



Lura sør: delområde 2



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon. En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Det anbefales at delområdet vurderes for boligformål grunnet nærhet til bussveien og fremtidig stasjon på Lura.
- Delområdet vil ha kort vei til sentrumsformål i Lura nærsenter.
- Området har en forholdsvis enkel grunneierstruktur.
- Det må avsettes areal for sosial infrastruktur som del av utviklingen. Det er barneskole i nærheten.

Tetthet og identitet

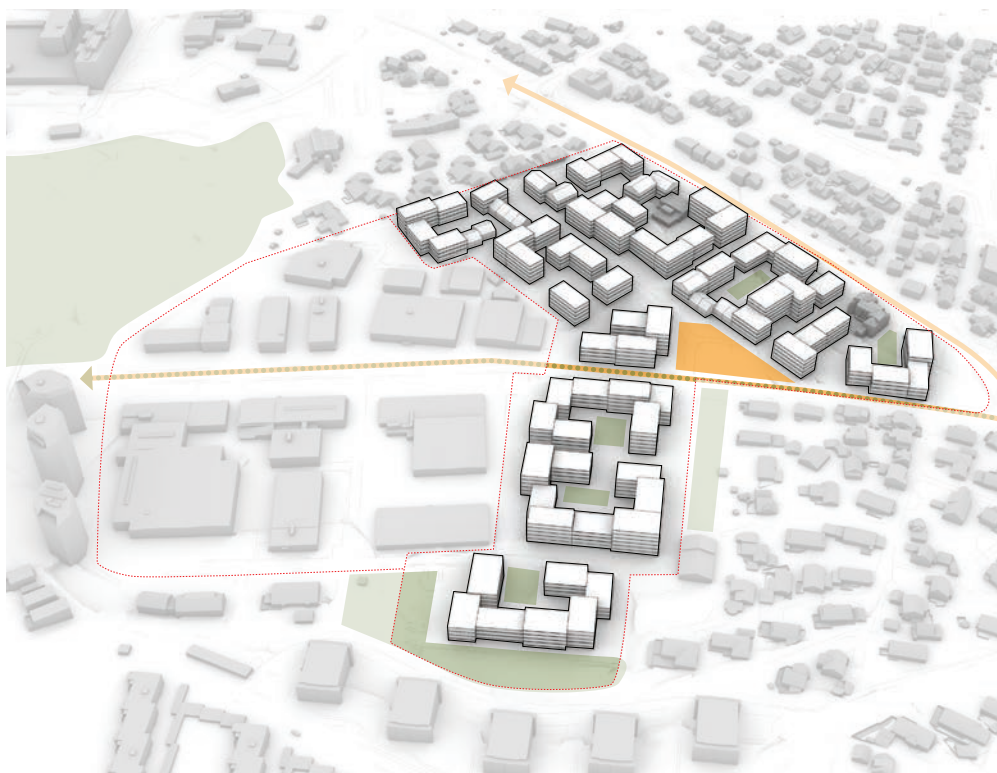
- **Grunnet avstand til fremtidig kollektivknutepunkt, bussvei samt eksisterende tetthet i tilgrensende områder, anbefales bebyggelsestruktur med kvartalbebyggelse og lav-tett bebyggelse.**
- Østre deler kan ha en høyere tetthet da sonene ligger nærmere fremtidig stasjonsområde på Lura, og er egnet for blandet formål med boligandel på 70 %.
- Det kan etableres blokkbebyggelse i samme høyde som eksisterende blokkbebyggelse i sør. Høyder må vurderes mot enebolig områder i øst og nordvest.
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon. Det bør etableres tett bebyggelse som ordner delområdet i en logisk bystruktur. Bedriftsveien kan fungere som strukturerende gate med to torg og noen få strøksbetjenende funksjoner.

Beboersammensetning

- Nordre del av om delområdet egner seg godt for eldre med kort avstand til bussvei, og daglige gjøremål i planlagt sentrumsomformål langs bussveien.
- Vestre deler av området egner seg for mindre kjedede boliger i 2-4 etasjer. Dette kan gi en variert bebyggelsesstruktur godt egnet for barnefamilier.
- Søndre og vestre deler vil ligge beskyttet av eksisterende boligområder. Disse sonene egner seg svært godt til barnefamilier og for etablering av et skoleanlegg
- Nord-østlig del vil ligge tett på et fremtidig knutepunkt på Lura. Sonen egner seg godt til mer urban bebyggelse med studentboliger, og mer kompakte boliger for unge i etableringsfasen.
- Delområdet bør tilby attraktive og varierte boliger. Kommunen bør legge føringer for boligmiksen og fellesskapsløsninger for å oppnå mangfold. Videre bør en vurdere strategisk tomtekjøp for etablering av sosial infrastruktur og bo-piloter.

Anbefaling for regulering

- Krever omregulering. Anbefales områdeplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter og sosial infrastruktur. En slik plan kan evt. gjelde for hele delområde 2.
- Innenfor samme områdeplan kan det også være aktuelt å stille krav om flere detaljreguleringsplaner for å bedre følge opp kvalitetskrav fastsatt i en vedtatt områderegulering.
- Det er fare for liten grad av variasjon i bebyggelse og arkitektur. Det bør legges føringer for variasjon i en områdeplan.
- Støy må utredes mht. boligformål.



FASE1 Lura sør delområde 2

Areal delområde 2.1	100 000 m2
BRA	93 600 m2
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	94 %

Boligandel	70 %
Antall boliger (~x 75 m2)	874
Antall personer (~x 2.15)	1 878



FASE2 Lura sør delområde 2

Areal delområde 2.1	32 000 m2
BRA	9 760 m2
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	31 %

Boligandel	90 %
Antall boliger (~x 75 m2)	117
Antall personer (~x 2.15)	252

Lura sør: delområde 2

KORT SIKT

KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturende hovedgrep:**

Bedriftsveien med torg og kvartalstruktur

**Identitet:** "Vibemyra"

Destinasjonsverdi: Sosial infrastruktur.



Visuell variasjon: Krav om ulike arkitekter per kvartal.



Parkering: Vurder bilfrie soner, beboerparkering i sentrale parkeringshus. Lav parkeringsdekning (spesielt mtp. fremtidig Lura stasjon).



Viktige forbindelser: Grønn forbindelse til Håholenkollen. Bedriftsveien som tilknytning til Lura stasjon.



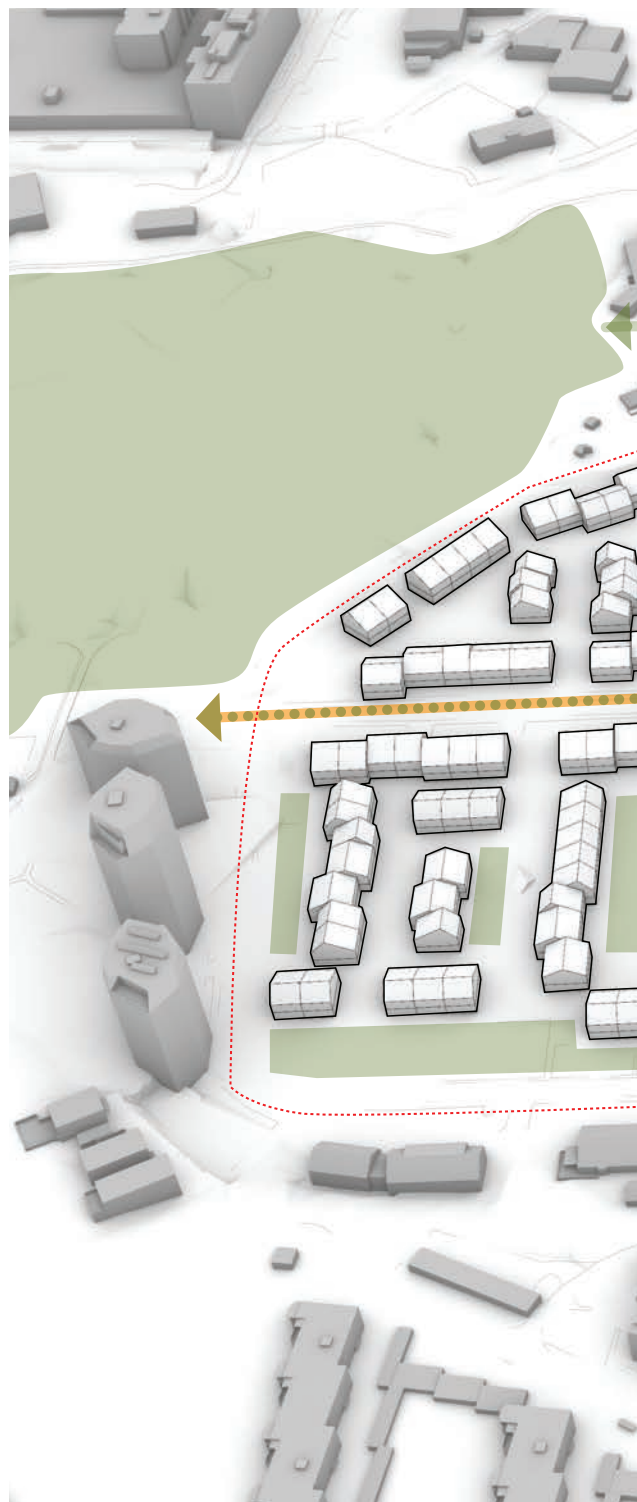
Aldersvennlighet: Minimum 50 % boliger for 65+ i nord og tett på lokalt nærsenter.

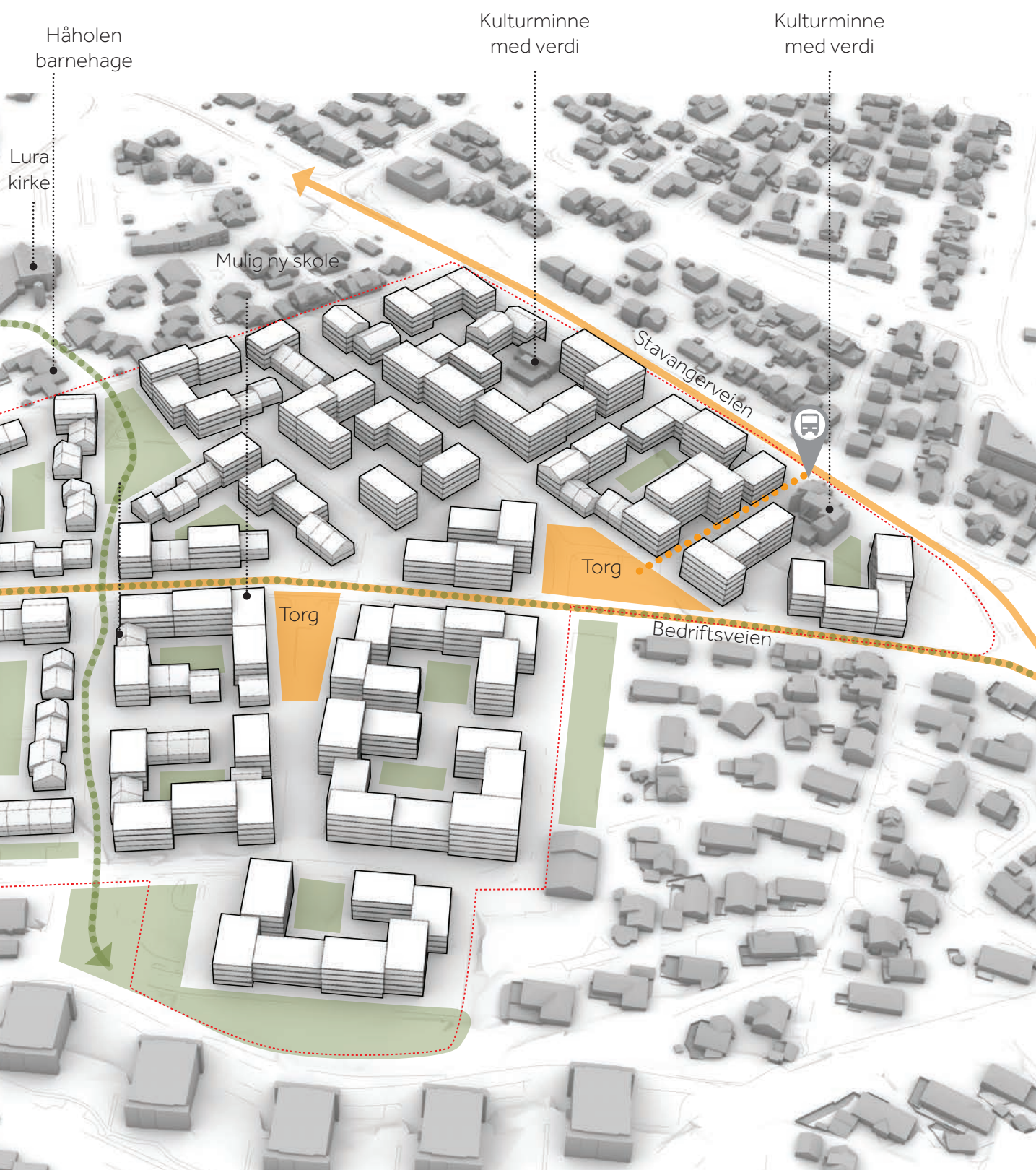


Fellesskapsløsninger: Min. 50 % av boligene skal tilhøre varierte delingskonsepter.



Pilot: Generasjonskvartalet, byhuset.





Lura sør: delområde 3

DAGENS SITUASJON

- Delområde med blandet formål, primært bolig.
- Delområdet har svært få blågrønne verdier, men har slike kvaliteter i nærheten.
- Regulert til bolig/tjenesteyting, barnehage og offentlig.
- Delområdet ligger innenfor gul støysone.
- Området ligger innenfor 1000 m avstand til fremtidig Lura stasjon, og det er kort avstand til regional bussvei i Stavangerveien.
- Området ligger innenfor satsningsområde i byutviklingsaksen for perioden 2019-2035
- Området ligger innenfor transformasjonsområder i regional plan med anbefalt områdeutnyttelse på 80-100 % (OU).

Eksisterende situasjon delområde 3 Lura sør

Areal delområde	36 120 m ²
Bebygd areal	16 170 m ²
% BYA	45 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	

Lura sør: delområde 3



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg delvis for fortetting til boligformål. Delområdet har en god del eksisterende boligbebyggelse som må vurderes for fortetting og/eller riving.
- Delområdet ligger vel innenfor influensområdet for fremtidig stasjon på Lura og regional bussvei, som argumenterer for boligformål.
- Utviklingen bør ses i sammenheng med Lura sør delområde 2 for eventuelle synergier.
- Det er en god del eksisterende boliger i delområdet, og som er argument for å se utviklingen av dette området skjer på mellomlang til lang sikt.
- Delområdet har god nærhet til barneskole.

Tetthet og identitet

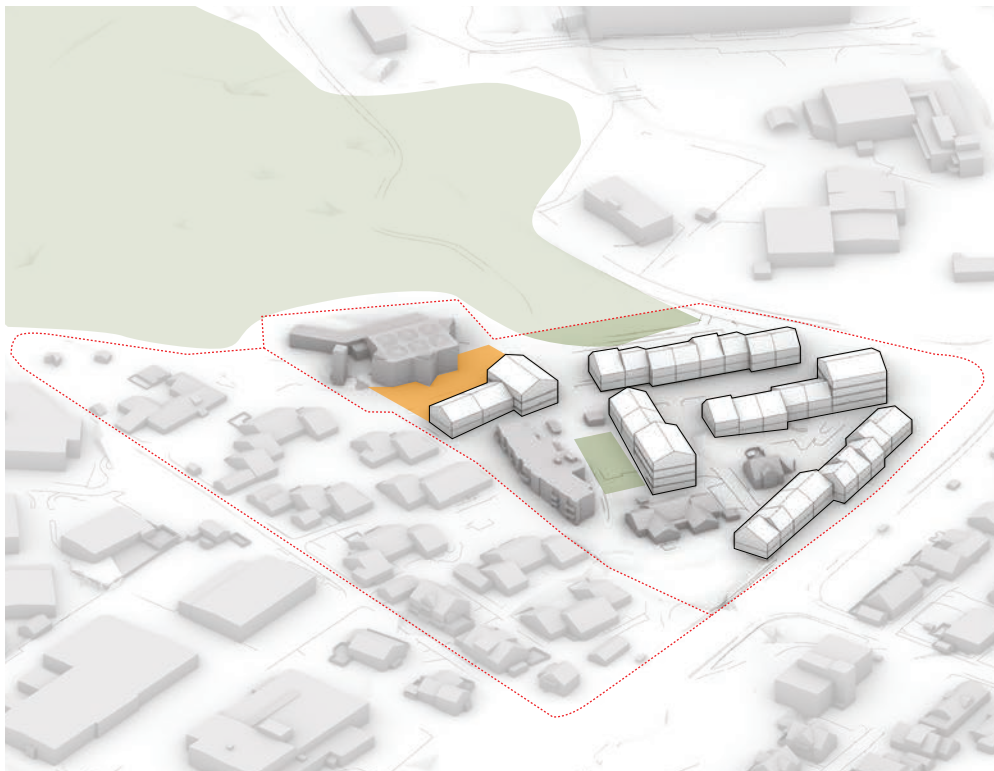
- **Grunnet avstand til fremtidig stasjon på Lura, regional bussvei, anbefales lav-tett bebyggelsesstruktur med en boligandel på 90 %.**
- Sonen nærmest Stavangerveien kan få høyest tetthet mens bebyggelsens høyder bør avstemmes mot fremtidig bebyggelse i Lura sør delområde 2 og mot småhusbebyggelsen på nordsiden av Stavangerveien.
- Det kan etableres et mindre torg/møteplass ved Lura kirke, og som samlingsplass for nabolaget, kanskje med en lekeplass.
- Parkeringen bør lokaliseres tett på adkomstvei og området bør være stort sett bilfritt.

Beboersammensetning

- Delområdet kan egne seg godt til barnefamilier, men på sikt når det er etablert ny sosial infrastruktur ifm. utvikling av delområdene tettere på Lura stasjon.
- Delområdet har også rimelig kort avstand til Lura nærsenter og Kvadrat kjøpesenter med daglige gjøremål som er argument for boliger for eldre.
- Delområdet bør tilby attraktive og varierte boliger, fra klassiske boliger i rekkehus og klyngehus, til nye boformer som kan styrke den sosiale bærekraften.

Anbefaling for regulering

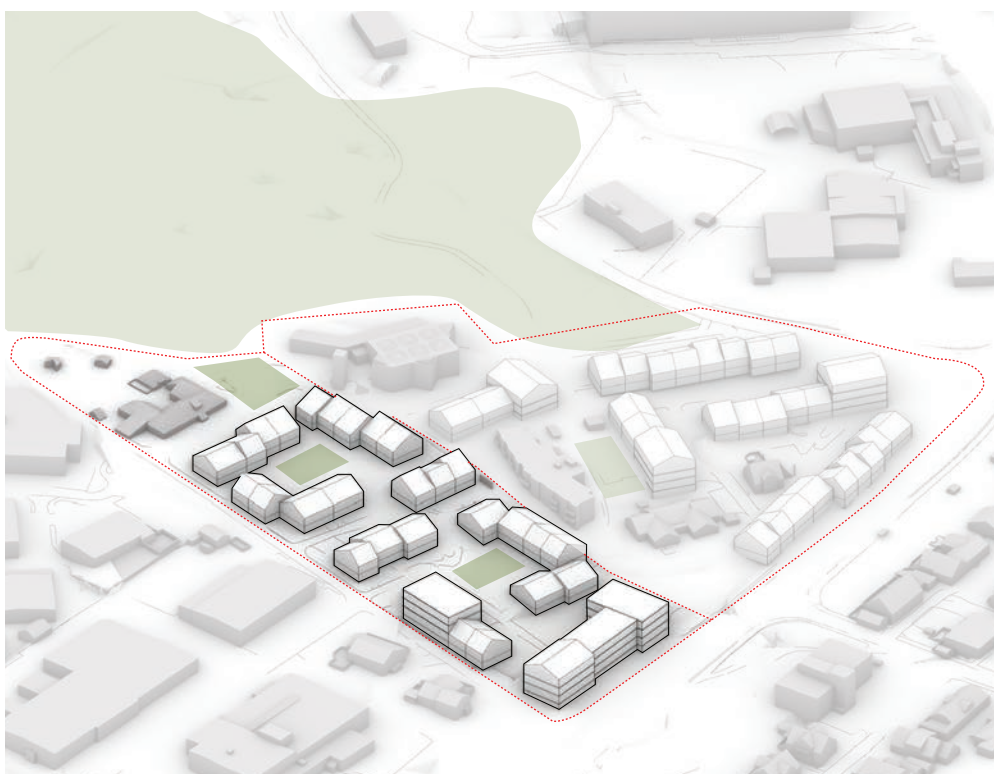
- Krever omregulering. Det anbefales områdeplan som ivaretar overordnede gode uteromskvaliteter og innpassing av eksisterende bebyggelse/kirke.
- Det bør etableres et torg ved kirken som naturlig møteplass, og som det kan etableres flere funksjoner til.
- Støy må utredes for boligformål.



FASE1 Lura sør delområde 3

Areal delområde 3.1	15 260 m ²
BRA	7 830 m ²
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	51%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	73
Antall personer (~x 2.15)	157



FASE2 Lura sør delområde 3

Areal delområde 3.2	20 860 m ²
BRA	9 760 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	47%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	117
Antall personer (~x 2.15)	252

Lura sør: delområde 3

MELLOMLANG SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET



Strukturende hovedgrep: Lav-tett bebyggelse med indre gårdsrom



Tyngdepunkt: Torg ved Lura kirke



Identitet: "Kobberbyen"



Destinasjonsverdi: Lura kirke



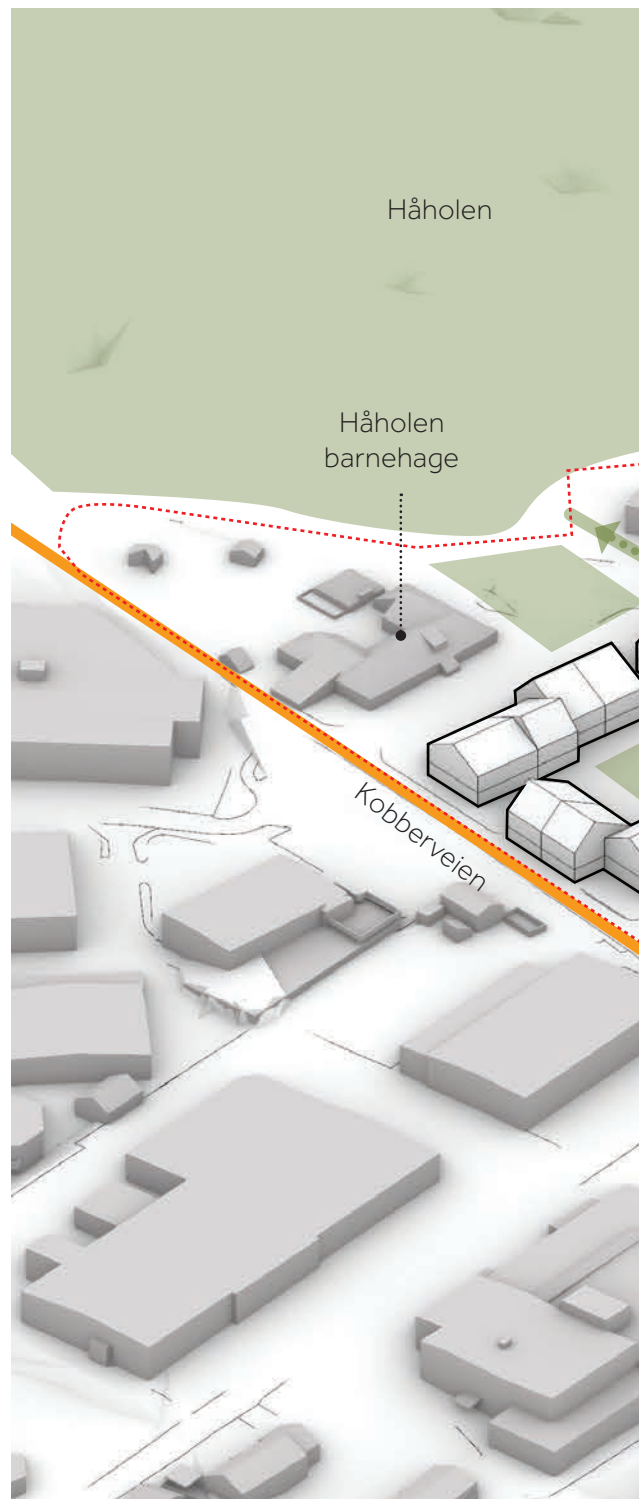
Parkering: Vurder bilfri sone med beboerparkering sentralt for å frigjøre areal for fortetting.

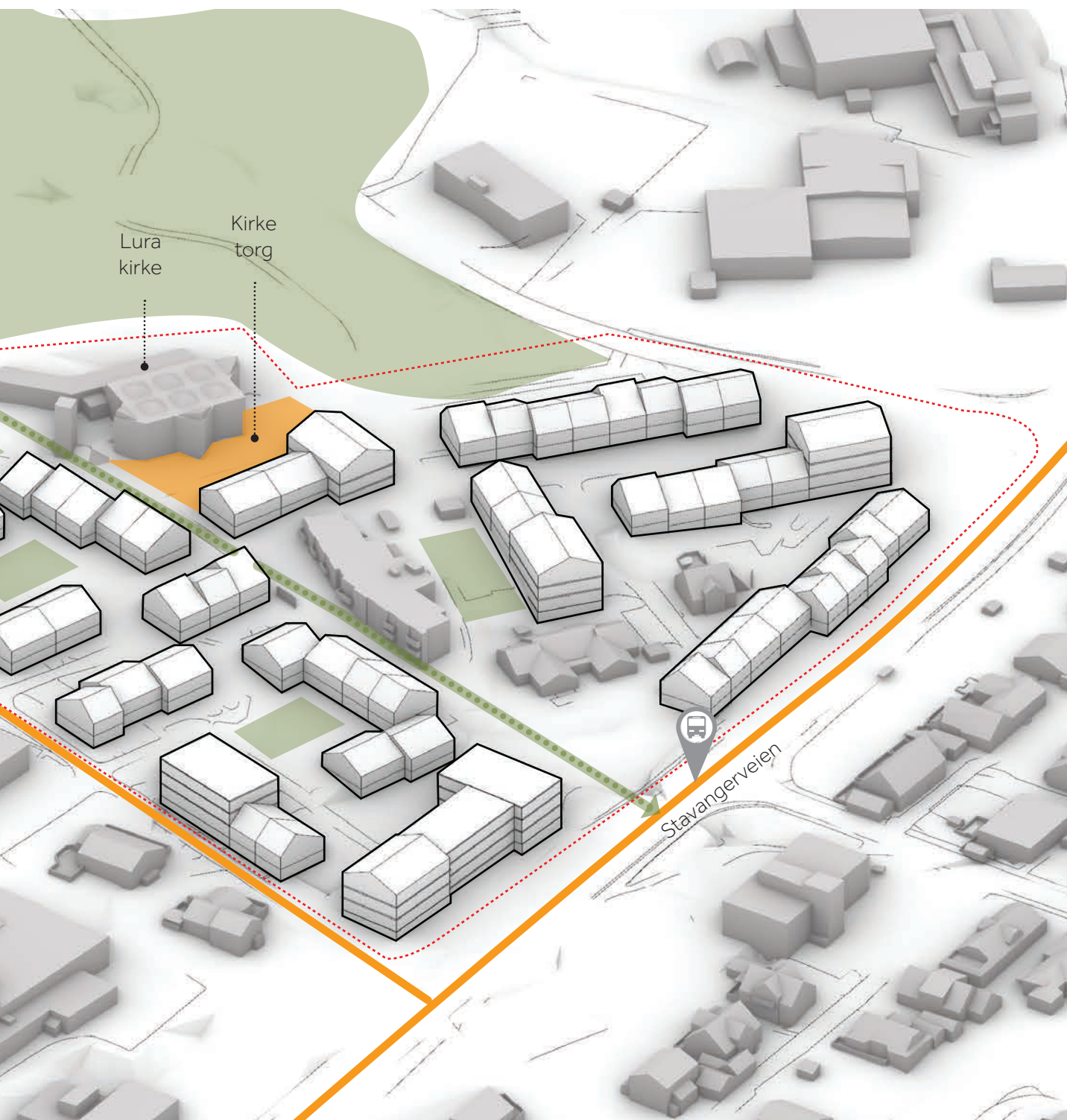


Viktige forbindelser: Grønn forbindelse mellom Håholen kollen og Stavangerveien



Aldersvennlighet: Tilrettelegges for barnefamilier, eldre 65+





Lura sør: delområde 4

DAGENS SITUASJON

- To mindre delområder med blandet formål ut mot Gamleveien og Stavangerveien, og som regnes som ett utviklingsområde.
- Delområdet har kort vei til sjøen og bademuligheter.
- Regulert til industri, herberge/bevertning, bensinstasjon, bolig og lek.
- Delområdet ligger delvis innenfor rød og gul støysone.
- Delområdet ligger innenfor fremtidig Lura stasjons nærområde (<300 m), og har god tilgang til hovedrute kollektiv i Gamleveien samt regional bussvei i Stavangerveien.
- Området ligger regnes som satsningsområde i byutviklingsaksen for perioden 2019–2035.
- Området ligger innenfor regionalt prioriterte utviklingssområder i regional plan med anbefalt områdeutnyttelse på 80–100 % (OU).

Eksisterende situasjon delområde 4 Lura sør

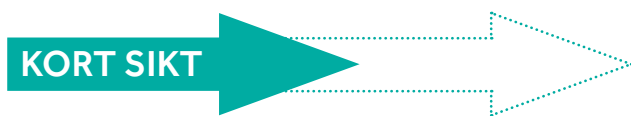
Areal delområde	33 140 m ²
Bebygd areal	16 920 m ²
% BYA	51 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Lura sør: delområde 4



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Lura sør delområdet 4 deles av Stavangerveien.
- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt til transformasjon til boligformål. Bakgrunnen er at delområdet ligger vel innenfor influensområdet for fremtidig stasjon på Lura og regional bussvei.
- Utviklingen må hensynta en fremtidig jernbanestasjon på Lura for å legge til rette for synergier og helhet i og om kring stasjonsområdet.
- Delområdet har god nærhet til barneskole.
- Noen av eksisterende bygninger i sydlig del av delområdet er interessante for innlemmeing i ny situasjon.

Tetthet og identitet

- Grunnet avstand til fremtidig stasjon på Lura, regional bussvei, anbefales bebyggesstruktur med leilighetsblokker og kvartaler med en boligandel på mellom 50-70%.
- Sonene nærmest knutepunktet kan få høyest tetthet mens bebyggelsens høyder bør avstemmes mot eksisterende omkringliggende boligområder.
- Parkeringen bør lokaliseres tett på adkomstvei og området bør være stort sett bilfritt.

Beboersammensetning

- Delområdet kan egne seg godt til boliger i en urban situasjon, gjerne boliger for førstegangsetablerere, studentboliger, og boliger for voksne uten barn samt eldre 65+.

Anbefaling for regulering

- Krever omregulering. Det anbefales områdeplan som ivaretar overordnede gode uteromskvaliteter og innpassing av eksisterende bebyggelse.
- Områdeplan må ses i sammenheng med en fremtidig stasjon på Lura.
- Støy fra Sandnes havn må utredes for boligformål i delområdet.
- Det bør vurderes om Gamleveien kan føres rett frem gjennom delområde 4 nord. Dette kan åpne opp for bilfri kobling og synergier mellom delområde 4 og delområde 1 (se illustrasjon neste side).



FASE1 Lura sør delområde 4

Areal delområde 4.1	20 600 m ²
BRA	31 500 m ²
Etasjer	6-10
Områdeutnyttelse (OU)	153%

Boligandel	50%
Antall boliger (~x 75 m ²)	210
Antall personer (~x 2.15)	452



FASE2 Lura sør delområde 4

Areal delområde 4.2	12 540 m ²
BRA	13 950 m ²
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	111%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	130
Antall personer (~x 2.15)	280

Lura sør: delområde 4

KORT SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET



Strukturende hovedgrep: Lura stasjon og kvartalbebyggelse med høy tetthet



Tyngdepunkt: Lura stasjon.



Identitet: "Den urbane byen"



Destinasjonsverdi: Lura stasjon



Parkering: Vurder bilfri sone, beboerparkering sentralt.



Viktige forbindelser: Kobling mellom fremtidig stasjonstorg og Roald Amundsens gate. Flytting av Gamleveien østover.

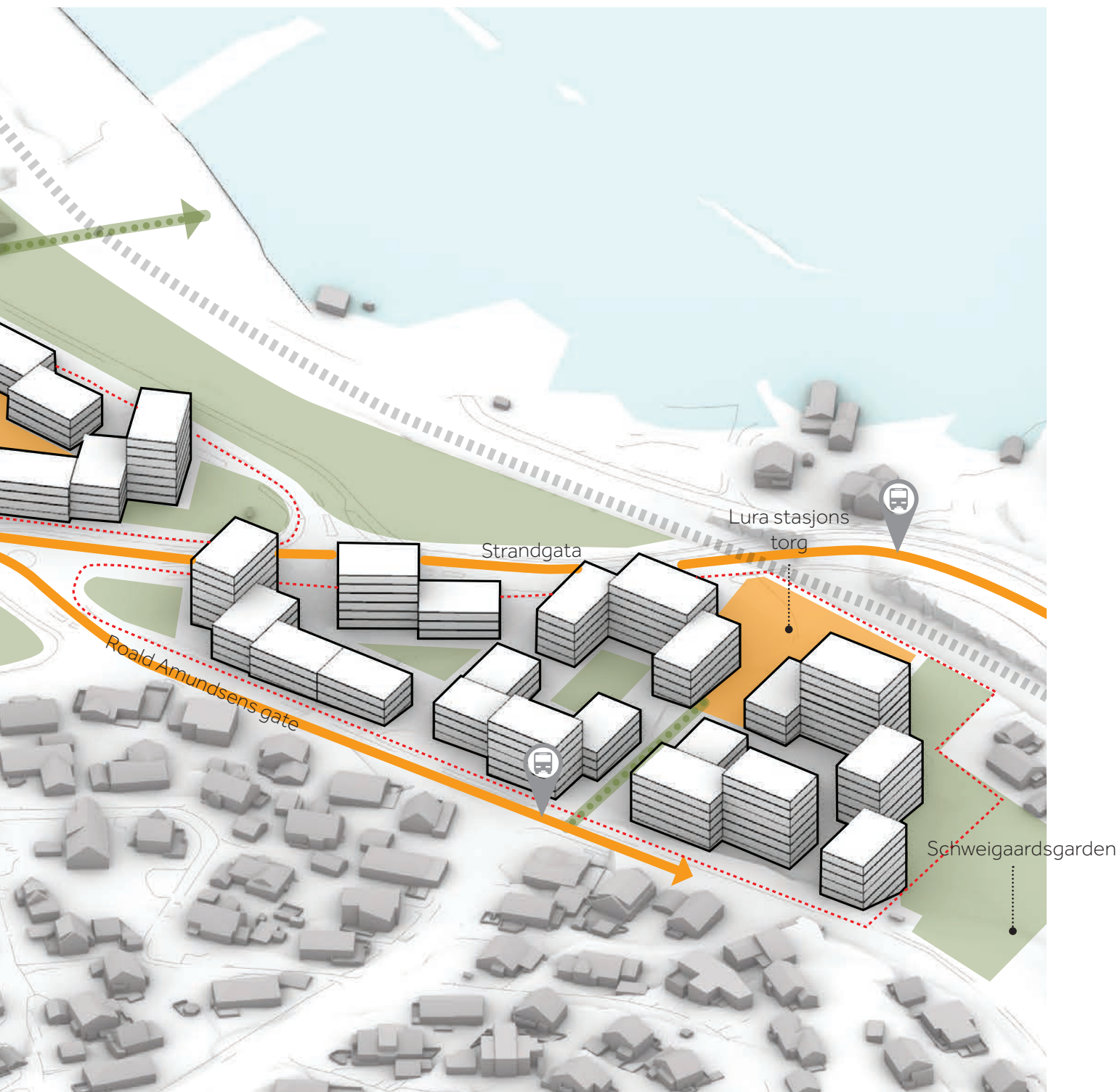


Aldersvennlighet: Tilrettelegges for unge i etableringsfasen, voksne uten barn og eldre 65+



Pilot: Nomade





Lura sør: delområde 5

DAGENS SITUASJON

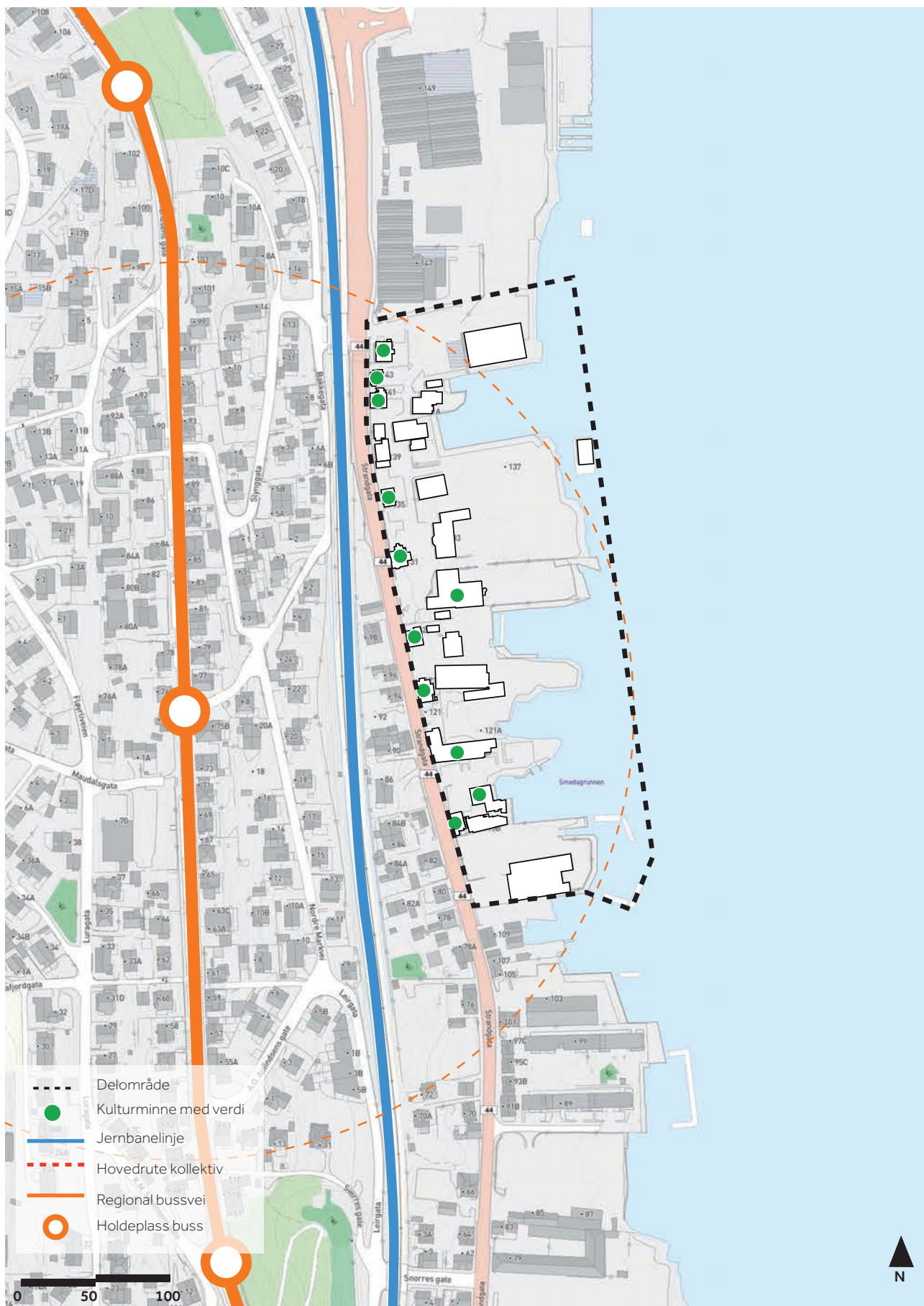
- Sjønært delområde med noe større lager/forretningslokaler med havn.
- Delområdet har kort vei til sjøen og bademuligheter.
- Regulert til forretning/kontor/industri.
- Området ligger innenfor hensynssone kulturmiljø.
- Delområdet ligger delvis innenfor rød og gul støysone.
- Delområdet ligger innenfor fremtidig Lura stasjons nærområde (<300 m), og har svært god tilgang til hovedrute kollektiv i Roald Amundsens gate samt regional bussvei i Strandgata.
- Området ligger innenfor prioritert byutviklingsakse for perioden 2019-2035.
- Området ligger innenfor regionalt prioriterte utviklingssområder i regional plan med anbefalt områdeutnyttelse på 80-100 % (OU).

Eksisterende situasjon delområde 5 Lura sør

Areal delområde	26 300 m ²
Bebygd areal	10 620 m ²
% BYA	40 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
	Fleksibilitet	
	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Lura sør: delområde 5



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon til boligformål. Bakgrunnen er at delområdet ligger vel innenfor influensområdet for fremtidig stasjon på Lura og regional bussvei, har god adkomst via Strandgata og god beliggenhet med nærhet til sjøen i et eksisterende kulturmiljø.
- Det er også store muligheter til å skape svært gode uteromskvaliteter og storbykvaliteter med nærheten til sjøen som identitet.
- For synergier og helhet bør utviklingen ses i sammenheng med Lura sør delområde 4, fremtidig stasjon på Lura og utviklingsområder syd for delområdet.
- Delområdet har en stor fordel i å ligge tett på sjøen, kvaliteten må tilgjengeliggjøres for flere enn de som bor der. Delområdet kan bli en destinasjon i regionen.

Tetthet og identitet

- **Grunnet avstand til fremtidig stasjon på Lura, regional bussvei og eksisterende verneverdier anbefales bebyggelsesstruktur med leilighetsblokker og lav-tett strukturer med boligandel på mellom 70-90 %.**
- Sonen nærmest fremtidig stasjon på Lura kan ha høyest tetthet, mens tettheten avtrappes sørover.
- Eksisterende kulturminner bør være organiserende for ny bebyggelse og møteplasser.
- Kulturmiljøet bør ses i sammenheng med god tosidighet for Strandgata og eksisterende boligbebyggelse langs jernbanen.
- Parkeringen bør skje i sentralt plassert p-hus og området bør være stort sett bilfritt.
- Utvikling av Luravika vil påvirke boligområdene

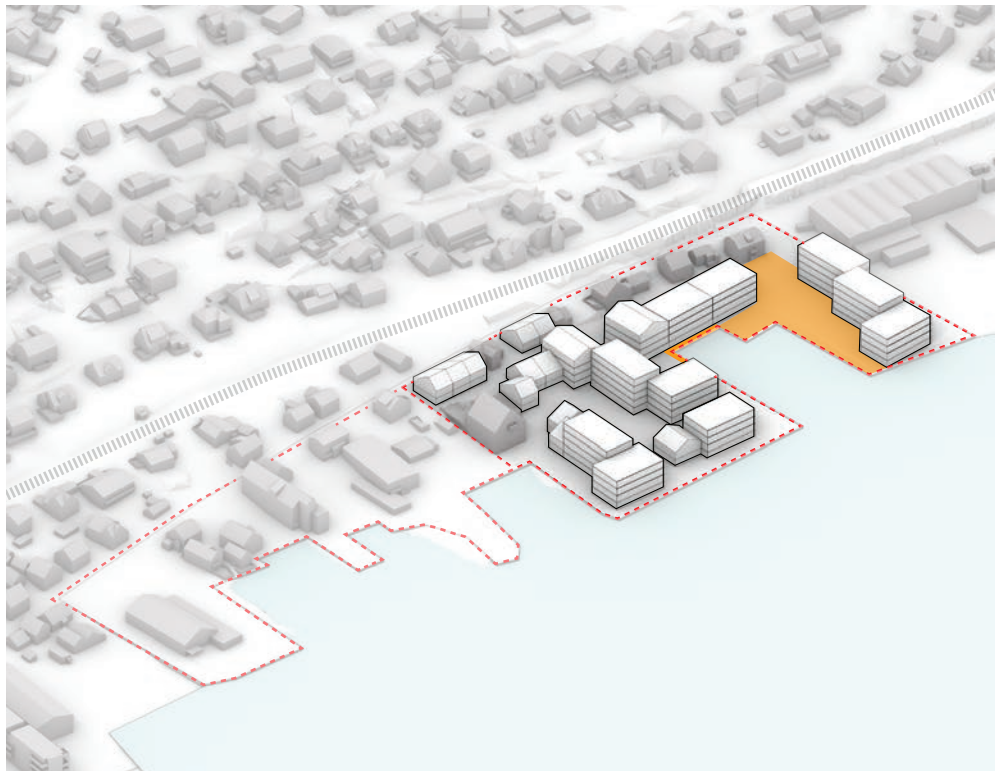
vest for Strandgata. Det må etableres siktlinjer og god kontakt med sjøen for den eksisterende bebyggelsen.

Beboersammensetning

- Delområdet egner seg godt for en urban sjønært boligmiljø støttet av formål som bevertning og kultur som fremhever kulturmiljøet og bidrar til en særlig identitet for delområdet.
- Egner seg godt for voksne uten barn og eldre 65 + dersom det etableres et heldekkende handelstilbud tett på delområdet (<300 m).

Anbefaling for regulering

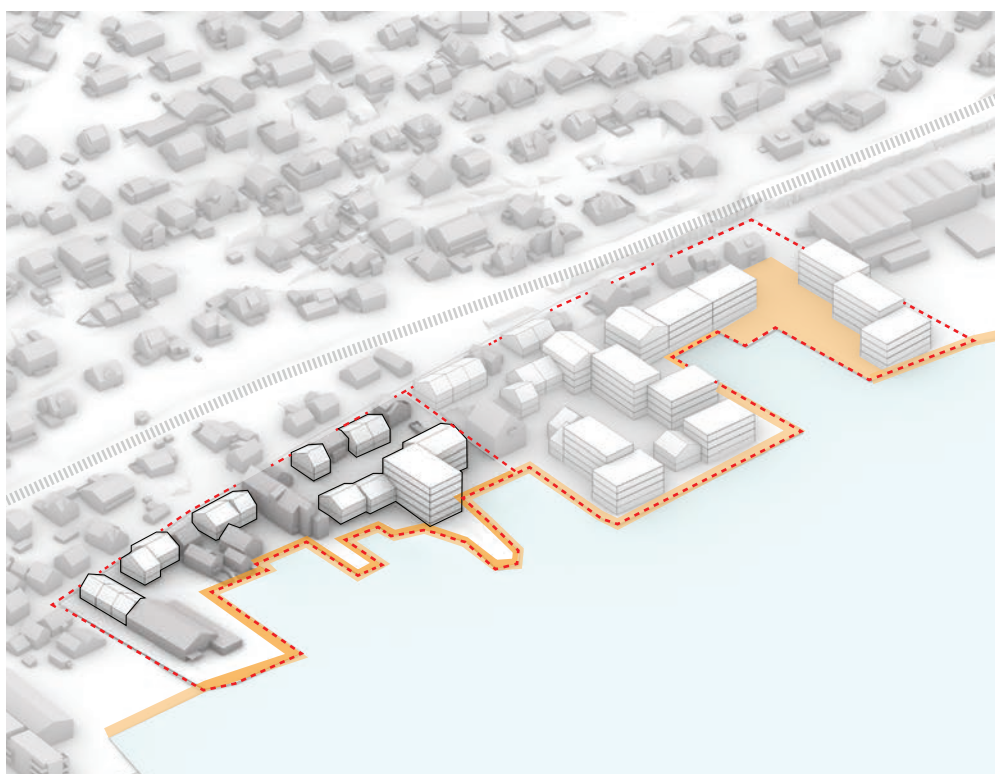
- Krever omregulering. Det anbefales områdeplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter og kulturmiljø.
- Innenfor samme områdeplan kan det også være aktuelt å stille krav om en eller flere detaljreguleringsplaner for å bedre følge opp kvalitetskrav fastsatt i en vedtatt områderegulering.
- Det bør legges føringer for volum, høyder, utforming slik at ny bebyggelse tilpasses eksisterende kulturmiljø.
- Det bør etterstrebes god tilgjengelighet for alle. Sjøfronten bør være del av en lengre promenade. Det bør legges inn et hyggelig bryggeanlegg som del av felles bekostet infrastruktur.
- Støy må utredes som del av regulering til boligformål.



FASE1 Lura sør delområde 5

Areal delområde 5.1	16 680 m ²
BRA	15 150 m ²
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	91%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	141
Antall personer (~x 2.15)	304



FASE2 Lura sør delområde 5

Areal delområde 5.2	9 620 m ²
BRA	5 430 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	56%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	65
Antall personer (~x 2.15)	140

Lura sør: delområde 5

KORT SIKT

KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Eksisterende kulturmiljø



Tyngdepunkt: Tilbaketrukket sentralt torg.



Identitet: "Bryggehusene"



Destinasjonsverdi: Revitalisert kulturmiljø i vannkanten



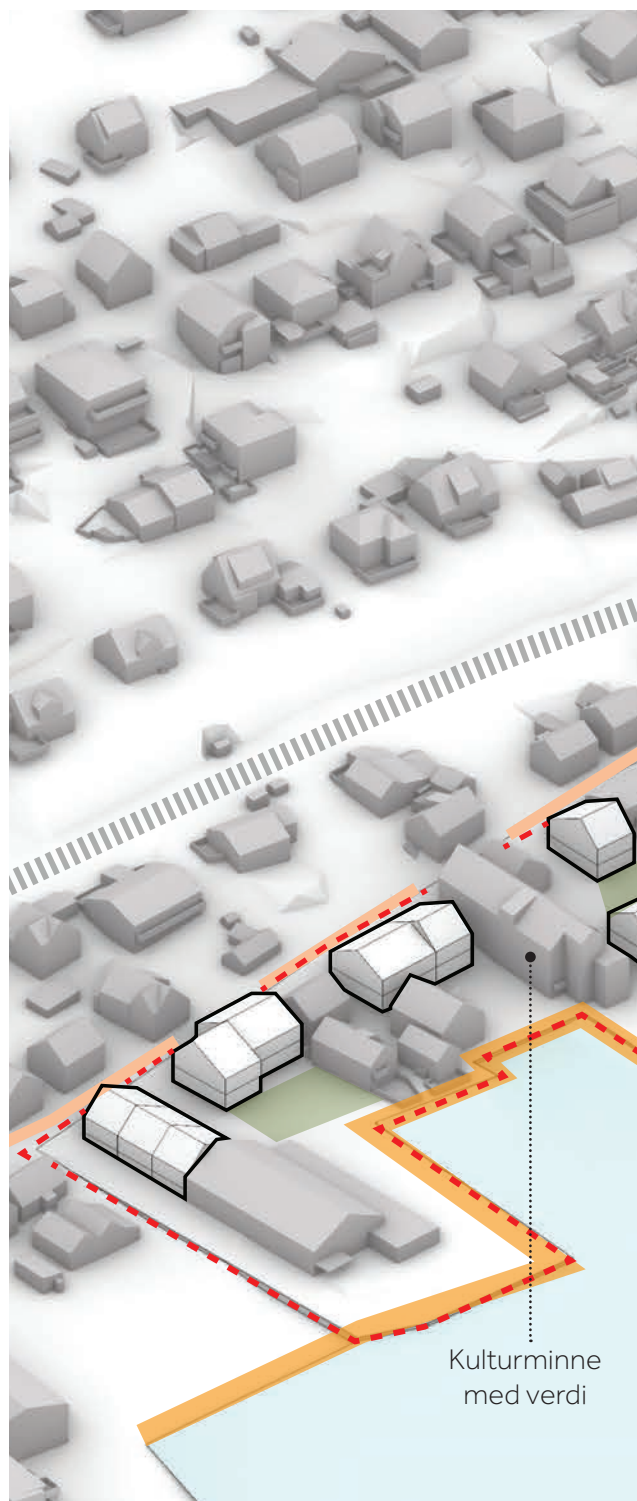
Visuell variasjon: Ny bebyggelse tilpasset eksisterende

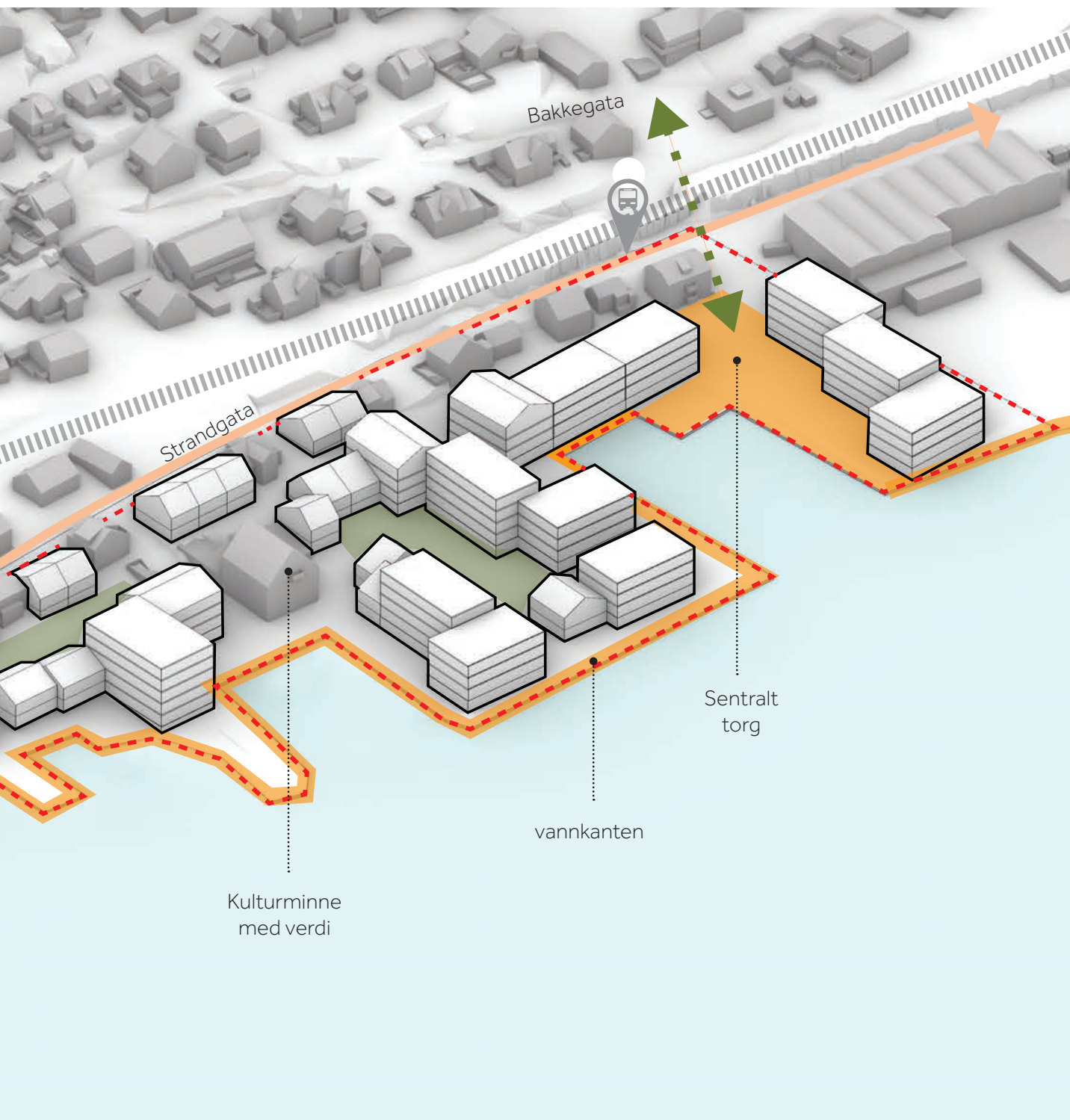


Parkering: Anbefales som bilfri sone og sentralisert beboerparkering.



Viktige forbindelser: Kobling under jernbanesporet mellom Strandgata og Bakkegata.





Sandnes øst: delområde 1

DAGENS SITUASJON

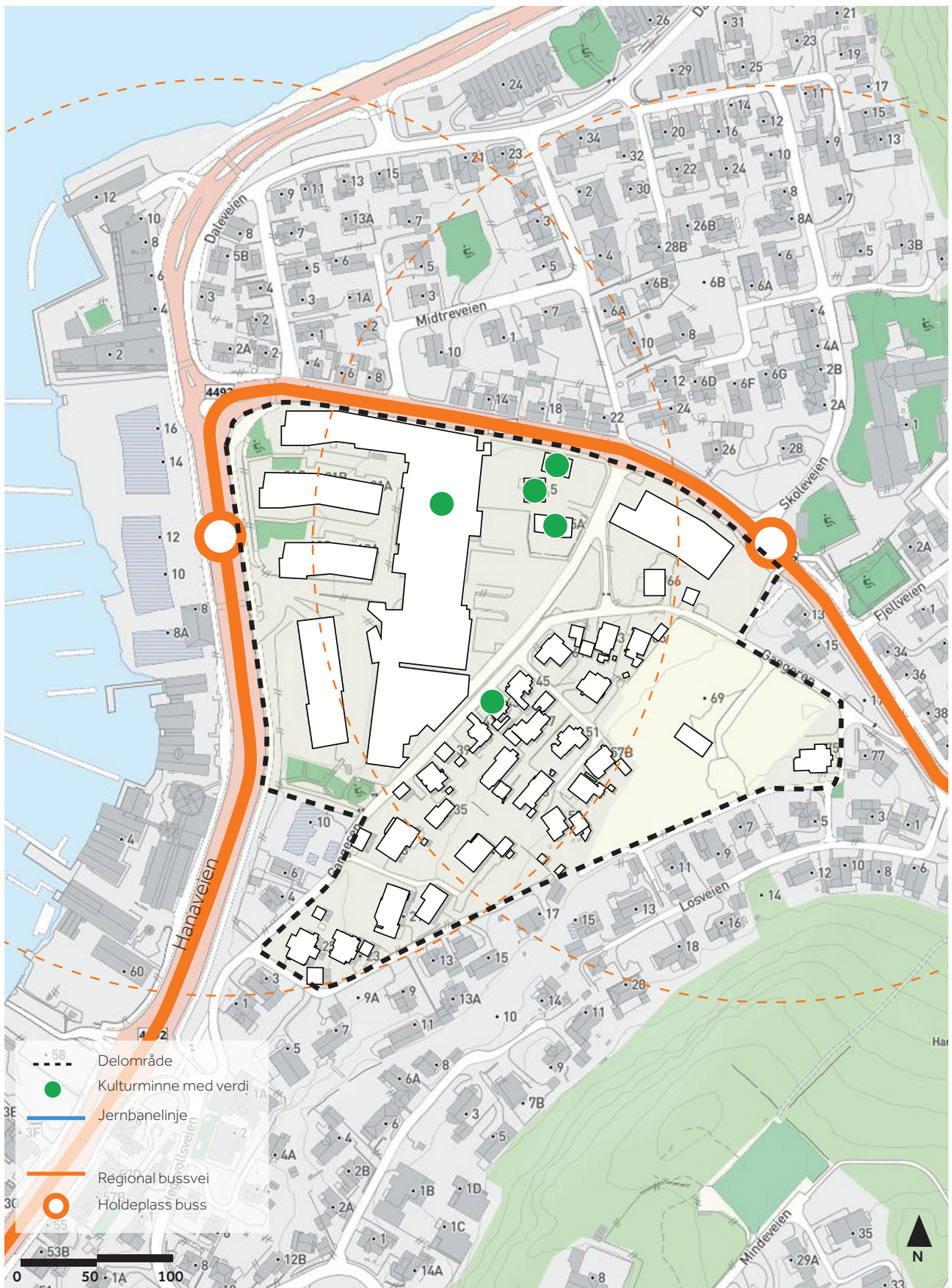
- Delområde med blandet formål en del eneboliger, nyere leilighetsbygg og kulturminner.
- Delområdet har kort vei til sjøen og andre turområder.
- Regulert til bolig, bolig/forretning, forretning/kontor, parkering og almennyttige formål. Deler av området har planer under utarbeidelse.
- Delområdet ligger i utkanten av Sandnes stasjons influensområde (>1000 m), men ligger tett på regional bussvei i Hanaveien og Skippergata.
- Området er definert som byutviklingsakse for perioden 2019-2035.
- Området ligger innenfor regionalt prioriterte utviklingssområder i regional plan med anbefalt områdeutnyttelse på 80-100 % (OU).

Eksisterende situasjon delområde 1 Sandnes øst

Areal delområde	45 850 m ²
Bebygd areal	32 100 m ²
% BYA	70 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Sandnes øst: delområde 1



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for **fortetting** til boligformål. Delområdet har en attraktiv beliggenhet i utkanten av sentrum med kort vei til regional bussvei, noe lenger vei til et godt handelstilbud og daglige gjøremål.
- Delområdet har en god del eksisterende boligbebyggelse og noen kulturminner.
- Fordi delområdet ligger i utkanten av influensområdet for Sandnes stasjon, bør det utvikles på sikt når sentrum er ferdig utviklet.

Tetthet og identitet

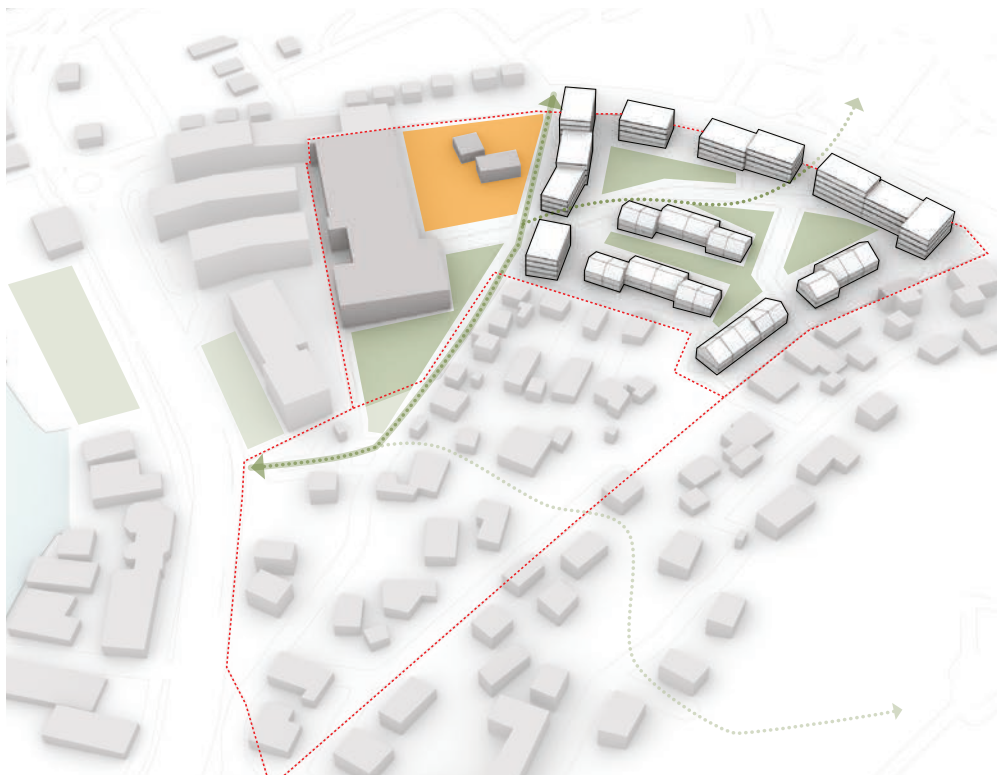
- **Delområdet har kort vei til regional bussvei og Sandnes sentrum derfor anbefales bebyggelsesstruktur med blokkbebyggelse med en boligandel på 70% og lav-tett struktur med en boligandel på 90%.** Tettheten/høyder må avstemmes mot eksisterende eneboligbebyggelse i øst.
- Organiseringen av området bør ses i sammenheng med ny leilighetsbebyggelse ut mot Gravarsvein
- Parkeringen bør skje i sentralt i p-hus og området bør være stort sett bilfritt.

Beboersammensetning

- Delområdet egner seg godt for barnefamilier og unge voksne i etableringsfasen. Det egner seg i mindre grad for eldre 65+. Det avhenger av fremtidig nærhet til daglige gjøremål utover nærbutikken som finnes i delområdet i dag.
- Delområdet bør tilby attraktive og varierte boliger, fra klassiske boliger i rekkehus og leilighetsblokker, til nye boformer som kan styrke den sosiale bærekraften.

Anbefaling for regulering

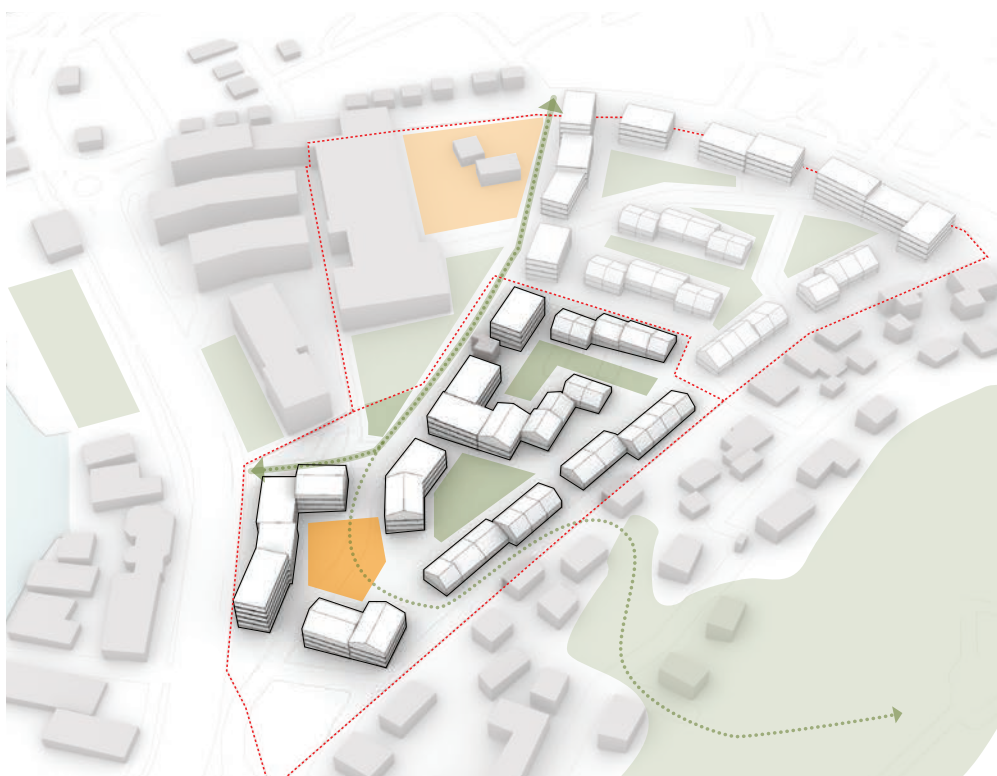
- Krever omregulering. Det anbefales områdeplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter og kulturminner.
- Dagens gate, Gangeren, kan bli strukturerende for ny områdeplan. Det bør etableres et sentralt torg (lokal møteplass) ved Gangeren, gjerne i forbindelse med kulturminner.



FASE 1 Sandnes Øst delområde 1

Areal delområde 1.1	22 160 m ²
BRA	12 990 m ²
Etasjer	4-6
% BRA	59%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	121
Antall personer (~x 2.15)	261



FASE 2 Sandnes Øst delområde 1

Areal delområde 1.2	23 690 m ²
BRA	20 910 m ²
Etasjer	2-4
% BRA	88%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	251
Antall personer (~x 2.15)	539

Sandnes øst: delområde 1

MELLOMLANG SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Gangeren gate, blokkbebyggelse og lavt-tett bebyggelse.

**Tyngdepunkt:**

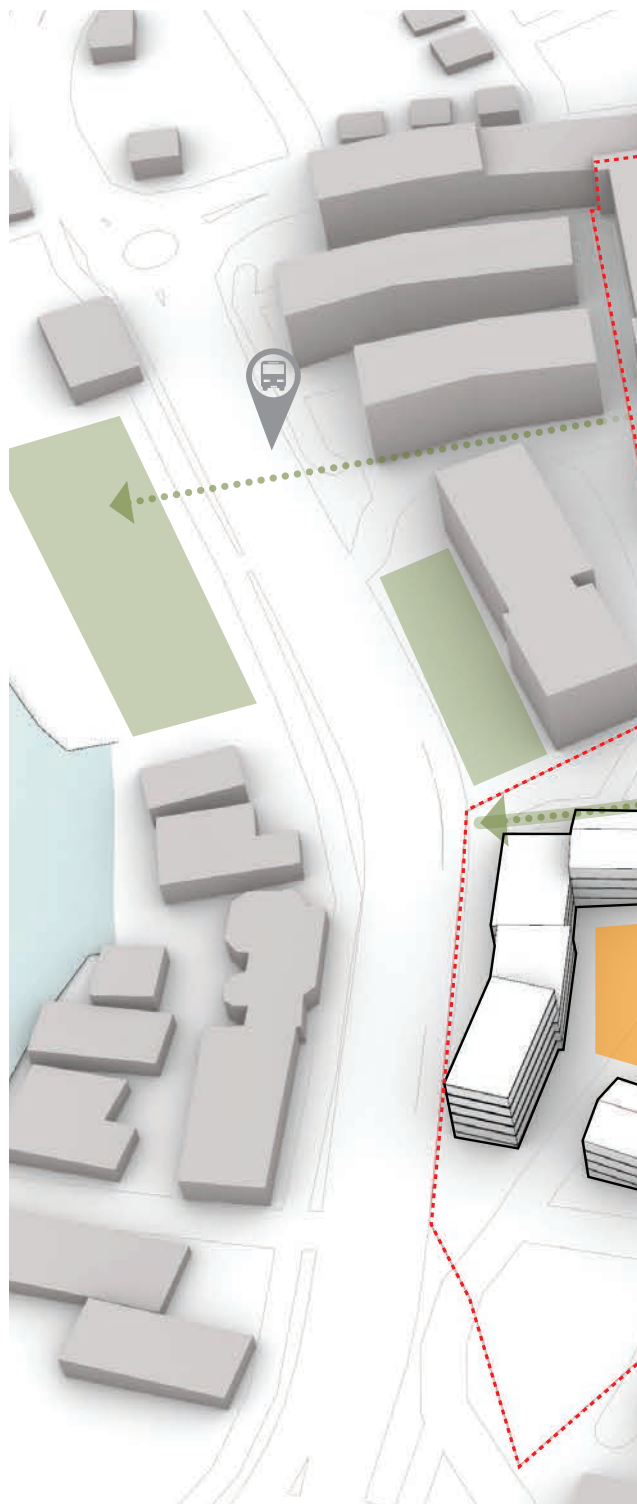
Sentralt punkt ved dagens kjøpesenter og kulturminner.

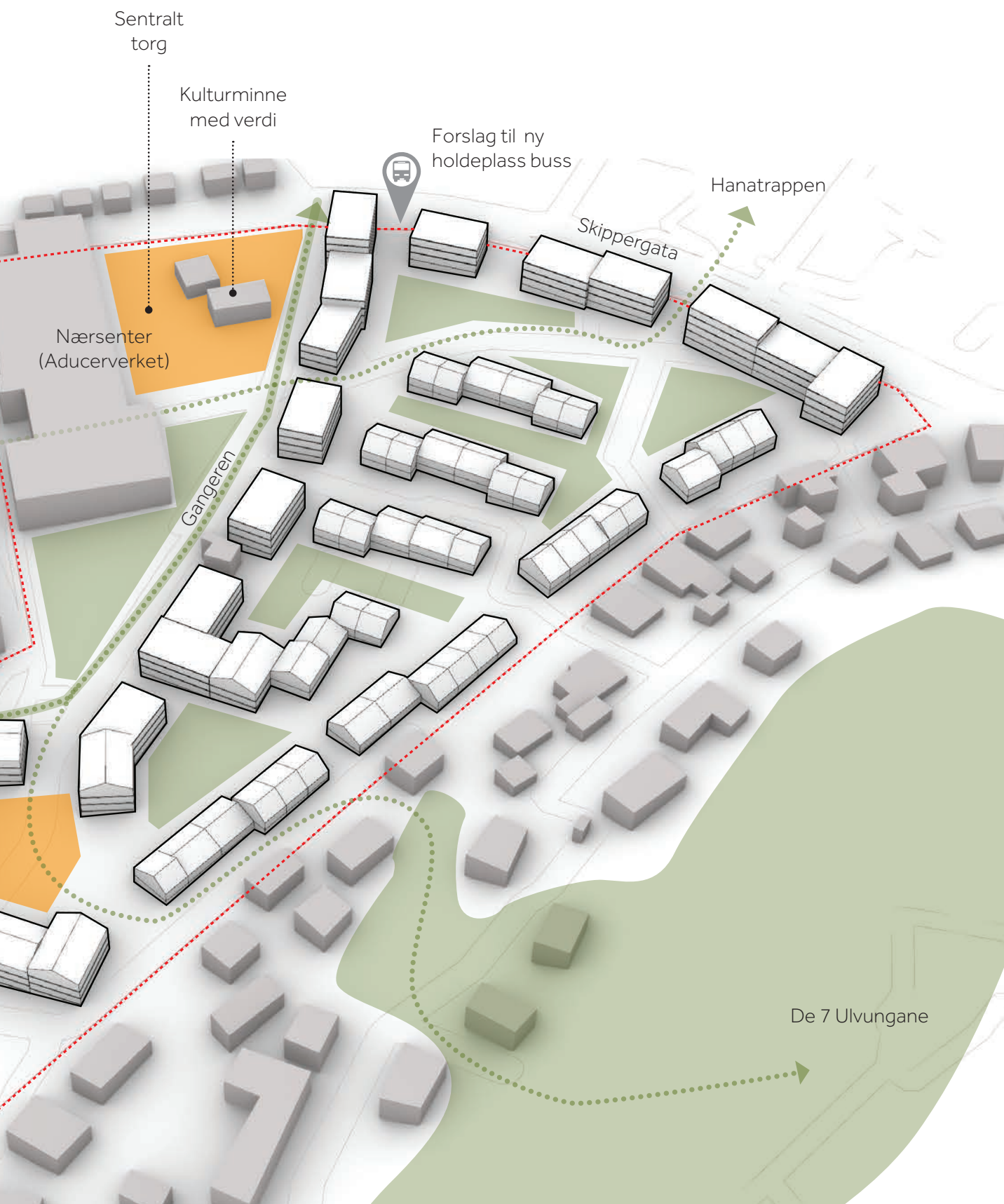
**Identitet:** "Aducerverket"**Destinasjonsverdi:** Nærsenter**Parkering:** Vurder bilfri sone og sentralisert beboerparkering.

Viktige forbindelser: Gangeren som adkomstgate til delområdet, samt tilknytning gangstier i nord og sør for Hanatrappen og De syv ulvungene.



Aldersvennlighet: Barnefamilier, unge voksne (eldre 65+)





Vatnekrossen: delområde 1

DAGENS SITUASJON

- Delområde med spredt bebyggelse, primært verksteder, arealkrevende virksomheter samt Sandnes baptistmenighet. Delområdet deles i to av Skippergata, men anbefales å ses som ett delområde i videre planlegging.
- Delområde har noe avstand til turområder, men grenser til jordbruksland.
- Regulert til forretning/kontor/industri, industri og almennyttige formål. Deler av området har planer under utarbeidelse.
- Delområdet ligger delvis gul støysone og delvis innenfor rød sone.
- Delområdet ligger utenfor Sandnes stasjons influensområde (>1000 m), men ligger tett på regional bussvei i Skippergata.
- Området ligger innenfor satsningsområdet i byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er vist som prioritert tettsted i regionalplanen (Hana).

Eksisterende situasjon del 1 Vatnekrossen

Areal delområde	27 020 m2
Bebygd areal	19 370 m2
% BYA	72 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Vatnekrossen: delområde 1



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon/fortetting til boligformål grunnet nærhet til regional bussvei og ønsket om å utvikle et lokalsenter på Hana som kan betjene Hana/Vatnekrossens boligområder.
- Delområdet underdeles i to soner av Skippergata.
- Det er også store potensialer i arealet som strekker seg mellom Sletteveien og Hanamyrveien opp til Hanahallen og Hana skole. En utvikling kan se på hvordan disse arealene kan kobles tettere sammen så det skapes et samvirke.

Tetthet og identitet

- **Det anbefales blokkbebyggelse med en boligandel på 70 %. Bakgrunnen er behovet for å etablere et tydelig lokalsenter med et godt handelstilbud. Delområdet vil dermed fungere som et tyngdepunkt i nærmiljøet og kan få en høyere tetthet.**
- Tettheten må avstemmes mot eksisterende boligområder.
- Delområdet bør utvikles med arealer for heldekkende handelstilbud som dagligvarer, post, apotek etc. Dette kan samlokaliseres med annen tjenesteyting i delbydelen og nye boliger.
- Organiseringen av området bør ses i sammenheng med viktige gå- og sykleruter til områdets to skoler og barnehager, og egnet lokalisering for holdeplass buss.
- Skippergata har en forholdsvis lav ÅDT (8500). Det bør vurderes om deler av gata kan få lavere hastighet, mer bymessig beplantning og materialbruk, markerte overganger i belegning og lysregulering. Dette kan bidra til å

skape en større stedsfølelse på Hana og binde delområdets to soner tettere sammen.

Beboersammensetning

- Delområdet er omkranset av store eneboligområder. Delområdet kan med fordel utvikles med leiligheter for unge voksne i etableringsfasen og unge voksne uten barn som kan sykle og gå til ulike målpunkter i byen.
- Delområdet vil også kunne egne seg for eldre 65+ som kan nyte godt av å bo tett på lokalsenteret med kort vei til daglige gjøremål og holdeplass for buss.

Anbefaling for regulering

- Krever omregulering. Det anbefales detaljreguleringsplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter.
- Dagens gate, Sletteveien kan bidra til å strukturere området. Det kan etableres et bydelstorg i krysset Sletteveien/Skippergata, hvor det også vil være naturlig med god og trygg kryssing over Skippergata.
- Støy må utredes for boligformål.



FASE1 Vatnekrossen delområde 1

Areal delområde 1.1	15 390 m ²
BRA	18 350 m ²
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	119%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	171
Antall personer (~x 2.15)	368



FASE2 Vatnekrossen delområde 1

Areal delområde 1.2	11 630 m ²
BRA	9 380 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	81%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	113
Antall personer (~x 2.15)	242

Vatnekrossen: delområde 1

KORT SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Torg ved krysset Sletteveien/Skippergata. Høyest tetthet ved sentralt torg.

**Tyngdepunkt:** Bydelstorg**Identitet:** "Hanasenteret"**Destinasjonsverdi:** Lokalsenter

Visuell variasjon: Ny bebyggelse skal kontrastere omkringliggende eneboligområder.



Parkering: Vurder bilfri sone og lav parkeringsdekning jf. beboersammensetning.



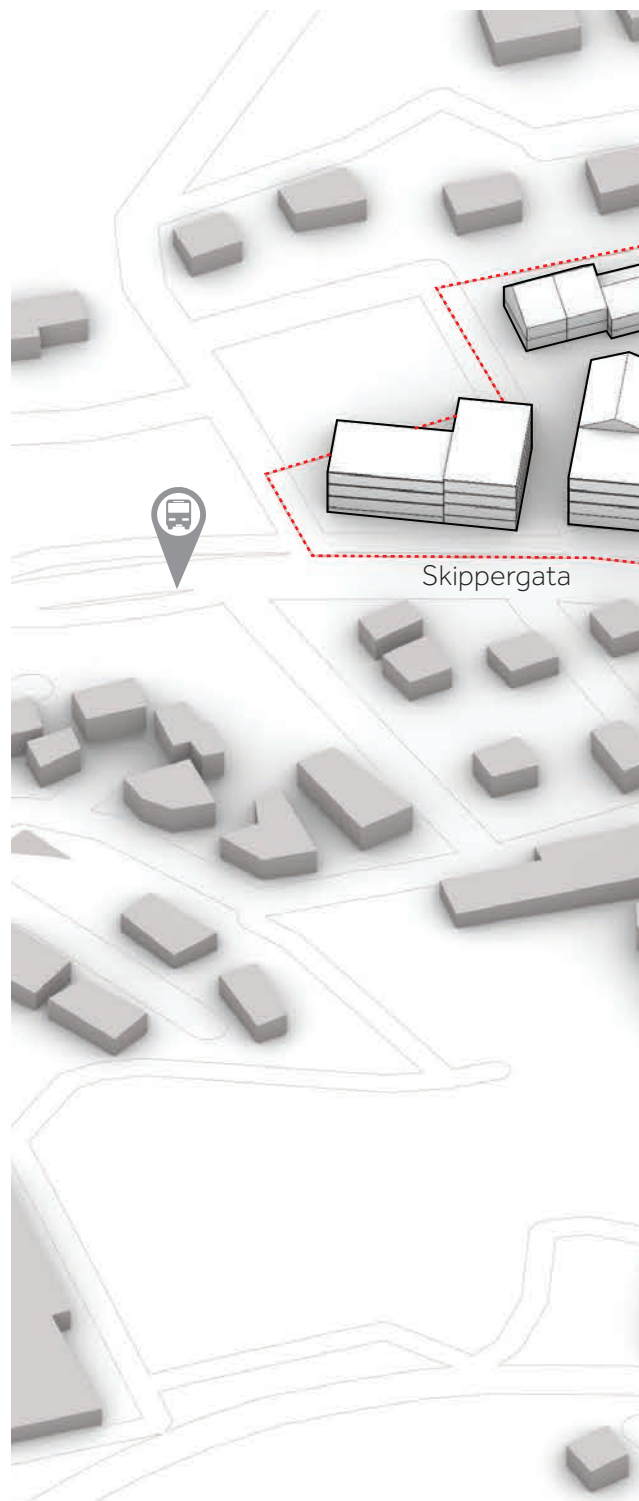
Viktige forbindelser: Forbindelsen Sletteveien og Sigurd Skalds vei som gir en trygg kryssing over Skippergata.

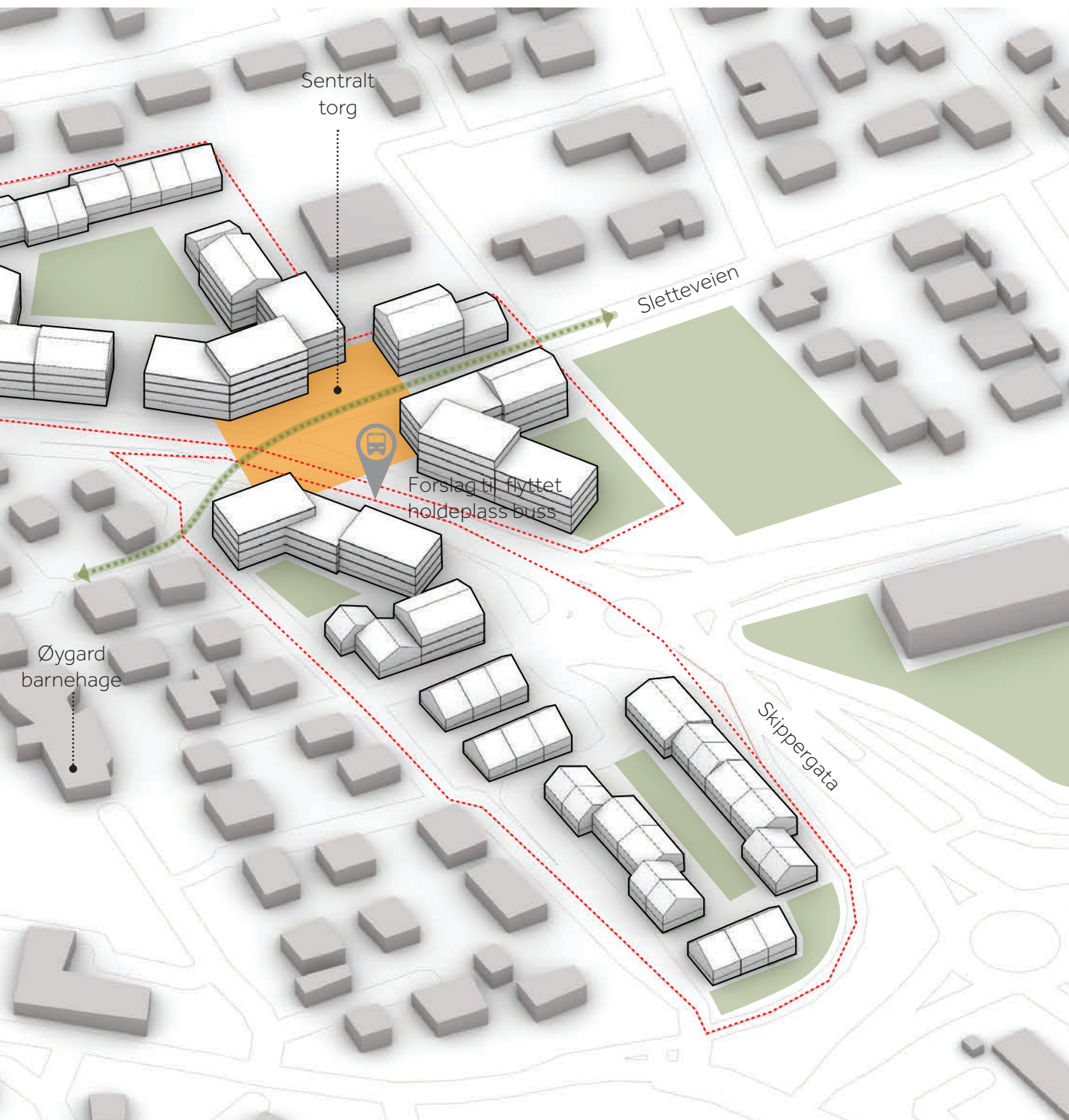


Aldersvennlighet: Unge voksne og eldre 65+.



Pilot: Byhuset





Sentrum sør: delområde 1

DAGENS SITUASJON

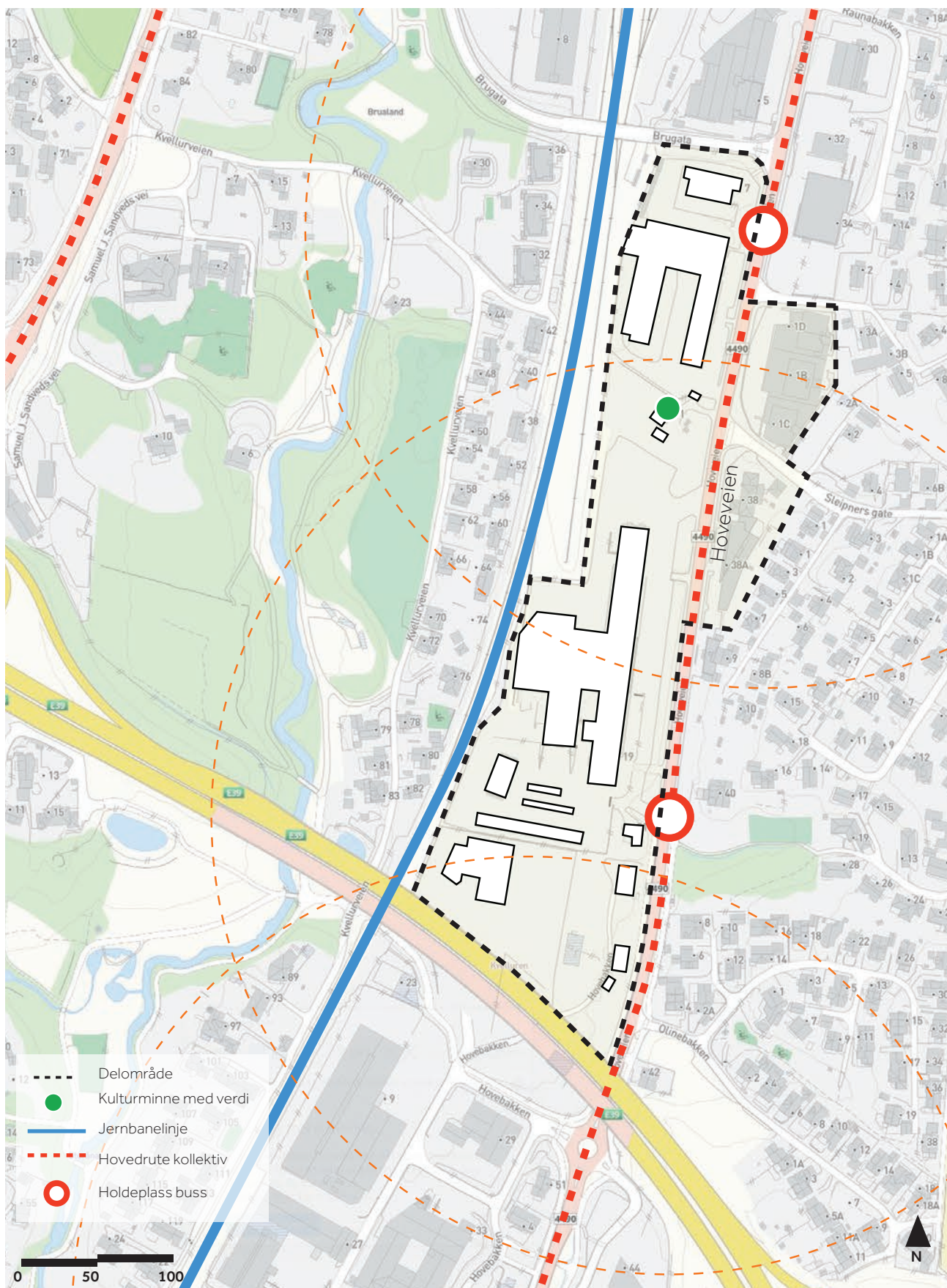
- Delområde med spredt bebyggelse, primært arealkrevende virksomheter.
- Delområdet har noe bevaringsverdig vegetasjon i tilknytning til kulturminne, og kort avstand til naturområder i vest (Storåna).
- Regulert til kontor/industri og bolig.
- Delområdet ligger delvis gul støysone og delvis innenfor rød sone.
- Området er spesielt støyutsatt langs med E39.
- Delområdet ligger innenfor Skeiane stasjons nærområde (<1000 m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Området ligger utenfor byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er utenfor prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 1 Sentrum sør

Areal delområde	72 280 m ²
Bebygd areal	5 900 m ²
% BYA	8 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Sentrum sør: delområde 1



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon på mellomlang sikt. Årsaken er at delområdet ligger mindre sentralt ift. jernbanestasjoner og regional bussvei enn for eksempel delområder på Ganddal og Lura. De mer sentrale delområdene bør utvikles før dette delområdet utløses for utvikling.
- En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Det anbefales at delområdet vurderes for boligformål grunnet nærhet til Skeiane stasjon.
- Delområdet vil ha forholdsvis kort vei til Sandnes sentrum (ca. 1 km).
- Området har en forholdsvis enkel grunneierstruktur.
- Det er godt med skoler i nærområdet og Storåna/Sandved turområde i umiddelbar nærhet.

Tetthet og identitet

- **Grunnet avstand til Skeiane togstasjon samt eksisterende tetthet i tilgrensende områder, anbefales en kvartalstruktur med miks av blokkbebyggelse og lav-tett bebyggelse. Tettheten avtrappes sydover.**
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon. Det bør etableres tett kvartalstruktur som ordner delområdet.
- ÅDT for Hoveveien er 4700 (2019) som er forholdsvis lavt. Ny bebyggelse bør ligge tett på Hoveveien for å skape en mer bymessig situasjon.
- De bør vurderes om det Kvellurveien og Sleipners gate kan forbindes over jernbanesporene slik at det historiske veiløpet kan gjenetableres. Det vil også gi en funksjonell forbindelse til turområdet i

Sandved park. Hovedbygningen på det tidligere gårdsbruket, Samslåttan, samt det historiske veifaret kan være strukturerende for ny bebyggelse og møteplasser.

- Det er per i dag en leilighetsblokk nord i delområdet. Det må vurderes om blokken har rehabiliteringsverdi på sikt. Dersom den kan bevares på lang sikt kan den være anvisende for høyder for ny bebyggelse (se illustrasjoner).

Beboersammensetning

- Delområdet ligger omkranset av store eneboligområder. Det bør etableres en mer tett bystruktur, gjerne med et lite nærsenter ut mot Hoveveien. Det kan legge til rette for boliger for eldre samt unge voksne som vil bo rimelig sentralt, med kort vei til daglige gjøremål.
- Delområdet egner seg også godt til leilighetsbygg myntet på profesjonelt utleie, ref. boformkatalogen og boformen "Byhuset".
- Delområdet bør tilby attraktive og varierte boliger. Kommunen bør legge føringer for boligmiksen og fellesskapsløsninger for å oppnå mangfold. Kommunen bør vurdere strategisk tomtekjøp for etablering av sosial infrastruktur og bo-piloter.

Anbefaling for regulering

- Krever omregulering. Anbefales områdeplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter og sosial infrastruktur. En slik plan kan evt. også gjelde sentrum sør delområde 2.
- Det er fare for liten grad av variasjon i bebyggelse og arkitektur. Det bør legges føringer for variasjon i en områdeplan.
- Støy må utredes for boligformål.



FASE1 Sentrum sør delområde 1

Areal delområde 1.1	39 980 m ²
BRA	44 730 m ²
Etasjer	6-10
Områdeutnyttelse (OU)	112%

Boligandel	70%
Antall boliger (~x 75 m ²)	417
Antall personer (~x 2.15)	898



FASE2 Sentrum sør delområde 1

Areal delområde 1.2	32 300 m ²
BRA	15 590 m ²
Etasjer	4-6
Områdeutnyttelse (OU)	48%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	187
Antall personer (~x 2.15)	402

Sentrum sør: delområde 1

MELLOMLANG SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Ny forbindelse Kvellurveien og Sleipners gate med sentralt torg og kvartalstruktur.



Tyngdepunkt: Sentralt i krysset Sleipners gate/Hoveveien.



Identitet: "Jernbanebyen"



Destinasjonsverdi: Nærsenter



Visuell variasjon: Ny blokkbebyggelse som kontrast til omkringliggende eneboligområder.



Parkering: Vurder bilfri sone og parkering sentralt i p-hus.

**Viktige forbindelser:**

Gjenetablering av det historiske veifaret som gir tilkomst til Sandvedparken.



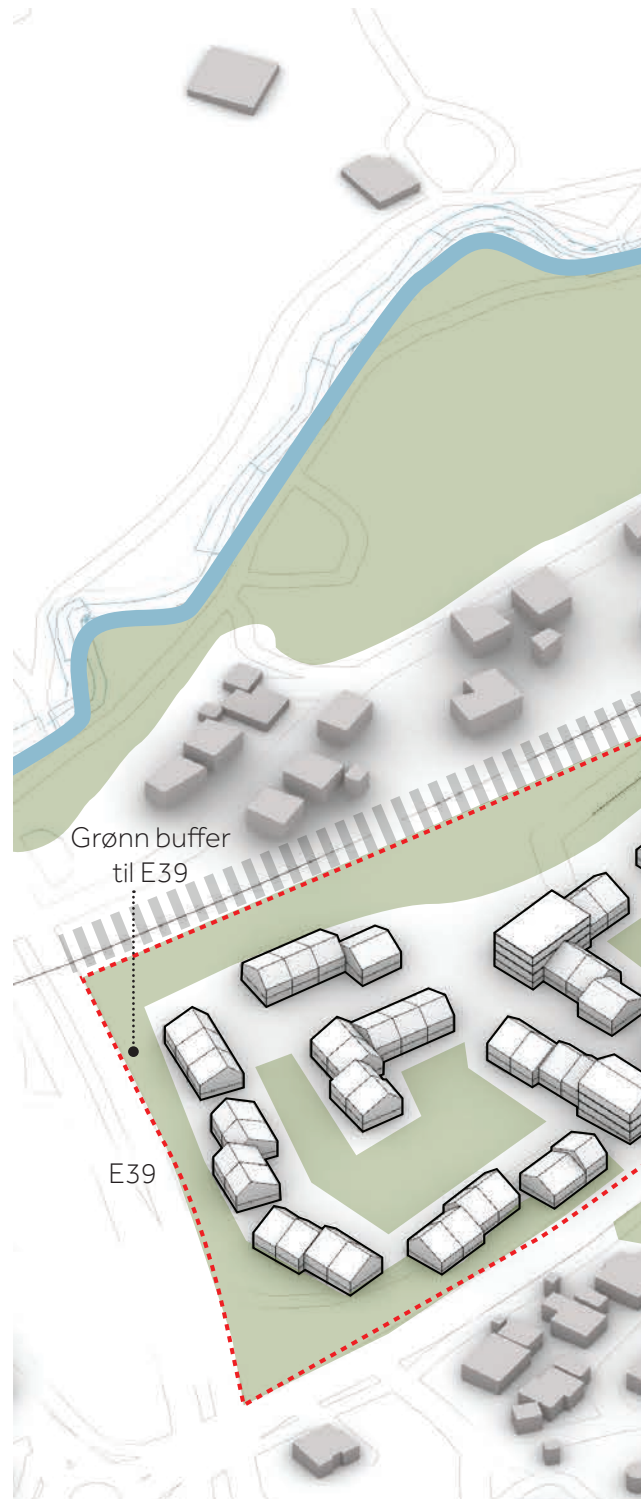
Aldersvennlighet: Unge voksne uten barn, voksne og eldre 65+.

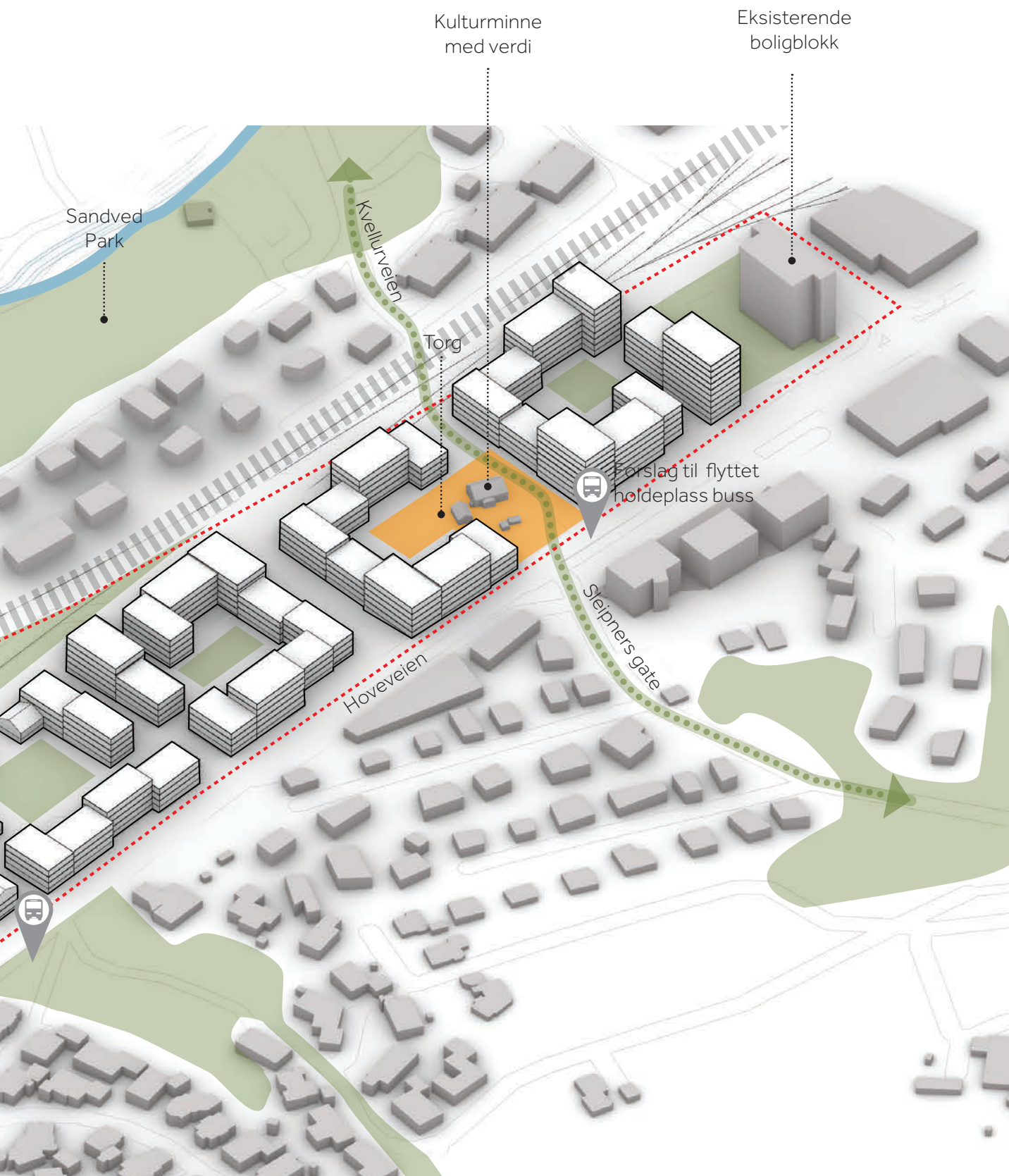


Fellesskapsløsninger: Varierte fellesskapsløsninger per kvartal for variasjon.



Pilot: Byhuset





Sentrum sør: delområde 2

DAGENS SITUASJON

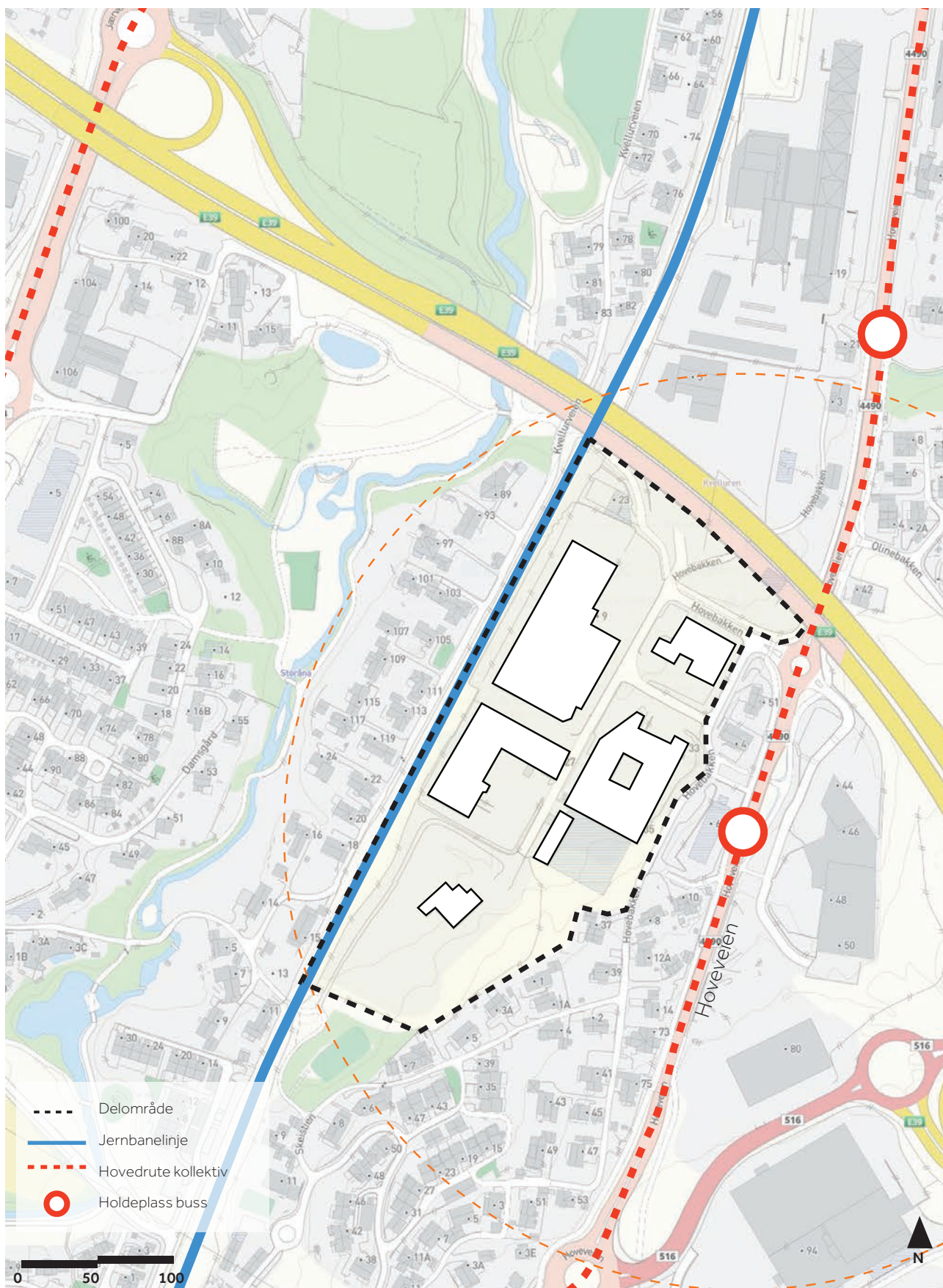
- Delområde med spredt bebyggelse, primært arealkrevende bilforretninger.
- Delområdet har få blågrønne verdier, men har kort avstand til naturområdet Storåna i vest.
- Regulert til kontor/industri og industri.
- Delområdet ligger delvis gul støysone og delvis innenfor rød sone.
- Området er spesielt støyutsatt langs med E39.
- Delområdet ligger utenfor Skeiane stasjons influensområde (>1000 m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Området ligger utenfor byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er utenfor prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 2 Sentrum sør

Areal delområde	59 590 m ²
Bebygd areal	5 900 m ²
% BYA	10 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Sentrum sør: delområde 2



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon på mellomlang sikt. Årsaken er at delområdet ligger mindre sentralt ift. jernbanestasjoner og regional bussvei enn for eksempel delområder på Ganddal og Lura. De mer sentrale delområdene bør utvikles før dette delområdet utløses for utvikling.
- En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Området har en forholdsvis enkel grunneierstruktur.
- Det er godt med skoler i nærområdet og Storåna turområde i umiddelbar nærhet.

Tetthet og identitet

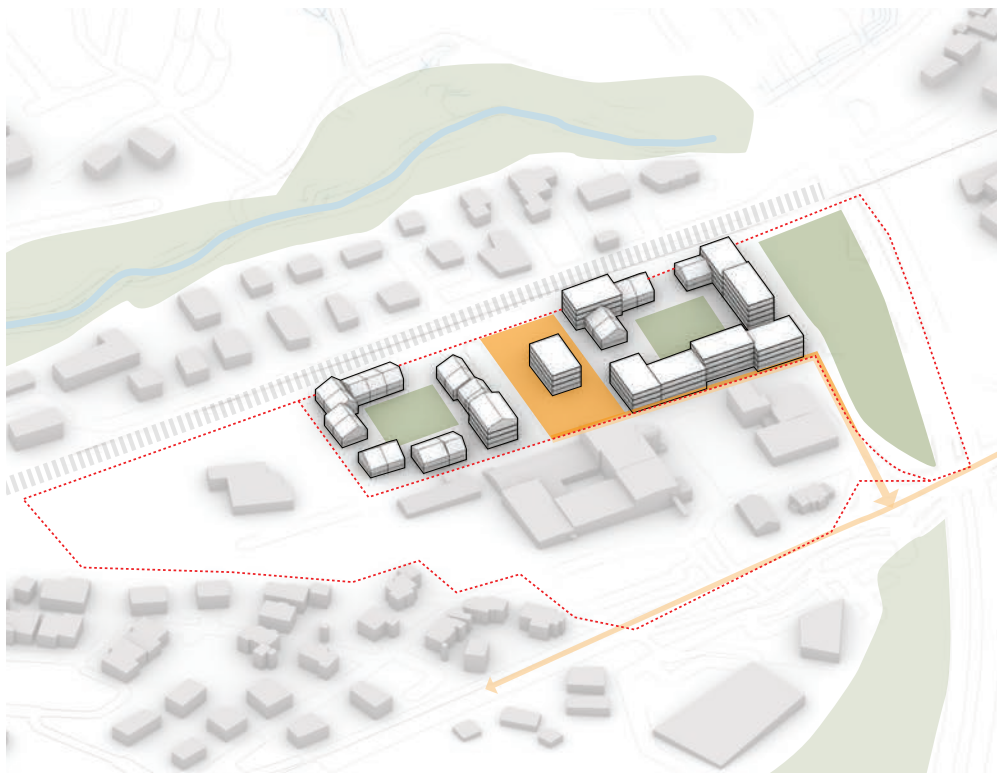
- **Grunnet avstand til Skeiane togstasjon anbefales en boligandel på 90 %. Området tåler en høyere utnyttelse enn tilgrensende områder, gjerne med en kvartalstruktur med kombinasjon av lav-tett bebyggelse og blokkbebyggelse.**
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon. Det bør etableres tett bebyggelse som ordner delområdet i en logisk struktur. Det er naturlig å tenke seg et samvirke med Sandnes sør delområde 1 og et nærsenter der.
- Det er etablert underganger under jernbanesporet til turområdet i Storåna. Det kan med fordel etablers en ekstra undergang tilknyttet et sentralt torg i delområdet.
- Delområdet har per i dag ingen egenart eller program det kan bygges videre på. Det bør vurderes om nærområdet behøver ny sosial infrastruktur som med fordel kan lokaliseres i delområdet for å skape mer aktivitet.

Beboersammensetning

- Delområdet ligger omkranset av store eneboligområder. Det kan med fordel etableres rekkehus og klyngehus beregnet for barnefamilier, og som supplerer eneboligene i nærmiljøet.
- Delområdet bør tilby attraktive og varierte boliger, fra klassiske boliger til nye boformer som kan styrke den sosiale bærekraften.
- Kommunen bør legge føringer for boligmiksen og fellesskapsløsninger for å oppnå mangfold. Kommunen bør vurdere strategisk tomtekjøp for etablering av sosial infrastruktur og bo-piloter.

Anbefaling for regulering

- Krever omregulering. Anbefales områdeplan som ivaretar overordnede uteromskvaliteter og sosial infrastruktur. En slik plan kan evt. også gjelde sentrum sør delområde 1.
- Innenfor samme områdeplan kan det også være aktuelt å stille krav om en eller flere detaljreguleringsplaner for å bedre følge opp kvalitetskrav fastsatt i en vedtatt områderegulering.
- Det er fare for liten grad av variasjon i bebyggelse og arkitektur. Det bør legges føringer for variasjon i en områdeplan.
- Støy må utredes for boligformål.



FASE1 Sentrum sør delområde 2

Areal delområde 2.1	26 550 m ²
BRA	14 550 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	55%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	175
Antall personer (~x 2.15)	375



FASE2 Sentrum sør delområde 2

Areal delområde 2.2	33 040 m ²
BRA	29 740 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	90%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	357
Antall personer (~x 2.15)	767

Sentrum sør: delområde 2

MELLOMLANG SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Kvartalstruktur med blokkbebyggelse og lavtettbebyggelse.



Tyngdepunkt: Torg med skole/ idrett/lek eller lignende.



Identitet: "Klyngehusene"



Destinasjonsverdi: Sosial infrastruktur som målpunkt for nærmiljøet.



Viktige forbindelser: Undergang fra sentralt torg som kobler delområdet til turområdet ved Storåna, og kobling under kjørebros (E39) til Sandnes sør delområde 1.



Parkering: Vurder bilfri sone og parkering sentralt i p-hus.



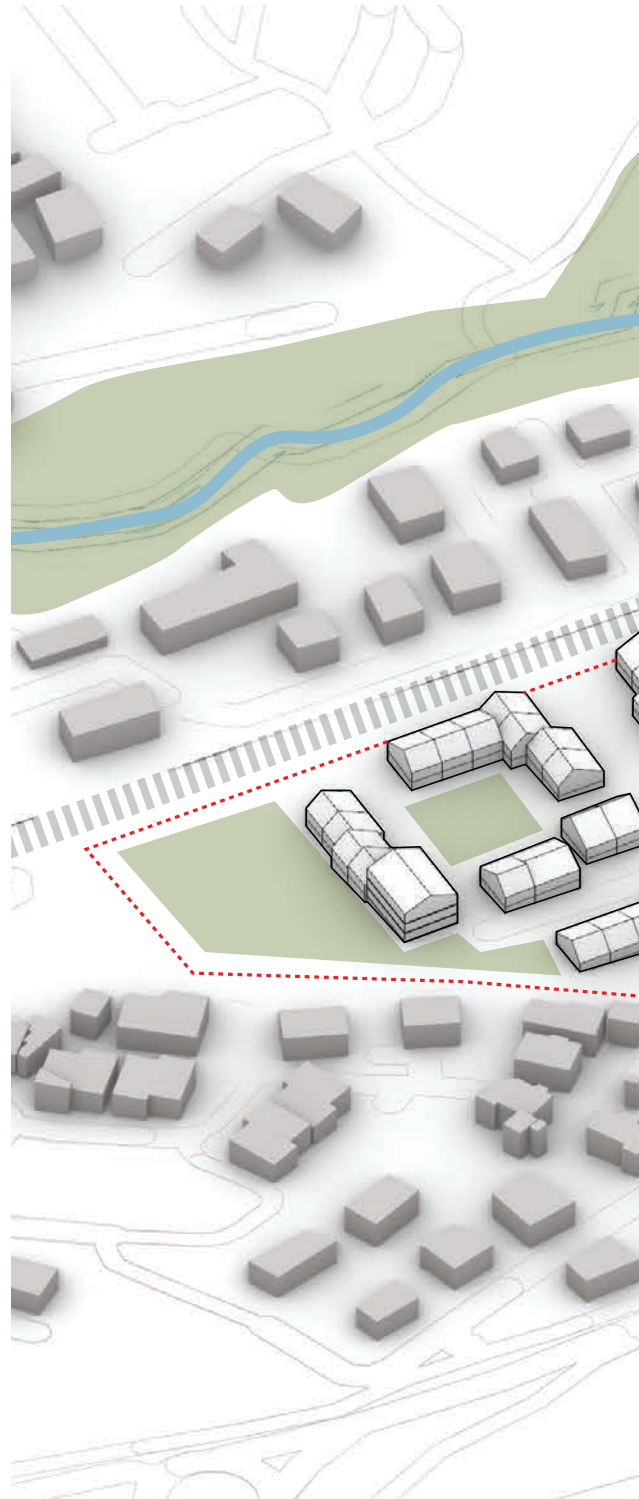
Aldersvennlighet: Barnefamilier



Fellesskapsløsninger: Varierte fellesskapsløsninger for variasjon.



Pilot: Delehuset





Ganddal: delområde 1

DAGENS SITUASJON

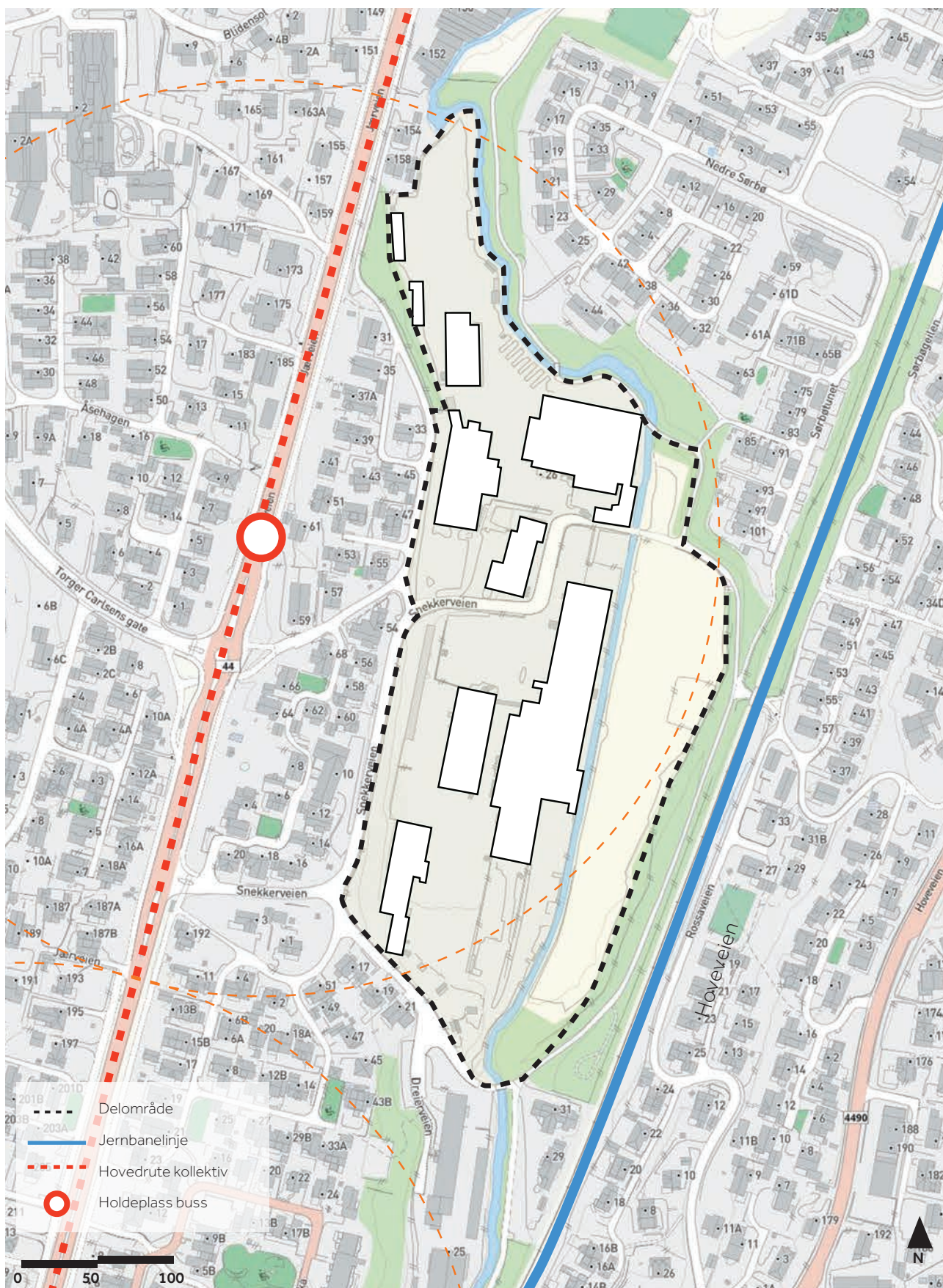
- Delområde med spredt bebyggelse, primært arealkrevende virksomheter for bygg og anlegg. Ligger i et større landskapsdrag med elv og tett vegetasjon som gir lokalt særpreg.
- Delområde har noe avstand til turområder, men har et fint turområde langs Storåna nordover.
- Regulert til offentlig friområde, park, bolig og barnehage.
- Delområdet ligger delvis gul støysone.
- Delområdet ligger innenfor Ganddal stasjons nærområde (<1000 m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Området ligger delvis innenfor byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er innenfor regionalt prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 1 Ganddal

Areal delområde	101 060 m ²
Bebygd areal	5 000 m ²
% BYA	5 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
	Fleksibilitet	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Ganddal: delområde 1



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon på mellomlang sikt. Årsaken er at delområdet ligger mindre sentralt ift. jernbanestasjoner og regional bussvei enn andre delområder på Ganddal. De mer sentrale delområdene bør utvikles før dette delområdet utløses for utvikling.
- En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Området har en forholdsvis enkel grunneierstruktur.
- Det er godt med skoler i nærområdet og Storåna gir delområdet særpreg.

Tetthet og identitet

- **Grunnet avstand til Ganddal togstasjon (>600m) samt eksisterende tetthet i tilgrensende områder anbefales lav-tett bebyggelsesstruktur med en boligandel på 90 %.**
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon. Det bør etableres tett bebyggelse som ordner delområdet i en logisk struktur.
- Storåna bør være strukturerende for delområdet slik at det skapes et indre grønt parkdrag som kan være en kvalitet både for delområdet og nærområdet.
- Det finnes noe dagligvarehandel nordvest for delområdet. Det bør i forbindelse med planlegging av området vurderes hvor i nærmiljøet et nærsenter bør lokaliseres. Det er flere muligheter langs Jærveien.

Beboersammensetning

- Delområdet ligger omkranset av områder med eneboliger, kjedede boliger og noe blokkbebyggelse. Det kan med fordel etableres rekkehus og klyngehus beregnet for barnefamilier, og som et supplement til eneboligene i nærmiljøet.
- Kommunen bør vurdere strategisk tomtekjøp for etablering av sosial infrastruktur og bo-piloter.

Anbefaling for regulering

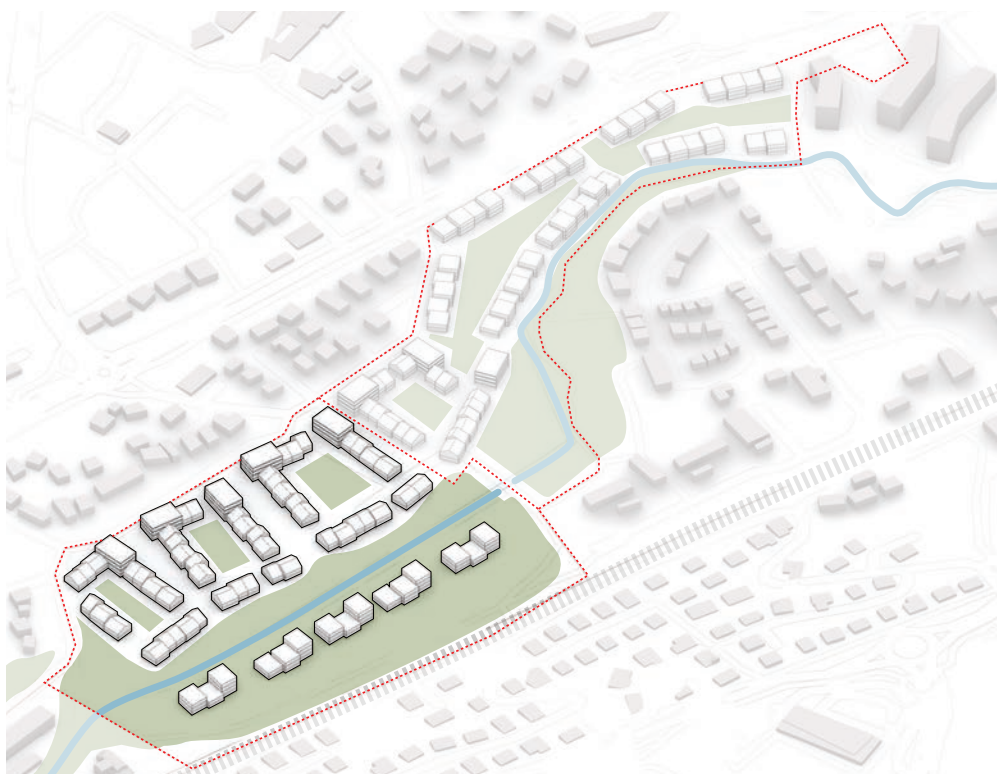
- Det foreligger en reguleringsplan for boliger og offentlig friområde. Nordic har ikke undersøkt detaljene i planen. Det kan være behov for justering av denne.
- Kommunen bør legge føringer for etablering av andre boligtypologier enn eneboliger. Og det bør legges føringer for fellesskapsløsninger for å oppnå mangfold.
- Det bør også utredes mulig konsekvens for artmangfold/naturmangfold ved elva. I følge artsdatabanken at det er registrert mange arter i området.



FASE 1 Ganddal delområde 1

Areal delområde 1.1	40 360 m ²
BRA	18 640 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	46%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	224
Antall personer (~x 2.15)	481



FASE 2 Ganddal delområde 1

Areal delområde 1.2	60 700 m ²
BRA	26 210 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	43%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	315
Antall personer (~x 2.15)	676

Ganddal: delområde 1

MELLOMLANG SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET



Strukturerende hovedgrep:
Storåna elvedrag.



Tyngdepunkt: Felles parkdrag.



Identitet: "Parkhusene"



Destinasjonsverdi: Park



Visuell variasjon: Klyngehus og rekkehus.



Parkering: Bilfri sone, parkering sentralt ved adkomstveier.



Viktige forbindelser: Turvei langs Storånaelva.



Aldersvennlighet: Barnefamilier



Fellesskapsløsninger: Varierte fellesskapsløsninger for variasjon.



Pilot: Delehuset





Ganddal: delområde 2

DAGENS SITUASJON

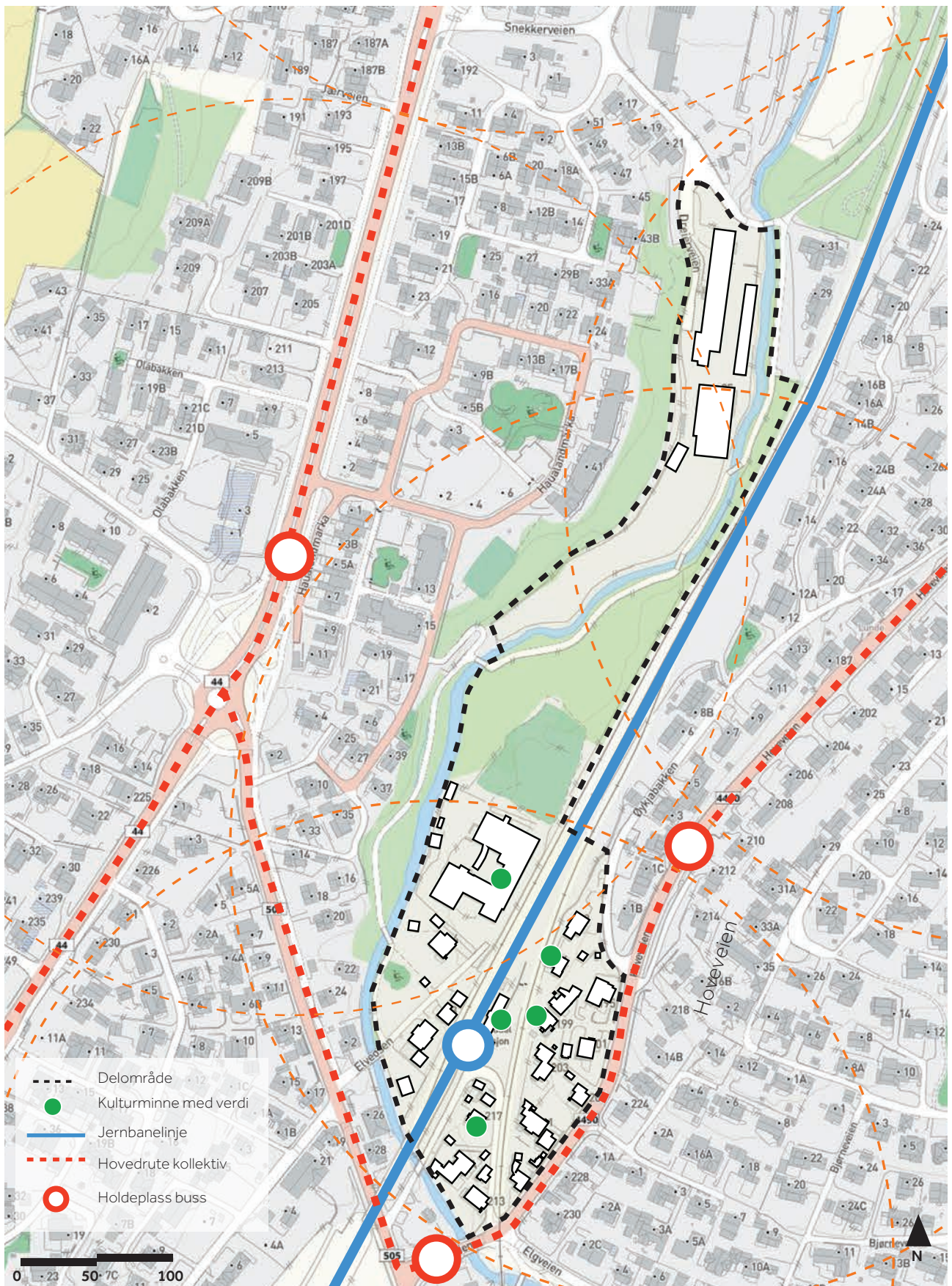
- Delområde med spredt bebyggelse, primært arealkrevende virksomheter. Ligger i et større landskapsdrag med elv og tett vegetasjon som gir lokalt særpreg.
- Delområde ligger ved Storåna med stort potensial for blågrønt særpreg ved utvikling.
- Delområdet ligger delvis i gul støysone.
- Regulert til offentlig friområde, park, bolig og annet kombinert formål. Det er igangssatt planarbeid ifm. kommunedelplan for dobbeltspor Sandnes - Nærbø.
- Delområdet ligger innenfor Ganddal stasjons nærområde (<600m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Området ligger innenfor byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er innenfor regionalt prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 2 Ganddal

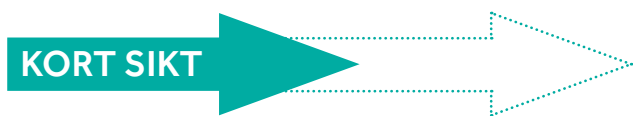
Areal delområde	70 500 m ²
Bebygd areal	8 100 m ²
% BYA	12 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
	Fleksibilitet	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Ganddal: delområde 2



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon på kort sikt. Årsaken er at delområdet ligger sentralt ift. Ganddal stasjon og har god kollektivdekning.
- En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Området har en forholdsvis enkel grunneierstruktur.
- Det er mange kulturminner sentralt på Ganddal stasjon som kan komplisere stasjonsutviklingen.
- Det er godt med skoler i nærområdet og Storåna elva gir delområdet særpreg.

Tetthet og identitet

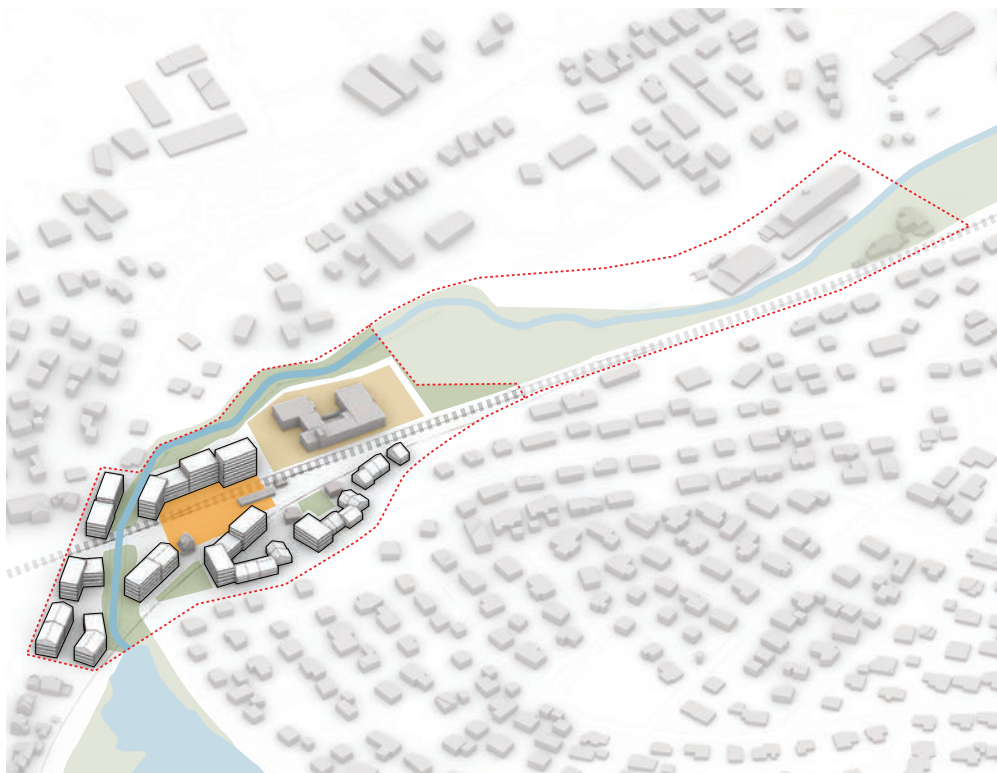
- **Grunnet avstand til Ganddal togstasjon (<600m) anbefales blokkbebyggelse for fase 1 med en boligandel på 50 %. For fase 2 anbefales en miks av lav-tett bebyggelse og blokkbebyggelse langs Storåna elva i nord med boligandel på 90 %.**
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon.
- En utvikling må ses i sammenheng med Ganddal delområde 1 og 3.
- Storåna bør være strukturerende for delområdet slik at det skapes et indre grønt parkdrag som kan være en kvalitet både for delområdet og nærområdet.
- Nærmeste lokalsenter vil trolig være fremtidig Ganddal stasjon.

Beboersammensetning

- Delområdet ligger omkranset av områder med eneboliger, kjedede boliger og noe blokkbebyggelse. Det kan med fordel etableres leilighetsbygg som et supplement til eneboligene i nærmiljøet.
- Beboersammensetningen kan være variert; det kan eksempelvis etableres boliger for barnefamilier nord i delområdet og mer urbane kompakte boliger for voksne uten barn og eldre tettere på Ganddal stasjon og et fremtidig lokalsenter.

Anbefaling for regulering

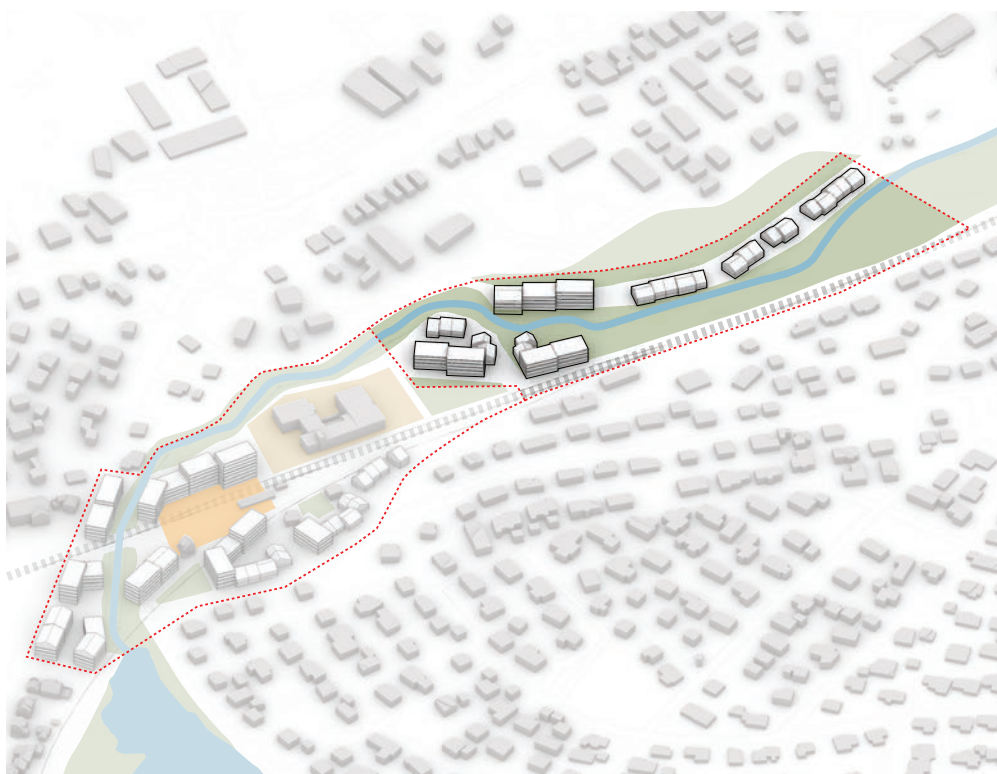
- Det foreligger en reguleringsplan for boliger og kombinerte formål. Nordic har ikke undersøkt detaljene i planen. Det kan være behov for justering av denne. Det er behov for å se utviklingen av delområdet i sammenheng med stasjonsutvikling på Ganddal.
- Støy må utredes for boligformål.
- Det bør vurderes om det kan gjøres tiltak på jernbanesporet som bedrer forbindelser på tvers av sporet. Dette kan skje ved å delvis senke sporet som minsker nødvendig overhøyde over sporene eller ved etablering av en raus og bred sporundergang.



FASE1 Ganddal delområde 2

Areal delområde 2.1	32 120 m ²
BRA	11 960 m ²
Etasjer	6-10
Områdeutnyttelse (OU)	37%

Boligandel	50%
Antall boliger (~x 75 m ²)	80
Antall personer (~x 2.15)	171



FASE2 Ganddal delområde 2

Areal delområde 2.2	38 380 m ²
BRA	14 800 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	39%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	178
Antall personer (~x 2.15)	382

Ganddal: delområde 2

KORT SIKT

SÆRLIGE VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Storåna elvedrag.



Tyngdepunkt: Ganddal stasjon med lokalsenter.



Identitet: "Stasjonsbyen"



Destinasjonsverdi: Lokalsenter



Visuell variasjon: Urban stasjonsbebyggelse og lav-tett parkbebyggelse.



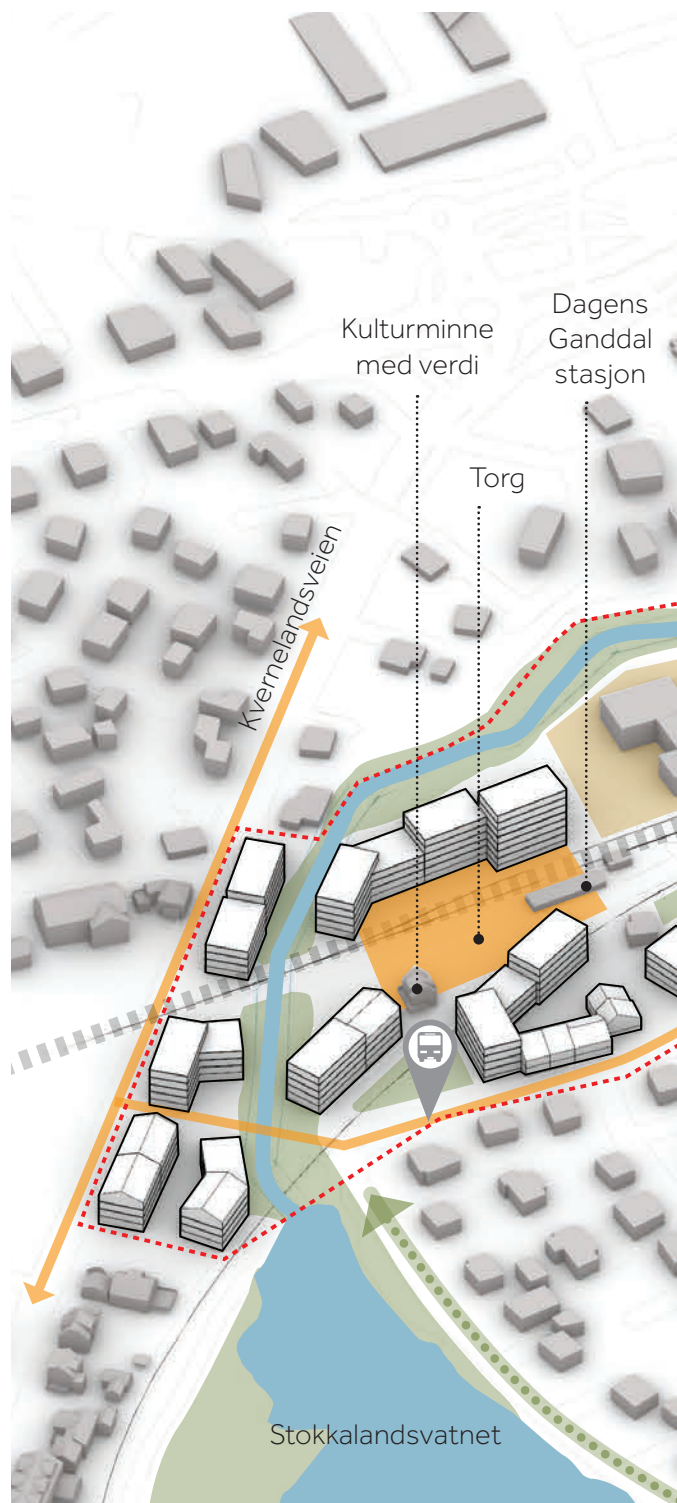
Viktige forbindelser: Turvei fra Stokkalandsvatnet opp langs Storåna. Fysisk forbindelse mellom Hoveveien og nytt torg. Kobling mellom Sandnes friskole under jernbanesporet til boligområder øst for Hoveveien

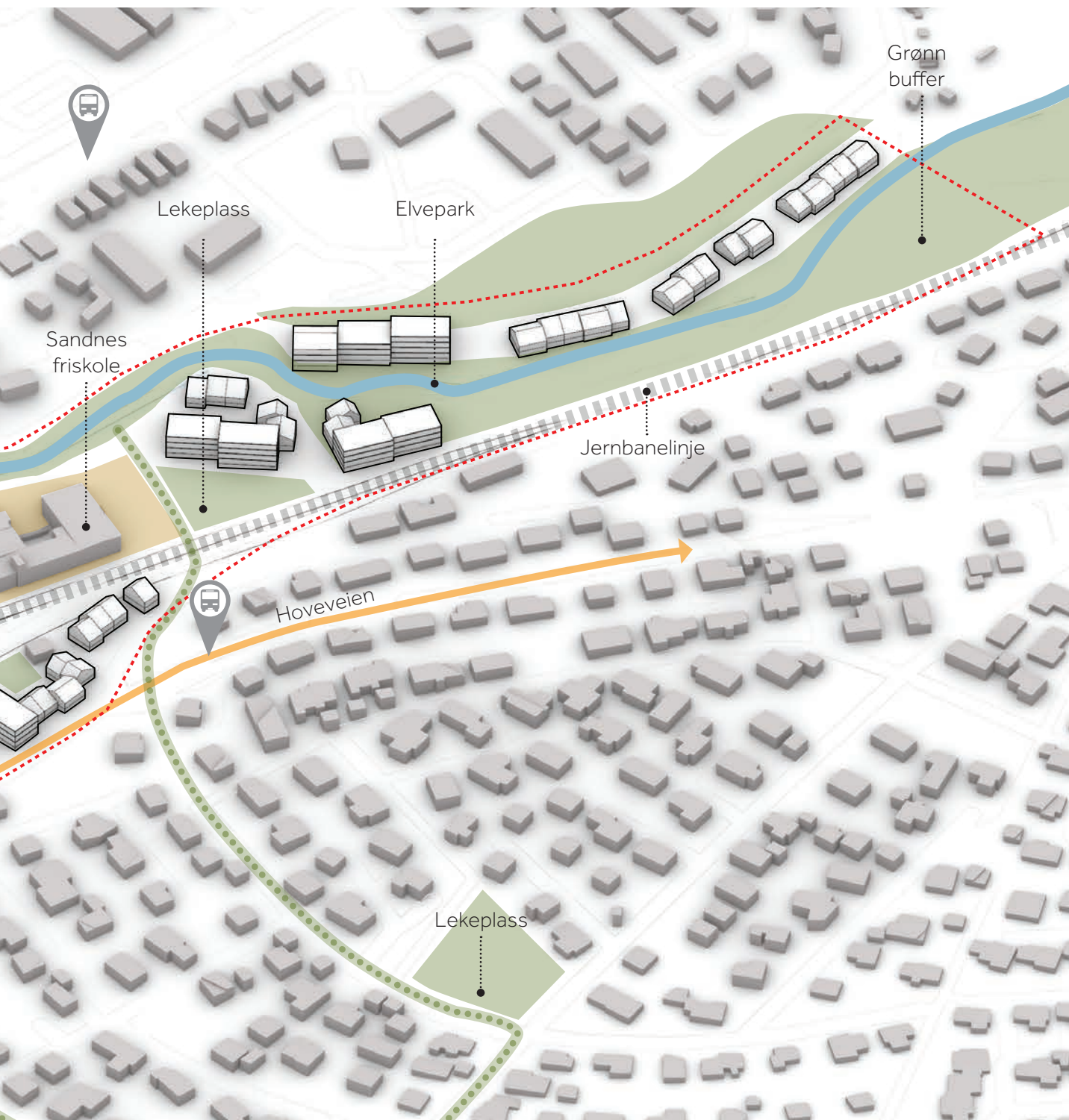


Parkering: Bilfri sone, parkering sentralt. Lav parkeringsdekning grunnet nærhet til kollektivtilbud.



Aldersvennlighet: Barnefamilier, voksne og eldre 65+.





Ganddal: delområde 3

DAGENS SITUASJON

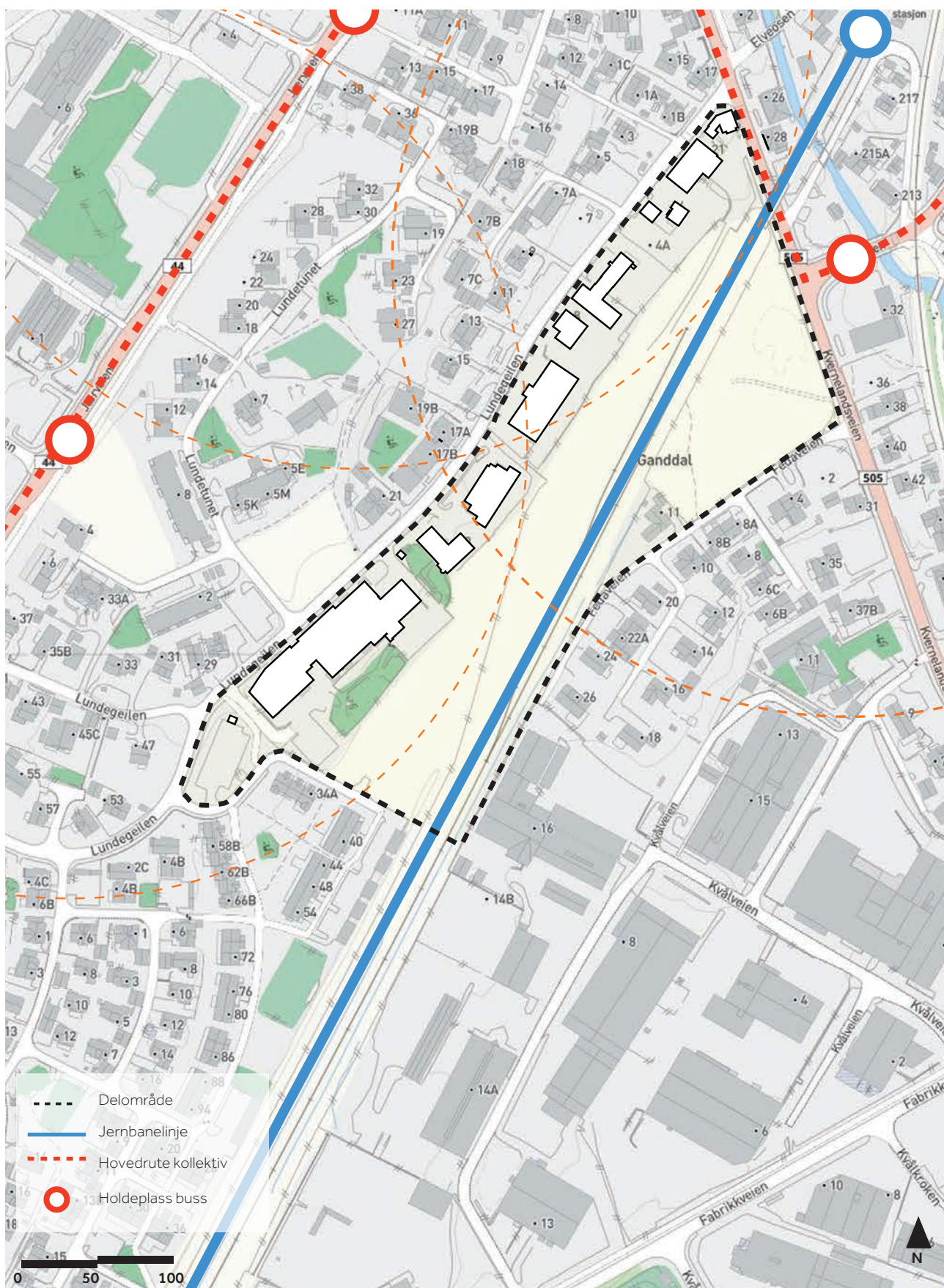
- Delområde med spredt bebyggelse næringsbebyggelse, deles i to av dagens jernbanelinje som utgjør en stor barriere for utvikling av området.
- Delområdet har kort avstand til turområder omkring Stokkalandsvatnet.
- Delområdet ligger innefor gul støysone.
- Området er under planlegging vedr. kommunedelplan for dobbeltspor fra Sandnes til Nærbø.
- Delområdet ligger innenfor Ganddal stasjons nærområde (<300 m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Området regnes som satsningsområde i byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er innenfor regionalt prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 3 Ganddal

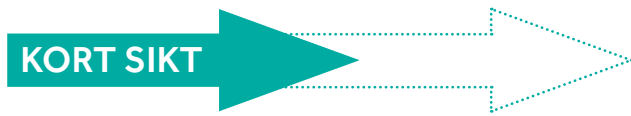
Areal delområde	50 480 m ²
Bebygd areal	13 300 m ²
% BYA	26 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Ganddal: delområde 3



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg godt for transformasjon på kort sikt. Årsaken er at delområdet ligger sentralt ift. Ganddal stasjon og har god kollektivdekning.
- En utfasing av dagens næringer kan få konsekvenser for fremdrift.
- Området har trolig en enkel grunneierstruktur.

Tetthet og identitet

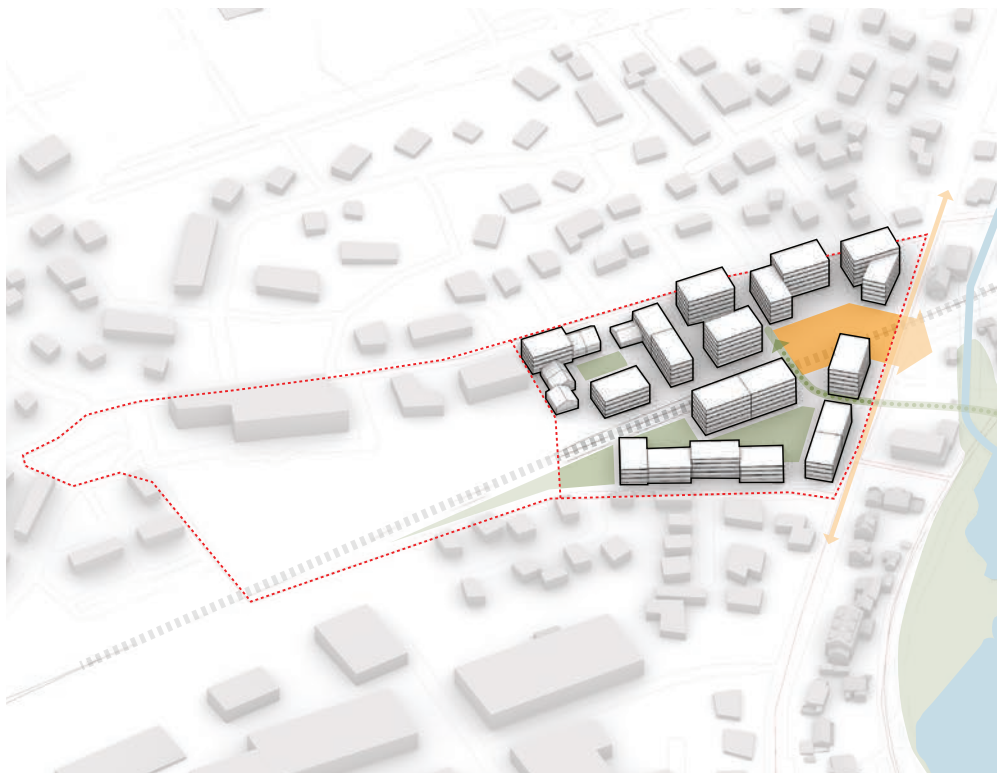
- Grunnet avstand til Ganddal togstasjon (<300m) anbefales bebyggelsesstruktur med høy tetthet og en boligandel på 50 % tettest på stasjonsområdet. Bebyggelsen tilpasses tilstøtende boligområder i sør med lav-tett bebyggelse og en boligandel på 90 %.
- Eksisterende bebyggelse egner seg trolig ikke for transformasjon.
- Nærmeste lokalsenter vil trolig være fremtidig Ganddal stasjon. Ganddal stasjon bør være strukturende for områdets plan.

Beboersammensetning

- Delområdet ligger omkranset av områder med eneboliger, rekkehus og kjedede boliger. Det kan med fordel etableres leilighetsbygg som et supplement til eneboligene i nærmiljøet rettet mot unge voksne, voksne uten barn og eldre 65+.

Anbefaling for regulering

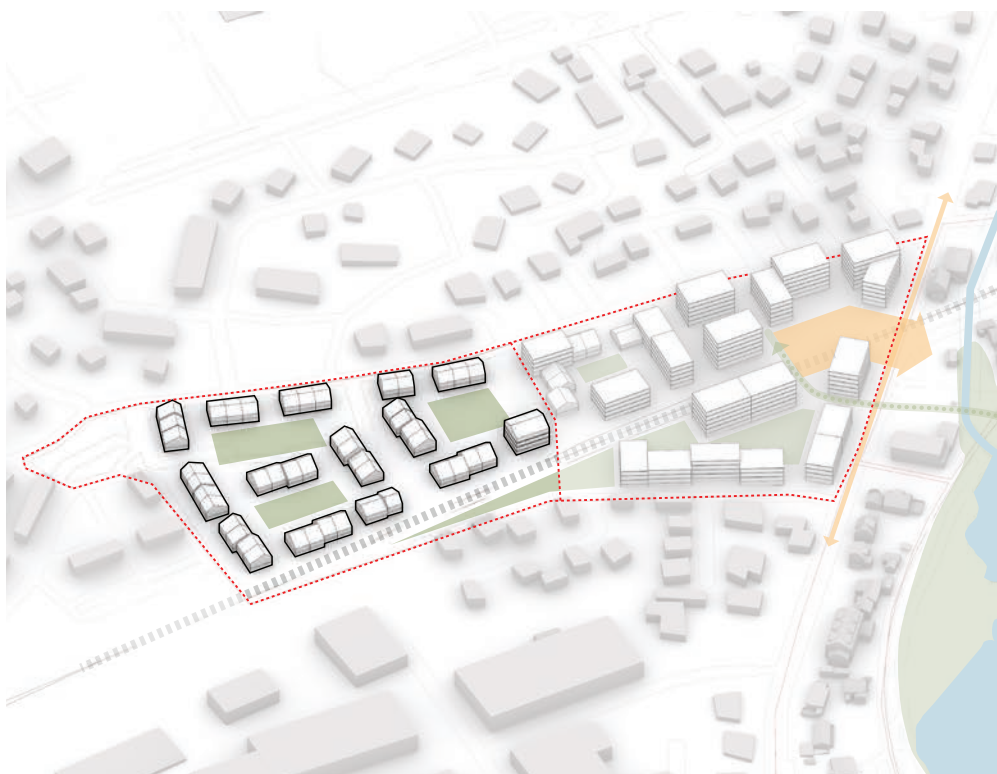
- Delområdene Ganddal 2, 3 og 4 bør ses i sammenheng for samvirke og synergier og for helhetlig utvikling av nærmiljøet rundt fremtidig stasjon på Ganddal.
- Støy må utredes for boligformål.
- Det bør vurderes om det kan gjøres tiltak på jernbanesporet som bedrer forbindelser på tvers av sporet. Dette kan skje ved å delvis senke sporet som minsker nødvendig overhøyde over sporene eller ved etablering av en raus og bred sporundergang.



FASE 1 Ganddal delområde 3

Areal delområde 3.1	25 580 m ²
BRA	30 820 m ²
Etasjer	6-10
Områdeutnyttelse (OU)	120

Boligandel	50%
Antall boliger (~x 75 m ²)	205
Antall personer (~x 2.15)	442



FASE 2 Ganddal delområde 3

Areal delområde 3.2	24 900 m ²
BRA	8 600 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	35%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	103
Antall personer (~x 2.15)	222

Ganddal: delområde 3

KORT SIKT

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET

**Strukturerende hovedgrep:**

Blokkbebyggelse tettst på stasjonen og lav-tett bebyggelse i sør.



Tyngdepunkt: Fremtidig Ganddal stasjon med lokalsenter.



Identitet: "Ganddalbyen"



Destinasjonsverdi: Lokalsenter, jernbanestasjon



Visuell variasjon: Urban stasjonsbebyggelse som kontrast til boligområdene i nærmiljøet.



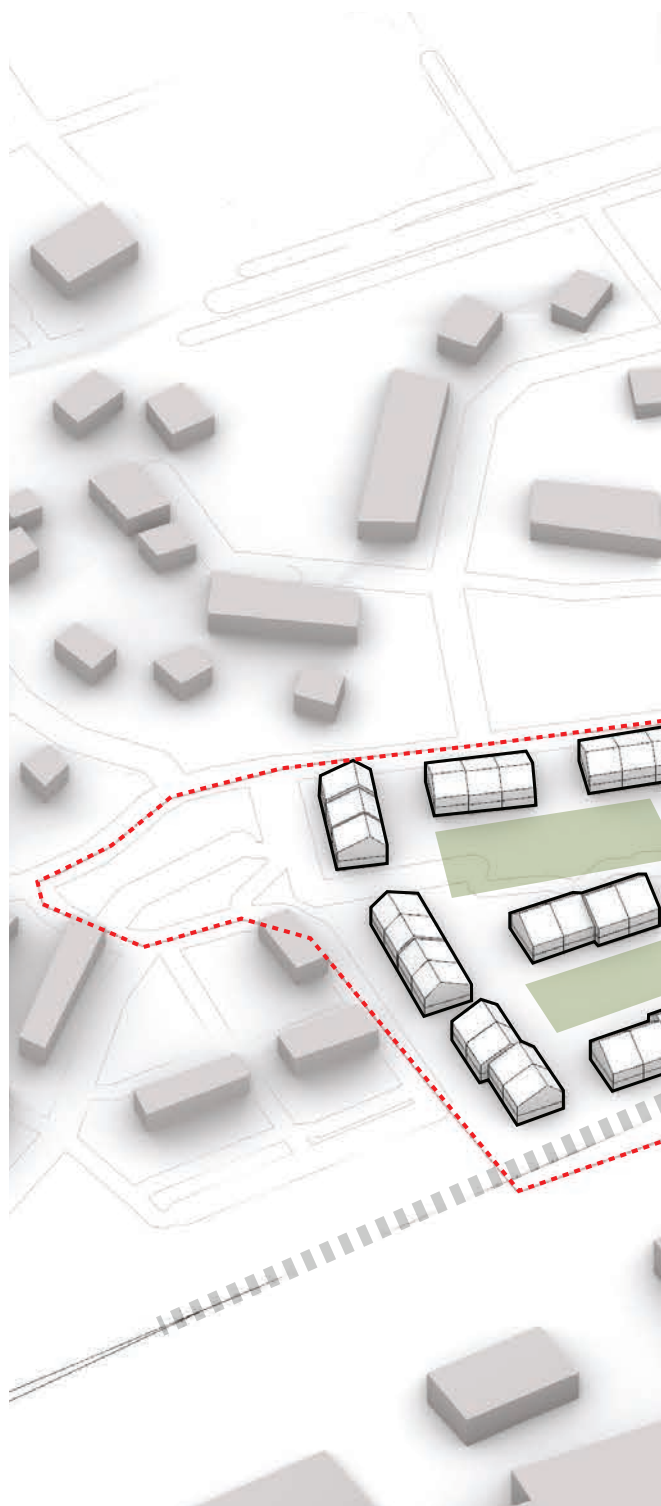
Parkering: Vurder bilfri sone, parkering sentralt. Lav parkeringsdekning grunnet nærhet til kollektivtilbud.

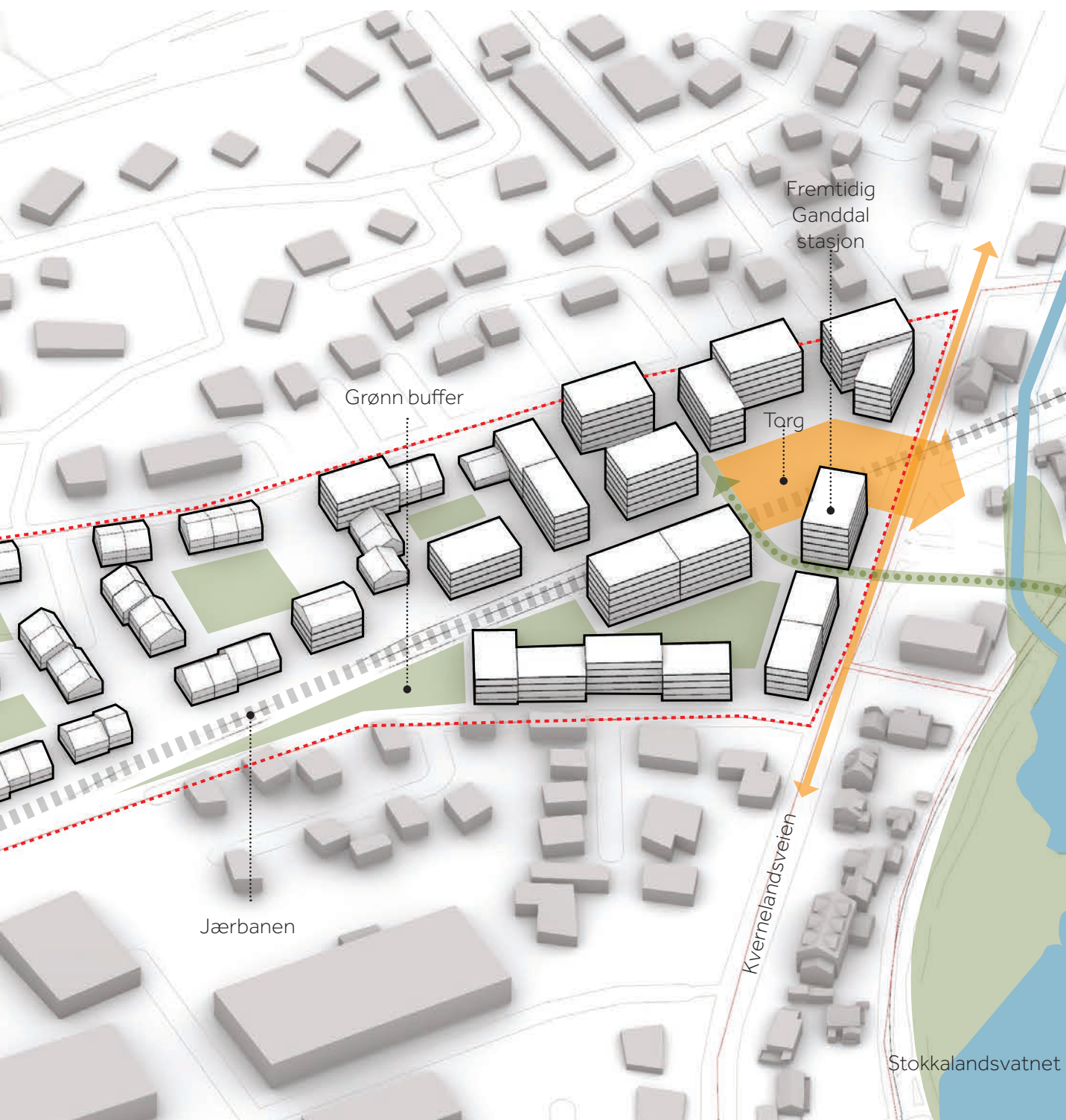
**Viktige forbindelser:**

Gangforbindelse fra Stokkalandsvatnet til sentralt torg.



Aldersvennlighet: Voksne og eldre 65+.





Ganddal: delområde 4

DAGENS SITUASJON

- Delområde med noen eneboliger og store friluftsområder og jordbruksarealer.
- Store deler av disse arealene er i Gårdskart NIBO markert som fulldyrka jord med god eller svært god jordkvalitet.
- Delområdet har kort avstand til turområder omkring Stokkalandsvatnet.
- Området er regulert til bolig, noe mindre industri og offentlig friområde.
- Delområdet ligger innenfor Ganddal stasjons nærområde (<300 m), og er godt dekket via hovedrute for kollektivbuss.
- Majoriteten av delområdet er utenfor byutviklingsaksen for perioden 2019-2035.
- Området er utenfor prioriterte utviklingsområder i regionalplanen.

Eksisterende situasjon delområde 4 Ganddal

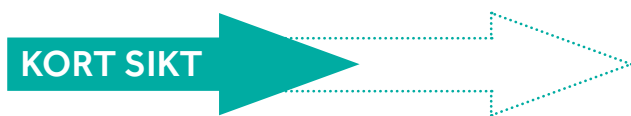
Areal delområde	404 692 m ²
Bebygd areal	20 032 m ²
% BYA	4,9 %



TEMA	DELKRITERIE	
Delområdets rolle i Sandnes byutvikling	Delområdets lokasjon samvarer med overordnede føringer og ambisjoner for byutviklingen	
	Delområdets har betydning i regionen og/eller Sandnes	
Egenskaper ved delområdet	Nærhet til regionalt veisystem	
	Nærhet til lokal sentra og/eller daglige gjøremål	
	Delområdets størrelse og bebyggelsesstrukturen egner seg for fortetting/transformasjon	
	Barrierefri adkomst (god tilgjengelighet)	
	Nærhet til kollektivtilbud	
	Nærhet til nettverket for gange og sykkel	
	Nærhet til naturressurser	
	Eksisterende funksjoner lar seg integrere i ny utvikling	
	Verneverdier lar seg integrere	
	Lokalt særpreg	
	Mulighet for etablering av storbykvaliteter	
Fleksibilitet	Krever ikke omregulering eller vurdering av overordnede føringer/premisser	
	Enkel grunneierstruktur	
Sosial bærekraft	Etablerte møtesteder og arenaer for byliv	
	Nærhet til sosial infrastruktur	
	Godt mangfold i boligtypologier	
Naboforhold på områdenivå	Utvikling gir få konsekvenser for naboområder	
	Omgivelsene egner seg for boligutvikling	



Ganddal: delområde 4



FORTETTINGS- OG TRANSFORMASJONSPOTENSIALE

- Iht. til kriteriereanalysen egner delområdet seg delvis for byutvikling. Nordvestre deler ligger tett på Ganddal stasjon som er godt argument for utvikling, mens sørøstre områder primært er jordbruksland. Det bør søkes å fortette/transformere andre områder før jordbruksarealer brukes til ny flateutvikling. Det er derfor bare nordvestre deler av delområdet og innenfor en avstand til Ganddal stasjon på mindre enn 600 m som anbefales for utvikling.

Tetthet og identitet

- På tross av avstand til Ganddal togstasjon (<600m) som argumenterer for noe høyere tetthet anbefales lav-tett bebyggelsesstruktur som tilpasses eksisterende boligbebyggelse i delområdet.
- Delområdets sterkeste kvalitet er Stokkalandsvatnet som bør være strukturerende for ny bebyggelse.
- Nærmeste lokalsenter vil trolig være fremtidig Ganddal stasjon.

Beboersammensetning

- Delområdet egner seg godt for barnefamilier som ønsker å bo tett på et kollektivt knutepunkt på Ganddal, men samtidig i rolige og grønne omgivelser.

Anbefaling for regulering

- Delområdene Ganddal 2, 3 og 4 bør ses i sammenheng for samvirke og synergier og for helhetlig utvikling av nærmiljøet rundt fremtidig stasjon på Ganddal.

SÆRLIG VIKTIGE KRITERIER FOR KVALITET OG ATTRAKTIVITET



Strukturerende hovedgrep:

Stokkalandsvatnet.



Tyngdepunkt: Ganddal stasjon med lokalsenter.



Identitet: "Stokkalandsbyen"



Destinasjonsverdi: Turområde.



Parkering: Vurder bilfri sone, parkering sentralt.



Viktige forbindelser: Turvei langs Stokkalandsvatnet som leder opp til Ganddal stasjon



Aldersvennlighet: Barnefamilier



Fellesskapsløsninger: Varierte fellesskapsløsninger for variasjon.



Pilot: Delehuset



Ganddal delområde 4

Areal delområde 4	60 000 m ²
BRA	51 270 m ²
Etasjer	2-4
Områdeutnyttelse (OU)	85%

Boligandel	90%
Antall boliger (~x 75 m ²)	615
Antall personer (~x 2.15)	1 323

VIII. Oppsummering og anbefalinger for videre arbeid

Fortetting- og transformasjonspotensialet

Det forventes en befolkningsvekst i regionen på ca. 1800 personer per år frem til år 2050 iht. SSB (Rogland fylkeskommune, 2020, 43). Bruker vi SSBs befolkningsprognose for Sandnes alene, viser den 600 personer i årlig gjennomsnitt frem til 2050 og vil kreve 279 nye boliger i året (2,15 pers. per bolig). Bruker vi kommunens eget tall som er 1000 nye personer årlig (Sandnes kommune, 2020a, 10), vil det årlige boligbehovet være 465, totalt 13485 boliger frem til år 2050 dersom vi forventer en årlig befolkningsvekst på 1000 personer også etter 2035.

Fortetting- og transformasjonsanalysen viser at med foreslått tetthet er det en omtrentlig kapasitet på 8200 boliger i delområdene. Dette tilsvarer 18 års befolkningsvekst på 1000 personer årlig (se figur under).

TOTALT FOR ALLE DELOMRÅDER		
Antall boliger	Antall personer	
8 200	17630	(faktor 2,15)
Omtrentlig befolkningsvekst tom. 2050	1000	Baserer seg på kommunens forventninger på 1000 personer tom. 2035.
Antall år for arealreserve	18	

Kapasitet i byutviklingsaksen ift. forventet befolkningsvekst

Men denne mulighetsstudien har ikke inkludert områder i sentrum hvor det pågår storstilt boligutbygging, som vil øke kapasiteten i kommunen ytterligere.

Når det er nevnt, så ser vi at det er mulig å øke tettheten på kollektivknutepunktene (jernbanestasjonene). Foreslått områdeutnyttelse er konservativ og i Sandnes skala (se tabell neste side). Vi tror at tettheten som er angitt i regional plan noen steder kan bli for lav. På kollektive knutepunkter er det potensial for en områdeutnyttelse opp imot 125 % (OU). Det er plass til det, og det er mulighet for å utvikle gode nabolag sentralt, spesielt i delområder rundt Lura stasjon.

Med hensyn til hvilke områder som frigjøres for utvikling på kort og lang sikt gjennom planlagte tiltak for transportinfrastruktur, tror vi at det bør fokuseres stort på de stasjonsnære områdene før man begynner å fortette langs den regionale bussveien. Jernbanestasjonene, som byens kollektive knutepunkter, har en særlig viktig rolle i bystrukturen, som regional bussvei aldri kan få. En bussrute er mindre stabil enn skinnegående transport. Den gir mindre grad av forutsigbarhet, ikke bare for kommunen, men også for grunneiere og utviklere med et langsiktig perspektiv på investeringene. Delområder tettest på jernbanestasjonene spiller også en viktig regional rolle i styrkingen av et felles bo- og arbeidsmarked i storbyregionen.

Fortetting jamfør infrastruktur for kollektivtransport

Byutviklingsaksen i Sandnes kommune runder sentrum og beveger seg østover mot Vatnekrossen og Hana. Vridningen østover er ikke i tråd med intensjonene i regional plan om fortetting av byaksen Stavanger – Sandnes – Bryne. Ved nytt dobbeltspor og oppgraderte stasjoner i Sandnes vil kapasiteten på jernbanen øke, og som vil gjøre delområder langs jernbanen svært attraktive for utvikling. Dette gjelder spesielt delområder mellom Sandnes sentrum og Ganddal som i dag er preget av plasskrevende næringer, men som har store naturkvaliteter i nærheten (Storåna) og potensial for utvikling av mangfoldige nabolag. Vi mener derfor at kommunen bør etterstrebe en fortetting langs jernbanen i retning Bryne, og som er i tråd med regional plan, i stedet for å fokusere på byutviklingsaksen østover. Men vi ser samtidig behovet for å øke tilbudet for eksisterende boligområder på Hana og Vatnekrossen og at et lokalsenter med heldekkende tilbud kan redusere reisebehovet for innbyggerne øst for Sandnes sentrum.

Distribusjonsnettverket for gange og sykkel har påvirket potentialet for transformasjon og fortetting i mindre grad. Alle delområder ligger

i nærheten av stamveien for sykkelnettverket i Sandnes. Tilkobling til nettverket, samt funksjonelle gangforbindelser blir naturlig å opparbeide når delområdene utløses for utvikling.

Tidsaksen for delområdene er foreslått på bakgrunn av følgende premisser: Delområder tett på jernbanestasjonene (<600 m) anbefales for utvikling på kort sikt. Dette gjelder også Lura stasjon. Vi mener det er et viktig signal å sende til bevilgende myndigheter at Sandnes satser på Lura. Boligutvikling i stasjonens nærområde vil samtidig øke kundegrunnlaget for en ny stasjon. Delområder som ligger mer enn 600 meter fra jernbanestasjoner, men betjenes av regional bussvei, anbefales for utvikling på mellomlang sikt. Delområder som ikke har nærhet til jernbanestasjon eller regional bussvei anbefales for utvikling på lang sikt. Tre delområder ligger forholdsvis nær Sandnes sentrum (ca.1000m). Ingen av dem har et heldekkende tilbud av handel innenfor 600 m radius. Alle tre områder bør utvikles på mellomlang sikt når stasjonsnære områder og Sandnes sentrum er fortettet og transformert.

Bevaring av kultur, natur- og landskapsverdier

Vi har vurdert eksisterende natur- og landskapskvaliteter og bevaring av disse, men det har i mindre grad påvirket studien da de fleste delområdene har lite naturinnslag, men derimot store asfalterte arealer. Det må i stor grad etableres blågrønne strukturer med kvalitet i de ulike delområdene, dette vil bli et særlig viktig tema i kommunens videre planarbeid. For delområder tilknyttet Storåna (Ganddal 1 og 2) ser vi store kvaliteter i å løfte frem elvedraget i ny utvikling og etablere en park, slik det er beskrevet i gjeldende reguleringsplan. Vi har foreslått å bygge ut Luravika på bekostning av dagens strand, men som kan erstattes med et offentlig sjøbad i tilknytning til ny utvikling. Som del av studien har vi også foreslått et nettverk av grønne korridorer (basert på grønt nettverket i kommuneplanen). Korridorene danner naturlige ferdselsårer mellom delområdene.

Byutviklingsaksen har en rekke kulturminner/-miljøer. Disse har blitt hensyntatt i forslag til transformasjon og fortetting. I flere av delområdene brukes kulturminnene til å

Delområder	Anbefales for boligutvikling	Anbefales for næringsutvikling	BRA	OU	Fase 1 bolig-andel	Fase 2 bolig-andel	Antall boliger	Antall personer	Tidsperspektiv		
OU = Områdeutnyttelse									Kort sikt	Mellomlang sikt	Lang sikt
Lura nord 1	x		132 450	65 %	90 %	90 %	1 589	3 417			
Lura nord 2	x		28 990	63 %	90 %	90 %	348	748			
Lura vest 1	x	x	77 990	100 %	50 %	50 %	520	1 118			
Lura vest 2		x	-	-	-	-	-	-			
Lura vest 3		x	-	-	-	-	-	-			
Lura sør 1	x		54 570	81 %	70 %	90 %	545	1 171			
Lura sør 2	x		103 360	78 %	70 %	90 %	991	2 130			
Lura sør 3	x		17 590	49 %	70 %	90 %	190	409			
Lura sør 4	x		45 450	137 %	50 %	70 %	340	731			
Lura sør 5	x		20 580	78 %	70 %	90 %	207	444			
Sentrum øst 1	x		33 900	74 %	70 %	90 %	372	800			
Vatnekrossen 1	x		27 729	103 %	70 %	90 %	284	610			
Sentrum sør 1	x		60 318	83 %	70 %	90 %	605	1 300			
Sentrum sør 2	x		44 290	74 %	90 %	90 %	531	1 143			
Ganddal 1	x		44 850	44 %	70 %	70 %	538	1 157			
Ganddal 2	x		26 760	38 %	50 %	90 %	257	553			
Ganddal 3	x		39 420	78 %	50 %	90 %	309	664			
Ganddal 4	x		51 270	85 %	90 %	-	615	1 323			

Tabellen viser samtlige delområder med anbefalt områdeutnyttelse og tidsperspektiv.

strukturere ny bebyggelse, og vi har vært opptatt av å fremheve bevaringsverdiene og bruke dem aktivt i stedsutviklingen. Spesielt Lura sør 5 kan bli et spennende sjønært boligområde hvor det eksisterende kulturmiljøet kan bli identitet i ny utvikling.

Mangfold i byutviklingsaksen

Sandnes har store områder med eneboliger og rekkehus med romslige hager. Det er derfor et godt tilbud for barnefamilier i byutviklingsaksen, mens det er mindre å velge i for unge i etableringsfasen, voksne og eldre uten barn som ønsker mindre vedlikehold, alt på ett plan og med høy grad av service i boligen eller tett på. *Blokkbebyggelse* i kvartalsstruktur eller *lav-tett* bebyggelse er boligtypologier i urbane miljø som egner seg for barnefamilier i Sandnes. Dette er typologier som naturlig danner indre felles uteoppholdsarealer godt egnet for barn i lek og for sosiale fellesskap. Sandnes kommune bør samtidig tenke strategisk mht. tilrettelegging for alternative boformer, og se til andre store bykommuner som arbeider med dette, deriblant Oslo og Bergen.

Delområdene på Lura sør vil trolig gi størst mangfold i husholdningstyper. Årsaken er at delområdenes utstrekning gir rom for variert sammensetning av boligtypologier og tetthetsgrad, samtidig har delområdene god nærhet til fremtidig kollektivt knutepunkt og lokalsenter. Grovt sett kan vi si at disse delområdene er best egnet for aldersvennlig stedsutvikling. Lura Nord 1 og 2 har også potensial for stort mangfold og aldersvennlig stedsutvikling, men det fordrer etablering av et lokalsenter med heldekkende tilbud som reduserer reisebehovet. Delområdene i Lura vest ligger i næringsdominert miljø med trafikkstøy. Disse områdene anbefaler vi i større grad til unge voksne og voksne uten barn som kan sykle og gå til ulike målpunkter i Sandnes. Delområder som ligger rundt Storåna og på Lura nord og sør, egner seg best for barnefamilier grunnet kort vei til turområder, skoler og barnehager. Totalt sett

vil vi si at det er Ganddal sør 1 og 2 og Sentrum sør 1 og 2 samt Lura sør 1 og 2 og Lura Nord 1 og 2 som kan tilby flest boligkvaliteter. De har rause arealer, turområder eller sjøen i nærheten, og med potensial for et heldekkende handelstilbud innenfor 600 meter.

Utjevning av levekårsutfordringer

Vi har vurdert hvorvidt boligutviklingen skal spisses mot de sosiale utfordringene i de aktuelle bydelene. Vi tror dette blir utfordrende å få til, men at det i stedet bør etterstrebes mangfold i prisklasser og boformer i alle utviklingsområdene, og ikke minst at det bygges med kvalitet.

Det understrekes i den offentlige utredningen *Levekår i byer* at allerede utsatte områder kan oppleve større negativitet dersom det bygges boliger i nærområdene med «lav kvalitet og liten variasjon i størrelse». Og trolig blir det vanskelig å få helt bukt med trangboddhet og dårlige boforhold i levekårsutsatte områder. Derfor blir «gode offentlige utearealer og møteplasser ekstra viktige i de utsatte områdene og må etter *utvalgets* syn prioriteres særskilt høyt (NOU, 2021, 216, 218)».

Samtidig vil byutviklingen heve eiendom- og leieprisene. Boligutviklingen i Sandnes skal ikke bare gagne de ressurssterke og de med god inntekt, men komme alle til gode. Skal man motvirke segregering i utsatte områder og la utviklingen virke utjevnende på levekårsutfordringene er det viktig at fortettingen skjer med kvalitet. Det er også en fare for at leiemarkedet blir presset ut ved nybygging. Det bør tilrettelegges for et utleiemarked, men med utleiemodeller som i større grad skaper stabilitet og eierskap til nabolaget, slik vi ser i den danske utleiemodellen med store profesjonelle utleiegårder, en modell det finnes lite av i Norge. Ulike boligstørrelser og varierende boligkvaliteter innenfor samme delområde kan gjøre at mennesker med ulik økonomi og behov kan bo i samme område, samtidig vil ulike boligstørrelser kunne bidra til at folk blir boende i området dersom familiestørrelsen endrer seg (NOU, 2021, 216-218).



Foto: Annie Spratt, Unsplash

IX. Litteraturliste

Bane NOR. (2020). *Planprogram for dobbeltspor Sandnes – Nærbø*. Oslo: Bane Nor

Bjørø, E.C., Jordell, H., Kvil, S., Røtnes, R.A., Aamo, A.S. (2016). *Boligprosjekters betydning for byliv*. Samfunnsøkonomisk analyse rapport nr. 27-2016. Nesoddtangen: Samfunnsøkonomisk analyse.

Båtbukt, F. (2016). *Selvbygger i by*. Masteroppgave i urbanisme. Oslo: Arkitektthøyskolen i Oslo

Baer, D., Denizou, K., Evensmo, H.F., Feragen, P.S., Høyland, K. (2018) *Fra universelt utformede bygg til inkluderende områdeutvikling*. SINTEF Fag 50. Oslo: Sintef

Baer, D., Denizou, K., Halvorsen, T., Høyland, K., Moe, E. (2020) *Bo hele livet: Nye bofellesskap og nabolag for gammel og ung*. SINTEF Fag 50. Oslo: Sintef

Dansk Arkitektur Center (udatert). *Inspiration til boligbebyggelser med by- og livskvalitet*.

Guttu, J. (2008). *10 Sjekkpunkter for utendørs bokvalitet i by*. NIBR-notat. 2008:113. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning

Hagen, O.H., Tennøy, A., Tønnesen, A., Øksenholt, K.V. (2017). *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. TØI Rapport 1593b/2017. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Klima- og miljødepartementet (2016). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)*. Oslo: Klima- og miljødepartementet

Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) (2014). *Grad av utnyttning. Beregnings- og målereglar*. Oslo: Kommunal og moderniseringsdepartementet

Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) (2016). *Byrom – en idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder*. Oslo: Kommunal og moderniseringsdepartementet

Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*. Oslo: Kommunal og moderniseringsdepartementet. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20192023/id2645090/>

Myhrmann, M.S. og Møller, M. (2020). *Cykling og Helbred*. Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University, Vol. 27 No. 1, 2020.

Norske arkitekters landsforbund (NAL) (red.) (2020). *Håndbok i aldersvennlig stedsutvikling*. Oslo: Norske arkitekters landsforbund

NOU 2020:16. *Levekår i byer. Gode lokalsamfunn for alle*

Plan- og bygningsetaten i Oslo (2021). **Temahefte for prosjekt Nye boligkvaliteter. Sosiale boformer – boliger med deling og nabofellesskap.** Oslo: Plan- og bygningsetaten.

Realdania (2019). **Alternative bolig-typologier, 10 cases.**

Rogland fylkeskommune (2020). **Regional plan for Jæren og Søre Ryfylke 2050.** Stavanger: Rogland fylkeskommune

Samferdselsdepartementet (2020). **Videreutviklet nullvekstmål.** Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmal-fastsatt/id2705422/>

Sandnes kommune (2018). **Levekårsundersøkelsen Sandnes 2018.** Hentet fra: <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.appid=39c6a5579b564b2e83ed6cde84b8b909>

Sandnes kommune (2019). **Kommuneplan, 2019-2035.** Samfunnsdel.

Sandnes kommune (2020a). **Planstrategi og planprogram for kommuneplan 2023-2038.**

Sandnes kommune (2020b). **Klima- og miljøplan Sandnes kommune 2021-2025.** Mål og strategidel.

Sandnes kommune (2020c). **Flytteplaner og boligpreferanser i Sandnes.**

Statens Vegvesen (2012). **Nasjonal gåstrategi Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet.** Oslo: Vegdirektoratet.

St. meld. 29 (2016–2017). **Perspektivmeldingen 2017.**

