

BYBÅNDSANALYSEN



STAVANGER KOMMUNE





BYBÅNDSANALYSEN, rev.08.01.2014



INNHold

1 INNLEDNING	7
1.1 HENSIKTEN MED DENNE ANALYSEN	7
1.2 HVILKEN BYVEKST FORVENTER VI FREMOVER?	7
1.3 HVA ER KAPASITETEN FOR VIDERE VEKST I STAVANGER KOMMUNE?	8
1.4 STAVANGER SOM DEL AV BYREGIONEN PÅ NORD-JÆREN	8
1.5 HVA ER BYBÅNDETS ROLLE I BYUTVIKLINGEN I STAVANGER?	10
1.6 HVOR TETT BEBYGD ER STAVANGER, SETT I ET INTERNASJONALT PERSPEKTIV?	10
1.7 ORGANISERING AV ARBEIDET MED ANALYSEN	11
1.8 LITT OM METODIKKEN	11
1.9 GRUNNLAGSDATA	11
2 NOEN DEFINISJONER	13
2.1 KNOTEPUNKTSUTVIKLING	13
2.2 TI-MINUTTERSBYEN	13
2.3 KAPASITET FOR BYUTVIKLING	13
2.4 HVORDAN VI ANGIR TETTHETEN I DENNE ANALYSEN	13
2.5 HVOR MANGE BEBOERE BOR DET I HVER BOLIG?	13
3 BESKRIVELSE AV BYBÅNDET	15
3.1 FAKTA OM BYBÅNDET	15
3.2 BESKRIVELSE AV DE ENKELTE BYDELER I BYBÅNDET	19
4 KAPASITET I BYBÅNDET	23
4.1 KNOTEPUNKTSUTVIKLING I BYBÅNDET	23
4.2 KLASSIFISERING AV OMRÅDENE INNENFOR BYBÅNDET	24
4.3 SCENARIER FOR BYUTVIKLING I BYBÅNDET	26
4.4 HVILKEN KAPASITET GIR DETTE I BYBÅNDET?	28



1 INNLEDNING

1.1 HENSIKTEN MED DENNE ANALYSEN

Hensikten med denne analysen er å gi et kunnskapsgrunnlag og være beslutningsstøtte for arbeidet med fremtidige planoppgaver innenfor bybåndet. Arbeidet er bestilt av kommunalstyret for byutvikling i vedtak av 23.juni, 2011, jfr. *sak 196/11 – kapasitetsanalyse av bybåndet*. Analysen peker på noen aktuelle utviklingsscenarier for byutvikling og fortetting innenfor bybåndet. De vurderinger som legges frem i analysen er av en overordnet og prinsipiell karakter.

Bakgrunnen for bestillingen av denne analysen var knyttet opp mot arbeidet med kommunedelplan for bybanen. Denne forutsetningen er nå vesentlig endret, gjennom vedtaket i fylkestinget av den 11. desember, 2012. Vedtaket fastsatte at det i stedet skal satses på et busway-konsept som kjernen i det kollektive transportsystemet på Nord-Jæren. Som følge av dette vedtaket bortfaller det videre arbeidet med kommunedelplan for en bybane. Satsingen på bybåndet som et sentralt område for byutvikling og fortetting ligger fast. Bybåndet ligger vel til rette også for andre kollektive transportløsninger enn bybane. Det må understrekes at trasevalg og stoppesteder for et busway-konsept vil kunne avvike fra de valg som er gjort i utredninger og silingsrapporter for et bybane-konsept. For mer info, se *Silingsrapport nord-sør del 1 og 2, COWI AS*. Analysen tar ikke stilling til stoppesteder for et fremtidig busway-system, men den vil peke på noen naturlige områder for en knutepunktsutvikling.

Bybåndet er et samlebegrep for de bebygde arealer som strekker seg fra Våland i nord og sør-øst til grensen mot Sandnes. Området utgjør et areal på 13,6 km² og berører 3 bydeler i Stavanger. Bybåndet knytter forbindelsen mellom det sentrale Stavanger og den øvrige byregionen i Sandnes og Sola kommuner. Bybåndets sentrale plassering i byregionen gjør området spesielt interessant i arbeidet for å oppnå en bærekraftig byutvikling. Forholdene her ligger vel til rette for en byutvikling basert på samordnet areal- og transportutbygging, med gode muligheter for knutepunktsutvikling og for tilknytning til effektive kollektive transportmidler.

1.2 HVILKEN BYVEKST FORVENTER VI FREMMER?

Det er bred politisk enighet om at kommunen skal legge til rette for den forventede veksten i befolkningen. Fremskrivningene for Stavanger tilsier en årlig tilvekst i befolkningen på rundt 1,3 %. For de neste 20 årene betyr dette en tilvekst på 40000 nye innbyggere i kommunen. Dette gir et behov for bort i mot 20000 nye boliger. Veksten i befolkningen medfører også behov for nye arbeidsplasser, for utvidet offentlig service, for økt handel, økt behov for rekreasjonsområder, for veier og annen infrastruktur. Byutviklingen må sikre tilstrekkelige arealer for alle disse behovene.

Stavanger har, per i dag, et netto overskudd av arbeidsplasser. Hvordan fordelingen mellom arbeidsplasser og boliger bør være fremover er et politisk spørsmål som denne analysen ikke vil gå nærmere inn i. Analysen tar utgangspunkt i nasjonale og regionale føringer om at byutviklingen skal skje på basis av knutepunktsutvikling, med en stor grad av funksjonsblanding. Dette inngår som et viktig prinsipp i mål om langsiktig byutvikling, at dette skal skje etter bærekraftige prinsipper, jfr. *Kommuneplan 2010-2025, Stavanger kommune*. Et annet viktig virkemiddel i dette er en samordnet areal- og transportplanlegging. Blanding av arbeidsplasser og boliger er et viktig virkemiddel for å oppnå en bedre utnyttelse av vegnett og kollektive transportsystemer.



Fig. 1. Bybåndet

1.3 HVA ER KAPASITETEN FOR VIDERE VEKST I STAVANGER KOMMUNE?

Denne analysens oppgave er å se nærmere på kapasiteten for byutvikling innenfor bybåndet. Det går mer i detalj om situasjonen i bybåndet i kapittel 3 og 4. For å få et riktig bilde av kapasiteten i bybåndet er det viktig å ha for øyet den generelle situasjonen i kommunen og i byregionen for øvrig. De bebygde arealene i Stavanger utgjør per i dag knapt 39 km². Tilgjengelige ubebygde arealer for fremtidige utbygginger i kommunen, er på om lag 2500 dekar (2,5 km²). Av disse ligger cirka 300 dekar i bybåndet, på Jåttå nord. Innenfor universitetsområdet er det om lag 600 dekar med ledige arealer. Men disse arealene er båndlagt for universitetsformål og kan derfor ikke medregnes i kapasiteten for den generelle byveksten. Øvrige arealer er fortrinnsvis rekreasjonsområder, vernede landbruksarealer eller vann.

Med cirka 95% av byens bebyggbare arealer allerede utbygd, er det begrenset hvor mye av byveksten som kan skje innenfor gjenværende ledige eiendomsarealer. Vi forutsetter derfor at mye av byveksten i tillegg må skje gjennom andre strategier, som:

- Utvikling av byomformingsområdene
- Fortetting innenfor eksisterende bebyggelsesstrukturer
- Bygge byen på nytt, i utvalgte områder
- Utvidelse av arealer i sjøen.

Av disse strategiene er det utviklingen av det vi kaller for byomformingsområdene som har det mest umiddelbare potensialet for fortetting. Byomformingsområdene er områder som preges av en industriell karakter, og som benyttes av til dels plasskrevende virksomheter. Industriområder som Dusavika og Rosenberg er ikke aktuelle områder for byomforming i det nære tidsperspektivet.

I østre bydel er mye av potensialet i byomformingsområdene allerede tatt ut. Bekhuskaien vil kunne gi noe fremtidige arealkapasitet for utbygging, etter at Ryfast er åpnet. De mest tilgjengelige byomformingsområdene er lokalisert til bybåndet. Stavanger øvrige bebyggelse består i stor grad av småhusbebyggelse med relativt lav tetthet. Større byomformingsprosjekter i de etablerte boligområdene må anses å være krevende, kostbart og konfliktfylt.

1.4 STAVANGER SOM DEL AV BYREGIONEN PÅ NORD-JÆREN

I løpet av de siste 20-30 årene har vi sett hvordan byregionens rolle gradvis har styrket seg. Stavanger kommune inngår i dag som del av en større sammenhengende byregion som strekker seg over flere kommunegrenser. Økt tetthet i boligområdene kombinert med økende grad av funksjonsblanding, nye lokaliseringer av arbeidsplasser og endrede markeder, har ført til en økende urbanisering i store deler av storbyregionen. Vi erkjenner at de sentrale kommunene på Nord-Jæren inngår i ett felles arbeids-, bolig- og handelsmarked. Som en følge av denne utviklingen ser vi at tyngdepunktene i byregionen gradvis også forskyves. Tyngdepunktene for boliger, arbeidsplasser og handel har gjennom de senere årene forskjøvet



Fig. 3. Bebygde arealer i regionen

NØKKELTALL FOR STAVANGER

Areal i dekar	71500 (71,5 km ²)
Bebygd areal, dekar	38200 (38,2 km ²)
Innbyggere	130000
Boliger	61900
Arbeidsplasser	75000

Boliger/daa	0,87
Arb.pl/daa	1,05

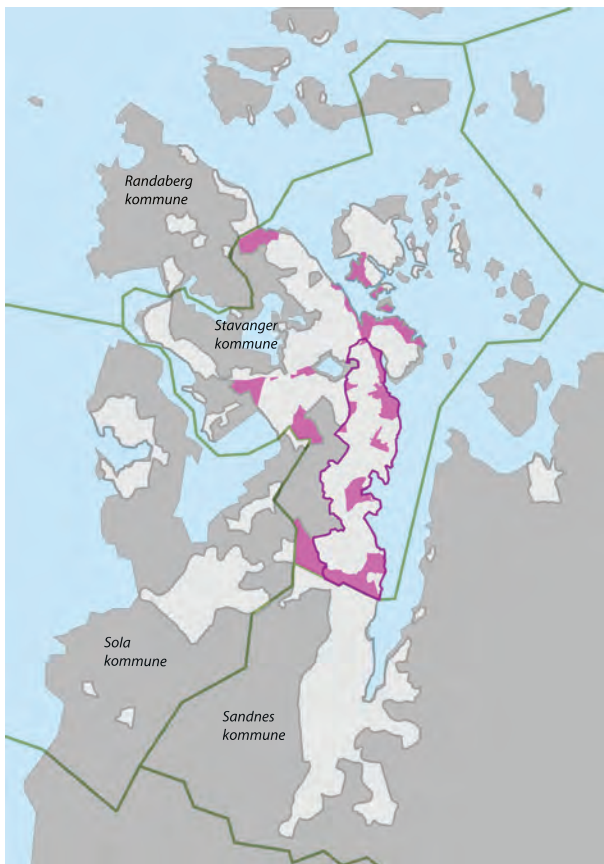


Fig. 2. Industri- og byomformingsområder i Stavanger kommune

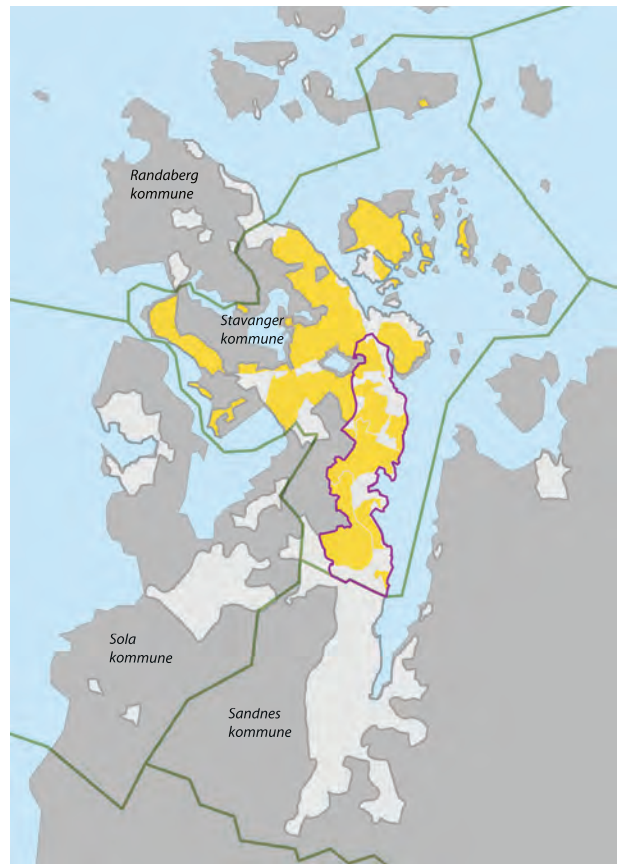


Fig. 4. Boligbebyggelsen i Stavanger kommune



Fig. 5. Tyngdepunkter i storbyregionen

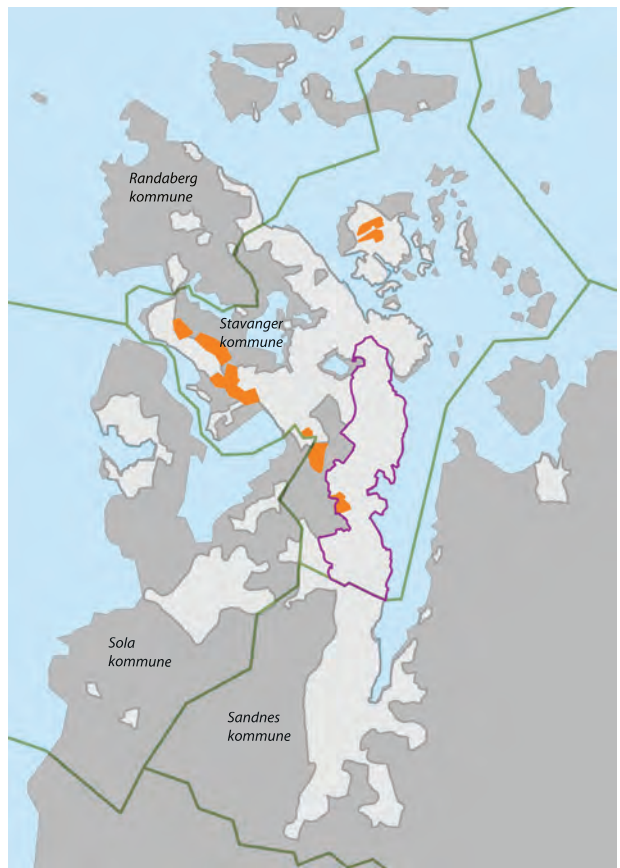


Fig. 6. Ledige arealer i kommunen som kan utbygges

seg sørover i byregionen. I dette perspektivet ser vi at bybåndet har en særlig strategisk plassering i den nye byregionen. Byutviklingen i kommunen skal skje i samsvar med *Regionalplan for Jæren*.

1.5 HVA ER BYBÅNDETS ROLLE I BYUTVIKLINGEN I STAVANGER?

For å imøtekomme behovet for vekst og byutvikling i Stavanger, vil det være et sterkt press på mange områder innenfor kommunen. En mindre del av veksten vil kunne skje som in-fill og fortetting innenfor etablerte områder i den bygde byen. Vekstbehovet tilsier allikevel at det er nødvendig med flere større grep for å holde tritt med behovet. Eksempel på dette er utbyggingen av Jåttåvågen, samt den pågående planleggingen på Madla-Revheim. Vi må legge til grunn at de kommende utbyggingene vil skje i områder hvor tilgjengeligheten er størst, hvor grunnlagskostnadene er overkommelige og hvor det kan utbygges med et relativt lavt konfliktnivå. Å få til en kommersiell utbygging av litt større skala, innenfor vel etablerte boligområder, kan synes lite realistisk i dagens situasjon. Den politiske belastningen for å åpne opp for en slik utvikling vil dessuten være stor. I lys av dette er det tydelig at byomformingsområdene som ligger i bybåndet er de mest tilgjengelige områdene for byutvikling i kommunen, i tillegg til de ledige ubebygde arealene i Stavanger. Byutvikling innenfor byomformingsområdene i bybåndet er positivt av flere årsaker:

- Byutviklingen her kan skje i tråd med prinsippene om bærekraftighet
- Dagens utnyttelse i disse områdene er relativt lav
- Flere store områder er tilgjengelige for byutvikling
- Terrengforholdene er gunstige for byutvikling
- Nærhet til etablerte bomiljøer med gode levekår er positivt
- Områdene ligger nært opp til eksisterende hovedveinett og til regionale toglinjer
- Kollektive hovedakser går i gjennom eller nært opp til byomformingsområdene
- Flere av de eksisterende industrielle virksomheter kan flyttes til områder utenfor bybåndet og kommunen
- Bybåndet ligger sentralt plassert i storbyregionen
- Bybåndet ligger nært opp til regionens største konsentrasjoner av arbeidsplasser
- Bybåndet ligger nært opp til attraktive rekreasjonsområder og sjøområder

1.6 HVOR TETT BEBYGD ER STAVANGER, SETT I ET INTERNASJONALT PERSPEKTIV?

Stavanger kommune er i dag landets tettest bebygde kommune, når vi legger til grunn antall innbyggere målt i forhold til kommunens totale areal. Mer relevant er det imidlertid å se på den reelle tettheten. Det vil si: hva er tettheten i de bebygde deler av kommunen? Og hvor tett er dette sammenliknet med andre byområder i Norge og i andre vestlige land? For å få et nærmere bilde av dette, må vi kaste et blikk på hvordan tetthet vurderes internasjonalt. Dette er et komplisert tema, fordi det er ulike definisjoner på hva som regnes som «urbant område» i de ulike land. Dette går blant annet på hva som defineres som minimums befolkningstetthet og minimum antall mennesker i et område, før et område kan betegnes som urbant. Avstand mellom bygninger er også en faktor som vektlegges for om et område skal kunne betegnes som urbant. I internasjonal sammenheng er det vanlig å legge til grunn følgende definisjon for urban tetthet:

- Med urbant område menes sammenhengende bebyggelse, hvor tettheten gjennomgående er høyere enn 400 innbyggere per km². Det tas ikke hensyn til administrative inndelinger. Et slikt område omtales ofte også som «det urbane fotavtrykket»
- Største avstand mellom enkeltbygg er mindre enn 200 meter
- Ved sammenlikning av tetthet mellom byer benyttes enheten innbyggere/km²

For Stavanger-regionen tilsier dette et urbant område som omfatter bebyggelsen fra Randaberg til Ganddalen i Sandnes. I dette perspektivet er tettheten i Stavanger-regionen på omlag 2400 innbyggere / km². Dette er omtrent på samme nivå som i andre større norske og nord-europeiske byer. Høyest tetthet i vår del av verden finner vi i Freiburg med en tetthet på 4800 innbyggere / km². England har gjennomgående en relativ høy tetthet i storbyene, med 3500-4000 innbyggere / km². I USA er tettheten i byene gjennomgående lavere enn 1500 innbyggere / km². Kilde for tetthetstall: www.demographia.com. Ut i fra denne lille sammenlikningen kan vi fastslå at Stavanger-regionen har en relativt moderat tetthet.

1.7 ORGANISERING AV ARBEIDET MED ANALYSEN

For arbeidet med analysen har det vært nedsatt en arbeidsgruppe med personer fra ulike avdelinger i KB og BMU, Stavanger kommune. Disse har vært fra avdelingene byplan, transportplan, kommuneplan, geodata samt park og veg. Representanter fra Sandnes kommune har vært forespurt om å delta i arbeidet, men har ikke hatt anledning til å delta. Ved enkelte møter er gruppen utvidet med ressurspersoner i avdelingene som har hatt særlig kunnskap om de enkelte delområdene i bybåndet. Som prosjektleder for arbeidet har vært Kaj S. Lea ved byplanavdelingen. I arbeidets første fase, høsten 2011, var Mirjana Gvozdic prosjektleder. I arbeidsgruppen har følgende deltatt: Brigit Sandvik, Eirik Mannsåker, Ingjerd Bratterud, Ingrid Lerang Fossåskaret, Ottar Vedelden, Siri Jacobsen, Thommas Bjerga og Vibeke Sæland. Styringsgruppe har vært lederteamet i Kultur- og byutvikling.

1.8 LITT OM METODIKKEN

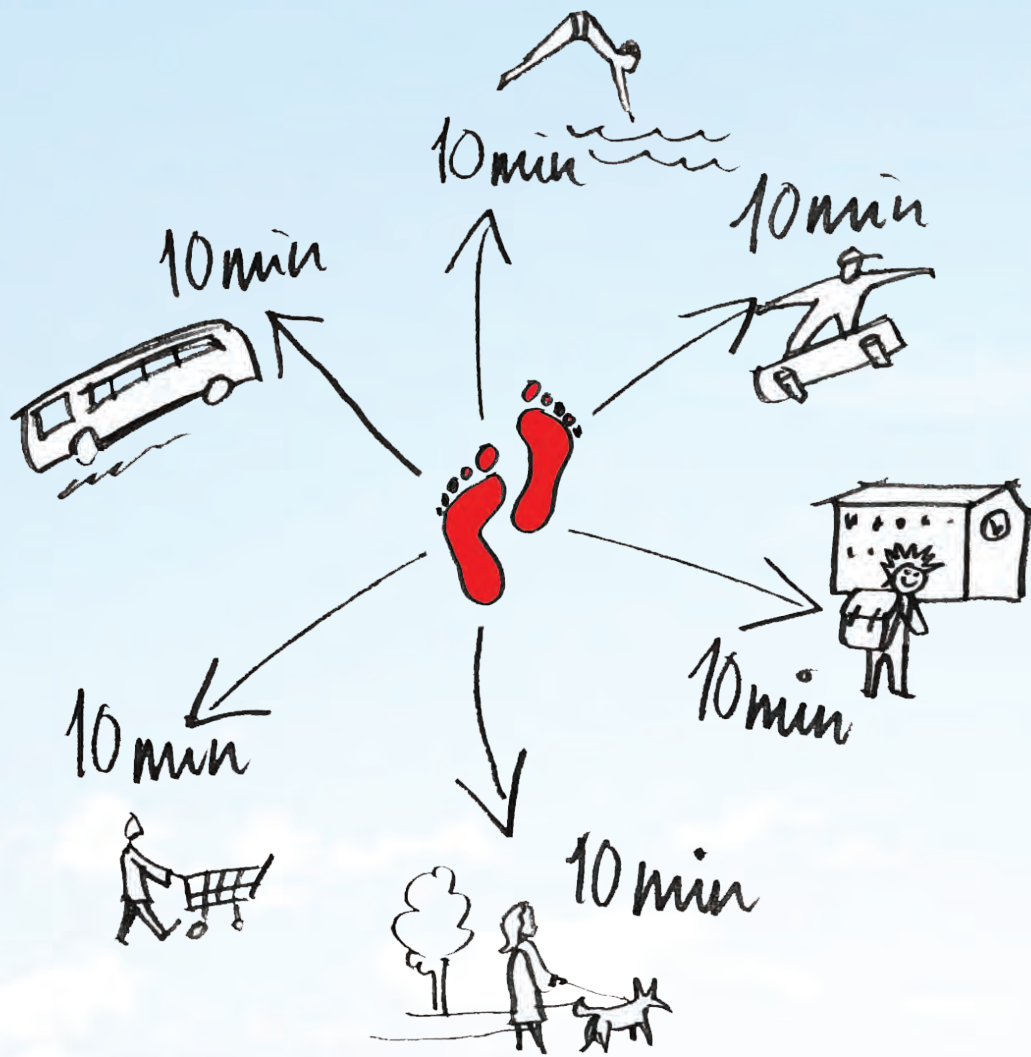
Det må påpekes at analysen ikke er planlegging og således ikke oppfyller planprosessens krav til lokaldemokrati, offentlighet, medvirkning og samråd. Resultatene i analysen er basert på visse forutsetninger om tetthet, egnethet, tilgjengelighet, med videre, som det er redegjort nærmere for i analysen. Resultatene vil derfor kunne variere om forutsetningene endres. Det legges vekt på at funn og metoder i denne analysen også skal kunne ha overføringsverdi ved tilsvarende studier i andre deler av kommunen. I arbeidet med kartlegging av kapasiteten for fortetting og byutvikling i bybåndet er det benyttet ulike kvantitative og kvalitative metoder for informasjonsinnhenting. Her kan nevnes:

- Studier av tidligere rapporter og analyser som er utført for området
- Utarbeidelse av kart som synliggjør relevante GIS-data for bybåndet
- Befaringer og registreringer i de ulike delområder av bybåndet
- Gjennomføring av interne workshops med kartlegging av dagens bruk av delområdene
- Gjennomføring av ekstern workshop, med deltakere fra kommune, nabokommuner og fylkeskommunen
- Klassifisering av bybåndet i områdetyper basert på egenskaper som formål og tetthet

- Systematisering av innhentet GIS-data og annen informasjon, som beskriver situasjon og kapasitet innenfor de definerte områdetypene
- Definere ulike scenarier for byutvikling og fortetting innenfor bybåndet
- Kartlegging av pågående planoppgaver og utbyggingsoppgaver i kommunen
- Kartlegging av utvalgte byutviklingsprosjekter fra Nord-Europa
- Sammenstillinger som illustrerer kapasiteten ved de ulike scenariene

1.9 GRUNNLAGSDATA

Til grunn for denne analysen er det innhentet grunnlagsdata fra ulike kilder. Viktigste kilde for kartlegging av de ulike delområder er kommunens egne GIS-data og informasjon fra Statistisk sentralbyrå. Data som er benyttet kan være fra noe ulike tidspunkter, men i hovedsak oppdatert i løpet av 2012. Mindre avvik fra en nå-tidsmåling kan derfor forekomme. Men dette er ikke avgjørende for analysens vurderinger.



2 NOEN DEFINISJONER

2.1 KNOTEPUNKTSUTVIKLING

Knutepunktsutvikling er en sentral strategi i byutviklingen. Uttrykket har sitt utspring i begrepet «kollektivknutepunkt». Et kollektivknutepunkt er definert som et kollektivstopp hvor det skjer utveksling mellom to eller flere kollektive transportruter/-systemer. I vår bruk av begrepet legger vi en mer utvidet forståelse: I analysen ses det på steder som egner seg for en urban utvikling og som kan utvikles i henhold til overordnede føringer om en samordnet areal- og transportplanlegging. Det er primært steder som ligger langs de kollektive hovedaksene som har interesse i denne sammenhengen. Utviklingen av knutepunktene er et viktig tiltak i å oppnå nasjonale målsettinger om en bærekraftig byutvikling.

2.2 TI-MINUTTERSBYEN

Ti-minuttersbyen er prinsippet om en urban stedsutvikling som baserer seg på at innbyggerne innenfor rimelige gangavstander fra sine boliger kan nå et variert tilbud av tjenester. Dette kan typisk være tilbud som arbeidsplasser, offentlig service, handel og rekreasjon, samt kollektive stoppesteder. Steder som egner seg for knutepunktutvikling vil kunne bygges ut i tråd med prinsippet om ti-minuttersbyen. Hvilke tilbud som folk kan forvente å finne innenfor «ti-minuttersbyen» må samholdes med kommunens strategi for lokalisering av lokalsentre i den pågående rulleringen av kommuneplanen. I dette arbeidet utarbeides det blant annet en handelsanalyse som vil gi mer kunnskap om disse temaene.

2.3 KAPASITET FOR BYUTVIKLING

I analysen tas det utgangspunkt i se på *kapasiteten* for byutvikling og fortetting i ulike deler av bybåndet. Med kapasitet menes en byutvikling som tilfredsstillende fastsetter kvalitative kriterier som skal sikre at vi oppnår en *byomforming med kvalitet*. Disse kriteriene er definert som:

- Transportbehovet skal kunne løses gjennom gode kollektive transportløsninger
- Områder for byutvikling skal ha stedlige kvaliteter som egner seg for en urban stedsutvikling

- Byutviklingen skal ikke gi unødige interessekonflikter med andre viktige hensyn
- Byutviklingen skal legge til rette for gode tilbud av offentlige tjenester
- Byutviklingen skal legge til rette for et variert tilbud av handel og privat service
- Byutviklingen skal sikre gode og nære rekreasjonsområder
- Byutviklingen skal bidra til å bedre de generelle levekårene.

2.4 HVORDAN VI ANGIR TETTHETEN I DENNE ANALYSEN

Ved sammenlikning av tettheter mellom ulike områder og eksempler er det viktig at dette skjer på basis av samme måte å angi tettheter på. I denne analysen er oppmerksomheten rettet mot de store linjene, på område- og bydelsnivå. Analysen gir et bilde av hvilken kapasitet det er for nye boliger og arbeidsplasser i de enkelte områder. For å gi et mest mulig sammenliknbart bilde av situasjonen mellom de ulike områdene er derfor tettheten definert slik:

- Boliger per dekar (antall boliger delt på arealet av hele planområdet)
- Arbeidsplasser per dekar (antall arbeidsplasser delt på arealet av hele planområdet)

2.5 HVOR MANGE BEBOERE BOR DET I HVER BOLIG?

I Stavanger bor det i dag i gjennomsnitt 2,13 personer per bolig. Landsgjennomsnittet ligger på 2,2. Antall beboere per bolig har vært jevnt synkende gjennom flere tiår. Ser vi på SSB sin statistikk for hele landet, er det verdt å merke seg at det er store forskjeller på boligtypene: I boligblokker er det i gjennomsnitt 1,6 beboere per bolig, mens tallet for eneboliger ligger på 2,5 beboere per bolig, *jfr. Statistisk sentralbyrå, folke- og boligtellingsen, boliger, 19.november 2011*. Ser vi på utviklingen for Stavanger, vet vi at det må satses mer på en blokkmessig bebyggelse for å kunne møte behovet for byvekst. Det er vesentlig at nye boligområder bygges på en måte som gjør at disse oppleves som attraktive bomiljøer for småbarnsfamilier.

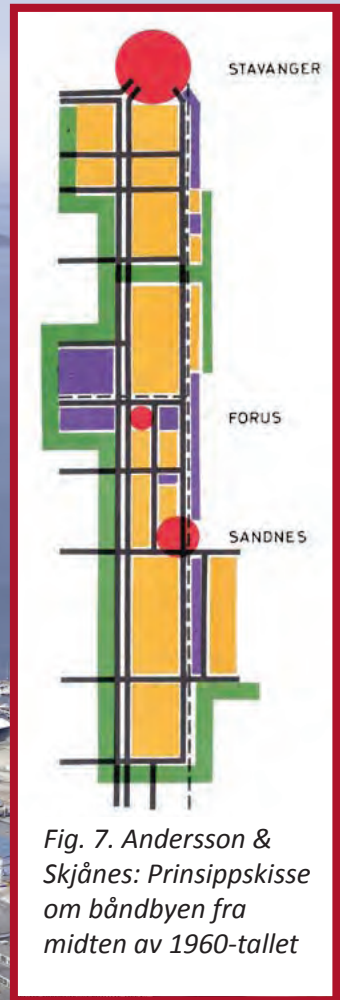
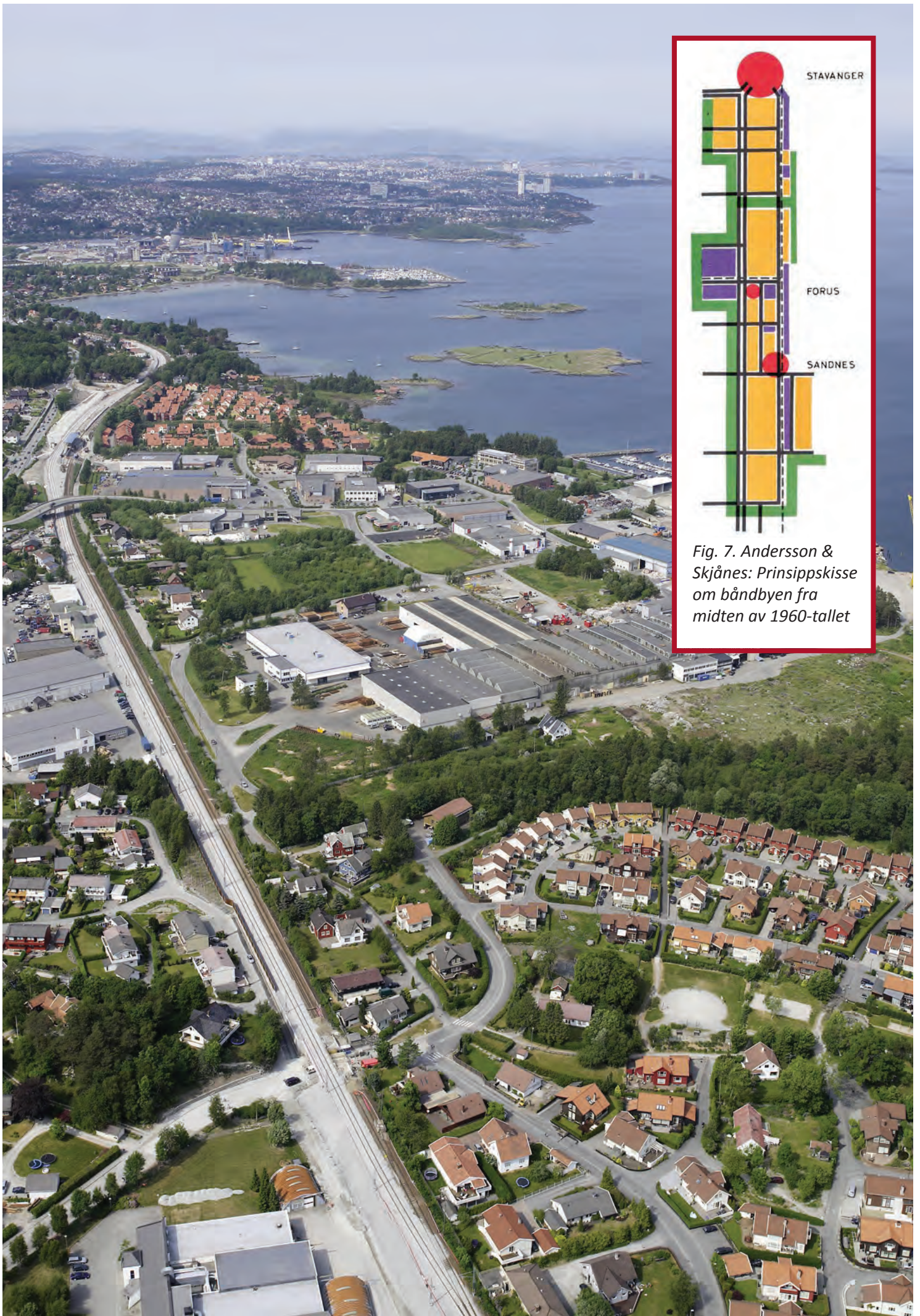


Fig. 7. Andersson & Skjånes: Prinsippkisse om båndbyen fra midten av 1960-tallet

3 BESKRIVELSE AV BYBÅNDET

3.1 FAKTA OM BYBÅNDET

Bybåndet er definert av de bebygde arealene som strekker seg fra Våland i nord og 9 kilometer sørover til grensen mot Sandnes. Gandsfjorden avgrensner bybåndet mot øst. Mot vest avgrenses bybåndet av motorvegen, eller av landbruks- og friområder.

Det meste av bybåndet består av allerede utbygde områder. Utnyttelsen varierer fra lav til middels. Bebyggelsen preges av boligområder, for det meste oppført som småhusbebyggelse. I de senere årene er det også kommet til enkelte boligblokker i deler av området. For øvrig preges bybåndet av delområder med industrielt preg. Disse områdene kjennetegnes ved en relativt lav utnyttelsesgrad. Disse områdene ligger gjerne nært opp til Fylkesveg 44 eller jernbanen. Terrengmessig ligger byomformingsområdene fortrinnsvis på de relativt flate og åpne delene av bybåndet. Boligbebyggelsen er fordelt utover bybåndet. Langs fjorden er det flere svært attraktive boligområder. Det samme gjelder høydedragene, som gjerne har både fin utsikt, nærhet til friområder og et rolig bomiljø.

BYBÅNDET, NOEN NØKKELTALL

Areal i dekar	13600 (13,6 km ²)
Innbyggere	36442
Boliger	15941
Arbeidsplasser	32426
Boliger/daa	1,17
Arb.pl/daa	2,38

3.1.1 Historikk

I perioden frem mot 1945 utgjorde boligbebyggelsen på Våland den sørlige avgrensningen av bebyggelsen i Stavanger. I den påfølgende perioden, frem mot 1965, vokste bebyggelsen noe sørover mot Hillevåg, omtrent til skjæringen langs Fv.44. Størstedelen av bybåndet befant seg frem til kommunesammenslåingen i 1965 i daværende Hetland kommune. I Hetland kommune skjedde det i perioden etter krigen en relativt omfattende boligutbygging, hovedsakelig i form av frittliggende eneboligbebyggelse på store tomter med utsikt til fjord og fjell. For deler av disse boligområdene var

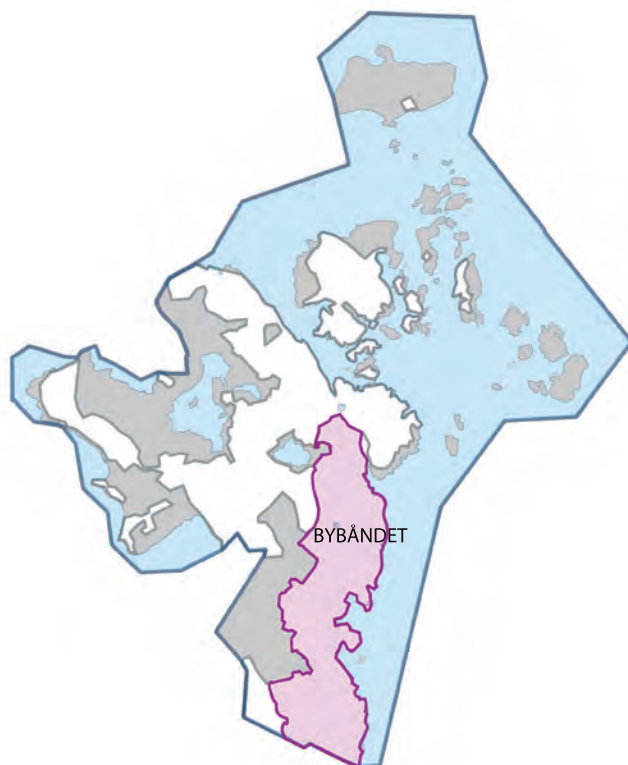


Fig. 8. Bybåndet

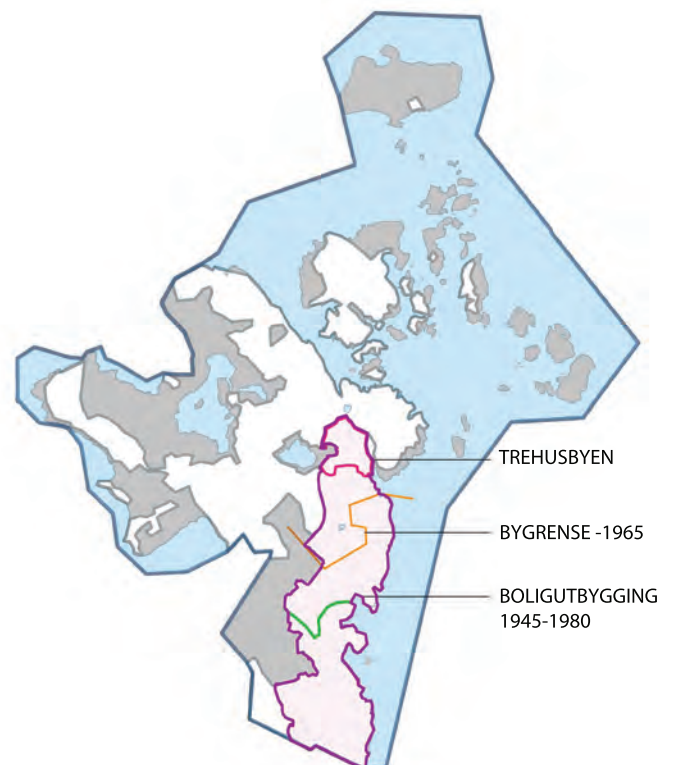


Fig. 9. Historiske spor i byutviklingen

Hinnakrossen et nærsenterområde. Bebyggelsen i området var som forstadsbebyggelse å betrakte og var fysisk klart adskilt fra den mer bymessige bebyggelsen i Sandnes og i Stavanger. Først ut på 1970-tallet ser vi at bebyggelsen mellom Hinna og Hillevåg begynner å vokse i sammen. Boligutbyggingene i Gauselområdet startet på 1980-tallet og har pågått frem til i dag. Ved utbyggingene i Jåttåvågen på 2000-tallet falt den siste brikken på plass for en sammenhengende bebyggelse i byregionen. Med dette fikk vi en samlet storbyregion, som strekker seg 25 km, fra Randaberg i nord til Ganddalen i sør.

3.1.2 Bebyggelse og vern

Boligbebyggelsen på Våland er omfattet av trehusbyen Stavanger, som inngår som del av kulturminneplanen for byen. Her er det sterke begrensninger på hva man kan endre på. De fleste boligene er eneboliger eller horisontaldelte to-mannsboliger. Tomtene er gjennomgående små. Det er lite rom for fortetting i denne delen av bybåndet. Andre steder i bybåndet er det enkelte homogene boligområder som er særskilt interessante som kulturminner. Blant disse er det ensartete boligområdet fra 1960-tallet i Strandflåtveien på Mariero. Villabebyggelsen langs Gauselvågen er et viktig kulturhistorisk område. For øvrig er det flere interessante enkeltobjekter, spredt rundt i bybåndet. I åsene i Gauselområdet er det registrert en del fornminner. For mer detaljert informasjon om kulturminner i kommunen, henvises det til *kommunedelplan for kulturminner 2010-2025, Stavanger kommune*.

3.1.3 Landskapet

Terrenget i bybåndet veksler mellom kuperte åser og større åpne flater. Fallretningen er fra vest mot øst. Høydedragene er viktige landemerker i de ulike bydelene og har betydning for identitet, orientering og rekreasjon. De mest karakteristiske høydedragene er: Våland, Åsen, Sørmarka, Jåttånuten og Gausel. Mellom høydedragene er det noen større landskapsrom som åpner seg opp mot øst. Bekkefare er et relativt smalt dalføre som strekker seg fra Mosvatnet og faller ganske bratt ned mot Hillevåg. Åsen- og Marieroområdet er åpnere og skråner slakt ned mot fjorden i øst. Mellom Hafrsfjord og Jåttåvågen er det bredt åpent eid som danner et landskapsrom som forbinder kommunen på tvers, mellom de to fjordene. Store deler av dette eidet er underlagt langsiktig jordbruksvern. Gauselområdet er det mest kuperte høydedraget i kommunen og markerer seg i det store åpne landskapet som omkranser denne.

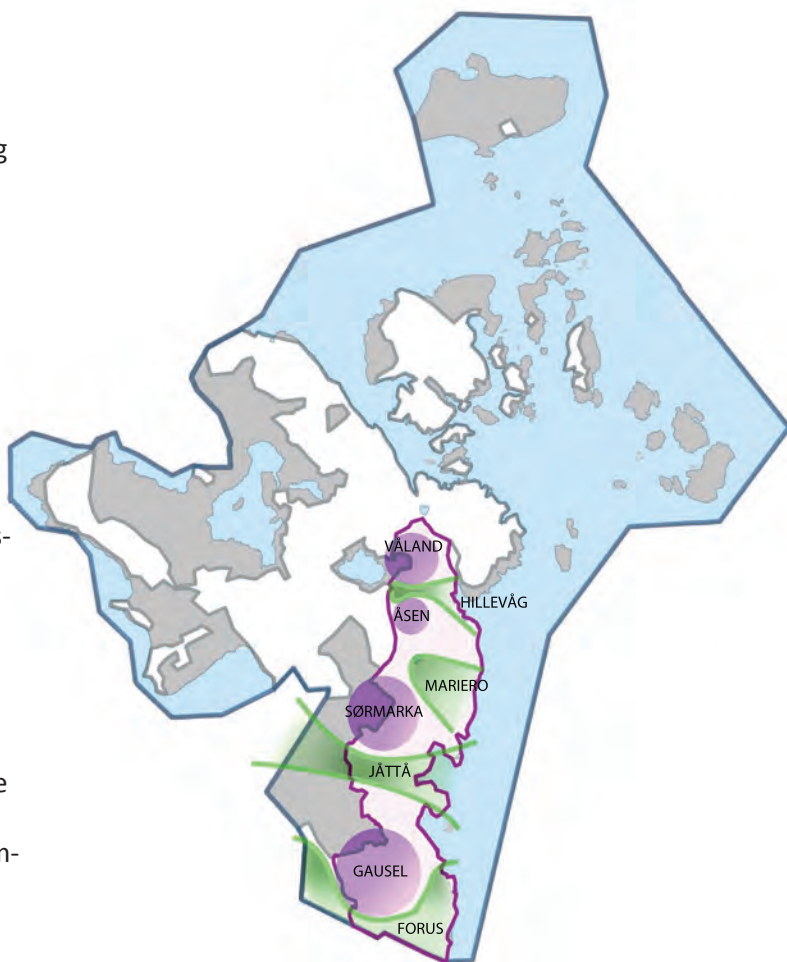


Fig. 10. Landskapstrekk. Høydedrag (fiolett) og landskapsrom (grønt)

3.1.4 Offentlig service

Det er flere barne- og ungdomsskoler fordelt rundt i bybåndet, fortrinnsvis lokalisert i de etablerte boligområdene. De fleste ligger innen kort gangavstand fra Fv.44, med unntak av Ullandhaug og Auglend skoler. I Jåttåvågen er det en videregående skole, med yrkesfaglige studieretninger. Det er en rekke barnehager i bybåndet, hvor de fleste ligger lokalisert i boligområdene. Det er en overvekt av barnehager i den nordre delen av bybåndet og i Gauselområdet. Ved Jåttå er det nylig etablert en ny 16-avdelings barnehage. Helse- og sosialkontor for Hillevåg og Hinna bydeler ligger i Gauselsenteret på Gausel. Det er to helsestasjoner i bybåndet, i Hillevåg og på Hinna.

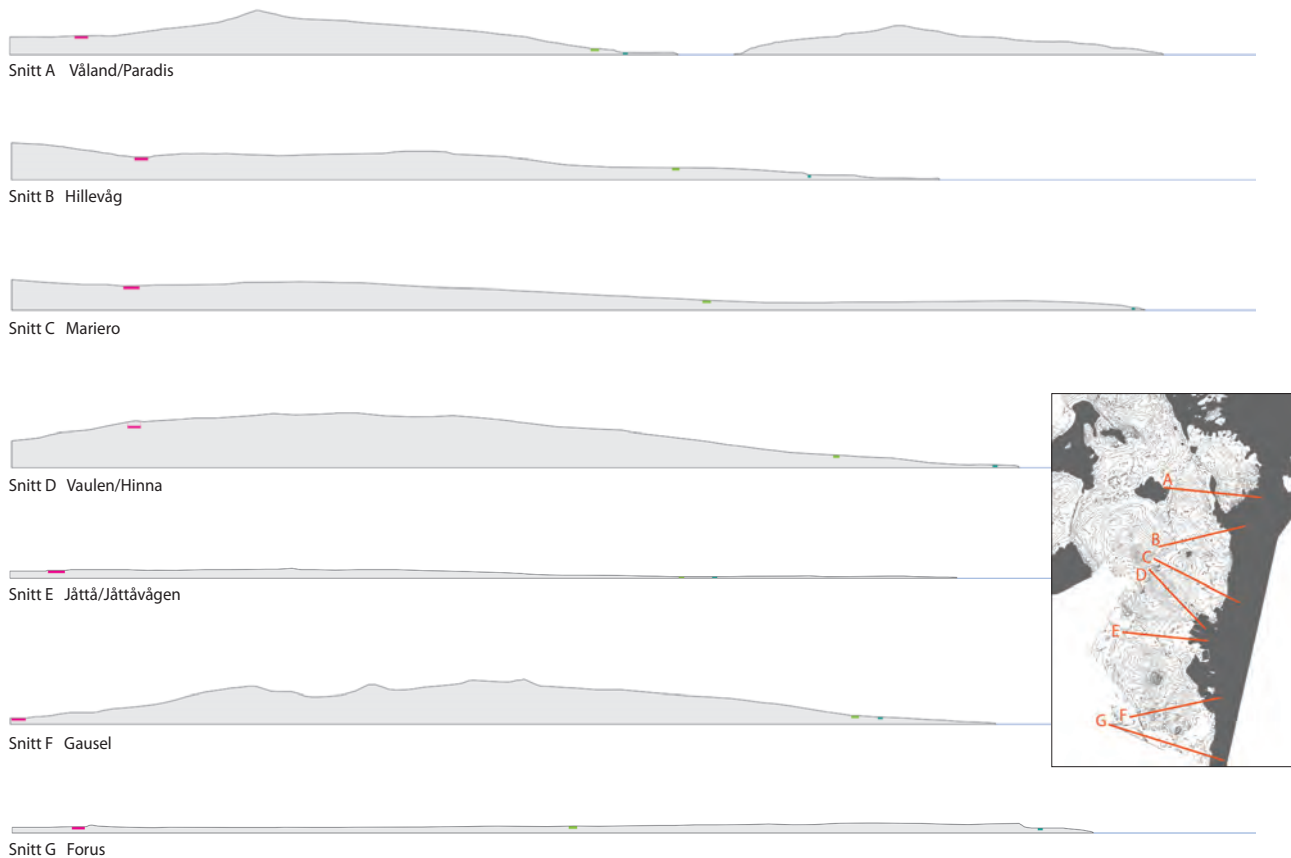


Fig. 11. Terrengprofiler i bybåndet

3.1.5 Privat service og handel

Den nordligste delen av bybåndet vil søke til sentrum når det gjelder nærhandel. Ellers er det handlesentra i Hillevåg (Kilden) og i Jåttåvågen (Stadionparken). På Mariero er det flere større butikker, men disse ligger noe spredt.

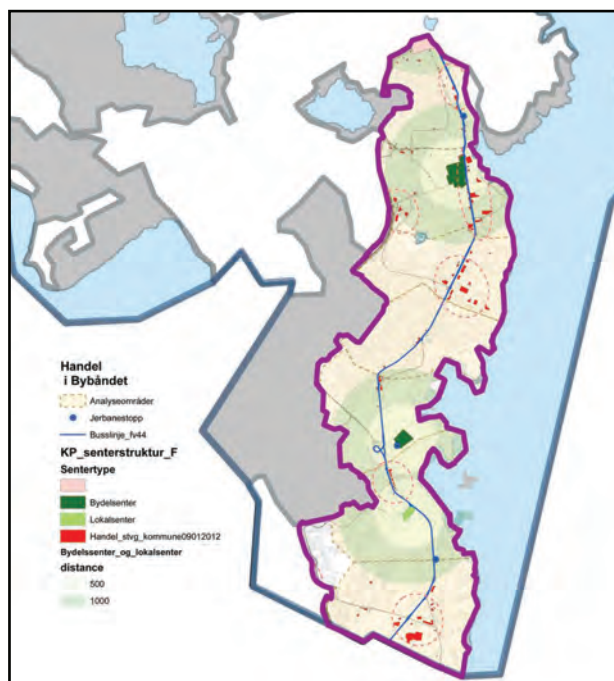


Fig. 12. Temakart handel

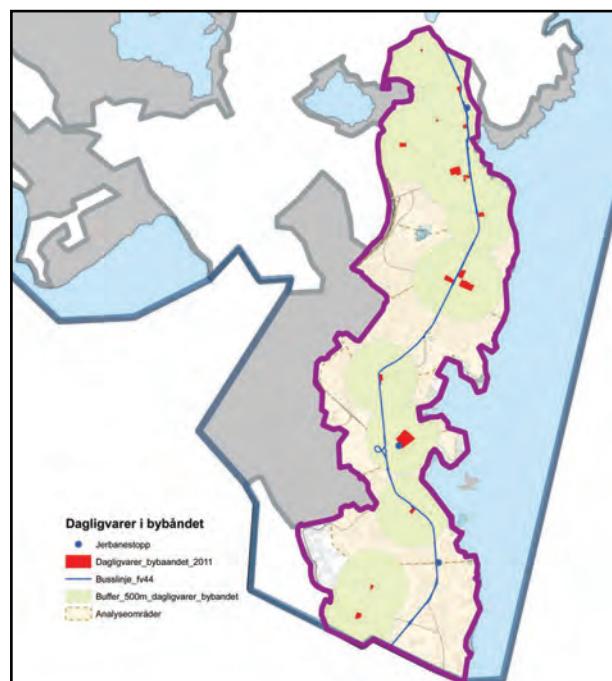


Fig. 13. Temakart dagligvarer

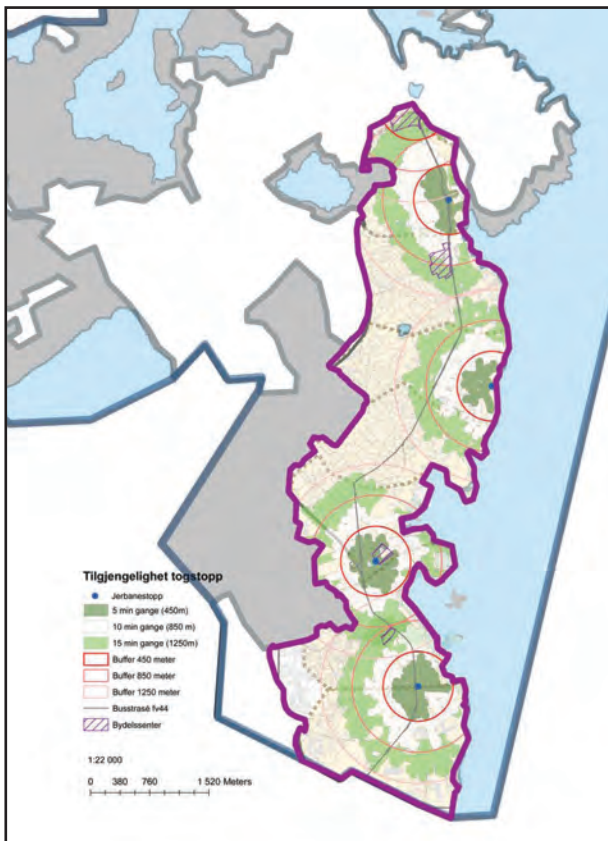


Fig. 14. Temakart togstopp med gangavstander

3.1.6 Rekreasjonsområder

Sørmarka og Ullandhaugområdet ligger sentralt plassert vest i bybåndet. Disse rekreasjonsområdene ligger innenfor normal gangavstand fra Hinna, Vaulen, Mariero og Åsen. Det er flere mindre rekreasjonsområder innenfor bybåndet, der i blant flere attraktive sjøområder langs Gandsfjorden. Sykkelvegen som følger deler av Gandsfjorden er med på styrke tilgjengeligheten til disse områdene. De viktigste sjøområdene i bybåndet er Hillevågsvatnet, Mariero, Vaulen badeplass, Jåttåvågen, Boganesstraen og Gauselvågen. Området rundt Vannassen er et attraktivt parkområde, sentralt plassert i boligområdet. I nordre deler av bybåndet er Vålandsskogen og områdene ved Mosvatnet viktige som rekreasjonsområder. I det småkuperte landskapet på Gausel er det flere mindre grønne områder, med skogholt, knauser og koller. Kommunens krav og retningslinjer for rekreasjonsområder er nærmere beskrevet i *Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og naturopplevelse 2010-2022, Stavanger kommune, 2009*.

3.1.7 Stedskarakter

Det meste av bebyggelsen i bybåndet fungerer som forstadsbebyggelse for Stavanger. Vi kan nok allikevel spore lokale tilknytninger, særlig gjennom tilhørighet til lokale barnehager, skoler og idrettslag.

Hinna og Hillevåg har et relativt bra tilbud innen nærhandel. Bybåndet har relativt få typiske urbane områder. Områder langs fv.44 gjennom Hillevåg har en viss urban karakter. Jåttåvågen, med sceneromet, stadionparken og med en miks av handel, boliger og arbeidsplasser, har utpregede urbane kvaliteter.

3.1.8 Kulturtilbud

Stavanger har mange gode kulturtilbud, særlig i de sentrumsnære strøk. Innenfor bybåndet er de viktigste kulturtilbudene plassert i nord, med museumshøyden og Rogaland teater. Stadionområdet i Jåttåvågen er blitt en viktig kulturarena, både for fotball og for de store konsertarrangementer. For øvrig er det begrenset med organiserte kulturtilbud i bybåndet.

3.1.9 Arbeidsplasser

Sykehuset og Statoils hovedkvarter er de største arbeidsplassene i bybåndet. Den største konsentrasjonen av arbeidsplasser er ved sykehuset, SuS. I Jåttåvågen er antallet arbeidsplasser under oppbygging, Ved full utbygging vil dette være det området i bybåndet med høyest arbeidsplasser. Det er også en del arbeidsplasser i tilknytning til handel- og kontorvirksomheter i Hillevåg og på Mariero, samt innenfor de industrielle virksomhetene i byomformingsområdene.

3.1.10 Levekår

Stavanger kommunes levekårsundersøkelser viser at store deler av områdene innenfor bybåndet gjennomgående har gode levekår. Men det er noen unntak, hvor levekårsundersøkelsen viser bekymringsverdige forhold. Dette gjelder spesielt deler av Hillevåg og på Åsen. Også i Hinnakrossen er det levekårsutfordringer, jfr. *Levekår i Stavanger, geografisk fordeling – rapport nr. 5, Stavanger kommune 2012*.

3.1.11 Transport

Det er relativt god kollektivdekning innenfor bybåndet. Det er flere bussruter som følger fv44 i nord-sørgående retning. Fylkesvegen ligger sentralt plassert i området. Veggen følger i hovedtrekk de relativt flate og åpne delene av bybåndet. Deler av veggen er utvidet med nytt kollektivfelt. Det er tverrforbindelser i retning motorvegen i Hillevåg og ved Jåttå, men ingen av disse har foreløpig prioritet for kollektivtransport. Vegnettet innenfor de enkelte boligområdene er ikke tilpasset en vesentlig byvekst, verken med henhold på dimensjonering eller trasevalg. Sykkelveger og gangforbindelser er blitt vesentlig forbedret i de siste årene, ikke minst med den nye sykkelvegen langs deler av Gandsfjorden. De fleste

boligområdene i bybåndet ligger innenfor akseptable gangavstander fra kollektivaksene i området. Bil-basert transport preger allikevel området. Ved byutvikling og fortetting i området må det forutsettes at andelen av kollektivtransport og sykkeltransport økes vesentlig. Dette ligger til grunn i transportplaner som *Nasjonal transportplan 2014-2023, KVVU for transportsystem på Jæren, Sykkelstrategi for Stavanger, samt i kommuneplan for Stavanger kommune 2010-2025 og Regionalplan for Jæren.*

3.1.13 Jernbanen

Jernbanen passerer gjennom bybåndets østlige deler, langs Gandsfjorden. Stoppestedene i Paradis og i Jåttåvågen ligger best til som utgangspunkt for en knutepunktsutvikling. Stoppestedet på Mariero stasjon ligger mindre gunstig plassert i forhold til hovedtyngden av boliger. Gausel stasjon ligger nært opp til flere boligområder, men gangavstanden til arbeidsplasser på Forus er noe langt. Det er også begrensede utbyggingsarealer i nær tilknytning til dette stoppet, men stoppet vil kunne ha betydning for deler av Forus øst-området. Enkelte har tatt til ordet for etablering av en Forus stasjon, for å kunne betjene dette området bedre. Denne stasjonen vil kunne ha et stort potensiale for knutepunktsutvikling, og i tillegg være et viktig utvekslingspunkt for kollektivtransport vestover mot Forus og Sola. Jernbanen vil først og fremst ha betydning for de regionale transportbehov, og må suppleres med lokale bussruter i knutepunktene.

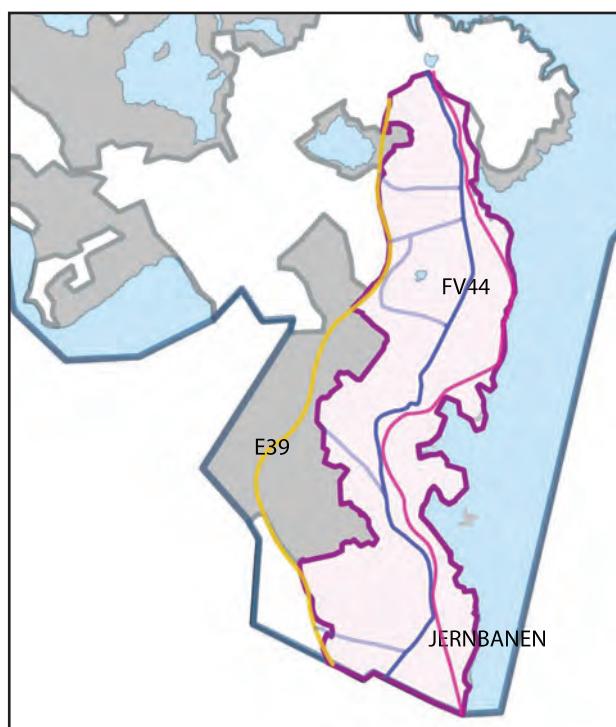


Fig. 15. Transportsystemet i bybåndet

3.2 BESKRIVELSE AV DE ENKELTE BYDELER I BYBÅNDET

3.2.1 Våland og Paradis

Våland og Paradis er to områder med innbyrdes svært ulik karakter og bruk.

Våland er et homogent boligområde, orientert omkring Vålandshaugen. Området ble etablert tidlig på 1900-tallet. Bebyggelsen består i hovedsak av eneboliger og horisontaldelte to-mannsboliger. I søndre del er det noe rekkehusbebyggelse, etablert etter krigen. Bebyggelsen er villa-preget, men tomtene er relativt små, og til dels bratte. En stor del av boligene i området har gode utsikts- og solforhold. Å bo på Våland oppleves som attraktivt, tilbaketrukket og hevet over byens støy og aktiviteter, men allikevel svært bynært.

Områdets samlende karakter og uttrykk gir en tydelig stedsidentitet og området oppfattes som attraktivt. Gåavstand til sentrum er maksimalt 10-15 minutter. For de fleste beboerne er det naturlig å forholde seg til sentrum når det gjelder behov for nærhandel. Paradisområdet er svært kontrastfylt til Vålandsområdet. Paradis er tradisjonelt preget av industri, næring og samferdsel. Det avlange området er tydelig definert i sonen mellom Vålandshøyden og Hillevågsvatnet. Flytting av NSB sin godssentral til Ganddalen har utløst et stort potensial for utvikling av området. Langs fv44 er det etablert en rekke større virksomheter, blant annet viktige offentlige institusjoner. Det er få boliger i Paradisområdet per i dag.



3.2.2 Hillevåg

Hillevåg er et sammensatt område, som består av flere store boligområder, og et større næringsområde. Grensene mellom næringsområder og boligområder er mindre klart definert enn i Våland/Paradisområdet. De fleste boligene her er utbygget etter annen verdenskrig og består av en

stor andel flermannsboliger og rekkehus. Næringsarealene i området har til dels lav utnyttelsesgrad og bebyggelsesstrukturen er utflytende. I deler av Hillevåg er det noe blanding av boliger og næring. Felleskjøpet og Skretting disponerer et større område ned mot sjøen. Produksjonen fra disse anleggene forårsaker den velkjente "Hillevågsluktå", som av mange oppfattes som plagsom ved enkelte vær-situasjoner.



3.2.3 Mariero

Størstedelen av bydelen består av boliger. Boligtypene er blandet, fra småhus og rekkehus, til enkelte større boligblokkutbygginger. Deler av området har høy status, med beliggenhet nær sjøen og med utsikt østover mot fjellene. Tettheten er middels, men begrenses av typologien. Deler av området, Nærings- og handelsvirksomhet i området er konsentrert langs fv44 og Breiflåtvegen. Store deler av boligbebyggelsen har attraktiv beliggenhet, med gode sol- og utsiktforhold. Det er stor andel av eneboliger, men blokk- og rekkehusbebyggelse i Kristianslystområdet gir en noe større tetthet her.



3.2.4 Vaulen og Hinna

Området preges av eneboligbebyggelse. I den sørlige delen, mellom Hinnakrossen og motorvegen, er det en noe større tetthet med innslag av rekkehus- og blokkbebyggelse. Terrenget er jevnt skrånende, høyest vest i Sørmarka og fallende østover mot Gandsfjorden, med attraktive sjøområder. Området har et visst "forstadspreg" med relativt romslige tomter, med nærhet til naturkvaliteter og gode utsiktsforhold. Boligene i området er attraktive, og blant de dyreste i kommunen.

3.2.5 Jåttå / Jåttåvågen

Området er sammensatt, med landbruk, boliger, industri og natur. Området er under sterk byomforming, og utbyggingene i Jåttåvågen legger opp til en høy tetthetsgrad, som en ambisiøs urban forstad, med god miks av boliger, handel og kontor. Industrien innenfor området er i all hovedsak reminisens fra tiden med Condeep-utbygginger i Jåttåvågen. Industrien innenfor Jåttåområdet fases nå gradvis ut, i takt med transformasjon til nye byområder med mer urban karakter. For Jåttåvågen planlegges det med tettheter som ligger opp mot det maksimale som tillates innenfor gjeldende kommuneplan. Terrengmessig karakteriseres området av dalføret mellom Hafrsfjord og Gandsfjorden, og skaper en åpning på tvers av bybåndet som forbinder vestlige og østlige deler. Historisk kulturlandskap karakteriserer de vestlige deler av området og er en viktig identitetsfaktor for området. Landbruksområdene er underlagt langsiktige vern av jordbruksområder på jæren.



3.2.6 Gausel

Boligformål er det som preger Gauselområdet. Det er en klar to-deling i området: På nedsiden av Rv44, ut mot Gandsfjorden er området preget av store villaer, flere av disse med strandlinje. Flere av disse er blant de mest attraktive eiendommer i regionen. På vestsiden av fv44 er det en adskillig mer variert boligbebyggelse, både når det gjelder tetthet og

typologi. Feltvis er det høy utnyttelse, men samlet sett er tettheten moderat, på grunn av de kupert terrengforholdene som preger dette området. Bebyggelsen i denne delen av Gausel ligger i et kupert terreng med flere mindre koller. Beliggenheten gir gjennomgående gode utsiktsforhold og attraktive boforhold.



3.2.7 Forus

Industri- og næringsvirksomhet er det som karakteriserer denne delen av bybåndet. Innenfor området er det spredte "enklaver" med boligbebyggelse, enebolig og rekkehusbebyggelse. I den vestlige delen består næringen i hovedsak av kontorvirksomhet, med Statoils hovedkvarter, som det mest betydningsfulle. Lenger øst har nærings-

virksomhetene et mer industrielt/blandet preg. Bebyggelsesmønsteret er fragmentarisk og preges av mangelfull planlegging. Initiativer om område-transformasjon fra 2020park er et viktig bidrag når det gjelder positive utviklingsmuligheter for området.





4 KAPASITET I BYBÅNDET

Bybåndet har store arealer som er svært velegnet for en bærekraftig byutvikling. Forholdene ligger godt til rette for en knutepunktsutvikling med attraktive og urbane bydeler.

Bybåndet har i dag brukbare kollektive transportløsninger som egner seg for videre utvikling og forbedring. Den sentrale beliggenheten og nærheten til viktige målpunkter gjør at bybåndet gir grunnlag for å redusere det samlede transportarbeidet i regionen. De mange veletablerte boligområdene i bybåndet, gir et godt grunnlag når nye boligområder bygges ut. Eksisterende offentlige tjenester og service vil ikke være tilstrekkelige ved nye store utbygginger. Disse funksjonene må integreres i nye utbyggingsområder i takt med utviklingen av disse. Servicetilbudet er brukbart i deler av bybåndet, særlig i nærheten av fv44. Den videre byutviklingen i bybåndet må gi rom for en differensiert utvikling. Steder som egner seg for knutepunktsutvikling bør planlegges med urbane kvaliteter hvor det legges til rette for god funksjonsblanding, i tråd med prinsippet om 10-minuttersbyen. I kapittel 4.3 presenteres 3 ulike scenarier for den videre byutviklingen i bybåndet.

4.1 KNUTEPUNKTSUTVIKLING I BYBÅNDET

Hvilke områder innenfor bybåndet egner seg for knutepunktsutvikling? Etter en vurdering av de enkelte områdene er det områdene Hillevåg, Jåttåvågen og Forus som utpeker seg som best egnet for en knutepunktsutvikling. Nedenfor kommenteres de ulike stedenes egnethet for knutepunktsutvikling nærmere.

Hillevåg: Har et brukbart potensiale for knutepunktsutvikling. Paradis stasjon er et viktig utvekslingspunkt for reisende mellom buss og lokaltog, samt at denne betjener passasjerer fra Storhaug, sykehuset og lokalt i Hillevåg. Det er flere viktige bussruter både langs fylkesveg 44 og gjennom Bekkefaret. Kilden og områdene rundt er et viktig lokalsenter for handel. Flere større planer er under utvikling i området, som skal legge til rette for nye arbeidsplasser og boliger. Området er i dag preget av en blanding av bolig, næring og offentlig service. Levekårsforholdene i deler av Hillevåg er dårlige. Byutviklingen i denne bydelen må kunne bidra til en positiv utvikling av levekårsforholdene her. Terrenget i Hillevåg er relativt kupert, med en del høydeforskjeller. Dette gir noen begrensninger når det gjelder å etablere

et godt samlende byrom i bydelen. Området rundt Kilden, med Hillevåg torg og langs den oppgraderte fv.44 har et potensiale for å kunne bli et samlende område for bydelen. Med hensyn på en knutepunktsutvikling er det uheldig at det handelsmessige tyngdepunktet i Hillevåg ligger noe langt fra Paradis stasjon. Avstand fra sentrum er ca. 2 km.

Mariero: Er et mindre opplagt område for knutepunktsutvikling. Mariero stasjon ligger noe usentralt i forhold til tyngdepunktet i området. Mariero er ikke, per i dag, et sentralt krysningspunkt mellom bussruter i ulike retninger. Det er en rekke handelsvirksomheter på Mariero i dag, hvor de fleste ligger nært opp til kollektivtraseen i fv.44. Dagens handelsvirksomheter oppleves allikevel som tilpasset bilbasert bruk. Fremtidig utvikling av Mariero må legge bedre til rette for varierte formål, tilbud og tjenester innenfor busstraseens influensområde, og bilbruken må reduseres. Terrenget er åpent og relativt flatt. Muligheten for en byutvikling og fortetting langs fv.44 anses for å være god. Avstand fra sentrum er ca 4 km.

Jåttåvågen: Her er knutepunktsutviklingen allerede godt i gang. Området er under en kraftig utvikling og vil, når det er ferdig utbygd, være et moderne, tett og urbant byområde, med god blanding av ulike funksjoner og tjenester. Det er gode kollektivforbindelser, både med togstopp på Jærbanen, bussruter nord-sør, og flere bussruter vestover mot Universitetsområdet og de vestlige bydeler. Området bærer nå fruktene av en omfattende og helhetlig strategi for bydelsutvikling. Avstand fra sentrum er ca. 6,5 km.

Gausel: Det ble etablert ny stasjon på Jærbanen på Gausel ved opprettelsen av dobbeltsporet. Stasjonen ligger i et landskapsmessig smalt område, med begrensede utbyggingsmuligheter i stasjonens nærområder, unntatt utbyggingsområdene ved Forusstranda Nord. Gangavstanden mellom stasjonen og de sentrale Forusområder er imidlertid noe lang, og betjener derfor disse områdene for dårlig. Avstand fra sentrum er ca. 8,5 km.

Forus: Her ligger de største byomformingsområdene i byregionen. Det er mye uforløst potensiale i området og fremtidig utvikling kan gi et høyt antall arbeidsplasser, boliger og andre tjenester og service. Det er viktige kollektive krysningspunkter her, mellom de kollektive transportforbindelser nord-sør og forbindelsen videre vestover, til Sola, flyplassen og Tananger. Avstand fra sentrum er ca. 10 km.

4.2 KLASSIFISERING AV OMRÅDENE INNENFOR BYBÅNDET

Som et hjelpemiddel for å skape et mer oversiktlig bilde av kapasiteten innenfor bybåndet, er det i denne analysen foretatt en inndeling av bybåndet i delområder, basert på gitte kvalitative egenskaper. Delområdene klassifiseres og fordeles i 4 ulike kategorityper basert på egenskaper som formål, tetthet og typologi.

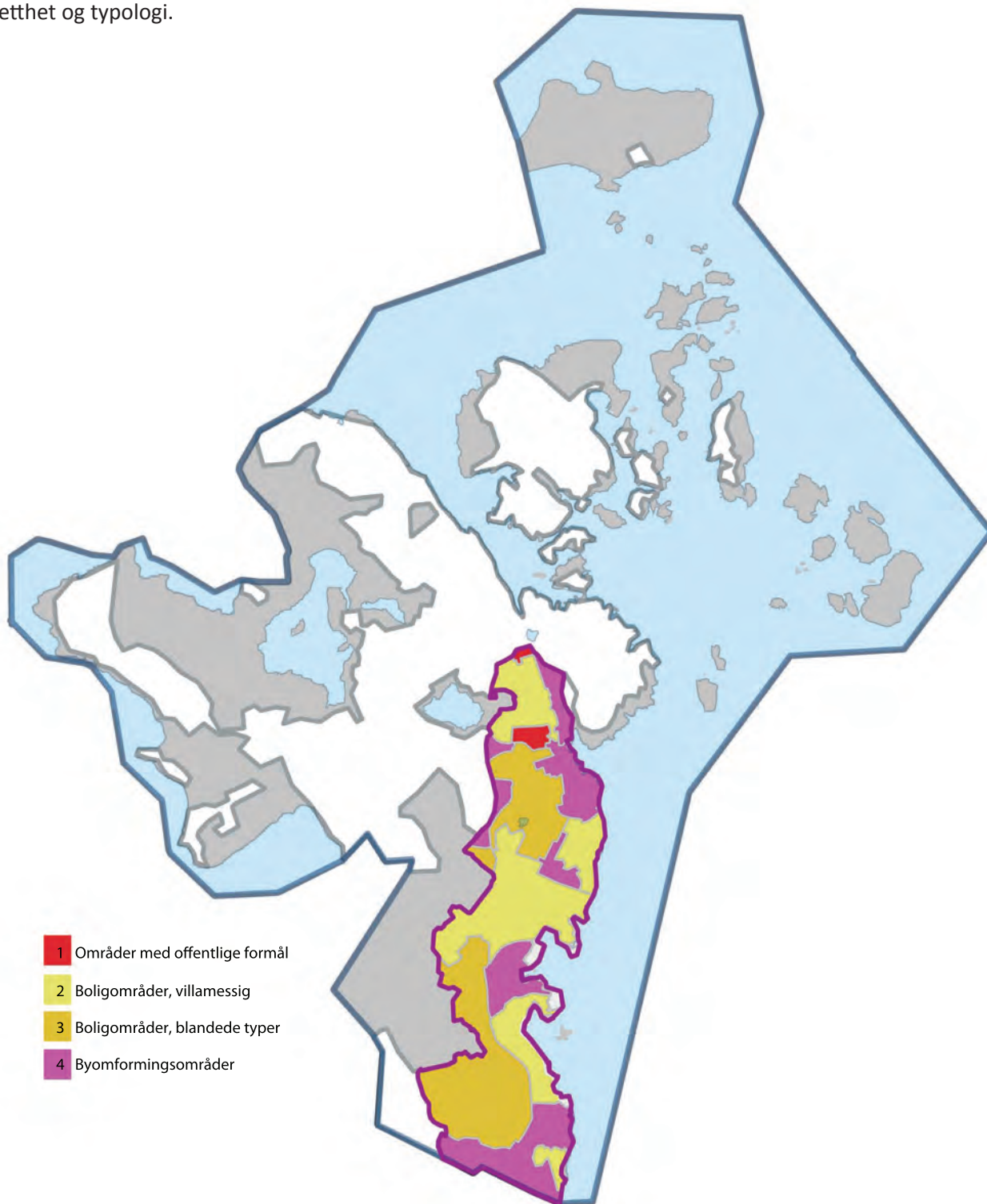
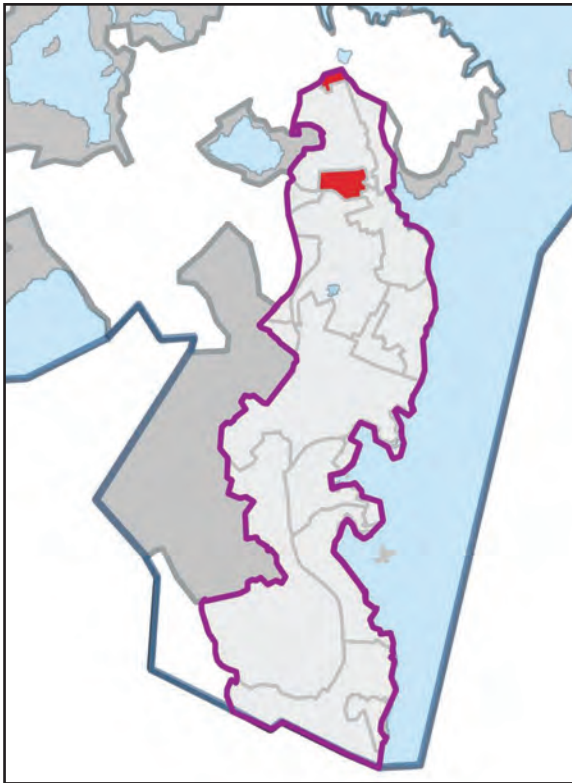
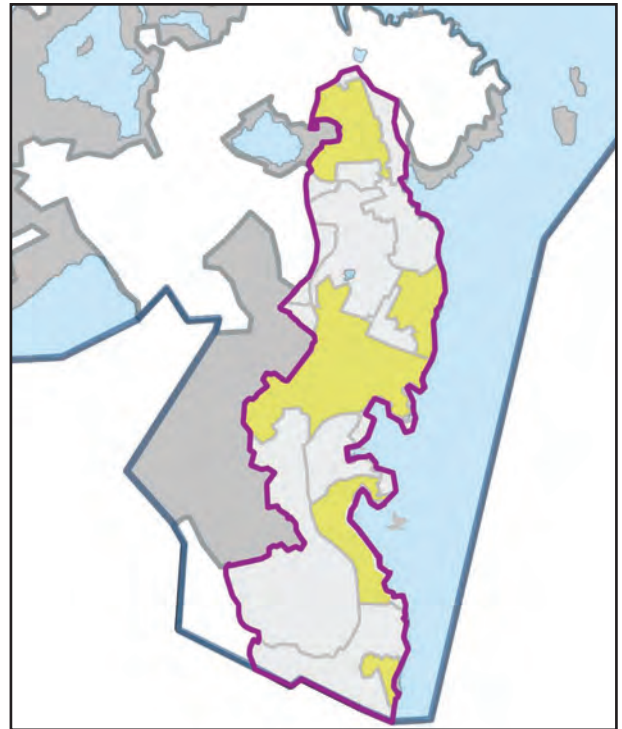


Fig. 16. Ulike områdetyper innenfor bybåndet

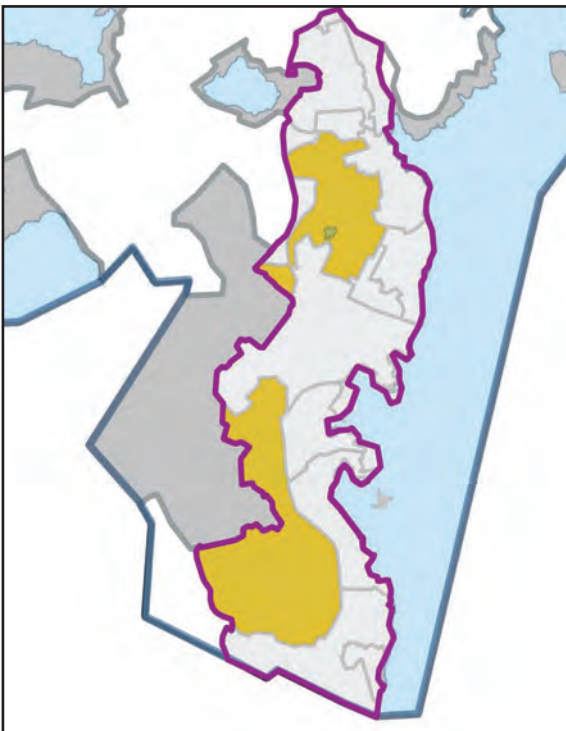
De 4 kategoriene er:



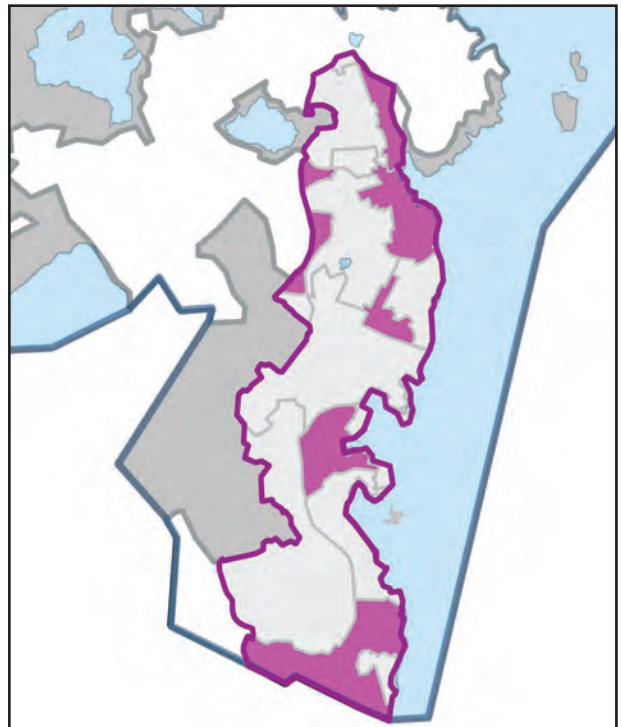
1. Fig. 17. Områder med hovedsakelig offentlige funksjoner. Offentlig service som er direkte knyttet til behov i de enkelte bydeler er ikke inkludert i denne kategorien



2. Fig. 18. Boligområder som er preget av villamessig bebyggelse



3. Fig. 19. Boligområder som består av mer blandede boligtyper



4. Fig. 20. Byomformingsområder. Områder som er i bruk til industri, kontor og handel

FORDELING AV DE 4 OMRÅDETYPENE I BYBÅNDET

	1 Offentlige områder	2 Boligområder, villapreget	3 Boligområder blandet	4 Byomformingsområder
Areal i dekar	243	4847	4717	3796
Areal, % av bybåndets areal	1,8	35,6	34,7	27,9
Innbyggere, antall	76	17136	17322	1908
Boliger, antall	120	7113	7602	1103
Arbeidsplasser, antall	5292	1580	2792	22762
Boliger/daa	0,49	1,47	1,61	0,29
Arb.pl/daa	21,71	0,33	0,59	6,00

ANDELEN BOLIGOMRÅDER I BYBÅNDET (områdetype 2 og 3 samlet)

Areal i dekar	9565
Areal, % av bybåndets areal	70,3
Innbyggere	34458
Boliger	14715
Arbeidsplasser	4372
Innb./daa	1,54
Arb.pl/daa	0,46

4.3 SCENARIER FOR BYUTVIKLING I BYBÅNDET

Nedenfor presenteres 3 ulike scenarier til fortetting og byutvikling innenfor bybåndet. De er svært forskjellige, både med hensyn på kapasitet, utfordringer, kostnader, tidshorisont og gjennomførbarhet. Scenario 1 representerer de mest tilgjengelige områdene for byutvikling, og det er her kapasiteten er størst. Scenario 2 må betraktes som en videreutvikling og optimalisering av scenario 1. Scenario 3 er det mest utfordrende og minst realistiske. Scenarioet har også minst umiddelbar kapasitet.

SCENARIO 1 – BYUTVIKLING I BYOMFORMINGSOMRÅDENE

Byomformingsområdene i bybåndet utgjør et samlet areal på om lag 3800 dekar og domineres i dag av ulike næringsvirksomheter. Flere av disse virksomhetene er relativt plasskrevende og gir en moderat utnyttelse av eiendommene. Unntaket er i deler av Forusområdet, hvor det er flere større kontorvirksomheter med et høyere antall arbeidsplasser, og hvor potensialet for ytterligere fortetting er begrenset. Byomformingsområdene ligger generelt vel til rette for knutepunktsutvikling og mange av disse har stor kapasitet for byutvikling og fortetting. Flere av områdene her er allerede under planlegging og utbygging. Arealene i disse

områdene har fordel av nærhet til kollektivakser, hovedveger og jernbanelinjer. Flere av eiendommene ligger vel til rette for strategiske oppkjøp med henblikk på byutvikling. Terrenget preges av åpne flater eller småkupert landskap, og ligger godt til rette for en effektiv utnyttelse. Områdene er også egnet for å kunne utvikle nye grønne uterom og videreutvikling av grøntkorridorene i kommunen i henhold til retningslinjer i *Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og naturopplevelser*. Det er per i dag relativt få beboere innenfor byomformingsområdene og det er rimelig avstand til den etablerte småhusbebyggelsen. Det er derfor lite grunnlag for store interessekonflikter opp mot eksisterende bomiljøer. Byomformingsområdene ligger i de fleste tilfeller også gunstig til i forhold til en knutepunktsutvikling.

Det er viktig å få til en god urban utvikling i disse områdene, med god funksjonsblanding og gjennomgående høye tettheter. Vi må legge til grunn at flere av virksomhetene som i dag er lokalisert i byomformingsområdene ønsker å bli værende, eventuelt relokaliseres innenfor bybåndet. En intensiv byutvikling i disse områdene vil medføre arealbehov for mer offentlig infrastruktur og service, som veger, kollektivtraséer, skoler, barnehager, med videre. Når vi skal se på den fremtidige kapasiteten i disse områdene må vi ta hensyn til at disse funksjonene vil oppta en andel av tilgjengelige arealer her.

Arealer innenfor scenario 1:

Areal, byomformingsområder	3796	daa
Utbygde arealer i de senere år	470	daa
Vedtatte planer eller under utbygging	364	daa
Områder under planlegging	1042	daa
SUM, arealer under utbygging eller planlagt	1406	daa
SUM arealer, ikke utbygd eller planlagt	1920	daa

SCENARIO 2 – UTVIDELSE AV KNOTEPUNKTSOMRÅDER OG BYUTVIKLING LANGS KOLLEKTIVAKSENE

Etter hvert som byomformingsområdene og knutepunktene bygges ut vil en videre byutvikling i kunne skje langs de kollektive hovedakser. Terrengforholdene langs kollektivaksene er stort sett gunstige med tanke på byutvikling. Aktuelle områder for fortetting og byutvikling er langs fylkesveg 44 og langs tverrforbindelsene, som Haugåsveien, Breidablikkveien og Diagonalen. Et belte på maksimalt 100 meter til hver side av disse vegene kan være aktuelle områder å vurdere for byutvikling i henhold til dette scenariet. Bredden på dette beltet vil naturligvis variere en del og må tilpasses de ulike situasjoner. Hensynet mellom nytte og

interessekonflikter vil måtte avveies nøye, gjennom fremtidige planprosesser og gjennom mulighetsstudier. I Gauselområdet, mellom Jåttåvågen og Gausel stasjon, vurderes det å være svært begrenset kapasitet for fortetting grunnet eksisterende bebyggelse og natur- og terrengforhold.

Andre arealer som kan vurderes for byutvikling er i situasjoner hvor dette kan bidra til å styrke en knutepunktsutvikling. Enten som en utvidelse av knutepunktssområdene, eller for å skape bedre sammenhenger mellom de enkelte byomformingsområdene. Illustrasjonen viser eksempler som kan vurderes i denne sammenhengen.

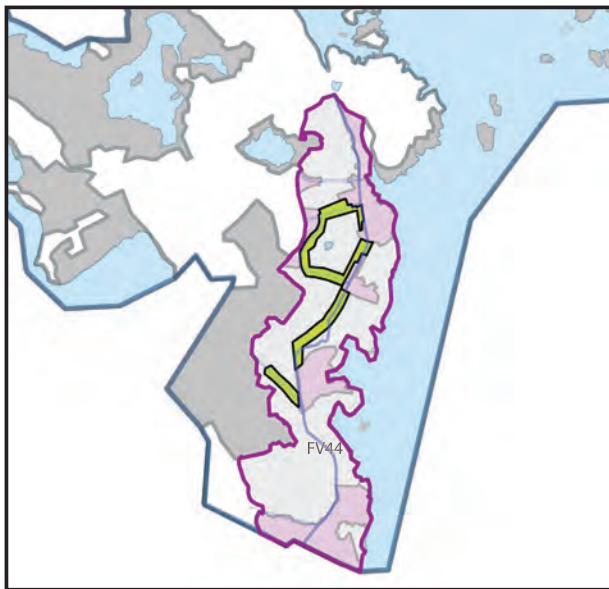


Fig. 21. Prinsipp for utvikling av transportkorridorene



Fig. 22. Prinsipp for ekspansjon av knutepunktene

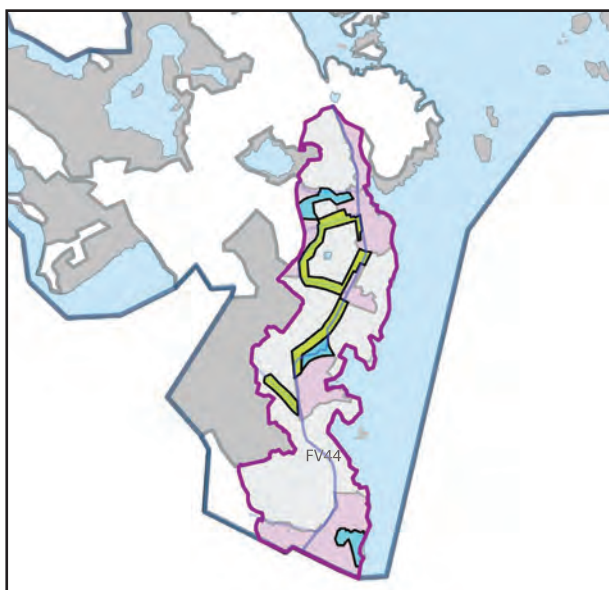


Fig. 23. Transportkorridorer + knutepunkter

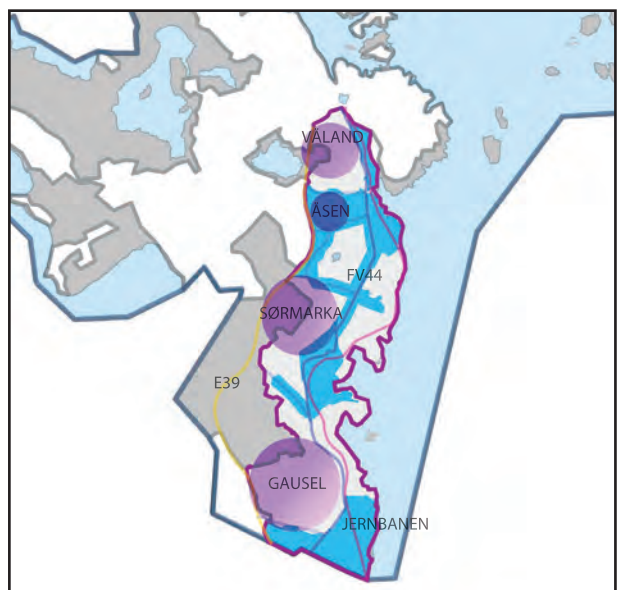


Fig. 24. Byutvikling iht. scenario 1 + 2

Hensikten med en utviklingsstrategi i henhold til scenario 2 kan oppsummeres som følger:

- Styrke grunnlaget for å utvikle velfungerende og mangfoldige knutepunkter.
- Ny bebyggelse langs hovedvegene kan fungere som støyskjerm for bakenforliggende boligområder og gjøre disse mer attraktive.
- Mer intensiv utnyttelse av arealer langs kollektivakser er i tråd med fortetningsprinsippene i regionalplanen for byutvikling, og bidrar til å styrke grunnlaget for gode kollektivtilbud.
- Optimal utnyttelse av eksisterende infrastruktur og servicetilbud i området.

Det er åpenbart at en byutvikling i henhold til dette scenariet vil kunne medføre interessekonflikter. Byomforming i disse områdene må gi stor uttelling for byutviklingen for å kunne forsvares. Det anbefales at byomforming i disse områdene skjer etter en helhetlig planlegging og i det større bildet for byutviklingen. Denne planleggingen må bidra til å skape forutsigbarhet og langsiktighet for de berørte parter.

Arealer innenfor scenario 2:

Areal, scenario 2	*1500	daa
Av disse utgjør:		
Kollektivakser, 100m-belte på hver side	*1000	daa
Utvidelse av knutepunkter	*500	daa

* tallene er omtrentlige og vil avhenge av fremtidige politiske valg

SCENARIO 3 – BYUTVIKLING INNENFOR DE ETABLERTE BOLIGOMRÅDENE

Dette scenariet omfatter de resterende arealer i bybåndet, som ikke inngår i scenario 1 og 2. Disse arealene består i all hovedsak av de etablerte boligområdene, og utgjør en vesentlig del av arealene i bybåndet. Den lave tettheten i disse områdene, i kombinasjon med den sentrale og attraktive beliggenheten, er i seg selv gode grunner til å kaste et nærmere blikk på disse arealene med henblikk på byutvikling. Men samtidig er det åpenbart at større inngrep i disse områdene vil kunne føre til et svært høyt konfliktnivå. Boligområdene er vel etablerte og velfungerende innenfor sine rammer. Større utbygginger i disse områdene vil kreve større omfattende offentlige investeringer og planlegging for å oppgradere grunnleggende infrastruktur, vegnett, gang- og sykkelveier, samt offentlig service som skoler og barnehager, med videre. Terrengmessig er deler av de eksisterende boligområdene preget av kupert landskap. Samlet sett kan vi si at områdene

i scenario 3 ikke er de best egnede for knutepunktsutvikling, men nærheten til andre knutepunkter vil være viktig også for disse områdene. Utvikling i disse områdene bør skje etter forutsigbare prinsipper, og ses på i en lengre tidshorisont.

Fortetting i området i tråd med kommuneplanens bestemmelser om fortetting på enkelttomter (eplehagefortetting) anses uproblematisk, og har et potensiale på inntil 1000-1500 flere boenheter i bybåndet. I enkelte tilfeller kan det vurderes moderate utbygginger som innebærer flere enkelteierdommer. Men dette bør skje på bakgrunn av en inngående vurdering i de enkelte tilfeller. Tema som bør avveies her er: Hva er områdets tålegrense med henhold på infrastruktur, vegnett, offentlig service, kollektivdekning, solforhold, utearealer, levekårsforhold, områdekarakter, med videre. Planen på Jåttå Nord vil gi 800-1000 nye boenheter i området. Planen inkluderer også et større idrettsanlegg på bydelsnivå, samt rekreasjons- og grøntarealer.

Arealer innenfor scenario 3:

Areal, scenario 3	*8064	da
-------------------	-------	----

4.4 HVA ER KAPASITETEN VED DE ULIKE SCENARIENE?

Oppsummert de 3 scenariene:

Areal, scenario 1	3796	da
Areal, scenario 2	1500	da
Areal, Scenario 3	8064	da
+offentlige områder	243	da
SUM bybåndet	13603	da

Scenariene som er gjennomgått ovenfor viser at byomformingsarealene er de viktigste satsningsområdene for byutvikling. Cirka halvparten av arealene her er allerede satt i spill. Noe er under utbygging eller utbygd, eller under planlegging for byomforming. Disse områdene utbygges med en relativt høy tetthet og med urbane kvaliteter. De øvrige byomformingsområder anbefales utviklet med en høy tetthet og som ivaretar de kravene vi setter til en byomforming med kvalitet. Av aktuelle utbyggingssområder her kan nevnes travbanetomten, hvor det allerede er gjennomført mulighetsstudier som viser

kapasiteten for byutvikling. Nedenfor ser vi på hvilken kapasitet som ligger i de utbyggingsområdene som allerede er under utbygging eller planlegging i Stavanger. Det ses også på aktuelle byutviklingsprosjekter i våre naboland og hvilken kapasitet disse gir.

4.4.1 HVORDAN BYGGER VI I REGIONEN I DAG?

Det er for tiden flere større utbyggingsområder under planlegging eller under oppføring i Stavanger. Disse ligger enten i byomformingsområdene eller innenfor gjenværende ubebygde arealer i kommunen. Disse utbyggingsområdene planlegges som urbane og konsentrerte byområder, hvor det

Areal i dekar	Jåttåv1	Jåttåv2	Jåttå N	Hillev NP	Madla-R	Forus Ø	Atlanteren
	297*	305*	298	54	783	860	231
Boliger/daa	2,2	4,4	2,7	0,0	5,1	4,8	3,0
Arb.pl/daa	20,2	15,8	0,4	92	5,1	9,3	0,6

* For Jåttåvågen er oppgitte arealer uten sjøarealer



Fig. 25. Jåttåvågen

Fig. 26. Hillevåg



legges til rette for gode kollektive transportløsninger. De større planene gir rammer for en byutvikling med blandede formål, med et variert tilbud av tjenester og service, i tråd med prinsippene om knutepunktsutvikling. Det planlegges med høy tetthet, innenfor rammene av kommuneplanen, kommunedelplaner og regionale planer.

Disse planene setter blant annet krav til at det avsettes en viss andel av utbyggingsområdene til rekreasjonsformål, lekearealer, arealer til idrettsformål, samferdsel, og liknende. Denne kategorien arealer utgjør i snitt cirka 50 % av arealene innenfor de enkelte utbyggingsområdene, noe lavere i de rene næringsområdene. Dette viser at om lag 50 % av arealene i hvert utbyggingsområde reguleres til byggeformål. Hager, gårdsplasser, parkering, adkomstveier, sandlekeplasser og andre fellesarealer ligger normalt innenfor de enkelte byggeformålene.

I tabellen nedenfor ser vi hvilke tettheter som legges til grunn i de enkelte utbyggingsområder i kommunen. Planene i Madla-Revheim, Forus øst og Atlanteren er foreløpig ikke vedtatte planer, men er under utarbeidelse. Tallene som er oppgitt for disse planene baserer seg på målsettinger som er satt i planarbeidet. Endelige vedtatt planer vil derfor kunne avvike noe fra tallene som er oppgitt her.

4.4.2 HVORDAN BYGGES DET I VÅRE NABOLAND?

I våre naboland er det flere større byutviklingsprosjekter som har fått mye positiv oppmerksomhet internasjonalt. Det må understrekes at den høye tettheten i enkelte av disse byutviklingsprosjektene er mulig fordi disse baserer seg på at rekreasjon og andre viktige fellesformål til dels dekkes utenfor planområdet.

Carlsberg, København:

Ambisiøst byutviklingsprosjekt i det tidligere bryggeriområdet, sentralt i København. Det foreligger nå en godkjent masterplan, og utbyggingen starter i 2013. Området vil bestå av en blanding av boliger og næring, samt kultur- og idrettsformål. Bebyggelsesmønsteret er typisk urbant med kvartalsmessig bebyggelse. Gjennomgående høy tetthet. Parkering blir lagt under bakken. Det er god kolle-

ktivdekning og korte gang- og sykkelavstander til sentrum av byen. Prosjektet bidrar lite med egne grøntområder og baserer seg på at det er gode rekreasjonsarealer utenfor planområdet.

Kilde: www.carlsbergbyen.dk

Ørestaden, København:

Et meget stort utbyggingsområde, nært opp til Kastrup flyplass og til det store naturområdet Amager Fælled. På få minutter nås både flyplassen og København sentrum via det nye førerløse metrosystemet. Flere enkeltbygninger i området har fått stor oppmerksomhet, blant annet det såkalte «8-tallet», Tietgen studenthjem og DR konserthus, tegnet av den kjente franske arkitekt Jean Nouvel. Det er flere flotte parker i området. Boligområdene er til dels svært tett og høyt bygget, noe området også er blitt kritisert for. Kilde: www.orestad.dk

Århusgade-kvarteret, Nordhavnen, København:

Nok et stort bydelsprosjekt i København, nord for sentrum, hvor formålet er blanding av boliger og næring. Prosjektet har en utbyggingshorisont frem mot 2025. Delområdet Århusgade-kvarteret er nå under utbygging. Utbyggingsmønsteret er kvartalsmessig, med middels byggehøyder. Tettheten er gjennomgående høy, men nærheten til sjøen gir luftighet og utsikt for deler av området. Sentrum av byen vil nås på få minutter via metrosystemet. Ingen deler av utbyggingsområdet skal ha mer enn 400 meters gangavstand til kollektivsystemet. Kilde: www.nordhavnen.dk

Malmö, Västra hamnen:

Et stort byutviklingsprosjekt i utkanten av Malmö sentrum, kjent for blant annet boligutstillingen Bo01 og høyhuset "the turning torso". Området er flerfunksjonelt og inneholder både boliger, næring, handel og viktige offentlige byggeoppdrag. Området vil være under utbygging i flere år fremover. Langs området er det en flott havnepromenade, med fin utsikt ut over Øresundet. Området fremstår i dag noe løsrevet fra Malmö sentrum, selv om avstanden ikke er lang. Når hele utbyggingsområdet i Västra hamnen er ferdigstilt vil området fremstå som en mer integrert del av det øvrige Malmö. Kilde: www.malmo.se

	KBH Carlsberg	KBH Ørestaden	KBH Nordhavn	Malmö Västra h.	Malmö Hyllie	Hamburg HafenCity
Areal i dekar	330	3100	220	1870	2000	1260
Boliger/daa	9,1	3,1	8	5,3	3,5	4,6
Arb.pl/daa	36,4	25,8	40	13,3	4,5	35,7

Malmö, Hyllie:

Et større utbyggingsområde med hovedvekt på boliger, lokalisert i utkanten av Malmö sentrum, nært opp til Øresundsforbindelsen. Det er etablert et nytt togstopp for Øresundstoget i Hyllie. Dette gir kort reisetid både til Malmö sentrum, Kastrup flyplass og til København sentrum. I tillegg til et stort antall boliger bygges det også et større kjøpesenter samt andre offentlige og



Fig. 27. København, Nordhavnen Århusgade

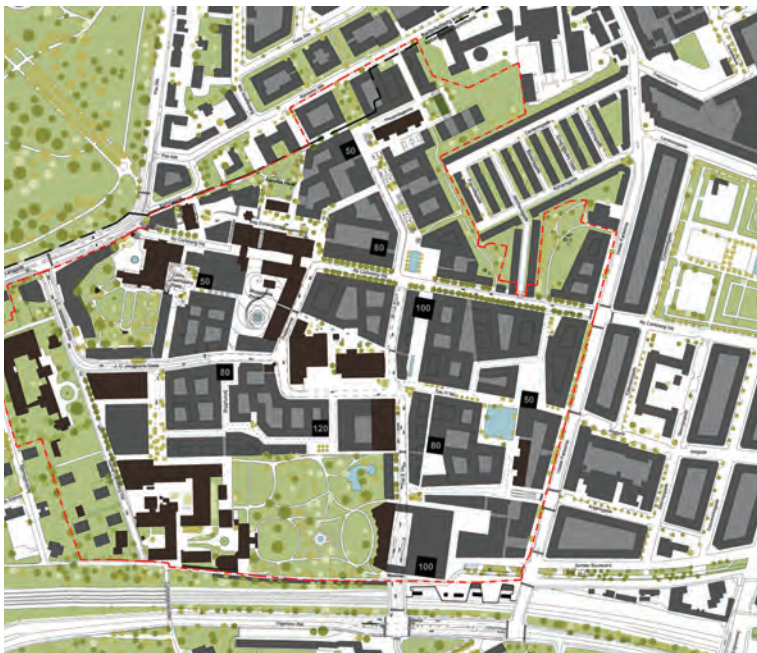


Fig. 28. København, Carlsberg



Fig. 29. Malmö, Västra hamnen

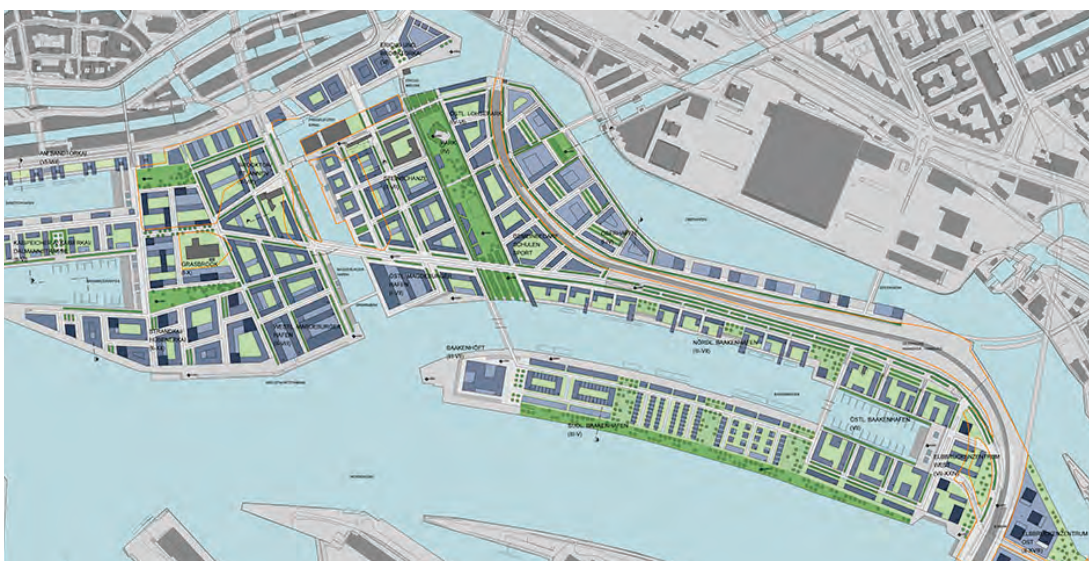


Fig. 30. Hamburg, Hafen City



Fig. 31. København, Ørestaden

private servicefunksjoner i Hyllie. Området planlegges ferdigstilt i løpet av 2014. Det etableres også hotell og messeanlegg i den nye bydelen. Bolig-delen av utbyggingen bygges som urban kvartalsbebyggelse med stor tetthet. Kilde: www.malmo.se + www.hyllie.com

Hamburg, HafenCity:

En helt ny bydel i Hamburg, som vil fungere som en utvidelse av sentrumsområdene. Industri- og havnearealene langs kanalen Norderelbe transformeres til en moderne bydel, med høy tetthet og stor variasjon av formål. Utviklingen av området startet med planlegging i 1997 og vil være ferdig utbygd i 2025. Ny metrolinje til HafenCity er allerede operativ. Masterplanen for området vektlegger urbane kvaliteter, bærekraftig utvikling og de maritime kvaliteter i området. Bebyggelsesmønsteret er tett og kvartalsmessig. Byggehøyden ligger stort sett innenfor 8 etasjer, men på utvalgte punkter er det enkeltbygg på opp til 15-20 etasjer. Kilde: www.hafencity.com

4.4.3 HVILKEN KAPASITET GIR DETTE I BYBÅNDET?

Når vi legger til grunn de krav og føringer for bokvalitet som ligger i overordnede planer, viser

dagens utbygginger og planer at det kan oppnås maksimalt 4-5 boliger per dekar grunn. Ser vi på del 2 av planene for Jåttåvågen, oppnås en høy boligtetthet i kombinasjon med en relativt høy andel arbeidsplasser. I planene for Madla-Revheim og på Forus øst planlegges det også opp til blandede formål, med et betydelig antall arbeidsplasser. Referanseprosjekter i våre naboland viser at boligtettheten ikke er særlig høyere enn i våre områder, men tettheten av arbeidsplasser er noe større. Carlsberg-utbyggingen og Nordhavnen i København har en svært høy boligtetthet, men dette må forstås på bakgrunn av at planene består av en svært tett kvartalsmessig bebyggelse, med et minimum av og grønt- og fellesarealer innenfor utbyggingsområdene. Den høye tettheten i disse områdene er mulig fordi disse kan støtte seg på tilliggende områder når det gjelder behovet for viktige og nødvendige fellesfunksjoner. Hvilken kapasitet for byutvikling som ligger i bybåndet for de enkelte scenariene, avhenger blant annet av hvilke tettheter vi forutsetter i de enkelte utbyggingsområdene. Nedenfor er det vist noen eksempler med kapasitet ved ulike tetthetsgrader.

Kapasitet ved 5 Boliger / 10 arbeidsplasser / dekar

	Areal område	Tilgjengelig areal	Antall nye boliger	Antall nye innbyggere**	Antall nye arbeidsplasser
SCENARIO 1	3796	3326	16500	35000	33000
SCENARIO 2	1500	1500	7500	16000	15000
SCENARIO 3	8064	8064	*2000	*4200	0
SUM			26000	55200	48000

* Jåttå Nord + eplehagefortetting

** Forutsatt 2,13 innbyggere per bolig i gjennomsnitt

Kapasitet ved 4 Boliger / 5 arbeidsplasser / dekar

	Areal område	Tilgjengelig areal	Antall nye boliger	Antall nye innbyggere**	Antall nye arbeidsplasser
SCENARIO 1	3796	3326	13200	28100	16500
SCENARIO 2	1500	1500	6000	13000	7500
SCENARIO 3	8064	8064	*2000	*4200	0
SUM			21200	45300	24000

* Jåttå Nord + eplehagefortetting

** Forutsatt 2,13 innbyggere per bolig i gjennomsnitt

4.4.4 KAN VI ØKE UTNYTTELSEN YTTERLIGERE?

Et vesentlig spørsmål er, kan tettheten økes ytterligere i utbyggingsområdene enn det vi allerede planlegger for i dag? Sammenlikner vi med enkelte utbyggingsområder i andre land, finner vi at utnyttelsen der er på linje med eller noe høyere enn utnyttelsen vi planlegger for. Dette henger blant annet sammen med at det gjerne er noe lavere andel rekreasjonsarealer, noe mindre åpne flater og gjennomgående en mer kvartalsmessig bebyggelse i byutviklingsområder i flere av våre naboland. For utbyggingsområdet i Århusgade-kvarteret i København gir nærhet til åpne sjøflater og kanaler grunnlaget for en høy boligtetthet på opp i mot 8 boliger per dekar. I deler av området er det enkeltbygg med noe større høyder, gjerne på utvalgte steder eller i tilknytning til knutepunktene. Valg av typologier og bebyggelsesmønstre har betydning for å optimalisere tettheten i utbyggingsområdene. Generelt gir høyhus liten uttelling i boligområder, fordi disse skyggelegger store uteområder, gir lokalklimatiske utfordringer og gir uønsket distanse mellom leiligheter og uteområder. Vår lave nordiske sol bidrar til å forsterke dette problemet ytterligere.

I vår del av verden er det få gode eksempler på nye boligområder som bygges ut som høyhusområder. Bebyggelse planlagt som urbane kvartalsstrukturer, med byggehøyder på 6-8 etasjer, har vist seg å gi gjennomgående høy utnyttelse, og er den typiske bebyggelsesstrukturen som er valgt i de fremtredende utbyggingsområder i våre naboland. I lokale planområder som Jåttåvågen del 2, Madla-Revheim og Forus øst, planlegges det for en høyest mulig tetthet innenfor rammene av det overordnede planverket, som kommunedelplaner, kommuneplan og regionale planer.

Skal vi oppnå en vesentlig økning i tettheten innebærer dette endringer i de kvalitetskrav og prioriteringer som er fastsatt i det overordnede planverket.

