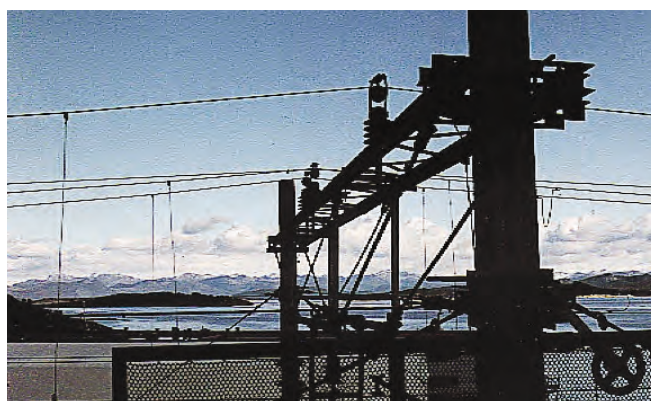


# HILLEVÅG stedsanalyse



# HILLEVÅG

## stedsanalyse

**Utgiver**

Stavanger kommune

**Forfatter**

Brandsberg-Dahl's Arkitektkontor AS  
v/Sivilarkitektene MNAL Marianne Nyhus og  
Per Christian Omvik

**Layout/ illustrasjoner/foto**

Forfatteren, der ikke annet er oppgitt

**Flyfoto**

Fotonor AS, Fjellanger Widerøe AS

**Ortofoto**

Stavanger kommune

**Kartgrunnlag**

Stavanger kommune, oppdatert pr. 15.03.01  
v/forfatteren

**Trykk**

Spesialtrykk AS

**Skrift**

The Sans Light 7/9

**Papir**

170 g Nopa Premium

**Opplag**

1000

**Adresser**

Stavanger kommune  
Kultur og byutvikling  
Olav Kyrres gate 23  
4005 Stavanger

Brandsberg-Dahl's Arkitektkontor AS  
Verkgata 62  
4013 Stavanger  
Tlf. 51 89 96 40  
post@bda.no  
www.bda.no

# INNHOOLD

## FORORD

## INNLEDNING

Formål	6
Områdeavgrensning	6
Metoder	6
Begreper	6

## ANALYSE

Historisk utvikling	8
Perioden før 1902	8
Perioden 1902 - 1955	10
Perioden etter 1955	14
Landskap og bebyggelse	16
Landskap	16
Grøntstruktur	18
Bebyggelse	20
Havn- og sjøområder	22

## KONKLUSJON

Landskap	24
Grøntstruktur	24
Sjøkontakt	24
Transformasjon	26
Industri	26

Flyfoto av Hillevåg med Hillevågsvatnet i forgrunnen, og selve Hillevågen som en "arm" av Gandsfjorden. Siloene på Torsneset ruver i landskapet. *Fotonor AS, 1999.*



# FORORD

Sentrale deler av Hillevåg er inne i en omfattende endringsprosess. Eldre bedrifter er nedlagt, andre flytter ut og eiendommer blir ledige for annen bruk. Bygninger tas i bruk til nye formål og flere større boligprosjekter er under utredning. Bydelscenteret Hillevåg betjener i dag kunder langt utover egne bydelsgrenser. Trafikkbelastningen på Hillevågsveien er stor, med resulterende miljøproblemer. Både hovedvei og jernbane danner effektive parallelle barrierer i området og sjøkontakten for befolkningen i Hillevåg er derfor dårlig.

Etter som tiden går, vil Hillevåg kunne fremstå som et endret byområde med nye boliger, ny offentlig service og ny næringsvirksomhet. Dette stiller krav til bygningsutforming, uterom, grøntstruktur og trafikkløsninger. Vi ser derfor behov for å vurdere samlet arealbruk på ny.

Stedsanalysen for sentrale deler av Hillevåg er et nyttig redskap i denne sammenheng. Stedsanalysen skal gi bedre stedsforståelse, avklare kvaliteter, forhold til strandsonen og sammenheng videre nordover mot Paradis. Stedsanalysen kan formidle kunnskap om hvilke delområder det bør tas spesielle hensyn til i en videre planprosess.

Analysen er utført av Brandsberg-Dahl's Arkitektkontor AS på oppdrag av Stavanger kommune. Analysens konklusjon er foretatt på grunnlag av konsulentens egne faglige vurderinger og er ikke vurdert politisk eller administrativt i Stavanger kommune.

Hos Brandsberg-Dahl's Arkitektkontor AS har sivilarkitektene Per Christian Omvik og Marianne Nyhus deltatt i arbeidet. Kommunens faglige kontaktperson har vært Thommas Bjerga, leder for kommuneplanavdelingen.

Kultur og byutvikling, 15.03.01



Halvor S. Karlsen

Direktør

Ortofoto av analyseområdet.  
Stavanger kommune.



# INNLEDNING

## Formål

Stedsanalysen skal danne grunnlag for en bedre stedsforståelse ved å beskrive Hillevågs fysiske omgivelser slik de fremstår i dag. Analysen skal også bidra med faglige anbefalinger og prioriteringer for det videre planarbeid.

## Områdeavgrensning

Analyseområdet er i grove trekk avgrenset av landskapsformen i Hillevåg: Vålandsskråningen i nord, Åsen i vest ved Svend Foyns gate og ryggen mellom Eikeberget og Sommerhaugen i sør. Mot øst ligger Gandsfjorden.

## Metoder

Stedsanalysen har sitt metodiske utgangspunkt i Realistisk Byanalyse (Ellefsen/Tvilde 1991). Denne analysen beskriver byen - eller stedet - slik det fremstår som fysisk form. Den søker å gripe fatt i det typiske ved stedet og kartlegge de grunnleggende ordensprinsipper stedsutviklingen har fulgt.

Stedsanalysen skal ikke i seg selv være retningsgivende, men søke å beskrive stedet på en måte som er gyldig uavhengig av fremtidig stedsutvikling.

Konklusjonene som trekkes på bakgrunn av analysen beskriver mer subjektivt hvilke kvaliteter som oppfattes som karakteristiske for stedet og hvilke av disse som bør tas stilling til når området skal videreutvikles.

Konklusjonene er et resultat av konsulentens egne faglige vurderinger og må derfor betraktes som en selvstendig del av utredningen.

## Begreper

Stedsanalysen tar for seg elementer som har hatt betydning for stedets fremvekst, og det fysiske resultat av en slik utvikling. Historisk forståelse av stedsutviklingen er en forutsetning for å forklare sammenhengene mellom byformen og de **strukturerte elementene** som har påvirket den. Eksempler på slike elementer er terreng, kommunikasjonsårer, eiendomsgrenser, reguleringsplaner o.s.v. Et eller ofte flere strukturerte elementer kan knyttes til en **bebyggelsesstruktur**. Eksempler på bebyggelsesstrukturer kan være en husrekke langs sjøen eller et kvartalsregulert byområde. Analysen anskueliggjør endringer i bebyggelsesstrukturen. Slike endringer omtales som **transformasjon**. For eksempel kan et nytt veianlegg føre til sanering av tiliggende bykvartaler, og til at disse blir liggende åpne eller erstattet av tilbaketrasket bebyggelse. Områder som befinner seg i en slik endringsprosess kalles **transformasjonsområder**.



Skrettings transportbånd over jernbanen.



Hillevåg sett fra sør. Felleskjøpets siloer i forgrunnen. Fotonor AS. 1999.

Kartet viser gate- og stedsnavn i Hillevåg. Stedsanalysens kjerneområde er merket med stiplet strek.



# ANALYSE

## Historisk utvikling

### Perioden før 1902

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

Følgende strukturerende elementer oppsto i denne perioden:

### Strukturerende elementer

#### Terreng



Tettstedet Hillevågs lokalisering er bestemt av landskapsformen og tilgang til sjø og vassdrag. Hillevågs historiske sentrum ligger i krysningpunktet mellom bekkefaret fra Mosvatnet og hovedveien til Stavanger langs Gandsfjorden.

Fra gården Lindahl. *Byarkivet.*



Kommunikasjonslinjer og terreng var avgjørende for lokalisering av tettstedet Hillevåg.



Hillevågsveien ved Köhler-eiendommen. *Statsarkivet i Stavanger.*

#### Eiendomsstruktur (1700-tallet)

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

#### Den Sørlandske Hovedvei (1795)

Hovedveien til Stavanger fra sør la til rette for utviklingen av Hillevåg som tettsted med næringsmessige forbindelser til Stavanger. Opprinnelig fulgte veien det som senere ble jernbanelinjen gjennom Hillevåg, men hadde liten strukturerende betydning før den ble flyttet til dagens trasé i Hillevågsveien.

#### Köhler-eiendommen (1799)

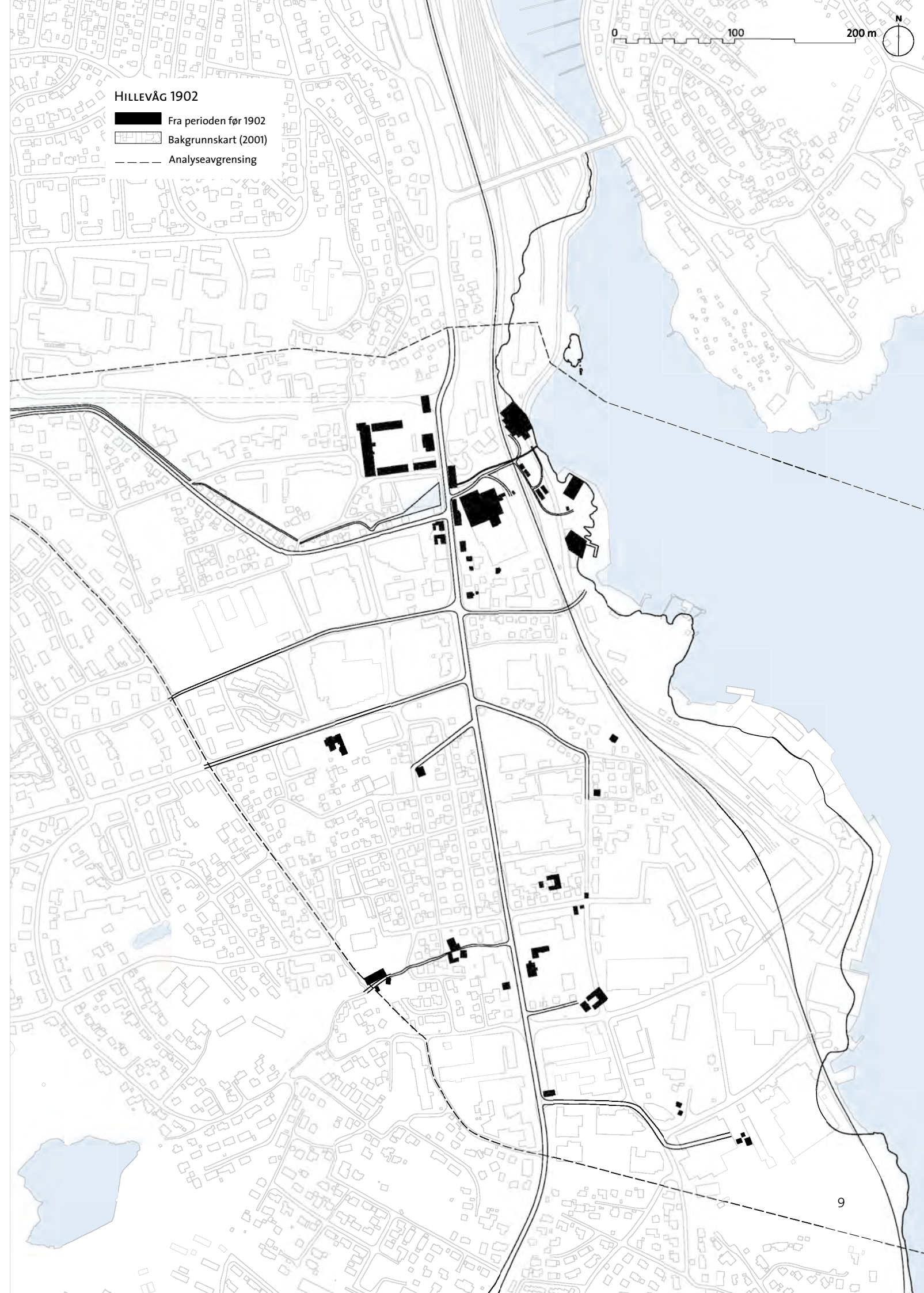
Handelshuset Köhlers virksomhet på 1800-tallet er det historiske utgangspunkt for fremveksten av industritettstedet og senere forstaden Hillevåg. Fragmenter av jordbruks- og industribebyggelse, kupert terreng og tunge trafikkanlegg gjør at området mangler en entydig struktur i dag. Områdets kulturhistoriske verdi har vært avgjørende for bevaring av bebyggelsen rundt tunet på eiendommen.

#### Jernbanen (1878)

Jernbanen ble anlagt i traséen til det som inntil da hadde vært hovedveien gjennom Hillevåg. Den fikk betydning for senere lokalisering av industri langs linjen. Størst av disse var Hillevåg Fabrikker som ble opprettet 1894, i nærheten av Hillevåg stasjon med eget sidespor herfra.

Den industrielle utviklingen i Hillevåg begynte med Friederich Petersen og hans kjøp av en del av Bispeladegård i 1799. Med på kjøpet fulgte rettighetene til 3 vannkvernene og en stem oppe ved Mosvatnet. Han utvidet anlegget ytterligere med våningshus, vindmølle, garveri og sjøhus til bruk for salting av sild. I 1813 giftet Johan Adam Köhler seg med enken etter Petersen og utvidet eiendommen ytterligere. I 1820 var Köhler & Co blitt det nest største skipsrederiet i Stavanger med anlegg både i Østervåg og Hillevåg. I 1838 oppførte Köhlers etterfølger Fredrik Petersen et storslått sommerhus i Hillevåg i tillegg til utvidelsen av anleggene langs sjøen. I 1858 overlot han lederstillingen til broren Peter Petersen. Peter Petersens datter Frida Hansen giftet seg med lederen for handelshuset Ploug og Sundt, Wilhelm Severin Hansen og det ble han som overtok driften av Köhler & Co etter Peter Petersens død. Gårdsbruket vokste i denne perioden til å bli vestlandets største. I 1883 gikk Köhler & Co konkurs i likhet med en rekke andre handelshus i Stavanger. Kommunen kjøpte mesteparten av Hillevågseiendommene. I 1893 solgte kommunen eiendommen igjen med unntak av området rundt Arbeidsgården som ble opprettet året etter. I 1996 ble Köhlerhuset (også kalt "Enkesetet") flyttet for å gjøre plass til åpningen av Hillevågstunnelen.

Kartet viser Hillevåg i 1902. Bakgrunnskartet viser dagens situasjon. Kartet er basert på Tor Helliesens kart fra 1902 og bykartet fra 1917. *Dreyer og Stavanger kommune.*



## Perioden 1902 til 1955

Første halvdel av 1900-tallet er preget av industriens fremvekst i Hillevåg og med den ble hovedtrekkene i Hillevågs byform etablert. Hermetikkindustrien ble redningen etter nedgangstidene på 1880-tallet og skapte igjen grunnlag for nye arbeidsplasser innenfor andre industrier. De nye arbeidsplassene medførte en tidobling av innbyggertallet og et økt boligbehov i Hillevåg. Gårdene ble stykket opp og lagt ut til bolig- og industritomter.

Følgende strukturerende elementer oppsto eller var særlig virksomme i denne perioden:

### Strukturerende elementer

#### Hetland herred (1849)

Hillevåg var kommunesenter i Hetland herred fra opprettelsen av formannskapsdistriktene, til 1965 da deler av Hetland ble tillagt Stavanger kommune. Har hatt betydning for sentralisering av bygninger for kommuneadministrasjon og offentlig service i bydelen.

#### Hillevågsveien (1878)

Ble anlagt samtidig med jernbanen og var inntil 1984 den viktigste og mest trafikkerte hovedåre til Stavanger. Har virket strukturerende for lineær bebyggelse med næringsfunksjoner og offentlig service ensidig henvendt mot gaten.

#### Industriutbygging (1890)

Hermetikkindustrien genererte annen relatert industri som emballasjefabrikker og trykkerier. Samtidig ble bl.a. spinneri, møbelfabrikk, fajansefabrikk og flere mekaniske verksteder oppført i Hillevåg. Det meste av tomtestrukturen og bygningsmassen fra denne utbyggingsperioden eksisterer fortsatt.

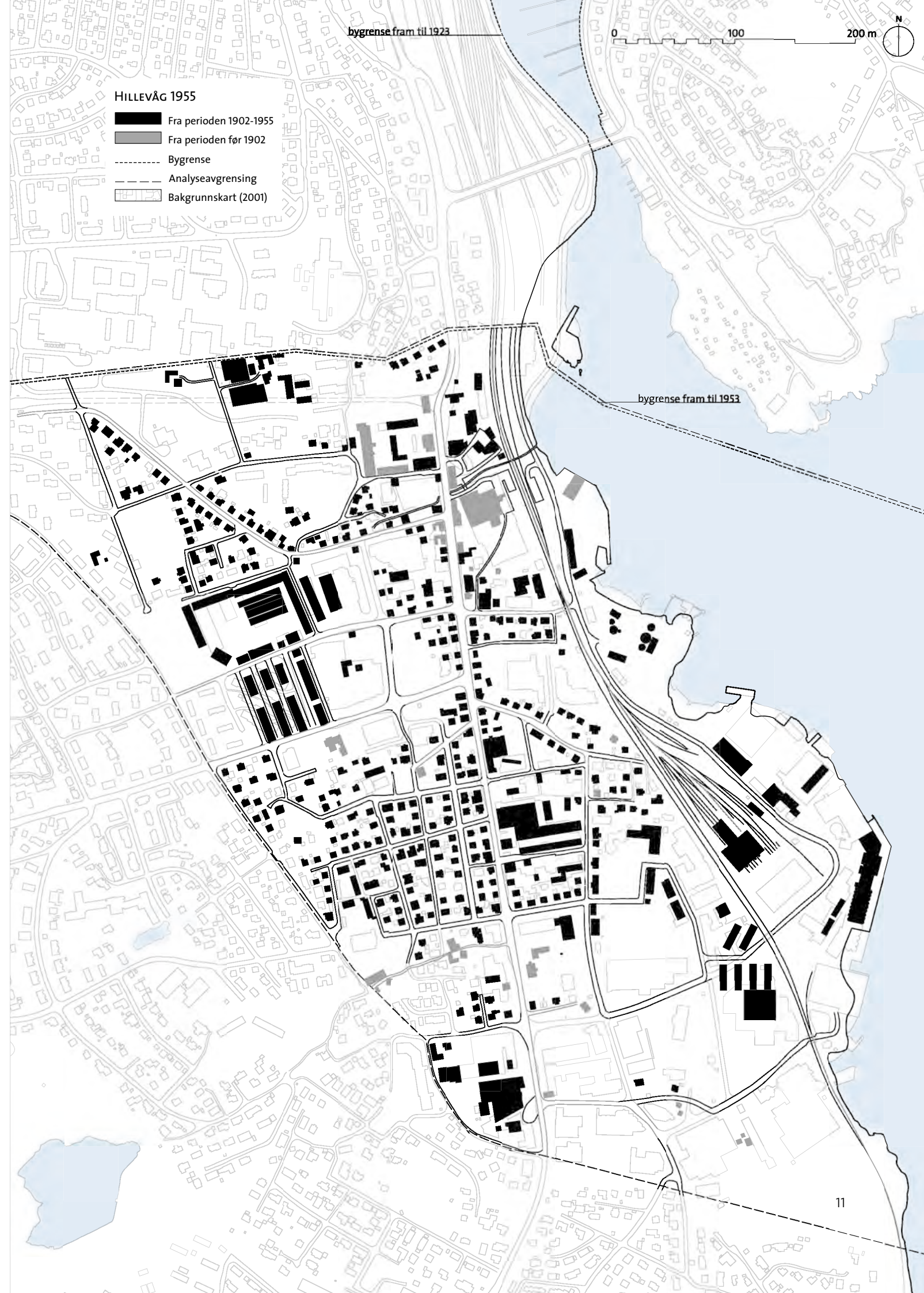
Kartet viser Hillevåg i 1955. Bygninger og veier nyere enn 1902 er vist i sort. Elementer som bevart fra perioden før er vist i grått. Bakgrunnskartet viser dagens situasjon. Kartet er basert på reguleringsplaner, målebrev og flyfoto fra 1952-58. *Fjellanger Widerøe AS.*



Traktorparade i Hillevågsveien i 1950-årene. Til høyre ligger det som den gang var "Folkets Hus" i Hillevåg. *Statsarkivet i Stavanger.*

Tekstilfabrikken og spinneriet Hillevaag og Olte Fabriker ble etablert i 1894 og var en sentral industriarbeidsplass i Hillevåg. I 1921 ble AS Kulimport etablert. Bedriften ble etterhvert landets største kullimportør. I 1923 sto Felleskjøpets anlegg ferdig og det ble ansatt flere hundre arbeidere, noe som kom godt med i nedgangstidene på 20- og 30-tallet. Sven Andersen Møbelfabrikk flyttet til Hillevåg, og dagens "Bikuben" i Hillevågsveien 70 ble oppført 1932-33 og tatt i bruk 1934. Sentral i sysselsettingen i Hillevåg var Arnfinn Østvoll Bilverksted, nå Motorforum Stavanger AS. Verkstedet etablerte seg i Hillevågsveien 91-93 i 1942. Stavanger Flint tok i bruk tyskerbrakkene nede ved Felleskjøpet i 1949. Sørbø Trelast etablerte seg også i Hillevåg i denne perioden.

Bildet viser Hillevaag og Olte Fabriker i 1950. *Byarkivet.*



### Boligutbygging (ca. 1910)

Jordbrukseieendommene ble fradelte tomter til industrianlegg, særlig rundt Köhler-eiendommen. Fra 1910 blir kulturlandskapet systematisk arrondert også til boligtomter, i første omgang langs Hillevågsveien. Boligutbyggingen i denne perioden var direkte knyttet til de nye industriarbeidsplassene i Hillevåg. Haugvaldstadmindegården ble kvartalsregulert med et gatenett som delvis fulgte eksisterende gårdsvei- og teigmønster. Den vesentligste del av denne utbyggingen pågikk i løpet av ca. 30 år. Kvartalene og bebyggelsen består i dag, og utgjør et homogent område med frittliggende ene- og tomannsboliger. Kvartalene har mange fellestrekk med trehusbebyggelsen rundt Stavanger sentrum.



Gårdeieendommene ble stykket opp til bolig- og industritomter. Hillevågsveien og eiendomsgrensene styrte utviklingen.

### Dypvannskai Kvaleberg (1923)

Terrenget over og under vann ved Torsneset har muliggjort utfylling til dypvannskai. Store arealer og tilgang til jernbane gjorde området egnet for virksomhet knyttet til omlasting og lagring (korn og kull).

### Sporområdet på Kvaleberg (ca. 1950)

Jernbanen ble forlenget fra Egersund til Kristiansand i 1944, og fikk da navnet Sørlandsbanen. Omfattende industriutbygging fant sted på begge sider av linjen. Jernbanen har vært og er fortsatt et strukturerende element i Hillevåg. Jernbanerelatert bebyggelse og sporområdet båndlegger i dag betydelige arealer på Kvaleberg, samtidig som tverrforbindelser til sjøen begrenses.

Kulimport i 1940, før kaien legget ble bygget. Hillevågsholmen ligger fritt i Hillevågen og strandlinjen innenfor er ennå ikke fylt ut. Sammenlikn med bildet på side 22. *Byarkivet.*



Hillevåg i 1953. Haukåsveien i forgrunnen går parallelt med Torgveien. I dag ligger kjøpesenteret Kilden Mllom disse - og noe lenger øst for brakkene midt på bildet. *Byarkivet.*

Hillevåg sett fra Bekkefareet i 1954. Jarlebanen ligger omtrent midt i bildet. Svend Foyns gate er under opparbeidelse. Sammenlikn med bildet på side 14. *Byarkivet.*



Hillevåg  
Jåttånut  
og Bryne  
Psykiatri  
drivhus

Kulimpo



## Perioden etter 1955

Hillevåg lå frem til 1965 i Hetland kommune, utenfor Stavangers bygrenser. Til da var Hillevåg preget av etterkrigs- og gjenreisningstid. De generelle økonomisk oppgangstidene medførte en økning i arbeidsplasser, befolkning og servicebehov.

Følgende strukturerende elementer oppsto eller var særlig virksomme i denne perioden:

### Strukturerende elementer

#### Hillevåg gartneri (1928)

Gartneri og planteskole la beslag på arealer vest for Köhler-tunet, til midten av 1970-tallet. Tomtene ble overtatt av Sentralsykehuset i Rogaland, som dermed fikk utvidelsesmulighet i retning Hillevåg.

#### Hillevåg Torg (1929)

Ble opparbeidet som utstillingsplass for Rogaland Landbrukssekselskap. Store deler av området rundt torget lå ubebygd til midten av 1970-tallet. I tiden etter ble Kilden og andre frittliggende forretningsbygg oppført på nabotomtene.

#### Militærleir (1940)

Skoleområdet og et større areal øst for skolen ble benyttet som militærleir under 2. verdenskrig. Leiren omfattet en åpen plass omkranset av bygninger - for det meste brakker. Noen av disse står fortsatt, i tillegg til tårnkiosken midt i området. Leiren la beslag på et stort areal, og har medvirket til at området fortsatt ligger åpent i et ellers tett bebygd strøk. Området er i dag friområde med tilliggende grusbane, skole og barnehage.

#### Boligutbygging og -fortetting (1950-tallet)

Åssiden i vest ble bebygget med rekkehus i gjenreisningsperioden etter krigen. Veinettet fikk en myk, terrengtilpasset linjeføring - som i Svend Foyns gate. Eksisterende kvartalsstruktur i boligområdene langs Hillevågsveien ble utvidet og fortettet. I dag er boligutbygging i tradisjonelle nærings- og industriområder medvirkende til strukturelle endringer i Hillevåg.

#### Sandvika (1960-tallet)

Sandanger- og Sandvikgårdene lengst sør i Hillevåg ble forholdsvis sent utparsellert til industriformål. Skretting anla forfabrikk delvis på en eldre søppelfylling i Sandvika i 1967. Etter dette ble området fortettet til et rent nærings- og industriområde gjennom hele perioden. Bedehuset ved Hillevågsveien ble revet, og ny kirke oppført ved Øvre Sandvik.

#### Hillevågsveien (1980-tallet)

Hillevågsveien ble omregulert og utvidet fra to- til firefelts vei. Det gjenstår fortsatt enkelte tofelts veiavsnitt gjennom Hillevåg, men her er tilgrensende arealer allerede regulert til veiformål. Til tross for gradvis sanering, er Hillevågsveien fortsatt en godt lesbar bebyggelsesstruktur i Hillevåg.



Hillevågsveien er hovedåren gjennom Hillevåg. Veitvidelser medvirker til transformasjon av den eksisterende bysituasjonen langs veien.



Hillevåg Torg i dag. Fra Gartnerveien.



Hillevåg sett sørøst. Bekkefaret i forgrunnen. Svend Foyns gate er opparbeidet og bebyggelsen følger terrengekurvaturen. Sammenlikn med bildet på side 12. *Byarkivet*.

Kartet viser Hillevåg i dag. Bygninger og veier nyere enn 1955 er vist i sort. Elementer som bevart fra perioden før er vist i grått. Bakgrunnskartet viser dagens situasjon. Kartet er basert på Stavanger kommunes kartverk.



# Landskap og bebyggelse

## Landskap

### Overordnet landskapsrom

Hillevåg tangerer et sammenhengende landskapsdrag fra Vågen i Stavanger over Hillevågsvatnet til Strømvig. Det åpner seg i et skålformet landskapsrom som avgrenses av Vålandsskråningen i nord, Åsen i vest og ryggen mellom Eikeberget og Sommerhaugen i sør. Landskapsrommet åpner seg mot Gandsfjorden i øst.

Med utgangspunkt i Hillevågsveien er det overordnede landskapsrommet avgrenset i hver ende av lave høydedrag med veiskjæringer. I nord ligger Skjerbergjet og i sør Skjeringen, som romlig sett er svært like, i det begge fungerer som "portaler" til Hillevåg.

### Lokale landskapsrom

Det overordnede landskapsrommet er delt i to lokale landskapsrom langs sjøen. Hillevågen - sjøområdet mellom Storhaug og "fastlandet" som har gitt bydelen navn - er romlig avgrenset i nordøst av skråningen i Strømvig, Strømsbrua i nord, Jernbaneskjæringen i vest og Felleskjøpets lagerhaller i sør. Landskapsrommet preges av sjø, industri, vei og jernbanearaler.

I søndre del av Hillevåg faller et grunt dalsøkk mot sjøen. Området kalles Sandvika etter bukten som tidligere gikk lenger inn, før den forsvant under jernbane- og søppelfyllinger. Landskapsrommet domineres av store bygningsvolumer og er klart avgrenset mot det åpne friområdet Sommerhaugen i sør. Landskapsformen forsterker avgrensningen mellom industriarealene nede ved sjøen og boligområdene ovenfor.

### Landemerker

Det skålformete landskapsrommet defineres av en rekke høyder som hver for seg ikke peker seg ut som landemerker - med mulig unntak av Eikeberget.

Siloene framstår som monumentale punktmarkeringer i landskapet. Særlig Felleskjøpets siloer har en tydelig landemerkefunksjon med sin eksponerte plassering ytterst på Torsneset.

Lifjell med antennemasten er et viktig landemerke og danner bakgrunn i flere utsiktssituasjoner i Hillevåg. Opplevs ofte som et motiv "innrammet" av siloene.

Ullandhaugtårnet er synlig fra flere steder i Hillevåg og fungerer som fondmotiv i Haugåsveien.

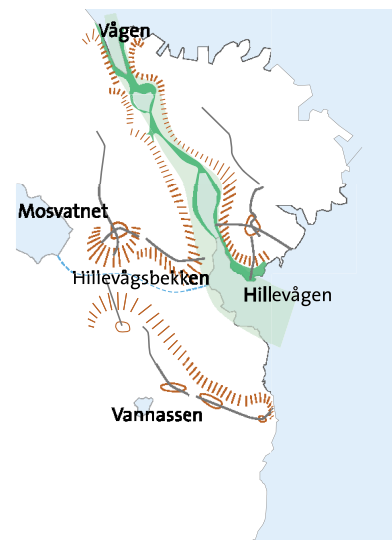
### Siktlinjer

Siktlinjen ved Hillevågstunnelen og ned mot sjøen er utsatt dersom byggehøyden overskrider nivået på Hillevågsveien.

Siktlinjene i boligområdene ved Hamneveien og Kvalebergveien er helt sentrale for områdenes karakter og kontakt med havet.

Siktlinjen mellom Felleskjøpets og Skrettings siloer har betydning for lesbarheten av og orientering i et ellers uoversiktlig og sammensatt industriområde.

Hillevåg kirke og Tårnkiosken ligger monumentalt i hver sin ende av Veumveien. Fabrikkippen i Hillevågsveien 70 danner et markant og karakteristisk fondmotiv i Roald Amundsens gate.



Landskapet åpner seg mot Gandsfjorden.



Fabrikkippen i Hillevågsveien 70 (tidl. Sven Andersen Møbelfabrik) danner fondmotiv i Roald Amundsens gate.

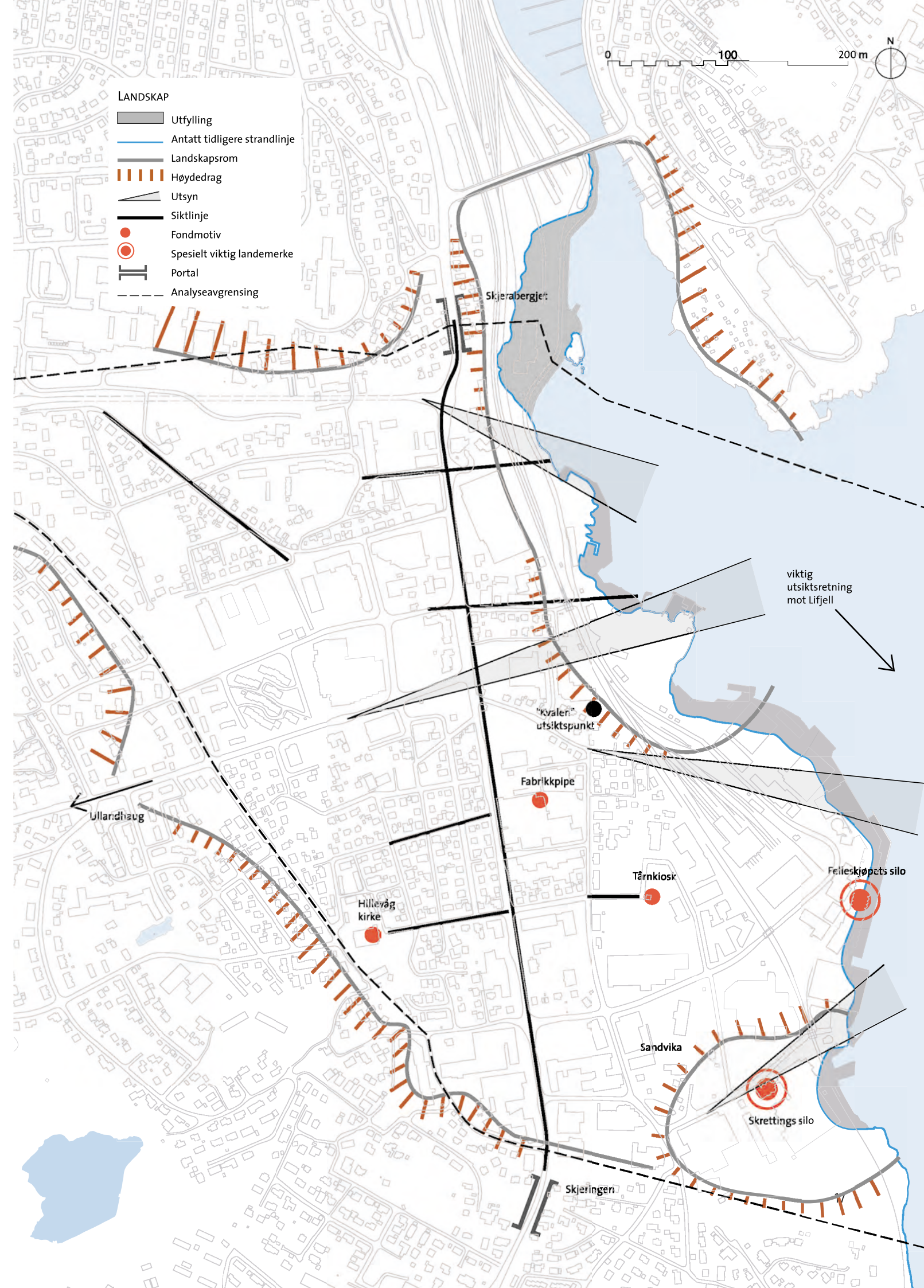


Felleskjøpets silo rager i landskapet i gløttet mellom Kilden til høyre og Hillevågtunet til venstre.



Gløtt mot fjorden i Frida Hansens vei. Teknisk Bureau til høyre.

Kartet viser lokale landskapsrom, med siktlinjer, gløtt og landemerker inntegnet.



## Grøntstruktur

### Grøntområder

Hillevåg har få grønntområder og så godt som ingen turveier. Grøntområder i selve Hillevåg består hovedsaklig av idrettsanlegg og er dårlig knyttet til overordnet grønntstruktur. Det er kun i utkanten av Hillevåg at grønntområdene har forbindelser videre, som til Vannassen/Sørmarka i sørvest og Sommero/Vaulen langs kysten.

Hillevåg ligger skjermet for vestlige og nordvestlige vindretninger i sommerhalvåret. Hillevågs kystlinje er ikke allment tilgjengelig, men deler av strekningen har et stort potensiale som fremtidig areal for friluftsliv.



Utsikt fra Skrettingkaien til Lifjell

### Tur-, gang- og sykkelveinett

Gang- og sykkelveinettet i Hillevåg er forholdsvis godt utviklet på et overordnet nivå, men har få tverrforbindelser i øst-vest retning. Kommuneplanen viser et spaserdrag fra Mariero til Kilden. Det er forholdsvis lange avstander mellom krysningspunkter i Hillevågsveien. Hovedårene for gang- og sykkeltrafikk er sammenfallende med hovedårene for biltrafikken, men det er i all hovedsak opparbeidet fortau eller gang- og sykkelveg langs disse veiene. Like fullt gjenstår det tilrettelegging for myke trafikkanter i enkelte områder.

Det aller meste av Consul Sigval Bergesens vei er ikke tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk til tross for at deler av den har status som bydelsrute i sykkelveinettet og er belastet med tungtrafikk.

Området rundt Kilden er ikke tilrettelagt med tanke på syklistene. Trafikksituasjonen er kompleks med rundkjøringer, fotgjengere og store parkeringsplasser.



Kartet viser årsdøgntrafikk (ÅDT) på de mest sentrale veivissnittene i Hillevåg. Hillevåg er et gjennomgangsområde for biltrafikk fra Stavanger sentrum til Mariero og områdene videre sørover mot Sandnes. Hovedåren er Hillevågsveien som også har riksveistatus. Kilden tiltrekker seg ytterligere biltrafikk. Ved avkjøringen til kjøpesenterområdet er vi oppe i 18500 biler i døgnet.

Hillevågsveien har både kollektiv- og sykkelfelt i veibanen nord for Haugåsveien. Fra Haugåsveien og videre mot Sandnes reduseres dette til kjørefelt og gang-/sykkelvei i hver retning. Kommuneplanen setter av veigrunn for en fortsettelse av kollektivfeltet også her.

Hillevågstunnelen binder sammen RV 44 Hillevågsveien med E39 og avlastar Hillevåg for noe av gjennomgangstrafikken.

Haugåsveien har fylkesveistatus og er både et bindeledd mellom RV44 og E39, samt en sentral adkomståre for Hillevåg sentrum.

Sven Foyns gate har fylkesveistatus og fungerer som samlevei for store deler av boligbebyggelsen vest for Hillevågsveien.



Jernbanen. Hver uke tar anslagsvis 2200 personer toget fra Hillevåg stasjon. Av disse reiser 75% i retning Sandnes. Bussholdeplassene er godt plassert i forhold til boligmassen, bussfrekvensen er høy og avstanden til Stavanger sentrum er såpass liten at det ikke utgjør noen tidsbesparelse å ta tog. I retning Sandnes derimot, er reisetiden vesentlig kortere enn med buss. Bussrutene langs Hillevågsveien har en jevnere trafikkfordeling i løpet av døgnet og et høyere passasjerantall enn de fleste andre bussruter i Stavanger.

Kartet viser grønntstrukturen i Hillevåg. Arealer er vist med grønt. Eksisterende og manglende gang-/sykkel- og turveiforbindelser mellom dem er vist med rødt.



## Bebyggelse

### Enhetlige områder



Enhetlig boligområde. Trehusbebyggelse i Myrvangveien.

Hillevåg består for det meste av strukturelt sett homogene eller enhetlige områder. Vi finner riktignok variasjoner innenfor de enkelte områder, men disse er hovedsaklig av bygningstypologisk art og er tatt mindre hensyn til i en generell fremstilling som her.

Eneboligområdet på Haugvaldstadmindegården (1930-tallet) og rekkehusene i Hillevågsdalen (1950-tallet) inngår således i samme bebyggelsesstruktur. Disse boligområdene er ordnet i kvartaler som følge av

regulering. De enkelte gårdene ble utbygd innenfor et kort tidsrom og medførte en relativt homogen utbygging innenfor eiendomsgrensene.

Sandvik- og Sandangergårdene ble utparsellert og utbygd til næringstomter etter 1955. På tross av til dels stor arkitektonisk variasjon er også dette området enhetlig på et overordnet nivå.

Avgrensningene av slike enhetlige områder sammenfaller ofte med skillelinjer mellom ulike arealbruk.

### Transformasjonsområder



Område i strukturell endring. Boligblokken Hillevågtunet i krysset mellom Torgveien og Hillevågsveien.

Arealet mellom Hillevågsveien og Jernbanen kan derimot ikke karakteriseres som enhetlig. Området er i transformasjon, d.v.s. i en endringsprosess som medfører at tidligere strukturer fragmenteres og overlappes av nye. En av drivkreftene i denne prosessen er omfattende veiutvidelser i en etablert bysituasjon langs Hillevågsveien - et område som allerede i utgangspunktet var svært sammensatt.

Transformasjonsområdet inneholder fragmenter fra ulike utbyggingstrinn, og de historiske periodene beskrevet tidligere er alle representert innenfor området.

Gårdsbebyggelse og nyere bolighus langs gamle veifar og gårdsveier ligger "kilt" inne mellom større næringstomter.

Andre gårder ble samtidig parsellert i større stykker tilpasset industribehov. Eldre kvartalsbebyggelse langs gaten ble sanert eller bygget om, og nye fabrikker oppført med ensidig henvendelse mot enten kai, bane eller gate. I Hillevågsveien bidro dette til en romlig innstramming av gaten, og en større aktivitet i gatebildet. Hillevågsveien fikk oppnavnet "Kjørå".

Den eldste industribebyggelsen er i dag sterkt ombygd eller sanert dels som følge av et endret behov for næringsarealer, dels på grunn av den stadig økende og arealkrevende trafikken som bl.a. industriutbyggingen dro med seg.

Området ved Kilden var tidligere benyttet til markeds plass, militærleir og delvis overdratt til Stavanger kommune i 1953. De oversiktlige eiendomsforholdene og den enkle bebyggelsen gjorde at området lå til rette for en omfattende og helhetlig utbygging etter kommunesammenslåingen i 1965. Nybygg ble oppført midt på tomten med flersidig henvendelse mot et omkringliggende parkeringsareal. Dette mønsteret var gjennomgående og er fortsatt et aktuelt organiseringsprinsipp for næringsbygg. Transformasjonen i dette området kan anses som avsluttet.



Torsneset. Frittliggende og sammenstilte industribygg er ordnet i bue rundt Kvaleberget. Krav til funksjonalitet og nærhet til kai er styrende for den interne organiseringen av bebyggelsen. Stor variasjon i bygningstyper og byggehøyder.



Kvaleberg. Frittliggende bygg med funksjonell tilknytning til jernbanen. Kontorbygg med nærhet til stoppestedet. Stor variasjon av bygningstyper og byggehøyder.

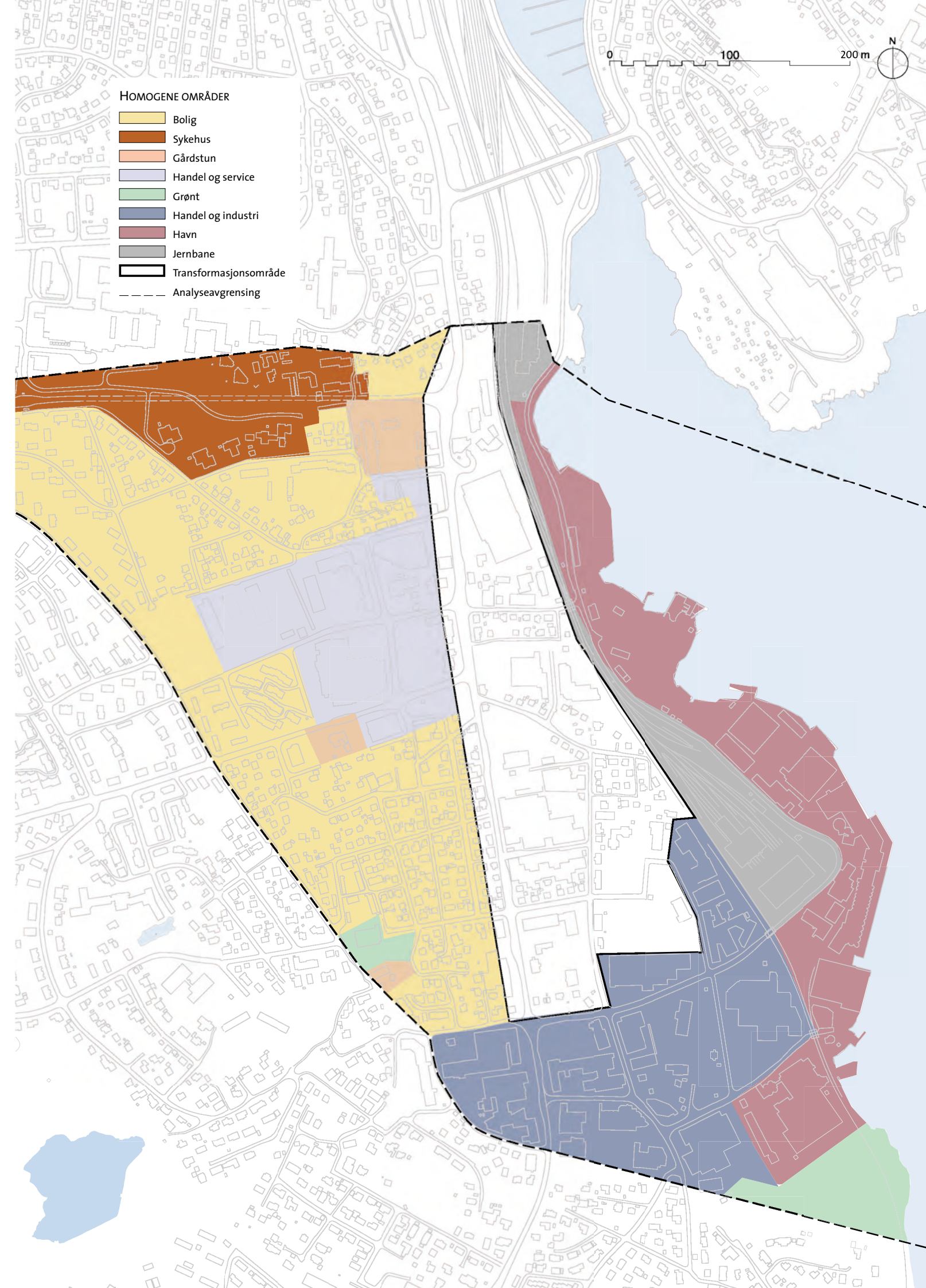


NSBs lokomotivstall og verksteder på Kvaleberg. Frittliggende hall- og kontorbygg ordnet i forhold til jernbanespor og kjøreadkomst fra Consul Sigval Bergesens vei.



Næringsbyggene i Sandvika har ved nærmere undersøkelse noe som kan oppfattes som struktur. Ingen av bedriftene har behov for å profilere seg i forhold til potensielle kunder via fasader. De er stort sett arealkrevende, lagerbaserte bedrifter. Tilgjengelighet med bil står helt sentralt. Bygningene forholder seg til vei og parkeringsarealer og lite annet.

Kartet viser en inndeling av områder på grunnlag av måten bebyggelsen er ordnet på. Innenfor de enkelte felt er denne bebyggelsesstrukturen definerbar, og kan beskrives som et fysisk resultat av et begrenset antall strukturerende elementer.



## Havn og sjøområder

### Grøntområder

Det er få grønntområder i Hillevåg, og så godt som ingen langs sjøen. Bruken av strandsonen til friluftsliv har naturligvis avtatt i takt med etableringen av industri og andre fysiske barrierer mot landsiden.

**Hillevågsholmen** ble landfast da sundet innenfor ble fylt ut i 50-årene. Holmen utgjør nå en av de siste rester av opprinnelig strandlinje og er sannsynligvis den siste badeplassen i Hillevåg.

**Kvalebergkaien** ligger mellom Essos nedlagte tankanlegg og Felleskjøpets lagerhaller. Kaien med tilliggende båttopplagringsplasser, utgjør eneste offentlig tilgjengelig areal mellom Hillevågsholmen og Sommerhaugen.

**Sommerhaugen** har lett farbar løvskog og en åpen slette med fotballbane på toppen som gjør dette til et attraktivt lokalt grøntareal for boligområdet på Solhøgda og Skjeringen. Dårlig tilknytning til overordnet grøntstruktur.

### Kommunikasjon

**Jernbanen** og tilliggende bebyggelse utgjør en betydelig fysisk og visuell barriere mellom Hillevåg og sjøen.

**Tverrforbindelser** er det få av. I dag kan linjen kun krysses over bro ved Felleskjøpet og i undergang ved Hillevåg stasjon. Ved Teknisk Bureau i nord er en undergang stengt, og i sør benytter Skretting en undergang som internforbindelse til egen kai.

**Consul Sigval Bergesens gate** er en ren industrigate med dimensjoner og linjeføring tilpasset tungtrafikk. Store deler av veien er ikke tilrettelagt for gang og fotgjengertrafikk til tross for at veien har status som gang- og sykkelrute. Begrenset visuell og fysisk kontakt med sjøen i søndre del.

### Kai- og jernbaneområder

Hillevågs strandlinje er dominert av kaianlegg. Virksomheten varierer og aktiviteten er generelt høyest i sør, mens de eldre anleggene i nord ligger brakk. Sistnevnte har en beliggenhet og et potensiale som ikke er utnyttet - uavhengig av arealbruk.

**NSB** har lokomotivstall og verkstedarealer i området som fortsatt er i drift og som fortsatt vil være det - uavhengig av relokalisering av godsterminalen.

**Kulimport-kaien** leies ut på månedsbasis. Kaiarealet er avstengt og aktivitetsnivået lavt.

**Essos** anlegg er delvis i bruk, og området stengt for offentlig ferdsel. Naturlig terreng er synlig i deler av dette forholdsvis grønne området.

**Felleskjøpets** kai fungerer som en aktiv industrihavn. Spesielt gjelder dette kaiområdene i nær tilknytning til siloen i sør. De store lagerarealene mot nord kan utnyttes mer effektivt eller evt. frigjøres til annen bruk.

**Skrettings** silo og forfabrikk ligger vest for jernbanen, men er tilknyttet utenforliggende kaiarealer via transportbånd. Det er stor aktivitet på Skrettings kaiområder, da det meste av produksjonen skipes ut.



Skretting kjøpte tomten i Hillevåg i 1964. Fra 1967 var forfabrikken i full drift. 80-85% av produksjonen fraktes med båt fra kai til kunde. Dette utgjør anslagsvis 3500 tonn pr. uke. Kundegrnlaget befinner seg langs vestkysten, til Sogn og Fjordane og til Færøyene. De resterende 15-20% eksporteres til Sverige og fraktes med bil. Jernbanen benyttes ikke all den tid kundene befinner seg i de områdene som vanskelig nås av jernbanen.

Skretting og Felleskjøpet utgjør et lokalt luktproblem - og i vinterhalvåret ofte også for større deler av Hillevåg - bl.a. på grunn av fiskemelproduksjonen.

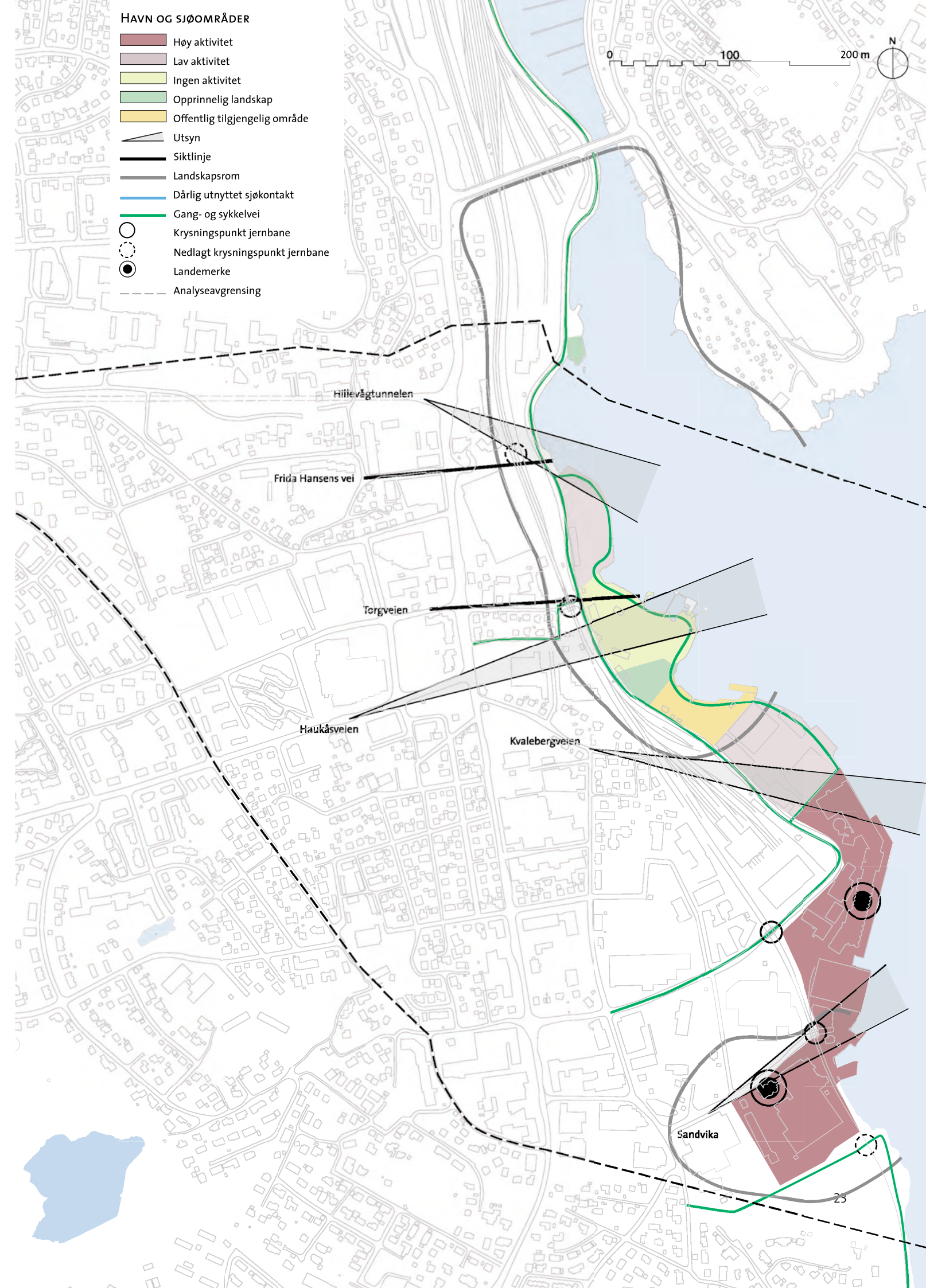


Kulimports anlegg sett fra luften i 1953. Et kontorbygg ligger som en siste rest etter dette anlegget. *Byarkivet.*



Essos nedlagte anlegg. Arealene utgjør et stort potensiale som friområde i en bydel med svak grøntstruktur.

Kartet viser strandsonen i Hillevåg. Fargelagte felt viser dagens arealbruk og aktivitetsnivå.



# KONKLUSJON OG ANBEFALINGER

## Landskap

Hillevåg inngår i et landskapsrom avgrenset av høydedrag i nord, vest og sør, åpent mot fjorden. Skjæringene i hver ende av Hillevågsveien danner inngangsportaler til dette landskapsrommet. Opplevelsen av landskapet avhenger av at viktige utsyn, siktlinjer og gløtt opprettholdes.

## Anbefalinger

Siktretninger mot fjorden må ivaretas slik at fjord og fjell i størst mulig grad danner visuell bakgrunn. Særlig viktig er gløtt fra Hillevågsveien. Svend Foyns gate danner et annet viktig utgangspunkt for utsyn mot sjøen, særlig i kryss med øst-vestgående gateløp.

Siktlinjer med klare mål er av betydning for orienteringen i landskapsrommet. Siloene, Lifjellsmasten og til dels også Ullandhaugtårnet er viktige landemerker.

På lokalt nivå utgjør en rekke mindre enkeltelementer fondmotiv, særlig fabrikkpipen i Hillevågsveien 70 (tidl. Sven Andersen Møbelfabrik), Tårnkiosken og Hillevåg kirke.

## Grøntstruktur

Det meste av Hillevågs boligmasse er lokalisert i vest, i områder som delvis tilgrenser større friluftsområder. Likevel er grønntstruktur den mest innlysende mangel ved Hillevåg - både mangelen på grøntområder og kontakten mellom de få som fins. Kommuneplanen, Hillevågs tetthet og dagens arealknapphet viser at det er vanskelig å finne nye grøntarealer innenfor den utbygde by. Det foreslås to strategier for å bøte på dette:

A) Opprette nye og forsterke eksisterende grøntdrag gjennom bydelen, fortrinnsvis tversgående drag fra eksisterende grøntområder i vest, gjennom boligområdene, over Hillevågsveien og jernbanen og ned til sjøen i øst.

B) Ta i bruk strandsonen (se eget avsnitt om sjøkontakt).

## Anbefalinger

Det etableres 6 grønne hoveddrag på tvers av Hillevåg, sammen med nye krysningsmuligheter ved jernbanen der disse ikke er etablert fra før.

Hoveddragene skal synliggjøres der disse krysser Hillevågsveien.

Eksisterende grøntområder tilrettelegges og knyttes til de grønne hoveddragene. Solitærvegetasjon bevares og kompletteres. Særlig viktig er de gamle trekkene i Roald Amundsens gate, Møllevieien og Fridtjof Nansens vei.

Parkeringsplass mot vei skal i størst mulig grad opparbeides med trerekker langs veien, der disse ikke kommer i konflikt med viktige siktlinjer.

## Sjøkontakt

Hillevågs historie er i vid forstand relatert til sjørettet industri og til stedets beliggenhet ved fjorden. De næringsmessige bånd mellom sjø og land ivaretas i dag av industrier som Felleskjøpet og Skretting, mens den allmenne kontakt med strandsonen er sterkt redusert.

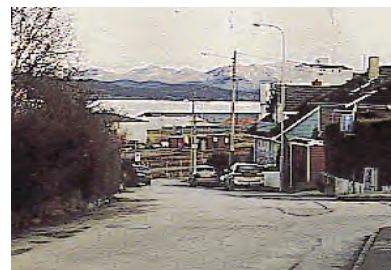
Redusert industriaktivitet og bedre vannkvalitet kan anspore til reversering av denne tendensen. Nedlagte og dårlig utnyttede kaiarealer har et stort potensiale som allment tilgjengelig kontaktfelt mellom Hillevåg og sjøen.



**Landskapet**  
Utsyn over Hillevåg, fjorden og Ryfylke. Fra Våland ca. 1925. Byarkivet.



**Grøntstruktur**  
Trærne markerer bekkefareten til Hillevågsbekken.



**Sjøkontakt**  
Kvalebergveien ender ved gjerdet mot jernbanen.



### Anbefalinger

Strandlinjen gjøres allment tilgjengelig på strekningen fra og med Kulimport-kaien til og med Felleskjøpets lageranlegg nord for Torsneset. Dersom industrivirksomheten forsvinner, må det legges til rette for et sammenhengende gangdrag langs sjøen mellom Hillevågsholmen og Sommerhaugen.

Essoanlegget og Kulimport-kaien legges til rette som friluftsområde.

Det etableres flere krysningsmuligheter langs jernbanen for å øke tilgjengeligheten til sjøen.

Det etableres bro over jernbanen sør for Skretting, slik at Sommerhaugen knyttes til grøntdraget langs sjøen til Mariero og Vaulen.

## Transformasjon

Trafikkøkning og veiutvidelser i en etablert bysituasjon er det vesentligste bidraget til transformasjonen langs Hillevågsveien. Endringsprosessen kommer fysisk til uttrykk i sanerte industritomter, nedslitte og forlenget fraflyttede bolighus, men også som en relativt høy byggeaktivitet i form av ombygginger, utvidelser og nybygg. Nye arealkrevende forretningsbygg forholder seg ikke lenger til gatelivet, men til omkringliggende parkeringsarealer.

Innenfor transformasjonsområdet finner vi spredte boliggrupper som ligger på grensen til å miste sin karakter av enhetlige boligområder, der de ligger klemmt mellom Hillevågsveien, jernbanen og næringsområdenes trafikk, lager og parkeringsarealer. Utsikten mot fjorden, den frittliggende bebyggelsen og vegetasjon gjør likevel at Hamneveien, Baneveien og Kvalebergveien har et potensiale som bindeledd mellom Hillevåg og sjøen. Hamneveien er allerede etablert som hovedåre til Hillevåg stasjon.

### Anbefalinger

Boligområdene bør styrkes enten ved å opprette flere tilgrensende boligområder eller evt. å legge til rette for en klarere avgrensing mot næringsområdene.

Bygningsmassen i Bergsagelveien langs Kvaleberg skole er sterkt nedslitt og fungerer som barriere mellom skolen og ballplassen. I kommuneplanen er disse vist som grøntområde, noe som bør følges opp parallellt med ombyggingen av Kvaleberg skole.

Lukt- og støysvak næringsvirksomhet aksepteres mot tilliggende boligfelt dersom overgangssonene mellom de forskjellige områdetypene blir tilstrekkelig ivaretatt.

Bebyggelse mot Hillevågsveien plasseres i gateliv. Det bør ikke tillates bolig på bakkeplan mot veien, men stimulere til næringsvirksomhet eller servicefunksjoner som henvender seg til gaten. Dette styrker grunnlaget for en fremtidig bybane i Hillevågsveien.

## Industri

Industrien har vært drivkraften i Hillevågs fremvekst som tettsted. Siloene på Kvaleberg gjenstår som det monumentale symbolet på industrisamfunnet Hillevåg. Fortsatt er det virksomhet her, og fortsatt representerer den tradisjonelle industrien kvaliteter på godt og ondt som er i ferd med å forsvinne.

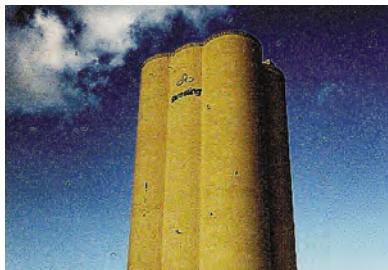
Lettere industri har alltid fulgt i kjølvannet av den tyngre. I dag er det førstnevnte som dominerer sammen med kontorer og volumforretninger (biler, møbler, kontorutstyr m.m.) innenfor et klart avgrenset område i sør. Sandvika-området danner det en slags ”buffer” mellom Kvaleberg og øvre deler av Hillevåg. I tillegg bidrar det lavere terrenget til en visuell demping av områdets ”massivitet” mot Hillevågsveien.

### Anbefalinger

Dagens ensartete arealbruk i de industri- og næringsdominerte områdene på Torsnes og i Sandvika fastholdes. Utnyttelsen kan økes, forutsatt at sjøkontakt og tversgående grøntdrag opprettes og synliggjøres.



**Transformasjon**  
Ettermiddagsrushet i Hillevågsveien.



**Industri**  
Hillevågs landemerke.

## KILDER

Marit Karin Alsvik og Jan Alsvik, *Hillevåg. Fotovandring gjennom gamle Hillevåg og Kvaleberg*, 1993

Anders Haaland, *En by tar form. Stavangers bebyggelse 1815-1940*, 1999

Gunnar A. Skadberg, *Bydelen vår. Historiske glimt fra Auglend, Hillevåg, Kristianslyst, Mariero og Vaulen*, 1987

Studentoppgaver HIS, *Lokalplanlegging*, 1998

<http://www.skretting.no/>

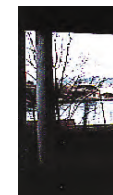
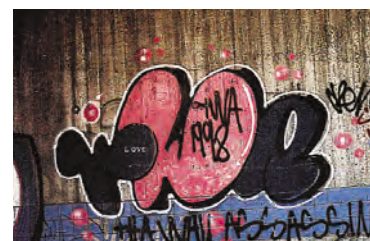
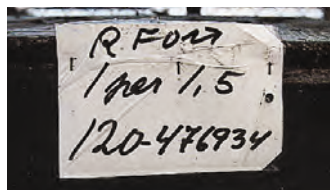
Arkitektbutikken Sivilarkitekter MNAL, *Paradisområdet. Steds- og landskapsanalyse*, 1998

*Byarkivet*, Stavanger kommune.

*Statsarkivet i Stavanger*

*Kartseksjonens arkiv*, Stavanger kommune





ISBN 82-91544-21-2



**Stavanger kommune**  
Kultur og byutvikling