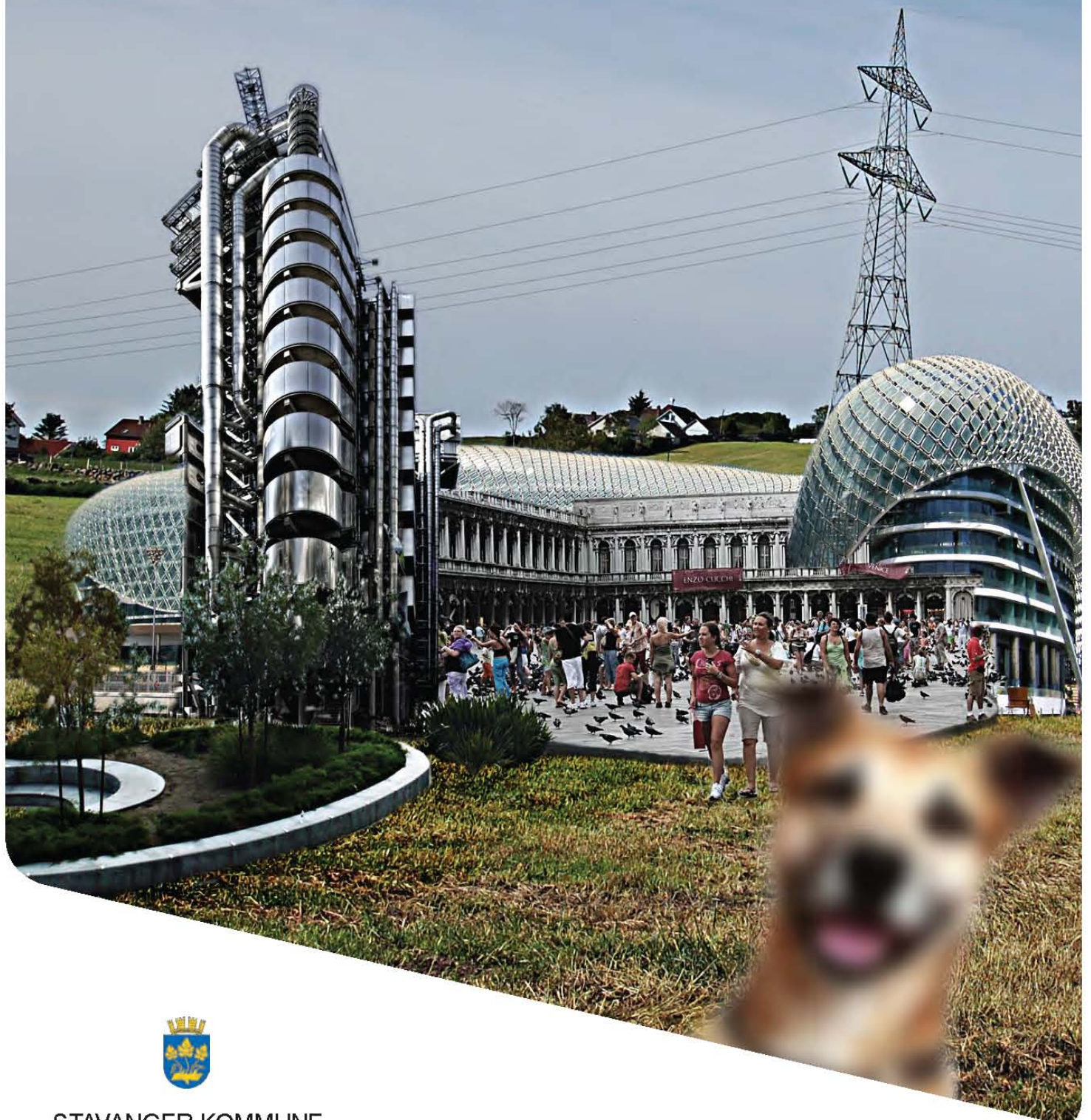


# Stedsanalyse

Områdeplan 2424 Madla-Revheim



STAVANGER KOMMUNE  
KULTUR OG BYUTVIKLING



Foto: Henrik Haver, Kirsten Østensjø Kørte, Bjarte Stav, Siv Egeli, Hinna Park  
Grafisk utforming og illustrasjoner: Egil Bjørøen  
Trykk: Gunnarshaug AS

Utgiver: Stavanger kommune KBU  
Stavanger 07.12.2012

## FORORD

Madla - Revheim med sitt milde og bakkede landskap, beliggende mellom Hafrsfjord og Store Stokkavatn, har i dag sin identitet tett knyttet til bynært landbruk, den Internasjonale skolen i Stavanger og Madlaleiren.

Det er i dag stor aktivitet i regionen og ikke minst et stort behov for nye boliger, arealer for tjenesteyting, handel og rekreasjon.

Madla – Revheim er avsatt til hovedutbyggingsområde i kommuneplan for Stavanger 2010 – 2025. Kommuneplankartet, med bestemmelser viser at området inngår i hensynssone med krav om felles områdeplan.

Kultur og byutvikling ble av kommunalstyret for byutvikling den 17.02.2011 bedt om umiddelbart å starte opp arbeidet med å regulere utbyggingsområdet. Det er utarbeidet og igangsatt en rekke utredninger og rapporter om utbyggingsbehov, transport, klima, geoteknikk, samt foretatt arkeologiske forundersøkelser. Det foreligger vedtatt planprogram og planoppstart ble varslet 06.01.2012.

Stedsanalysen inngår i forarbeidet til områderegulering for Madla-Revheim. Formålet med stedsanalysen er å bidra til en bedre forståelse av de eksisterende fysiske omgivelsene på planområdet Madla – Revheim, samt belyse stedets historiske utvikling. Analysen beskriver elementer og kvaliteter som karakteriserer området. Den skal bidra til å klargjøre hvilke hensyn som bør tas ved en framtidig byutvikling, og hvilke stedskvaliteter som bør ivaretas og styrkes i fremtiden.

Konklusjonen er anbefalinger og vurderinger som ikke er politisk behandlet, men som skal inngå som grunnlag for videre planlegging.

Det er nødvendig å utvikle området etter en samlet plan for å lykkes med et helhetlig grep i henhold til arealbruk, transport/infrastruktur, lokalisering, utnyttelsesgrad i boligområdene, innpassing av idrettsområder, arbeidsplasser, tjenestetilbud og kulturhistoriske elementer.

Kommunen skal gjennomføre et parallelloppdrag, hvor fire team bes om å belyse byplankonsep-ter, som ser bebyggelse, transportsystem, og utbyggingsstrategi i en helhetlig sammenheng. Det ønskes på den måten å få kreative løsningsforslag, som kan benyttes i kommunens arbeid med utarbeidelse av områdeplanen.

Stedsanalysen har blitt utarbeidet av:

Lise M. Storås - Prosjektleder

Henrik Haver - Kultur og byutvikling

Tina Aksnes - Kultur og byutvikling

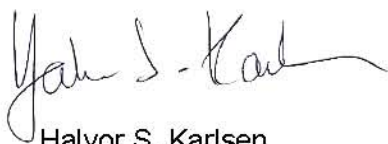
Håvard Bergsagel - Kultur og byutvikling

Heidi Njærheim - Kultur og byutvikling

Kirsten Østensjø Kørte - Student (foto, hvor ikke annet er angitt)

Bjarte Stav - Student (foto, hvor ikke annet er angitt)

Madla historielag har bidratt med verdifull kunnskap



Halvor S. Karlsen

Direktør Kultur og byutvikling



Lise M. Storås

Prosjektleder Kultur og byutvikling

**01**  
**Innledning**

side 6

**04**  
**Landskap**

side 32

**02**  
**Identitet**

side 14

**05**  
**Bebyggelse**

side 50

**03**  
**Historie**

side 18

**06**  
**Samferdsel**

side 64

**07**  
**Anbefalinger**

side 72

# 01

## Innledning

Målsetting - s. 6

Bakgrunn - s. 6

Område og betegnelser - s. 6

Metode - s. 6

Anbefalinger - s. 6

Beskrivelse av planområdet - s. 8

Gjeldende reguleringsplaner - s. 10

## MÅLSETTING

Stedsanalysen inngår i forarbeidet til en områderegulering. Formålet med stedsanalysen er å bidra til en bedre forståelse av de eksisterende fysiske omgivelsene på planområdet Madla - Revheim. Analysen beskriver elementer og kvaliteter som karakteriserer området, og skal klargjøre hvilke hensyn som bør tas ved en framtidig byutvikling. Analysen tar for seg **identitet, historie, bebyggelse, landskap, natur, klima, samferdsel og anbefalinger** for videre arbeid.

## BAKGRUNN

Stavanger kommune er i oppstarten av en områderegulering for Madla-Revheim. Planen skal tilrettelegge for en framtidsrettet og klimavennlig byutvikling, optimalt tilpasset landskapet, tilgrensede jordbruksvirksomhet og beliggenheten i det regionale bysystemet. Intensjonen er å utvikle 10-minuttersbyen, med mål om et fullverdig urbant sted i det regionale bysystemet. Det vil si at det i området skal skapes et mangfoldig, urbant bymiljø med korte gangavstander fra bolig til service, kollektivtransport, offentlig tjenestetilbud, idrettsanlegg, friområder mv.

## OMRÅDE OG BETEGNELSER

Analysens kjerneområde er området som i kommuneplanen er satt av som et utbyggingsområde med krav om felles plan. Det er i hovedsak avgrenset av Madlaleiren i øst, Revheimsveien (Rv. 509) i nord og Regimentveien i sørvest. Området vil i analysen bli referert til som utbyggingsområdet eller analyseområdet. Ved oppstart av områdeplanen ble det derimot varslet et større område. Dette for å sikre arealer til både vei og en eventuell ny kabeltrasé. Dette utvidede området vil i analysen bli referert til som planområdet.

Madla-Revheim ligger ca. 5 kilometer fra Stavanger sentrum og forholdsvis nær Madlakrossen bydelssenter, universitetet og turområder som Stokkavatnet og Hafrsfjord. Området er attraktivt for en framtidig byutvikling. Dette er det største av de gjenværende hovedutbyggingsområdene i Stavanger. Det har et areal på ca. 780 daa som er avsatt for en ny urban byutvikling på stedet.

## METODE

Realistisk byanalyse har vært den grunnleggende analysemetoden. Analysen tar i bruk ulike analyseverktøy som er hensiktsmessige i forhold til å belyse situasjonen på Revheim. Kunnskap om stedet er tilegnet gjennom tilstedeværelse, litteratursøk og samtaler med folk.

## ANBEFALINGER

I det siste kapitlet, *anbefalinger*, presenteres det viktige elementer fra analysen, som anbefales som føringer i det videre arbeidet.

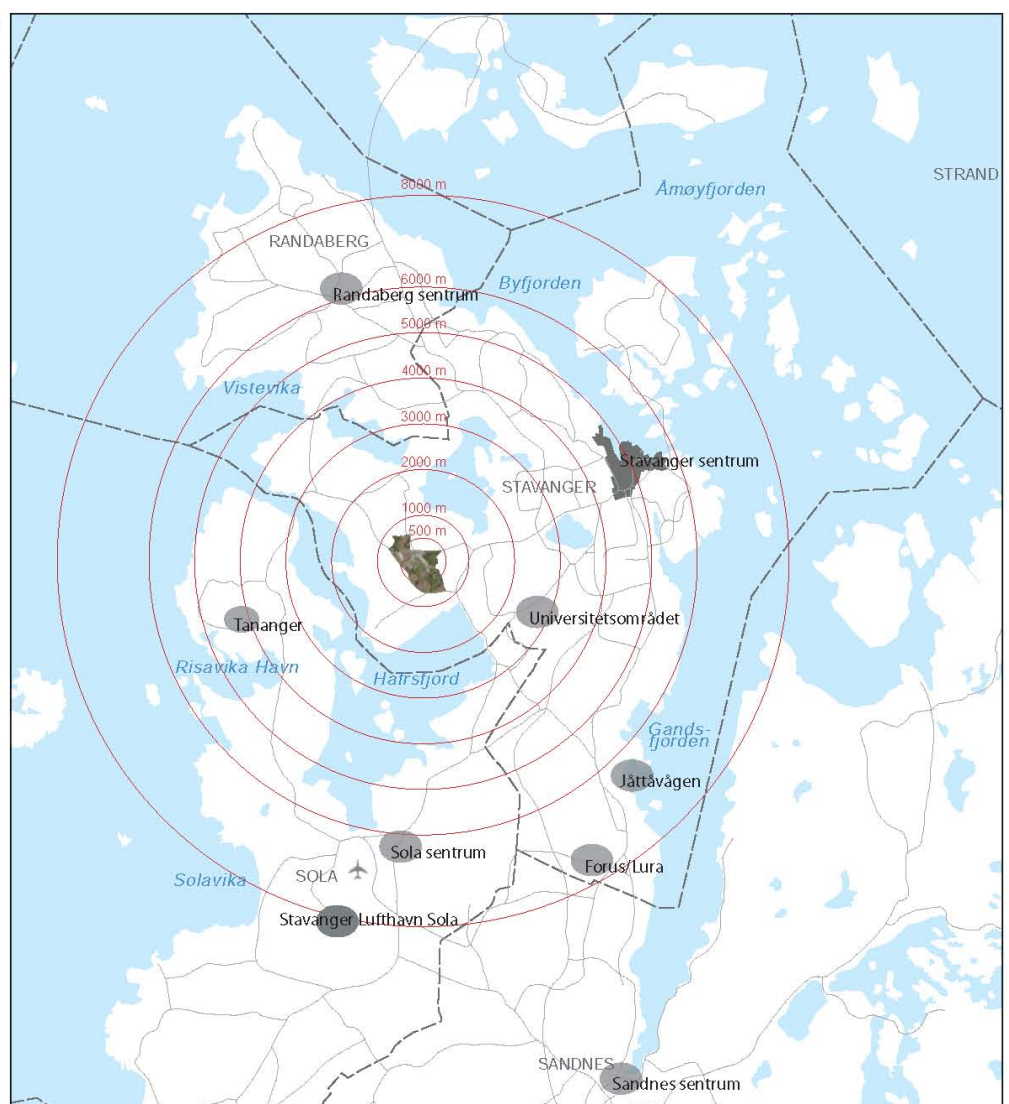




Over: Ortofoto av utbyggingsområde og varslet planområde.

T. h.: Avstander målt i radius ut ifra planområdet.

T. v.: Badeplassen i Møllebukta.





*Analyseområdet sett fra Hafrsfjord mot stokkavatnet.*

## BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

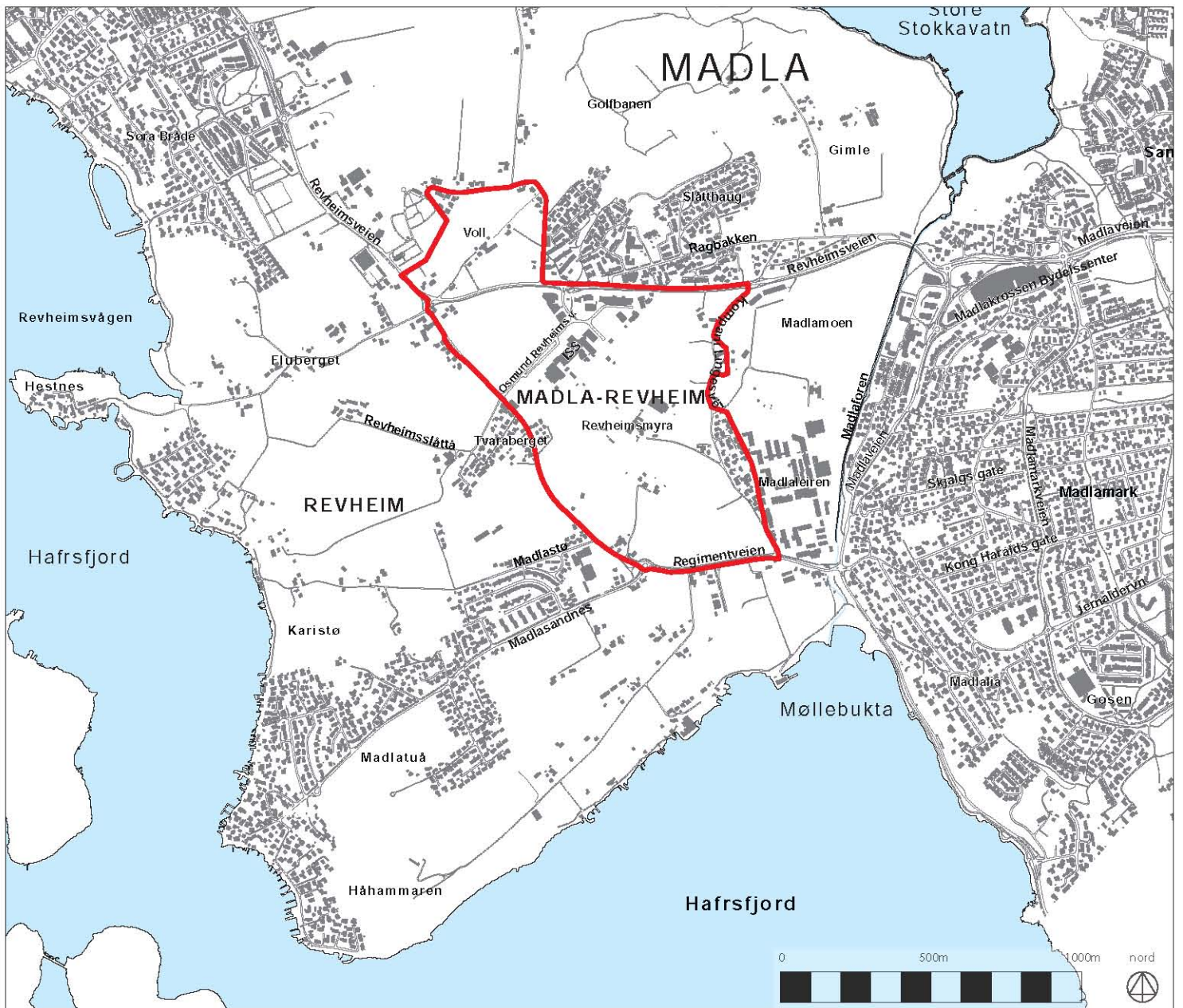
Madla - Revheim ligger ca 5 kilometer fra Stavanger sentrum, og tett på eksisterende infrastruktur, som Madlakrossen bydelssenter, UiS, turområder som Stokkavatn, Hestnes, Møllebukta og Hafrsfjord. Dette gjør området attraktivt for en fremtidig byutvikling.

Planområdet Madla - Revheim avgrenses av Revheimsveien i nord, Regimentveien i sørvest og Kompani Lingesvei og Madlaleiren i sørøst. Dagens adkomster til planområdet er fra Revheimsveien, Regimentsveien og Kompani Lingesvei. Det er gang- og sykkeladkomst til området langs turveien fra Stokkavatnet fra nord, via undergang ved Revheimsveien, til Kompani Lingesvei. Det er også turforbindelser via undergang ved Revheimsveien fra Slåtthaug, gjennom planområdet videre til Tvaraberget og Madlatua i vest.

Det ca. 780 daa store Madla - Revheim området har en skrånende topografi. Fra nord skråner landskapet fra kote 45 ned til mellom kote 15 og kote 20 på store deler av området. Landskapet fremstår i dag som åpent, men det sentrale området i planen ligger i en senkning. Utsikten er derfor i stor grad begrenset til de omkringliggende høydedrag.

Området har et sterkt innslag av jordbruk. Store arealer anvendes som dyrket mark og gir området et landlig preg med overveiende grønn karakter. De grå flatene inne på området står i stor kontrast til resten av området.





Kart med stedsnavn og analyseområdet.



Sikt ned mot Hafrsfjord.

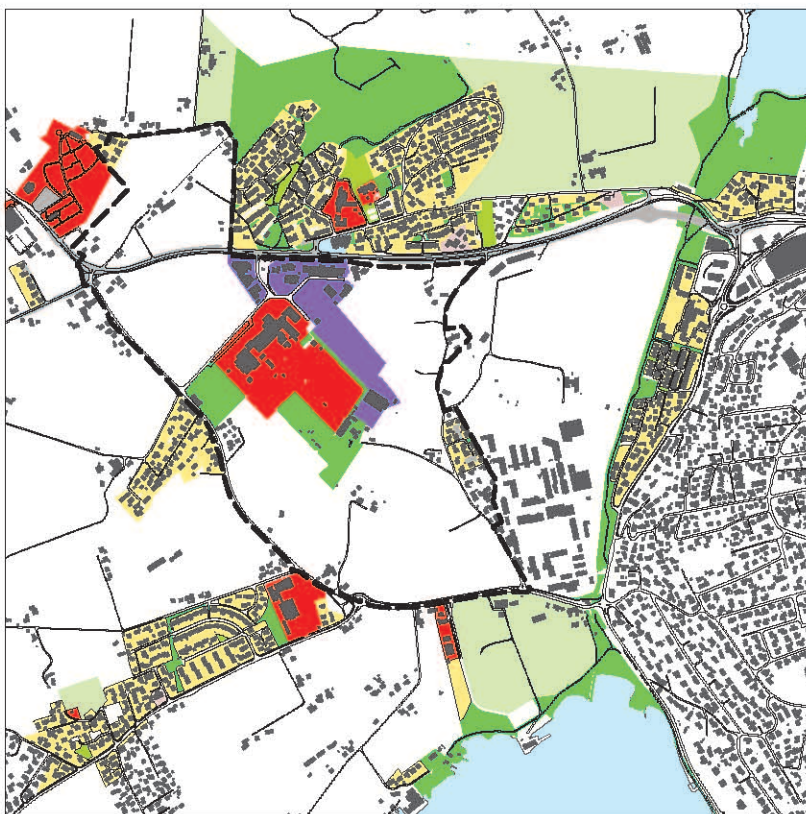
## GJELDENDE REGULERINGSPLANER

Gjeldende reguleringsplaner innen og inntil planområdet med plannummer, navn på plan og vedtatt dato:

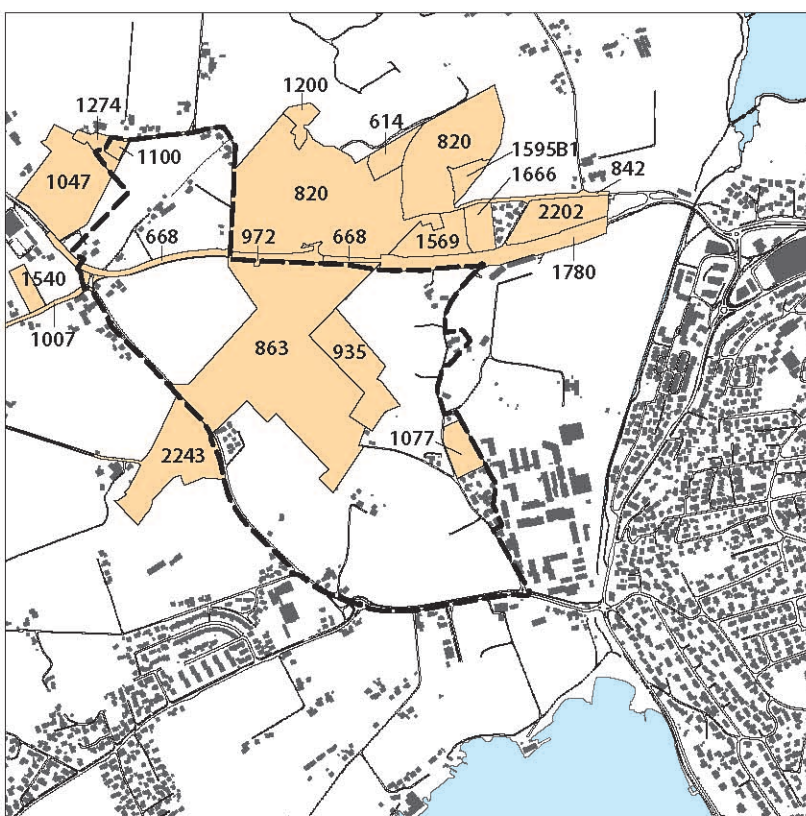
- Plan 1274** Reguleringsplan for Nordre del av Revheim gravlund samt del av eiendommene gnr. 39 bnr 630 og 728, Revheim. Vedtatt 25.06.1990
- Plan 1100** Reguleringsplan for bustadtomter på/ved regulert grav- og urnelund, Revheim. Vedtatt 05.02.1985
- Plan 2015** Reguleringsplan for del av Revheimstien frem til Alvasteinen, Madla bydel. Vedtatt 20.01.04
- Plan 668** Reguleringsplan for utvidelse av RV 509 Gimle –Kvernevikkrossen. Vedtatt 27.05.1972
- Plan 825** Reguleringsplan for undergang Revheimskrossen. Vedtatt 31.01.1978
- Plan 1007** Reguleringsplan for Hestnesveien fra Fredtun til Hestnes snuplass. Vedtatt 05.05.1983
- Plan 972** Reguleringsplan for Revheimsveien mellom X Ragbakken og X Osmund Revheimsvei. Vedtatt 24.08.1982
- Plan 820** Reguleringsplan for for Slåtthaug, Felt 4, 5 og 6. Vedtatt 06.12.1977
- Plan 863** Reguleringsplan for Revheimsmyra. Vedtatt 05.05.1979
- Plan 935** Reguleringsplan for Revheimsmyra – tomt til Stavanger og omegn trafikkselskap A/S. Vedtatt 24.06.1981
- Plan 2243** Reguleringsplan for Tvaraberget, Madla bydel. Vedtatt 11.05.2009
- Plan 1841** Reguleringsplan for FV 405, Regimentveien mellom Madlaveien og Madlasandnes, Madla. Vedtatt 14.05.2001
- Plan 1780** Reguleringsplan for kollektivfeltet langs Rv 509 Revheimsveien mellom Madlakrossen og Ragbakken, Madlabydel. Vedtatt 23.10.2006

Reguleringsformål  
i gjeldende planer

	Bdlig
	Bdlig/næring
	Forretning
	Næring/industri
	Offentlig bebyggelse
	Idrett og friområde
	Lek
	Jordbruk



Det er totalt 13 reguleringsplaner i området. Dette er inkludert de planene som grenser inn i området. Planene er identifisert med reguleringsplanens id-nummer.



MARIKA  
JOHANNESSEN

BESTE PLASSEW OG BO



Mentalt kart: Etter Marika Johannessens hukommelse

Cecilie L. Christensen

Møllesteinen, heit, grøtt



Mentalt kart: tegnet av Cecilie L Christensen

Madla tua

Skole

VIKINGTID



Fjord

Mollebukta

Sverd i fjell

Grindverk

Vind

Hest



MYR

Bil

Landbruk

Kirkegård +

Madlabanen



Madla leiren

ISS



02

## Identitet

Revheimsveien

Steingarder

Hva tenker du på ? - s. 14

Orienteringsbilde - s. 15



## Hvilke ord tenker du på, når jeg sier Revheim? Svar raskt!

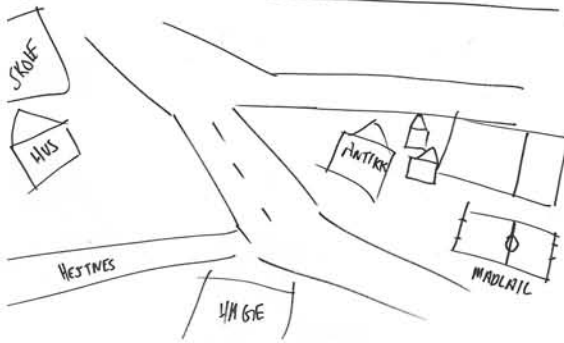
Impulsivt: Vi ba folk vi traff på Revheim om å nevne tre ord de forbinder med stedet. De ble bedt om å skrive ned ordene raskt, uten å tenke seg om.

Tankekart: De som ønsket fikk også anledning til å tegne et mentalt kart over området – kun etter hukommelsen.

Identitet: Ordene og kartene gir et innblikk i hva folk tenker om Revheim. Ordene som ble nevnt, sier også noe om identiteten til stedet.

Folk forbinder Revheim med jordbruk og grønt. Madlabanen, den internasjonale skolen og næringsområdet langs Revheimsveien er også viktige i den kollektive oppfattelsen av stedet.

Jon Anders Sandal | Fotball, ASEM, Revheim stule



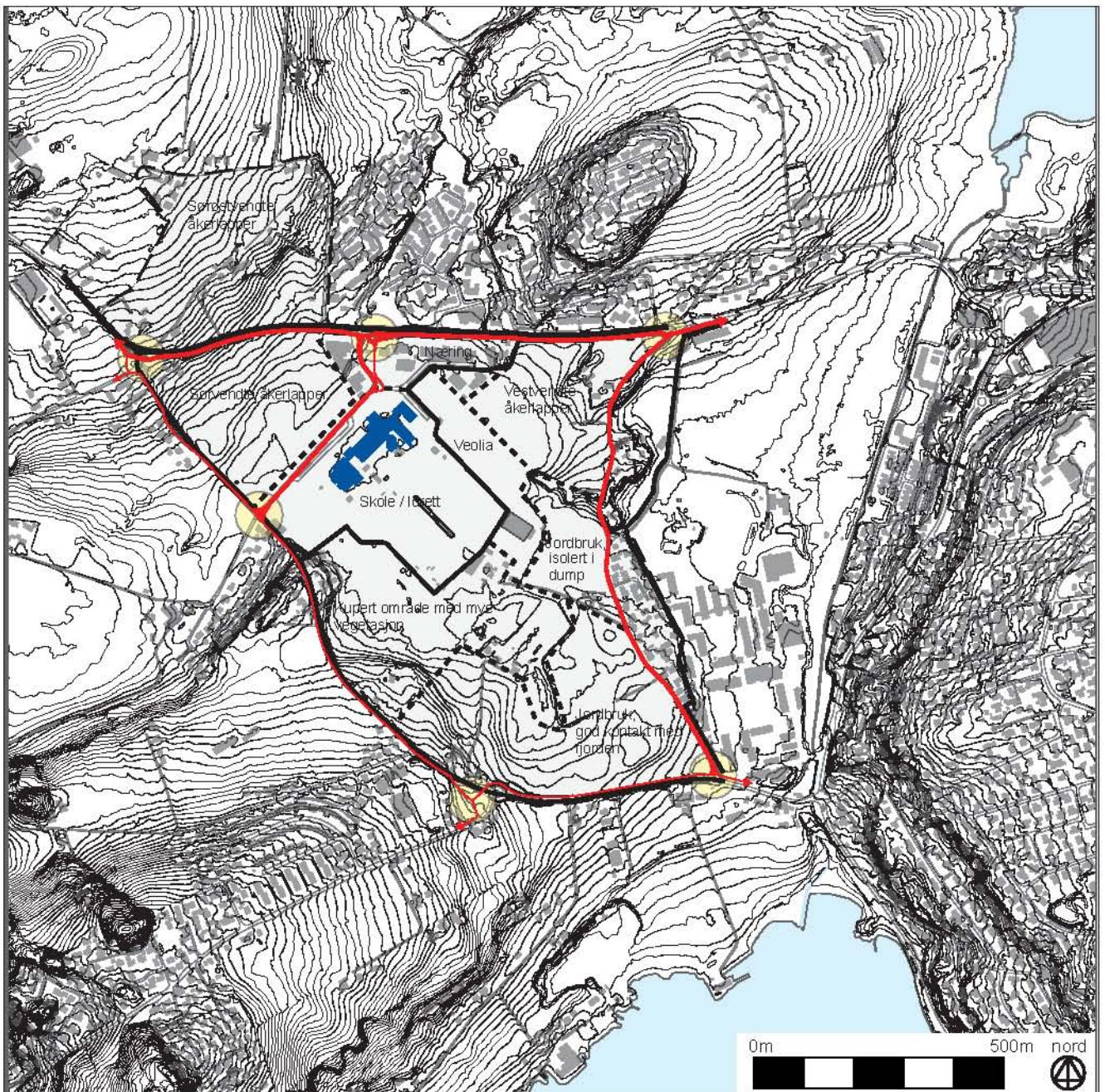
Mentalt kart: Etter John Anders Sandals hukommelse.

## ORIENTERINGSBILDE

Kartet gir et orienteringsbilde av Revheim på bakgrunn av samtaler og kart tegnet av folk på stedet. Egne betraktninger er også lagt til grunn.

Kartleggingen er gjort etter fem struktureringsskriterier: knutepunkt, barrierer, veier/årer, landemerker, områder.

-  Knutepunkt
-  Barriere
-  Veivåre
-  Landemerke
-  Område









# 03

## Historie

Historisk analyse - s. 18

Perioden før 1800 - s. 20

Perioden 1800 til 1900 - s. 20

Perioden 1900 til 1965 - s. 22

Perioden 1965 til i dag - s. 24

Kulturminneplanen - s. 27

Bebyggelse som anbefales bevart - s. 28

Steingarder - s. 29



## HISTORISK ANALYSE

Den historiske analysen tar for seg historien i fire hoveddeler. Perioden før 1800, 1800 til 1900, 1900 frem til kommunesammenslåingen i 1965 og til sist perioden fra 1965 frem til i dag.

Historien presenteres med en innføring i hovedtrekkene fra den enkelte periode og de viktigste elementer og hendelser fra tidsrommet.

Hensikten med denne delen av analysen er å gi et innblikk i hvordan området har vært brukt

tidligere og hva som har påvirket stedet og utviklingen i området.

Planområdet ligger på grensen mellom Madla og Revheim. Begge har en historie som selvstendige matrikelgårder med henholdsvis gårdsnummer 38 og 39 (se fig. 1).

I dag er det få elementer som viser den tidligere grensen mellom de to gårdene.



Foto: Henrik Haver

Da den internasjonale skolen (ISS) i Stavanger ble bygget, ble også gårdsgrensen endret i sammenheng med erverv av eiendommer. Hele skolen gikk da inn under gårdsnummer 39. Det er derfor ikke samsvar mellom gamle kart over gårdsgrensene og dagens grenser.

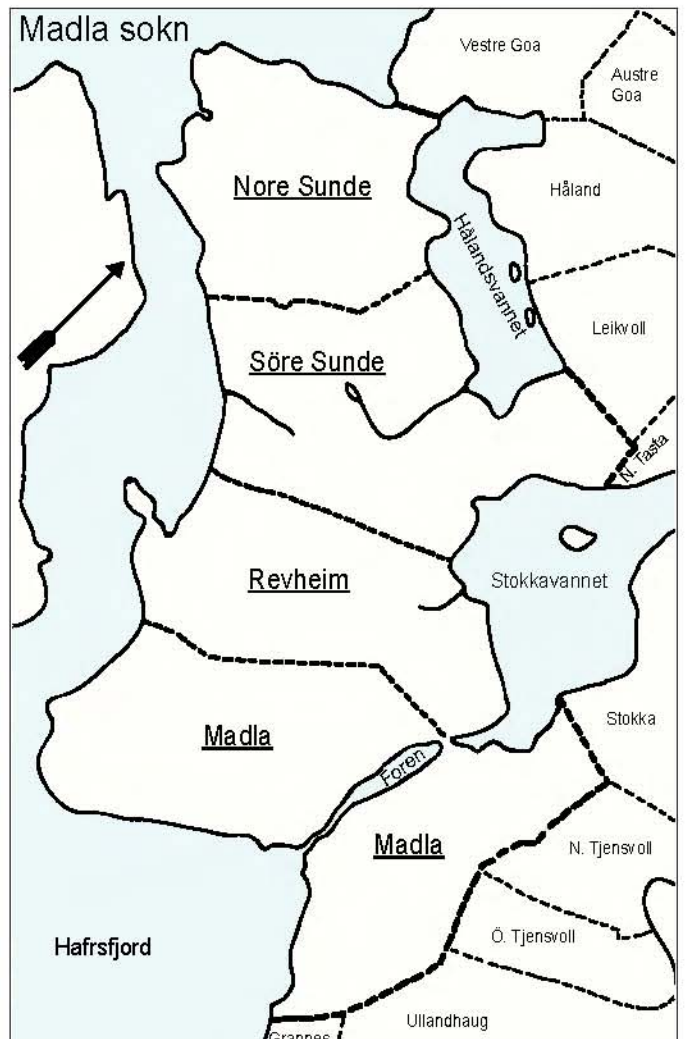


Fig 1: Matrikelgårder



#### PERIODEN FØR 1800

Slaget i Hafrsfjord er en viktig historisk begivenhet for området. Slaget stod en gang før år 900, og omtales som slaget hvor Harald Hårfagre samlet Norge til ett rike.

På 1100-tallet utgjorde gårdene Madla, Revheim, Sør- og Nord Sunde Madla kirkesogn. Dette ble i 1837 innlemmet i Håland (Sola) herred.

#### PERIODEN 1800 TIL 1900

Jordbruk var primærinntektskilde på 1800-tallet. Etterhvert oppsto det en endring i eiendomsstrukturen. På 1840- og 1850-tallet var nydyrking levebrød for de fleste av innbyggerne. De store gårdene ble delt opp til betydelig flere bruk.

Dette ser man igjen på folketallet som økte med 183 personer til 694 fra 1801 til 1875. Malde Teglverk som ble etablert i 1857 og Madlaleiren som ble fast eksekerplass fra 1871 ga flere arbeidsplasser.

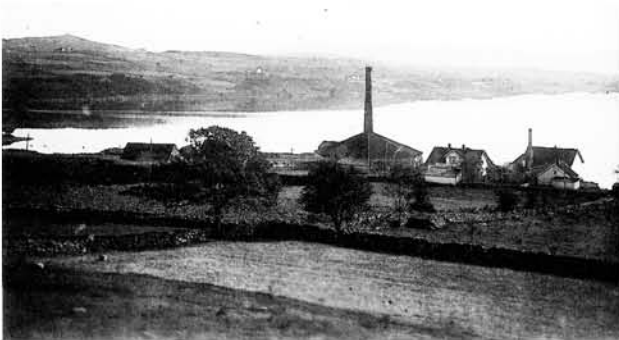
## ENKELTELEMENTER FRA PERIODEN FØR 1900

### A. Møllebukta

Bukta ligger i den nordre enden av Hafrsfjord. Stedet er mest kjent for monumentet Sverd i fjell som ligger øst i bukta, og er et minnesmerke for slaget i Hafrsfjord. Navnet har sitt opphav i møllevirksomheten på stedet. De første møllene ble oppført omkring 1850 og utnyttet vann-fallet fra Madlaforen. I 1903 kjøpte Stavanger kommune fallrettighetene i Madlaforen og kort etter dette opphørte mølledriften. Det ble likevel oppført en nærmølle til å male kom mellom Møllebukta og Madlaleiren i 1905. Bygningen står der fortsatt i dag.

### B. Malde Teglverk

Teglverket ble bygget på Madla i 1857. Vannkraft fra Madlaforen ble benyttet for å drive verket i starten. Malde Teglverk og teglverket i Sandnes var eneste leverandør av murstein og takstein i distriktet. Verket ble i en periode drevet av Alexander Kjelland. Årene før nedleggelsen drev teglverket også trelasthandel, og leverte blant annet materialer til Fredtun og Madla forsamlingshus. Teglverket ble nedlagt i 1916. Teglverkspipen ble stående som et monument over industrien frem til 1937 da den ble sprengt.



B. Madla teglverk

### C. KNM Harald Haarfagre

Den militære rekruttskolen er best kjent under navnet Madlamoen. Leiren ble delvis brukt etter andre verdenskrig og frem til 1948. Etter dette har Madlaleiren vært fast ekseserplass og forlegning til rekrutt opplæring.

### D. Revheim Kirke

Trekirke fra 1866 etter arkitekt Linstows typetegninger. Kirken er vemeverdige i kraft av sin alder og arkitektur, sin relativt gode bevaringstilstand og sin funksjon som samlingsted og landemerke

i bygda. Menigheten ønsker å bygge en ny kirke, men vil beholde den ærverdige trekirken som seremonikirke.



D. Revheim kirke. Foto: Siv Egeli

### E. Madla middelalder kirkested

En kirketuft med rot i middelalderen.

### F. Grindlåve / gårdstun

Låven er en gammeldags, lav, langstrakt bygning fra 1848 (påbygd i 1913). Som gammel lav grindlåve er den sjelden som bygningstype i dag, særlig på nordjæren.



G. Gårdsbruk 1816-1840. Foto: Siv Egeli

### G. L. M. Gårdsbruk

G. Hovedhus, uthus og trær. 1816-1840.

L. Driftsbygning fra ca. 1880 og våningshus fra 1830.

M. Eldhus og stabbur, ca. 1880-1900.



Ortofoto fra 1937

Her ser man hvordan jordbruk dominerer området i denne perioden. Det meste av bebyggelsen er gårdsbruk. Blokkene i Madlaleiren fremtrer som et nytt element i bebyggelsen.

## PERIODEN 1900 TIL 1965

Bruksdeling og nydyrking fortsatte ut på 1900-tallet. Madlamark ble dyrket og nye lynchheier på Revheim og Sunde ble omgjort til dyrket mark.

Madla ble egen kommune i 1930, da Håland herred ble delt opp i to kommuner: Sola og Madla. Kommunegrensene til Madla fulgte tidligere Madla kirkesogn sine grenser. Madla var en egen kommune frem til 1965, da den ble innlemmet i Stavanger kommune. Da hadde Madla cirka 6000 innbyggere.

Etter andre verdenskrig ble det store forandringer i arealbruken i jordbrukskommunen Madla.

Byfolk kjøpte seg hus og flyttet hit. Madlamark ble gjennom perioden utviklet fra et jordbruksområde til et boligområde. Senere fortsatte en tilsvarende utvikling på Madlasandnes, Kvernevik og Slåtthaug. Folketallet økte samtidig som jordbruket avtok.

## ENKELTELEMENTER FRA 1900 TIL 1965

### H. Revheim Forsamlingshus

Forsamlingshuset het Fredtun og ble bygget i 1907 og er en viktig representant for sveitserstilen. Det fikk en viktig sosial rolle i samfunnet på Revheim og Søre Sunde. Lokalet ble i en kort periode brukt til undervisning av indremisjonens folkehøyskole, før de fikk sine nåværende lokaler på Solborg. I dag drives det en antikvitetsbutikk i bygget.



H. Revheim Forsamlingshus. Foto: Siv Egeli

### J. Madlakrossen

I 1900 begynte det å danne seg et sentrum rundt Madlakrossen. Det har siden da vært det sentrale handelsstedet for Madla og områdene rundt. Madla forbruksforening ble stiftet i 1907, men skiftet i 1934 navn til Madla Handelslag. I 1945 var det anslagsvis 20-25 arbeidsplasser her. Dette var starten på et arbeidsmarked utenfor jordbruket på Madla.

### K. Samferdsel

Gamle ridestier er i dag samleveier og hovedveier i området. Revheimsveien hadde den samme traséen som i dag med unntak av en traséendring fra Ragbakken til dagens trasé. Etter misnøye med forholdene i Ragbakken bevilget kommunestyret i 1914 midler til en ny trasé. Den nye veitraséen ble opparbeidet i forbindelse med Hafrsfjordbrua i 1920-årene.

### I. Hafrsfjord Flyveplads

Flyplassen ble åpnet i 1920 og skulle være utgangspunktet for en postrute mellom Stavanger og Bergen. Dårlig økonomi og flere nestenulykker ga flyplassen en kort karriere. Postruten ble stengt etter to måneders prøvetid.



I. Havsfjord Flyveplads. En steinbrygge og en robåt var sjøflyplassens fasiliteter her ved neset utenfor Møllebukta. De faste flygningene startet i 1920. Skulpturen "Sverd i fjell" står i dag på dette nestet. Foto: Stavanger Museum



Ortofoto fra 1968

Her ser vi utviklingen fra 1937 til 1968, dagens boligområder er etablert og bebyggelsen på Madlamark, Slåtthaug og Tvaraberget kommer klart frem. Bildet er tatt rett før starten på næringsetableringen ved Revheimsveien.

## PERIODEN FRA 1965 TIL I DAG

Oljenæringens etablering i Stavanger fikk avgjørende betydning for Madla bydel. Behovet for nye boliger førte til store utbyggingsprosjekter. Dette ga igjen økt etterspørsel og næringsgrunnlag for ulike virksomheter. Det er fortsatt jordbruk på både Madla og Revheim, men det minker år for år. De fleste som bor der i dag, arbeider utenfor bydelen.

Madlakrossen gir fortsatt et betydelig bidrag til den lokale sysselsettingen. Det samme gjelder den internasjonale skolen som vitaliserte bydelen etter at den startet opp på Revheimsmyra i 1982.

Motsatt side: **P.** Fasaden på Madla Amfi, sett fra Madlaveien. Arkitekt BBD



## ENKELTELEMENTER FRA 1965

### **N. Næringsaktivitet på Revheim**

Fra midten av 60- tallet og utover 80-tallet har det utviklet seg et lite næringsfelt på Revheim. Det har vært en rekke ulike bedrifter her. I dag finner en to interiørbutikker, et selsenter, dagligvarebutikk, motorsykkelsalg, videoutleie, m.m. De mest dominerende elementene i dette området er Stahlgården, Boreal Veolias depot for busser, samt Eltervåg containerutleie.

### **O. International School of Stavanger (ISS)**

Den internasjonale skolen ble opprettet i 1966 for å undervise barna til de nyinnflyttede oljearbeiderne. Stavanger hadde en klar ambisjon om å bli Norges oljehovedstad, og importerte arbeidskraft fra USA og andre mer erfarne land. Undervisningen foregikk i starten i flere ulike lokaler spredt utover byen. Det var lite tilfredsstillende, og en videre ekspansjon av skolen krevde samlokalisering. Kommunen

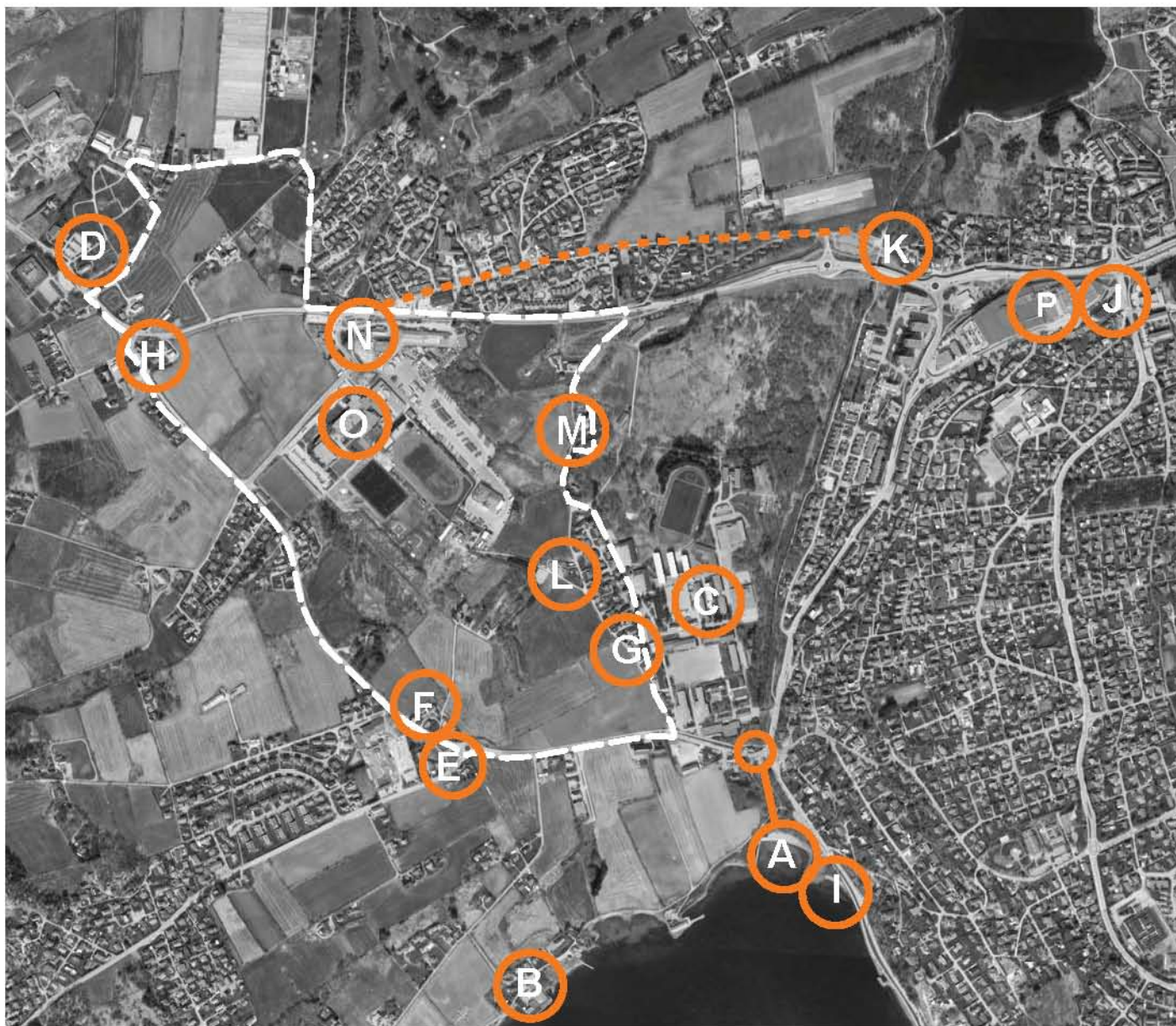
tilbød tomt på Revheimsmyra, og den nye skolen ble ferdigstilt her i 1982. Arkitekt var Toralf Kaada. Skolen har i dag cirka 700 elever og ligger sentralt i planområdet med et areal på ca. 90 000 kvadratmeter.

### **P. Madlakrossen**

Madlakrossen har vært i kontinuerlig vekst siden 1900. Det har vært to omfattende utvidelser av bydelssenteret. Det som i dag anses som det gamle bygget i Madla Handelslag, kom i 1990. Kjøpesenteret Madla Amfi ble bygget i 2007, og dominerer Madlakrossen i dag. Arkitekt var Brandsberg-Dahls arkitekter. Det er en rekke tjenestefunksjoner rundt kjøpesenteret, som NAV-kontor, lege- og tannlegekontor, forretninger og andre tjenester. Dette gjør Madlakrossen til et viktig bydelssentrum i Stavangers næringsstruktur.

*Under: O. Inngangspartiet til den Internasjonale Skolen i Stavanger (ISS)*





- A** - Møllebukta
- B** - Malde teglverk
- C** - KNM Harald Hårfagre
- D** - Revheim kirke
- E** - Madla middelalder kirkested
- F** - Grindlåve
- G** - Gårdsbruk
- H** - Revheim forsamlingshus
- I** - Hafrsfjord flyveplads
- J** - Madlakrossen
- K** - Samferdsel

- L** - Gårdsbruk
- M** - Gårdsbruk
- N** - Næring
- O** - ISS
- P** - Madla amfi
- Q** - Lund av bøketrær, 1770.
- R** - Alvasteinen.
- S** - Gårdsbruk.
- U** - Gårdsbruk.

## KULTURMINNEPLANEN



Kulturminneplanen inneholder informasjon om og gir rammer for bevaring av viktige kulturminner og kulturmiljøer i Stavanger kommune.

## BEBYGGELSE SOM ANBEFALES BEVART

Både innenfor og utenfor utbyggingsområdet er det en del bebyggelse som kan bidra til å opprettholde området sin identitet og gi det nye området egenart. På grunnlag av vurderinger og innspill fra ulike offentlige etater er det satt opp en gradering av bevaringsverdien for bebyggelsen av kulturhistorisk verdi.



**L.** Gårdsbruk. Driftsbygning fra ca. 1880 og våningshus fra 1830



**M.** Gårdsbruk, ca. 1880.  
Eldhus og stabbur, ca. 1880-1900

- D** - Revheim kirke, trekirke fra 1866 (5)
- F** - Grindlåve/gårdstun, 1848 (540)
- G** - Gårdsbruk, hovedhus, uthus og trær, ca. 1816-1840
- H** - Revheim forsamlingshus, 1907 (82)
- M** - Gårdsbruk, ca. 1880
  
- E** - Madla middelalder kirkested (24)
- Q** - Lund av bøketrær, 1770.
- R** - Alvasteinen
  
- L** - Gårdsbruk, driftsbygningen fra ca. 1880 og våningshus fra ca. 1830
  
- S** - Gårdsbruk
- U** - Gårdsbruk

Det skiller mellom bebyggelse som skal, bør bevares og kan inngå i planen.

Byggets nummer i kulturminneplanen for Stavanger kommune er oppgitt i parentes.

De gamle gårdene har stor historisk verdi for området, både bygningsmessig og som identitetsmarkører. De minner om en nærhet til jorden og naturen, og kan være viktige miljøskapende elementer.

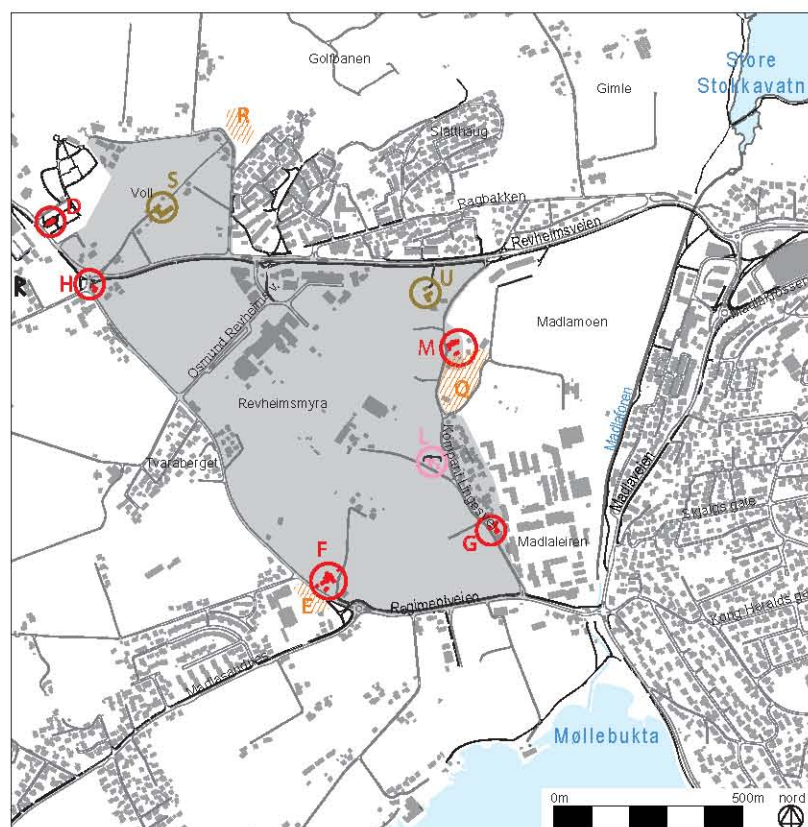
Revheim kirke ønsker menigheten å ivareta som en seremonikirke.

Revheim forsamlingshus er et viktig samlingssted for nærmiljøet.

### Bebyggelse som anbefales bevart

- Bebyggelse som skal bevares
- Skal bevares, men utenfor planområdet
- Bebyggelse som bør bevares
- Bebyggelse som kan inngå i planen

1:20 000



## STEINGARDER

Flest mulig av de gjenværende steingardene bør bevares som historiefortellende og strukturerende elementer i landskapet. Særlig de som er av en viss størrelse og kvalitet.

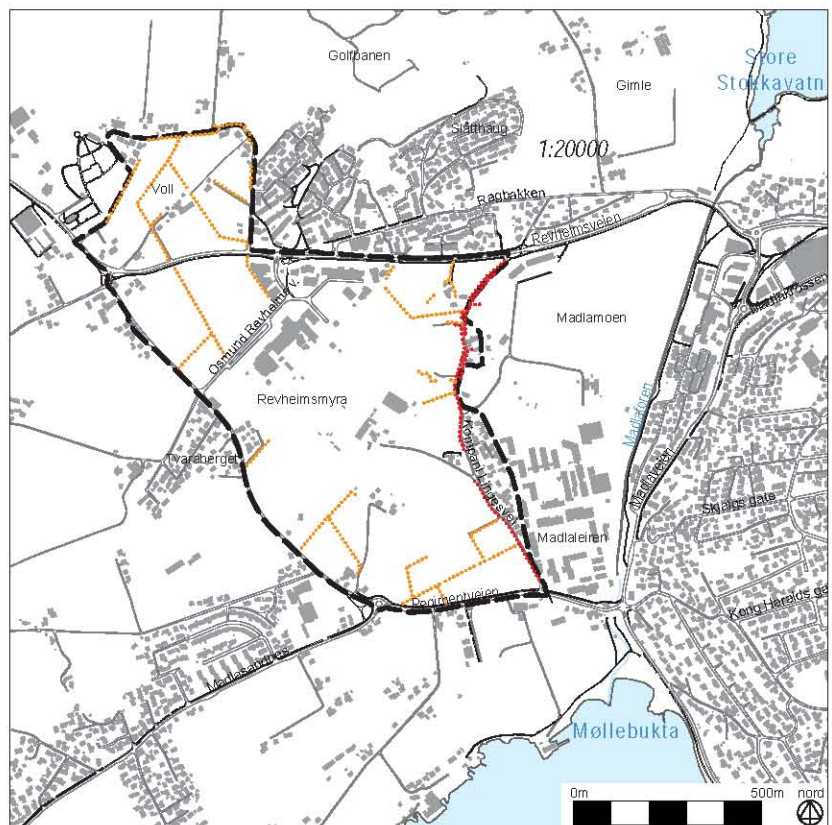
Spesielt viktige å bevare er gjerdene på begge sider av nordre del av Kompani Linges vei. Også gjerdene i søndre del av Kompani Linges vei bør bevares.



Steingarder langs Kompani Linges vei. Foto denne og foregående side: Siv Egeli

- Spesielt bevaringsverdige steingarder
- Steingarder
- Planområdet

1:20 000







# 04

## Landskap, natur, klima

Orienteringspunkter - s. 32

Det store landskapsbildet - s. 33

Landskapskarakter - s. 35

Rekreasjonsmuligheter - s. 36

Våtmarksområder og drenering - s. 38

Luftkvalitet og inversjon - s. 38

Solførhold - s. 39

Vind - s. 39

Flora - s. 40

Fauna - s. 40

Barrierer i landskapet - s. 41

Åpne og lukkede rom - s. 42

Siktelinjer - s. 44

## Revheimsmyra

Av Walter Husebø  
nestleder i Madla Historielag

*“Etter istiden ble Revheim liggende under vann, som en del av fjordbunnen i Hafrsfjord. Da vannet etter hvert trakk seg tilbake, lå Revheimsmyra igjen som et vått søkk med masse fugleliv.*

*Bøndene slo seg ned på åssidene rundt myra. Her var jorda rik på mineraler. Nede i dumpen kunne de jakte fugl eller hente torv til fyring.*

*I dag er myra ryddet og det er kommet nye landskapselementer til, som den internasjonale skolen fra 1982 med tilhørende idrettspark.*

*I tillegg er det vokst frem næring langs riksveien og boligstrøk i randsonen av området.*

*De gamle traktorveiene er nesten grodd igjen, men fortsatt finnes steingarder og spor fra flere hundre år tilbake i tid”.*

*De neste sidene har til hensikt å beskrive dette landskapsrommet som har gitt livsgrunnlag for mennesker gjennom generasjoner.*

*Videre presenteres en vurdering av lokale landskapsrom definert av bebyggelse, vegetasjon og terreng. Det gjøres også rede for viktige grøntdrag, rekreative områder og bevegelseslinjer”.*

## ORIENTERINGS-PUNKTER

Selv om større deler av utbyggingsområdet ligger i en forsenkning, finnes det gode orienteringspunkter både nært og fjernt.

De omkringliggende høydedragene er lett gjenkjennelige og letter orienteringen på stedet. Landemerker som Ullandhaugtårnet, Madlablokkene og Jåttånuten er også synlige fra store deler av området.

*Ullandhaugtårnet og Madlablokkene*



*Jåttånuten*





## DET STORE LANDSKAPSBILDET

### Landemerker

Kartet viser viktige landemerker for regionen, som kan ses fra området. Dette er viktige elementer for orientering, og oppfattes som identitetsskapende og samlende for området og regionen.

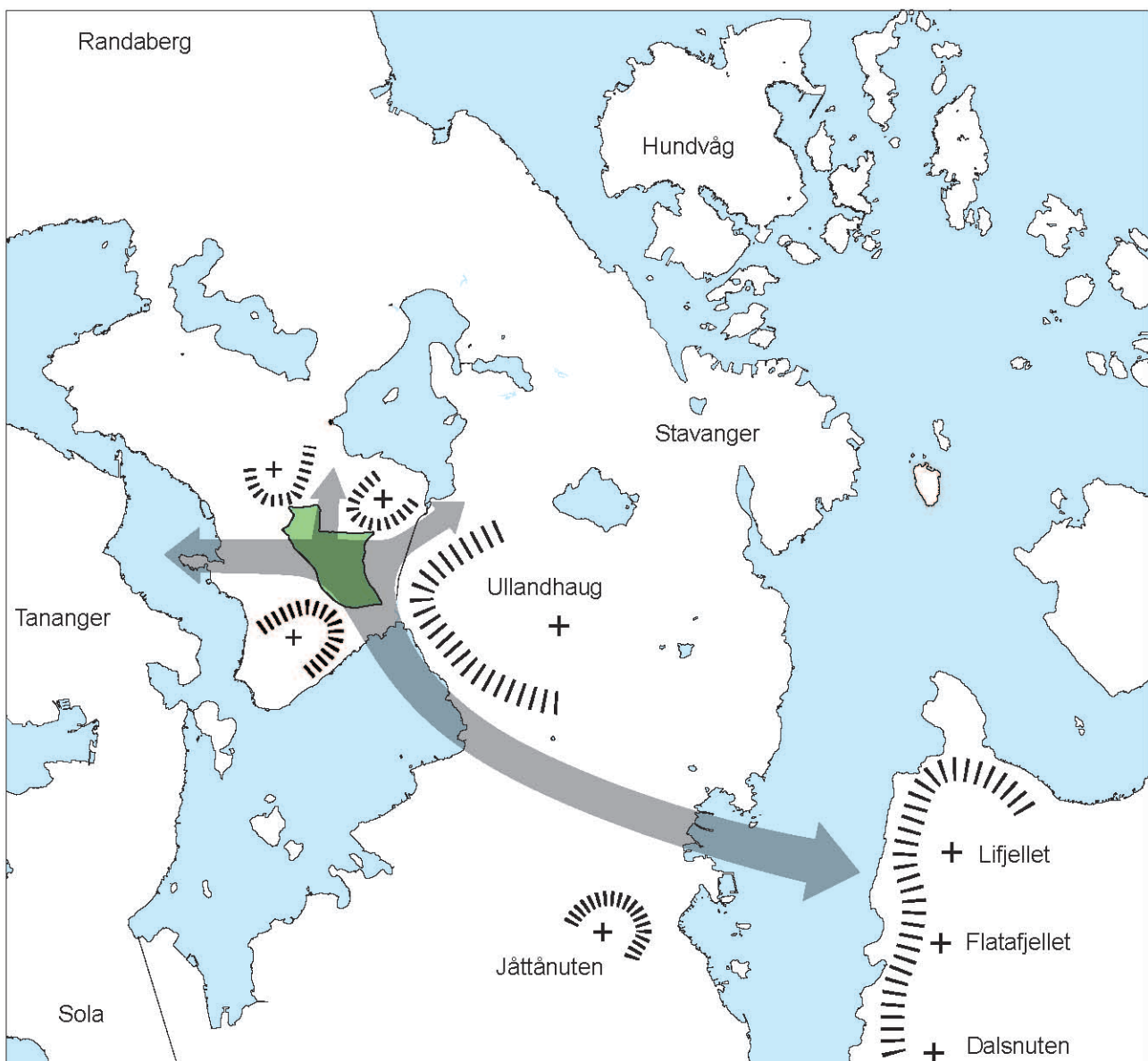
### Lokal romstruktur

Store deler av området ligger lavt, mellom kote 15 og 20.

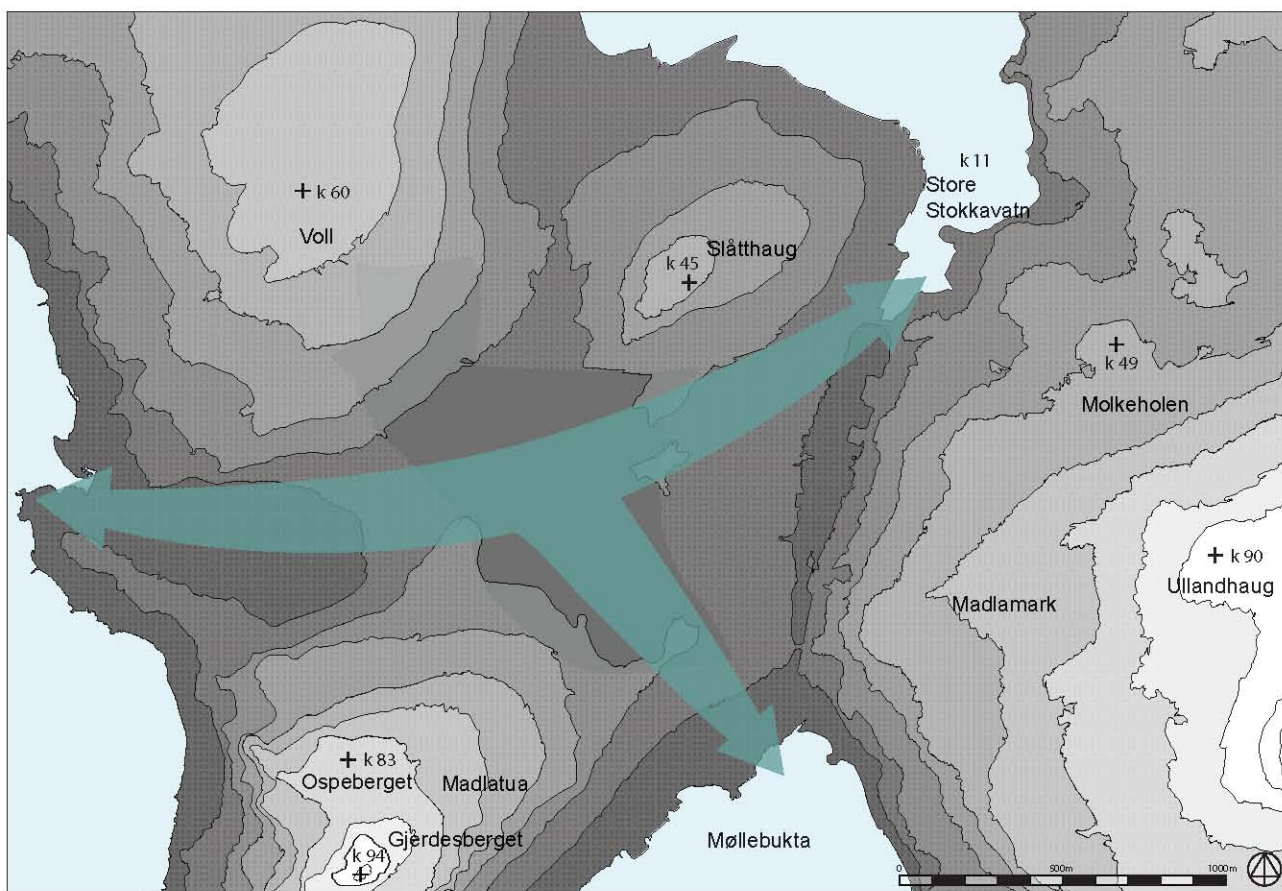
Landskapet er åpent, men det sentrale området ligger i et søkk. Utsikten er derfor i stor grad begrenset til de omkringliggende høydedrag. Et lite høydedrag som følger Kompani Linges vei og krysser planområdet i sør, begrenser kontakten med fjordrommet ytterligere.

Når en beveger seg over kote 20, blir kontakten med fjerne landskapstrekk klarere. Jåttånuten trer tydelig frem i sør, og drar oppmerksomheten mot fjordrommet ved Hafrsfjord.

Sørøst er Revheim del av et større landskapsdrag som ender opp i Gandsfjorden med fjellmassene bak som kulisse.



## LANDSKAPSKARAKTER



Det er gitt ulik fargemetning mellom hver 10. kote for å få frem landskapsformasjonene.

Utsikt fra Alvasteinen Rennesøy og Tasta skimtes i horisonten



Utbyggingsområdet er avgrenset av fire større høydedrag, som er med på å gi området et karakteristisk preg.

- 1 Madlatua skjerner Revheim fra Hafrsfjord i sørvest.
- 2 Voll ligger som en kraftig rygg mot nordvest.
- 3 Slåtthaug avgrenser rommet mot Stokkavatnet i nord.
- 4 Madlamark og Ullandhaug avgrenser landskapsrommet i øst.

Madla-Revheim tilhører romlig sett dette søkket mellom høydedragene. Flere steder innenfor området, spesielt langs periferien av høydedragene, opplever en likevel visuell kontakt med Hafrsfjord og fjordrommet i sør og enda fjernere landskapssilhuetter som fjellmassivet bak Gandsfjorden.

Mellom høydedragene går det en senkning i terrenget som strekker seg fra Hestnes i vest og østover mot Store Stokkavatn. Et annet drag følger høyden fra Voll og går ned mot Møllebukta.

*Mot Tananger hvor markene ved Hestnes skrår ned i fjorden*



## REKREASJONSMULIGHETER

Hestnes ligger vest for området med en hovedtursti som strekker seg langsmed Hafrsfjord til Hålandsvatnet og Store Stokkavatn i nord.

Det er en grønn forbindelse mellom store Stokkavatn og Møllebukta som går langs Madlaforen.

Store arealer i området er dyrket mark, og gir området et landlig preg med overveiende grønn karakter, selv om jordbruksarealer ikke regnes som en del av grønnstrukturen. I grupper i randsonene til dyrket mark er det vegetasjonsfelt av ulik karakter, og det finnes enkeltstående trær

langs veier og steingjerder. Videre er det flere idrettsarealer i området som har et grønt uttrykk, men som heller ikke regnes som en del av grønnstrukturen.

Grønnstrukturen internt i området henger ikke sammen med omkringliggende grønnstruktur langs Hafrsfjord og Stokkavannet, pga. veier og bebygde områder som oppleves som barrierer. Den er ikke tilgjengelig da det ikke finnes turveger gjennom området. I kommuneplanen fremgår Hestnes, Stokkavatnet og Møllebukta som de viktigste rekreasjonsområdene i omegnen. Utbyggingsområdet har ikke forbindelser gjennom grønnstruktur til disse målpunktene.











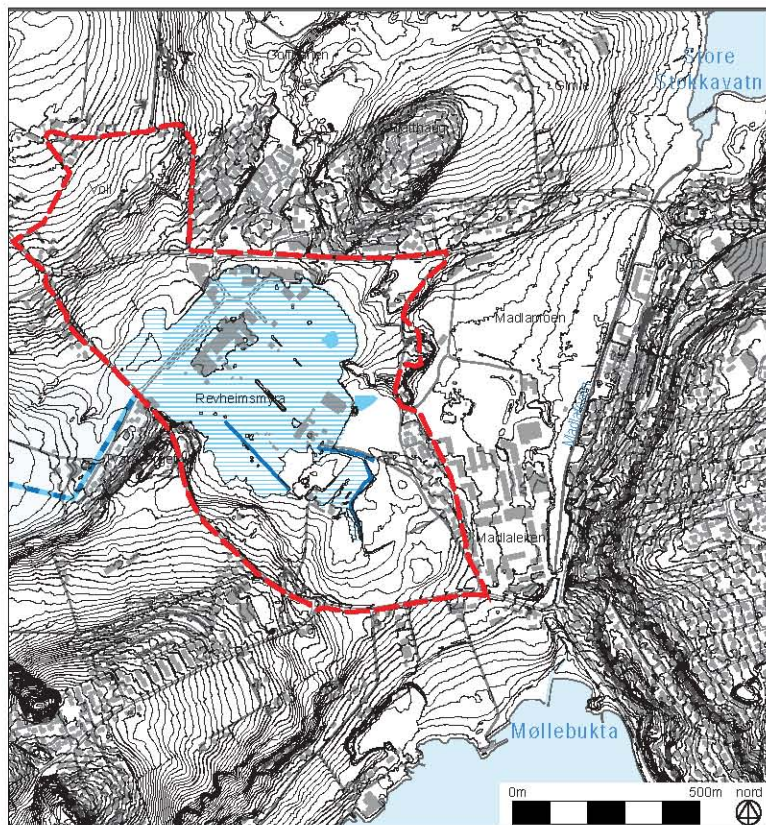
*Store Stokkavatn. Foto: Siv Egeli*

## VÅTMARKSOMRÅDER OG DRENERING

Store deler av planområdet ligger lavt, og er delvis myrlendt. Fra planområdet ut til Hafrsjord er den tidligere Revheimskanalen lagt i rør. Det er et par mindre, åpne vannspeil i området.

-  Vannspeil
-  Bekkelukking
-  Dreneringsgrøft
-  Laveste kote (innenfor planområdet)
-  Laveste kote (utenfor planområdet)
-  Planområdet

1:20 000



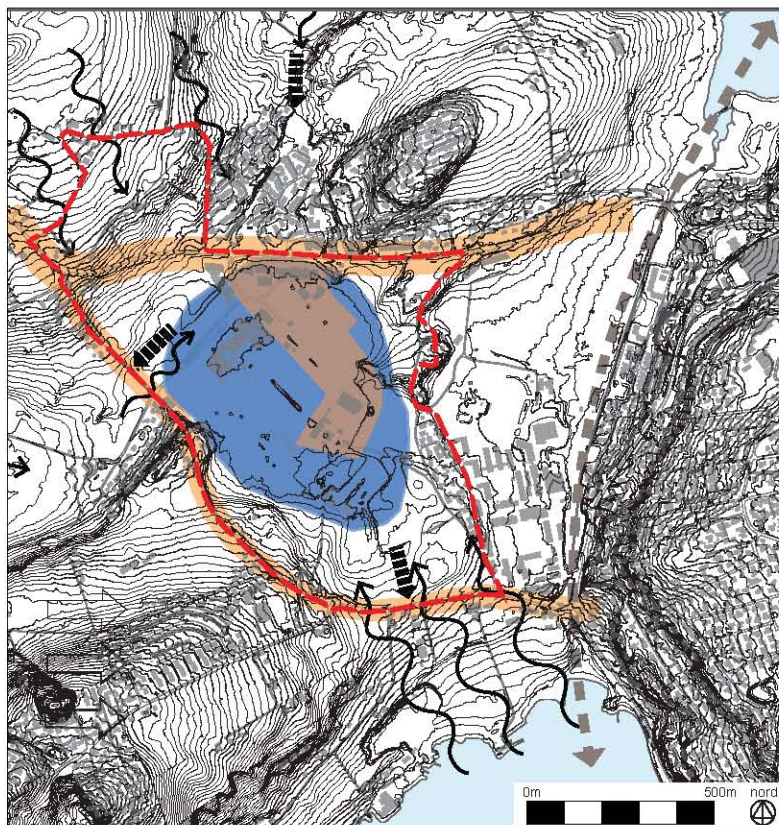
## LUFTKVALITET OG INVERSJON

Sentralt i planområdet er det vist et større område som er en forsenkning i terrenget (illustrert som inversjonssone). Her vil det i vinterhalvåret og på enkelte sommerdager samle seg kald luft og luftforurensning fra trafikken på Revheimsveien og bussdeponiet sentralt på området. Høyt grunnvannsnivå bidrar også til inversjon / stillestående «rå» luft i de lavereliggende områdene.

Det vises ellers til "klimaanalysen", som ligger på områdeplanens hjemmesider.

-  Generell vind hele året
-  Luftstrømmer
-  Utluftningsdrag
-  Oppdemning av luft
-  Inversjonssone
-  Soner som generer støy
-  Planområdet

1:20 000



## SOLFORHOLD

Det er generelt gode solforhold i planområdet. Kartet viser soner der solforholdene dog graderes. Den sørøstvendte skråningen i nord har de beste solforholdene, den sentrale «forsenkningen» har noe mindre solinnstråling og sonen i sør som er nordøstvendt har mindre optimale solforhold.

- Optimale
- Gode
- Noe mindre gode

1:20 000

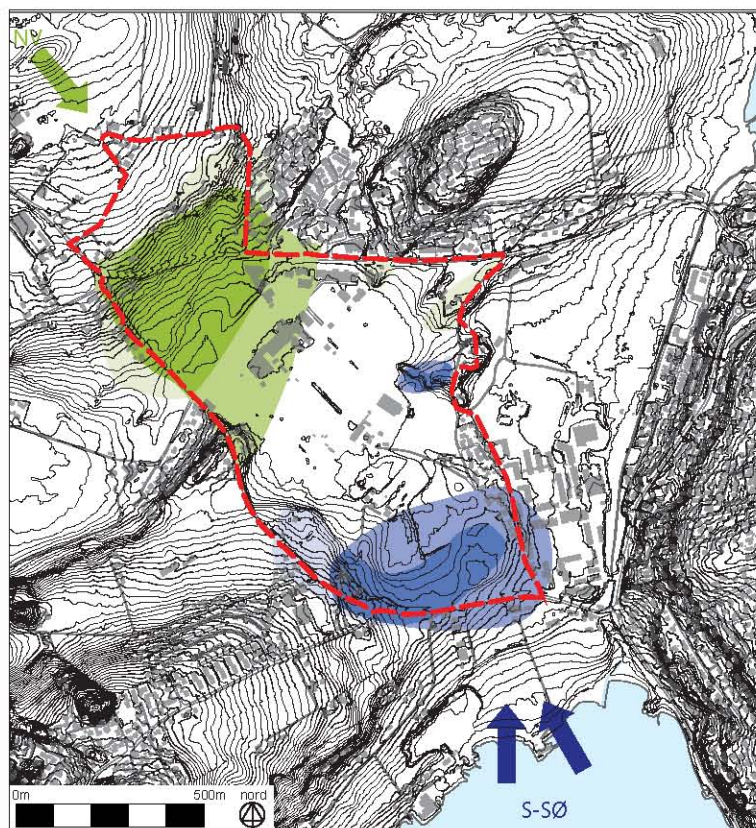
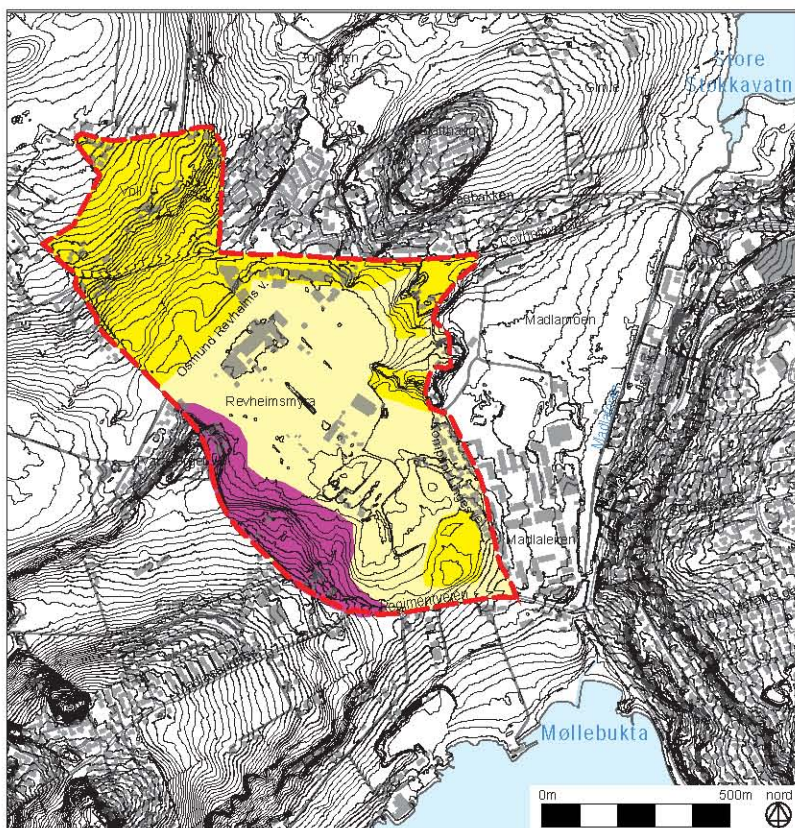
## VIND

Hovedvindretningene i området kommer fra sørøst og nordvest. Sørøstvinden er mest hyppig om vinteren og nordvestvinden er mest hyppig om sommeren. Vår og høst ligger mellom disse to ytterpunktene. Vinden er mest dominerende i den kalde årstiden da høytrykk over land dominerer.

Det vises ellers til "klimaanalysen", som ligger på områdeplanens hjemmesider.

- |   |   |
|---|---|
| <u>Mye vind</u>   | <u>Lite vind</u>  |
| <span style="color: #d9ead3;">■</span> Sommer             | <span style="color: #d9ead3;">■</span> Sommer             |
| <span style="color: #66b3ff;">■</span> Vinter             | <span style="color: #66b3ff;">■</span> Vinter             |
| <span style="color: #4f81bd;">■</span> Hele året          | <span style="color: #4f81bd;">■</span> Hele året          |
| <span style="color: #4f81bd;">→</span> Vindretning vinter | <span style="color: #92d050;">→</span> Vindretning sommer |

1:20 000

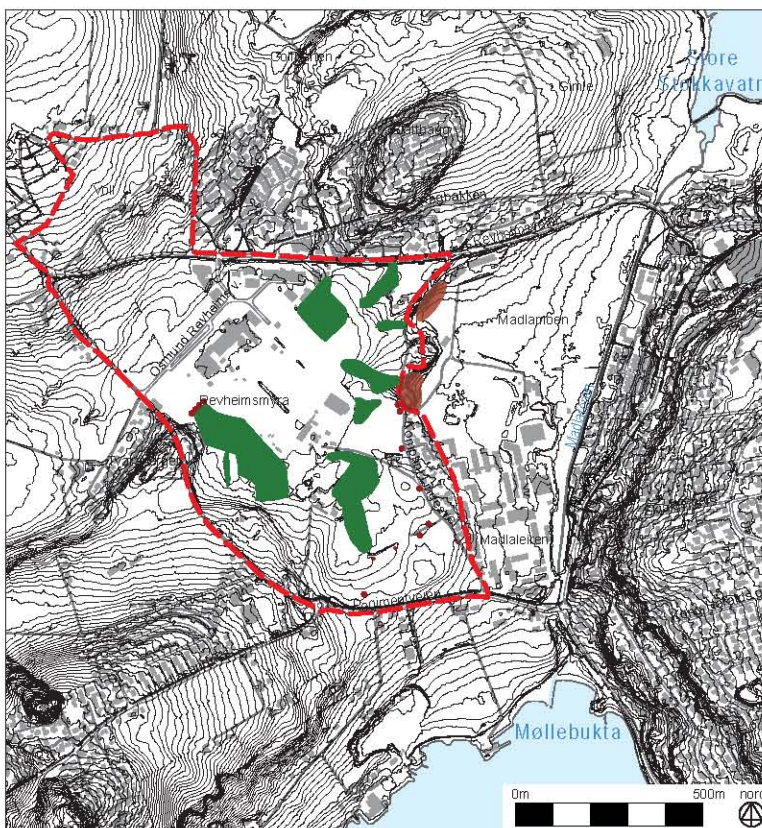


## FLORA

Høyere vegetasjon finnes i områder som ikke er fulldyrket, som har blitt liggende igjen som åkerholmer og/eller har vært brukt til beiting. Langs veier og steingjerder finnes spredte enkeltrær. Det er få store gamle trær innenfor planområdet.

- Solitærtrær/vegetasjon
- Flora med særegen karakter
- Blandet vegetasjon

1:20 000

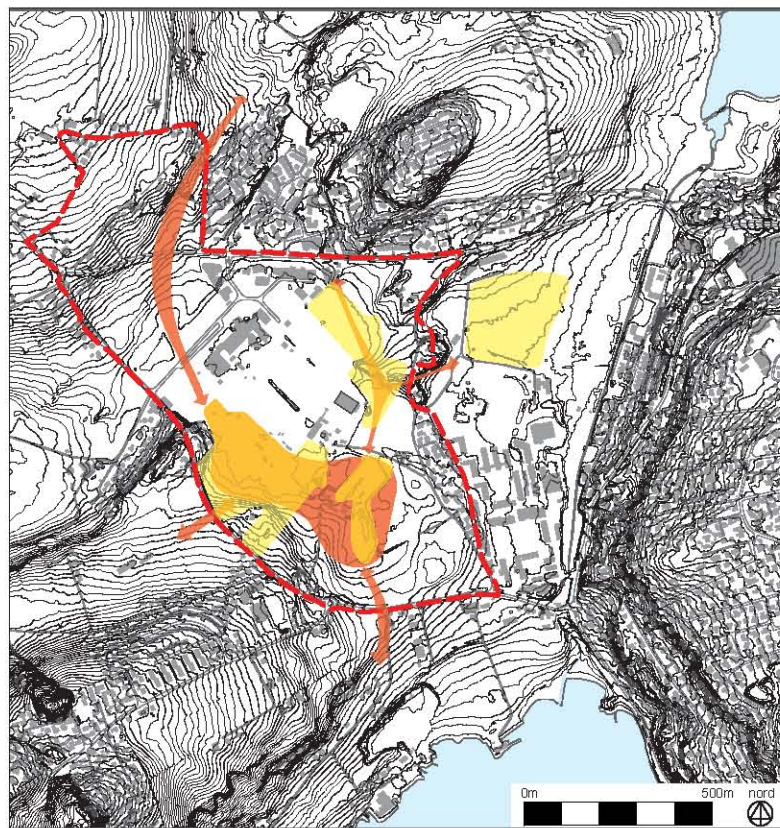


## FAUNA

Som kartet viser inneholder området i dag både et leveområde og trekkveier for rådyr. Det er også gjort registreringer av vipe i området. Vipa er på rødlista (Norsk rødliste for arter 2010) som en «nær truet art».

- Rådyrtråkk
- Leveområde for rådyr
- Leveområde for vipe
- Delt leveområde

1:20 000







## BARRIERER I LANDSKAPET

Innenfor området fremtrer Den Internasjonale Skolen, med tilhørende idrettsanlegg, som den største barrieren for bevegelse gjennom området. Sør innenfor området ligger et vegetasjonsbelte som skaper en visuell barriere mot fjordlandskapet.

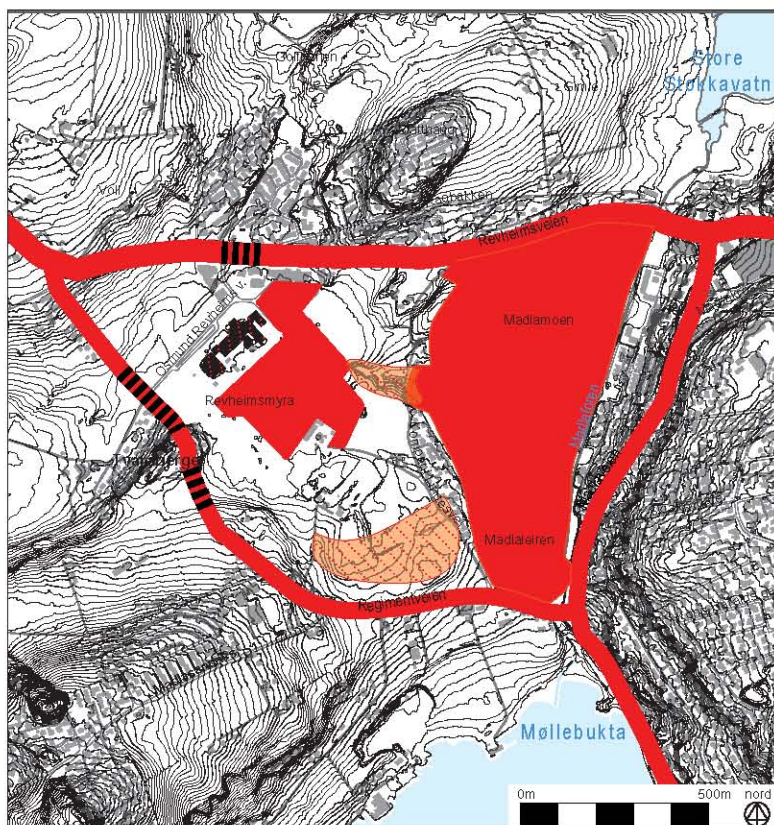
Revheimsveien, med dens trafikk og tilhørende støyyegger, skaper en barriere i bevegelsen fra området og nordover mot friområder rundt Store Stokkavatn og golfbanen v/Gimle gård.

Madlaleiren fremtrer som en stor barriere for kommunikasjonen østover fra utbyggingsområdet.

Regimentveien skaper en barriere for myke trafikanter sørover mot Møllebukta. Ved Tvaraberget, er det opparbeidet forhøyede terskler i forbindelse med Regimentveien som skaper en fysisk barriere for de naturlige luftstrømmer i området.

-  Terskler
-  Fysiske barrierer
-  Visuelle barrierer

1:20 000






Revheimsveien

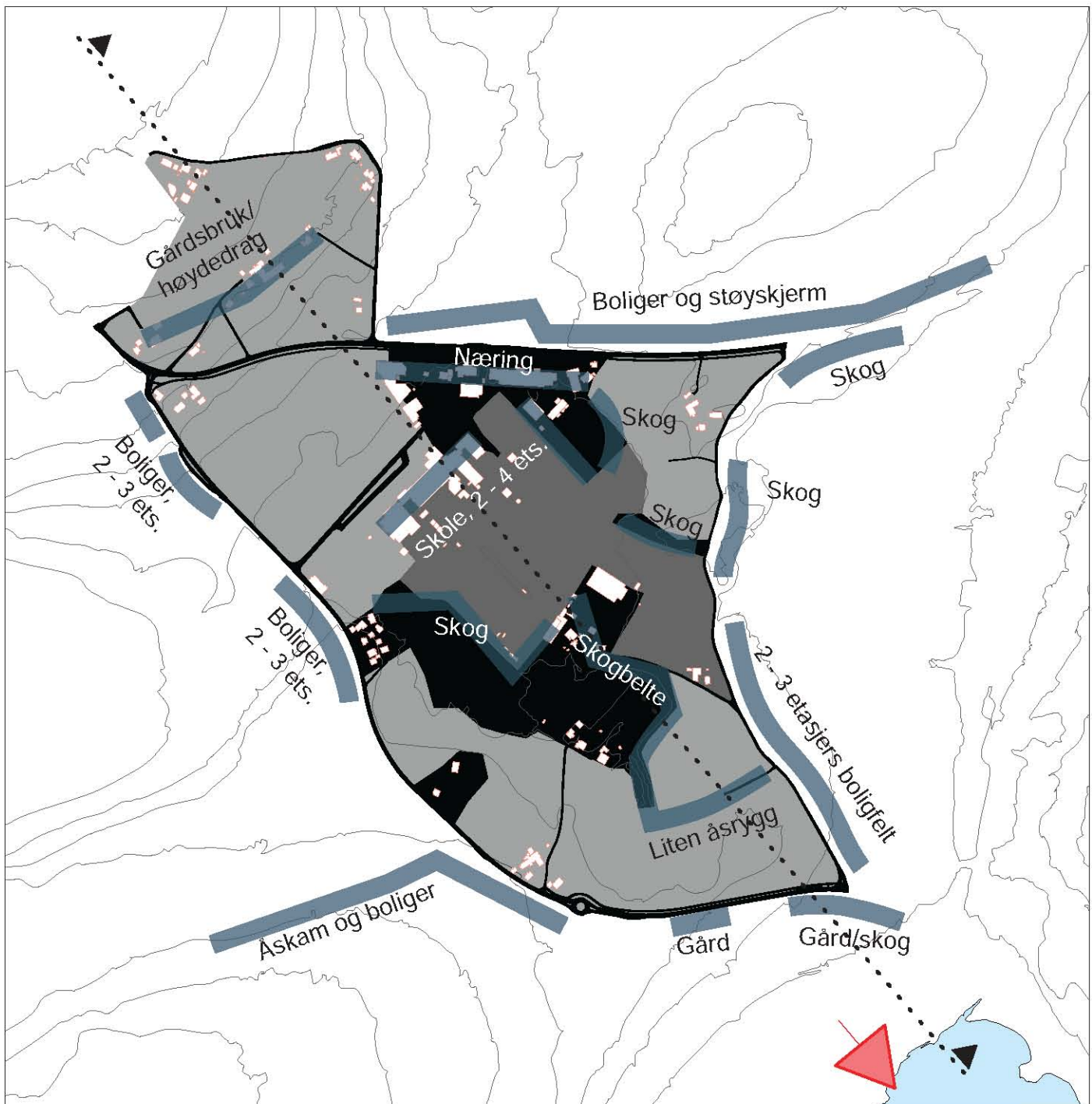


## ÅPNE OG LUKKEDE ROM

Illustrasjonen tydeliggjør hvilke landskapsrom som oppfattes som åpne og hvilke som har en lukket karakter. Det er lagt inn tre graderinger:

- 1 De lukkede rommene (svart) er landskapsrom der utsyn og sikt er begrenset på grunn av nærliggende vegetasjon og bygningsmasse.
- 2 Rom med noe åpenhet (mellomtone grå) beskriver rom med noe utsyn til fjernt landskap.
- 3 Åpne landskapsrom (lys grå) er steder med godt utsyn til både nært og fjernt landskap.

	Lukkede rom
	Rom med noe åpenhet
	Åpne landskapsrom
	Snitt langs siktlinje
	Primær siktlinje
	Visuelle barrierer



## UTSIKTSPUNKT



1 Utsikt fra høyden ved Voll (k + 37)



2 Utsikt ved ridebanen sentralt på myra (k +19)



3 Utsikt fra Regimentveien helt sør (k + 17)



*Snittet er tegnet langs hoved siktlinj.  
Observasjonene er orientert mot sør, og viser  
hvordan kontakten med fjordrommet nesten er  
eliminert sentralt på området. (Bilder side 40)*

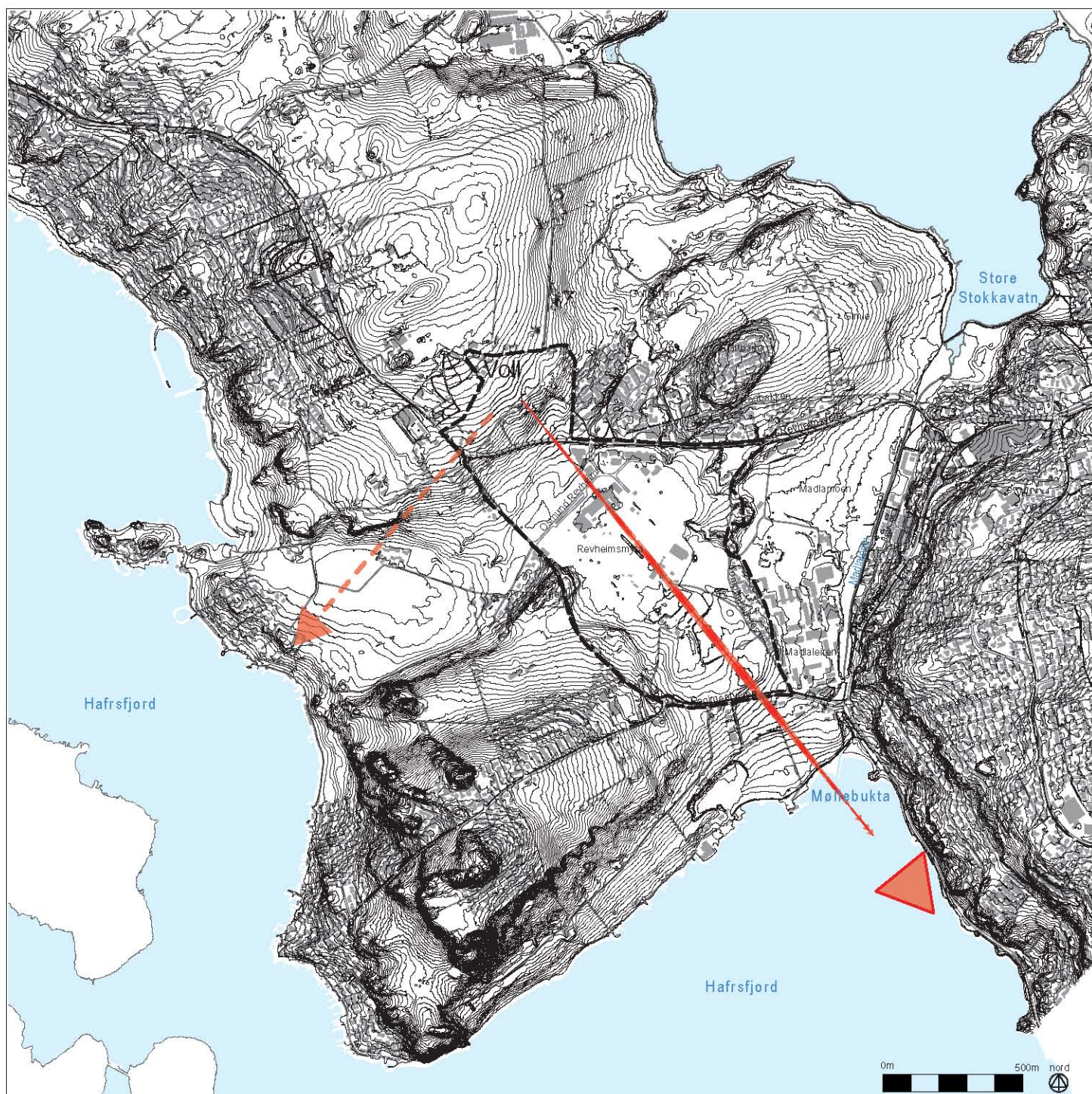


## SIKTLINJER

Primær sikotlinje går fra høyden Voll, nordvest for utbyggingsområdet, og ned mot Møllebukta, med området rundt Voll som et naturlig hovedutsiktsområde. Fra her har man også utsikt mot Hafrsfjorden i sørvest.

Sikt og orientering mot fjord og fjell oppleves også fra de andre høydedragene innenfor området.

-  Primær sikotlinje
-  Sekundær sikotlinje



## UTSIKT FRA HØYDEDRAGET RUNDT VOLL

**Mot vest:** Sikt mot Sola og Tananger på andre siden av Hafrsfjord.



**Mot sør:** En lang åsrygg stiger opp mot Madlatua i sør.



**Mot øst:** Man kan skimte Ryfylkeheiane i det fjerne fra høyden ved Voll.



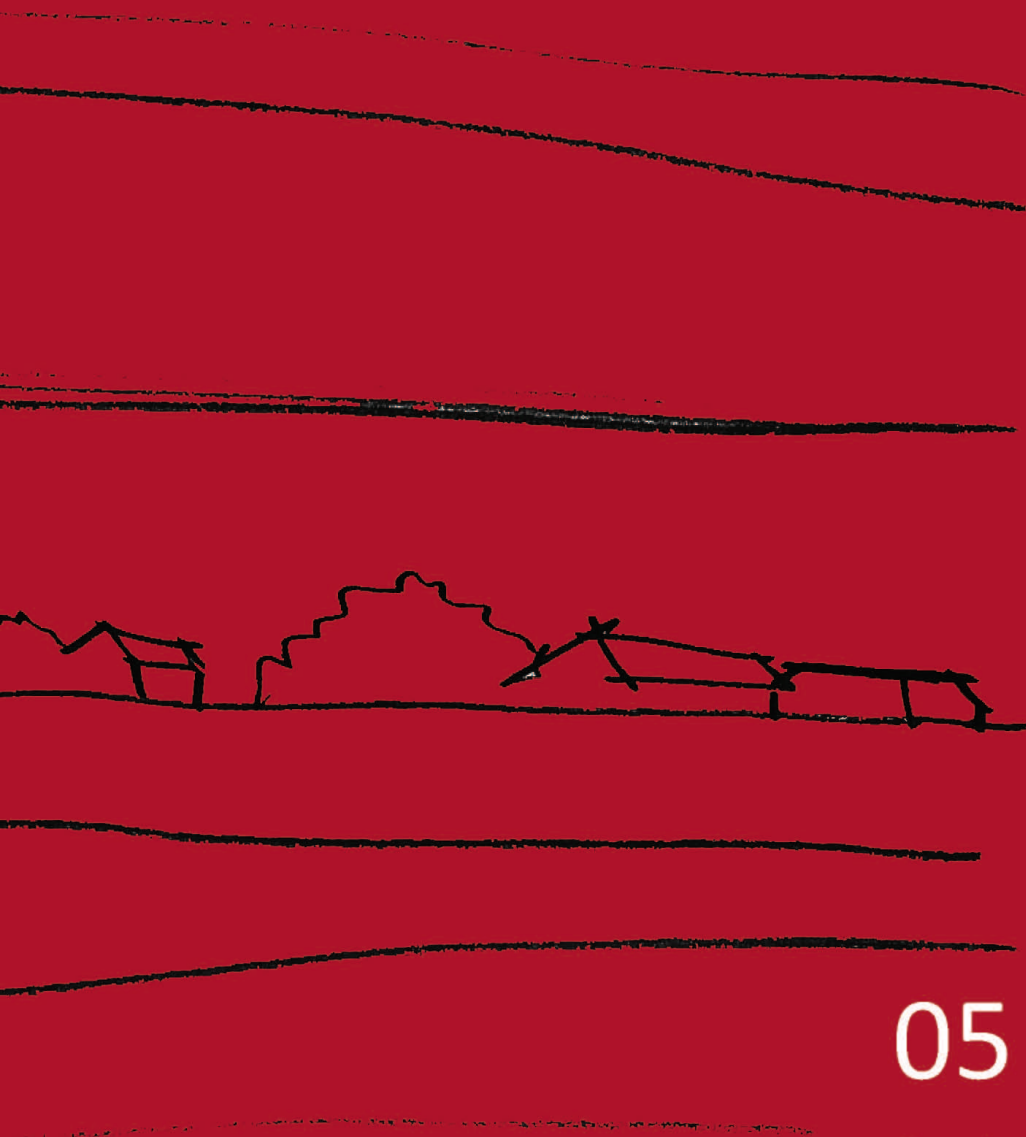
**Mot sør:** Jåttånuten bryter horisonten. Bak skimtes Vedafjell i Sandnes.











# 05

## Bebyggelse

Vedtatt kommuneplan - s. 50

Eiendomsstruktur og bebyggelse - s. 51

Sosial infrastruktur - s. 53

Den internasjonale skolen - s. 54

Idrettsanlegg - s. 55

Næringsvirksomhet - s. 56

Gårdsbruk og dyrket - s. 58

Boligfelt - s. 60

## VEDTATT KOMMUNEPLAN FOR STAVANGER 2010 - 2025

Innen kommuneplanen for Stavanger er Madla-Revheim utbyggingsområdet vist med et samlet areal på ca. 780 daa, hvorav ca. 440 daa er avsatt til boligformål.

Det er satt av ca. 80 daa til friområder i form av et grøntdrag for å styrke områdets kobling til Stokkavatnet og Hafrsfjorden.

Næringsarealene samsvarer med dagens næringsområde.

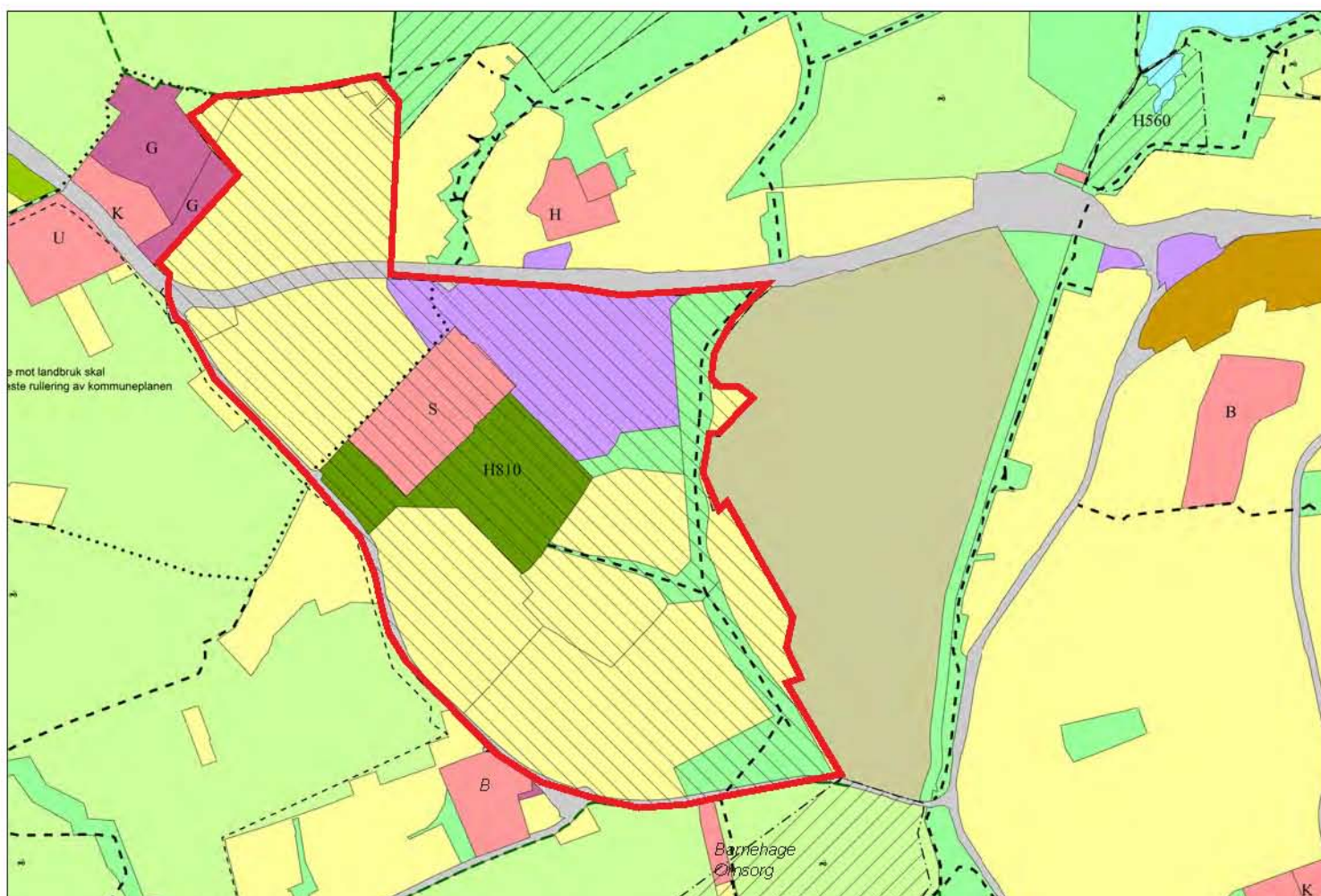
I kant med utbyggingsområdet mot nordvest ligger ungdomsskolen (u), Revheim kirke (K), grav og umelund (G). Slåtthaug sykehjem(H) ligger rett nord for området.

I sør ligger Hafrsfjord barneskole og barnehagen Sandal (B).

Idrettsarealer vist i kommuneplanen omfatter kun eksisterende idrettsanlegg. Sentralt i utbyggingsområdet ligger Den Internasjonale Skolen (ISS).

*T.h.øverst: Høyden i Voll.  
Øvrige: Typisk bygningstypologi.*

Bolig:	43,7 daa
Næring:	95,3 daa
Friområde:	79,6 daa
Offentlig eller privat tjenesteyting:	41,1 daa
Idrettsanlegg:	63,2 daa





## EIENDOMSSTRUKTUR OG BEBYGGELSE

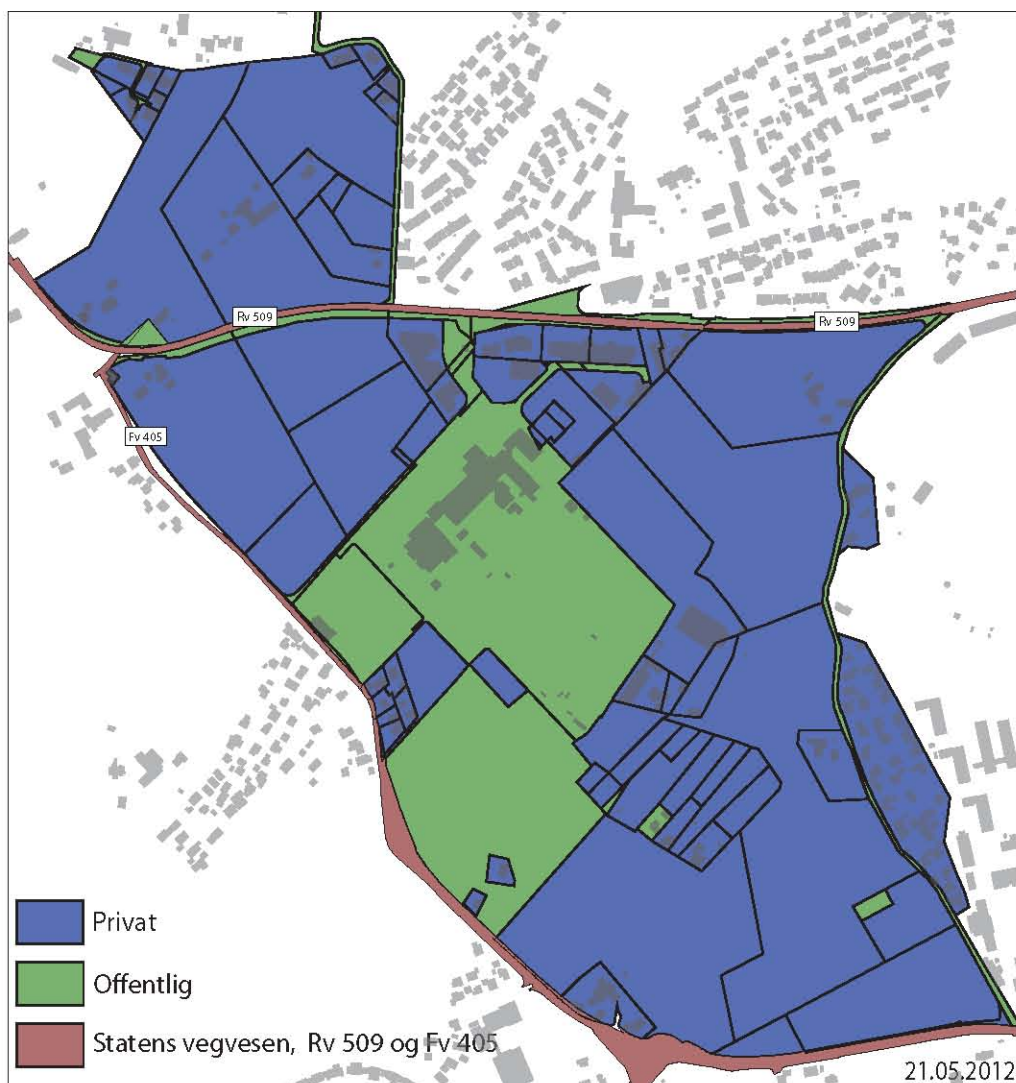
Med eierskapet til den Internasjonale Skolen (ISS) og Madla idrettspark, eier Stavanger kommune ca. 50% av de bebygde arealene i den midtre delen av utbyggingsområdet. Størparten av de ubebygde arealene i nordvest eies av private utbyggere. Langs Revheimsveien, nord i utbyggingsområdet, er det etablert et mindre næringsområde som i dag bærer preg av slitasje.

Sørvest for næringsområdet ligger Den Internasjonale Skolen. Denne ble ferdigstilt i 1982 og er godt etablert i området. I tilknytning til denne er det baner og fasiliteter knyttet til forskjellige typer idrett.

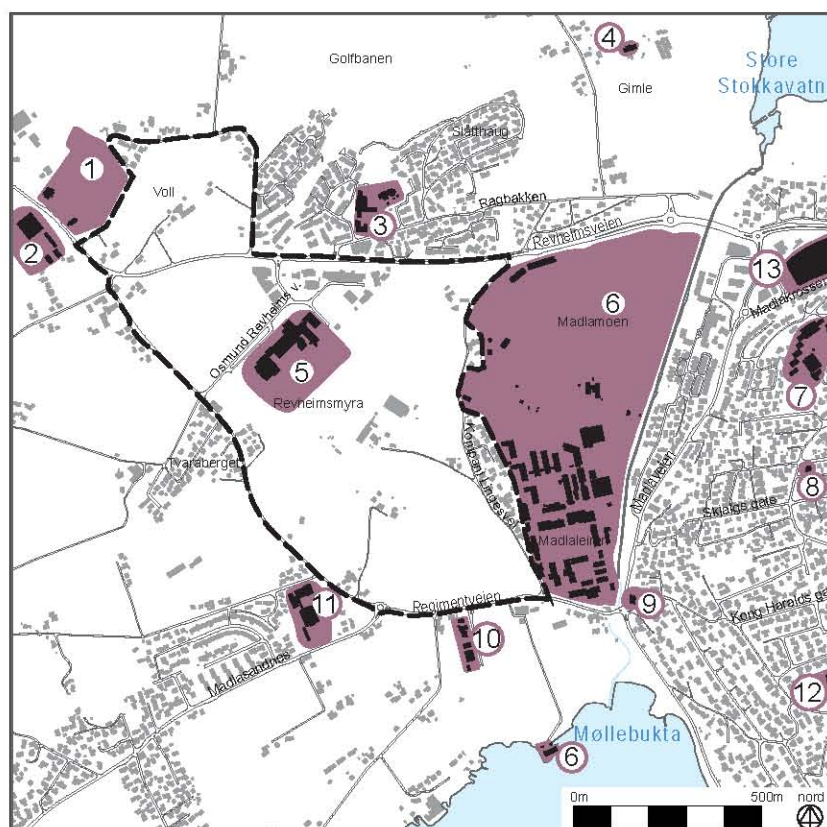
Utbyggingsområdet er generelt preget av jordbruk, og det er 7 mindre gårdsbruk innenfor



utbyggingsområdet. Gårdsbrukene ligger plassert i randsonen av området, trukket godt opp fra det gamle myrområdet. Den eldste gården er en grindlåve fra 1848, et sjeldent bygg på nordjæren, og fremstår som et viktig verneverdig element innenfor utbyggingsområdet.

Langs Regimentsveien og Kompani Linges vei, er det etablert to mindre boligfelt innenfor området. Disse er oppført i tidsrommet fra ca.1960 og frem til nyere dato. Det er større, etablerte boligfelt som grenser til utbyggingsområdet langs Revheimsveien og Regimentveien. Boligfeltene følger landskapsterrenget og ligger etablert på høydene i periferien av utbyggingsområdet.



## SOSIAL INFRASTRUKTUR



 Bygg med offentlig og/eller privat tjenestetøyting  
 Planområdet

Oversikten viser privat og offentlig tjenestetøyting innenfor og i tilknytning til utbyggingsområdet.

1:20 000

- |   |  |
|---|--|
| <p>1. Revheim kirke (Trekirke fra 1866)<br/>Revheim bedehus (1907)</p>  | <p>7. Madlamark barneskole<br/>skolen har ca. 350 elever.</p>  |
| <p>2. Revheim ungdomskole<br/>350 elever fordelt på 12 klasser. Skolen har egen svømmehall og fotballbane.</p>  | <p>8. Barnehage – Hanne's Lekestue</p>   |
| <p>3. Omsorgsboliger<br/><br/>Slåtthaug Sykehjem (1986)<br/>Sykehjemmet har 54 beboere og dag-senter for 22 eldre.</p>  | <p>9. Madla forsamlingshus</p>   |
| <p>4. Ørnstein Gårdsbarnehage<br/>5 avdelinger, 75 barn.</p>  | <p>10. Sandal barnehage<br/>5 avdelinger.<br/><br/>Madlatun aktivitetssenter for personer med psykiske lidelser<br/><br/>Madlatun bofellesskap</p> |
| <p>5. International School of Stavanger<br/>Etablert 1966. Har i dag 800 studenter.</p>   | <p>11. Hafrsfjord barneskole<br/>Plass til ca 400 elever.<br/>Rehabiliteret 2011, arkitekt: Arkipartner</p>  |
| <p>6. Forsvaret. (Madlaleiren KNM Harald Hår-fagre) har vært benyttet som militærleir siden 1871, og er i dag felles rekruttskole for luft og sjøforsvaret. Leiren består av brakker, messehall, fotballbane, oppstillingsplass og store utendørrområder. Mot Kompani Lingesvei grenser den til et boligfelt, samt en lund av bøketrær i nordvest. På øst og nordsiden er det tett trebeplanting.</p> | <p>12. Skipper Wørse Madla<br/>(Aktivitetssenter og bofellesskap for eldre og funksjonshemmede)</p>  |
|   | <p>13. Madla AMFI, lokalsenter med over 80 butikker.</p>   |

## DEN INTERNASJONALE SKOLEN

Skolen ble ferdigstilt i 1982 og skulle huse barna til de tilflyttende oljearbeiderne. Skolen ble siden utvidet i 1994 og 1999. Bygningen ligger langs Osmund Revheimsvei med egen "drive-in" etter amerikansk standard.

Bygningen består av en avlang hovedfløy som er forbundet med fem volumer av ulik størrelse i rød tegl.

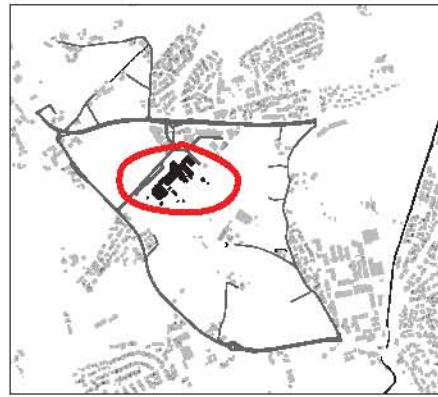
Bygghøyden er på 2-3 etasjer.

Den internasjonale skolen er den største bygningen på hele området. Det ligger et stort idrettsanlegg på skolens sørside (bildet).

Her er det både løpebane, tribune og gressbane med internasjonal standard.

Nye garderober i tilknytning til tribunen er under oppføring.

Arkitekt: Toralf Kaada arkitekter AS



### 1 Fasade nordvest.

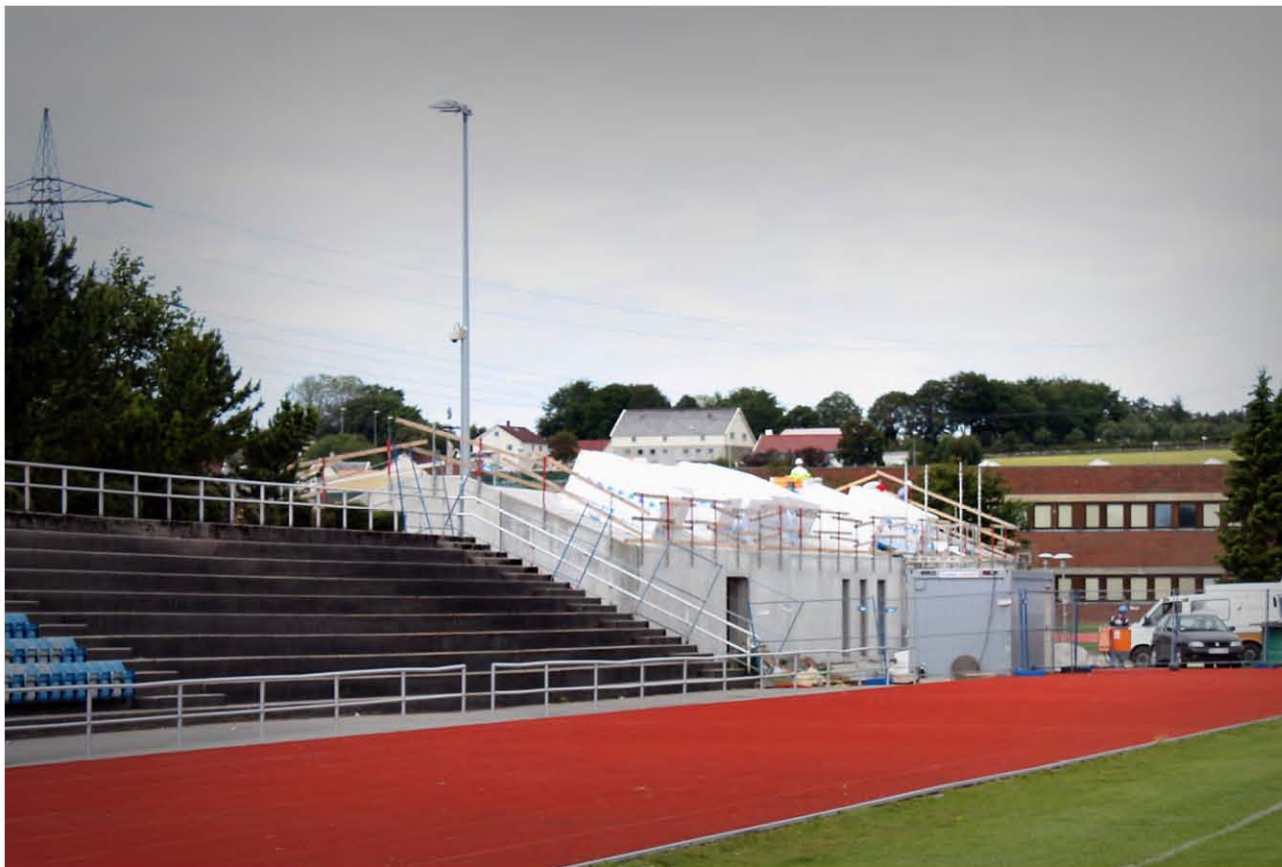
Adkomst og hovedinngang vender mot nordvest. Bredt avkjøringsfelt for bil.

### 2 Fasade sørvest.

Bygningens konstruktive logikk kommer tydelig frem i de vertikale glippene i murkledningen. Her eksponeres de kraftige betongsøylene.



## IDRETTSANLEGG

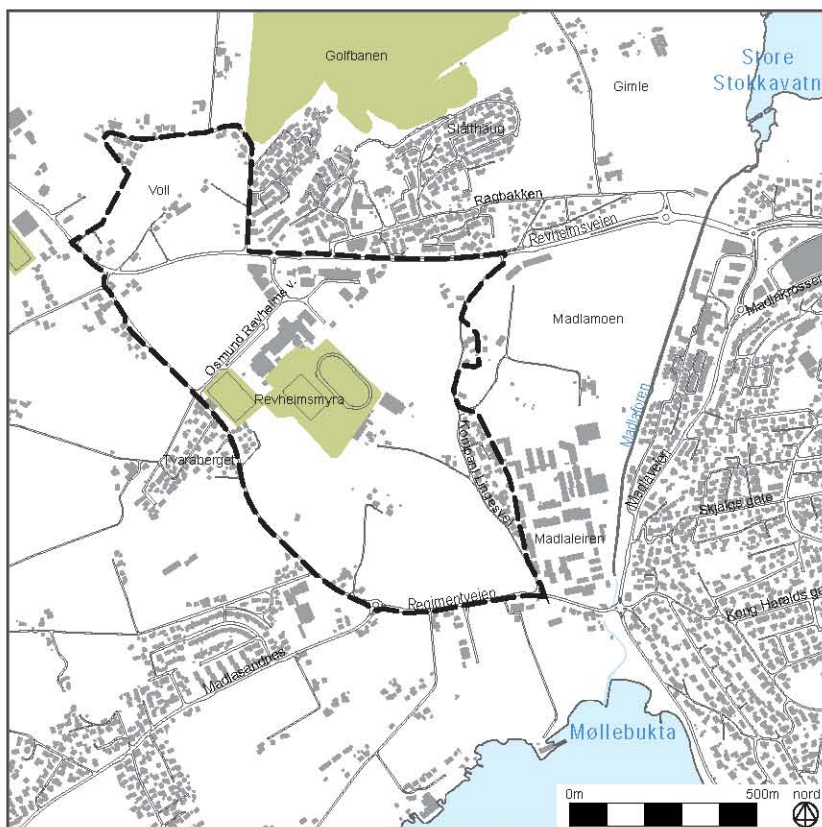


Innenfor utbyggingsområdet ligger det et stort idrettsanlegg i tilknytning til Den Internasjonale Skolen. Dette er til bruk for skolens elever og inneholder fotballbane, 400-meters løpebane, rugbybane, softball, og baseball bane. Nord for utbyggingsområdet ligger en golfbane og lokalene til Stavanger golfklubb. Madlabanen ligger vest for ISS, nærmest Regimentveien, og brukes i dag av Madla idrettslag og nærmiljøet.

 Arealer tilrettelagt for idrett

 Planområdet

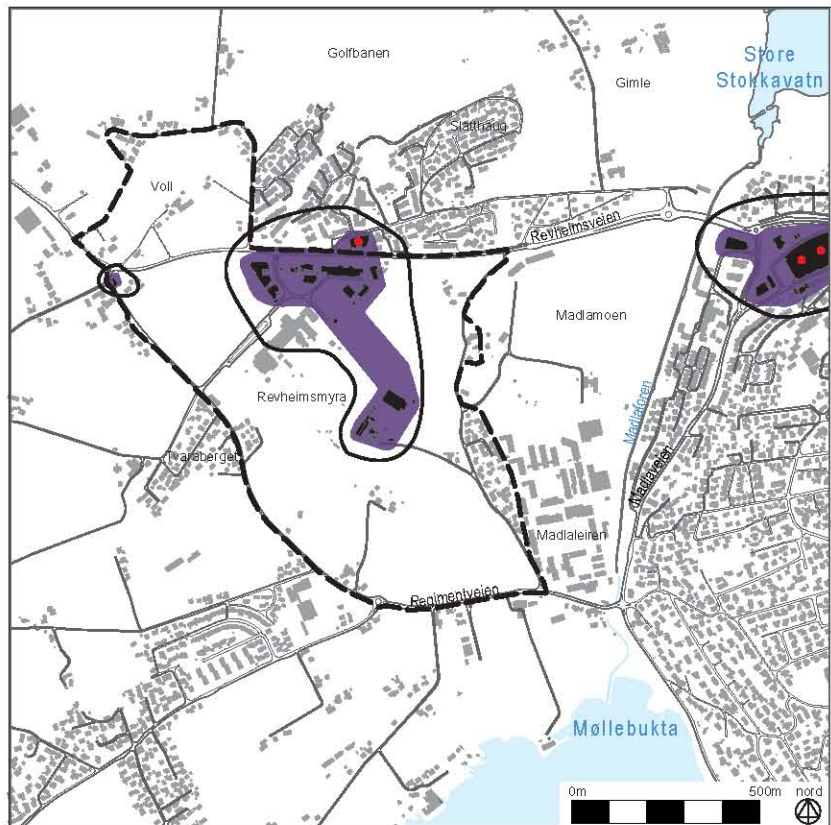
1:20 000



## NÆRINGSVIRKSOMHET

Kartet viser næringsområdet innenfor utbyggingsområdet. Hovedsakelig ligger næringsaktiviteten konsentrert i en klynge nord for den Internasjonale Skolen, i tilknytning til Revheimsveien. Næringen er av ulik art som Interiørbutikk, elektrobutikk, bilverksted, motorsykkelsenter, og containerutleie. Litt øst for utbyggingsområdet ligger Madla AMFI, et lokalt senter med over 80 butikker fordelt på 69 000 m<sup>2</sup>. Nærmeste dagligvarebutikk ligger rett nord for Revheimsveien.

-  Områder med næringsvirksomhet
-  Dagligvarehandel
-  Planområdet



1:20 000

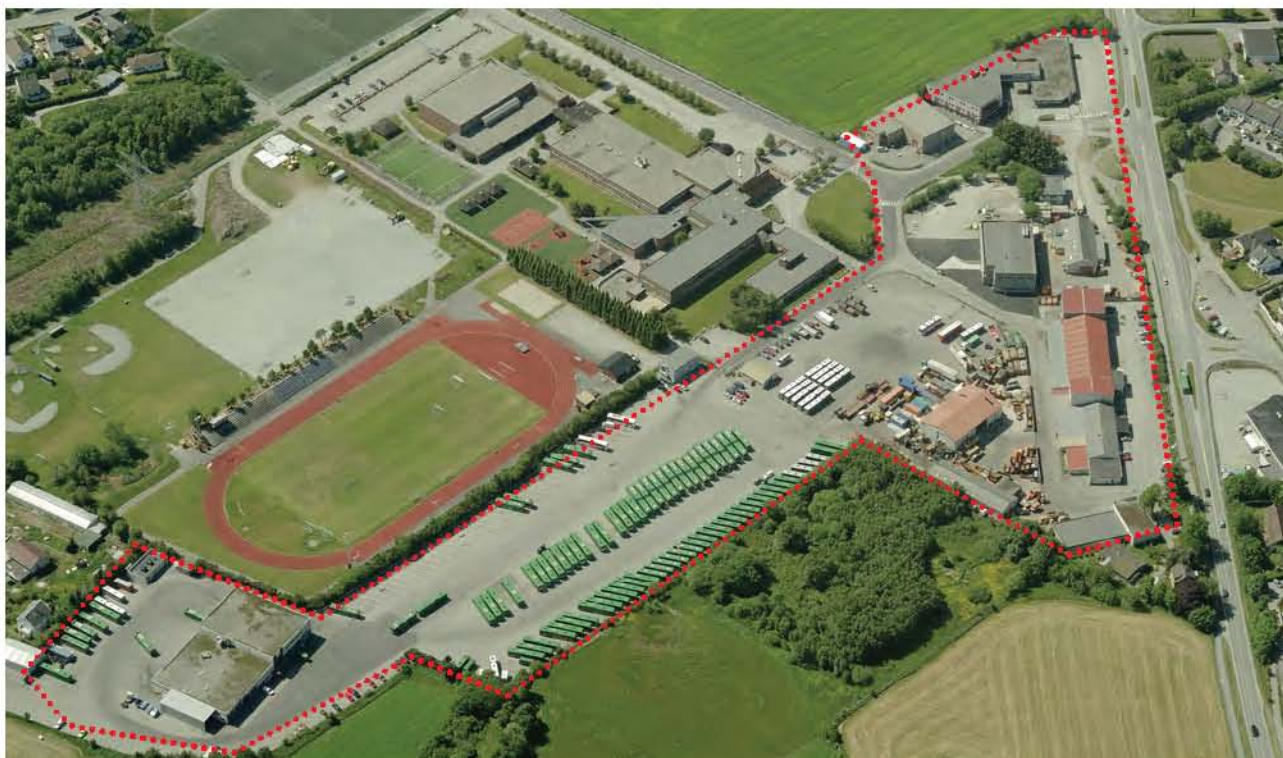


- 1 Fasade. Nordvendt fasade mot Revheimsveien.
- 2 Vei. Området er preget av store overdimensjonerte anleggsveier.
- 3 Stahlgården. Vender ryggen mot åkerlappene i vest.
- 4 Finnøy buss. Grå betongkube på tre etasjer.
- 5 Madla bil. Tre etasjer, grønne plater.





## NÆRINGSBYGGGENE



Næringsområde i dag

Næringsbebyggelsen er oppført på 70- og 80-tallet og er på 2-4 etasjer.

Næringsparken består totalt av åtte store bygningsvolum. Flere av byggene fremstår noe slitt.

Stahlgården er den største markedsaktøren. Bedriften MC-Service A/S ble stiftet i 1969.

Næringsbyggene er i all hovedsak plassert i tilknytning til Revheimsveien, som er hovedinnsfartsåre inn til byen.

Dette området er det eneste stedet som har et tilnærmet urbant preg.



### BOREAL TRANSPORT SØR AS

Selskapet har røtter som strekker seg 150 år tilbake i tid og tilhører i dag Boreal Transport Norge som har buss, bane og båtruter i store deler av landet. Hovedkontoret er i Stavanger.

I Rogaland tilbyr de i dag følgende tjenester:

Ordinære ruter for Kolumbus på Nord-Jæren

Flybuss Stavanger og Forus/Sandnes

Kystbussen Bergen - Stavanger

Turkjøring, lokalt og internasjonalt

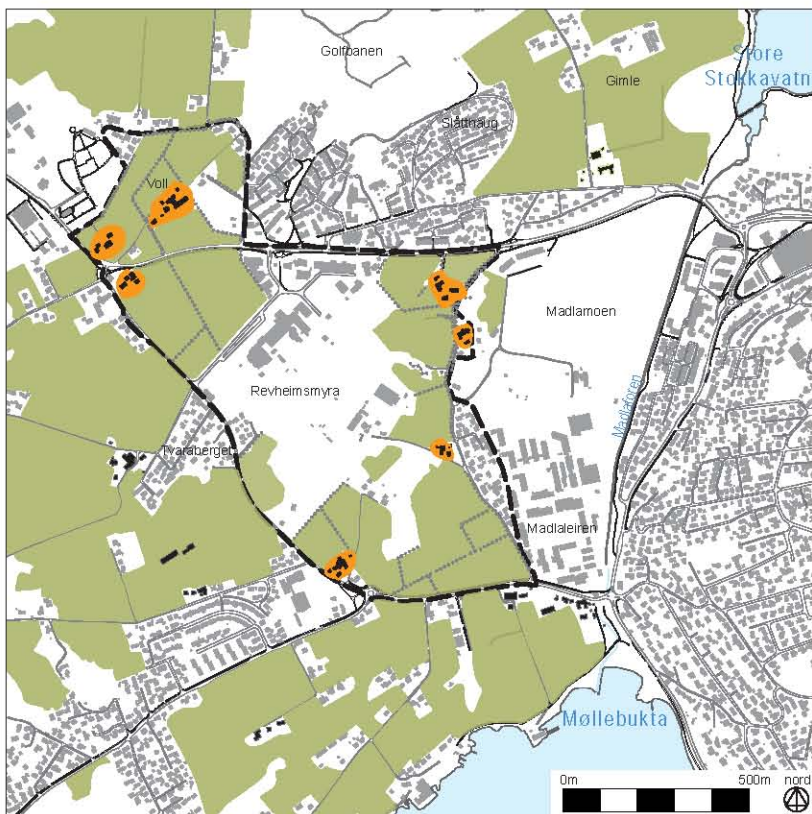
Bussdepotet har et totalt areal på 38,5 daa

Det er spesialtilpasset bussdepot med over 130 busser. Fasilitetene inneholder et verksted til vedlikehold samt miljøvennlig oppvarming av bussene om vinteren.

Bussdepotet har god strategisk beliggenhet i byområdet i forhold til effektiv betjening av bussrutetilbudet.

## GÅRDSBRUK OG DYRKA MARK

-  Gårdsbruk
-  Dyrka mark
-  Steingarder
-  Planområdet



Innen utbyggingsområdet ligger det syv gårdsbruk. Fortrinnsvis driver disse med utleie av jord, hestehold, m.m. Gårdsbrukene er oppført i typisk vestlandsk byggetradisjon med tundannelser mellom de ulike driftsbygningene. Lokal og regional byggeskikk kommer spesielt godt til uttrykk i gårdsbruket lengst sør på området, der driftsbygningen er oppført i grindverkskonstruksjon. Denne konstruksjonsteknikken er en videreutvikling av forhistoriske byggemåter for langhus hvor folk og fe bodde under ett tak, båret av parstilte, jordgravne stolper.

Gårdsbrukene ligger i all hovedsak plassert i randsonen av området, trukket godt opp fra det gamle myrområdet.

1:20 000



## JORDBUKET

Landskapet er fomet av naturkrefter og jordbruk gjennom flere tusen år. Det er omformet, dyrket og pleiet av bønder. Jorden er ryddet for stein som er stablet i steingarder som definerer grenser mellom gårdsbruk. Byggene på gårdsbrukene danner små tun. Flere av dem ligger opp mot høydene rundt den gamle myra. Det ligger totalt syv gårdsbruk inne på området som skal reguleres. Alle ligger i randsonen. Åkerlappene strekker seg nedover mot det sentrale området, der den internasjonale skolen er plassert.

- 1 Grindverk.** Driftsbygningen i Regimentsveien 53 B er oppført i 1848 og fremstår i dag som noe forfallen, men trekonstruksjonen innvendig er fortsatt sterk. Det dannes et tun mellom driftsbygninger og hus.
- 2 Synlig.** Gårdsbruket ligger på høyden Voll over Revheimsmyra, med utsikt sørover mot Hafrsfjord. Gården er synlig fra de fleste stedene på området.
- 3 Idyllisk.** Gårdsbruket i det nordøstre hjørnet ligger på et høydedrag. Driftsbygninger og hus danner et irregulært gårdstun.
- 4 Gårdsbruket** ligger i Kompani Linges vei 77, nordøst i området. Det har eldhus og stabbur fra ca. 1880-1900, og er et spesielt miljøskapende element langs Kompani Linges vei.
- 5 Gårdsbruket** i Kompani Linges vei 34 har driftsbygning og våningshus fra 1800-tallet, og fremtrer som et historiefortellende element som er godt synlig i området.



## BOLIGFELT

Boligfeltene består hovedsakelig av trebebyggelse i form av rekkehus eller eneboliger. De er etablert på 60-tallet og senere utvidet ved ifyllinger frem til nyere tid.

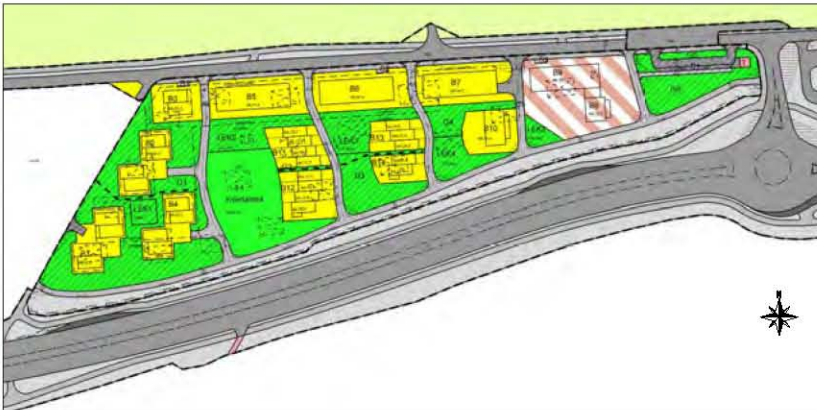
1. Boligfeltet på Øvre Madla består i hovedsak av eneboliger og rekkehus. Rett sør for Regimentveien, ligger Hafrsfjord skole. Skolen ble rehabilitert i 2011, arkitekt: Arkipartner AS.

2. Tvaraberget er en mindre boligklynge som ligger mot øst, der terrenget begynner å stige opp mot Ospeberget.

3. Mellom Kompani Linges vei og Madlaleiren ligger det et langstrakt boligfelt som i all hovedsak består av eneboliger med hage.

4. Slåtthaug, feltet nord for Revheimsveien er kjent som "Oljeberget". Her er det en stor andel eneboliger med hager, samt flere rekkehus. I tillegg er det barnehage og Slåtthaug sykehjem ligger sentralt på området. Boligene ligger langs smale gater uten fortau, ofte blindgater med mindre arealer for lek og kort vei til friluftsområder rundt store Stokkavatn og golfbanen.

5. Møldalfeltet er et nytt boligfelt som er under utvikling. Det ligger nordøst for utbyggingsområdet, og består av 136 boenheter fordelt på lavblokkbebyggelse og rekkehus.



Illustrasjonsplan for Møldalfeltet



- Boligfelt
- Boligfelt under utvikling
- Planområdet

1:20000



4 *Rekkehus ved Slåtthaug*



3 *Eneboliger ved Madlaleiren*



2 *Boligfelt opp mot Ospeberget*



2 *Tvaraberget*



4 *Ny funkisvilla på Slåtthaug*



4 *Murhus ved Slåtthaug*

# BOLIGFELT





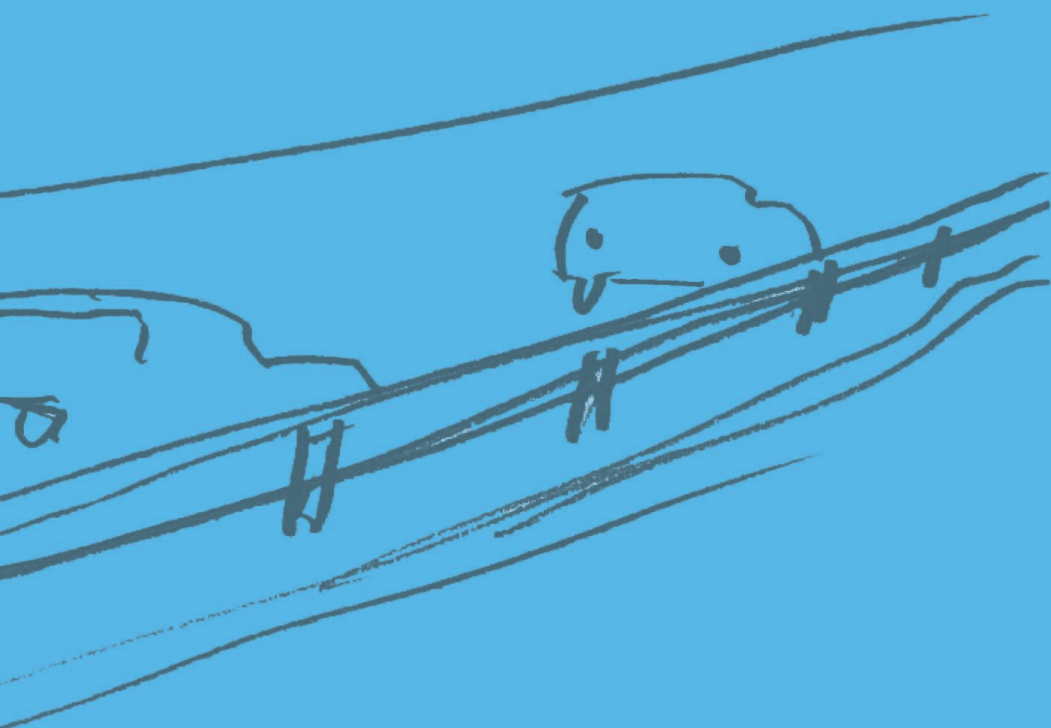
4 ved Kompani Linges vei



4. ved Slåtthaug







# 06

## Samferdsel

Overordnet veinett - s. 66

Rekkevidde med kollektivtrafikk - s. 66

Rekkevidde med sykkel - s. 67

Rekkevidde med el-sykkel - s. 68

Tur-, gang og sykkelveinett - s. 69

Kollektivtraséer - s. 70

Veier - s. 70

Problematiske knutepunkt - s. 71

Kabeltrasé - s. 71

## OVERORDNET VEINETT

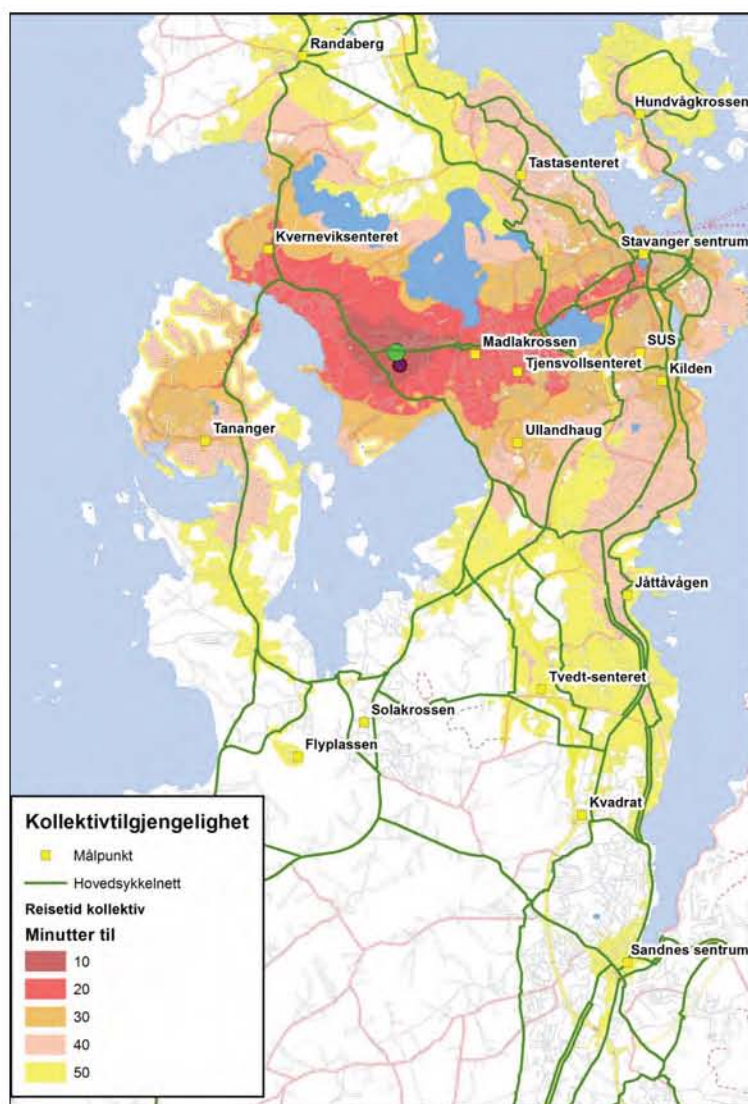
Kartet viser hvordan planområdet ligger i forhold til det overordnede veinettet.



## REKKEVIDDE MED KOLLEKTIV TRANSPORT

Kartet viser god kollektivtilgjengelighet med dagens busstilbud inn mot sentrumsområdet, samt også mot universitetsområdet på Ullandhaug. Forus nåes innen 50 minutter fra utbyggingssområdet. God tilgjengelighet øst-vest. Dårlig tilgjengelighet nord-sør.

Illustrasjoner: ASPLAN VIAK AS 2012

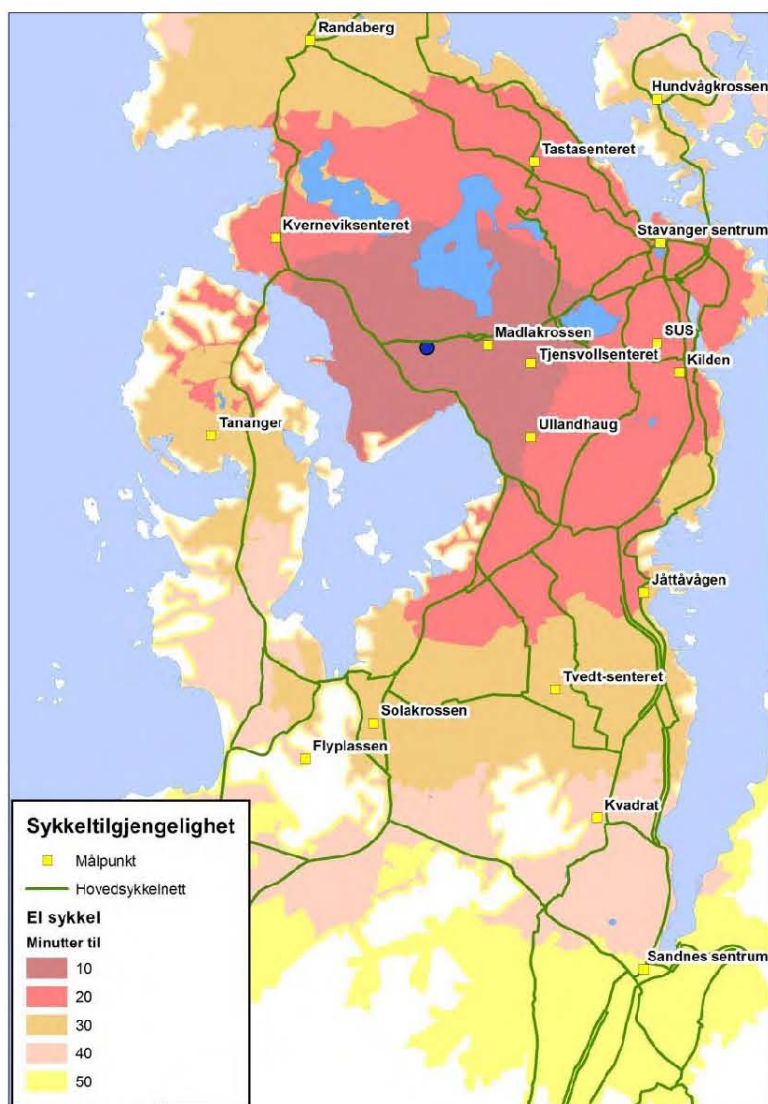
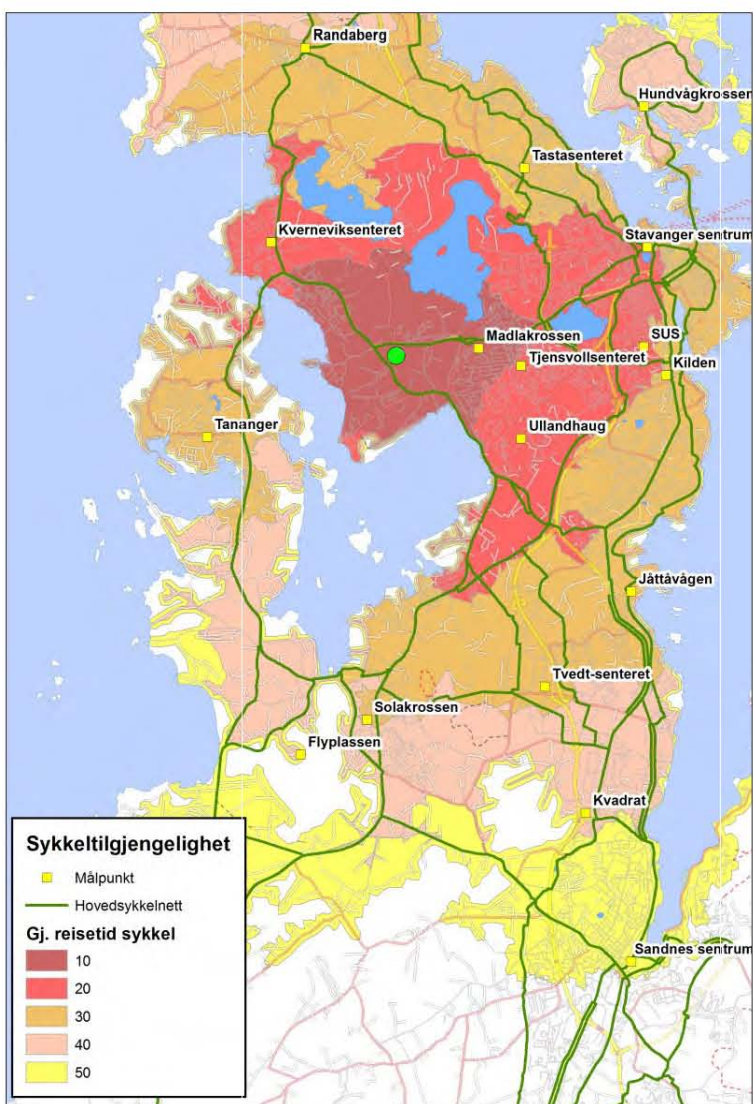


## REKKEVIDDE MED SYKKEL

Kartene viser rekkevidde med sykkel. De fleste store og viktige rekreasjonsområdene i Stavanger nåes med sykkel innen 20 minutter. Illustrasjonen tar utgangspunkt i en hastighet på 20 km/t. Selv med en lavere hastighet vil man ha stor rekkevidde innenfor et tidsrom på 20-30 minutter.

## REKKEVIDDE MED EL-SYKKEL

Til sammenligning kan vi se at ved bruk av el-sykkel, med en gjennomsnittshastighet på 25 km/t i 20 minutter, vil rekkevidden kunne øke mot sentrum øst og sør-øst mot Jåttåvågen.





Lengst til venstre: Traktorvei. En avstikker fra Kompani Linges vei.



Gårdsvei, fra kompani Linges vei til Madla Idrettspark.

Sykkelvei langs Revheimsveien



## TUR-, GANG- OG SYKKELVEINETTET

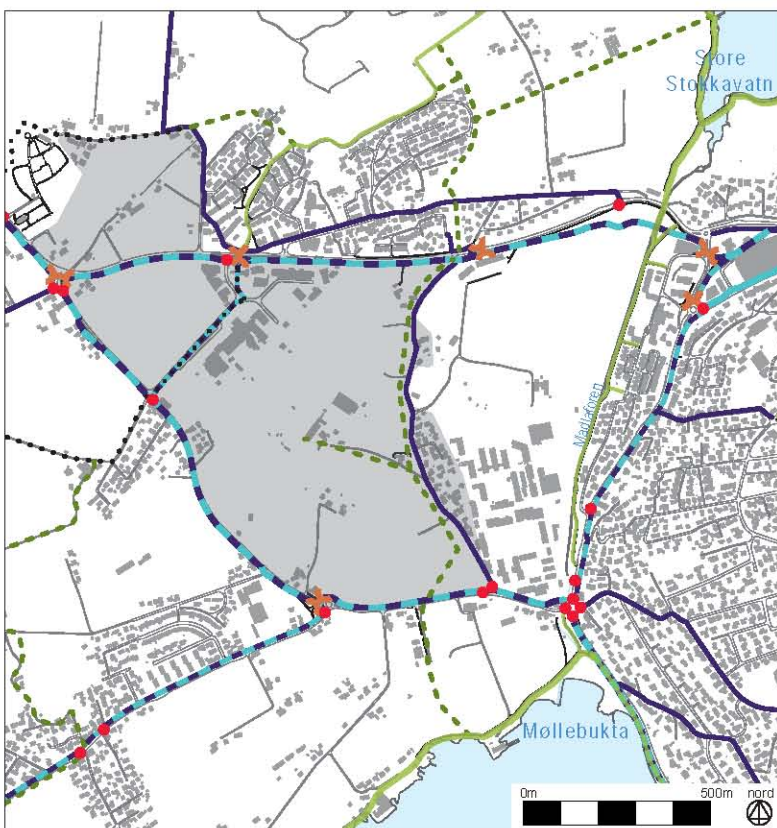
Turveinettet følger generelt sett hovedveiene i området. Gjennom området er det ikke etablert noen sykkel eller gangvei.

I kommuneplanen fremgår Hestnes, Stokkavatnet, Møllebukta og turveier langs Hafrsfjord som de viktigste rekreasjonsområdene i omegnen. Barrierer som veier og bebyggelse skaper brudd i naturlige bevegelseslinjer i grønnstrukturen og gjør at det i dag ikke er gode nok forbindelser til disse områdene fra utbyggingsområdet.

I kryssningen mellom Regimentveien og Madlaveien, samt fra området ned mot Møllebukta er det ikke etablert undergang. Dermed skapes det problematiske forhold for de myke trafikantene. Det er i kommuneplanen lagt opp til en bedret forbindelse ved et grøntdrag med turvei som strekker seg fra Stokkavatnet i nord til Hafrsfjord i sør

- Sykkelvei
- Fortau
- Fotgjengerfelt
- ⌘ Undergang
- Turvei
- - - Fremtidig turveier (KP)
- Turveiforbindelser

1:20 000

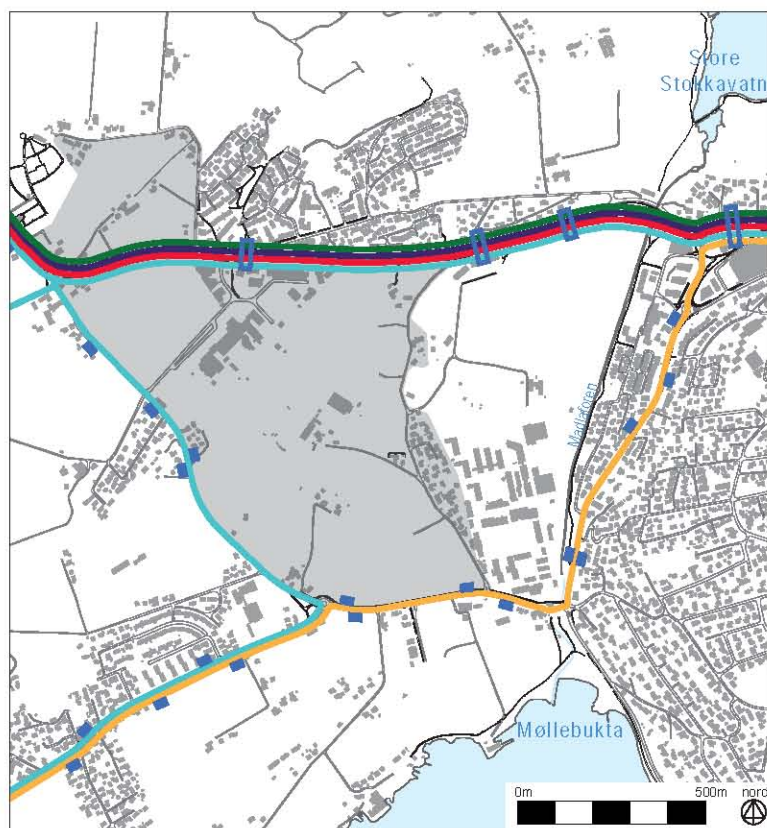


## KOLLEKTIVTRASÉER

Illustrasjonen viser nåværende bussforbindelser inn og ut av området.

- Bussholdeplass
- Viste hageby - Stavanger - Sandnes
- Stavanger - Madlaleiren - Sandnes
- Randaberg - UiS - Kvadrat
- Madlakrossen - Friheim - Hestnes - Sandnes
- Stavanger - Tananger - Flyplass - Sandnes

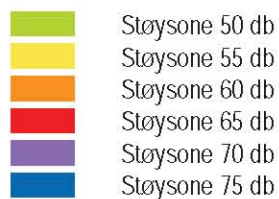
1:20 000



## STØY

Kartet viser støy fra fly og veitrafikk. Flystøy kommer fra sørvest og berører området i liten grad. Støy fra veitrafikk er høyest langs Revheimsveien, og er noe mindre merkbar langs Regimentveien. Det er en markant økning av støy i forbindelse med knutepunkt og i områder uten støyavskjerming.

### Støy fra veitrafikk og fly

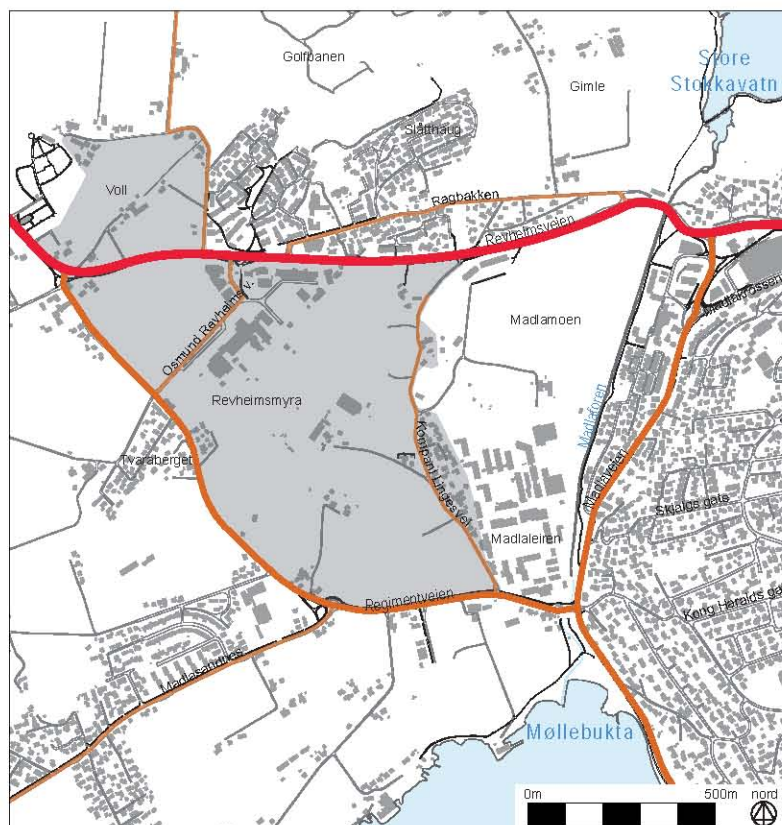


## VEIER

De viktigste transportårene for bil. Nord for området ligger Revheimsveien (Rv 507) som er høyt trafikkert, og har støyavskjerming langs deler av strekningen. Regimentveien (Fylkesvei 405) og Madlaveien har også mye trafikk, og er hovedårer i nord-søraksen.






1:20 000



## PROBLEMATISKE KNOTEPUNKT

I knutepunktene mellom kommunikasjonsårene for motorisert kjøretøy og gang/sykkel oppstår det problematiske kryssninger. Spesielt gjelder dette langs Regimentveien.

-  Farlige veikryss
-  Farlige gang- og sykkelforbindelser
-  Dårlige gang- og sykkelforbindelser

1:20 000



## KABELTRASÉ

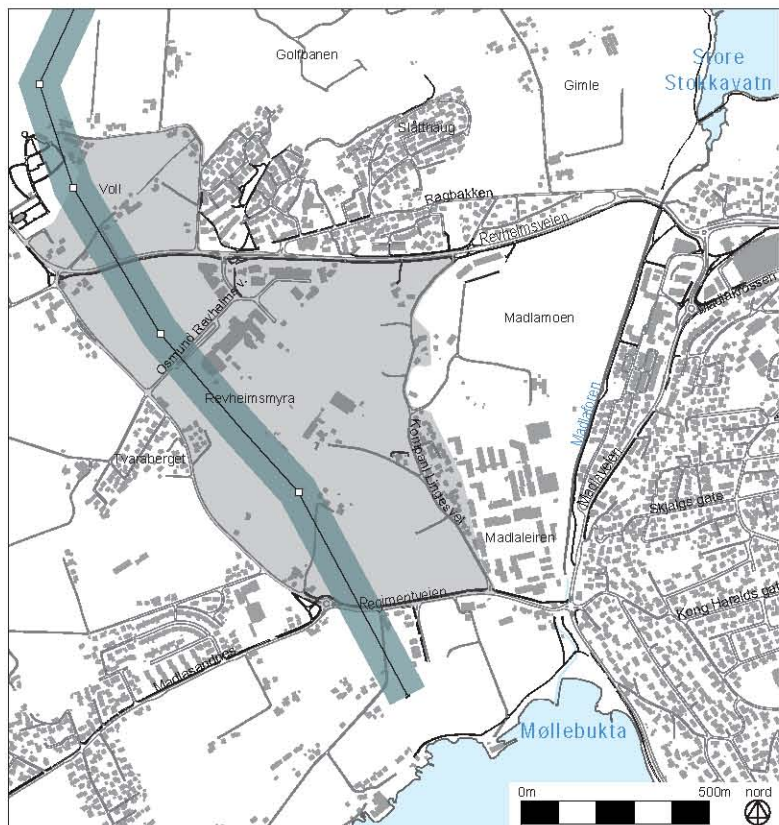
Det går en høyspentledning (kabeltrasé) over planområdet. Den betraktes som en slags "motorvei", i det overordnede strømforsyningsnettet for Vestlandet.

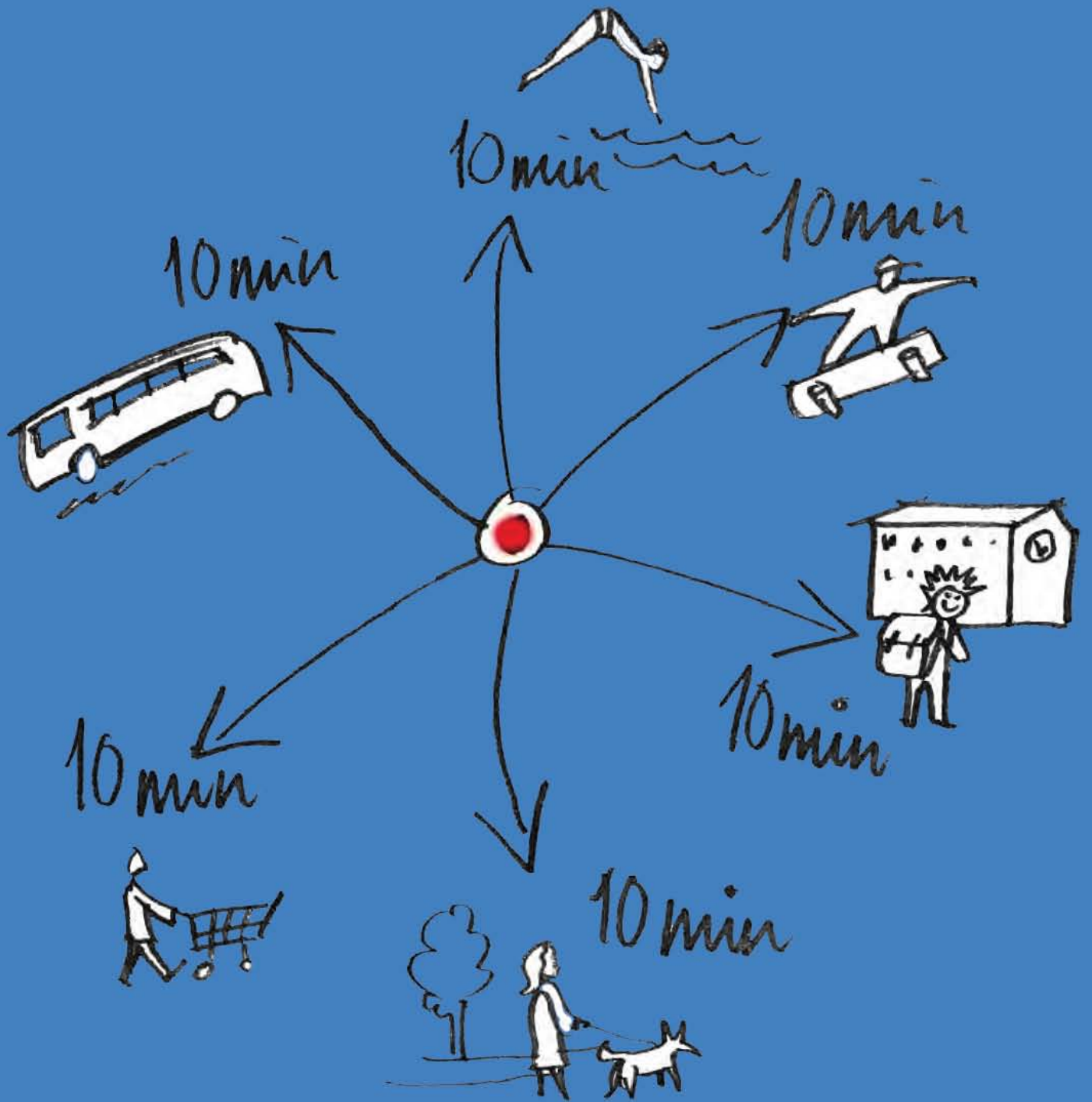
Høyspentledningen er på 2788 meter, herunder krysser ca.1300 meter over planlagt utbyggingssområde fra Støleheia i nord til Madla muffehus.

Høyspentledningen beslaglegger et 102 meter bredt magnetfelt på over 0,4  $\mu$ T (mikrotesla). Det kan ikke tilrettelegges for bebyggelse eller områder med varig opphold innen områder med verdier over tillatt nivå.

-  Kabeltrasé og mast
-  102 meter - magnetfelt med over 0,4  $\mu$ T (mikrotesla)

1:20 000







07

Anbefalinger

**Anbefalingene som legges frem er vurderinger foretatt av kultur og byutvikling, og er ikke vurdert politisk.**

**Madla-Revheim har meget gode steds-kvaliteter og de rette forutsetningene for å utvikles til et levende, urbant boligområde . Anbefalingene vi legger til grunn for det videre planarbeidet er elementer som skal hjelpe til å ivareta og fremheve disse kvalitetene ytterligere.**

## 1. HISTORISKE SPOR

Kulturminnene har verdi både som enkeltelementer og som en del av et større kulturmiljø. Bevaring og ny bruk av kulturminner kan bidra til å opprettholde områdets identitet og gi de nye bydelene egenart. Mest fremtredende ved første blick er 1800-tallets steingarder og 1900-tallets bebyggelse. Området fremstår i dag som et resultat av en historisk prosess hvor ulike elementer har bidratt til å forme det over tid. Det gjelder spesielt landbruket, hvor de gamle gårdsbrukene og steingardene har gitt området sitt særpreg. Steingardene fremtrer i dag som delvis fragmentert, men er minner om eldre strukturer i landskapet. Deler av de gjenværende gjerdene kan vurderes som historiefortellende og strukturerende elementer. De gamle gårdsbrukene anbefales vurdert i forhold til egenverdi og hvilket miljø og særpreg de kan tilføre et nytt urbant landskap.

1.1. Revheim kirke, Revheim forsamlingshus, Utvalgte gårdsbruk og steingarder med særegen historisk verdi skal bevares. (se kart fig 7-1)

## 2. SIKTLINJER OG FJORDLANDSKAPET

Det åpne landskapet med grønne marker og utsikt over Hafrsfjord har storslåtte opplevelseskvaliteter med potensial til å være en identitetsskapende faktor. Planområdet har en skrånende topografi. Primær siktlinje, som anbefales ivaretatt, går fra høyden nordvest for utbyggingsområdet og sørøstover mot Møllebukta og fjordlandskapet som ender i fjellmassivet i horisonten bakenfor Gandsfjorden. Høydedraget rundt Voll fremtrer som et naturlig hovedutsiktspunkt. Herfra har man også utsikt mot Hafrsfjord i sørvest.

Sikt og orientering mot fjord og fjell oppleves også fra de andre høydedragene innenfor området. Det sentrale området i planen ligger i en forsenkning i landskapet, og utsikten herfra er i stor grad begrenset til de omkringliggende høydedrag.

2.1. Det anbefales at stedets åpenhet og tilhørighet til fjordlandskapet ivaretas gjennom å etablere strategiske utsiktspunkter som er tilgjengelig for alle, og at utviklingen av området som et urbant sted i sin helhet skal være godt tilpasset landskapet.

## 3. GRØNTDRAG OG FORBINDELSER

I kommuneplanen fremgår Hestnes, Stokkavatnet, Møllebukta og turveier langs Hafrsfjord som de viktigste rekreasjonsområdene i omegnen. Barrierer som veier og bebyggelse skaper brudd i naturlige bevegelseslinjer i grønnstrukturen og gjør at det i dag ikke er gode nok forbindelser til disse områdene fra utbyggingsområdet.

Et viktig målpunkt for området er å realisere en urban tett boligbebyggelse, med et mangfold av grønne byrom og møteplasser for rekreasjon, naturopplevelser, aktivitet, lek, handel og kultur.

3.1. For at områdets nåværende kvaliteter og karakter skal ivaretas, anbefales det å legge inn brede grønne korridorer og større grønne arealer på strategiske steder, gjerne i tilknytning til de historiske gårdstunene, steingardene eller andre historiefortellende elementer i landskapet. Godt plasserte grønne drag vil gjøre det mulig å oppleve litt av det opprinnelige landskapet i området og sikre siktlinjene til det større landskapsrommet rundt. Kulturminner som veier, steingarder og gårdstun kan bidra til å gi den nye urbane bydelen identitet og egenart.

3.2. Det skal avsettes plass til både hovedgrønnstruktur som skal skape gode sammenhenger til omkringliggende grøntareal, samt interne grønne forbindelser og rekreasjonsområder.

3.3. Barrierer som Regimentveien og Revheimsveien må håndteres i forhold til bevegelseslinjer mellom grøntområder. Særs viktig å håndtere er bevegelsen nordover mot friområder, og sørover mot Møllebukta og Hafrsfjord.

## Anbefalinger

Kartet viser anbefalinger som legges til grunn for det videre planarbeidet for området

- Trafikkerte hovedveier
- Turveier
- - - Fremtidige turveier i kommuneplanen
- - - Bekkelukking som anbefales åpnet
- ▬▬▬▬ Barrierer, opphøyde terskler - anbefales vurdert
- Idrett som skal beholdes

## Historiske spor

- Bebyggelse som skal bevares

- Bebyggelse som skal bevares utenfor området

- Steingarder som skal bevares

## Siktlinjer

- ▶ Primær siktlinje, anbefales ivarettatt
- ▶ Sekundær siktlinje

## Grøntdrag og forbindelser

- ↔ Grønne forbindelser, anbefales vurdert og styrket
- ↔ Brutte bevegelseslinjer

## Lokalklima

- ◀ Oppdemning av luft, må håndteres
- ▬▬▬▬ Inversjonszone, må håndteres

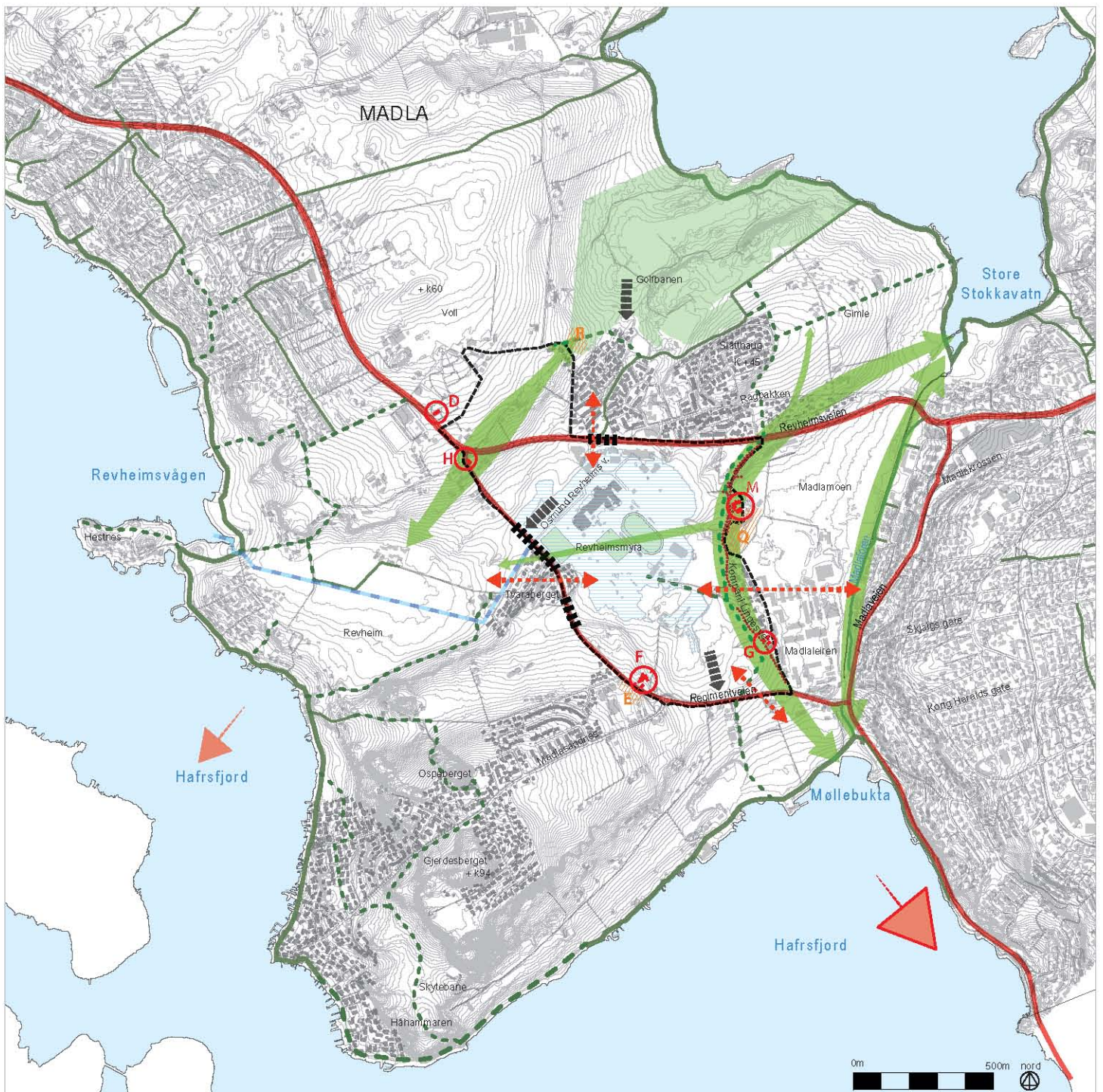


fig 7-1: Anbefalinger

## 4. 10-MINUTTERS BYEN

Innenfor 10 minutters gåavstand kan man bevege seg innen hele planområdet, hvilket skal kunne sikre adkomst til kollektivstopp, nærhandel, tjenesteyting som barnehager, skoler og rekreasjon.

Ved bruk av sykkel når man innenfor 10 minutter blant annet steder som Mosvatnet, Stokkavatnet, Hålandsvatnet og universitetsområdet. Dette gjør området attraktivt for en fremtidig byutvikling, hvor ideen om 10-minuttersbyen; et tilnærmet fullverdig urbant sted i det regionale bysystemet, kan realiseres.

Avstander og mobilitet er avgjørende for å få til et godt bymiljø. Jo raskere en kan bevege seg mellom bolig, arbeid, handel og fritid, desto mer attraktivt er stedet. I det videre planarbeidet blir det derfor viktig å utarbeide strategier for å ivareta myke trafikanter gjennom å tilrettelegge for optimale forhold for syklende og gående.

**4.1.** Det anbefales å etablere attraktive og effektive gater og ruter for gående og syklister i sammenhengende strukturer.

**4.2.** God tilgjengelighet gjennom området til omkringliggende fasiliteter og målpunkter anbefales videreutviklet.

## 5. LOKALKLIMA

Sentralt i planområdet er det vist et større område som er en forsenkning i terrenget (<16). Området er myrlendt, og ved utbygging vil det samle seg mer overflatevann her.

I vinterhalvåret og på enkelte sommerdager vil det også samle seg kald luft og luftforurensning fra trafikken på Revheimsveien. I tillegg bidrar det høye grunnvannsnivået og terrengformen til inversjon / stillestående «rå» luft i de lavere liggende områdene.

**5.1.** Etableringen av ny bebyggelse og grønne korridorer må ses i sammenheng med de naturlige luftstrømmer i området. Barrierer som i dag forårsaker luftoppdemning må vurderes, og inversjon håndteres.

**5.2.** All håndtering av overflatevann skal skje innenfor området, og sikres i fremtidsrettede løsninger.

**5.3.** Den tidligere Revheimskanalen, som i dag er lagt i rør, anbefales åpnet.

## 6. BEBYGGELSE

### Den Internasjonale Skolen, ISS

Skolen inngår også i fremtiden som en del av planområdet. Med rød teglfasade og ruvende bygningsform fremstår den som et dominerende element i området, og er derfor viktig å forholde seg til i en videre utvikling av området.

**6.1.** Skolen og dens utendørsarealer og idrett-sanlegg, med blant annet fotballbane og løpebane etter internasjonal standard, skal beholdes.

### Boligfelt og tilstøtende områder

Tilstøtende boligfelt består hovedsakelig av eneboliger og rekkehus. De fleste boligene er to-tre etasjers trehus med saltak. Boligfeltet ved Kompani Linges vei ligger i sin helhet innenfor utbyggingsområdet og inngår i den videre planen for området.

**6.2.** Det skal tilstrebes en god sammenheng i møtet mellom ny bebyggelse og tilstøtende områder som boligfelt, landbruks- og KNM Harald Haarfagre.

### Sosial infrastruktur

Revheim kirke og forsamlingshuset Fredtun har en viktig kulturhistorisk og sosial funksjon og skal bevares i den videre utviklingen av området. Revheim ungdomsskole skal utvides, og skal inngå i ny plan for området. Hafrsfjord skole ble rehabilitert i 2011 og inngår også i den fremtidige planen. Utover dette kreves det etablert ytterligere en skole og barnehager med totalt 8 avdelinger innenfor utbyggingsområdet.

**6.3.** Etablering av ny skole innenfor området er forutsatt plassert nordøst i området. Plassering anbefales vurdert.

**6.4.** Strategisk plassering av nye barnehager innenfor området må vurderes.

**6.5.** Tilkomst og tilpasning til eksisterende tjenestebygg må vurderes og styrkes.

**6.6.** Slåtthaug sykehjem, øst for området, har ikke tilstrekkelig kapasitet for utbyggingen av Madla-Revheim. Det må etableres et nytt sykehjem i planområdet. Sykehjemmet anbefales plassert tett på næring og kollektivforbindelser.

## Næring

Næringsaktivitet er sentrert nord i utbyggingssområdet i forbindelse med Revheimsveien. Næringsvirksomhet inngår som en viktig del i utviklingen av planområdet som et urbant sted.

6.7. Det anbefales å vurdere videreutvikling av næringsområdet og plassering tett opptil adkomstpunkt til planområdet.

## Bussdepot

Boreal har i dag driftsansvaret for kollektivtransporten på Nord Jæren. Selskapet har bussdepot for over 130 busser innenfor utbyggingsområdet. Bussdepotet har god strategisk beliggenhet i byområdet i forhold til effektiv betjening av bussrutetilbudet.

6.8. Plassering av bussdepotet anbefales vurdert i forhold til nære overordnede trafikkårer og integrasjon med annen bebyggelse. Det må søkes å tilrettelegge for anlegget slik at det kan ses som en positiv aktivitet for området.

## 7. TRANSPORT

Revheimsveien er en hovedvei med riksveistatus mellom Stavanger vest og Stavanger sentrum. Kjøreveien skal ligge i samme trasé som i dag, men skal tilføres egne kollektiv- og sykkelforbindelser gjennom området, langs eller parallelt med Revheimsveien. Det er aktuelt å legge deler av veien i kulvert ved Revheim kirke. Revheimsveien er hovedkollektivtrasé og hovedrute for sykkel. Adkomst til området anbefales via to adskilte punkt på Revheimsveien. I et lengre perspektiv er målet å utvikle veien til en busway, med mulighet for en senere transformasjon til bybanetrasé.

Regimentveien er hovedvei mellom Revheimsveien og Madlaveien med fylkesveistatus. Den er også adkomstvei til området. Regimentveien er også definert som hovedrute for sykkel. Boligområdet Madlasandnes sørvest for planområdet skal betjenes med kollektivtilbud.

7.1. Revheimsveien og Regimentveien skaper barrierer i bevegelsen langs nord-sør akse fra området. Den brutte forbindelsen anbefales håndtert slik at barrieren reduseres og kontinuerlig sammenbindende grøntdrag etableres.

7.2. Deler av Revheimsveien anbefales lagt i kulvert, dersom det er teknisk og samfunnsøkonomisk håndterbart.