KVALITETSPROGRAM

PLAN 2424 : MADLA-REVHEIM

DEL II - PRINSIPPER FOR DETALJREGULERINGER

30.11.2017

STAVANGER KOMMUNE

UTARBEIDET AV

STAVANGER KOMMUNE

Kultur og byutvikling - byplanavdelingen

KONSULENTER

Utarbeidelse av illustrasjonsplan og kvalitetsprinsipper for bebyggelse:
COBE
DRMA AS

Utarbeidelse av blågrønn visjonsplan samt kvalitetsprinsipper for blågrønn struktur:
RAMBØLL LIVABLE CITIES LAB
v/Herbert Dreiseitl

Utarbeidelse av energistrategi:
SIVILARKITEKT MNAL HARALD N. RØSTVIK AS

DEL II
INNHOLDSFORTEGNELSE

KVALITETSPRINSIPPER FOR DELOMRÅDENE 5
BEBYGGELSESPRINSIPPER FOR NABOLAGENE 7
DELFELT B2 8
DELFELT B3B+C 10
DELFELT B3A 12
DELFELT B4 14
DELFELT B5+B6 16
DELFELT B1+B7+B8+S1 LOKALSENTERET 18
LOKALSENTERET 21
PRINSIPPER FOR LOKALSENTERET 23
BEBYGGELSESPRINSIPPER 25
KANTSONER 27
KVARTALSSTRUKTUR 28
PRINSIPPER FOR BEBYGGELSE 29
BEBYGGELSESSTRUKTUR 31
BEBYGGELSESSTRUKTUR OG BEPLANTNING 32
KVARTALET 33
MATERIALER OG BEPLANTNING 35
MOBILITET 37
ET FLEKSIBELT TRANSPORTSYSTEM 38
REGIMENTVEIEN - SAMLEGATE 39
O_V1 - DEN NYE OSMUND REVHEIMS VEI - SAMLEGATE 40
O_V2 - "TRESKE-RINGEN" - SAMLEGATE 41
O_V3 - KOMPANI LINGES VEI - SAMLEGATE/TURVEI 42
O_V4 - "NY ALVASTEINSVEIEN" - SAMLEGATE 43
TURVEIER 44
LANDSKAPSPLANEN 47
LANDSKAPSPLANEN 48
OPPFØLGINGSPUNKTER 49
ILLUSTRASJONSLISTE 51

Madla-Revheim er et av de største gjenværende utbyggingsområdene i Stavanger. I Kommuneplan 2010-25 er området regulert til hensynssone med krav om felles plan. Planprosessen startet i 2011, og planprogrammet ble vedtatt i 2012.

Planprogrammet setter føringer om utarbeidelse av et kvalitetsprogram for utviklingen av området. Dette dokumentet bygger på disse føringene, men er utvidet med emnet tematikk for å sikre en helhetlig og kvalitativ utvikling av området på tvers av fagområder og i et langt tidsperspektiv.

Det har vært viktig å ivareta en tverrfaglig planprosess, og et hovedpoeng å arrangere workshops og tilrettelegge for en samordnet prosess der konsulenter, utbyggere og kommunen har kunnet spille på hverandres spisskompetanse.

Hensikten er å belyse historikk, prosess og kvalitetsprinsipper som ligger til grunn for planforslaget.

Kvalitetsprogrammet inneholder strategier og prinsipper for blågrønne løsninger, fornybar energi, mobilitetsløsninger, 10-minuttersbyen og utforming av bebyggelse, gater og byrom. Kvalitetsprinsippene skal bidra til å sikre utviklingen av et godt bomiljø.

Del 1 omhandler prinsipper og dokumenterer prosessen for områdereguleringen. Del 2 omhandler mer konkrete prinsipper for utarbeidelse av detaljreguleringer.

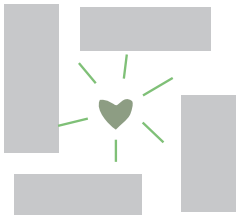
Kvalitetsprogrammet supplerer reguleringsbestemmelsene og er veiledende for utarbeidelse av detaljreguleringer med tilhørende formingsveiledere. Løsningene i kvalitetsprinsippet gir rom for fleksibilitet i den videre prosessen. Hovedmålet er at de kvalitative prinsippene skal følges opp, konkretiseres og dokumenteres.

B1+B7+B8+S1
B6
B5
B4

KVALITETSPRINSIPPER FOR DELOMRÅDENE

B5 OG B6
S1, B1, B7 OG B8
B4
B3 A
B3 B OG C
B2

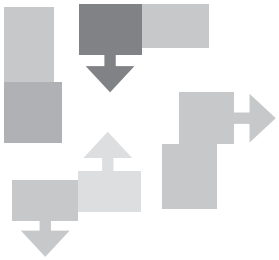
BEBYGGELSESPRINSIPPER FOR NABOLAGENE



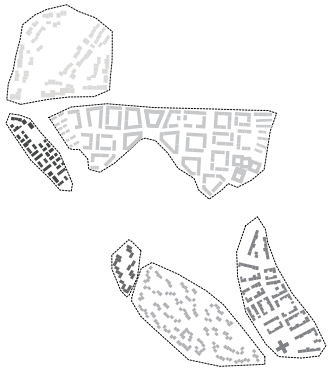
ORGANISERING I TUN

VARIASJON I HØYDER

ULIKE FASADEUTTRYKK

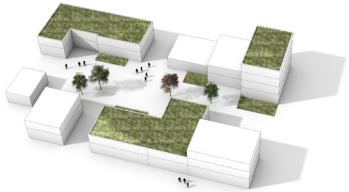


FORSKYVNING I PLAN

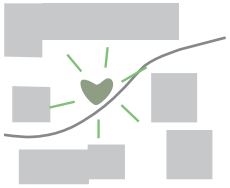


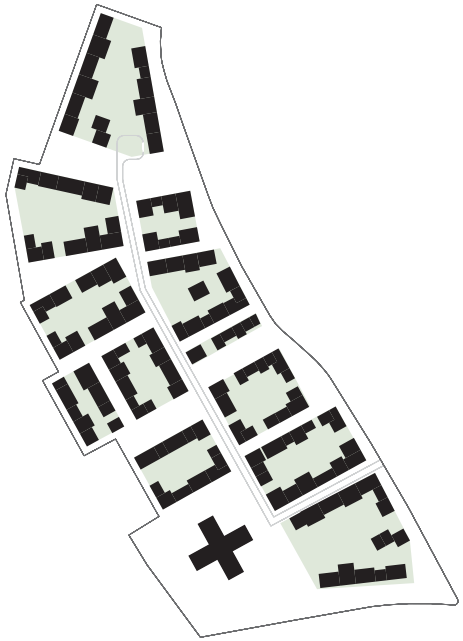
EGEN NABOLAGS-IDENTITET

DELFELT B2

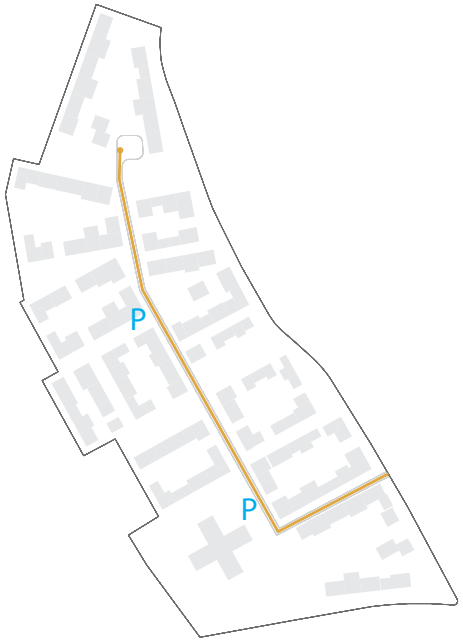


Rekketun / kvartal

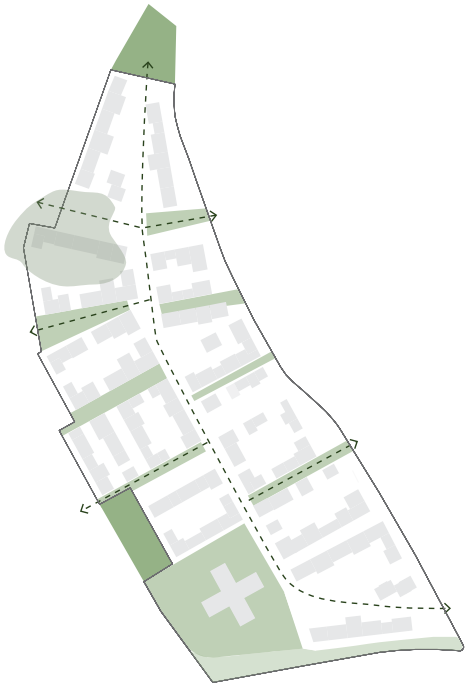




BEBYGGELSESSTRUKTUR / TUNDANNELSE



INFRASTRUKTUR OG PARKERING



LANDSKAP, STIFORBINDELSER OG SOSIALSTRUKTUR

KULTURLANDSKAP

IDENTITET
SIKTLINJER
VIND

O_LEK 1,4 OG 5

MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV

EKSISTERENDE BOLIGER

IVARETA BOMILJØ
GODE FORBINDELSE TIL GRØNNSTRUKTUR
TILPASSE BOLIGSKALA

SYKKEL/GANG

STRUKTUR
FORBINDELSER

MOBILITETSPUNKT

PLASSERING
OVERGANGER
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG REGULERINGSBESTEMMELSENE

BEBYGGELSE

STRUKTUR
TUNDANNELSER
ÅPEN MOT DET GRØNNE
TILPASSE SKALA TIL EKSI-STERENDE BOLIGER

PARKERING

LØSES SÅ TIDLIG SOM MULIG I BEBYGGELSESSTRUKTUREN
INGEN FLATEPARKERING

KORTTIDSPARKERING
LANGTIDSPARKERING
SE: REGULERINGSBESTEMMELSENE

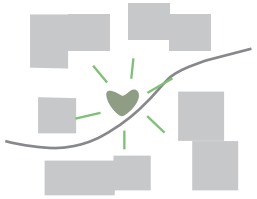
BARNEHAGE

REKKEFØLGEKRAV
FLERBRUK

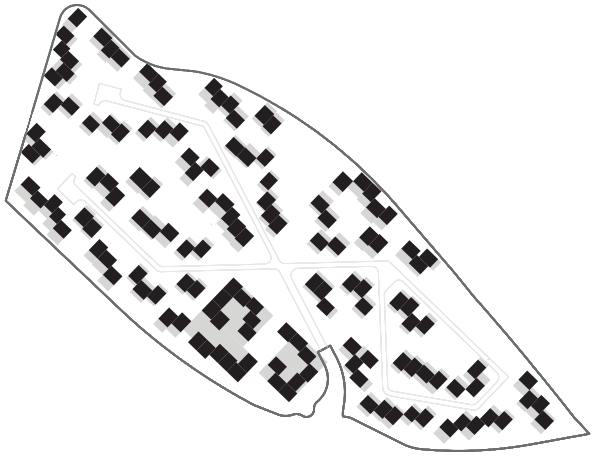
INFRASTRUKTUR

KOBLING TIL KOMPANI LINGES VEI

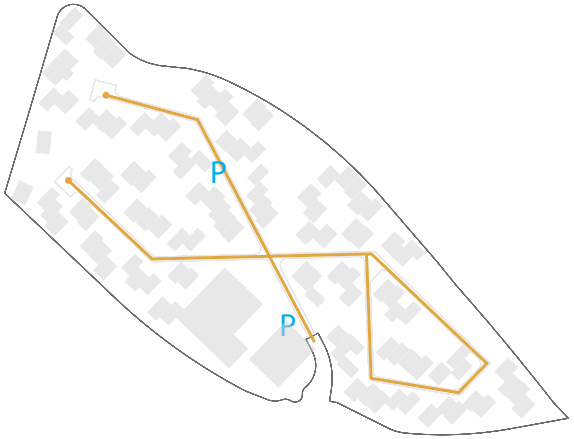
DELFELT B3b+c



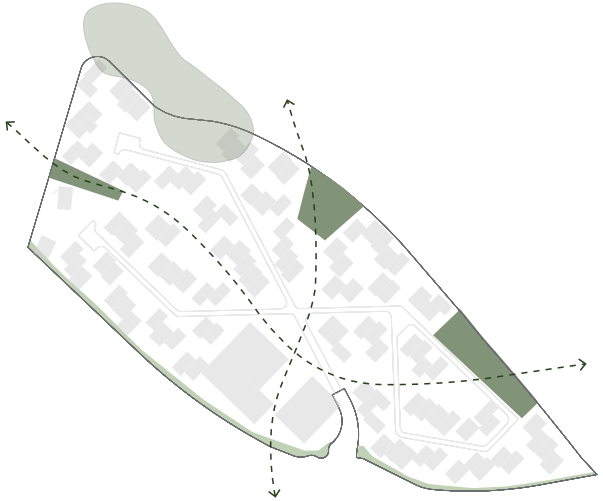
Klyngetun



BEBYGGELSESSTRUKTUR / TUNDANNELSE



INFRASTRUKTUR OG PARKERING



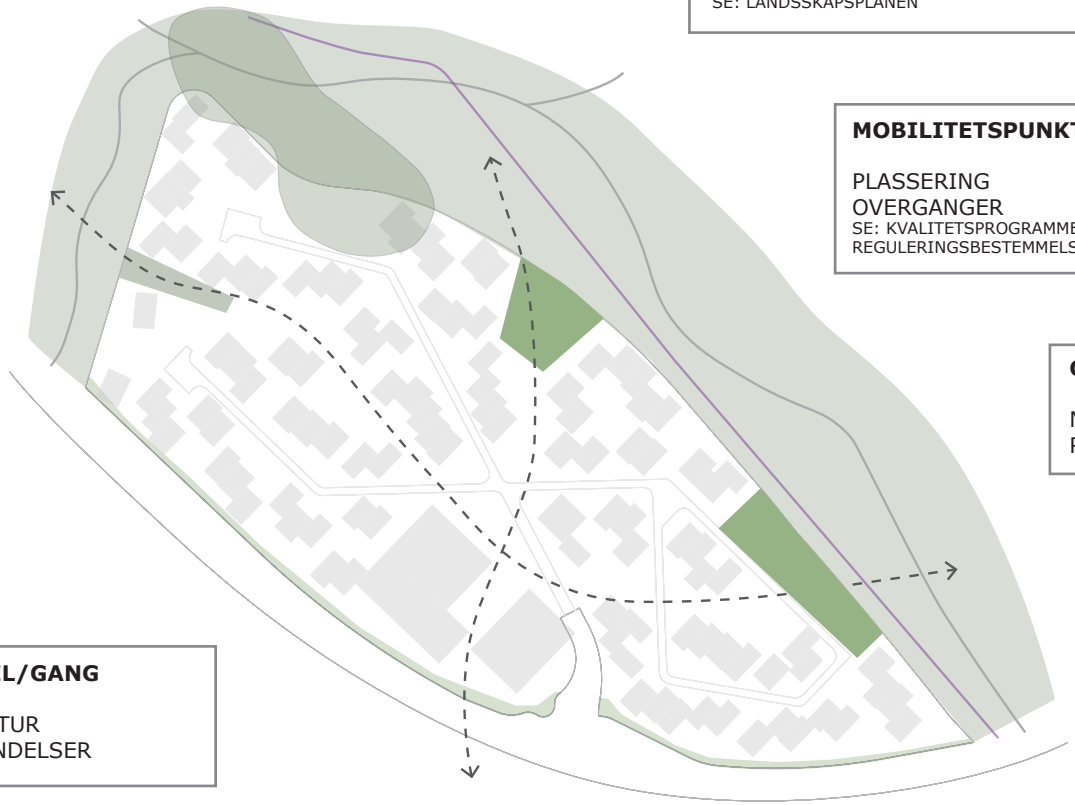
LANDSKAP, STIFORBINDELSER OG SOSIALSTRUKTUR

GRØNNSTRUKTUR

GRØNNE BUFFERE
OVERGANGER/KOBLINGER
BARRIEREFRI TILGJENGELIGHET
EKSISTERENDE SUMPSKOG
SE: LANDSSKAPSPLANEN

PARKERING
LØSES SÅ TIDLIG SOM MULIG I BEBYGGELSESSTRUKTUREN

KORTTIDSPARKERING
LANGTIDSPARKERING
SE: REGULERINGSBESTEMMELSENE



MOBILITETSPUNKT

PLASSERING
OVERGANGER
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG REGULERINGSBESTEMMELSENE

O_LEK 6 OG 7

MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV

BEBYGGELSE

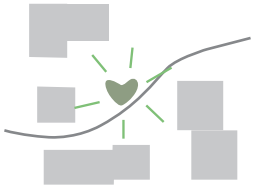
STRUKTUR
TUNDANNELSER/KLYNGETUN
TILPASSE EKSISTERENDE BOLIGER

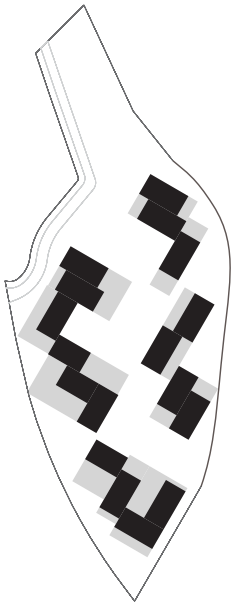
SYKKEL/GANG

STRUKTUR
FORBINDELSER

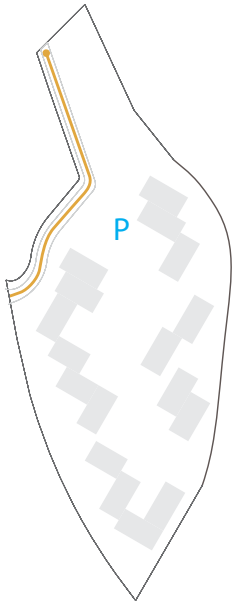
DELFELT B3a

Klyngetun

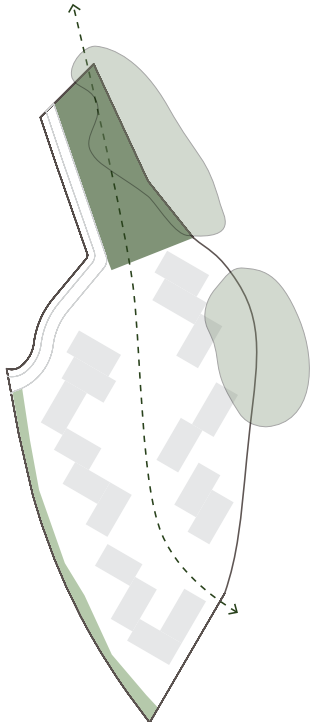




BEBYGGELSESESSTRUKTUR / TUNDANNELSE



INFRASTRUKTUR OG PARKERING



LANDSKAP, STIFORBINDELSER

BEBYGGELSE

STRUKTUR/ORGANISERING
TUNDANNELSER/KLYNGETUN

SYKKEL/GANG

STRUKTUR
FORBINDELSER

PARKERING
LØSES SÅ TIDLIG SOM MULIG I BEBYGGELSESSTRUKTUREN

KORTTIDSPARKERING
LANGTIDSPARKERING
SE: REGULERINGSBESTEMMELSENE

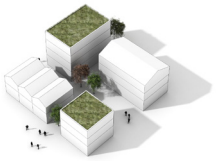
GRØNNSTRUKTUR

GRØNNE BUFFERE
OVERGANGER/KOBLINGER
EKSISTERENDE SUMPSKOG
SE: LANDSSKAPSPLANEN

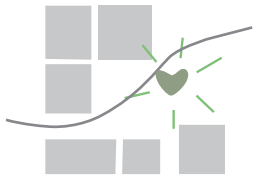
O_LEK 8

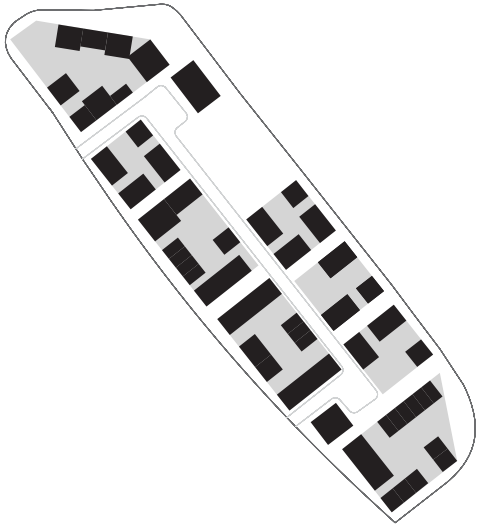
MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV

DELFELT B4

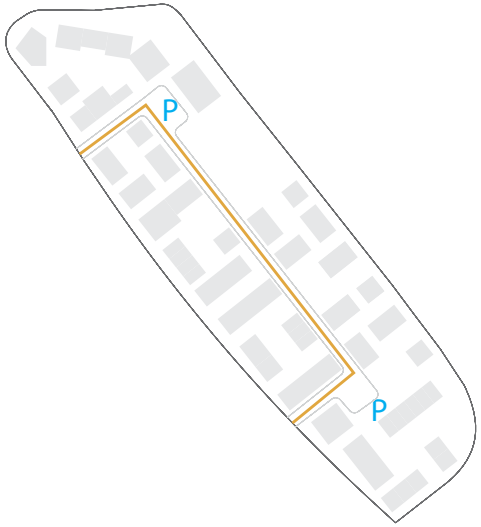


Gårdstun

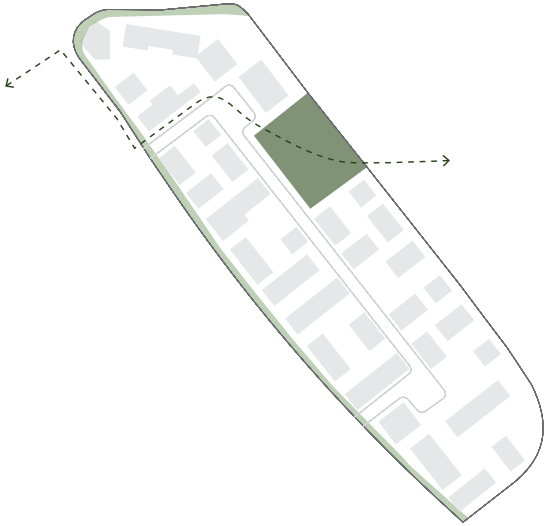




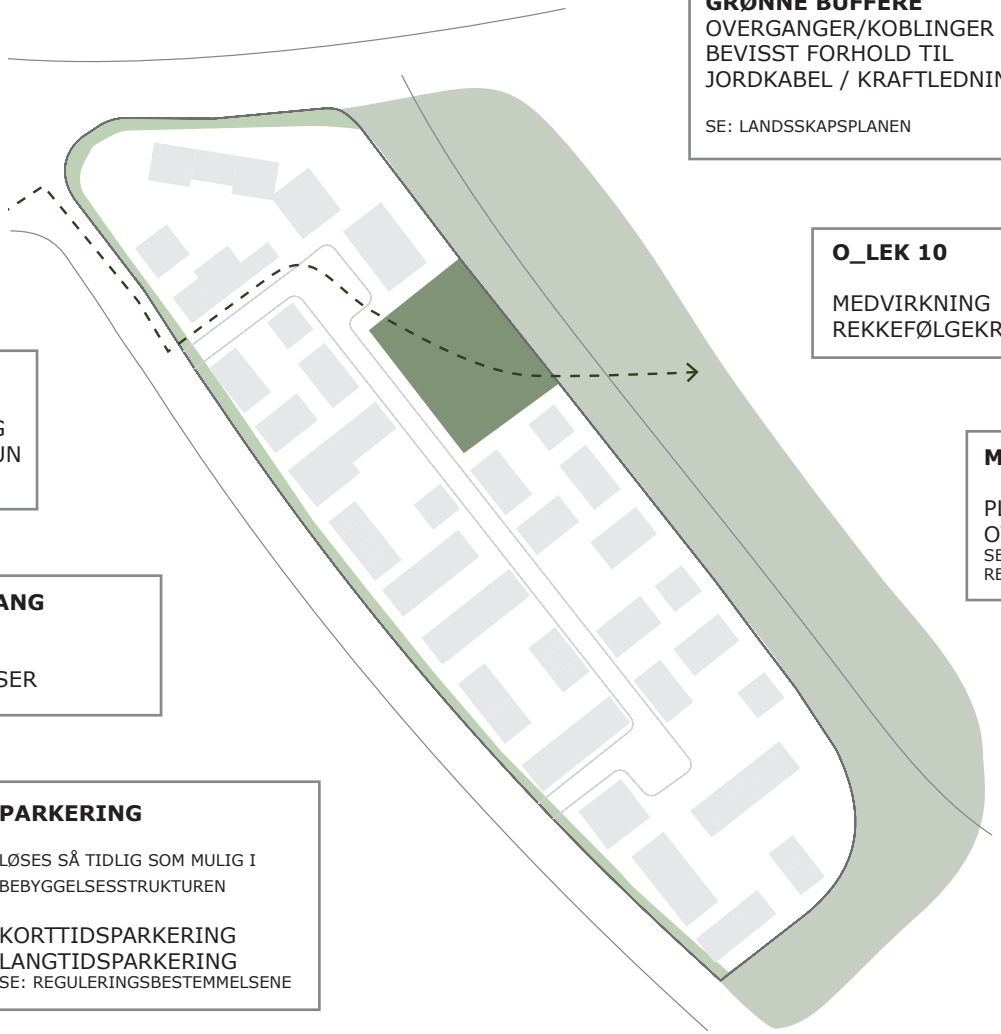
BEBYGGELSESSTRUKTUR / TUNDANNELSE



INFRASTRUKTUR OG PARKERING



LANDSKAP, STIFORBINDELSER OG SOSIALSTRUKTUR



GRØNNSTRUKTUR

GRØNNE BUFFERE
OVERGANGER/KOBLINGER
BEVISST FORHOLD TIL
JORDKABEL / KRAFTLEDNING

SE: LANDSSKAPSPLANEN

O_LEK 10

MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV

BEBYGGELSE

STRUKTUR/ORGANISERING
TUNDANNELSER/KLYNGETUN

MOBILITETSPUNKT

PLASSERING
OVERGANGER
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG
REGULERINGSBESTEMMELSENE

SYKKEL/GANG

STRUKTUR
FORBINDELSER

FELLES UTEAREAL SOLFORHOLD

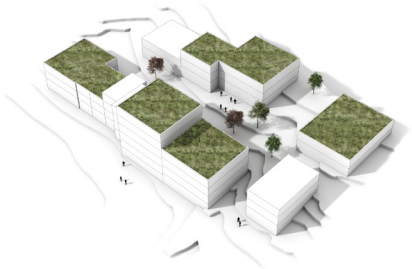
HØY UTNYTTELSE BEGRENSES AV KRAV
TIL UTEAREAL
TETT OG SMAL STRUKTUR GJØR DET
KREVENDE Å OPPNÅ GODE UTEROM
SOL/SKYGGESTUDIE ER PREMISSGIVENDE

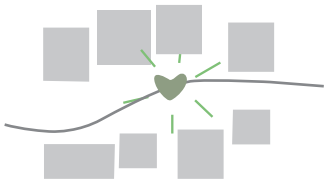
PARKERING

LØSES SÅ TIDLIG SOM MULIG I
BEBYGGELSESSTRUKTUREN

KORTTIDSPARKERING
LANGTIDSPARKERING
SE: REGULERINGSBESTEMMELSENE

DELFELT B5 + B6





Rekketun

BEBYGGELSE OG BYGGEFELTER

INFRASTRUKTUR OG PARKERING

LANDSKAP OG STIFORBINDELSER

PARKERING

LØSES TIDLIGST MULIG FRA ALVASTEINSVEIEN

KORTTIDSPARKERING
LANGTIDSPARKERING
SE: REGULERINGSBESTEMMELSENE

BEBYGGELSE

STRUKTUR/ORGANISERING
REKKETUN

FELLESHUS

FELLESHAGE
REKKEFØLGEKRAV
MEDVIRKNING
LANDSKAPSPLAN

KULTURLANDSKAP

IDENTITET
SIKTLINJER
KOBLING TIL GRAVLUND

SYKKEL/GANGE

STRUKTUR
FORBINDELSER

GRØNNSTRUKTUR

GRØNNE BUFFERE
OVERGANGER/KOBLINGER
BEVISST FORHOLD TIL
JORDKABEL / KRAFTLEDNING
GRØNNSTRUKTUR UNDER BRO -
STIGNINGSFORHOLD
UTFORMING AV KANTSONER

SE: LANDSSKAPSPLANEN

O_LEK 2 OG 11

MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV
FELLESHUS

MOBILITETSPUNKT

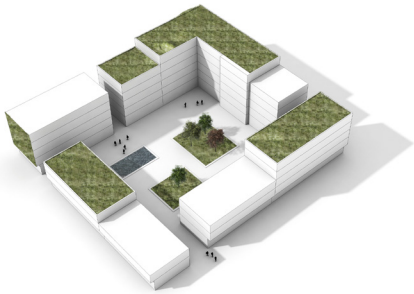
PLASSERING
OVERGANGER
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG REGULERINGSBESTEMMELSENE

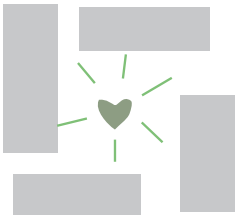
REVHEIMSVEIEN

STØYFORHOLD
BYMESSIG GATE

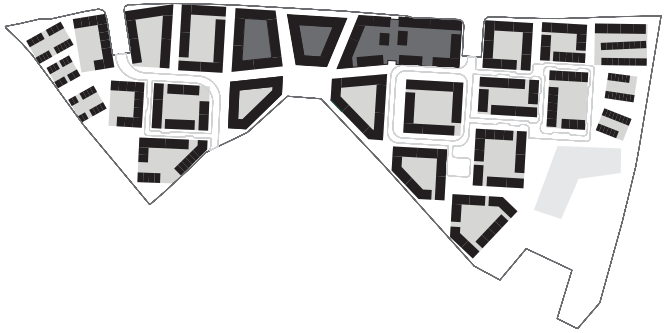
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG REGULERINGSBESTEMMELSENE

DELFELT B1+B7+B8+S1 (LOKALSENTERET)

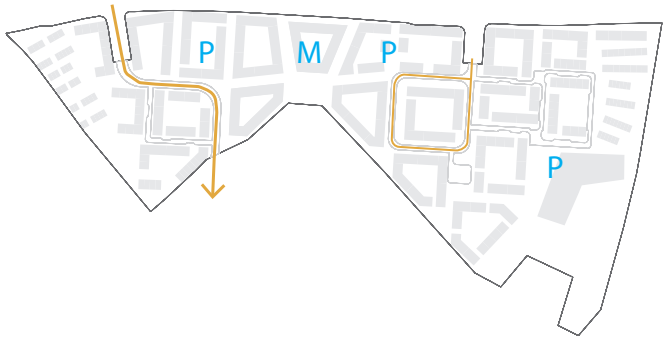




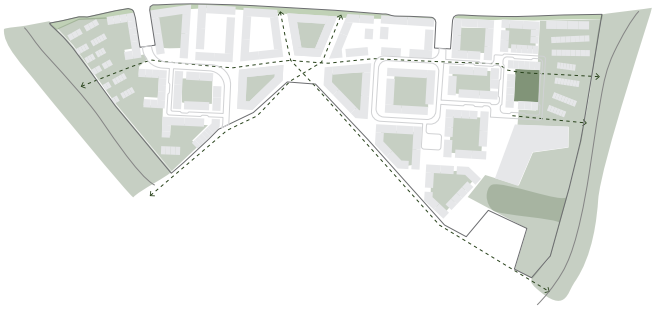
Kvartalsstruktur



BEBYGGELSESSTRUKTUR / ÅPNE KVARTALER



INFRASTRUKTUR, PARKERING OG MOBILITETSPUNKT



LANDSKAP, STIFORBINDELSER OG SOSIALSTRUKTUR

HANDELSTORG

REKKEFØLGEKRAV
MEDVIRKNING
ARKITEKTKONKURRANSE /
PARALLELLOPPDRAG

HANDEL

KOMMUNEPLAN
RAMMER FOR UTVIKLING
PUBLIKUMSRETTET MOT
GATE OG TORG

REVHEIMSVEIEN

PLASSERING AV
HOVEDKOLLEKTIVSTOPP
KVARTALSSTRUKTUR
VARIASJON I HØYDER

BOMILJØ

BOLIGSTRUKTUR
SOLRIKE OG GRØNNE BYROM MED
HØY BRUKSVERDI
UTNYTTELSE BEGRENSES AV KRAV
TIL KVALITET I UTEROM

GRØNNSTRUKTUR

GRØNNE BUFFERE
OVERGANGER/KOBLINGER
FLETTING I MØTE MED BEBYGGELSE

SE: LANDSSKAPSPLANEN

10-MINUTTERSBYEN

GODE OPPLEVELSESRIKE FORBINDELSER
GOD KOBLING TIL KOLLEKTIVSTOPP
VARIERTE ATTRAKSJONER I NÆRMILJØET
ALTERNATIVE TRANSPORTMULIGHETER
HANDELSTORG
MØTEPLASSER OG INFORMASJON

SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I

O_LEK 9, 12, 13

MEDVIRKNING
REKKEFØLGEKRAV
BYMESSIG PREG
NABOLAGSPARK

RENOVASJON

VALG AV FELLES LØSNING
VIL PÅVIRKE UTNYTTELSE

MOBILITETSPLAN

PARKERING
VARELEVERING
TRAFIKKMØNSTER

MOBILITETSPUNKT

PLASSERING
OVERGANGER
SE: KVALITETSPROGRAMMET DEL I OG
REGULERINGSBESTEMMELSENE

habitat

LOKALSENTERET

PRINSIPPER FOR LOKALSENTERET

Lokalsenteret er definert i kommuneplan 2014-29, og er plassert opp mot hovedkollektivstopp i Revheimsveien.

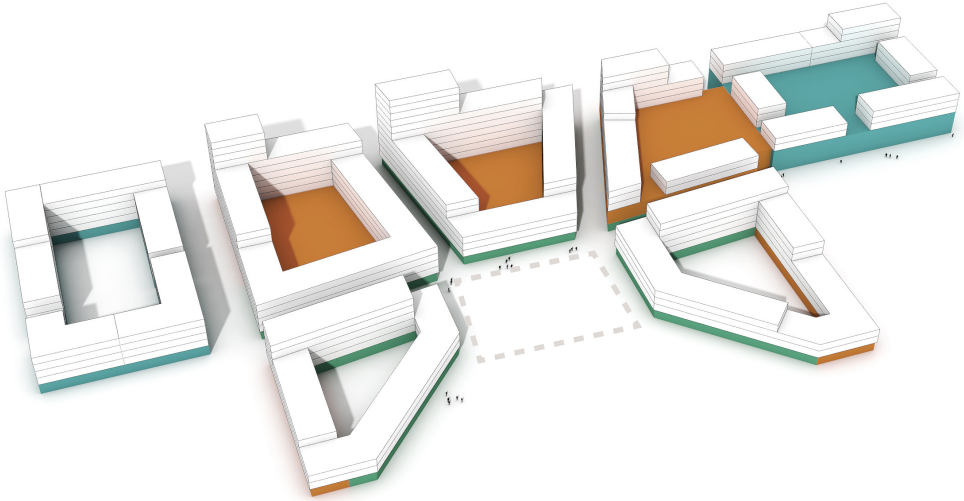
Publikumsrettede førsteetasjer skal vende ut mot handelstorget og tilgrensende gater. Det sentrale torgrommet skal gis en grønn karakter og være identitesskapende for området.

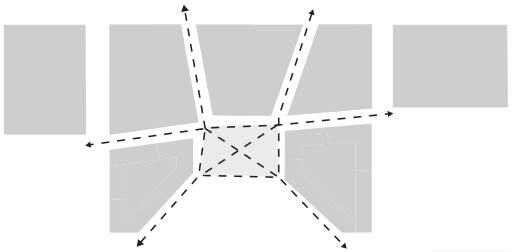
Innenfor lokalsenteret tilrettelegges det for minimum 10 000 m^2 handel og minimum 20 000 m^2 næring, samt service, sykehjem og boliger. Arealet reguleres til sentrumsformål. Øvre rammer for handel reguleres gjennom kommuneplan.

I periferien av lokalsenteret, tett på adkomstkryss, kan det vurderes handel med plasskrevende varer dersom en urban tilpassing kan dokumenteres.

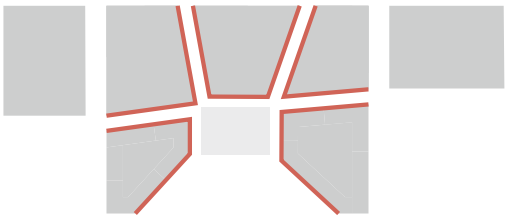
Lokalsenteret danner et viktig mobilitetspunkt for hele området, hvor opplevelsesrike omgivelser, handel- og servicetilbud, mobilitetsløsninger og aktivitetstilbud samles på et sted.

Første etasjer i lokalsenteret, og den urbane bebyggelsen ellers, sikres etasjehøyde på 4-5 meter som gir fleksibilitet ift. fremtidig bruk som lokaler for handel, næring eller bolig. Første etasjer skal fortrinnsvis være tilbaketrukket fra fasadeliv og ha en aktiv kantsone mot gater og byrom.

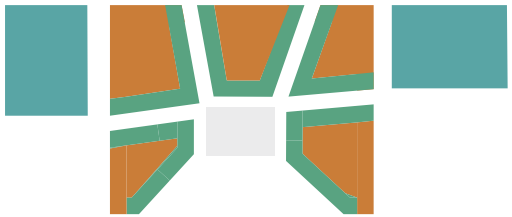




Flow-linjer



Handel i publikumsrettede 1. etasjer

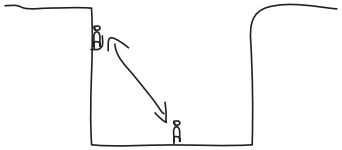


Fordeling

- Bolig
- Utadvent service og næring
- Udadvendt handel og service
- Næring

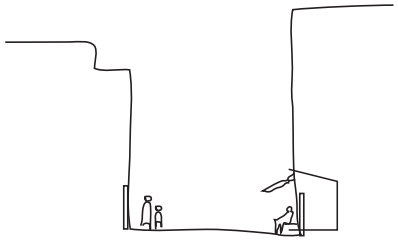
5: LYSE MATERIALER
1: MAKS 5-6 ETASJER
4: GODE DAGSLYSFORHOLD
6: NATURLIG VENTILASJON
3: INNTRUKKET FØRSTEETASJE
3: INNTRUKKET FØRSTEETASJE
3: AKTIVE KANTSONER
3: AKTIVE KANTSONER
7: MIKROKLIMA I BYROM
2: TRYGGE BYROM
8: BEPLANTNING

BEBYGGELSESPRINSIPPER

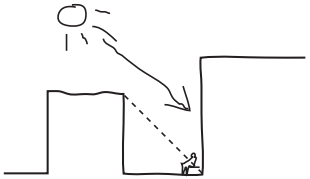


1: Maks 5-6 etasjer gir god kontakt mellom gate og bolig

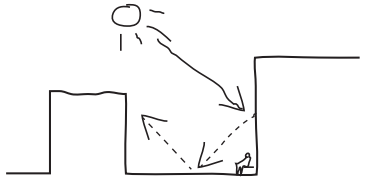
2: Trygge byrom (også om natten)



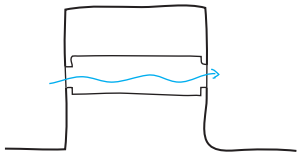
3: Opplevelsesmessige skift i kantsoner, inngangspartier og fasader



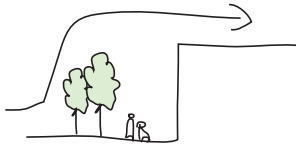
4: Orientering mot sol og bygningshøyder sikrer gode forhold for dagslys og optimale forhold for utnyttelse av passiv solenergi



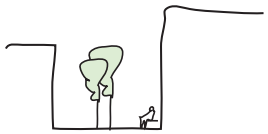
5: Lyse materialer i byrom og på bygninger har stor innvirkning på det samlede energiforbruk til belysning i bygninger. Samtidig minsker det overoppheting



6: Alle leiligheter og kontorer har fasader til to sider for å sikre naturlig ventilasjon



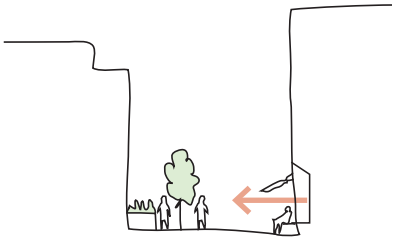
7: Byrom med godt mikroklima



8: Beplantningen bidrar til forbedring av byrommets miljømessige kvaliteter

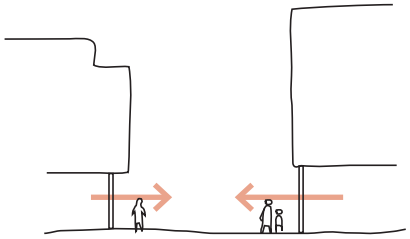
KANTSONER

KANTSONE BOLIG



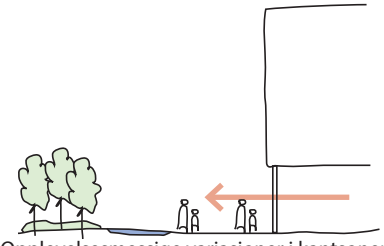
Opplevelsesmessige variasjoner i kantsoner, inngangspartier og fasader

KANTSONE NÆRING



Opplevelsesmessige variasjoner i kantsoner, inngangsparti og fasader

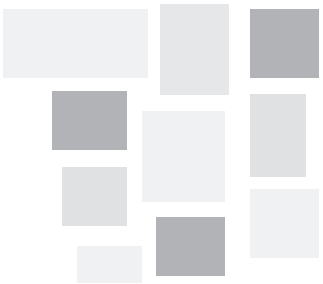
KANTSONE HANDEL



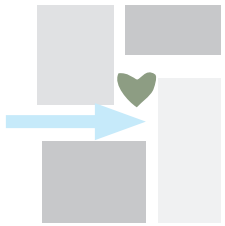
Opplevelsesmessige variasjoner i kantsoner, inngangsparti og fasader

KVARTALSSTRUKTUR

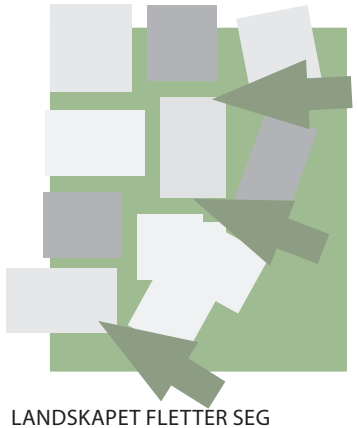
PRINSIPPER FOR BEBYGGELSE



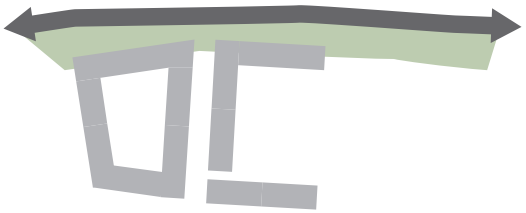
VARIASJON I KVARTALSSTØRRELSE GIR FLEKSIBILITET



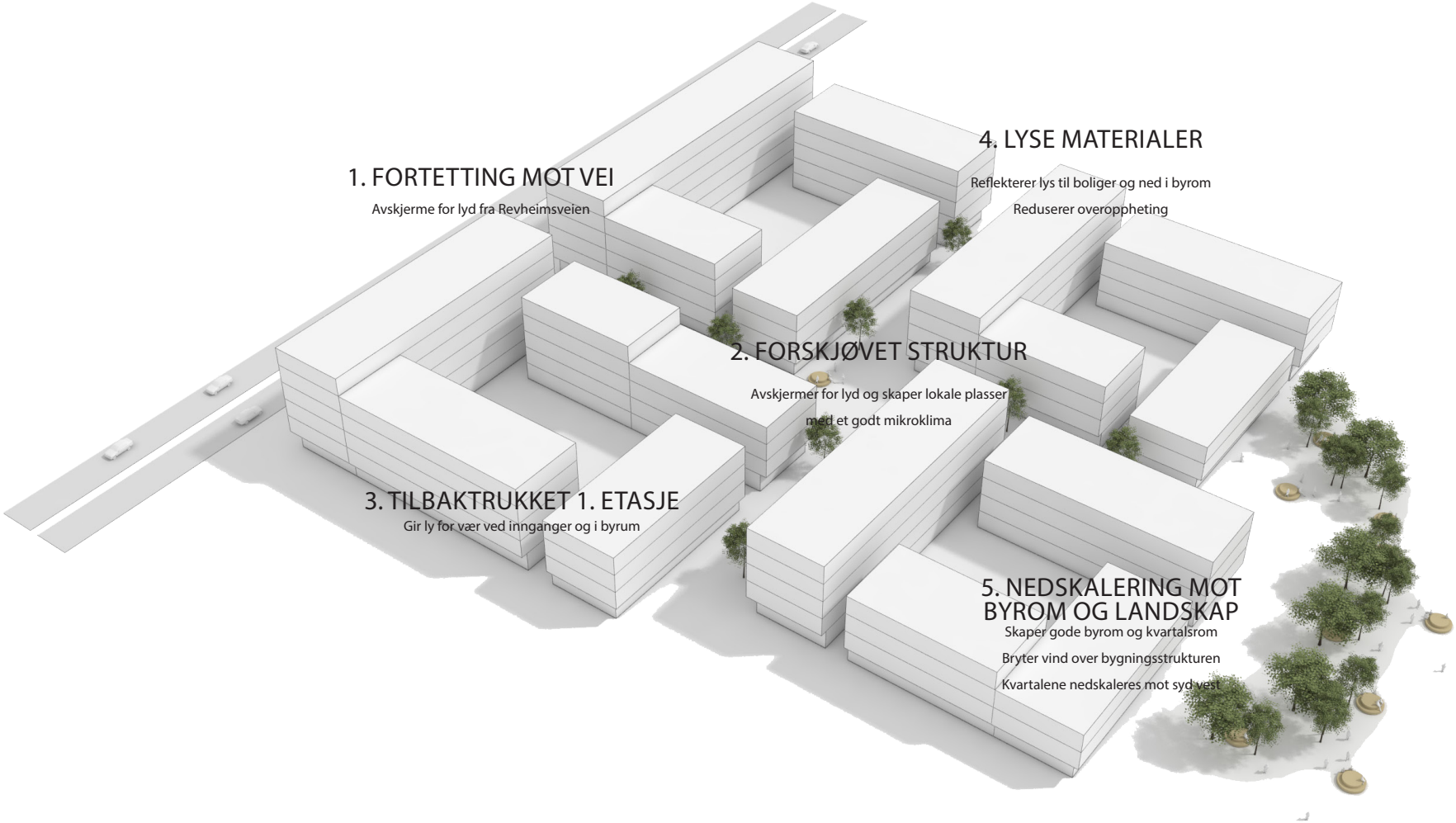
FORSKYVNINGER I BYSTRUKTUR:
-URBAN KARAKTER OG IDENTITET
-GRØNNE ÅPNINGER MED LYS OG LUFT
-GOD KOMFORT I UTEROM
-MINSKER STØY FRA HOVEDVEI



LANDSKAPET FLETTER SEG INN I BEBYGGELSESSTRUKTUREN



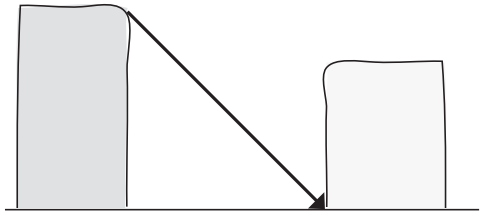
GRØNN BUFFER MOT REVHEIMSVEIEN


1. FORTETTING MOT VEI
Avskjerme for lyd fra Revheimsveien
2. FORSKJØVET STRUKTUR
Avskjermer for lyd og skaper lokale plasser
med et godt mikroklima
3. TILBAKTRUKKET 1. ETASJE
Gir ly for vær ved innganger og i byrum
4. LYSE MATERIALER
Reflekterer lys til boliger og ned i byrom
Reduserer overoppheting
5. NEDSKALERING MOT
BYROM OG LANDSKAP
Skaper gode byrom og kvartalsrom
Bryter vind over bygningsstrukturen
Kvartalene nedskaleres mot syd-vest

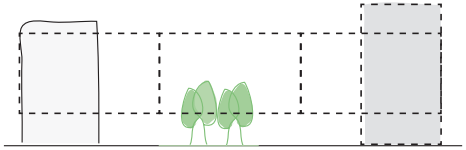
BEBYGGELSESSTRUKTUR

10-minuttersbyen handler i stor grad om et attraktivt bomiljø med høy kvalitet i både bygg og uterom.

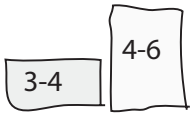
Kvalitetsprogrammet definerer noen kvalitetsprinsipper som sikrer dette, og som må følges opp i kommende formingsveiledere for bebyggelse og byrom.



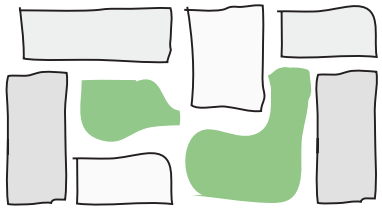
1:1 høydebegrensning fra
minimum én side til boliger



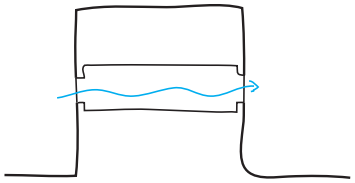
Bredde av kvartal
Øst vest = 3 x høyde
Nord sør = 2 x høyde



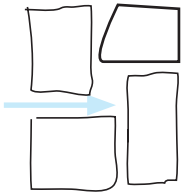
Høydeprinsipp innenfor
kvartalet



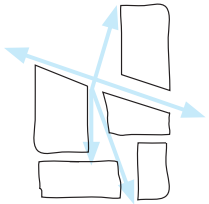
Minimum 40 % friareal til boliger, samlet
for hele kvartalet.



Maks 12 m bygningsdybde for boliger.
Fasader til to sider i boliger for å sikre
naturlig ventilation

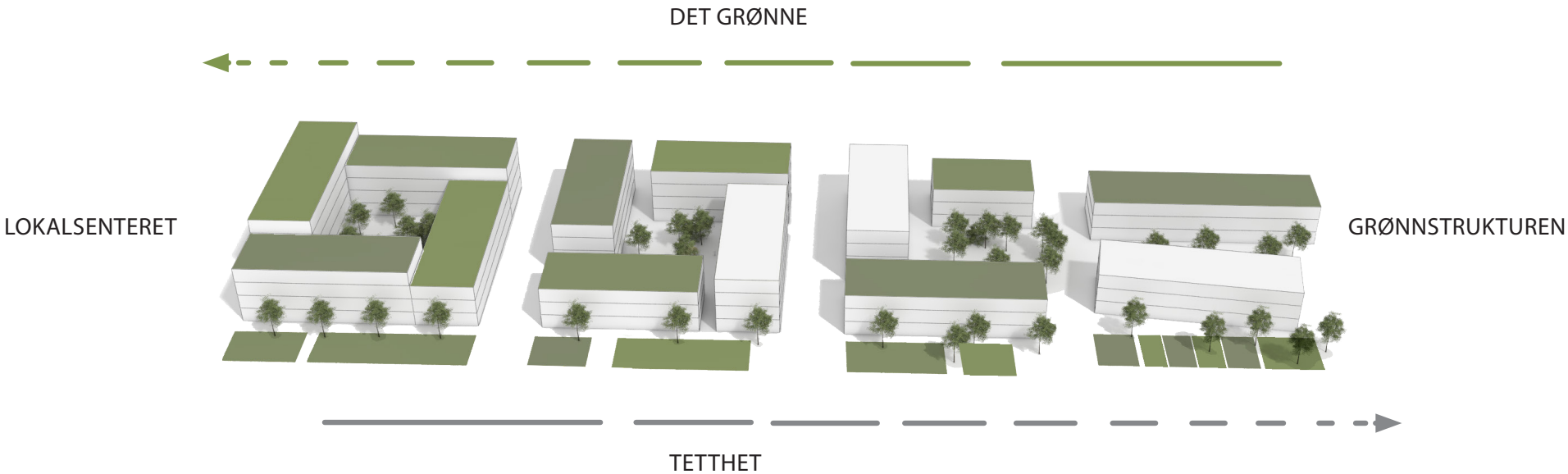


Forskyvninger
skaper godt vindmiljø

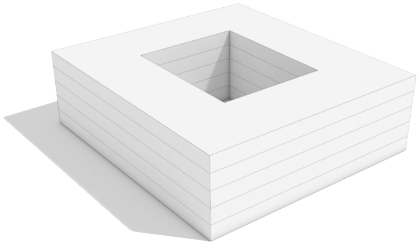


Bygningenes forskyvning i
forhold til hverandre skaper
varierte siktlinjer.

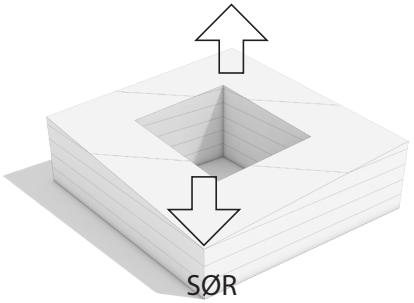
BEBYGGELSESSTRUKTUR OG BEPLANTNING



KVARTALET

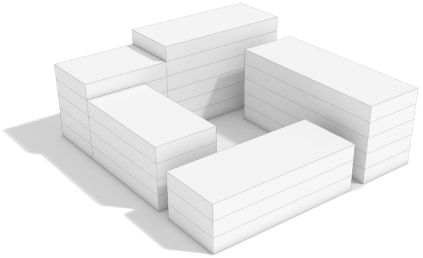


Perimeterkvartalet er 4-5 etasjer gjennomsnitt, med maks 12 meter i leilighetsdybde for å sikre gode og gjennomgående lysforhold i alle leiligheter.



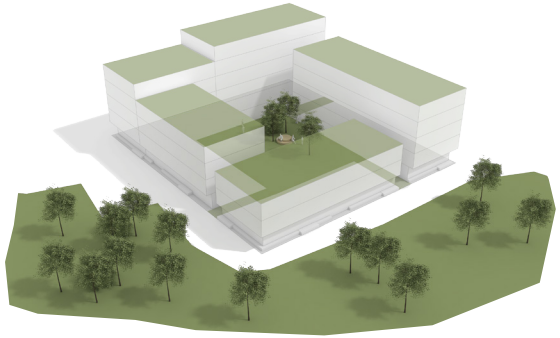
Kvartalet trappes ned mot sørvest for å få lys og kvalitet inn i kvartalsrommet.

Kvartalet heves mot nordøst for å sikre god tetthet, gode solforhold og utsikt fra leilighetene



Kvartalet deles opp i mindre enheter for å bryte skalaen ned av bygningen og skape et variert uttrykk i og rundt blokken.

Kvartalet brytes opp med passsasjer og porter for å gjøre kvartalsrommene mer tilgjengelig samt for å gi leilighetene mer kvalitet og lettere å utvikle.



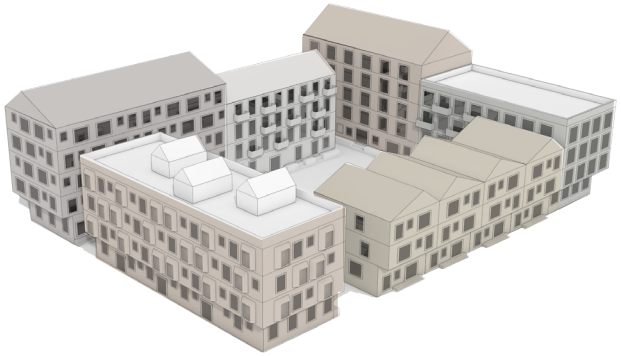
Intime kvartalsrom suppleres og knyttes tett opp mot åpne grønne parkforløp.

Inntrukne 1. etasjer og balkonger skaper et sosialt og aktivt sted tilpasset værforholdene.

MATERIALER OG BEPLANTNING

En høy kvalitet i materialevalg og arkitektonisk bearbeiding skal sikre en variert bebyggelse og byrom med en høy standard.

Variert bebyggelse, beplantning og et mangfold av offentlig byrom og intime halvprivate plasser gir et attraktiv sted å bo.



Variasjon i materialer gir et godt spill i gaterommene

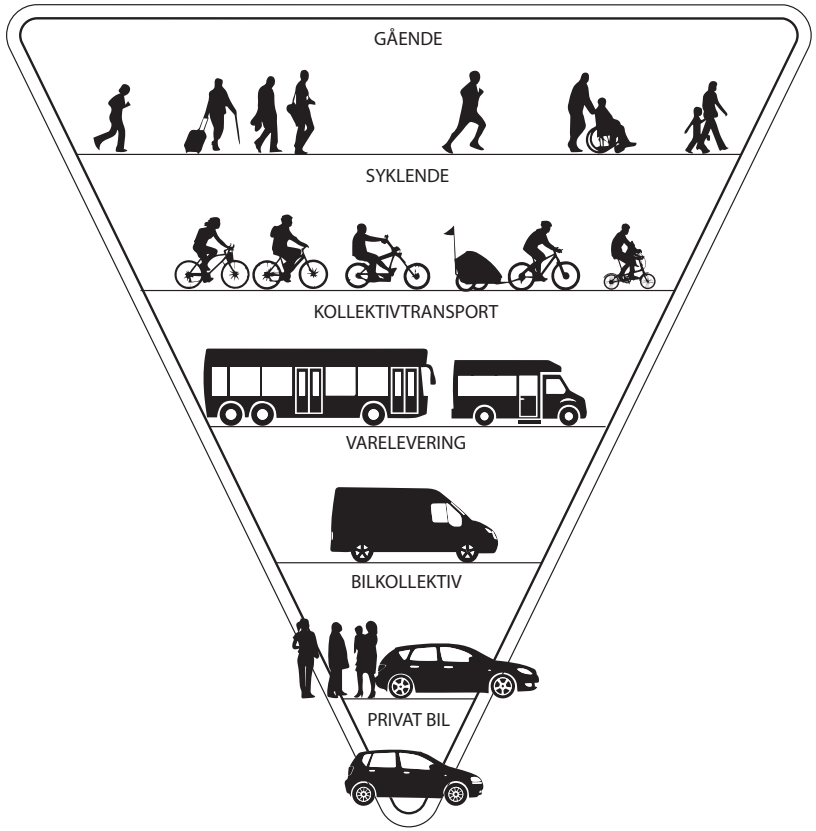
MOBILITET

MOBILITET

ET FLEKSIBELT TRANSPORTSYSTEM
For å nå målet om null vekst i personbiltransport er det nødvendig at mål og strategier i regionale og lokale planer trekker i samme retning. Dette innebærer restriksjoner på privat bilbruk, sterk styring av arealbruken og et godt kollektiv-, fotgjenger- og sykkeltilbud. I områdeplanen legger vi vekt på 10-minuttersbyen, noe som danner grunnlaget for en bydel der transportbehovet er minst mulig, og der et robust og fleksibelt transportsystem for fotgjengere, syklister og de som reiser kollektivt prioriteres høyt.

Madla-Revheim ligger strategisk plassert i både kommunen og i regionen. Området ligger ca. 5 kilometer fra Stavanger sentrum og under 8 kilometer fra Forus. Det er kort vei til Madlakrossen, UiS og rekreasjonsområder som Stokkavatnet, Hestnes, Møllebukta og Hafrsfjord.

MOBILITETSPYRAMIDE



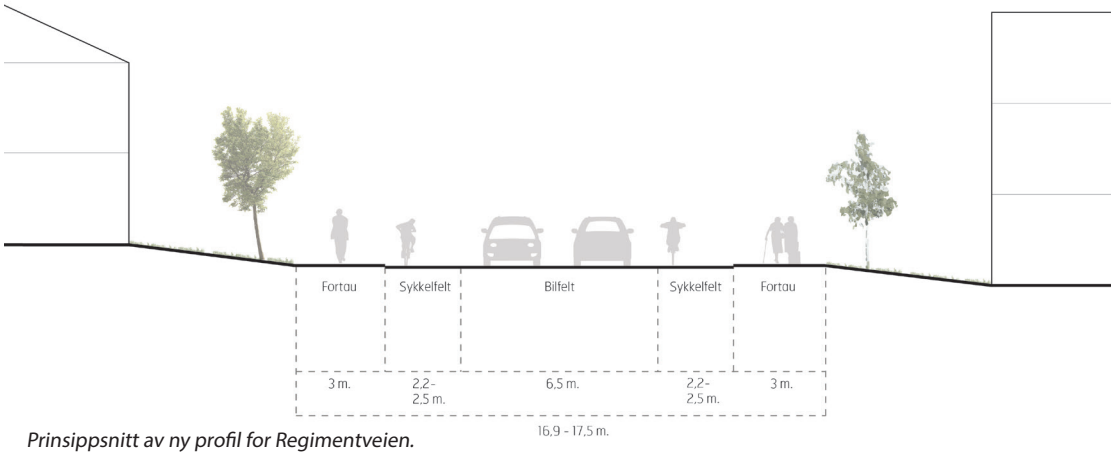
REGIMENTVEIEN - SAMLEGATE

Fv. 405 Regimentveien er i dag kategorisert som fylkesvei og har en ensidig gang- og sykkelvei.

Regimentveien er hovedforbindelse for sykkel, og skolevei. Den må derfor ha gode forhold for både syklister og gående. I planen har Regimentveien en funksjon som samlegate, med tosidig fortau og tosidig sykkelløsning.

Reguleringsplan for Revheimsveien er utformet slik at krysset mellom Regimentveien og Revheimsveien blir stengt for biltrafikk. Konsekvenser av å stenge Regimentveien for gjennomgangstrafikk er vurdert, men trafikkanalysene viser at dette vi gi svært høy belastning på Revheimsveien og redusere framkommelighet for kollektivtrafikken (analyse v/Rambøll 2014). Analysen anbefaler derfor at Regimentveien holdes åpen og at det etableres nytt kryss ved Osmund Revheims vei. Dessuten bør gaten utformes på en måte som reduserer gjennomgangstrafikk med bil.

Krysset ved Osmund Revheims vei og Regimentveien planlegges som rundkjøring (jf. neste avsnitt (o_V1)). Stavanger kommune har anbefalt at Regimentveien endres til kommunal gate.

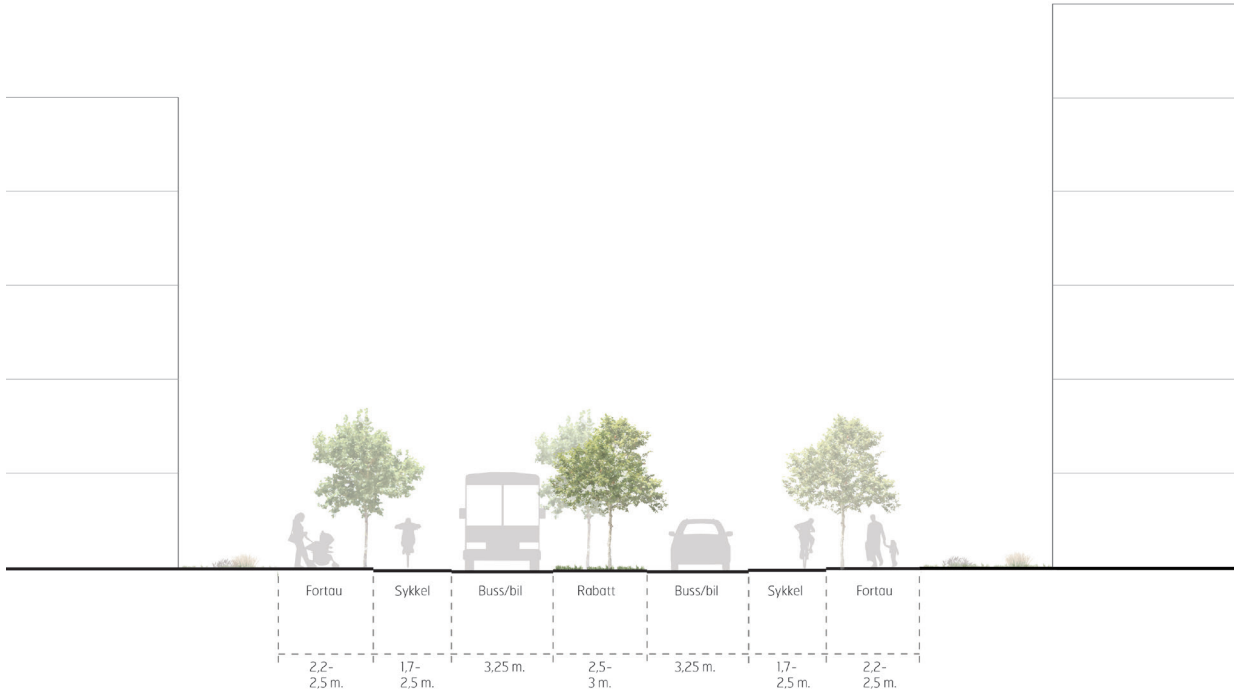


Prinsippsnitt av ny profil for Regimentveien.

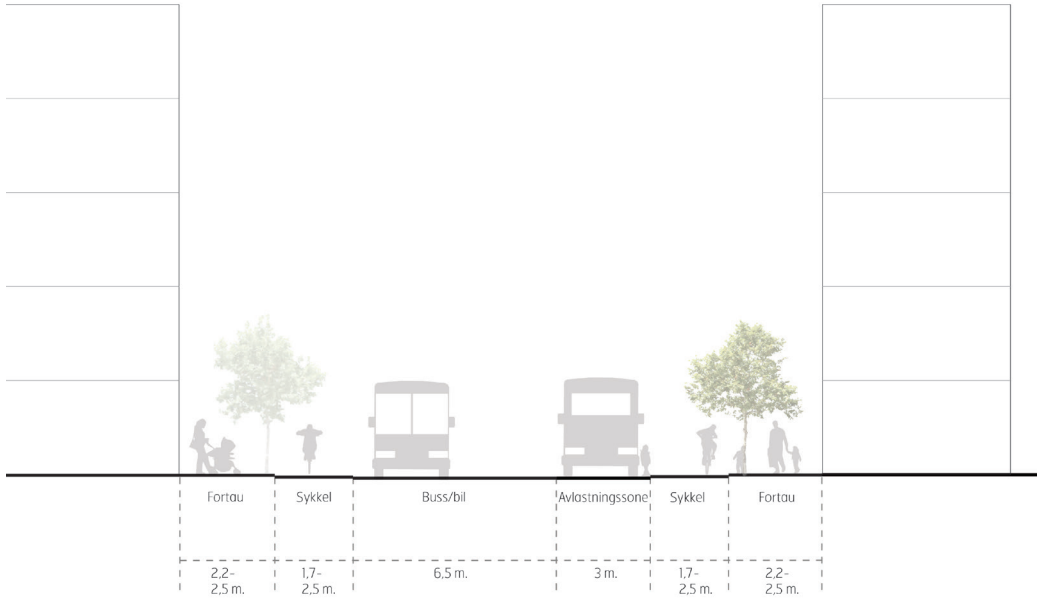
O_V1 - DEN NYE OSMUND REVHEIMS VEI - SAMLEGATE

Osmund Revheims vei forbinder Revheimsveien med Regimentveien. Den er utformet som en samlegate med tosidig fortau, tosidig sykkelløsning og kjørevei for bil. Gatesnittet utvides med et svingefelt mot Revheimsveien.

Det er behov for å sikre en god løsning for å håndtere skolebusser i området. På hverdager vil det komme ca. 20 busser i samme tidsrom om morgenen og ettermiddagen. Vi foreslår derfor at krysset med Regimentveien opparbeidet som en rundkjøring slik at bussene har mulighet til å snu for å sette av skoleelevene på sørsiden av veien. I nytt gatesnitt er det avsatt areal til 3 meter. bussholdeplass mellom buss-/bilvei og sykkelvei. For å begrense andel harde flater skal dette arealet gis en permeabel overflate.



Snitt AA: Ved første strekning av o_V1 fra Revheimsveien skal det tilrettelegges for en 2,5-3 meter rabatt med trær og annen beplantning. Det er viktigt for den omkringliggende bebyggelse at få grønne kvaliteter inn i gaten. Desuten vil trebeplantningen få en visuel fartsdempende effekt på bil/buss trafikk opp mot kryssløsningen.

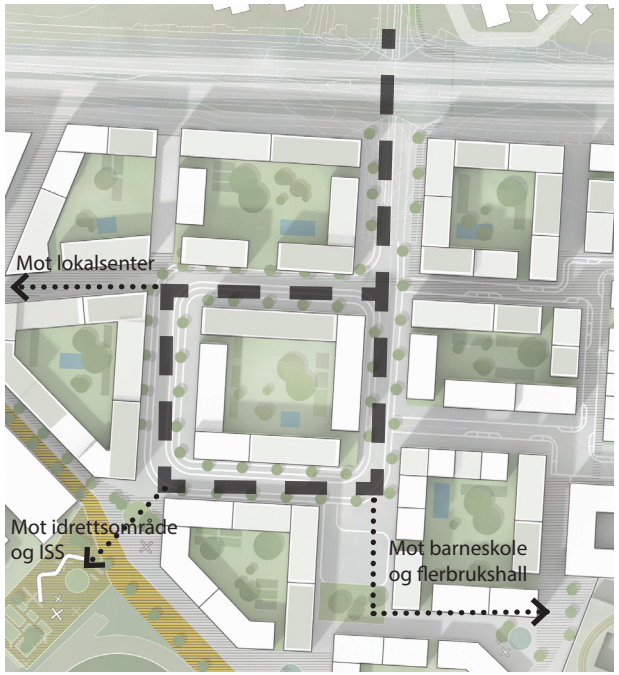


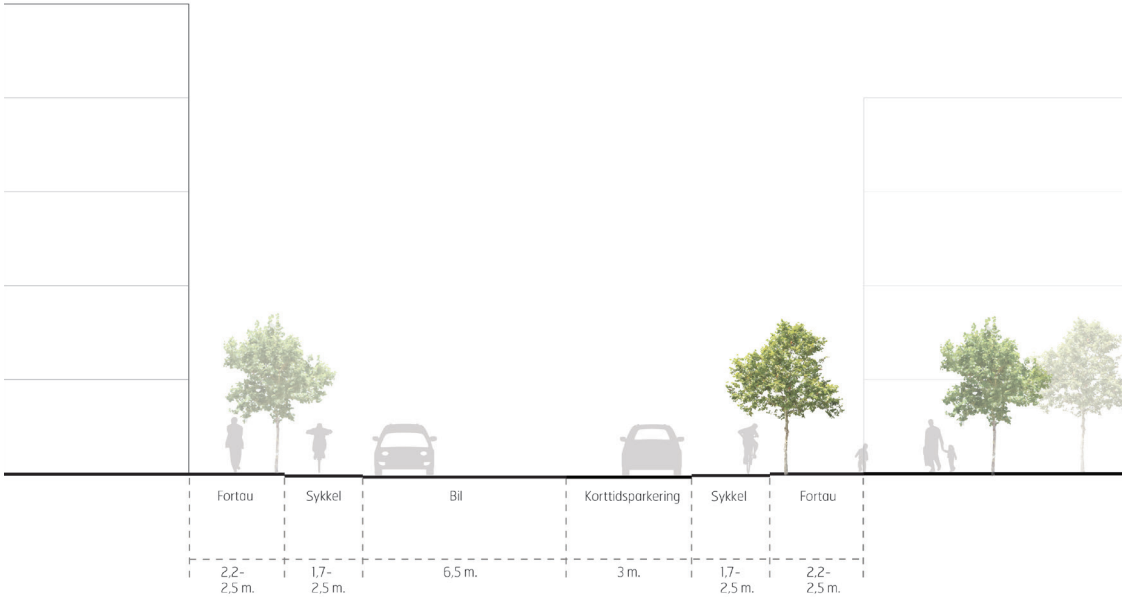
Snitt BB: En del av strekningen som går forbi ISS og videre opp mellom lokalsenteret og bebyggelsen vil det bli tilrettelagt for bussholdeplass for ISS sine busser.

O_V2 - "TRESKE-RINGEN" - SAMLEGATE

«Treske-ringen» er koblet på Revheimsveien i kryss som gir en effektiv adkomst til området. Gaten er utformet som en samlegate med tosidig fortau, tosidig sykkelløsning og kjørevei for bil. Planen legger opp til at gaten skal fungere som en ring, hvor biler kan kjøre inn til felles parkering. Som vist i illustrasjonsplanen inneholder gaten tre servicelommer med gode gangforbindelser til omkringliggende funksjoner.

Deler av ringen vil fungere som sambruksareal i en bymessig situasjon.





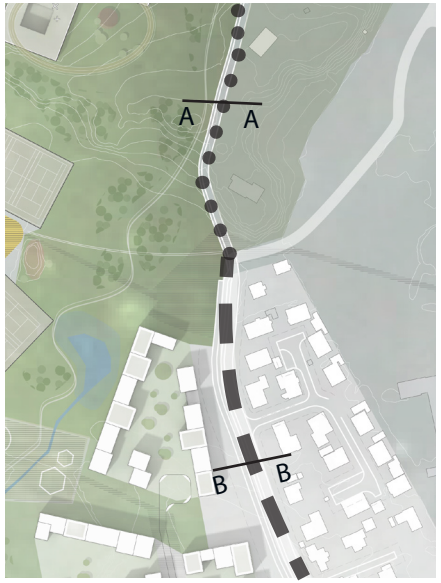
Prinsippsnitt for o_V2 som er gjeldende for de områder med korttidsparkering.

o_V3 - KOMPANI LINGES VEI
SAMLEGATE/TURVEI

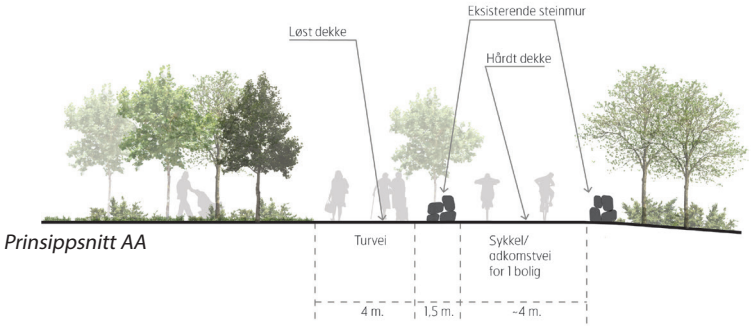
Kompani Linges vei er samlegate fra krysset ved Regimentveien, og til siste adkomst i eksisterende boligområde øst for Kompani Linges vei. Herfra og til Revheimsveien vil forbindelsen være turvei med sykkelvei, samt atkomstvei for én eksisterende bolig.

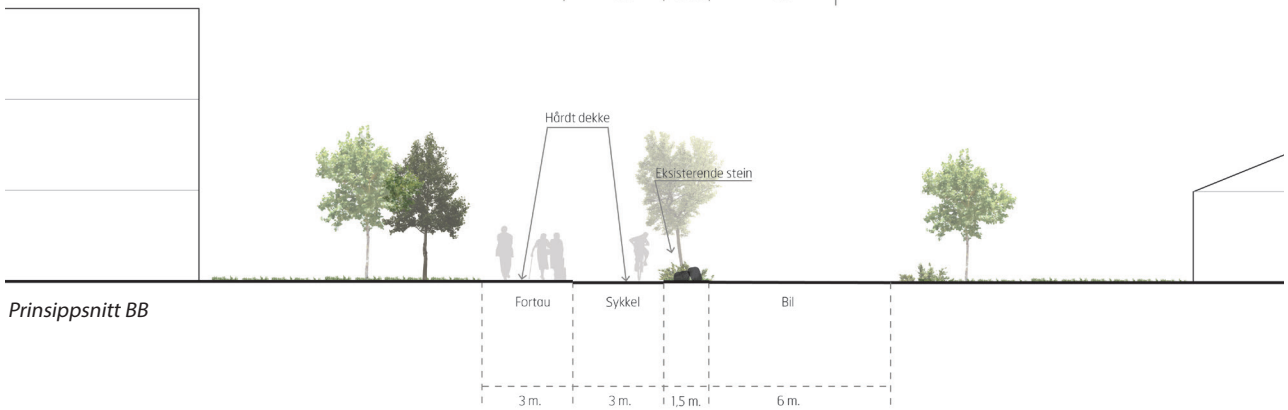
På strekningen som fungerer som samlegate (B2) viser planen en ensidig løsning for sykkel og gange. Denne er utformet som sykkelvei med fortau, adskilt fra kjørevei med en 1,5 meter buffersone bestående av elementer fra steinmur og annen beplantning. Hensikten er å bevare deler av dagens karakter i området. Kjøreveien opparbeides til 6 meter mellom adkomstvei til B2 og Regimentveien. Nord fra adkomstkryss til B2 kan sykkelløsning være i Kompani Linges vei, og gangsti på vestsiden.

Turveistrekningen beholder eksisterende veiprofil, og gjøres om til sykkelvei. Eksisterende steinmur beholdes og sikres, og det opparbeides turvei for gående.



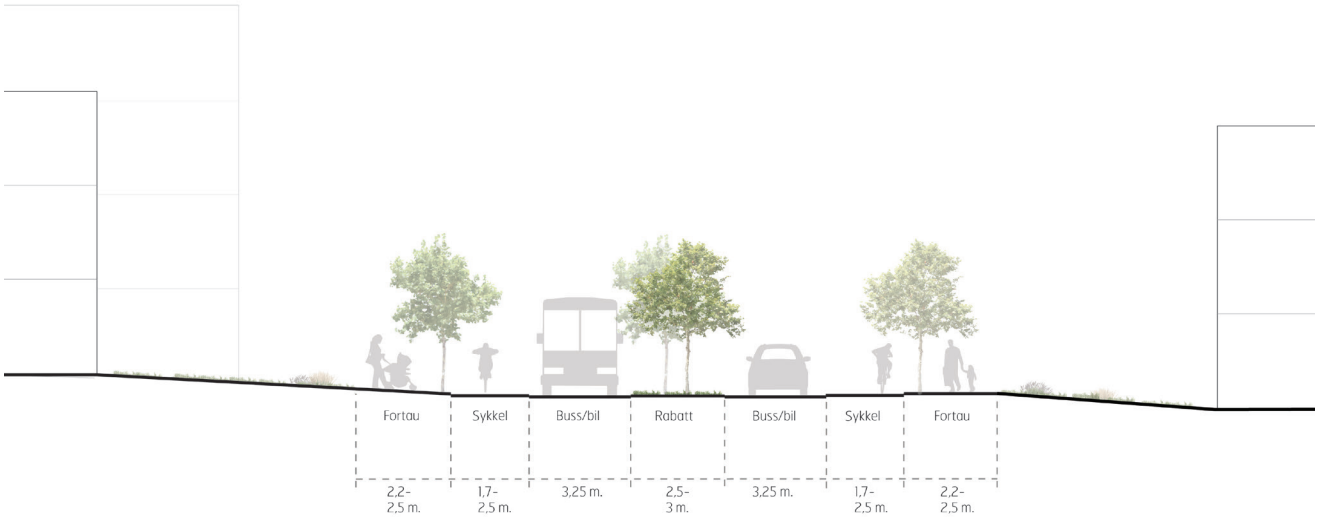
Eksisterende steingjerde ved Kompani Linges vei. Langs veien finnes både enkelt- og dobbeltsidige steingjerde. Det er viktigt at disse bevares, spesielt i turveisstrekningen. Ved samlegatestrekningen – når veiprofilen utvides – forsvinner eksisterende steingjerde, men stein herfra kan gjenbrukes i den grønne buffersonen mellom vei og turvei.



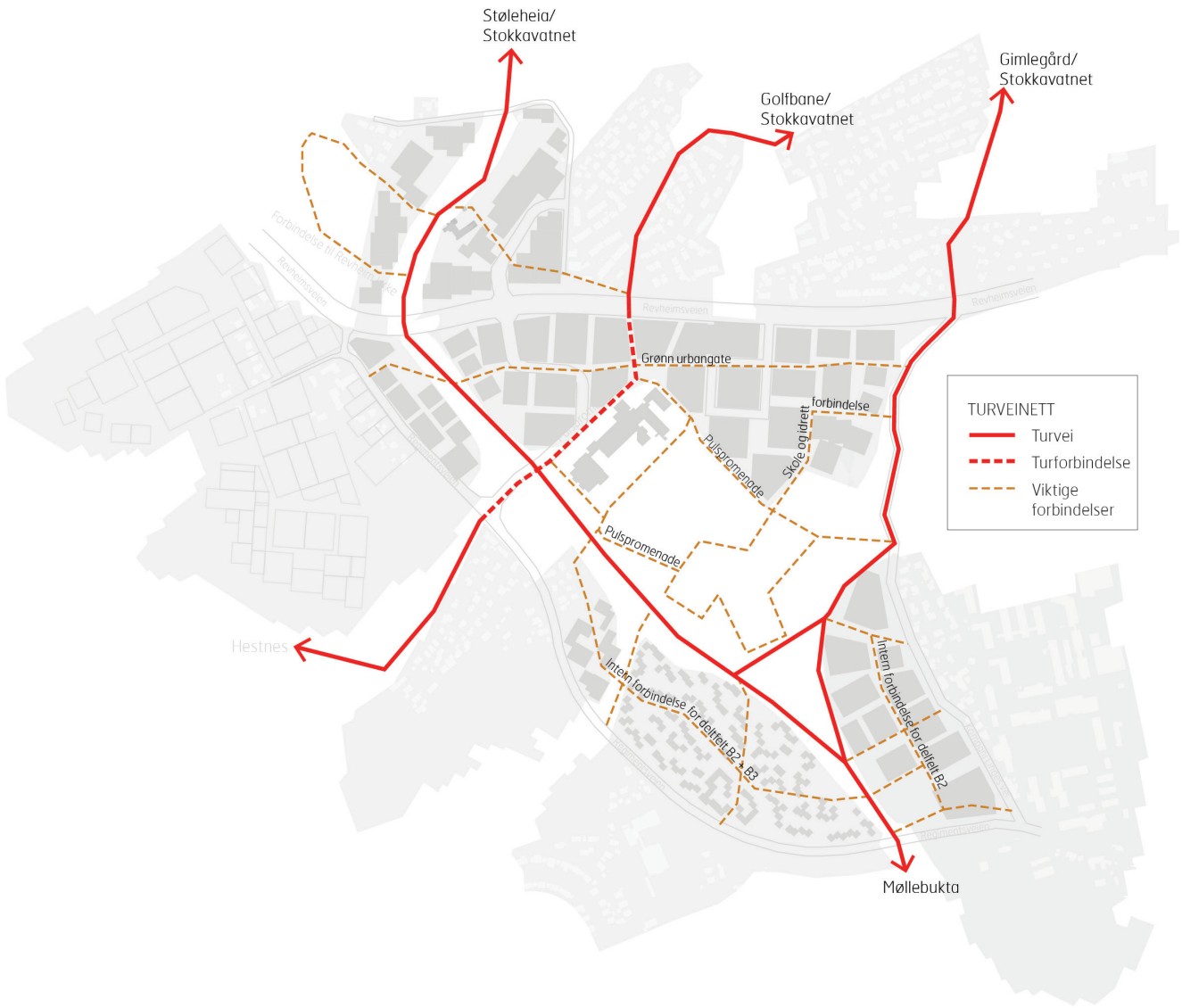


o_V4 - "NY ALVASTEINSVEIEN"
SAMLEGATE

«Nye Alvasteinveien» kobler seg på eksisterende Alvasteinsveien mot nord, og er en del av kryssløsningen med Osmund Revheims vei mot sør. Nye Alvasteinveien er i planen en atkomst for delfelt 5 og 6, og eksisterende boliger. Vi foreslår at gaten utformes som en samlegate fram til kryss med eksisterende Alvasteinveien, med tosidig fortau, tosidig sykkelløsning og kjørevei. Eksisterende Alvasteinveien utformes med forbedret gang- og sykkelforbindelse langs eksisterende vei. Gatesnittet i ny Alvasteinveien utvides med et svingefelt mot Revheimsveien.



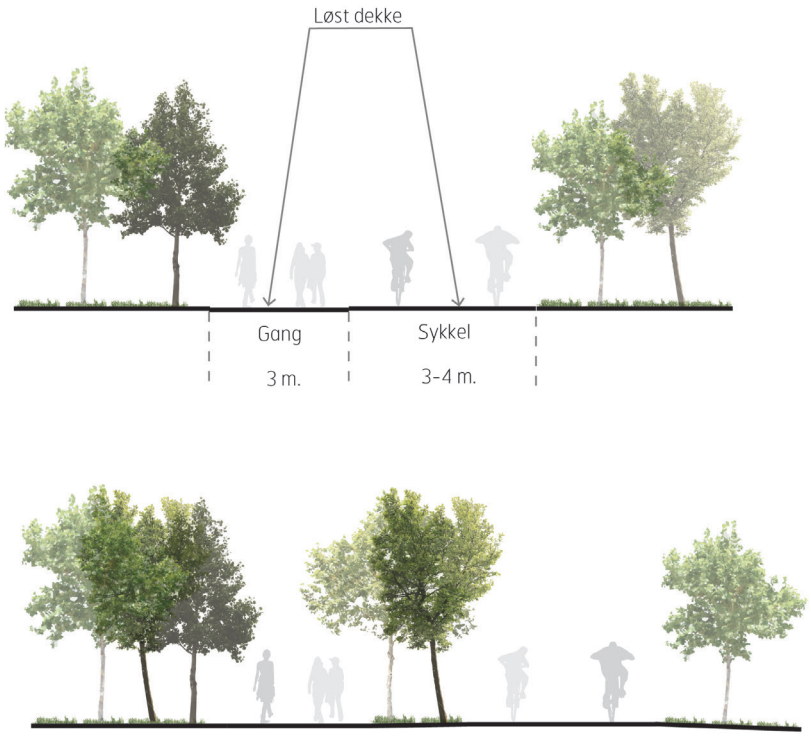
Prinsipsnitt for o_V4: Ved første strekning av o_V4 fra Revheimsveien skal det tilrettelegges for en 2,5-3 meter rabatt med trær og annen beplantning. Det er viktig for den omkringliggende bebyggelse å få grønne kvaliteter inn i gaten. Dessuten vil trebeplantningen få en visuel fartsdempende effekt på bil/busstrafikk opp mot kryssløsningen.



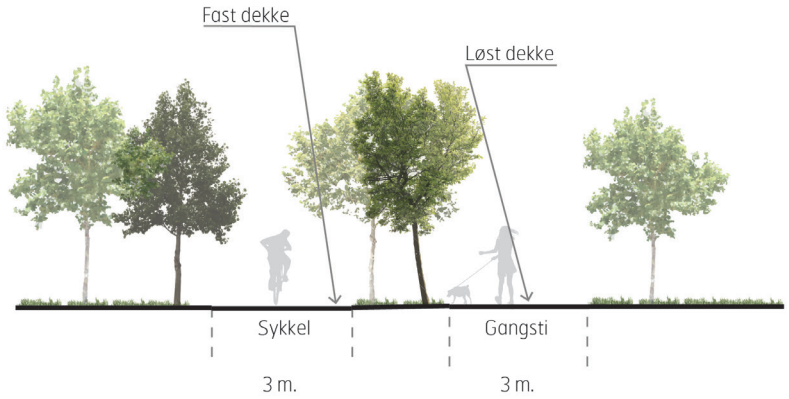
TURVEIER

Det skal være gjennomgående turveier i grønnstrukturen. Turvei gjennom hovedgrønnstrukturen skal være hovedturvei bygd etter kommunens standard for turveier, og skal ha belysning, sitteplasser og oppholdsarealer underveis. Planen legger opp til at det etableres lenker ut fra hovedturveien med annen karakter (sti/tråkk) for en variert friluftsopplevelse.

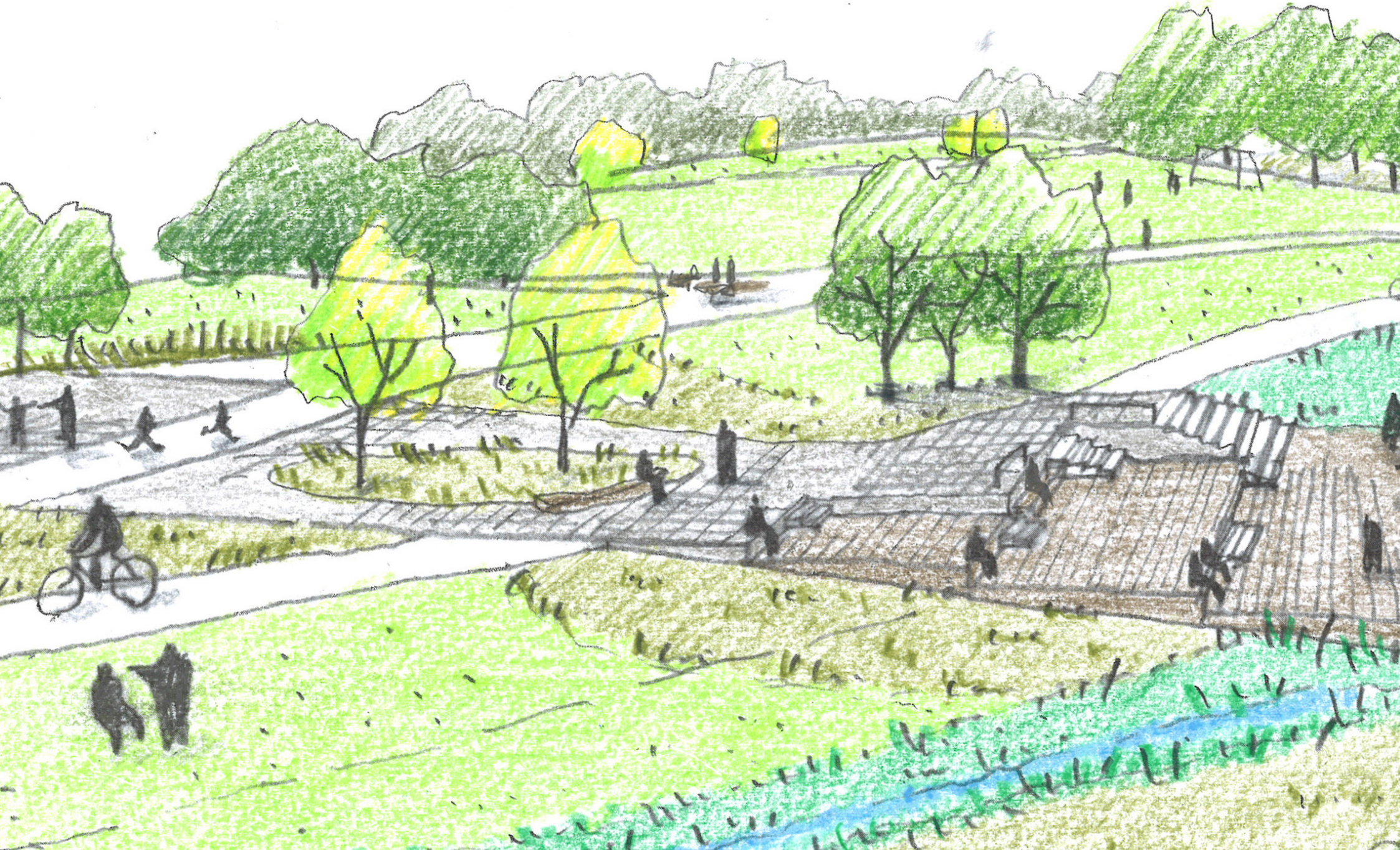
For turveier og forbindelser i grønnstrukturen skal vegetasjon og naturens premisser gis prioritet. Det aksepteres derfor setninger på veier for gående og syklende. Harde flater som asfalt og liknende, som ikke har fleksibilitet til å tåle setninger, skal unngås.

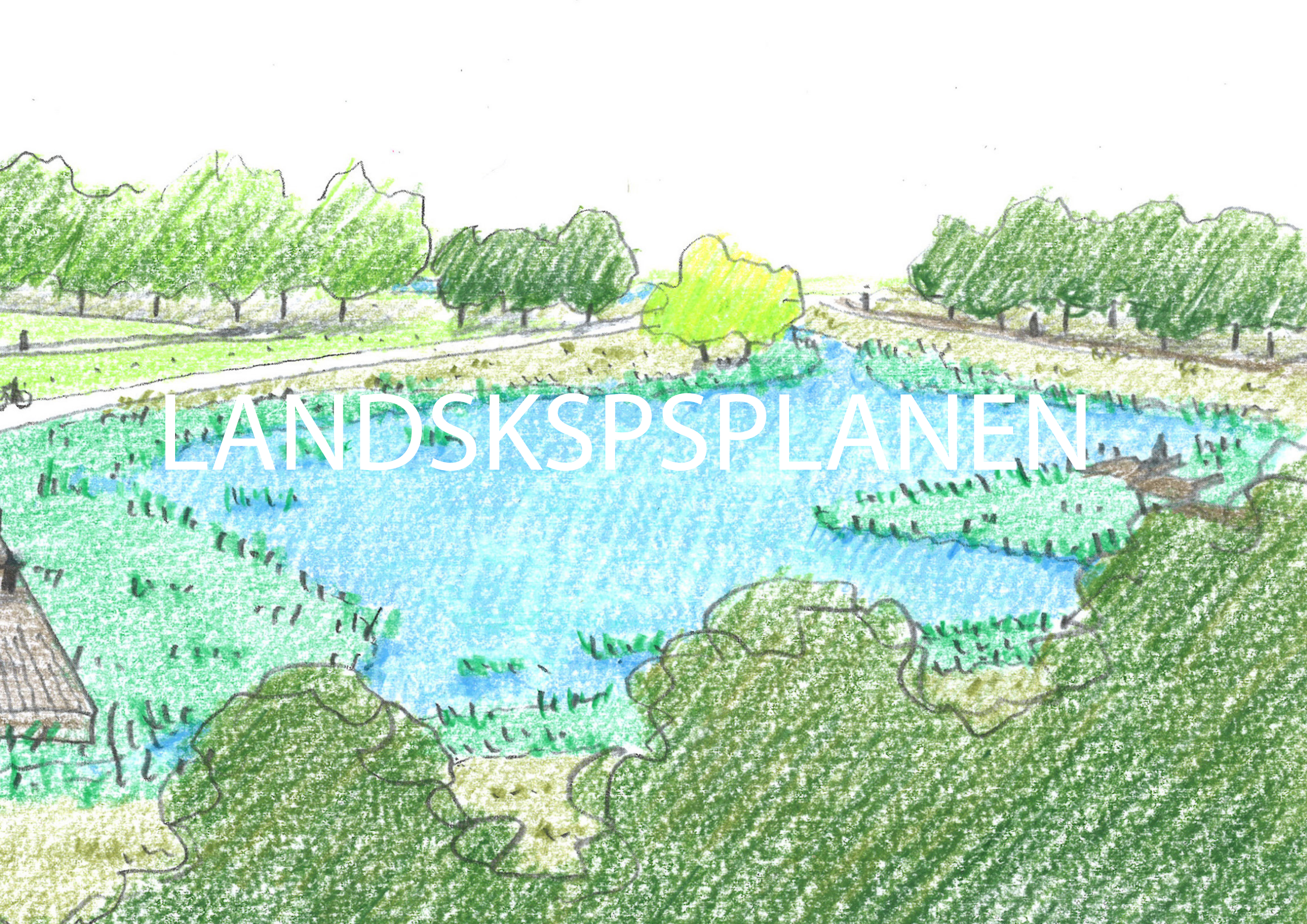


Prinsippsnitt for turveien. Løsning for gang- og sykkelvei er vist som adskilt i begge prinsippsnitt – enten ved hjelp av avmerking i belegningen eller som grønn sone mellom.

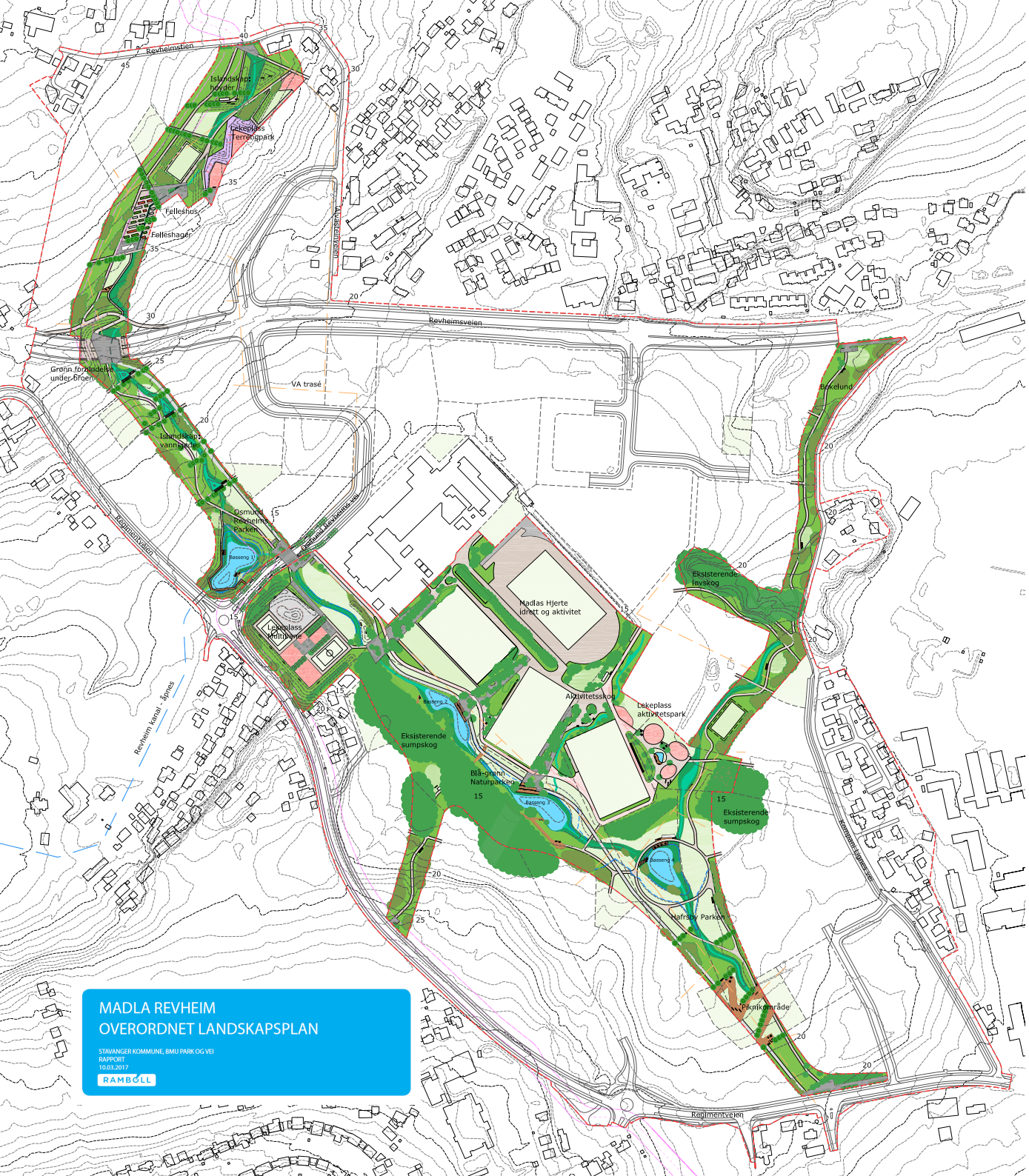


Prinsippsnitt for bydelsrute (Madlasandnes - Kompani Linges vei) gjennom planområdet.





LANDSKSPSPLANEN



LANDSKAPSPLANEN

Landskapsplanen er en overordnet plan som viser konsepter for utforming og programmering av friområdene og idrettsområdet innenfor planen. Føringene planen gir skal følges opp i videre detaljregulering og tekniske planer.

Planen setter søkelyset på forbindelser, håndtering av vann, opplevelser og aktiviteter, samt sammenheng med boligområdene og det omkringliggende landskapet.

Et sammenhengende stisystem for gående, løpende og syklende forbinder og gir mulighet for aktivitet og opphold. Så mye som mulig av den eksisterende karakteristiske vegetasjonen bevares. Slik sikres en fortelling, et mangfold og en romlighet. Vannet er områdets nye særegne karaktertrekk. Å bruke overflatevannet som et attraktivt naturlig element, styrker områdets egenkarakter. Vannet er til glede for mennesker, dyr og fugler. Planløsningen skal sikre opplevelser og grunnlag for alle; beboere, byens borgere, gjester og tilreisende – i alle aldre. Områdets utforming skal gi variasjon gjennom døgnet og året og sikre en trygg og god opplevelse/bruk.

OPPFØLGINGSPUNKTER

Vegetasjon
Området består av flere forskjellige typer vegetasjon,- som hver især gir en egen karakter til stedet. Disse karakterer er søkt bevart og videreført i programmeringen.

Det skal bygges videre på eksisterende vegetasjon. I de tilfeller der vegetasjon fjernes som følge av nødvendig infrastruktur og tiltak, skal ny vegetasjon etableres tidlig.

Overvannshåndtering
Det er en forutsetning for den blågrønne strukturen i friområdet at overvann fra nye utbyggingsområder ledes på overflaten mot grøntdraget. God overvannshåndtering baserer seg på prinsippet om at alt overflatevann, inkludert vann i bekker og elver, i et gitt område tas hånd om på en kontrollert og mest mulig naturbasert måte.
Løsningene skal tilføre kvaliteter til omgivelsene og de valgte løsninger må fungere både ved vanlig nedbør, ved flom og tørrvær. Et åpent overvannssystem skal etableres i en tidligst mulig fase, og midlertidige løsninger skal prinsippielt kunne utvikles videre.
Revheimskanalen skal åpnes og fungere som flomvei for Madla-Revheim og tilgrensende områder.

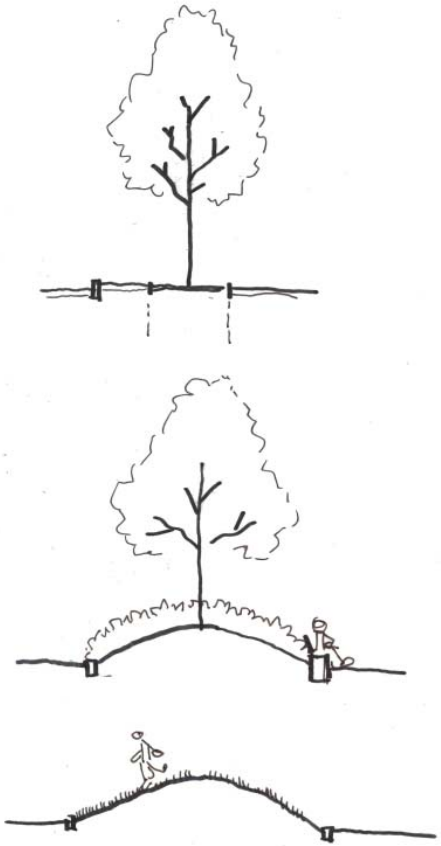
Sikkerhet
Det har stor verdi å beholde natur med denne kvaliteten, både med hensyn til biologisk mangfold og opplevelse. Rambøll har vist en trepromenade gjennom området, med utstikkere for opphold. Dette vil gi flott variasjon til friområdet, og lede brukere gjennom på en trygg måte. Vi kan selvfølgelig ikke hindre folk i å bruke resten av området også (utenfor trepromenaden), så det bør gjøres en risikovurdering når vi begynner med detaljprosjekteringen. Vi vil i utgangspunktet ikke ha gjerder rundt vann. Sikkerhet bør løses med andre metoder som skråning, beplantning osv.

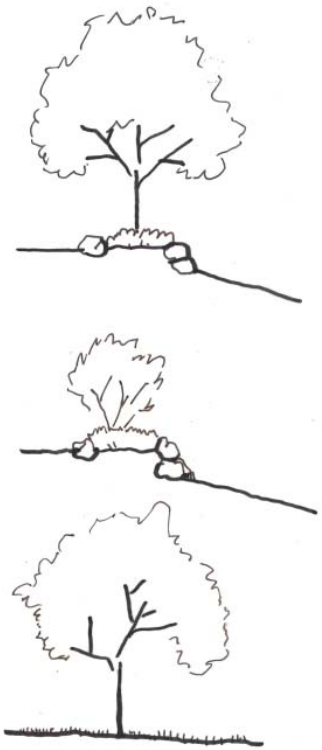
Vannkvalitet
Det bør være god nok kvalitet på vannet til at barn kan leke der.

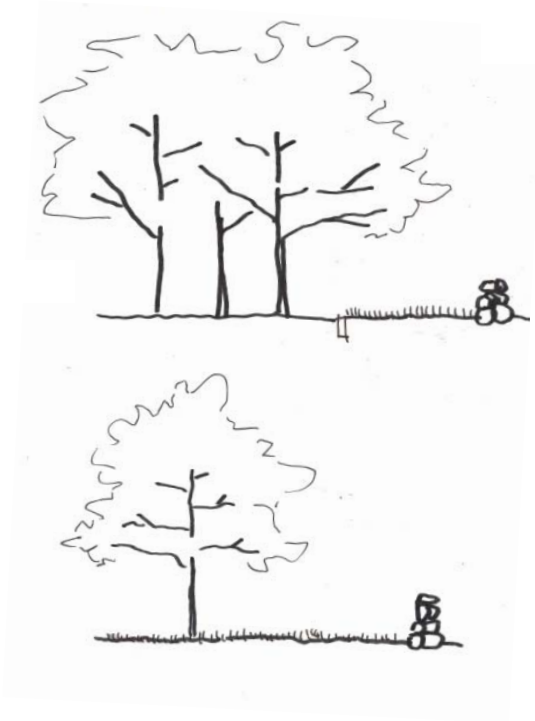
Toleranse for setninger
Setninger må unngås i følgende anlegg:
- Kunstgressbanene
- Pulspromenade og andre områder med fast dekke
- Ballfelt i friområdene

Noe setninger aksepteres i følgende anlegg:
- Sykkelvei
- Turveier/forbindelser uten fast dekke
- Bearbeidede grøntområder og aktivitetsområ der uten faste dekker

Større setninger aksepteres i følgende anlegg:
- Naturlike områder, men ikke for konstruksjoner (eks. trepromenade)

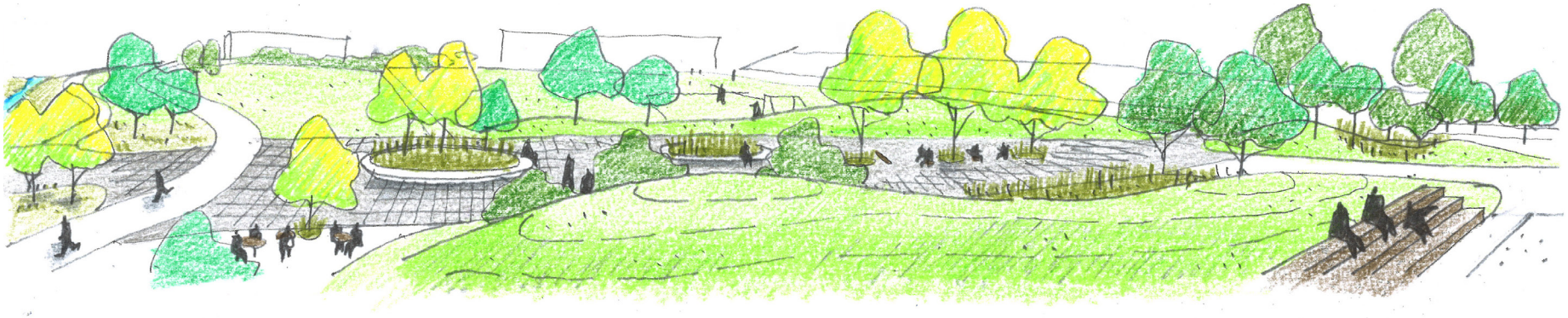






ILLUSTRASJONSLISTE

s. 1-5:	COBE/DRMA/Stavanger kommune
s. 6-19:	Stavanger kommune
s. 20-21:	COBE/DRMA/Stavanger kommune
s. 22-25:	Stavanger kommune
s. 26:	COBE/DRMA/Stavanger kommune
s. 27:	Stavanger kommune/LAN Architecture, Neue Hamburger terrassen/COBE/DRMA
s. 28:	COBE/DRMA/Stavanger kommune
s. 29-35:	Stavanger kommune
s. 36-37:	COBE/DRMA/Stavanger kommune
s. 38-45:	Stavanger kommune
s. 46-51:	Rambøll
s. 52:	COBE/DRMA/Stavanger kommune



STAVANGER KOMMUNE
COBE
DRMA
RAMBOLL