Områdeprogram for Hillevåg

Byplan, Kultur- og byutvikling 16.10.2014

STAVANGER KOMMUNE

Områdeprogrammet er utarbeidet av byplanavdelingen i samarbeid med transportplanavdelingen, kommuneplanavdelingen og Eiendom Juridisk.

ARBEIDSGRUPPE:

LEDELSE
Byplansjef og styringsgruppe i Kultur og byutvikling, Stavanger kommune

BYPLAN
Tina Aksnes
Ingrid Fossåskaret

TRANSPORTPLAN
Mads Jarle Vigdel
Ellen Figved Thoresen

KOMMUNEPLAN
Paal Kloster

INNHOLDSFORTEGNELSE

DEL 1 OMRÅDEPROGRAM

Kap. 1 BAKGRUNN 5

1.1 Hensikt og prosess 6
1.2 Geografisk avgrensning 9
1.3 Innledende beskrivelse av HIllevåg 10
1.4 Utfordringer ved ny boligutvikling i området 13

Kap. 2 VISJON /MÅLSETNINGER 17

Kap. 3 STRATEGI 15

3.0 Hovedgrep 19
3.1 Bolig og næring 20
3.2 Sosial infrastruktur 22
3.3 Grønnstruktur 26
3.4 Siktlinjer 29
3.5 Bebyggelsesstruktur 36
3.6 Byrom og fremkommelighet 48

Kap. 4 OPPSUMMERING AV TRANSPORTNOTAT 53

Kap. 5 FØRINGER FOR REGULERINGSPLANER 59

5.1 Bolig og næring 60
5.2 Sosial infrastruktur 60
5.3 Grønnstruktur 61
5.4 Siktlinjer 62
5.5 Bebyggelsestruktur 63
5.6 Byrom og fremkommelighet 67

DEL 2 REKKEFØLGETILTAK

Vurdering av tiltak i Kommunedelplan
for Paradis og Hillevåg
Revidert tiltakskatalog for Hillevåg

DEL 3 ANALYSE OG UTREDNINGER SOM GRUNNLAG FOR OMRÅDEPROGRAM

DEL 4 TRANSPORTNOTAT

Kap 1 | BAKGRUNN

1.1 HENSIKT OG PROSESS

HVA ER ET OMRÅDEPROGRAM?
Et områdeprogram er ikke en plan i juridisk forstand, og kan derfor ikke endre arealformål eller utnyttelsesgrad som overordnede planer har fastlagt.

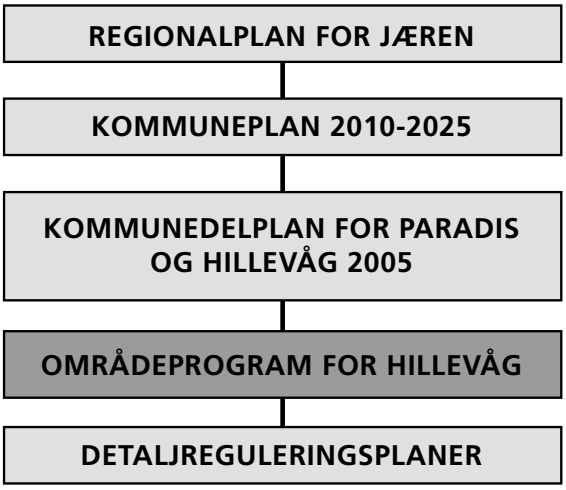
Områdeprogrammet gir utfyllende føringer for planleggingen i området, basert på gjeldende overordnede planer.

Områdeprogrammet erstatter ikke gjeldende kommunedelplan, men presiserer og utdyper den innenfor temaer der kommunedelplanen er mindre presis. Alle beregninger som gjøres i områdeprogrammet tar utgangpunkt i gjeldende kommuneplans rammer for utnyttelse (glideskalaen).

Anbefalingene i områdeprogrammet skal legges til grunn ved behandling av kommende detaljplaner. Den juridiske forankringen av disse føringene vil skje i den enkelte detaljplan.

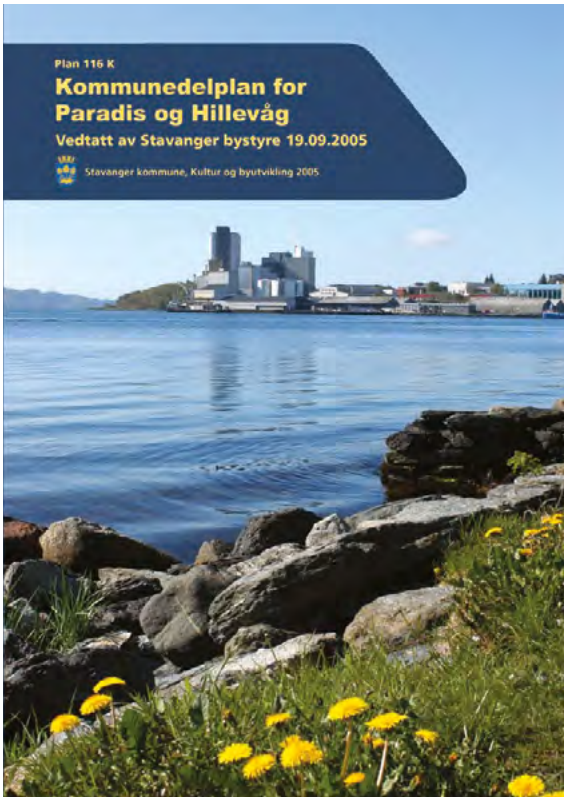
HVORFOR LAGES DET OMRÅDEPROGRAM FOR HILLEVÅG?
De detaljplanene som nå fremmes i Hillevåg, foreslår et betydelig større antall boliger enn det som lå til grunn da Kommunedelplan for Paradis og Hillevåg (2005) ble utarbeidet. Kommunedelplanen åpner for at mange delfelt kan bygges ut med bolig, men legger få føringer for hvor bolig- og næringsbebyggelsen skal plasseres innenfor disse feltene. Planen sikrer ikke arealer til grønnstruktur eller ny sosial infrastruktur, som er nødvendig for å øke boligandelen.

Områdeprogrammet har utarbeidet en strategi for grønnstruktur, sosial infrastruktur og bokvalitet som er nødvendig for å håndtere denne utviklingen.

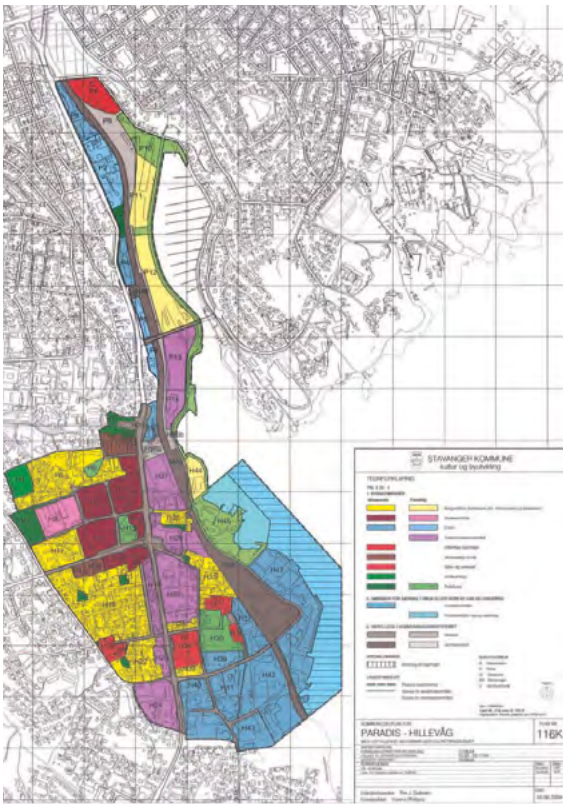


Områdeprogrammets plassering i planhierarkiet.

MANDAT
Det er valgt å utarbeide et områdeprogram for Hillevåg, som et alternativ til en områdeplan eller revisjon av kommunedelplan. Dette for å imøtekomme utbyggernes ønsker om en rask framdrift, i en situasjon der flere detaljplaner allerede er startet opp og/eller er 1.gangsbehandlet.



Kommunedelplan for Paradis og Hillevåg (2005).



Kommunedelplanens plankart.

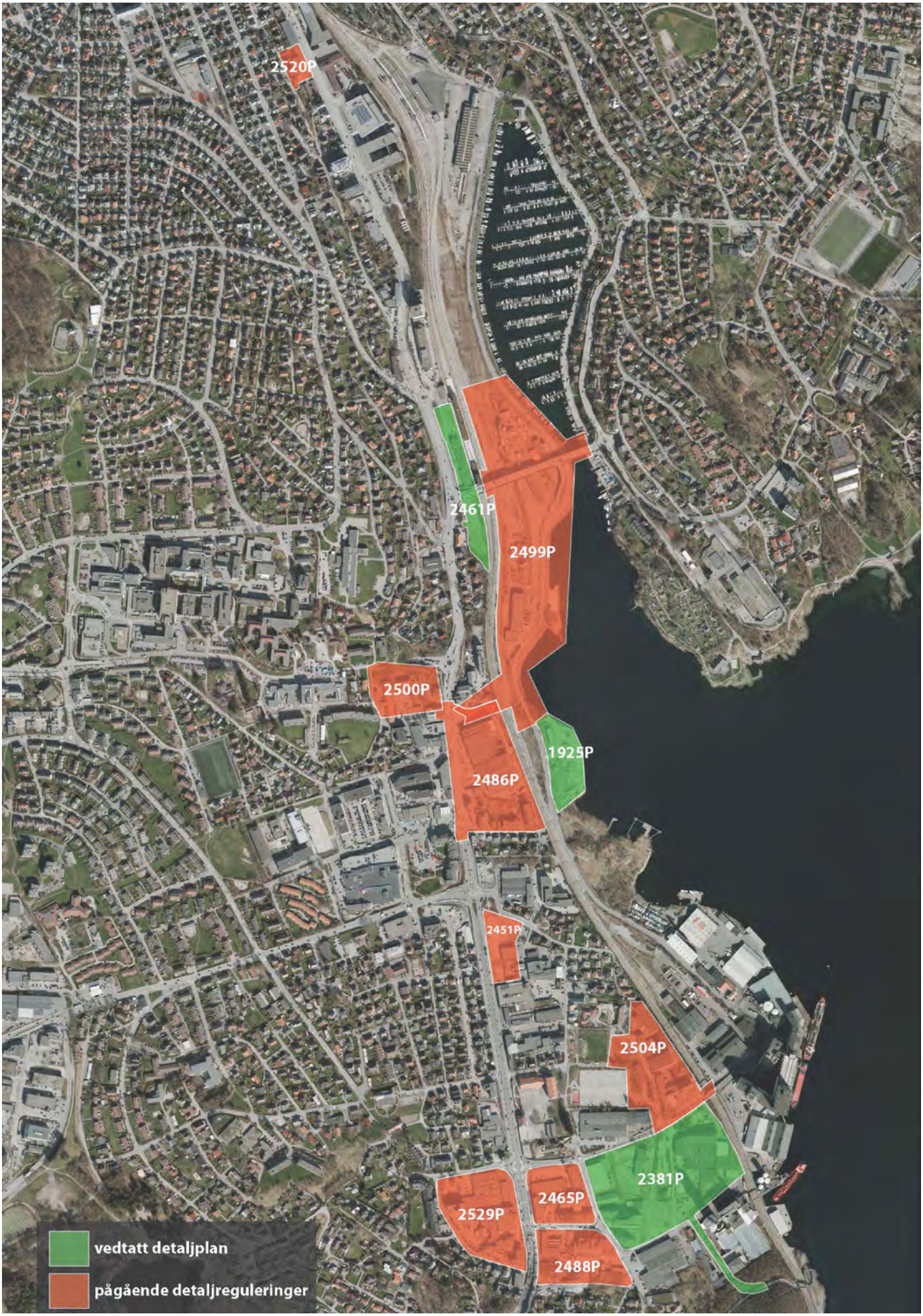
For valg av strategi og mandat for programmet vises det til orienteringssakene 13/14004-1 Status for revisjon av rekkefølgetiltakene i plan 116K og utarbeiding av områdeprogram for Hillevåg (KBU 19.12.2013) og 13/14004-5 Status for arbeidet med områdeprogram for Hillevåg – avklaring av videre prosess (KBU 05.06.2014).

I siste overnevnte sak ble det fastslått at områdeprogrammet skulle gi føringer for følgende tema:

- **Bolig- og næringsandeler.** Fordeling av bolig- og næringsformål i området som helhet og for mindre/avgrensede delområder for seg, med utgangspunkt i glideskalaen for utnyttelse. Fordelingen vil gi grunnlag for transportanalyse, beregning av behov for bl.a. sosial infrastruktur og grønnstruktur.
- **Sosial infrastruktur.** Behov for nye barnehager, skoler og annen offentlig tjenesteyting som følge av ny utbygging. Prinsipper for og/eller konkrete forslag til lokalisering.
- **Grønnstruktur.** Beregning av behov som følge av ny utbygging. Prinsipper for og/eller konkrete forslag til lokalisering.
- Gatestruktur, bebyggelsesstruktur, siktlinjer.
- Overvann- og flomhåndtering.
- Transportinfrastruktur; reisemiddelfordeling, parkering, atkomst.

Bolig- og næringsandeler, sosial infrastruktur og grønnstruktur anses som de tre viktigst punktene for å kunne legge til rette for økt boligutbygging. Kun ved å sikre disse, vil en økt boligandel i området kunne tilrådes.

Forutsetningen for å kunne utarbeide et områdeprogram, som et alternativ til overordnet plan, er at det forankres politisk ved at det vedtas at programmet skal legges til grunn og følges ved behandling av detaljplanene. Den juridiske forankringen av føringene vil skje i den enkelte detaljplan.



Pågående og nylig vedtatte detaljreguleringsplaner i området (oktober 2014).

1.2 GEOGRAFISK AVGRENSNING

PROGRAMOMRÅDET
Analyseområdet for områdeprogrammet er avgrenset til kommunedelplanens planområde, fra Skjæringen i sør til Hillevågstunnelen i nord.

Det er fremdeles knyttet stor usikkerhet til den framtidige utviklingen av jernbaneområdet i Paradis. Det er behov for en transportutredning som inkluderer Paradis, men dette vil kreve mer omfattende analyser og vurderinger av alternativ, og involvere flere eksterne parter. Av hensyn til det korte tidsperspektivet for områdeprogrammet, tas ikke Paradis med i denne omgang.

INNDELING AV DELFELT
I områdeprogrammet tas det utgangspunkt i kommunedelplanens feltinndelinger. Disse feltene er innledningsvis oppdelt i 3 kategorier:

- Felter med ren næring eller stor overvekt av dette, som ikke er aktuelle for transformasjon eller hvor formål og utnyttelse nylig er reguleringsmessig avklart.
- Utbygde eller nylig regulerte felter med bolig.
- Felter hvor det i overordnede planer er åpning for fortetting og hvor det er muligheter for at omforming kan skje.

Beregninger av framtidige behov for sosial infrastruktur, bolig- og næringsfordeling, krav til grønnstruktur osv. tar utgangspunkt i disse feltinndelingene.

Næring

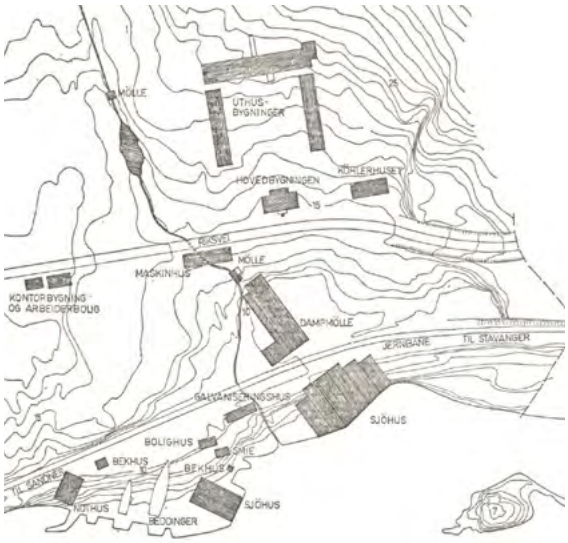
Bolig

Omformingsfelt

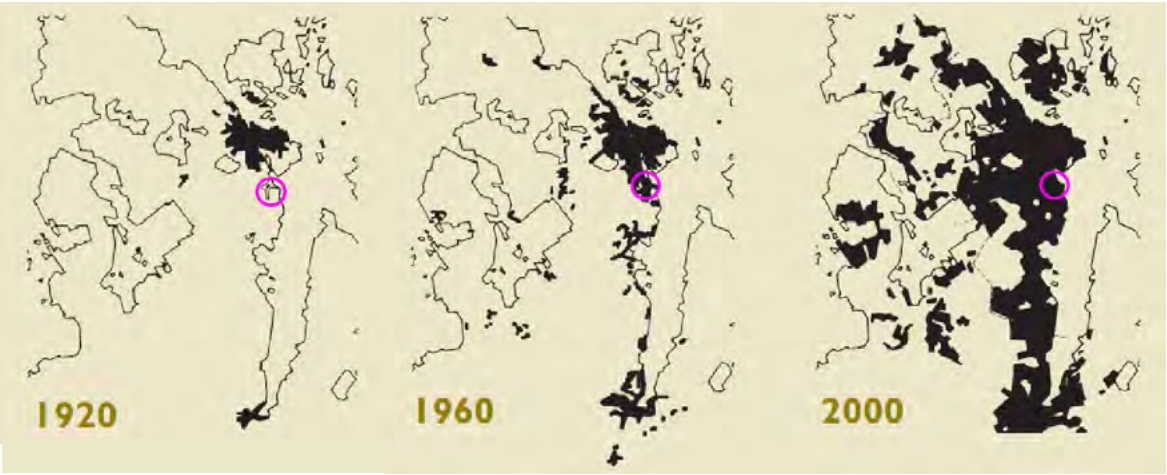
1.3 INNLEDENDE BESKRIVELSE AV HILLEVÅG

HISTORISK UTVIKLING
Den første bebyggelsen i Hillevåg var sentrert ved Hillevågsbekken og langs hovedveien fra Stavanger som ble anlagt på 1700-tallet. Området har vært preget av jordbruk og tidlig industrifremvekst, og da jernbanen ble bygget på slutten av 1800-tallet, fikk området betydning for lokalisering av videre industri. Hillevåg var også kommunesenter i gamle Hetland herred.

Den strategiske plasseringen ved en av hoved-innfartsårene til sentrum har ført til en kontinuerlig vekst og fortetting, med bolig, næring og industri. (For en oppsummering av den historiske utviklingen i området, se Del 3).



Kart som viser Hillvågsbekken ved Køhler-eiendommen. *Kilde: http://www.fridahansen.no/content/huset-og-historien*



Den historiske byveksten i Stavangerregionen, med Hillevåg markert *Kilde: Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (2000).*

AREALBRUK OG BEBYGGELSE

Hillevåg er i hovedtrekk oppdelt i boligarealer på vestsiden av Hillevågsveien og næringsarealer på østsiden, nedover mot sjøen. I tillegg er det et bydelssentrum rundt Kilden, hvor det i tillegg til handel, også finnes annen næring og tjenesteyting. På østsiden av Hillevågsveien er det noen eldre boligklynger i lommer mellom næring og industri. Jernbanearealene og industrien ligger langs kystlinjen, øst for næringsområdet.

Ettersom Hillevåg har vokst frem over tid, har en del historiske elementer blitt værende, mens nye strukturer har blitt etablert rundt. Dette inkluderer blant annet Køhler-eiendommen, Ågesen-tunet, Haugvaldstadminde, krigsminnene i Kvalebergleiren, industri-siloene og fabrikkpipa ved Bikubå, som alle er med på å prege identiteten til Hillevåg, og berike det bygde landskapet.

Køhlerhuset til venstre i forgrunnen, med Frida Hansens hus og Køhlerlåven i bakgrunnen.

LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR

Hillevåg utgjør det lavere terrenget mellom haugene Eikeberget, Åsen og Våland. Terrenget er svakt hellende mot sjøen/øst og danner et amfi hvor store boligområder har panoramautsikt utover fjorden og mot Ryfylkeheiene. Området ligger i nær tilknytning til flere parkområder som Sommerhaugen, Eikeberget og Vannassen. Boligområdene preges av hagevegetasjon og nabolagsparker.

En av de største landskapskvalitetene i Hillevåg er nærheten til fjorden. Kystlinjen har stort potensiale som rekreasjonsområde, og store deler av Hillevågsområdet har utsikt til Ryfylkeheiene.

Grønnstruktur med tilgrensende hageareal.

Mangfoldig bebyggelse i Hillevåg med bolig-, nærings- og industribebyggelse tett på hverandre.

TRAFIKK & KOMMUNIKASJON
Hovedkollektivåren fv. 44 med bussvei går gjennom Hillevåg. Jernbanen passerer gjennom, med nærmeste stasjoner i Paradis (ved Strømsbrua) og på Mariero.

EIENDOMSFORHOLD
Eiendomsstrukturen i Hillevåg er variert, og de fleste byggeområdene er i privat eie. Kommunen eier noen eiendommer med friområde, park, skole og barnehage, men har ingen større tomtereserver i området.

SENTEROMRÅDE OG HANDEL
Området rundt Kilden og Hillevåg Torg er et tyngdepunkt i området, med en rekke handel- og servicefunksjoner, og er godt etablert som senterområde.

Bydelen er nesten selvforsynt, i den betydning at man finner det meste man trenger i det daglige innenfor Hillevåg, med bolig, kontor, idrett, handel og servicetilbud. Denne mangfoldigheten gir mulighet for aktivitet døgnet rundt, og gir et godt grunnlag for å bygge videre opp om en miljøvennlig organisering av bydelen.

BYOMFORMINGSPOTENSIALE
Flere av delområdene er allerede klare for byomforming, med slitt bebyggelse og lav utnyttelse, og hvor utbyggere har satt i gang planlegging av nye prosjekt. Andre delområder vurderes å ha potensiale til fornying på lengre sikt.

Fv. 44, Hillevågsveien nord (planlagt oppgradert)

Kystlinjen i Hillevåg har stort potensiale som rekreasjonsområde.

1.4 UTFORDRINGER VED NY BOLIGUTVIKLING I OMRÅDET

LEVEKÅRSUTFORDRINGER
Kvaleberg kommer på 6. nederste plass av 69 områder i levekårsundersøkelsen for 2014. For å hindre en fortsatt negativ trend i tiden fremover, er det svært viktig at tiltak for å gi bomiljøet økte kvaliteter, prioriteres høyt i dette området. Dette betyr at en fortetting av området ikke skal forringe forholdene for eksisterende boligbebyggelse. Ny boligbebyggelse krever en god, samlet grønnstruktur av tilstrekkelig størrelse. Fortetting av området må tilføre området kvaliteter, og ikke gå på bekostning av grønnstruktur og andre bokvaliteter.

FYSISKE BARRIERER
De største barrierene i området dannes av de trafikale årene Hillevågsveien og jernbanen. Få overganger på tvers av disse gjør området lite egnet for fotgjengere. I tillegg består næringsområdet nedenfor Hillevågsveien av store, lukkede næringstomter som skaper lange omveier for de gående. Grupper av boligeiendommer, hvor det i dag ikke er gjennomgående gangveier, har også en betydelig barrierevirkning.

GRØNNSTRUKTUR
Innenfor planområdet er det få større, rekreative arealer. Mesteparten av området er bebygd og dekket av harde flater. Få av forbindelsene internt i området har et kontinuerlig grønt preg, og de grønne målpunktene mangler klare koblinger seg imellom. Forbindelsene fra området til den overordnede grønnstrukturen er også svake. De sjønære områdene er en stor, uutnyttet rekreativ kvalitet ved Hillevåg, men kystlinjen er delvis avstengt for offentligheten.

TRAFIKKSIKKERHET
I blandede områder med bolig og næring, og der omformingen vil skje over tid, er håndtering av trafikksituasjonen en utfordring. Næringstrafikken skal sikres fremkommelighet, samtidig som fotgjengere og syklister skal sikres trygg ferdsel.

Eksisterende næringsarealer har utflytende atkomster mot offentlig vei. Veinettet er allerede tungt belastet, og vil trolig få økende trafikk ved en fortetting av området.

Jernbanearealet er i dag en stor barriere.

Manglende forbindelse til Hamnevika fra “Kvalen”. Jernbanen separerer bebyggelsen fra de sjønære områdene.

Utflytende asfaltareal mellom næringsbebyggelse.

Kap 2 | MÅLSETNINGER

MÅLSETNINGER FOR OMRÅDEPROGRAMMET

Målsetningen for områdeprogrammet er å få på plass en strategi for nye utbygginger i området, som legger til rette for et økt antall boliger, med spesiell vekt på barnefamilier. Strategien skal sikre økt utnyttelse med bymessige kvaliteter og et godt bomiljø.

Utsagn:

- ***Hillevåg skal være en mangfoldig og attraktiv bydel hvor du finner alt du trenger.***

Dette betyr at:

- Hillevågs **landskapsmessige kvaliteter** skal styrkes.
- Kvaliteten på de **fysiske omgivelsene** skal heves.
- Alle **hverdagsbehov** skal kunne løses innenfor korte avstander.
- Dagens **handelstilbud** skal videreføres.
- Et godt **offentlig tjenestetilbud** skal sikres.

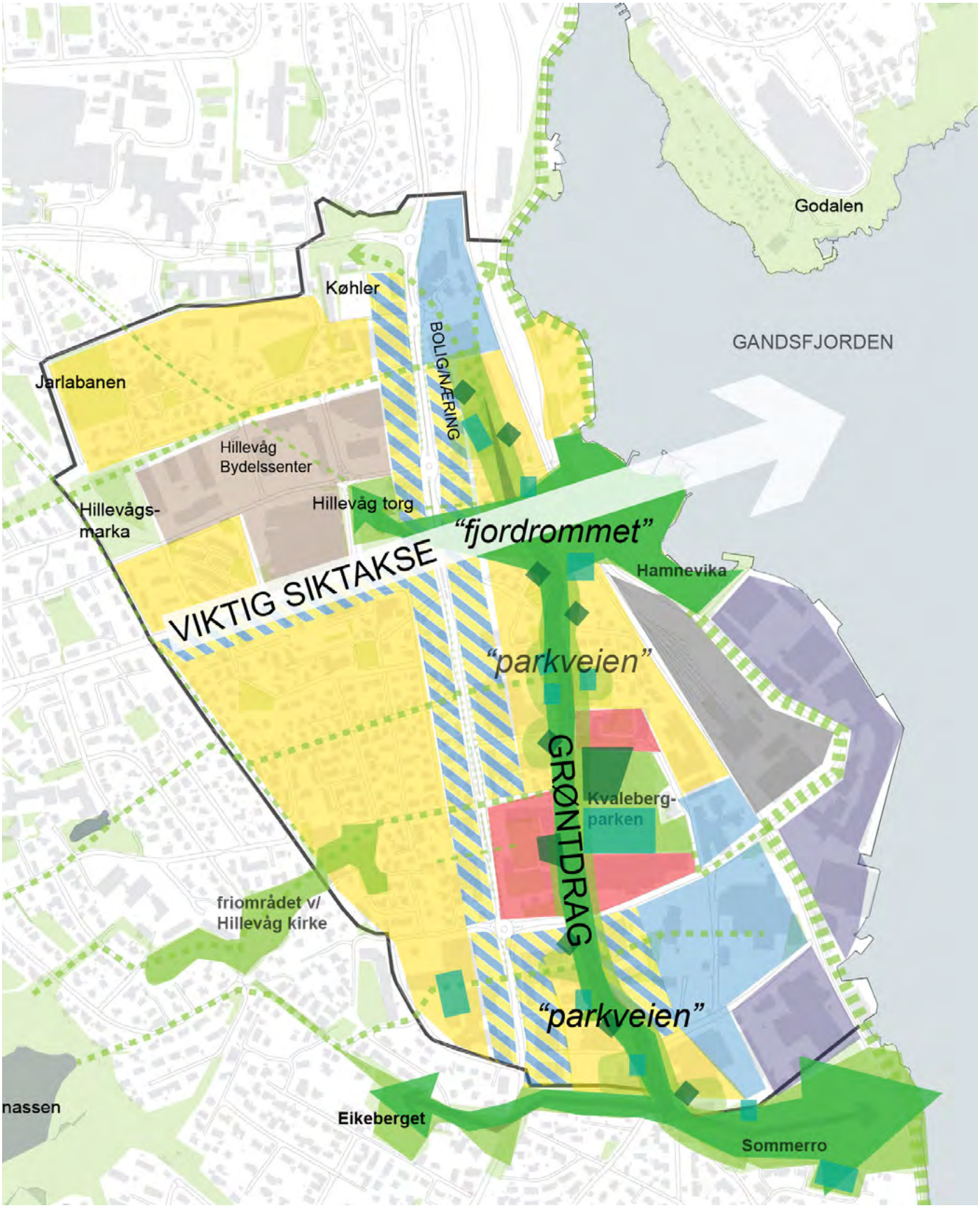
Kap 3 | STRATEGI

3.0 HOVEDGREP

Hensikten med områdeprogrammet er å legge til rette for et økt antall boliger, med tilhørende grønn- og sosial infrastruktur. Strategien skal sikre økt utnyttelse med bymessige kvaliteter og et godt bomiljø.

HOVEDGREP

- En ny, langsgående grønnstruktur - "parkveien" - som boligbebyggelsen skal orientere seg langs.
- En sentral siktlinje fra Haugåsveien sikres og ender opp i et sentralt og grønt, offentlig rom - "fjordrommet".
- Tverrforbindelser som knytter området til resten av bydelen og til overordnet grønnstruktur.
- En kvartalsstruktur med fordeling av bolig og næring.
- Bygningstypologier og byggehøyder som muliggjør mest mulig bolig på de best egnede tomtene.
- Prinsipp for lokalisering av sosial infrastruktur.



Prinsipplan som viser de viktigste grepene i programmet.

3.1 BOLIG OG NÆRING

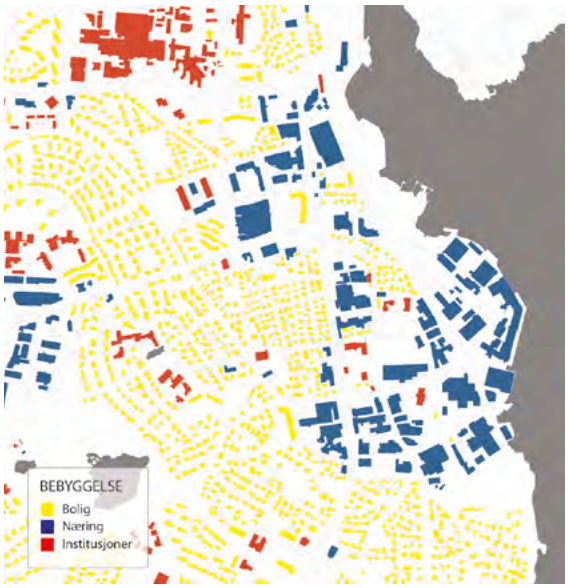
MÅLSETNINGER:

- **Boligandelen i Hillevåg skal økes, og det skal tilrettelegges for barnefamilier.**
- **Hillevåg skal være et attraktivt sted å bo og jobbe, med et variert tilbud, hvor de fleste behov kan løses innen gang- og sykkelavstand.**
- **Det skal tilrettelegges for og sikres at deler av eksisterende næringsvirksomhet i området kan videreføres.**

PLANSITUASJON

Kommunedelplanen har avsatt store arealer til næring og industri. Felt H37, H38, H40, H41, H42, H43 er vist som næring/industri, men åpner for å kunne vurdere bolig, gitt visse forutsetninger (se kart på motsatt side). Felt H19, H23, H24, H27, H29, H30 er angitt som byomformingsområder. Planen har ikke tatt høyde for at boligandelen økes, da det ikke er avsatt arealer til sosial infrastruktur eller større, offentlige grøntarealer som muliggjør dette.

Pågående planer introduserer økt boligandel og økt utnyttelsesgrad, både innenfor byomformingsfelt, og innenfor næringfelt som åpner for bolig.



Fordeling av bolig, næring og institusjoner (2012).

EKSISTERENDE SITUASJON

Feltene H5, H11, H18, H22, H28, H31, H33 og H44 er rene boligområder. Boligbebyggelsen i området består hovedsakelig av småhusbebyggelse med eneboliger, flermannsboliger og rekkehus, med unntak av H44 - Kulimporttomta, som ikke er utbygd. Det finnes også enkelte lavblokker på 2 til 5 etasjer. Kombinert bebyggelse som inneholder både bolig og næring er det i dag mindre av, men finnes noen steder langs Hillevågsveien og i senterområdet ved Kilden.

Næringsbebyggelsen er spredt over hele området, med størst konsentrasjon i området mellom Hillevågsveien og sjøen. Foruten de store fabrikkanleggene til Skretting og Felleskjøpets forproduksjon, drives det allsidig næringsvirksomhet med overvekt av små og mellomstore bedrifter. H41, Stavanger Sør (tidligere Hillevåg Næringspark) er det største delfeltet her. Området er ferdig regulert, med opptil 5000 nye kontorarbeidsplasser.

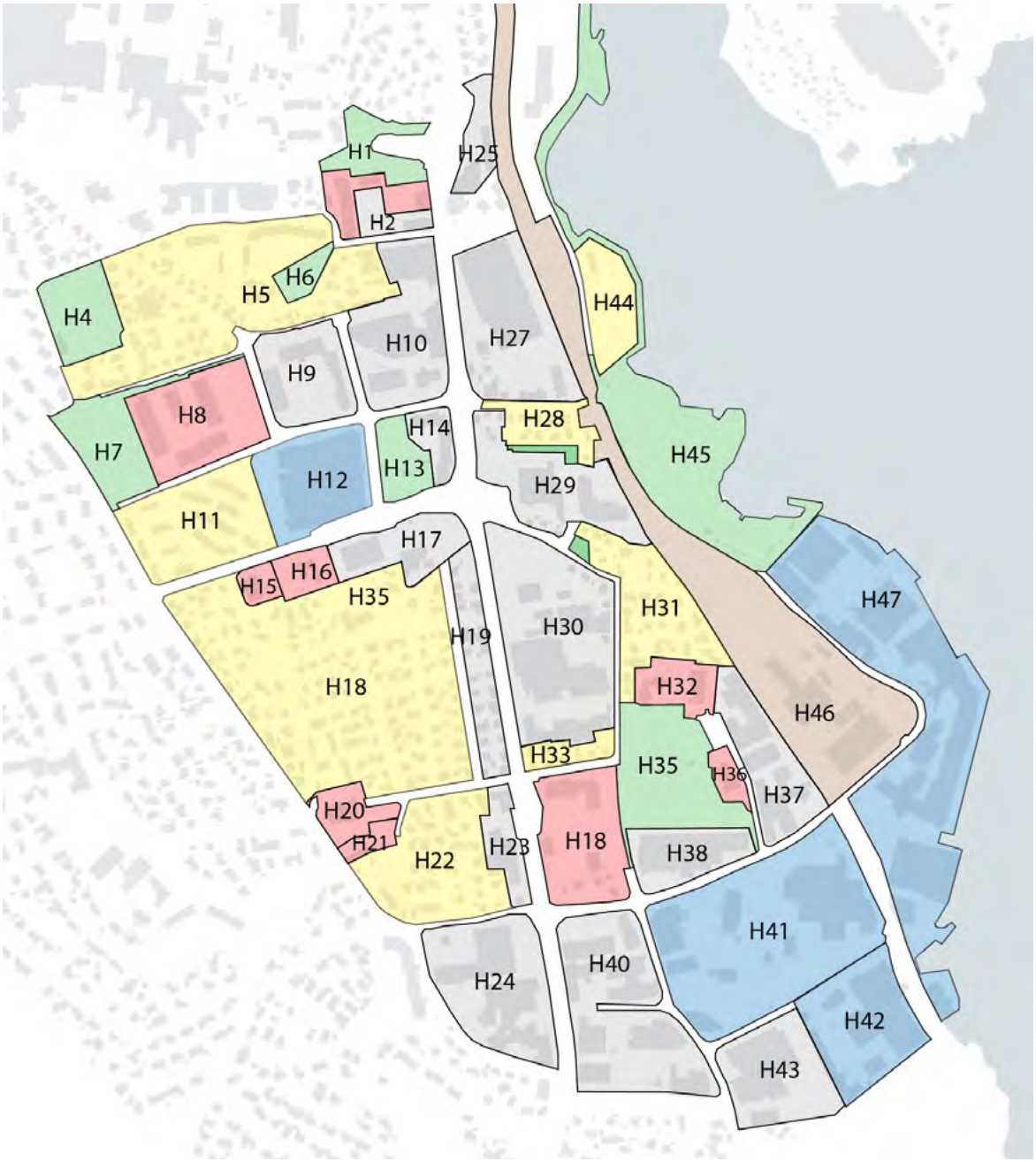
Det er handelsvirksomhet spredt over store deler av planområdet. Detaljhandel med varer som klær, sko, vesker osv. er hovedsakelig samlet i området vist som bydelssenter i kommuneplanen, med Kilden som største aktør. Mer arealkrevende butikklokaler finnes både langs Hillevågsveien og i området nedover mot sjøen i sør. Flere av disse er engros-forretninger som helt eller delvis retter seg mot bedriftsmarkedet.

FORUTSETNINGER
Gjeldende planers arealformål ligger til grunn, men det forutsettes at den totale boligandelen i området skal økes. Dette betyr at det må på plass en sammenhengende og robust grønnstruktur. Det må også sikres et mer finmasket sykkel- og gangnettverk, og avsettes arealer til sosial infrastruktur, slik som skole, barnehager med mer.

Kommunen har en intensjon om å opprettholde noe av handelsvirksomheten som finnes i Hillevågsveien i dag. (se redegjørelse i notatet *Handel, Del 3*).

Denne intensjonen gjenspeiles i forslaget til ny kommuneplan, hvor det foreslås en ny bestemmelse som tillater noe forretningsareal langs Hillevågsveien, utover det som tillates i senterområdet. Det gjenstår prinsipielle avklaringer i kommuneplanen rundt bestemmelsen.

I områdeprogrammet forutsettes en økt ramme for forretningsarealer, for å kunne videreføre eksisterende, ønsket handel.



Kartet viser kommunedelplanens feltinndelinger, med noen oppdateringer til dagens situasjon (felt H3 er slått sammen med H2, H39 er slått sammen med H18, og H41 og H42 er gitt nye avgrensinger seg imellom).

ANBEFALINGER

Bolig

Noen av delfeltene innenfor studieområdet vil trolig ikke transformeres i løpet av de nærmeste tiårene. Dette er etablerte boligområder, industritomter eller nylig regulerte kontorområder, som ikke er merket som byomformingsområder i overordnede planer. Den samlede boligandelen for disse feltene er omtrent 30 %, mens næringsandelen er 70 %.

Eksisterende industrivirksomhet, trafikkbelastning, topografi og solforhold, gjør at enkelte byggeområder og etasjer innenfor transformasjonsfeltene er konfliktfylte eller uegnede for bolig. Disse kan utnyttes til næring, tjenesteyting eller service. På grunn av disse begrensningene, og for å få mest mulig bolig inn, bør alle byggeområder som er egnet til boligformål, forbeholdes til bolig. Bolig legges fortrinnsvis langs det nye sentrale grøntdraget "parkveien", som vil bli nærmere beskrevet i kapittelet om grønnstruktur.

Med utgangspunkt i disse nevnte begrensningene, kan det oppnås en samlet boligandel på 50 %. Dette betyr at delfeltene med omformingspotensiale i gjennomsnitt må ha en boligandel på 66 %. Dette utgjør omtrent 2100 nye boliger (gitt gjeldende rammer for utnyttelse).

Områdeprogrammet legger til grunn en økt boligandel fordi:

- Tett boligutbygging her er i tråd med regional og kommunal fortettingsstrategi.
- Nesten hele området ligger under 500 m fra hovedkollektivåren fv. 44 med bussvei.
- Transportnotatet konkluderer med at en høy boligandel av hensyn til trafikkavviklingen.
- Bybåndsanalysen viser et overskudd av næring og et underskudd av bolig i gjeldende planer.
- Kombinerte områder bygger opp under prinsipper om en miljøvennlig organisering av byen og en enklere hverdag for enkeltmennesker.
- Å legge bolig nær større arbeidsplass-konsentrasjoner kan gi kortere og mer miljøvennlige reiser for de som bosetter seg i nærheten.
- Området har kvaliteter som utsikt og nærhet til sjøen, som kan bidra til et godt bomiljø.

Eksisterende industri i området skaper utfordringer og begrensinger for boligformål, eksempelvis siloanleggene til Skretting og Felleskjøpet. Dette medfører at det for det enkelte delfelt kun bør åpnes bolig under visse forutsetninger. Dersom bolig skal kunne innpasses, må dette utredes tilstrekkelig, ut fra de enkelte tomtenes stedsspesifikke vilkår (se *kap. 5*, *Føringer for reguleringsplaner*).

Næring

Ved ny utbygging i transformasjonsområder skjer det som regel en dreining fra verksteds-, produksjons- og lagervirksomhet, mot mer arbeidsplassintensiv nærings- og servicevirksomhet. Det er likevel ønskelig å beholde noe av den mer arealkrevende virksomheten i området, særlig den type næring som yter service til beboere i området, som bilverksteder, bakerier og ulike typer spesialforretninger. Denne typen næring bør innpasses på en slik måte at det ikke går på bekostning av boligandelen.

Kvartalene langs Hillevågsveien er angitt som kombinert formål bolig/næring. Alle arealene i 1. etasje langs Hillevågsveien forbeholdes næring, handel og tjenesteyting. Næringsbebyggelse mot veien skal fungere som skjermende buffer for bakenforliggende boligbebyggelse.

Det anbefales kun næring i en sone ut mot trafikkbelastede og støyutsatte sentrale kryss, slik som krysset ved ny atkomst til Paradis, Haugåsveien og Sandvikveien.

KONSEKVENSER

Områdeprogrammets plassering av bolig og næring bør følges opp i pågående og kommende planer. Prosjektene bør optimalisere for bolig der det er mulig.

Anbefalt fordeling av arealformål.

3.2 SOSIAL INFRASTRUKTUR

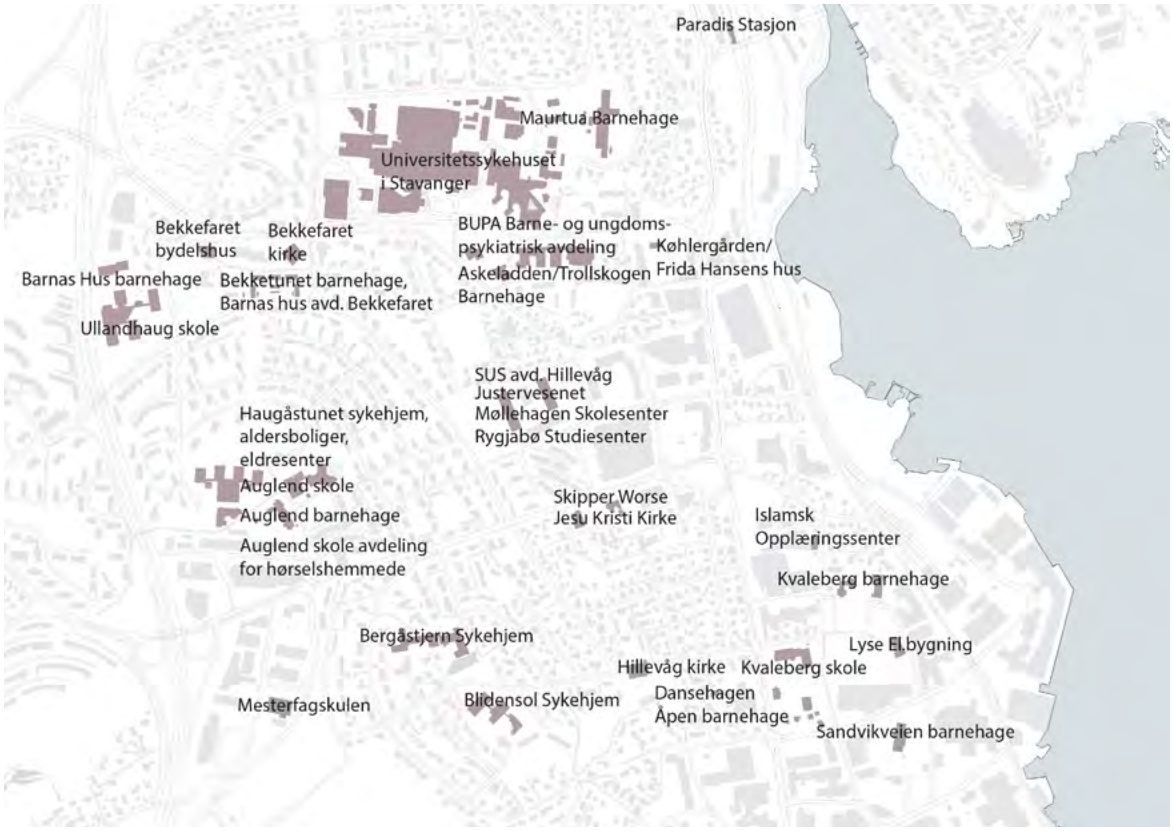
MÅLSETNINGER:

- **Det skal opprettholdes et godt offentlig tjenestetilbud som møter innbyggernes behov når boligandelen økes. Tilbudet skal ha hensiktsmessig lokalisering og god fordeling i bydelen.**

PLANSITUASJON
Kommunedelplanen har ikke avsatt tilstrekkelig areal til offentlig infrastruktur, når antallet boliger økes.

DAGENS SITUASJON
Kommunen eier få tomter i området, noe som gjør det vanskelig å planlegge og få på plass ny sosial infrastruktur. Eksisterende barnehager er dårlig fordelt i bydelen. Det er en stor konsentrasjon av barnehager i Bekkefaret. De to som befinner seg innenfor programområdet ligger også lokalisert i nærheten av hverandre. Det er noe overkapasitet i barnehagedekningen i området i dag, men en stor del av denne kapasiteten er etablert midlertidig (Bekketunet).

Barneskolene har liten overskuddskapasitet, og kapasiteten må derfor økes innen få år. For ungdomstrinnet er kapasiteten god.



Eksisterende sosial infrastruktur.

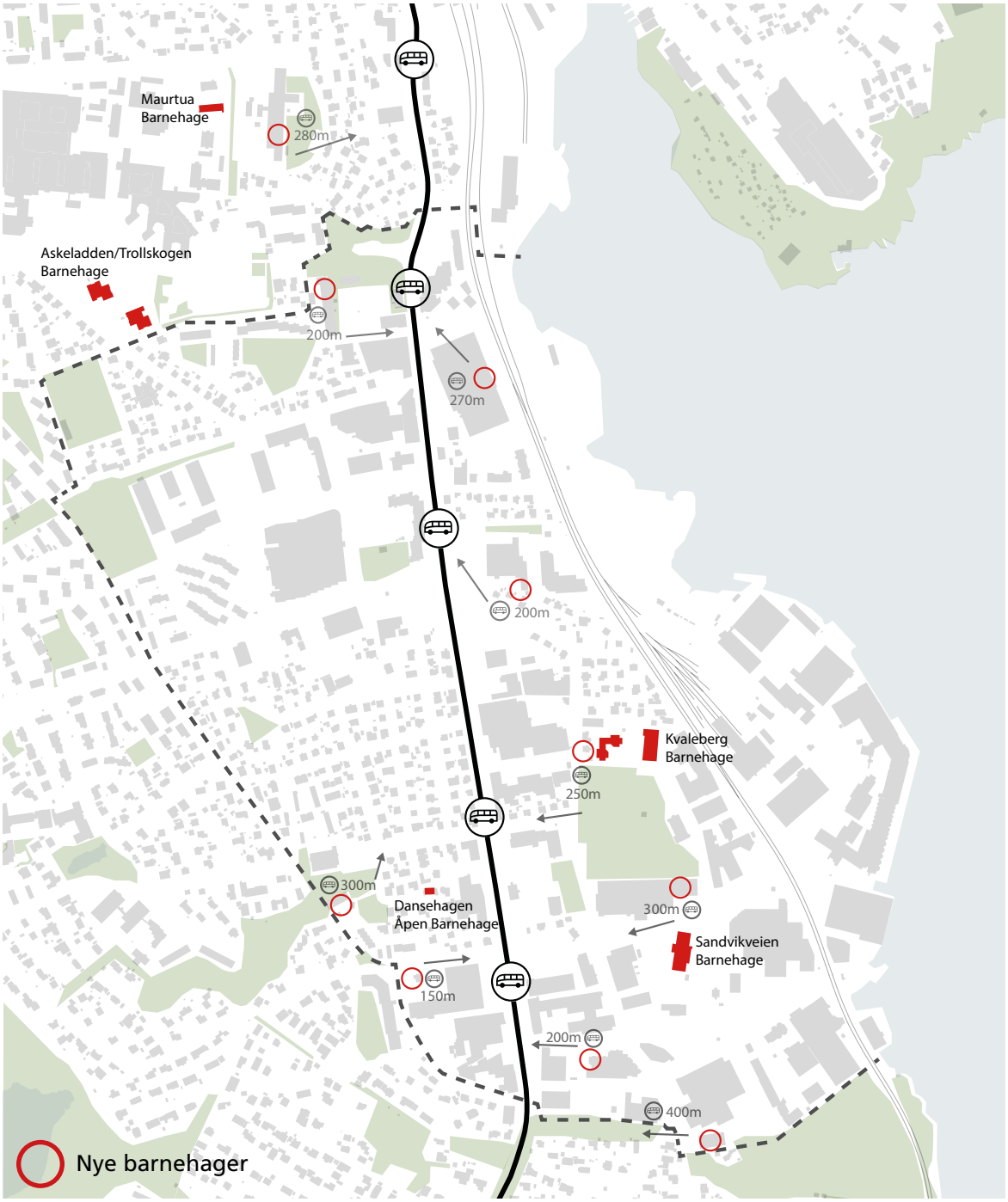
Hillevåg har i dag et variert helsetilbud, med bl.a. flere sykehjem, aldersboliger, eldresenter, legesenter og fysioterapi. Det finnes også kirker, forsamlingshus, flere poliklinikker tilhørende universitetssykehuset, videregående skole (Mesterfagskolen) og fagskole (Møllehagen Skolesenter) i området.

FORUTSETNINGER

Beskrivelsene under "Dagens situasjon" tar utgangspunkt i kommunens kapasitetsberegninger for skoler og barnehager (2013).

Beregninger av ny boligbebyggelses behov for infrastruktur bygger på gjeldende kommuneplans maksimale rammer for utnyttelse. Endres disse rammene, vil behovet også endres.

Som beskrevet i forrige kapittel, legges det til grunn at boligandelen økes fra 30 % til 50 % for området totalt, noe som betyr at felter med omformingspotensiale i snitt må ligge på en boligandel på rundt 66 %.



Eksisterende barnehager og anbefalt plassering av nye.

Kvaleberg barnehage.

Kvaleberg skole.

ANBEFALINGER
Kommunen eier få egnede tomter i området. Det anbefales derfor offentlig regulering av de områdene som i dag ikke er under regulering, for å få på plass og sikre framtidig sosial infrastruktur.

Skolebehov
Når det tas utgangspunkt i at boligandelen i snitt skal ligge på 66 % for tomter med omformingspotensiale, vil ny boligbebyggelse alene utløse behov for 1 ny barneskole og 0,5 ny ungdomsskole.
Det anses som uaktuelt å plassere en ny barneskole innenfor planområdet, da en ny skole skal betjene både Våland og Hillevåg, og derfor bør ligge lenger nord. Det er heller ingen tilgjengelige, egnede kommunale tomter innenfor området.

Kvaleberg skole bør dekke behovet for ny boligbebyggelse som kommer på østsiden av Hillevågsveien. Dette kan løses ved utvidelse av skolen. Det er regulert utvidelsesmulighet sør for eksisterende skolebygg, og områdeprogrammet synliggjør i tillegg en utvidelsesmulighet mot øst. Ved å utvide mot øst kan gymsalen erstattes av en idrettshall/flerbrukshall, som gir utvidede bruksmuligheter (som f.eks. flerbrukshallen på Tasta). Den aktuelle tomten øst for skolen er så stor at det i tillegg er plass til utvidelse med andre skolefunksjoner, en eventuell barnehage eller kontorformål. Det er også mulig å etablere offentlig tilgjengelig parkering under bakken.

Stavanger kommune må i tillegg sikre framtidig skolekapasitet med ny skole nord for programområdet, i området Våland-Hillevåg, da dette ikke kun kan løses ved utvidelse av Kvaleberg skole.

Barnehagebehov
Når det tas utgangspunkt i at boligandelen i snitt skal ligge på 66 % for tomter med omformingspotensiale, vil det bli behov for 2 nye barnehager.

Nye barnehager skal fortrinnsvis plasseres i boligområder, i nær tilknytning til grøntområder og i gangavstand til viktige gangakser og kollektivstopp. Barnehagene skal ligge mest mulig geografisk spredt, slik at avstandene til nærmeste barnehage blir minst mulig fra boligfeltene. Nye barnehager kan innpasses i bygninger kombinert med andre funksjoner, som bolig, kontor, eller ulike former for tjenesteyting.

Andre tjenestetilbud
Med en omfattende ny boligutbygging i området, vil det kunne oppstå behov for ulik tilrettelegging av arealer til andre tjenestetilbud, eksempelvis dagsenter, helsetilbud, fritidstilbud for ungdom og offentlige kulturtilbud. Disse bør lokaliseres i eller nært bydelssenteret.

KONSEKVENSER
Retningslinjene for lokalisering skal legges til grunn ved planlegging av ny sosial infrastruktur i området. Dersom det på noe tidspunkt ikke kan dokumenteres tilstrekkelig barnehage- eller skolekapasitet, vil boligbyggingen måtte settes på vent fram til kapasiteten igjen er tilstrekkelig.

Innpassing av nye offentlige funksjoner i området må sikres gjennom avtale mellom kommunen og utbygger i den enkelte plan. Dersom det søkes om nye tiltak på tomter som kommunen anser som egnet til slike utbygginger, vil det måtte vurderes å legge ned midlertidig forbud mot tiltak og lages ny offentlig plan for å sikre samfunnsinteressene.

3.3 GRØNNSTRUKTUR

MÅLSETNINGER:

- **Det skal etableres et tydelig grep for en ny grønnstruktur, med større sammenhengende grønne flater og et robust og variert program, som muliggjør flere boliger i området.**
- **De interne grøntarealene skal knyttes bedre sammen og forbindelsene til den overordnede grønnstrukturen skal styrkes.**
- **Grepet skal gi en kvalitet til bydelen, og fungere samlende og identitetsskapende.**

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

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

Forbindelsen til den overordnede grøntstrukturen er dårlig. Store deler av sjølinjen er stengt for ferdsel, og de interne turveiene er svake og noen steder oppbrutte.

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

Esso-tomta/Hamnevika.

Friområdet bak Hillevåg kirke.

Kvalebergparken.

Hovedgrep grønnstruktur.

FORUTSETNINGER:
Det tas utgangspunkt i at den totale boligandelen i området skal økes.

ANBEFALINGER
For å tilrettelegge for mer bolig, innføres en ny nord-sørgående grønnstruktur - parkveien - mellom Hillevågsveien og jernbanen. Introduksjon av et nytt bredt grøntdrag sentralt i området tilfører lys, luft og grønne kvaliteter som kan skape et godt bomiljø. Den ender i to viktige grønne tverrforbindelser. I tillegg oppgraderes og styrkes eksisterende grønnstruktur.

Grøntdraget "parkveien"
Det etableres et gjennomgående grøntdrag i Bergsagelveien og Sjøhagen. Veien stenges for biltrafikk, det opparbeides separat gang- og sykkelvei og asfalterte flater byttes ut med gress og annen vegetasjon. Feltene langs parkveien skal orientere sine grøntarealer mot dette grøntdraget, og en andel av arealet skal være offentlig. Bredden på parkdraget vil variere med en rytme av utvidelser og innsnevringer, ut fra en minimumsbredde.

Parkveien skal være en inkluderende offentlig park med ulike typer parkrom som tilrettelegger for opphold. Parken vil inneholde lekearealer og aktivitetssoner med ulike kvaliteter, tilpasset forskjellige brukergrupper og behov. Grepet sikrer en trygg skolevei på østsiden av Hillevågsveien.

Tverrforbindelser
- **Fjordrommet**

Aksen mellom Ullandhaugtårnet og Hamnevika, gjennom Haugåsveien, er

Prinsipp for ny grønnstruktur i Hillevåg.

den viktigste siktaksen i Hillevåg, med mulighet for god kontakt til fjord og fjell. Området ligger i umiddelbar nærhet til nytt friområde i Hamnevika, og er et viktig trafikalt knutepunkt for bil, buss, gående og syklende.

Utsikten til fjorden gjenopprettes fra krysset Haugåsveien/Hillevågsveien, ved at det etableres et sentralt rom med grønn karakter i denne siktsonen. I samme sone legges krysningspunktet mellom de ulike trafikantgruppene. Det legges inn en ny grønn gangforbindelse (bro) over jernbanen, som binder sammen dette rommet med Hamnevika. Broen, sammen med parkveien, synliggjør og styrker tilgjengeligheten til det nye friområdet, og muliggjør større sammenhengende flater for rekreasjon, lek og idrett. Lave bygg innpasset i terrenget, med store parkflater oppå, kan være aktuelt her.

- **Sommerro/Skjæringen**

Dette er en viktig grønn tverrforbindelse mellom Vannassen, Sommerhaugen og Gandsfjordruten.

Sør i området knyttes Parkveien til turveien mellom sjøen og Eikeberget. Dette vil gjøre tverrforbindelsene synligere og mer tilgjengelige. Ved krysset Bergsagelveien – Gandsbakken er forbindelsen lite lesbar. Den skal oppgraderes for å tydeliggjøre den visuelle sammenhengen i grøntdraget.

Krav til uteoppholdsareal

Kravet til uteoppholdsarealer sette til 30 m² uteoppholdsareal per boenhet for delfeltene øst for fv. 44. Regionalplan for Jæren anbefaler et minimum på 30 m2 felles uteoppholdsareal per boenhet. Området har svært få grønne arealer i dag, og en boligfortetting i dette området krever at det tilføres en ny, robust grønnstruktur med generøse flater. En etappevis utbygging vil ikke i seg selv sikre større, sammenhengende grøntarealer, fordi få eller ingen delfelt alene vil utløse krav til sentrale lekefelt.

Framtidig potensiale for fjordrommet og Hamnevika:

Dersom jernbanesporet i en framtidig situasjon legges i tunnel lenger sør, inn mot Stavanger sentrum, vil et friområde på vestsiden av sporene kunne knyttes mer direkte til friområdet i Hamnevika. De to områdene vil sammen danne en større grønn sone hvor ulike rekreasjonsfunksjoner, idrettsanlegg eller annet offentlig program kan innpasses.

Visualisering av halvprivate uteområder knyttet opp mot offentlige grøntområder

Fjordrommet åpner seg ved atkomst til Hillevåg fra Haugåsveien.

Et slikt grønt grep er både identitetsskapende og en kvalitet for hele området. Det vil kunne bidra til å gjøre boligområdet mer barnevennlig, attraktivt og stabilt, og dermed kunne være med på å snu en negativ trend i et område med levekårsutfordringer.

Offentlige friområder

- **Nytt offentlig friområde – Hamnevika**

I Hamnevika skal det etableres et større grønt friområde. Tilgjengeligheten til området skal økes ved etablering av en ny gang- og sykkelbro over jernbanen (se vurdering av broløsning i Del 3).

- **Kvalebergparken**

Kvalebergparken er et sentralt punkt i parkveien og et viktig knutepunkt for skole, barnehage og idrett. Parken rustes opp, og det legges opp til en utvidelse av den offentlige infrastrukturen omkring parken, i form av skoleutvidelse, barnehage og idrettshall (se vurdering av ny idrettshall i Del 3).

- **Friområdet ved Hillevåg Kirke**

Parkområdet oppgraderes og det etableres en ny turvei mer sentralt i parkdraget, som kobles direkte til krysset Vårliveien – Veumveien og til videre turforbindelser østover. Denne oppgraderingen gir bedre mulighet for boligfortetting også på vestsiden av Hillevågsveien, og vil samtidig være en kvalitet for de eksisterende boligene.

Ballbaner

Nye større ballbaner bør ligge nord for Kvaleberg skole. For mer intensiv arealutnyttelse bør ballbaner kombineres med andre formål, som idrettshall, barnehage, skole eller offentlig tilgjengelig parkeringshus, der banen f.eks. kan plasseres på taket.

Vann og avløp

Forhold knyttet til vannforsyning, avløpstransport, overvannshåndtering og alternative flomveier må avklares tidlig

i planfasen for at de gode løsningene skal finnes. I byomformingsområder kan utfordringene knyttet til denne tematikken være ekstra stor da man både må forholde seg til eksisterende og framtidige anlegg og løsninger.

Stavanger kommune utarbeider høsten 2014 en overordnet rammeplan for vann og avløp for Hillevåg. Planen skal gi føringer for hvordan området skal utvikles med tanke på vann, avløp, overvann og flomveier. Denne planen forventes ferdigstilt i løpet av 2014.

Blågrønn faktor
En høy andel blågrønne elementer, bidrar til å gi bedre luftkvalitet og et grønnere bymiljø. Det vil også ha positiv effekt på helsen. En høy blågrønn faktor gjør at bakken kan absorbere mer overflatevann, og har derfor en fordrøyende effekt.

Det legges opp til høy tetthet i Hillevåg, og området har i dag en stor andel harde flater. Ved ny utbygging skal den blågrønne faktoren økes betydelig. Kommunes til enhver tid gjeldende norm for blågrønn faktor skal som et minimum legges til grunn i kommende planer. Det skal stilles strenge krav til kvaliteten og utformingen av blågrønne flater, spesielt i parker og byrom, som skal fremstå frodige og grønne.

Blågrønn faktor handler blant annet om å styrke natur- og kulturlandskap, parker og trær i byggesonen. Det grønne dreier seg i like stor grad om å lage nye parker, plante gatetrær i gater og på plasser, lage gårdsrom om til frodige byhager, skape takhager og beplante gavler med klatreplanter, og bruke ny teknologi for å få en grønn utsikt fra hvert eneste vindu i byen. Det grønne skal hentes inn i byen, i gaterom og i gårdsrom.

- Blågrønn faktor Vedlegg 2.
Oslo og Bærum kommune

KONSEKVENSER
Overnevnte tiltak skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer. Gjennomføring sikres gjennom rekkefølgetiltak som legges inn i detaljplanene.
Det legges opp til en etappevis realisering av "parkveien", der de ulike delstrekningene opparbeides sammen med den enkelte detaljplan og prosjekt. Strategien er ikke avhengig av at hele strekningen etableres med en gang før den kan fungere, men vil gradvis styrkes når nye deler føyes til. Første etappe er allerede gjennomført ved stenging av Bergsagelveien ved Kvaleberg skole.

Det anbefales at det utarbeides en overordnet grønnstrategi for området, som skal angi prinsipper for programmering og utforming av de grønne arealene innenfor planområdet.

Bergsagelveien ved Kvaleberg park/skole, hvor veien allerede er stengt for biltrafikk, og med parkmessig opparbeidelse på begge sider.

3.4 SIKTLINJER

MÅLSETNINGER:

- **Hovedsiktlinjen fra Haugåsveien skal prioriteres og ivaretas.**
- **Siktlinjer skal brukes som virkemiddel for å synliggjøre og styrke Hillevågs kvaliteter og identitet.**
- **Hillevåg skal sikres kontakt med fjorden fra ulike ståsteder, også fra Hillevågsveien.**

PLANSITUASJON
Overordnede planer angir noen siktlinjer, men presiserer ikke hvor og hvordan siktlinjene skal ivaretas. I Hillevågsveien er det ikke sikret noen utsyn til fjorden, med unntak av et gløtt i Hamneveien.

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

FORUTSETNINGER
Angitte siktlinjer i overordnede planer skal videreføres, og det skal presiseres hvordan de ivaretas. Nye siktlinjer legges til, for å sikre eksisterende sikt og gjenopprette brutte visuelle forbindelser når områdes transformeres og bebygges på nytt.

ANBEFALINGER
Siktaksen «fjordrommet»
Områdeprogrammet definerer siktaksen i Haugåsveien som den viktigste siktaksen å ivareta i området. Det er et sentralt utsiktspunkt i Hillevåg, og har også funksjon som en viktig siktakse for Stavanger. I øst er Ullandhaugtårnet fondmotiv, og i vest er det utsikten til fjorden og Ryfylkefjellene som er fondmotivet.

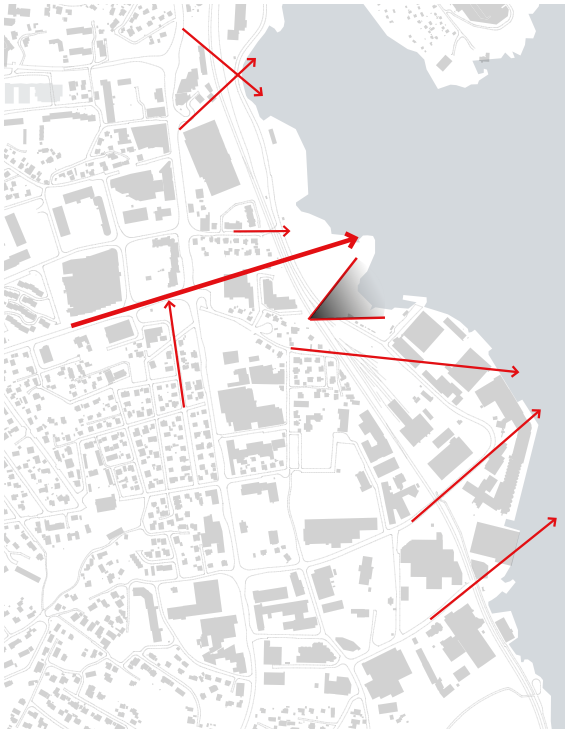
Området mellom Haugåsveien og jernbanen har potensial til å bli en ny, samlende arena i Hillevåg. Dette styrkes av nærheten til bydelssenteret.

Et parkdrag her vil styrke identiteten og gi kvaliteter til området. Det kan kompensere for andre mangler, og gjør det egnet både for offentlige funksjoner og bolig. Bebyggelse eller andre elementer som plasseres her, blir svært synlige, og får funksjon som fondmotiv.

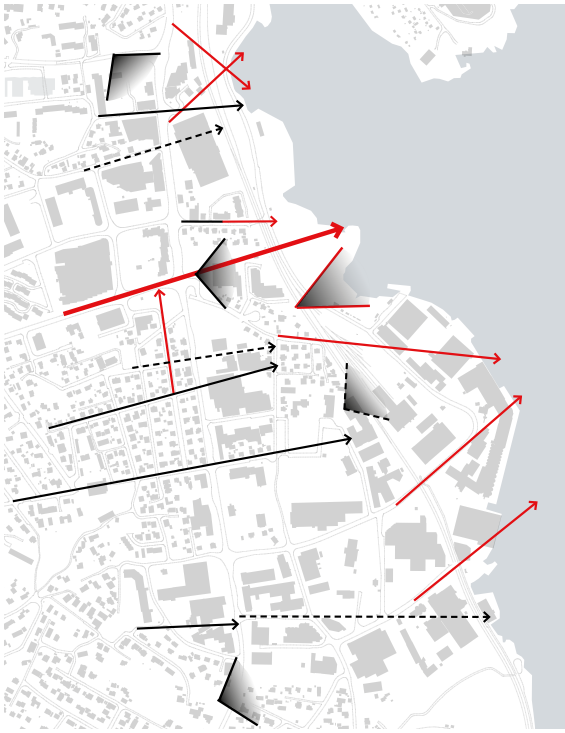
For å ivareta dette, er det angitt en sone som skal være ubebygd. Det legges begrensninger på byggehøyder innenfor samme felt, for å ivareta kontakten med fjord og fjell fra Haugåsveien og Hillevågsveien. Den ubebygde sonen skal tilrettelegges for plassdannelse med parkmessig preg, som kan suppleres med parkarealer fra tilstøtende felter, slik at man oppnår store, sammenhengende og robuste vegetasjonsflater. Tilstøtende felter vil da være godt egnet til bolig og offentlige formål, med mulighet for å innpasse lek- og idrettsformål.

Andre nye siktakser
Siktlinjer er viktige for identitet, lesbarhet og orientering i området. Ut fra dette etableres det noen nye siktlinjer. Det legges til grunn at viktige siktlinjer til fjorden skal kunne oppleves fra Hillevågsveien.

Nye siktlinjer fra Hillevågsveien, skråningen i vest og fra Kvalebergparken defineres (se Del 4, *Siktlinjer*). Maksimale kotehøyder angis for å sikre sikt og visuell kontakt



Siktlinjer og utsiktspunkt lagt inn i Kommunedelplanen for Paradis og Hillevåg.



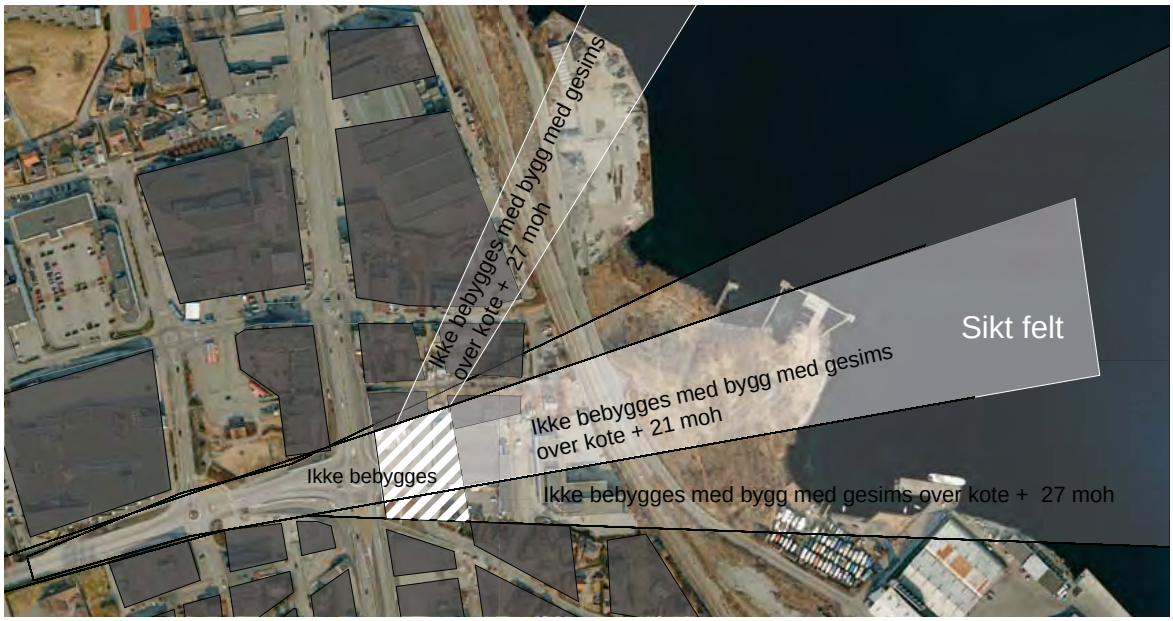
Nye siktlinjer og utsiktspunkt lagt til i Områdeprogrammet for Hillevåg.

til fjorden fra skråningen i vest. Viktige friområder, felles grøntområder og plasser skal sikres visuell kontakt med fjorden der det er mulig. Et eksempel på dette er Kvalebergparken.

Dersom ny bebyggelse på flaten blir for høy, vil den ta utsikten fra en stor andel bebyggelse i skråningen på vestsiden av Hillevågsveien og tilstøtende områder som Våland. Anbefalinger om maksimale byggehøyder tar blant annet utgangspunkt i dette.

KONSEKVENSER

Siktlinjene skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer. Der det er ønske om å bygge etter gjeldende plan, som ikke ivaretar dette, bør det legges ned midlertidig forbud mot tiltak og lages ny reguleringsplan.



Siktakse med retningslinjer for byggehøyder.

Dagens situasjon, ståsted ved Hillevåg Helsestasjon. Utsikt til Gandsfjorden og Ryfylkefjellene.

Fotomontasje med tenkt bebyggelse. Her er det laveste bygget (kote +27) 5 m høyere enn vei-nivå (kote+22). Selv et så lavt bygg vil sperre utsikten fra dette punktet.

Fotomontasje basert på føringene i områdeprogrammet. Utsikten åpnes opp sentralt, og rammes inn av bebyggelse på hver side.

Dagens situasjon, ståsted i Hillevågsveien, ved rampe til undergang. Utsyn til Storhaug. Dette er ett av få steder langs Hillevågsveien hvor den visuelle kontakten til Storhaug kan opprettholdes, med ny bebyggelse.

Fotomontasje med tenkt bebyggelse, hvor det laveste bygget (kote +27) er 5 m høyere enn vei-nivå (kote+22). Bygget bryter den visuelle kontakten til Storhaug.

Fotomontasje med foreslått bebyggelse på TB-tomta i bakgrunnen, og ellers bebyggelse iht. områdeprogrammets kriterier. Kontakten med Storhaug ivaretas.

Ståsted i Haugåsveien, nært Hillevågsveien. Visualisering av tenkt bebyggelse med kotehøyde + 27 (en høy næringsetasje), 5 m over veinivå.

Samme ståsted som i bildet over. Visualisering av et nytt bygningsvolum med samme bygningshøyde som dagens bebyggelse (ca. kote +24), 2 m over veinivå.

Visualisering av gatemiljø i Haugåsvei-aksen. Fjordrommet og utsikten kan skimtes bak i bildet.

3.5 BEBYGGELSESSTRUKTUR

MÅLSETNINGER:

- **Det skal etableres bebyggelse med urbane kvaliteter.**
- **Flest mulig tomter skal sikres best mulig vilkår for å kunne tilrettelegge for bolig.**
- **Det skal skapes et godt bomiljø med variert boligtilbud i området.**
- **Det skal legges til rette for at deler av eksisterende næringsvirksomhet i området kan videreføres.**

PLANSITUASJON:
Kommunedelplanen gir ikke føringer som sikrer en tilstrekkelig oppdeling av byggeområdene. Det er heller ikke sikret i gjeldende reguleringsplaner.

DAGENS SITUASJON
Området er preget av lav bebyggelse og lav utnyttelse, med overvekt av utflytende næringsbebyggelse ispedd noe blokkbebyggelse, og eneboliger i enklaver. Det er mangel på offentlige byrom, tilgjengeligheten mellom øst og vest er dårlig, og bebyggelsen er ikke tilpasset til den menneskelige skala.

Store næringstomter uten mulighet for gjennomgang har en stor barrierevirkning i området.

På østsiden av Hillevågsveien, fra Sandvikveien og nordover, løses bebyggelsen opp i en fragmentert struktur uten definerte grenser mellom de ulike bolig- og næringsområdene. Dette gir uoversiktlige trafikkforhold.

Samlet sett framstår området som sammensatt, men uten en gjennomgående strukturell orden. Det er dårlige overganger mellom bolig og næring på østsiden av Hillevågsveien, og rundt senterområdet i nord.

FORUTSETNINGER
Det forutsettes at gjeldende overordnede planers retningslinjer for utnyttelse legges til grunn, og at nye og pågående planer ikke overskrider disse. Områdeprogrammets presiseringer av kommunedelplanen forutsettes lagt til grunn ved nye og pågående planer.

ANBEFALINGER
Når området skal tilpasses ny bruk og omformes til et godt sted å bo, er det nødvendig å gjøre en del tilpasninger. Ny boligbebyggelse i disse områdene vil derfor kreve at det gjøres til dels store grep og tilpasninger i infrastruktur, bebyggelse, grønne arealer og offentlige rom.

I ny bebyggelse legges det opp til kvartalsstruktur. Ny boligbebyggelse legges inntil den grønne parkveien. Næring legges ut mot Hillevågsveien og mot Sandvikveien.

Det skal legges til rette for urbane bygningstypologier. Det tillates ikke bebyggelse langs Hillevågsveien på under 3 etasjer. Bebyggelsen bør bygges opp med jevne bygningshøyder og trappes ned mot eksisterende boligbebyggelse.

For å ivareta gode solforhold, og muliggjøre bolig langs Hillevågsveien på østsiden, er det lagt begrensninger på byggehøydene som tilsvarer et gjennomsnitt på 4 etasjer for næringsbebyggelse og 5 etasjer for bebyggelse med bolig over 1. etasje (se solstudier, Del 3). Dette er bygningshøyder som gjør flest mulig tomter egnet for bolig.

Hovedgrep bebyggelsesstruktur

Visualisering av felles uteområde opp mot det grønne parkdraget.

Lange kvartaler deles opp, og samme kvartalsinndeling innføres på østsiden som på vestsiden av Hillevågsveien. Dette for at området skal oppleves mer enhetlig, og knyttes bedre sammen fysisk og visuelt. Hvert kvartal brytes opp i flere sekvenser med variert utforming og bredder, for å sikre et attraktivt gatemiljø på gåendes premisser.

Kvartalsstrukturer mot Hillevågsveien gir et urbant preg, som også er med på å skjerme og tilrettelegge for bolig i bakenforliggende felt. Bakenforliggende boligfelt kan løse seg opp i friere strukturer inn mot parkveien for å oppnå et variert romforløp og større muligheter for ulike parkrom.

Punktstrukturer langs Hillevågsveien anses ikke som egnet for å ivareta målsettingene om økt andel bolig, eller et attraktivt og urbant gateforløp.

BOLIGBEBYGGELSE

I området skal det være en variasjon av boligtyper og leiligheter, tilpasset forskjellige husholdningsstørrelser. Det angis en minstestørrelse på leiligheter på 45 m2 BRA, og ettromsleiligheter tillates ikke. Boligtyper som er egnet for barnefamilier skal prioriteres i nye og pågående prosjekt, bl.a. skal enkelte områder forbeholdes rekkehusbebyggelse. Dette kan enten være ordinære rekkehus, eller rekkehusleiligheter over to eller tre

plan, med ordinære leiligheter over. Egnede steder for disse boligtypene er områdene inn mot parkvei og grøntdrag. Boligtypen er særlig attraktiv for barnefamilier som ønsker eneboligens særtrekk, men som gjerne vil bo sentralt (for delfelt-henvisninger, se kart på side 23 og på neste side).

Felt H5, H11, H18 og H22 – boligområder vest for Hillevågsveien
Dette er etablerte boligområder som består av småhusbebyggelse med grønne hager og rolige boliggater. Feltene vil komplettere boligtilbudet i området og bidra til større variasjon i befolkningssammensetningen.

Områdene vurderes ikke som aktuelle for større transformasjon, med unntak av tomter langs Haugåsveien, og østlige deler av felt H5, som kan fortettes moderat.

H19 Trehusrekken mellom Hillevågsveien og Bispeladegård
Denne trehusrekken utgjør siste rest av den typiske bygningstypen som lå langs Hillevågsveien på 1900-tallet. Kvartalene er organisert i samme rektangulære gatestruktur som bakenforliggende boligområde. Bebyggelsen er dårlig egnet til å beskytte arealene bak mot støy og støv fra den økende biltrafikken i Hillevågsveien, noe støyskjermene som er satt opp mellom husene bekrefter. Utnyttelsen er relativt lav, og bebyggelsen framstår i dag noe nedslitt.

Boligfelt i kommunedelplanen.

Denne bebyggelsesstrukturen vurderes ikke som godt nok tilpasset dagens situasjon. Ny bebyggelse må i tilstrekkelig grad tilpasses bakenforliggende småhusbebyggelse, samtidig som den skal bygge opp om Hillevågsveien som en urban gate. Hvert kvartal skal reguleres under ett og vise en helhetlig løsning for ny bebyggelse. Der det er ønske om å bygge etter gjeldende plan, bør det legges ned midlertidig forbud mot tiltak og lages ny reguleringsplan.

Felt H28, H31, H33, H39 boligområder øst for Hillevågsveien
Dette er relativt små felt på østsiden av Hillevågsveien, bestående av småhusbebyggelse. Feltene ligger omkranset av nærings-/transformasjonsområder.

Delfelt H39 er regulert til skoleformål, og forbeholdt framtidig utvidelse av Kvaleberg skole.

Felt H28 og H33 er små og svekket, da de vil bli liggende mellom skalamessig dominerende prosjekter. Disse vil kunne bli aktuelle for transformasjon.

Felt H31, sør for Kvalebergveien, framstår som et eget lite nabolag, hvor antall boliger, feltets form, topografi og beliggenhet hindrer fragmentering. Eksisterende bebyggelse kan bidra til å berike i en ny situasjon der det vil være overvekt av kompakt bebyggelse, som lavblokker. Bebyggelsen kan beholdes med dagens struktur.

Ved en eventuell fortetting og omforming av delfeltene skal det utarbeides felles plan.

NÆRINGSBEBYGGELSE
Næringsbebyggelse skal organiseres i kvartaler, og det skal vurderes å kombinere dette med bolig i etasjene over, der områdeprogrammet angir det som mulig. Bebyggelsen skal følge kvartalene og byggelinjer i Hillevågsveien. Det tillates ikke oppstilling av bil utendørs mot Hillevågsveien. Parkering skal søkes løst i fellesanlegg eller under baken.

Der næringsbebyggelse grenser mot boligbebyggelse, skal boligene skjermes mot varelevering og støyende virksomhet. Denne type funksjon skal fortrinnsvis legges innendørs eller i sidegate.

Næringsbebyggelsen skal ha en urban utforming, og det skal stilles høye arkitektoniske krav til helhet og detaljering.

NYTT SENTRALT BYROM
Landskapet åpner seg når man kommer over bakketoppen i Haugåsveien fra motorveien, og gir flott utsyn til fjorden, Storhaug og Ryfylkefjellene. Denne utsikten er viktig for opplevelsen av, og identiteten til Hillevåg. Siktaksen ligger i en av de viktigste adkomstveiene til bydelen, like ved det definerte bydelssenteret. I den andre enden av aksen er Ullandhaugtårnet fondmotiv. Aksen kan sammenlignes med Scenerommet i Jåttåvågen, hvor det skjeve tårnet er fondmotiv, og hvor man har utsikt til sjøen og fjellene bak. Dette gjør området øst for krysset Hillevågsveien - Haugåsveien til ett av de viktigste rommene i bydelen.

Dette *"fjordrommet"* er et viktig for bydelen, og skal ivaretas som et strukturerende og orienterende element i Hillevåg. Fondmotivet skal være utsikten og landskapet, og bebyggelsesstrukturen skal underordne seg det. For å ivareta denne intensjonen, er det angitt en sone som skal være ubebygd, og det legges begrensninger på byggehøyder innenfor samme felt.

HØYHUS

Områdeprogrammet synliggjør noen steder som kan vurderes som egnede tomter for høyhus.

For planmessig forankring av en eventuell høyhusetablering , vises det til retningslinjer i gjeldende kommuneplan og i forslaget til revisjon av kommuneplanen.

Høyhus langs sjøen

Høyhus plassert nært sjøen bør man være særlig varsom med, fordi de blir synlige fra et stort omland, endrer utsiktsforholdene, endrer stedets karakter og skaper klimatiske utfordringer. Kystlinjen ligger mot nordøst, og høyhus her vil skyggelegge sjøfronten og legge store sjøarealer i skygge. Det gjør det mindre attraktivt å oppholde seg her og utfordrende å tilrettelegge for fellesarealer og lek mot sjøen.

Høyhus i kvartaler

Høyhus krever mye åpen mark rundt seg, og påvirker ofte omgivelsene negativt med lange skygger på nabotomter, offentlige rom og grøntarealer, og forverret lokalklima med høyere vind-hastigheter. Av denne grunn gir høyhusene begrensede muligheter for å innpasse boliger på egen og andres tomt. Høyhus er heller ikke en anbefalt boform for barn. En punktbebyggelse i form av høyhus i kvartalene anbefales ikke, da det er ønskelig at Hillevåg skal ha en urban og tett karakter, med økt boligandel. Dette er bedre sikret med kvartalstrukturer.

Høyhus langs Hillevågsveien

Høyhus langs hovedtransportakser kan fungere godt som orienteringsfremmende elementer, samt markering av sentrale målpunkt eller tverrforbindelser i området. Dette forutsetter at det ikke fortrenger boligformål.

Dersom høyhus skal innpasses, bør det gjøres for å markere viktige punkt, og på steder der de i minst mulig grad påvirker omgivelsene negativt, bl.a. med tanke på solforhold og lokalklima. Eventuelle høyhus skal ha en slank bygningskropp med lite fotavtrykk. Det må settes høye krav til materialbruk og detaljering, da disse blir viktige og synlige langt utover Hillevåg.

Mange høyhus samlet vil gjøre at høyhuset mister sin funksjon som markør av viktige punkt eller funksjoner. Derfor anses kun som mulig å innpasse inntil 3 høyhus innenfor programområdet, med en viss geografisk spredning.

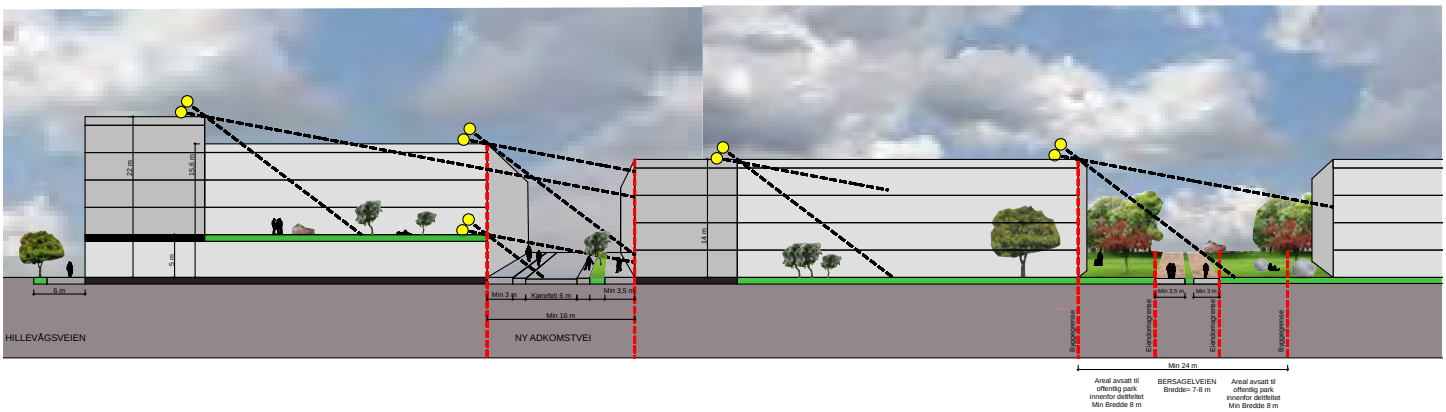
Steder hvor høyhus kan vurderes:

- I nord, for å markere starten på Hillevåg, evt. i kombinasjon med ny hovedatkomst til Paradis.
- Ved senterområdet i Hillevåg.
- I næringsområdet sør i Hillevåg.
-

KONSEKVENSER

Anbefalingene skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer. Der det er ønske om å bygge etter gjeldende plan som ikke ivaretar disse, bør det legges ned midlertidig forbud mot tiltak og lages ny reguleringsplan.

Pågående planer som utfordrer angitte høyder og utnyttelse, må reduseres i henhold til anbefalingene, for at man skal kunne oppnå ønsket boligandel for hele programområdet og ivareta muligheten for å kunne etablere bolig på de best egnede tomtene.



Prinsippsnitt av bebyggelsesstrukturen mellom Hillevågsveien og *"parkveien"*.

3.6 BYROM OG FREMKOMMELIGHET

MÅLSETNINGER:

- **Etablere et sammenhengende grøntdrag for gående og syklende, uten krysninger av bil.**
- **Hillevågsveien er bydelens synligste og mest sentrale offentlige rom, og skal utformes som en bygate på myke trafikanters premisser.**
- **Det skal legges til rette for gående og syklende med et finmasket gang- og sykkelveinett.**
- **Tilgjengeligheten på tvers av Hillevågsveien og jernbanen skal økes.**

PLANSITUASJON

Gjeldende reguleringer sikrer ikke et tilstrekkelig finmasket gang- og sykkelveinett. Reguleringsplan for fv. 44 fra Haugåsveien og sørover angir planfrie kryssinger av veien tre steder.

Kommunedelplanen angir Sjøhagen, Hamneveien og Vierveien som stengt ved fv. 44. Senere Reguleringsplan nr. 2106 for fv. 44 (vedtatt i 2008) holder avkjørselen til Sjøhagen åpen (med høyre av, høyre på). I ny plan (plan 2295) gjøres Sjøhagens nord-sørgående enveiskjørt fra nord, det reguleres inn undergang under Sandvikveien og veien stenges mot Gandsbakken og Kråkebergveien.

Statens vegvesen vil i løpet av 2015 starte opp regulering av veitverrsnittet i fv. 44 for å etablere midtstilt kollektivfelt fra Haugåsveien til Stavanger sentrum. Hillevåg torg og park skal oppgraderes som et rekkefølgetiltak for Kilden.

Hillevåg torg.

DAGENS SITUASJON

Hillevågsveien og jernbanen er to sterke, fysiske barrierer avgrensende elementer for bevegelse mellom øst og vest. Lengste avstand mellom to kryssinger av Hillevågsveien er i dag 390 m, og det kun er 3 kryssinger av jernbanesporene langs en strekning på 1400 m. I tillegg har store næringstomter og grupper av boligeiendommer, hvor det i dag ikke er offentlig gjennomgang, betydelig barrierevirkning.

Hillevågsveien er bydelens mest sentrale byrom, men gateløpet er fragmentert, med bebyggelse som ligger langt fra gaten, og gjerder, parkeringsplasser og villniss mellom. Veien er i dag dominert av grå flater, høy fart og støy. Fotgjengeren gis liten plass i tverrsnittet. Det er ingen skjerming mellom fortau og kjørefelt hverken i form av romdannende fysiske elementer eller avstand, slik det var før etablering av nytt tverrsnitt..

Bergsagelveien og Sjøhagen er i dag uoversiktlig og trafikkfarlig som skolevei. Næringseiendommer flyter over i veiareal uten avgrensinger av avkjørsler, fortau mangler flere steder og mye næringstrafikk skaper utrygge situasjoner.

Byrommene bærer preg av å være slitte, med asfalterte flater og parkering på bakkeplan. De mangler et klart program som følges opp med utforming og materialbruk.

Hovedgrep veisystem.

Visualisering av Hillevågsveien med en grønn buffer mellom gående og fv 44.

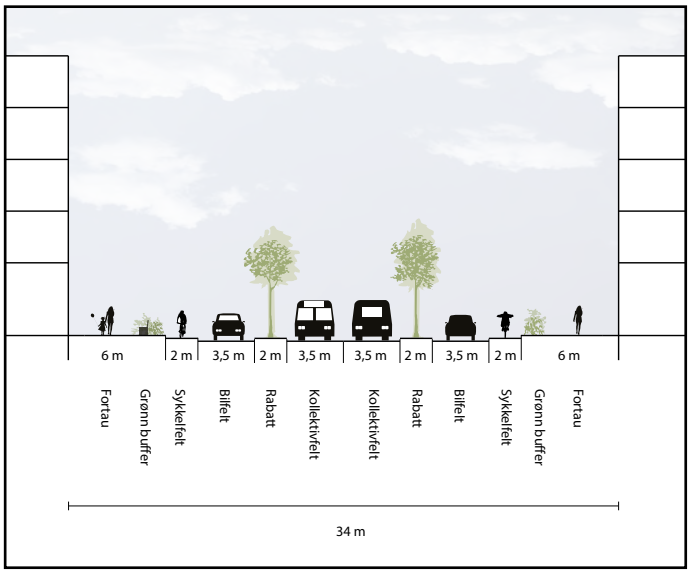
FORUTSETNINGER
Det forutsettes at boligandelen skal økes. Trygg og sikker skolevei fri for bil skal prioriteres, og infrastrukturen skal legge til rette for et godt bomiljø og økt boligandel. Transportnotatets målsetning om nullvekst og 36 % bilandel legges til grunn.
Consul Sigvald Bergesens vei og Hamneveien stenges for gjennomkjøring i henhold til bestemmelse i kommunedelplanen. I tillegg forutsettes det at Gandsbakken stenges mot Sjøhagen i henhold til gjeldende regulering. Det legges også til grunn at avkjørselen til Sjøhagen fra fv. 44 kan holdes åpen som blindvei med atkomst til søndre del av felt H40.

ANBEFALINGER
Hillevågsveien
Hillevågsveien er Hillevågs viktigste offentlige rom, med en historisk rolle som handlegate som skal videreføres. Veien skal endres fra kjørevei på bilenes premisser, til en aktiv bygate der alle trafikantgrupper blir ivaretatt. Nye prosjekter skal legge til rette for byliv med mennesker og aktiviteter langs gata gjennom rause fortausarealer, plassdannelser og miljøskapende elementer

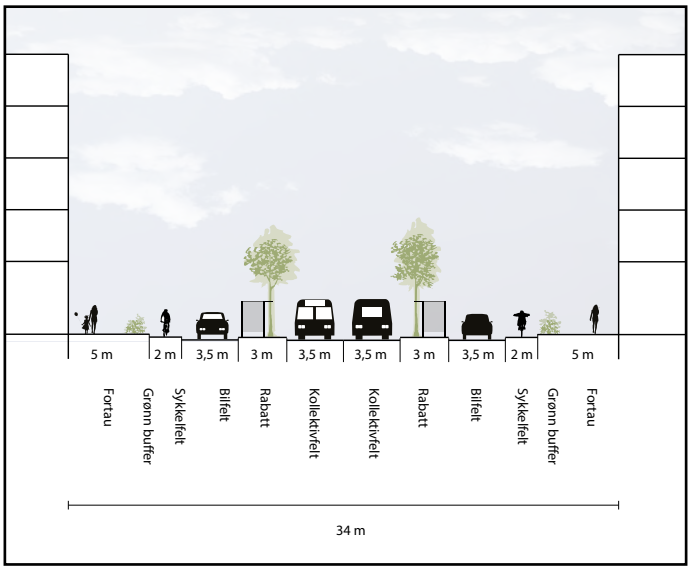
som vegetasjon, møblering og uteservering. Bygninger skal forholde seg til gata med aktive fasader og publikumsrettet virksomhet. Byggene utformes for å skape gode solforhold på fortauene, slik at gata innbyr til opphold.

Veiens barrierevirkning for bevegelse mellom øst og vest skal brytes ned. Dette gjøres ved å etablere nye fotgjengeroverganger. Lange kvartaler deles opp. Kvartalsstrukturen på vestsiden videreføres på østsiden av Hillevågsveien. Visuell kontakt til begge sider gjenopprettes ved å fjerne støyskjermene ved Bispeladegård og elementer som hindrer naturlige siktakser mellom øst og vest. På den måten får en flere gangveier, økt tilgjengelighet fysisk og visuelt, og området fremstår mer som en helhet enn to separate deler.

Det skal nå planlegges for nytt tverrsnitt med midtstilt kollektivfelt (bussvei) også nordover fra Haugåsveien. Nytt tverrsnitt vil fastsettes i reguleringsplan for fv. 44, men flere av detaljplanene som nå er under utvikling vil vedtas før nytt veisnitt er



Prinsipp for nytt veitverrsnitt i Hillevågsveien.



Prinsipp for nytt veitverrsnitt i Hillevågsveien ved holdeplass.

avgjort, og det er derfor viktig at det ved fastsettelse av byggegrenser tas tilstrekkelig høyde for usikkerheten rundt fremtidig bredde. Anbefalingene under er laget for å ta høyde for dette.

For anbefalt tverrsnitt legges det til grunn en breddeutvidelse av sykkelfeltene på 0,5 m, dvs. til 2 m. Det legges også til grunn at bredden på midtrabattene ved holdeplassene ønskes økt. Erfaringer fra det bygde tverrsnittet viser at holdeplassene er for smale til å håndtere universell utforming og mange mennesker samtidig. Det er ikke avgjort hvor de fremtidige holdeplassene nord for Haugåsveien kommer. Derfor anbefales det at fortausbredden økes med 1 m langs hele strekningen, og at kjørefeltet får en retningsendring ved holdeplassene. Utvidelsen muliggjør innslag av vegetasjon og møblement i en sone mellom kjørefelt og fortau.

For å ta høyde for disse breddeutvidelsene, anbefales at byggegrensene trekkes 1,5 m lenger tilbake enn tidligere forutsatt snitt på 31 m, dvs. en total bredde på 34 m. Utvidelsene kan lenger frem i tid også kan bli aktuelle for den delen av veien som allerede er opparbeidet, og bør derfor legges til grunn for ny bebyggelse også her.

Gang- og sykkelveier

Bergsagelveien og Sjøhagen til Gandsbakken stenges etappevis for bil for å stryrke grøntdraget *"parkveien"*. Her skal det gå gang- og sykkelvei i separate traséer med vegetasjonsflater på hver side, samt tilføres areal fra nye, tilstøtende boligprosjekter. Parkveien skal være helt fri for kryssende trafikk fra krysset Gandsbakken – Kråkebergveien til friområdet i Hamnevika. Parkveien blir hoved-gangvei til Kvaleberg skole fra boligområdene nord og sør for skolen, og sikrer trygg og sikker skolevei.

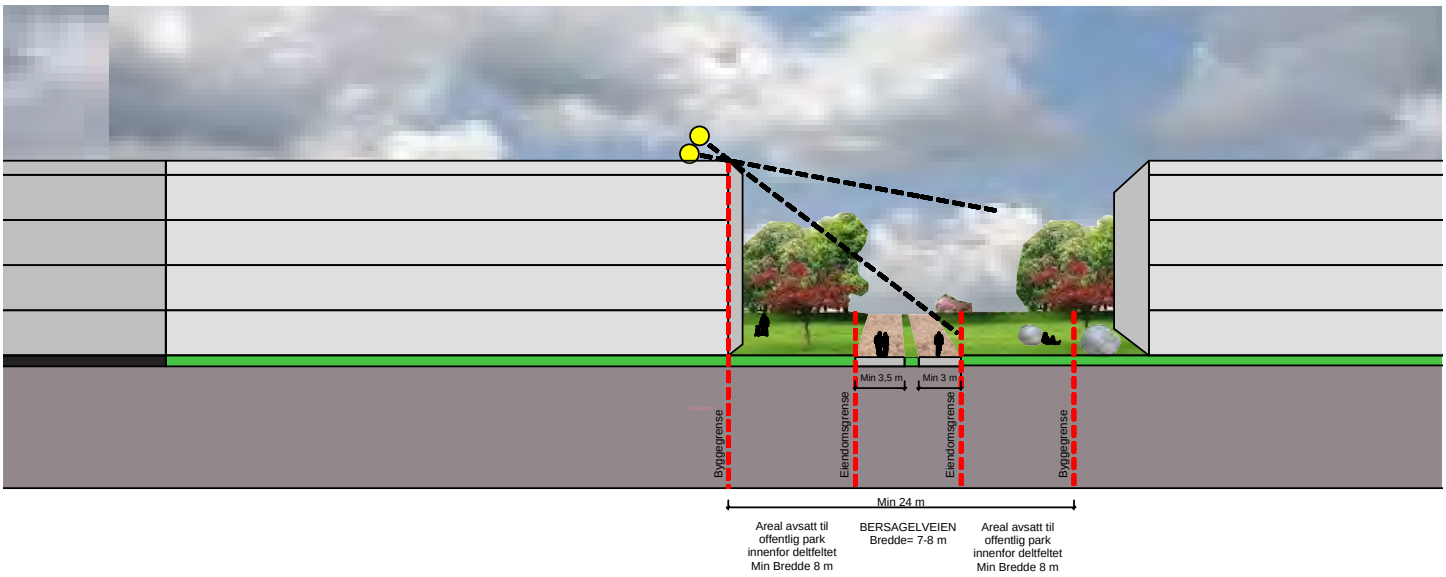
Fotgjengeroverganger

Det foreslås å etablere to nye fotgjengeroverganger over Hillevågsveien, da det er stor avstand mellom de nærmeste krysningene av Hillevågsveien på disse strekningene. Overgang i plan ved Mølleveien er foreslått i detaljplan for Hillevågsveien 24, og erstatter rekkefølgetiltaket med undergang her, som derfor tas ut. Områdeprogrammet foreslår at det også etableres et fotgjengerfelt i Roald Amundsens vei.

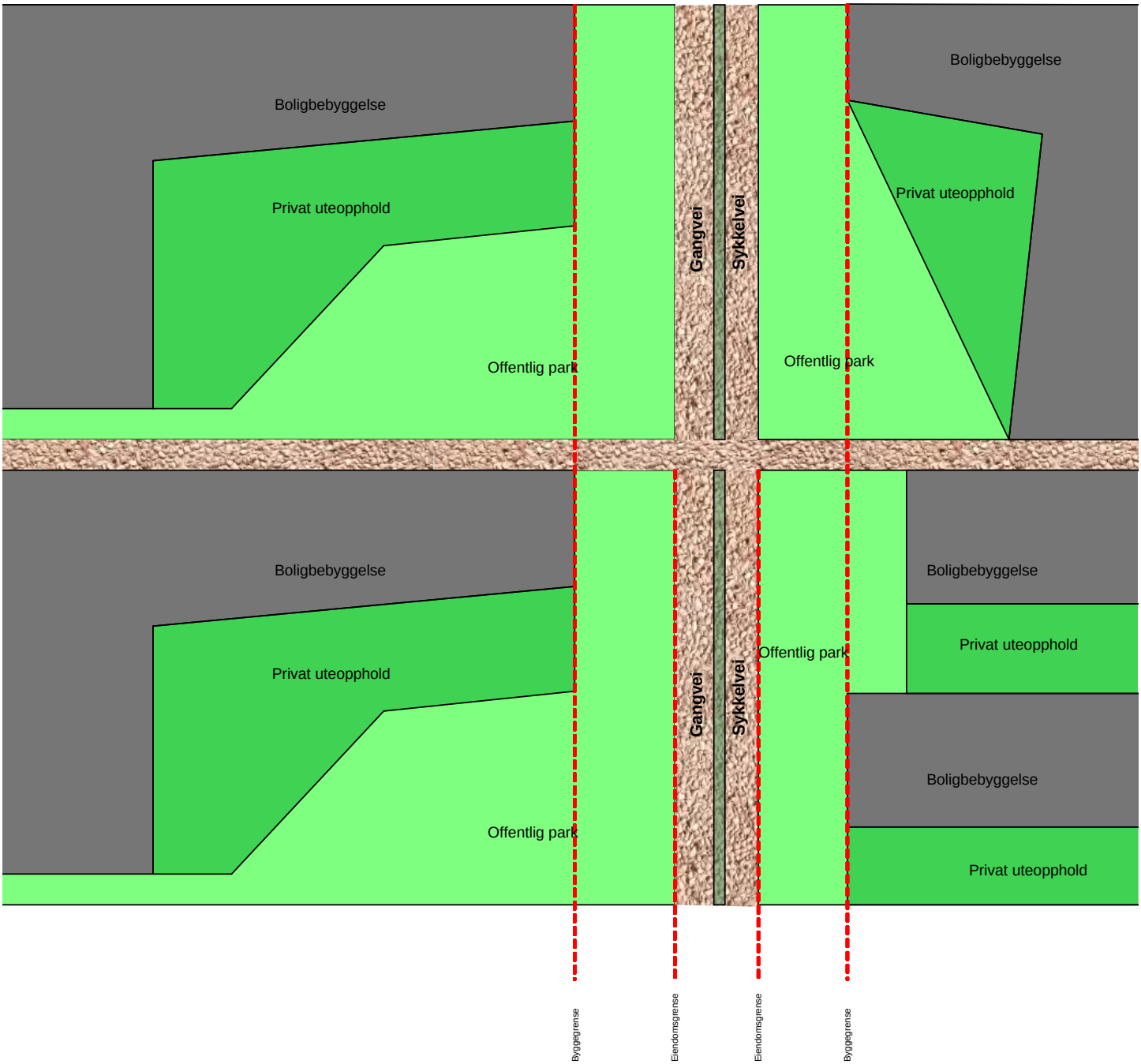
Fotgjengeroverganger på disse stedene vil styrke forbindelsene på tvers i området.

Bilveier

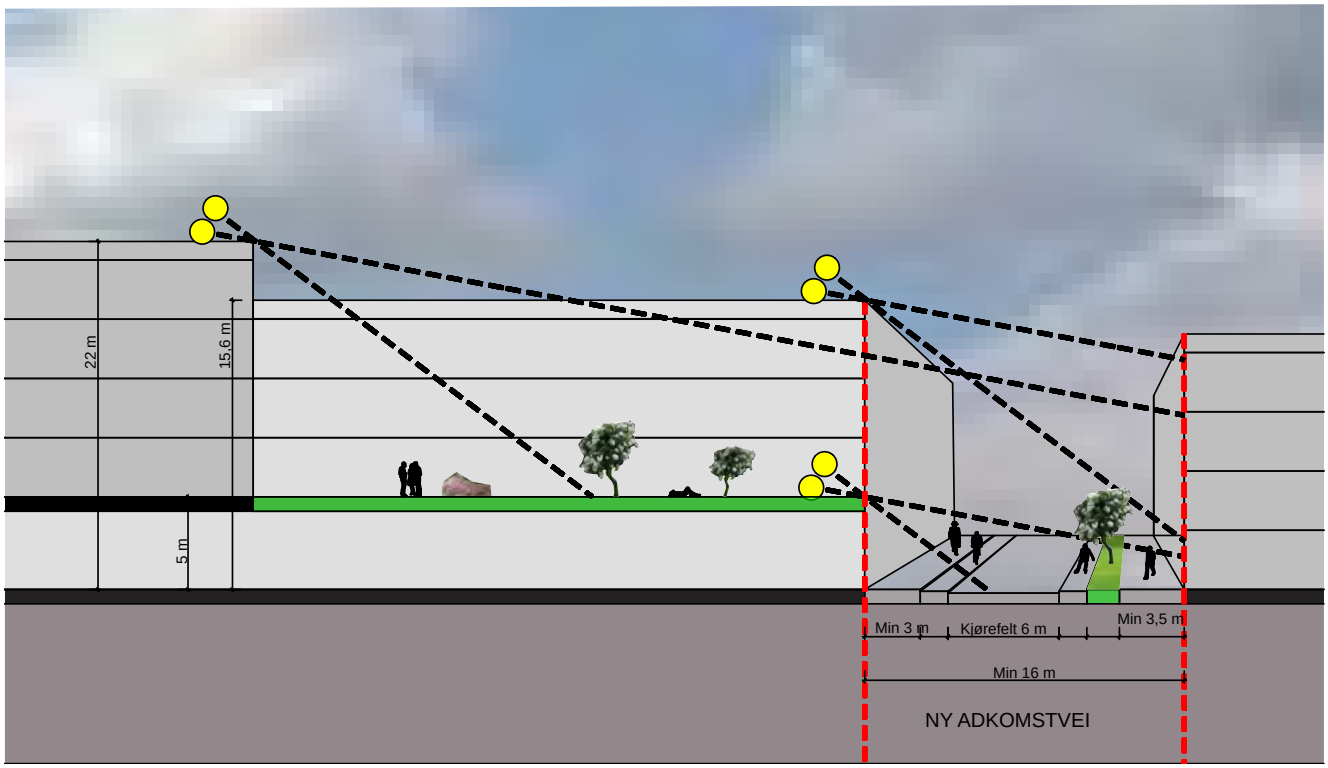
Krysset Haugåsveien – Kvalebergveien rettes opp, veiarmen forlenges og kobles på ny veistruktur. Ny atkomstvei etableres mellom Hillevågsveien og Bergsagelveien over felt H28, H29 og H30. På sikt vil denne veien erstatte Bergsagelveien, slik at parkveien (Bergsagelveien) kan stenges helt for biltrafikk. Hamneveien stenges når ny atkomstvei er etablert.



Prinsippsnitt for grøntdraget *"parkveien"*.



Prinsipp som viser forholdet mellom offentlige og private arealer i *"parkveien"*. Snitt og plan korresponderer.



Prinsippsnitt for ny atkomstvei mellom Hillevågsveien og Bergsagelveien.

Høyre av og høyre på til Sjøhagen fra Hillevågsveien kan opprettholdes, forutsatt at dette kun er atkomst til søndre del av felt H40, og at Sjøhagen stenges for gjennomkjøring. Dette sikrer trygg skolevei og hindrer bil i å krysse parkveien, som betyr at trafikksikkerheten for gående og syklende i grøntdraget prioriteres.

Stengning av Sjøhagen fra Hillevågsveien kan gjennomføres forutsatt at grøntdraget parkveien ikke krysses av bil fra Sandvikveien til Gandsbakken. Atkomst til søndre del av delfelt H40 må sikres. I et slikt alternativ skal Sjøhagen fra Hillevågsveien stenges for all biltrafikk, også varelevering/ cateringvirksomhet til H40.
Det vises også til vurdering av dette i transportnotatet, se s. 56.

Byrom
Byrommene skal fremstå urbane og med en helhetlig utformingsstrategi. Det er viktig at de gis ulike program og tema ved hjelp av vegetasjon og materialbruk som identitetsskapende element. Det skal brukes materialer med høy kvalitet. Mindre byrom som etableres langs Hillevågsveien skal utformes slik at de har bedre solforhold enn ellers i Hillevågsveien.

Tilgjengeligheten til Hillevåg torg (og park) skal bedres ved å bearbeide terrenget ned mot undergangen i sørøstre hjørne av parken. Det skal legges inn en ny atkomstvei fra undergangen her. Dette vil dra parken ned mot undergangen (og gjøre undergangen mer attraktiv) og styrke den grønne forbindelsen til fjordrommet på den andre siden av Hillevågsveien.

Parkeringsanlegg
Dersom det skal plasseres et offentlig, sentralt parkeringsanlegg, er en plassering under terreng innenfor felt H29 og H38 godt egnet.

KONSEKVENSER
Overnevnte tiltak skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer.
Prinsippsnitt for veier skal følges opp.
Det skal lages en helhetlig plan for utforming av «parkveien». Under prosjektering av undergangen under Sandvikveien ble det klart at den måtte flyttes noe mot øst for å få fram nødvendig infrastruktur under bakken. Etablering av parkveien og stenging av Sjøhagen for bil, gjør det lettere å plassere undergangen uten å være i konflikt med teknisk infrastruktur.
Ved nye detaljplaner må det tas tilstrekkelig høyde for endrede forutsetninger ved planlagt nytt veitverrsnitt med midtstilt kollektivfelt (bussvei) fra Haugåsveien og nordover.

Kap 4 | OPPSUMMERING AV TRANSPORTNOTAT

4.1 OPPSUMMERING AV TRANSPORTNOTAT

MÅLSETNINGER:

- **Det skal legges til rette for gående og syklende med et finmasket gang- og sykkelveinett.**
- **Biltrafikken skal skje på myke trafikanters premisser.**
- **Hillevågsveien er bydelens synligste og mest sentrale offentlige rom, og skal utformes som en bygate.**

MÅL
Nasjonal transportplan, Regionalplan Jæren og Stavanger kommune har mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområder. Hillevåg sin lokalisering i byområdet og nærhet til Bussvei2020 og Jærbanen gir området gode forutsetninger for at transporten fra ny utbygging kan tas med transportmidlene gange, sykkel og kollektivtransport. En bilandel på 36 % legges til grunn for området for mål om null vekst i personbiltransport basert på dagens reisevaner i Stavanger og befolkningsveksten som ligger til grunn i forslag til ny kommuneplan. Som følge av dette vil ikke kapasiteten på vegnettet i området bli bygget ut.

Det skal legges til rette for gående og syklende med et finmasket gang- og sykkelveinett. Hillevågsveien er bydelens synligste og mest sentrale offentlige rom, og skal utformes som en bygate.

DAGENS SITUASJON
Fv. 44, Hillevågsveien er hovedvei for bil og hovedtrasé for kollektivtransport gjennom Hillevåg, med grener for trafikk mot E39 gjennom Haugåsveien og Hillevågstunnellen. Disse veiene kanaliserer gjennomgangstrafikk til og fra området. Fv. 44 er del av trasé for Bussvei 2020 med ferdigstilt midtstilt kollektivfelt gjennom hele området. Fv. 44 er også hovedrute for syklister, med etablert sykkelfelt i vegbanen.

Det er i dag et grovmasket nett for gange med få snarveier og et lite attraktivt miljø for fotgjengere.

61% av reisene i Hillevåg er med bil, 7 % med sykkel og 8 % med kollektivtransport. Hillevåg har en høyere bilandel og lavere andel som går enn Stavanger samlet sett.

Ulykkessituasjonen i området viser en klar overvekt av kryssulykker med lettere skader hvor 75% av alle ulykker skjer på fylkesvei i området.

Statens vegvesen vil i løpet av 2015 starte opp regulering av veitverrsnittet i fv. 44 for å etablere midtstilt kollektivfelt fra Haugåsveien til Stavanger sentrum.

FORUTSETNINGER
Consul Sigvald Bergesens vei og Hamneveien forutsettes stengt for gjennomkjøring i henhold til bestemmelse i kommunedelplanen. I tillegg forutsettes det at Gandsbakken stenges mot Sjøhagen iht. gjeldende regulering.

Gjennomgangstrafikk er ikke tatt med i beregningene for trafikkvolum i området. Trafikken vil i løpet av de neste årene bli påvirket i forbindelse med større prosjekter i Stavanger.

Turproduksjon for området er beregnet ut ifra fire forskjellige scenario (eksempel) ved fordeling mellom bolig og næring for transformasjonsområder. Scenario 0 tar utgangspunkt i eksisterende situasjon,

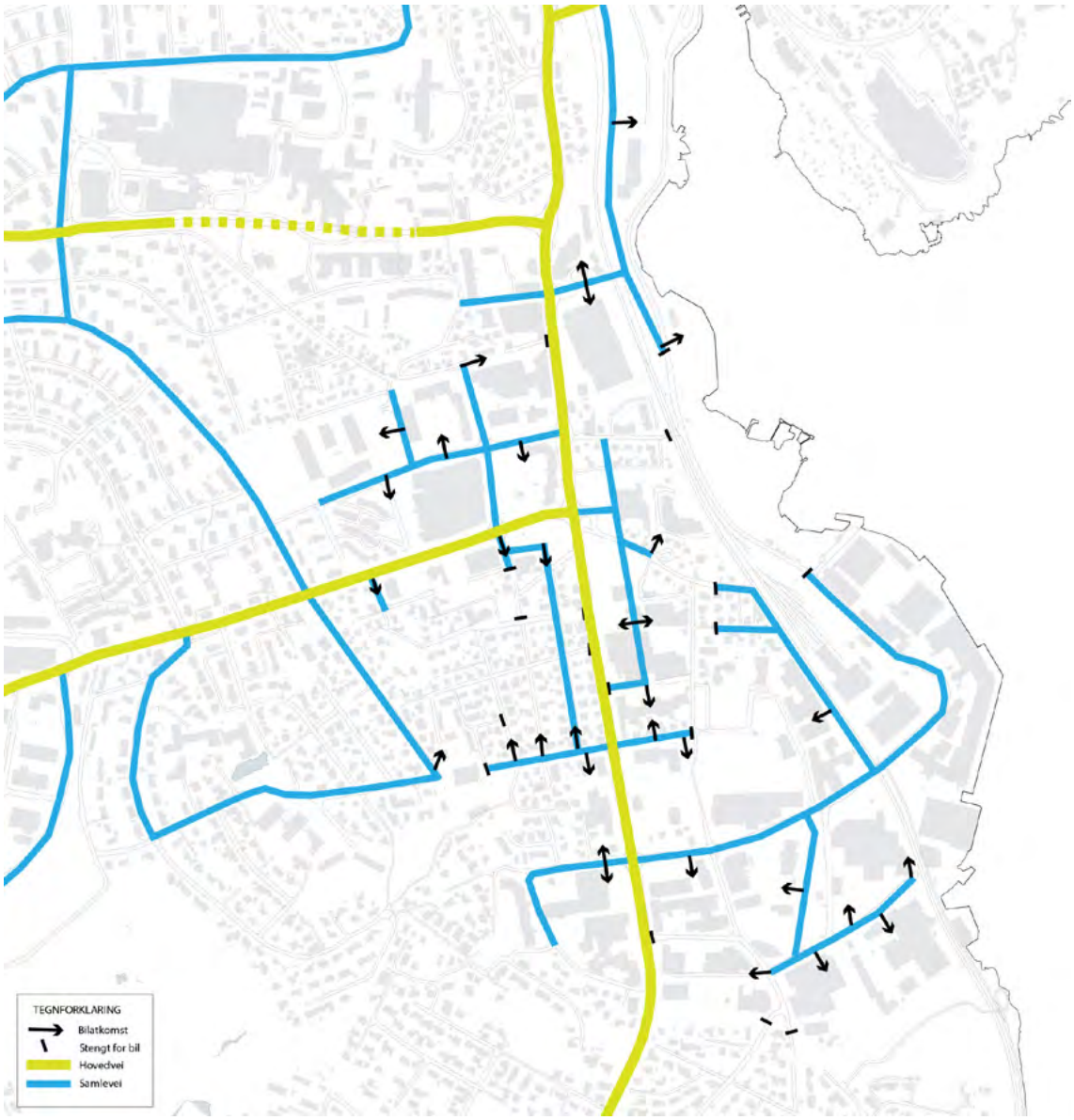
scenario 1 tar utgangspunkt i at 100 % av transformasjon blir omgjort til næring. Scenario 2 forutsetter 100 % bolig og scenario 3 forutsetter 50/50 fordeling mellom bolig og næring. BRA-utnyttelse følger kommuneplanens glideskala. Trafikkvolum fordelt på enkelte veier er ikke beregnet.

ANBEFALINGER

Beregninger for turproduksjon viser at kapasitetsgrensene for overordnet veinett for bil vil bli overskredet i fremtiden med både scenario 1, 2 og 3 med dagens bilandel. Scenario 1 med høyere andel næring enn scenario 2 og 3 genererer mest trafikk. For trafikkavviklingen vil området lettere håndtere scenario 2 og 3 med mindre næring. Nærheten til arbeidsplasser i området og i sentrum innebærer at Hillevåg bør utvikles mer bymessig med en høyere andel boliger. Dette vil styrke miksen mellom boliger og arbeidsplasser i Bybåndet, reduserte reiseavstander og gi grunnlag for økte gang- og sykkelandeler.

For å oppfylle målsetting om null vekst i personbiltransport, bør bilførerandelen være lavere enn 36 % for alle utbyggingsområdene i Hillevåg.

Det skal gjennom mobilitetsplaner som skal utarbeides, gjøres rede for hvordan området løser transporten i henhold til nullvekstmålet med utgangspunkt i anslått reisemiddelfordeling som følger:



Fremtidig veinett og avkjørsler

Bil: 36 %
Bilpassasjer: 7 %
Kollektiv: 20 %
Sykkel: 16 %
Gange: 20 %
Annet: 1 %

Det må sikres god kapasitet for antall fremtidige syklister med eget areal til sykkelveier/-felt på de viktigste forbindelsene med en bredde slik at det er mulig for syklister å passere hverandre i samme sykkelretning.

Det må planlegges et finmasket nettverk for gange. Flere tverrforbindelser i retning øst-vest og diagonale forbindelser anbefales gjennom nye utbyggingsområder. Det anbefales en ny bro for gående og syklende over jernbanen ved Bergsagelveien.

Skal man oppnå målet om lav bilbruk, må parkeringspolitikken være restriktiv. Det anbefales at parkering holdes på nivå med andre sentrale byomformingsområder (0,9 p-plasser pr. 100 m2) og at det innføres felles parkeringsanlegg med sambruk mellom ulike funksjoner. Ved sambruk skal antall parkeringsplasser reduseres.

For å likestille transportformene skal felles parkeringsanlegg ha lik eller lengre gangavstand til målpunktene som holdeplass for kollektivtransport.

Det skal som hovedprinsipp være en adkomst til hvert delområde.

Bilveier
Endringer i utforming av krysset Hillevågsveien x Kvalebergveien: Krysset rettes opp, veiarmen forlenges og kobles på ny veistruktur.

Ny atkomstvei etableres mellom Hillevågsveien og Bergsagelveien over felt H28, H29 og H30. På sikt vil denne veien erstatte Bergsagelveien, slik at Bergsagelveien kan stenges helt for biltrafikk.

Hamneveien anbefales stengt mot fv 44 når ny atkomstvei er etablert fra rundkjøring i Fv 44 og i tilknytning til evt. omforming av eksisterende eneboligområde.
Det etableres grøntdrag kun for gående og syklende i Bergsagelveien og Sjøhagen frem til Gandsbakken/Kråkebergveien.

Tverrsnittet i Hillevågsveien skal utvides for å gjøre det mer attraktivt for gående og syklende, og med bredere fortau og sykkelfelt/-vei. Utvidelsen muliggjør innslag av vegetasjon og møblering, samt tar høyde for noe utvidelse av bussholdeplassene.

Sjøhagen anbefales stengt mot Hillevågsveien, det etableres atkomst via Sjøhagen i øst over grøntdraget («Parkveien») til søndre del av felt H40. Det stilles strenge krav til utforming av krysning, hvor gående og syklende prioriteres og bilen underordner seg.

Det vises også til vurdering av dette i *kap. 3.6 Byrom og fremkommelighe*t, s. 51.

Prinsipp for utforming av veier:
- Det skal i alle detaljplaner tilrettelegges for tosidig fortau i alle samleveier med minimum bredde på 3 meter.
- Prinsippsnitt for veier (se illustrasjon) skal følges opp i kommende reguleringsplaner. Fortau og tilbud til syklister skal utvides og det skal legges til rette for møbleringssone på fortausnivå. Møbleringssonen kan inneholde sykkelparkering, grønt, benker e.l. Sykkelparkering skal vurderes i tilknytning til bussholdeplass innenfor møbleringsonen
- Hele fortausbredden skal være offentlig. Eventuelle arealer til kommersielle formål som servering, reklameskilt og framsetting av varer, skal avsettes ved at fasaden rykkes ytterligere tilbake.
- Parkering og varelevering tillates ikke langs Hillevågsveien.

Krav:
- Overnevnte tiltak skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer.
- Prinsippsnitt for veier skal følges opp.
- Det bør lages en helhetlig plan for utforming av parkveien.

Gangveier
Grøntdraget gjennom Sjøhagen og Bergsagelveien fra Gandsveien til Hamneveien prioriteres for gående og gjøres tilnærmet bilfri som nevnt under

Nye gangveier

«bilveier» ovenfor. Traséen skal ha et grøntpreg og tilrettelegges for gående og syklende. Ny gang- og sykkelbro etableres over jernbanen fra Bergsagelveien til Consul Sigvald Bergesens vei. Det skal tilrettelegges for snarveier gjennom delfelt. Det anbefales også å tilrettelegge for ny gangforbindelse langs jernbanen som en snarvei fra Sandvikveien til Consul Sigvald Bergesens vei.

Nye kryssinger for gående anbefales over fv. 44 i forlengelsen av Roald Amundsens vei og i forlengelsen av Mølleveien.

Kap 5 FØRINGER FOR REGULERINGSPLANER

5.1 BOLIG OG NÆRING

UTREDNINGSBEHOV VED EVENTUELL BOLIGBEBYGGELSE INNENFOR FELT H37, H38, H40, H41 OG H43 (For delfelt-inndelinger, se kart s.23)
Listen er ikke uttømmende, og utredningene skal tilpasses det enkelte delfelt.

- Konsekvensene av boligetableringer i nærheten av dyrefor-bedriftene Felleskjøpet og Skretting skal være tilstrekkelig utredet før nye boliger kan bygges.
- Lukten har et stort og skiftende spredningsfelt, og rammer ikke nødvendigvis de aktuelle delfeltene mer enn andre områder som ligger lenger borte. Det må derfor skilles mellom lukt og andre negative innvirkninger.
- Støy, eksplosjonsfare, støvflukt og anleggstrafikk øker med nærhet til bedriftene og deres atkomstveier. Totaliteten av risiko-momenter og ulemper ved den enkelte planens lokalisering skal utredes.
- Utslippspunktene ligger høyt, og partiklene føres med luftstrømmene. Det er derfor sannsynlig at lukten øker med høyden over bakken. Dersom det er mulig, skal det gjøres lukt-beregninger i nivå med den høyest-liggende boligen innenfor hvert planområde.
- De siste utslipps-rapportene fra Skretting og Felleskjøpet skal følge som dokumentasjon, og settes i sammenheng med boligplanene.
- Det potensielle konfliktnivået mellom bolig og eksisterende industri skal vurderes. Det skal sannsynliggjøres at eksisterende industri ikke har uakseptabel negativ innvirkning på boligmiljøet.

5.2 SOSIAL INFRASTRUKTUR

ANBEFALTE KRAV TIL REGULERINGSPLANER

Barnehage

- Ved alle detaljreguleringer med boliginnslag, skal det innhentes dokumentasjon på at det er tilstrekkelig barnehagedekning fra ansvarlig kommunal myndighet.
- I alle nye planer skal muligheten for å innpasse barnehage vurderes. Det skal innhentes uttalelse om dette fra kommunen før planen kan behandles.

Barneskole

- Ved alle detaljreguleringer med boliginnslag, skal det innhentes dokumentasjon på at det er tilstrekkelig skolekapasitet fra ansvarlig kommunal myndighet.

Kommunale boliger

- I alle detaljreguleringer med boliginnslag, skal muligheten for å innpasse kommunale boliger eller andre offentlige funksjoner vurderes. Dette skal avklares med kommunen før planen kan behandles.

5.3 GRØNNSTRUKTUR

PLAN

- Det skal utarbeides en overordnet opparbeidelsesplan/formgivingsveileder for grøntdraget «parkveien», som skal angi prinsipper for programmering og utforming, tverrsnitt og vegetasjon. Denne planen skal legges til grunn ved opparbeidelse av de ulike delstrekningene og sikre en sammenhengende, enhetlig utforming.
- Rekkefølgetiltak 2, grøntareal H45 Hamnevika: I reguleringsplan for området skal det settes krav om en helhetlig opparbeidelsesplan for området. Denne planen skal fortrinnsvis utarbeides av Park eller ved arkitektkonkurranse hvor kommunen har lagt føringer.
- Det skal utarbeides en opparbeidelsesplan som skal ligge til grunn for gjennomføring av rekkefølgetiltak F, oppgradering av Kvalebergparken. Planen skal bygge på overordnet ideskisse for området, utarbeidet av BMU Park.
- Det skal utarbeides en opparbeidelsesplan som skal ligge til grunn for gjennomføring av rekkefølgetiltak H, oppgradering av grøntareal med ny turvei ved Hillevåg kirke. Ved ny regulering av kirken og barnehagen, skal grøntarealet inkluderes i dette planområdet og deler av parkeringsarealet skal inngå i grøntarealet.
- Det anbefales at det utarbeides en overordnet grønnstrategi for området, som skal angi prinsipper for programmering og utforming av de grønne arealene innenfor planområdet.

UTFORMING AV PARKER OG LEKEPLASSER

- Ulik karakter. Parker skal legge til rette for forskjellige aktiviteter i forskjellige områder for å gi et rikt aktivitetstilbud. (Eksempelvis områder for eldre trim, sport, lek, bading og klatring i trær.) Arealene skal tilpasses ulike aktiviteter og aldersgrupper og ha rolige og mer aktive soner der det er mulig med slik variasjon.
- Naturelementer. Vegetasjonen skal være variert i ulike høyder for å skape en variasjon av romdannelser og åpne rom. Store trær er en ressurs og en berikelse i parker, og ved innpassing av slike trær, som for eksempel bøk, bør disse plasseres i god avstand fra bebyggelse og det må avsettes tilstrekkelig med areal rundt.
- Ved utforming av nye lekeplasser og parker, skal det tas utgangspunkt i stedegne kvaliteter og naturelementer. Eksisterende naturkvaliteter som berg og stedsspesifikk vegetasjon, skal inngå som del av ny opparbeidelse av parker og lekeplasser for å ivareta områdets karakter. Naturlige terrengformasjoner skal ivaretas så langt det er mulig.
- Møteplasser. Det skal legges til rette for ulike typer møteplasser.
- Gangveier. Det skal legges til rette for gangveier som gir lett fremkommelighet og er av høy estetisk kvalitet (separert fra syklende).
- Belysning. Grøntområdene skal ha god nattbelysning som fremmer trygghet hele året.
- Klima. Grøntområdene skal orienteres og planlegges slik at de har best mulig solforhold og at det legges til rette for lune soner for opphold.

UTFORMING AV FRIOMRÅDET I HAMNEVIKA

- For hele området skal det etterstrebes å ivareta naturelementer som kystlinje med svaberg, knauser og viltvoksende vegetasjon.
- Det kan vurderes innarbeidet maks. 1 ballfelt og 1 sentralt lekefelt langs Consul Bergesens vei.
- Sykkeltilbud (hovedrute) og gangtilbud skal inngå i reguleringen av området og

opparbeides sammen med tiltaket.

- Støyskjerming av friareal mot jernbane skal vurderes i reguleringsplanen, og skal plasseres mellom jernbanen og Consul Sigvald Bergesens vei, fortrinnsvis ved terrengbearbeiding.
- Ny gang- og sykkelbro til Hamnevika: Der broen møter terrenget, løses ramper ved terrengbearbeidelse.
- Opparbeidelsen av tiltaket kan deles opp i flere etapper.

VANN OG AVLØP

- Til førstegangsbehandling av alle reguleringsplaner i området skal det utarbeides en rammeplan for vann og avløp for området som skal reguleres. Denne rammeplanen skal baseres på føringer i den overordnede rammeplanen, og vise hvordan vann og avløp håndteres i det aktuelle feltet/området, inkludert overvannshåndtering og flomveier.
- Det skal sikres tilstrekkelig areal for overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og vegetasjon. Areal for overvannshåndtering skal inngå som del av felles uteoppholdsareal/ lekeareal, der opparbeidelse av dette ikke er i konflikt med overvannshåndteringen. Arealbruksendringer skal ikke medføre økt overvannsbelastning på eksisterende system.

BLÅGRØNNE KVALITETER

- For alle planer og byggetiltak skal det sikres at blågrønne kvaliteter blir ivaretatt. Det skal sikres tilstrekkelig areal for lokal overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og stedstilpasset vegetasjon. Areal for overvannshåndtering kan inngå som del av felles uteoppholdsareal, der opparbeidelse av dette ikke er i konflikt med overvannshåndteringen.
- I alle planer og byggetiltak anbefales blågrønne kvaliteter sikret i henhold til Stavanger kommunes til enhver tid gjeldende norm for Blågrønn faktor (BGF). Den til enhver tid høyeste anbefalte blågrønne faktoren skal legges til grunn for planer i Hillevåg.
- Det skal stilles strenge krav til kvaliteten og utformingen av blågrønne flater, spesielt i parker og byrom, som skal fremstå frodige og grønne.

5.4 SIKTLINJER

ANBEFALTE KRAV TIL REGULERINGSPLANER

- Utpekte siktlinjer skal legges til grunn og innarbeides i nye og pågående planer. Dette skal dokumenteres gjennom visualiseringer fra aktuelle ståsteder.
- Ny bebyggelse skal ta hensyn til og ikke forstyrre siktlinjene i området.

5.5 BEBYGGELSESTRUKTUR

KRAV TIL NY BEBYGGELSE

- Ny bebyggelse skal ikke forringe kvalitetene i eksisterende boligområder eller offentlige arealer. Den skal ikke redusere mulighetene for framtidig boligutvikling på omkringliggende tomter. Det er ikke akseptabelt at eksisterende eller planlagte uteoppholdsarealer skyggelegges av nye prosjekter, hverken på formiddag eller ettermiddagstid. Dersom ny bebyggelse endrer solforholdene for eksisterende boliger eller regulerte/planlagte prosjekter omkring, skal det redegjøres for hva dette medfører, og vises til kompenserende tiltak.
- Hillevåg skal ha et urbant preg og nye bygg skal plasseres og utformes slik at det enten skaper en gate eller en offentlig plass. Bebyggelse og omkringliggende areal skal gis en bevisst utforming, slik at det fremstår tydelig enten privat eller offentlig. Privat areal skal fortrinnsvis avgrenses med annet enn gjerder.
- Ingen fasader skal utformes som baksider.
- Fasadene skal ha en detaljrik og gjennomtenkt utforming for å markere innganger, vinduer, begynnelse og avslutning for å gjøre bygget mer lesbart. Dette bryter i tillegg opp fasaden og resulterer i en mindre massiv vegg mot gaten. Identiske fasadeuttrykk på nabobygg skal unngås. Ved prosjekter med flere bygg skal fasadeuttrykket varieres, fortrinnsvis hver 15. meter.
- Det skal stilles høye krav til materialbruk og detaljering. Visualiseringer og materialbeskrivelser skal innarbeides i reguleringsplanene og sikres i bestemmelsene.
- Parkering skal legges under bakken. Innendørs parkeringsareal skal ikke ligge på grunnplanet eller ha fasade mot offentlige ferdselsårer eller sjøpromenade. Parkeringsramper skal løses innad i bygget og ikke påvirke utendørs areal.
- Bygget skal i størst mulig grad tilpasses og følge terrenget, og ikke skape forskansningsmurer mot veier og nabotomter.
- Der næringsbebyggelse grenser mot boligbebyggelse, skal boligene skjermes mot varelevering og støyende virksomhet. Denne type funksjon skal fortrinnsvis legges innendørs eller i sidegate.
- Ny bebyggelse bør utformes mest mulig fleksibelt for å kunne takle bruksendringer gjennom byggets levetid.
- Sambruk, i form av felles parkeringsanlegg, adkomstsituasjon, søppelhåndtering (nedgravde kontainere), varelevering eller andre funksjoner skal vurderes i hver plan og i hvert delfelt.

KRAV TIL UTFORMING AV BEBYGGELSE LANGS HILLEVÅGSVEIEN

- Hillevågsveien skal ha sol på fortauene formiddag og ettermiddag, for å gjøre det attraktivt for gående. Langs hvert delfelt skal det være sekvenser som har bedre solforhold enn resten av strekningen, for å legge til rette for attraktive byrom. Bebyggelsen her skal utformes slik at det minimum er sol til kl. 18.00 21. juni, og til kl. 15.00 21. mars.
- Første etasje skal forbeholdes publikumsrettet virksomhet. Det tillates ikke bolig på bakkeplan mot veien.
- Lokaler med fasade mot Hillevågsveien skal legge hovedinngang mot denne veien.
- Brutto etasjehøyde fra gulv til gulv i 1. etasje skal være minimum 5 m.
- Fasade mot vei skal utformes slik at aktiviteten på innsiden av bygningene kommer til uttrykk.

- Utforming av gateløpet skal ta utgangspunkt i den menneskelige skala. En rik utforming av bygg og urbane møbler motvirker kjedelige og monotone gateløp. Byggets møte med fortauet skal vies oppmerksomhet.
- Lange bygningsvolum kan skape kastevinder og korridoreffekt. Det skal redegjøres for hvordan bebyggelsen påvirker lokalklimaet i gateløpet og eventuelle tiltak for å bedre situasjonen.
- Kvartalsstørrelsen skal normalt ikke overskride 70 m.
- Hvert kvartal skal brytes opp i flere sekvenser med variert utforming og bredder.
- Utkragede balkonger mot Hillevågsveien tillates ikke.

UTFORMING AV BEBYGGELSE LANGS NY ADKOMSTVEI, SOM ERSTATTER BERGSAGELVEIEN

- For utforming av veien skal prinsippsnitt i områdeprogrammet legges til grunn. (se kap. 3.7)
- Bebyggelsen på vestsiden av veien skal trappes ned mot boligbebyggelsen for å oppnå tilfredsstillende solforhold, som ivaretar å ha ren bolig på østsiden av veien.
- Ingen fasader skal skyggelegges før tidligst etter kl. 17.00 21. juni. Sekvenser skal ha bedre solforhold.

BOLIGBEBYGGELSE

Bygg/Arkitektur

- Som hovedregel skal alle boliger være gjennomgående eller ha dagslys fra minst to himmelretninger. Minst en av fasadene bør være sør- eller vestvendt.
- Det skal redegjøres for antall soltimer i døgnet for boligen med færrest antall soltimer i prosjektet.
- Boliger på grunnplan skal ha privat uteareal som ikke overskygges av overliggende balkonger.
- Bebyggelsen skal være av høy materiell kvalitet. Materialene skal benyttes på en slik måte at det gir relieff og struktur i fasadene, som er viktig for å få en forståelse av skala. Det skal legges vekt på materialer som eldes med estetisk kvalitet, som tre og tegl.
- Fasaden skal ha et aktivt forhold til gateplan og ikke bestå av monotone veggflater uten vindu.
- Grunnplanet skal forbeholdes primære funksjoner som bolig og fellesareal.

Boligtyper og –størrelser

- I området som helhet skal det være en variasjon av boligtyper og leiligheter tilpasset forskjellige husholdningsstørrelser. Detaljplaner med boligformål skal ha bestemmelser som fastlegger sammensetningen innenfor egen plan. Boligsammensetningen innenfor hver detaljplan skal vurderes opp mot boligsammensetningen i området totalt sett.
- I alle nye boligprosjekter skal minst 40 % av boenhetene være større enn 80 m2 og ha 3 rom eller flere.
- 80 % av boenhetene skal være større eller lik 55 m2 BRA.
- Det tillates ikke ettroms leiligheter. Toromsleiligheter skal være minst 45 kvm BRA.
- For å hindre et homogent område bestående utelukkende av leiligheter i blokk, skal enkelte områder forbeholdes rekkehusbebyggelse. Dette kan enten være ordinære rekkehus, eller rekkehusleiligheter over to eller tre plan, med ordinære leiligheter over. Egnede steder for disse boligtypene er områdene inn mot parkvei og grøntdrag. Rekkehus er en arealeffektiv boligform som er særlig egnet i overganger mot eksisterende småhusbebyggelse og opp mot mindre grøntarealer hvor sol er en kritisk faktor. Boligtypen er særlig attraktiv for barnefamilier som ønsker eneboligens særtrekk, men som gjerne vil bo sentralt.

Utearealer

- Ved boliger på bakkeplan skal det være et lesbart skille mellom offentlig og privat uteareal, fortrinnsvis med skulpturering av terreng og bruk av vegetasjon. Langs gateløp bør boligens 1. etasje bygges opp i høyden for visuelt å skille boligareal fra forbipasserende på gatenivå.
- Felles (private) uteoppholdsarealer skal ligge samlet, med gode solforhold, og skal ha mest mulig sammenhengende vegetasjonsflater som innbyr til bruk. Arealene skal utformes med høy kvalitet og variasjon i bruk av belegningsmaterialer og vegetasjon. De skal ikke plasseres på restarealer omgitt av parkering og trafikk. En underinndeling og spesifisering av rommet til ulik bruk, gir mulighet for flere typer opphold samtidig, sosialt og privat.
- Det bør også legges til rette for lek og skjermede uteaktiviteter under tak.

Vurdering av fortettingspotensiale og retningslinjer for delfelt med eksisterende boligbebyggelse

(For delfelt-inndelinger, se kart s.23)

Felt H5, H11, H18 og H22 – Boligområder vest for Hillevågsveien

Dette er etablerte boligområder som består av småhusbebyggelse med grønne hager og rolige boliggater. Feltene vil komplettere boligtilbudet i området og vil bidra til større variasjon i befolkningssammensetningen.

- Områdene vurderes ikke som aktuelle for større transformasjon, med unntak av tomter langs Haugåsveien og østlige deler av felt H5, som kan fortettes moderat. Ved tiltak i H5 skal det etableres nord-sørgående gangveier gjennom feltet.
- Dersom flere tomter slås sammen og fortettes, skal det gis noe tilbake til området i form av offentlig tilgjengelig lekeareal.

H19 – Trehusrekken mellom Hillevågsveien og Bispeladegård

Denne trehusrekken utgjør siste rest av den typiske bygningstypen som lå langs Hillevågsveien på 1900-tallet. Bebyggelsen er organisert i samme rektangulære gatestruktur som bakenforliggende boligområde. Bebyggelsen er dårlig egnet til å beskytte arealene bak mot støy og støv fra den økende biltrafikken i Hillevågsveien, noe støyskjermene som er satt opp mellom husene bekrefter. Utnyttelsen er relativt lav, og bebyggelsen framstår i dag noe nedslitt. Det vurderes at denne bebyggelsesstrukturen ikke er godt nok tilpasset dagens situasjon. Ny bebyggelse må i tilstrekkelig grad tilpasses bakenforliggende småhusbebyggelse, samtidig som den skal bygge opp om Hillevågsveien som en urban gate.

Fortettingsprosjekter med bolig mot Hillevågsveien kan tillates på følgende premisser:

- Prosjektene skal gå over hele kvartalsdybden, dvs. at det inkluderer minst en tomt som ligger mot Bispeladegård. Dette for å oppnå tilfredsstillende forhold for bolig, som f.eks. størrelse og solforhold for uteoppholdsarealene.
- Hele kvartalene skal reguleres under ett og vise en helhetlig løsning for ny bebyggelse.
- Som prinsipp skal det kun etableres en atkomst per kvartal. Bebyggelsen skal ha felles parkeringsløsning under terreng og felles avfallsløsning i form av nedgravde containere.
- Atkomst skal fortrinnsvis etableres fra Bispeladegård. Tverrgatene kan eventuelt vurderes.
- Det skal ikke etableres støyskjermer mot vei. Bygningskroppen skal fungere som skjerming mot trafikkstøy fra vei. Støyskjermene som i dag stenger gateløpene skal fjernes når ny bebyggelse etableres.
- 1. etasje mot fv. 44 skal ikke inneholde bolig, og skal ha åpne og aktive fasader. Brutto etasjehøyde fra gulv til gulv i 1. etasje skal være minimum 5 m.
- 30 m2 uteoppholdsareal per boenhet skal ivaretas på terreng.

- Utkraging over byggelinjer mot fortau i Hillevågsveien tillates ikke.
- Utbyggingen kan skje over flere byggetrinn, men overnevnte punkter skal være ivaretatt i hvert trinn.
- Ren næringsbebyggelse kan etableres uten at prosjektet går i hele kvartalsdybden. Kvartalene må likevel reguleres samlet.

De generelle retningslinjene for ny bebyggelse i Hillevåg og langs Hillevågsveien gjelder også for denne bebyggelsen. Anbefalingene skal legges til grunn og innarbeides i kommende planer. Der det er ønske om å bygge etter gjeldende plan som ikke ivaretar disse, bør det legges ned midlertidig forbud mot tiltak og lages ny reguleringsplan.

Felt H28, H31, H33, H39 - boligområder vest for Hillevågsveien

Dette er relativt små felt på østsiden av Hillevågsveien, bestående av småhusbebyggelse. Feltene ligger omkranset av nærings-/transformasjonsområder. De omtales hver for seg under:

H28

13 bolighus med til sammen 15 boenheter og ett leilighetsbygg nærmest veien med 5 boenheter og næring på gateplan. Bebyggelsen langs fv. 44 er dårlig tilpasset trafikksituasjonen i Hillevågsveien. Her anbefales en tettere struktur som kan skjerme eksisterende eller nye boliger bak. Regulering av Fv. 44 vil legge føringer for disse. Det er en fare for at dette boligfeltets kvaliteter vil svekkes mellom to skalamessig dominerende nye prosjekter. Så lenge bebyggelsen ligger her, skal nye naboprosjekter tilpasses denne.

- Ved en eventuell fortetting og omforming av delfeltet skal det utarbeides felles plan.

H31 - nord for Kvalebergveien

8 bolighus/småhus med til sammen 10 boenheter. Området framstår fragmentert og kan med fordel transformeres med kombinasjon lavblokker og rekkehusbebyggelse. Ved fortetting skal det lages en utbyggingsplan som viser fortetting av hele sonen. I utbyggingsplanen skal det innarbeides en atkomstvei til ny gang- og sykkelbro over jernbanen til Hamnevika og en grønn gangforbindelse gjennom området i nord-sør-retning.

- Ved en eventuell fortetting og omforming av delfeltet skal det utarbeides felles plan for området nord for Kvalebergveien.
- Ved fortetting og omforming, skal adkomst på sikt løses via ny atkomstvei bak Flintegata (langs jernbanen). Kvalebergveien blir stengt for gjennomkjøring av nytt parkdrag («parkveien»).

H31 - sør for Kvalebergveien

21 bolighus med til sammen 31 boenheter. Området framstår som et eget lite nabolag, hvor antall boliger, feltets form, topografi og beliggenhet hindrer fragmentering. Eksisterende bebyggelse kan bidra til å berike i en ny situasjon der det vil være overvekt av kompakt bebyggelse, som lavblokker. Bebyggelsen kan beholdes med dagens struktur.

- Ved fortetting og omforming av delfeltet skal det utarbeides felles plan for området sør for Kvalebergveien.
- Ved fortetting og omforming, skal adkomst løses via ny atkomstvei bak Flintegata (langs jernbanen). Kvalebergveien blir stengt for gjennomkjøring av nytt parkdrag («parkveien»).

H33

7 bolighus/småhus med til sammen 11 boenheter. Feltet er lite og svekket, da det vil bli liggende mellom skalamessig dominerende prosjekter.

Det vil kunne bli aktuelt å transformere. Så lenge bebyggelsen ligger her, skal nye naboprosjekter tilpasses denne.

- Ved en eventuell fortetting og omforming av delfeltet skal det utarbeides felles plan.
- Eventuell ny bebyggelse skal tilpasses Kvaleberg skole og Kvalebergparken.

H39

3 småhus, alle fraflyttet. Delfeltet er regulert til skoleformål, og forbeholdt framtidig utvidelse av Kvaleberg skole.

5.6 BYROM OG FREMKOMMELIGHET

UTFORMING AV VEIER

- Det skal opprettes hyppige, offentlig tilgjengelige, gangveier inn i området på hver side av veien.
- Det anbefales å legge inn et fysisk skille mellom fortau og kjørefelt. Skillet kan gjerne være bygget noe opp i høyden og inneholde vegetasjon som beskytter mot støy og støv, samtidig som den virker romdannende.
- Det skal tilstrebes en høyere grønnfaktor enn i dag.
- Det kan tilrettelegges for plassdannelser og torg for opphold i forbindelse med naturlige samlingspunkt/stoppested foran og mellom bygninger. Gateløpet skal tilrettelegges for at syklister og fotgjengere skal kunne stoppe opp og oppholde seg utenfor bygg.
- Ulike materialer skal brukes bevisst for å skille mellom de ulike trafikantgruppene.
- Hele fortausbredden skal være offentlig. Eventuelle arealer til kommersielle formål som servering, reklameskilt og framsetting av varer, skal avsettes ved at fasaden rykkes ytterligere tilbake.
- Parkering og varelevering tillates ikke langs Hillevågsveien.
- Utforming av gateløpet skal ta utgangspunkt i den menneskelige skala. En rik utforming av bygg og urbane møbler motvirker et monotont gateløp og gjør det attraktivt. Byggets møte med fortauet skal vies oppmerksomhet.
- Lange bygningsvolum kan skape kastevinder og korridoreffekt. Det skal redegjøres for hvordan bebyggelsen påvirker lokalklimaet i gateløpet og eventuelle tiltak for å bedre situasjonen.

UTFORMING AV OFFENTLIGE PLASSER

- En plass skal være definert av omkringliggende bygg og elementer
- Plassens vegger skal gi ly for vind og modelleres for best mulig solforhold.
- Byrommene skal under-inndeles og gis en urban møblering. Spesiell oppmerksomhet skal vies byrommenes kanter, hvor mennesker gjerne oppholder seg, stående eller sittende.
- Byrommet bør avgrenses av åpne, aktive fasader med handel eller andre offentlige funksjoner som viser og tilfører aktivitet.
- Det skal stilles høye krav til materialbruk og detaljering.

PARKERINGSANLEGG

- Felles parkeringsanlegg med sambruk av parkeringsplasser skal vurderes i alle nye planforslag.

- Et eventuelt parkeringsanlegg innenfor felt H29 skal legges under terreng. Der fasadene blottes, skal det stilles høye krav til arkitektonisk kvalitet, materialvalg og utforming. Takflatene skal ha vegetasjon, og det skal vurderes å etablere offentlig tilgjengelig park her. Det kan også vurderes å innpasse ballfelt på taket. Siktlinjene og angitte kotehøyder i områdeprogrammet skal ivaretas.
- Parkeringsanlegg her skal være offentlig tilgjengelig.

TRANSPORT

- For delfelt som ligger langs Bergsagelveien og Sjøhagen, hvor nytt grøntdrag (parkveien) er angitt, skal veiarealet tas med i nye planer. Veien stenges, og det etableres separat gang- og sykkelvei med parkbelte.
- For å oppfylle målsetting om null vekst i personbiltransport, skal det ved nye planer utarbeides mobilitetsplaner som tar utgangspunkt i en bilførerandel som er lavere enn 36 %.
- Mobilitetsplanene skal følge anslått reisemiddelfordeling beskrevet i oppsummering av transportnotatet, se kap. 4.
- For andre krav til detaljplaner, se oppsummering av transportnotatet.