

EN LITEN STORBY VED FJORDEN

MULIGHETSSTUDIE FOR SANDNES SENTRUM



16.04.2018

Innledning

Prosjektet foreslår en utvikling av Sandes som tar avsett i byens og naturens eksisterende og historiske fortellinger og kvaliteter. Visjonen er å utnytte transformasjonen av byens store sentrale arealer til å revidere byens sammenheng og byens sammenheng med landskapet.

Igjennom fysiske og strategiske grep vil vi skape attraktive og mangfoldige bymiljøer for mennesker. Vannet og landskapet inngår som aktive rekreative elementer i et moderne, aktivt og sunt hverdagsliv.

Innhold

Bakgrunn og analyse	4
Analyse og avsett for planlegningen	4-7
Sandnes gjenfortalt	8
Overordnede strategier og grep med avsett i stedet	9
Situasjonsplan 1:8000	11
En liten storby	12
Et attraktivt og kompakt sentrum - loopet	12
Loopet - fortetning & programmering	13
Snitt - Byrom på Loopet	14-15
En sammenhengende by	16
Forbindelser og regionale programmer	17
Langgatas revitalisering	18
Strategier for nedbrytning av banens barriereeffekt	19
Snitt 1:500	20-21
En mangfoldig by	22
Identiteter	23
Hanabryggene & Neset - Byliv ved fjorden	24
Øglændsparken - Sammensatt by	25

Bebyggelse og Kapasitet	26-27
Landskap, byrom og byliv	28
Potensialer	29
Visjon	30-31
Høyvannssikring	32-33
3 Landskapelige strategier	35-38
Byromsplan	40-41
Situasjonsplan 1:8000	43
Mobilitet i Sandnes	44
Mobilitetsprinsipper	45
Faseutvikling	46-47
Bussnett	48
Stinett	49
Parkering	50-51
Veinett	52-53
Fremtidsperspektiv	54-55
Infrastruktur samlet	56

BAKGRUNN OG ANALYSE

Analyse og avsett for planlegningen

En del av en polysentrisk by

Fjorden, fjellene mod øst og Jærens flaten mod vest udgør den storslåede landskabelige ramme om Sandnes. En unik landskabelig kontekst, der koblet med et stort regionalt udbud af arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, handels- og kulturtilbud samt kort afstand til lufthavnen, giver Sandnes en unik forudsætning for udvikling i en tid, hvor byregioner er motoren i den globale agenda.

Historisk har Sandnes alltid hatt en regional orientering. Byens opprinnelige tilblivelse var sterkt fundert i den geografiske plassering på Nord-Jæren, hvor Krossens rolle som et omdreiningspunkt i den regionale handelen utgjorde en viktig forutsetning for utviklingen. I dag er den økede mobilitet og store utveksling mellom Nord-Jærens byer en virkelighet som gjør det umulig å se på Sandnes som en selvstendig by i tradisjonell forstand. Den er en brikke i en polysentrisk byregion. En situasjon som skaper sterke vekstforutsetninger og positive synergier, men også innbyrdes konkurranse med de andre byer.

Sandnes er i dag en yderst populær boligby, men har gjennom de senere år haft svært ved at tiltrække virksomheder og turisme er et totalt uforløst potentiale i byen.

Alle forudsætninger for at øge væksten i turisme og tiltrække virksomheder er tilstede. Potentialet vil skulle løses gjennom strategiske tiltag

på flere niveauer, men et stort skridt ligger i at skabe en mere attraktiv bymidte, med et levende byliv og et bredt udbud af handels- og kulturtilbud. Herudover skal byen satse på at styrke og iscenesætte det stedsspecifikke. Det særlige ved Sandnes. Den smukke natur og de forskelligartede bymiljøer. Dette er den attraktive by for både turister og kreative iværksættere.

Sandnes en sammensatt by ved fjorden.

Sandnes sentrum fremstår i dag i stor grad sammensatt av ulike enklave og omkranses av et stort område med en åpen, lav bebyggelse med primært boligformål.

Ulikheten i enklavens skala og romlige strukturer er den fysiske avtegningen fra byens historiske utvikling. Det er fortellingen om en byutvikling, som i forskjellige tidsperioder har vært drevet av byens entreprenante næringskultur. En by som - frem til avindustrialisering – med suksess har vært i stand til å utnytte byens geografiske plassering og lokale ressurser, samt formådd å omstille seg over tid til nye teknologier, produksjonsmetoder og endringer i samfunnet.

Enklavens ulikhet er dermed et uttrykk for tidenes skiftende behov og krav til bygningstypologier, infrastruktur mm. Felles for alle utviklingsperiodene er at fjorden har spilt en

sentral men allikevel forskjellig rolle. Den tidligste bystruktur var sterkt landskapeleg forankret: Først utspentes et "by-bånd" langs fjordens vestlige bredde og senere ble byen utbygget gjennom rutenetts-planen. Et fint by-kvartal med gaterom og bygninger i den menneskelige skala oppstod og strukturens tverrgater skapte en sterk fysisk og visuell sammenheng mellom by og fjord. En sammenheng som senere ble brutt av den hevede jernbanetrasé, som i dag utgjør en barriere for fjordens sammenheng med den østlige del av byen, og sentrums sammenheng generelt.

Industritidens store strukturer og bygningskropper opptar den sydlige del av Vågen. Kvartalene er store og det historiske sentrums fine menneskelige skala og landskapeleg forankring er her fraværende. Industriområdets relasjon til fjorden har primært vært funksjonsbetinget av skipstransporten. Kaikantene er lange og høye, og funksjonskrav har på samme måte vært styrende i havnearealenes disponering og byggeriets skala. I mange år avkoblet området gjennom struktur og anvendelse den bakenforliggende by fra fjorden. Nå hvor byutviklingen ikke lenger skal foregå ved å innta mer og mer land (og vann), men i stor grad gjennom transformasjon av de funksjonstomme industriområder, kan byen igjen knyttes byen sammen med fjorden og landskapet.

Sentrale utfordringer for sentrum

Bilbyen

Til sammenligning med andre større norske byer er mobiliteten i Sandnes dominert av bilkulturen. Som følge av dette er store deler av sentrum preget av veier og store parkeringsarealer som skaper både uheldige bymessige sammenhenger, og uhensiktsmessige forutsetninger for byliv og lyst til å velge sykkel eller gåturen til ulike gjøremål. Fokus på fremkommelighet for biler og en satsning på bigbox butikker har dessuten resultert i at sentrums mange tilbud ligger spredt over et stort område. Disse avstandene begrenser potensielle synergier mellom tilbudene og det bylivet som kan oppstå, når mennesker som beveger seg til fots eller på sykkel uteblir.

Jernbanens barriereeffekt

Jernbanetraseen utgjør en barriereeffekt i byen. Romlig, visuelt og mentalt deler den både sentrum og dermed også hele byen i to. Den har avskåret den flotte og velfungerende historiske bydelen fra fjorden og begrenser sammenhenger og synergier mellom de mange kultur- og handelstilbudene i den mest sentrale delen av byen.





Ull/garn-produksjon

Gabriel Block Watne

DBS

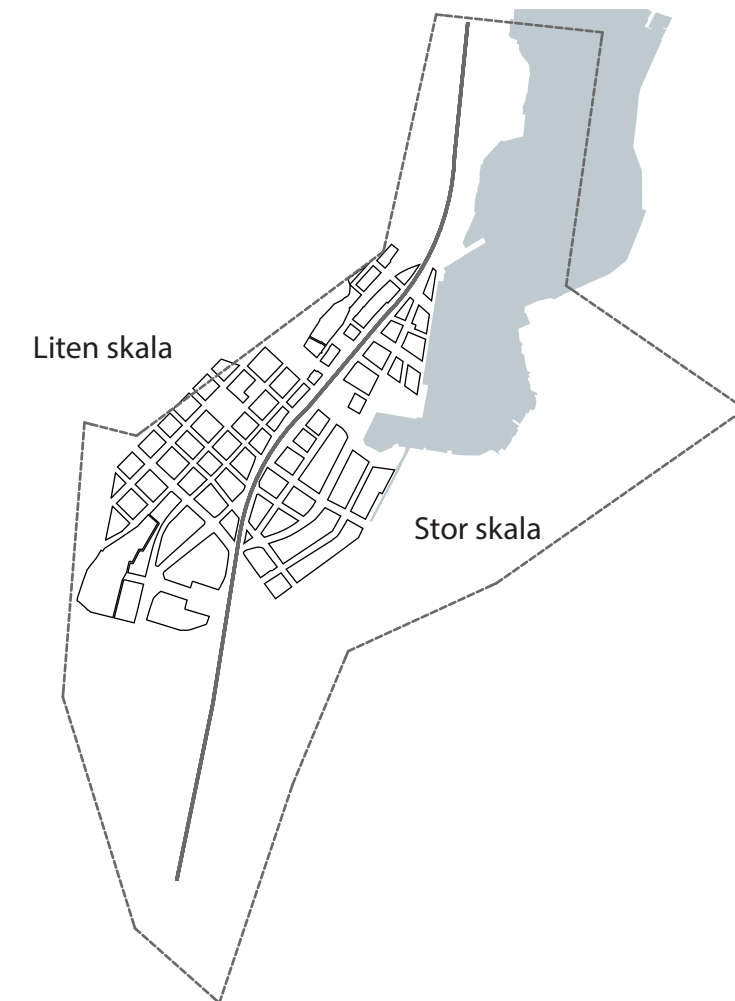
Gamlaverket

Jonas Øglænd

Sandnes Fiskeoppdrett

Møbel produksjon

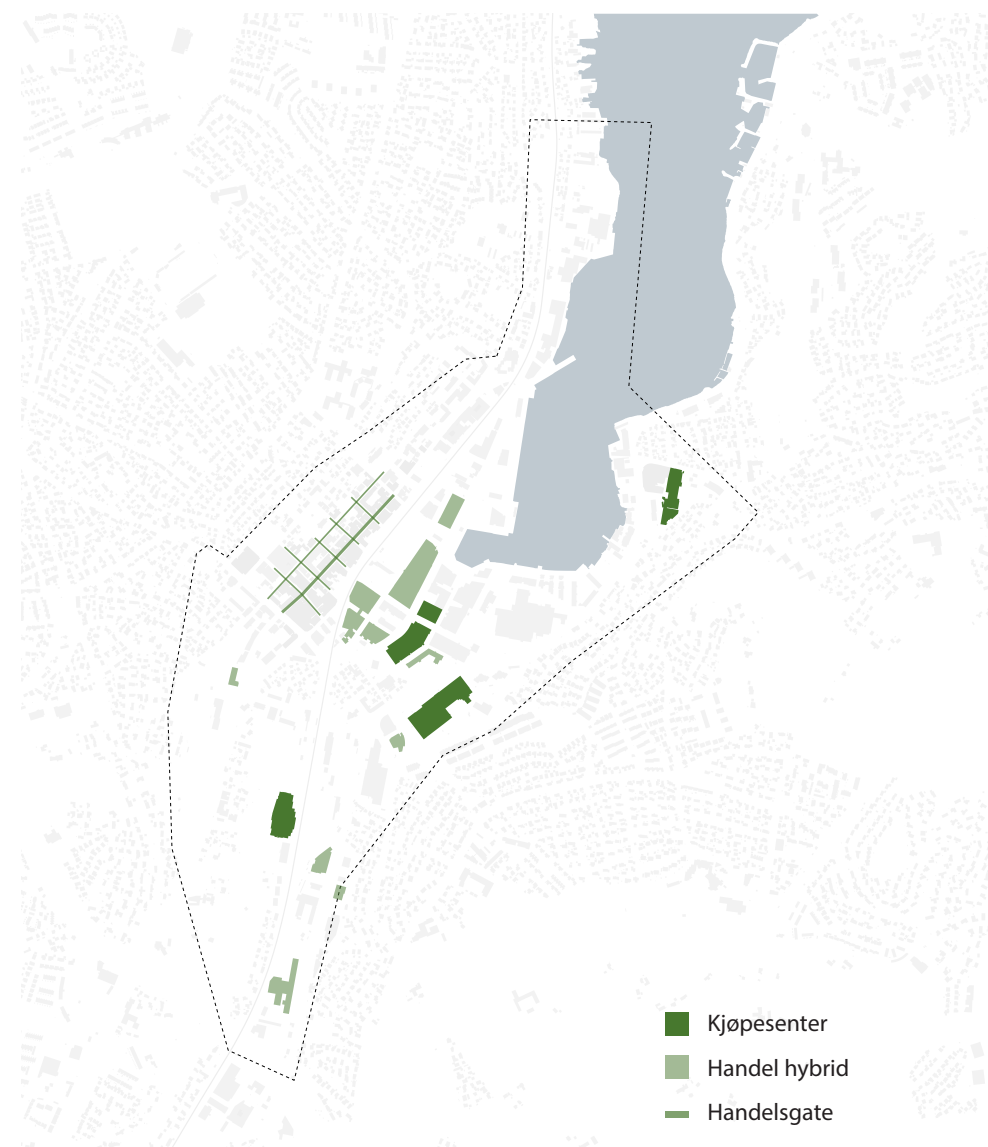
***“First we form the spaces, and
then they form us”*** *Steen Eiler Rasmussen*



Kulturarv: Byens sammensatte struktur og forskjellige karakterer er resultatet av en byutvikling, som igjennom forskjellige tider har vært drevet av byens entreprenante kultur



Utfordringer: Funksjonene i sentrum ligger spredt over et stort område. Biltrafikk og store parkeringsarealer gir dårlige forutsetninger for byliv. Jernbanen utgjør en barriere i byen



SANDNES GJENFORTALT

Overordnede strategier og grep med avsett i stedet

Den fremtidige utviklingen av Sandnes struktureres av byens historiske lag. Fysiske og strategiske grep som på samme tid gjenforteller byens historie og relasjon til landskapet og samtidig skaper nye sammenhenger og attraktive kvaliteter i byen. Grepene utgjør i deres enkelthet en klar retning for byens utvikling og er samtidig en robust og fleksibel ramme som kan takle løsninger på klimautfordringer, og gi innbyggere, foreninger, utviklere og andre aktører mulighet for å realisere deres drømmer. Sammen kan de skape fremtidens Sandnes.

Den sammensatte byen - Identiteter

De forskjelligartede delområdene i Sandnes sentrum ser vi på som en kjempe kvalitet som skal styrkes i den videre utviklingen av byen. Enklavenes forskjellige egenart, identitet, strukturer, arkitektur og byrom skaper avsett for et opplevelsesrikt sentrum. Hvert kvartal har sine særlige opplevelser, aktiviteter og tilbud. Til sammen danner de rammen rundt et allsidig og mangfoldig byliv som tiltrekker mennesker på tvers av generasjoner og kulturer. Det er den romslige byen med plass til alle og samtidig en gjenfortelling av byens historiske utvikling.

Byen isenesettes (igjen) i landskapet - Landskabet

Muligheten for å transformere de tidligere industriområdene og kommunens beslutning om å gjenåpne Storåna gripes som et potensiale for å gjenskape byens historiske relasjon og forankring til landskap og fjord.

Fjorden bindes sammen med kulturlandskapet mot syd med et stort grønt landskapelig trekk langs elvens forløp. Landskapet vil utgjøre en ryggrad i byutviklingen og gi identitet og rekreative kvaliteter til nye bebyggelser som struktureres rundt landskap

Et attraktivt og kompakt sentrum - Loopet

Et loop utgjør det første strategiske initiativet i planen. Loopet isenesetter de mange tilbudene som allerede finnes i Sandnes sentrum og binder den historiske bydelen, Vågen og Ruten sammen på tvers av banen, både fysisk og mentalt. Loopet utformes som et attraktivt byroms-forløp for fotgjengere og syklist, opphold og byliv. Loopet er samtidig en strategisk planleggingsramme for byutviklingen som fokuserer plasseringen av fremtidige kultur- og handelstilbud omkring eksisterende tilbud i et fysisk kompakt område i byen. På den måten kan det oppstå møter mellom forskjellige brukere

og synergier mellom funksjoner, bygninger, byrom og landskap. Loopet er rammen rundt et sammensatt og opplevelsesrikt sentrum for alle. Loopet kickstarter utviklingen av Sandnes sentrum. Det er første skritt mot et mer attraktivt og aktivt byliv i Sandnes. Første skritt mot å gjenskape relasjonen mellom byen, landskapet og fjorden. Første skritt mot å skape en ny regional oppmerksomhet rundt byen og dermed interesse hos utviklere, entreprenante Developers, fremtidens innbyggere og turister. fremtidens indbyggere og turister.

Sammenhengende by - Nettverket

Loopet blir det konsentrerte og (tradisjonelt forstått) sentrum i fremtidens Sandnes og utnyttes som strategisk driver for det øvrige sentrums utvikling, med en tankegangen innenfra og ut.

Med avsett i loopet skapes det forbindelser i alle retninger. Et nettverk av attraktive gate- og byrom, skaper nye sammenhenger og gir retning for byens generelle utvikling. Forbindelsene griper fatt i landskapet, fjorden og de tilstøtende byområdene som «inviteres» inn i sentrum.

Langgata

Sandnes strategiske, gunstige plassering på Nordjæren utgjorde forutsetningen for

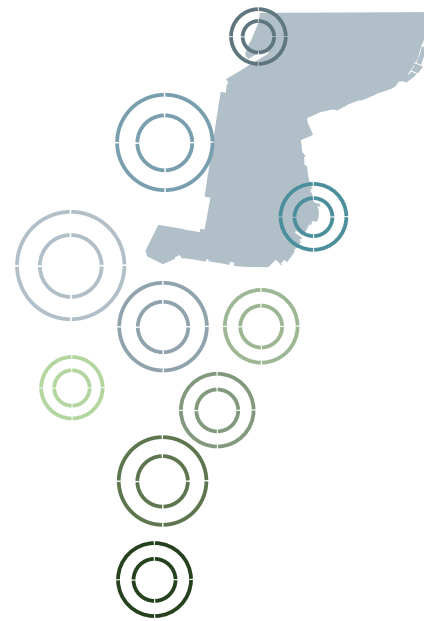
byens etablering. Krossen oppstod som et handelsknutepunkt og byen vokste frem som et by- bånd omkring Langgata som forbandt dette regionale punktet med fjorden. Langgata er byens arnested og isolert sett forteller gaten hele byens essens: en by med en regional orientering og en sterk kobling til fjorden.

Som delelement i strategien for nye sammenhenger styrkes Langgatas viktighet i byen. Historien gjenfortelles og gaten blir en attraktiv forbindelse mellom fjorden, sentrum og den omkringliggende byen.

Mobilitet som bylivsgenerator

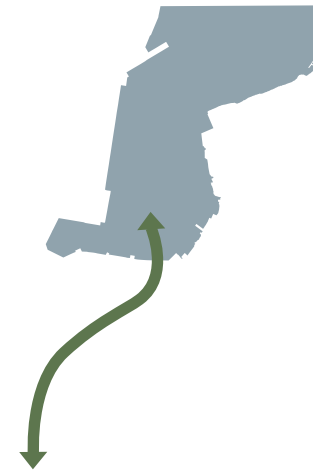
For å muliggjøre et attraktivt byliv, fredeliggjøres sentrum for biler på sikt igjennom strategiske og fysiske grep. En sentrums by og gaterom innrettet til og for mennesker, som gir lyst til å velge sykkelen eller gåturen fremfor bilen og gjør dermed mobiliteten til generator for bylivet.

Identiteter



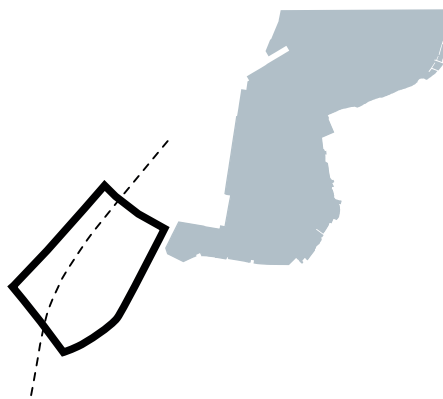
Den sammensatte byen

landskapet



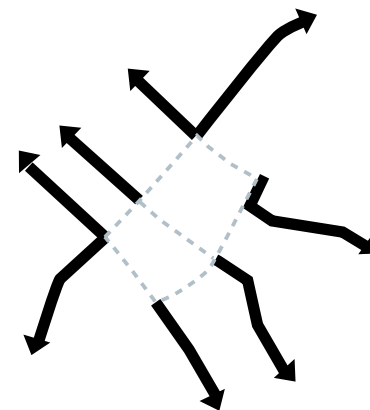
Byen isenesettes (igjen) i landskapet

Loopet



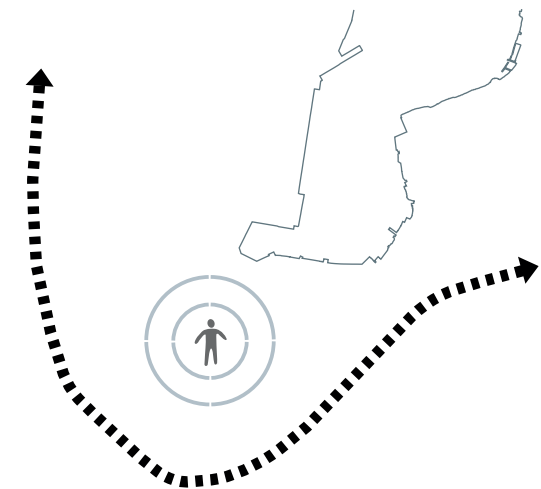
Et attraktivt og kompakt sentrum

Nettverket



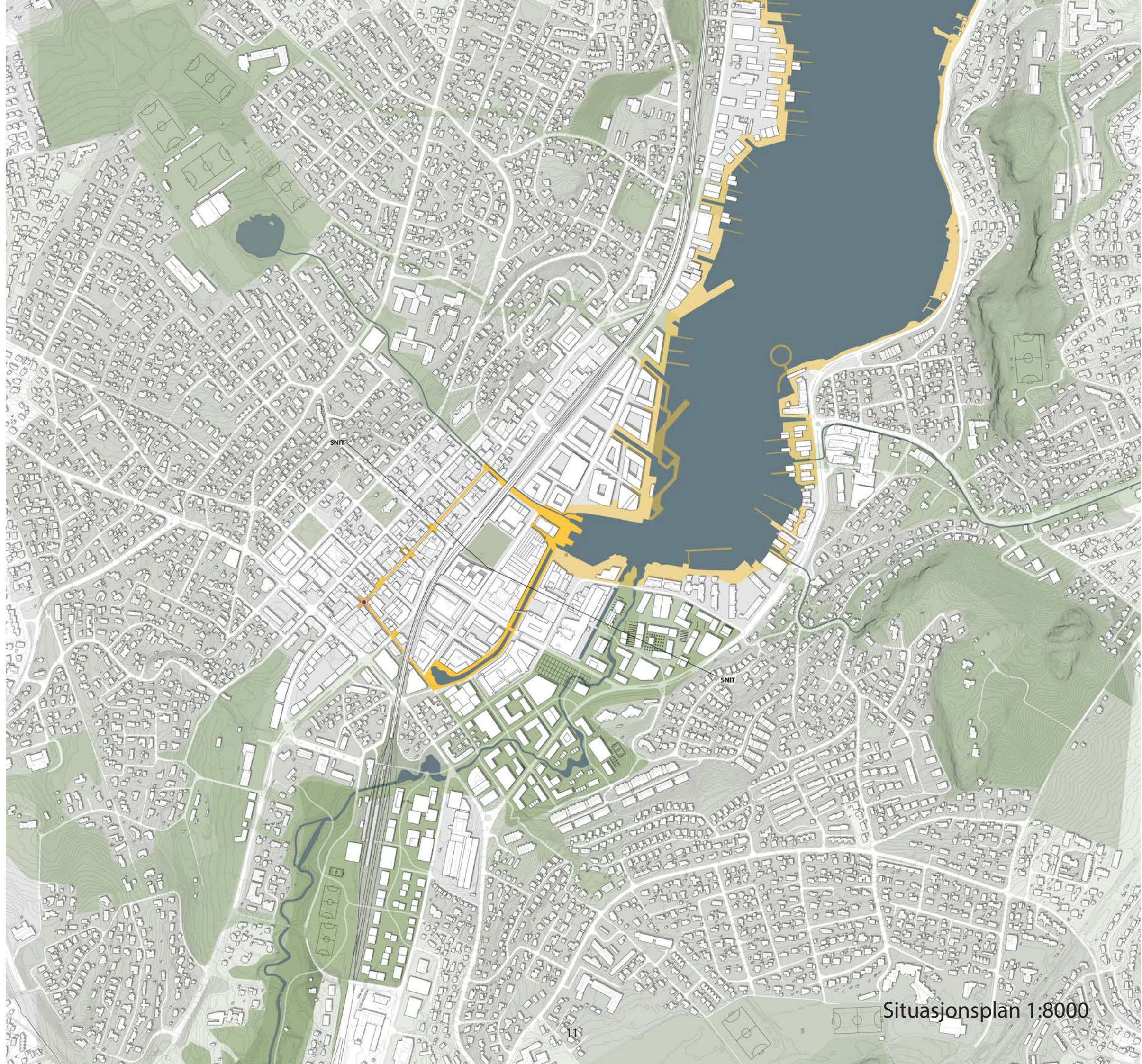
Sammenhengende by

Mobilitet



Byliv





Situasjonsplan 1:8000

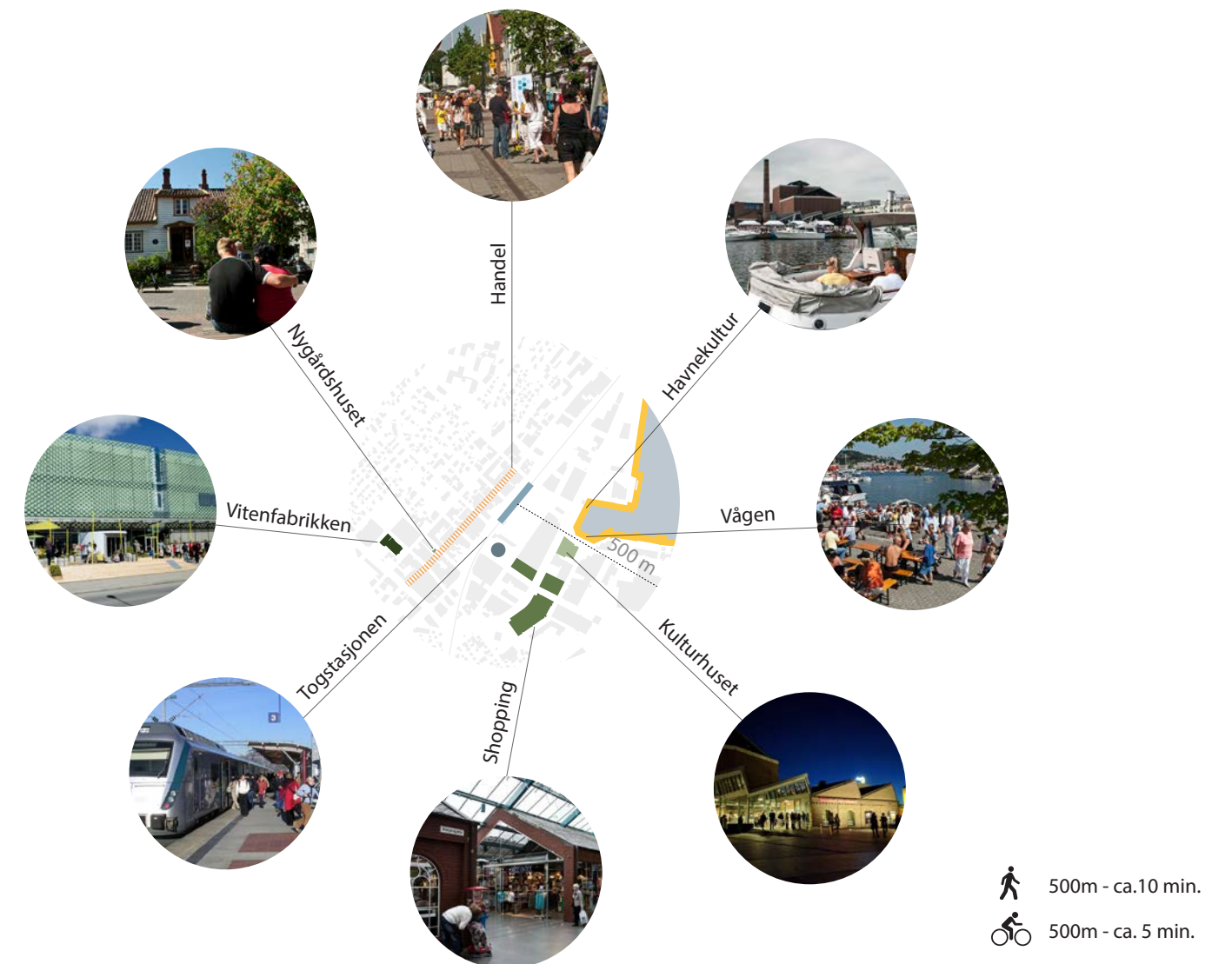
EN LITEN STORBY

Et attraktivt og kompakt sentrum - Loopet

I dag finnes størstedelen av Sandnes handels- og kulturtilbud innenfor et fysisk lite område. Midt i området ligger Ruten og stasjonen, og herfra kan man på bare fem minutter gå til alle disse fasilitetene.

Loopet er et fysisk og strategisk grep som binder de eksisterende tilbudene sammen og tilfører nye. Synergier oppstår og sentrum får en mer urban og attraktiv karakter. Loopet blir hjertet i en liten storby. Og skapes ved å:

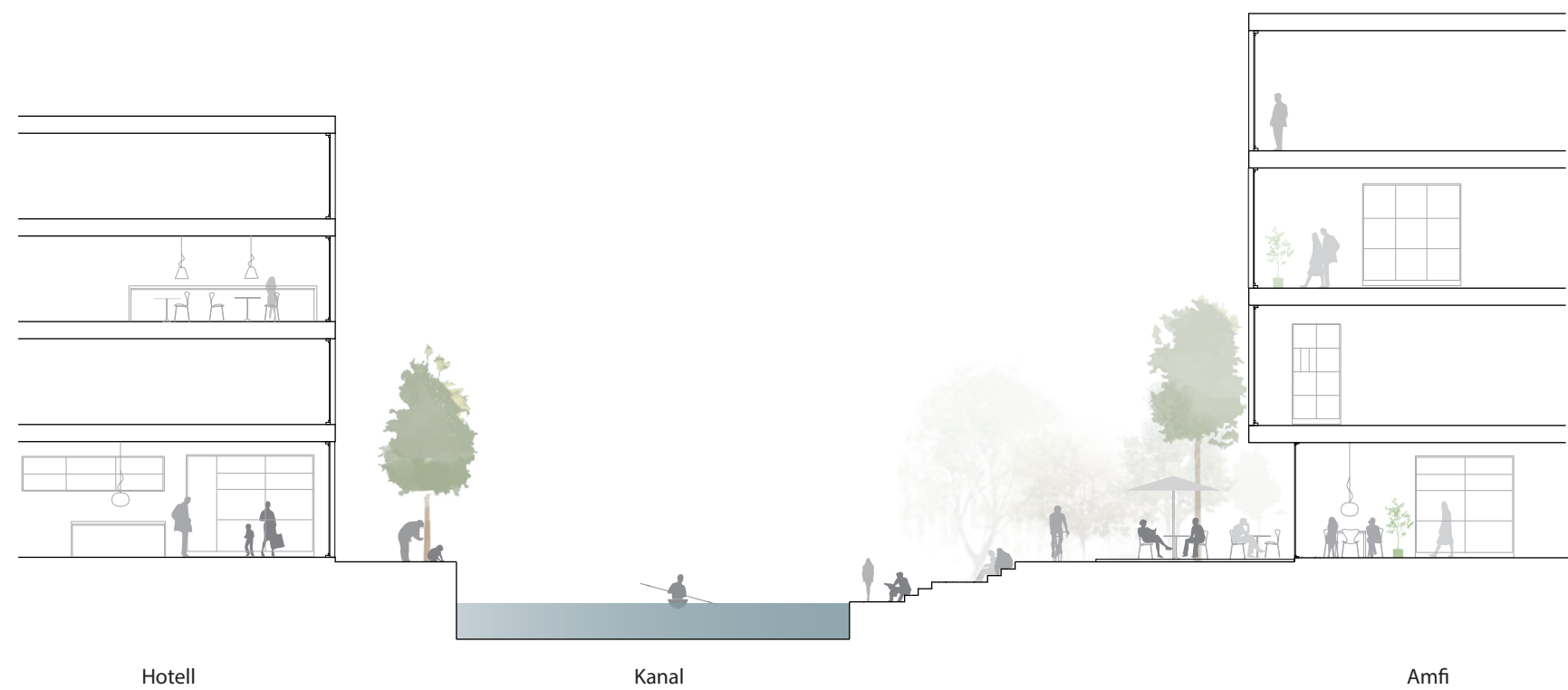
- Fortette områder med ny bebyggelse slik at byområdet blir tettere, og slik at loopet og byrom blir klart romlig definerte
- Tilføye nye bygninger med regionalt orienterte programmer strategisk på loopet, slik at det er attraksjoner langs hele forløpet.
- Etablere nye attraktive byrom som en del av loopet
- Transformere Elvegata, som i dag med mange lange og lukkede fasader oppleves kjedelig. Gaten lukkes for biltrafikk og det skapes et attraktivt byroms-forløp langs en ny kanal. Fasadene i førsteetasje åpnes opp mot byrommet slik at det oppstår utveksling og synergier mellom liv og funksjoner inne og ute.
- Gjøre passasjene under toget attraktive slik at sammenhengen styrkes på tvers.



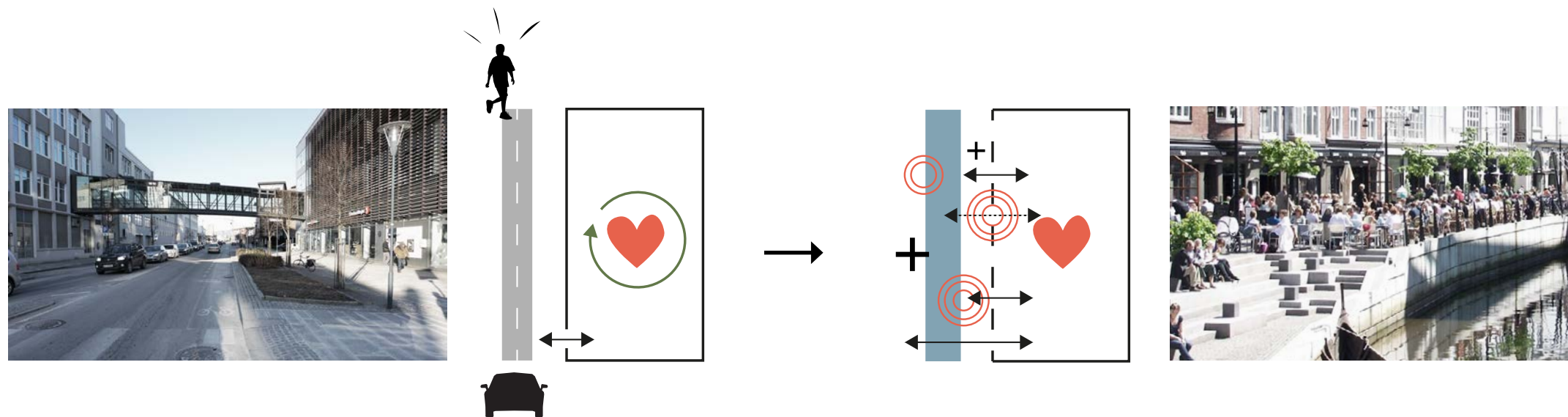
Eksisterende tilbud og kvaliteter bindes sammen



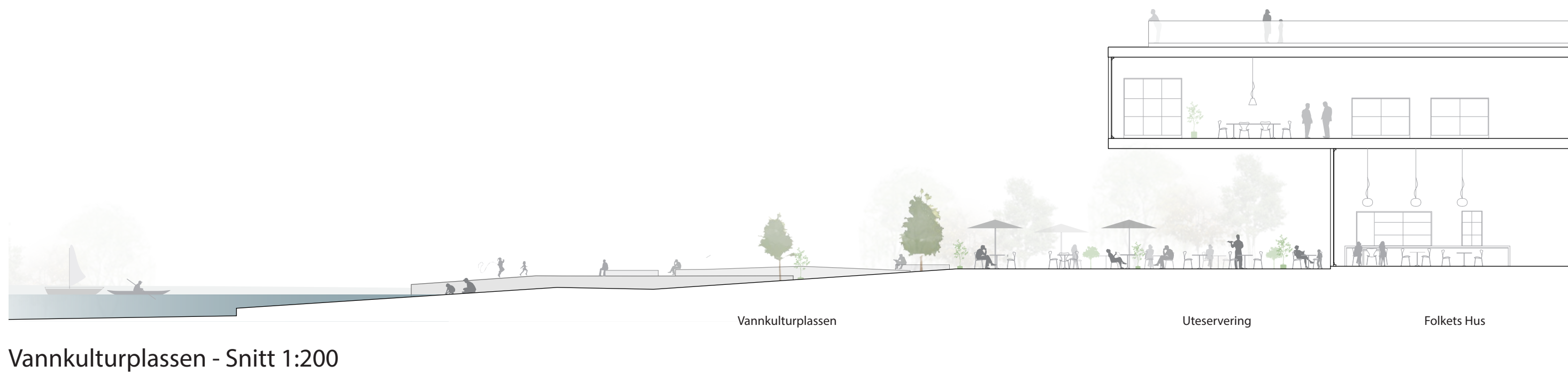
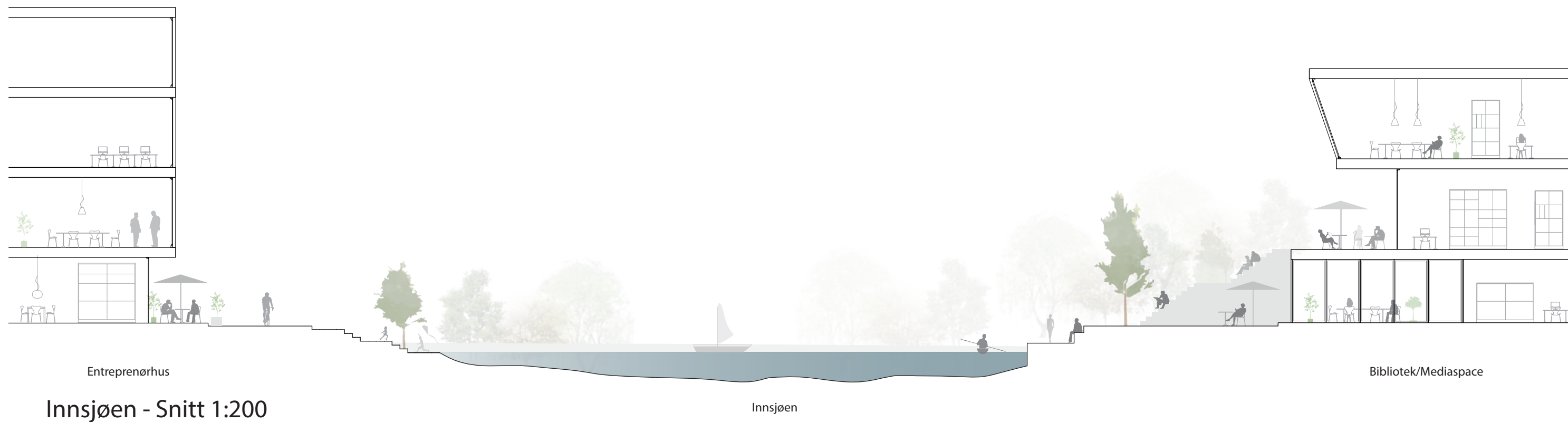
Loopet - Fortetning & programmering



Elvegata - Snitt 1:200



Transformasjonstrategi - Elvegata



En sammenhengende by

De nye og eksisterende forbindelsene gir retning til byens organisering og blir generatorer i byens utvikling.

På strategiske steder ved de nye forbindelsene plasseres regionale funksjoner som svømmehall, sportshall og ny skole. Funksjonene langs de nye forbindelsene er med på å utvide sentrum funksjonelt og mentalt forstått- funksjonene er med til å skape forskjellige hierarkier i de nye byområdenes gate- og byrom. Dette vil generere et flow av mennesker som skaper forutsetninger for etablering av restauranter, kafeer, butikker m.m. langs de mest benyttede forløpene igjennom byen.

Langgatas revitalisering i byen

Langgata, som utgjør den ene av de viktige forbindelsene fra loopet får et særlig planlegningsfokus som et ledd i revitalisering av gatenes historiske betydning.

Det nye planlagte tårnet markerer gatens begynnelse mot syd som en byport, som byder besøkende velkommen til sentrum. Skeiane stasjon og helsesenteret som er plassert i området, er begge viktige regionale funksjoner som kan generere flow igjennom gaten.

I den nordlige enden gjenskapes kontakten til fjorden som et ledd i den nye byutviklingen her. Ved fjorden foreslåes området utviklet primært til boligformål, samt til ferieboliger og hotell, som knyttes til seilerturisme. Det nye området vil kunne genere et nytt flow av mennesker igjennom Langgata fra nord og dermed skape

forutsetning for nye funksjoner som butikker osv. så vel som et generelt økt byliv i gaten. Som et ledd i å gripe dette potensiale fortettes gaten med ny bebyggelse som gjensker det romlige sterkt definerte gaterommet. Dessuten foreslåes et nytt regionalt program (for eksempel hotell og konferanse) plassert på strekningen mellom loopet og havnen for å gjenskape gatens regionale betydning og generer enda flere besøkende.

Nedbrytning av jernbanens barriereeffekt

Det finnes (minst) like mange forbindelser på tvers av jernbanen som igjennom byen generelt. Den opplevde barriereeffekten er romlig, visuell og mental. For å gjenskape en mer sammenhengende by på tvers av banen foreslår vi derfor tre strategiske tiltak:

1) Den overordnede struktureringen av byen skaper funksjonelle og bymessige sammenhenger på tvers av banen, langs de primære og attraktive forbindelsene.

2) Passasjene under banen er i dag uten funksjoner og opplevelser, og blir dermed kjedelige forløp eller pauser når man beveger seg igjennom byen. Vi foreslår at man programmerer passasjene med opplevelser og funksjoner slik at de blir en del av den omkringliggende byen. Kanskje en attraksjon i seg selv? I første omgang satses det på å styrke passasjene på de primære forbindelsene.

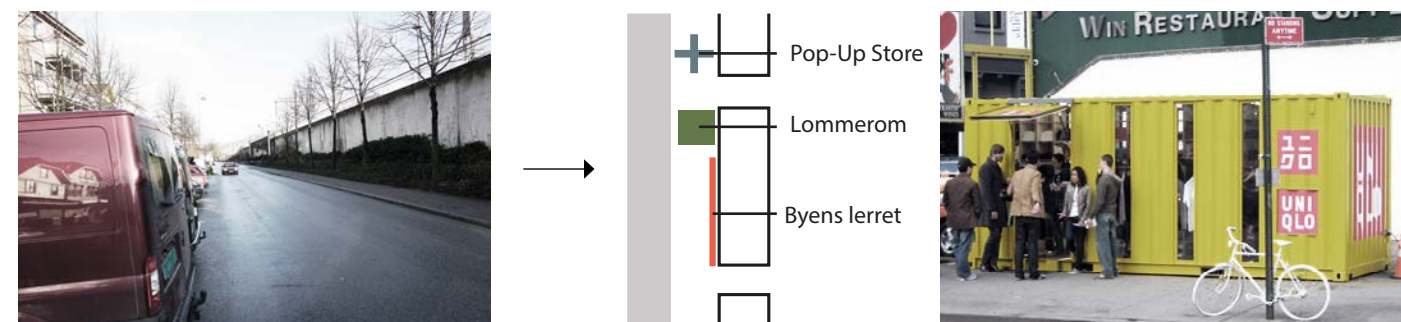
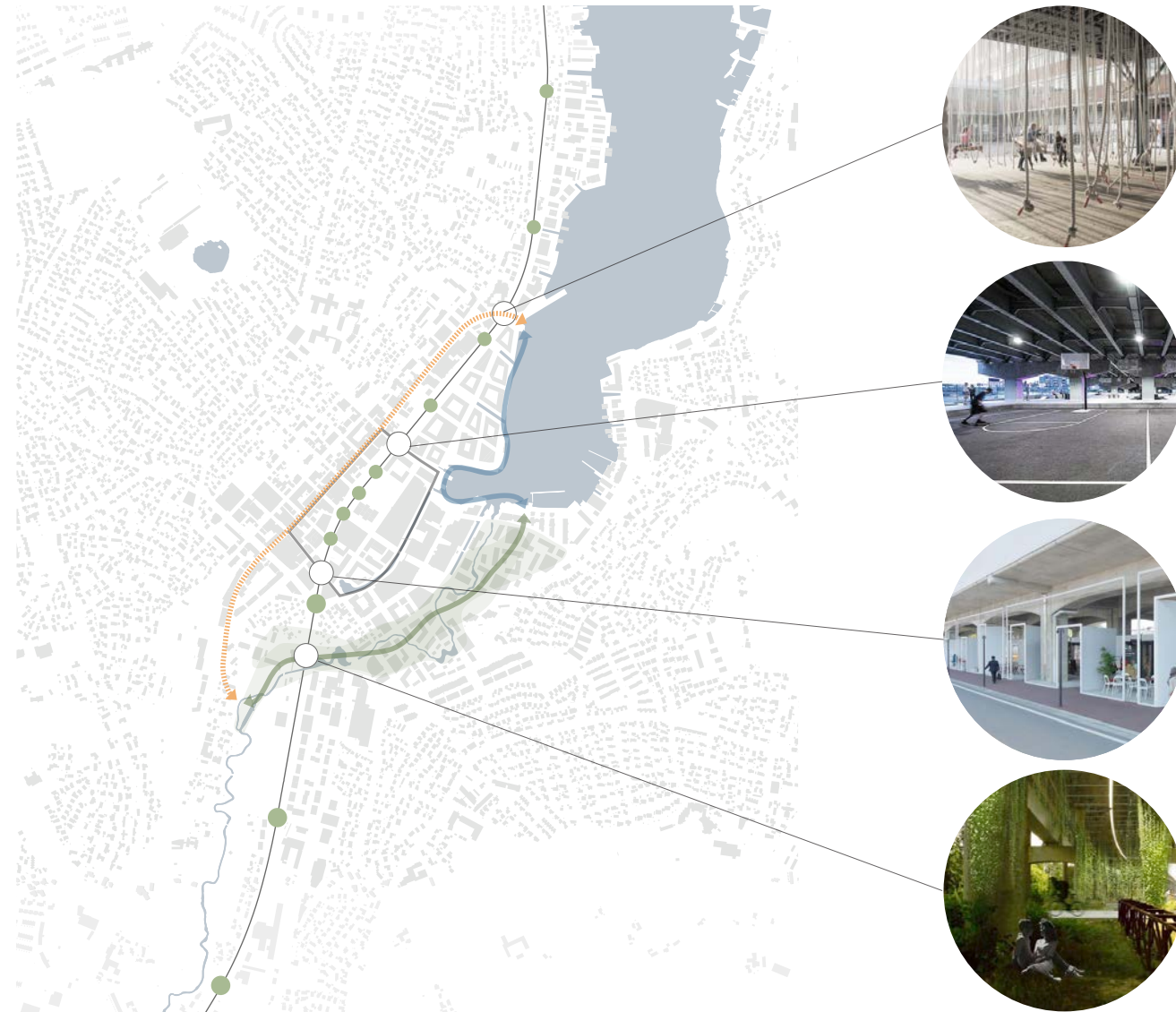
3) Trasset fremstår som en høy mur mot gate- og byrommet, og oppleves som en bakside eller avslutning på den bydelen man står i. Arealene langs muren og selve muren programmeres slik at den blir en ny forside og en del av byrommet.



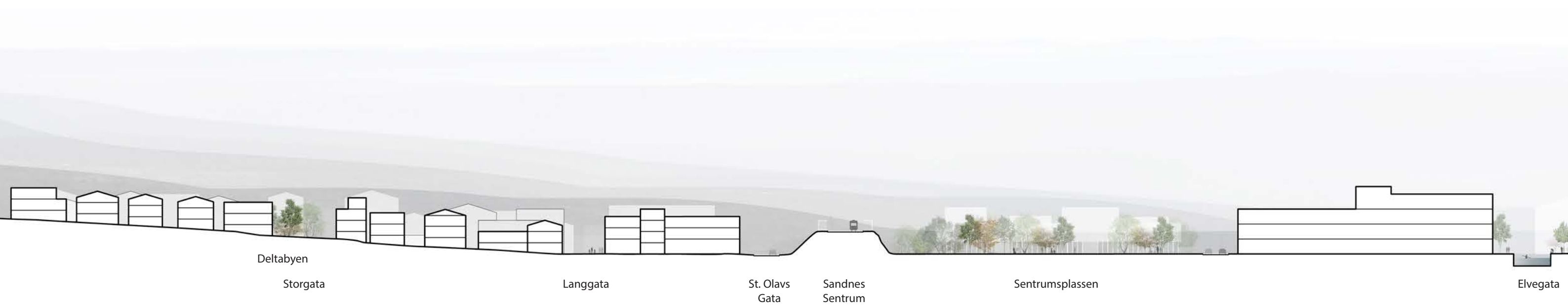
Forbindelser & regionale programmer



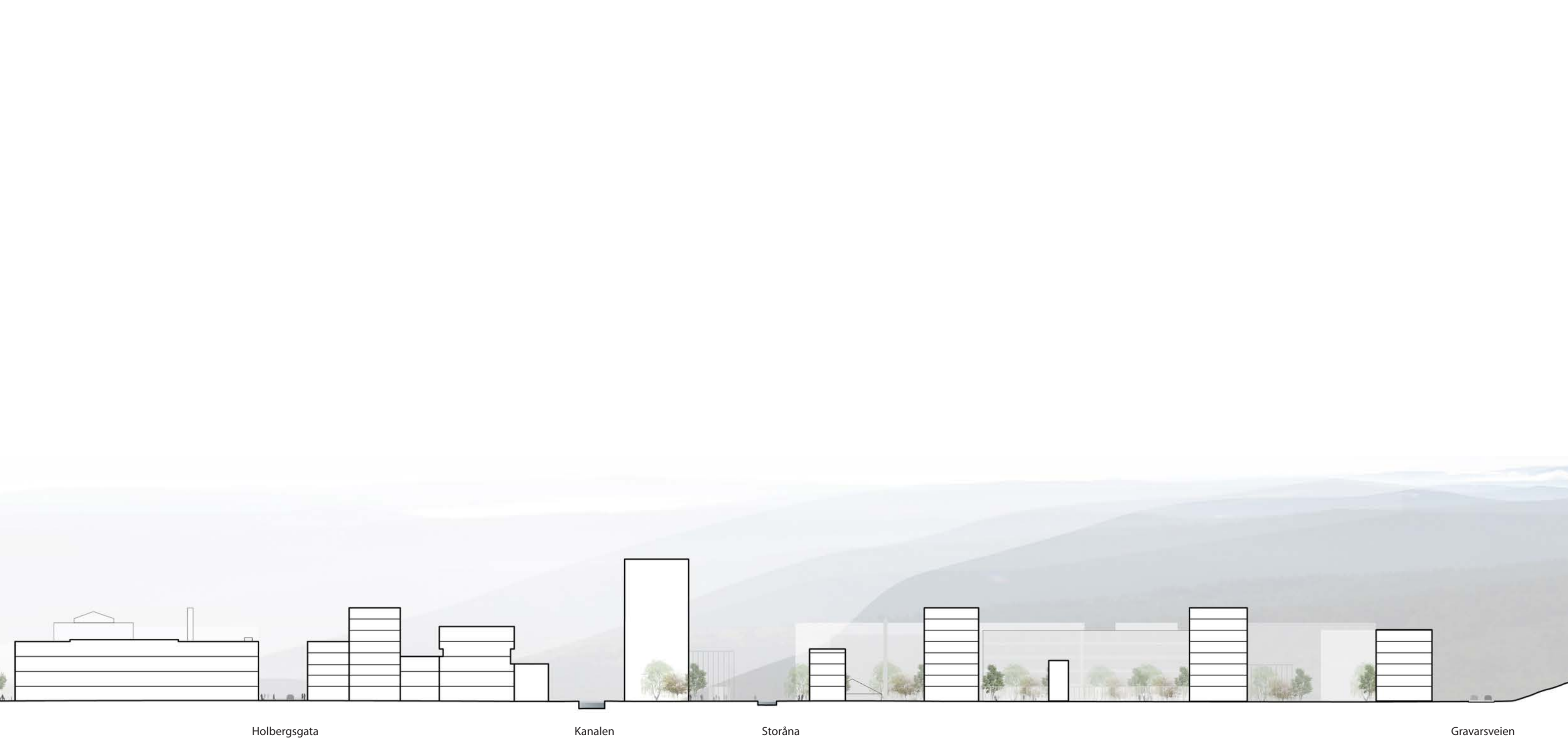
Langgatas revitalisering



Strategier for nedbrytning av banens barriereeffekt



Snitt 1:500



En mangfoldig by

Forskjellene i de enkelte bydelenes særlige karakter og identitet styrkes romlig og funksjonelt, slik at byen blir mangfoldig og opplevelsesrik. Slik får alle rom til å realisere drømmene deres.

I følgende fremheves intensjoner, visjoner og retninger for noen av områdene:

Den historiske bydelen er både homogen, flott og velfungerende. Den kan flere steder fortettes med infill-hus. Disse skal respektere bydelens helhet og skala, samtidig med at de romlig bidrar til å styrke bydelens karakteristiske, finmaskede kvartalsstruktur. Mot loopet, Langgata og passasjene på tvers av loopet skal utadvendte funksjoner som butikker, kafeer og lignende innta førsteetasjene og disse skal fremstå åpne som karakteristisk for bydelen generelt.

Øglændsparken er den dynamiske og kreative bydelen, hvor det er plass til store armbevegelser og eksperimenter. Her foreslåes en blandet

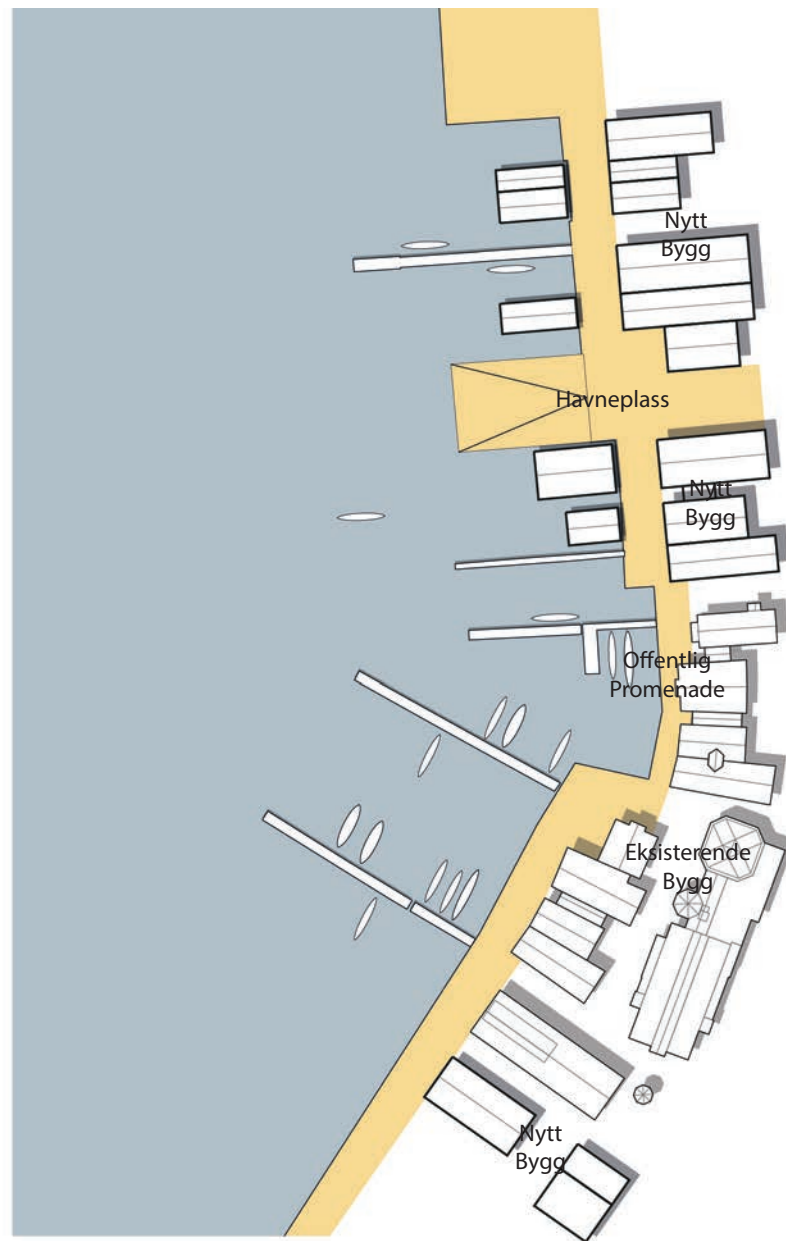
anvendelse til ervervs-, kultur- og boligformål, som kan finne nye og moderne former i bo- og arbeidsfellesskaper.

Den fysiske og romlige organiseringen av bebyggelsen baseres på havnens logikk, med stor skala-variasjon mellom de enkelte bygningene, og «tilfeldige» rom og relasjoner imellom dem. Den historiske og rå karakteren bevares til dels igjennom transformasjon av enkelte industribygninger til nye formål, og til dels ved å «etterlate» konstruksjoner som inngår som elementer i byens rom og gir en motstand til det pene, organiserte og planlagte.

Byområdene ved fjorden baseres på den historiske måten å organisere bebyggelsens møte med vannet. Langstrakte bygningskropper ligger med gavlen ut mot fjorden. Mellom bygningene utvides promenadens byrom og det skapes adgang fra byen bak til vannet. Avstandene mellom bebyggelsene gir utkikk til vannet fra de enkelte husene og fra den byen bak.

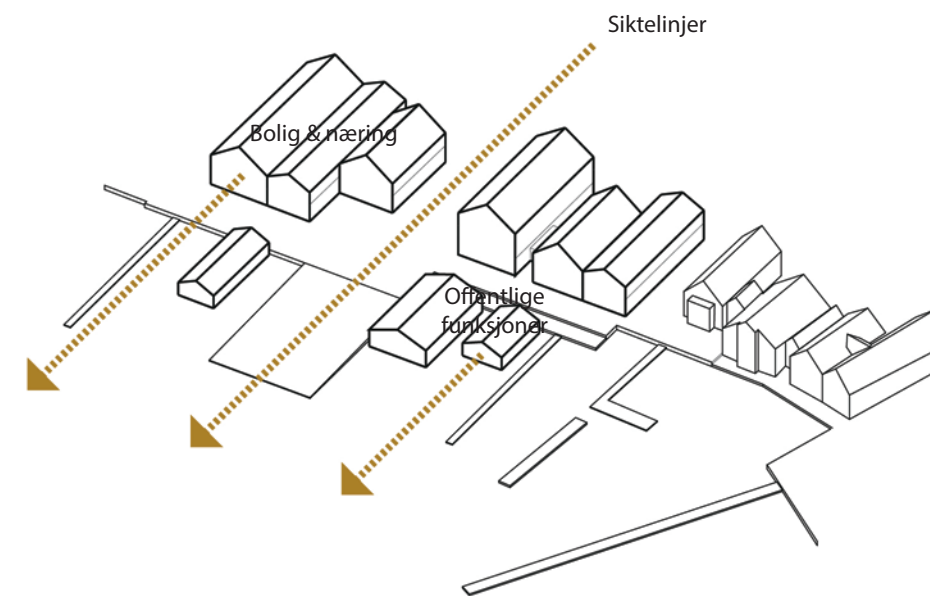


Identiteter - En mangfoldig by



Hanabryggene & Neset - Byliv ved fjorden

Bebyggelse og byrom organiseres med utgangspunkt i den tette relasjonen til fjorden



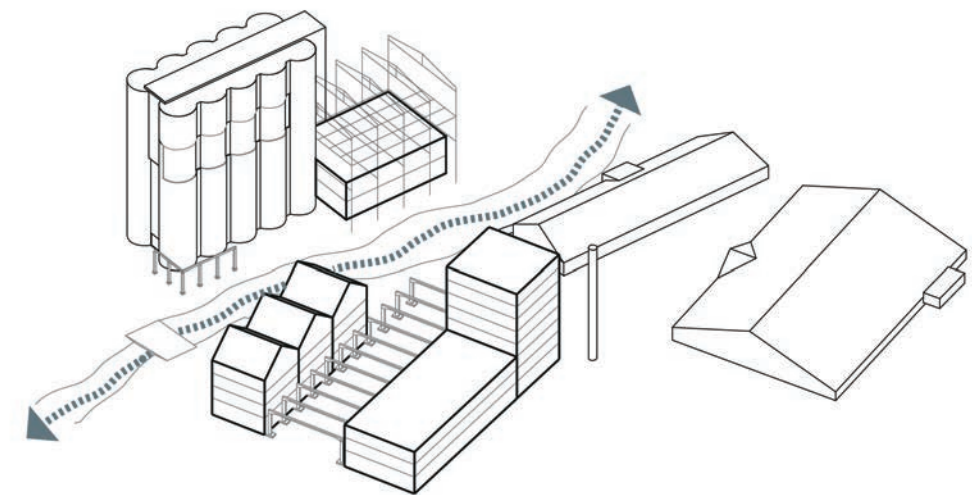
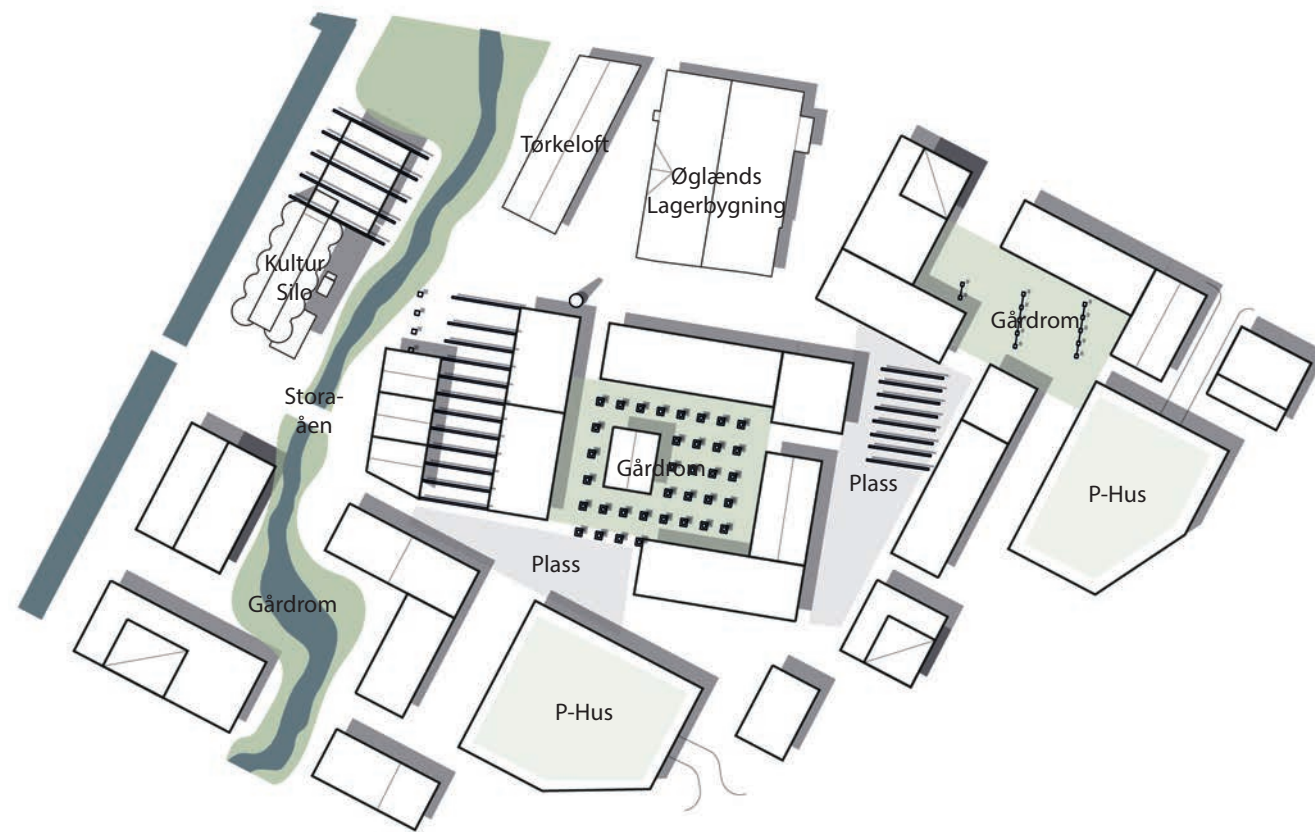
Prinsipp for bebyggelse & byrom



Byen ved fjorden - Sandnes 1920



Hanabryggene - Et velfungerende havnemiljø



Skalaspring og romlig variasjon gir karakter

Øglændsparken - Sammensatt by

Industriell kulturarv, moderne bygg og rekreative elementer skaper en varierende bydel med en unik karakter og historisk forankring



Driftig industriby - Sandnes 1935



Transformasjonsbygg - Kulturhus Sandnes



Revitalisert industrielt kulturarv, New York

Bebyggelse og kapasitet

En robust plan

Igjennom planens fokus på å styre byens utvikling igjennom strategier for landskap, sammenhenger og byliv skapes en robust ramme til å utvikle bebyggelsen. De enkelte delområder kan utvikles igjennom større eller mindre lokalplaner, og kan stort sett utbygges uavhengig av hverandre, tid og spesifikke rekkefølgeplaner.

Strategiene og fleksibiliteten for det byggede skaper en sterk forutsetning for en suksessfull byutvikling i en kompleks planlegningsagenda, hvor det sammensatte grunneierskapet og den lange tidshorisonten for utviklingen, krever at planlegningen kan håndtere mange og (over) tid skiftende interesser i byens utvikling.

Bebyggelsens utforming, funksjoner og kapasitet

Et overordnet mål er å skape en tett funksjonssammensatt bebyggelse innenfor hele sentrumsområdet og som beskrevet igjennom mange eksempler i forrige avsnitt, vil de lokale kvalitetene og byens sammenhenger skape innbyrdes ulikheter mellom kvarterene både fysisk, romlig og programmatisk. Det mest sentrale området vil ha den høyeste funksjonsbehandlingen, mens områdene med de største landskapelige kvalitetene har en programmatisk overvekt av boliger. Dette inkluderer Deltabyen, Hanabryggene og Neset.

Bebyggelsesplanen skaper en tett og romlig sammenhengende by, hvor ny bebyggelse oppføres i 2-8 etasjer.

Den gjennomsnittlige høyden for de enkelte delområdene varierer, slik at den understøtter møtet med konteksten og delområdets

primere funksjoner og identitet. Innenfor hvert område vil de enkelte bygningene fremstå med varierende høyder, slik at de understøtter byrommenes utfordring og funksjon. På den måten beholdes gode solforhold i byrommene og byggeri tilgodeses.

Variasjoner er dessuten et konseptuelt grep, som igjennom skala bygger en visuell bro mellom de høyeste og laveste byområdene og til den omkringliggende byen. Det er et konsept som understøtter opplevelsen av sentrum som sammenhengende og i motsetning til en satsing på høyhus (landmarks), så vil landskapet, fjellet og fjorden også i fremtiden dominere Sandnes profil og identitet.

På motsatt side er det laget et overslag over de enkelte delområdenes bebyggelseskapasiteter.

Innfall i bysentrum

Fotavtrykk: 37.000 m²
3-8 Etasjer
ca. 170.000 m²
(Herav Ruten 25.000 m²)

Havneparken

2-8 Etasjer
105.000 m²

Neset

Fotavtrykk: 17.500 m²
2-5 Etasjer
ca. 60.000 m²

Campusbyen

Fotavtrykk: 19.500 m²
2-4 Etasjer
ca. 60.000 m²

**Deltabyen**

Fotavtrykk: 23.500 m²
3-8 Etasjer
ca. 100.000 m²

Øglændsparken

Fotavtrykk: 16.000 m²
4-8 Etasjer
ca. 90.000 m²

Hanabryggene

Fotavtrykk: 6.000 m²
2-4 Etasjer
ca. 15.000 m²

I alt

ca. 600.000 m²

Kapasitet - Nybygg

Landskap, byrom og byliv

DE UFORLØSTE LANDSKAPELIGE POTENSIALENE:

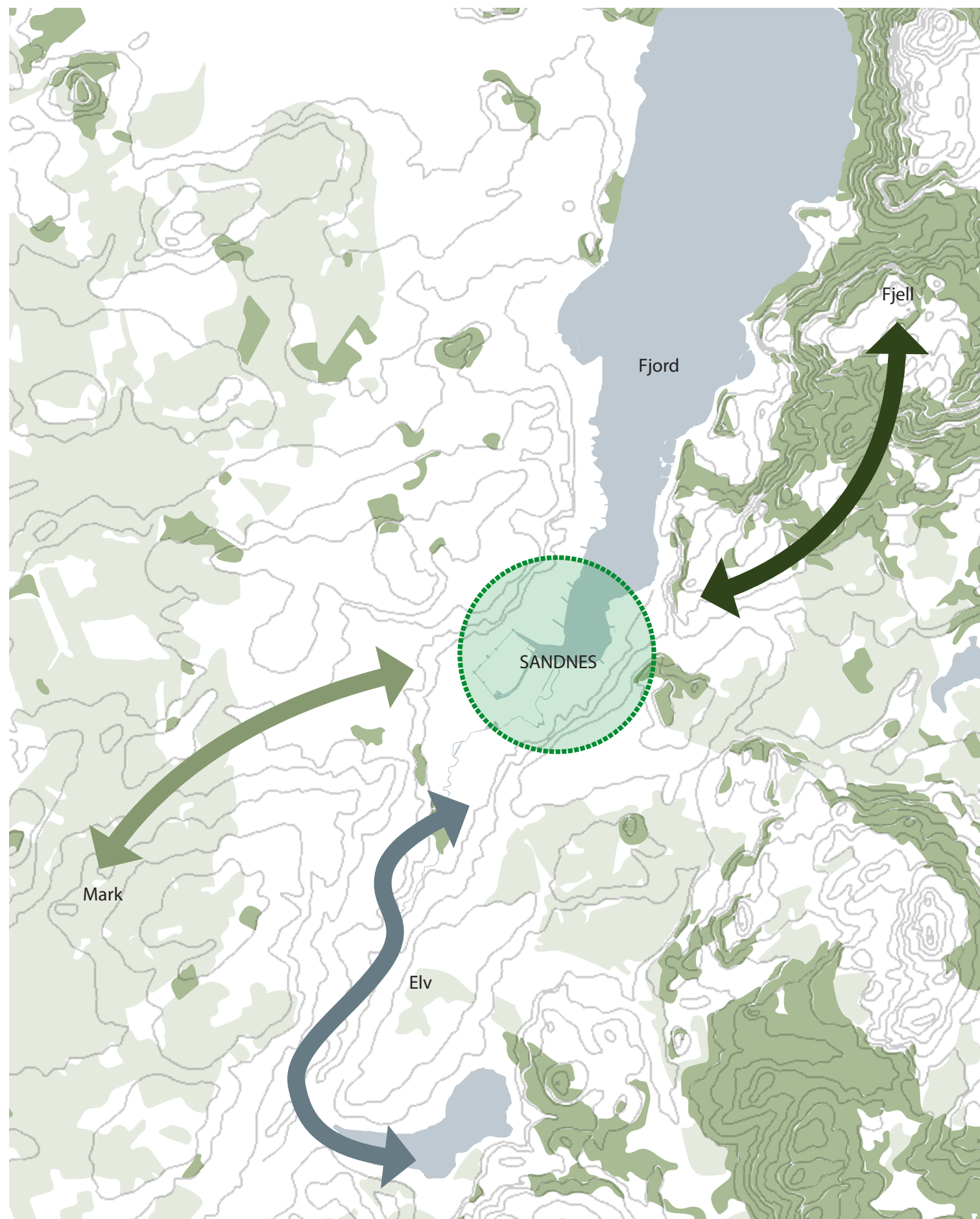
Sandnes er plassert i enden av Gandfjorden, omgitt av fjell mot øst og Jærens flate landskap mot vest. Dette gir store kontraster som skaper fysiske, samt visuelle kvaliteter for både innbyggerne og besøkende i Sandnes.

Den unike plasseringen skaper en veldig klar landskapelig oppfattelse av forgrunn, mellomgrunn ainbike og bakgrunn, som tydelig iscenesetter byens symbiose med landskapet. Det er en evigvarende naturverdi for byen, som også er medvirkende for den fremtidige utviklingen og gjenfortellingen av Sandnes.

Byens utvikling igjennom de siste tiårene har vært preget av en planlegning som har skapt bevisste samt ubevisste fysiske barrierer for innbyggernes adgang til fjorden, fjellet og den dyrkbare jorden. Byen er via infrastruktur, ny bebyggelse, og privatisering blitt adskilt fra landskapets egne kvaliteter.

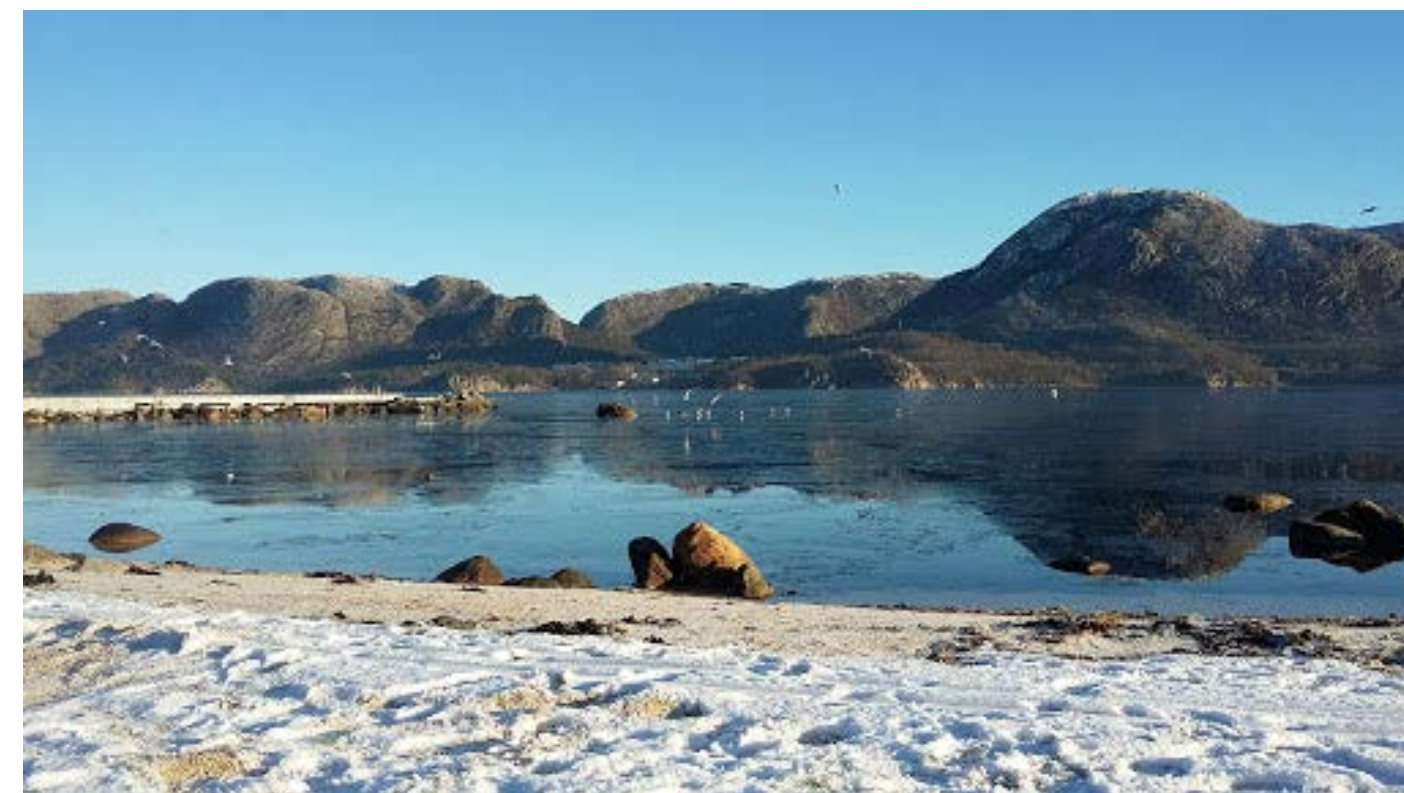
Utfordringen er dermed hvordan disse landskapelige kvalitetene kan i en fremtidig utvikling skape nye sammenhenger, skape høyere naturverdi, fremme fleksibilitet og gjenforene by og landskap. Samtidig skal de landskapelige kvalitetene understøtte Sandnes potensiale som en aktiv by for the new generation med fokus omkring sunnhet, romlighet, og et aktivt hverdagsliv.

I fremtidens fysiske utvikling skal sammenhengskraften mellom kontekst, naturverdi, den særlige kulturhistoriske egenarten, lokal forankring, og et aktivt hverdagsliv utgjøre vekstlaget for de uløste landskapelige potensialene.



De uforløste landskapelige potensialer

Sandnes har med sin beliggenhet mellom land, fjord og fjell unike muligheter for vekst, nasjonalt og internasjonalt, potensiale til en liten storby



Den særlige beliggenheten

Sandnes beliggenhet mellom det horisontale og vertikale landskapet skaper en veldig klar oppfattelse af forgrunn, mellomgrun og bakgrunn som tydelig isenesetter byens symbiose med landskapet.



Den særlige kulturhistoriske egenarten

Den historiske byen med dens nærhet til vannet sammen med dens flikete kant som skaper store flater for bosettelse. En pragmatisk tilgang til det å utnytte vannet. Det flate møte med vannet som gir en artikulering til kanten er helt unikt, og her bringes livet helt tett på vannoverflaten.

VANN SOM IDENTITETSBÆRER

I avlesningen av landskapet er fjorden og flomveiene de sterke identitetsskapende elementene, som i utviklingen brukes som et robust planleggingsverktøy, hvor vannet er det uforutsigbare og foranderlige elementet.

Vann har igjennom mange generasjoner fascinerert, både skrekkinngytende, men også med sitt flotte estetiske uttrykk. Samtidig har vannet alltid spilt en vesentlig rolle i utbygningen av Sandnes og dens kulturhistorie.

Byen oppstod på kanten av fjorden ut fra en pragmatisk tilgang til det å bo ved vannet. En stor del av fjordens kanter er leirholdige. Dette har skapt muligheter for teglproduksjon som med tiden ble en stor industri for byen og en tiltrekningskraft for nye bosettinger.

Den historiske byen har nærhet til vannet via en unik flikete fjordkant som skaper flere forskjellige muligheter for å bringe innbyggerne i kontakt med vannet. Kanten artikuleres ved det flate lands møte med fjorden.

For å designe bæredyktige landskaper skal man kjenne til det som påvirker og de prosessene som skaper velfungerende byrom. I Sandnes er det en mulighet for å designe nye rekreative vannlandskaper som inngår i dialog med vind, bølger og vannstandsreservasjoner. Dermed kan man skape helt nye involverende rom og samlingspunkter.

Samtidig skapes en økonomisk bæredyktighet, da den nye sikringen av høyvannet blir en

del av designet. Dette skjer både igjennom bygningsrelaterende løsninger og som landskapselementer for fysisk utfoldelse og opplevelse.

I skapelsen av de nye byrommene brukes vannet med sine mange egenskaper, til blant annet synlig klimatilpassing, involverende og innovative elementer, rammer for bevegelsesaktivitet, læringsredskaper, by-natur og sanselige opplevelser m. m. Det oppstår dermed små landskapelige fortellinger om kulturhistoriens utvikling og lokale forankrede tradisjoner.

Helt konkret skapes det langs fjorden en tett forbindelse og nærhet til vannet igjennom en rekke plasser.

De grønne flomveiene etableres som synlig klimatilpassing, som skaper naturlig diversitet og by-natur i hjertet av byen. Nye kanaler skaper større vannoverflater mot fjorden og helt nye attraktive boformer. En ny kulturplass blir Sandnes nye, store kulturelle samlingssted og felleskapsplass. Samtidig er plassen bindeleddet til loopet og den kulturhistoriske bydelen med sitt handelsliv.

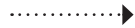
Sandnes får både mere by, flere plasser, mere natur, flere aktiviteter, og blir en attraktiv by for ny bosettelse ved fjorden med en helt spesiell lokal forankring.

Visjon

Å bruke vannet i dets mange egenskaper og med vann skape urbane aktiviteter som danner grunnlag for Sandnes nye byliv



Vannet er grunnlaget for byen Sandnes – historisk og som kulturbærer. Vannet gir adgang til verden. Hvordan aktiveres vannet igjen?



Vannet brukes som motiv for en transformasjon av byrommene i Sandnes = nye byrom



Flater møter vann



Involverende og innovative elementer for bevegelse



Innvolverende



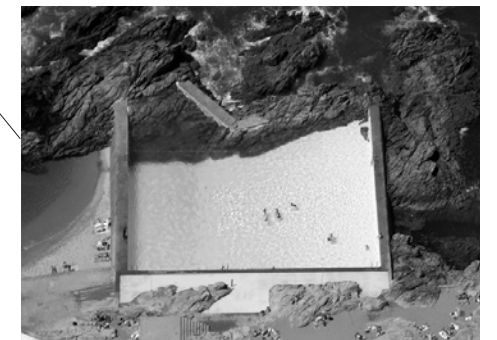
Vann som samlingspunkt



Synlig klimatilpasning



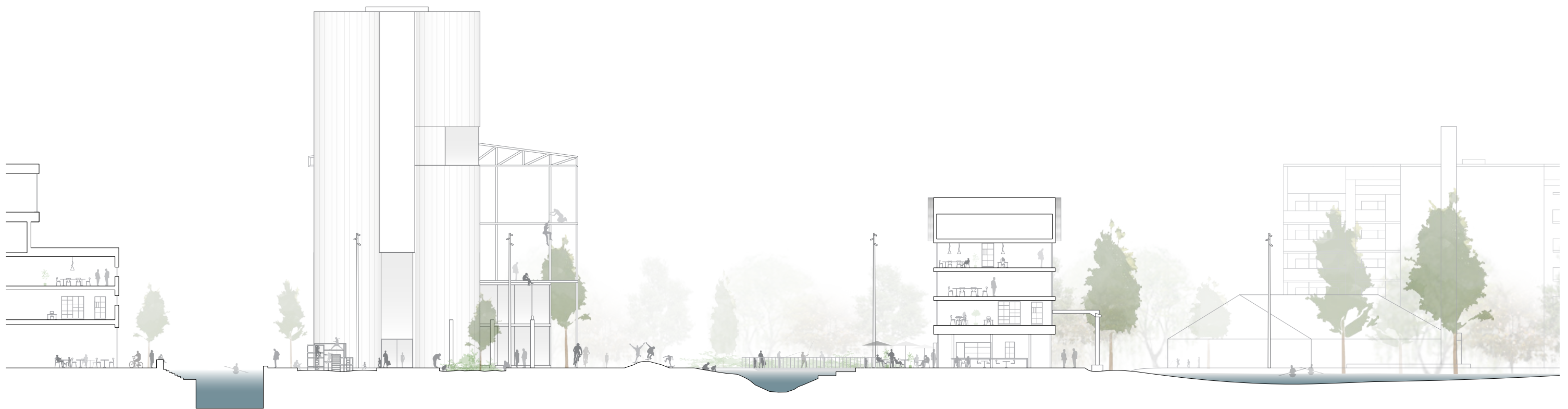
Sanselige opplevelser i vann



Kontraster:
det stille vannet i sam- og motspil til fjordens rørte vann.



Det urbane vannet

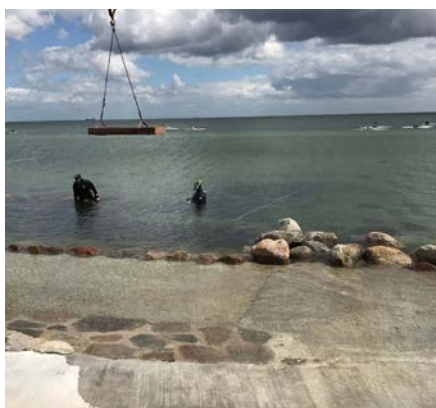


Snitt 1:200 Høyvannssikring

Høyvannssikringen trekkes tilbake slik at den så langt som mulig løper langs kanten av elven, og dermed langs kantene av de offentlige plassene. På den måten kan man sikre en tett og nær tilknytning til vannet som rekreativt element. Høyvannssikringen blir et kvalitativt element i byen igjennom sitteplasser ved elven, et nivåspring i bygningene, og skatebane m.m. den nye sikringen av høyvannet blir en del av designet som et aktivt element for fysisk utfoldelse og opplevelse.



Flaten beskytter mot vannstigninger som del av plassens design.



Flate og mur beskytter mot vannstigninger som del av promenadens design.



Muren beskytter mot vannstigninger som del av plassens design. Muren er en aktivitetsmur som innvolverer byliv



Sitteplinten danner en kant i byrommet og holder på vannet.



Høyvannssikring

Ved høyvann oversvømmes kanter og flater, og skaper med det nye former for romligheter og muligheter for nærhet til vann.

Unike landskapelige kvaliteter i den opprinnelige beliggenheten



Den historiske byen med dens nærhet til vannet og flikete bruk av vannet, stor overflate og logikk i plasseringen. Stedet er veldig tydelig. Det flate møte med vannet gir en artikulering til kanten som er helt unikt, og gjør at livet bringes livet helt tett på vannkanten.



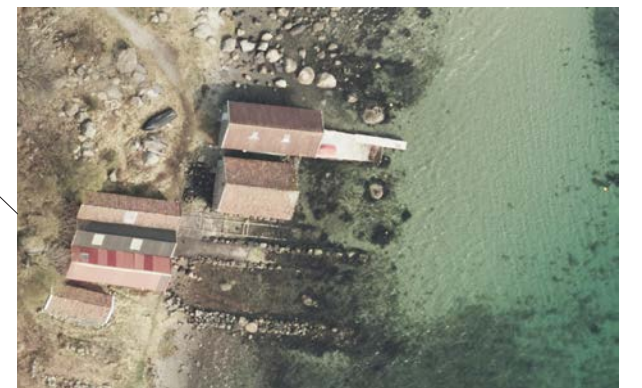
1. Grønn/blå forbindelser til baklandet



2. Stor overflate mellom land og vann = mange meter kyst



4. glidende og lav overgang til vannet

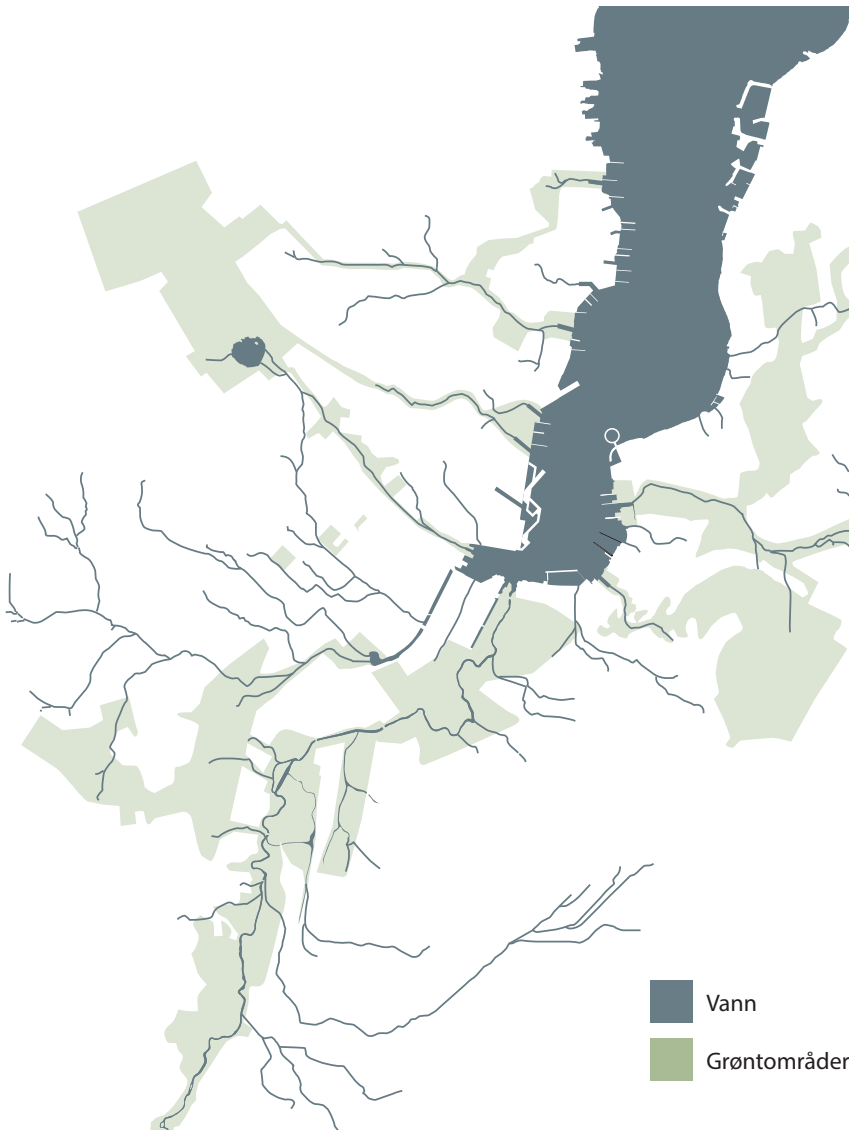


3. Et aktivt møte med vannet

Tre landskapelige strategier

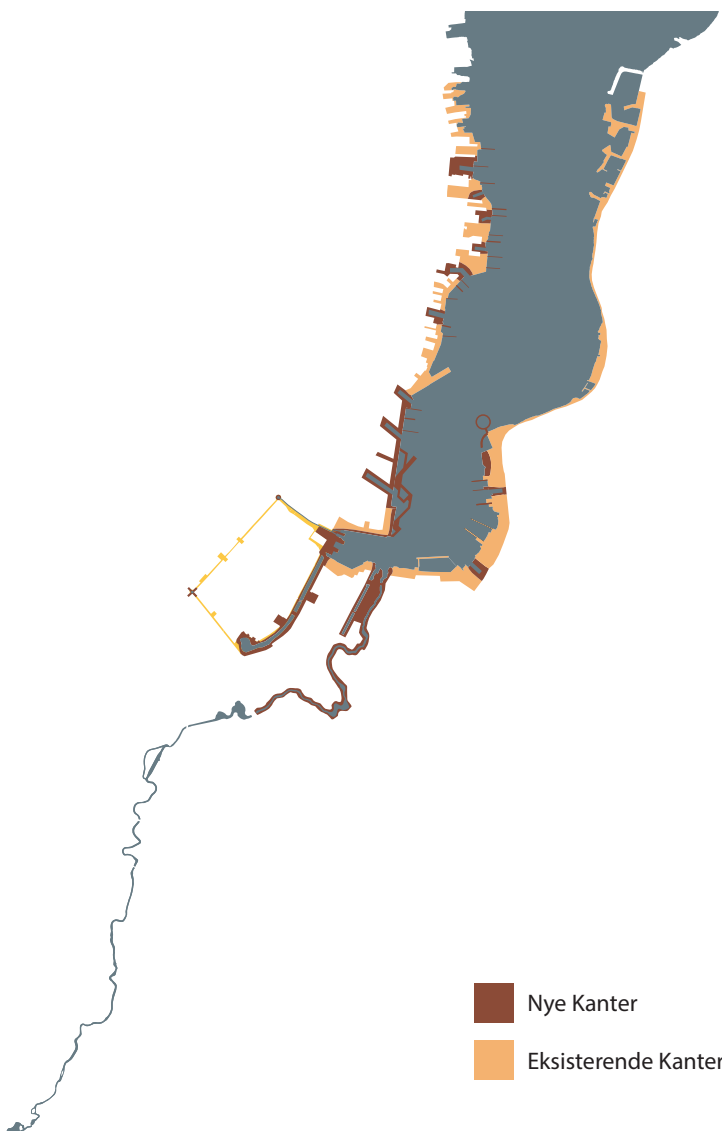
- Med utgangspunkt i det stedsspesifikke og det gjenkendelige

I avlesningen av landskapet er fjorden og flomveiene de sterke identitetsskapende elementene, som i utviklingen brukes som et robust planleggingsverktøy, hvor vannet er det uforutsigbare og foranderlige elementet. Ved omdannelsesprosesser handler det om å skape fremtidige versjoner av det som eksisterer i utgangspunktet. En omdannelse blir kun vellykket når man bevisst tar stilling til kontekster og dermed også lesningen av de eksisterende verdiene.



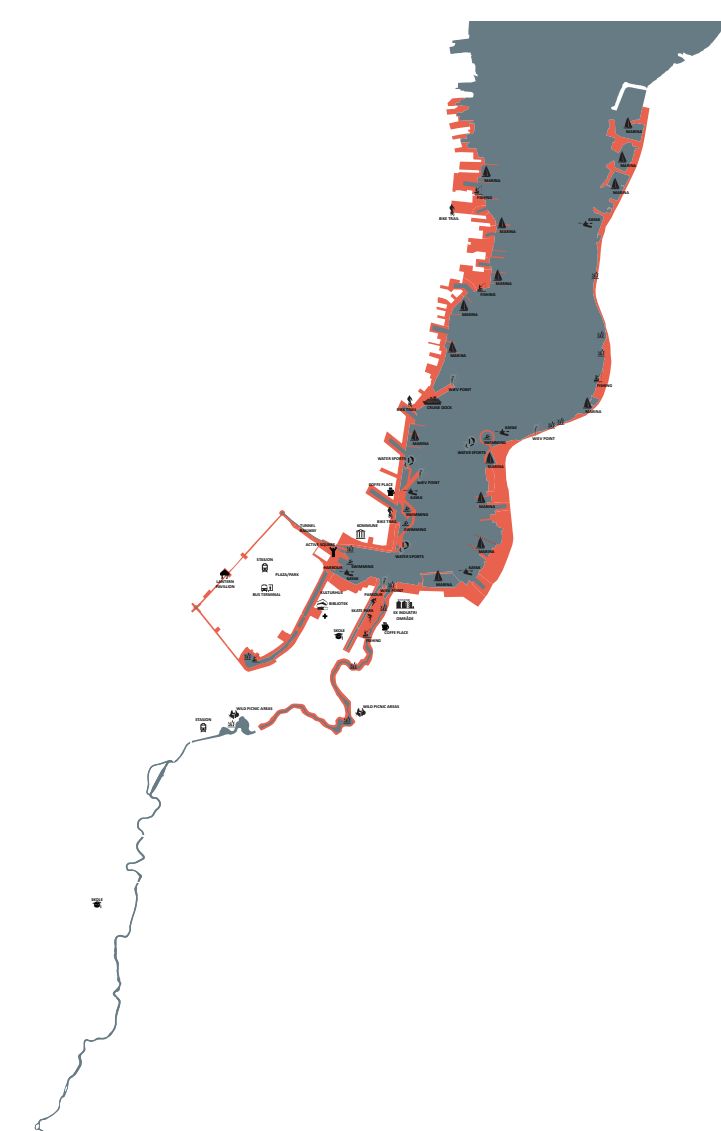
1. Grønne og blå forbindelser

Flomveier danner grunnlag for grønne og blå forbindelser. Herunder den viktige elv-forbindelsen mot syd. Disse er i utgangspunktet grønne, og skal håndtere både flom og overflatevann. Flomveiene skaper forbindelser og tilfører merverdi i nye så vel som eksisterende byområder.



2. Overganger mellom land og vann

Tett relasjon til vannet/flaten hvor overgangen synliggjør landets møte med vannet. Tilfører vannet en ny bruksverdi og gjør det tilgjengelig. Flikete kanter og tett relasjon til vannet skaper flere muligheter og en større kantsone som skaper merverdi for bylivet. Det tilfører vannet en ny bruksverdi og gjør det tilgjengelig.

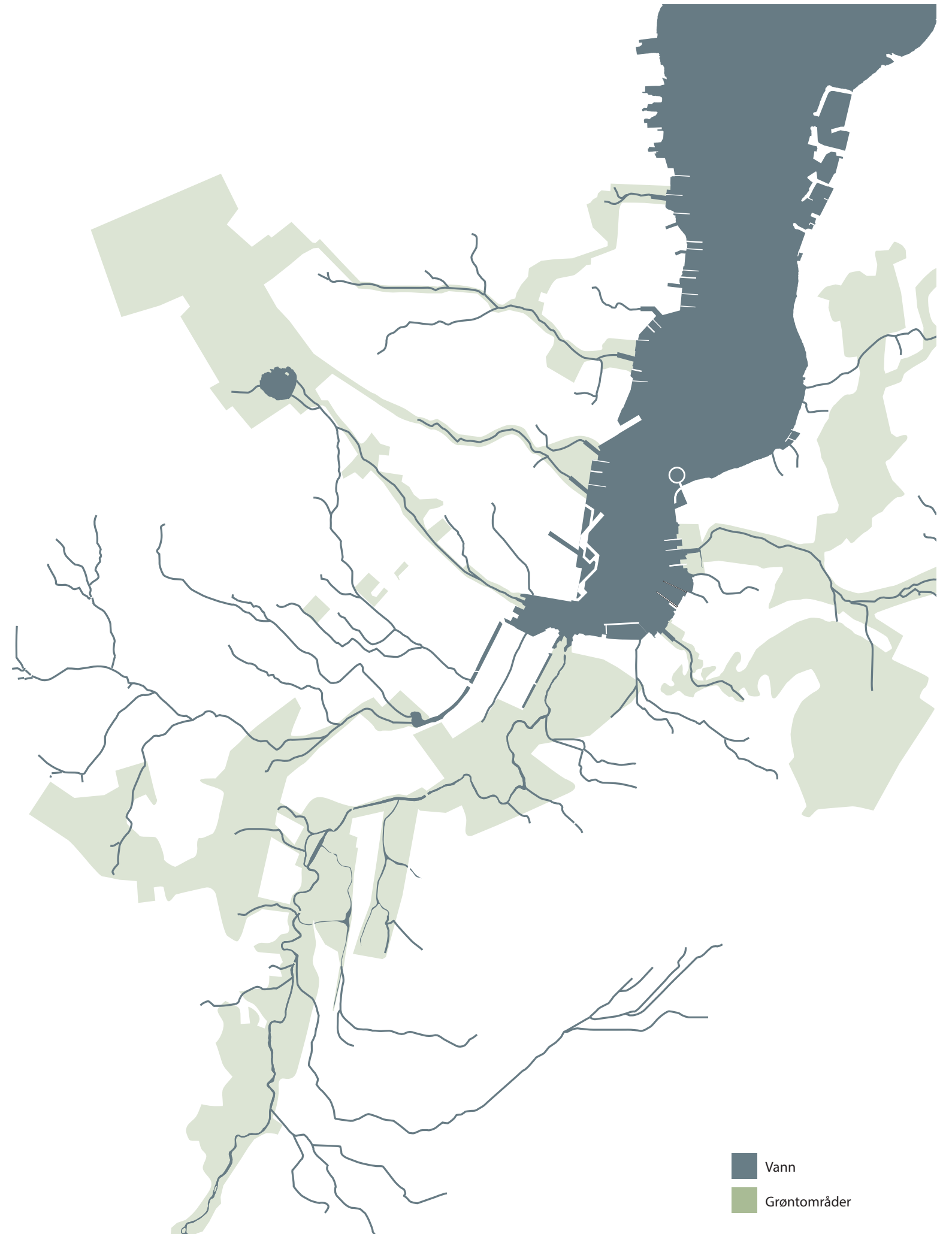


3. Aktivt møte med vann

Vannet brukes som aktiverende og innovative rammer for friluftsliv og uformelle møtesteder. Byliv og et aktivt møte med vannet.

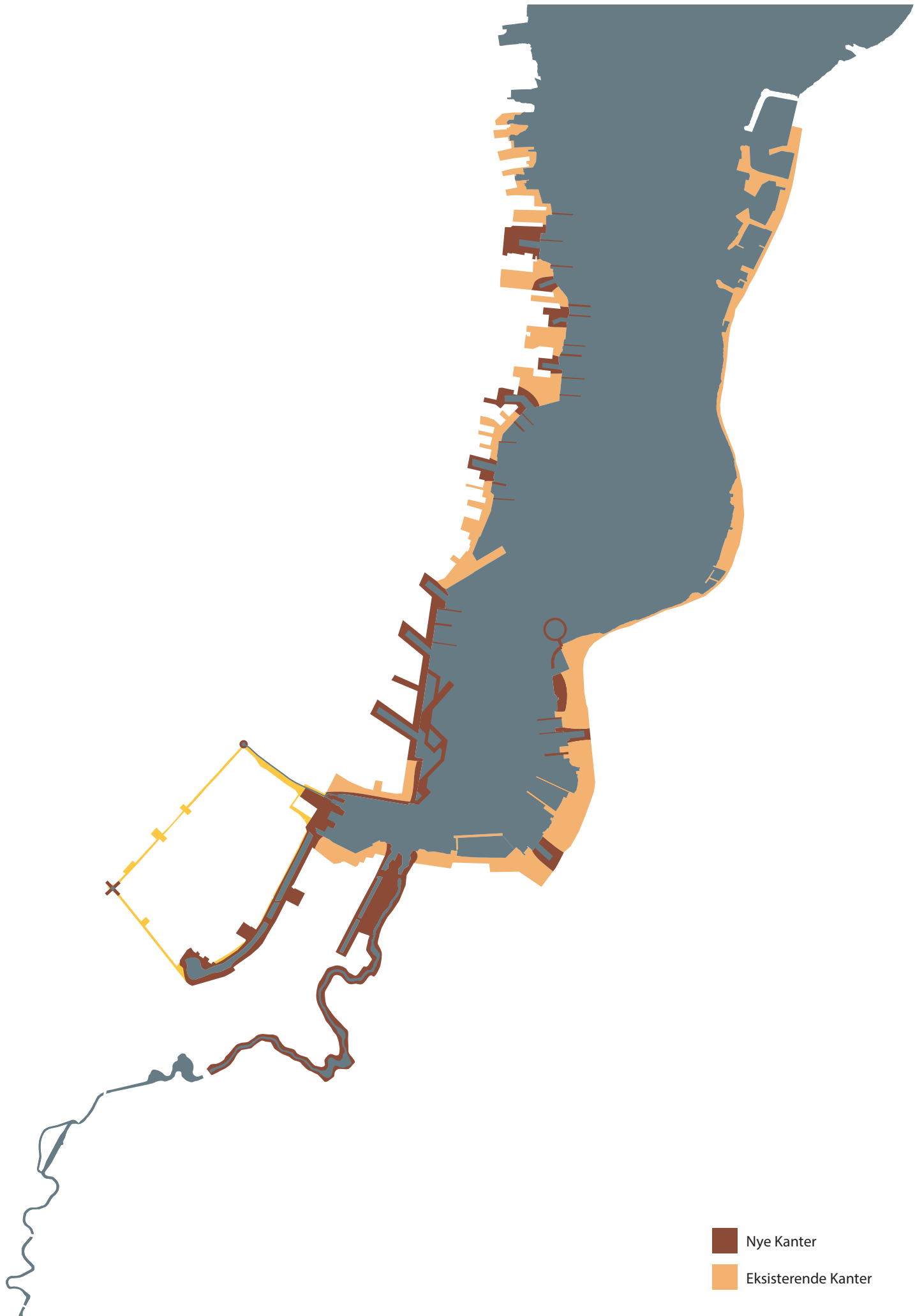
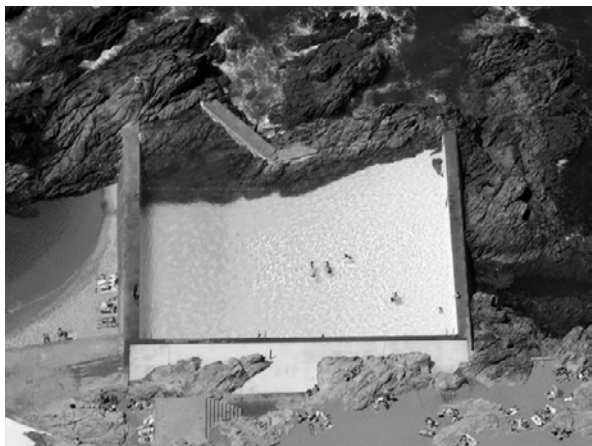
1. Grønne og blå forbindelser

Flomveiene sikres kapasitetsmessig gjennom utvidelse av flomveiene på tvers. Dermed skapes ekstra kapasitet i flomveiene – som også er de grønne forbindelsene til baklandet. Flomveiene kan til dels bli åpne, urbane systemer eller være mindre elveforløp. Flomveiene er også bevegelsesforbundet med de omkringliggende fjellene mot øst og de flate markarealene mot vest med byens hjerte. Langs bevegelseslinjene kan mindre møtesteder plasseres som naturlekeplasser, crossfit-redskaper, husly, terrengsykkel-bane og klatrefasiliteter m.m.



2. Overganger mellom land og vann

Flikete kanter og tett relasjon til vannet skaper flere muligheter og en større kant-sone som skaper merverdi for bylivet. Det tilfører vannet en ny bruksverdi og gjør det tilgjengelig.

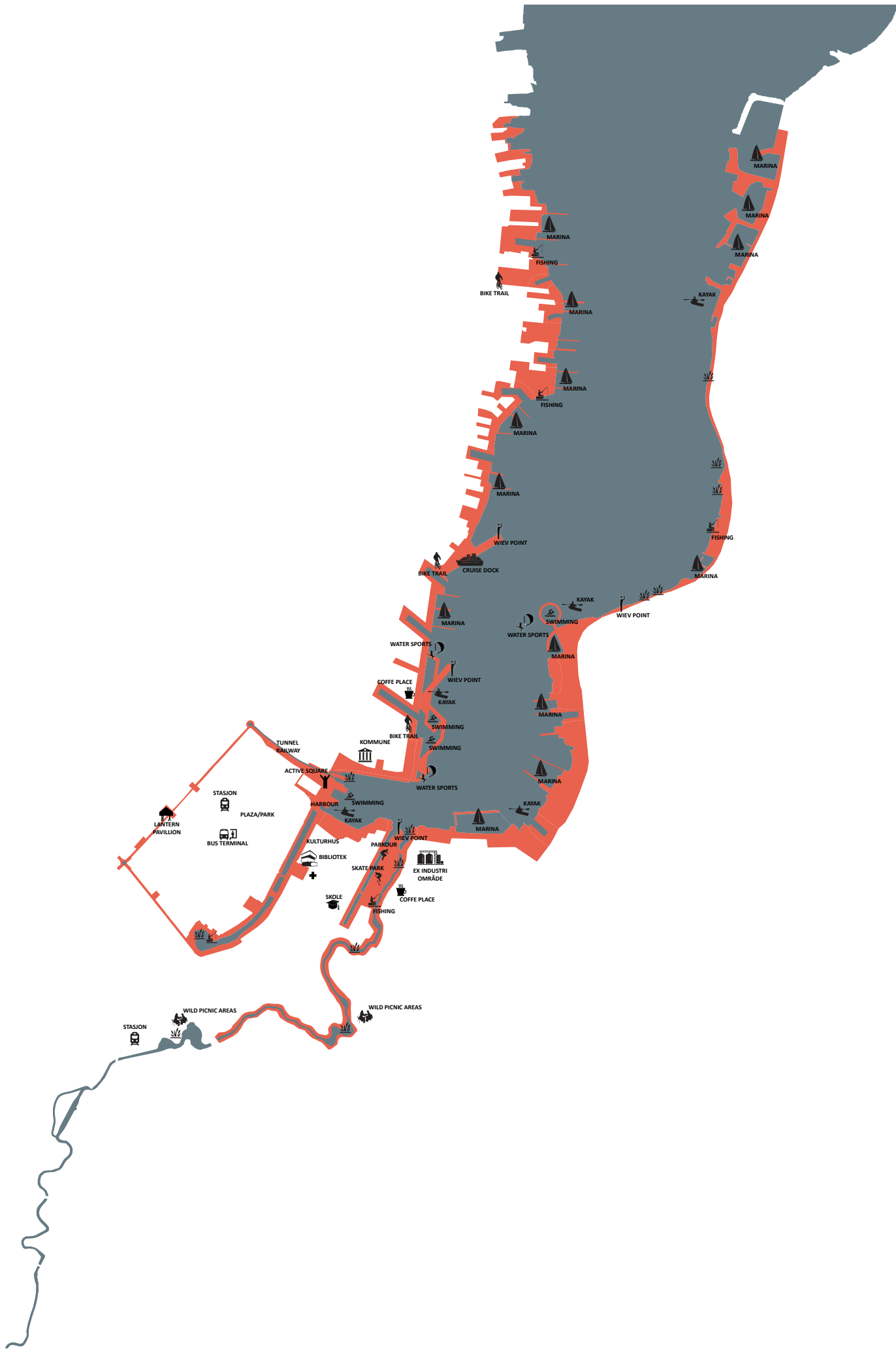
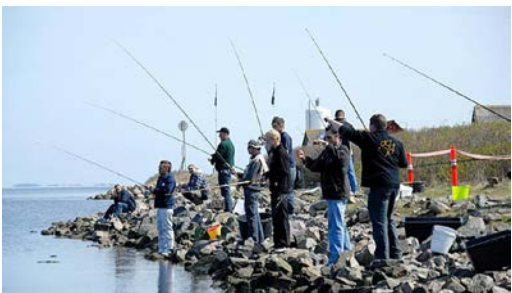


Nye Kanter
Eksisterende Kanter

3. Aktivt møte med vann

Vannet brukes som aktiverende og innovative rammer for friluftsliv og uformelle møtesteder. Byliv og et aktivt møte med vannet.

Barnehager, kajakkforeninger, båtbyggingsbasseng, vinterbading, sommerbading, små seilbåter, flytende konserter





Deltaet

I forbindelse med omlegningen av elven, legges den tilbake i dens meanderformede slynge som skaper lange sider/kanter til opphold og aktivitet langs elven. Den kan dermed være det bærende elementet for en kommende bydel – deltakvarteret. Kantene skaper merverdi både som aktiverende byrom og som attraktive nærarealer for de nye bygningsvolumene. Elven bringer by-naturen helt inn i byens hjerte med unike kvaliteter og en sterk karakter av forskjellige naturtyper som for eksempel pileskog, orskog, siv og gress. Langs kanten er det mulig å oppholde seg, med aktiviteter som for eksempel piknik eller fiske.

Byromsplan

Nye Rom i byen - For et sunt, romsligt og modigt hverdagsliv

Sandes har en ung generasjon med mange barnefamilier som primært arbeider innenfor sunnhet, entreprenørskap og craftmanship.

Sandnes nytenkende byrom vil naturligvis være tenkt med utgangspunkt i de lokaleforankrede innbyggerne og foreningene, men vil også være åpent for alle generasjoner og for out-door turisme. I den fremtidige utviklingen og organiseringen, skal innbyggerne involveres i prosjektutviklingen med fokus på eierskap, felleskap og åpenhet.

Det skal være plass til alle slags felleskaper, hvor mennesker med forskjellige kulturer og livsformer kan være til stede samtidig, og utfolde seg i forskjellige aktiviteter. Dette inkluderer både de frilufts- og idrettsbaserte, de kulturelle og de midlertidige begivenheter. De «skeive» stedene, flatene og rommene, som man kan innta og fylle spontant og tilfeldig, er viktige for byens uorganiserte byliv. De bygger på delvis unge, autonome kulturer og grupper som løpende forandres og utvikler seg i takt med overordnede kulturelle tendenser og bevegelser.

Sandnes har et stort potensial for å kunne inkludere rom til de tilfeldige møtene og skape «mulighetsrom», som er tilgjengelige med et imøtekomende, fleksibelt, men først og fremst mangfoldig miljø, hvor transparens og tilgjengelighet preger de nyoppførte fasilitetene og bygningsvolumene.

De nye møtestedene for felleskap skal speile bygningenes indre funksjoner og bli rom med en helt egen stedspesifikk egenart og identitet, hvor modige, levende og overraskende opplevelser pirrer nysgjerrigheten og gir anledning til estetisk og sanselig næring. Samtidig skal de være involverende og inviterende for et aktivt friluftsliv.

Sandnes nye byrom skal i deres egenart av mulighetenes rom, alene skape et byliv som tiltrekker seg nye innbyggere, besøkende og turister. Byrommene blir byens DNA for et aktivt byliv.

Vannkulturplassen

Er byens nye store møtested hvor vannet er den store attraksjonen. De store flatene kan romme mange mennesker f.eks Blinkfestival - flaten vil også være attraktiv på dager med få mennesker hvor det store rommet skaper ro.



Tunnel

Tunnellen utformes slik at den skaper en trygg passasje og blir et positivt byrom. Den passerer hver dag av skolens elever, så tunnelen utformes som en gøy og aktiv skolevei



Krossen

Ligger i overgangen mellom den historiske byen og den nye byen og med forbindelse til Vitenfabrikken. Det skapes et skulpturelt vannelement for det uformelle møtet.



Innsjøen

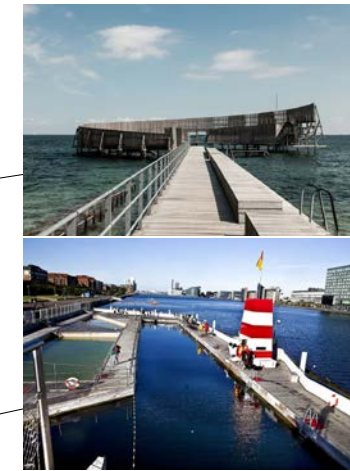
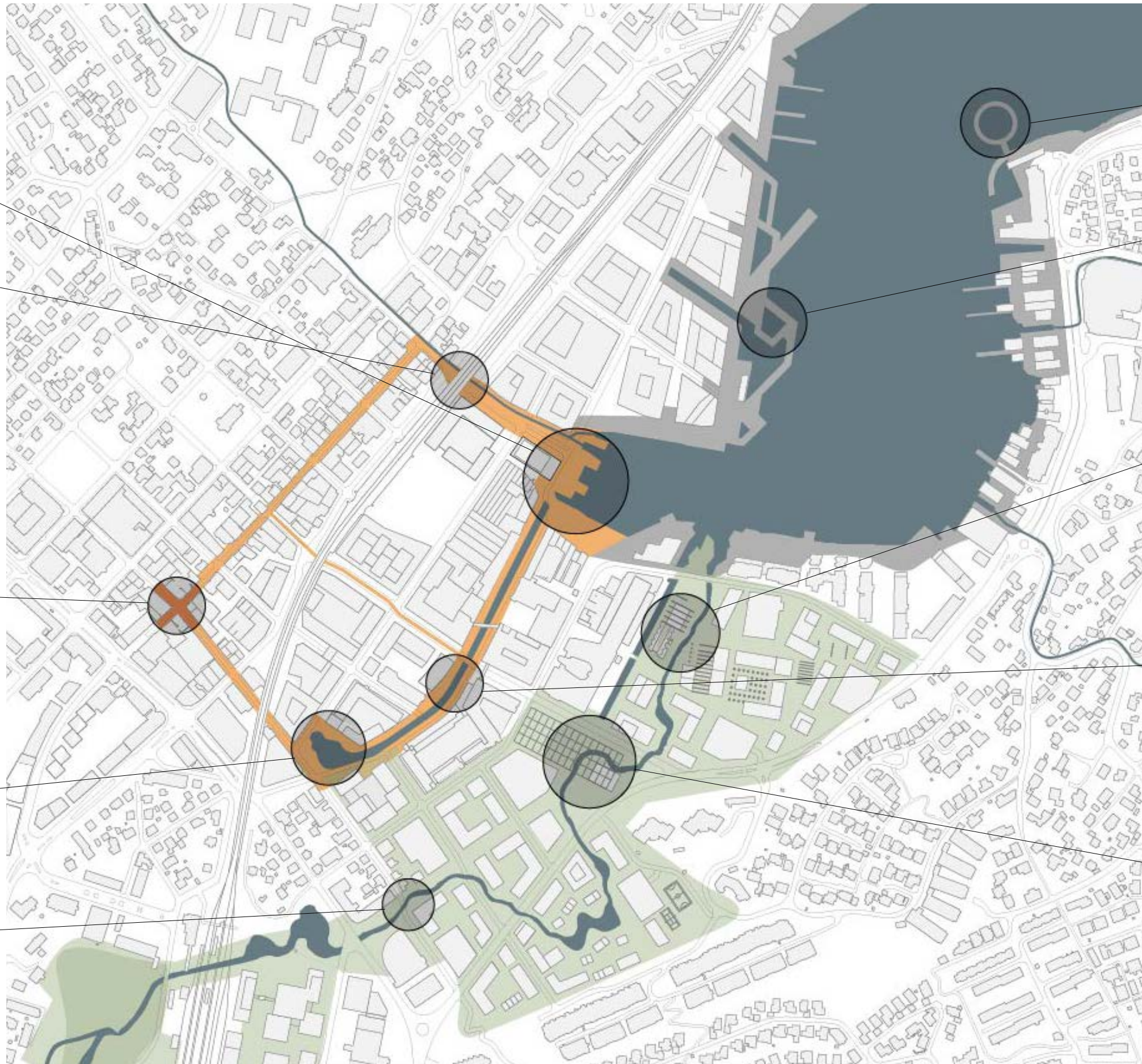
Skaper by-natur, høy biodiversitet og stille områder. innsjøen står i kontrast til kanalens like kanter og sammen skaper de mulighet for forskjellige former for aktivitet i samme bydel.



Deltaet

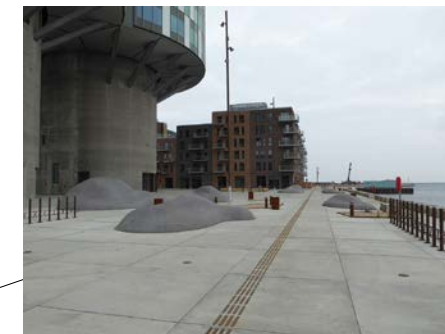
Serpentinformer skaper lange kantsider til opphold og aktivitet langs elven. Kantene skaper merverdi både som aktiverende byrom og som rom for stille opplevelser. Fisking, tømmerflåte, plattformen og hø ybiodiversitet.





Havnebadet

er et nytt aktivt sted i byen hvor borgerne kan komme helt tett på vannet. Både ved å bade og plattformen hvor det er mulig å lære om fjordens flora og fauna.



Siloplassen



Kanalen

Skaper en bymessig tetthet og vannrom som er vesentlig forskjellige fra fjordens store flater. Kanalen er et attraktivt sted å bo.



Industriparken

Den gamle bygningen gjentenes som en grunn bypark hvor den sørlige kulturhistoriske egenarten fremheves. Stedet er uprogrammeret og kan inntas av byens unge, og kan løpende forandres etter brukernes ønsker og tidens trend

De nye møtestedene for felleskap skal speile bygningenes indre funksjoner og bli rom med en helt egen stedspesifikk egenart og identitet, hvor modige, levende og overraskende opplevelser pirrer nysgjerrigheten og gir anledning til estetisk og sanselig næring.

På den måten vil vi skape en forståelse av byrommene og deres kulturhistoriske verdi, som på en og samme tid er ny og gjenkjennelig i forhold til det som allerede eksisterer. Rommene blir dermed forankret i det lokale og verdsatt av forskjellige brukere som en naturlig del av deres hverdagsopphold.



Vannkulturplassen

Ved den sentrale plassen i byen trekkes landskapsflaten ned mot, og ut i fjorden som en strand i et klippelandskap. Stranden er skåret opp på tvers og skaper dermed forskjellige muligheter for adgang og nærhet til vannoverflaten. Flatene fremstår som pir med hver sin karakter og identitet. Pirene har forskjellige helninger og møter landskapet på forskjellige måter, noen er senket ned i vannet og andre heves over vannoverflaten. Det skapes dermed nivåspring og kanter mellom pirene som kan benyttes til aktiv bevegelse og sitteplasser. Regnvannet trekkes i en grønn åre hen over plassen, flaten er senket og vannet løper som en tynn film over belegningen. I flaten er det vannventiler som skaper vanndamp og dampskyer. Overflaten har et relieff som fiskeskinn – både ru og glatt på samme tid. Vannkulturplassen er en aktiv plass, skapt til å bli brukt i forbindelse med vannsport, badning, kano, kajakk og konserter på vannet. Plassen feirer byens møte med vannet.



SNIT

SNIT

Situasjonsplan 1:4000

Mobilitet i Sandnes sentrum

Fremtidens opplevelsesrike og bæredyktige mobilitet i Sandnes

Sandnes er i dag sterkt preget av bilkultur. Det vil si at selv til en helt kort tur i sentrum benyttes bil. Det ønsker vi å endre på. Vårt overordnede konsept har fokus på en ambisiøs, samlet sunn og grønn mobilitet for hele Sandnes sentrum, hvor myke trafikanters behov prioriteres. Vårt forslag tar utgangspunkt i en langsiktig strategi som bygger videre på kommunes egne overveielser i forhold til omfordeling av personbiltrafikken. Målet er at det over tid skapes ett samlet og fredeliggjort bysentrum som gir plass til den fremtidige byutviklingen. Dette skal også styrke de viktigste forbindelsene mellom steder og mennesker, samtidig med at hverdagens mobilitet henger sammen for innbyggerne. Mobiliteten skal dessuten skape rammene for det unike møte mellom byen, fjorden, og landskapet, slik at bylivet kan utfolde seg med rike muligheter for opplevelser, spontanitet og livskvalitet.

Sandnes sentrum ligger som en del av byutviklingsaksen fra Hanatillura. Undersøkelser viser at det er langs denne aksen at det er størst andel av innbyggere med lavest levevilkår i hele kommunen. Derfor handler mobilitet i Sandnes sentrum også om å gi innbyggerne mulighet for å velge den smarte løsningen hvor flere borgere i stigende grad benytter seg mer av bæredyktige

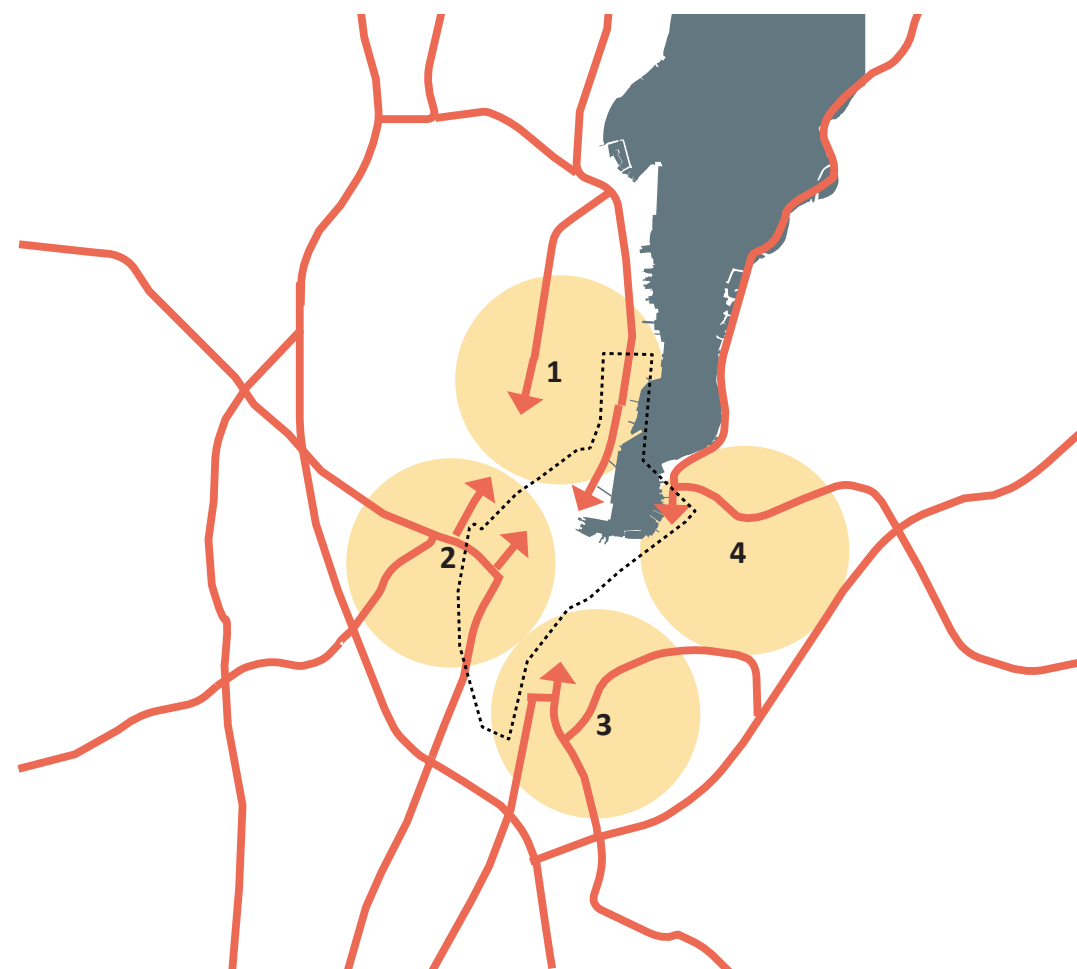
transportformer, som igjen bidrar til sunnhet og livskvalitet igjennom mobilitet.

Én transportform er ikke svaret på dette, men derimot er kombinasjonen av flere transportformer både på den enkelte reise og samlet sett løsningen. Vi skal derfor tenke mobilitet på tvers av fysiske og strategiske tiltak. Det handler om å synliggjøre og promotere paletten av alternativer innenfor valg av transportmidler og transportservice. På den måten blir flere bevisste om hva som er den smarteste måten for å komme seg fra A til B. En reduksjon av bilbruk, og med det økt fysisk aktivitet, vil som sidegevinst kunne gi en helsemessig gevinst for befolkningen i de sentrale områdene.

I forslaget vårt er mobiliteten i Sandnes sentrum koblet opp på den omkringliggende eksisterende infrastrukturen på en enkel og presis måte – uansett om man ankommer med tog, buss, bil, som syklist eller fotgjenger. Vi har dermed skapt en samlet sunn og grønn mobilitet, som både fysisk og strategisk skaper nye naturlige sammenhenger med den øvrige byen.

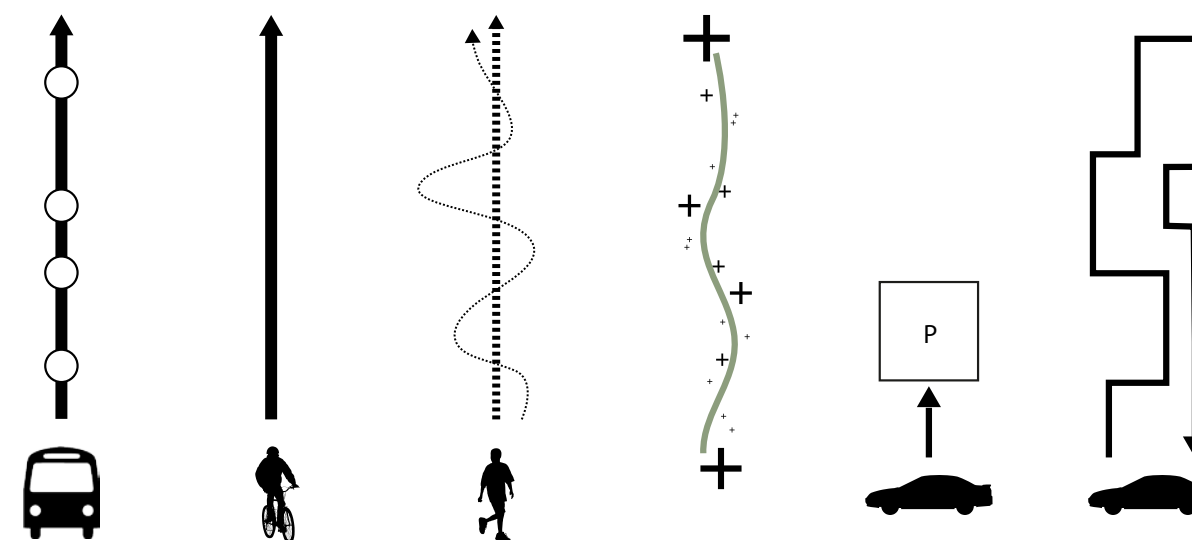
Overordnet sett kan den nye løsningen for mobilitet i Sandnes i sammenheng med byutviklingen:

- Håndtere et nytt trafikalt hovedgrep som på sikt skal kunne fredeliggjøre sentrum ved å fjerne unødvendig gjennomkjørende biltrafikk.
- Håndtere bilister i øyenhøyde med lav hastighet, samt skape rammene for det delvis bilfrie sentrum, slik at rammene skapes for den gode by med høy by-kvalitet som har plass til fotgjengere og syklist.
- Koble seg bedre opp på både Sandnes Stasjon og Skeiane Stasjon, slik at områdene opp til stasjonene (i en avstand på ca. 600 meter) kan fungere som en ekstra katalysator for en bæredyktig mobilitet.
- Håndtere bilparkering i parkeringshus på kanten av sentrum, som kan understøtte det gode byliv og flyt, og samtidig være økonomisk, miljøhensiktsmessig og sosialt bæredyktig.
- Bli til slaraffenland for syklist, slik at sykling blir det naturlige og lette valget med direkte og prioriterte sykkelstamveier til sentrum med tilstrekkelig sykkelparkering tett på funksjonene. På den måten er sykkelparkeringen det første man møter når man forlater sin bolig, har vært ute og handlet, eller kommer med buss/tog.
- Håndtere fotgjengere på en sikker og trygg måte i et fotgjengerloop omkring stasjonene, slik at gange blir det naturlige og lette valget.
- Invitere den smarte byen innenfor fra start med mulighet for å kunne endre funksjoner over året.
- Være forberedt med en digital infrastruktur og rygggrad som kan understøtte fremtidens smarte løsninger på alle nivåer.



4 Soner

I fremtiden håndteres parkering i 4 soner. Ingen gjennomkjørende trafikk i sentrum



Prinsipp for mobilitet



Gate- og byrom for mennesker. Den grønne mobiliteten prioriteres og bilister møtes i øyehøyde

Et nytt hovedgreb for biltrafikken

I Sandnes er det et stigende problem med trafikk på motorveiene rundt om sentrum, både morgen og ettermiddag. Ved en utvidelse av motorveisstrekningen omkring Sandes, vil det med stor sannsynlighet kunne oppnås bedre flyt langsiktig. Erfaringer viser derimot at det også vil medføre enda mere biltrafikk, da det vil være større veikapasitet til rådighet. Derfor skal kommunen ikke bygge seg ut av problemene ved å utvide veiene, men derimot skal det legges til rette for en omlegning av transportvanene innenfor den veikapasiteten som allerede eksisterer i dag.

Slik som det er i dag er det en bilandel for hele kommunen på ca. 70% (I de større norske byene er den gjennomsnittlig på ca. 45%) På de reisene som utgår fra sentrum er nesten 50% på under 3 km. Geografisk sett er sentrumsområdet relativt flatt. I tillegg har kommunen en ung befolkning, i hovedsak unge familier, som flytter til kommunen. Det viser at det er et kjempepotensial for å få flere til å skifte til mer aktive transportformer som for eksempel gang og sykkel.

Kommunen påpeker selv at bilbruk påvirkes mest effektivt igjennom virkemidler rettet direkte mot biler. En omlegning av

transportvanene for sentrum vil dermed blant annet kunne gjennomføres ved å begrense gjennomkjørsel for biler i sentrum.

I vårt løsningsforslag har vi organisert bysentrum i fire separate trafikale soner. Sonene er planlagt slik at det ikke fremover blir mulig å kjøre igjennom bysentrum med bil. Adgangen til de enkelte sonene i sentrum skjer fra det overordnede veinettet fra E39, E13 og RV44 med en dynamisk og smart henvisning til forskjellige bydeler, samt til de parkeringshusene som er strategisk plassert i enden av bysentrumet. Fjerning av all unødvendig gjennomkjørende biltrafikk i sentrum vil kunne fredeliggjøre hele sentrum, og dermed skape mulighet for et fysisk sammenhengende sentrum. Dette gir både plass til en bæredyktig mobilitet og en samlet byutvikling over flere faser som kan omfavne og integrere et grønt og blått landskap.

I det foreslåtte prosjektet er det tegnet ca. 0,6 mill. etasjemeter. Prosjektet vil derimot i en videre og mere detaljert planleggingsprosess skulle presiseres i forhold til bebyggelsesprosenter. Det er også mindre områder i sentrum, samt det større området vest for Skeiane stasjon, som i dette prosjektet ikke fortettes eller foreslås utbygget, men som potensielt kan bli det. Den følgende kapasitetsvurdering av trafikkbegrepet tar derfor avsett i en samlet bebyggelse på 1 mill. etasjemeter.

En byutvikling på i alt ca. 1 mill. etasjemeter med blandede funksjoner vil kreve en nærmere trafikal undersøkelse omkring framkommeligheten, spesielt av den nordlige delen av E39 og RV44 med ekstra spor og bedre rampeanlegg, samt bedre kapasitet og sammenheng til de sentrale koblingspunktene.

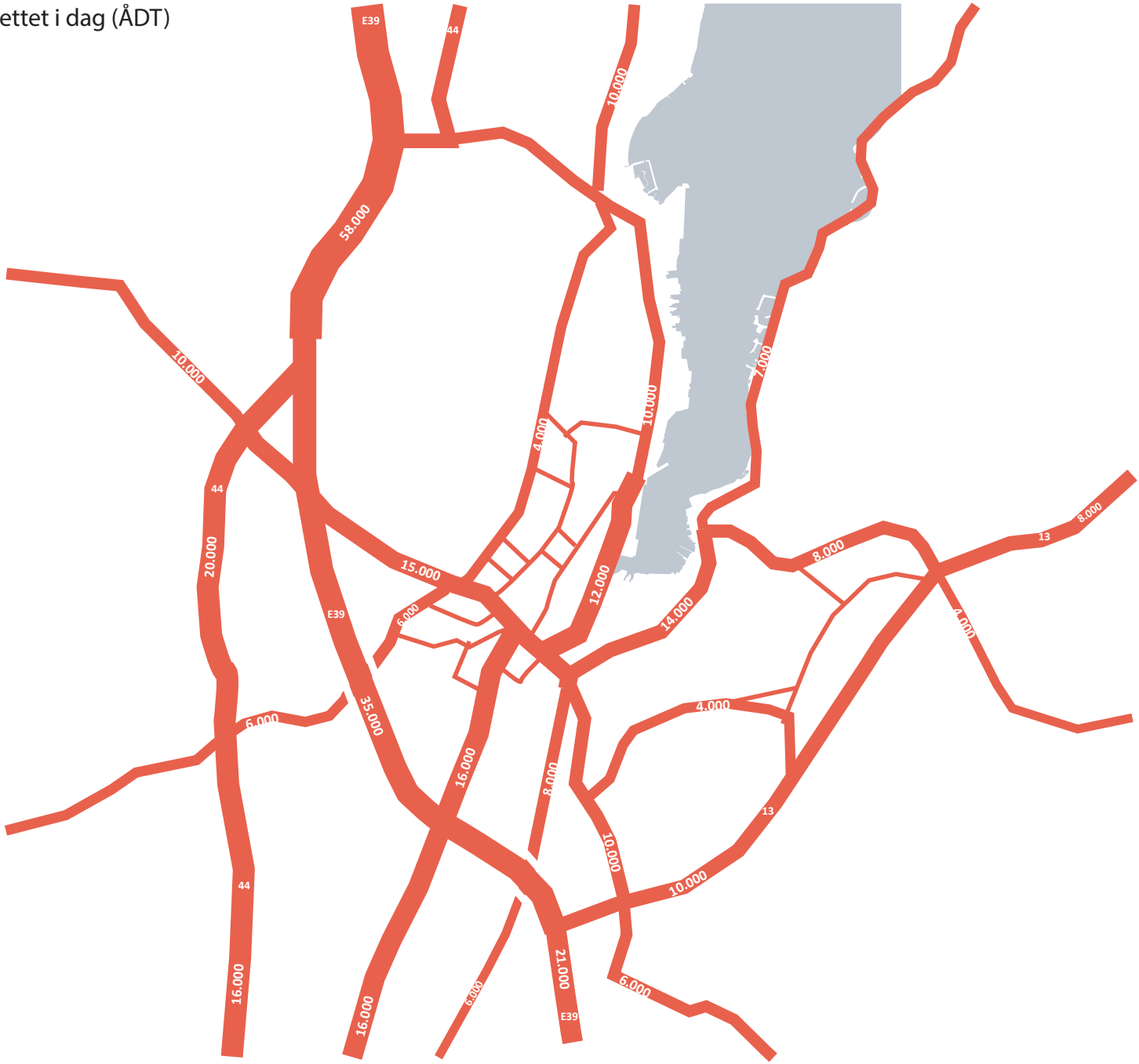
Vår vurdering er at Rådmannens anbefaling om å redusere bilførerandelen i hele kommunen med 50%, kan innfris ved å gjennomføre det foreslåtte hovedgrepet for trafikken. Da det ikke er realistisk å omlegge transportvanene for den mere periferere delen av kommunen, må bilførerandelen reduseres tilsvarende i sentrumsområdet. Dermed er vår ambisjon igjennom hovedgrepet å redusere bilførerandelen i sentrum til 40%.

Det vurderes at den første fasen av byutviklingen omkring Sandes stasjon, i det nordlige området, utbygges med ca. 0,5 mill. etasjemeter. Det vil kunne håndteres med enkelte kryssforbedringer og bedre rampeforhold på E39. hvis det benyttes en bilandel på ca. 40% vil byutviklingen utløse ca. 10.000 til 15.000 ekstra bilreiser per dag i området.

Den andre fasen med ytterligere 0,5 mill. etasjemeter omkring Skeiane stasjon, i det sydlige området av sentrum, vil tilsvarende utløse ca. 10.000 til 15.000 biler per døgn, som umiddelbart vil kunne avvikles fra E39 og E13 fra syd.

Fase 0

Veinettet i dag (ÅDT)



Fase 1

Veinettet i fremtiden (ÅDT)
Inkl. Byutvikling mot nord



Fase 2

Veinettet i fremtiden (ÅDT)
Inkl. Byutvikling mot syd



Kollektiv trafikk som katalysator for byutviklingen

For å kunne lykkes med en reduisering av bilbruk og dermed en omlegning av transportvaner, må det i tillegg til hovedgrepet skapes et attraktivt, kollektivt trafikksystem i Sandnes. Det skal være lett for brukerne å skifte imellom forskjellige transportformer. Med fokus på Skeiane stasjon og Sandnes sentrum stasjon, som de to trafikale knutepunktene, skal det være kort avstand til og fra bussforbindelser, parkeringshus (Park and Ride) og gode sykkelparkeringsmuligheter. I tillegg er det viktig at bussterminalen blir etablert ved stasjonene, slik at gåavstandene minimeres så mye som mulig.

Da det er ca. 600 m. imellom Sandnes stasjon (som har regional betydning) og Skeiane stasjon (som har lokal betydning) er det viktig at avstanden mellom dem gjøres mentalt kortere da folk er villige til å gå lengre etter den kollektive trafikken, om rutene opp til de forskjellige forbindelsene er spennende. Så ved å tenke byfornyelse og gode oppholdsplasser inn i områdene omkring stasjonene og stoppesteder, kan man oppfordre reisende til å velge den offentlige transporten.

Flere avganger skal være med til å løfte den kollektive trafikken, som man ser i de større byene, hvor brukerne ikke behøver en reiseplan, da bussene kommer hyppig. Raskere reisetider

vil også være med til at flere passasjerer får lyst til å benytte seg av den offentlige transporten. Dette kan oppnås ved at bussene får fortrinnsrett ved signaler og mere plass på strekningene i byen. I vårt løsningsforslag omlegges Vågsgata og Julie Eges Gate til bussgater. Dette vil bedre fremkommeligheten til bussene til Sandnes sentrum stasjon. Gode, faste og raske forbindelser til sentrum og til stasjonene er av større viktighetsgrad for å kunne gjøre den kollektive trafikken konkurransedyktig i Sandnes. Som et overgangssenario kan bussgatene utenfor rushtiden benyttes av andre kjøretøy som en dynamisk og fleksibel gate, inntil de to sonene i den østlige delen av sentrum blir ferdig utbygget.

Et annet tiltak som kan være med på å gjøre den kollektive trafikken mere fordelaktig, kan være ved å innføre en rabattordning, hvor man får rabatt på:

- Parkeringsbilletter hvis du skifter over til den kollektive trafikken.
- Attraksjonen hvis du viser din buss- eller togbillett.
- Innkjøp i kiosker hvis du viser din buss- eller togbillett.

Vi foreslår dessuten at det på sikt kan etableres elektrisk/førerløs fjordbuss, som vil kunne skape direkte forbindelser på tvers av fjorden.



Bussnett Fase 1

Slaraffenland for syklister og fotgjengere

Igjennom løsninger for biler og busser, inviteres bylivet inn i bysentrum ved å gi syklistene og forgjengerne optimale forhold. Den eksisterende gågaten, Langgata, forbindes med Gjesdalveien, Elvegata og Olav Kyrres gate, som alle danner et sammenhengende fotgjengerloop. Fotgjengerloopet vil, utover å skape bedre forhold for myke trafikanter, medvirke til å underbygge områdets forhold til fremtidige investeringer. Det samlede nettverket av stier for de lette trafikantene kan brukes aktivt til å fremme den sosiale sammenhengs-kraften i de enkelte kvarterene, og dermed styrke byutviklingsaksen «innenfra»: alle kan møtes i øyenhøyde i offentlige rom, mellom bygningene og i det nye byrommet. Hermed er de beste rammene skapt for gode naboskap, som igjennom fellesskap danner nettverk og tilhørighet til stedet.

Vi tilbyr syklister og fotgjengere forskjellige forbindelser og tempo igjennom området, som bygger på kommunens egen kategorisering: sykkelstamveier og fotgjengerloopet danner til sammen hovednett, mens de øvrige veiene i sentrumsområdet danner lokalnett. Sykkelstamveiene (hvor sykkel kjører på en separat sti) er plassert langs hovedveiene (eller langs fjorden) i nord-syd gående og øst-vest gående retning. I sentrum ligger de

lands Havnegata, Jernbaneveien, Eidsvollgata, Oalsgata, sankt Olavs gata, og høylandsgata.

Veisystemet er direkte bundet opp på de regionale hovedrutene.

Lokalnett i sentrumsområdet forløper i de lokale gatene, samt på separate stier omkring loopet, og binder dermed området sammen i et strategisk bevegelsesforløp med nye tyngdepunkter. Ved det østlige hjørnet av loopet med vannkulturplassen, det sydlige hjørnet hvor det er plassert et nytt bibliotek og entreprenørhus, i hjørnet mot vest hvor krossen og vitensenteret ligger.

I tillegg skapes det nye sykkelstamveier, loopet og lokalnett sikre skoleveier til Tron skole og Grand videregående skole. Det kan være med til å gjøre barna mer selvstendig i trafikken, da det er trygt for foreldre å sende dem av sted til fots eller på sykkel. Dermed kan de nye forbindelsene være med til å gi fremtidens innbyggere gode reisevaner fra starten.



Stinett Fase 1

Parkering og bilister i øyenhøyde

Som nevnt under et nytt hovedgrep for biltrafikken er omlegning av veistrukturen inndelt i to faser. Adgangsforholdene til bysentrum for fase 1 skjer fra det overordnede veinettet, via Austråttbakken, Jærveien, Jernbaneveien/Strandgata og Postveien.

Disse veiadgangene krever at det lages en enkel veivisning til områdets parkeringsanlegg via det omkringliggende veinettet. Vi har valgt å plassere parkeringsanleggene strategisk i kanten av sentrum for å oppnå mest mulig by-kvalitet, byliv og flyt igjennom kvarteret, samtidig med at det er kort gangavstand fra parkeringsanleggene til de enkelte funksjonene, på maks 80 meter.

Adgangen til parkeringsanleggene håndteres på dobbeltrettede gater med en hastighetsbegrensning på 30 km/t med to spor og i tilstrekkelig avstand til det overordnede veinettet, slik at det oppstår minimal risiko for tilbakestuvning i kryssene. De øvrige gatene internt i området er lokale gater, som er innrettet slik at trafikken foregår på de lette trafikanters premisser, og fungerer som shared space (Lek- og oppholds-gater med doblettrettet trafikk) og med en lav hastighetsbegrensning på 15 km/t og dermed en liten trafikkmengde. Dette blir gjort ved blant annet smale veiprofiler

og ved å fortette gatene via byrom. Dermed får gatene en veldig tett bymessig karakter. Det er mulighet for ærendskjøring og gate-parkeringsplasser til blant annet delebiler m.m. Gatene er dimensjoner til å kunne håndtere adgang for redningskjøretøyer, renovasjon og lastebiler opp til 12 meter.

En restriktiv parkeringsstrategi er i tråd med kommunens innsatsområde for å fremme bæredyktig mobilitet. Det kan for eksempel være 1 parkeringsplass til 150 etasjemeter for boliger, og 1 parkeringsplass til 50 etasjemeter detaljhandel, kultur og arbeidsplasser. Dette gir et gjennomsnitt på ca. 1 parkeringsplass til 100 etasjemeter. Det samlede antall parkeringsplasser er optimerte i forhold til byens forskjellige funksjoner og tar hensyn til mulighet for dobbelt utnyttet parkering i kombinasjon mellom erverv, bolig, institusjoner og innkjøp. Dette betyr at det samlet sett i fase 1 skal etableres ca. 4000 parkeringsplasser - tilsvarende til ca. 0,5 mill. etasjemeter inkl. 20% dobbeltutnyttelse. Disse etableres i ca. 15-20 merfunksjonelle parkeringshus med offentlig adgang, og med plass til mellom 150 til 350 parkeringsplasser. Andel av parkeringen i parkeringshus er ca. 85% av de samlede parkeringsplasser, resten er parkeringen er plassert langs gatene på bakkenivå og skal benyttes til korttidsparkering, handicapparkering og stam-plasser til delebiler. Det anbefales at det på sikt innføres en parkeringsavgift både på parkering i

parkeringshus, men også gateparkering, for å gjøre det mer attraktivt å benytte seg av andre transportformer (det kan også være et alternativ å innføre bomavgifter)

I fase 2 er antallet av parkeringsanlegg det samme, men det er blitt lukket for gjennomkjørsel med bil i sentrum, noe som viser hvor viktig det er med parkeringshusenes strategiske plassering. Parkeringsanleggene kommer dermed i fase 2 til å fungere som en overgangssone mellom infrastruktur dominert av biler og infrastruktur dominert av byliv.

I tillegg anbefales det at Sandnes dobbeltutnytter parkeringsplasser som ligger ved flere forskjellige funksjoner i bydelen, og hvor bilistene kan deles om parkeringsplassene. Dette kan gi en markant reduksjon av parkeringsbehovet med opptil 20-30% når boliger og erverv/butikker ligger sammen.

Parkering til biler som skaper byliv

Parkeringsanleggene i sentrum er strategisk plassert i periferien og fungerer dermed som naturlige møtesteder for områdets beboere og brukere, og som understøtter bylivsflyten igjennom sentrum. Hele byutviklingen ligger innenfor ca. 600 meters avstand til stasjonene. Denne stasjonsnærheten og utformingen av et sammenhengende, effektivt sti-nett vil

medvirke til at kvarteret vil tiltrekke innbyggere som i høyere grad vil fravelge bilen og dermed gi mindre bileierskap. Dette er også en vesentlig faktor i forhold til at det kan fastlegges en restriktiv parkeringsform for Sandnes kommune. Parkeringshusene oppføres som lette stålkonstruksjoner oppbygget etter faste modulsystemer. Slik kan parkeringshusene enkelt utvides eller reduseres med en hel eller halv etasje hvis etterspørselen blir større eller mindre. Parkeringshusene er plassert i periferien av sentrum, som bidrar til positiv bylivsflyt igjennom sentrum. Avstanden til parkeringen er maksimalt 80 meter for de fleste boliger og funksjoner. Parkeringshusenes bekledning og arkitektur understøtter kvarterets identitet som en sunn og grønn bydel, med aktive grønne fasader og mulighet for sportsfasiliteter på takflater. Parkeringshusene kan inneholde mulighet for alternativt bruk, som for eksempel oppsamling av regnvann til bilvask, be-grønning til å holde temperaturen nede, gjenbruksstasjoner, sentral-sug, gjør det selv verksted, og mulighet for midlertidig bruk og omdannelse til sosiale og kulturelle aktiviteter.

Sykkelparkering – den sunne livsstilen

Det er tilsvarende planlagt parkering for syklistene i området tett på funksjoner, slik at det er lett og naturlig å få fatt på sin sykkel, også i forhold til mulig parkering for ladesykler, som

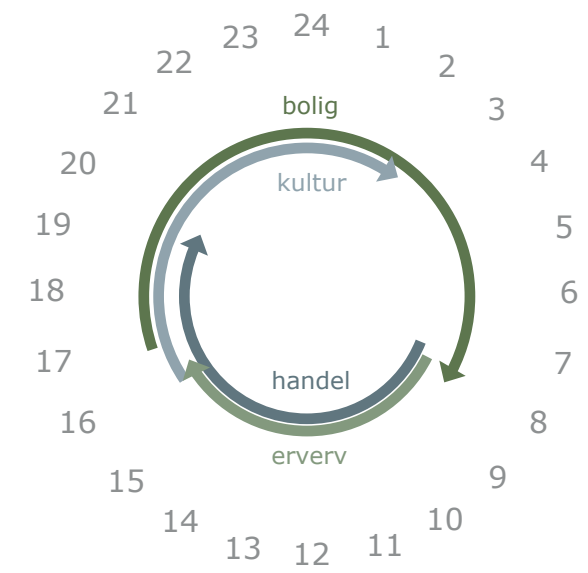
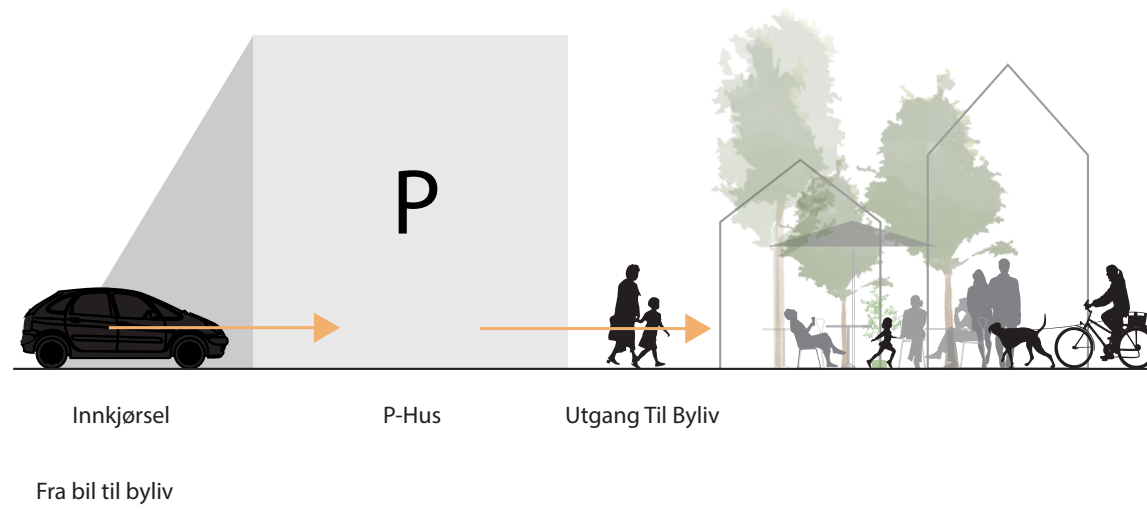
kan være viktig i forhold til barnefamilier, samt ladestasjoner i forhold til el-sykler. Vi jobber med fire typer ulike løsninger:

- Sykkelparkering integrert i parkeringsanleggene evt. med plassering av kommunens fremtidige by-sykel-konsept.

- Sykkelparkering på lokale gater inkl. delesykkelor dning til el-sykler.

- Sykkelparkering lands hoved sti-nettet.

- Sykkelparkering på de enkelte private matrikler.



Blandet by minsker parkeringsbehovet
I løpet av døgnet



Pene parkeringshus med aktive programmer gir noe tilbake til byen

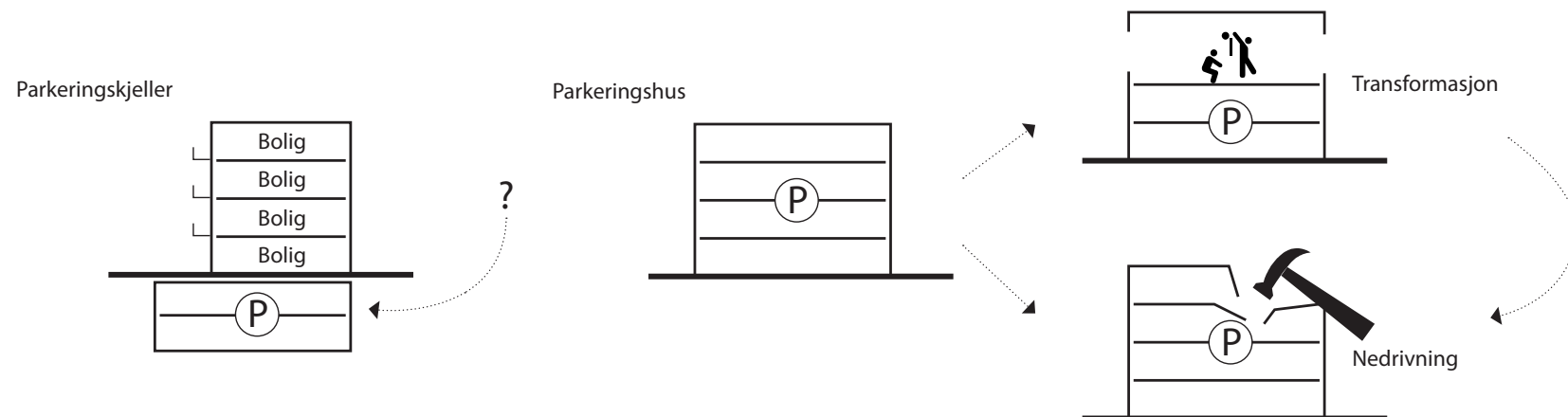




Veinnett Fase 1



Veinnett Fase 2



Nåtidig trend: Dele-biler



Det langsiktige perspektiv: Selvkjørende biler og busser, varelevering med droner.

Førerløse bilers mulige innvirkning på behovet for parkering

Realiseringen av byutviklingen for Sandnes sentrum forløper over en årrekke, og behovet for parkering kan være endret i det tidsperspektivet. Den teknologiske utviklingen går veldig raskt med for eksempel innførselen av selvkjørende biler eller smarte digitale deleordninger. Hvis dette blir en realitet kan det endre vår adferd fundamentalt når det gjelder mobilitet. Biler kan bli noe man kan «tilkalle» etter behov: dette vil i høy grad endre behovene for plassering av parkeringsplasser. De selvkjørende bilene kan være på farten, og parkeringen kan foregå utenfor de bymessige områdene. Dette åpner opp muligheten for at parkeringsarealer kan brukes til ytterligere byutvikling og fortetning. Dermed bør man tenke fra starten at parkeringshusene kan ombygges til andre funksjoner eller at parkeringshusene er forberedte på å kunne rives og fjernes igjen. På samme måte kan en utbredelse av både private og kommersielle deleordninger også komme til å påvirke behovet for parkeringsplasser og deres plassering.

Delebilordningen som viktig planleggingsredskap til å skape en mere bæredyktig og effektiv parkering i området

Delebilordninger er allerede i dag et utbredt

og velkjent fenomen fra mange steder. Det går ut på at innbyggere igjennom forskjellige foreninger eller private selskaper kan tilmelde seg og betale for forskjellige delebilordninger. Dele-biler er et godt tilleggs-tilbud til mange som har behov for en bil av og til, til både privat og arbeidsrelevant bruk. Det er spesielt til privat bruk, at delebilordningen er utprøvd til for eksempel familieturer eller større innkjøpsturer. Også virksomheter kan med fordel være med i en delebilsordning for eksempel til ansattes møteaktiviteter rundt i byen. Delebilordninger kan velges fleksibelt og innrettes etter behov. En delebil-bruker har adgang til en bil rett rundt hjørnet og unngår utgiftene ved å skaffe en ny bil, betaling til forsikring og vedlikeholdelse. Undersøkelser og erfaringer fra en rekke større utenlandske byer viser at dele-biler virker i forhold til:

- At dele-biler kan redusere behovet for privatbiler med 20-30%.
- At dele-biler i større byområder kan erstatte 5-10 privateide biler med én delebil.
- At dele-biler kan redusere behovet for egen bil med omkring 70-80%.
- At delebilister kjører ca. 30% mindre i bil enn bilister med egen bil.
- At delebilister går, sykler og bruker kollektivtransport mer enn bilister med egen bil.
- At ca. 70% av delebilistene favelger

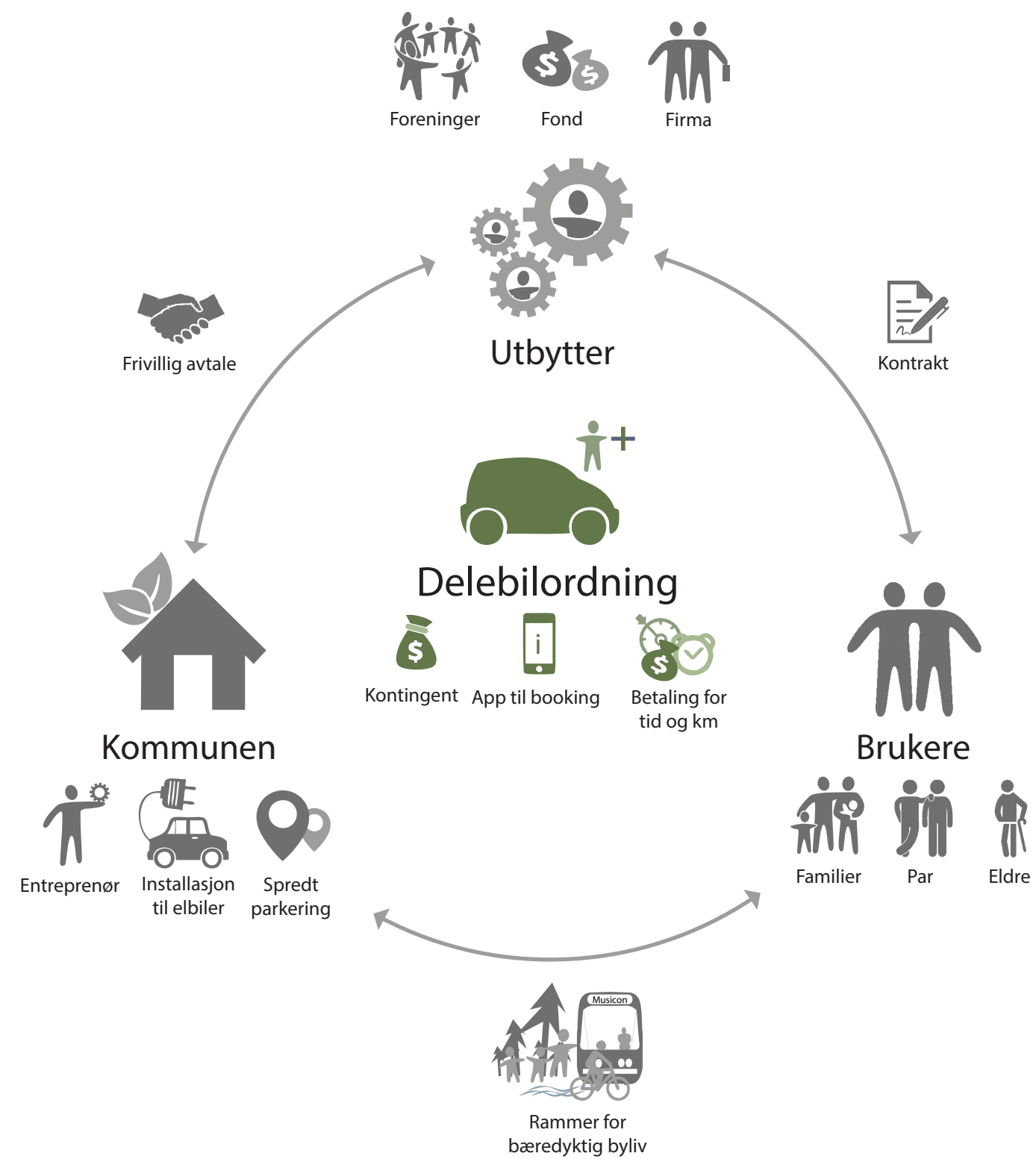
bil nr. 2 i husstanden.

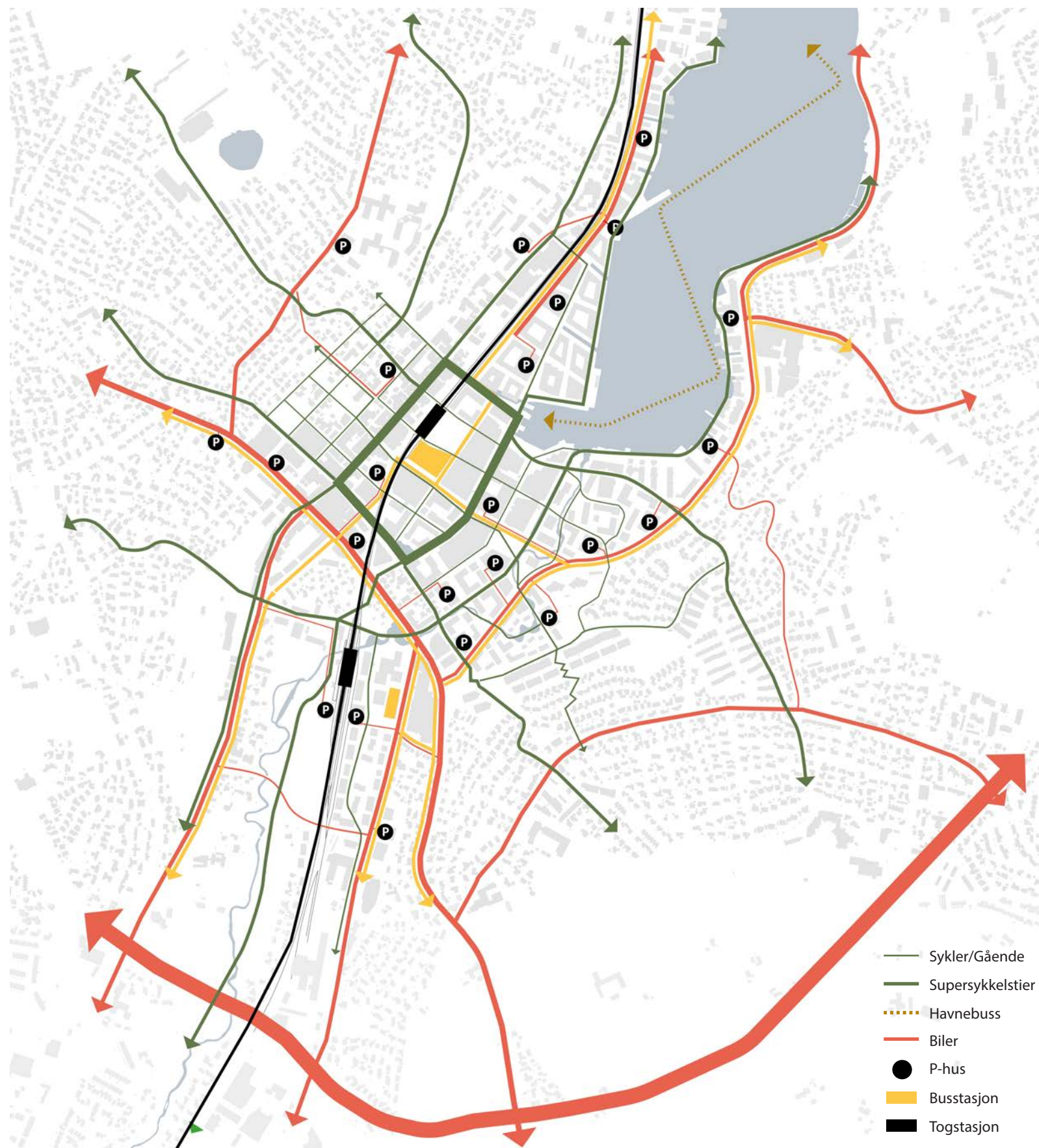
Hvis det tas utgangspunkt i de erfaringene over betyr det overordnet sett at det samlede parkeringsbehovet kan reduseres med mellom 20-30% for Sandnes sentrum. Koblingen mellom delebilordninger og et redusert behov for parkering er interessant i forhold til at det kan være store besparelser i investering og samtidig kan prosjektet få en økt verdi for kommunen og Developers.

Smarte mobilitetsløsninger til en lett og moderne dagligdag

Smarte mobilitetsløsninger er på dagsorden mange steder. Det er derfor opplagt fra starten av å bearbeide en effektiv adgang til parkeringen igjennom en intelligent parkeringshenvisning, som vil kunne understøtte en bedre utnyttelse av parkeringsanleggene.

På samme måte kan en utbredelse av både private og kommersielle deleordninger også kunne påvirke behovet for parkeringsplasser og deres plassering. Vi synes det er viktig at det allerede nå planlegges for denne framtiden, hvor smarte løsninger kan bli en naturlig del av vår dagligdag. Det er interessant å se at internett er den plattformen som vi i dag både skaper relasjoner i en rekke nettverk, og hvor bylivets aktiviteter ofte organiseres. Vi tenker at det som gir mennesker mest livskvalitet også er





Infrastruktur - Samlet

