



Stavanger
kommune

Plan 2731 områderegulering Hillevåg

Stedsanalyse

Oktober 2021



Innhold

1. Innledning	3	4. Bebyggelse og byrom	18
2. Historisk utvikling og kulturminner	5	4.1 Bebyggelsen.....	18
2.1 Før 1902	5	4.2 Sosial infrastruktur og møteplasser	19
2.2 Perioden 1902-1955.....	6	4.3 Byrom	19
2.3 Perioden 1955-2001.....	7	5. Mobilitet.....	20
2.4 Perioden 2001-2021.....	8	5.1 Kollektivnett	20
2.5 Nye kulturminneobjekter.....	9	5.2 Gangnettet	21
3. Landskap og miljø.....	10	5.3 Sykkelveier.....	23
3.1 Overordnede landskapsrom	10	5.4 Transportsystemet for kjørende	24
3.2 Landemerker: Hva orienterer du deg etter i Hillevåg?	11	5.5 Tungtransport og sjøtransport.....	27
3.3 Siktlinjer	12	5.6 Fartsgrenser.....	28
3.4 Hillevågsbekken og flomsone	13	5.7 Parkering	29
3.5 Lokalklima	14	6. Bymiljøutfordringer	31
3.6 Naturmangfold.....	14	7. Anbefalinger	33
3.7 Grøntområder og trær	15	8. Kilder.....	35
3.8 Esso-tomten	17		

1. Innledning

Denne stedsanalysen er en del av forarbeidet til områdereguleringen for Hillevåg. Planprogrammet ble fastsatt av Utvalg for by- og samfunnsutvikling 22. april 2021. Planprogrammet gir en oversikt over flere tema som vi ikke går nærmere inn på her. Det gjelder for eksempel føringer for planarbeidet og gjeldende planstatus i området. Mål for utvikling av Hillevåg ble avklart i planprogrammet. Figur 1 viser planområdet.

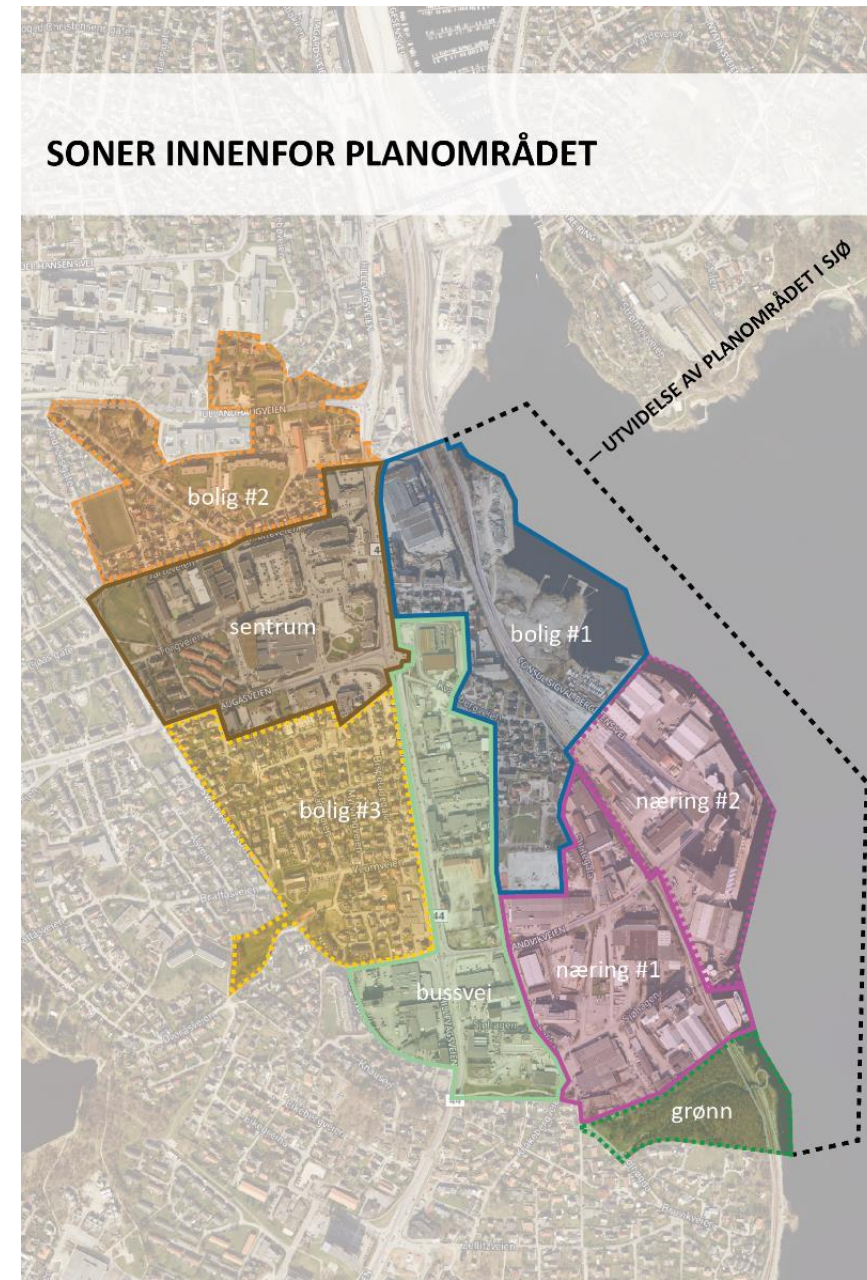
På oppdrag fra kommunen utarbeidet Brandsberg-Dahls arkitekter [Stedsanalyse Hillevåg \(2001\)](#), som har vært en viktig kilde til denne oppdaterte stedsanalysen. For eksempel finnes en mer inngående beskrivelse av den historiske utviklingen i den stedsanalysen.

Denne stedsanalysen har foreløpig til formål å gi innspill til tre konkrete oppgaver i planarbeidet:

1. Stedsanalysen utarbeides med tanke på å supplere planprogrammets kapitler om grønnstruktur, landskap og arkitektur, transport. I forlengelsen av stedsanalysen utarbeides et notat om grønnstrukturer som vurderes i planen.
2. Stedsanalysen skal fungere som en innledning til prosjektet «Miljømessig og sosial bærekraft ved byfortetting», som blir et viktig satsingsområde i områdereguleringen.
3. Stedsanalysen benyttes senere til å evaluere og analysere problemstillinger tilknyttet utvikling av Hillevåg.

Det er aktuelt å supplere med andre registreringer ettersom behovene blir mer åpenbare. Registreringer av bygningsmassen innenfor næringsarealene vil for eksempel skje i forbindelse med en bedriftskartlegging i samarbeid med næringslivet og Pådriv.

I planprogrammet for områdereguleringen finnes en strukturanalyse som framkom etter analyse av innspillene som kom i en spørreundersøkelse som vi gjorde våren 2020. Se figur 2. Strukturanalysen gir et oversiktsbilde av situasjonen, og gir nyttige innspill til utarbeidelsen av utfordringskartet som finnes til slutt i denne stedsanalysen.



Figur 1 Områderegulering Hillevåg, planområdet.



Boligstruktur



Gang- og sykkelveier



Grønnstruktur



Barrierer



Figur 2 Strukturanalyse som bygger på spørreundersøkelsen gjennomført mai 2020. Merk at plangrensen ble utvidet i sjøen etter at denne ble laget til planprogrammet.

2. Historisk utvikling og kulturminner

2.1 Før 1902

Hillevåg var en del av Bispeladegård fra 1100-tallet. Gården var kongens eiendom fram til 1688 da den ble overtatt av Jørgen Thommesen. Gården strakk seg fra Breiavatnet i nord til Eikeberget i sør. I 1799 solgte Peder Klow en del av eiendommen til kjøpmann Friederich Petersen. Denne utparsellerte eiendommen kjenner vi i dag som Hillevåg. Strukturer som oppsto i denne perioden:

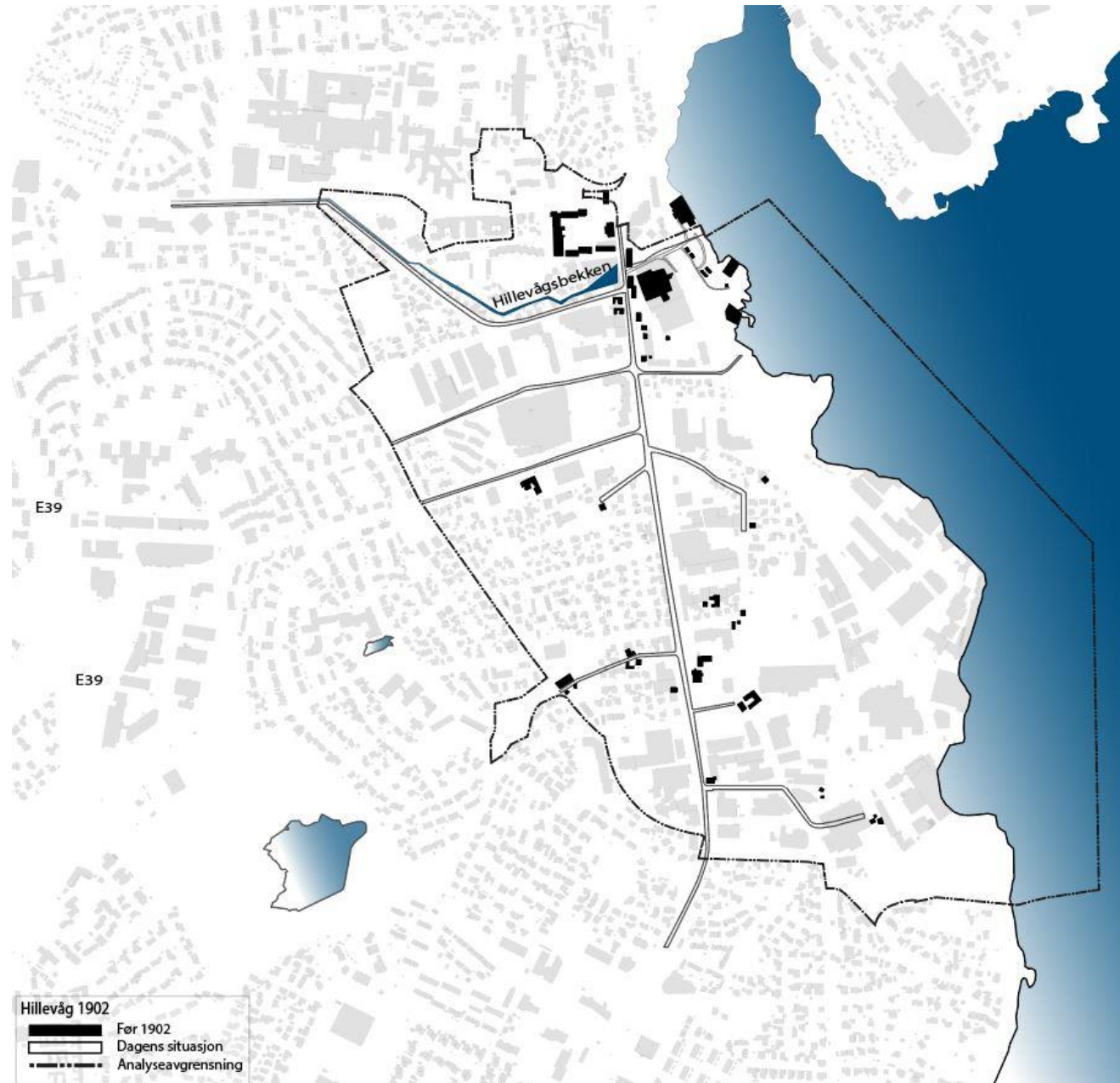
Terreng: Tettstedet Hillevågs lokalisering er bestemt av landskapsformen og tilgang til sjø og vassdrag. Hillevågs historiske sentrum ligger i krysningspunktet mellom Hillevågsbekken og hovedveien til Stavanger.

Den Sørlandske Hovedvei (1795): Hovedveien til Stavanger fra sør la til rette for utviklingen av Hillevåg som tettsted. Opprinnelig fulgte veien det som senere ble jernbanelinjen gjennom Hillevåg, men hadde liten strukturerende betydning før den ble flyttet til dagens trasé.

Jernbanen (1878): Jernbanen ble anlagt i traséen til det som hadde vært hovedveien gjennom Hillevåg. Den fikk betydning for senere lokalisering av industri langs linjen. Størst av disse var Hillevaag Fabriker som ble opprettet 1894, i nærheten av Hillevåg stasjon med eget sidespor.

Eiendomsstruktur (1700-tallet): Kulturlandskapets eiendomsstruktur har vært avgjørende for senere parsellering av tomter og plassering av gateløp. De enkelte jordeiendommene ble senere utbygd i ulike konjunkturperioder – noe som har medvirket til store variasjoner i bebyggelsesmønstre i dagens Hillevåg.

Köhler-eiendommen (1799): Handelshuset Köhlers virksomhet på 1800-tallet ble utgangspunkt for fremveksten av industritettstedet og senere forstaden Hillevåg.



2.2 Perioden 1902-1955

Første halvdel av 1900-tallet er preget av industriens fremvekst i Hillevåg og med den ble hovedtrekkene i Hillevågs byform etablert. Hermetikkindustrien skapte grunnlag for nye arbeidsplasser innenfor andre industrier. De nye arbeidsplassene medførte en tidobling av innbyggertallet i Hillevåg. Gårdene ble stykket opp og lagt ut til bolig- og industritomter. Strukturer som oppsto:

Hetland herred (1849): Hillevåg var kommunesenter i Hetland herred fram til 1965 da deler av Hetland ble tillagt Stavanger kommune. Det fikk betydning for sentralisering av bygninger for kommuneadministrasjon og offentlig service i bydelen.

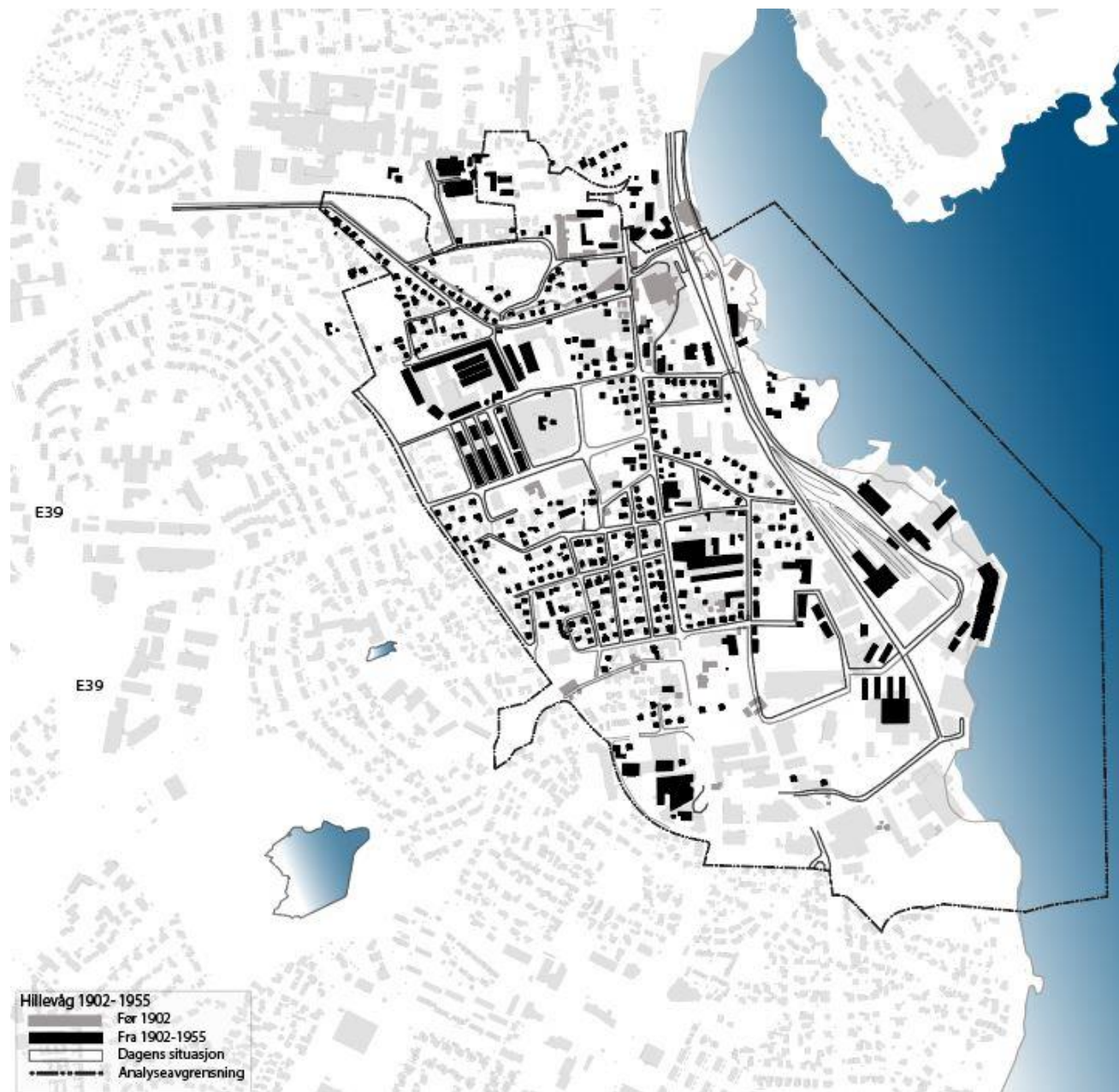
Hillevågsveien (1878): Ble anlagt samtidig med jernbanen og var inntil 1984 den mest trafikkerte hovedåre til Stavanger. Veien var strukturerende for lineær bebyggelse med næring og offentlig service henvendt mot gaten.

Industriutbygging (1890): Hermetikkindustrien genererte emballasjefabrikker og trykkerier. Spinneri, møbelfabrikk, fajansefabrikk og flere mekaniske verksteder ble også oppført. Mye av tomtestrukturen og bygningsmassen eksisterer fortsatt.

Boligutbygging (ca. 1910): Kulturlandskapet ble delt opp også til boligtomter, i første omgang langs Hillevågsveien. Haugvaldstad-mindegården ble kvartalsregulert. Denne utbyggingen pågikk i ca. 30 år. Kvartalene og bebyggelsen utgjør i dag et homogent område med frittliggende ene- og tomannsboliger, og har fellestrekk med trehusbebyggelsen rundt Stavanger sentrum.

Dypvannskai Kvaleberg (1923): Terrenget over og under vann ved Torsneset muliggjorde fylling til dypvannskai. Store arealer og tilgang til jernbane gjorde området egnet til virksomhet for omlasting og lagring (korn og kull).

Jernbanen (ca. 1950): Ble forlenget fra Egersund til Kristiansand i 1944. Industriutbygging fant sted på Kvaleberg begge sider av linjen.



2.3 Perioden 1955-2001

Hillevåg lå frem til 1965 i Hetland kommune, utenfor bygrensen. Til da var Hillevåg preget av etterkrigs- og gjenreisningstid. Økonomiske oppgangstider medførte økning i arbeidsplasser, befolkning og servicebehov. Strukturerelementer:

Hillevåg gartneri (1928): La beslag på arealer vest for Köhler-tunet, til midten av 1970-tallet. Tomtene ble overtatt av Sentralsykehuset i Rogaland som ble utvidet i retning Hillevåg.

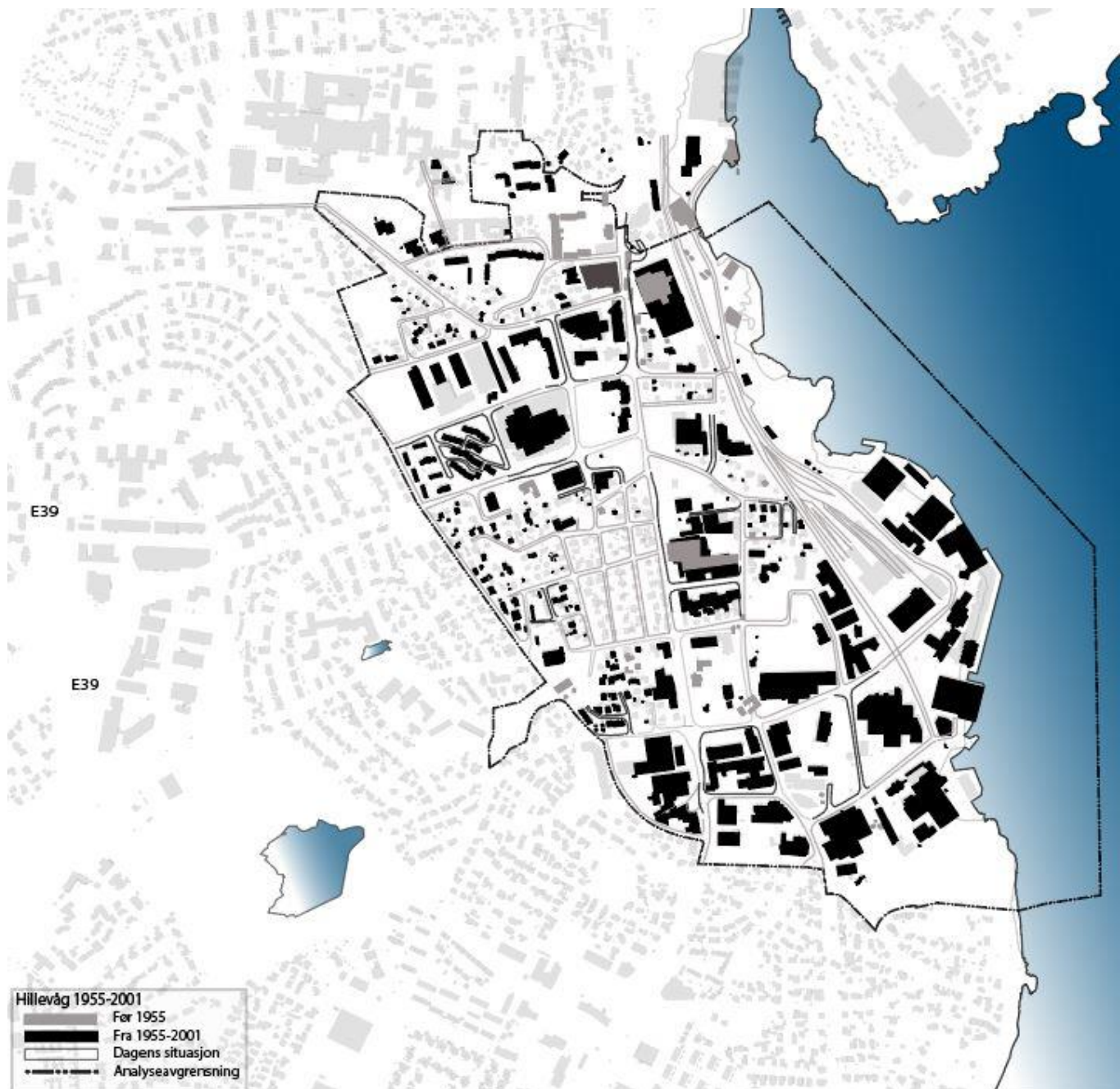
Hillevåg Torg (1929): Ble opparbeidet som utstillingsplass for Rogaland Landbrukselskap. Området rundt torget lå ubebygget til midten av 1970-tallet. I tiden etter ble Kilden og andre forretningsbygg oppført.

Militærleir (1940): Skoleområdet og arealet øst for skolen var militærleir under 2. verdenskrig. Leiren var en åpen plass omkranset av bygninger - for det meste brakker. Bl.a. vaktårnet står fortsatt. Leiren la beslag på et stort areal, og har medvirket til et åpent område i et ellers tett bebygd strøk. Dette er nå friområde med tilliggende bane, skole og barnehage.

Boligutbygging (1950-tallet): Åssiden i vest ble bebygget med rekkehus i gjenreisningsperioden etter krigen. Veiene fikk terrengtilpasset linjeføring, som i Svend Foyns gate. Kvartalsstrukturen langs Hillevågsveien ble utvidet og fortettet.

Sandvika (1960-tallet): Sandanger- og Sandvikgårdene lengst sør i Hillevåg ble forholdsvis sent utparsellert. Skretting anla forfabrikk delvis på en eldre søppelfylling i 1967. Deretter ble området fortettet til et rent næringsområde. Bedehuset ved Hillevågsveien ble revet, og ny kirke oppført ved Øvre Sandvik.

Hillevågsveien(1980-tallet): Hillevågsveien ble omregulert og utvidet fra to- til firefelts vei. Til tross for gradvis sanering, er Hillevågsveien fortsatt en godt lesbar bebyggelsesstruktur i Hillevåg.



2.4 Perioden 2001-2021

I denne perioden har flere nye detaljreguleringer blitt vedtatt med omforming til boligutvikling og til dels høy utnyttelse. Man vedtok områdeprogrammet for Hillevåg i 2014. Dette dannet bakgrunnen for at kommunen prioriterte oppstart av områderegulering av Hillevåg. Strukturerende elementer:

Kilden-kvartalet: Senterområdet fikk økt utnyttelse med oppgradert og utvidet parkeringsanlegg. Samtidig ble kvartalet utbygd med leiligheter.

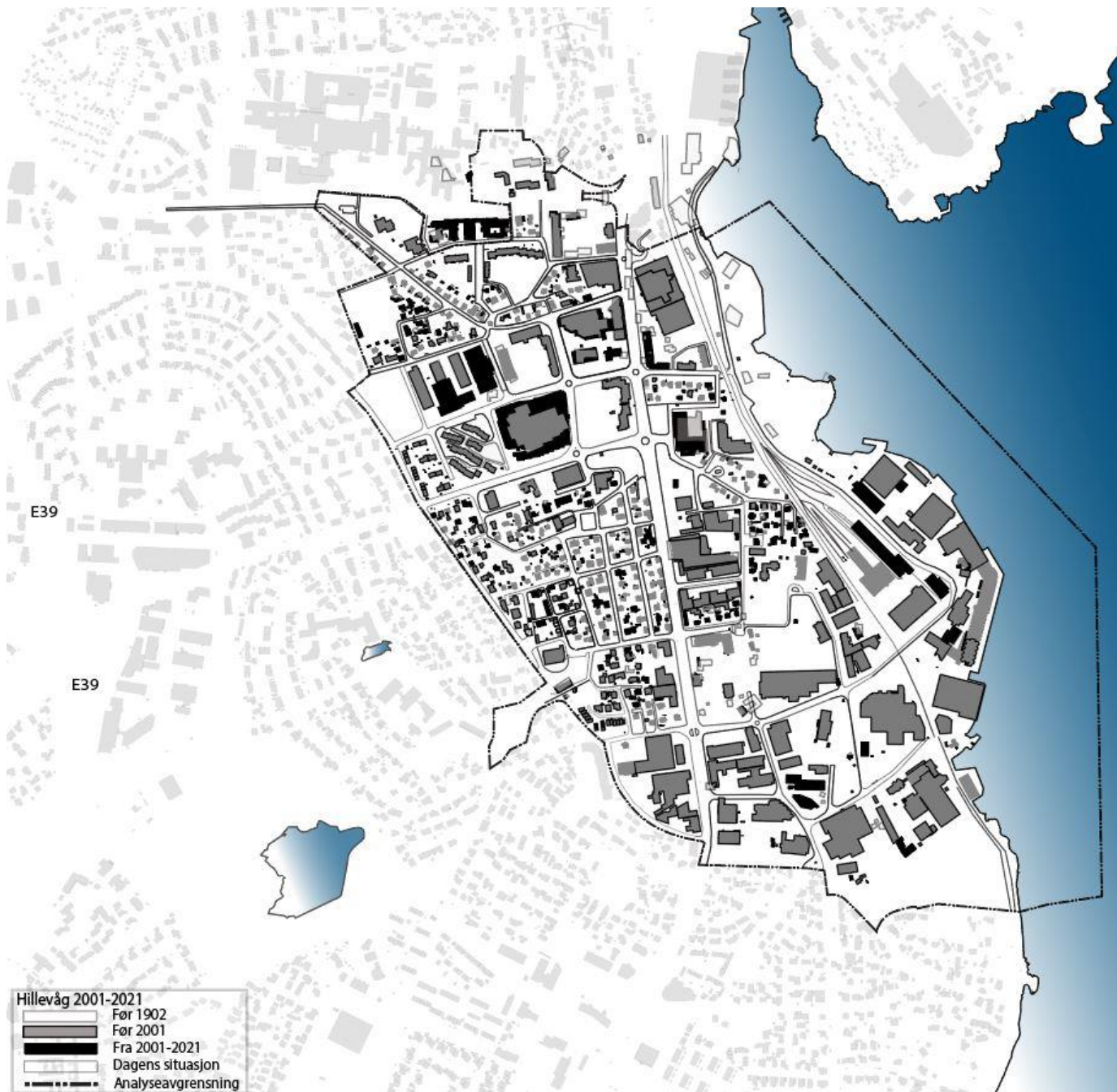
Flere store boligprosjekter: Mitt Hillevåg er utbygd med første fasen. Pdd. pågår bygging av Mitt Hillevåg fase 2, Consulens brygge og Fridas hage. Consulens brygge og Mitt Hillevåg bringer inn en ny type boligkomplekser og større skala enn det Hillevåg har hatt tidligere.

Bussveien: Er bygd ut med midtstilt kollektivfelt fra sør i planområdet og nord til Haugåsveien.

Dobbeltspor og turvei (2009): Jernbanen ble utbygd til dobbeltspor og samtidig ble det anlagt turvei fra Felleskjøpet og sørover, øst for jernbanen.

Jernbanen: Driftsbanegården ble flyttet fra Paradis til Kvaleberg. BaneNOR har bygd vaskehall og tilhørende utendørsanlegg.

Lyse fjernvarmenett: Er utvidet i flere gater øst for Hillevågsveien. I den forbindelse er det anlagt enveis kjørt gate i Bergsagelveien nord for Kvalaberg skole. Sandvikveien er flyttet lenger vestover.



2.5 Nye kulturminneobjekter

Kulturminner som finnes i gjeldende kulturminneplan skal innarbeides i planen. De er tidligere gjengitt i planprogrammet for områdereguleringen side 15. Nedenfor presenteres aktuelle fysiske objekter som ikke har vært registrert tidligere.

På Esso-tomten finnes spor etter virksomheten som Esso drev (nr. 1 på kartet).

Gjenoppbyggingen av Norge etter 2. verdenskrig medførte en nasjonal satsing på industriutvikling med mål om at Norge skulle være selvforsynt. Hillevåg fikk store deler av sin egenart utviklet gjennom disse årene. Bygningene fra militærleiren på Kvalaberg ble tatt i bruk til industrivirksomhet, og de ble supplert med nye industribygninger.

I den forbindelse ble Stavanger Fajansefabrikk (senere Stavangerflint og Figgjo Fajanse) etablert langs gaten som i dag heter Flintegata (nr. 2 på kartet). Stavangerflint ble ansett som en mønsterbedrift som byens myndigheter likte å vise fram for besøkende. I 1950 fikk bedriften besøk av statsminister Einar Gerhardsen. Kort tid etter kom kronprins Olav og kronprinsesse Märtha på besøk. Noen bygninger finnes fortsatt, for eksempel Flintegata 2. Her er det nødvendig å undersøke bygningene nærmere med tanke på bevaring.

Maskinhuset ble bygd i 1939 (Hillevågsveien 101, nr. 4 på kartet).

Trehusrekken med ni hus langs Hillevågsveien (nr. 5 på kartet) er ikke vist i kommuneplanens avgrensning av trehusbyen. I reguleringsplan 2106 framgår likevel bestemmelser om vern tilsvarende det som gjelder for trehusbyen.

Hillevågspipa (nr.6 på kartet) er en identitetsbærer for Hillevågsområdet. Den er karakteristisk og synlig fra flere steder. Den bør bevares som et kjennetegn for området.



Figur 3 Nye kulturminneobjekter.

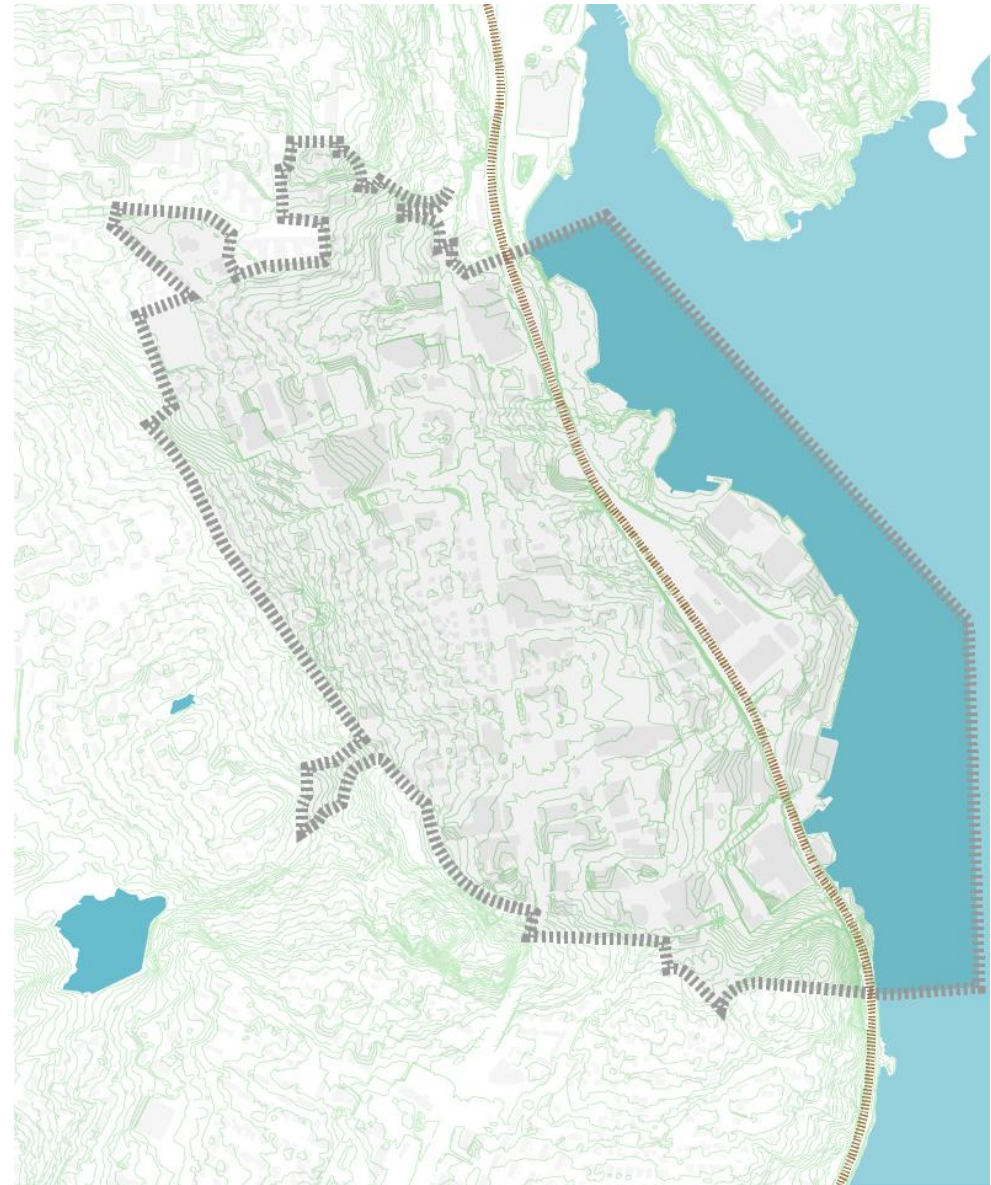
Kilde: Bilde nr. 1, 3 og 5 er fra Byarkivet. Foto nr. 1 og 3: Widerøe Flyselskap. Foto nr. 5: Hakon Johannessen.

3. Landskap og miljø

3.1 Overordnede landskapsrom

Hillevåg utgjør det lavere terrenget mellom haugene Eikeberget, Åsen og Våland. Terrenget er svakt hellende mot sjøen/øst og danner et amfi hvor store boligområder har panoramautsikt utover fjorden og mot Ryfylkeheiene. Området ligger i nær tilknytning til flere parkområder som Sommerhaugen, Eikeberget og Vannassen. Boligområdene preges av hagevegetasjon og nabolagsparker. En av de største landskapskvalitetene i Hillevåg er nærheten til fjorden. Kystlinjen har stort potensiale som rekreasjonsområde, og store deler av Hillevågsområdet har utsikt til Ryfylkeheiene. Hillevåg er også preget av oppstykket grønnstruktur som man må jobbe hardt for å forbedre. Det er den kommunedelen i Stavanger med minst grøntareal per innbygger.

Ettersom Hillevåg ligger ganske lavt i terrenget i forhold til de omliggende kommunedelene, vil nye bygg langs Hillevågsveien og fjorden ha stor innvirkning også her. Utsikter vi kjenner godt fra Vålandstårnet, Vannassen, Godalen og Ullandhaugstårnet vil forandres med alt som bygges som ikke tilpasser seg eksisterende bebyggelse.



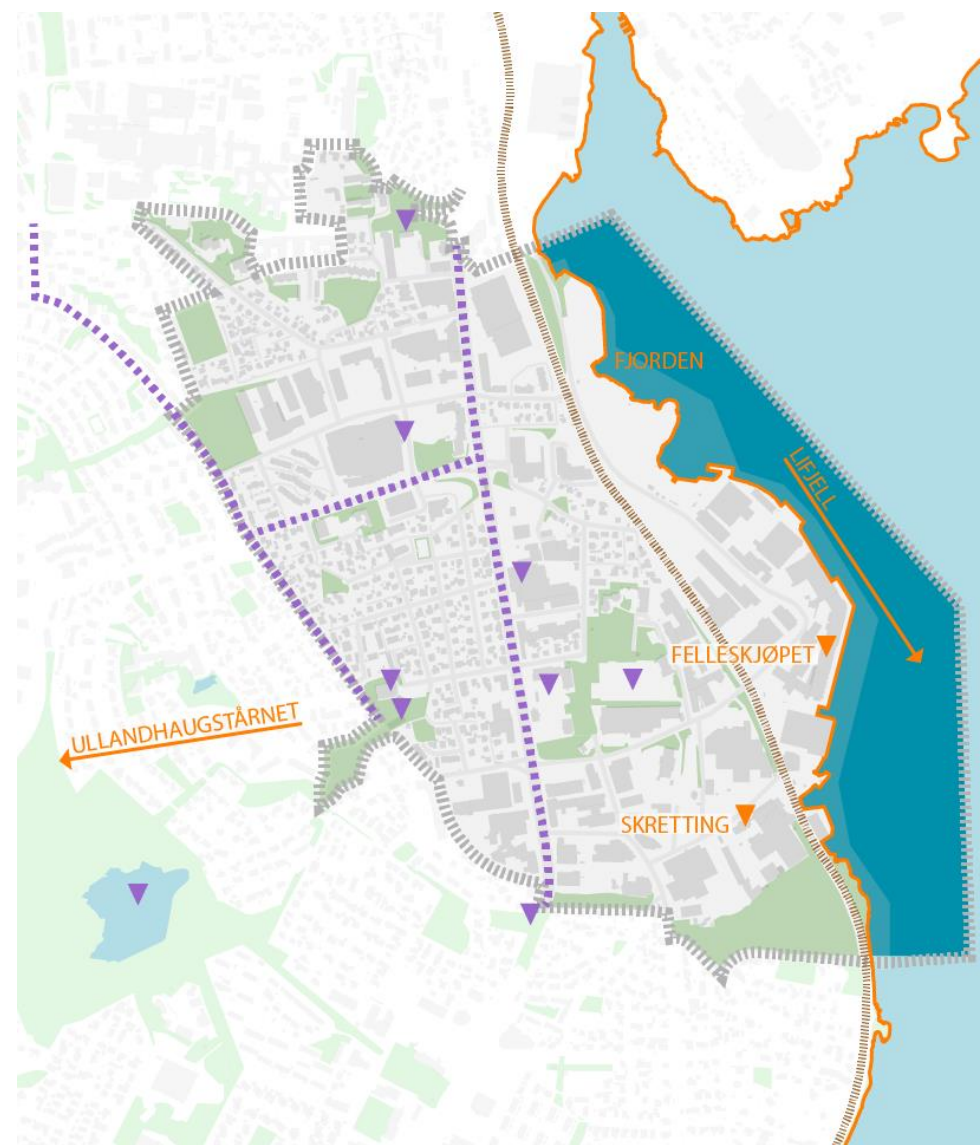
Figur 4 Kotekart.

3.2 Landemerker: Hva orienterer du deg etter i Hillevåg?

Landemerkene bruker vi i hverdagen. Det er de vi bruker for å identifisere Hillevåg som sted. Landskapet defineres av en rekke høyder som danner en helning som skrår mot øst, og til slutt ender i fjorden.

Siloene til Felleskjøpet og Skretting synes fra flere steder i kommunedelen og er sammen med Lifjell, Ullandshaugtårnet og fjorden en viktige kjennetegn når man skal orientere seg. Siloene er også en viktig del av Hillevågs identitet i stor skala. Hillevågsveien, Haugåsveien, Svend Foyns gate er i sammen med Hillevågstunnelen og Kulverten.

I en litt mindre skala finner vi eksempler på bygg og steder som Kvaleberg skole, Jarlabanen, Kilden, Bikubå/Hillevågspipa, Vannassen, Torget, Hillevåg Kirke, Vårlibakken gård. Dette er steder som er direkte tilknyttet Hillevågs identitet. Her planlegger man å treffe venner, men det er også her man tilfeldigvis møter bekjente og naboer. Steder som alle lokale kjenner og kan bruke for å orientere seg i hverdagen.



Figur 5 Steder i landskapet som man orienterer seg etter.

3.3 Siktlinjer

Hillevåg ligger i en østvendt skråning, med utsikt til Ryfylke og fjorden. Grunnet lav utnyttelse og ubebygde tomter, er det noe visuell kontakt til fjorden fra Hillevågsveien i dag. Naturlige og regulerte siktakser brytes av bygg og støyskjermer, og er ikke ivaretatt i Hillevågsveien.

Det må jobbes med å bevare og styrke de siktlinje vi har, ettersom det er vanskelig å åpne en siktlinje når den først har blitt lukket. Hillevåg er en kommunedel som ligger nær fjorden, men innbyggerne oppfatter det ikke slik. Dette kommer frem av den sosiokulturelle stedsanalysen (s78).



Hillevåg kirke, Felleskjøpets siloer, Kvalebberg skole og fjorden danner bakgrunnsbilde fra Brattåsveien. Med sine forskjellige uttrykk viser de Hillevågs mangfold i landskapet. Fra Roald Amundsens vei får vi også inntrykket av landemerkene som er med på å definere Hillevågs identitet. Dette bør beholdes i planen.



Gløttet fra Hillevågsveien er en viktig del av orienteringen i landskapsrommet langs veien. Derfor skal gløttet til Sjøhagen bevares. Regulert bebyggelse i Hillevåg Næringspark vil imidlertid stenge for all sikt nedover.



3.4 Hillevågsbekken og flomsone

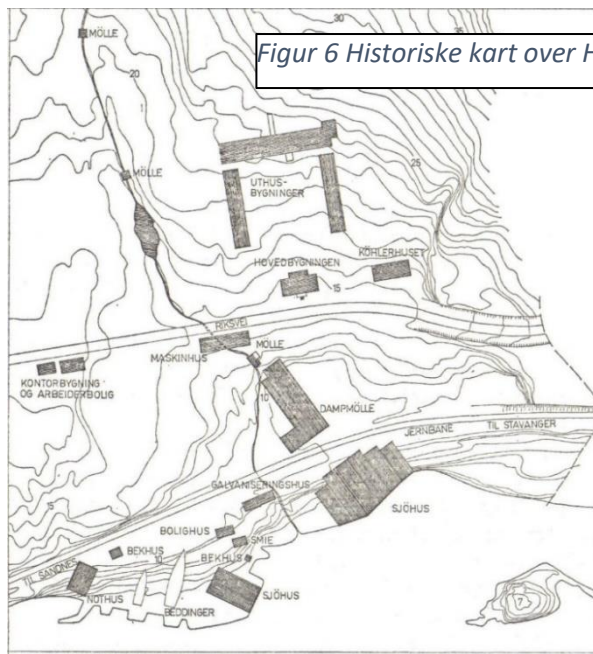
Fram til 1950 rant Hillevågsbekken i åpent bekkeløp fra Mosvannet til sjøen øst for Køhlerhuset.

Hillevågskloakken ble anlagt i 1950 og er nå en avløpstunnel mellom Mosvannet og Hillevåg. Tunnelen leder avløpet under Ryfast-krysset ved Mosvatnet, og ligger 20 meter under bakkenivå. Det blir derfor ikke aktuelt å hente fram det gamle bekkeløpet.

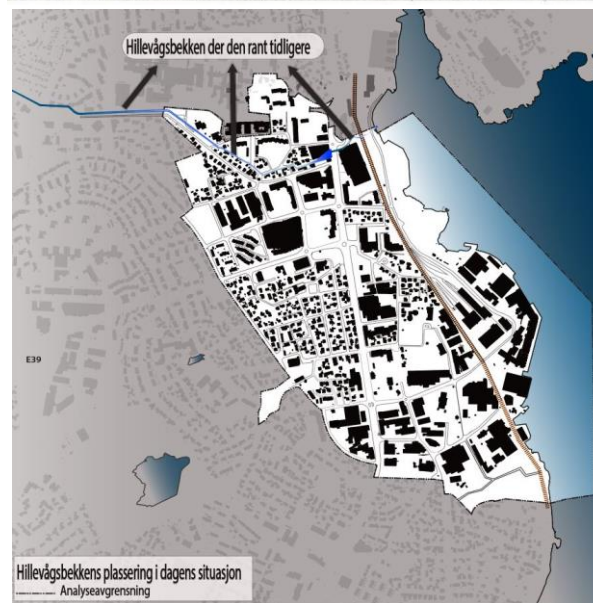
Det historiske bekkeløpet stemmer godt med traseen i kommunens flomberedskapskart. Figur 7 viser maksimal vannstand på 3-4 meter i området langs Fridtjof Nansens vei og Mygeveien. Kartet viser risiko for en utflytende flomsone øverst i Fridtjof Nansens vei.



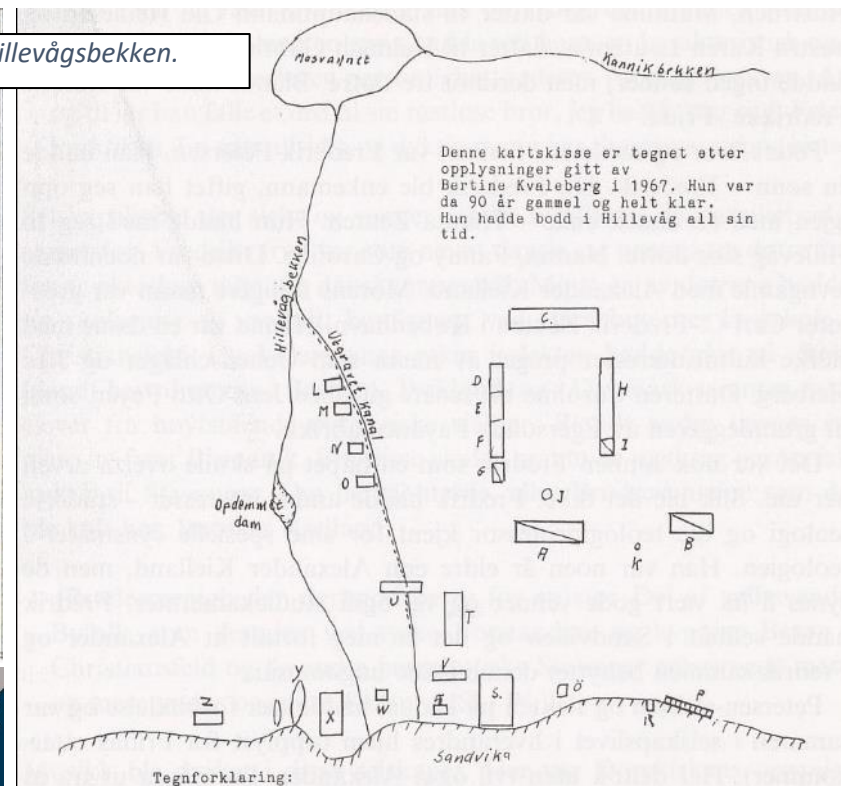
Figur 7 Flomberedskapskart, flomsone i Fridtjof Nansens vei og Mygeveien.



Figur 6 Historiske kart over Hillevågsbekken.



Figur 4 Bekkens plassering i dagens situasjon.



Denne kartskisse er tegnet etter opplysninger gitt av Bertine Kvaleberg i 1967. Hun var da 90 år gammel og helt klar. Hun hadde bodd i Hillevåg all sin tid.

Tegnforklaring:

A. Hovedhuset, B. Køhlerhuset, C. Fjøset, D. Stall, E. Seletøy m.m., F. Vognhus, G. Tjenerbolig, H. Stall for ridehester, I. Toalett, J. Marmorbasseng, K. Fontene, L. M. N. O. Møller, P. Stensatt Kai, R. Torskrønn, S. Sjøhus, T. Dampmølle, U. Maskinhus, V. Mølle, W. Smie, X. materialhus, Y. Skipsverfi, Z. Nothus.

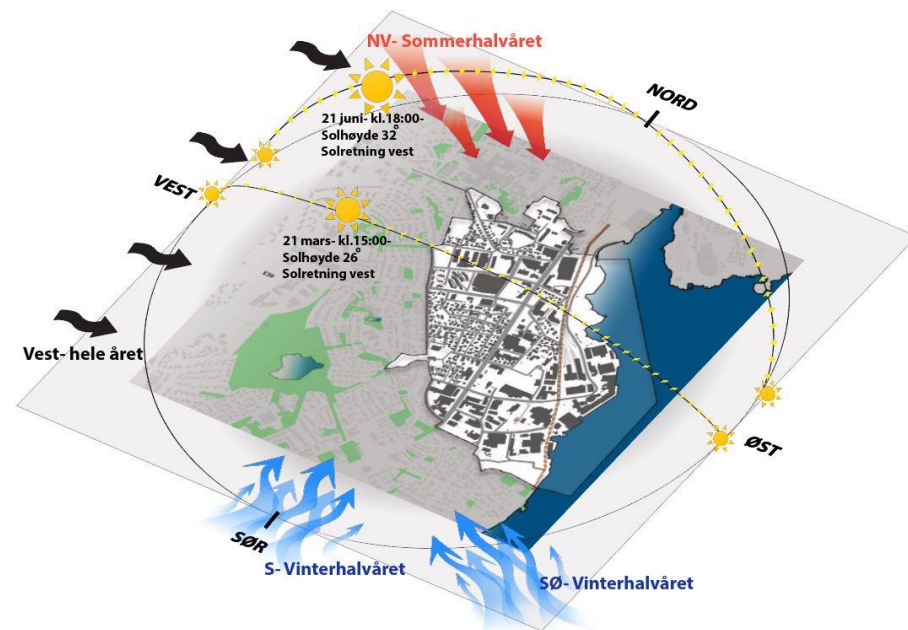
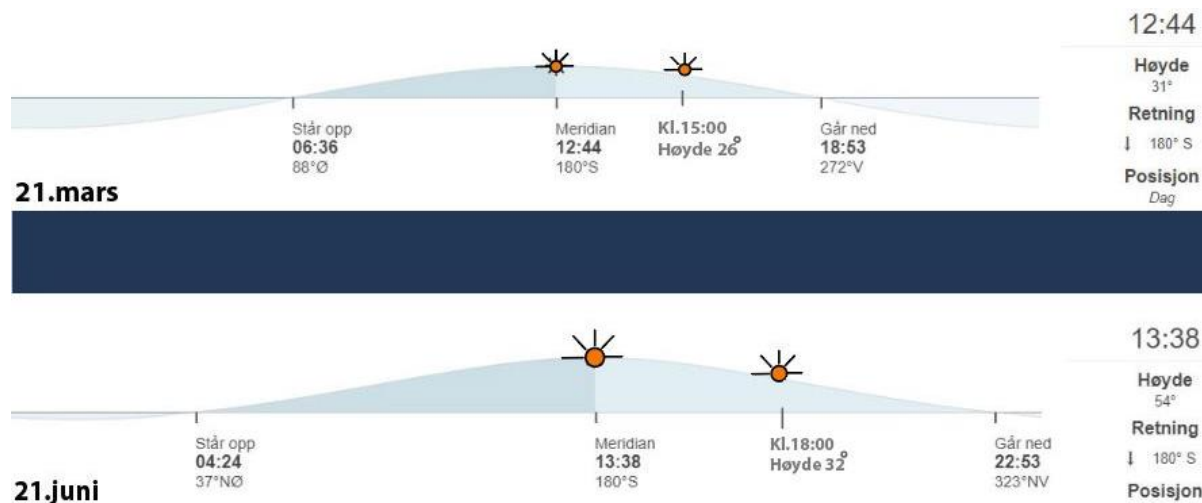


Figur 5 Fridtjof Nansens vei.

3.5 Lokalklima

De fremherskende vindretningene er fra nordvest i sommerhalvåret og fra sørsørøst i vinterhalvåret. Det vil også komme inn vind fra vest med en viss styrke. Planområdet faller ned mot sjøen i retning mot øst. Dette danner et åpent landskapsrom som påvirkes av S-SØ vind om vinteren. Det er ikke markerte høydedrag som demper eller styrer vind i planområdet.

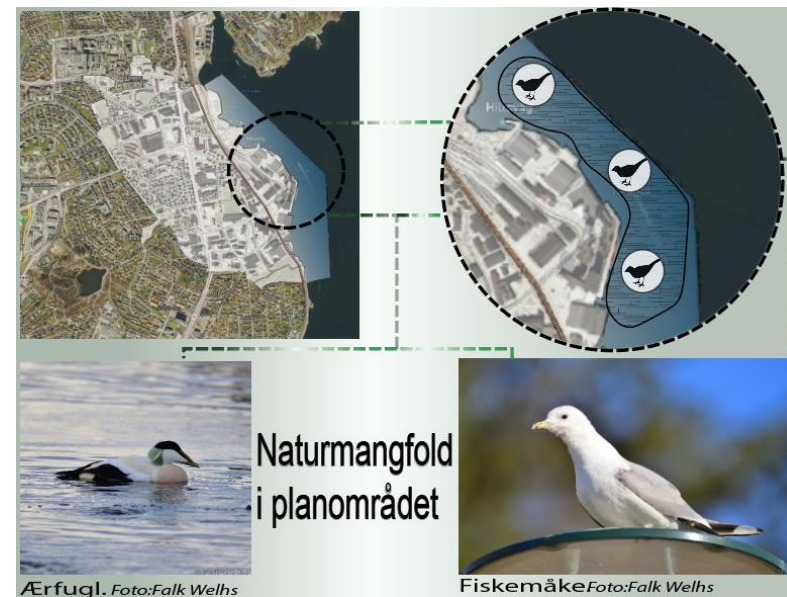
Figuren under viser solretning og solhøyde om våren 21. mars (vårjevndøgn) og om sommeren 21. juni (sommersolverv). På kveldstid kan deler av planområdet i vest være skyggelagt, mens den nedre delen som er ganske flat, får gode solforhold hele året.



3.6 Naturmangfold

Der er få eksisterende biotoper innenfor planområdet. Fra gammelt av var Hillevåg et viktig hekkeområde for fiskemåke. Fiskemåker kan lett forveksles med gråmåke som er den mest tallrike måken. Etter at området ble utbygd, har måkene fortsatt tilhold i området på store takflater og hekker i området. Bevaring av biotoper for fiskemåke blir en problemstilling ved endring av eksisterende takflater.

Det ligger ofte store flokker av dykkender (særlig ærfugl) utenfor Felleskjøpet om vinteren. Det er litt usikkert hva de beiter på, mulig det er et naturlig godt habitat. Gamle trær kan ha biotoper med moselav. I planarbeidet kartlegges trær i området og i den forbindelse trernes alder.



3.7 Grøntområder og trær

Kommunedelplanen har ikke avsatt tilstrekkelig areal til grønnstruktur, når antallet boliger økes. Omtrent 30 % av landarealet er avsatt til overordnet grønnstruktur og trafikkarealer. Av disse er kun 11 % grøntarealer (inkludert avsatt friområde i Hamnevik). I sammenlignbare utviklingsområder er det vanlig at rundt 50 % av arealet er infrastruktur og grønnstruktur.

Innenfor planområdet er det få store, rekreative arealer. Mesteparten av området er bebygd og dekket av harde flater. De arealene som finnes, er i liten grad tilrettelagt for aktiviteter og opphold. Friområdet bak Hillevåg kirke er fragmentert og dårlig tilgjengelig grunnet vegetasjon, inngjerdinger og plassering av turvei.

Forbindelsene til den overordnede grøntstrukturen er svake eller fraværende. Store deler av sjølinjen er stengt for ferdsel, og de lokale turveiene er utydelige og noen steder oppbrutte.

Eksisterende boligområder har underskudd på et sentralt lekefelt, et ballfelt og omlag 3000 m² mindre lekeplasser. En oppdelt eiendomsstruktur med mange eiere gjør det vanskelig å sette av sammenhengende arealer til formålet. Kommunen eier ingen større tomter som kan omdisponeres.



Hillevåg har underskudd på grønne områder, og det er derfor hensiktsmessig å få oversikt over store eller særlig verdifulle trær som kan inngå i framtidige grønne strukturer. Juni 2021 ble gjennomført en kartlegging av trær i området. Analysen ble supplert med innspill i sosiale medier og til kommunens nettside: [Bli venn med trærne i Hillevåg! | Stavanger kommune](#) Her er samlet en del registrerte trær som enten er enkeltstående, inngår i et grønt miljø eller utgjør en trekke.

Registreringen viser et utvalg av trær som kommunens parkavdeling har registrert, i tillegg til noen trær som beboere i området har meldt om. Oversikten er ikke komplett.



Figur 10 Blodbøk i Vårliveien 17 (privat hage).



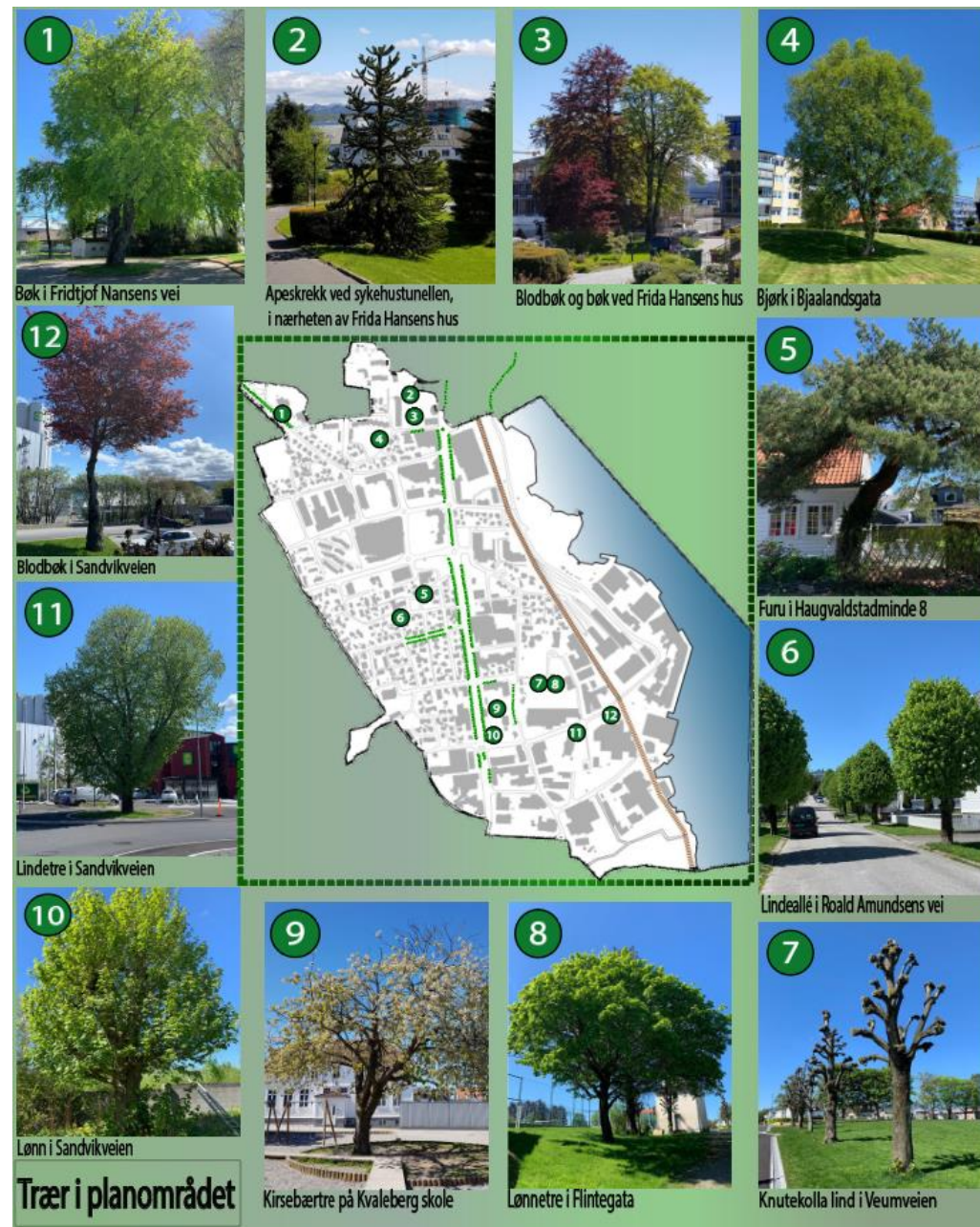
Figur 6 Trekke og trær mellom Kilden og torget.



Figur 12 Vårlibakken.

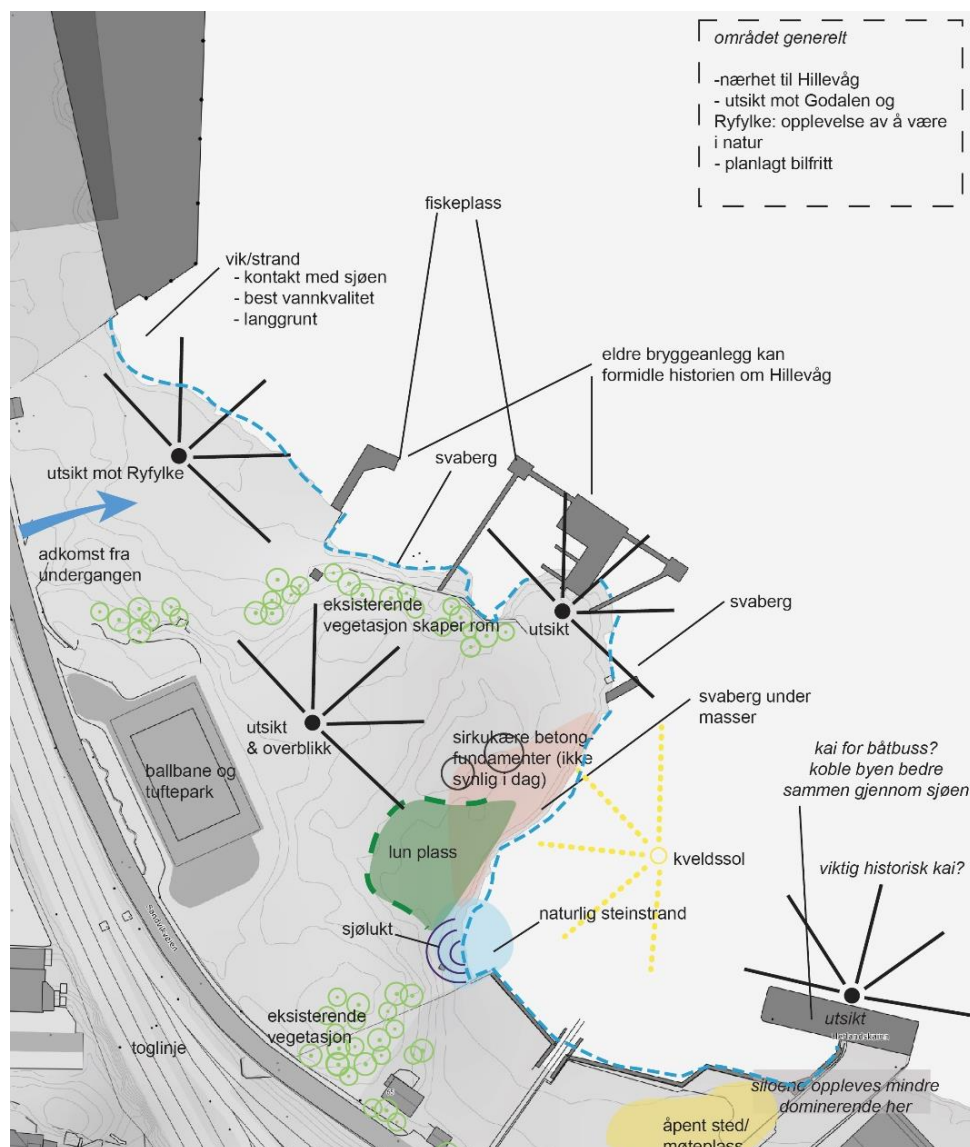


Figur 13 Torgveien ved Kilden. To store lønnetrær. Offentlig areal.

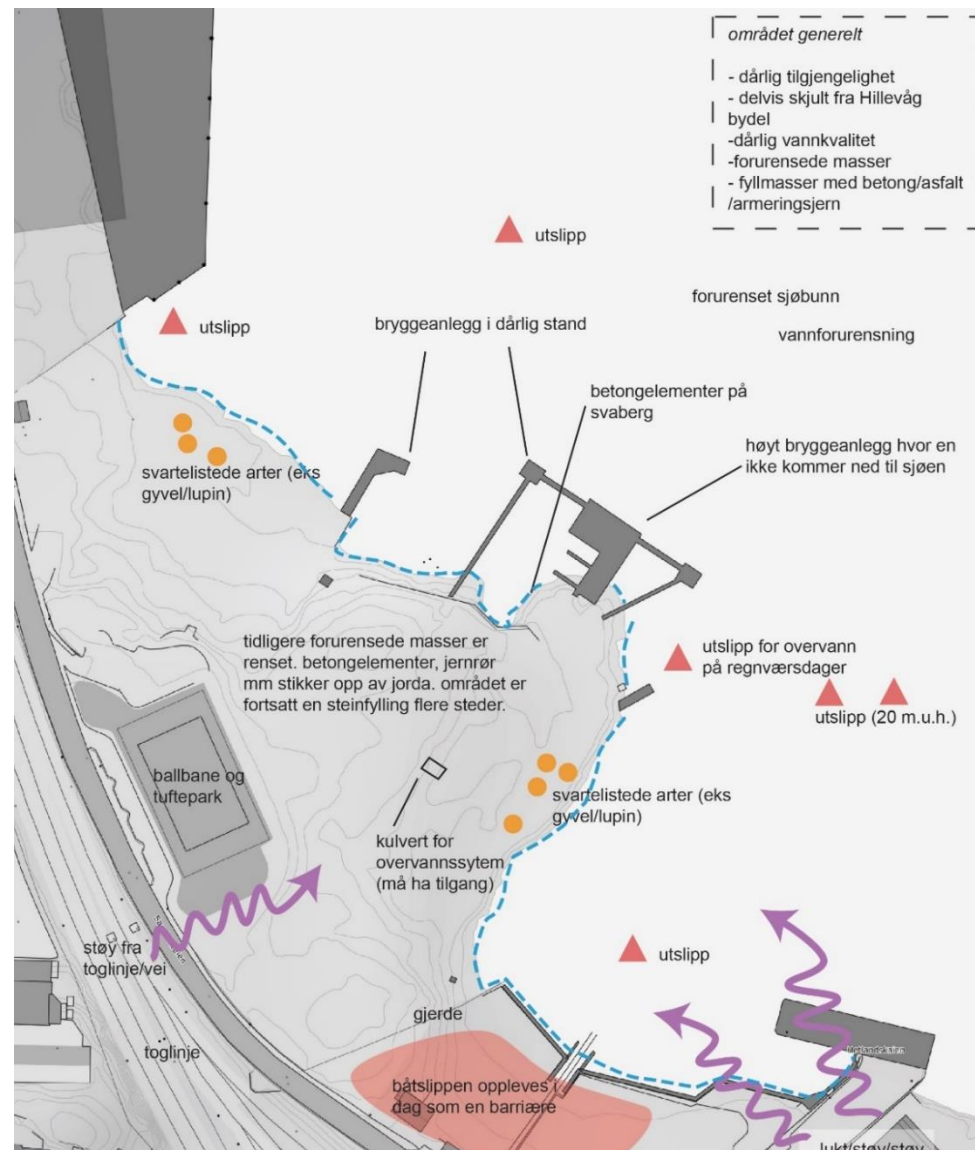


3.8 Esso-tomten

Illustrasjonene oppsummerer resultater fra oppgaver prosjektgruppen med flere jobbet med i workshop juni 2021. Sammen med medvirkningsinnspillene som er mottatt og en tidligere landskapsplan bestilt av BaneNOR, gir dette et godt grunnlag for å lage planforslaget for denne delen av områdereguleringen.



Figur 8 Registrerte kvaliteter på Esso-tomten.



Figur 167 Registrerte utfordringer på Esso-tomten.

4. Bebyggelse og byrom

I planprogrammet framgår illustrasjon av kommunale eiendommer i planområdet. Kommunen eier få tomter i området.

4.1 Bebyggelsen

Høsten 2021 gjennomføres en bedriftskartlegging som vil gi mer informasjon om næringsbyggene i planområdet.

Hillevåg har en mangfoldig bygningsstruktur. Den sosiokulturelle stedsanalysen får fram det som en kvalitet ved området i dag. Området har et stort tilbud innenfor handel og servicenæringer. Alt innenfor relativt korte gangavstander. Det bidrar til stor kompleksitet, utfordringer knyttet til trafikk og krevende naboskap mellom ulike funksjoner.

Boligbebyggelsen i området består hovedsakelig av småhusbebyggelse med eneboliger, flermannsboliger og rekkehus. Det finnes også noen eldre lavblokker på 2 til 5 etasjer. I nyere tid er det bygd nye leiligheter i blokkbebyggelse i Mitt Hillevåg. Ytterligere blokkbebyggelse er under oppføring i Mitt Hillevåg, Fridas hage og Consulens brygge. Kombinert bebyggelse som inneholder både bolig og næring finnes noen steder langs Hillevågsveien og i senterområdet ved Kilden.

Næringsbebyggelsen er spredt over hele området, med størst konsentrasjon i området mellom Hillevågsveien og sjøen. De gamle næringsområdene har lav utnyttelse og utflytende bebyggelse. Det er mangel på offentlige byrom og bebyggelsen er ikke tilpasset til menneskelig skala. Næringsbebyggelsen og de nye boligfeltene har en større og mer grovmasket skala enn den gamle trehusbebyggelsen.

H41, Stavanger Sør (tidligere Hillevåg Næringspark) er det største regulerte delfeltet for næring. Området har plass til opp mot 5000 nye kontorarbeidsplasser. På østsiden av Hillevågsveien, fra Sandvikveien og nordover, løses bebyggelsen opp i en fragmentert struktur uten definerte grenser mellom de ulike bolig- og næringsområdene. Området har ikke en gjennomgående strukturell orden. Det er dårlige overganger mellom bolig og næring på østsiden av Hillevågsveien, og rundt senterområdet i nord.

Handelsvirksomhet er spredt over store deler av planområdet. Detaljhandel med varer som klær, sko, vesker osv. er hovedsakelig samlet i området vist som bydelssenter i kommuneplanen, med Kilden som største aktør.



4.2 Sosial infrastruktur og møteplasser

Eksisterende barnehager er dårlig fordelt i bydelen. Det er en stor konsentrasjon av barnehager i Bekkefarene. Det er noe overkapasitet i barnehager i området i dag, men en stor del av kapasiteten er etablert midlertidig (Bekketunet). Kvalaberg skole ligger sentralt plassert i planområdet. Barneskolene har liten overskuddskapasitet, og kapasiteten må derfor økes innen få år. For ungdomstrinnet er kapasiteten god. Hillevåg har et variert helsetilbud med bl.a. flere sykehjem, aldersboliger, eldrecenter, legesenter og fysioterapi.

De siste årene har uteområder blitt benyttet til møteplasser. Både Hillevåg torg og «parkveien» er blitt brukt til bydelsarrangementer. De fleste møteplassene som er registrert innendørs på eies av organisasjoner med sine behov. Av offentlige bygg har vi skolene, barnehagene, Frida Hansens hus, Hillevåg kirke og Stavanger skolemuseum. Ingen av disse kan tilby faste lokaler for organisert aktivitet for oppbevaring av utstyr og aktivitet. Der er ingen store lokaler innenfor planområdet som kan romme mange mennesker. Det nærmeste store lokalet er Bekkefarene bydelshus.

Frida Hansens hus, Skipper Worse Ågesentunet, Hillevåg kirke, Jarlahuset og Pådriv har lokaler som grupper utenfra kan leie. Men disse tilbudene dekker neppe lavterskelbehov som barnebursdager og mer spontane arrangement. Skoler og barnehager tilrettelegger for noe aktivitet utenfor skoletid.

4.3 Byrom

Store næringstomter og grupper av boligeiendommer, hvor det i dag ikke er offentlig gjennomgang, utgjør betydelig barrierevirkning. Hillevågsveien er bydelens mest sentrale byrom, men gateløpet er fragmentert, med bebyggelse som ligger langt fra gaten, og støygjerd og parkeringsplasser mellom. Veien er dominert av grå flater, høy fart og støy. Mennesker gis liten plass i tverrsnittet. Det er ingen skjerming mellom fortau og kjørefelt hverken i form av romdannende fysiske elementer eller avstand. Næringseiendommer flyter over i veiareal uten avgrensede avkjørsler, fortau mangler flere steder og mye næringstrafikk skaper utrygge situasjoner. De mangler et klart program som følges opp med utforming og materialbruk.

Bygningene i bydelssenteret domineres av store innadvendte bygninger. Bygningene spiller i liten grad sammen for å skape klart definerte byrom og et helhetlig visuelt miljø. Hillevåg torg er nylig opparbeidet, og høsten 2021 anlegges en ny lekeinstallasjon på torget. En stor del av torget er asfaltert eller dekket med hardt beleg. Lekeplassen ved Haugvaldstadminde har også en stor flate med asfalt. Når Myrvangveien opparbeides på nytt etter gravearbeidet, vil gaten foran lekeplassen frigjøres for parkerte biler. På tross av enveiskjøring er Bergsagelveien fortsatt dominert av biltrafikk.



5. Mobilitet

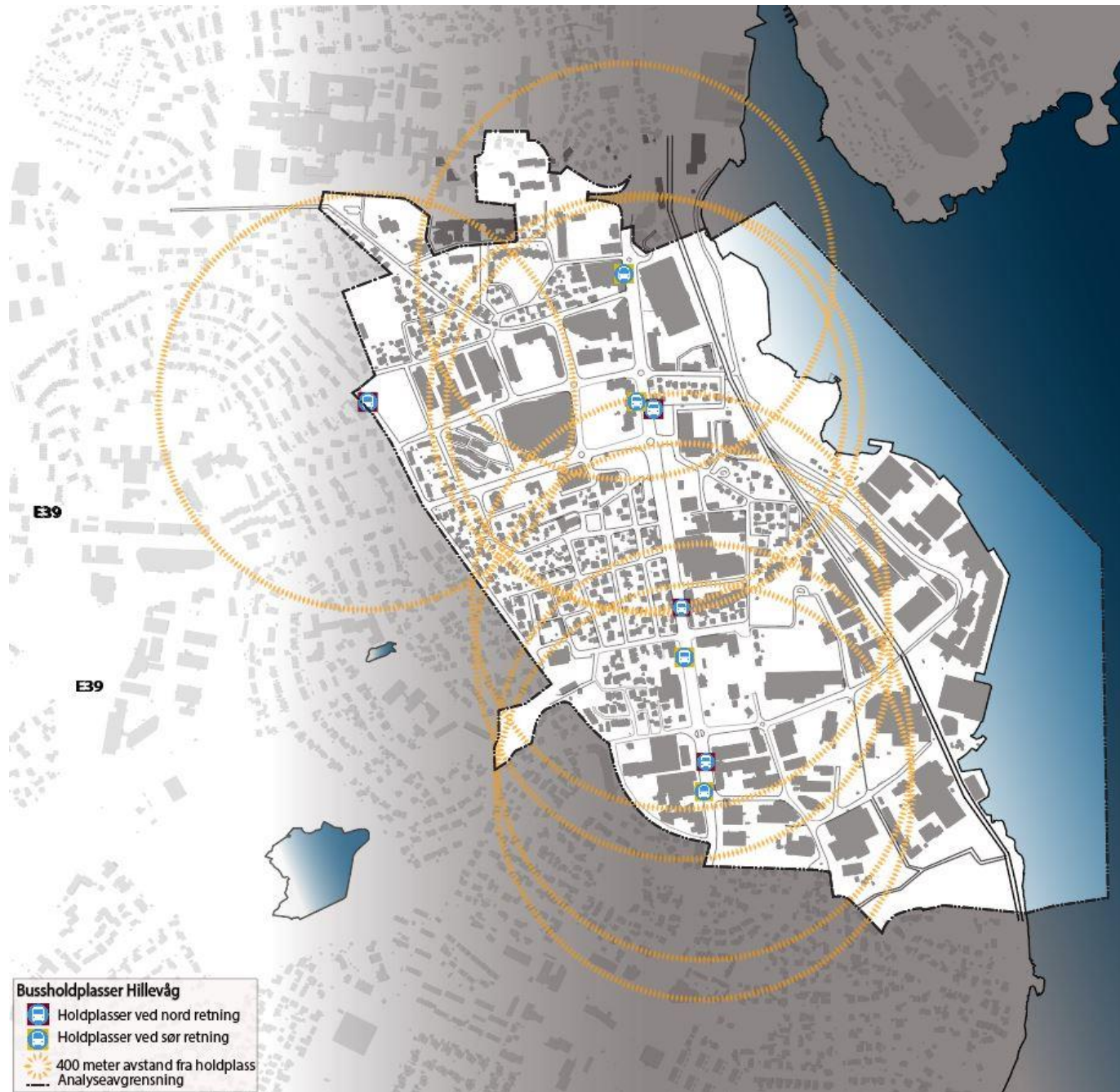
5.1 Kollektivnett

Hillevåg har et busstilbud både ved både Hillevågsveien og Haugåsveien. Hillevågsveien er en del av bussveien og har bussruter med høy frekvens. Bussveien er nå opparbeidet gjennom Hillevåg frem til Haugåsveien hvor den videre veien frem til Paradis og sentrum skal planlegges av fylket. Når bussveien er ferdig, vil fylkesveien ha prioritering for buss i alle rundkjøringer og kryss. Det vil gjøre at biltrafikken fra planområdet vil måtte vente på bussene for å komme inn på fylkesveien. Det legges opp til et transportsystem som bygger på kortreist hverdagsliv og at det meste av trafikken skal skje med gange, sykkel og kollektiv.

Jærbanen går gjennom området langs sjøen og industriområdet i øst. Hillevåg har ikke egen togstasjon, men betjenes i dag ved Paradis stasjon i nord og Mariero stasjon i sør. Det går tog hvert kvarter på strekningen i rushet.

I planområdet er det i dag fire busstopp langs Hillevågsveien. I figuren under vises hver bussholdeplass med tilhørende influensområde på 500m. Holdeplassen i Svend Foyns gate betjener bussrute 11 mellom Stavanger sentrum og Jåttåvågen via sykehuset.

Hillevåg har byens første mobilitetspunkt lokalisert på Hillevåg torg. Mobilitetspunktet tilbyr forskjellige mobilitetsstilbud og skal gjøre overgangen mellom mobilitetstjenester enklere. På Hillevåg torg tilbys det bysykler, elektriske sparkesykler og en bildelingstjeneste.

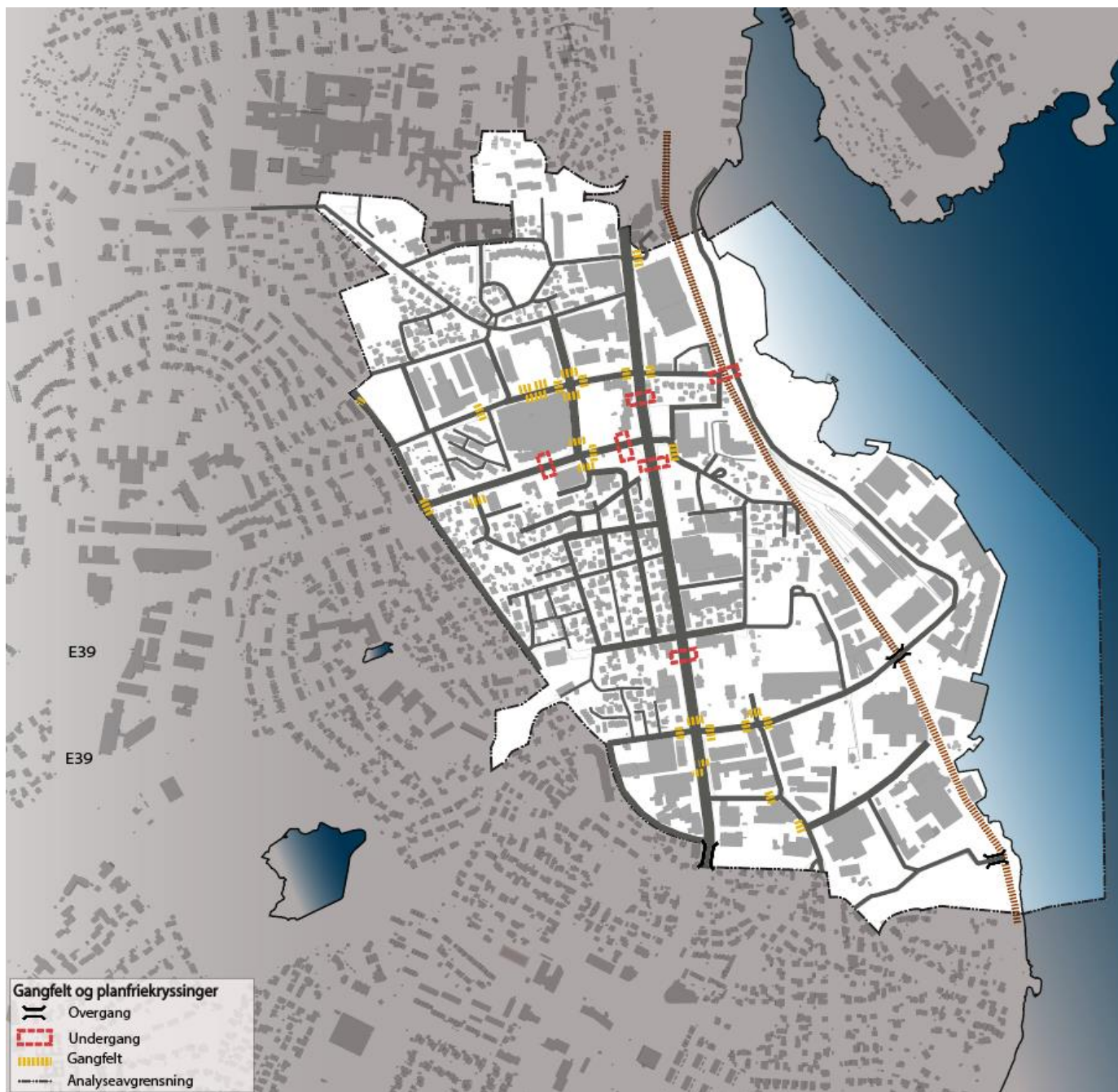


5.2 Gangnettet

Gangnettet i Hillevåg preges av sammensetningen av industri, næring, bolig, bussvei og jernbane som ligger side om side. Sammensetningen av arealformål gjør at bydelen har korte avstander og legger til rette for kortreiste hverdagsliv. Samtidig gir sammensetningen utfordringer for trafiksikkerheten, fremkommeligheten og komforten for gående. Dette gjør at gangnettet er særlig viktig i Hillevåg. Bergsagelveien og Sjøhagen er i dag uoversiktlig og trafikkfarlig som skolevei.

Gangnettet har nord-sør forbindelser på begge sider av Hillevågsveien. På vestsiden av bussveien går disse forbindelsene gjennom boligområdet ved Myrvangveien som leder til undergangen til Kvalaberg skole. Torgveien og Garterveien ved bydelscenteret er en viktig del av gang- og sykkelnettet, men preges av mye biltrafikk. På østsiden går gangnettet gjennom Parkveien som skal opparbeides fra Bergsagelveien, Sjøhagen og frem til Gandsbakken. På denne strekningen er tungtransport og trafiksikkerhet en stor utfordring.

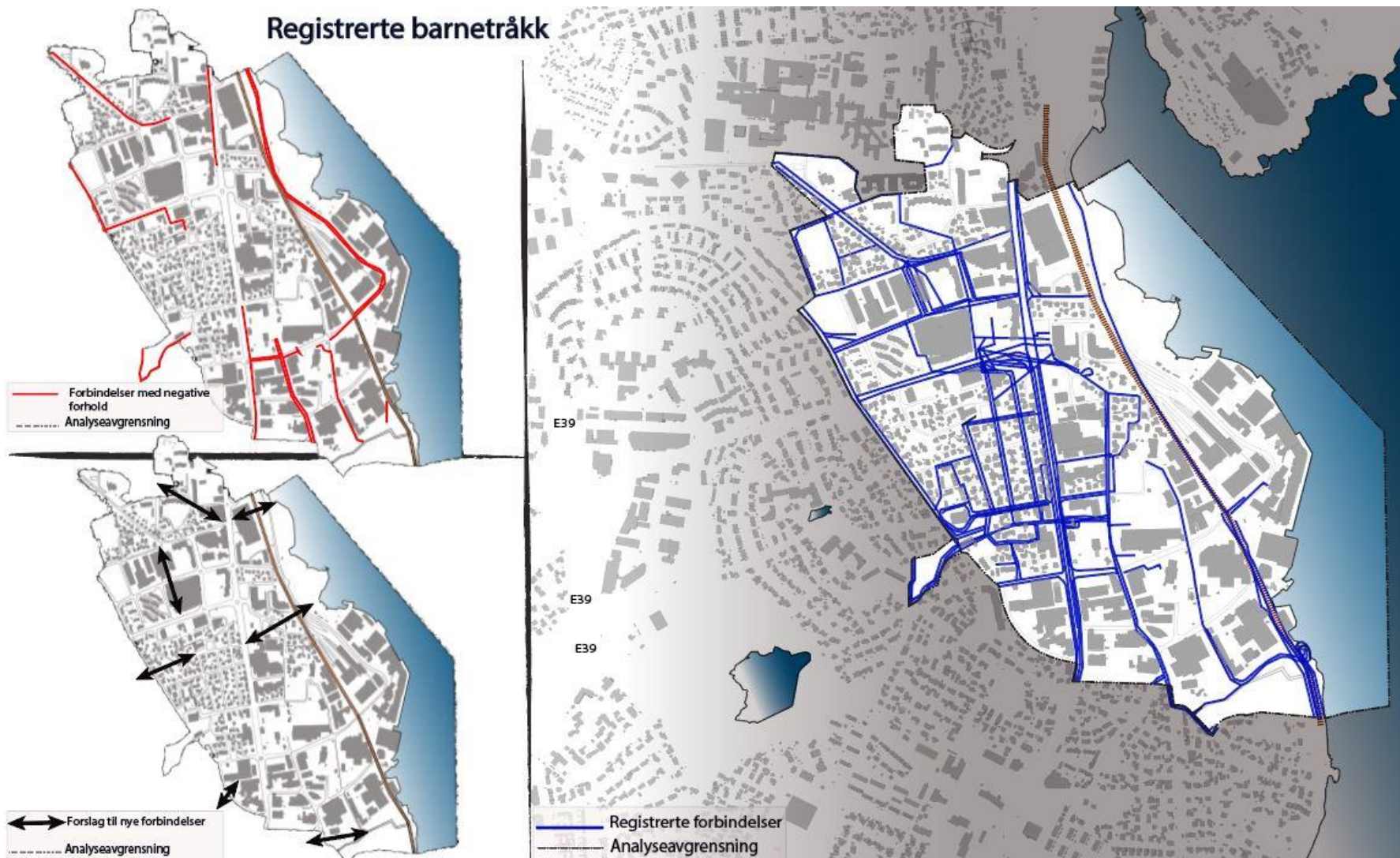
De viktigste gangaksene mellom øst og vest er Fridtjov Nansens vei og Torgveien som begge leder til bydelscenteret, og forbindelsen mellom Kvalaberg skole og Vanassen som går gjennom Vårlibakken. Gangnettet mellom øst og vest er mangelfullt fordi Hillevågsveien og jernbanen har få kryssingsmuligheter og utgjør barrierer for gående. Lengste avstand mellom to kryssinger av Hillevågsveien er i dag 390 m, og det er kun 3 kryssinger av jernbanesporene langs en strekning på 1400 m. Trafikkmengden langs hovedveiene gjør også at disse er ukomfortable og lite attraktive for gående.



Illustrasjonen viser resultat av snarveiprosjektet som kartla de eksisterende og manglende forbindelser i Hillevågsområdet. Noen av forbindelsene som foreslås eksisterer allerede, men er av forskjellige grunner lite brukt.

De røde strekene markerer forbindelser som oppleves negative. Forbindelsene som karakteriseres som negative er gjerne forbundet med trafiksikkerhet, dårlig skilting eller vedlikehold. Turveier og andre forbindelser som er adskilt fra biltrafikk trekkes frem som særlig attraktive.

Illustrasjonen viser at gangnettet er mer brukt og mer finmasket på vestsiden av Hillevågsveien. Prosjektet begrunner dette med at det er både flere beboere og destinasjoner på denne siden.

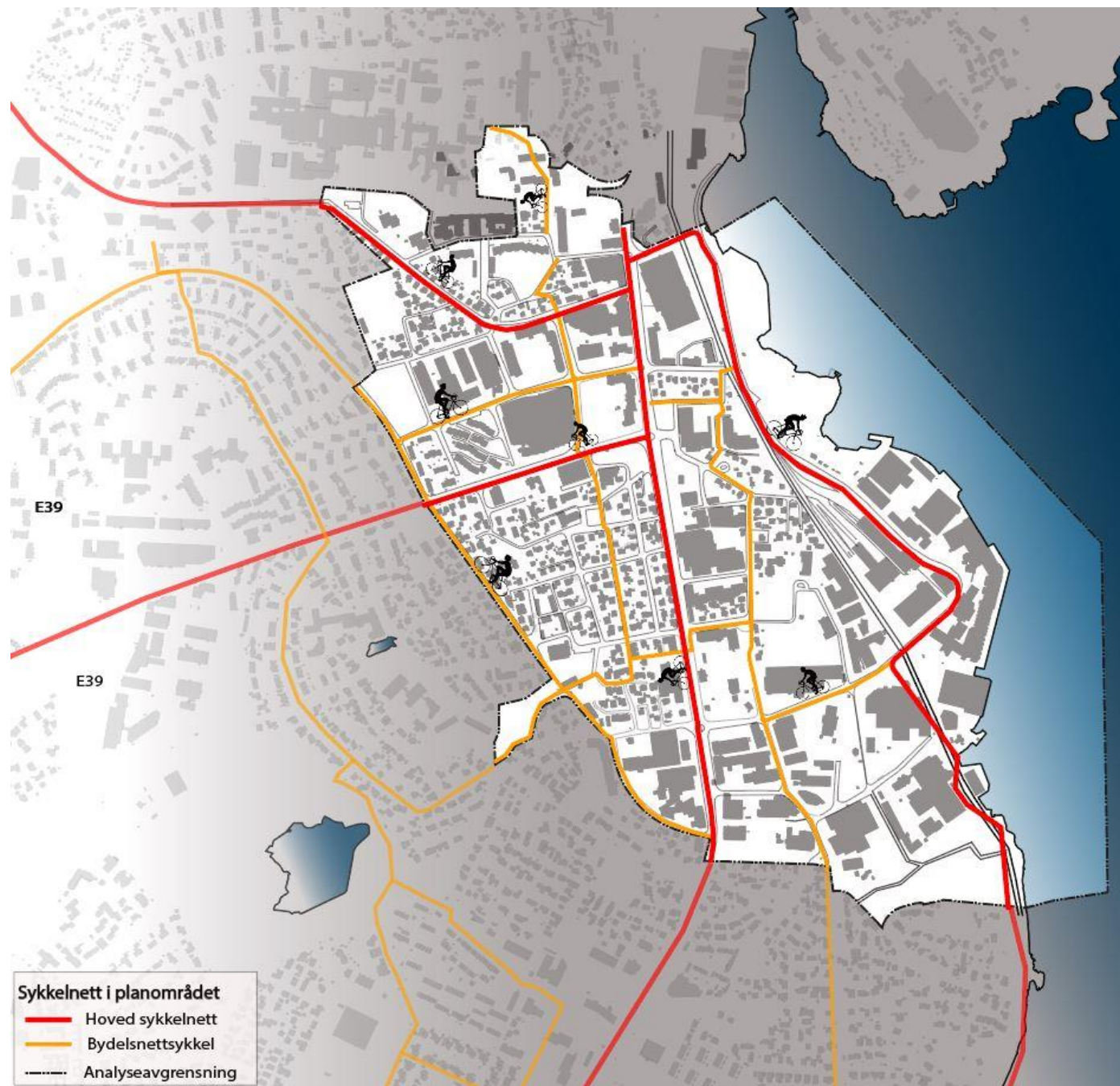


5.3 Sykkelveier

Hillevåg har både et hovednett og lokalnett for syklist. Hovednettet har to gjennomgående forbindelser mellom nord og sør, den ene langs Hillevågsveien og den andre langs Sandvikveien som er en del av Gandsfjordruta og leder videre til Paradis. Disse to forbindelsene forbindes i Hamneveien, hovednettet viser også en forbindelse noe lenger nord som ikke er opparbeidet i dag. Fra Hillevågsveien går det to forbindelser vestover i Haugåsveien og i Fridtjov Nansens vei. Fra Haugåsveien kobler sykkelnettet seg på sykkelstamveien.

Lokalnettet er noe mer finmasket enn hovednettet. På østsiden av Hillevågsveien går nettet gjennom Bergsagelveien og Sjøhagen som en nord-sør forbindelse. På vestsiden av Hillevågsveien har lokalnettet to parallelle traseer, en langs Svend Foyns gate og en gjennom Myrvangveien og Gartnerveien. Det er også to forbindelser vestover, en langs Torgveien og en langs Vårlibakken.

Hovednettet i Hillevågsveien og Haugåsveien er tilrettelagt for syklist med sykkelfelt. Gandfjordruta har en sykkelsti separert fra veitrafikk frem til Sandvikveien. Lokalnettet er i liten grad tilrettelagt for syklist og syklistene deler veien med andre trafikanter.

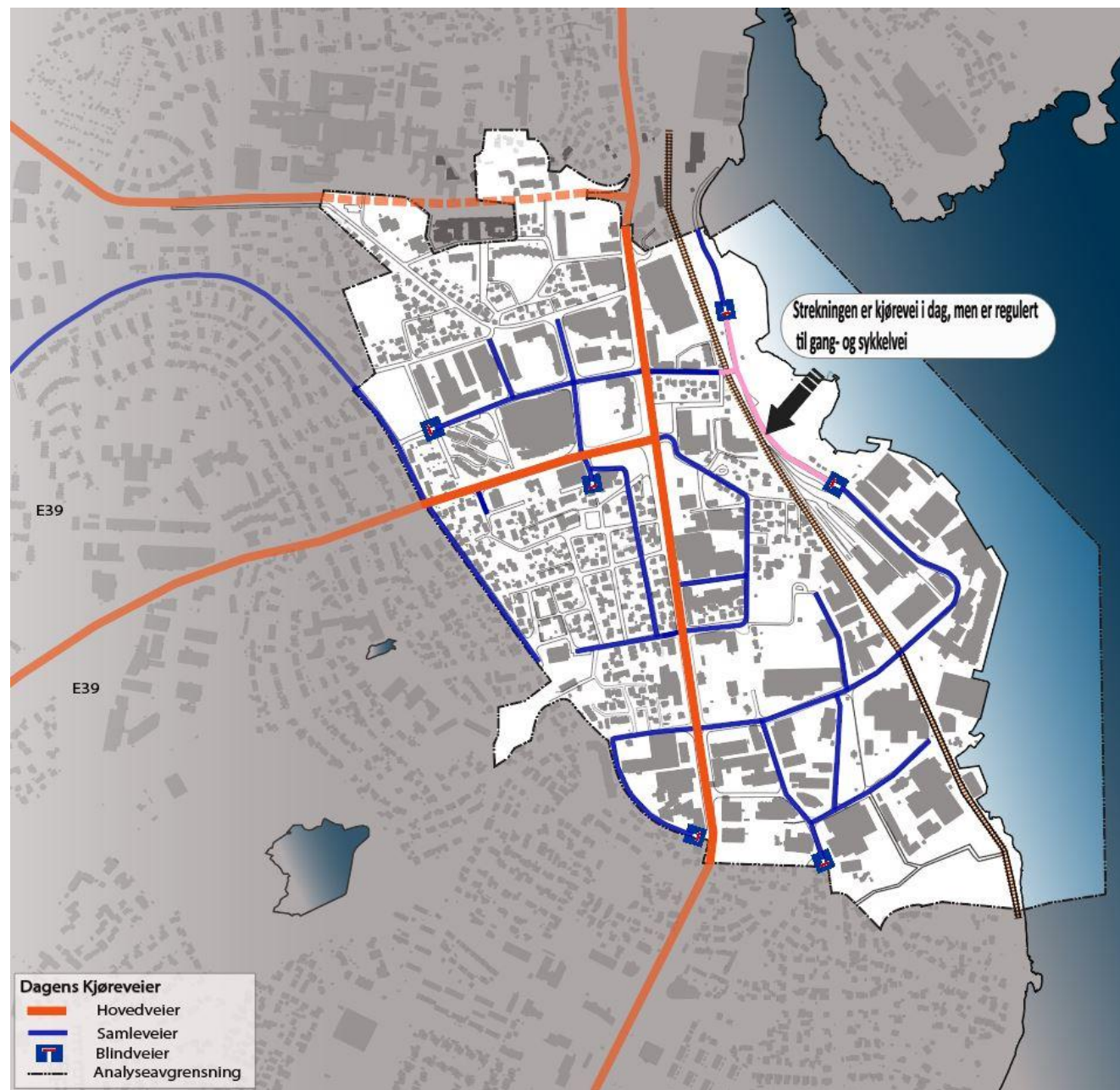


5.4 Transportsystemet for kjørende

Hillevåg utgjør et stort område med mye trafikk. E39 går gjennom hele kommunedelen fra nord til sør samtidig som flere fylkesveier forbinder området, både nord-sør og øst-vest.

Vegnettet består av et hierarki av veier og gater, med hovedveier, samleveier og atkomstgater/boliggater.

Hillevåg har fylkesveg 44 (Hillevågsveien) og Haugåsveien som hovedårene i transportsystemet. Fylkesveien er en del av bussveisystemet.



Hovedveier

Fv. 44 Hillevågsveien

Fylkesveg 44 er en hovedveg som går fra Stavanger til Sandnes og videre ned til Flekkefjord. Fylkesvegen er en viktig veglenke mellom Stavanger og Sandnes. På strekningen innenfor planområdet er fylkesvegen også en del av bussveien som er et høyverdig kollektivsystem på Nord Jæren.

Trafikken på Hillevåg består for det meste av gjennomgangstrafikk på fylkesvei 44 med en andel tungtrafikk som ligger på 6 – 7 prosent. Dette tilsvarer omtrent 945 tunge kjøretøy i døgnet på strekningen mellom Skjæringen i sør og krysset ved Haugåsveien i nord. Strekningen Haugåsveien - Hillevågstunnelen har en andel tunge kjøretøy på omtrent 1150 i døgnet. Samlet årstdøgntrafikk på denne strekningen ligger på 19 300 mens strekningen fra Skjæringen til Haugåsveien har en årstdøgntrafikk på 13 500. Hele strekningen har en lengde på ca. 1,3 km.

Fv. 44 er en hovedsykkelforbindelse og en del av Hinnaruten. Veien har sykkelfelt med bredde 1,7-1,8 meter.

Med bakgrunn i klimaforliket og mål om nullvekst i personbiltransporten, kortreist hverdagsliv og planens tilrettelegging for trafikkavvikling, har Stavanger kommune argumentert for å styrke byutviklingsaksen. Dette skal skje ved å gi aksen en bymessig utforming og å prioritere framkommelighet for kollektivtransport og sykkel.

Haugåsveien

Haugåsveien er en hovedveg med en lengde på 800 meter og strekker seg fra rundkjøring ved Auglendsveien i vest til rundkjøring ved fv. 44 i øst. Vegen fungerer som en tverrforbindelse for kobling mellom E39 og fv.44 i Hillevåg bydel. Årstdøgntrafikken ble i 2019 målt til 12 300 med 7 prosent tunge kjøretøy.

Haugåsveien har fortau på begge sider på hele strekningen samtidig som vegen er en hovedforbindelse for sykkel. Den må derfor ha gode forhold for både syklist og gående. I dag er det tosidig sykkelfelt med bredde 1,5 meter og fortau med varierende bredde.

Samleveier

I tillegg til hovedveier gjennom området, er det flere samleveier som betjener de ulike byggeområdene i Hillevåg. Samleveiene vil samle trafikken fra byggeområder og videre ut til hovedveiene.



Figur 9 Tverrsnitt fv. 44 Hillevågsveien som viser ferdig bygd midtstilt bussvei.



Figur 10 Tverrsnitt Haugåsveien med sykkelfelt og fortau.



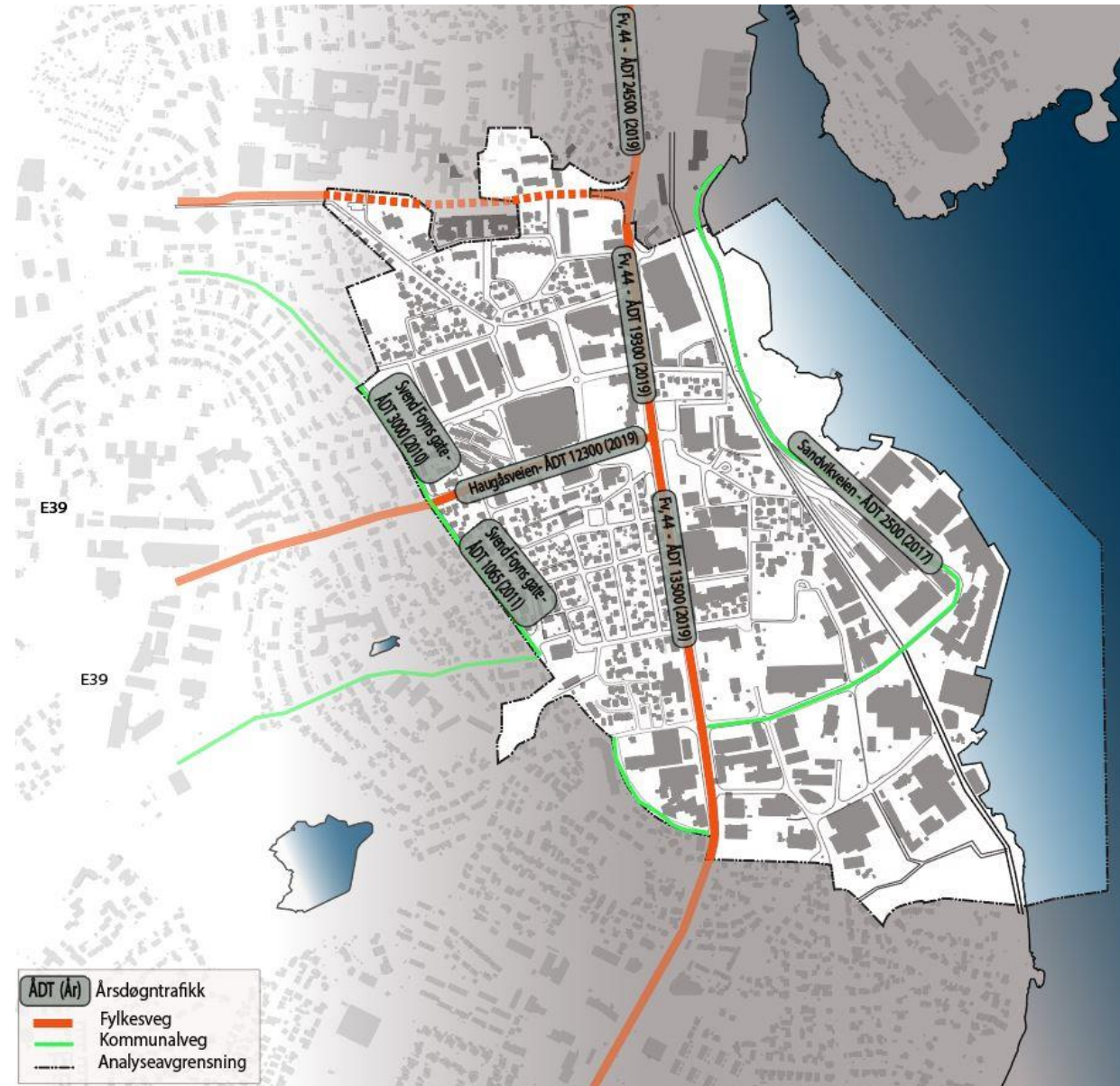
Figur 11 Tverrsnitt Bergsagelveien.

Adkomstveier/boliggater

I den bygde byen i Hillevåg, er det flere atkomstveier eller boliggater. Disse vil i stor grad bli værende som i dag i områdene som er bygd ut med småhusbebyggelse. I områdene for byfornyelse vil det bli lagt til rette for at atkomst samles i færrest mulige atkomster for et utbyggingsområde.



Figur 12 Tverrsnitt Myrvangveien.



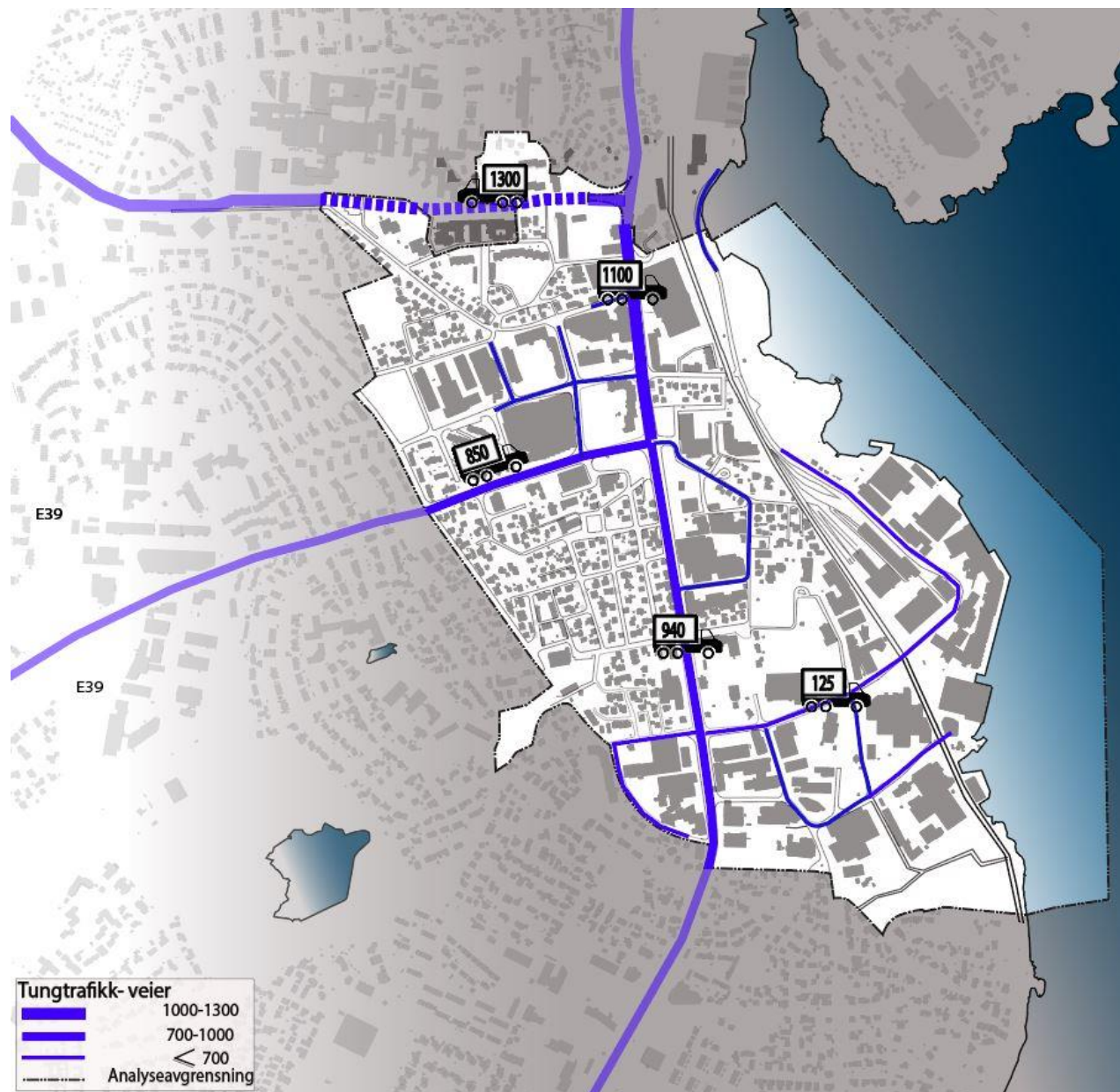
Figur 13 Trafikkmengder fra Statens vegvesen vegkart (dagens situasjon).

5.5 Tungtransport og sjøtransport

Området er i dag preget av mye næring, både gjennomgående tungtrafikk på fylkesveg 44 samtidig som Hillevåg bydel har mange bedrifter og varehus som krever levering med store kjøretøy.

Skretting og Felleskjøpet eier og disponerer de gjenværende dypvannskaiene som er i aktiv bruk i Gandsfjorden innenfor Stavanger kommune. Felleskjøpets kai fungerer som en aktiv industrihavn. Spesielt gjelder dette kaiområdene i nær tilknytning til siloen i sør. Skrettings silo og forfabrikk ligger vest for jernbanen, men er tilknyttet utenforliggende kaiarealer via tunnel under jernbanen. Det er stor aktivitet på Skrettings to kaier fordi det meste av Skrettings godsleveranser skjer på skip. I tillegg finnes Hetlandskaien som eies av Stavangerregionen havn IKS. Havnefronten på hele strekningen fra Hetlandskaien i nord til Skretting i sør er utilgjengelig for ferdsel.

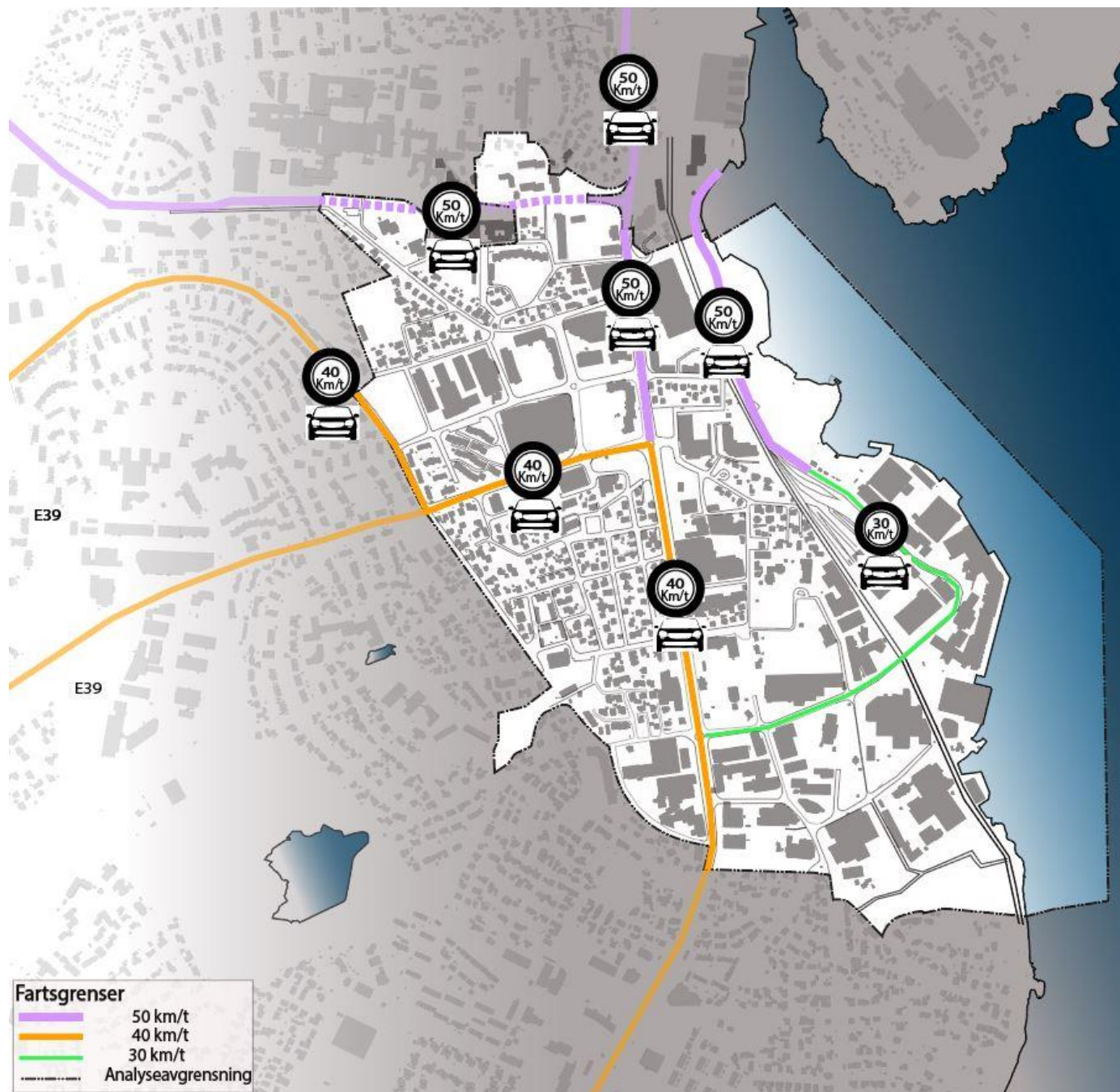
Prosjektgruppen, Pådriv og Grønn by gjennomfører en bedriftskartlegging høsten 2021 som vil gi mer informasjon om næringstransport og varelevering.



Figur 14 Antall tunge kjøretøy per. døgn på veinettet.

5.6 Fartsgrenser

Hillevågsveien har i dag fartsgrense 40 km/t på strekket som har midtstilt kollektivfelt. Fra Haugåsveien og videre nordover er fartsgrense 50 km/t. Når bussveien står ferdigstilt på dette strekket med kryssing i plan ved holdeplass vil fartsgrensen også bli 40 km/t her. Haugåsveien har fartsgrense 40 km/t.



5.7 Parkering

Parkering er et viktig tema for stedsanalysen fordi Hillevåg har en variert arealsammensetning og et godt kollektivtilbud fra bussveien. Hillevågs sammensetning av arbeidsplasser, varehandel, helsetilbud og boliger skaper en variert etterspørsel etter parkering. Denne etterspørselen betjenes gjennom overflateparkering, parkeringsanlegg og parkering i bolig gatene.

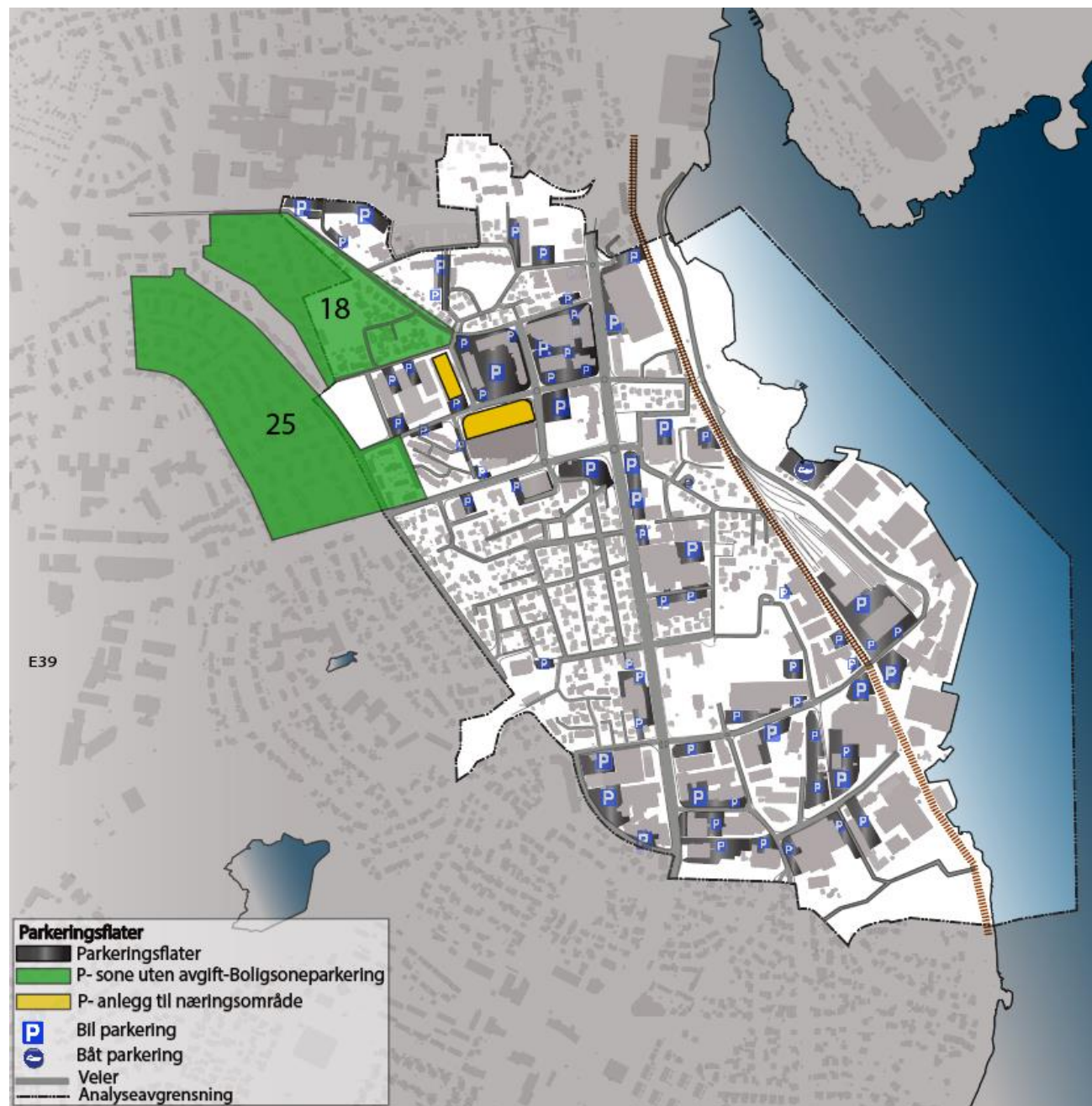
Overflateparkeringen i Hillevåg skjer ved flere store asfalterte flater som fungerer både som parkering, lagring og varelevering. Disse arealene finner man typisk rundt næringslokalene som inneholder handel, kontorbygg eller industri. Arealene fremstår som grå og utflytende med forskjellig grad av strukturering.

Overflateparkeringenes funksjon og størrelse gjør at de ofte utgjør en barriere-effekt for gående og syklende.

Parkeringsanleggene i Hillevåg finner man ved de største næringsarealene og ved noen av leilighetsbyggene. Kilden har et stort parkeringsanlegg ved Torgveien som betjener kunder til senteret. Det ligger også et parkeringsanlegg under sykehusavdelingen i Fridtjov Nansens vei.

Hillevåg er innenfor parkeringssone 1 i kommuneplanen som stiller strenge krav til antall parkeringsplasser og boligene skal i prinsipp løse parkering på egen grunn. Det er to soner for boligparkering, begge sonene ligger i nordvestlig del av planområdet. I øvrige bolig gater er det mye gateparkering, og det er kommet innspill om at mye av gateparkeringen er fremmedparkering.

Kommuneplanens retningslinjer for parkering sier at parkering bør samles i parkeringsanlegg under bakken. Parkeringsanleggene skal legges opp til sambruk mellom bolig og næring, og plasseres slik at avstanden mellom bebyggelse og nærmeste kollektivholdeplass er kortere enn mellom bebyggelsen og parkeringsanlegg. Utendørs parkeringsareal bør gis en estetisk god utforming med bruk av vegetasjon.



Parkering i gatene

Det er gjennomført to parkeringsanalyser for å undersøke boligenes behov for gateparkering i planområdet. Begge tar utgangspunkt i kommuneplanens krav til parkering og viser at det er noen boliger som har behov for gateparkering. Behovet kommer fra boliger som ikke har parkering på egen grunn og boliger som er blitt omgjort til flere boenheter uten å ha tilrettelagt for økt parkering. Behovet for gateparkering vurderes til å være lite sammenlignet med det tilgjengelige parkeringsarealet i gatene og at dette arealet kan omdisponeres i flere gater.



Figur 16 Gateparkering i Køhlers vei og Bispeladegård.



Figur 15 Eksempel på utflytende bakkeparkering ved Verveien.

6. Bymiljøutfordringer

Transformasjon med bokvalitet og småindustri

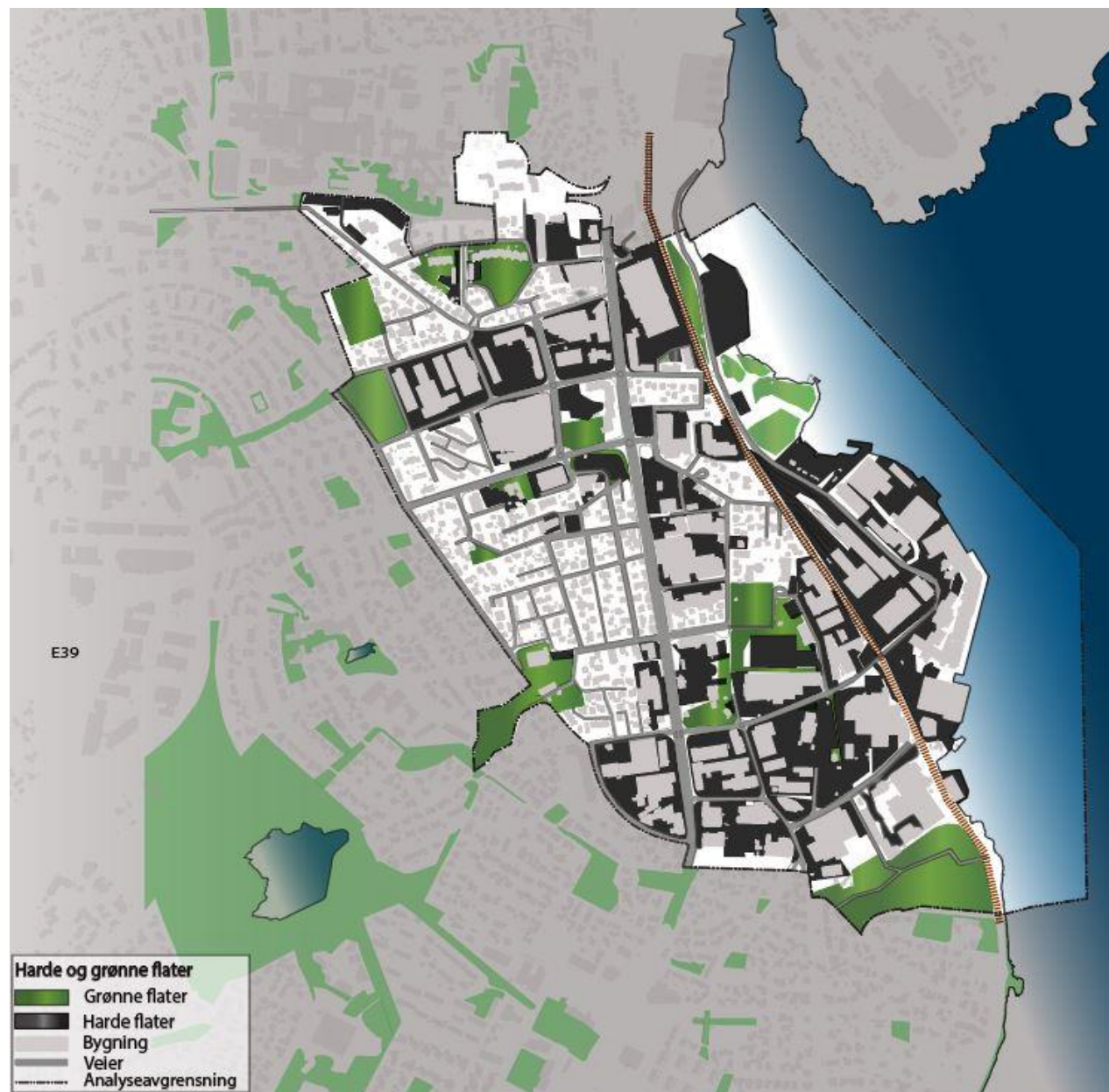
Utviklingspotensialet finnes i flere lavt utnyttet og til dels skjemmende næringsområder. Tiltak for å gi bomiljøene gode kvaliteter prioriteres høyt i området. Ny boligbebyggelse krever en god og samlet grønnstruktur av tilstrekkelig størrelse. Fortetting av området må tilføre området nye kvaliteter, og ikke gå på bekostning av eksisterende grønnstruktur og andre bokvaliteter.

Trafikk, trafiksikkerhet og opplevd utrygghet

Det er generelt mye biltrafikk i Hillevåg og man opplever at det er lett å finne parkeringsplass. Boliggater og store grå flater innbyr til mye bilparkering. Næringstrafikken skal sikres fremkommelighet, samtidig som fotgjengere og syklistene skal sikres trygg ferdsel. Eksisterende næringsarealer har utflytende atkomster mot offentlig vei. Mange bedrifter er avhengig av at tungtransport og næringstransport fungerer godt. Tungtrafikken er en utfordring i forhold til både trafiksikkerhet og trivsel for beboere. Støy fra biltrafikk og jernbane er en utfordring som meldes inn i mange merknader fra beboere i området. Omstilling fra bilbruk til miljøvennlig transport vil løse mye, men det kan ta lang tid å oppnå dette.

Barrierer

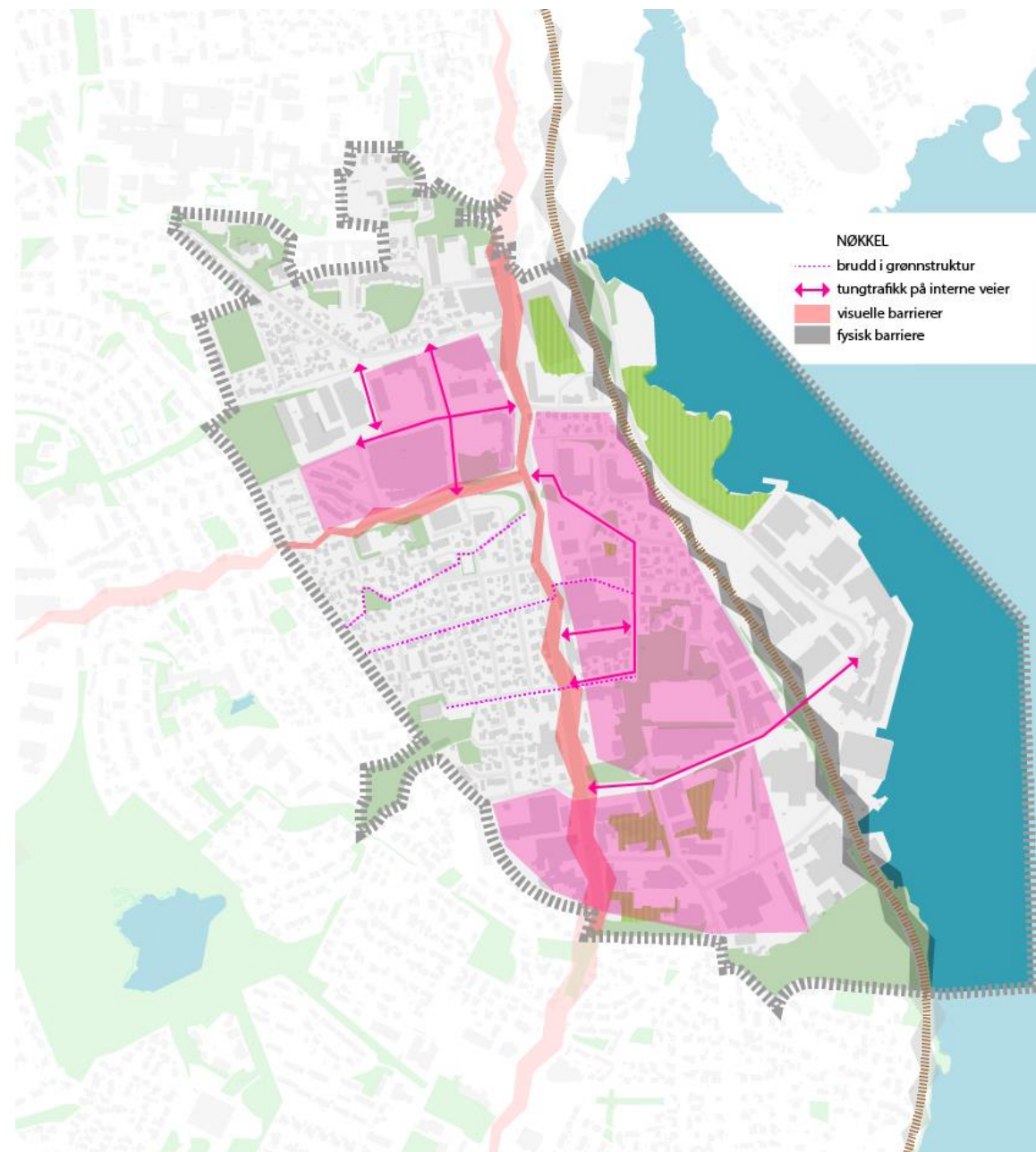
De største barrierene i området dannes av Hillevågsveien og jernbanen. Få overganger på tvers av disse gjør området lite attraktivt for fotgjengere. Hillevågsveien oppleves som en barriere som deler Hillevåg i to. Hillevåg grenser til fjorden, men det er få koblinger ned til sjøen. I tillegg består næringsområdet nedenfor Hillevågsveien av store, lukkede næringstomter som skaper lange omveier for de gående. Grupper av boligeiendommer, hvor det i dag ikke er gjennomgående gangveier, har også en betydelig barrierevirkning.



Figur 17 Sammenstilling av harde/asfalterte flater og grønne flater.

Små og usammenhengende grønnsstrukturer

Innenfor planområdet er det få større, rekreative arealer. Mesteparten av området er bebygd og dekket av harde flater. Få av forbindelsene internt i området har et kontinuerlig grønt preg, og de grønne målpunktene mangler klare koblinger seg imellom. Forbindelsene fra området til den overordnede grønnsstrukturen er også svake. De sjønære områdene er en stor, uutnyttet rekreativ kvalitet ved Hillevåg, men kystlinjen er delvis avstengt for offentligheten. Hillevåg har for lite total mengde grønne arealer per innbygger, og det skal mye til for å oppveie for dette når innbyggertallet også skal øke.



Figur 18 Utfordringer ved utvikling av Hillevåg.

7. Anbefalinger

Prinsippplanen som ble vedtatt i områdeprogrammet for Hillevåg (figur 19) vil benyttes når planforslaget skal utarbeides.

Anbefalingskartet i figur 20 viser mulige løsninger på utfordringer som er avdekket i stedsanalysen og oppsummert i kapittel 6. Anbefalingskartet konkluderer innenfor tema som er kjent. Det vil fortløpende bli mulig å korrigere kursen med bakgrunn i ny kunnskap. Stedsanalysen og dette anbefalingskartet følges opp direkte med en grønnstrukturanalyse som viser forbindelser som planlegges i områdereguleringen.

Gjennomgående grønnstrukturer

Grønnstrukturer skal danne en helhetlig struktur. Det kan skje ved å skape sammenheng der det i dag er stengsler. Boliggater gir mulighet for noe endret arealbruk når flere reiser miljøvennlig. Planen bør sette av nok arealer som står i forhold til den framtidige fortettingen. Ved utvikling i Hillevåg må kommunen og utviklingsaktører begynne i det små med en systematisk oppbygging av den grønne infrastrukturen.

Omstilling i reisevaner gir muligheter

Flere av utfordringene i området gir i den nye områdereguleringen muligheter for løsninger. Kollektivtilbudet i bussveien kan sammen med det kortreiste hverdagslivet i Hillevåg redusere behovet for parkeringsplasser i bydelen. Mye av arealet som i dag brukes til overflateparkering og gateparkering kan omformes til nye byrom, grønnstruktur, møteplasser og utvikling av bydelen. Utviklingen av Hillevåg baseres på områdets plassering i byområdet, dvs. tilgjengelighet, urbanitet, historisk identitet, landskap og sjøtilgang. Det er bussveien som i stor grad begrunner Hillevågs prioritet som utviklingsområde. Hele planområdet har gangavstander til busstopp med svært god frekvens. Bussveien benyttes som en gjennomgående utviklingsakse der tilgjengeligheten til holdeplassene og krysningsmulighetene for fotgjengere blir



Figur 19 Prinsippplan som ble konkludert i områdeprogrammet brukes videre i planarbeidet.

tilpasset bussenes framføringshastighet. Områdereguleringen vil søke avklaringer med fylkeskommunen underveis, men endelige avklaringer må vente på reguleringsplanen for bussveien.

Senterområdet og andre områder med særlig innsats

Kommunedelssenteret har utviklingsmuligheter og planen skal legge et godt hovedgrep. Området bør legge bedre til rette for syklende og gående. Da blir torget og nabogatene også mer attraktive for opphold og som møteplass. Busstoppet ved senterområdet bør få en egen utforming slik at reisende opplever at de er kommet til et mer urbant sted med særlige kvaliteter. Anbefalingskartet markerer også Esso-tomten og utbygging av flerbrukshall, som vil bety mye for utviklingen av Hillevåg.

Transformasjon som vektlegger bokvaliteter

Boliger og næringsareal plasseres i delfelt som har kvaliteter for formålene. Overgangene mellom næring og boligareal utformes slik at ulemper reduseres for alle parter. Transformasjonsområdene skal romme komplekse programmer og opprettholde noen arealer til småindustri.

Resultatet skal bli at Hillevåg beholder en tydelig egenart og blir et sted barn trives. Som er målet for den langsiktige utviklingen.



Figur 20 Anbefalinger til utvikling av Hillevåg.

8. Kilder

- [Områdeprogram Hillevåg](#)
- [Spørreundersøkelsen våren 2020](#)
- [Sosiokulturell stedsanalyse](#)
- [Stedsanalyse Hillevåg Brandsberg-Dahls arkitekter 2001](#)
- [Planprogram for områdereguleringen](#)
- [Merknadsheftet til planprogrammet](#)