

Nådlandskroken gnr 14 bnr 383

Stedsanalyse

Dato: 02.11.2023
Versjon: 02



Innhold

Forord og innledning	
Hvor er vi?	3
1. Planstatus	4
2. Landskap og historie	10
3. Bebyggelsesstruktur og sammenhenger	12
4. Mobilitet	15
5. Bo- og bymiljøutfordringer	17
6. Anbefalingskart	18

Forord og innledning

Asplan Viak har på oppdrag for Nådlandsberget 20 AS utarbeidet en stedsanalyse for området. Stedsanalysen er et ledd i den innledende fasen med planarbeidet. Den beskriver og analyserer området slik det er og belyser viktige funn og momenter som bør ivaretas i den videre utviklingen av området.

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Nådlandsberget 20 AS

Tittel på rapport: Stedsanalyse Nådlandskroken gnr14 bnr 383

Oppdragsnummer: 640693-01-01

Utarbeidet av: Lene Bjørnø

Oppdragleder: Lene Bjørnø

Dato: 02.11.23

Hvor er vi?

Planområdet ligger på Forus i Stavanger, like nord for kommunegrensen til Sandnes og avgrenset av Bussveien i øst og boligkanten Nådlandsbråtet med boligområde og Ulsberget i vest. Arealet er ca. 6 daa.



Figur1: Nærområde



Figur 2: Lokalisering

- Bussveien
- Jernbane
- Motorveien E39
- Kommunegrense
- Planområde

1. Planstatus

Overordnede føringer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Planen ble vedtatt i Fylkestinget i Rogaland 20. oktober 2020. Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke er en langsiktig plan for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging. Planen gir retning for videreutvikling av en bærekraftig og endringsdyktig region fram mot 2050. Regionalplanen har klare strategier og føringer for arealutviklingen:

- Innenfra og ut - Utbygging prioriteres i sentrum og sentrumsnære områder først, og potensialet for fortetting og transformasjon for øvrig utnyttes før det omdisponeres nye arealer til utbyggingsformål.
- Levende sentrumsområder og stedstilpasset by- og tettstedsutvikling - Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø og tiltrekke aktivitet til sentrum. God stedstilpasning i en menneskelig skala tar hensyn til lokale forhold som byggeskikk, kulturminner, kulturmiljøer, historiske strukturer og landskap, og bidrar til stedstilørighet.
- Enklere hverdag - Utbyggingsstrategier som gir økt nærhet til sentre og kollektivknutepunkt.

Et sentralt grep i planen er også *kompakt og kollektivorientert by- og tettstedsutvikling*. Det handler om å bygge mest på steder som gjør det mulig for folk å gå, sykle og bruke kollektivtransport i hverdagen, med korte avstander til kollektivholdeplasser og ulike gjøremål.

Bokvalitet og tetthet

Planområdet ligger i *Transformasjonsområder i bybåndet*. Målet for områdene her er blant annet høy grad av funksjonsblanding og en områdeutnyttelse på mellom 80 -100 %.

Uteoppholdsareal - MFUA

Regionalplanen stiller krav om 30 m² MFUA i transformasjonsområder i bybåndet, men åpner for at det kan reduseres til 20 m² fra prosjekt 200 meter fra Bussveien hvor det kan dokumenteres at sambruk med byrom og offentlige grøntarealer dekker kravene til resterende 10 m² uteoppholdsareal.

Utforming av uteoppholdsareal

4-25 boliger: møteplass for alle, min 150 m² og 50-70 meter fra bolig.

25-200 boliger: områdelekeplass, minimum 1500 m² 150-200 meter fra bolig.

Parkering - Sone 1:

Bil: 0,5 pr. 100 m² kontor og 0,7 pr. bolig

Sykkel: 3 pr. 100 m² kontor og 3 pr. bolig

asplan viak

Kommuneplan, Stavanger kommune 2023-2040

Stavangers byutvikling skal legge grunnlaget for et kortreist hverdagsliv. Dette skal oppnås ved å forsterke urbane kvaliteter og sikre vekst innenfor det sentrale Stavanger. Byutviklingen skal bygge opp under Stavangers unike særpreg og bidra til en bærekraftig by med et langsiktig utviklingspotensial. Planområdet ligger i *Bysoner B*, prioriterte byområder med høy urbaniseringsgrad.

Utnyttelse:

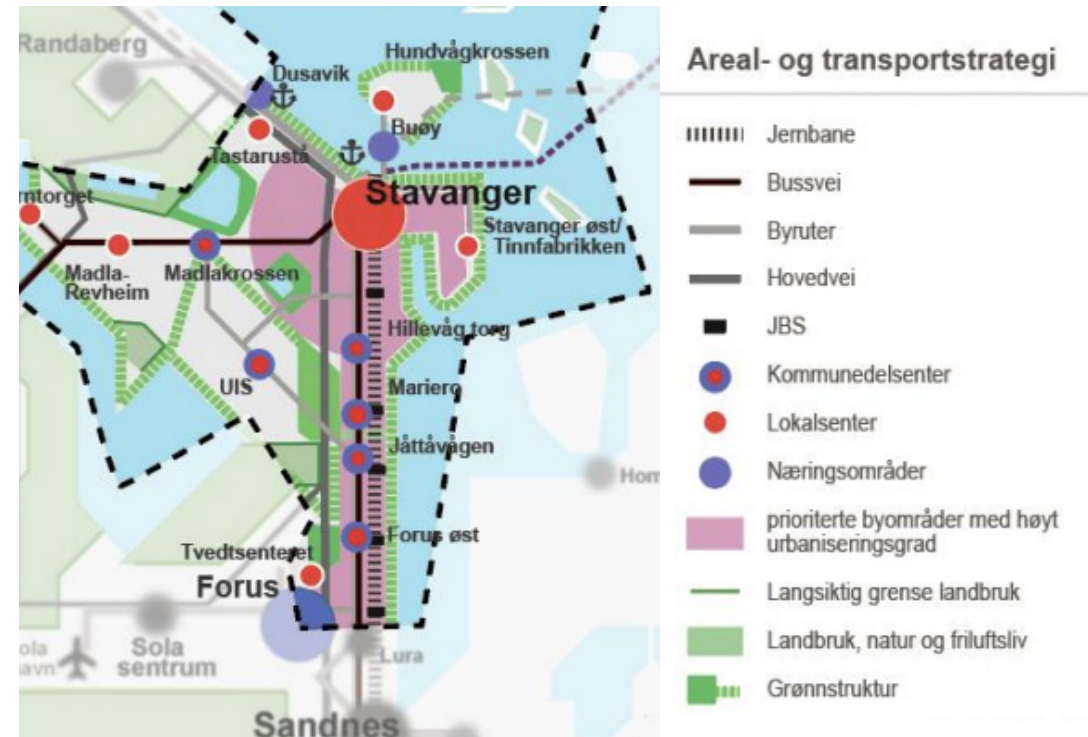
Bysoner	GFomr	Område	Boligformål		Bebyggelse uten bolig	
			Min. tillatt utnytt. i %BRA	Maks. tillatt utnytt. i %BRA	Min. tillatt utnytt. i %BRA	Maks. tillatt utnytt. i %BRA
	GF-06	Østlige Forus,	60	150	150	300

Figur 3: Tabell hentet fra kommuneplanen

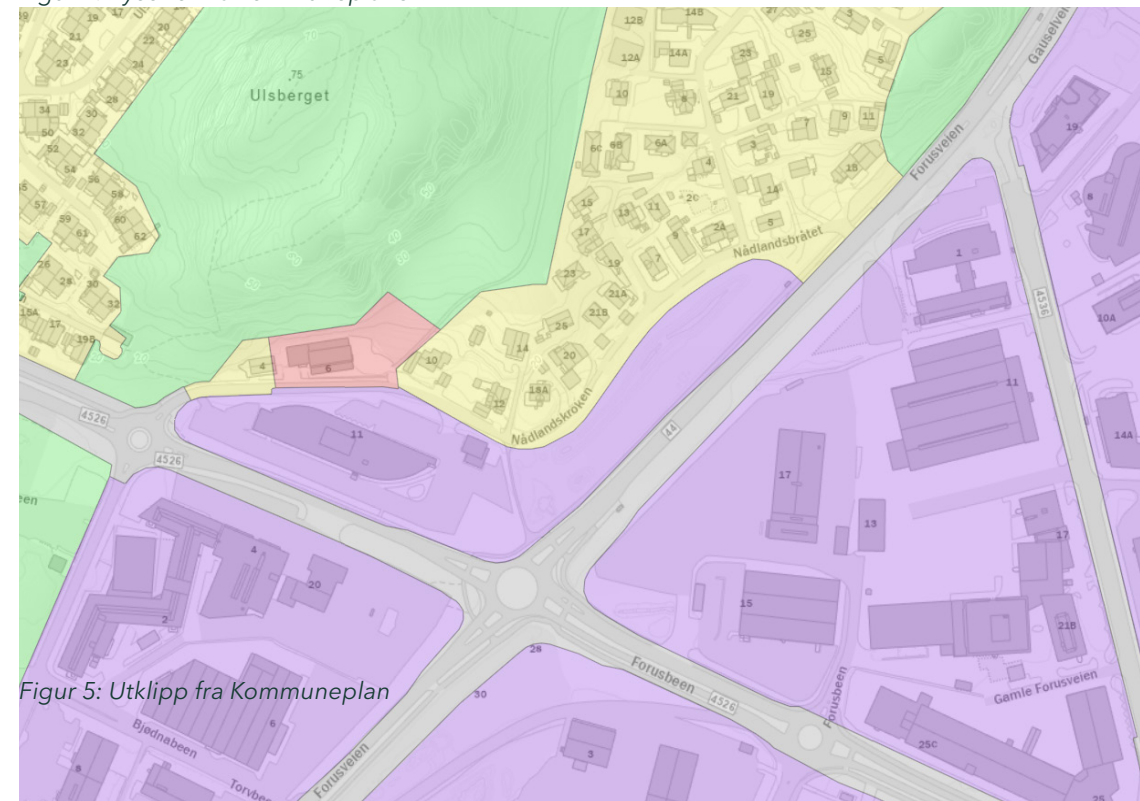
Parkering

Bil: For Forus avklares parkeringsnormen i egen interkommunal plan. Inntil kommuneplanens parkeringsbestemmelse blir avløst av ny plan, gjelder parkeringsbestemmelsene i gjeldende reguleringsplaner. I nye reguleringsplaner skal parkeringsbestemmelsene følge Regionalplan Jæren og søre Ryfylke frem til ny interkommunal plan er vedtatt.

Sykkel: sone 2: Bolig over 60m² = minimum 2,5 plasser pr. bolig.
 Bolig under 60m² = minimum 2 plasser pr. bolig. Gjesteparkering = minimum 0,5 pr bolig. Næringsbebyggelse = minimum 2 pr. 100m² BRA.



Figur 4: Bysoner fra kommuneplanen



Figur 5: Utklipp fra Kommuneplan

Uteoppholdsareal (§1.17):

Minimum 30 m2 felles og offentlig uteoppholdsareal innenfor utbyggingsområdet i prosjekter med mer enn 5 boliger.

200 meter fra Bussveien kan det unntaksvis aksepteres utearealer ned mot 20 m2, dersom krav til blågrønn faktor er løst på egen grunn. Det må i tillegg dokumenteres at resterende 10 m2 pr. boenhet kan dekkes med sambruk på nærliggende egnede byrom eller offentlige grøntarealer. På areal som skal sambrukes må det gjennomføres eller sikres gjennomført kvalitetshevingstiltak før det gis brukstillatelse. Denne bestemmelsen er på høring, og ikke vedtatt i gjeldende kommuneplan.

Offentlig uteoppholdsareal skal ligge på bakkeplan. I særlige tilfeller tillates det maks. 50 % av areal for nabolagspark på bakkeplan som underbygget areal. Grøntareal som ligger på dekker skal ha jordtykkelse på 1,2 m, slik at det kan plantes vegetasjon og større trær. Dekke må tåle akseltrykk iht. gjeldende normer. Felles uteoppholdsareal (iht. pkt. 1) skal ikke ligge på tak, men kan legges på underbygget areal. Felles uteoppholdsareal på tak kan ikke regnes med i regnskapet for uteoppholdsareal.

Nærlekeplass; 180 m2 på bakkenivå, maks 70 meter gangavstand fra bolig langs trafikksikker vei. Dersom det er mer enn 30 boliger, økes arealet med 6 m2 pr. bolig.

Nabolagspark (kvartalslek): 2 daa på bakkenivå.

Bestemmelser og retningslinjer om miljø-, klima og energikrav (§1.10)

Ved reguleringsplaner for byggeprosjekter over 10.000 m2 BRA (ev. 1000 m2 BRA etter ny høring og vedtak), skal områdekvaliteter og klimakonsekvenser og tiltak for å ivareta kommunens klimamål dokumenteres gjennom miljøprogram/miljøoppfølgingsplan iht. NS 3466 eller tilsvarende.

Ved utbygginger som samlet utgjør over 1000 m2 oppvarmet BRA skal energibehov og energiløsning dokumenteres i detaljregulering og det skal synliggjøres hvordan byggene tilrettelegges for energifleksible løsninger.

Blågrønnfaktor (§1.20)

Skal fastsettes i reguleringsplan, for planområdet minimum faktor 0,7.

Gjeldende reguleringsplan

Plan nr 2299, reguleringsplan for fv.44 Gausel stasjon - Hans og Grete stien, vedtatt 2017

6.1 Bolig/ forretning/ kontor - BBFK1

I feltet tillates boligblokker med tilhørende anlegg.

I underetasjen mot krysset/ undergangen Forusbeen/ Forusveien kan det innpasses et forretningslokale, nærbutikk/ kiosk, på maks 350 m² BRA. I 1.etasje mot Forusveien kan det innpasses kontor/ tjenesteyting.

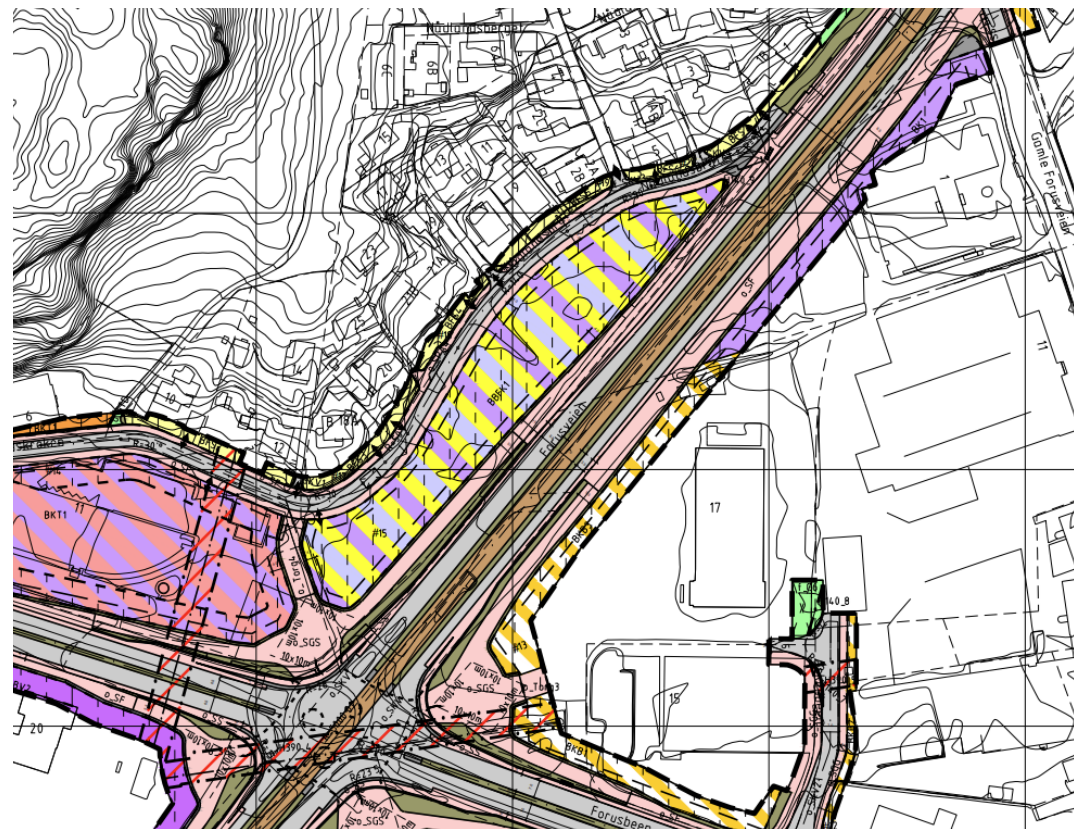
Bebyggelsen skal plasseres mot Forusveien slik at den skjerner bak-enforliggende arealer mot støy- og forurensning. Bebyggelsen skal deles opp i minst 3 bygningsvolumer med mellomliggende offentlige gangforbindelser. Utforming (inkl. byggehøyder, volumoppbygging) skal ta tilbørlig hensyn til tilgrensede boligområde (Nådlandsberget).

Feltet skal ha varierte boligtyper og størrelser tilpasset ulike familiestørrelser og boformer inkl. bofelleskap. 1/2 av boligene skal være minimum 55 m² BRA. Alle boligene skal være gjennomgående eller orientert mot stille side. De private uteoppholdsarealene skal orienteres mot vest. Boligene skal via trapperommene ha adkomst til begge sider.

Maksimal tillatt utnyttning er 110 % BRA bolig ved 90 % boligandel. Dersom det kun bygges for næringsformål kan utnyttelsen økes til 200 % BRA.

I bruksarealet BRA skal parkering og boder under bakkenivå (mindre enn 0,5 m over gjennomsnittlig planert terreng) ikke regnes med.

Bebyggelsen kan ha varierte høyder fra 2-7 etasjer.



Figur 6: Utklipp fra plan 2299, planområdet BBFK1

Tilgrensede reguleringsplaner

2413 Reguleringsplan for Nålandsberget

Vedtatt 16.03.2015 Regulerer frittliggende småhusbebyggelse og offentlig friområde og lekeplass på høyden mot RV44.

2571P Detaljregulering for Forusbeen 15 og 17

Vedtatt 10.11.2022. Regulerer boligblokk bebyggelse og hotell/overnatting i en kvartalsstruktur rundt et tun med offentlig kvartalslek og gatetun.

2480 Områderegulering for deler av Forus øst

Vedtatt 26.06.2022. Regulerer flerfunksjons område med bolig, kontor og tjenesteyting, i tillegg offentlige grøntforbindelse og områdelekeplasser og gang- og sykkelveier.

2638 Detaljregulering for felt I/K6 i 2020 Park, Hinna bydel

Vedtatt 09.12.2019. Regulerer kontor og tjenesteyting samt offentlige torg mellom byggene.

1869B1 Bebyggelsesplan or Bryggeriparken, Foursbeen 10 gnr/bnr 13/175

Vedtatt 27.08.2009. Regulerer forretning, kontor og industri.

1994 Området mellom Travbanen og Forusveien, Hinna bydel

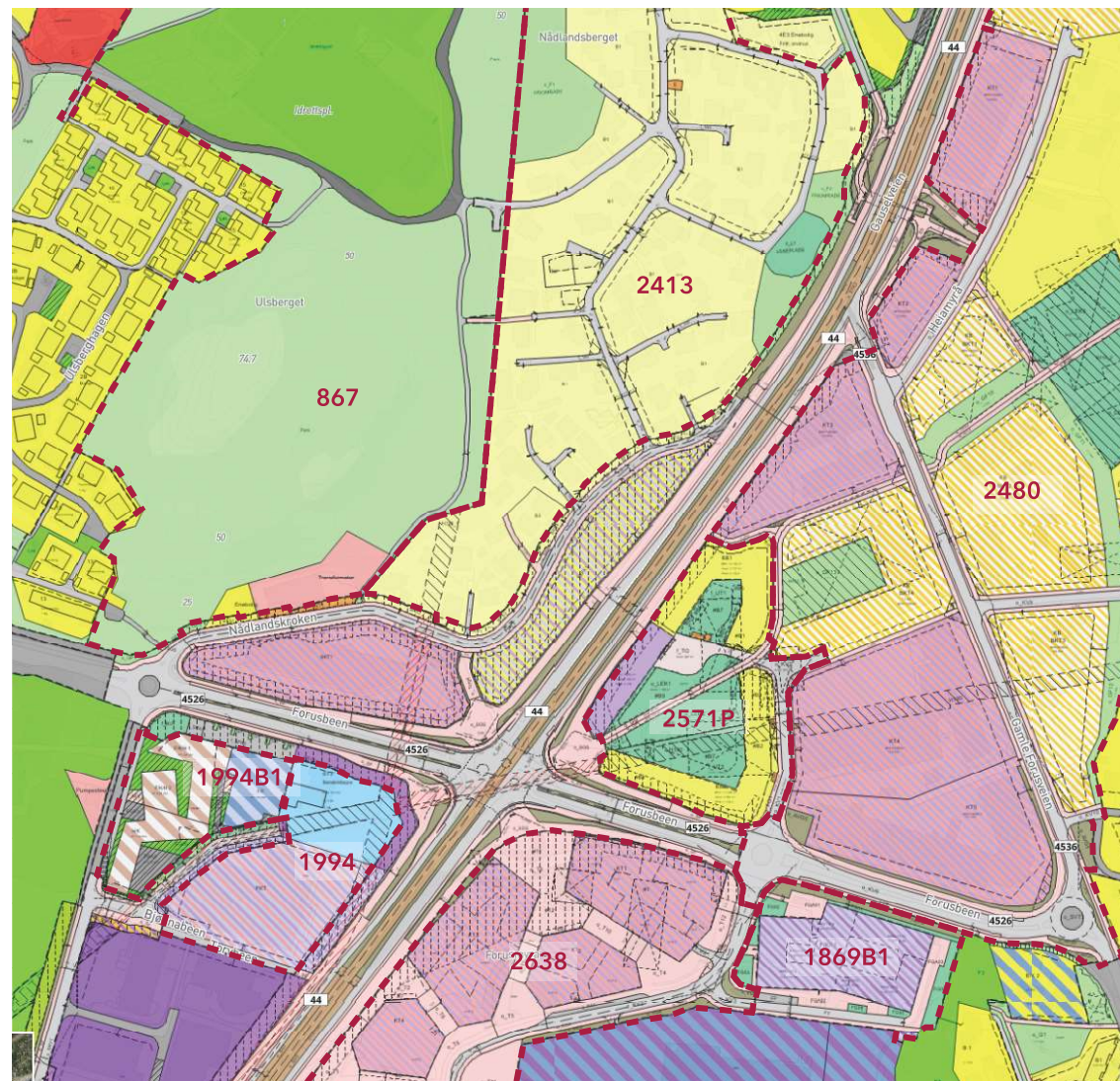
Vedtatt 25.04.2005. Regulerer bensinstasjon og forretning, kontor og tjenesteyting.

1994B1 Bjødnaheen, felt FK1 og KH4

Vedtatt 28.08.2008 Regulerer forretning, kontor og hotell.

867 Knudamyrå - Gausel

Vedtatt 06.03.1979 Regulerer idrettsanlegget på Knudamyrå, park på Ulsberget og transformator langs Nålandskroken.

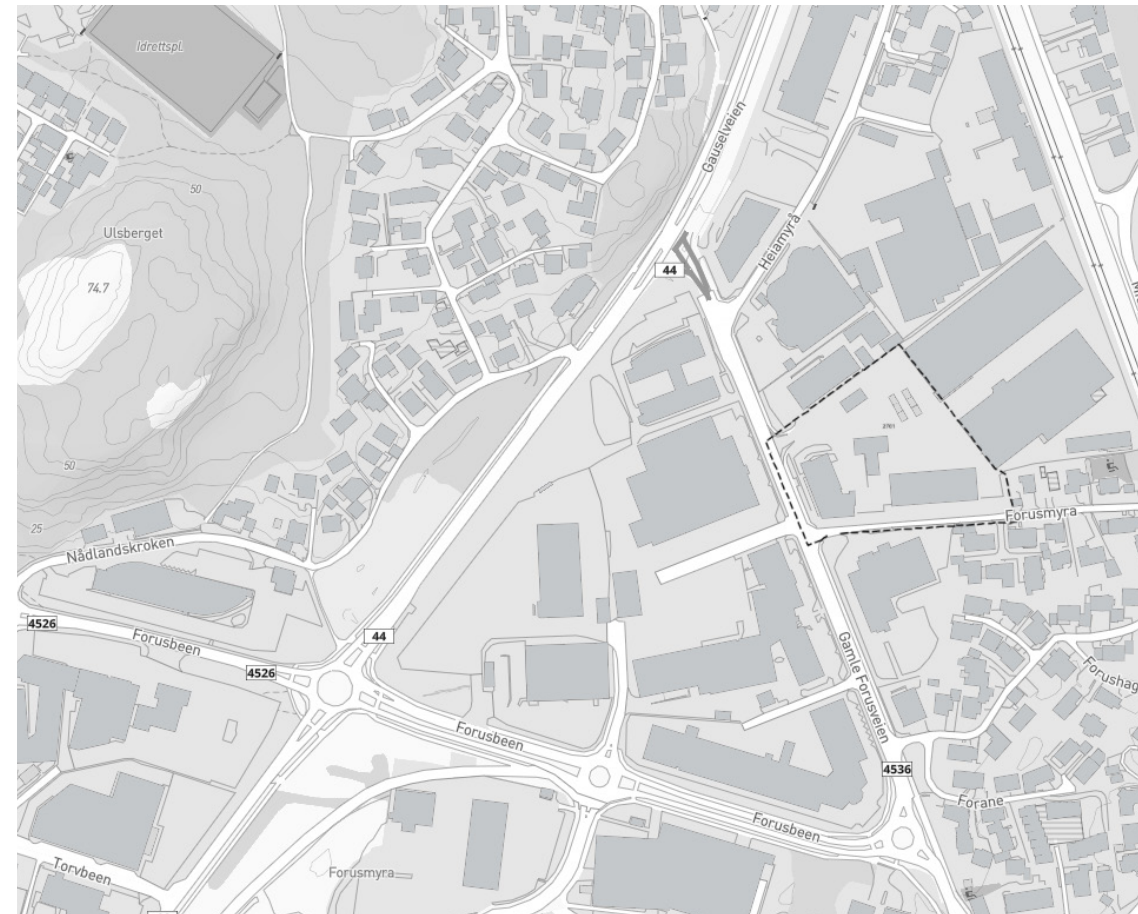


Figur 7: Tilgrensede reguleringsplaner

Pågående planprosess

Plan 2701 Detaljregulering for Gamle Forusvei 14. Hinna bydel

Oppstart av reguleringsplanarbeid ble varslet 29.03.2019, og i henhold til planinitiativet ønskes det dagligvarebutikk og boligbygging i blokk.



Figur 8: Pågående planprosess i området

2. Landskap og historie

Landskap og topografi

Landskapet på Forus er relativt flatt, med enkelte markerte høydedrag. Like nord-vest for planområdet ligger ett av disse høydedragene, Jåttå/Gausel. Ulsberget har sitt høyeste punkt på kote 74,7 og planområdet ligger på kote 13-14. Områdene øst og sør for planområdet er relativt flatt, før det synker ned mot Gandsfjorden i vest.

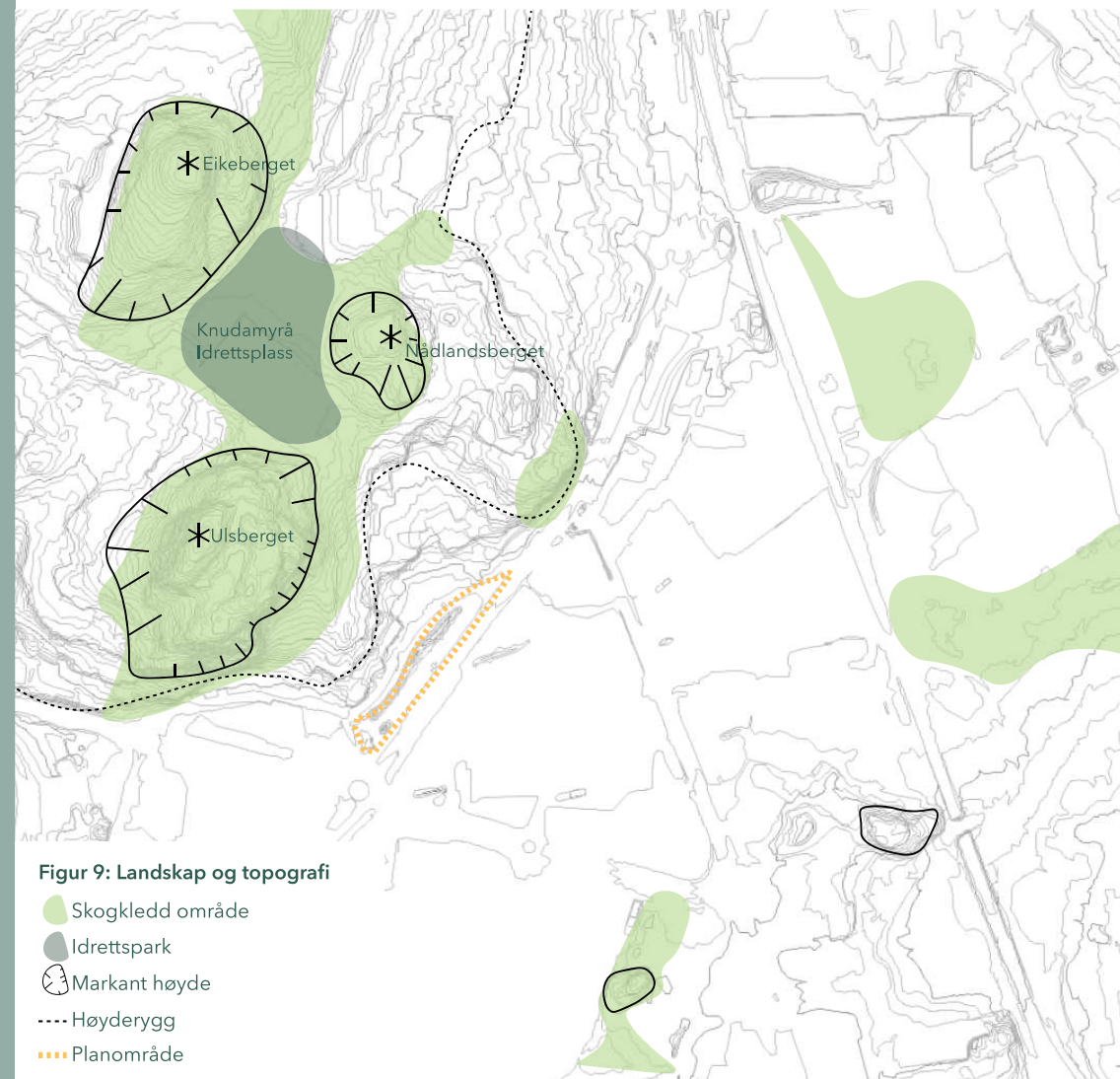
Planområdet er i dag rigg- og anleggsområde for byggingen av Bussveien. Området er i den forbindelse bearbeidet, og det er satt opp midlertidig støyvoll for boligbebyggelsen mot vest.

Naturmangfold

Siden planområdet blir brukt som rigg- og anleggsområde, er det ingen tidligere vegetasjon som er bevart. Massene er skiftet ut i forbindelse med bygging av teknisk infrastruktur.

Vurdering av landskap

Hele planområdet er som nevnt del av rigg- og anleggsområde. Det er derfor hverken karakteristisk topografi eller vegetasjon som kan tas med videre i planarbeidet. Høyden på planområdet er satt ut fra overvannsledningene som ligger langs Bussveien. Undergangen sør i planområdet gjør at Bussveiens fortau langs planområde synker til kote 9.9. Her får byggets kjeller en fasade mot undergangen.



Historisk utvikling

Som flyfotoene til høyre viser, har Forus de siste 100 årene utviklet seg fra et område med hovedsakelig jordbruk og naturområder til næringsområdet med innslag av boligområder og friområder.

Innenfor planområdet har det tidligere stått et bolighus med tilhørende uthus og hage. Dette ble revet rundt 1990.

Fylkesveg 44 og Ulsberget har vært strukturerelement i utviklingen av området, sammen med gaten Nådlandsbråtet som ligger nord vest for planområde. Langs denne har det gradvis blitt fortettet med eneboliger. Organisert i en organisk struktur som følger terrenget.

Vurdering av historisk utvikling

Siden planområdet er ryddet for å være del av rigg- og anleggsområde til Bussveien, er det ingen historiske anlegg og elementer å ta med videre i planarbeidet.



Figur 10: Historisk utvikling

3. Bebyggelsesstrukturer og sammenhenger

Eksisterende bebyggelsesstruktur

Planområdet ligger mellom bolig- og næringsbebyggelse. Nord-vest for området ligger frittliggende småhusbebyggelse i en organisk struktur som følger terrenget. Sør og vest ligger det i dag større kontor- og næringsbebyggelse. Byggene ligger inntrukket på tomten med større åpne områder mot veistrukturen, gjerne parkering. Noen steder, som vist på figur 11, er bebyggelsen orientert mot veigate og danner tydelige gateløp. Området er under transformasjon, og reguleringsplanene for området sikrer at fremtidig bebyggelse får fasader mot omkringliggende veier.

Eksisterende funksjoner i området

Som figuren 13 viser, har planområdet kort avstand til både idrett, skole og dagligdagse funksjoner som matbutikk. Det finnes også både eksisterende og regulerte friområder og kvartalslekeplasser nært på planområdet (figur 14). Som figur 16 viser, er det både eksisterende og fremtidig gode og trygge gang- og sykkelforbindelser til nevnte målpoint fra planområdet.

Vurdering av funksjon, struktur og sammenhenger

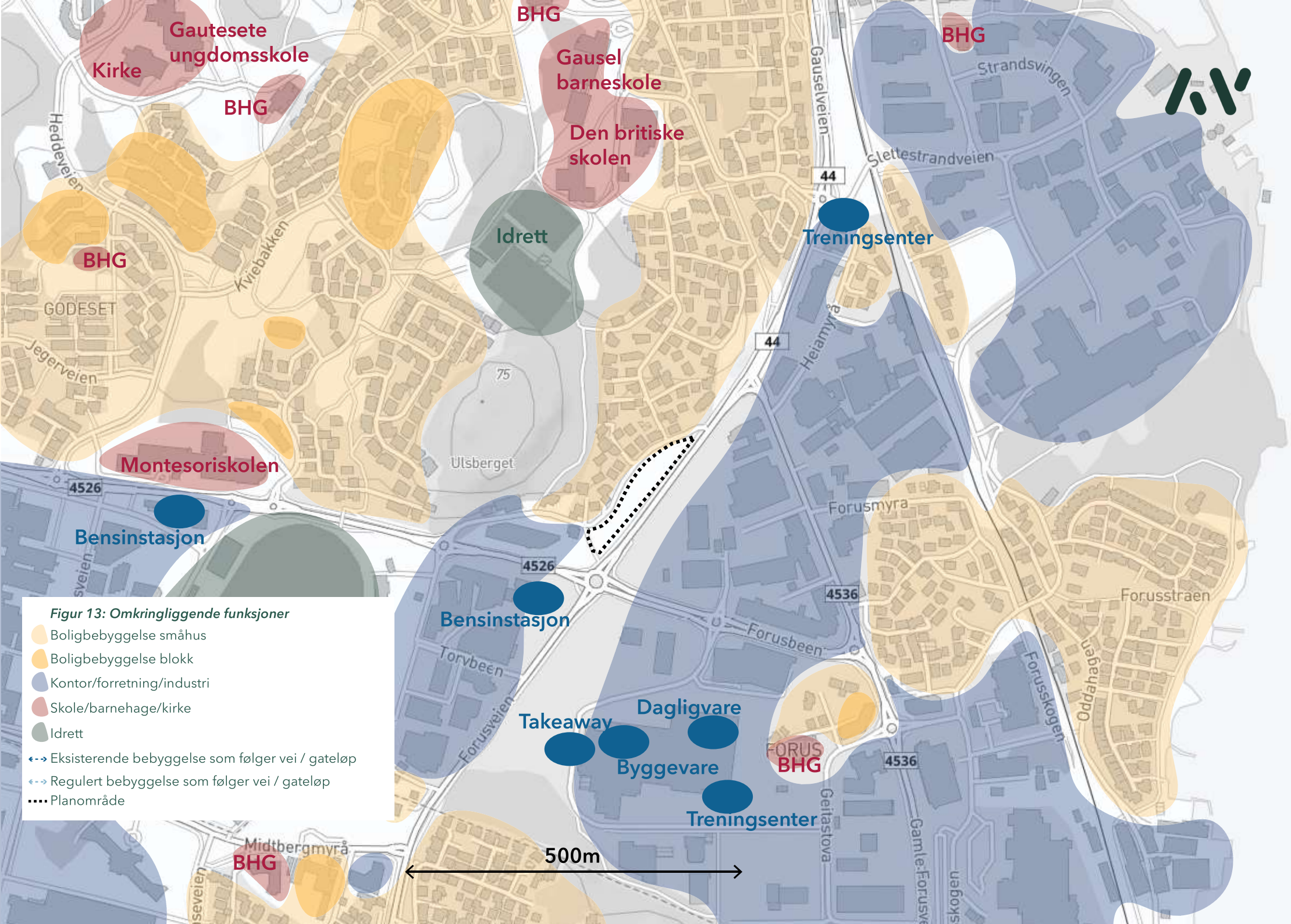
Ved å la bebyggelse følge Bussveien, vil prosjektet fungere som en støyskjerm for boligbebyggelsen i nord-vest. Bussveien får samtidig en aktiv fasade som definerer gateløpet. En blanding av bolig og næring vil gi offentlig tilgjengelige uteområder til boligene i Nådlandsbråtet samtidig som kontor, næring og tjenesteyting bygger opp om målene til Bussveien om aktive fasader og arbeidsplasser.



Figur 11: Funksjoner og bebyggelsesstruktur, for legende se neste side

Figur 12: Frittliggende boligbebyggelse, kontorbygg og større parkeringsplasser er buffer mot vei

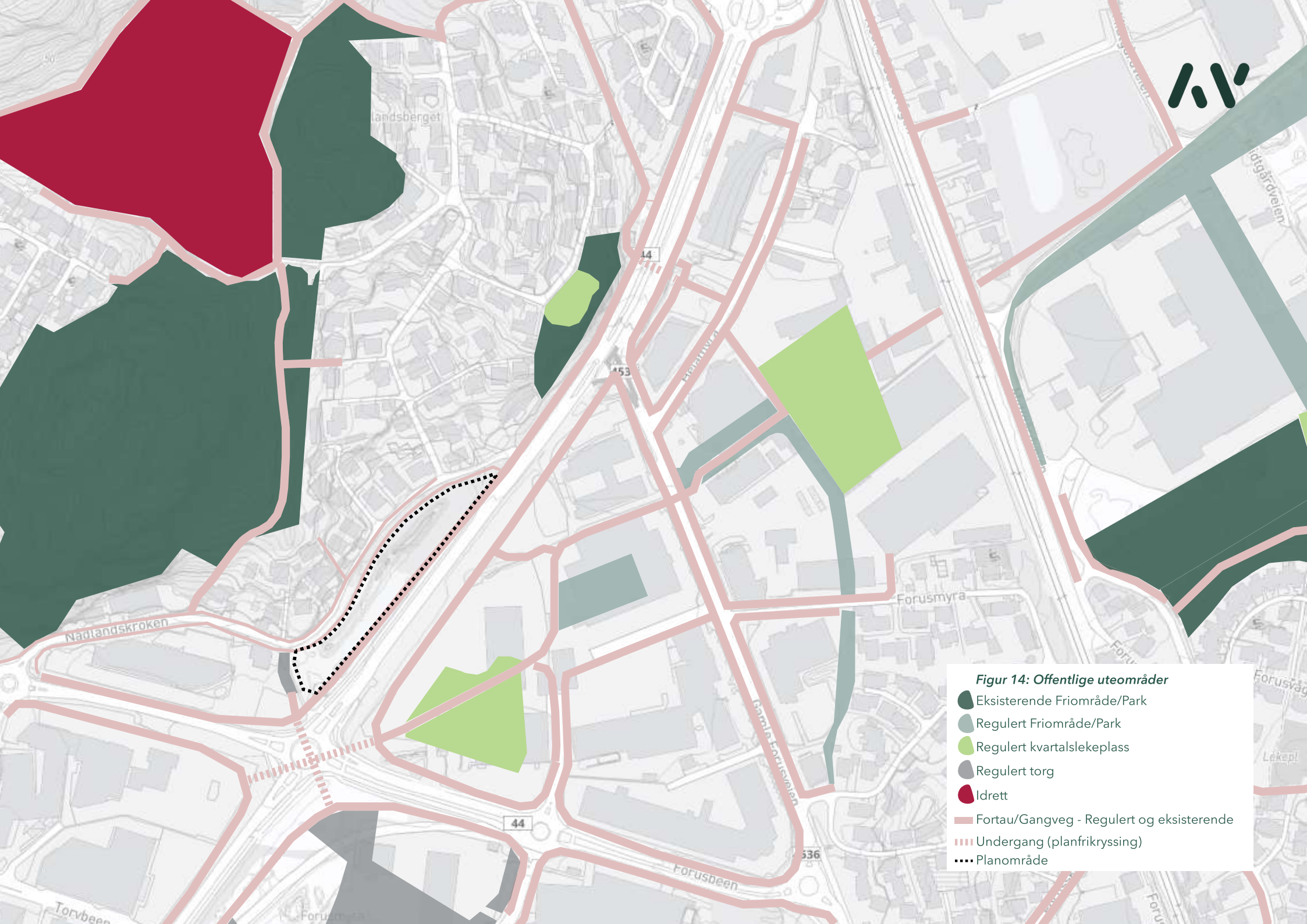




Figur 13: Omkringliggende funksjoner

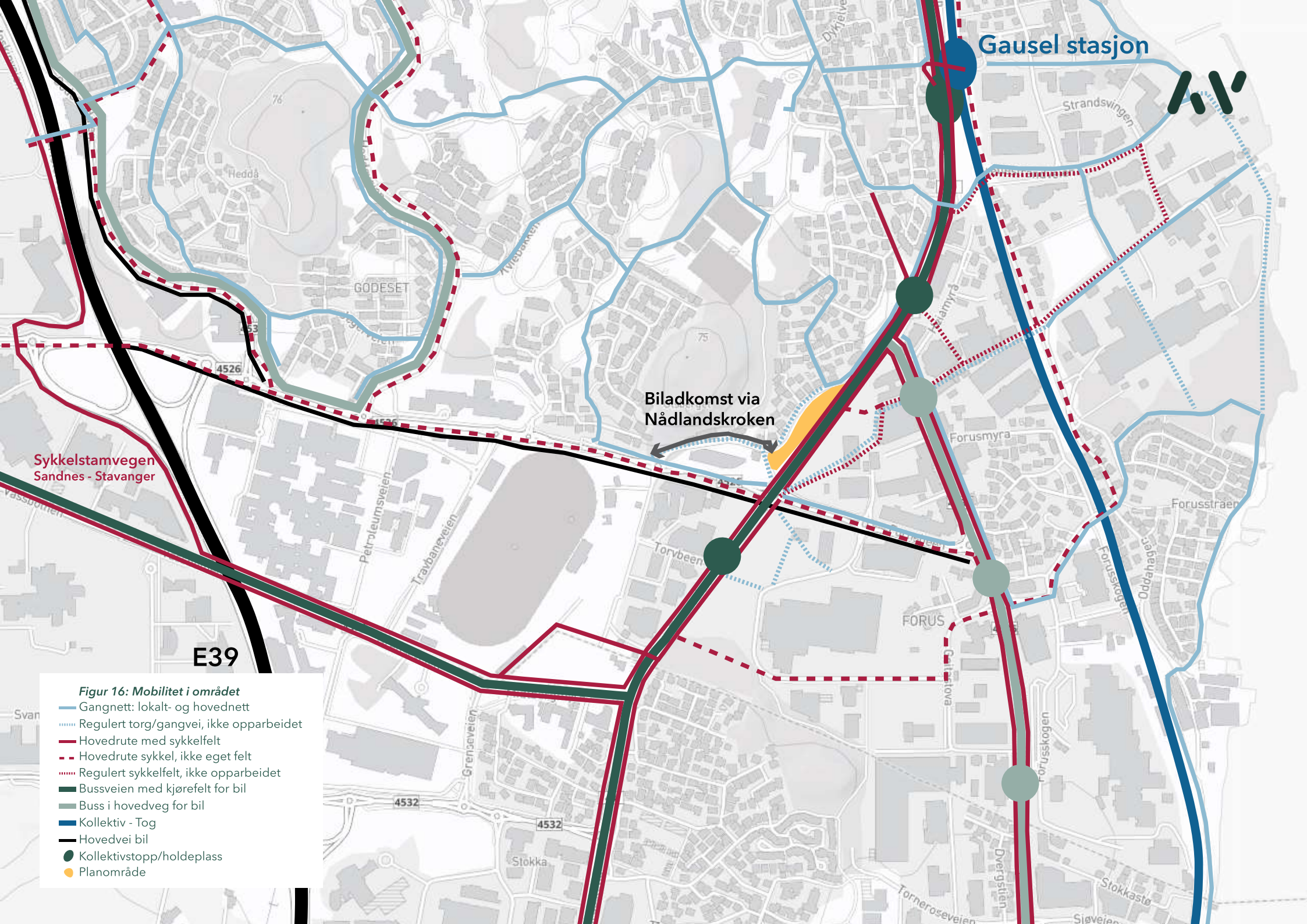
- Boligbebyggelse småhus
- Boligbebyggelse blokk
- Kontor/forretning/industri
- Skole/barnehage/kirke
- Idrett
- Eksisterende bebyggelse som følger vei / gateløp
- Regulert bebyggelse som følger vei / gateløp
- Planområde

500m



Figur 14: Offentlige uteområder

- Eksisterende Friområde/Park
- Regulert Friområde/Park
- Regulert kvartalslekeplass
- Regulert torg
- Idrett
- Fortau/Gangveg - Regulert og eksisterende
- - - - - Undergang (planfrikryssing)
- Planområde



Gausel stasjon

Biladkomst via Nådlandskroken

Sykelstamvegen Sandnes - Stavanger

E39

Figur 16: Mobilitet i området

- Gangnett: lokalt- og hovednett
- ⋯ Regulert torg/gangvei, ikke opparbeidet
- Hovedrute med sykkelfelt
- - - Hovedrute sykkel, ikke eget felt
- ⋯ Regulert sykkelfelt, ikke opparbeidet
- Bussveien med kjørefelt for bil
- Buss i hovedveg for bil
- Kollektiv - Tog
- Hovedvei bil
- Kollektivstopp/holdeplass
- Planområde

5. Bo- og bymiljøutfordringer

Støy

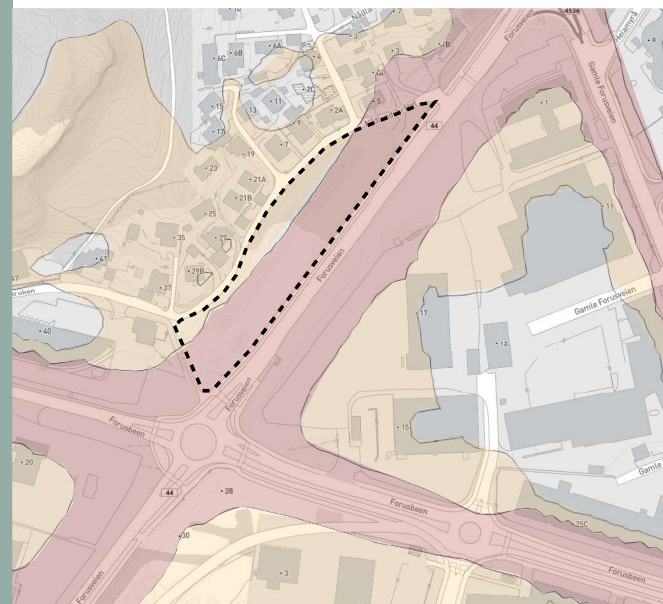
Som figuren 17 viser, ligger området i dag innenfor rød og gul støysone. Ved å legge bebyggelsen langs Bussveien, vil støyforholdene for bakenforliggende bebyggelse forbedres. I tillegg kan man skjermes planområdets uteområder og lokalisere de på den siden hvor solforholdene er gode.

Boligsammensetning

Som figur 13 *Omkringliggende funksjoner* viser, har området overvekt av frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. Det er få leiligheter i området. Å øke andelen leiligheter med gang- og sykkelavstand til næringsbebyggelsen på Forus vil være positivt.

Overvann

Gjennom bruken som midlertidig rigg- og anleggsområdet er det inngått avtale om utskiftning av masser for hele planområdet og alt VA- anlegg i tilknytning til Bussveien blir lagt i bakken før planområdet frigis for utbygging. Overvannshåndtering vil derfor ikke bli utfordret.



Figur 17: Støy hentet fra Kommune kart, kilde: Statens vegvesen, beregnet med grunnlagsdata fra fkb-kartlegging og NVDB-data

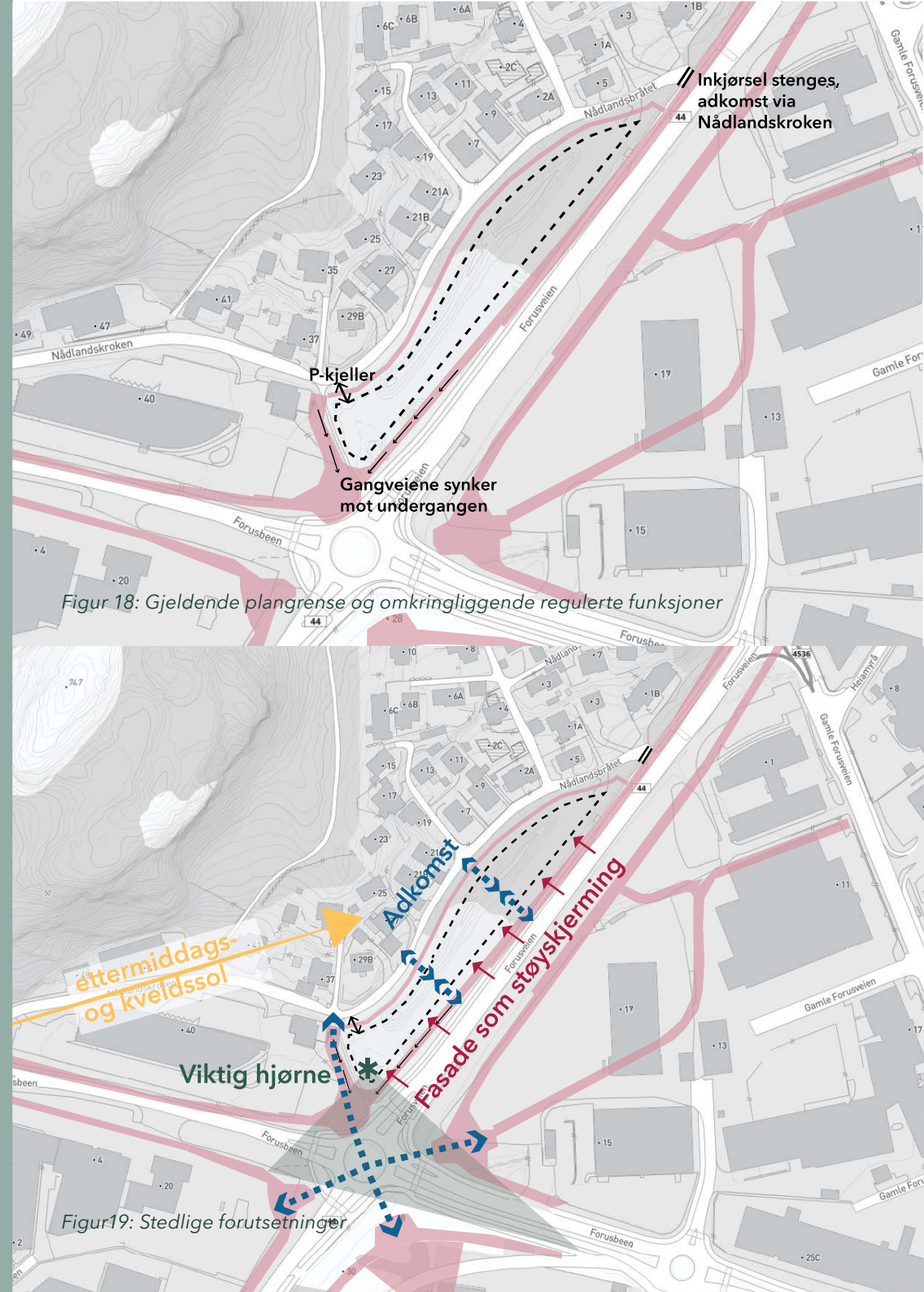
6. Anbefalingskart

Plangrep

Det byggbare området for planområdet defineres av Plan nr 2299, *Reguleringsplan for fv.44 Gausel stasjon – Hans og Grete stien, vedtatt 2017*. Breddeutvidelsen av Forusveien til Bussvei med undergang under krysset ved Forusbeen, samt VA-ledning og fordrøyningsledninger som legges langs Forusbeen, låser både byggegrensen mot Bussveien og topp gulv for kjeller. I tillegg utvides Nådlandsbråtet med tosidig fortau. Den gjenstående byggbare delen av tomten blir derfor så smal at bebyggelsen må ha lengderetning parallelt med Bussveien. Bebyggelsen vil da også oppfølge reguleringsplanens krav om å fungere som en støyskjerm for boligene i Nådlandsbråtet.

Bebyggelsen bør legges så nært byggegrensen mot Bussveien som mulig. Dette vil gi størst mulig samlet uteoppholdsareal mot vest, som blir både støyskjermet og har gode solforhold. Den 4 meter inntrukne byggegrensen mot fortauet til Bussveien avsetter uansett en god forhage/buffer mellom byggets fasade og Bussveiens fortau.

For å sikre at fasaden ikke blir en lang mur/vegg mot både Nådlandsbråtet og Bussveien, bør bebyggelsen deles opp. Det bør sikres gang- og sykkel adkomst til byggene fra både fortauet til Bussveien og fortauet i Nådlandsbråtet. Gjeldende regulering for planområdet angir også at det skal tilrettelegges for en eller to offentlige øst-vest gjennomganger. Det er dog ingen krysningspunkt av Bussveien langs planområdet, og for å forhindre uformell kryssing av Bussveien, bør bebyggelsen lede mot undergangen eller fortauet i nord.



Utnyttelse og høyder

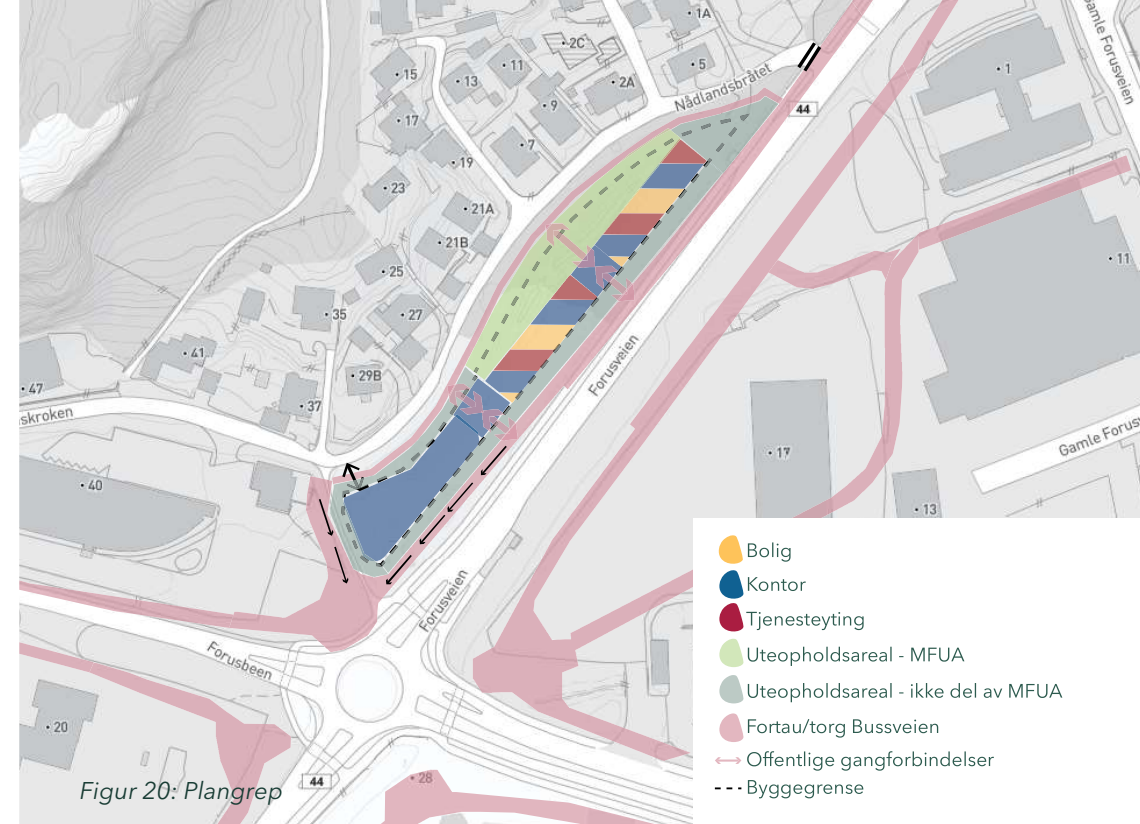
Hjørnet mot sør, markert med grønn stjerne i figur 19, er en viktig fasade som blir godt synlig i område. Dette hjørne tåler mest høyde i forhold til sikt og skyggevirkning på omkringliggende bebyggelse. Reguleringsplanen for planområdet angir bebyggelse på mellom 2 og 7 etasjer, og en utnyttelse på 110 % BRA ved 90 % boligandel og 200% BRA dersom det kun bygges næring. Kommuneplanen legger opp til maks 150% BRA ved bolig, og 300 %BRA uten bolig. Tomtens beskaffenhet og form gjør at den tåler høy utnyttelse.

Funksjoner

For å bygge opp under Bussveien, bør det legges til rette for aktive fasader i 1. etasje. Dette kan være kontor (kantiner) eller tjenesteyting som reguleringsplanen angir. Planen angir også for forretning på 350m². Undergangen i krysset gjør at kjellerfasaden blir synlig her, og dette kan være aktuelt sted for kiosk/liten nærbutikk.

Reguleringsplanen regulerer bolig, kontor og tjenesteyting på planområdet. Dette er i god overenstemmelse med de funksjoner som ble funnet i analysen av nærområde. Bygget mot krysset bør forbeholdes næring, både i forhold til støy og som et signalbygg. Som nevnt, bør alle 1. etasjer, og eventuelt 2. etasjer forbeholdes kontor/tjenesteyting slik at det sikres aktive fasader mot Bussveien.

Som sett i figur 13, har planområdet kort avstand til både idrett, skole og daglige funksjoner som matbutikk. Nærområdet har også stor overvekt av eneboliger og rekkehus, og det er behov for leiligheter. Andelen bolig i planområdet påvirkes av tilgjengelig uteoppholdsareal med gode støy- og solforhold.



Landskap og historie

Som vist i analysen figur 9 og 10, er det ingen historiske elementer, topografi eller vegetasjon innenfor planområdet som kan tas med videre i prosjektet.

Mobilitet og adkomst

Adkomst til planområdet skjer via Forusbeien og Nådlandskroken. Innkjøring til planområdet er i reguleringsplanen lagt til sør/vestre hjørne, slik at trafikken til planområdet ikke trekkes lengre inn i boligkroken i Nådlandsbråtet enn nødvendig. Bussveien regulerer allerede fortau rundt planområdet. Det bør legges opp til adkomst for gående og syklende til bebyggelsen fra både Bussveien og Nådlandsbråtet.

Kilder og rettigheter

Flyfoto, plankart og gråkart er hentet fra kommunekart.no

Skråfoto er hentet fra gulesider.no