

SANDNES SENTRUM

STEDSANALYSE

FORMÅL

KAP Kontor for Arkitektur og Plan har på oppdrag fra Sandnes kommune utarbeidet en stedsanalyse for Sandnes sentrum. Formålet med stedsanalysen er å utarbeide et nøytralt kunnskapsgrunnlag for strategiske diskusjoner og mulighetsstudier i videre planprosess. Analysen er i hovedtrekk basert på grunnlagsdata videreformidlet av kommunen. Studieområdet er satt til å være større enn avgrensningen i gjeldene plan, for slik å få vurdert planområdets sammenhenger.

Sandnes kommune 19.10.2017

Stedsanalysen er utarbeidet av KAP ved sivilarkitektene Tonje Broch Moe, Henrik Lundberg og Hilde Stedje, samt praktikant Ola Ahmad
Gjennom flere arbeidsmøter er innholdet diskutert med en referansegruppe fra kommunen bestående av Ingrid Eide, Siri Gramstad, Lene Bjørnø og Ole Tonning.

KAP Kontor for Arkitektur og Plan
Strandkaien 44 - 4005 Stavanger
www.kap.no - hl@kap.no
T: 51 21 65 10 - 97 02 38 86

STEDSANALYSE
Sandnes kommune skal revidere Sentrumsplanen og har derfor behov for en stedsanalyse som del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet. Studieområdet er satt litt større enn avgrensingen planen vil omfatte, for slik å få vurdert planområdets sammenhenger.

Sandnes sentrum har en interessant utvikling, med en betydelig vekst de siste tiårene. Byen er i ferd med å utvikle en sentrumsbebyggelse som står i forhold til byens størrelse. Det er behov for langt flere arbeidsplasser i sentrum, og det er nødvendig å styrke bylivet i sentrum. Den nye byutviklingen med det kommende rådhuset innerst i Vågen er slik en viktig brikke. Det positive i at det er betydelig investeringsvilje i sentrum motveies av at viktige historiske områder settes under press. Det nye har en annen skala og strukturer som truer med å dominere og fortrenge eksisterende sentrumsbebyggelse. Vi har derfor forsøkt å gi analysen et strategisk fokus, for slik best å kunne håndtere de utfordringer sentrum står overfor.

Analysen følger oppsettet til Realistisk byanalyse, og er komplettert med kunnskap og data som fokuserer på endring og transformasjon. Det er både elementer vi kan lese ut av de fysiske kartleggingen, av nye kontekstuelle forståelser og av ikke-fysiske elementer.

Analysen rommer også registreringer som gir forståelse for bylandskapet, som utgjøres av det bygde i samvirke med det naturgitte landskapet. Vi har forsøkt å få frem en visuell forståelse av omgivelsene som tolker den romlige og stedlige identiteten. Denne bylandskapsforståelsen kan hjelpe å adressere strukturelle utfordringer i byen, og slik bli et operativt verktøy både på et overordnet nivå og i en mer detaljert sammenheng.

ANBEFALINGER
I forlengelse av analysen er vi bedt om å gi anbefalinger for videre planarbeid. Dissse er samlet i et eget hefte.

K A P 23.10.2017

INNHOLD

01 HISTORISK UTVIKLING side 5
- STRANDSTEDET SANDNES FRAM TIL 1875 side 6
- BYDANNELSE 1875 – 1900 side 7
- STASJONSBYEN 1900 – 1920 side 9
- RUTENETT OG UTFYLLINGER 1920 – 1940 side 15
- EKSPANSJON 1940 – 1960 side 17
- INDUSTRIBY 1060 – 1980 side 21
- OMSTILLING 1980 – 2000 side 23
- NY VEKST 2000 – 2017 side 29
- PRIMÆRE ELEMENTER side 30
- SANDNES ROLLE I REGIONEN side 32

02 PLANSTATUS side 33
- GJELDENDE SENTRUMSPLAN side 34
- GRØNTPLAN side 35
- REGULERTE BYGNINGSHØYDER side 36
- GATEBRUKSPLAN side 37
- BUSSVEIEN OG KOLLEKTIVTRAFIKK side 38
- BILFRITT SENTRUM ? side 39
- HOVEDVEIER OG PARKERING side 40
- SYKKEL OG GANGE side 41
- AKTUELLE PLANPROSESSER side 42
- HISTORISKE SONER side 43
- STATUS KULTURMINNER SENTRUM side 44

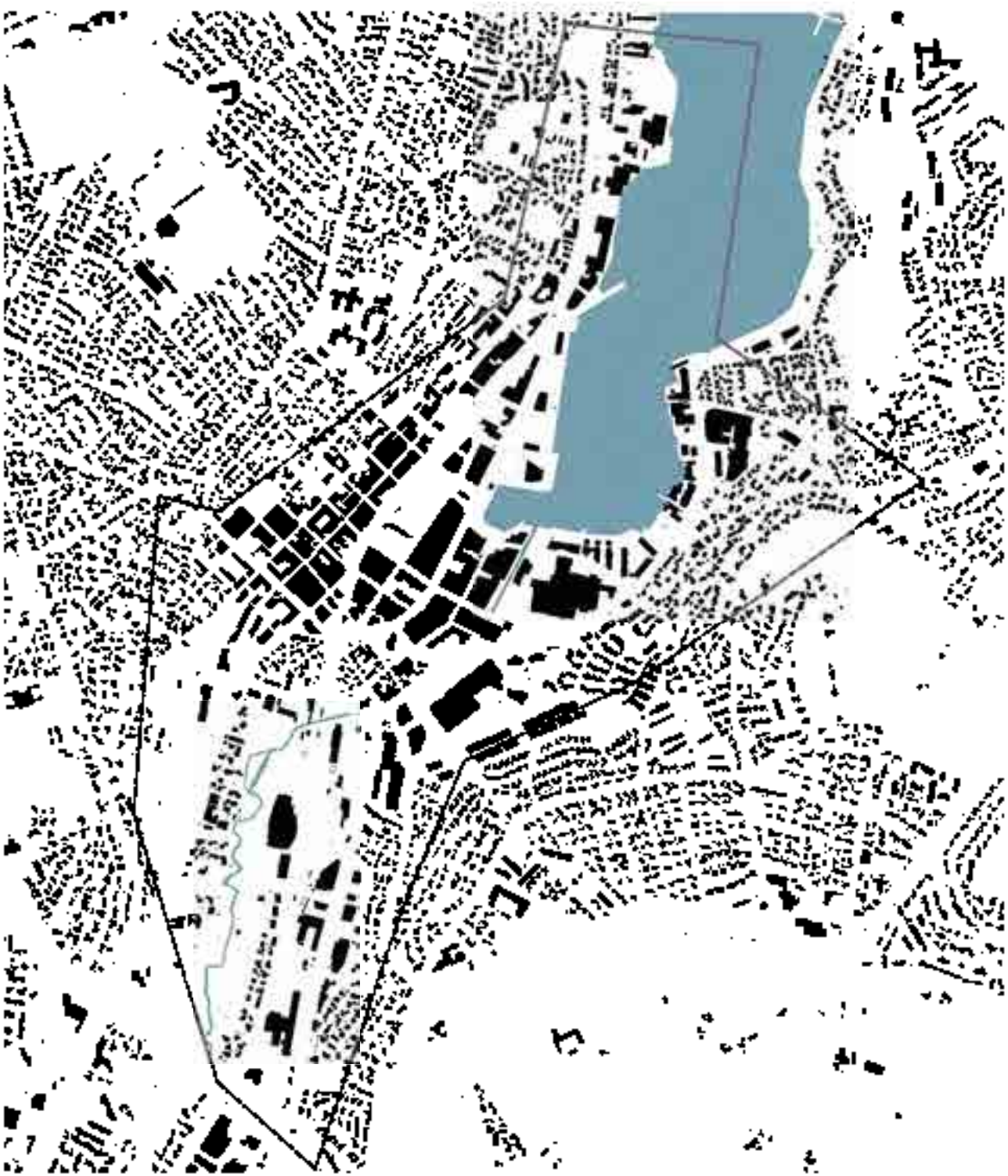
03 LANDSKAP side 45
- LANDSKAPSSTRUKTUR/TOPOGRAFI side 46
- EKSISTERENDE GRØNTSTRUKTUR side 47
- HARDE FLATER side 48
- HAVSTIGNING OG FLOM side 49
- GRUNNFORHOLD side 50

04 DET BYGDE side 51
- BEBYGGELSESSTRUKTUR side 52
- TYPOLOGI side 53
- FUNKSJONER side 56
- EIENDOMSFORHOLD side 61

05 BYENS FORM side 62
- SENTRUMS UTSTREKNING side 63
- GATE VS VEI side 64
- BYROM side 65
- BYSKALA side 66
- SIKTLINJER OG BARRIÆRER side 67
- HOMOGENE OMRÅDER side 68
- HETEROGENE OMRÅDER side 69
- TRANSFORMASJONSOMRÅDER side 70
- FORTETTINGSPOTENSIALE side 71
- HARDT OG MYKT side 72
- DELOMRÅDER; KONTEKSTER side 73
- BYENE I BYEN side 74

06 BEFOLKNINGSDATA side 79
- LEVEKÅR side 80
- BEFOLKNINGSVEKST side 81
- BEFOLKNINGSTETTHET side 82
- BEFOLKNINGSTETTHET side 83
- ARBEIDSPLASSTETTHET side 84
- REISEMIDDELFORDELING side 85
- FORTETTINGSPROSJEKT side 86

KILDER side 87



01 HISTORISK UTVIKLING

HENDELSER, UTVIKLINGSTREKK SOM HAR PÅVIRKET STEDETS FYSISKE FORM OG BRUK

STRANDSTEDET SANDNES - FRAM TIL 1875

I 1665 kom de første strandboerne til Sandnes. Stedet hadde en god kombinasjon til å brødfø seg på; fruktbar jord og rikt fiske i fjorden.

De første strandbeboerne slo seg ned på et nes, med en romslig flate ut mot sjøen. Her var fjorden på sitt smaleste, og de kunne tjene penger på å skysse folk over til Hana.

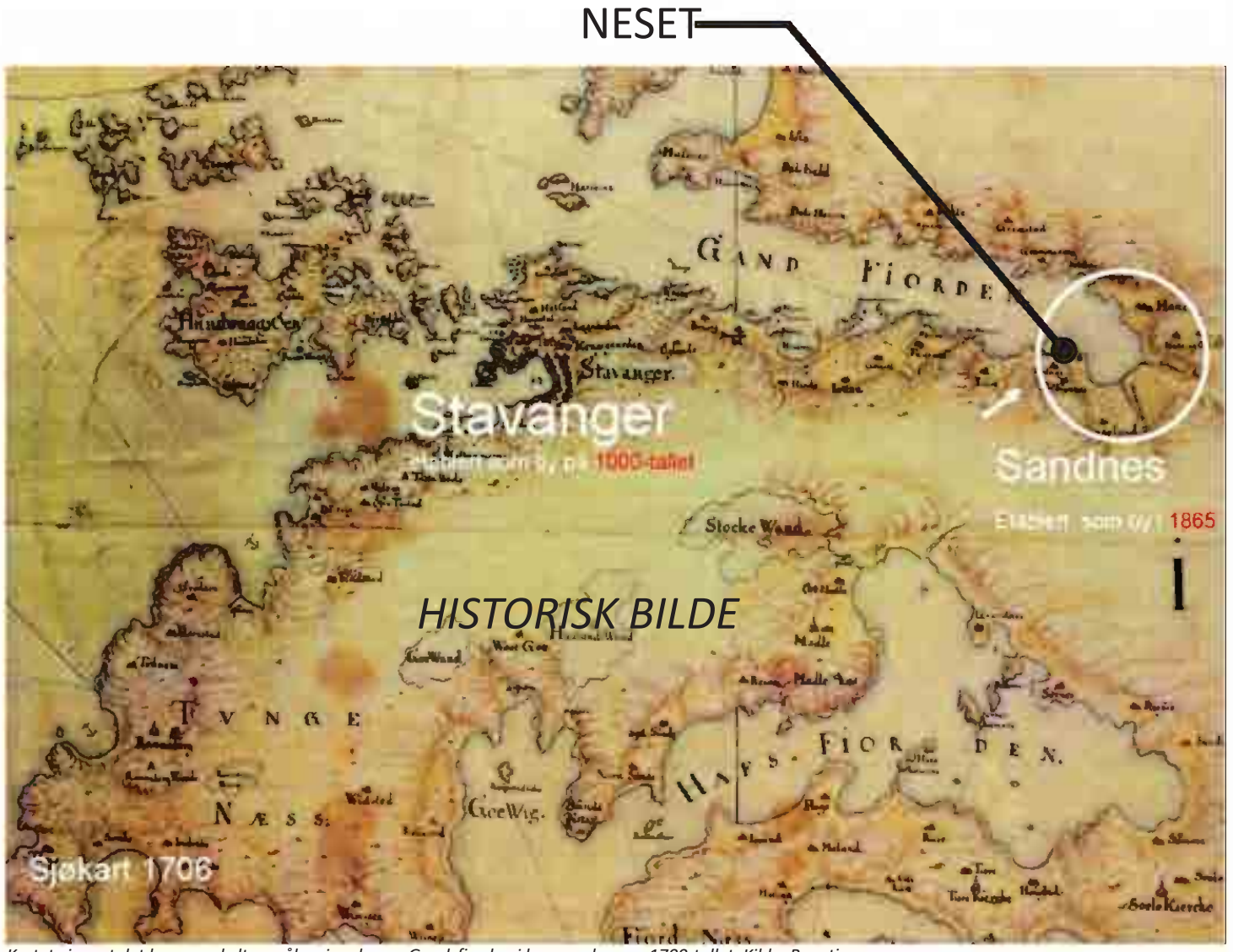
Den første handelen begynte tidlig på 1700-tallet. Man vet med sikkerhet at det første tømra lagerhuset ble satt opp på Neset i 1730. Neset er i dag der Strandgata og Langgata møtes. M.A Grude mener at det var dette sandneset som ga byen navn.

I 1731 kom det første gjestgiveriet til Sandnes og handelen vokste i omfang. Det var Stavanger som hadde handelsprivilegene i området, og dette vekket bekymring. I 1736 ble det innkalt til et møte i Stavanger Raadstue der de fordømte den ulovelige handlen som foregikk i Sandnes.

Området hadde attraktive leirbakker som etterhvert gav grunnlag for teglverk og pottemakere. Sandnes fikk sitt første teglverk , Sandnæs teglverk (Gamlaverket) i 1782.

I 1825 var det 1269 innbyggere i Høyland, av disse bodde 252 i Strandstedet Sandnes

I 1847 ble den første bevilling til handel gitt til en virksomhet på Neset - og i 1857 var det seks butikker på Sandnes.



Kartet viser at det kun er enkelte småhus i enden av Gandsfjorden i begynnelsen av 1700-tallet. Kilde: Byantivaren

PRIMÆRE ELEMENTER

- Topografien
- Sjøen; fiske
- Skyss over fjorden

BYDANNELSE 1875 - 1900

Jernbanen ble anlagt i 1878 og gikk i første omgang fra Stavanger til Egersund. Anleggelsen forsterket byens langstrakte form i nord-sør retning. Stasjonen ble lagt på fylling like sør for Neset. I 1890 ble Neset utbygd med dampskipkai.

Krossen var stedet der veiene fra Gjesdal, Jæren og Sola møttes. Byen vokser som ladested og samlet handel for omkringliggende jordbruk. I 1870-årene etablerte Jonas Øglænd sin første butikk her, med salg av kolonialvarer, jernvarer, mel, sko, klær og vin. Veiene inn til Krosssen brakte stadig flere varer for salg og kjøpende kunder.

Langgata forbant de to knutepunktene Krossen og Neset og vokste opp som sentrumsgate. I sør rundt Krossen fikk handelen sitt tyngdepunkt, mens de nordlige delene fikk offentlige institusjoner som kommunestyrehus, skole, bank og sykehus.

Gamlaverket var eneste verk frem til 1850. De neste 50 år ble 7 nye teglverk etablert; Gravaren 1, Altona, Ullendal, Nynæs, Ganns, Gravaren 2 og Lura.

Langs sjøen kom det til flere pirer for skipsfarten, spesielt oppover vestsiden. Byen fikk sin første offentlige steinkai; dampskipskaia i 1890. Det ble foretatt utfyllinger og satt opp sjøhus og lagerbygg.

I 1847 ble Bygningsloven av 1845 gjort gjeldende for strandstedet. Med denne kom regler for utforming av bebyggelsen og pålegg om byplan. Byens første reguleringsplan ble vedtatt i 1862. Den regulerte et stort areal inn i 218 kvartaler, uten hensyn til topografi eller sjø - se Krums kart (side 13).

Den ambisiøse rutenettsplanen ble justrert i 1881 og redusert til 64 kvartaler. Men det skulle gå 20 år før nye gater ble tatt i bruk. Byen var en lineær struktur fra Krossen til Neset, med fortsettelse oppover Norestraen.

I 1882 står Sandnes kirke ferdig og bidrar til institusjonaliseringen av Sandnes som by.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Sjøen; fiske og frakt
- Veiene; Krossen
- Leirbakkene
- Rutenettsplanen





Langgata 1900



Langgata 1880



Langgata år ukjent

STASJONSBYEN 1900 - 1920

I 1897 ble bebyggelsen i Langgata herjet av en bybrann. 39 hus på begge sider av gata ble ødelagt, i kvartalene som idag ligger mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate. Ved gjenoppbyggingen ble gatebredden nord for Kirkegata utvidet og kvartalene fikk en bredere karakter. Bygningene ble bygget opp igjen i løpet av få år. Bygningsloven av 1896 krevde brannmurer eller avstand på 5m. i 1904 kom loven om murtvang i norske byer. Sandnes satte murgrensen snevrere enn sentrum. Innenfor var mye allerede bygget - i tre. Slik fikk murtvangen begrenset betydning.

Sentrum vokser både rundt Krossen og rundt stasjonen som ligger i nordre ende av Langgata, ved Neset. Her ved koplingen mellom jernbane og havn vokser Sandnes som stasjonsby med bl a byens rådhus i enden av plassrommet (Gamlatorget). Byens vekst er knyttet til utvikling av nye næringsforetak. I tillegg til teglverkene vokser det frem annen industri knyttet til lokale ressurser. I byen råder en kreativ etablererånd med mange initiativ.

Fjorden gir Sandnes sin del av fiskehandel, først sild deretter hermetikk. Sauehold gir ull som ressurs. I 1846 etableres Sandnæs Uldvare, som i 1888 blir Sandnæs Uldvarefabrik og i 1897 Sandnæs Kamgarn Fabrik.

Arbeidet med utfyllinger langs sjøen fortsetter. Landskapet er sumpete og langgrunt. Det bygges fabrikker og andre bygg til de nye næringsforetakene.

i 1898 startet Jonas Øglænd import av sykler, som raskt utviklet seg til egenproduksjon. I 1909 fikk produksjonen egen fabrikkbygning. Derettter kom en ny bygning annethvert år. Jonas Øglænd ble raskt landets største sykkelprodusent.

I 1919 har byen 2656 innbyggere

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; fiske og frakt
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Jernbanen; stasjonsby
- Leireforekomster
- Murtvang



STASJONSBYEN 1900 - 1920



Sandnæs Uldvare 1895

Fiolett farge angir bygg som ble ødelagt i brannen eller revet i tiden mellom 1875 og 1899
Tegningen viser også at de nye husene (i sort) tar hensyn til en bredere gate





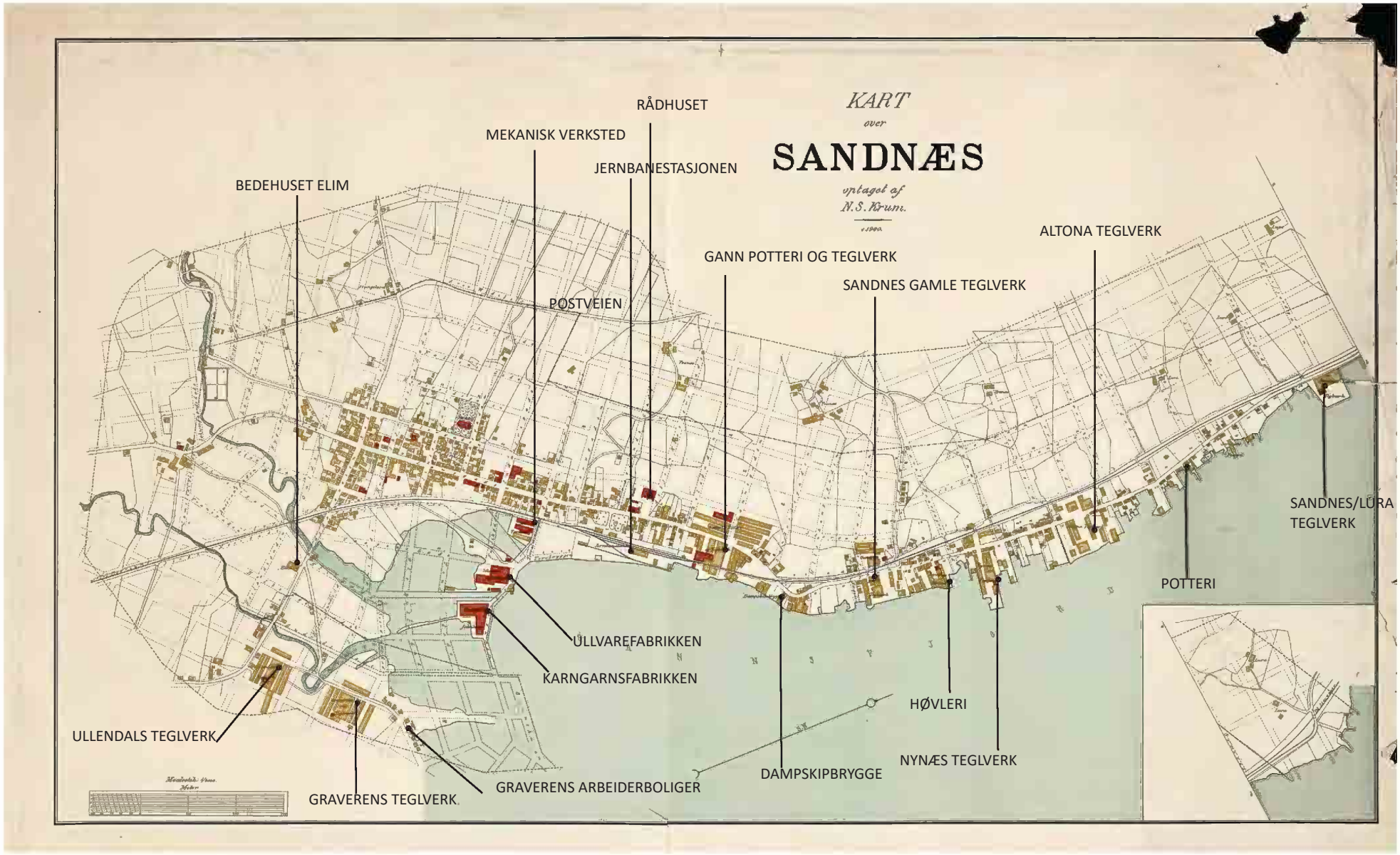


Gjenoppbygging etter bybrannen i 1897 - mellom 30 og 40 bygninger langs Langgata gikk tapt

STASJONSBYEN 1900 - 1920



Sandnes kirke ble bygget i 1882



Krums kart fra 1900. Fargen rød markerer murhus, gult trehus
Stiplete linjer viser den planlagte kvartalsbyen.



Sandnes sett mot vest 1910-20

RUTENETT OG UTFYLLINGER 1920 - 1940

I tillegg til ullindustrien utvikler Sandnes en ny industri basert på jordbruksprodukter. Ved hjelp av vannkraften i elveløp etableres mølledrift. I perioden 1909 - 1927 bygges det fem møller i sentrum.

Ved siden av sykkelproduksjon driver Jonas Øglænd med engros og detaljsalg. Salget av manufakturvarer utvides og Øglænd finner det best å produsere selv. I 1926 starter familien derfor egen konfeksjonsfabrikk.

Byens næringsliv omfatter stadig mer produksjonsvirksomhet. På 1920-tallet begynner et nytt industrieventyr. Gabriel Block Wathne overtar driften av familiefirmaet. Virksomheten som fylte et helt kvartal mellom Langgata og sjøen ved Neset, omfattet trelast og ferdighusproduksjon. Samtidig var Thorvald Øglænd godt i gang med produksjon av Sandneshuset, som ble eksportert til hele landet. Også denne virksomheten lå i Langgata.

Industrien videreutvikles og vokser kraftig. Den omfatter mange ulike former for produksjon, fra møbelfabrikker til pottemakeri. Sammen med industrien vokser byen, både i innbyggertall og bebyggelse.

Industrien vokser mest på østsiden av jernbanen, rundt Vågen og på Norestraen.

Sjøtilgjengelighet er fortsatt viktig og skipstrafikken er en sentral del av Sandnes sjøfront. Det er brygger ved de mange virksomhetene som er etablert i strandkanten. Byens kai ligger ved Neset og ble bygget i 1890. Den er beskjeden i størrelse, men har, sammen med bryggene, stor betydning for byens næringsliv. Mye frakt går med båt, og Sandnes er Jærens havn.

I 1933 ble det gjennomslag for en ny kaiplan på Neset. Strandgata ble rettet ut og lagt langs jernbanen. Dette frigjorde areal for å kunne drive en mer moderne kai. De første jernbanesporene langs kaianlegget ble lagt i 1925 og i 1930 kom to svingkraner til kaien.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; havn og kai; havneby
- Jernbanen; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster
- Elvene
- Murtvang



1920

RUTENETT OG UTFYLLINGER 1920 - 1940



Sandnes fikk meieri i 1883 og flyttet inn i sitt monumentale bygg i Storgata i 1924.



Langgata fikk fortau i perioden 1886 - 1910. Det var laget av 4100 skiferheller fra Hardanger.
Fast dekke i gaten kom først i perioden 1920 - 1935



Sandnes kai. På 30-tallet ble flere gamle lagerbygg ertattet med mye bygg



Langgata ca 1920

EKSPANSJON 1940 - 1960

Rundt Vågen er det mange virksomheter; teglverk, ull- og tekstilindustri, samt andre næringer. Stedvis med høy tetthet, men også romslige mellomrom. Langs Norestraen ligger virksomhetene tett.

Kvartalene i sentrum brer seg utover. Fremdeles er bebyggelsen i relativt liten skala, både utbredelse og enkeltbyggenes størrelse.

I 1937 etableres AS Betong. Huset Vårt kan ses på fotoet der det dekker et helt kvartal. Siste byggetrinn stod ferdig i 1942. Da var det over 10 000m2

Øglænd ekspanderer til nybygg i Vågen.

Byens kai er utvidet sør for Neset. Den siste trekaien blir erstattet med spuntet konstruksjon i 1954 og ga byen en 250 meter sammenhengende betongkai med dobbeltspor til jernbanen. På bildet ligger det to båter inntil. Det er plass til en eller flere nord for disse. På sørsiden er det fortsatt strand og langgrunt.

Ruten er i ferd med å etableres.

De to elvene er fremdeles åpne helt ut til sjøen. Stangelandsåna renner ut på østsiden av Sandnes Uldvare (nåværende Elvegate). Storåna renner ut omtrent midt i Fjerå.

I 1948 har Sandens 4100 innbyggere



1938

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sjøen; havn, fiske
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster

EKSPANSJON 1940 - 1960

Professor Sverre Pedersen utarbeidet en lang rekke byplaner for større og mindre byer i landet. Planen for Sandnes ble påbegynt i 1939, og bearbeidet i flere omganger til den ble vedtatt i 1950.

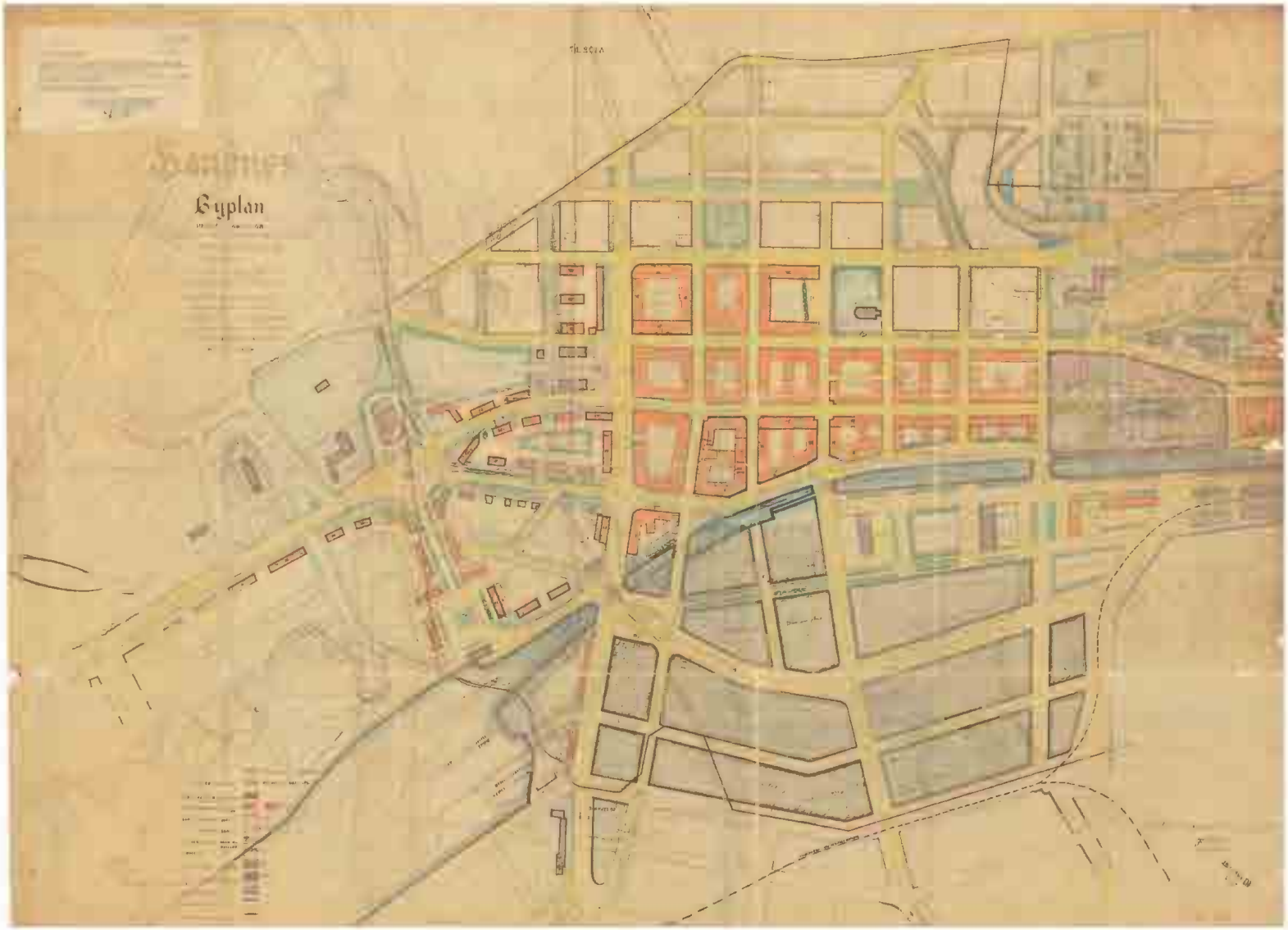
Hovedgrepene i planen er at den flytter Sandnes Stasjon til Skeiane, og samtidig anlegger godsterminal på Brueland. Jernbanen løftes opp på fylling. Planutsnittet viser et begrenset antall passasjer under jernbanen.

Planen viderefører sentrums kvartalsstruktur vest for jernbanen, men åpner for en moderne bymessig sentrumsbebyggelse. Øst for jernbanen reguleres det inn relativt langstrakte kvartaler med industriformål.

Rutenettsplanen er forsøkt tilpasset terrenget ved å legge gatene på skrå der de treffer stigning. Sykehuset fikk sin plassering like overfor sentrum. Langgatas kvartaler nord for Torggata, som bl.a. rommer datidens rådhus, er unntatt regulering.

Ved Skeiane er det innarbeidet et aksialt motiv, mellom stasjonen og en ny stor utstillingshall. Området her blir i stedet senere tomt for det nye rådhuset.

Det ble utarbeidet en egen plan for havnen, som la opp til en betydelig ekspansjon nordover.





EKSPANSJON 1940 - 1960

På 1950-tallet blir jernbanen lagt på fylling. Selv om det er et visst antall passasjer under blir jernbanen en barrière mellom 'byen' på vestsiden og industrien på østsiden. Fra de sentrale delene av Langata er det kun 2 passasjer.

På sjøsiden vokser industrien og rommer nå relativt forurensende virksomheter som slakteri og fargeri.

Av kartet fremgår det at Ruten er etablert, som rutebilstasjon, med god plass til manøvrering og oppstilling av kjøretøy. Legg merke til at Ruten grenser til sjøen.

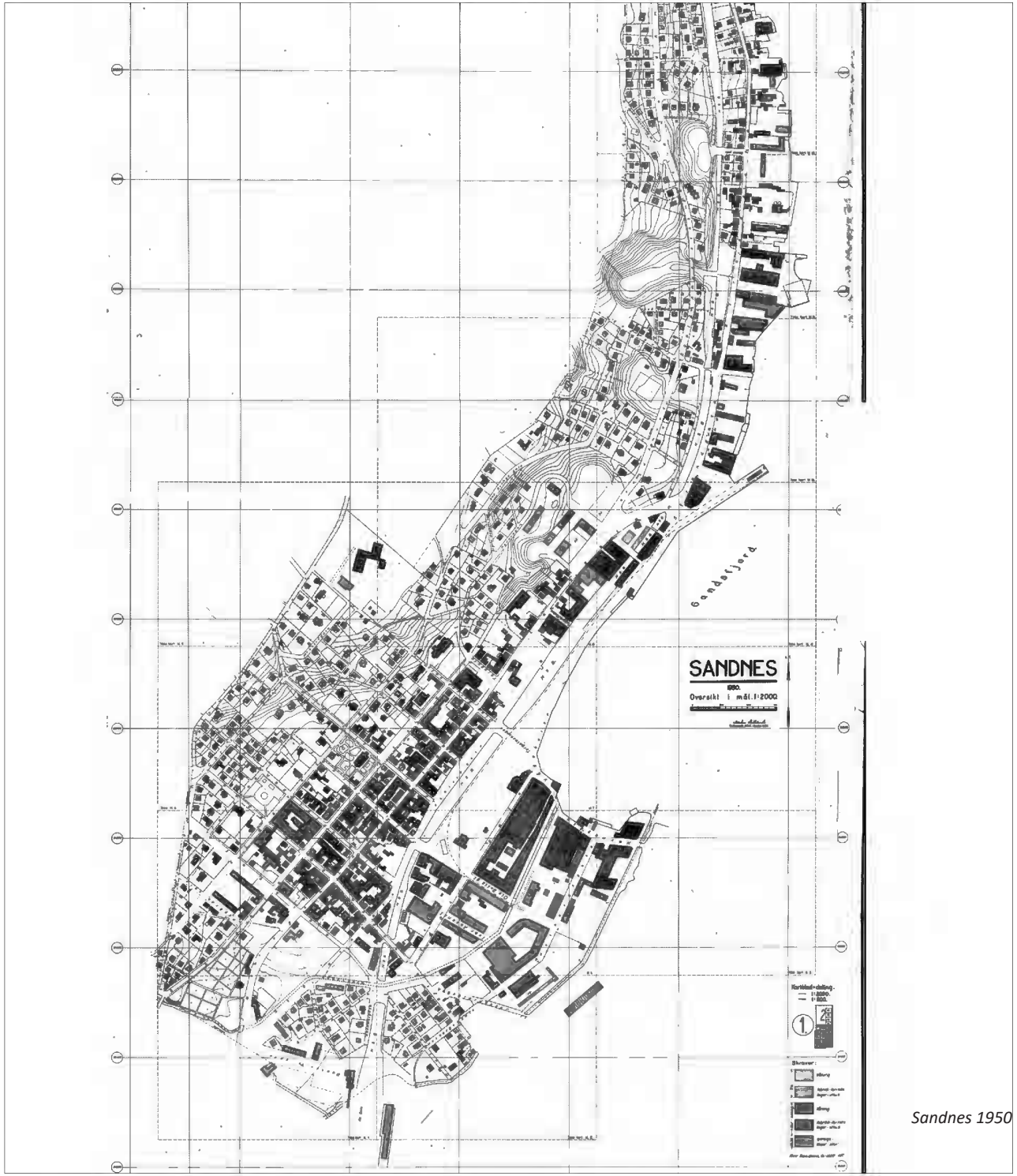
Elveløpene er lagt i rør. Stangelandsåna følger Kanalgata ned til Ole Bulls gate (Julie Eges) og ser ut til å gå i dagen ut til sjøen. Storåna dukker under ved jernbanen, men kommer opp igjen på østsiden. Den dukker under igjen ved Gjesdalsvegen, ett kvartal senere opp igjen og føres i dagen ut til sjøen.

Industrien vokser også på østsiden av Vågen. På Hana ble Polaris og Auduserverket etablert like etter krigen. Nå er dette vokst seg til betydelige virksomheter. Polaris er en nasjonal størrelse. Fabrikken de holder til i huset opprinnelig Holmen Potterier og senere Hansa Canning. På slutten av 50-tallet vokser de ut av farbrikken og flytter virksomheten til Orstad. Virksomheten blir senere til Høyang-Polaris.

Auduserverket holder til i et stort funksjonalistisk fabrikkanlegg, men også her vokser virksomheten ut av lokalene og fabrikken relokaliseres i større anlegg på Riska i 1971.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene; Krossen
- Sjøen; havn, fiske
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster
- Jernbanen på fylling



Sandnes 1950

EKSPANSJON 1940 - 1960



1950



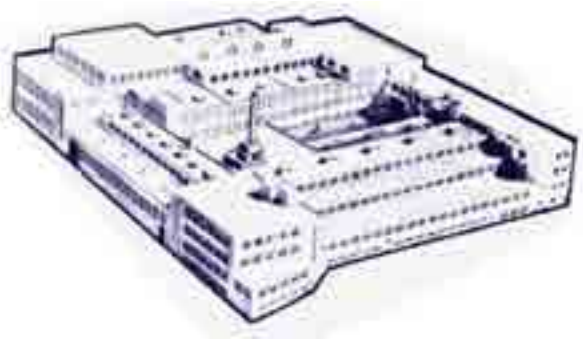
Fra bygging av høybanen i 1955



Polaris i Rovika



1960



Auduserverket på Hana

INDUSTRIBY 1960 - 1980

På Skeiane bygges Høyland rådhus. Det aksiale byromsmotivet fra Sverre Pedersens plan realiseres bare delvis. Rådhuset står ferdig i 1961. Og i 1965 slås Sandnes sammen med Høyland, Høle og deler av Hetland kommune. Høyland rådhus blir til Sandnes rådhus.

Etter kommunesammenslåingen bor det 27 000 innbyggere i Sandnes.

Industriens tiltakende forurensing medfører innføring av soneplanlegging. Det er del av en internasjonal trend og får fullt gjennomslag her tol lands med krav om generalplan i 1965. Denne blir senere arealdelen av kommuneplanen.

Øglænds mange virksomheter ekspanderer i Fjerå. Det er en omfangsrik bygging i Vågen. Bare konfeksjonsdelen er på nærmere 5000m2 med over 600 ansatte. Næringen fortsetter med en betydelig størrelse helt til 1980-tallet. Sykkelproduksjonen er enorm, DBS har 80-90% av markedet i Norge, samt en betydelig eksport. I 1972 begynner utflytting av sykkelproduksjonen til nytt anlegg på Kvål. Hele virksomheten er utflyttet i 1984.

Den nye bebyggelsen i Fjerå fortrenger elvene. Stangelandsåna er nå fullstendig i rør. Storåna anes ytterst mot sjøen og på østsiden av boligområdet innenfor fabrikkene (omtrent der Gravarsveien går i dag).

Havnen har fått en betydelig utvidelse sørover fra Neset; den form og utstrekning vi kjenner i dag er i ferd med å etableres.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sjøen; havneby
- Jernbane; stasjonsby
- Utfyllinger
- Rutenettsplanen
- Leireforekomster



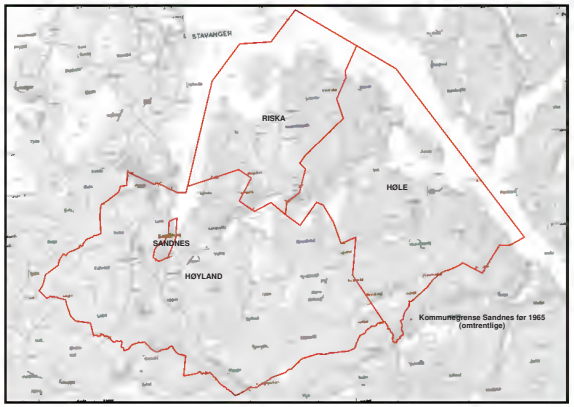
INDUSTRIBY 1960 - 1980

Bildet forteller en del om Sandnes historie som industriby. Fremst sees jernbanen som danner avgrensing for sentrum. Bak denne ligger Ruten, romslig og stor. Til Ruten ligger Sandnes Uldvare sitt store kompleks, mens det ellers er småbygg i kvartalene rundt.

I Fjerå ligger Øglænds mange fabrikker, sammen med andre virksomheter. Det er både fargeri og slakteri i området. Bakerst av bygningene ligger en lang bygning som tilhørte teglindustrien. Bakenfor den sees grop og skrent etter leireuttak.

Langs sjøfronten anes mindre bygninger, sannsynligvis knyttet til tidligere tids industri. Innerst i Vågen sees Stangelandsåna ført ut i kulvert. Man kan bare gjette hva det brune vannet inneholder.

Byplanen er tilsynelatende enkel; en vei fra hver av jernbanepassasjene er ført gjennom området.



Kommunesammenslåingen i 1965



Vågen og Ruten i 1966

OMSTILLING 1980 - 2000

På 70-tallet er det fremdeles industrivekst, men ut på 80-tallet begynner industrien i Norge å få konkurranse fra land med lavere kostnader. Dette slår kraftig ut i Sandnes, både tekstil- og sykkelproduksjon får en betydelig nedtur.

Det skjer en avindustrialisering som tømmer fabrikkbyggene for virksomhet. Samtidig begynner et nytt industrieventyr; oljå. Denne industrien sikter seg inn på nytt land. Både verksteds-, leverandør- og ingeniørforetak søker seg til Forus og andre nye næringsområder.

Sandnes sprer boligbebyggelsen kraftig utover gjennom stadig nye feltutbygginger. Næringsvirksomhet og arbeidsplasser som flytter ut eller forsvinner blir i liten grad erstattet. Sentrum utvikler seg ikke i takt med kommunens vekst, men stagnerer.

Handelen i Langgata får betydelig konkurranse fra nyetablerte kjøpesentere. Størst er Kvadrat som åpner i 1983, i lokalene til nedlagte Sandnes Støperi. I 1988 etableres kjøpesenteret Vågen 33 i de gamle lokalene til Sandnes Uldvare. I 1997 ble Maxi kjøpesenter etablert i fabrikkbygget til Gann Gravaren teglverk.

Sentrumsområdet opplever stagnasjon og tilbakegang. Det er lav byggeaktivitet og liten næringsutvikling.

I 1985 har Sandnes 40 000 innbyggere.

PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Eksisterende bygningsmasse



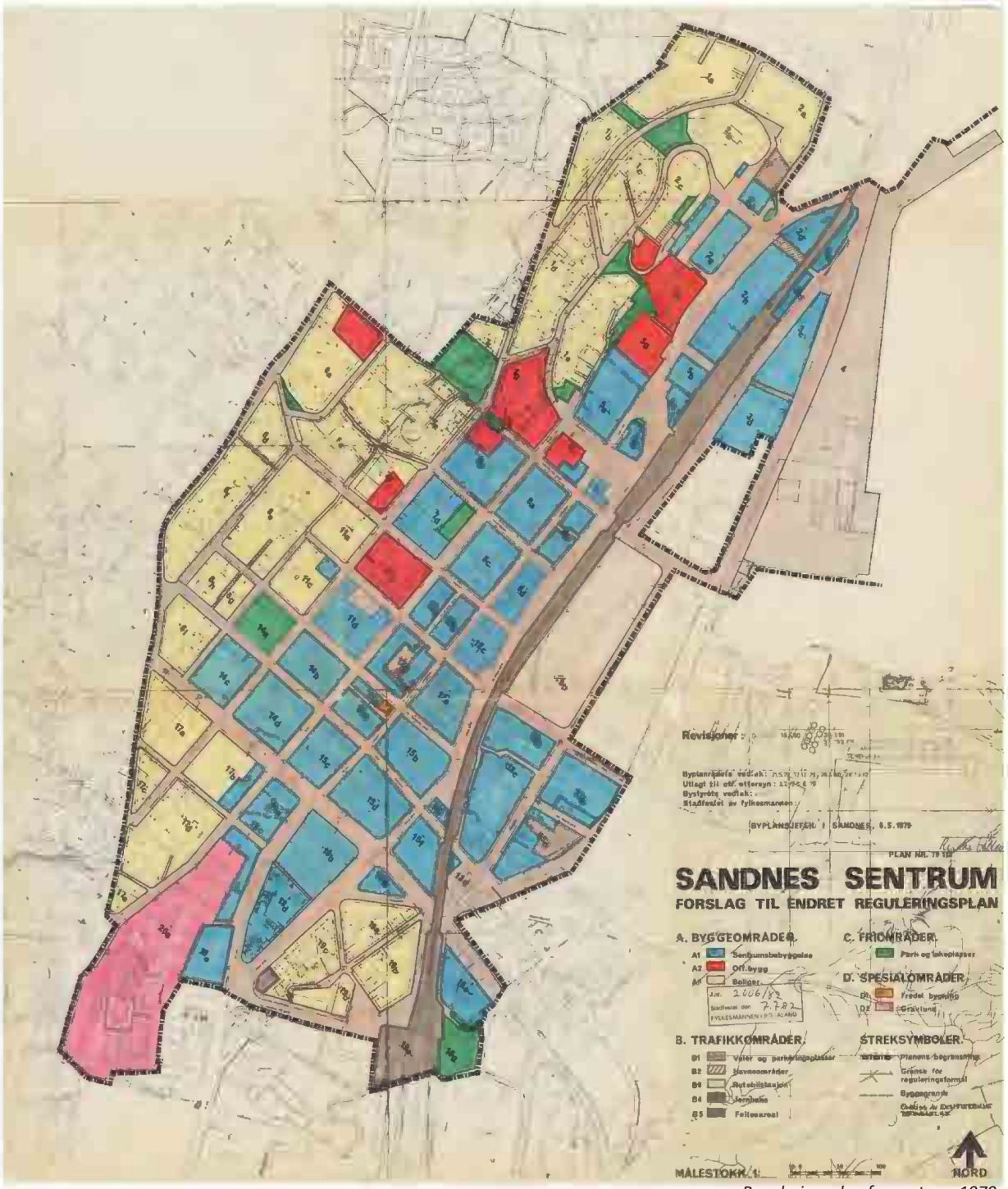
OMSTILLING 1980 - 2000

Reguleringsplanen for sentrum fra 1979 omfatter et mindre areal enn Sverre Pedersens plan. Øst for jernbanen er det begrenset til noen få kvartaler. Planen har med Ruten, men ikke fabrikken til Sandnes Uldvare, som noen få år senere blir kjøpesenter.

Planen har med et område sørvest for Oalsgata, men ikke rådhusområdet/Skeiane.



Indre havn nordover 1979



Reguleringsplan for sentrum 1979

OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes 1989-2004, vedtatt 1 desember 1991. Planen skiller ikke mellom sentrumsformål og annet næringsformål i kommunen.

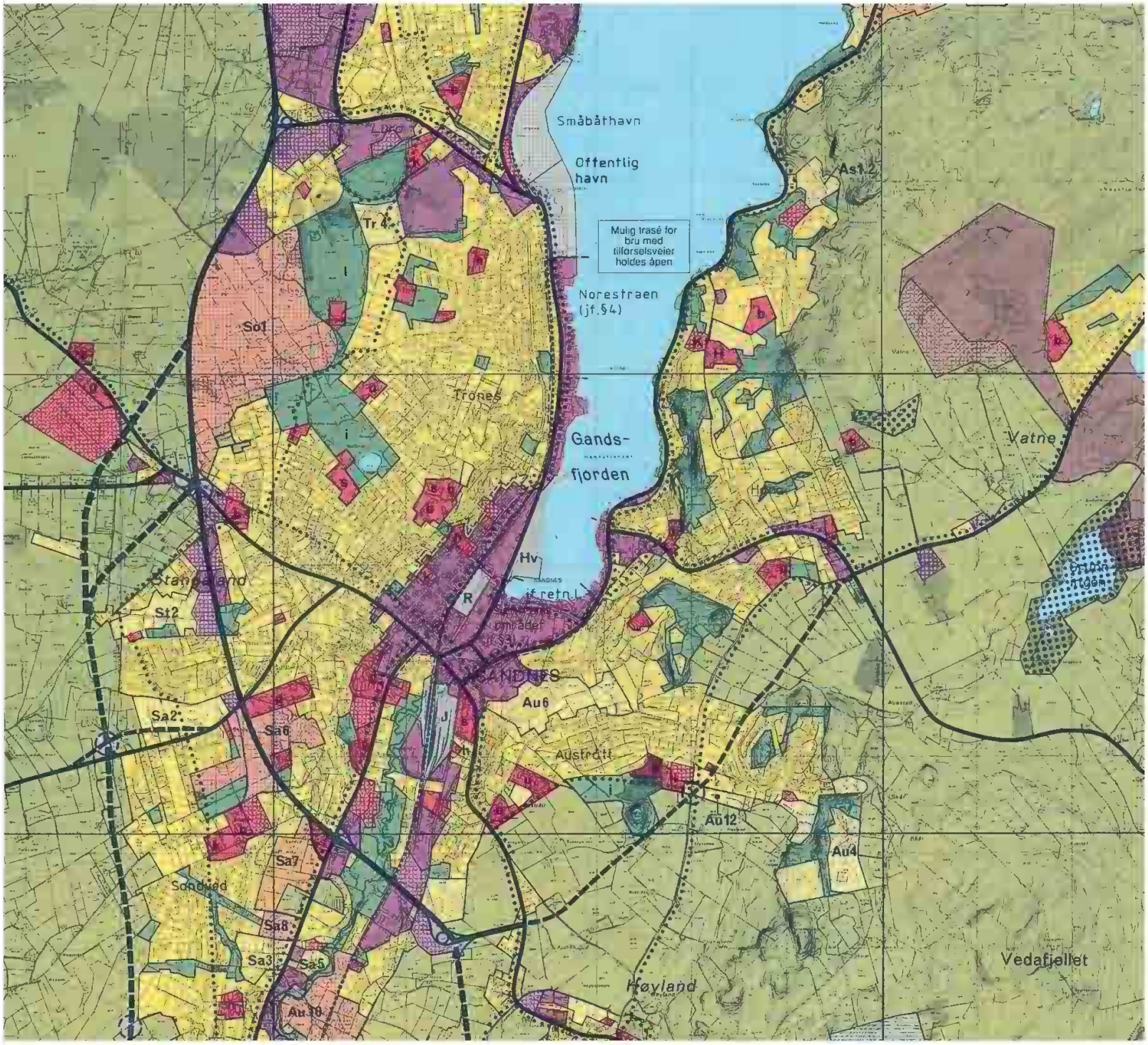
Det henvises til § 3 for Sentrumsområdet, som varsler at det kan bli krav om reguleringsplan for tiltak over en viss størrelse. Maks byggehøyde er 6 - 9 m, men med unntak for enkelte høyhus dersom arealbesparelse eller offentlig tilgjengelighet til sentrum krever det.

Maks u-grad er 1,2 og maks parkeringsareal skal fastsettes av Teknisk styre, normalt tillates 30% av bruksareal.

Parallelt med utarbeidelse av denne planen har kommunen avholdt en arkitektkonkurranse for sentrumsområdet øst for jernbanen. Vinnerforslaget har flere elementer som blir innarbeidet i kommende planer.



Vinnerforslag i arkitektkonkurransen om Vågen i 1985 Forfatterne var Arkitektkontoret Hoem, Kloster og Jacobsen. Forslaget innebar gjenåpning av Storåna, Ole Bulls gate (nå Julie Eges gate) som viktig øst-vestakse, med bl.a bygging på Ruten. Orange angir bymessig bebyggelse med blandete funksjoner, mens gul er boligbebyggelse.



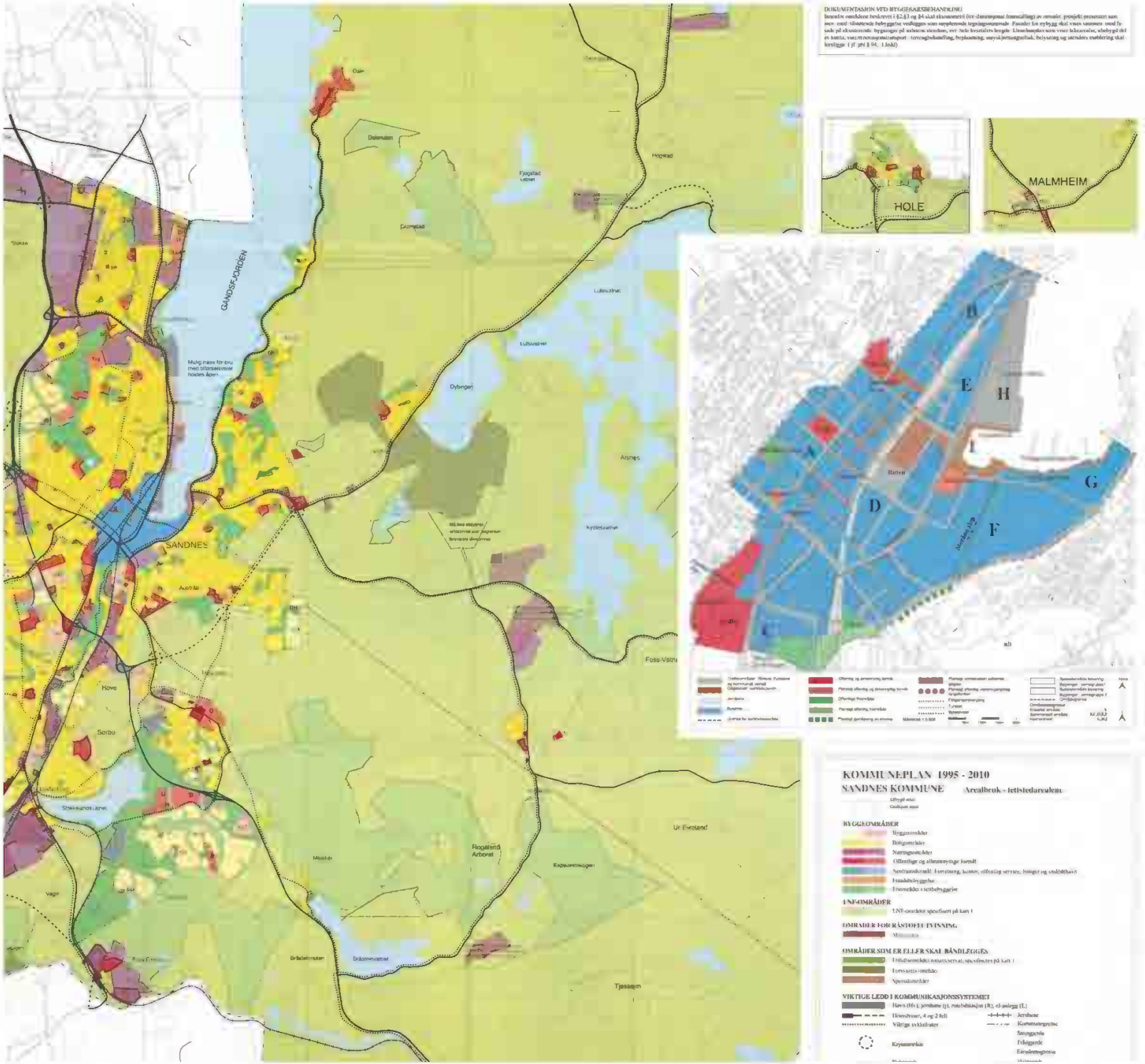
OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes - perioden 1995-2010, vedtatt av Sandnes Bystyre 29. august 1995

Sentrum har fått eget formål og er viet et eget plankart. Blå farge angir at formålet er bysenter, mens brun er gågatenett og sentrale uterom. Det omfatter store deler av Ruten og langs sjøen innerst i Vågen.

Det planlagte kulturhuset er angitt med rødt. Storåna er vist med stiplet grønt; planlagt gjenåpning av elveløp. Elva følger en rett linje opp til Gravarsvegen og deretter inn mot en planlagt park som er vist på tvers av jernbanen over til Skeiane.

Bortsett fra to nye passasjer under jernbanen ved Ruten, har planen få tverrforbindelser. Ole Bulls / Julie Eges gate stopper ved Holbergs gate, som heller ikke føres gjennom sørover. Planen gir få føringer for industriområdet.



OMSTILLING 1980 - 2000

Sentrums stagnasjon fortsetter på 1990-tallet. Det bygges lite og det er få nyskapninger i sentrum. Kommunen fortsetter å vokse, men det avspeiles i liten grad i sentrum.

Byen gjør et løft; i 1999 åpner Sandnes kulturhus i Vågen.



PRIMÆRE ELEMENTER

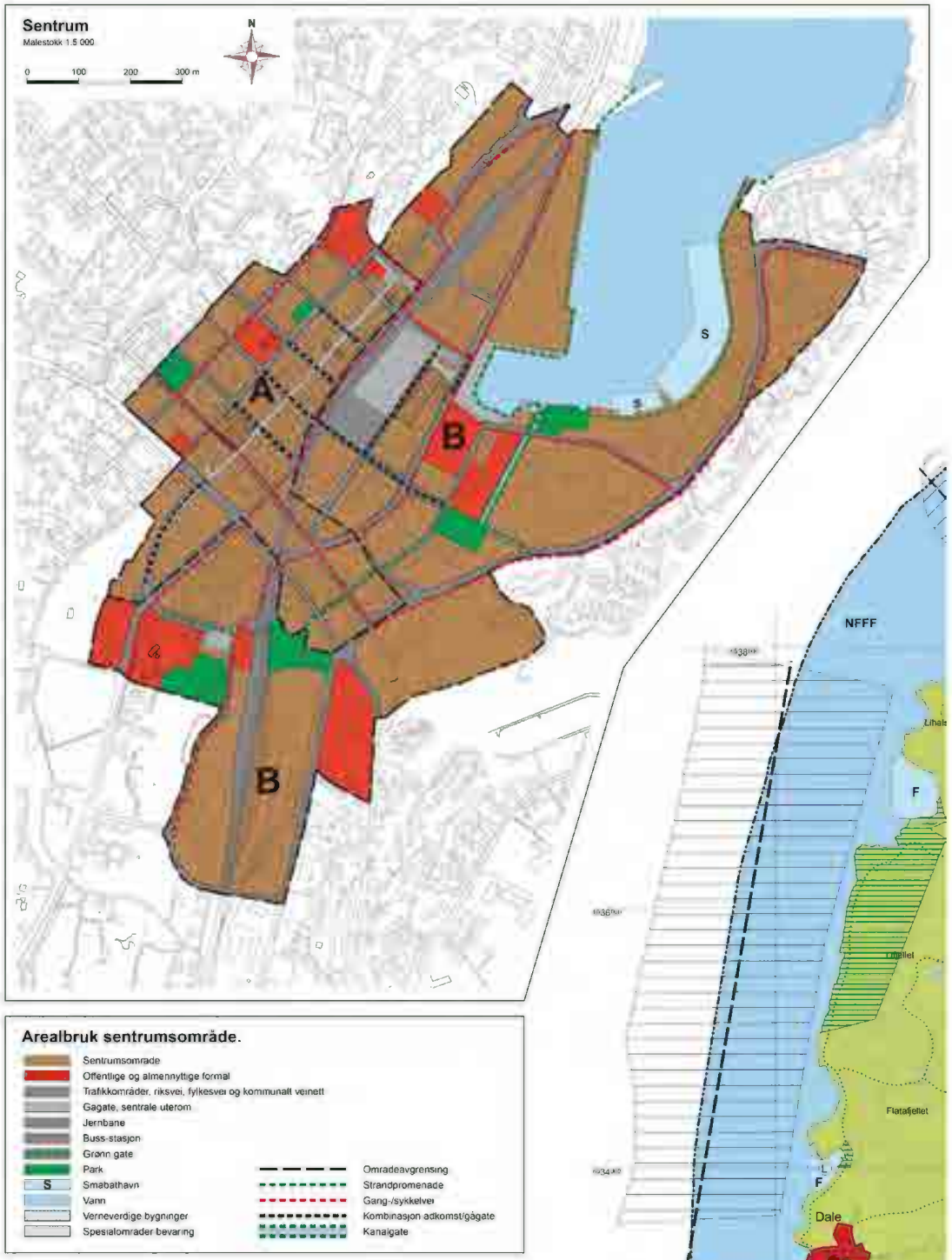
- Veiene
- Sentrumsplan som del av kommuneplan 1995 -2010

OMSTILLING 1980 - 2000

Kommuneplan for Sandnes, vedtatt november 2002

Sentrumsområdet er nesten doblet i forhold til forrige plankart. Planområdets utvidelse omfatter et betydelig areal. I øst tar den med sjøfront med mer ut mot Hana, i sør inkluderes arealet som blir Maxi - og i tillegg hele Bruelandsområdet samt Gand videregående skole. I tillegg er Indre havn er vist som sentrumsformål.

Sentrumsformålet vises nå med brunt, gågate og sentrale uterom er lys grått. Den planlagte videregående skolen i Vågen er regulert og Storåna vist gjenåpnet. Videre viser planen en park sør for skolen. Holbergsgate er ført sørover, med grønn stipling; grønn gate. Julie Eges er gate ført ut til Gravarsveien.



NY VEKST 2000 - 2017

Prosjektet ny by på østsiden av jernbanen tar tid å utvikle. Selv om Sandnes vokser enormt er det begrenset investeringsvilje i sentrum. Sandnes er del av den polysentriske byen på Nord-Jæren og har primært tatt rollen som utbygger av nye boligfelt. Sentrumsfunksjonene vokser andre steder; i kjøpesentre og Stavanger sentrum.

Etter mange års tenking satser kommunen på ny utvikling av sentrum. Langs Elvegata bygges flere kvartaler. I 2010 åpner Vågen videregående skole ved siden av Kulturhuset. Det bygges nye boligkomplekser langs innfartsveiene.

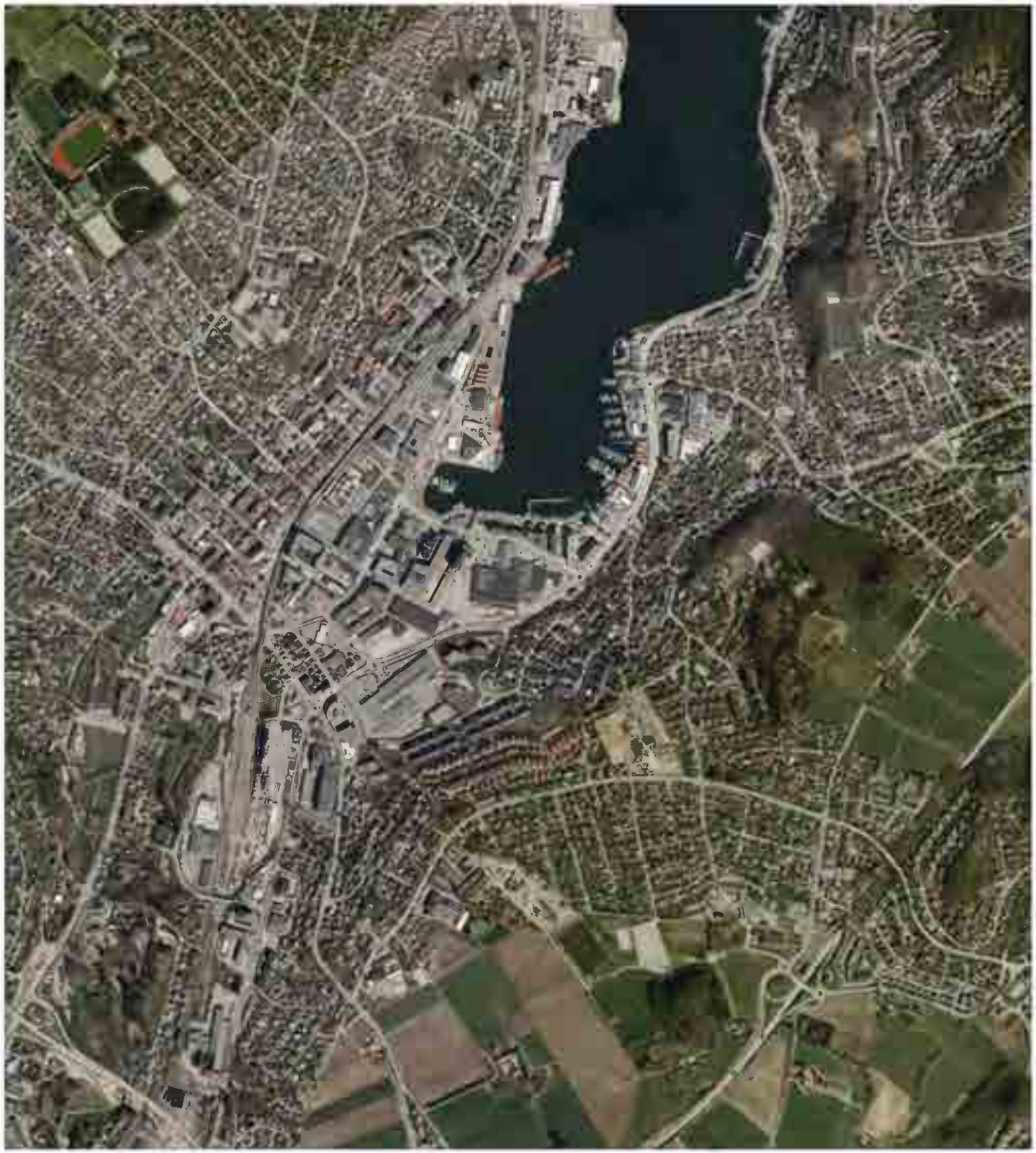
I perioden 1998-2002 godkjennes ca 20 000 kvm nybygg i sentrumsområdet. Av dette er ca 8000 kvm boligareal.

I perioden fra 2002 -2006 kommer en betydelig økning av byggeaktiviteten. Det bygde arealet utgjør 103.000 kvm hvorav ca 50 000 kvm er boliger. Det vil si en femdobling av det bygde areal, og en seksdobling av boligarealet.

Byen utvikler seg bitvis, i regi av private aktører. Forventningene til utnyttelse er meget høye. Sentrum kommer under stort press.

Kommunen tar en rolle i utviklingen av Havneparken og bestemmer at her skal byens nye rådhus ligge. Området skal til sammen romme 153 000 kvm, der 350 nye boliger inngår.

Kommunen har 75 000 innbyggere i 2017



PRIMÆRE ELEMENTER

- Veiene
- Sentrumsplan som del av kommuneplan 2002 -2017

2017

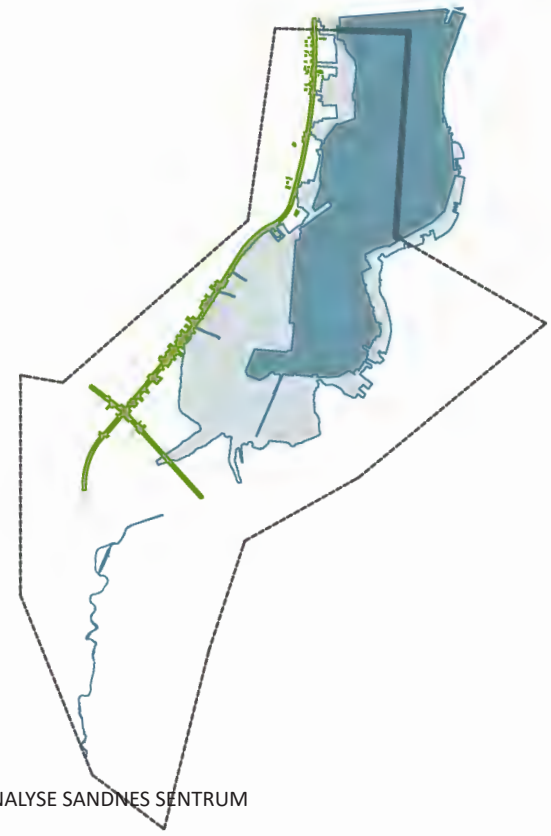
PRIMÆRE ELEMENTER

Spor som kan leses i dagens bystruktur

Kontekstene er de ulike periodenes fysiske avtrykk. Kontekst beskriver en romlig organisering. Den er ikke begrenset til en eller ett ordnende fenomen; primært element, men åpner for flere. Konteksten vektlegger et funksjonelt aspekt ved byen.

STRANDSTED 1800 - 1900

Strandstedet avleses i den lineære bystrukturen, Strandgata, Langgata og Jærveien. Den kopler sammen Neset og Krossen. Både i Strandgata og Langgata finnes historisk bebyggelse med tidlig opprinnelse. Nyere bebyggelse underordner seg strukturen slik at disse gatene og veiene fremstår som tydelige primære elementer.



BY OG INDUSTRI 1900 - 1920

Industrivirksomhet gav byvekst. Med byveksten kom byplanen; en rutenettsplan som strekker seg ut på tvers av topografi og sjø. Den grunne sjøbunnen lar seg fylle ut og skaper nytt sjønært land for den voksende industrien.

Leireuttak til tegl- og pottemakerindustri danner tydelige spor i landskapet. Gropene blir i ettertid byggetomter. Anleggelse av Jernbanen begrenser rutenettets utvikling østover. Byen bruker også lang tid på å fylle rutenettet. Den bymessige bebyggelsen er primært i kvartalene langs Langgata.

De fysiske avtrykk er utfyllingene, rutenettsplanen, jernbanen og utgravingene.



PIONERTID 1920 - 1960

Industrien videreutvikles og vokser kraftig. Sammen med den vokser byen, både i innbyggertall og bebyggelse. Det fysiske avtrykket kommer ved at kvartalene i rutenettsplanen fylles med bebyggelse. Etterhvert som industrien vokser flytter den ut i nye bygg i Vågsbunnen. Jernbanen blir lagt på fylling og byen blir delt i to.

De fysiske avtrykk er jernabefyllingen, utfyllingene i sjøen og kaien, fabrikkbygg og annen næringsbebyggelse, Langgata som 'moderne' sentrumsfunksjoner og bybebyggelsen i kvartalene rundt.



OMLANDSENTER 1960 - 1980

Byen fortsetter å vokse. Bykjernen utvides med ekspansiv forstadsbebyggelse. Sandnes vokser ut over kommunegrensene og disse innlemmes i kommunen med kommunesammenslåingen i 1965. Sandnes overtar det relativt nybygde Høyland Rådhus på Skeiane.

I Vågen ekspanderer industrien i stadig nye bygg, og nye utfyllinger kommer til langs vestsiden av fjorden. Havnen ekspanderer.

Veksten skjer også nedover Jæren og til en viss grad østover. Sandnes vokser som omlandssenter, og tilbyr handel og service til Jæren.

Byavtrykk i sentrum leses best på østsiden av jernbanen; i de storskala kvartalene som rommer industrien og i store 'bruksrom': godsterminal på Brueland, Ruten og indre havn.

OMSTILLING 1980 - 2000

Industrien i Norge får konkurranse fra land med lavere kostnader. Dette slår kraftig ut i Sandnes, både tekstil- og sykkelproduksjon får en kraftig nedtur. Avindustrialiseringen tømte fabrikkbygg for virksomhet. Ny næringsvirksomhet vokser opp rundt oljå. Både verksteds-, leverandør- og ingeniørforetak søker seg til Forus og andre nye næringsområder.

Byen sprer seg kraftig utover gjennom stadig nye feltutbygginger. Næringsvirksomhet og arbeidsplasser som flytter ut eller forsvinner blir i liten grad erstattet. Handelen i sentrum får betydelig konkurranse fra det nyetablerte kjøpesenteret Kvadrat. Bruelandsenteret kommer til. I 1988 etableres kjøpesenteret Vågen 33 i de gamle lokalene til Sandnes Uldvare. I 1997 ble Maxi kjøpesenter etablert i fabrikkbygget til Gann Gravaren teglverk.

Sentrum utvikler seg ikke i takt med kommunens vekst, men stagnerer.

Det fysiske avtrykk er preget av stagnasjon. Næring flytter ut eller legges ned. Noen bygg fylles av ny handelsetablering, men flere steder oppstår 'hull'; tomme bygg. Det er uklart hva som skal skje i disse områdene. Kulturhuskonkurransen viser en mulig fremtid, men byen mangler evne. De eksterne handelslokaliseringene medfører forvitring i Langgata.

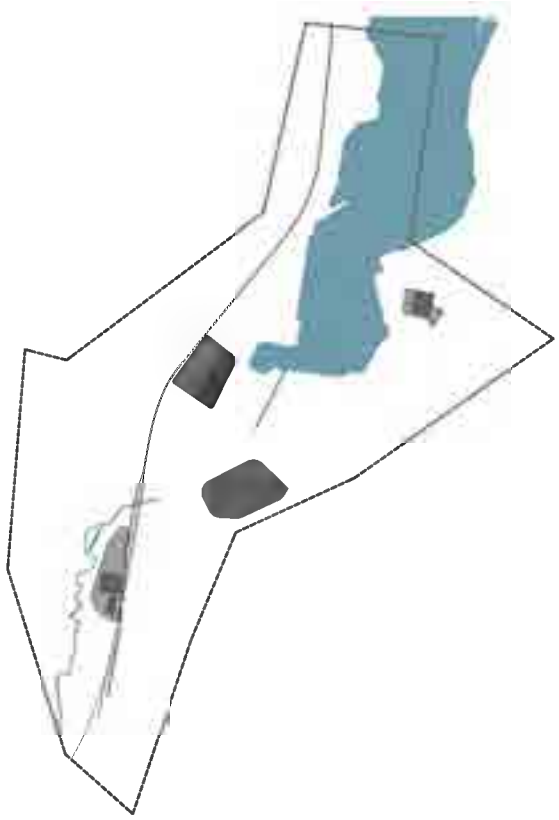
NY BY 2000 - 2017

Vår tids avtrykk er preget av ny vekst i sentrum. Eiendomsutvikling er blitt et dynamisk forretningsområde med potensielt store verdier. Derfor settes store områder i spill og sentrumsområdet kommer under press fra de mange ulike og utnyttingsoptimistiske initiativ.

Byen utvikler seg bitvis, gjennom enkeltprosjekt, ofte uten perspektiv for det bymessige. Det foregår en kontinuerlig læring der aktørene, utbyggere og plangivere, gradvis utvikler bedre forståelse for byens sammenhenger og mellomrom.

Det fysiske avtrykk preges av at det er byutviklingsprosjekt i størstedelen av sentrumsområdet. Store krefter og høye forventninger til utnyttingsgrad utfordrer eksisterende strukturer og kvaliteter. Endringsperspektivet er betydelig, utfallet er usikkert.







SANDNES' ROLLE I REGIONEN

Sandnes er del av en flerkjernet bystruktur på Jæren. Bolig- og arbeidsmarked strekker seg på tvers av kommunegrensene. Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg utgjør en tilnærmet sammenhengende byggesone med til sammen 240 000 innbyggere. Den polysentriske byen omfatter også Klepp, Hå og Gjesdal med sine sentre - og utgjør da over 300 000 innbyggere.

Kommunesentrene er viktige målpunkt i byregionen. I tillegg finnes andre sentre med arbeidsplasskonsentrasjon og handelsomfang som gjør dem til regionale destinasjoner som f.eks Forus, UiS, Risavika og Orstad.

Regionplanen definerer senterhierarkiet; fra bydelssenter via kommunesenter til hovedsenter. Sandnes er sammen med Stavanger definert som hovedsenter. Det er relativt stor forskjell på de to sentrene. Mens Stavanger stadig forsøker å befeste sin posisjon som regionhovedstad , har ikke utviklingen i Sandnes vært like positiv.

Sandnes sin posisjon som 'Jærens hovedstad' er gradvis blitt redusert ettersom handelsaktiviteten har økt utenfor sentrum- på Forus og i de jærske kommunesentrene. Ruten er fremdeles en viktig destinasjon for busser, der de fleste ruter fra sør og øst termineres. Jernbanen bidrar også til å knytte byen sammen med Jæren, selv om størst antall reiser er mellom Sandnes og Stavanger.

Sandnes har ikke klart å erstatte arbeidsplassene som forsvant med avindustrialiseringen på 1980-tallet. Antallet arbeidsplasser i sentrum er kun ca 7000 og utgjør bare 21% av kommunens arbeidsplasser. Til sammenlikning har Jåttåvågen 8000 arbeidsplasser, Stavanger sentrum 25 000 og Forus 40 000.

En liknende utvikling har gjort seg gjeldende innen handel. Selv om Langgata har gjennomgått flere fornyelser, utgjør omsetningen her en begrenset andel av aktiviteten i regionen. Sentrum med kjøpesentrene Amfi, Vågen og Brueland omsetter årlig for rundt 1 mrd. Til sammenlikning omsetter Stavanger sentrum for 2,5 mrd og Forus 5 mrd. De tre kommunesentrene Kleppe, Bryne og Ålgård omsetter for 2 mrd.

Sandnes sentrum har også et begrenset innslag av regionale kulturfunksjoner. Kulturhuset har et besøk på snaue 60 000 i året, Kinokino litt over 10 000.

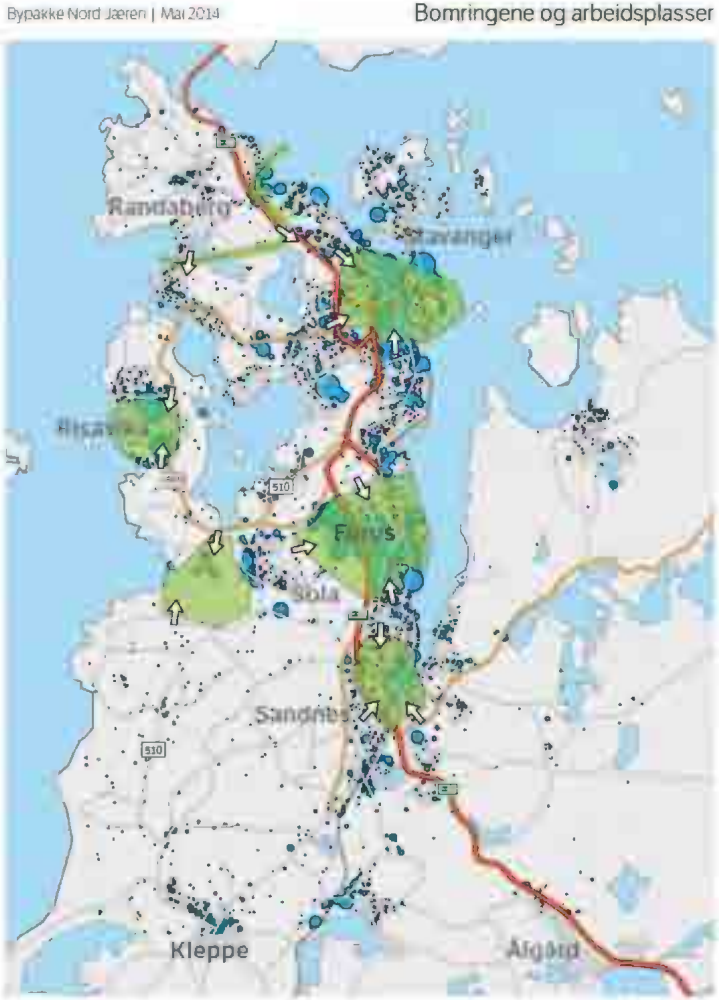
Til sammenlikning har Stavanger konserthus 250 000 besøkende i året. I tillegg har Stavanger flere andre betydelige institusjoner som Rogaland teater, Stavanger museum og Sølvberget kulturhus. På ett område utpeker Sandnes seg; og det er Vitenfabrikken som har besøkstall på over 70 000 i året.

Sandnes har i flere år vært blant kommunene som vokser mest i landet. Veksten har i størst grad vært i nye utbyggingsområder i stadig større avstand fra sentrum. Byformen i utbyggingsområdene er hovedsaklig bilbasert.

Mobiliteten og byggeområdenes manglende romlige kopling til sentrum har ikke bidratt til at sentrum har fulgt byveksten som destinasjon for det økende antall innbyggere.



Fra regionplan Jæren



Fra Bypakke Nord-Jæren

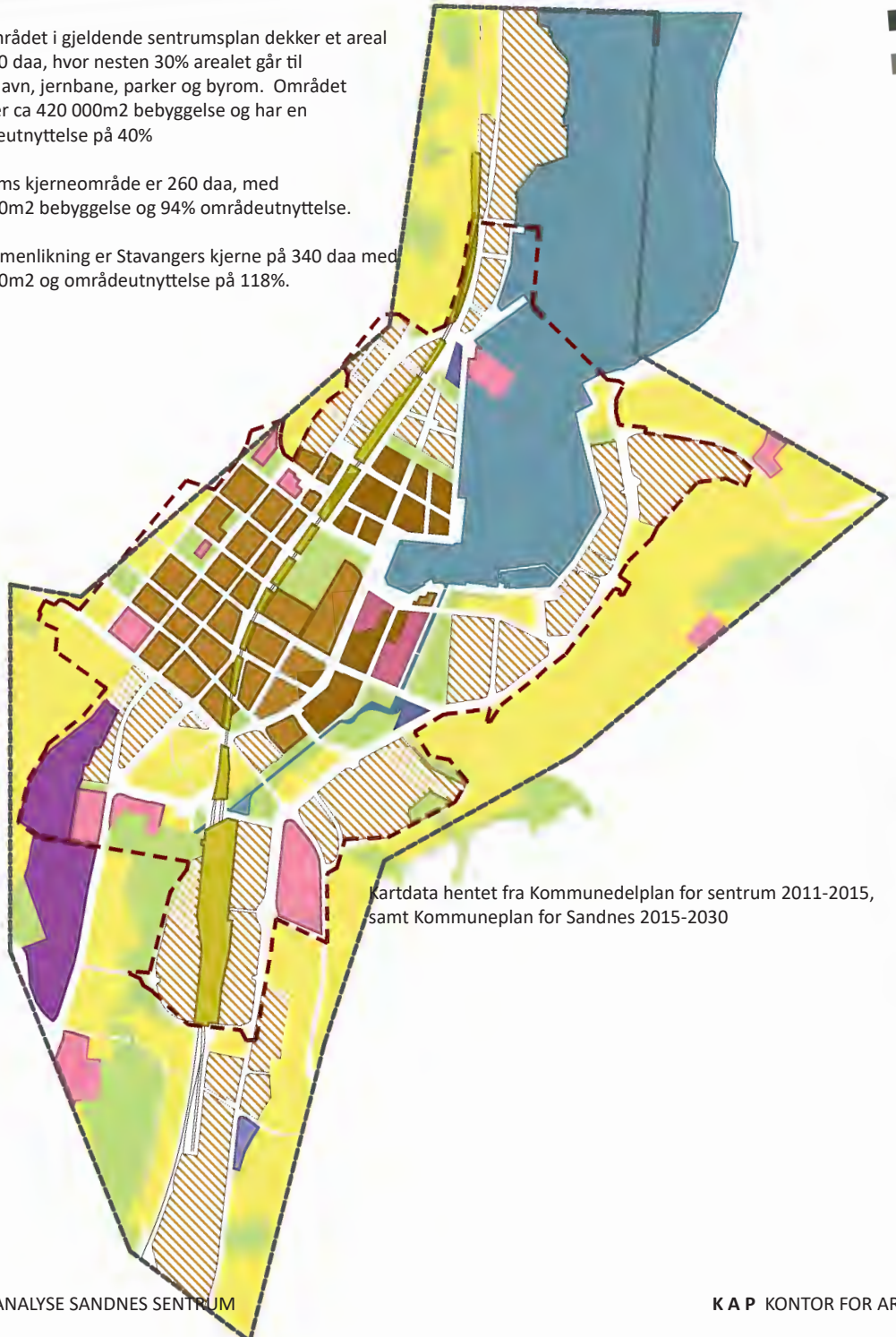
02 PLANSTATUS

GJELDENDE SENTRUMSPLAN

Planområdet i gjeldende sentrumsplan dekker et areal på 1040 daa, hvor nesten 30% arealet går til veier, havn, jernbane, parker og byrom. Området rommer ca 420 000m2 bebyggelse og har en områdeutnyttelse på 40%

Sentrums kjerneområde er 260 daa, med 240 000m2 bebyggelse og 94% områdeutnyttelse.

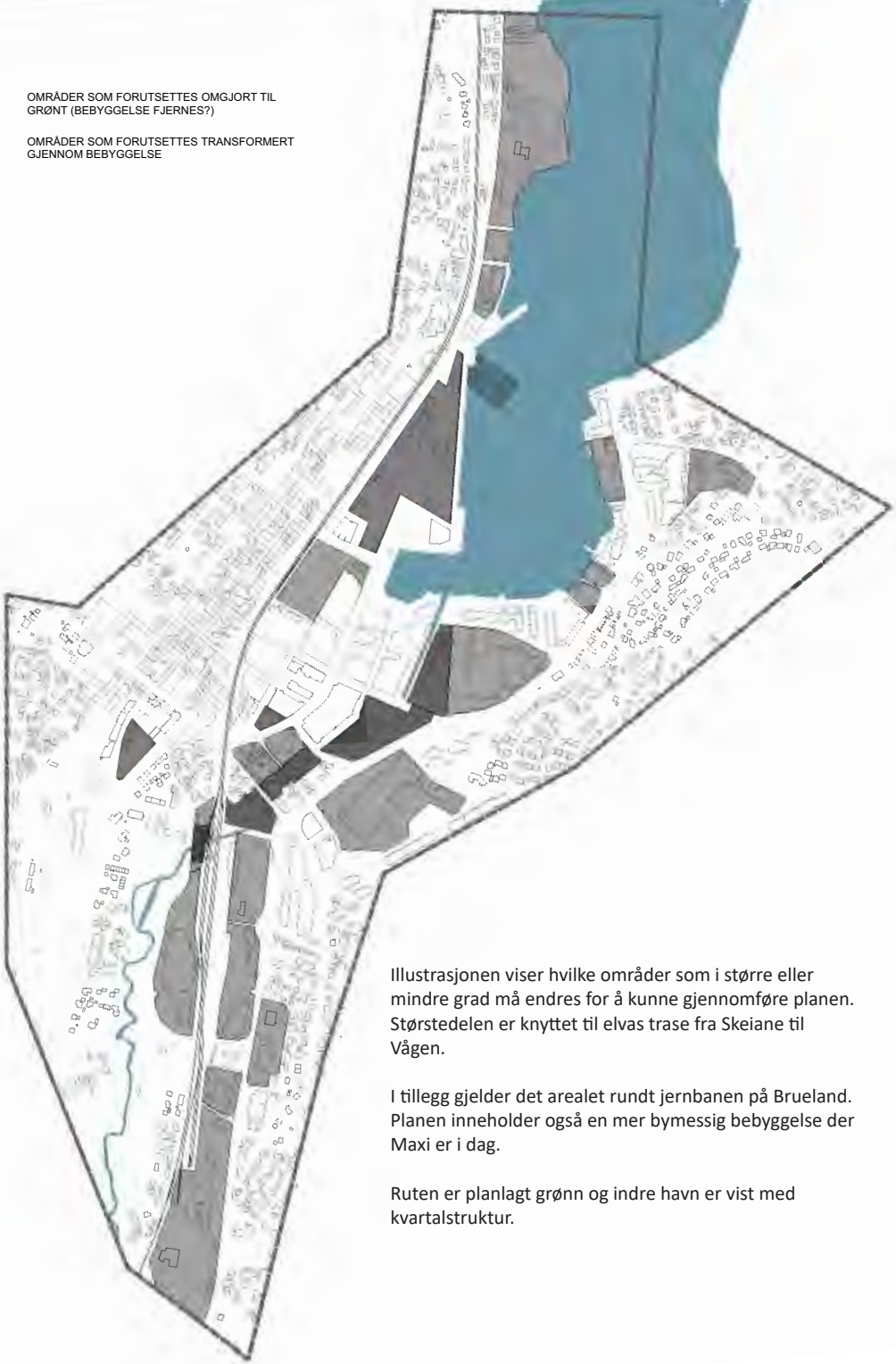
Til sammenlikning er Stavangers kjerne på 340 daa med 400 000m2 og områdeutnyttelse på 118%.



Kartdata hentet fra Kommunedelplan for sentrum 2011-2015, samt Kommuneplan for Sandnes 2015-2030

OMRÅDER SOM FORUTSETTES OMGJORT TIL GRØNT (BEBYGGELSE FJERNES?)

OMRÅDER SOM FORUTSETTES TRANSFORMERT GJENNOM BEBYGGELSE



Illustrasjonen viser hvilke områder som i større eller mindre grad må endres for å kunne gjennomføre planen. Størstedelen er knyttet til elvas trase fra Skeiane til Vågen.

I tillegg gjelder det arealet rundt jernbanen på Brueland. Planen inneholder også en mer bymessig bebyggelse der Maxi er i dag.

Ruten er planlagt grønn og indre havn er vist med kvartalstruktur.

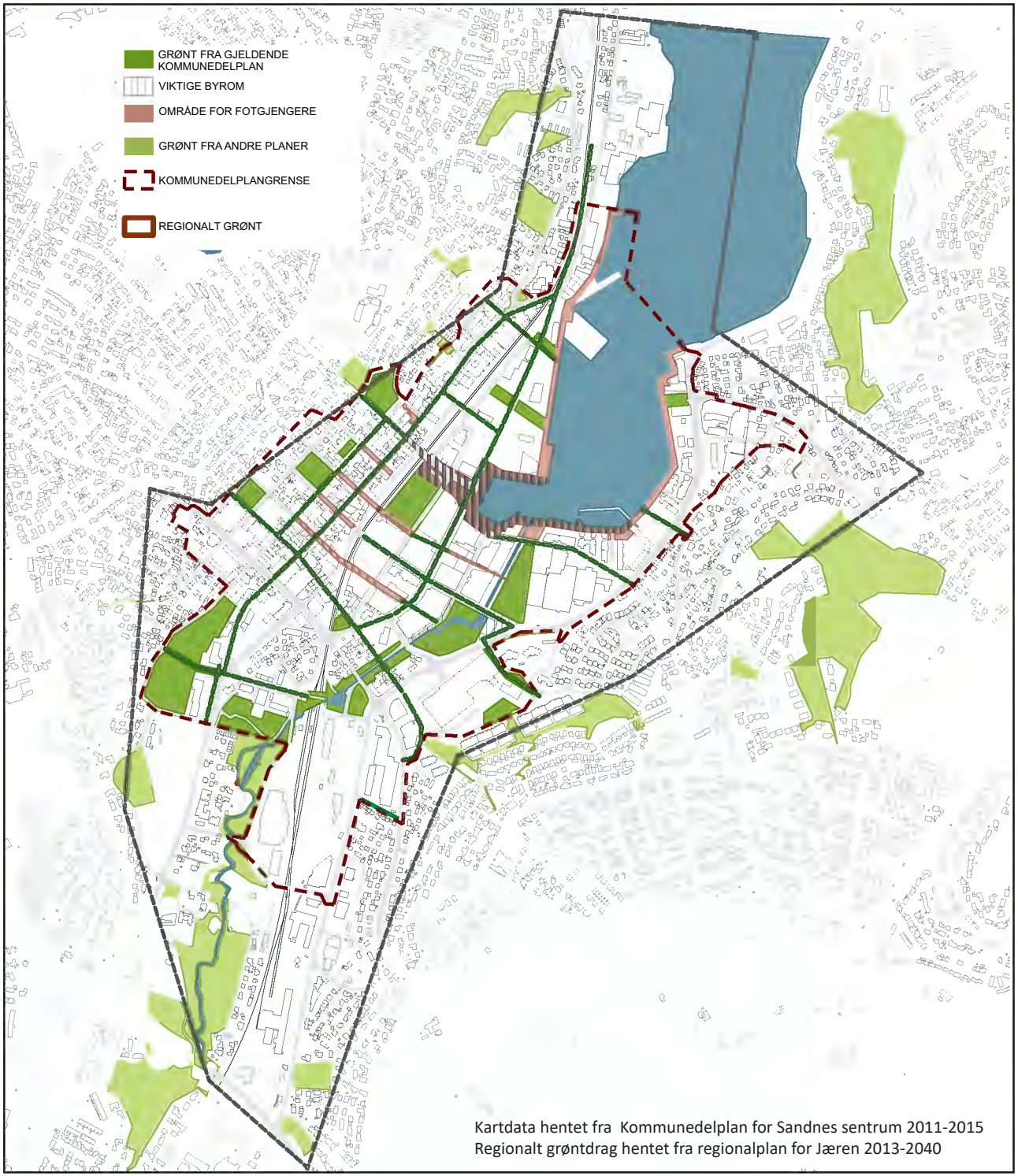
GRØNTPLAN

Grøntplanen som inngår som del av gjeldende sentrumsplan beskrives slik:

Det er et mål å øke de grønne områdene i sentrum. Hovedelementet i grøntplanen er forbindelsen mellom Sandvedparken og Vågen. Bakgrunnen er at store deler av sentrumsområdet har underdekning av grønt i henhold til Regionplanen. Grepet kan bidra til oppnå målet om å orientere sentrum mot Gandsfjorden.

Et annet element som bidrar i så måte er å forbinde de mange mindre parker og byrom slik at de blir bedre tilgjengelige og kan oppleves i sammenheng. Det er et mål å skape nye byrom som egner seg som arena for sosial og kulturell samhandling. Og det er et mål å øke standarden i de offentlige arealene.

Konkrete tiltak er:
- *Åpne Storåna fra Sandvedparken til Gandsfjorden.*
- *Etablere et større friområde i Vågenområdet i tilknytning til Storåna.*
- *Utvikle havnefronten og arealene utenfor dagens kailinjer for rekreasjon.*
- *Videreutvikle de grønne områdene i sentrum og knytte dem best mulig sammen med grønne korridorer, fortrinnsvis i gangakser.*
- *Opprusting av Ruten som viktig arena for ulike arrangementer.*
- *Utvikle Olav V plass som byens nye uterom som del av ny kulturakse mellom sykehuset og ny videregående skole.*
- *Utvikle sidegatene til Langgata for ulike aktiviteter.*
- *Etablere et lys og blomsterprogram for sentrum.*
- *Utvikle en veileder for bruk av beplantning, bymøbler og skilting i sentrum*
- *Forlenge og utvikle aksen fra Rådhuset til Hoveveien, med ny åpning under jernbanen og oppgang til nytt stoppested herfra.*
- *Utvikle tilbud for barn og unge knyttet til byrom og parker.*



Kartdata hentet fra Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2011-2015
Regionalt grøntdrag hentet fra regionalplan for Jæren 2013-2040

REGULERTE BYGNINGSHØYDER

Kommunedelplan for sentrum angir byggehøyder for ny bebyggelse. Her fra planbeskrivelsen:

Delmål:
- *Gi klare føringer for byggehøyder i ulike områder*
- *Sikre at ny bebyggelse ivaretar hensyn til omkringliggende bebyggelse spesielt der det er verneverdig eksisterende bebyggelse og bygningsmiljøer ifølge kulturminneplanen.*
- *Sikre tilstrekkelig utviklingsmuligheter i sentrum for en sterkt økende befolkning.*

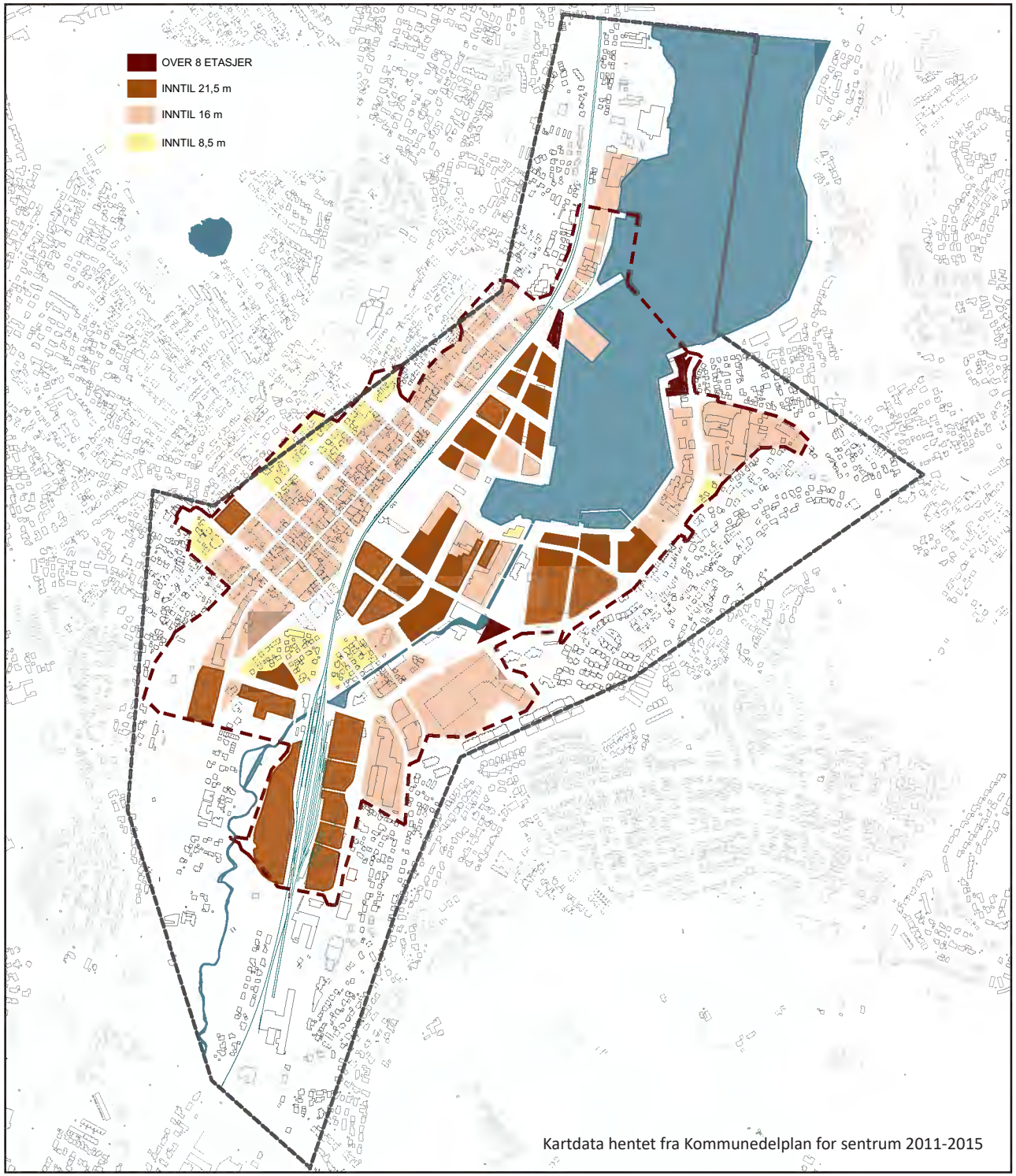
Løsningsforslag:
Erindringen om byen knyttes til de visuelle og opplevelsesmessige inntrykk. Kommunedelsplanen bestemmer derfor de fysiske rammene ved byggehøyder framfor utnyttelse eller etasjer. Utnyttelse må vurderes i den enkelte områdeplan og i reguleringsplaner hvor også konsekvenser av utnyttelsen kan vurderes mer i detalj.

Det etableres en norm for byggehøyder, lavest høyde lengst i vest innenfor bevaringsområde villabebyggelse med 8,5 meter over bakkenivå som tilsvarer 2 etasjer. Mellom dette området og jernbanelinjene er satt en generell høyde på 16 meter over gatenivå, som gir rom for 5 etasjer med bolig og 4 etasjer med kontor. Her må høyden tilpasses dagens bygningsmiljø i det enkelte kvartal og bestemmes i den enkelte reguleringsplan. Øst for jernbanelinja tillates generelt 21,5 meter høyde over gateplan som gir rom for fra 5 til 7 etasjer, avhengig av etasjehøyde. Her er allerede lagt an en større skala. Utfordringen med store byggehøyder er at gateløpene kan bli vindtunneler dersom høydene er større enn 1-1,5 ganger gatebredden.

Kun på fire steder tillates bygninger å gå utover de generelle høydene. Dette er på punkter i landskapet der kommunen mener det kan være riktig å markere, delvis med utgangspunkt i hva som er godkjent, delvis etter fri vurdering.

Stedene er:
- *På begge sider av Gandsfjorden som en form for port til sentrum fra sjøen,*
- *et nordenden av Bruelandsområdet for å markere ny hovedakse på tvers (fra rådhuset via ny undergang under jernbanen og til Hoveveien).*
- *den største høyden vil en tillate som fond i ny "bylund" som dreiepunkt ved grøntdraget langs Storåna. Her ønsker kommunen et signalbygg i form av et høyhus. Et slikt signalbygg bør utvikles gjennom for eksempel arkitektkonkurranse.*

Spesielt for høyhusene er at en ønsker at byggene har et innhold som gjør at toppen av byggene blir tilgjengelig for allmennheten.



Kartdata hentet fra Kommunedelplan for sentrum 2011-2015

GATEBRUKSPLAN 2011-2025

Planens hovedgrep er:

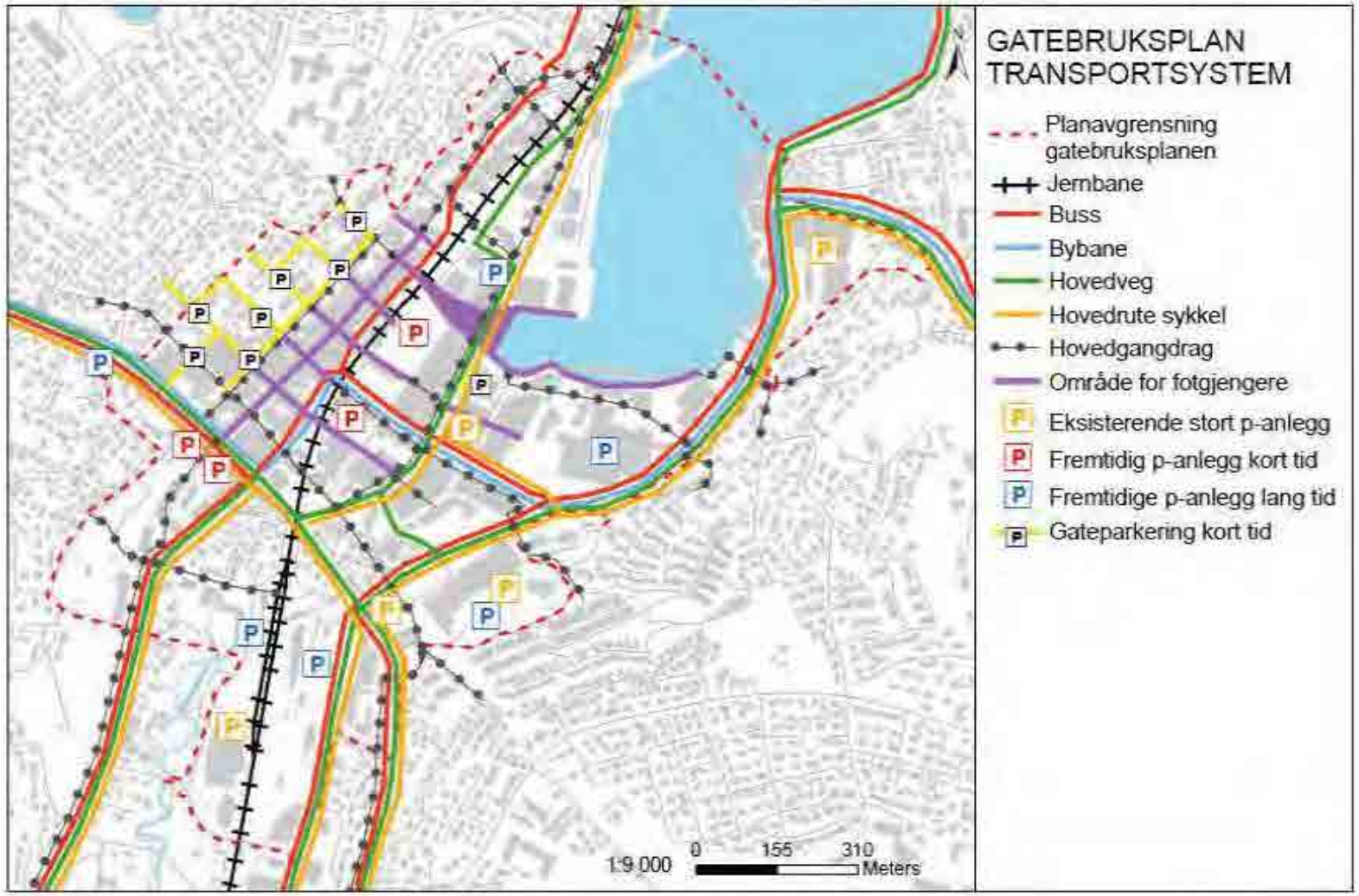
1. Prioritering av kollektivtrafikken inn til og gjennom sentrum – kollektivfelt i Oalsgata, Gravarsveien, Hoveveien og Skippergata. Kollektivtraseer i St Olavs gate (mellom Oalsgata og Julie Eges gate) og Julie Eges gate (mellom St Olavs gate og Gravarsveien).

2. Nye offentlige tilgjengelig parkeringsanlegg – korttids parkering under Ruten og i Vågsgata og langtids p-anlegg på innfartsveier til sentrum.

3. Utvikling av tverrgatene til Langgata, og sentrale byrom på Ruten, Olav Vs plass og Vågen.

I tillegg anbefaler planen:

- Strategi for varelevering i sentrum
- Revidering av parkeringspolitikk og parkeringsvedtekter i Sandnes kommune med utdypende utredning av fremtidig parkeringstilbud i sentrum.

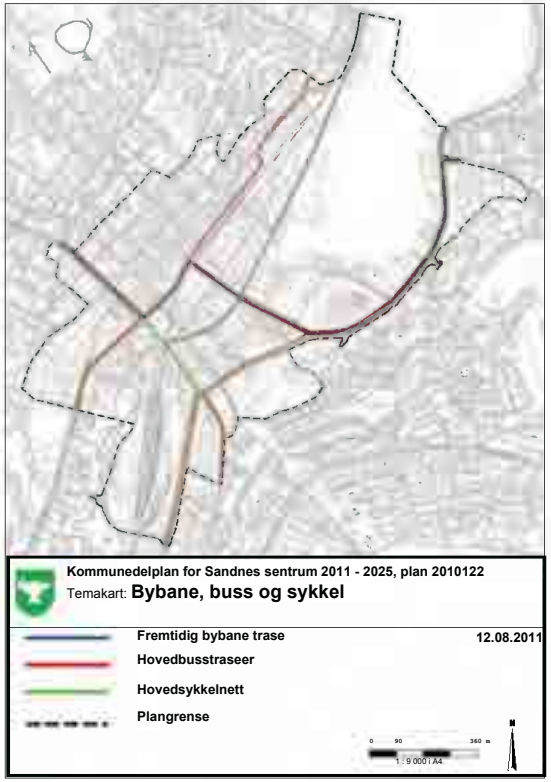


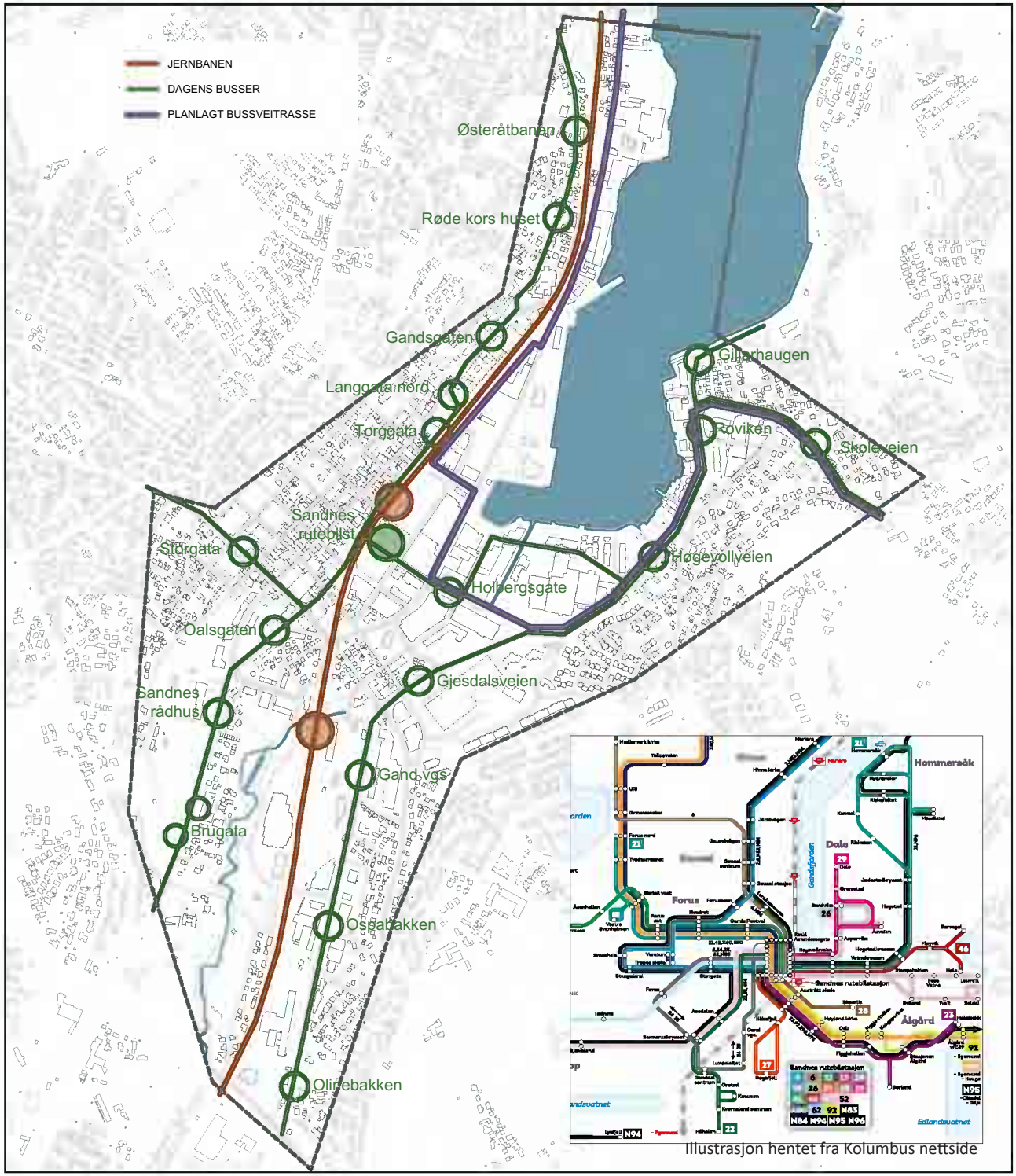
Illustrasjon hentet fra Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2015

BUSSVEIEN OG KOLLEKTIVTRAFIKK

Den opprinnelige Bybanen var planlagt å komme ned Oalsgate, via Ruten og videre gjennom sentrum i retning øst. Med Bussveien er traseen endret. Bussveien kommer inn Strandgata og føres gjennom sentrum uten å gå via holdeplassene på Ruten. Fra Strandgata, følger traseen jernbanen, svinger opp Olav Kyrres gate og videre inn i Elvegata, ned Julie Eges gate og ut i Gravarsveien.

Bussnettet i Sandnes forøvrig er komplekst, med linjer fra øst, sør og vest som knyttes sammen med linjene fra nord i Ruten. Mange av linjene termineres i Ruten som betyr at det er behov for omstigning dersom man skal videre. Slik er Ruten fortsatt navet i kollektivsystemet.





Illustrasjon hentet fra Kolumbus nettside

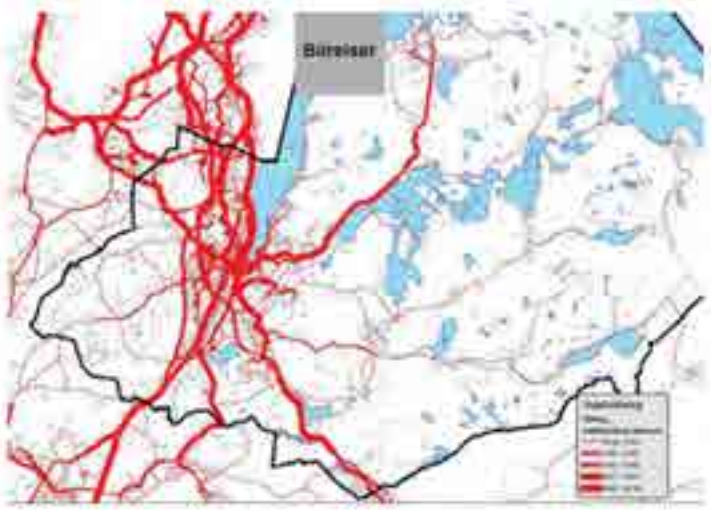
BILFRITT SENTRUM ?

I forbindelse med planleggingen av Bussveien og i utarbeidelse av Rutenplanen er det kommer frem momenter som peker mot færre biler i sentrum.

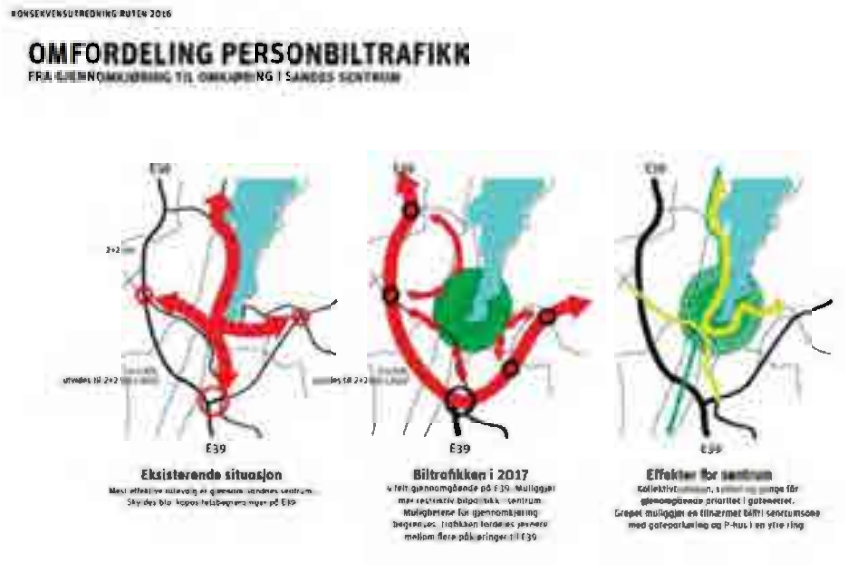
Historisk har Sandnes vært krysset hvor veiene møtes. Situasjonen har holdt seg opp til nåtiden, spesielt for biler østfra som skal vest. Det har gitt stor gjennomgangstrafikk og en uheldig belastning av sentrumsområdet.

Når Bussveien nå skal føres inn Strandgata er det ikke rom i gatetverrsnittet for en full bilvei i tillegg. Derfor blir det her kun kjøring til eiendommene fra en enkel tilkomstvei. Tilsvarende er det for deler av traseen på Hanasiden.

Parallelt er E39 sør for sentrum nå utbedret med 4-felt til Hove, med god kopling til 2-felts motorvei til Vatne. Dette muliggjør en effektiv drenering av gjennomgangstrafikken som kan gi en betydelig avlastning for sentrum.



Figur 37: Illustrasjon av bilreiser (Kilde: Lokal RVU 2012 i ATP-modell).



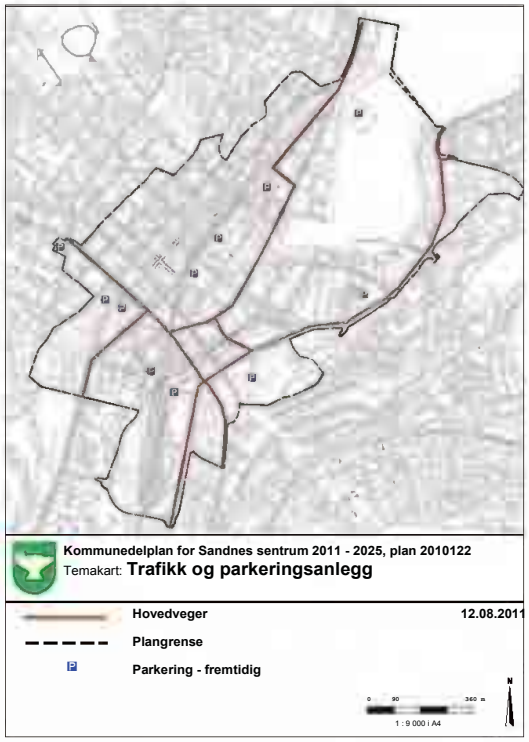
Illustrasjon: Spacegroup, Norconsult og Superunion

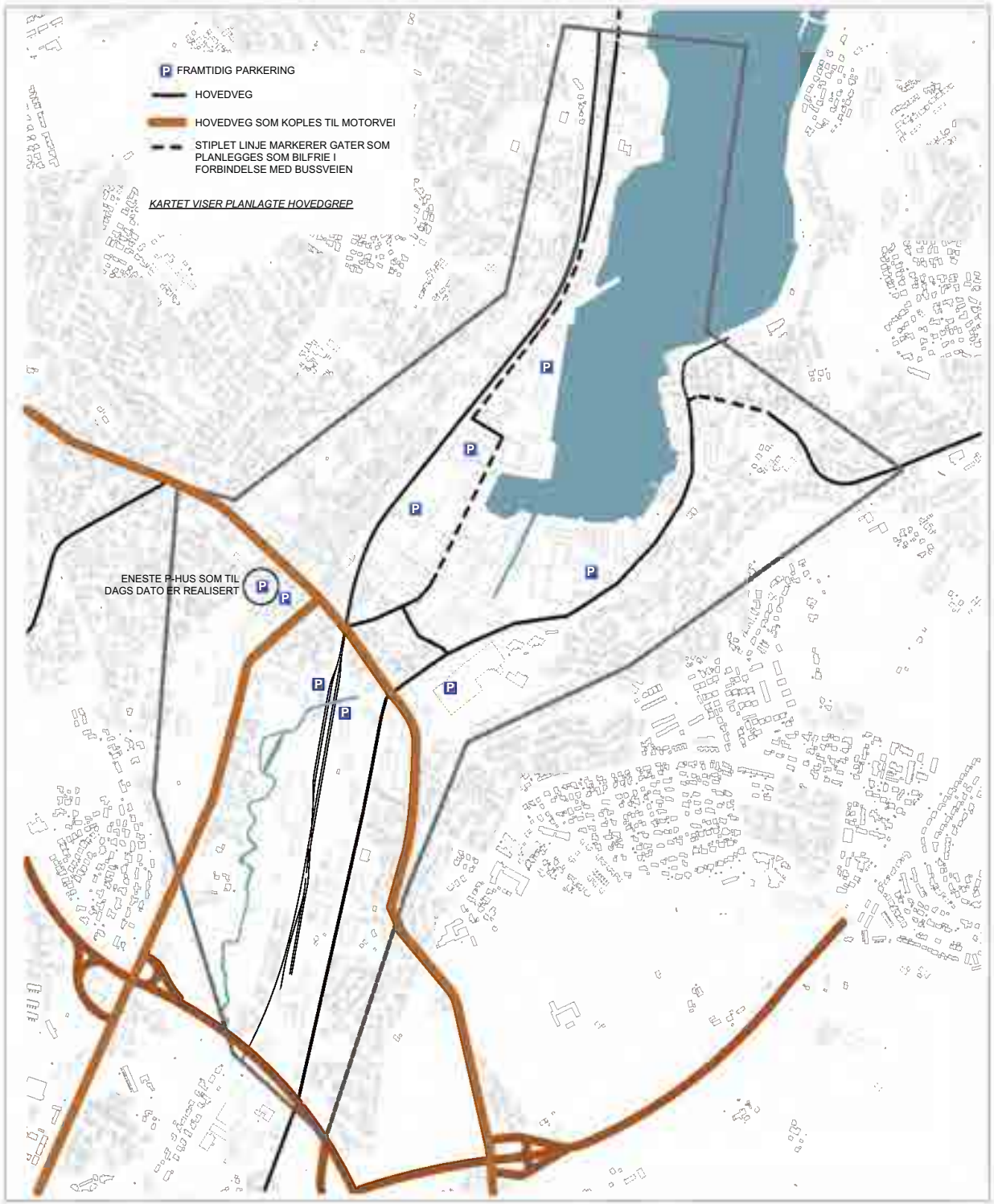
HOVEDVEIER OG PARKERING

Status for vegsystemet er i dag at hovedveger inn til sentrum er Austråttbakken, Jærvegen og Oalsgate. Inne i sentrum er det Gravarsvegen og Elvegata.

Kartet viser planlagte hovedgrep og stiplet linje viser gater som planlegges bilfrie.

Gatebruksplanen fra 2010 legger opp til at langtidsplasser i størst mulig grad skal legges til P-hus som er lokalisert ved innfartsveier til sentrum. Hensikten er å redusere trafikk i sentrumsgatene. Kun ett av disse p-husene er realisert.





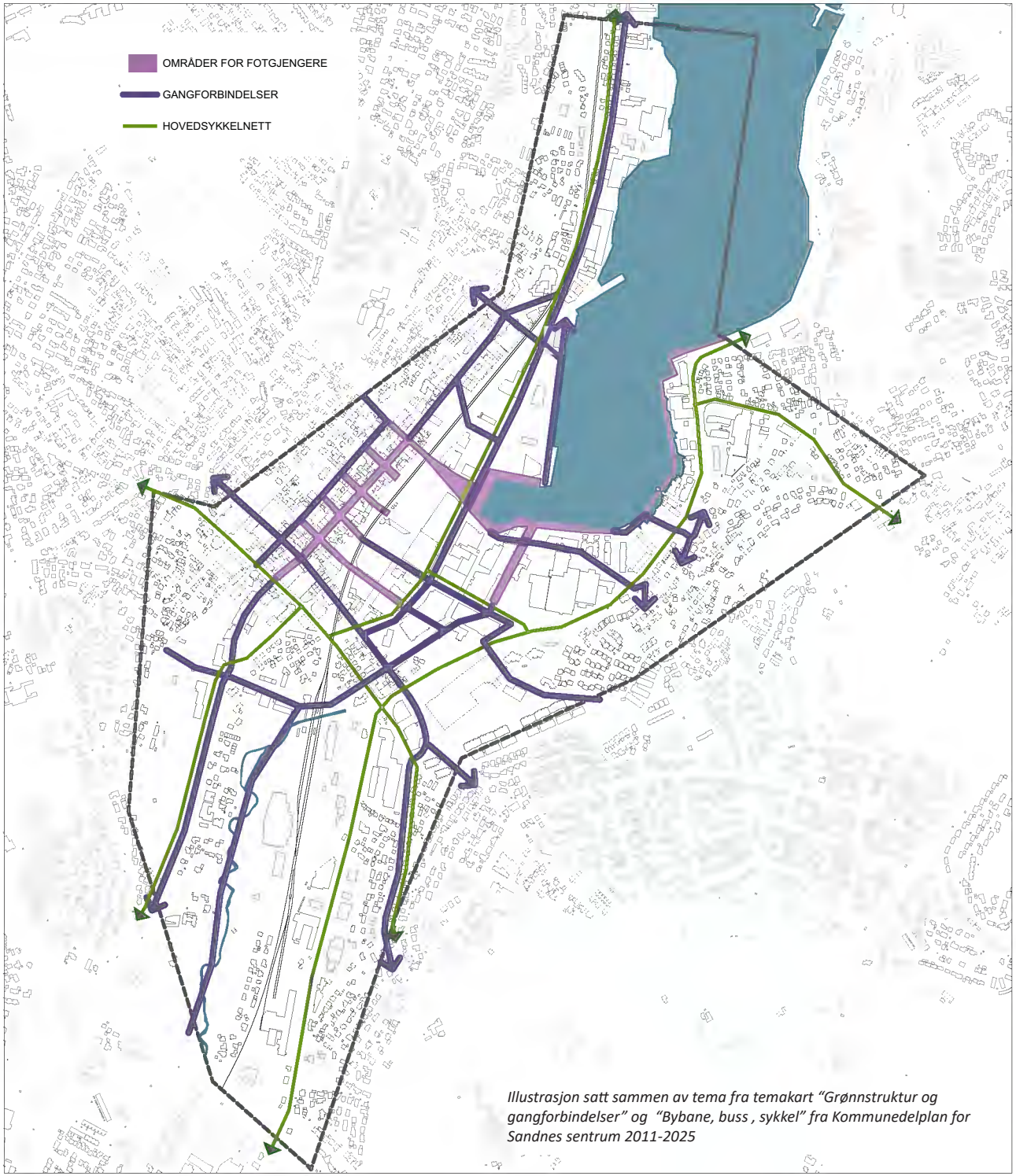
SYKKEL OG GANGE

Kartleggingen viser status for fotgjengere og syklende i sentrum

Hovedområder for fotgjengere er primært knyttet til gågatenettet rundt Langgata, men med ambisjon å strekke seg sammenhengende ned til Vågen, rundt denne - og langs sjøen helt ut til Hana.

Fiolette linjer angir hovedgangdrag gjennom byen, og hvordan sentrum er koplet på omkringliggende bydeler for gående.

Grønne linjer viser hoved-sykkelforbindelser gjennom sentrum.

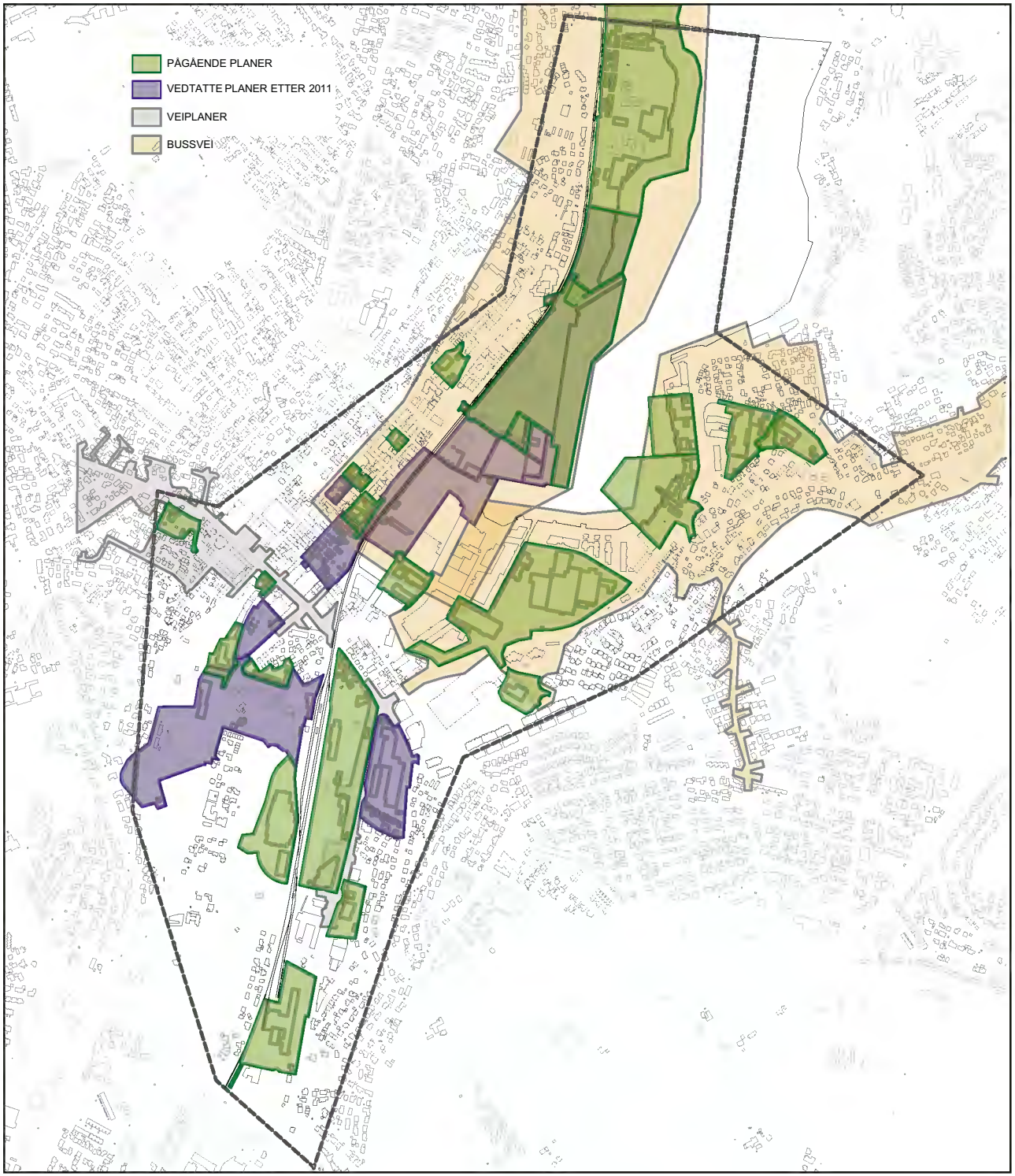


Illustrasjon satt sammen av tema fra temakart "Grønnstruktur og gangforbindelser" og "Bybane, buss , sykkel" fra Kommunedelplan for Sandnes sentrum 2011-2025

AKTUELLE PLANPROSESSER

Det foregår en omfattende planleggingsvirksomhet i sentrum. Størstedelen av sentrumsarealet er under planlegging eller har en nylig ferdigstilt plan.

Hvis alle disse planene realiseres vil det bety store endringer av bybildet.



HISTORISKE SONER

Kommunedelplan for Kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2005-2017. Planen er under revisjon.

Fra planen:
Denne planen er det viktigste styringsdokumentet for forvaltning av kommunens kulturminneverdier. Planen har til hensikt å forvalte kulturminner og kulturmiljøer som kilder til kunnskap, opplevelser og verdiskapning, som en ressursforvaltning, og dermed en naturlig del av planlegging og utvikling av samfunnet.

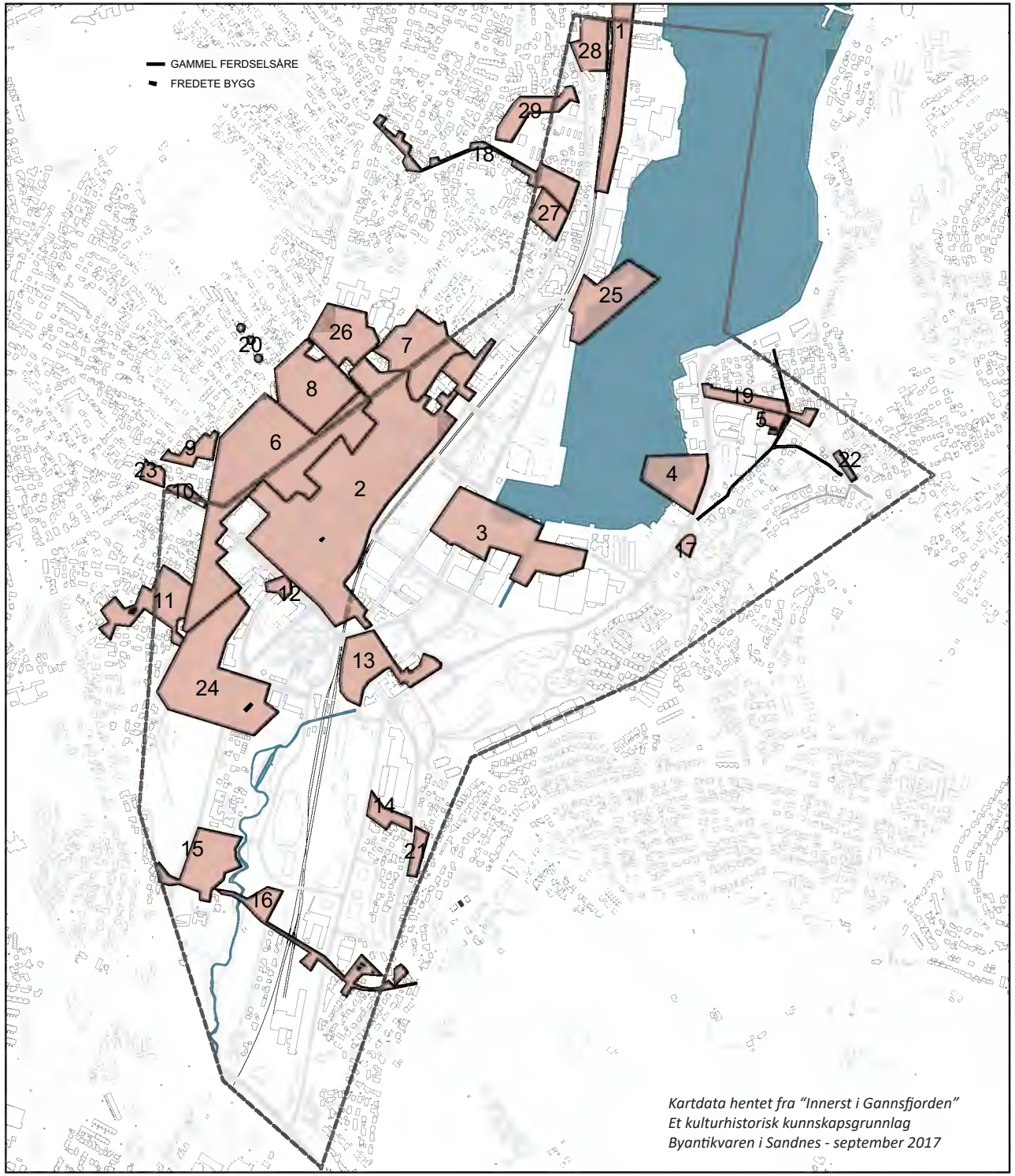
Byens historie og utvikling skal synliggjøres ved å navngi områder i byen etter historisk utvikling og virksomhet:
- Norestraen – "Strandstedet"
- "Den gamle byen"
- Industriområdet i Vågen
- Gamle Vågsgjerd
- Villastrøket

Kulturminneplanen omfatter - foreløpig:

1. Norestraen
2. Kvarttalsbyens sentrum
3. Industriområdet Vågen
4. Hanabryggene
5. Nedre Hana med Fogdahuset

6. Villakvartalene bak sentrum
7. Villastrøket Blåsenborg
8. Villastrlket Hogstadbakken
9. Solaveien - Postveien
10. Oaldsgatya 25 til 31
11. Stangelandslunden
12. Nygård, Jærveien 17 og 20
13. Gamle Vågsgjerd
14. Pilabakken
15. Villaer Brueland
16. Espedalsveien - Kvellurveien
17. Emanuel Simonsen villa
18. Tronesveien
19. Skippergata
20. Anfinnsmarken borettslag
21. Austråttbakken 24-32
22. Skippergata 34-40

23. Stantgeland mølle
24.Skeiane kulturhistoriske område
25. Kaien
26. Trones skole
27. Idrettsplass Gamlaverket
28. Altonaparken
29. Teglbane Nynes



Kartdata hentet fra "Innerst i Gannsfjorden"
Et kulturhistorisk kunnskapsgrunnlag
Byantikvaren i Sandnes - september 2017

STATUS KULTURMINNER SENTRUM

I arbeidet med revidering av Kulturminneplanen gjøres det vurdering av bygg og konstruksjoner som bør inngå.

Kartleggingen er hentet fra dette arbeidet. Av kartet fremgår det at flesteparten av byggene i sentrumsområdet er til vurdering. Omfanget er meget omfattende.

Når så mange objekter er til vurdering må en kunne anta at en representativ andel vil tatt inn som kulturminne. Sandnes vil da få en sterk kulturminneplan, men begrensete muligheter for ny byutvikling.

Det kan derfor være verdt å diskutere vernets rolle opp mot det som er ønskelig for sentrums utvikling. Hva skal være sentrums innhold og egenskaper ? Hva skal definere sentrums betydning ?

En annen tilnærming er å vurdere vernets innhold i en regional og nasjonal kontekst, for slik å avpasse omfanget.

