03 LANDSKAP

LANDSKAPSSTRUKTUR/TOPOGRAFI

Det store landskapsrommet består av fjellene øst for Gandsfjorden, som innover avtar i høyde, og danner koller øst for sentrum. På vestsiden kommer Jærens flate inn, over en høyde i sentrumsranden.

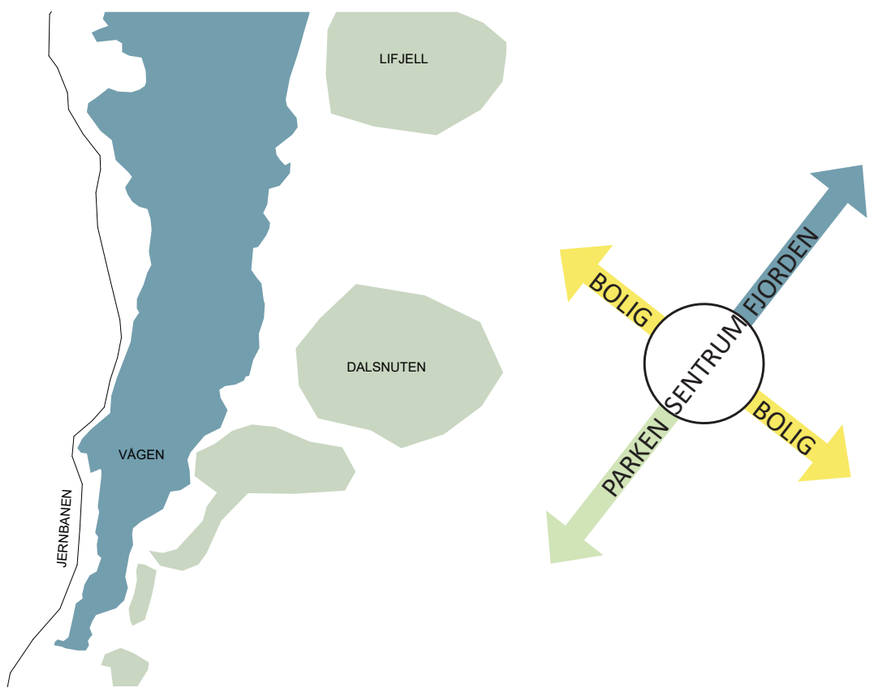
Mellom disse store landskapselementene renner Stangelandsåna og Storånå i dalbunnen. Der de møter Gandsfjordbunnen ligger Sandnes sentrum.

Analyseområdet er relativt flatt, de høyeste delene er stort sett opp til 15 høydemeter over havet. På Hanasiden strekker en mindre del seg opp til ca 75 høydemeter.

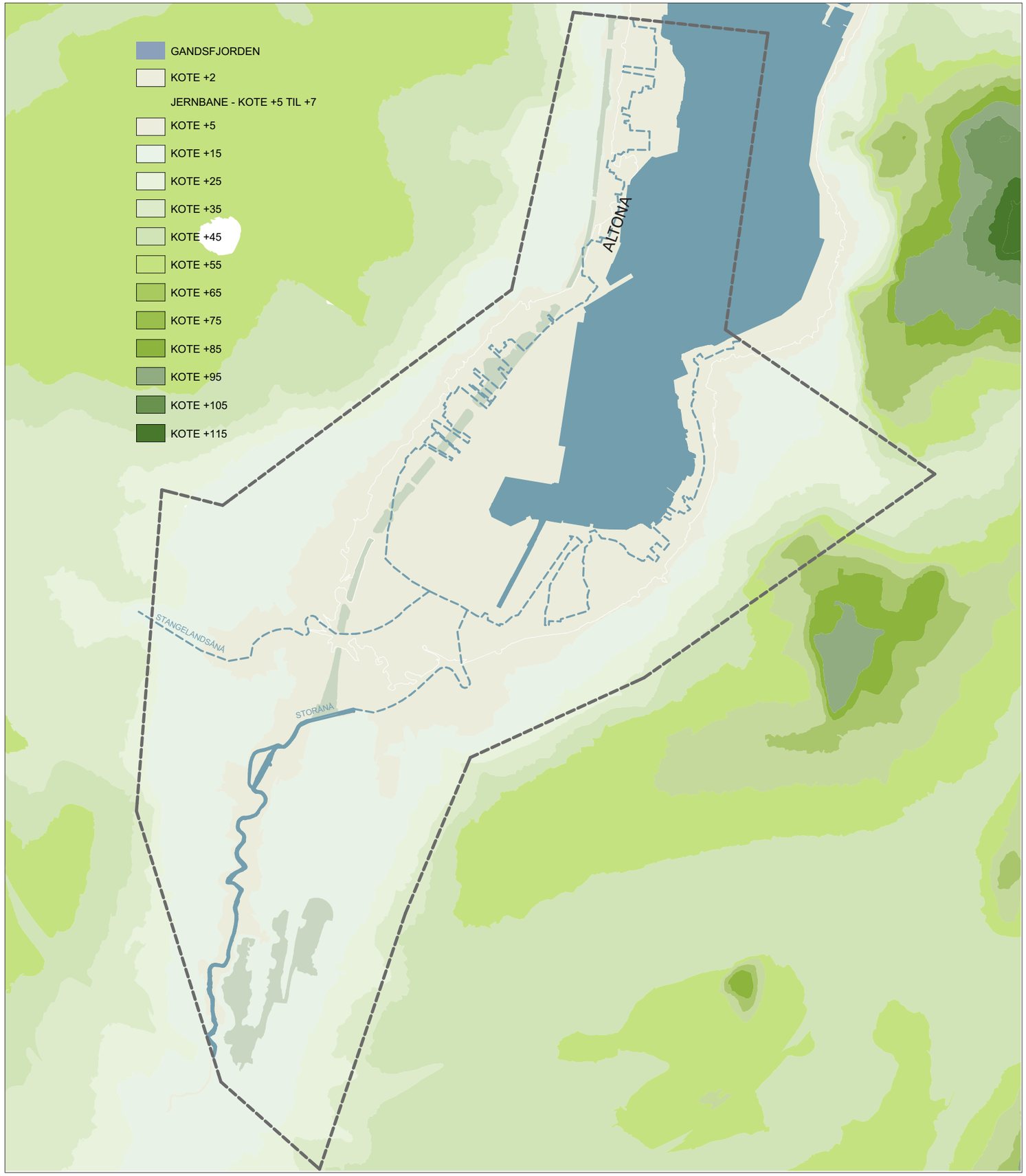
Landskapselementer som danner stedet, er fjorden med fjellsidene i øst, sammen med elverommet mot sør.
Sandnes sentrum er der hvor Ryfylkes fjorder og fjell møter Jærens flate og utstrakte landskap.

Forståelsen av stedet er knyttet til disse elementene.

En forenklet forståelse av kan oppsummeres i skissen under.
Sentrum er stedet hvor elven møter fjorden, omkranset av boliger på hver side.



Vannet og nutene som referansepunkt



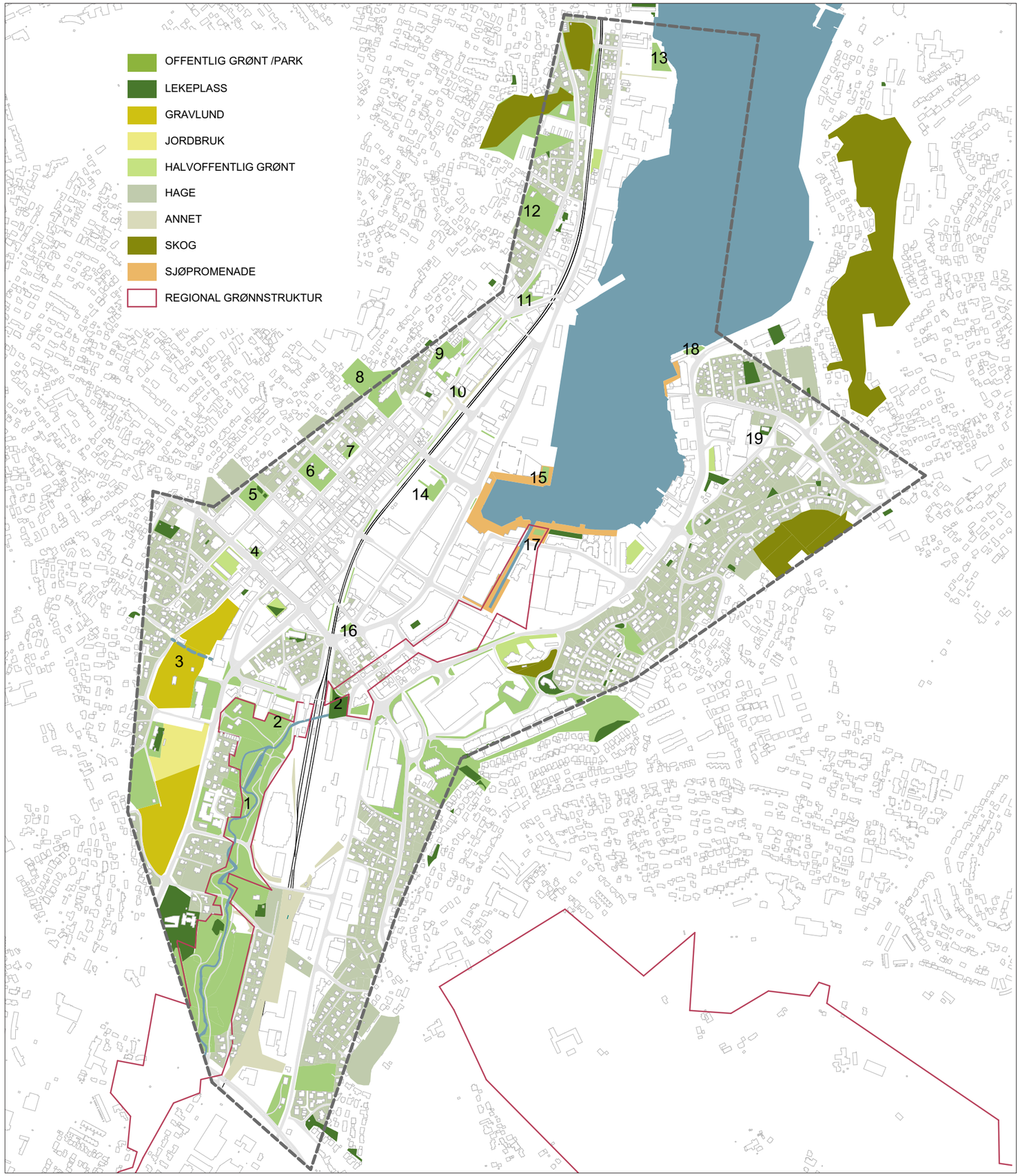
EKSISTERENDE GRØNNSTRUKTUR

Kartet viser opparbeidete offentlige parker og annen grønnstruktur.

Planlagt og eksisterende regional grønnstruktur er vist med rød linje.

Nummererte områder viser offentlige områder:

1 Storånå
2 Skeianeparken
3 Sandnes gravlund
4 Mølleparken
5 Øglendparken
6 Kirkeparken
7 Gamlehjemparken i Storgata
8 Sykehusparken
9 Park rundt kulturskolen
10 Grønn lomme
11 Pottemakerplassen
12 Fotballbane
13 Parkflate langs sjøen
14 Ruten
15 Parkflate på kaien
16 Parklomme i krysset
17 Park/lek på kaien
18 Grønt på kaien
19 Park Fogdahuset



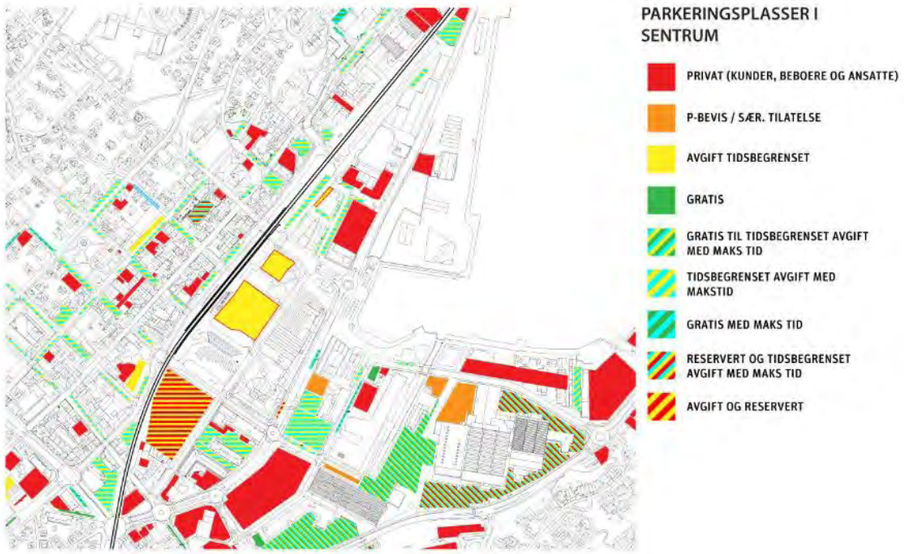
HARDE FLATER

Store deler av sentrums flater er asfaltert. Mye av flatene brukes til parkering.

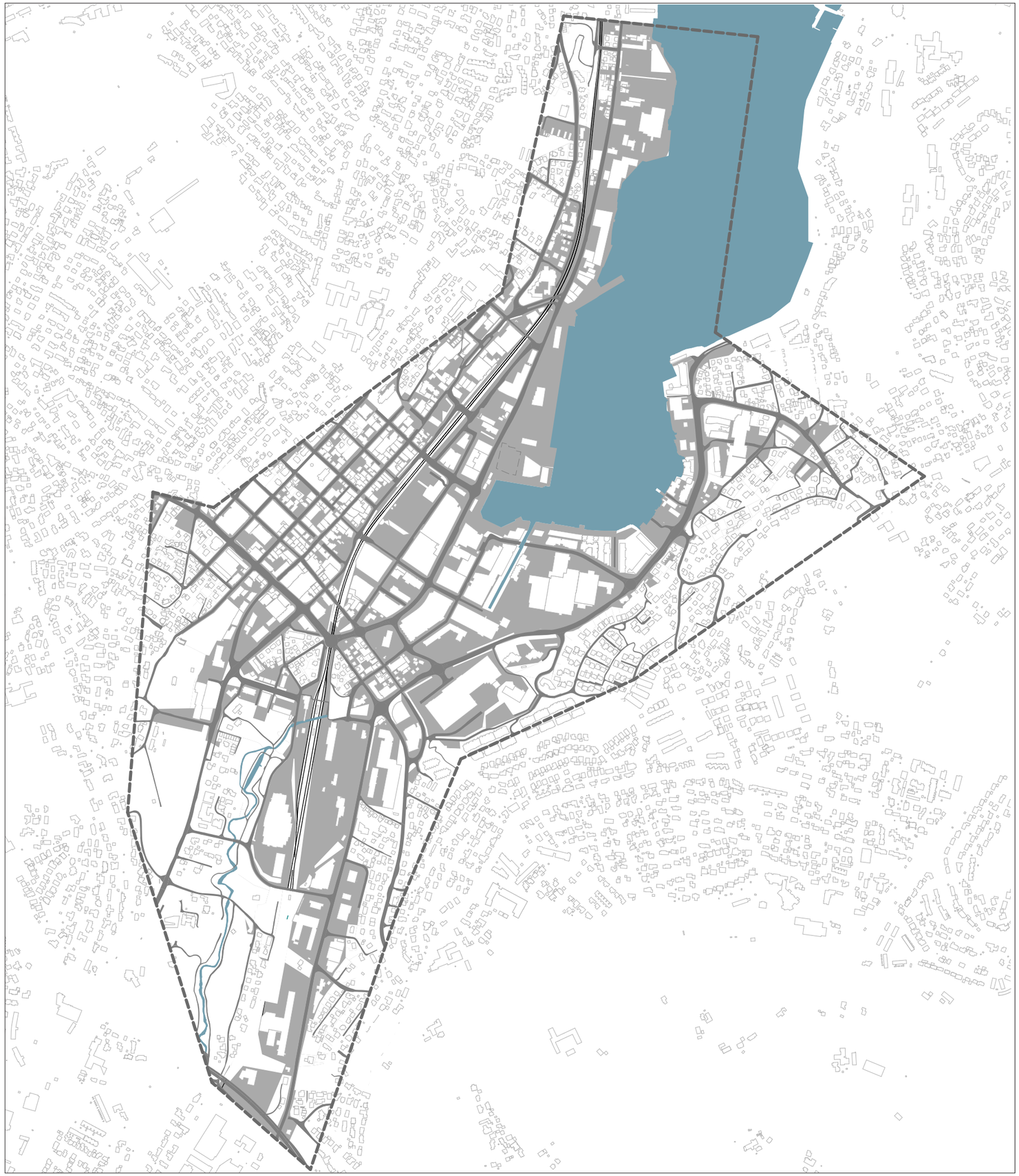
I 2000 var det 4300 parkeringsplasser i sentrum, i 2010 var antallet 5400. Tall for 2016 viser at det er 6800 plasser. Antallet har altså økt med 60 % i løpet av 16 år.

Sentrumsområdet har et høyt antall parkeringsplasser i forhold til mengde bebyggelse. Det er 61m2 bebyggelse pr parkeringsplass. Til sammenlikning har Stavanger sentrum 4700 plasser - og 219 m2 bebyggelse pr plass. Forus har med sine ca 35 000 plasser, rundt 50m2 bebyggelse pr parkeringsplass.

Parkeringsomfanget har sammenheng med tilgjengelig flate. Det store innslaget av asfalt preger opplevelsen av byrommene.



Planbeskrivelse inkludert oppsummering av KU, områderegulering Ruten
Plan 2013 111. Utkast per 31.05.2016

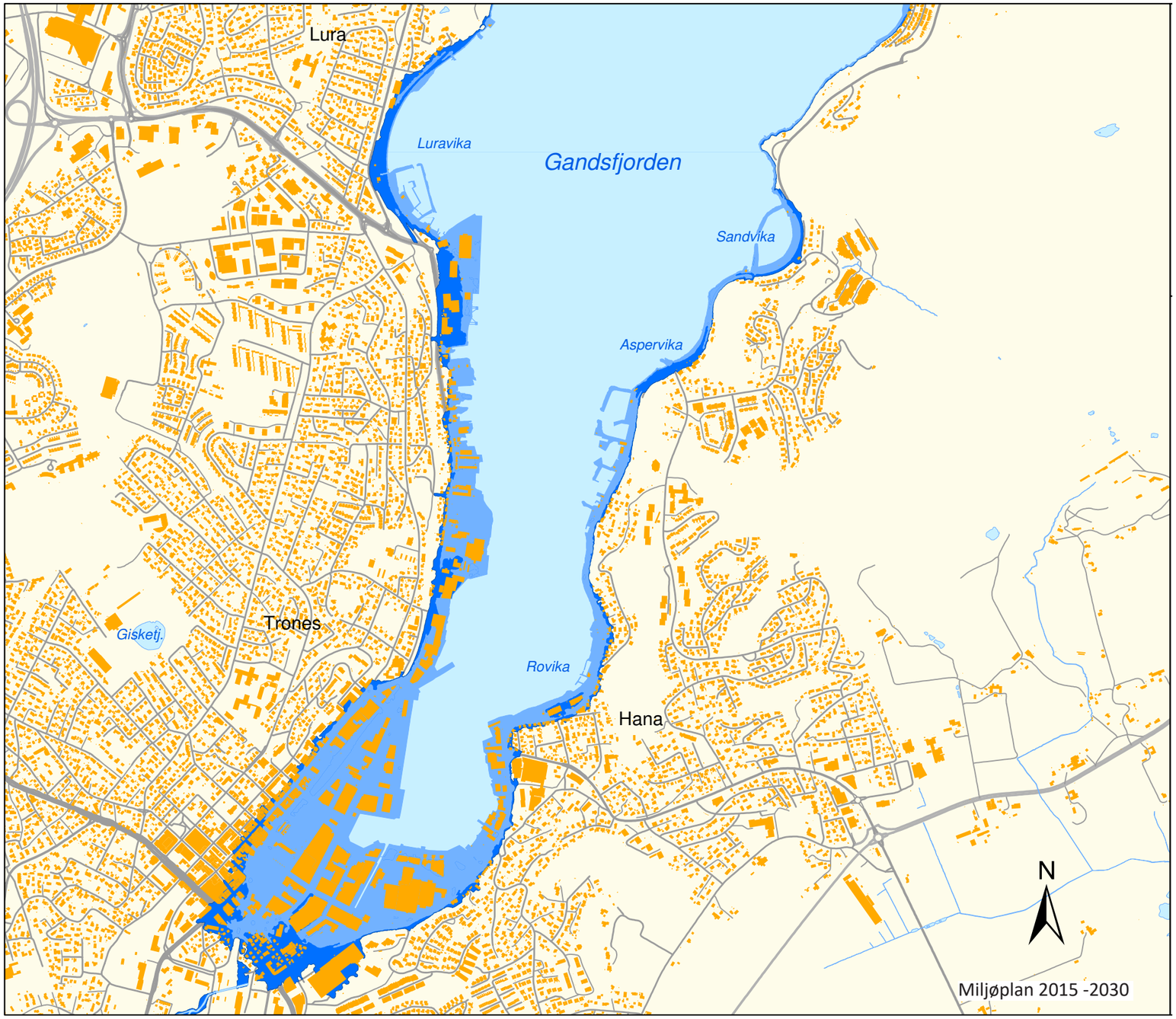


HAVSTIGNING OG FLOM

Store deler av sentrumsområdet ligger lavere enn 2 m over havnivå. Dette byr på utfordringer allerde i dag, der kraftig nedbør og springflo bringer vann inn i bygatene.

Det er under etablering flere tiltak som skal motvirke skadevirkning av flom. I nye områder som utvikles er det mulig å heve terreng og gulvnivå til en viss grad, men for enkeltbygg i den etablerte bystrukturen er det krevende å tilpasse et slikt tiltak.

Kommunen har pr i dag ikke løst problemene som vil oppstå ved en eventuell havstigning av betydelig omfang.

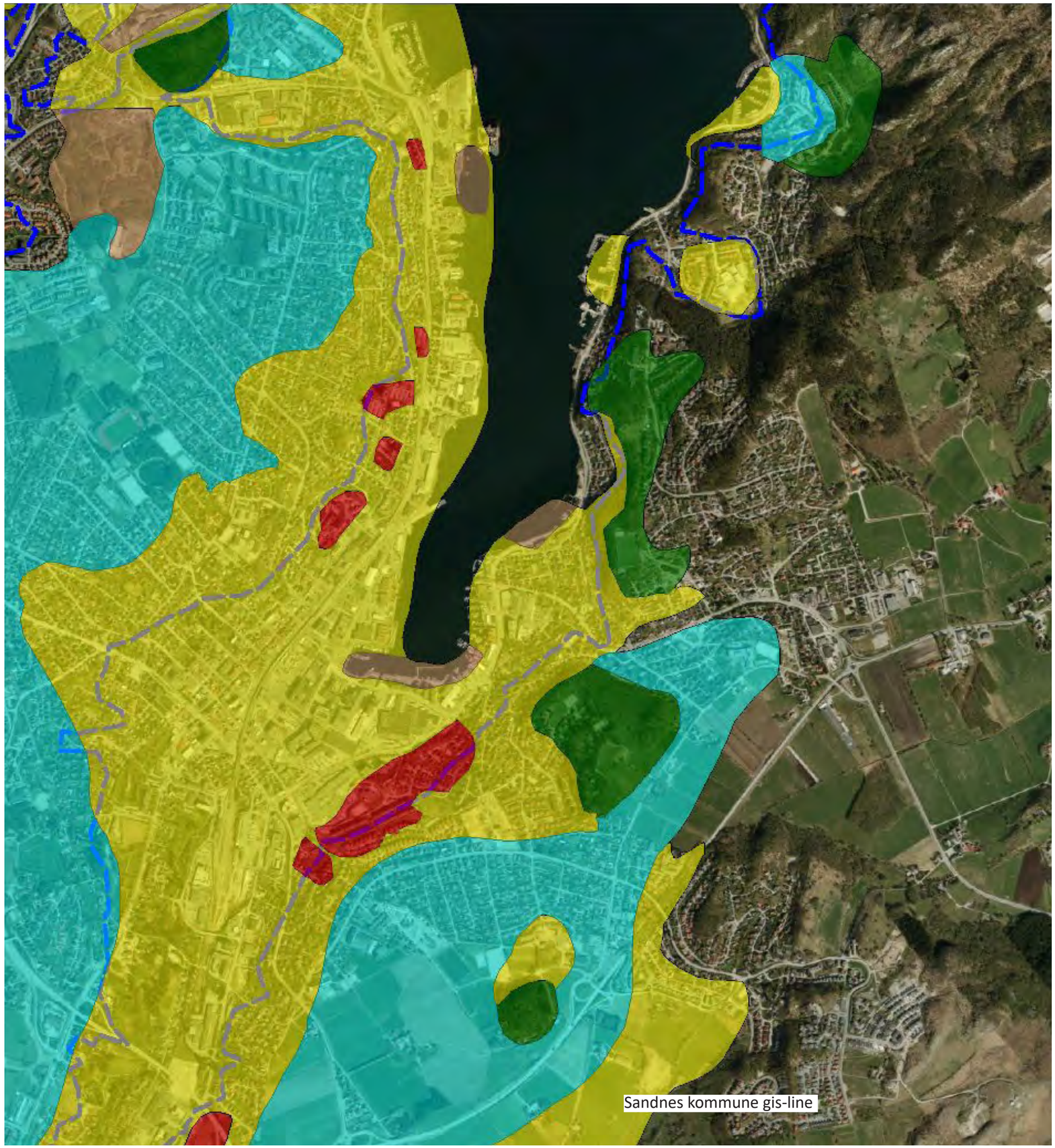


Dagens havnivå
2m havstigning
3m havstigning

GRUNNFORHOLD

Grunnforholdene i sentrumsområdet består for det meste av mindre god byggegrunn. Det er leire og sedimenter med store dybder til fjell. Grunnforholdene gir krevende fundmentering for nye bygg, og nye tiltak kan gi setningsskader på eksisterende bygg.

Områder der det er drevet uttak av leire, har skredproblematikk.



Byggegrunn
- Berggrunn
- Berggrunn, god
- Berggrunn, middels god
- Berggrunn, svak
- Berggrunn, tidligere leirtak
- Berggrunn, mindre god

04 DET BYGDE

BEBYGGELSESSTRUKTUR

I bebyggelsesstrukturen kan de ulike kontekstene avleses. Kvartalsbyen har stor utbredelse vest for jernbanen, med noen kvartaler også på østsiden. Langs innfartene er det lineær organisering av bebyggelsen.

Industribyen har satt spor i form av store enheter. En type er 'Superkvartal' der en bygning/-kompleks fyller et helt kvartal. Eksempler er Vågen 33, Vågen vgs og kvartalene sør for kulturhuset.

En annen type er cellen. Her ligger bebyggelsen inntrukket på en størrre flate og tilsynelatende ikke strukturert av omkringliggende veier. Eksempler er Maxi og Bruelandsenteret. Interessant er at også nyere byutviklingsprosjekt opptrer som celler i bystrukturen.

Havnen er beslektet med cellen og har bebyggelse organisert etter sin egen havnelogikk.

Rundt i byen ligger mer eller mindre monumentale bygg, strukturert som fond eller plassromsbygning. Eksempler er kulturhuset og tinghuset, gammelt og (planlagt) nytt rådhus.

Ved Skeiane finnes en rest av en akse fra Sverre Pedersens plan.

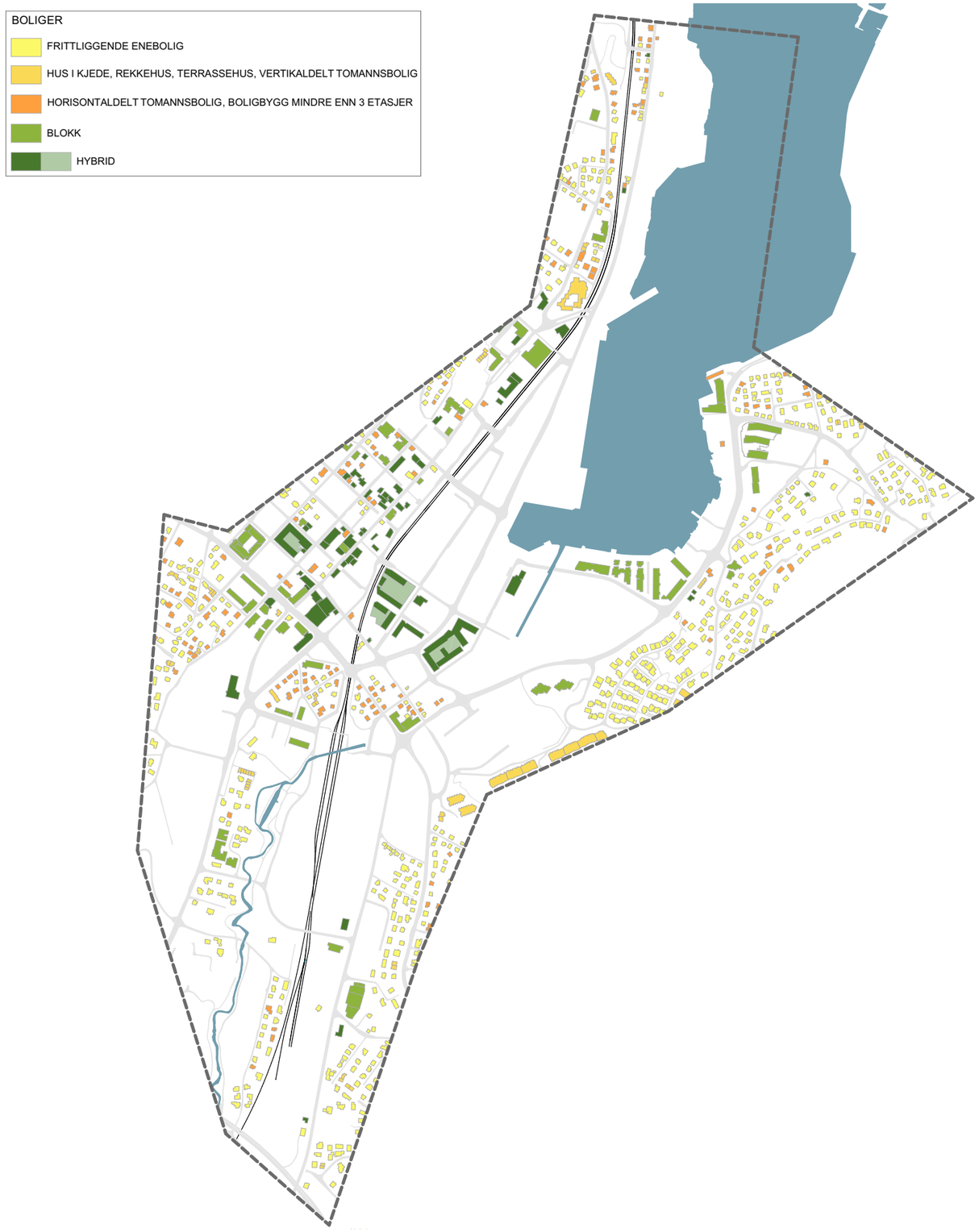
TYPOLOGI

Typologi beskriver bygningskategorier. Det vil si hvordan en bygning er organisert, uavhengig av aktuell bruk. Det vil likevel være et stort sammenfall mellom funksjon og typologi, men sentrum har flere eksempler på gjenbruk. Eldre næringsbygg som er ombygd; ny funksjon flytter inn i en eksisterende bygg som opprinnelig ble laget for et annet formål.

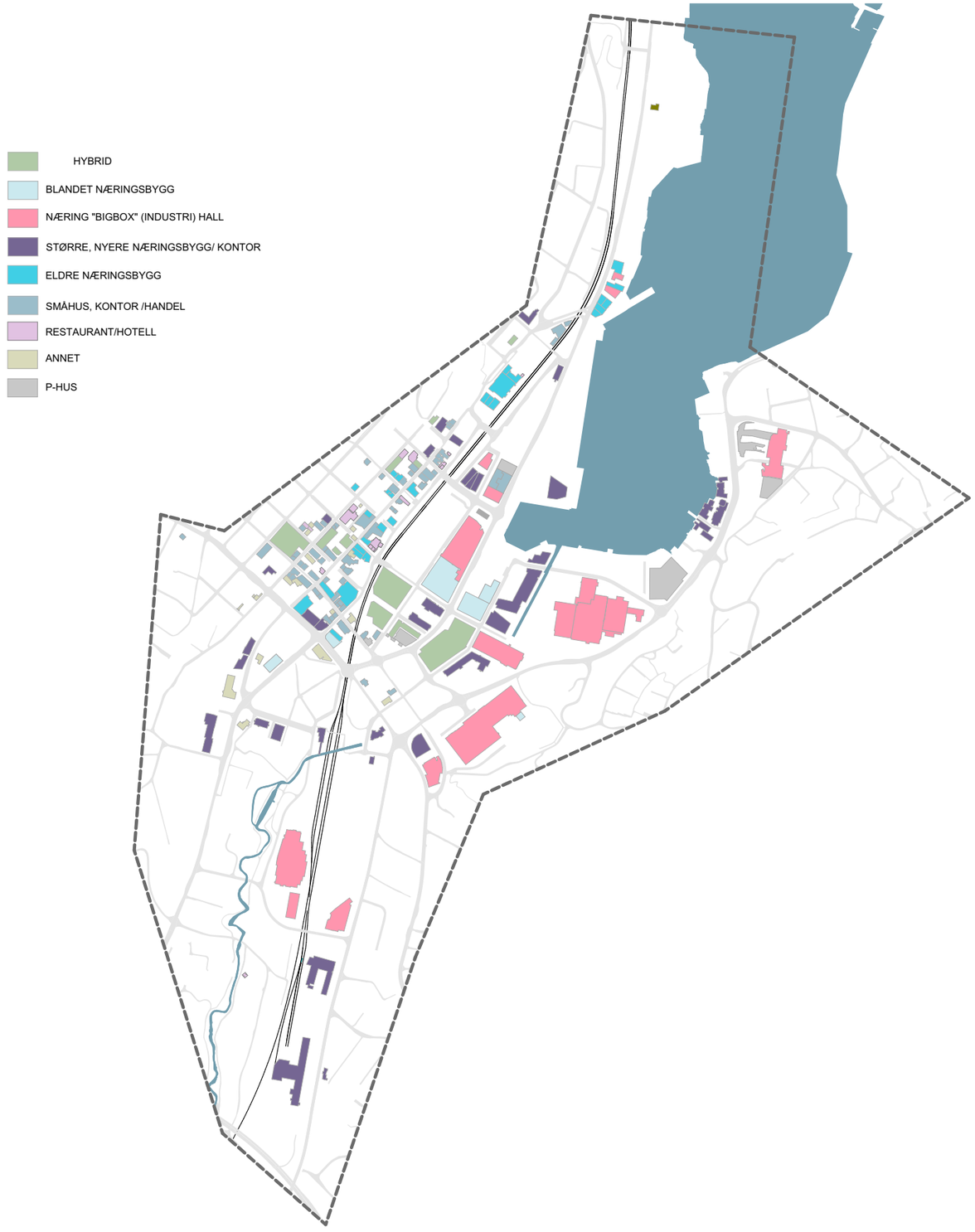
Boligtypene er samlet i egen ramme. Interessant for sentrum er kategoriene blokk/bygård og hybrid. Den siste betegner moderne sentrumsprosjekt der næring fyller hele nederste eller flere etasjer, og der boliger er i flere etasjer over dette, med boligenes uteareal på taket av næringen.

Sandnes historie som industriby leses godt av eksisterende bygningstyper, både industrihaller og mindre produksjonsbygg.

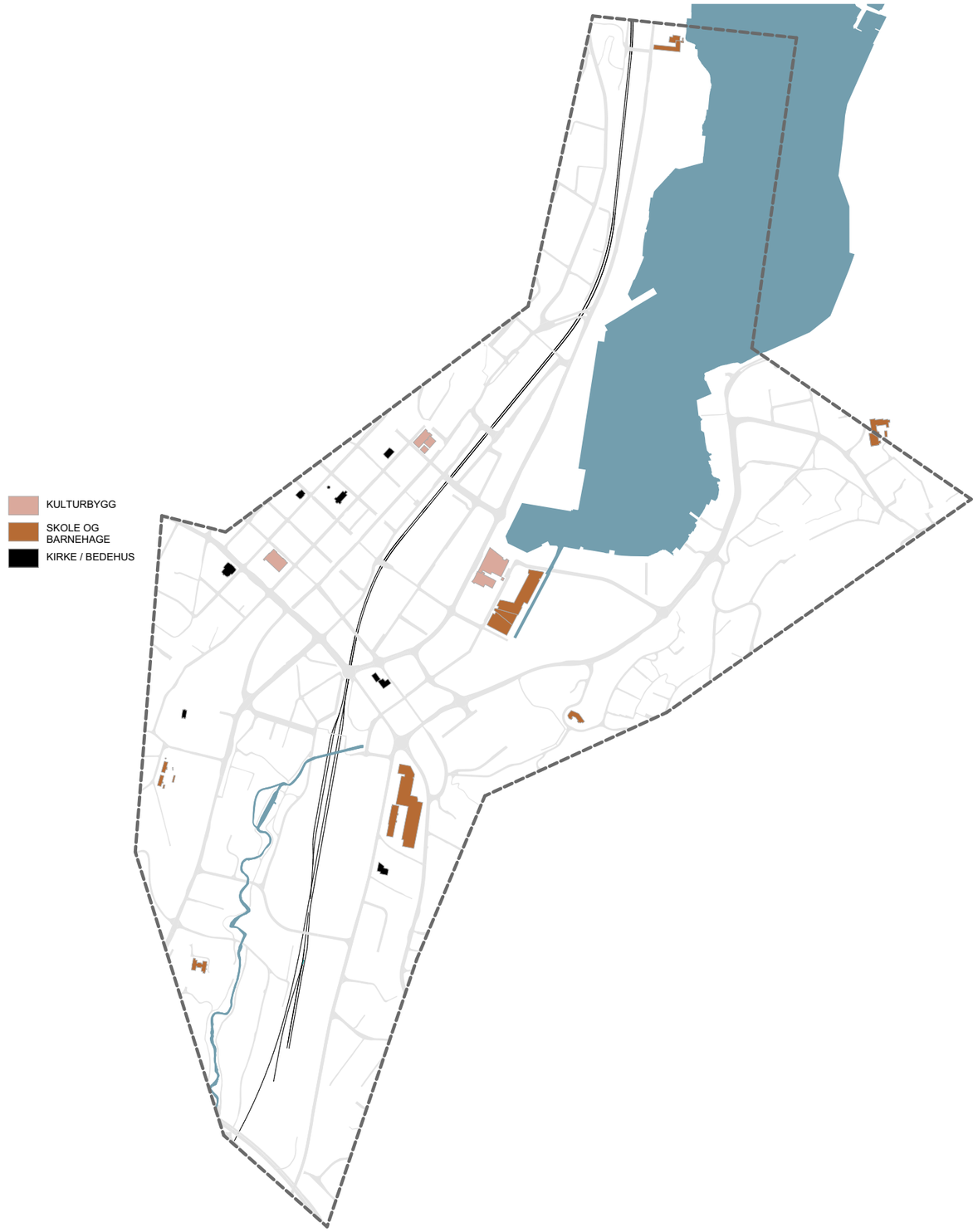
På de neste sidene er de ulike kategoriene vist hver for seg.



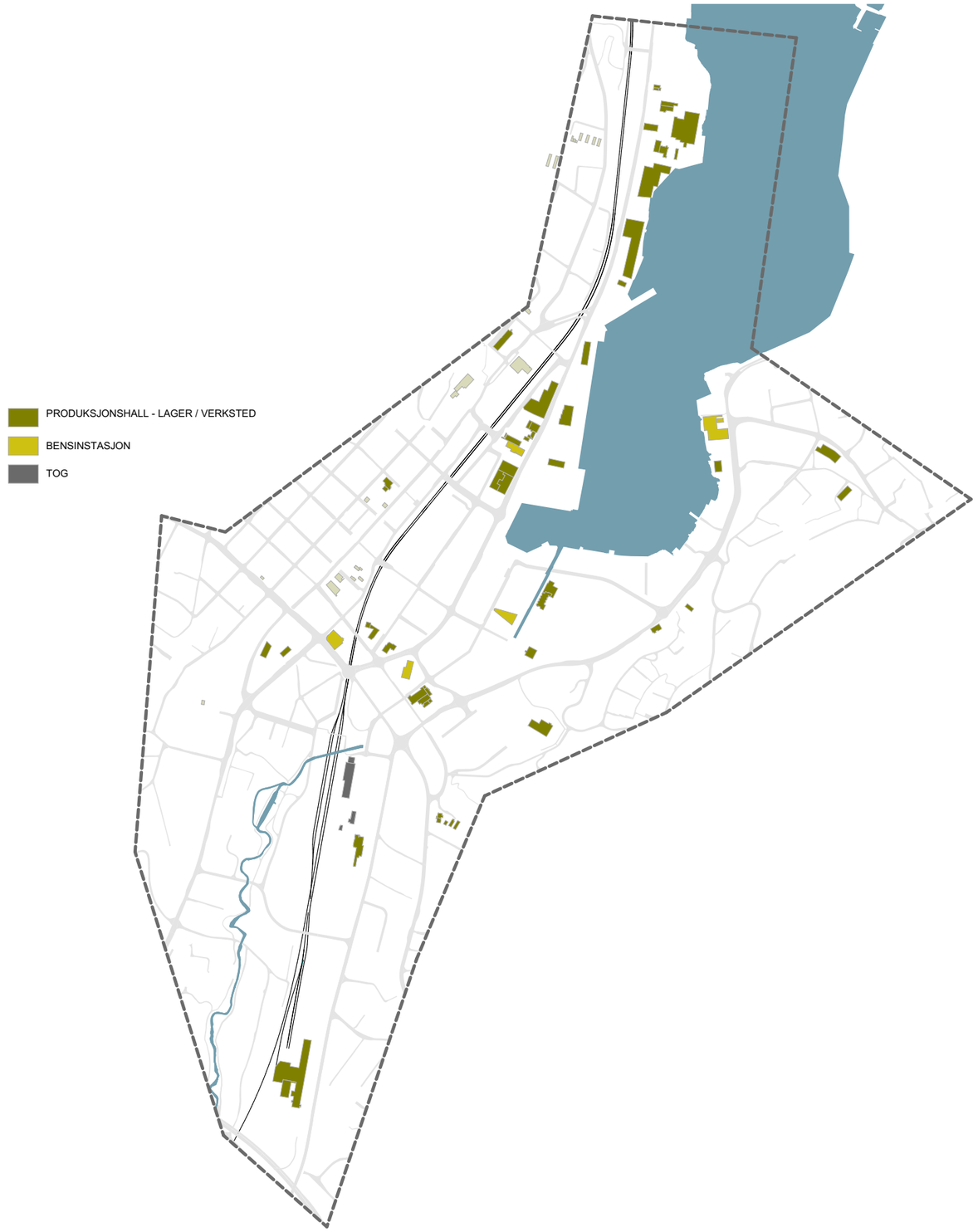
BOLIGTYPOLOGIER



NÆRINGSTYPOLOGIER



OFFENTLIGE BYGNINGER



PRODUKSJON

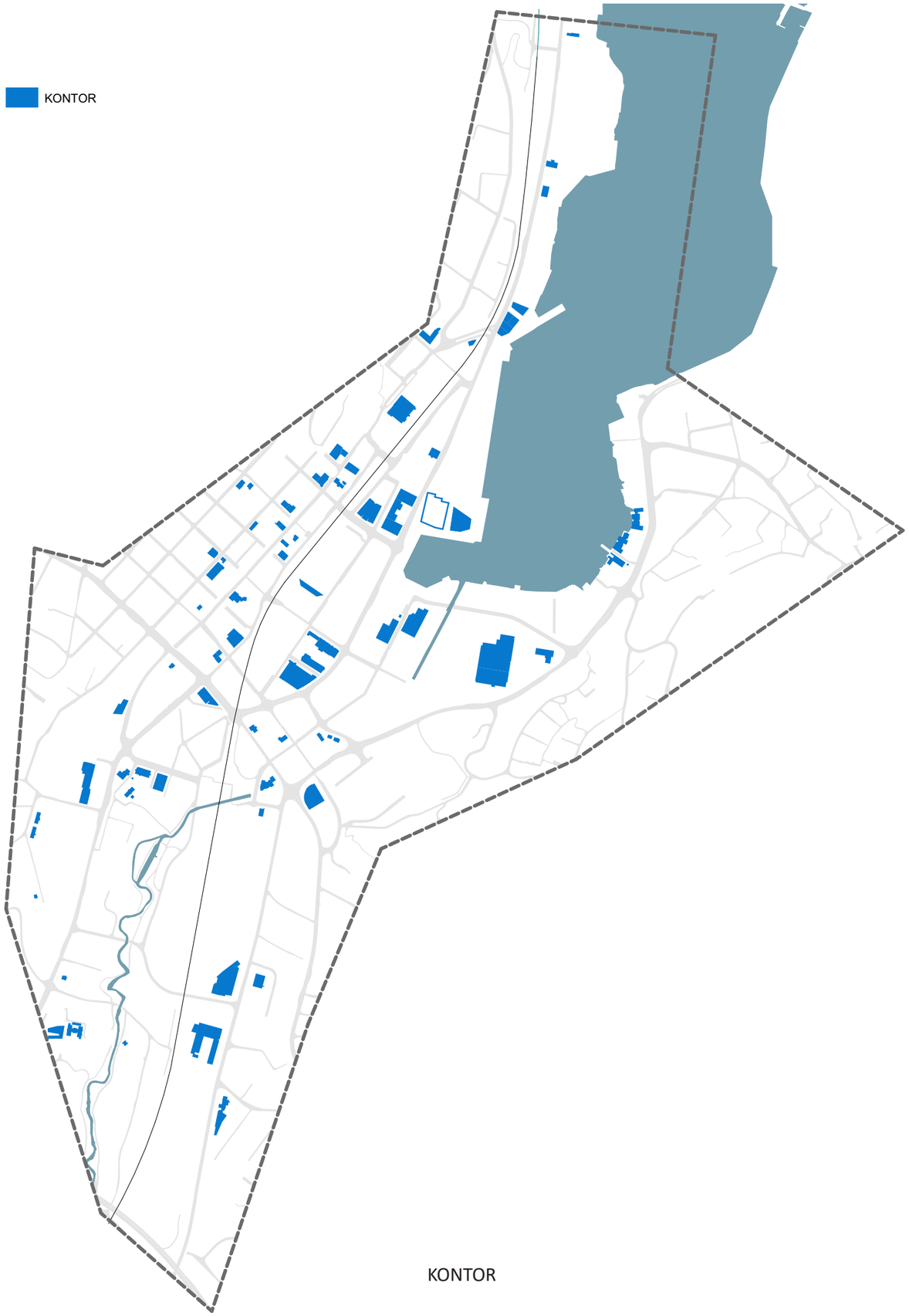
FUNKSJONER

Funksjoner beskriver bygningers bruk. Funksjoner er til en viss grad dynamiske størrelser; bruk kan endres over tid.

Innenfor studieområdet er det mest boligformål, dernest handel, mens innslaget av kontorer er beskjedent.

På de neste sidene er de enkelte funksjonene vist hver for seg.

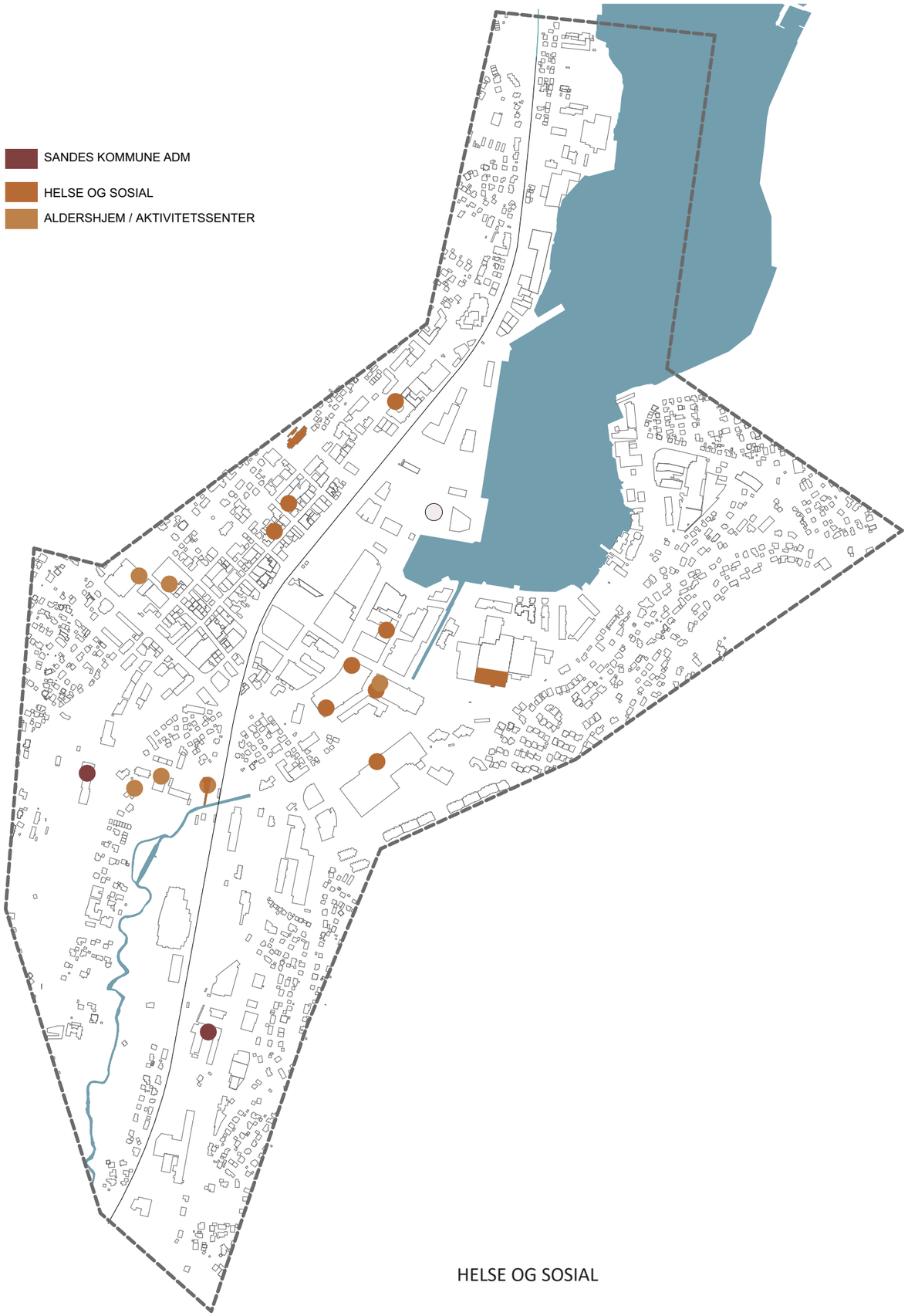
BOLIG



KONTOR

VAREHANDEL

KULTUR, SKOLE OG BARNEHAGE



HELSE OG SOSIAL

PRODUKSJON OG TRANSPORT

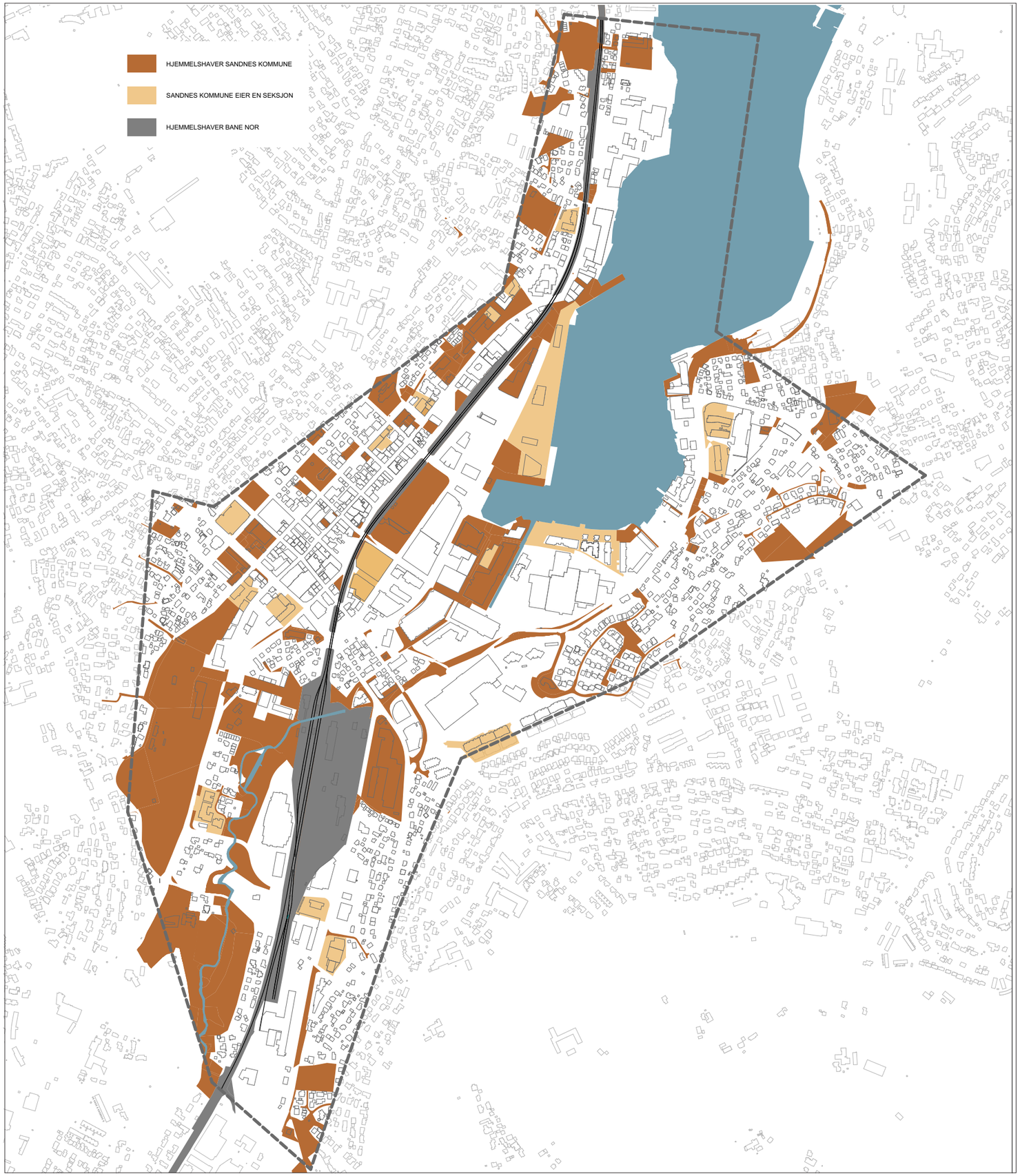
HOTELL OG RESTAURANT

EIENDOMSFORHOLD

Kartleggingen viser offentlige eiendommer, eid av både stat, fylke og kommune.

For noen områder er eierforholdene i endring. I Havneparken er enkelteiendommer solgt til utviklerne av disse.

Mesteparten av eiendommene er knyttet til det offentlige virksomhet. Noe er frigitt, og er nå brikker i byutviklingen. Både stat og kommune har gjennom underselskaper interesser innen eiendomsutvikling. Samtidig skal andre deler av organisasjonen representere forvaltning. Dette kan åpne for krevende interesse-konflikter.



05 BYENS FORM

SENTRUMS UTSTREKNING

Sentrums utstrekning er en opplevd størrelse. Det funksjonelle sentrum lar seg kartfeste til de områder som har et sentrumstilbud og en romlighet som understøtter dette.

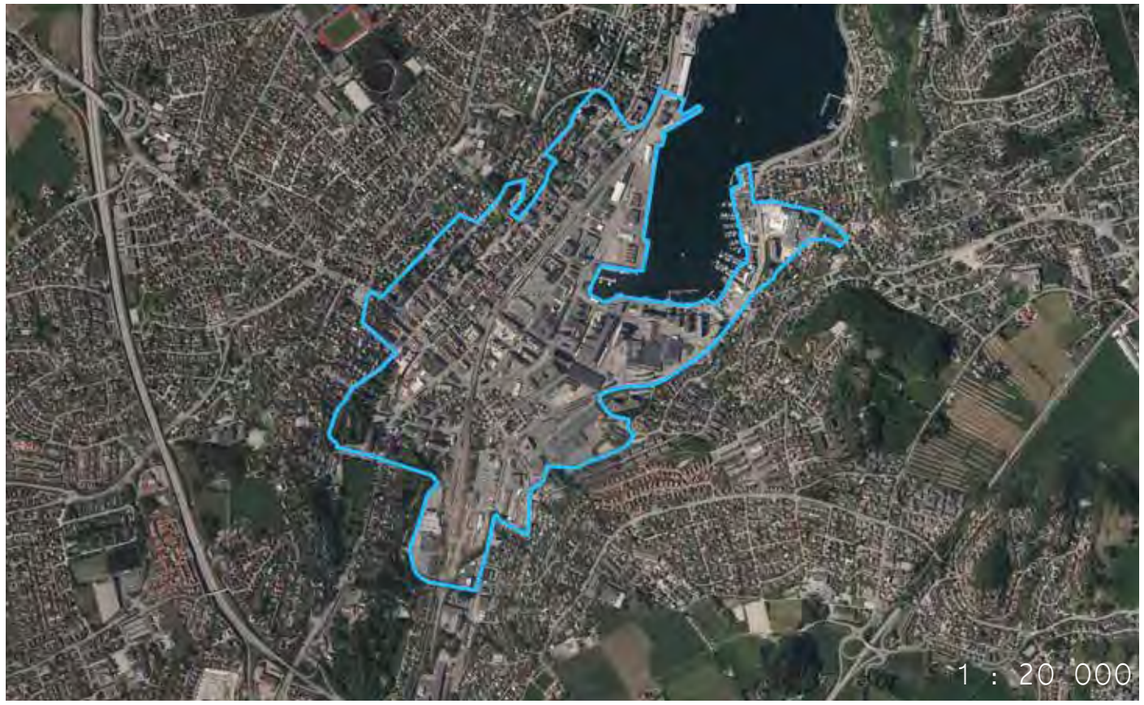
Regionalplanavdelingen i fylkeskommunen utarbeidet i 2015 en 'Helsesjekk for Senterstruktur'. I denne rapporten ble det kartlagt størrelser for regionens ulike sentre.

I Sandnes ble det påpekt et stort sprik mellom kommunedel-planens avgrensing og det funksjonelle sentrum. De arealer som lå utenfor den funksjonelle avgrensingen hadde ikke sentrumsegenskaper.

Det funksjonelle sentrum er områder der det er attraktivt å bevege seg til fots. Langs gatene er det aktive fasader med utadvendte funksjoner.

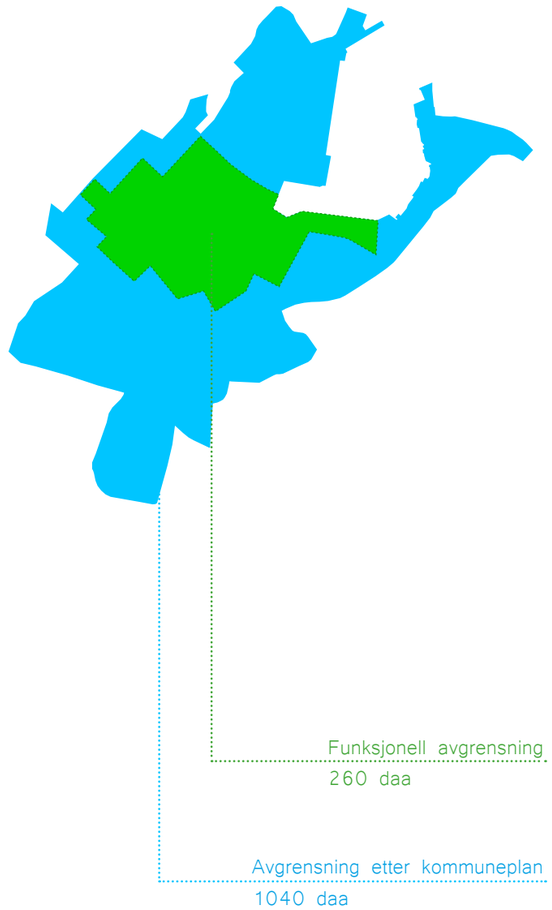
Regionplanen har ikke begrensninger på omfang av etablering av handel i sentrumsområder. Bestemmelsen begrunnes i målet om å styrke sentrum som møteplass. I Sandnes er det innenfor den romslige sentrumsavgrensingen etablert flere bilbaserte kjøpesentre. Disse representerer neppe den byutvikling regionplanen har som mål å sikre.

Kommunen bør vurdere om dette i lengden gir en god sentrumsutvikling. Er det slik at et utvidet sentrumsareal virker mot ambisjonen om å urbanisere sentrums tilliggende områder ?



* Den funksjonelle avgrensningen er basert på den subjektive opplevelsen av senteret under befaring.

Sentrumsavgrensingen fastsatt i Sandnes' kommuneplan er omtrent 2,5 ganger så stor som den funksjonelle avgrensningen. Området innenfor den funksjonelle avgrensingen har en større grad av tetthet, handel og funksjonsblanding enn kommunens avgrensning, mens området utenfor den funksjonelle avgrensingen er preget av industri, overflateparkering og private boliger.



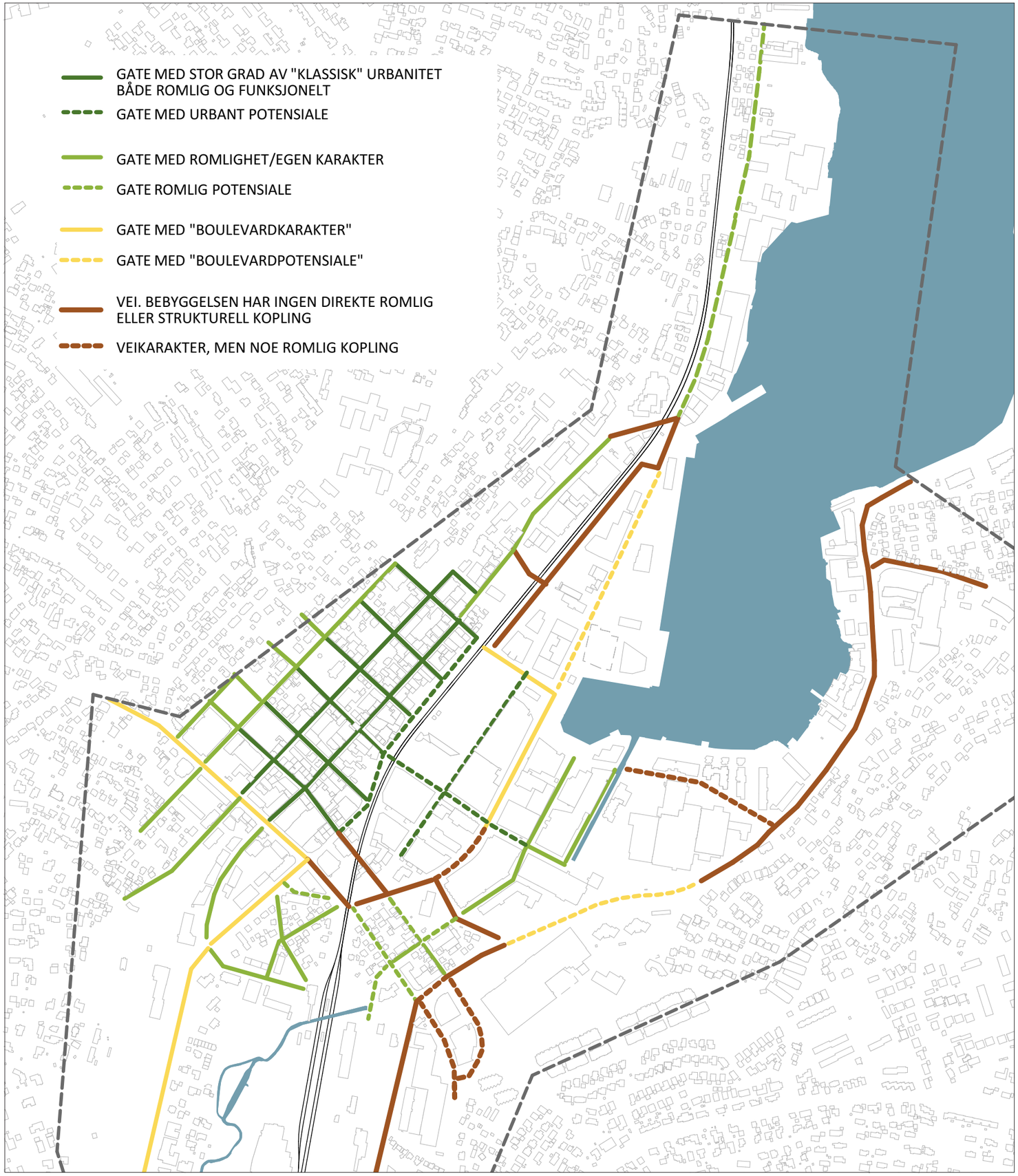
GATE VS VEI

Kartleggingen peker på et romlig potensiale knyttet til sentrums gater og veier. Det er forsøkt å kategorisere disse etter grader av urbanitet ut fra de iboende romlige egenskapene.

Graderingen går fra 'Gate med stor grad av klassisk urbanitet' til 'Veg med noe romlig kopling'. Mellom disse 6 andre typer. Kategoriene er subjektive og basert på opplevde kvaliteter. De gir likevel en fortolkning av sentrums romlige og funksjonelle egenskaper.

Av kartleggingen fremgår det at urbaniteten har relativt begrenset utbredelse. Rutenettet er ikke nok for å fylle gatene med opplevd urbanitet. Hovedsaklig er den klassiske urbaniteten knyttet til Langgata. I tverrgatene og parallellgater avtar den funksjonelle urbaniteten rakst. Det er færre utadvendte funksjoner, fasadene er mer lukket og man opplever å være utenfor sentrum.

Øst for jernbanen er det fortsatt lite urbant. Det er gater med potensiale, men foreløpig uten kraft til å fylle dem med bymessig bebyggelse og funksjoner.



BYROM

Kartleggingen viser byrom knyttet til ulike sentrumskontekster. Langgata danner en klar romlighet. Til denne er flere historiske smau markert, samt også selve Krossen.

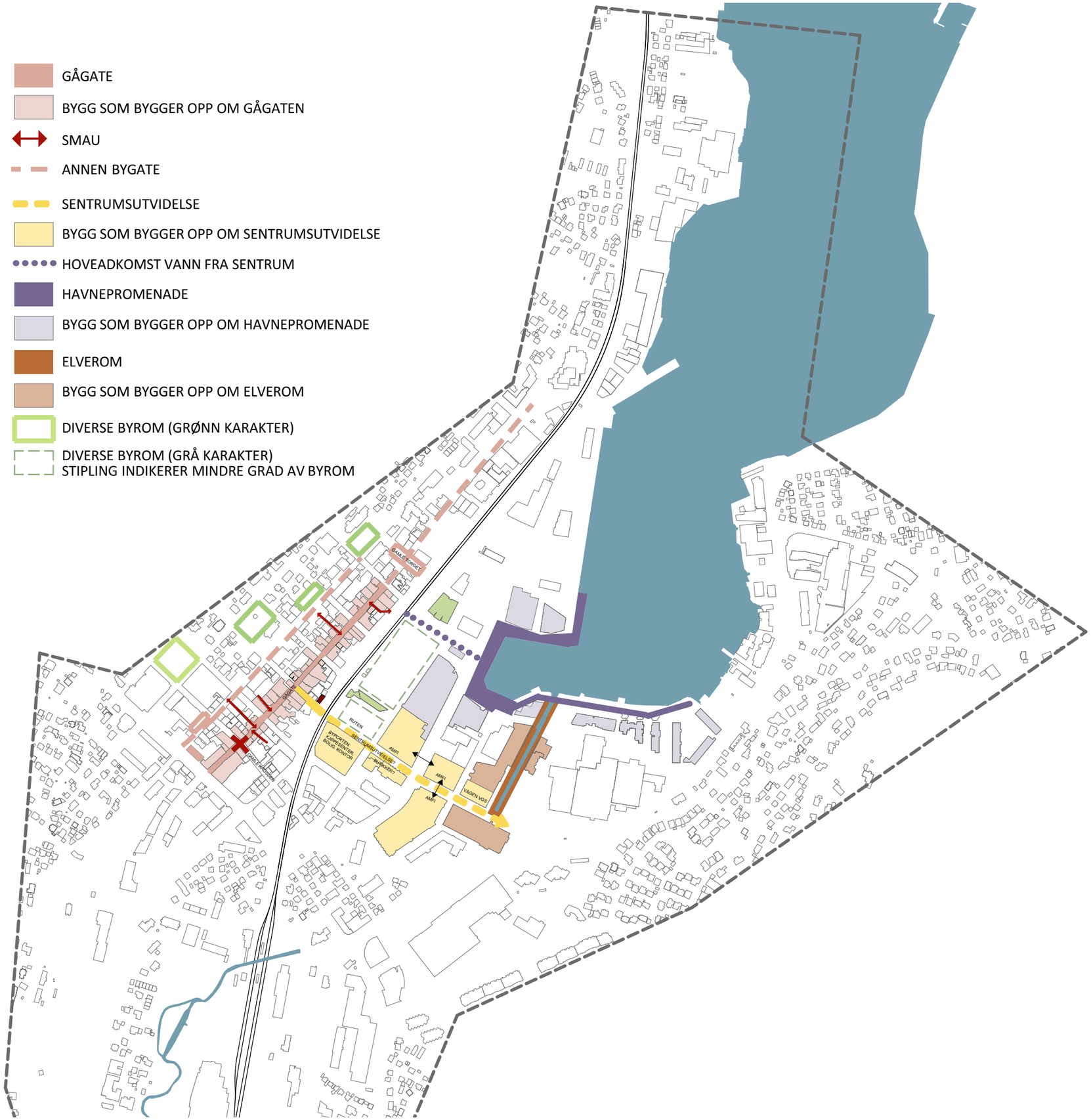
I nordre del ligger det gamle torget, som har mistet sin betydning i byen. I dag er det preget av at bygningene ikke huser betydningsfulle funksjoner og at byrommet i stor grad brukes til parkering.

Vest for Langgata ligger flere grønne byrom; parker.

Sentrum er knyttet på sjøfronten gjennom en akse med utviklingspotensiale. Sjøfronten har fin opparbeidelse som et åpent byrom mot fjorden.

Sentrums andre viktige akse i øst-vestretning er Flintergate/Julie Eges gate. Flere nye bygg langs gata løfter den som en moderne sentrumsgate (selv om gangbroer og manglende funksjonstetthet på gateplan trekker ned).

I enden av denne aksen ligger den gjenåpnede elven. Bebyggelsen som ligger til bidrar til en begynnende definering av elverommet.



BYSKALA

To bilder som forteller mye om sentrums sammensatte karakter.

Det øverste viser Elvegata sett nordover. Bildet illustrerer tydelig de store kvartalenes utfordring; lange fasader med få inngangsdører og lite variasjon. Det generøse fortauet blir ødslig på grunn av manglende interaksjon med bebyggelsen langs.

Det nederste bildet viser Langgatas romlige og funksjonelle tetthet, som innebærer stor opplevelsesrikdom for den som beveger seg gjennom - til fots.

I tillegg til gateattraktiviteten finnes det også gårdsrom i kvartalene langs Langgata med betydelige romlige kvaliteter. Gårdsrommene har direkte relasjon til byens arkitektur og skala. Kvartalene langs Elvegata store interiører inn fra gateplan. Interiørene er generelle og uten stedlig relevans.

Elvegata

Langgata

SIKTLINJER OG BARRIERER

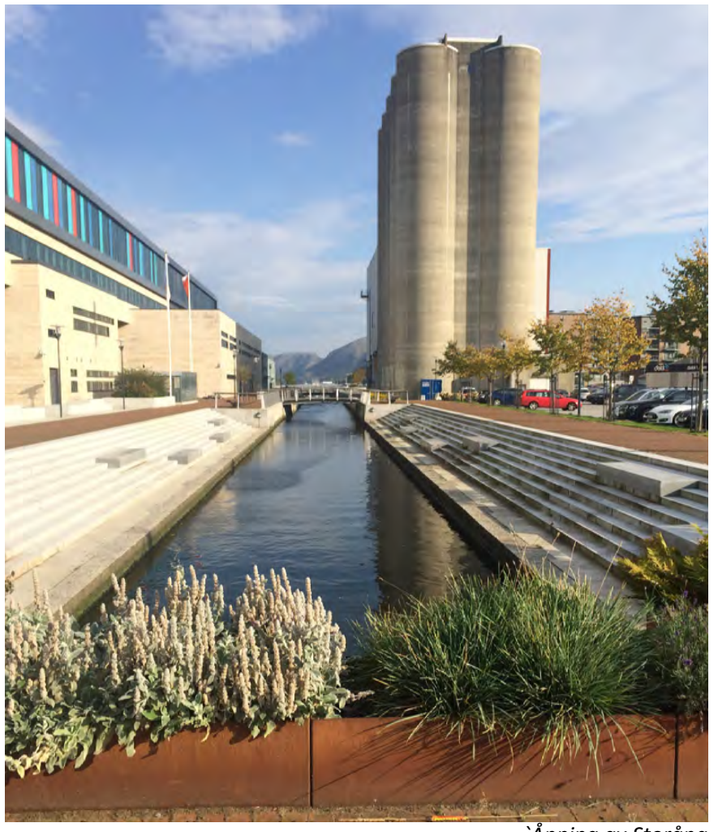
Fra byrommet langs sjøfronten opplever man byens beliggenhet i enden av fjorden. Sjørommet som er rammet inn av bebyggelse på begge sider og nærværet av fjellene langs østsiden.

Flere av sentrums rette gater oppleves som visuelle akser. Tilsvarende er det utsikt til sentrum fra veier og høyder på byens østside.

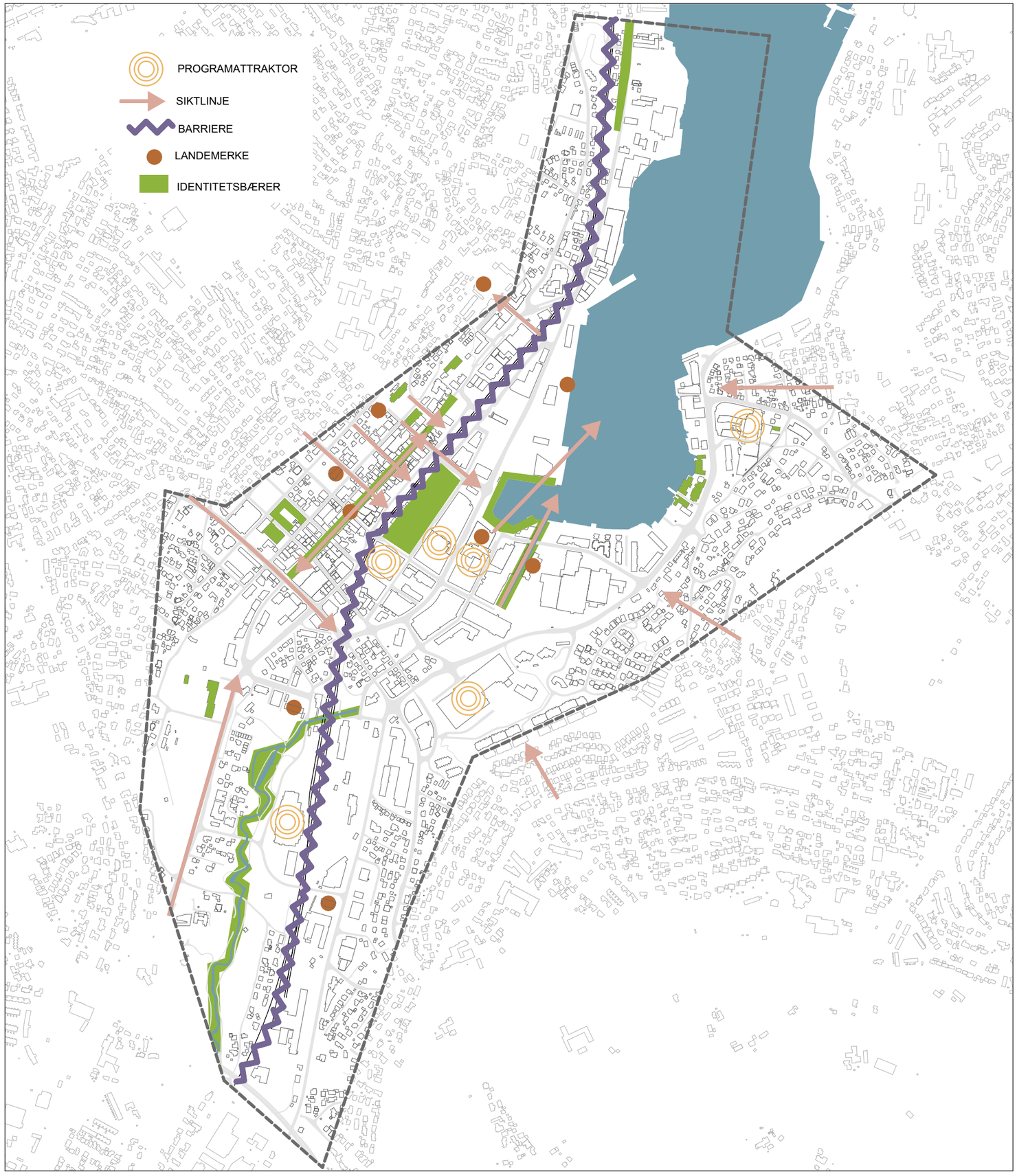
Jernbanen er en historisk barriære gjennom sentrum. Åpning av passasjer under har gitt bedre forbindelser på tvers, men mangelen på funksjoner i jernbanens sokkel gjør at gater og veier langs oppleves som øde, med fasader og byfunksjoner kun på den ene siden. Slik blir jernbanen også en funksjonell barriære.

Det er et visst sammenfall mellom landemerker og identitetsbærere. Det som skiller er at landemerkene er knyttet til bygniger, mens identitetsbærere er knyttet til områder; byrom, parker og promenader.

Sentrums programattraktorer er i stor grad knyttet til kjøpesentrene, men med kulturhuset og kinoen som unntak.



`Åpning av Storåna

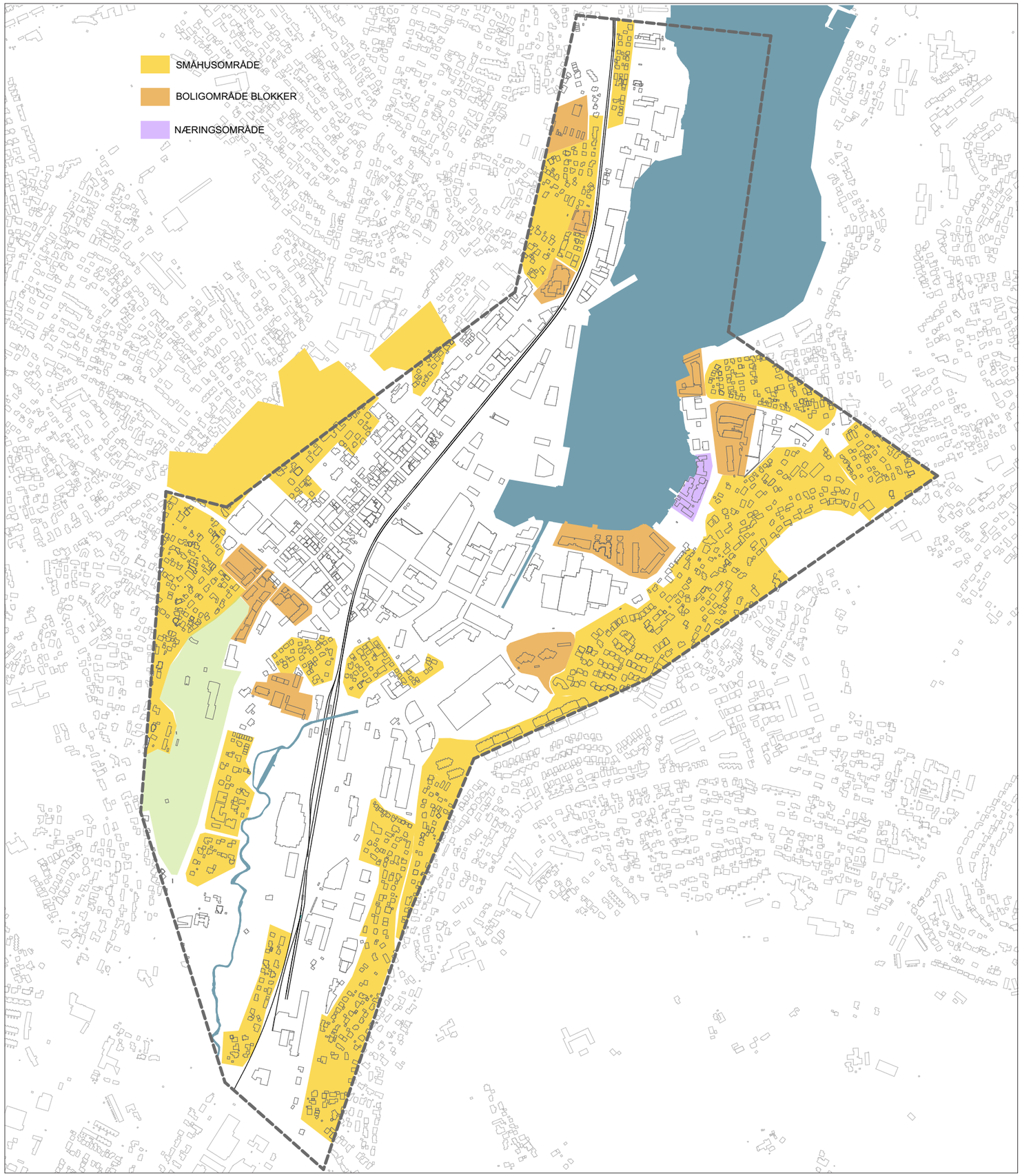


HOMOGENE OMRÅDER

De homogene områdene består av bebyggelse som er relativt ensartet, som for eksempel villaområdene. De kan også bestå av bebyggelse som er relativt avklart i forhold til omgivelsene, som for eksempel leilighetsbygg med få andre funksjoner.

Det som vanligvis kjennetegner homogene områder er at de har en stor iboende motstand mot endring. Dels skyldes det at endringen ofte vil bryte med homogeniteten, dels at høyt innslag av boliger kombinert med en findelt eiendomsstuktur gir mange motstemmer.

De homogene områdene ligger primært rundt sentrum, med enkelte innslag i sentrumsranden.



HETEROGENE OMRÅDER

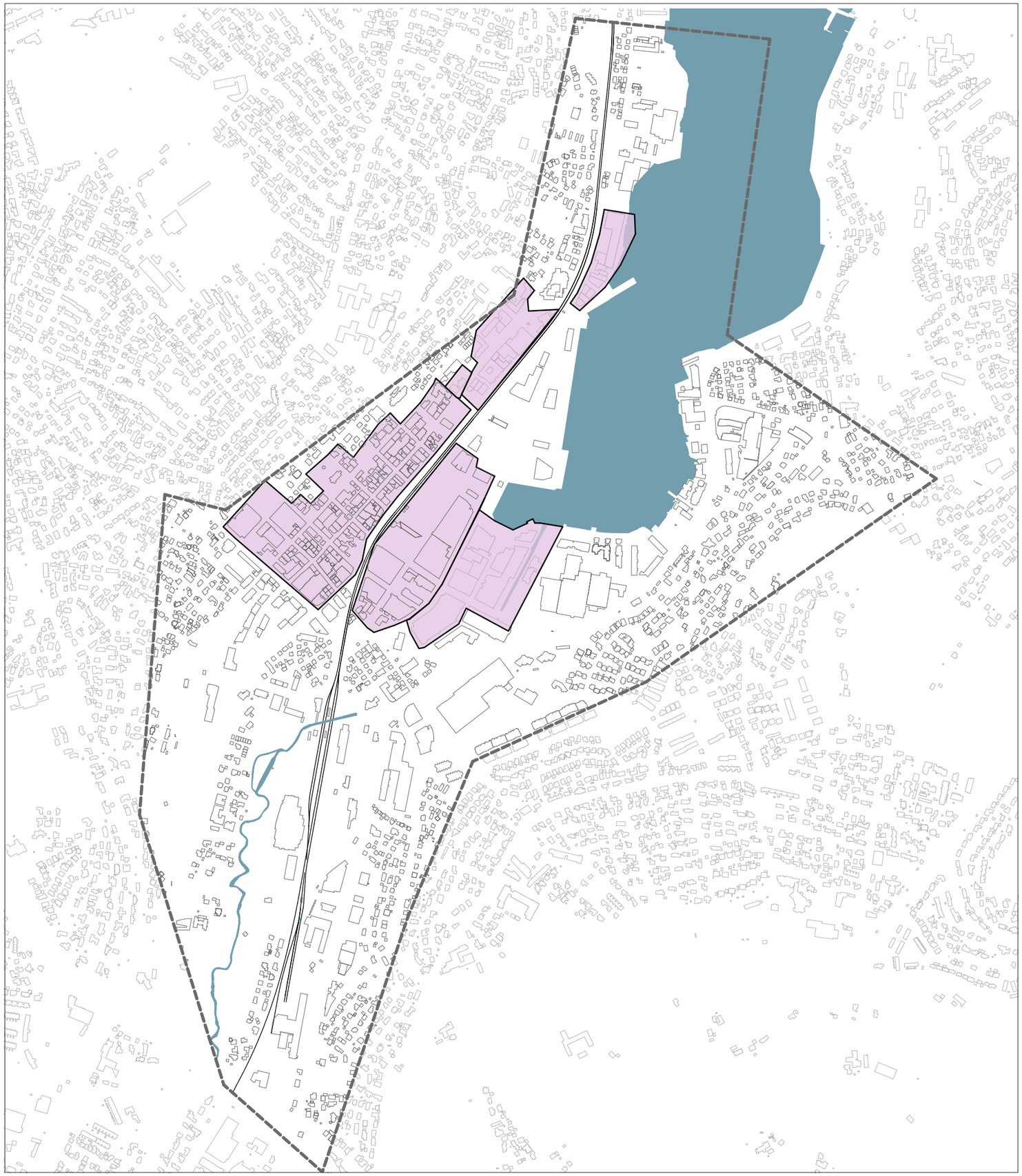
Heterogene områder er områder med sammensatt bebyggelse. Kvartalene rundt Langgata har en regulær byplan - som er strukturelt homogen, men bebyggelsen rikt sammensatt i skala og typologi, fra ulike tider.

Tilsvarende er det for områdene øst for jernbanen. Her er enhetene større, men likefullt sammensatte.

I heterogene områder skjer det oftere endring enn i homogene. Slik får det heterogene stadig nytt tilskudd. Derfor er heterogene områder ofte sammenfallende med transformasjonsområder.

Det heterogene er en kvalitet i Sandnes sentrum. Det bidrar til å gi de ulike strøkene i sentrum egenart og karakter. Det dannes en rik romlig miks ved at bebyggelse fra ulike tider står side om side.

Regulering er normalt et homogensiseringsverktøy. Når nye byutviklingsprosjekt kommer til søkes maksgrensene innen reguleringen. Prosjektene har ofte samme begrensete funksjonsomfang. Derfor kan byområder utvikles til å bli både homogene og sterile.

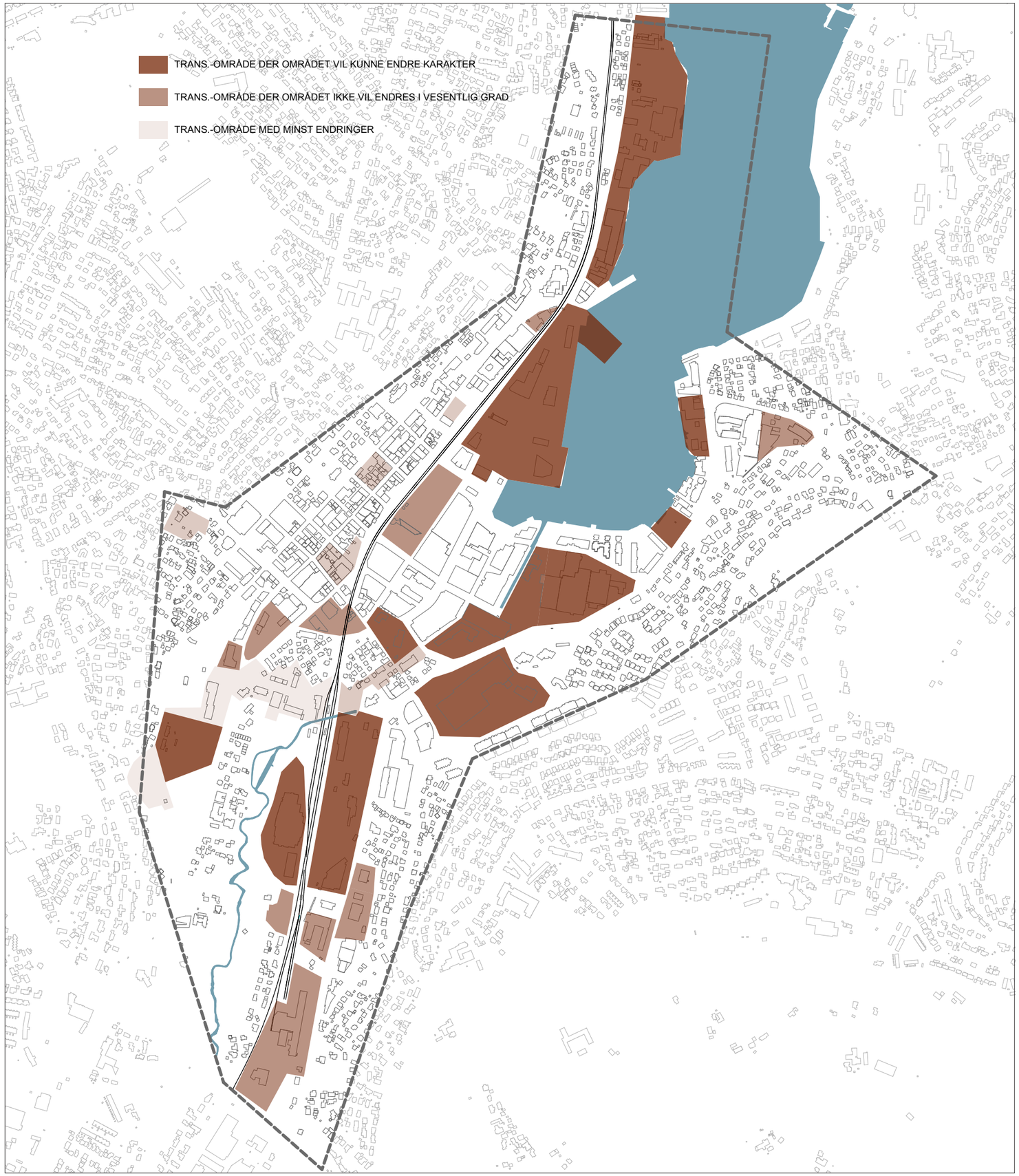


TRANSFORMASJONSOMRÅDER

Transformasjonsområder er områder der opprinnelig bruk er faset ut, eller i ferd med å bli det. Bygningmassen har gjerne mer temporær og lavintensiv bruk. Samtidig har områdene en sentral beliggenhet som medfører forventning om en mer intensiv bruk.

Typiske transformasjonsområder er eldre industri, havneavsnitt og jernbaneområder. I Sandnes er alle tre typene representert.

Transformasjonsområder kan også være områder utpekt til endring. Det kan være områder med lav utnyttelse og fortettingpotensial, men som i dag huser velfungerende funksjoner. Eksempel på dette er Skeianeområdet og kvartaler i sentrum.

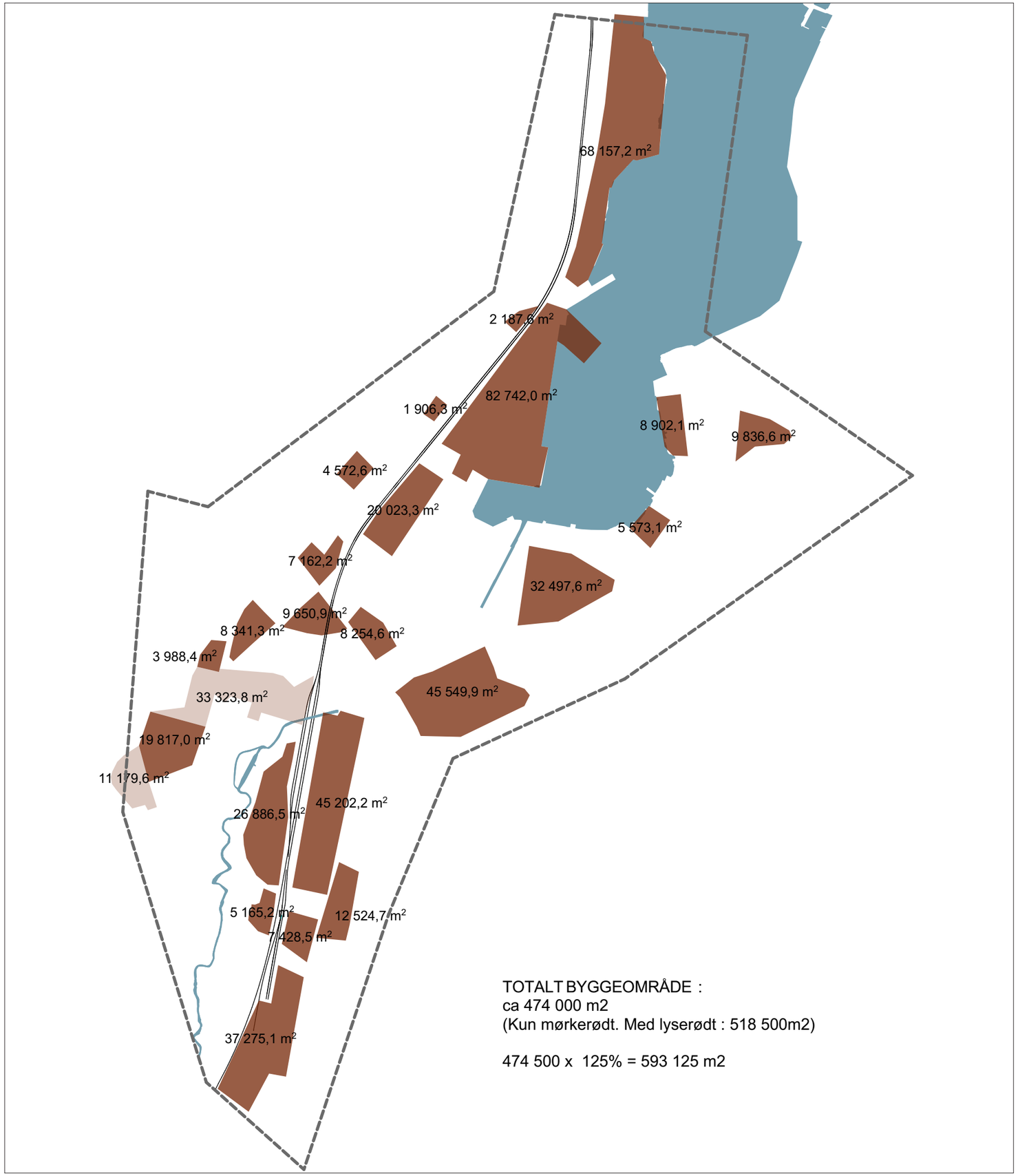


FORTETTINGSPOTENSIALE

Kartleggingen viser transformasjonsområdenes flateareal. Som en teoretisk øvelse er arealet gitt en områdeutnyttelse på 125% - som tilsvarer tett bymessig bebyggelse. Det gir et fortettingspotensiale på nærmere 600 000m2

Det harmonerer godt med det som er angitt som potensiale ii gjeldende sentrumsplan. Til sammenlikning er arealpotensialet i Stavangers sentrumsplan mellom 650 000 m2 og 750 000m2 (nettoarealer i revidert og opprinnelig forslag).

Innenfor sentrumsområdet slik det er definert i kommuneplanen er det i dag 400 000m2 bebyggelse (iflg Regionplans kartlegging). Sentrum kan ut fra disse tall vokse med 1,5 ganger dagens størrelse

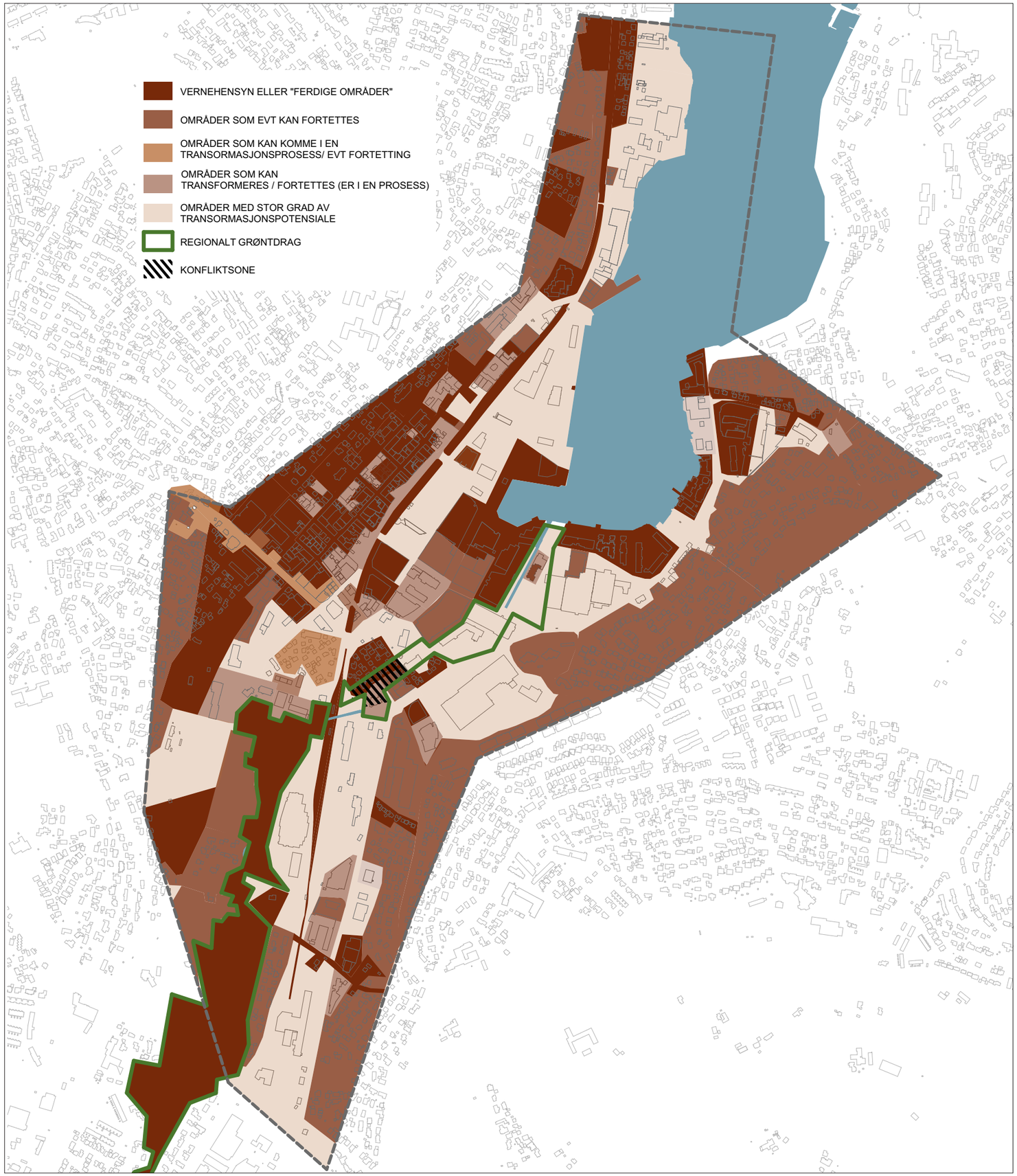


HARDT OG MYKT

De ulike delområdene innenfor sentrum har ulik motstand og mottagelighet i forhold til endring. Kartleggingen viser en gradering fra mørkt til lyst, fra områder med vernehensyn eller som er ferdigutviklet - til områder med stor grad av transformasjonspotensiale.

Kartet viser et mykt belte langs sjøfronten, noen steder oppbrutt av nyere byutviklingsprosjekt som er harde. Det myke beltet strekker seg sør over langs jernbanen og til en viss grad langs innfartsveier.

Det regionale grøntdraget langs Storåna har mørk farge der det er opparbeidet og lys farge for mesteparten av arealet der det er planlagt. Unntaket er en sone der grøntdraget skal gå gjennom et etablert boligområde ved Holbergsgate.



DELOMRÅDER; KONTEKSTER

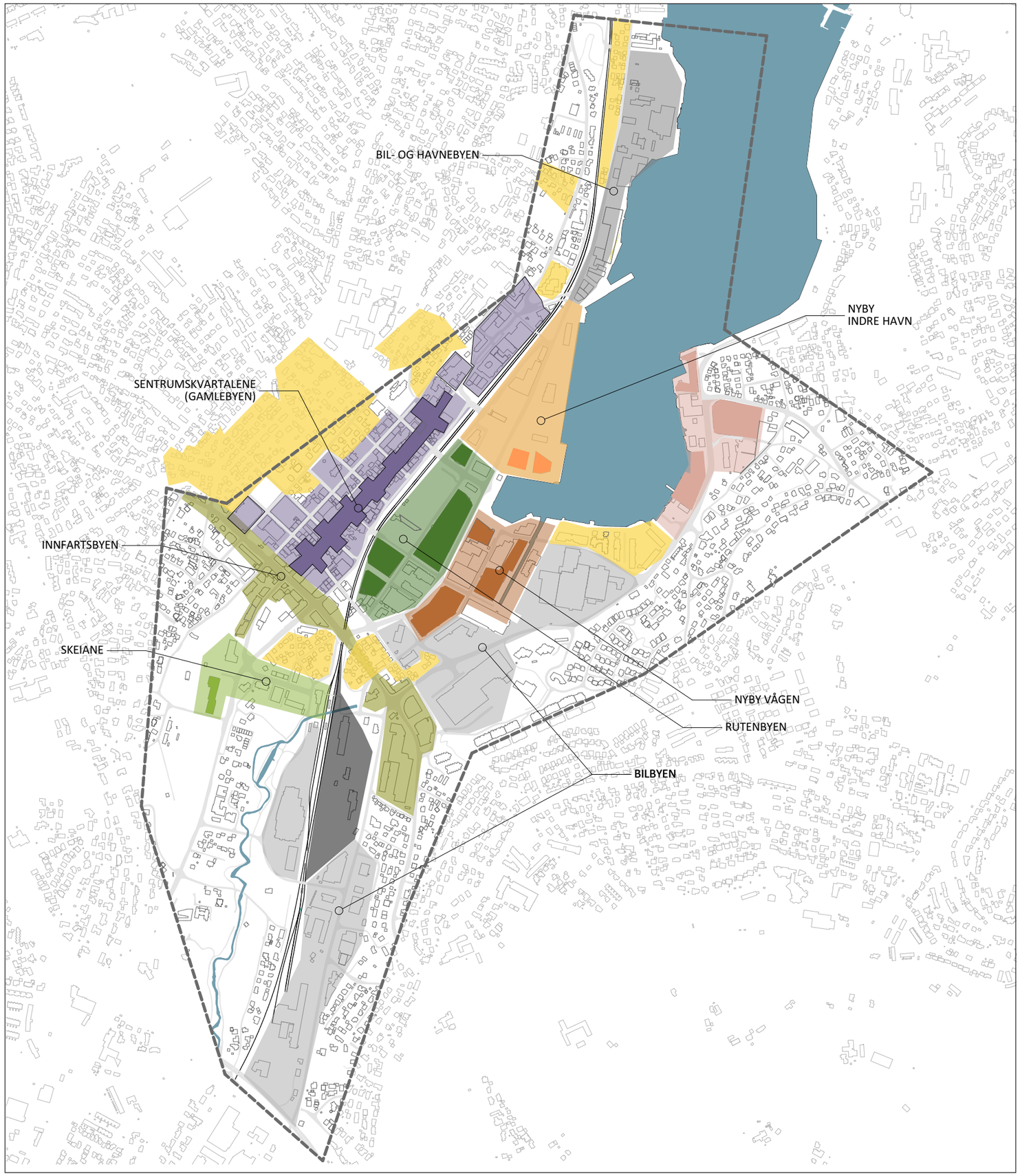
BYENE I BYEN

Sandnes er sammensatt av ulike strøk, med forskjellig romlighet og karaktertrekk. Disse reflekterer ulike egenskaper i delområdene.

I plansammenheng er det ofte et mål å homogensiere, gi felles rammer innenfor et delområde og å gjøre områder relativt like, for eksempel med hensyn til urbaniseringsgrad. Ved store forskjeller kan dette være vanskelig å realisere. Byens sammensatte karakter er også en styrke. De ulike egenskapene til delområdene har kvaliteter som samlet gir byen et mangfold.

Kontekstene leses både ut fra romlighet og bruk. Slik kan noe tilbakeføres til sedimentene, mens annet er knyttet til ny bruk, der nye funksjoner har fylt opp de muligheter byens struktur har gitt.

Vi har forsøkt å lese de ulike delområdene ut fra identitet, egenskaper, ressurser og utfordringer.



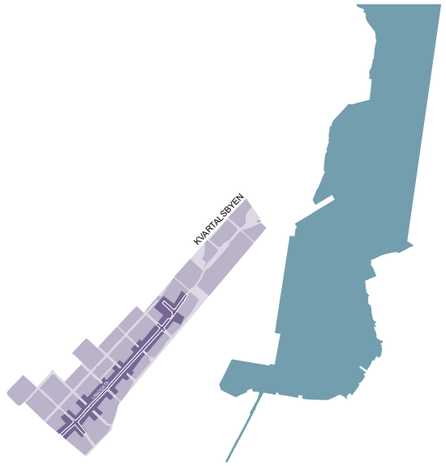
BYENE I BYEN

KVARTALSBYEN

Utgjør den historiske byen med Langgata og tilstøtende kvartaler. Området kjennetegnes ved regularitet i byplanen; et rutenett med bymessige gater. Bebyggelsen er rikt sammensatt; fra de eldste små trehus og produksjonsbygg til fabrikker fra pionertiden og den moderne bybebyggelsen som fulgte.

Sentrumskvartalenes finmaskethet og romlige rikdom gir gode rammer for et rikt byliv. De mange butikkfasader og inngangsdører danner grunnlag for et bredt spekter av virksomheters kontakt med publikum. Omfanget og mangfoldet gir synergier og forsterker sentrum som destinasjon.

Utfordringene er knyttet til lokalenes størrelse, og til en viss grad manglende funksjonalitet. Mange forretningsdrivende ønsker større gulvflate enn det som kan la seg innpasse i bystrukturen. Tilsvarende er det for arbeidsplasser og servicetilbud. Derfor begrenses typen virksomheter; butikker, restauranter og kontorer til et visst segment. Og det blir en utfordring hvorvidt brukerne klarer å etterspørre tilbudet i stor nok grad, slik at ikke lokaler begynner å stå tomme.

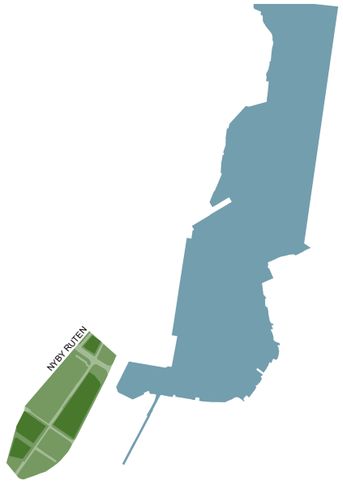


NYBY RUTEN

Ruten er fortsatt byens transportknutepunkt og kopler sammen busser fra sør, øst og vest med de som skal videre mot Stavanger i nord. Ruten er også forbundet med jernbanen. Av bildet fremkommer det at byrommet er større enn denne transportfunksjonen. Derfor brukes det til parkering og en liten lund. Byrommet er omkranset av storskala bystruktur. Kjøpesenteret Amfi dekker et kvartal som er 2,5 ganger så langt som de i Langgata. Det er få inngansgdører. Tinghuset ligger tilbaketrukket med en tilknappet fasade. I motsatt ende ligger byutviklingsprosjektet Byporten og gjør sitt beste for å samvirke med byen. Det er en 6 etg bygning som dekker hele kvartalet.

Området kan bli en byromsressurs for Sandnes, men det er avhengig av en annen bruk og opparbeidelse enn dagens.

Utfordringene er både knyttet til byrommets størrelse, bruk og tilstøtende bygg. Ruten oppleves som ødslig og lite bymessig. I stedet for å binde byen sammen virker utformingen på en slik måte at plassen skaper opplevd avstand.



BYENE I BYEN

NYBY VÅGEN

Det begynte med kulturhuset, etter hvert er flere bygg kommet til. Bystrukturen har relativt store enheter, lengden er også her ca 2,5 “Langgatekvartal”. Kvartalene er bygget ut med store enheter, noen fyller hele kvartalet. Utnyttelsen relativt høy, sannsynligvis høyest i Sandnes. Bygningene er utformet i forsøk på aktivisere gateplan. Likevel lider området til en viss grad under at det er få inngangsdører.

Men området rommer viktige funksjoner for byen. Vågen videregående befolker sentrum med 1000 elever hver dag, og skolen er en romlig ressurs for langt flere. Sammen med skolen fikk byen gjenåpningen av elva, en positiv kvalitet for sentrum.

Utfordringen er primært knyttet til bebyggelsens skala og mangel på gatekontakt. Flere steder oppleves som bakside og som uferdig, med midlertidig utforming.

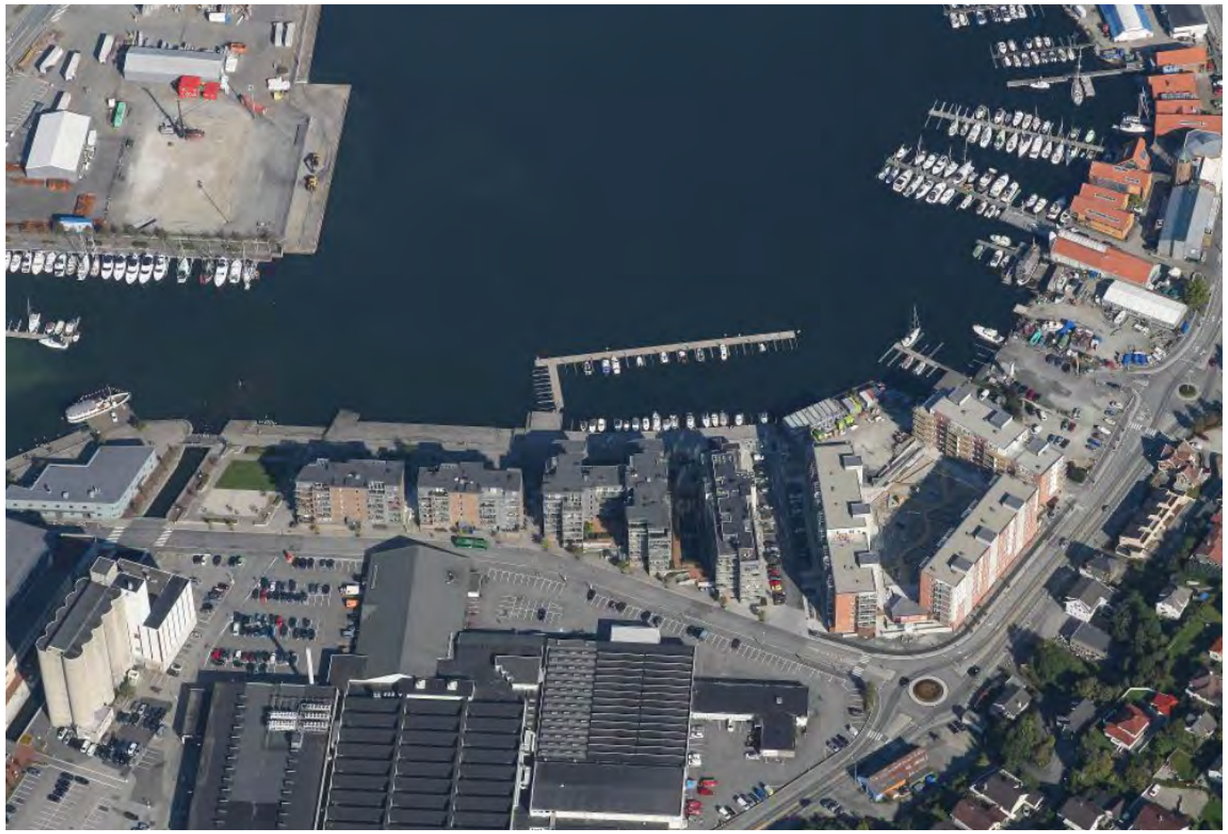
BOLIGBY VÅGEN

Et tidlig leilighetsprosjekt, realisert i flere trinn. Som i andre byer var det usikkerhet rundt hvilke krav som skulle stilles, hva som burde forventes av slike prosjekter i bysentrum. Resultatet ble et fravær av bymessige kvaliteter. Utvikler hadde fokus på kvalitetene i boligene og hensynet til byen ble lite ivaretatt. Derfor fremstår byggene først og fremst som boligbygg og ikke som bybygninger.

Som bybebyggelse gir prosjektet ingen tilskudd til gatene omkring. Det som i dag fremstår som positivt er at promenaden på sjøsiden er åpnet, og at den besøkende her opplever et offentlig preg.

Området er en ressurs for sentrum gjennom å bidra til å øke andelen boliger og innbyggere.

Utfordringene er at området ikke kan utvikles til å inngå i en urban bystruktur. Førsteetasjene er preget av høye sokler og lukkede fasader. Området vil derfor forbli en forstadsbit midt i sentrum.



BYENE I BYEN

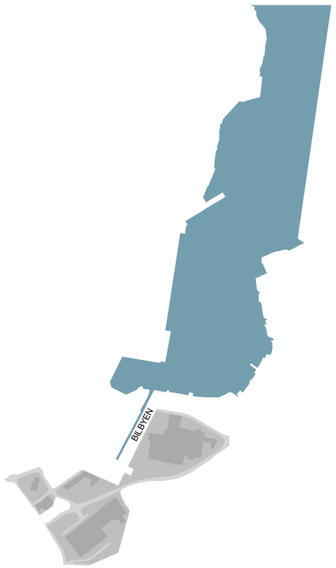
BILBYEN

Gammel og forlatt industribebyggelse har fått nytt innhold. Kjøpesenteret Maxi dominerer i bildet. Byen er preget av store åpne rom, betydelige parkeringsflater og kraftige veier, ikke så ulikt Forus. Og området oppfattes nettopp som det; en frisone for parkering.

Etter sigende parkerer man her og går inn til de tettere delene av sentrum. I tillegg til å omfatte fabrikkområdet i Vågen, strekker det seg sørover til Brueland, som er like utflytende bilbasert, men litt mer utbygget.

Området er en ressurs for sentrum ved at det tilbyr bilbasert handel. De handlende slipper å kjøre til Forus og sentrum kan rekruttere kunder.

Bilbyen er en utfordring fordi den har en lav utnyttelse og få bymessige egenskaper.



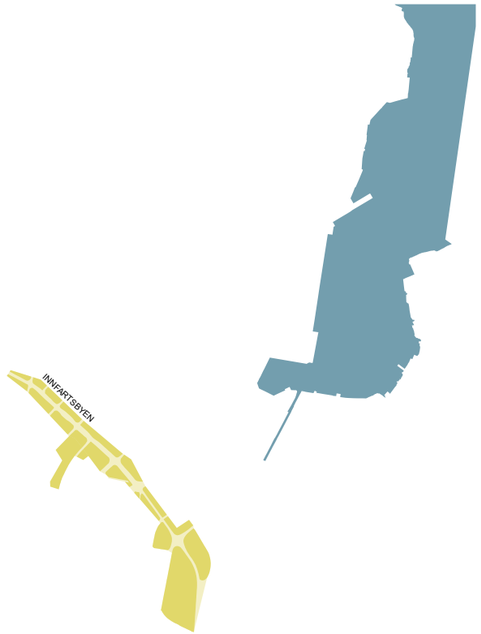
INNFARTSBYEN

Sandnes er fremdeles Krossen. Nå er det Jærvegen og Oalsgata/Austråttvegen som møter sentrums gater og veier, der de forgreiner seg danner nett. Innfartsbyen er preget av trafikkbelastningen. Mye av bebygelsen har arkitektur som ikke laget for dette, og defor slites. Også nyere bygg er uten de egenskaper som kreves. Noen prosjekter har imidlertid funnet både riktig type og artikulasjon.

Innfartsbyen kunne vært kalt gjennomkjøringsbyen. Det er liten utveksling mellom bygg og trafikk. For forbipasserende er det få utadvendte funksjoner og lite tilbud i gateplan. Området skiller seg fra Ruten og Vågen som inneholder regionale destinasjoner. Det lider litt under tilknappede fasader.

De nye boligprosjektene bringer mange nye innbyggere til sentrum. Flere bygg har tilforlatelige bykvaliteter og potensiale for videre utvikling.

Utfordringer er at trafikkbelastningen ikke gir godt bomiljø, at det blir en overvekt av boliger i denne typen område - som primært burde hatt arbeidsplasser eller utadvendte funksjoner.



BYENE I BYEN

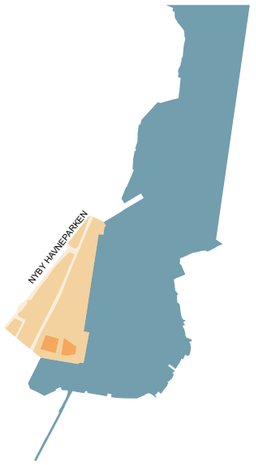
NYBY HAVNEPARKEN

Indre havn planlegges som kvartalsby. Det er kun Tinghuset som blir stående av eksisterende bebyggelse. Planen rommer mange gode egenskaper; med byrom som gir oppholdskvaliteter og bebyggelse som øker funksjonstettheten. For sentrum er både økt antall innbyggere og arbeidsplasser et kjærkommet tilskudd.

Kommunen bidrar til å gjøre det til et sentrumsområde gjennom vedtak om å legge nytt rådhus hit. Realiseringen kan også virke som en motor i utviklingen av området.

Området har gode muligheter for å bli et romlig og visuelt tilskudd til sentrum; en rekreativ ressurs såvel som arbeidsplass.

Utfordringer kan være at området får en overvekt av boliger og lavt innslag av arbeidsplasser og servicefunksjoner.



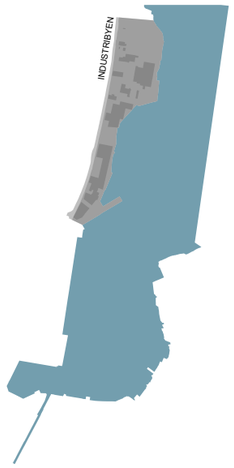
INDUSTRIBYEN

Historisk er det her ved Neset at byen oppstod. Stripen langs land nordover har utviklet seg som produksjonsområde. Nye næringer har avløst eldre. I nåtid er aktiviteten noe redusert, med unntak av helt nord på Norestraen, hvor det er nybygg knyttet til havnevirsomheten. Ved Altona er næringen erstattet av et nytt boligprosjekt.

Mange gamle industribygg venter på ny utvikling. Bussveien skal tres gjennom et allerde trangt gatesnitt. Store eiendommer på sjøsiden, og store forventninger til byutviklingens størrelse og skala.

Området kan være en betydelig arealressurs for sentrum; et område som gir tilskudd av beboere og øker de rekreative kvalitetene langs Norestraen

Utfordringer ligger i om utviklingsprosjektene bringer med seg tilstrekkelige kvaliteter, og om de finner en utforming som ikke dominerer forholdet til omgivelsene.



BYENE I BYEN

SKEIANE

Med fraflytting fra rådhuset åpnes et nytt byutviklings-område.

Utviklingsområdet er knyttet til aksen i Sverre Pedersens plan. Det er fellestrekk med Innfartsbyen, men strekket langs Jærvegen er mer åpent og grønt, og langs Haakon 7s gate mindre trafikkbelastet.

Området er en arealressurs for sentrum sett med et fortettingsblikk. Rådhusanlegget og byplanfragmentene kan også være en ressurs dersom området får et interessant program.

Utfordringer er knyttet til at utvikling vil endre områdets åpne og grønne karakter. En utbygging på marka ved siden av rådhuset vil forhindre en mulig sammenbinding av de to kirkegårdsenhetene.

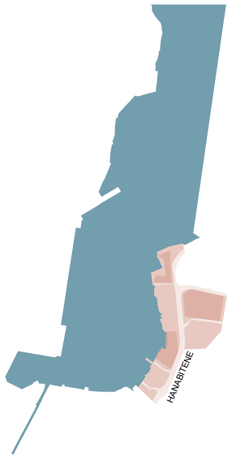
HANABITENE

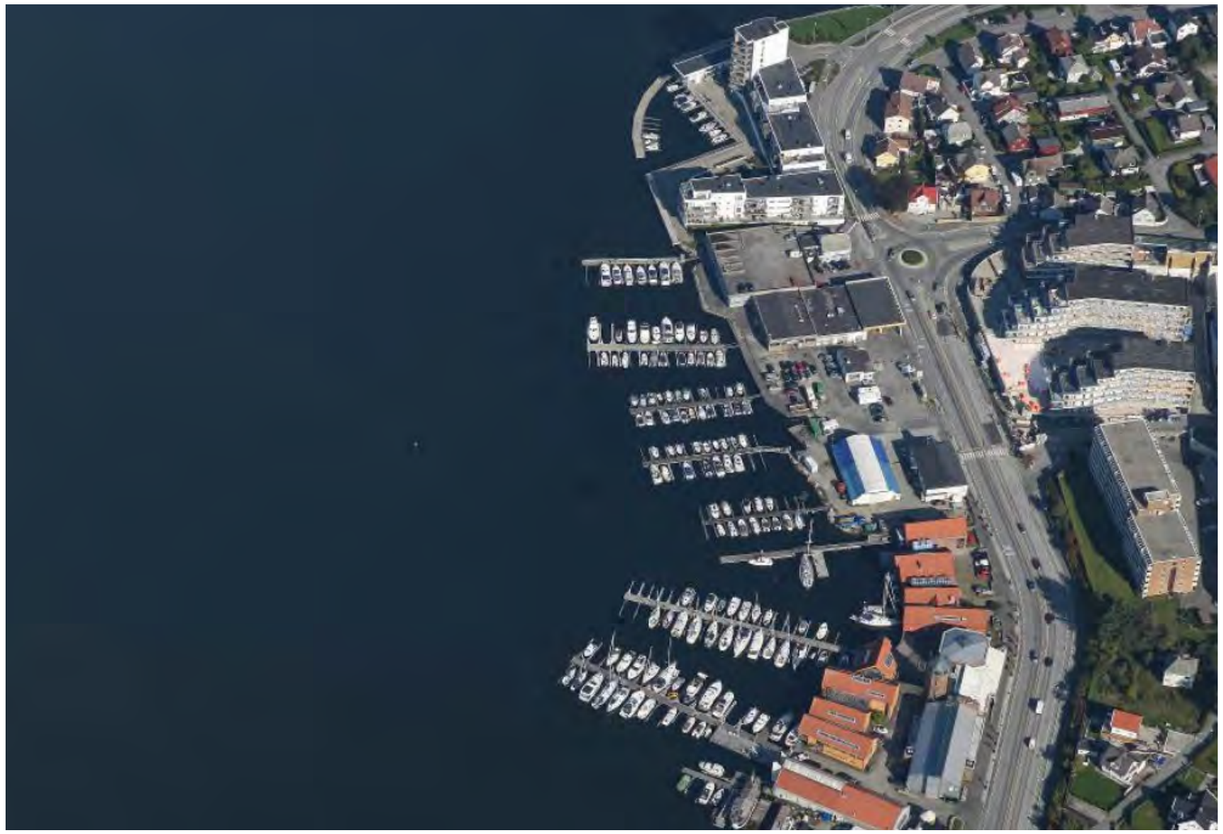
Byformen er typisk for hvordan samtidens byer utvikles; i enkeltbiter. Prosjektene har begrenset perspektiv ut over egen eiendom. Det er liten tradisjon for urbanitet, så det er ikke gitt at omgivelsene tilføres kvaliteter gjennom at disse prosjektene bygges.

Hanabryggene står frem med karaktersterk egenart og håndverksmessig soliditet. Andre prosjekt er mer tidstypiske representanter for sentrumsboliger.

Befolkningsøkningen og arbeidsplasstilskuddet nær sentrum som disse prosjektene bringer med seg er meget positivt.

Utfordringer er at en bitvis utvikling av byen kan bidra til å privatisere byrommene. Med begrenset utviklingsperspektiv er det ofte lite forståelse for at bebyggelsen spiller en rolle i en større bymessig sammenheng.





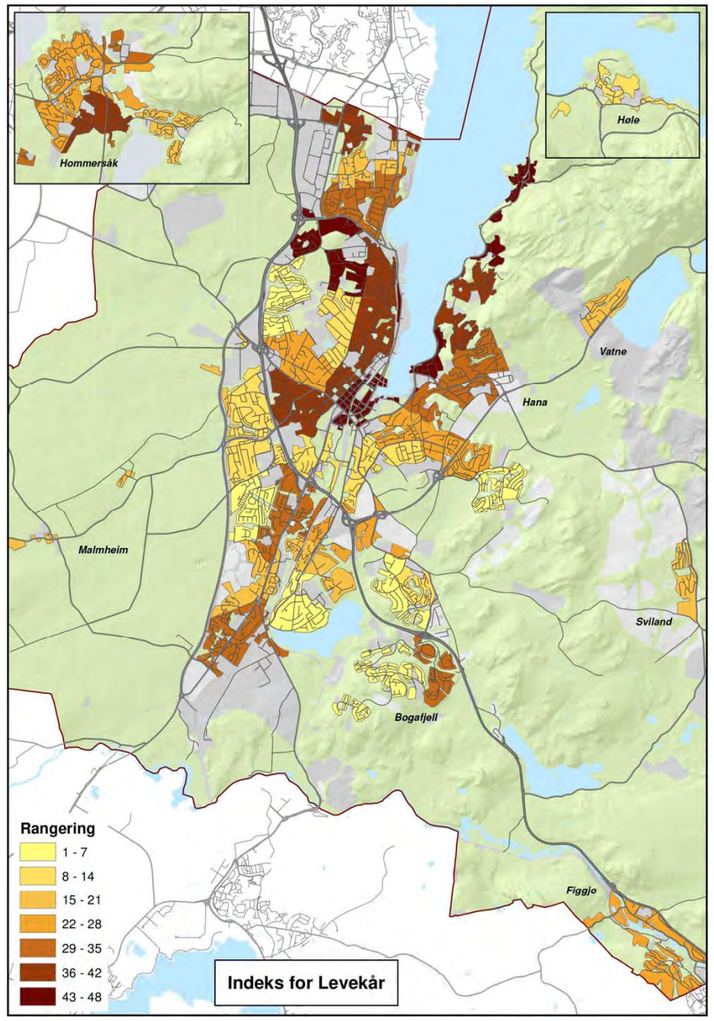
06 BEFOLKNINGSDATA

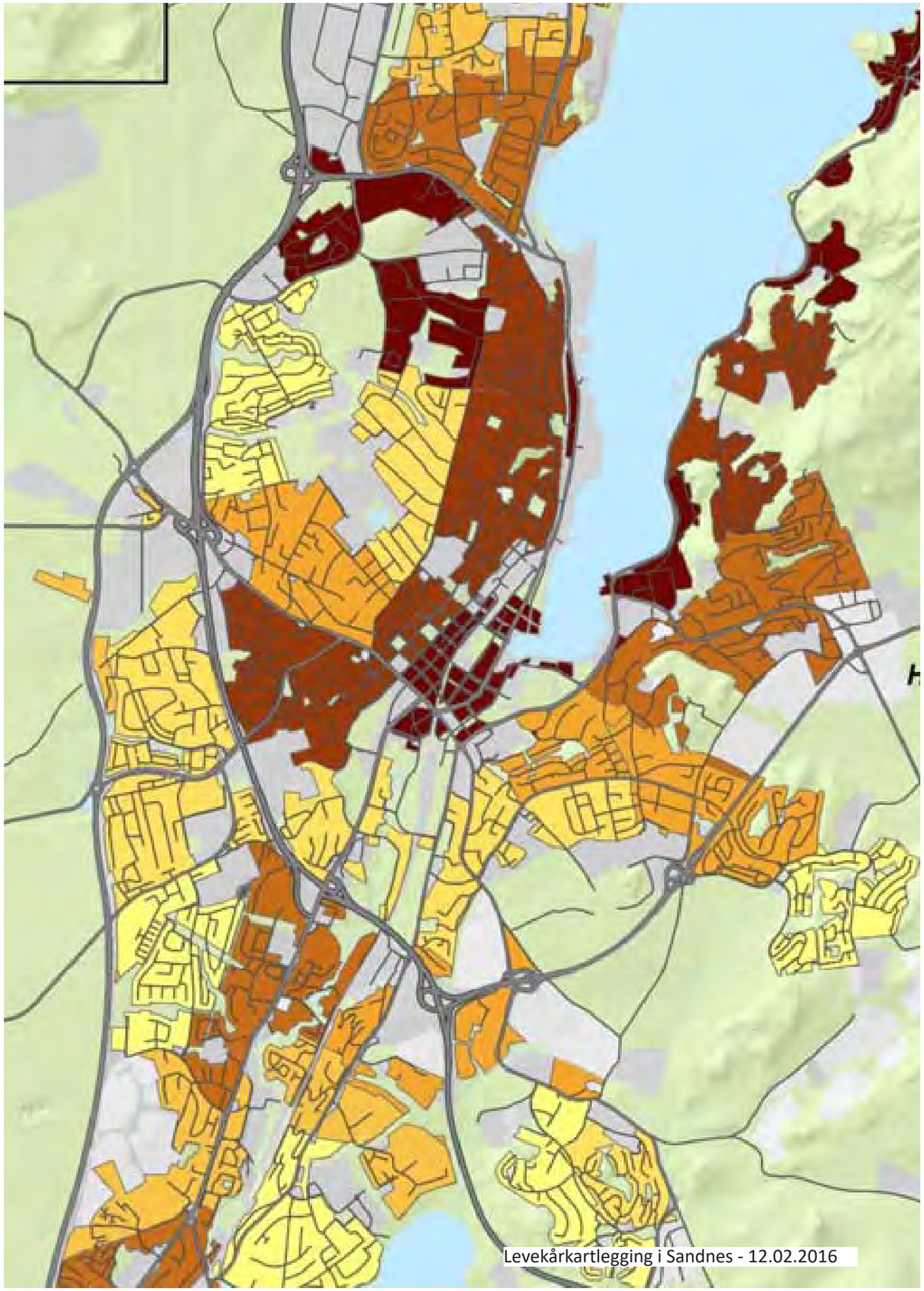
LEVEKÅR

I 2015 kom den første kartleggingen av levekår i Sandnes. Slike kartlegginger gjøres for å avdekke eventuelle opphopninger av utfordringer i enkeltområder. For å kunne danne seg et bilde blir det kartlagt i alt 21 indikatorer. Disse omfatter de opplagte som kriminalitet, arbeidsledighet og andel trygd- eller sosialhjelpsmottakere. Men det er også med noen mer åpne som utdanningsnivå, inntekt og flyttehyppighet. Og andre ikke like opplagte som aleneboende, andel barn og innvandrere.

De ulike delene av byen har ulike roller. Strøksvariasjon kan gi utslag i grad av ettertraktethet, som i sin tur påvirker markedspris. Dette kan gi opphopning av inntektsgrupper.

Det er også slik at det er forskjell mellom sentrum og omkringliggende bydeler. I sentrum er ikke andel aleneboende eller mangel på barn nødvendigvis et tegn på dårlige levekår.





BEFOLKNINGSVEKST

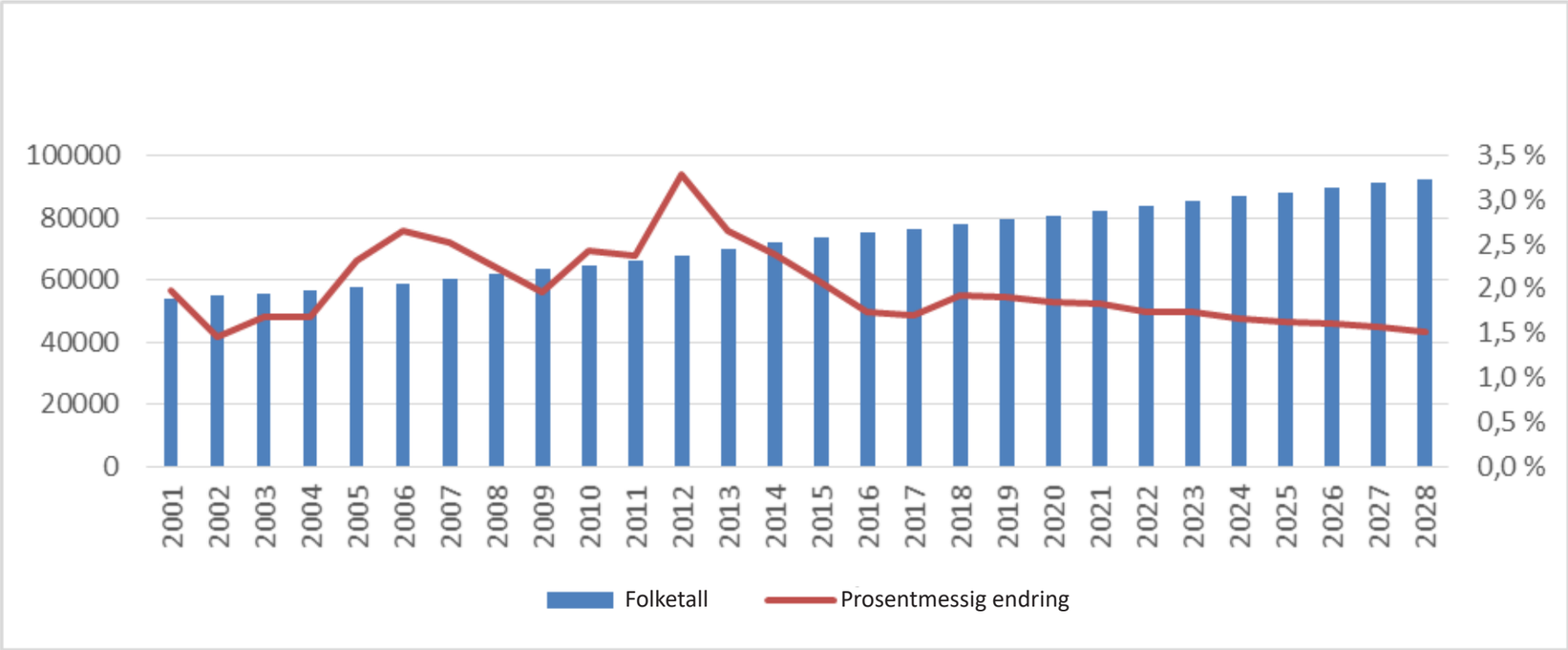
Sandnes har hatt en betydelig befolkningsvekst og den ser ut til å fortsette. I løpet av de godt og vel 50 årene som er gått siden kommunesammenslåingen i 1965, har kommunen vokst med 156%, fra 27 000 til 75 000 innbyggere.

Prognosene spår en noe svakere vekst fremover. Fremskrivingen til høyre viser at folketallet vil være over 90 000 i 2028.

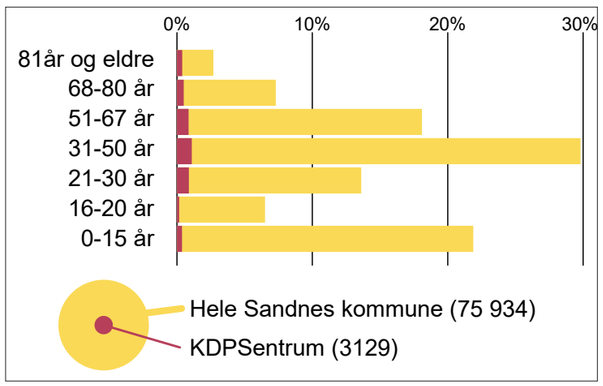
Kommunen har en relativt ung befolkning. Det betyr at den såkalte eldrebølgen vil ramme på et senere tidspunkt. Men det betyr også at kommunen har en stor andel barn og unge, med behov for barnehager og skole.

Av grafen under fremgår det likevel at en rimelig stor andel er i arbeidsalder, mellom 21 og 67 år

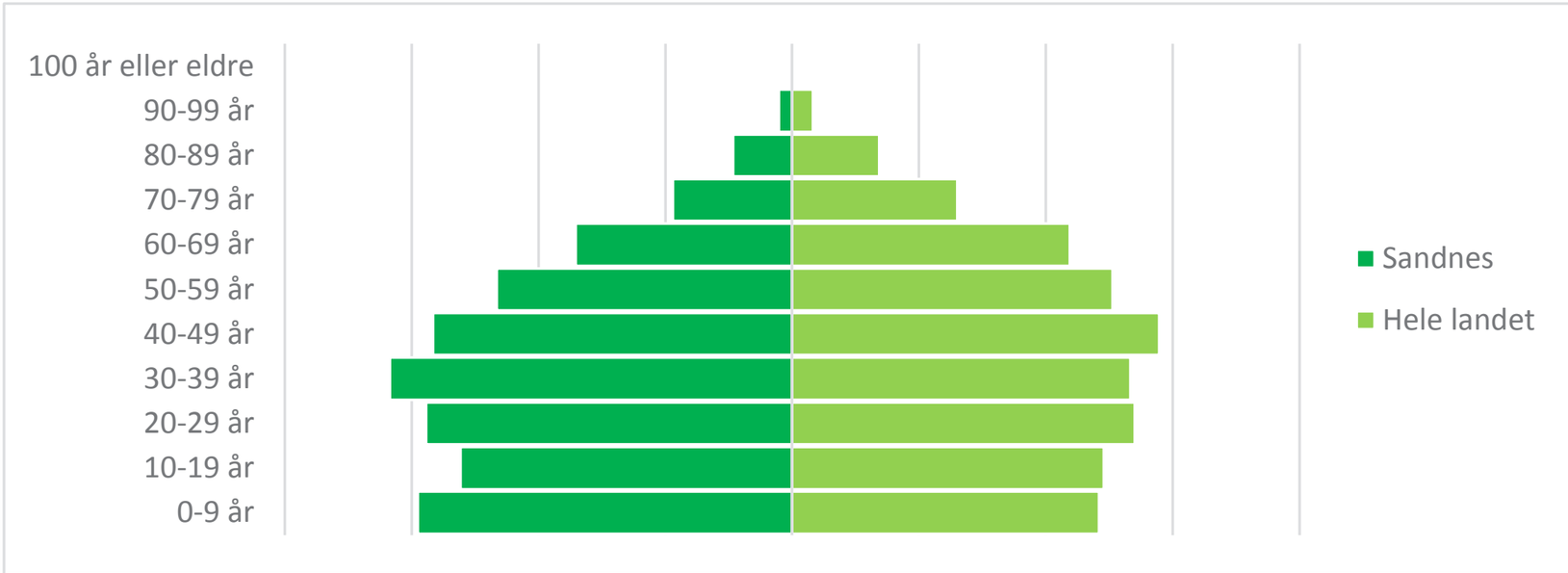
Sentrums andel av de ulike alderskategoriene tilsvarer ikke kommunesnittet. Sentrum ser ut til å ha en større andel mellom 21-30 og 51-67 år, og en mindre andel 0-15 og 16-20 år.



Folketall Sandnes, prognose 2015-2028 Kilde: Sandnes kommune



Befolkningens alderfordeling i kommunen og sentrum
Kilde: KDP Sentrum



Befolkningens alderssammensetning i Sandnes og i landet. Kilde: Sandnes kommune/SSB

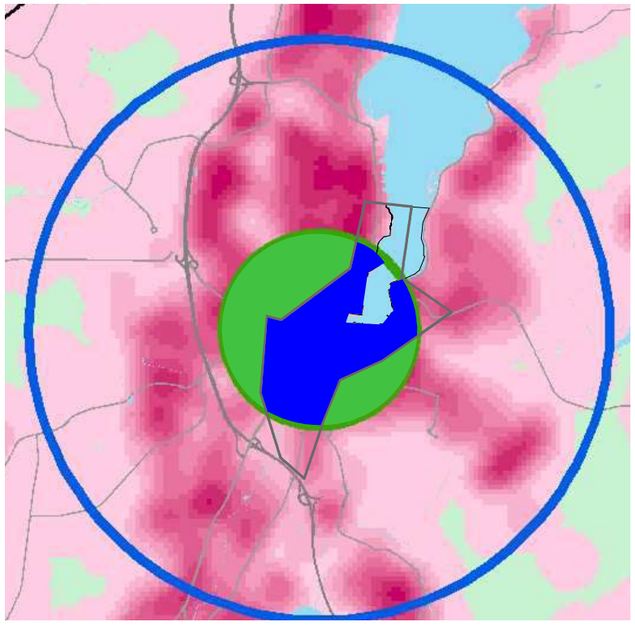
BEFOLKNINGSTETTHET

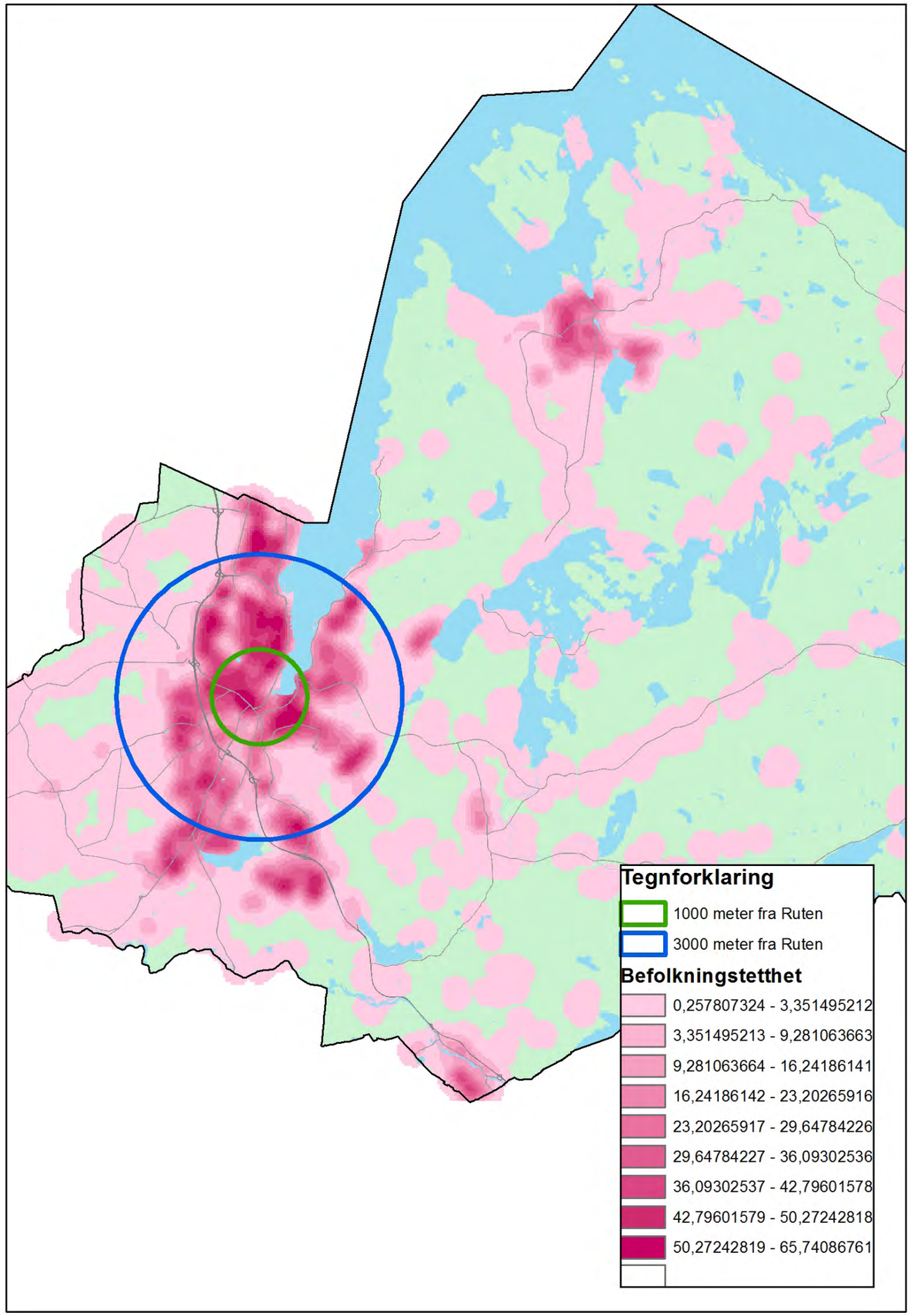
Innenfor 1000m fra Ruten bor det ca 10 000 mennesker eller ca 14% av kommunens befolkning. Relatert til Sentrumsplanen utgjør dette kun ca halvparten av det relativt omfattende studieområdet planen har. Kommunens tall for innbyggere i sentrum er 3100, ca 4%. Regionplan sine tall er 2500 innenfor sentrumplanens område - og kun 650 innenfor det funksjonelle sentrum. Sistnevnte utgjør 0,8% av kommunens innbyggere.

Innenfor 3000 meter fra Ruten bor ca 45 000 innbyggere. Det tilsvarer 62%.

Kartet forteller at utgangspunktet for å nå sentrum med sykkel og gange er relativt godt for en stor andel av befolkningen. Når så få likevel går og sykler - og det selv etter mangeårig satsing som sykkelby - gjør at man må lete etter forklaringer andre steder.

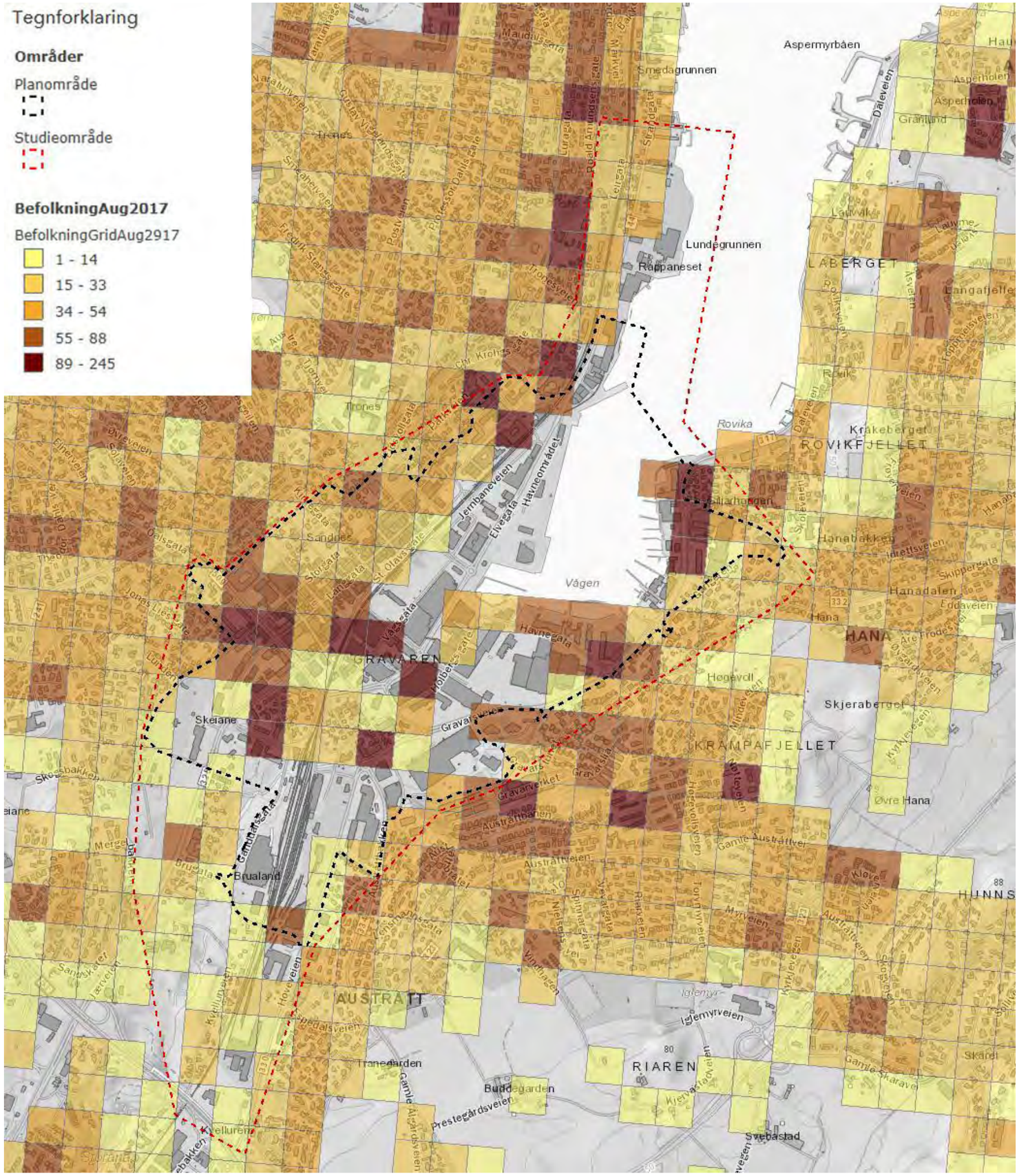
Kartet forteller også om en bosetting som minsker i tetthet desto lengre ut fra sentrum den befinner seg. Det kan bety at de nye områdene som bygges ut har relativt lav tetthet.





BEFOLKNINGSTETTHET

Illustrasjonen viser en mer detaljert fordeling av befolkningstettheten i sentrum



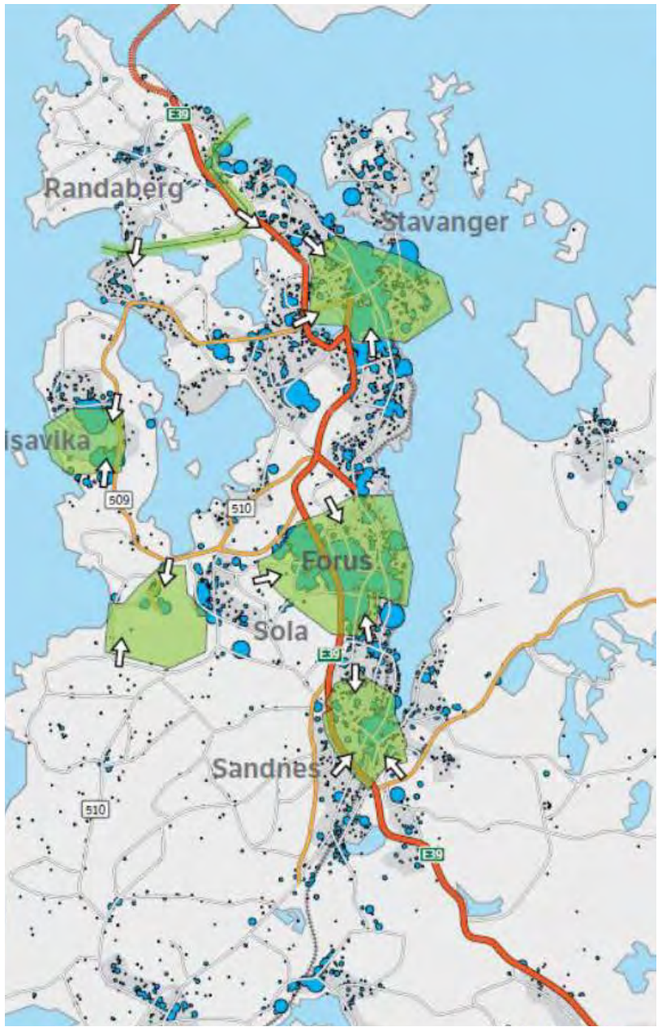
ARBEIDSPLASSTETTHET

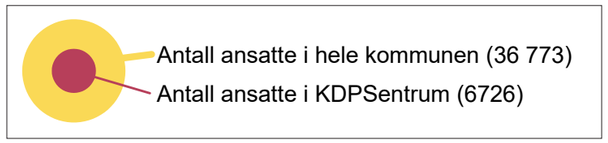
Sandnes sentrum har en lav andel av kommunens arbeidsplasser, kun 21 %. Til sammenlikning har Stavanger sentrum 33 % av arbeidsplassene i kommunen.

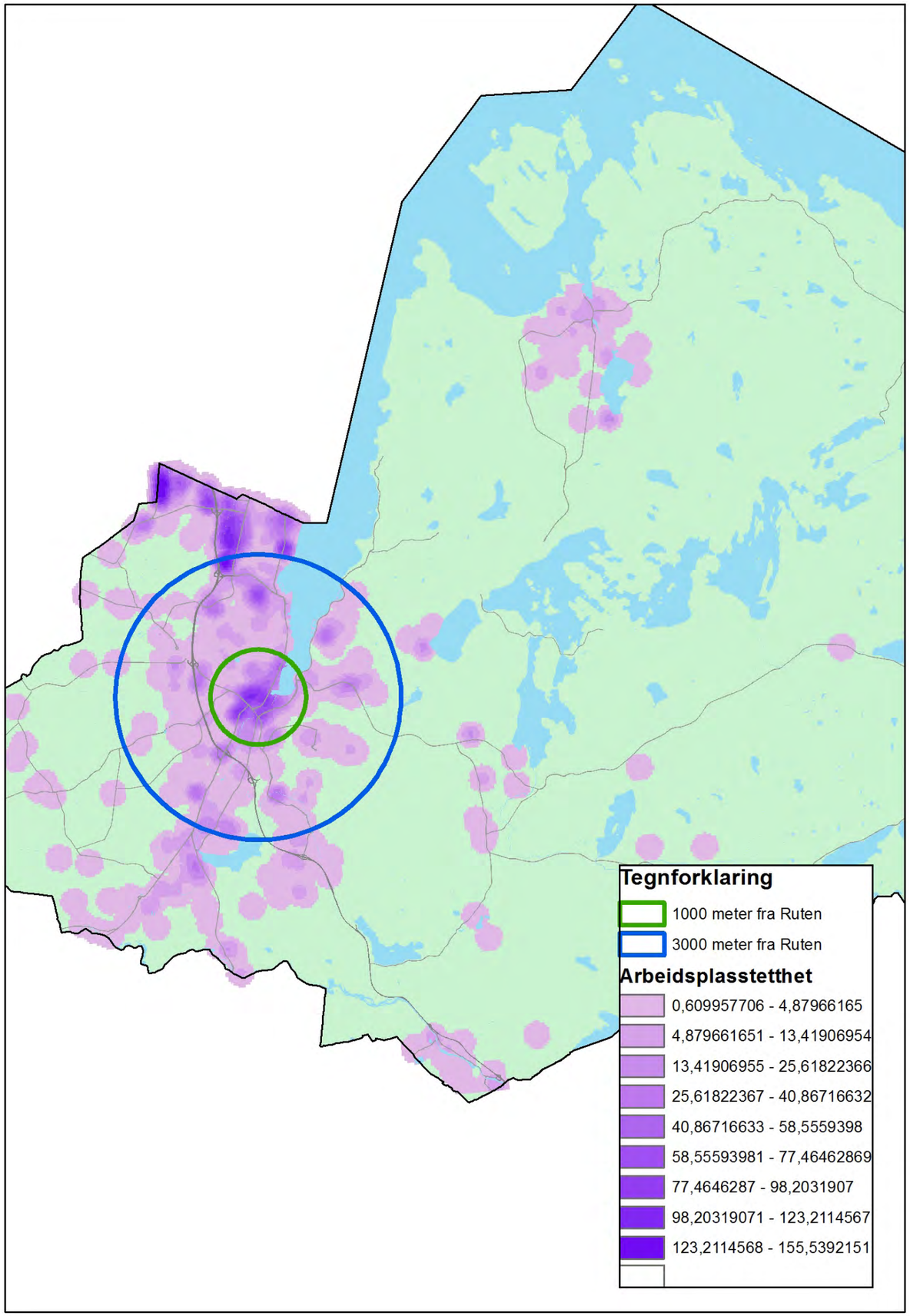
Av de 7100 arbeidsplassene som ligger innenfor 1000m fra Ruten ligger hovedtyngden innenfor studieområdet til sentrumsplanen.

Regionplan sine tall er 6300 for sentrumsplanområdet og 2400 for det funksjonelle sentrum. Sistnevnte utgjør 7% av arbeidsplassene i kommunen.

Regionens største arbeidsplasskonsentrasjon ligger på Forus (Lura medregnet). Her er det omkring 40 000 arbeidsplasser. Kartet viser en konsentrasjon nord på Lura, men viser altså ikke hele bildet, fordi det er avgrenset til Sandnes kommune. Se forøvrig ‘Sandnes rolle i regionen’ s. 29







REISEMIDDELFORDELING

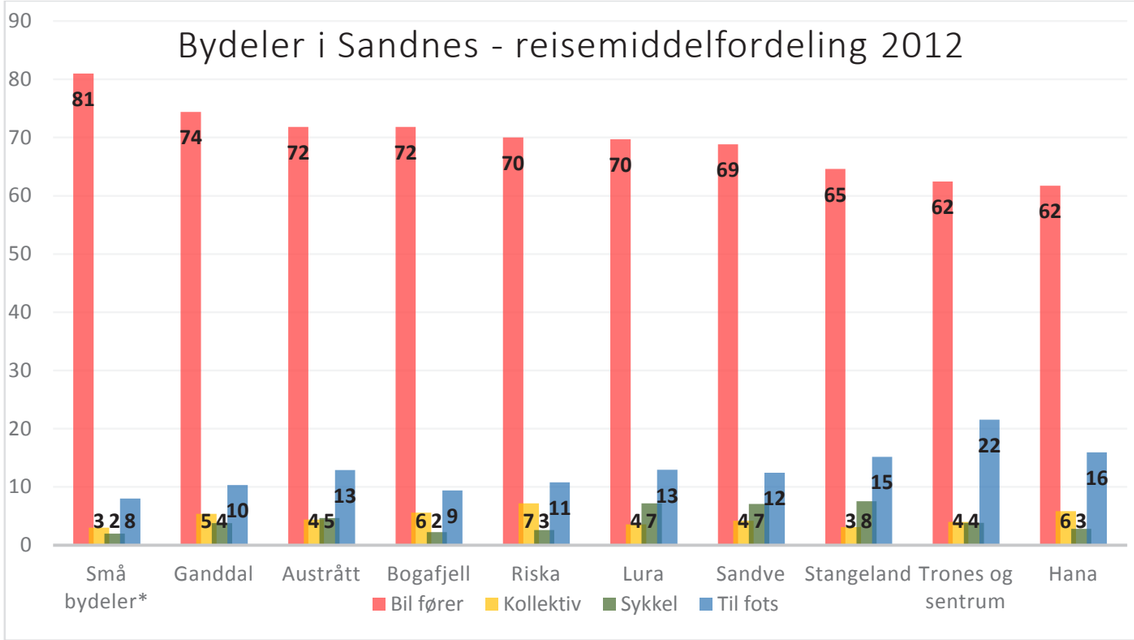
Sandnes har en høy andel som bruker bil til sine reiser. Hele 75 % bruker bil, når man ser bilførere og passasjerer under ett. Kun 5 % bruker kollektiv, andel syklende er også 5 % mens gående utgjør 13 %.

Dette er svært lave tall sammenliknet med andre større byer. Grafene nederst på denne siden viser reisevaner i de 4 største byene. Stavanger er dårligst på andel gående med 24 %. Sykkelandelen til Sandnes tilsvarer Oslos. Ingen av byene er i nærheten av Sandnes høye bilandel. Nærmest er Stavanger med 57% - hele 18% bak Sandnes.

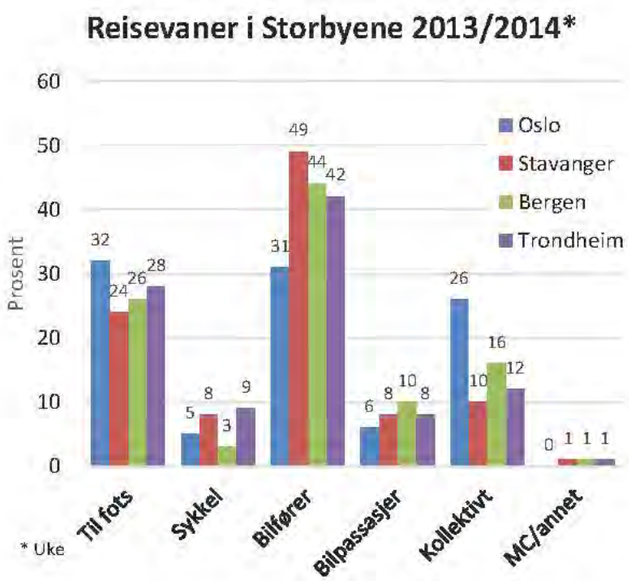
Reisevanene gjelder hele kommunen og varierer ut fra bydel. I store trekk øker bilbruken med avstand til sentrum.

Den høye bilbruken kan tilbakeføres til en spredt bystruktur og at arbeidsplasser og regionale destinasjoner ikke finnes i særlig stort omfang i sentrum.

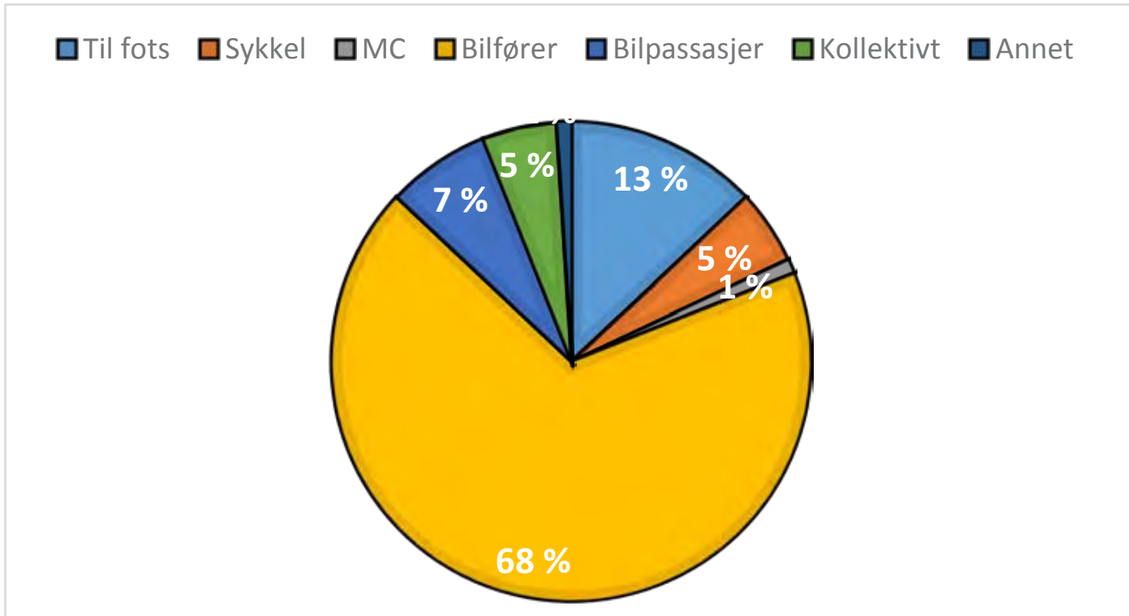
Det er 37 000 biler i Sandnes. Det betyr en bil pr annnenhver innbygger.



Bydelsmessig reisemiddelfordeling for bosatte i Sandnes Kilde: Lokal RVU 2012



Kilde: Regionplan Jæren



Reisemiddelfordeling for bosatte i Sandnes Kilde: Lokal RVU 2012

FORTETTINGSPROSJEKT

Kommunen har under utarbeiding et fortettingsprosjekt som viser fremtidige satsingsområder.

Av tekstboksen kan vi avlese status for sentrum; utvikling i antall innbyggere, boliger tatt i bruk og boliger under planlegging.

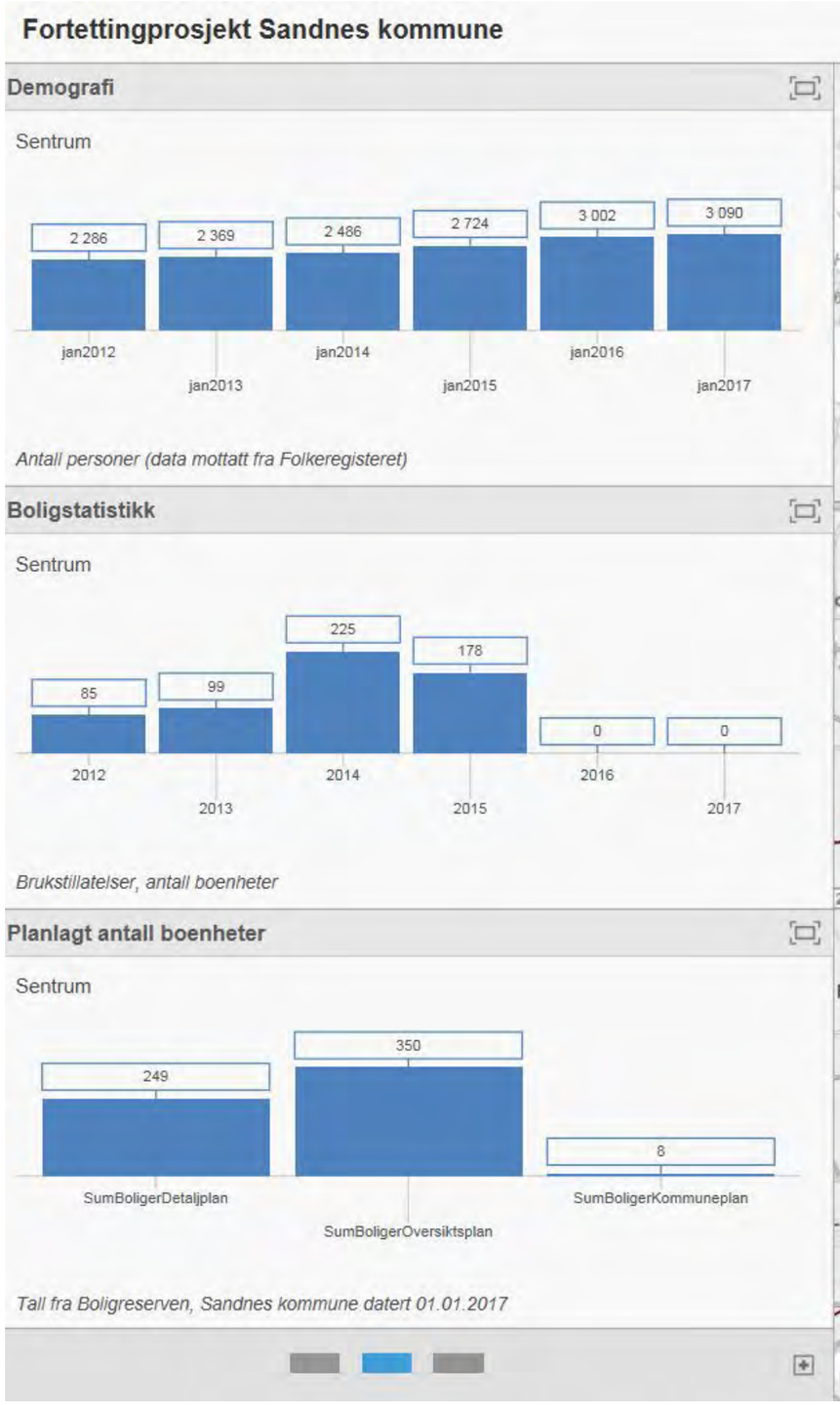
Av tallene fremgår det at det er planer for 600 boliger innenfor sentrumsområdet. Det er et relativt beskjedent antall med tanke på at kommmunen har som mål å fortette sentrum.

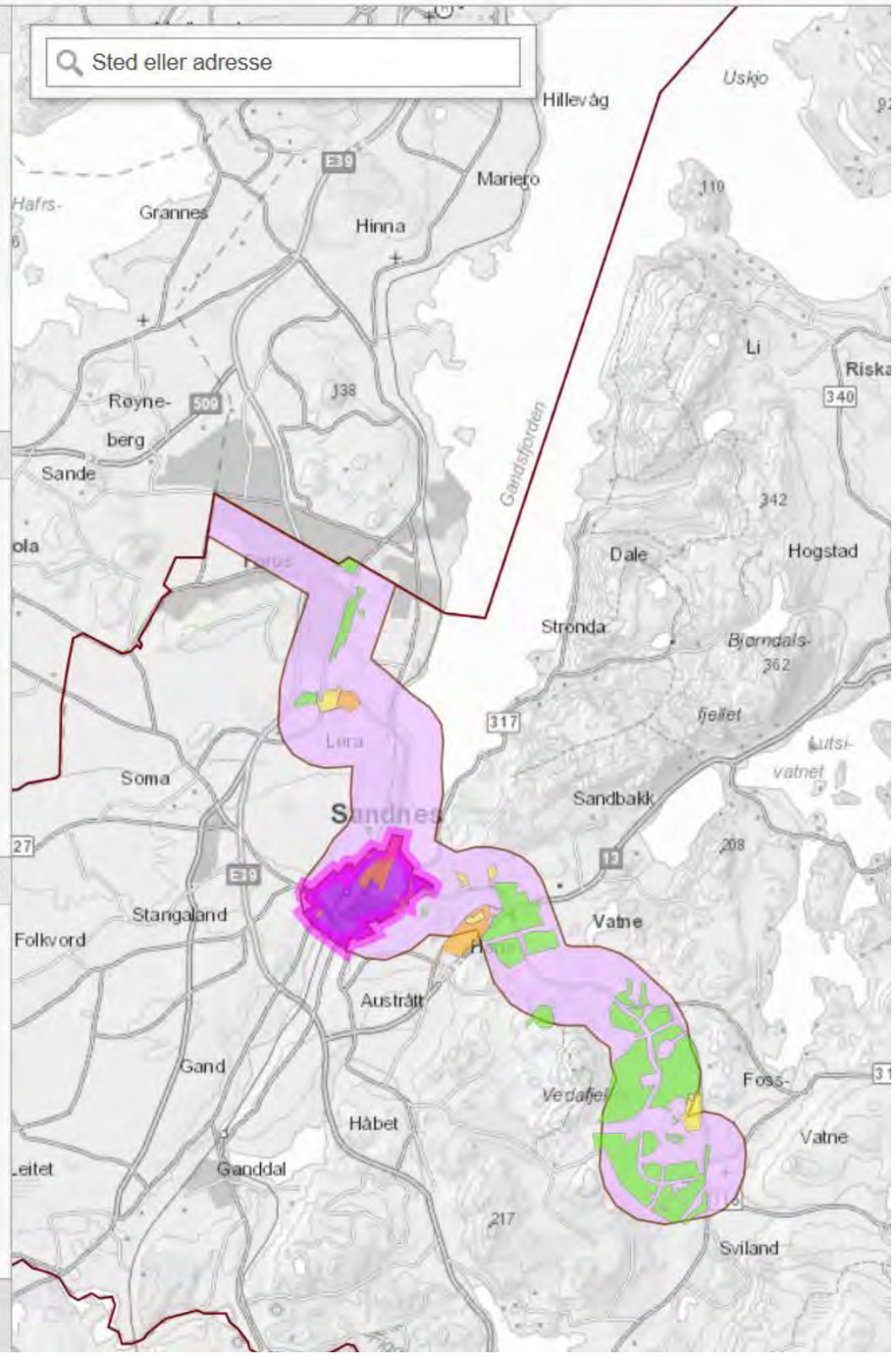
Illustrasjonen viser det som er en hovedakse i fortettingsprosjektet; strekningen fra Forus til Sviland. Det største volumet ligger i delene øst for sentrum. Her er det planlagt hele 12 000 boliger. Gult viser detalregulering, oransje områdeplan og grønt viser kommuneplan.

Denne østlige byutviklingsaksen er tett knyttet til den planlagte bussveien. Imidlertid har kommunen i dag kun 5% kollektivreisende. Bussveien har en ambisjon om å doble antall kollektivreisende. For Sandnes del kan det bety at 10% reiser med kollektivtransport. Det betyr at 90 % bruker andre reisemidler.

Legger vi dagens reisemiddelfordeling til grunn for sykkel og gående utgjør det snaue 20%. Det betyr at 70% vil bruke bil.

Kommunen har et mål om nullvekst i biltrafikken, og har forpliktet seg til dette gjennom Byvekstavtalen. Det er ikke sannsynlig at kommunen vil nå dette målet dersom Sandnes øst bygges ut.





KILDER

Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2018-2035, Planprogram

Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2015

Kommunedelplan for sentrum 2011-2025

Sandnes kommune; Sandnes sentrumsplan - status /analyse, arbeidsrapport

Slik bygde dei byen, Aksel Eggebø 1996

Levekårskartlegging i Sandnes, Pilotprosjekt høsten 2015

Lokal transport og mobilitetsplan for Sandnes,
- Sluttrapport Lokal transport og mobilitetsplan for Sandnes 07.09.2017
- Utfordringsbilde kunnskapsgrunnlag og bakgrunnsinnformasjon 08.09.2017

Miljøplan for Sandnes 2015-2030_Vedtatt 16062015

Regionalplan for Jæren 2013-2040

Innerst i Gannsfjorden, Kulturhistorisk kunnskap . Sandnes sentrum, Byantikvaren i Sandnes - september 2017

http://docplayer.me/36929395-Planbeskrivelse-inkludert-oppsummering-av-ku-for-ruten.html

http://SandnesOnline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/10c48559e25f48dfa9d979277eaa94d1

http://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/3dbff465bee04e00b8660c0eff01135c

https://digitaltmuseum.no/search/?aq=text:"sandnes" owner?:"JRM"

http://sandnesonline.maps.arcgis.com/apps/dashboard/index.html#/3dbff465bee04e00b8660c0eff01135c

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2005-2017

Sandnes er «porten til Jærens forjettede land» (Sandnessangen). Kulturminnefaglig vurdering
Sandnes kai område: Strandgata 5, Strandgata 7 og Strandgata 9 – 11

Helsesjekk Senterstruktur, Regionaplan, Rogaland Fylkeskommune 2015

Planbeskrivelse med konsekvensutredning, områderegulering Ruten Plan 2013 111. Utkast per 31.05.2016

Kommuneplan for Sandnes 1989 - 2004, 1995 - 2010, 2002 - 2017 og 2015 - 2030

Planstrategi 2016 - 2019 for Sandnes kommune

Folkehelsen i Sandnes, Helsetilstand og påvirkningsfaktorer, vedlegg til planstrategi 2016 - 2019

Forusanalysen, IKDP Forus, KAP 07.04.2016

Kommundelplan for Stavanger sentrum, 30.06.2017

Haraldrud Veiledende plan for offentlig rom (vpor) forslag til politisk behandling 22.05.2017

Realistisk byanalyse, Karl Otto Ellefsen og Dag Tvilde, 1991

Stedsanalyse - Eksempel Brummunddal, Miljøverndepartementet 1994

Reisevaneundersøkelse NordJæren 2012

googlemaps, https://www.google.no/maps/@58.8445656,5.7331264,536a,35y,29.72h,53.53t/data=!3m1!1e3

Regionalplan for Jæren 2013 - 2040, Rogaland fylkeskommune