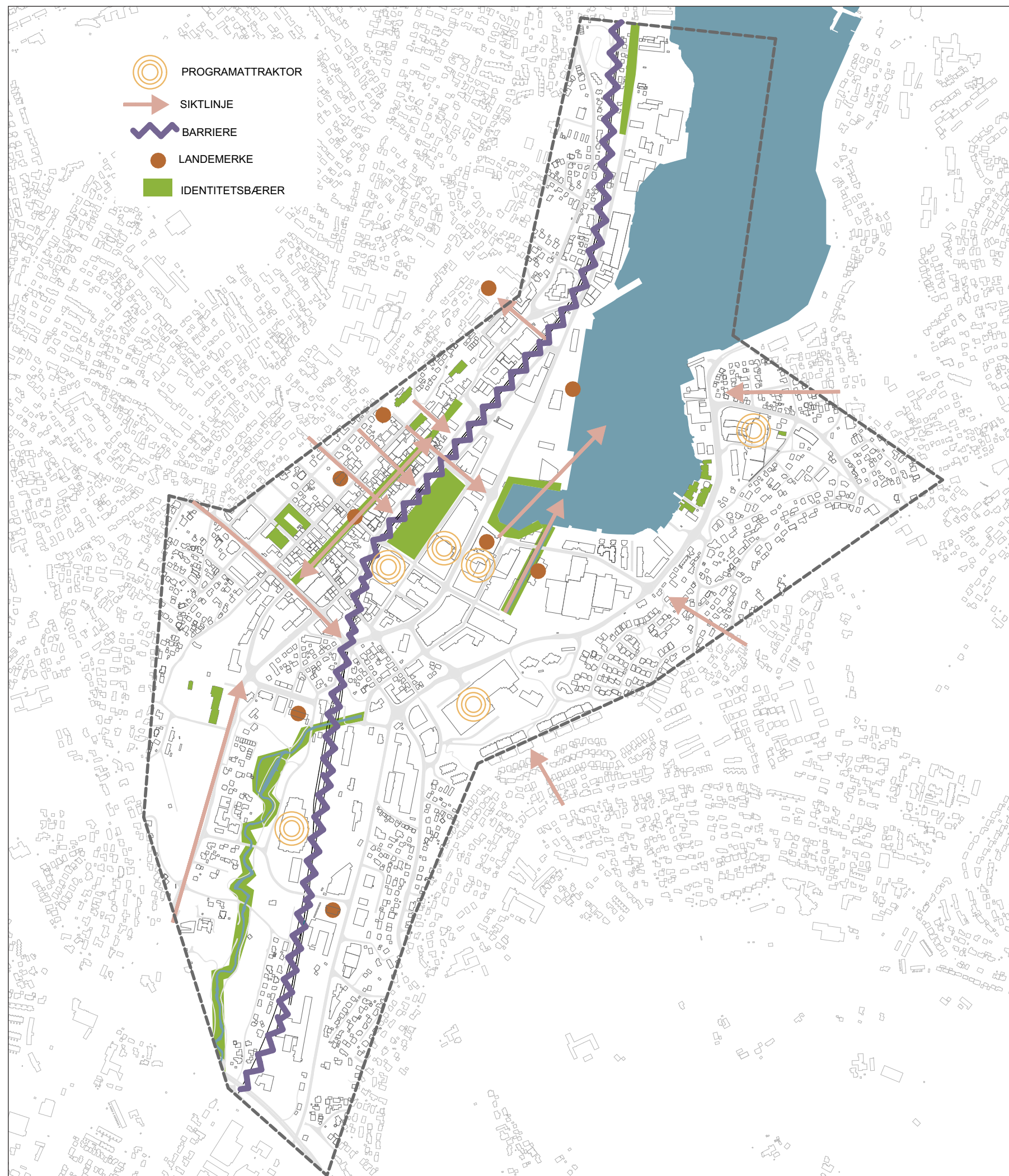
Jernbanen er en historisk barriere gjennom sentrum. Åpning av passasjer under har gitt bedre forbindelser på tvers, men mangelen på funksjoner i jernbanens sokkel gjør at gater og veier langs oppleves som øde, med fasader og byfunksjoner kun på den ene siden. Slik blir jernbanen også en funksjonell barriere.

Det er et visst sammenfall mellom landemerker og identitetsbærere. Det som skiller er at landemerkene er knyttet til bygniger, mens identitetsbærere er knyttet til områder; byrom, parker og promenader.

Sentrums programattraktorer er i stor grad knyttet til kjøpesentrene, men med kulturhuset og kinoen som unntak.



Åpning av Storåna

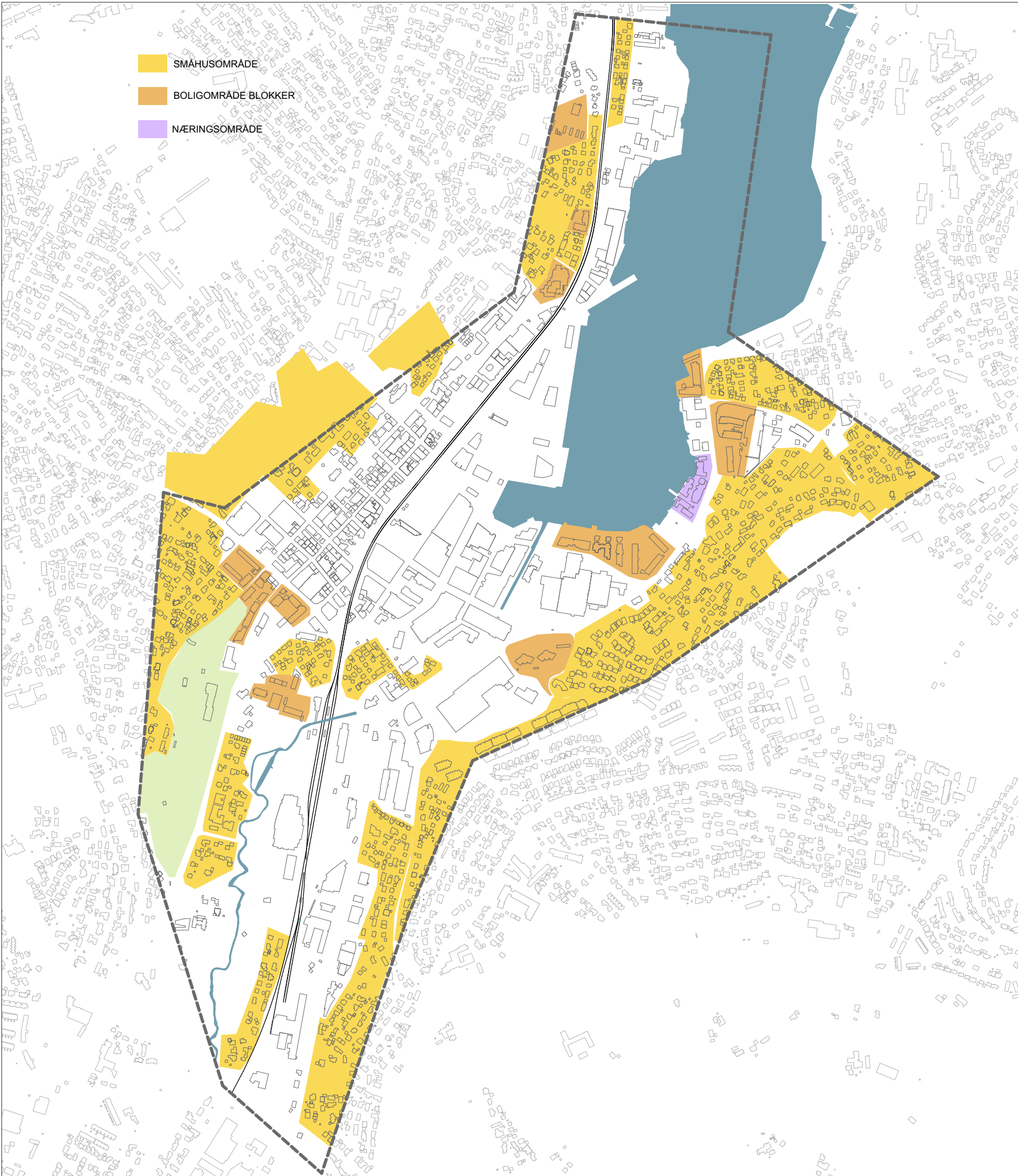


HOMOGENE OMRÅDER

De homogene områdene består av bebyggelse som er relativt ensartet, som for eksempel villaområdene. De kan også bestå av bebyggelse som er relativt avklart i forhold til omgivelsene, som for eksempel leilighetsbygg med få andre funksjoner.

Det som vanligvis kjennetegner homogene områder er at de har en stor iboende motstand mot endring. Dels skyldes det at endringen ofte vil bryte med homogeniteten, dels at høyt innslag av boliger kombinert med en findelt eiendomsstruktur gir mange motstemmer.

De homogene områdene ligger primært rundt sentrum, med enkelte innslag i sentrumsranden.



HETEROGENE OMRÅDER

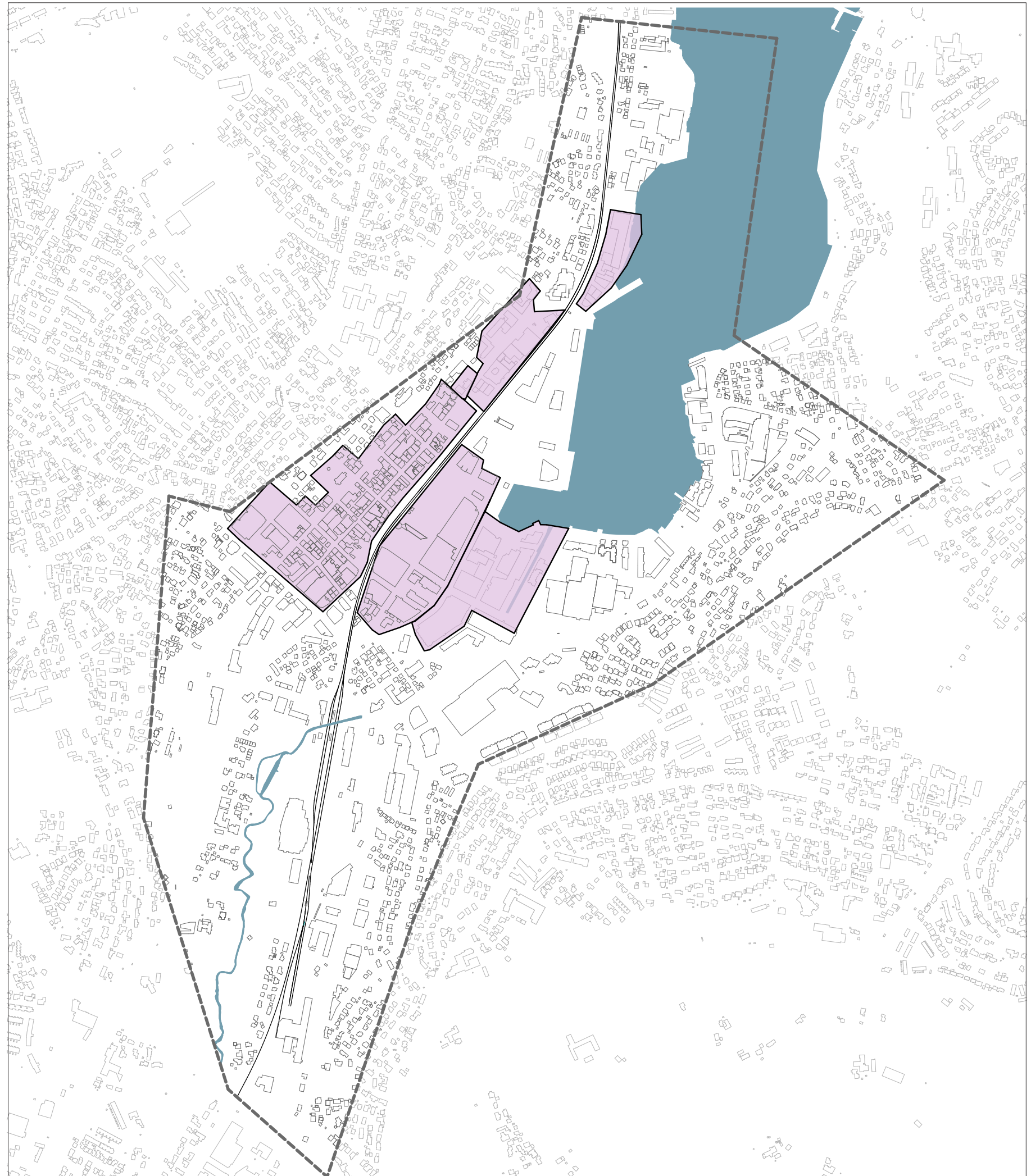
Heterogene områder er områder med sammensatt bebyggelse. Kvartalene rundt Langgata har en regulær byplan - som er strukturelt homogen, men bebyggelsen rikt sammensatt i skala og typologi, fra ulike tider.

Tilsvarende er det for områdene øst for jernbanen. Her er enhetene større, men likefullt sammensatte.

I heterogene områder skjer det oftere endring enn i homogene. Slik får det heterogene stadig nytt tilskudd. Derfor er heterogene områder ofte sammenfallende med transformasjonsområder.

Det heterogene er en kvalitet i Sandnes sentrum. Det bidrar til å gi de ulike strøkene i sentrum egenart og karakter. Det dannes en rik romlig miks ved at bebyggelse fra ulike tider står side om side.

Regulering er normalt et homogensiseringsverktøy. Når nye byutviklingsprosjekt kommer til søkes maksgrensene innen reguleringen. Prosjektene har ofte samme begrensede funksjonsomfang. Derfor kan byområder utvikles til å bli både homogene og sterile.

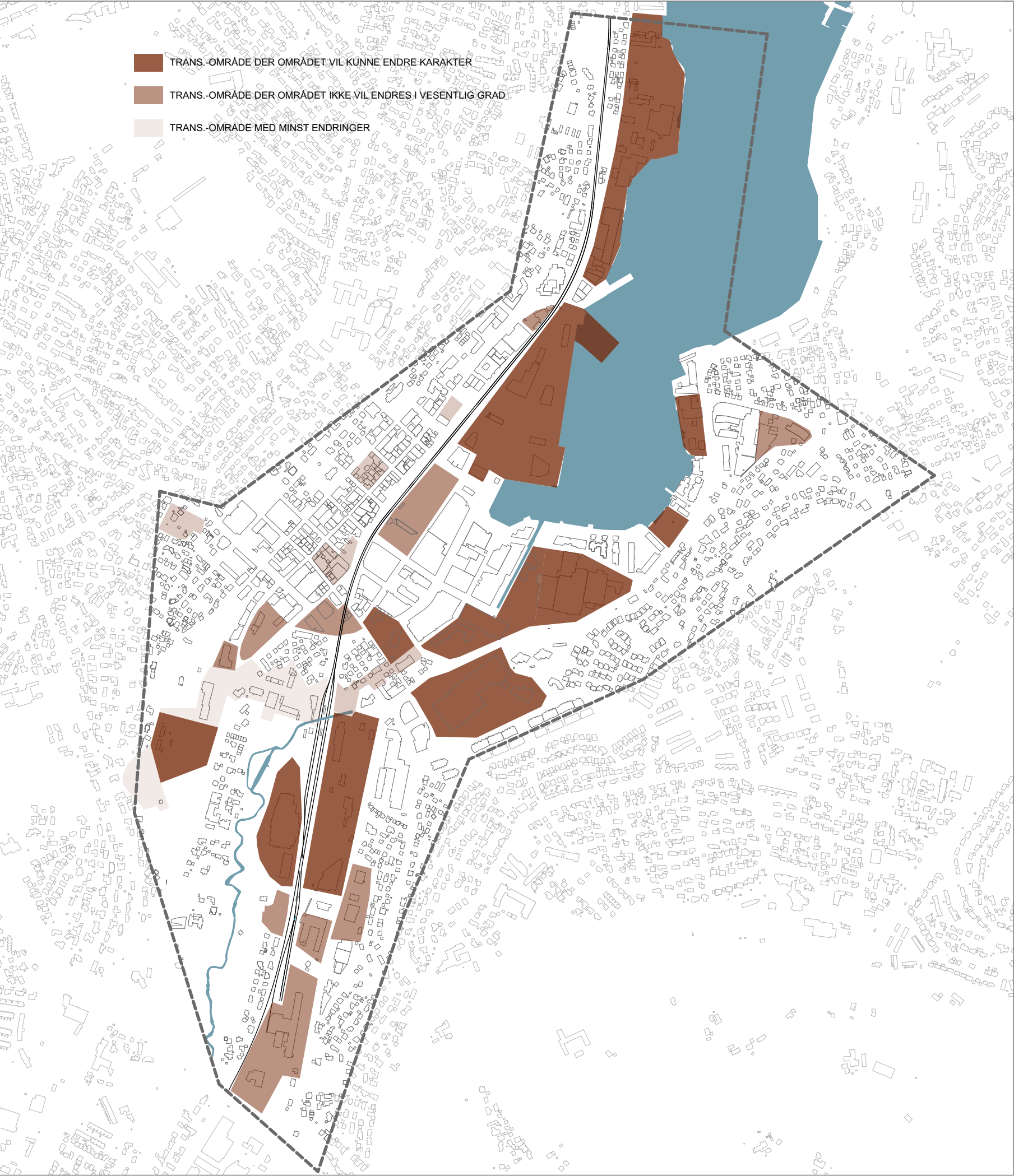


TRANSFORMASJONSOMRÅDER

Transformasjonsområder er områder der opprinnelig bruk er faset ut, eller i ferd med å bli det. Bygningmassen har gjerne mer temporær og lavintensiv bruk. Samtidig har områdene en sentral beliggenhet som medfører forventning om en mer intensiv bruk.

Typiske transformasjonsområder er eldre industri, havneavsnitt og jernbaneområder. I Sandnes er alle tre typene representert.

Transformasjonsområder kan også være områder utpekt til endring. Det kan være områder med lav utnyttelse og fortettingpotensial, men som i dag huser velfungerende funksjoner. Eksempel på dette er Skeianeområdet og kvartaler i sentrum.

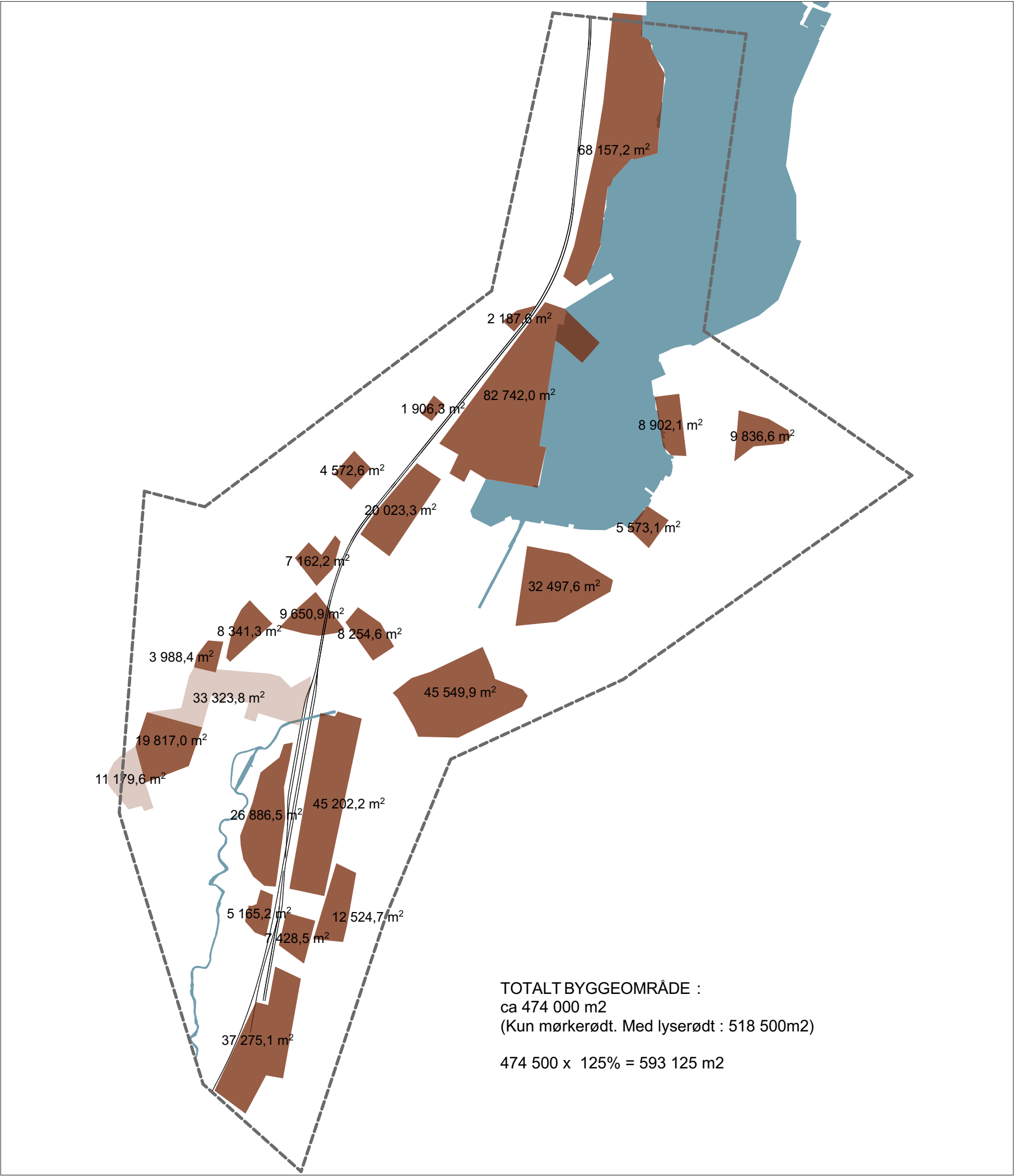


FORTETTINGSPOTENSIALE

Kartleggingen viser transformasjonsområdenes flateareal. Som en teoretisk øvelse er arealet gitt en områdeutnyttelse på 125% - som tilsvarer tett bymessig bebyggelse. Det gir et fortettingspotensiale på nærmere 600 000m2

Det harmonerer godt med det som er angitt som potensiale ii gjeldende sentrumsplan. Til sammenlikning er arealpotensialet i Stavangers sentrumsplan mellom 650 000 m2 og 750 000m2 (nettoarealer i revidert og opprinnelig forslag).

Innenfor sentrumsområdet slik det er definert i kommuneplanen er det i dag 400 000m2 bebyggelse (iflg Regionplans kartlegging). Sentrum kan ut fra disse tall vokse med 1,5 ganger dagens størrelse

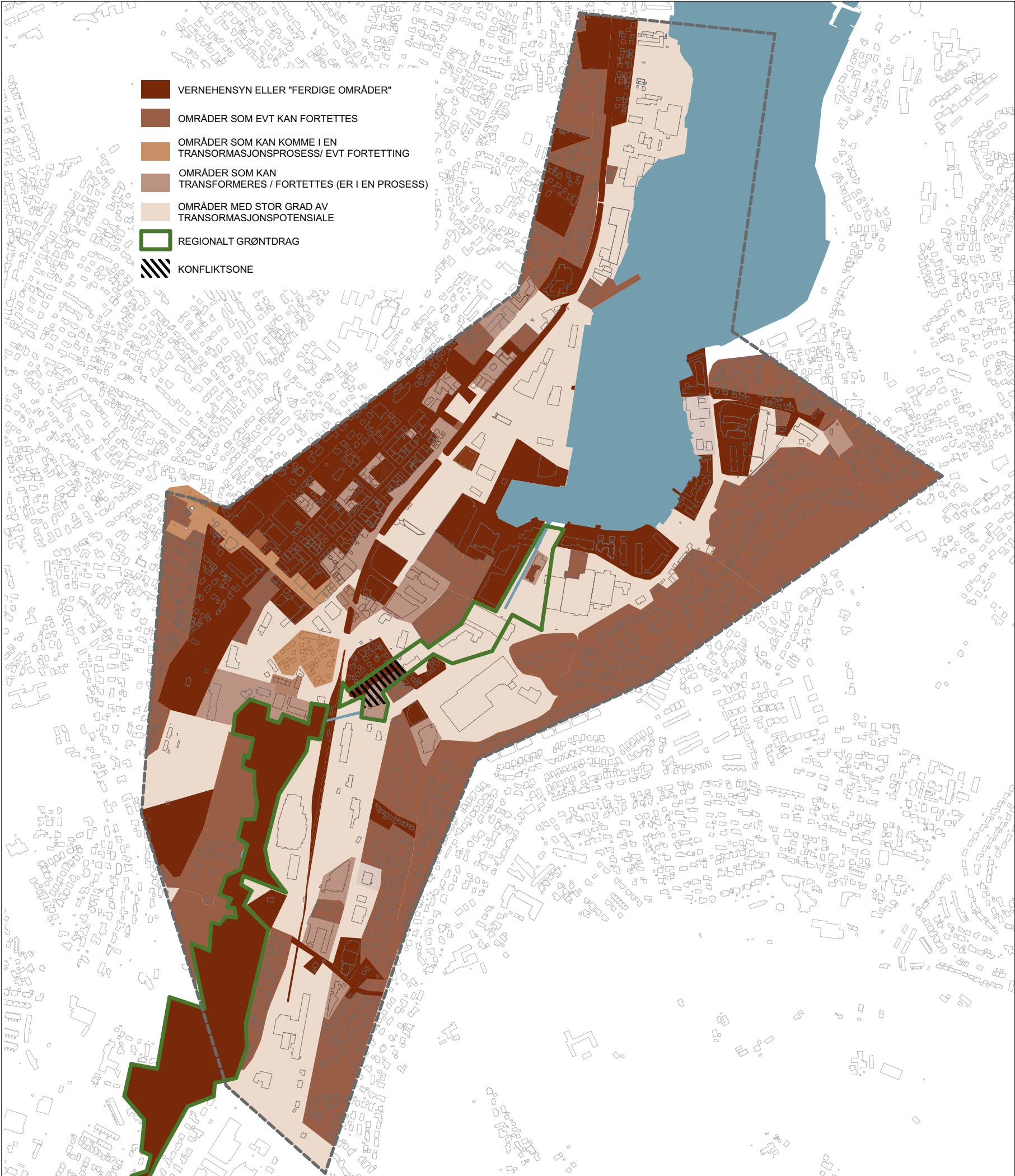


HARDT OG MYKT

De ulike delområdene innenfor sentrum har ulik motstand og mottagelighet i forhold til endring. Kartleggingen viser en gradering fra mørkt til lyst, fra områder med vernehensyn eller som er ferdigutviklet - til områder med stor grad av transformasjonspotensiale.

Kartet viser et mykt belte langs sjøfronten, noen steder oppbrutt av nyere byutviklingsprosjekt som er harde. Det myke beltet strekker seg sør over langs jernbanen og til en viss grad langs innfartsveier.

Det regionale grøntdraget langs Storåna har mørk farge der det er opparbeidet og lys farge for mesteparten av arealet der det er planlagt. Unntaket er en sone der grøntdraget skal gå gjennom et etablert boligområde ved Holbergsgate.



DELOMRÅDER; KONTEKSTER

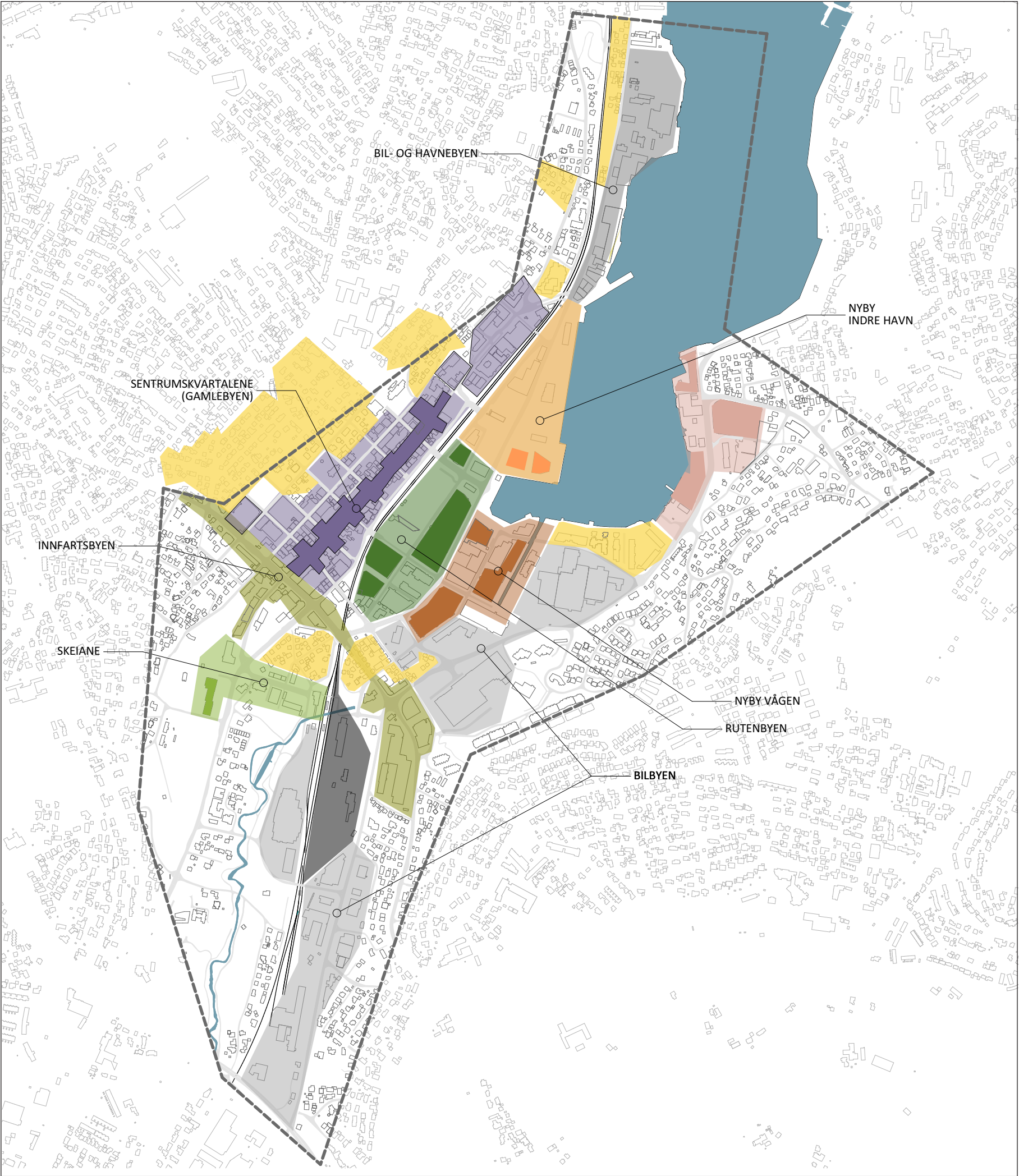
BYENE I BYEN

Sandnes er sammensatt av ulike strøk, med forskjellig romlighet og karaktertrekk. Disse reflekterer ulike egenskaper i delområdene.

I plansammenheng er det ofte et mål å homogenisere, gi felles rammer innenfor et delområde og å gjøre områder relativt like, for eksempel med hensyn til urbaniseringsgrad. Ved store forskjeller kan dette være vanskelig å realisere. Byens sammensatte karakter er også en styrke. De ulike egenskapene til delområdene har kvaliteter som samlet gir byen et mangfold.

Kontekstene leses både ut fra romlighet og bruk. Slik kan noe tilbakeføres til sedimentene, mens annet er knyttet til ny bruk, der nye funksjoner har fylt opp de muligheter byens struktur har gitt.

Vi har forsøkt å lese de ulike delområdene ut fra identitet, egenskaper, ressurser og utfordringer.



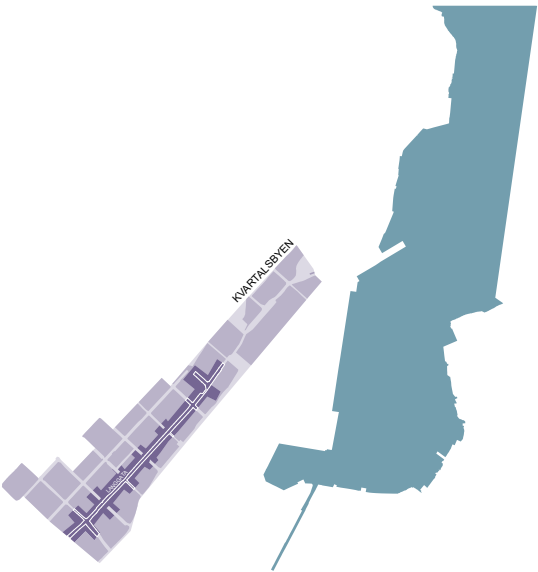
BYENE I BYEN

KVARTALSBYEN

Utgjør den historiske byen med Langgata og tilstøtende kvartaler. Området kjennetegnes ved regularitet i byplanen; et rutenett med bymessige gater. Bebyggelsen er rikt sammensatt; fra de eldste små trehus og produksjonsbygg til fabrikker fra pionertiden og den moderne bybebyggelsen som fulgte.

Sentrumskvartalenes finmaskethet og romlige rikdom gir gode rammer for et rikt byliv. De mange butikkfasader og inngangsdører danner grunnlag for et bredt spekter av virksomheters kontakt med publikum. Omfanget og mangfoldet gir synergier og forsterker sentrum som destinasjon.

Utfordringene er knyttet til lokalenes størrelse, og til en viss grad manglende funksjonalitet. Mange forretningsdrivende ønsker større gulvflate enn det som kan la seg innpasse i bystrukturen. Tilsvarende er det for arbeidsplasser og servicetilbud. Derfor begrenses typen virksomheter; butikker, restauranter og kontorer til et visst segment. Og det blir en utfordring hvorvidt brukerne klarer å etterspørre tilbudet i stor nok grad, slik at ikke lokaler begynner å stå tomme.

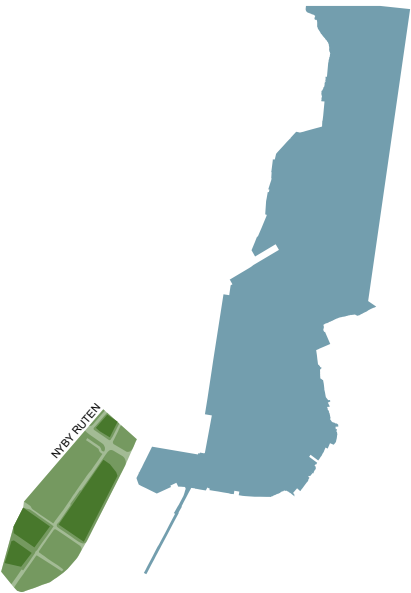


NYBY RUTEN

Ruten er fortsatt byens transportknutepunkt og kopler sammen busser fra sør, øst og vest med de som skal videre mot Stavanger i nord. Ruten er også forbundet med jernbanen. Av bildet fremkommer det at byrommet er større enn denne transportfunksjonen. Derfor brukes det til parkering og en liten lund. Byrommet er omkranset av storskala bystruktur. Kjøpesenteret Amfi dekker et kvartal som er 2,5 ganger så langt som de i Langgata. Det er få inngangsdører. Tinghuset ligger tilbaketrukket med en tilknapnet fasade. I motsatt ende ligger byutviklingsprosjektet Byporten og gjør sitt beste for å samvirke med byen. Det er en 6 etg bygning som dekker hele kvartalet.

Området kan bli en byromsressurs for Sandnes, men det er avhengig av en annen bruk og opparbeidelse enn dagens.

Utfordringene er både knyttet til byrommets størrelse, bruk og tilstøtende bygg. Ruten oppleves som ødslig og lite bymessig. I stedet for å binde byen sammen virker utformingen på en slik måte at plassen skaper opplevd avstand.



BYENE I BYEN

NYBY VÅGEN

Det begynte med kulturhuset, etter hvert er flere bygg kommet til. Bystrukturen har relativt store enheter, lengden er også her ca 2,5 “Langgatekvartal”. Kvartalene er bygget ut med store enheter, noen fyller hele kvartalet. Utnyttelsen relativt høy, sannsynligvis høyest i Sandnes. Bygningene er utformet i forsøk på aktivisere gateplan. Likevel lider området til en viss grad under at det er få inngangsdører.

Men området rommer viktige funksjoner for byen. Vågen videregående befolker sentrum med 1000 elever hver dag, og skolen er en romlig ressurs for langt flere. Sammen med skolen fikk byen gjenåpningen av elva, en positiv kvalitet for sentrum.

Utfordringen er primært knyttet til bebyggelsens skala og mangel på gatekontakt. Flere steder oppleves som bakside og som uferdig, med midlertidig utforming.



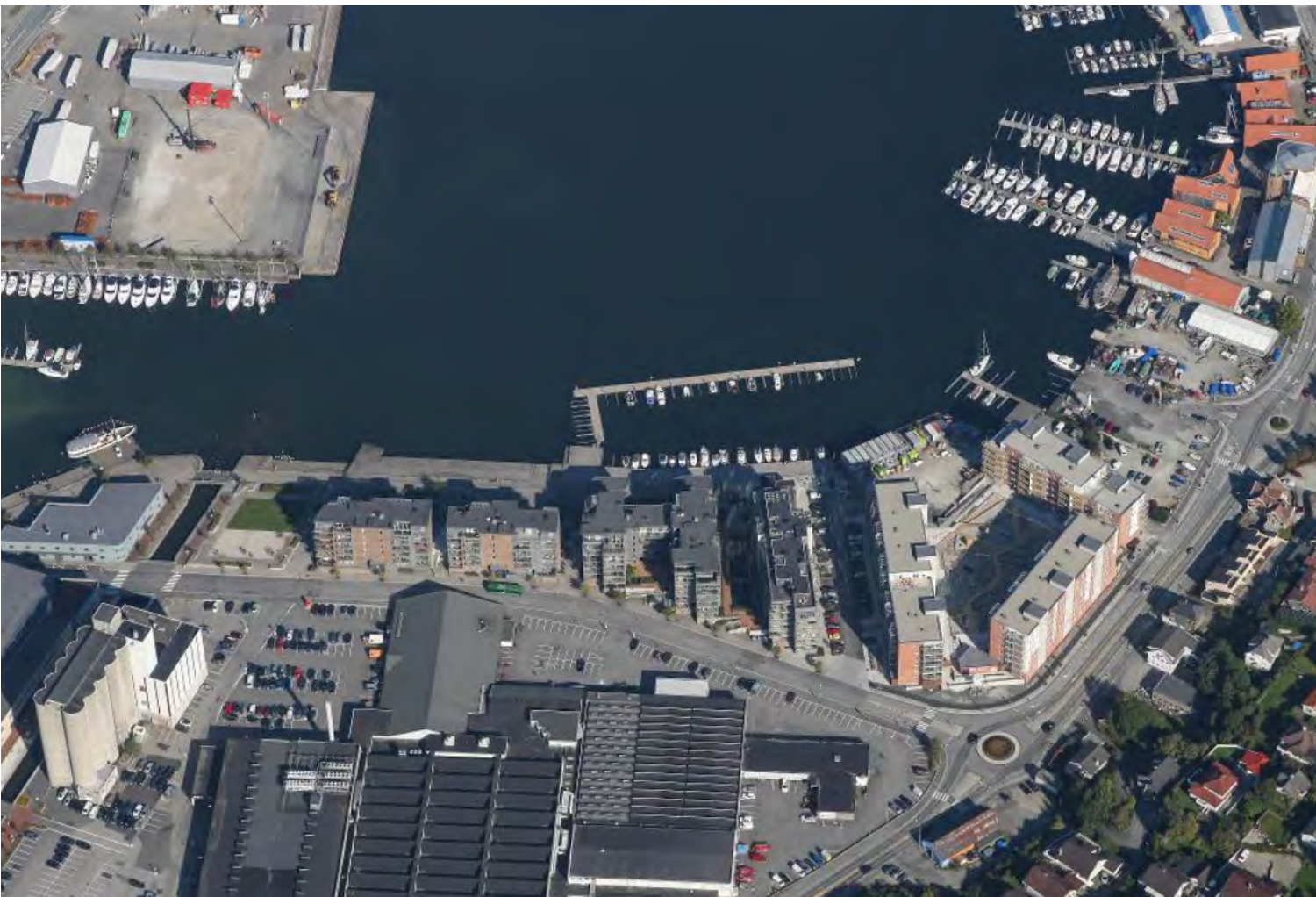
BOLIGBY VÅGEN

Et tidlig leilighetsprosjekt, realisert i flere trinn. Som i andre byer var det usikkerhet rundt hvilke krav som skulle stilles, hva som burde forventes av slike prosjekter i bysentrum. Resultatet ble et fravær av bymessige kvaliteter. Utvikler hadde fokus på kvalitetene i boligene og hensynet til byen ble lite ivaretatt. Derfor fremstår byggene først og fremst som boligbygg og ikke som bygninger.

Som bybebyggelse gir prosjektet ingen tilskudd til gatene omkring. Det som i dag fremstår som positivt er at promenaden på sjøsiden er åpnet, og at den besøkende her opplever et offentlig preg.

Området er en ressurs for sentrum gjennom å bidra til å øke andelen boliger og innbyggere.

Utfordringene er at området ikke kan utvikles til å inngå i en urban bystruktur. Førsteetasjene er preget av høye sokler og lukkede fasader. Området vil derfor forbli en forstadsbit midt i sentrum.



BYENE I BYEN

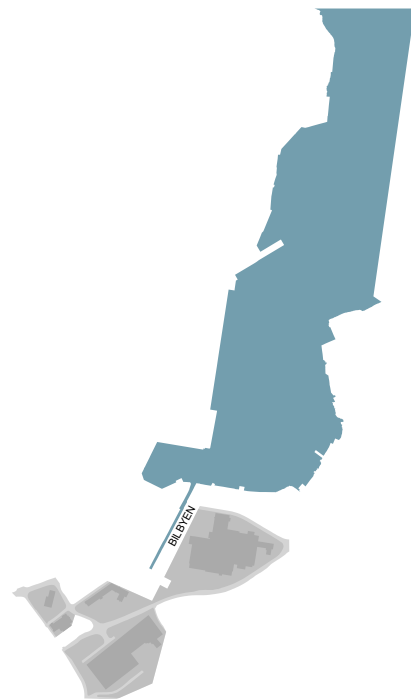
BILBYEN

Gammel og forlatt industribebyggelse har fått nytt innhold. Kjøpesenteret Maxi dominerer i bildet. Byen er preget av store åpne rom, betydelige parkeringsflater og kraftige veier, ikke så ulikt Forus. Og området oppfattes nettopp som det; en frisone for parkering.

Etter sigende parkerer man her og går inn til de tettere delene av sentrum. I tillegg til å omfatte fabrikkområdet i Vågen, strekker det seg sørover til Brueland, som er like utflytende bilbasert, men litt mer utbygget.

Området er en ressurs for sentrum ved at det tilbyr bilbasert handel. De handlende slipper å kjøre til Forus og sentrum kan rekruttere kunder.

Bilbyen er en utfordring fordi den har en lav utnyttelse og få bymessige egenskaper.



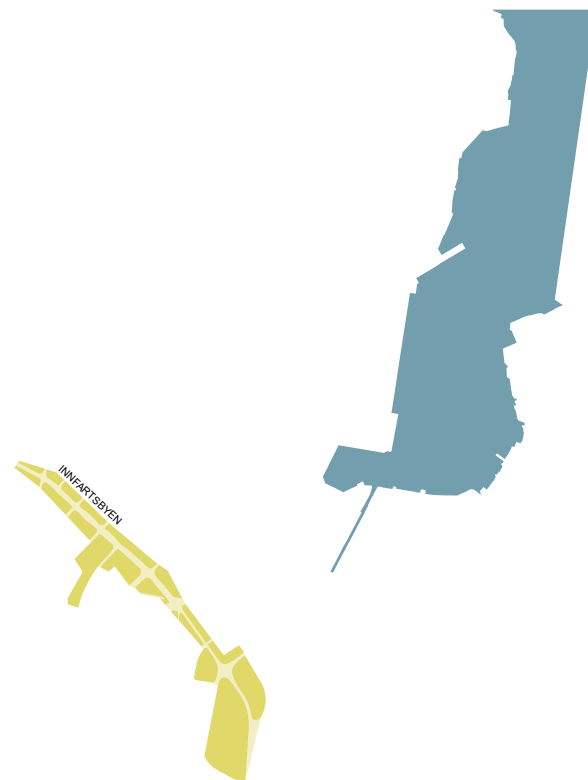
INNFARTSBYEN

Sandnes er fremdeles Krossen. Nå er det Jærvegen og Oalsgata/Austråttvegen som møter sentrums gater og veier, der de forgreiner seg danner nett. Innfartsbyen er preget av trafikkbelastningen. Mye av bebyggelsen har arkitektur som ikke laget for dette, og defor slites. Også nyere bygg er uten de egenskaper som kreves. Noen prosjekter har imidlertid funnet både riktig type og artikulasjon.

Innfartsbyen kunne vært kalt gjennomkjøringsbyen. Det er liten utveksling mellom bygg og trafikk. For forbigående er det få utadvendte funksjoner og lite tilbud i gateplan. Området skiller seg fra Ruten og Vågen som inneholder regionale destinasjoner. Det lider litt under tilkappede fasader.

De nye boligprosjektene bringer mange nye innbyggere til sentrum. Flere bygg har tilforlatelige bykvaliteter og potensiale for videre utvikling.

Utfordringer er at trafikkbelastningen ikke gir godt bomiljø, at det blir en overvekt av boliger i denne typen område - som primært burde hatt arbeidsplasser eller utadvendte funksjoner.



BYENE I BYEN

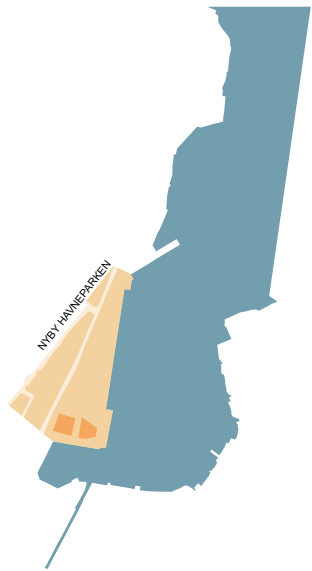
NYBY HAVNEPARKEN

Indre havn planlegges som kvartalsby. Det er kun Tinghuset som blir stående av eksisterende bebyggelse. Planen rommer mange gode egenskaper; med byrom som gir oppholdskvaliteter og bebyggelse som øker funksjonstettheten. For sentrum er både økt antall innbyggere og arbeidsplasser et kjærkommet tilskudd.

Kommunen bidrar til å gjøre det til et sentrumsområde gjennom vedtak om å legge nytt rådhus hit. Realiseringen kan også virke som en motor i utviklingen av området.

Området har gode muligheter for å bli et romlig og visuelt tilskudd til sentrum; en rekreativ ressurs såvel som arbeidsplass.

Utfordringer kan være at området får en overvekt av boliger og lavt innslag av arbeidsplasser og servicefunksjoner.



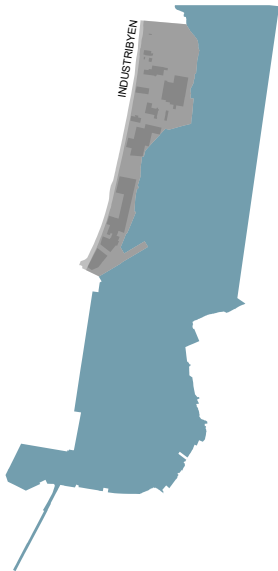
INDUSTRIBYEN

Historisk er det her ved Neset at byen oppstod. Stripen langs land nordover har utviklet seg som produksjonsområde. Nye næringer har avløst eldre. I nåtid er aktiviteten noe redusert, med unntak av helt nord på Norestraen, hvor det er nybygg knyttet til havnevirksomheten. Ved Altona er næringen erstattet av et nytt boligprosjekt.

Mange gamle industribygg venter på ny utvikling. Bussveien skal tres gjennom et allerde trangt gatesnitt. Store eiendommer på sjøsiden, og store forventninger til byutviklingens størrelse og skala.

Området kan være en betydelig arealressurs for sentrum; et område som gir tilskudd av beboere og øker de rekreative kvalitetene langs Norestraen

Utfordringer ligger i om utviklingsprosjektene bringer med seg tilstrekkelige kvaliteter, og om de finner en utforming som ikke dominerer forholdet til omgivelsene.



BYENE I BYEN

SKEIANE

Med fraflytting fra rådhuset åpnes et nytt byutviklings-område.

Utviklingsområdet er knyttet til aksen i Sverre Pedersens plan. Det er fellestrekk med Innfartsbyen, men strekket langs Jærvegen er mer åpent og grønt, og langs Haakon 7s gate mindre trafikkbelastet.

Området er en arealressurs for sentrum sett med et fortetningsblikk. Rådhusanlegget og byplanfragmentene kan også være en ressurs dersom området får et interessant program.

Utfordringer er knyttet til at utvikling vil endre områdets åpne og grønne karakter. En utbygging på marka ved siden av rådhuset vil forhindre en mulig sammenbinding av de to kirkegårdsenhetene.



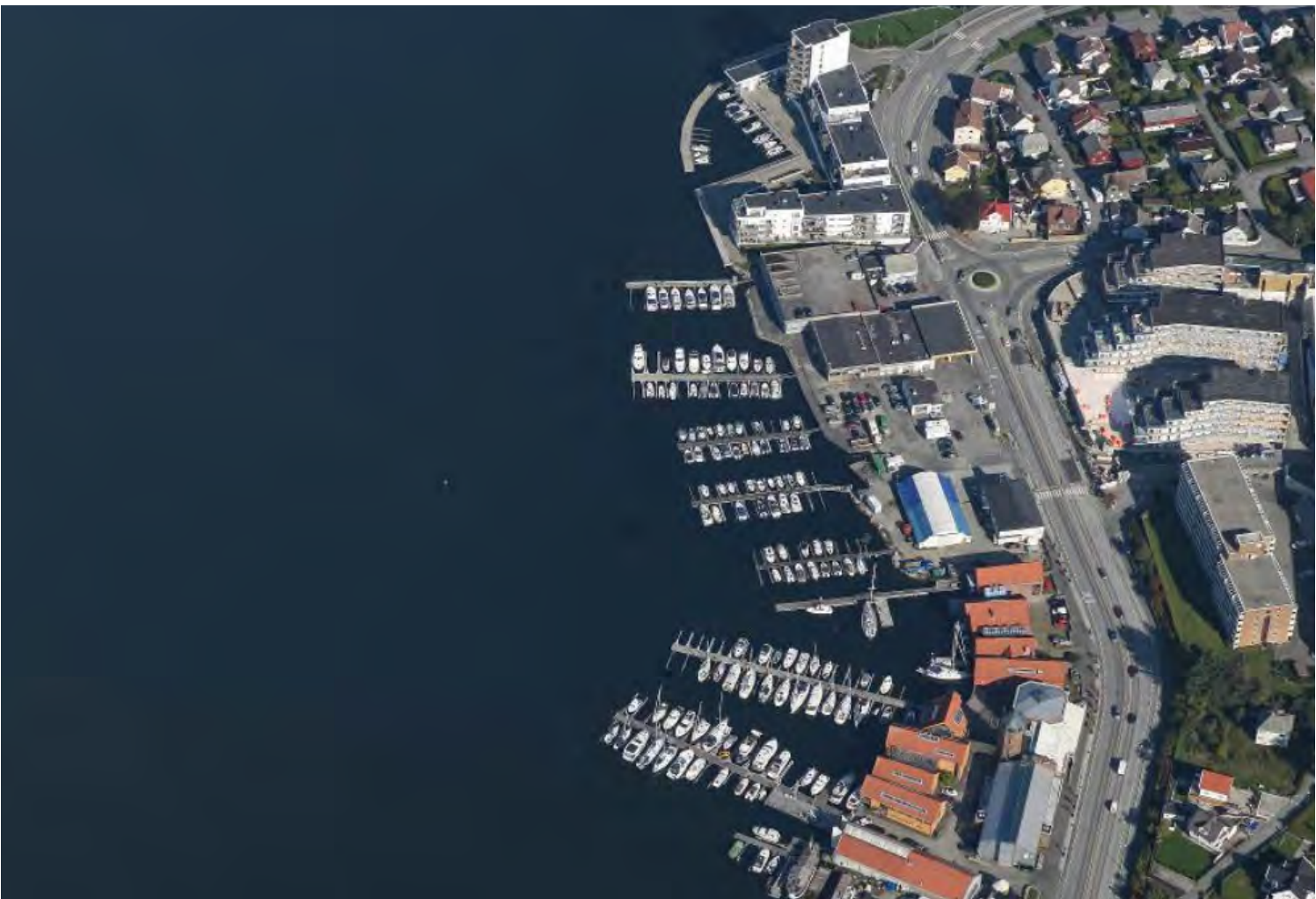
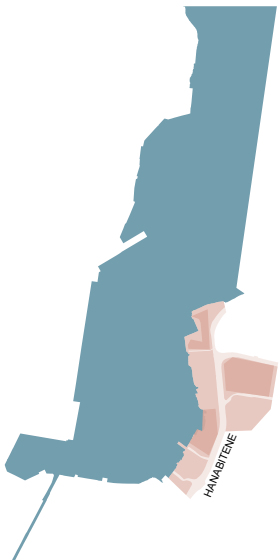
HANABITENE

Byformen er typisk for hvordan samtidens byer utvikles; i enkeltbiter. Prosjektene har begrenset perspektiv ut over egen eiendom. Det er liten tradisjon for urbanitet, så det er ikke gitt at omgivelsene tilføres kvaliteter gjennom at disse prosjektene bygges.

Hanabryggene står frem med karaktersterk egenart og håndverksmessig soliditet. Andre prosjekt er mer tidstypiske representanter for sentrumsboliger.

Befolkningsøkningen og arbeidsplassstilskuddet nær sentrum som disse prosjektene bringer med seg er meget positivt.

Utfordringer er at en bitvis utvikling av byen kan bidra til å privatisere byrommene. Med begrenset utviklingsperspektiv er det ofte lite forståelse for at bebyggelsen spiller en rolle i en større bymessig sammenheng.



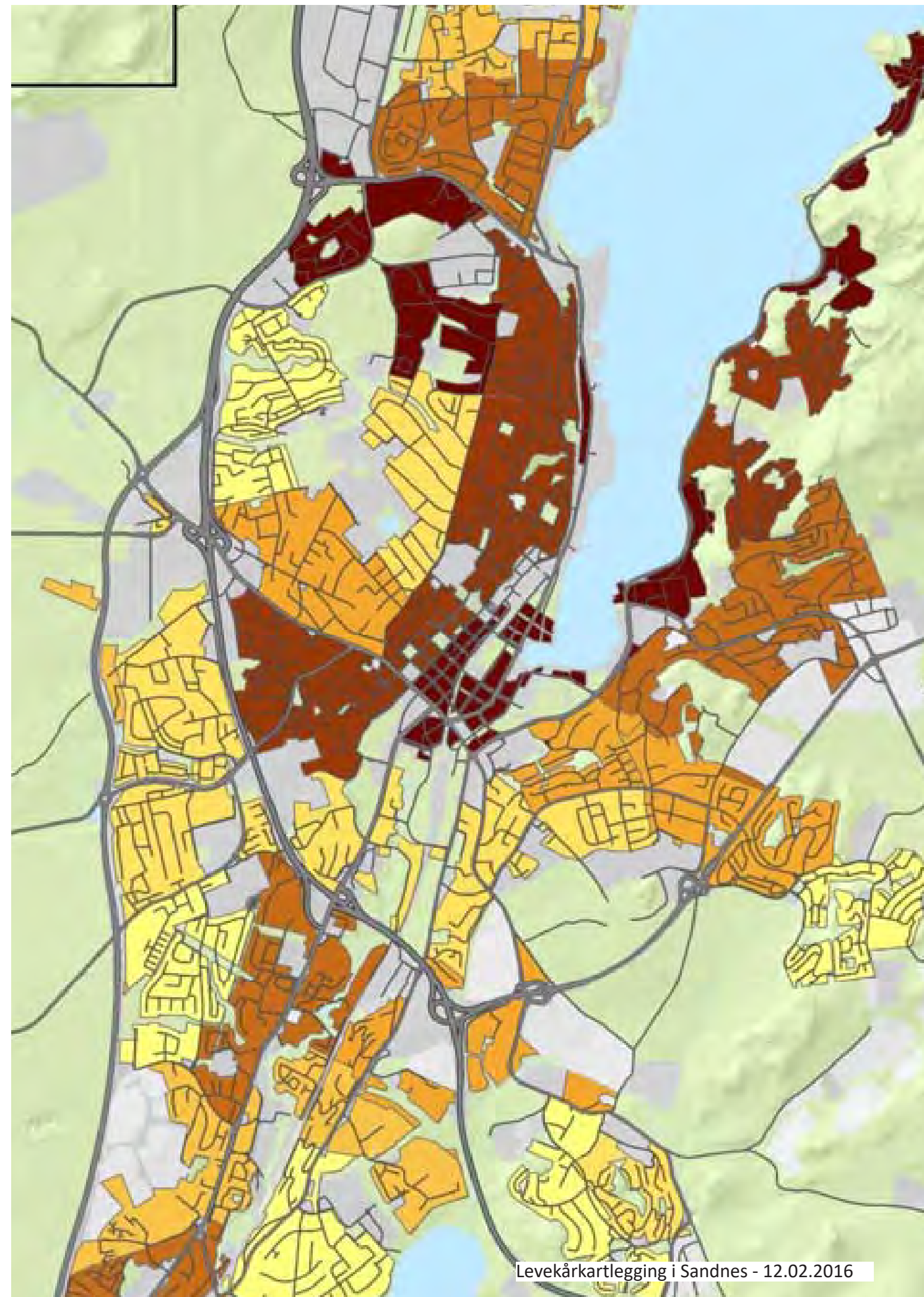
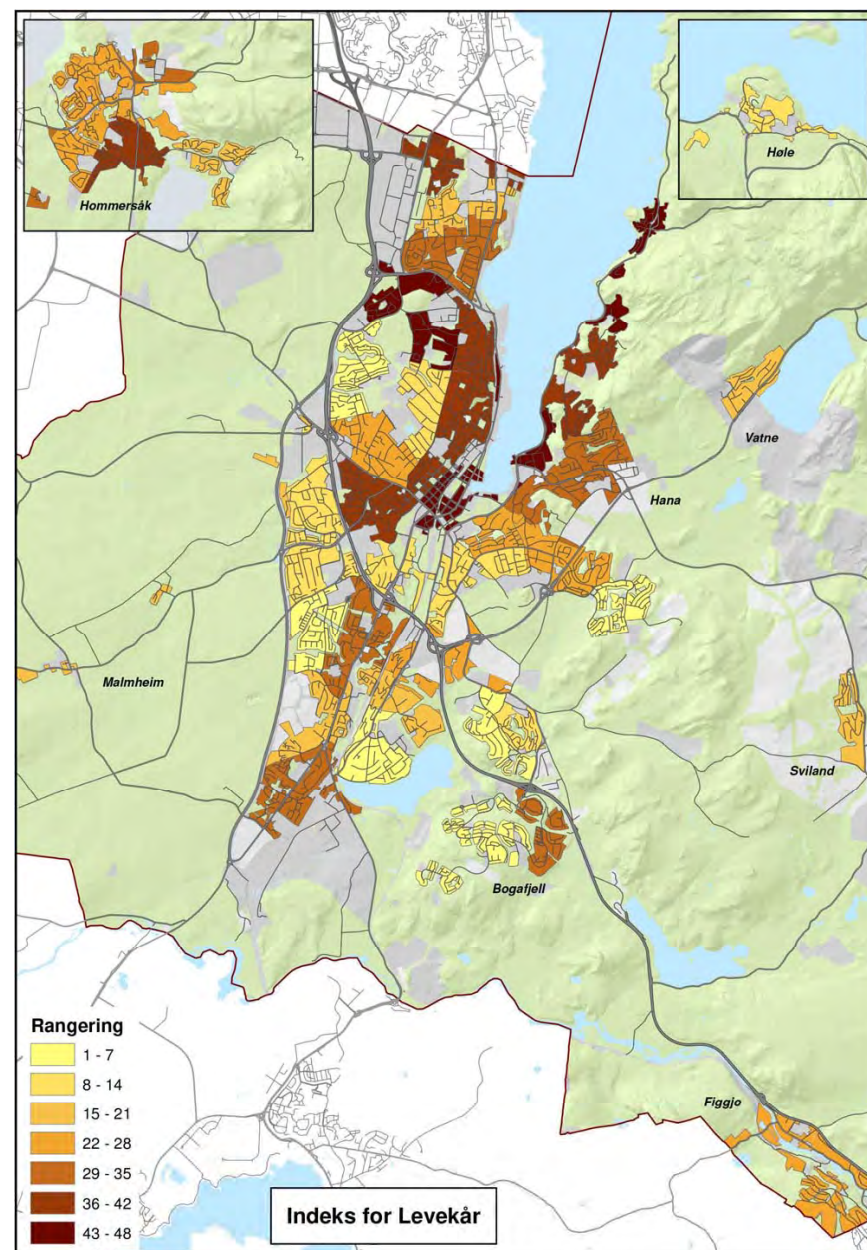
06 BEFOLKNINGSDATA

LEVEKÅR

I 2015 kom den første kartleggingen av levekår i Sandnes. Slike kartlegginger gjøres for å avdekke eventuelle opphopninger av utfordringer i enkeltområder. For å kunne danne seg et bilde blir det kartlagt i alt 21 indikatorer. Disse omfatter de opplagte som kriminalitet, arbeidsledighet og andel trygd- eller sosialhjelpsmottakere. Men det er også med noen mer åpne som utdanningsnivå, inntekt og flyttehyppighet. Og andre ikke like opplagte som aleneboende, andel barn og innvandrere.

De ulike delene av byen har ulike roller. Strøksvariasjon kan gi utslag i grad av ettertraktethet, som i sin tur påvirker markedspris. Dette kan gi opphopning av inntektsgrupper.

Det er også slik at det er forskjell mellom sentrum og omkringliggende bydeler. I sentrum er ikke andel aleneboende eller mangel på barn nødvendigvis et tegn på dårlige levekår.



BEFOLKNINGSVEKST

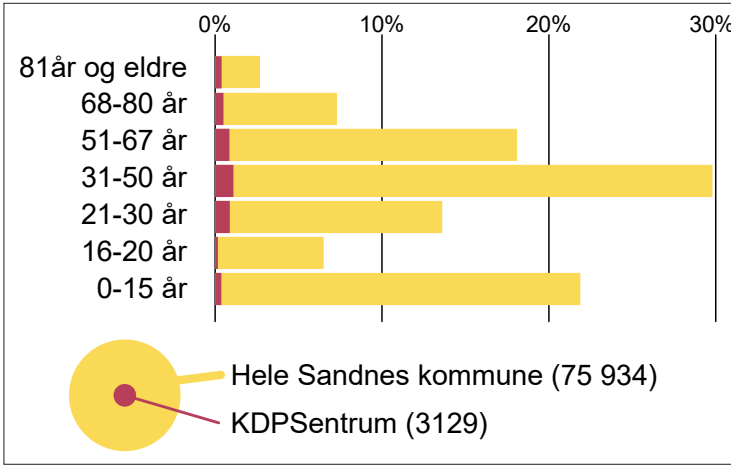
Sandnes har hatt en betydelig befolkningsvekst og den ser ut til å fortsette. I løpet av de godt og vel 50 årene som er gått siden kommunesammenslåingen i 1965, har kommunen vokst med 156%, fra 27 000 til 75 000 innbyggere.

Prognosene spår en noe svakere vekst fremover. Fremskrivningen til høyre viser at folketallet vil være over 90 000 i 2028.

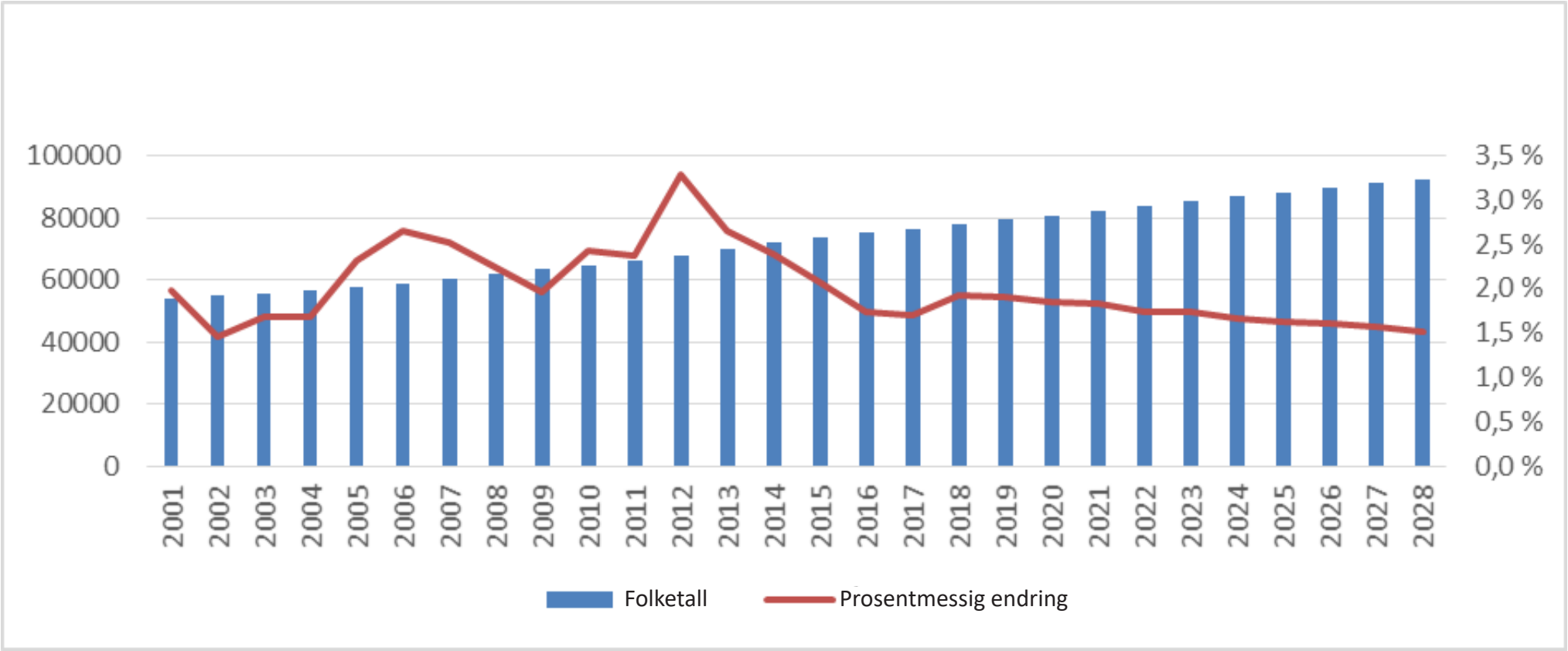
Kommunen har en relativt ung befolkning. Det betyr at den såkalte eldrebølgen vil ramme på et senere tidspunkt. Men det betyr også at kommunen har en stor andel barn og unge, med behov for barnehager og skole.

Av grafen under fremgår det likevel at en rimelig stor andel er i arbeidsalder, mellom 21 og 67 år

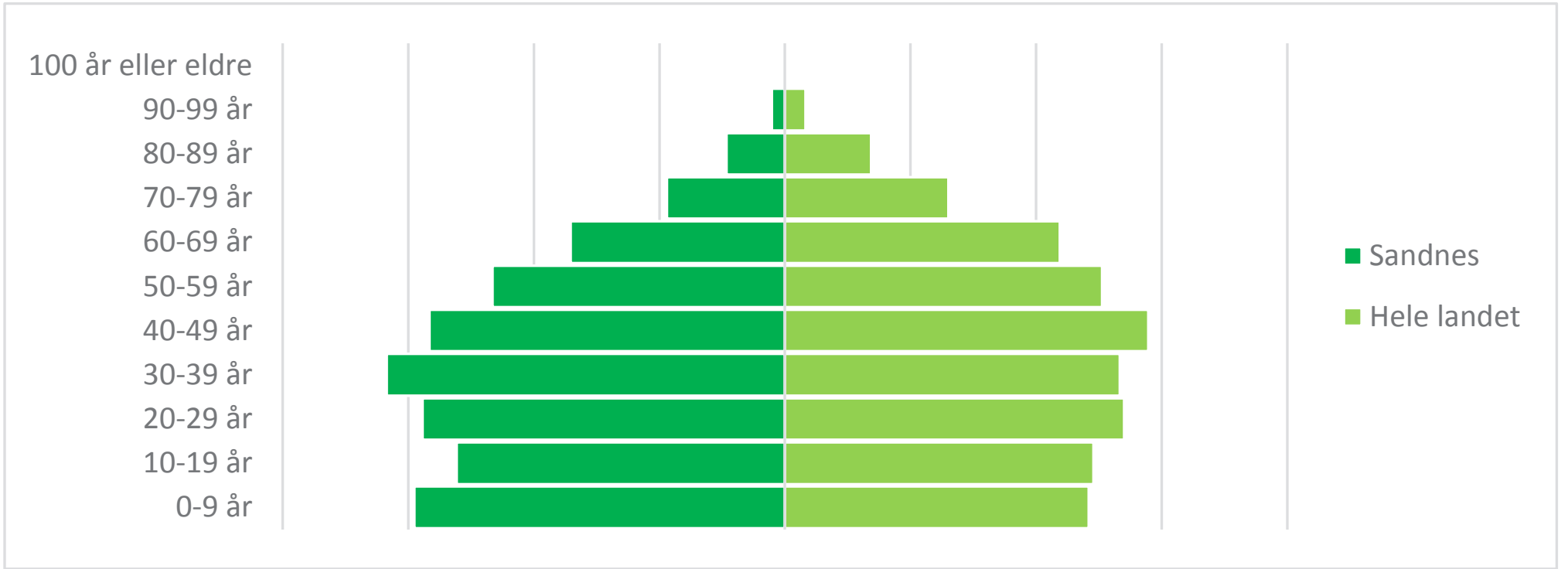
Sentrum's andel av de ulike alderskategoriene tilsvarer ikke kommunesnittet. Sentrum ser ut til å ha en større andel mellom 21-30 og 51-67 år, og en mindre andel 0-15 og 16-20 år.



Befolkningens alderfordeling i kommunen og sentrum
Kilde: KDP Sentrum



Folketall Sandnes, prognose 2015-2028 Kilde: Sandnes kommune



Befolkningens alderssammensetning i Sandnes og i landet. Kilde: Sandnes kommune/SSB

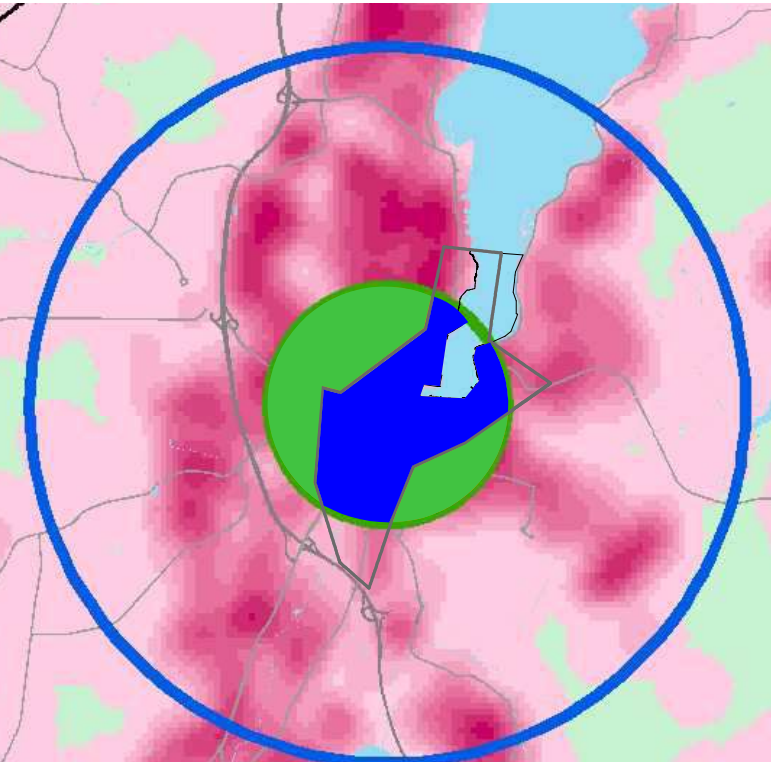
BEFOLKNINGSTETTHET

Innenfor 1000m fra Ruten bor det ca 10 000 mennesker eller ca 14% av kommunens befolkning. Relatert til Sentrumsplanen utgjør dette kun ca halvparten av det relativt omfattende studieområdet planen har. Kommunens tall for innbyggere i sentrum er 3100, ca 4%. Regionplan sine tall er 2500 innenfor sentrumplanens område - og kun 650 innenfor det funksjonelle sentrum. Sistnevnte utgjør 0,8% av kommunens innbyggere.

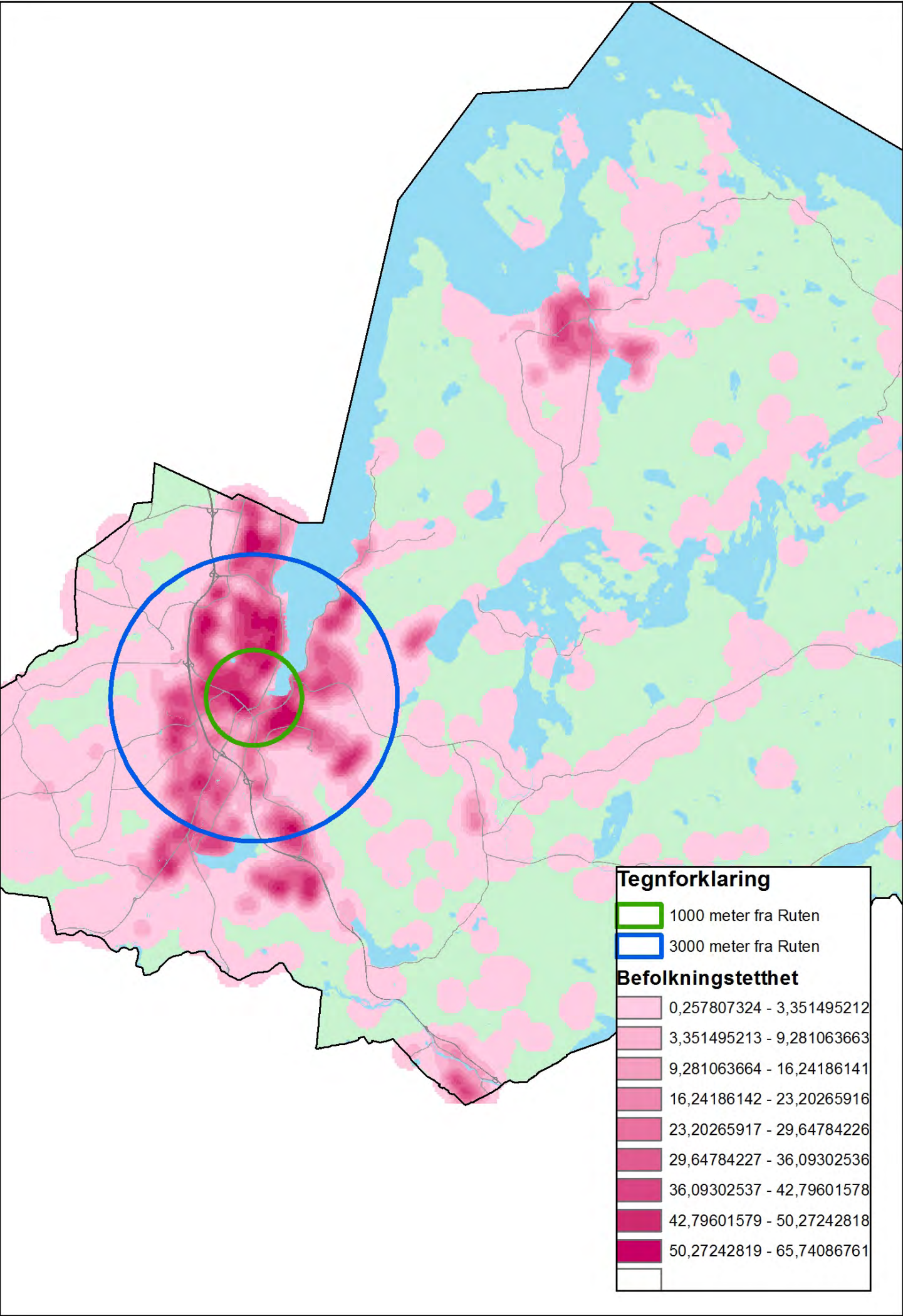
Innenfor 3000 meter fra Ruten bor ca 45 000 innbyggere. Det tilsvarer 62%.

Kartet forteller at utgangspunktet for å nå sentrum med sykkel og gange er relativt godt for en stor andel av befolkningen. Når så få likevel går og sykler - og det selv etter mangeårig satsing som sykkelby - gjør at man må lete etter forklaringer andre steder.

Kartet forteller også om en bosetting som minsker i tetthet desto lengre ut fra sentrum den befinner seg. Det kan bety at de nye områdene som bygges ut har relativt lav tetthet.

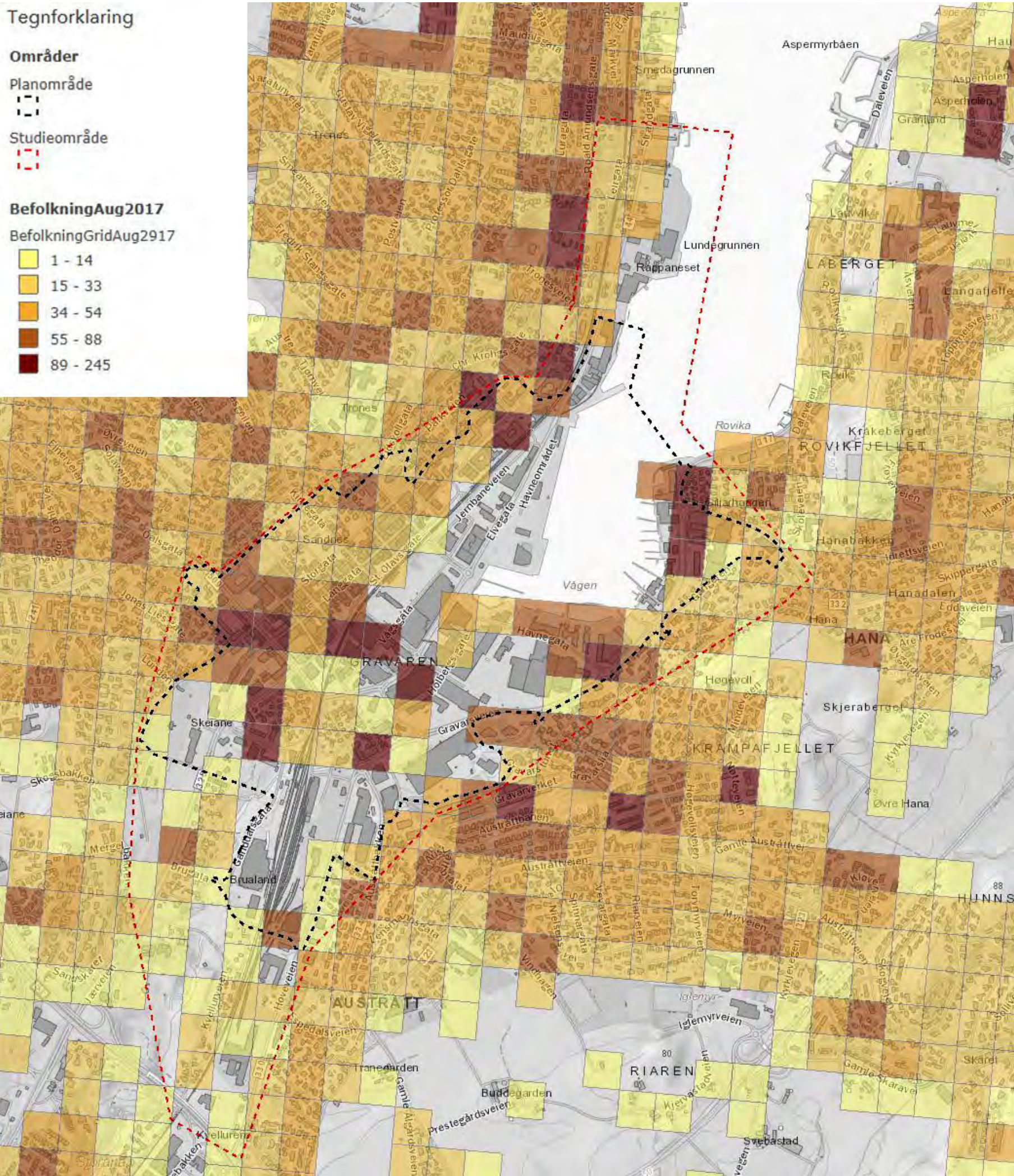


STEDSANALYSE SANDNES SENTRUM



BEFOLKNINGSTETTHET

Illustrasjonen viser en mer detaljert fordeling av befolkningstettheten i sentrum



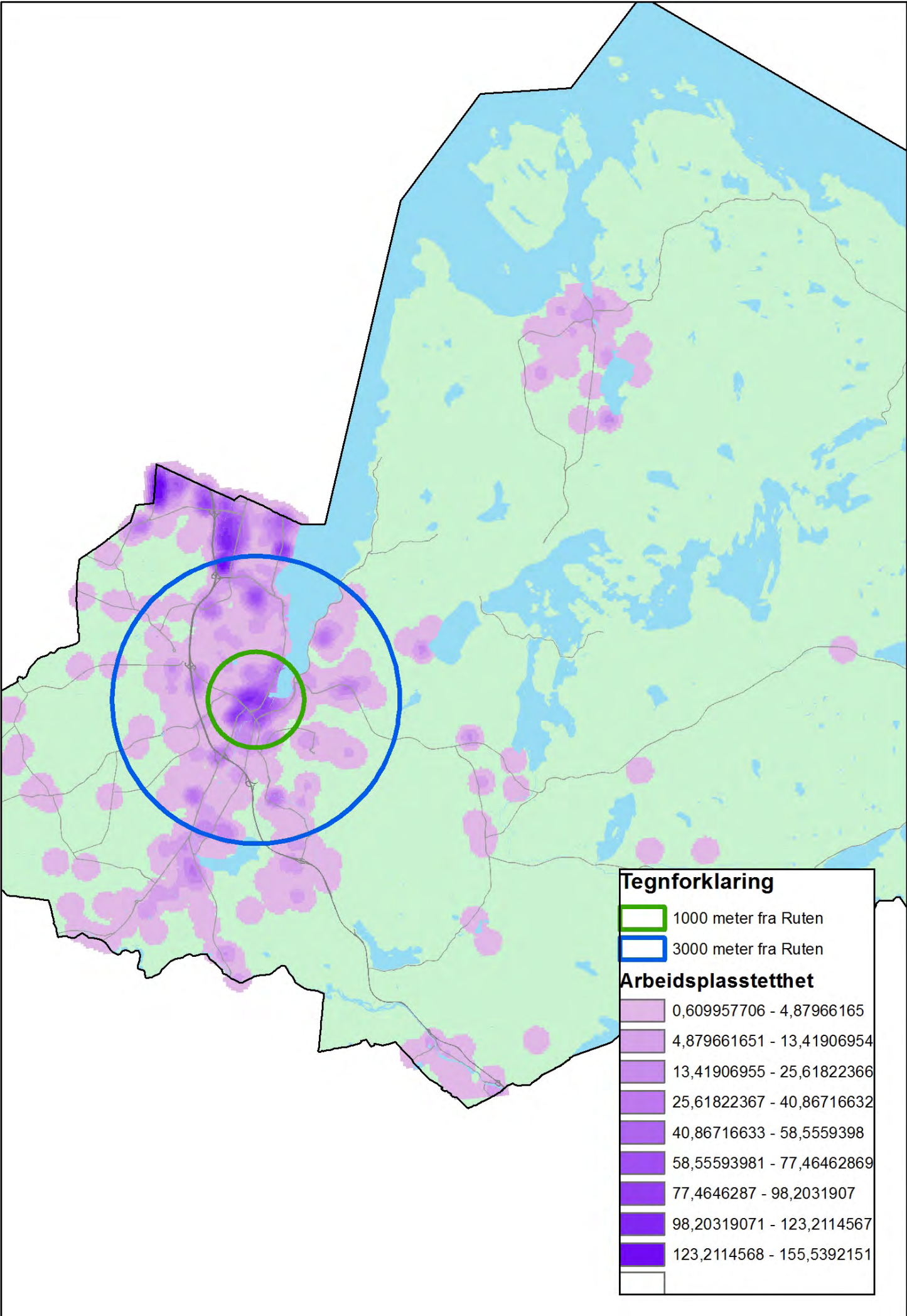
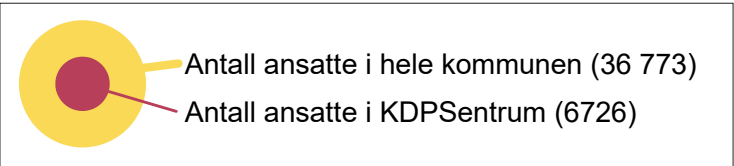
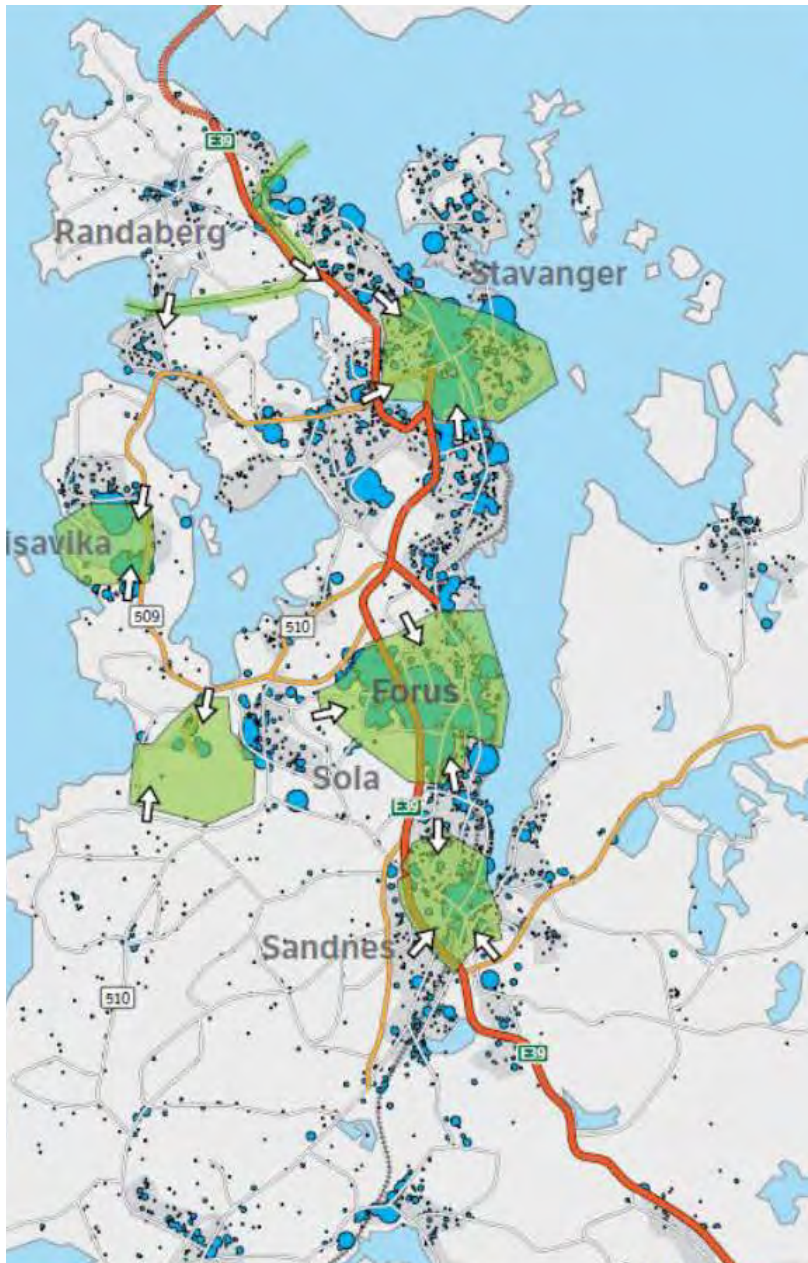
ARBEIDSPLASSTETTHET

Sandnes sentrum har en lav andel av kommunens arbeidsplasser, kun 21 %. Til sammenlikning har Stavanger sentrum 33 % av arbeidsplassene i kommunen.

Av de 7100 arbeidsplassene som ligger innenfor 1000m fra Ruten ligger hovedtyngden innenfor studieområdet til sentrumsplanen.

Regionplan sine tall er 6300 for sentrumsplanområdet og 2400 for det funksjonelle sentrum. Sistnevnte utgjør 7% av arbeidsplassene i kommunen.

Regionens største arbeidsplasskonsentrasjon ligger på Forus (Lura medregnet). Her er det omkring 40 000 arbeidsplasser. Kartet viser en konsentrasjon nord på Lura, men viser altså ikke hele bildet, fordi det er avgrenset til Sandnes kommune. Se forøvrig 'Sandnes rolle i regionen' s. 29



REISEMIDDELFORDELING

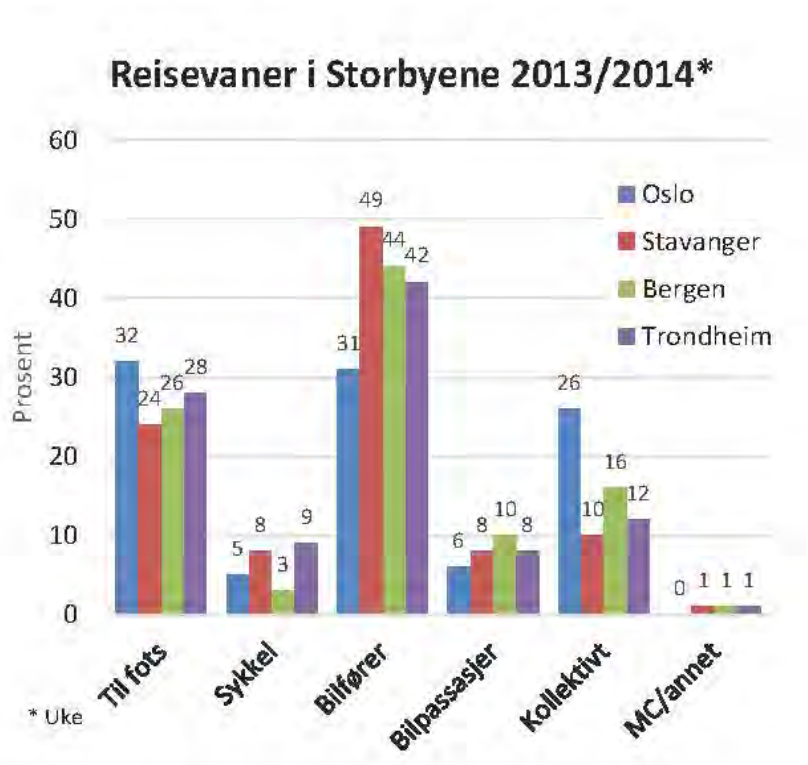
Sandnes har en høy andel som bruker bil til sine reiser. Hele 75 % bruker bil, når man ser bilførere og passasjerer under ett. Kun 5 % bruker kollektiv, andel syklende er også 5 % mens gående utgjør 13 %.

Dette er svært lave tall sammenliknet med andre større byer. Grafene nederst på denne siden viser reisevaner i de 4 største byene. Stavanger er dårligst på andel gående med 24 %. Sykkelandelen til Sandnes tilsvarer Oslos. Ingen av byene er i nærheten av Sandnes høye bilandel. Nærmest er Stavanger med 57% - hele 18% bak Sandnes.

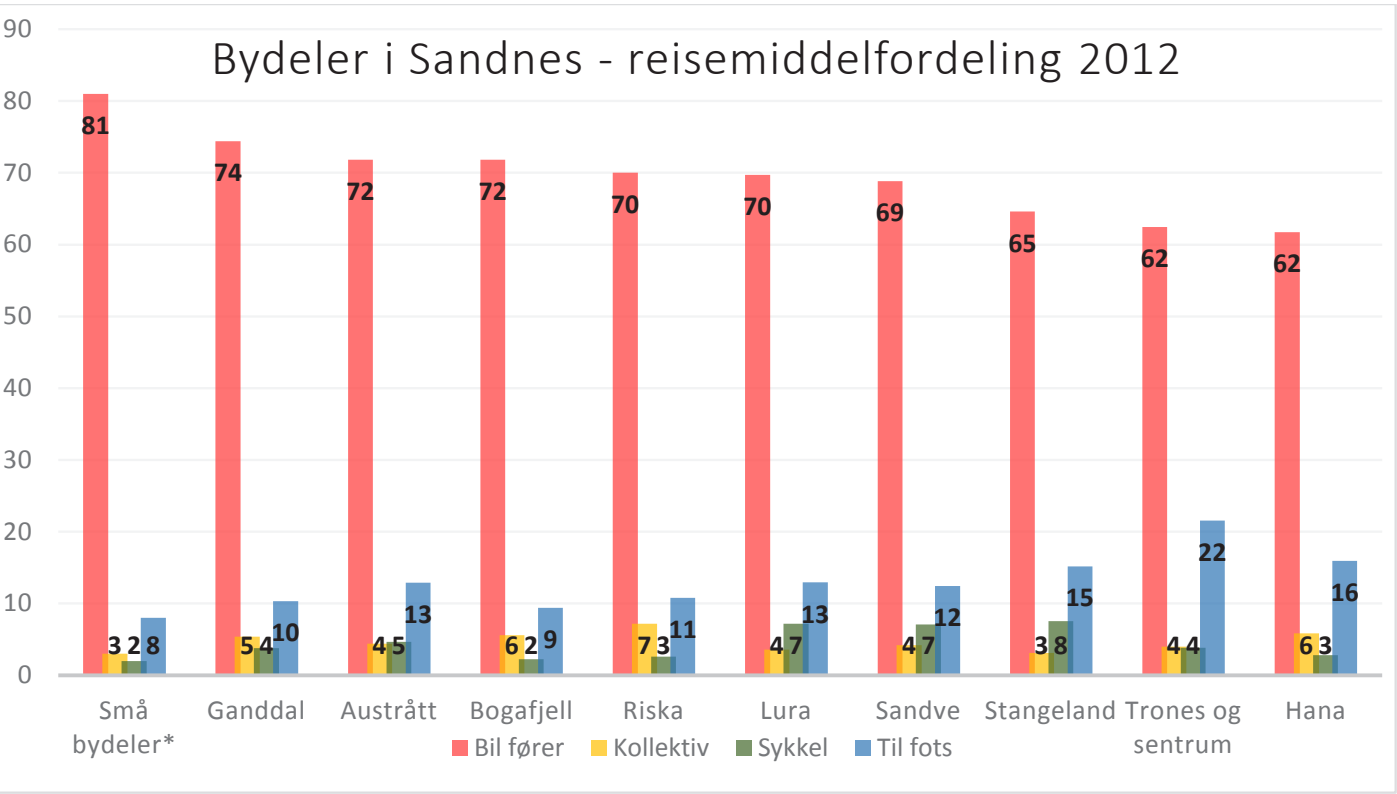
Reisevanene gjelder hele kommunen og varierer ut fra bydel. I store trekk øker bilbruken med avstand til sentrum.

Den høye bilbruken kan tilbakeføres til en spredt bystruktur og at arbeidsplasser og regionale destinasjoner ikke finnes i særlig stort omfang i sentrum.

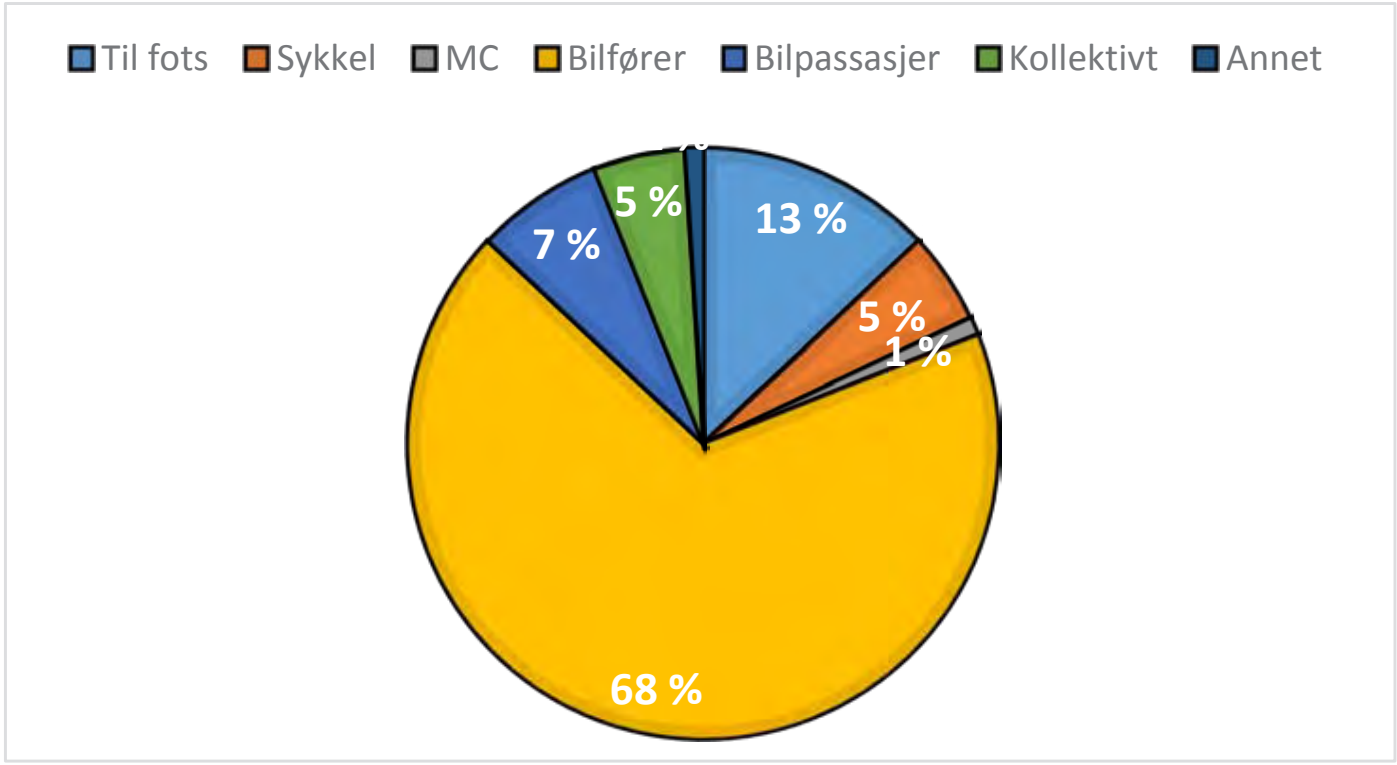
Det er 37 000 biler i Sandnes. Det betyr en bil pr annnenhver innbygger.



Kilde: Regionplan Jæren



Bydelsmessig reisemiddelfordeling for bosatte i Sandnes Kilde: Lokal RVU 2012



Reisemiddelfordeling for bosatte i Sandnes Kilde: Lokal RVU 2012

FORTETTINGSPROSJEKT

Kommunen har under utarbeiding et fortettingsprosjekt som viser fremtidige satsingsområder.

Av tekstboksen kan vi avlese status for sentrum; utvikling i antall innbyggere, boliger tatt i bruk og boliger under planlegging.

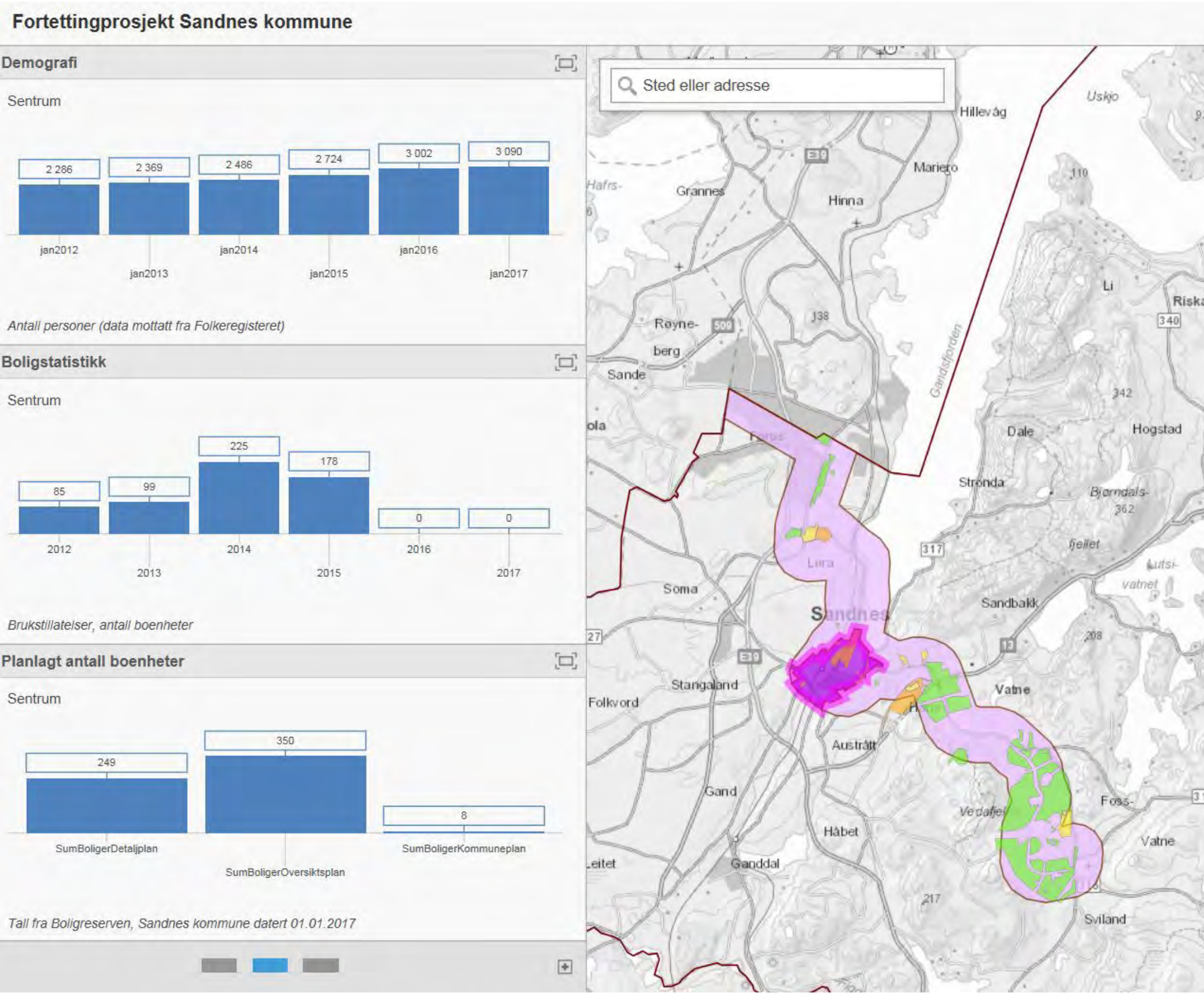
Av tallene fremgår det at det er planer for 600 boliger innenfor sentrumsområdet. Det er et relativt beskjedent antall med tanke på at kommunen har som mål å fortette sentrum.

Illustrasjonen viser det som er en hovedakse i fortettingsprosjektet; strekningen fra Forus til Sviland. Det største volumet ligger i delene øst for sentrum. Her er det planlagt hele 12 000 boliger. Gult viser detalregulering, oransje områdeplan og grønt viser kommuneplan.

Denne østlige byutviklingsaksen er tett knyttet til den planlagte bussveien. Imidlertid har kommunen i dag kun 5% kollektivreisende. Bussveien har en ambisjon om å doble antall kollektivreisende. For Sandnes del kan det bety at 10% reiser med kollektivtransport. Det betyr at 90 % bruker andre reisemidler.

Legger vi dagens reisemiddelfordeling til grunn for sykkel og gående utgjør det snau 20%. Det betyr at 70% vil bruke bil.

Kommunen har et mål om nullvekst i biltrafikken, og har forpliktet seg til dette gjennom Byvekstavtalen. Det er ikke sannsynlig at kommunen vil nå dette målet dersom Sandnes øst bygges ut.



KILDER

Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018-2035, Planprogram

Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2015

Kommunedelplan for sentrum 2011-2025

Sandnes kommune; Sandnes sentrumsplan - status /analyse, arbeidsrapport

Slik bygde dei byen, Aksel Eggebø 1996

Levekårskartlegging i Sandnes, Pilotprosjekt høsten 2015

*Lokal transport og mobilitetsplan for Sandnes,
- Sluttrapport Lokal transport og mobilitetsplan for Sandnes 07.09.2017
- Utfordringsbilde kunnskapsgrunnlag og bakgrunnsinnformasjon 08.09.2017*

Miljøplan for Sandnes 2015-2030_ Vedtatt 16062015

Regionalplan for Jæren 2013-2040

Innerst i Gannsfjorden, Kulturhistorisk kunnskap . Sandnes sentrum, Byantikvaren i Sandnes - september 2017

<http://docplayer.me/36929395-Planbeskrivelse-inkludert-oppsummering-av-ku-for-ruten.html>

<http://SandnesOnline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/10c48559e25f48dfa9d979277eaa94d1>

<http://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/3dbff465bee04e00b8660c0eff01135c>

<https://digitaltmuseum.no/search/?aq=text:”sandnes” owner?:”JRM”>

<http://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/3dbff465bee04e00b8660c0eff01135c>

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2005-2017

*Sandnes er «porten til Jærens forjettede land» (Sandnessangen). Kulturminnefaglig vurdering
Sandnes kai område: Strandgata 5, Strandgata 7 og Strandgata 9 – 11*

Helsesjekk Senterstruktur, Regionaplan, Rogaland Fylkeskommune 2015

Planbeskrivelse med konsekvensutredning, områderegulering Ruten Plan 2013 111. Utkast per 31.05.2016

Kommuneplan for Sandnes 1989 - 2004, 1995 - 2010, 2002 - 2017 og 2015 - 2030

Planstrategi 2016 - 2019 for Sandnes kommune

Folkehelsen i Sandnes, Helsetilstand og påvirkningsfaktorer, vedlegg til planstrategi 2016 - 2019

Forusanalysen, IKDP Forus, KAP 07.04.2016

Kommundelplan for Stavanger sentrum, 30.06.2017

Haraldrud Veiledende plan for offentlig rom (vpor) forslag til politisk behandling 22.05.2017

Realistisk byanalyse, Karl Otto Ellefsen og Dag Tvilde, 1991

Stedsanalyse - Eksempel Brummunddal, Miljøverndepartementet 1994

Reisevaneundersøkelse NordJæren 2012

googlemaps, <https://www.google.no/maps/@58.8445656,5.7331264,536a,35y,29.72h,53.53t/data=!3m1!1e3>

Regionalplan for Jæren 2013 - 2040, Rogaland fylkeskommune