



**GANDSFJORDFORBINDELSEN  
MULIGHETSSTUDIE NORESTRAEN NORD**

# Innholdsfortegnelse

<b>Innledning</b>	<b>s. 3</b>
<b>ANALYSE</b>	
Kontekst	s. 5
Kulturmiljø	s. 6-12
Overordnete planer	s. 13
Stedsanalyse	s. 14-16
<b>MULIGHETER</b>	
Overordnet ide	s. 18
Traseer	s. 19
Illustrasjonsplan 1:2000	s. 20
Verktøyskasse	s. 21
Meterialepalett	s. 22
Gjennomføringsstrategi	s. 23



# Innledning

## Informasjon og bakgrunn

Sandnes kommune har igangsatt en prosess for området Norestraen nord. Det gjennomføres en mulighetsstudie for alternative gangforbindelser gjennom området, som et delprosjekt i å etablere en sammenhengende havnepromenade fra Sandnes til Stavanger sentrum, «Gandsfjordforbindelsen», der område Norestraen gjelder en mindre del av strekningen. Ny gangforbindelse skal kobles sammen med eksisterende gangforbindelser i Gandsfjordforbindelsen der deler av strekningen allerede er etablert, mens noen er under regulering/planlegging.

Mulighetsstudien belyser mulighetene for en gangforbindelse gjennom Norestraen. Studien legger ikke opp til konkrete løsninger, men fokuserer på forskjellige alternativ som grunnlag for beslutninger i den videre prosessen med realisering. Studien skal belyse de beste og varierte mulighetene for en gangtrasè der det legges vekt på:

- opplevelsesverdi
- kulturhistorisk verdi
- tilgjengelighet
- landskap
- kontakt med sjø

Gjeldende reguleringsplan for Norestraen gir hjemmel for etablering av gangforbindelse, og det forutsettes at det ikke er behov for ytterligere planavklaring ved realisering av foreslåtte løsninger. Dette legger føringer for mulige løsninger. Det er noen uregulerte områder/fyllinger langs sjøen.

Mulighetsstudiet er utarbeidet av WSP Norge AS og Mud landskapsarkitekter med medarbeiderne Nils Olav Berge, Oddhild Fausa, Andrew Halseid-Budd og Elin Henricson. Nils Olav Berge er oppdragsleder for prosjektet.

## Målsetting

Kommunen har fokus på å styrke gang- og sykkelforbindelser i de bebygde områdene for å gjøre det enkelt å velge gange og sykkel framfor bil. Forbindelsen vil derfor ha gange/rekreasjon som hovedfunksjon. Alternativ gang- og sykkelmulighet vil være langs Bussveien.

## Oppdragets innhold

- Foreslå alternative plasseringer/trasèer og overordnet utforming av en ny gangforbindelse
- Illustrering av alternative trasèer/konseptløsninger
- Gjennomføringsstrategi for alternativ
- Overordnet kalkyle
- Sammenstilling i rapport

## Områdeavgrensning og koblingspunkt

Området ligger mellom Strandgata og Gandsfjorden i en lengde nord/sør på ca 420 m langs Strandgata. Strekningen går langs sjøen fra og med Strandgata 101/103 (gnr/bnr 111/972 og 111/973) til Strandgata 147 (gnr/bnr 111/1001, Sandnes havn). Området er smalt da det er relativt kort avstand mellom Strandgata og sjøen (30-110m). Gangforbindelsen skal kobles til eksisterende fortau langs Strandgata i nord, ved Strandgata 147, og til etablert havnepromenade i overgangen Strandgata 103 og Strandgata 99.

## Områdeinformasjon

Norestraen nord består av småhusbebyggelse, naust og brygger med en blanding av forskjellige typer bygg og bruksformer. Bolighus ligger hovedsakelig langs Bussveien, mens industri- og næringsbygg ligger mot sjø og på utfylte masser. Det er aktiv næringsdrift innenfor flere områder. Området har flere grunneiere og flere funksjoner/formål. Deler av strekning ligger på utfylt areal der enkelte områder har opparbeidede gangsoner langs sjøen iht. krav satt i reguleringsplanen. Mot nord grenser området til Sandnes Havn som er under utvikling.

## Plangrunnlag og bakgrunnsdata

- Reguleringsplan for Norestraen (plan 93109 fra 1996)
- Reguleringsplan for boligprosjekt på Norestraen, gnr 111, bnr 979 (plan 2002105 fra 2004)
- Detaljregulering for gnr 111, bnr 1001 på Sandnes Havn (2015129 fra 2017)
- Kommunedelplan sentrum – kulturmiljø og kulturminner, men tilhørende kulturminneregister.
- Historiske foto/ bilder fra Byantikvar
- Kommunedelplan for Sandnes 2019-2035
- Detaljregulering av bussvei fra Kvadrat til Sandnes (plan 2016102 – under arbeid)
- Befaring

Koblingspunkt



Koblingspunkt

# ANALYSE

# Kontekst



## Gandsfjordsforbindelsen

Forbindelsen er en sammenhengende gang- og sykkelvei langs Gandsfjorden mellom Sandnes og Stavanger sentrum. Med flere kilometers strekning langs fjorden går forbindelsen gjennom en stor variasjon av rom og landskap; alt fra urbane sentrum til landlige turstier. Forbindelsen i seg selv har ikke et ens materialepalett uten er tilpasset sin omgivelse på hvert enkelte delstrekning.



## Sandnes sentrum

Norestraen nord er den siste delstrekning av forbindelsen innenfor det som oppleves som Sandnes sentrum. Forbindelsen har en urban karakter innerst i sentrum med bred promenade, kai og byrom. Planlagt fortetting og utbygging av Altonaparken lager et skift i forbindelsens karakter til mer grønt, natur og tursti.



## Kulturmiljø

Norestraen nord er registrert som kulturmiljø. Innenfor området er et område registrert som kulturmiljø av nasjonalt interesse med Simonsbakken og Smedagrunnen. En del av oppgaven er å styrke opplevelsen av kulturmiljø og formidling av byens historie.

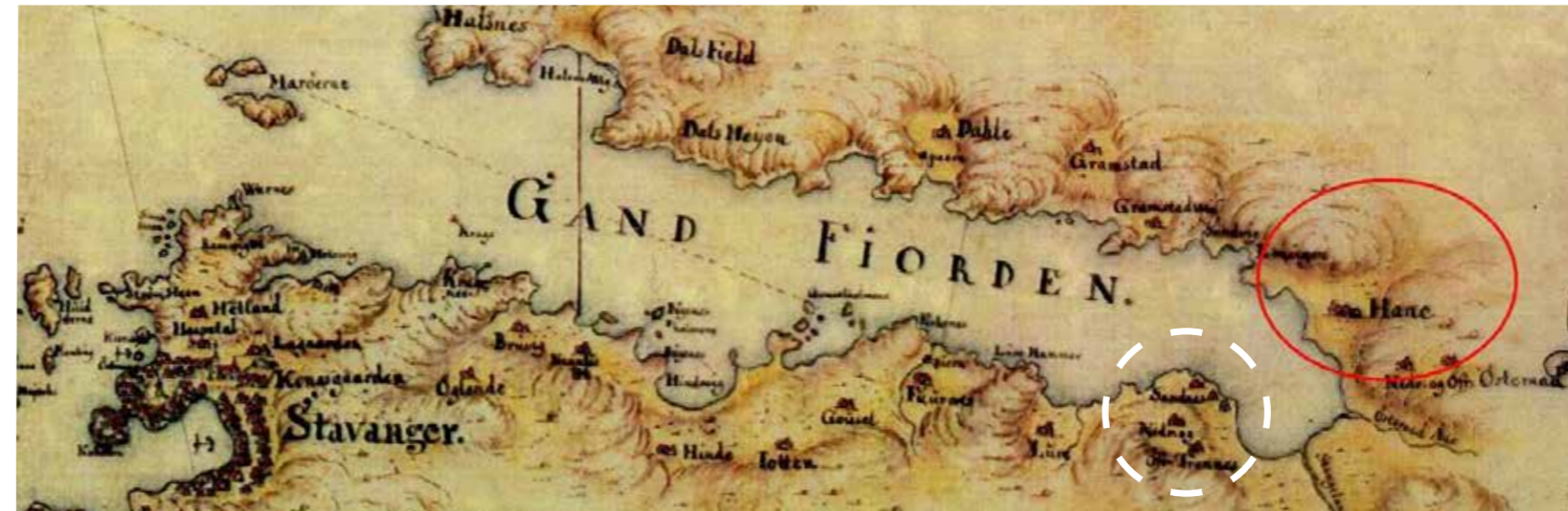
# Kulturmiljø

## Så langt en hest kan vasse

Norestraen er Sandnes første havn og utgangspunktet for byens utvikling. På kart fra 1708 er Norestraen markert med «Sandnes» (hvit sirkel). Med utgangspunkt i Norestraen oppstod handel, industri og næring. Byen Sandnes utvikles etter hvert sørover inn i fjorden. Norestraen er i dag en av få steder med naturlig strandlinje som er delvis bevart.

Eiendomstruktur har preget vannkanten. Fra gammelt av ses vannkanten som en del av en eiendom. Arealet fastsattes av «sa langt en hest kan vasse», hvilket har bidratt til utfyllinger og forandret strandlinje. På 90-tallet «låste» kommunen strandlinjens form gjennom regulering.

1708



1900



1954



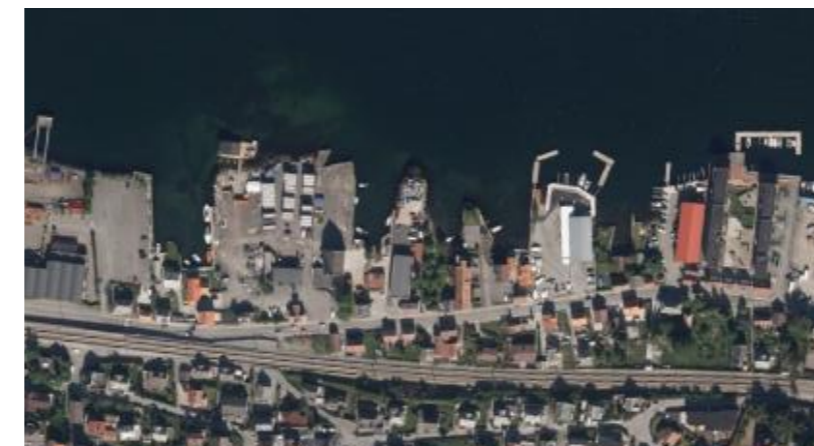
1973



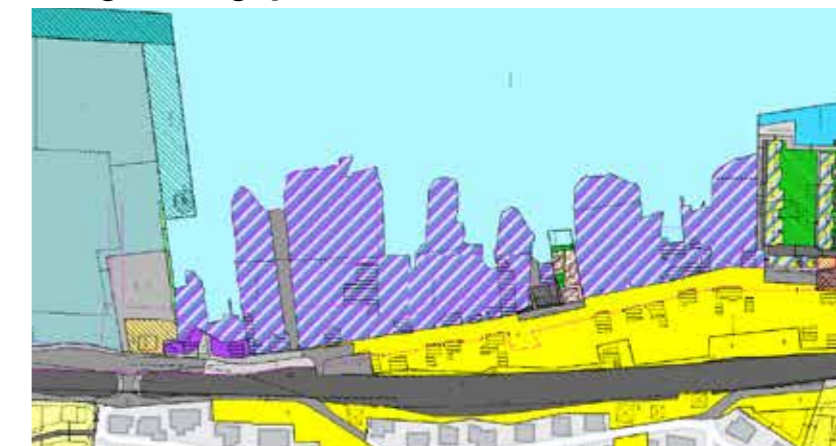
1993



2013



Reguleringsplan



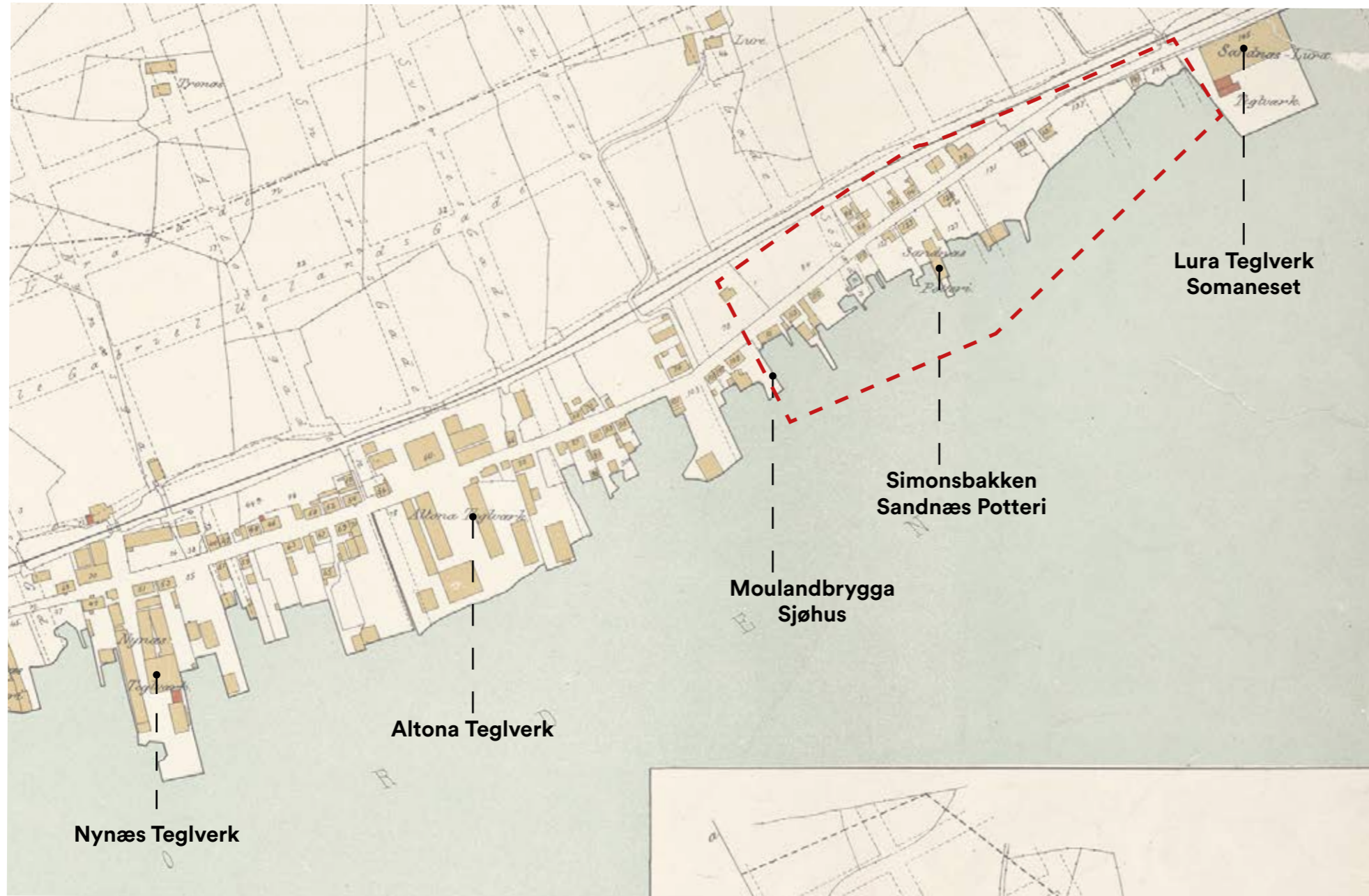
## Næring og industri



Sandnes industrihistorie har inneholdt flere forskjellige grener siden starten. Noen av de viktigste og mest identitetsskapende industrier har vært Ullvare, Teglverk & Potteri, Konfeksjon, Sykkelproduksjon og Møbelproduksjon. Innenfor planområdet ligger Simonsbakken og Smedagrunnen som var en del av Teglverk og Potteri industrien. Disse har bevaringsverdi av nasjonalt interesse.



1900



Lura Teglverk 1955



Altona Teglverk 1955



Sandnæs Potteri





## Simonsbakken

Stedsnavnet Simonsbakken stammer fra «Simon Pottemaker» og ble tidlig et fast begrep. Simon Asbjørnsen Haustveit (1807–1875) fra Hardanger, kom til Sandnes i 1822 for å gå i pottemakerlære. I 1834 fikk han bygslet tomt under Lura på Norestraen. Her grunnla han i 1842 Sandnes Potteri.

Nåværende bygg i Strandgata 119b ble oppført i 1919. Simonsbakken er støpt i vegg på kortsiden mot vest. Byggets eldste del daterer tilbake til tiden før 1890. Det ligger med sin høye gamle teglsteinpipe på en holme av stein og gras ut mot Gandsfjorden.

Utfylling av kaiområdet har pågått kontinuerlig i området, men her er deler av den opprinnelige strandlinje bevart mellom utfylte partier.

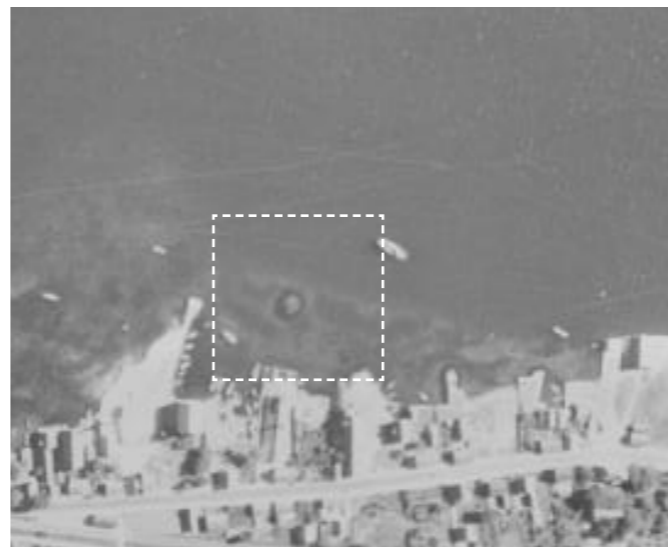


## Fortøyningsstein ”Holden”

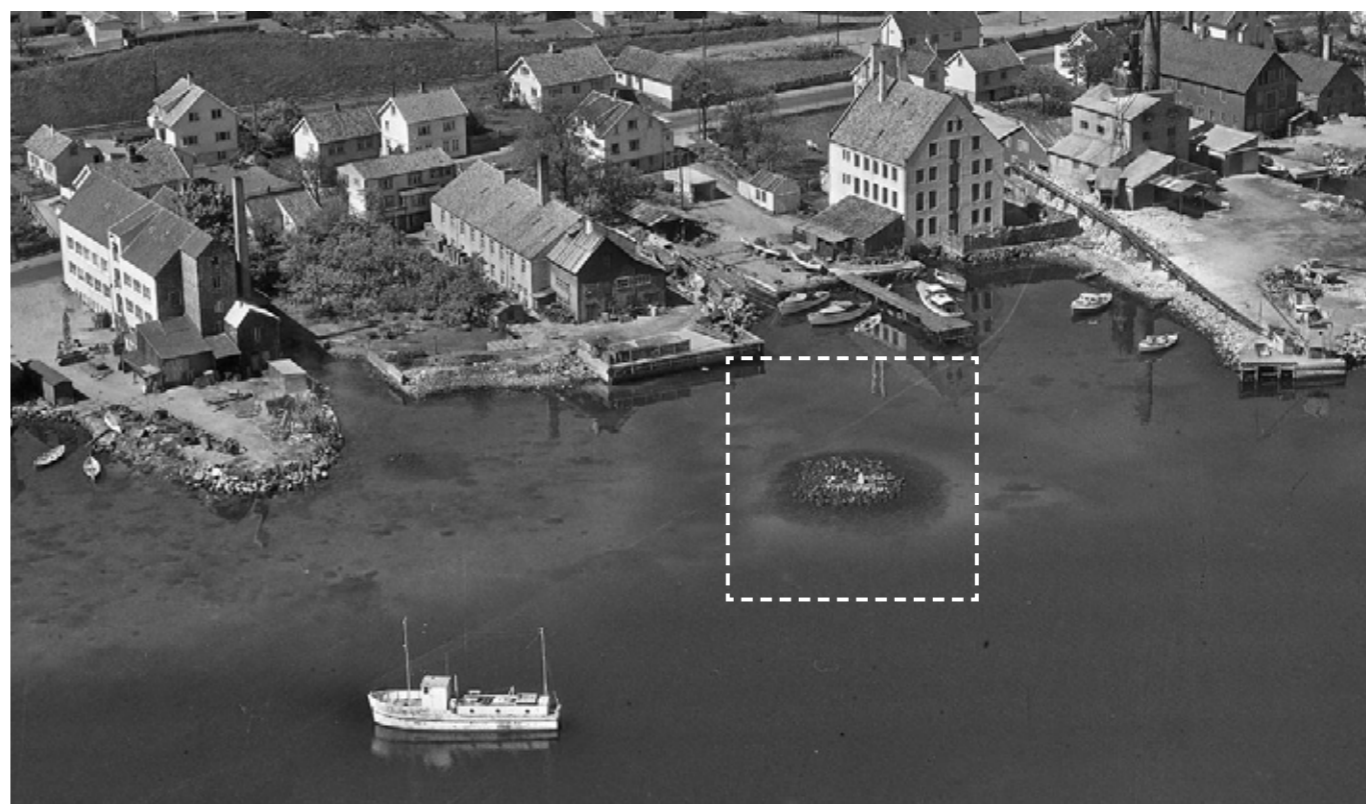
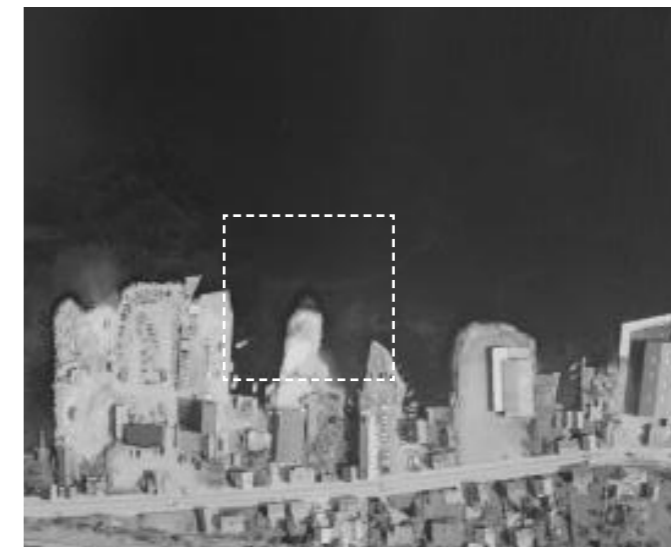
Fortøyningen har utgangspunkt i en liten holme eller undervannsskjær som før lå et stykke fra land, rett utenfor Sandnes Potteri. Ved senere utfylling er den blitt tilnærmet landfast. Ifølge SEFRAK er den datert til 1930-tallet.

Holden står i dag plassert på utfyllingen foran Simonsbakken. Sammen med noen trær og benker var dette en start på en tursti langs sjøen i området. Planene om en kyststi på Norestraen har vært et tema siden 1990-tallet i Sandnes kommune.

1954



1993



## Moulandbrygga

Før Kaien ble bygd ut var Moulandbrygga på Norestraen den viktigste brygga for større båter, lenger inn var det for grunt. Brygga var bygd av lærer Svend Mouland i sammenheng med et gårdsanlegg i Strandgata 76. Under diskusjonen jernbanelinjer på 1870-tallet, var Moulandbrygga foreslått som godsstasjon for «Blå linje» (det indre /vestre alternativet), i kombinasjon med stasjon for persontrafikk nærmere Krossen. Under anleggsarbeidet med Jærbanen ble jernbaneskinnene losset her, og fraktet videre nedover Jæren med hest og vogn.

Moulandbrygga har i dag moderat utbygd kai. Den ligger like ved eneste sted på Norestraen med opprinnelig strand og gamle sjøhus. På grunn av bussveien skal sjøhus og tilhørende boliger flyttes ca 2m ut i sjøen. Sjøhuset skal totalrenoveres i flyttingsprosessen.



## Sjøhus og broer

Sjøhus var tidligere et karakteristisk innslag langs sjøen. Strandgata 117 er i dag eneste gjenværende eksemplar, og har en offentlig tilgjengelig brygge mot sjøen.

På bilden fra leirindustrien ser en hvordan broer og logistikk foregikk mellom husene. Broer som element har derfor en historisk tilknytning på Norestraen.



## Somaneset



1900-1916

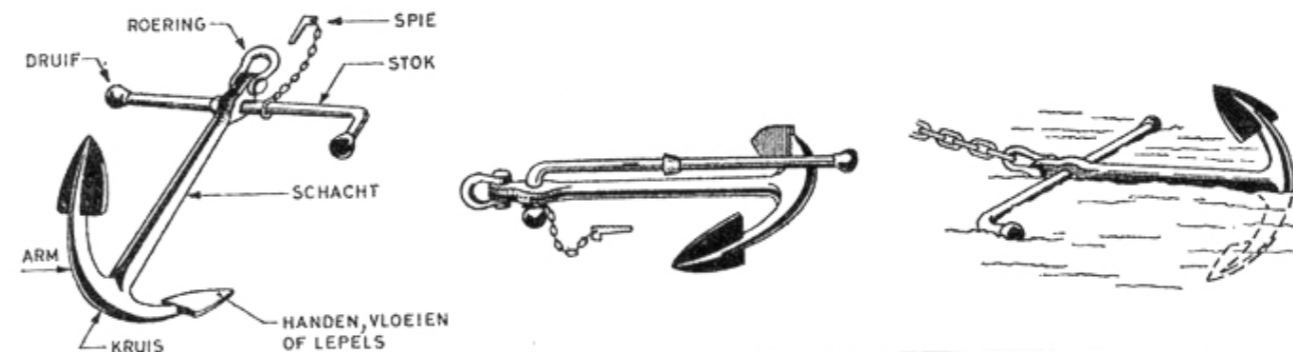


1937



Lura Teglverk Limit ble etablert i 1900, som det syvende og siste i Sandnes. Det lå ved sjøen, rett sør for Somaneset. Det ble nedlagt i 1916, og i 1917 solgt til Stavanger-kjøpmannen Tørressen, som leide det ut til Sildoliefabrikkenes Salgssentral AS. Bygningene brant ned i 1960. Huset som står der i dag ble reist kort tid etter. Etter 1990 har huset vært leid ut til ulike næringsvirksomheter.

## Kulturminne i sjø



Stort rustet storkanker fra 1800 tallet ligger på 3 meter dyp like utfor Somaneset. Ankeret er 55 cm lange. Er mest sannsynlig brukt til mindre båt.

Polen 1937



Foto fra 1937 som viser Lura Teglverk fabrikk og dets disponentbolig, «Polen» som fortsatt står.



Påkoblig mellom den gamle Sildoliefabrikken og vernet rød bolig.

# Overordnede planer



## Byggeområder for industri/ forretning / kontor

- I området skal det oppføres bygninger for lettere industri, service eller håndverksbedrifter med tilhørende anlegg og lager.
- Ved større utbygging eller bruksendring skal spørsmålet om offentlig tilgjengelighet langs sjøen avklares i ny plan.
- Statens forurensningstilsyn til enhver tid gjeldende retningslinjer skal overholdes i området.



## Bussvei

Strandgata skal oppgraders til bussvei, og plan er på høring. Føringer fra planen er gjeldende for området og hensyntas som en forutsetning.



## Midlertidig anlegg bussvei

Det er planlagt midlertidig bruk for anleggsperioden til bussveien.



## Kulturmiljø

Hele området er registrert som kulturmiljø (grønt areal). Gule prikker viser verneverdig bebyggelse (kulturminner), mens blå prikker viser bebyggelse som muligens er bevaringsverdig – disse er i dag under vurdering som kulturminner. To vernesoner i KPA.

På kulturminnesok.no kommer eiendommene med gule prikker opp som «vernet etter pbl.». Mange av bygningene er fra 1800-tallet. Flere bygninger har også uvisst datering.

# Stedsanalyse



## Relasjon til fjordlandskapet

Planområdet ligger på østkanten av Sandnes sentrum med langstruktet utsikt ut over Gandsfjorden. Her kan en se mot Dalsnuten, Hana og delvis vågen i Sandnes sentrum.

På lik linje er området visuelt i bybilde fra sjøkanten. Det har et utpreget variasjon i skala og bebyggelsestypologi. Med kulturvern vil mye av området karakter beholdes fremover og gangtraseen bør ta hensikt til opplevelsen av kulturmiljø fra Gandsfjorden.



## Forbindelser til byen

Planområdet preges av store parkeringsarealer og inn- og utkjørsler. Sjøkanten er i dag lite tilgjengelig og oppleves til stor del privatisert.

Med en oppgradering av Strandgata og fremtidig utbygging vil det være viktig å sikre tverrforbindelser for å gi økt opplevelse av sjøen til byen.

Planområdet ligger nærmest flatt i sør imens det er et høydesprang mot gata i nord. Koblingspunkt i nord sammenfaller med undergang under jernbane opp mot bakomliggende boligkvarter. Koblingspunkt i sør ligger på bryggekannten til eks. promenade.



## Skala

Norstraen har et vitt spekter i skala. I den mindre skala kan en se trehusbebyggelse av eneboliger og sjøhus som ligger innmellom flere større industriområder.

Området her en lang historie med industri og her er det i dag mange kulturminner varvet med nyere lagerbygg og logistikkhaller.

Fra sjøsiden er det mulig med tilkomst med både store og små båter.



## Variasjon i sjølinje

Eksisterende sjøkant bærer preg av områdets bruk gjennom historien med utfyllinger og kaikanter.

Området er derfor svært variert i sin utbredning og til stor del flatt (fyllinger).

Vann og land ligger som en vev med små vik, brygger og kaikanter.

# Stedsanalyse

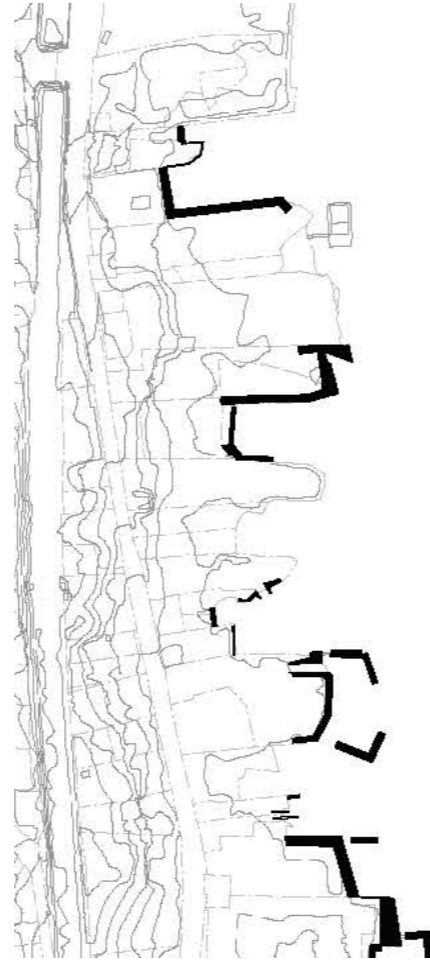


## Vannstand

Diagrammet viser stigning av vannstand – over 1 m normal.

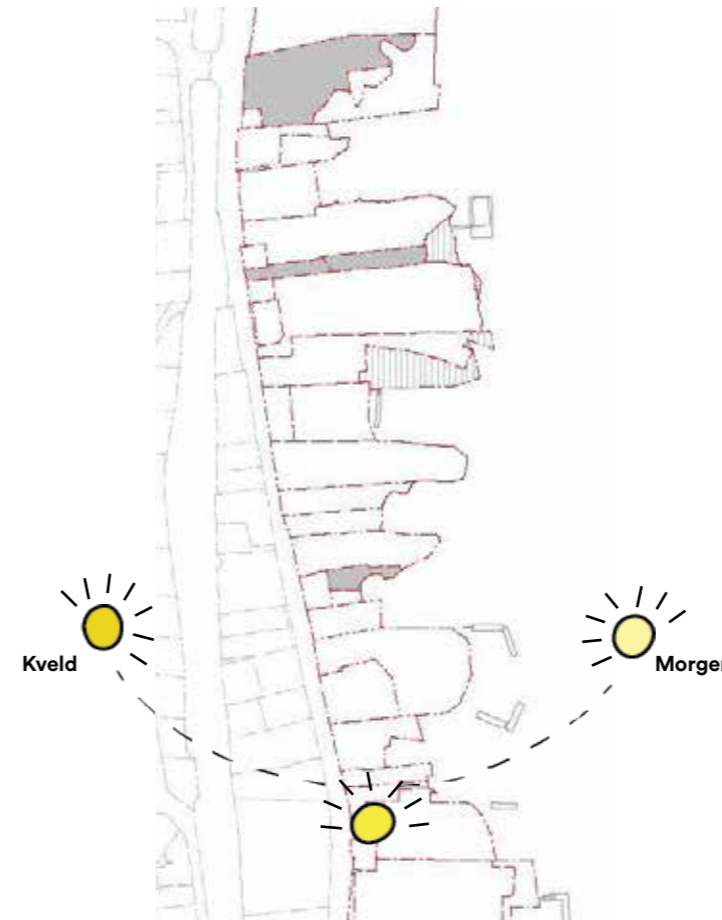
Arealene ut mot sjøen ligger lavt da de er bygget opp etter gammel standard. Sjøbunn varierer i dybde med Smedagrunnet utenfor Simonsbakken og dyphavskai i Somaneset.

Ved etablering av gangvei og broer vil det være behov for en avveieng mellom høyder ift vann men også ift kulturhistorisk miljø og eksisterende høyder.



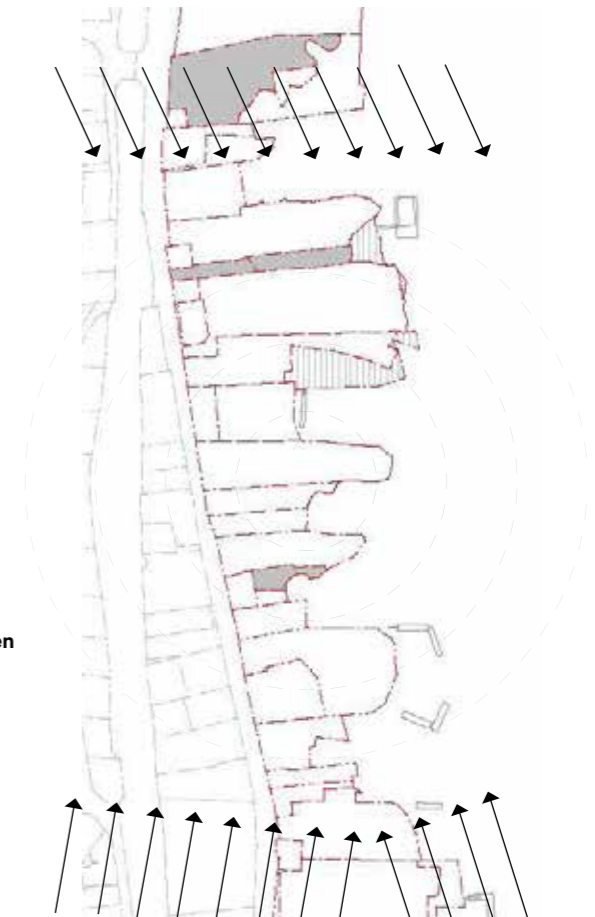
## Eksisterende anlegg

Eksisterende anlegg i området varierer. Mindre brygger, kaikanter, båtslipper og stier ligger fragmentert langs sjøkanten. Det er et stort potensiale i å knytte disse sammen for en sammenhengende promenade.



## Solforhold

Det er gode solforhold. Området ligger østvendt mot fjorden og har sol gjennom hele dagen.



## Vind

Sørvestlig vind er den dominerende vindretningn hele året (vått kystklima) Om høsten og vinteren blåser det av og til fra nord (kaldere vind). Det blåser sjeldent fra øst, men da er det som regel klart og fint vær. Strandkanten ligger delevis i ly fra vest med stigning i terrenget opp over Trones.

# Stedsanalyse



## Eiendomstruktur

Det er totalt 24 eiendommer som kan bli berørt. Antall eiere er noe færre, 11 – 12 stk.

Sandnes kommune er eier av 3 stk eiendommer (markert med lysegrå). Det er også deler av arealet som kan være ulovlig utfyllt (markert med raster).

Eierstrukturen kan påvirke gjennomføring og prosess i utviklingen med promenade.



## Flytting av sjøhus

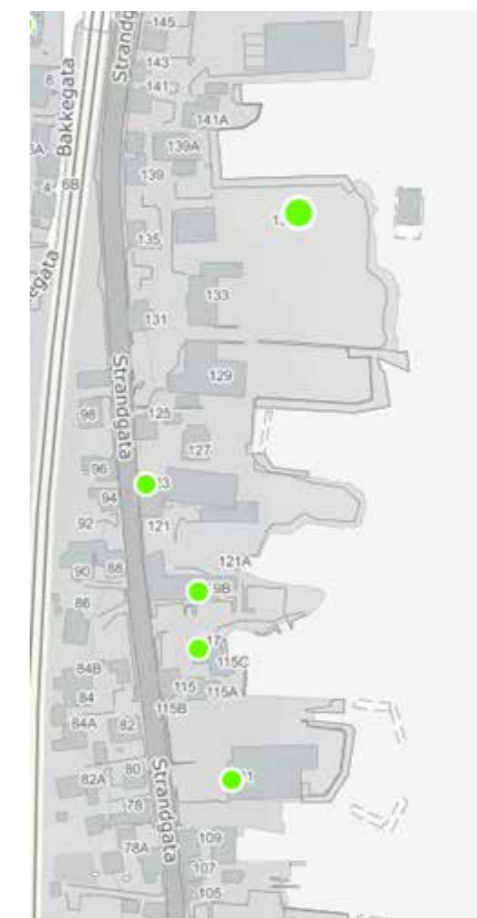
På grunn av bussveien oppgraderes og omplasseres tun av småhus og sjøhus. Det planlegges at bebyggelsen flyttes +/- 2m frem mot sjø. Sjøhusene skal tas ned og mellomlagres. Det er behov for utfylling ca 2 m ut i sjøen. Derfor planlegges det å støpe ny plate som bebyggelsen kan bygges opp på igjen.



## Funksjoner

Kartelegging av eksisterende bebyggelse viser dagens bruk.

- Helsebygning
- Kontorbygning
- Industbygning
- Terminal og logistikkbygg
- Enebolig og sjøhus

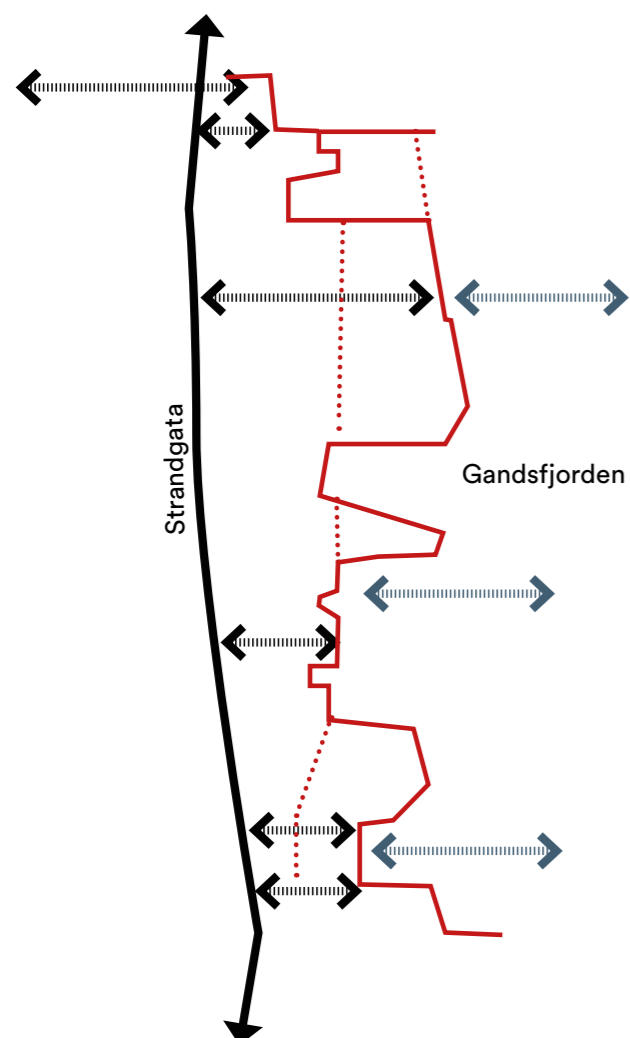


## Foretak og bedrifter registrert på samme adresse



# MULIGHETER

# Overordnet ide

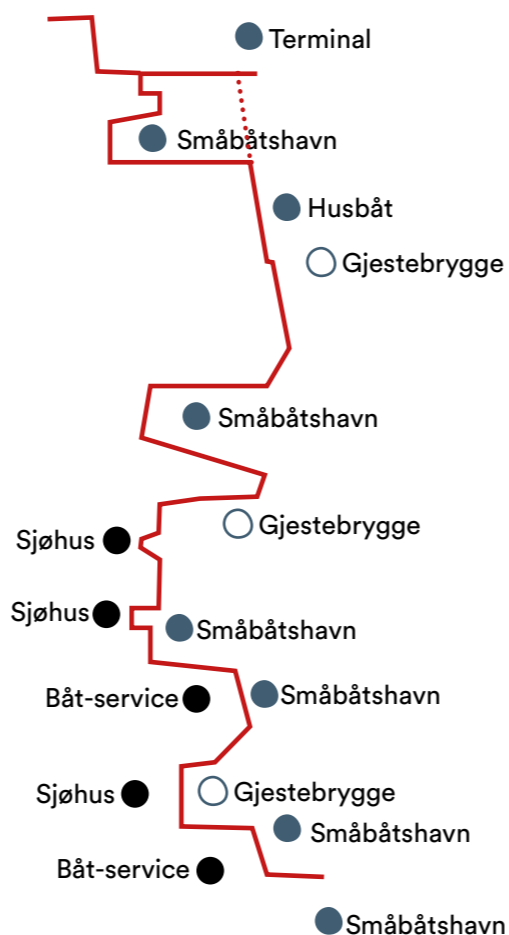


## Promenade, tverrforbindelser og snarveier

Promenade langs sjø foreslås til gående, og ikke sykkel, for å kunne tilpasses eksisterende situasjon og redusere krav om bredder og oppbygging.

Det er kort vei mellom gate og fjord og tverrforbindelser bør synliggjøres og tilrettelegges for å gjøre Norestraen nord lett tilgjengelig.

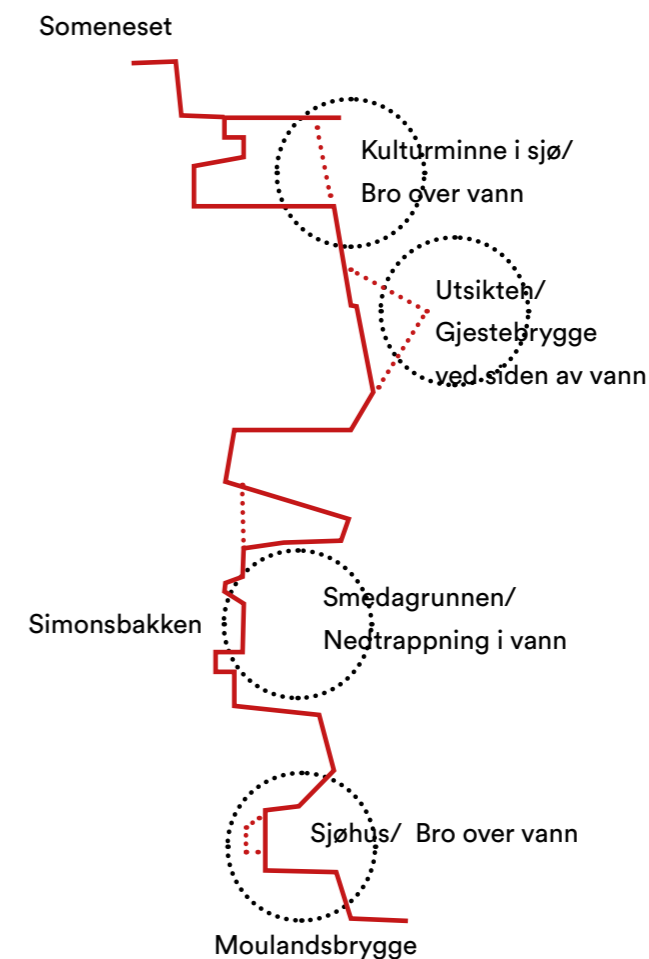
Tilkomst fra sjøen synliggjøres og oppgraderes. Snarveier over eiendomer etableres i venten på utbygging av sjøpromenade.



## Aktiv havnefront

Norestraen nord var Sandnes første havn og er fortsatt i dag et viktig ankersted. En aktiv havnefront med et rikt båtliv videreføres som en del av stedets kvalitet og identitet.

Promenaden skal innpasse seg, men også tilføye kvaliteter til havnen for å sikre aktiv havnefront. Utformingen inviterer til båtliv for både beboere og besøkende med småbåtshavner og gjestebrygge. Samtidig hensyntas eksisterende kaier for å sikre grunnlag for næring og industri.



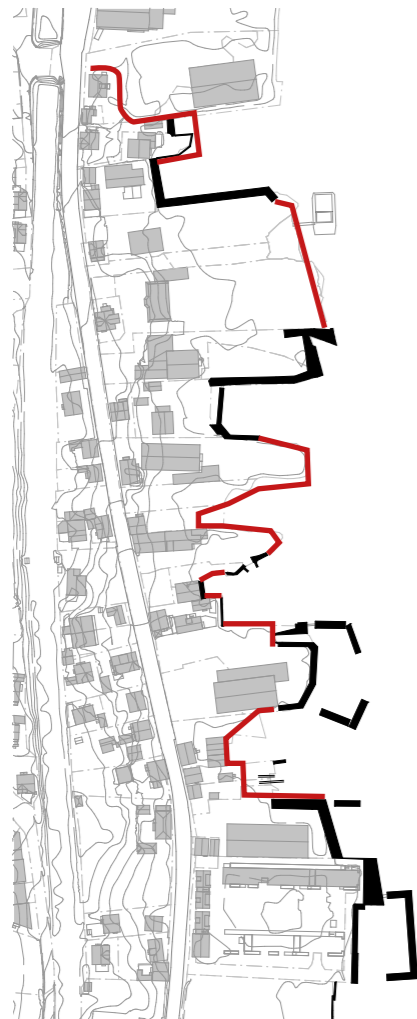
## Herlighetsverdi og historiefremidling

Promenaden skal øke herlighetsverdien ved Gandsfjorden!

Å være i vann, på vann, over vann og ved siden av vann er alle viktige aspekter av opplevelser langs promenaden.

Oppholdssoner plasseres strategisk ift. områdets kulturmiljø og styrker dets særpreg og karakter.

# Traseer



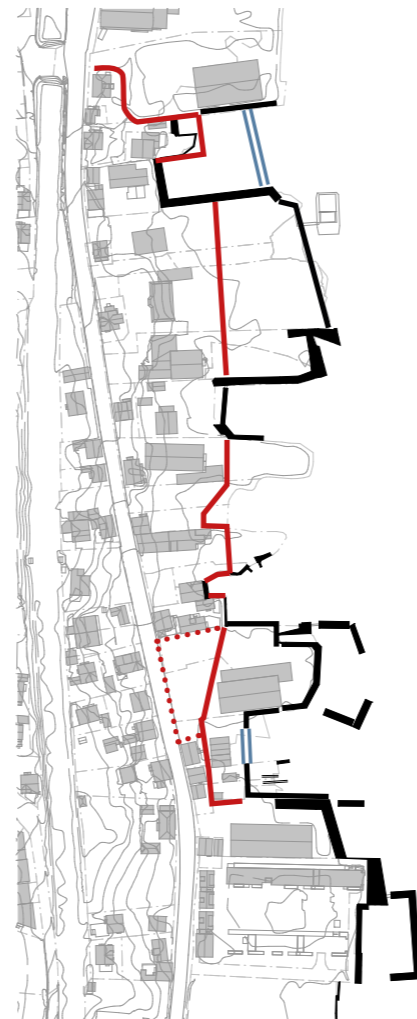
## Koble seg på eks. sjøkant

Promenade langs sjøen innpasser seg til eksisterende kanter.



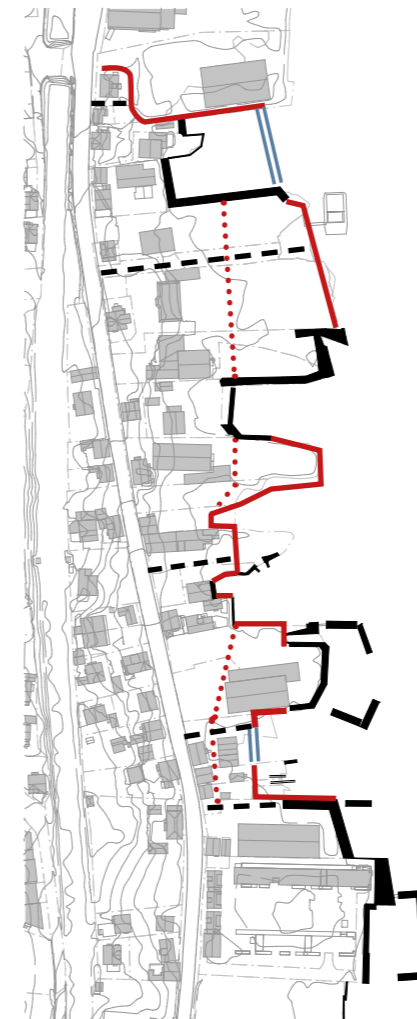
## Broer

Broer etableres for å hensynta småhusbebyggelse.



## Rett frem

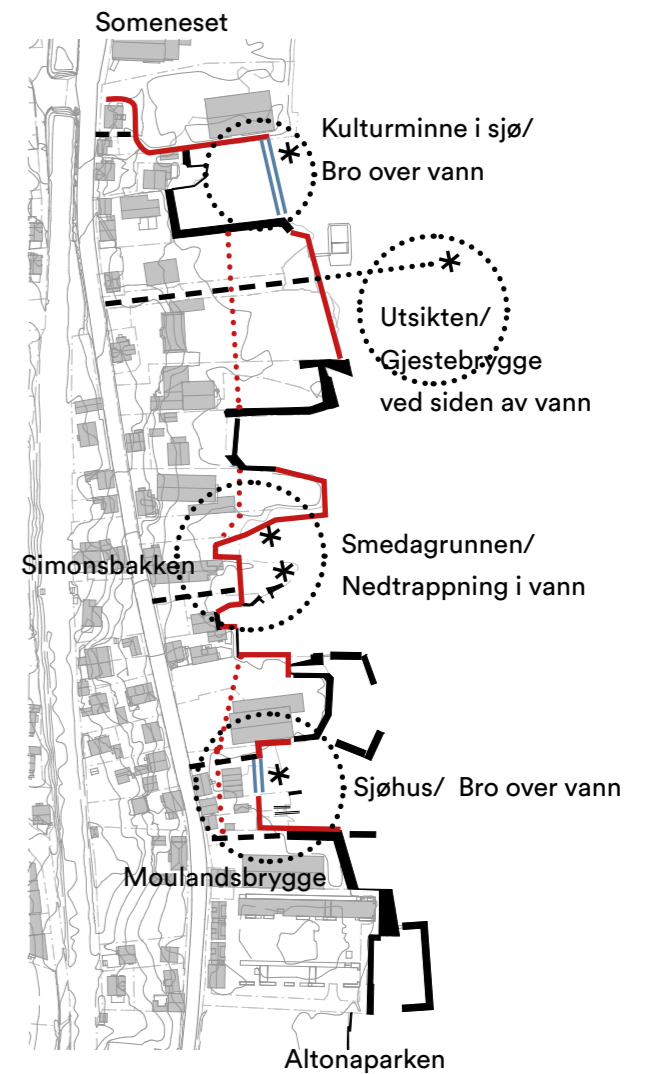
Gangveien løper mer direkte mellom nord-syd.



## Tverrforbindelser og snarveier

Forbindelser mellom Strandgata og sjøkanten for økt tilgjengelighet og økt opplevelse av kulturmiljø.

Snarveier / midlertidig utbygging på land utvikler promenaden under tid med hensyn til eierstruktur og investeringmuligheter.

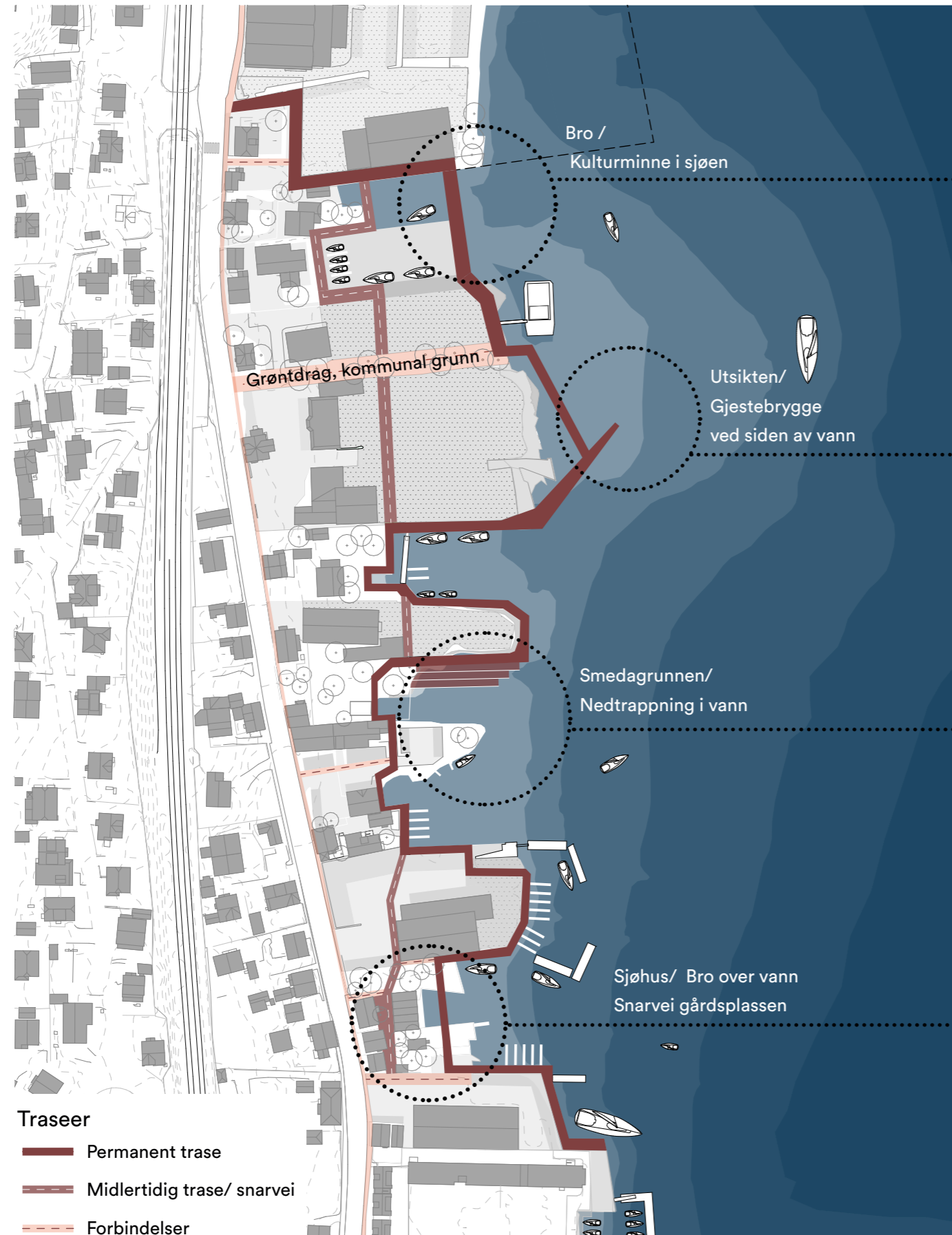


## Oppholdssoner

Økt vannkontakt og historieformidling med oppholdssoner langs vannet.

Strategisk plassering ift kulturhistorisk miljø og variasjon i opplevelse av vann - fra trapper til broer og utsiktspunkt.

# Illustrasjonsplan 1:2000



Tursti/ bro, Hafsjord



Tursti/ bro "The Infinite Bridge", DK



Båtliv



Kastrup sjøbad, DK



Daniaparken, Malmø



Sjøbad, Godalen Stavanger



Kuneset, Hundvåg Svg



Kajakk



Daniaparken, Malmø



Smug, Bryggen Bergen



Gate, Gamle Stavanger



Strandgata, historisk bilde (kilde: byantikvar)

# Verktøyskasse

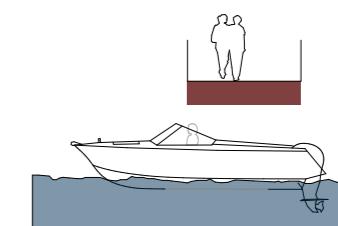
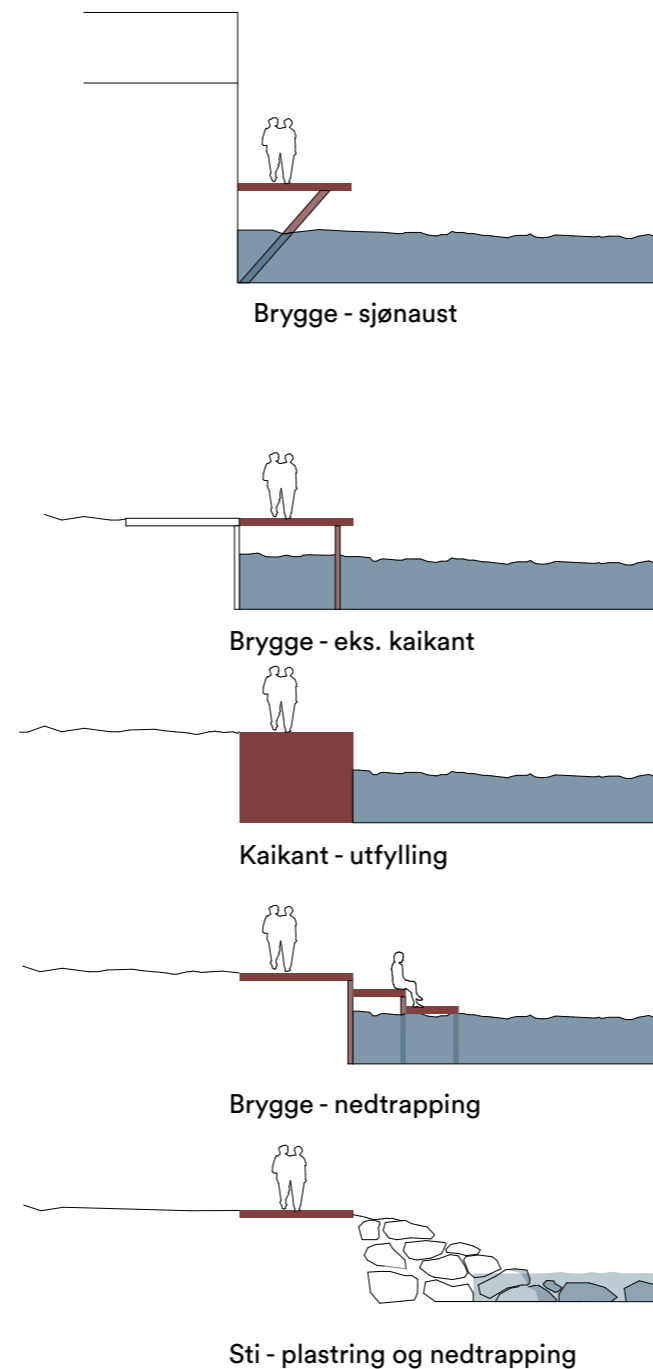
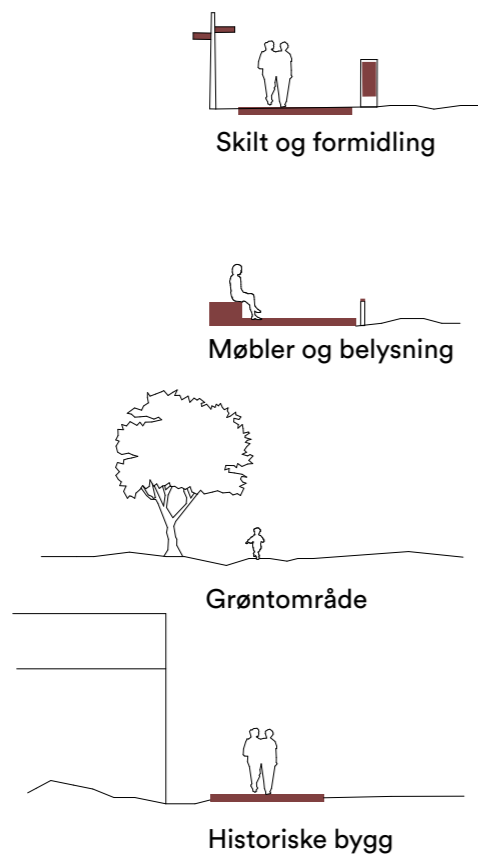
Promenaden utformes med en variasjon av løsninger på land, ved sjøkanten, i og over vannet.

Norestraen Nord er et unikt kulturhistorisk område og løsninger må tilpasses eksisterende situasjon. Det må også vurderes om eksisterende delområder kan godtas som offentlig tursti i forhold til bredder, oppbygging, drift og sikkerhet.

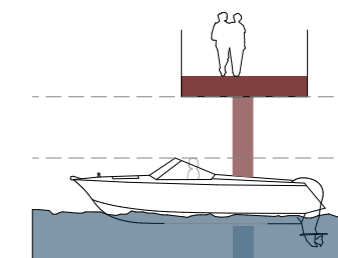
For å skape en tilpasset løsningen kreves nøye oppmålingsdata, grunnundersøkelser og fleksible rammer.

Løsninger skal baseres på:

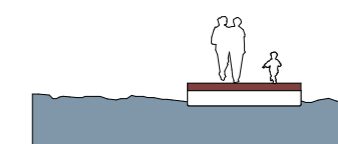
- økt opplevelsesverdi
- formidling av kulturhistorisk verdi
- tilgjengelighet
- landskap
- kontakt med sjø



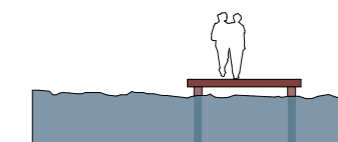
Bro - 10 m lengde



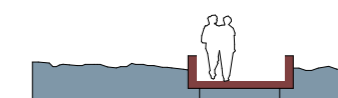
Bro - 30 m lengde



Flytbrygge



Brygge



Nedsenkt gangsti

# Materialepalett

Sjøpromenadens belegg varierer gjennom traseen. Det kan være en midlertidig malt asfalt, eksisterende kaikant i betong, grussti eller trebrygger.

Nyetablerte belegg foreslås være i naturmateriale så langt som mulig med oppbygging som sikrer god drift, universell utforming og tilpasning til stedet;

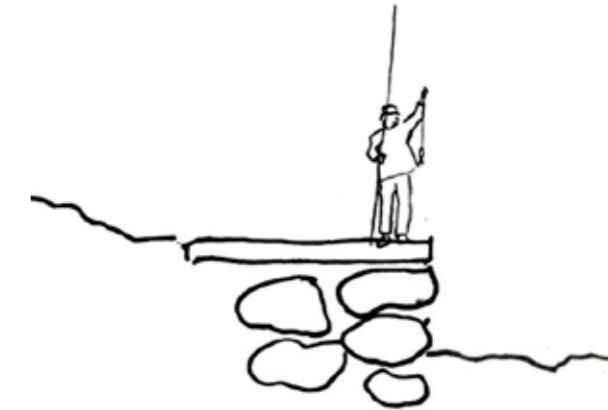
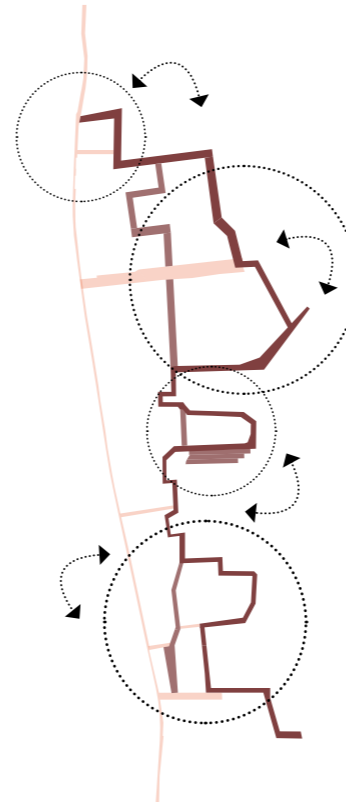
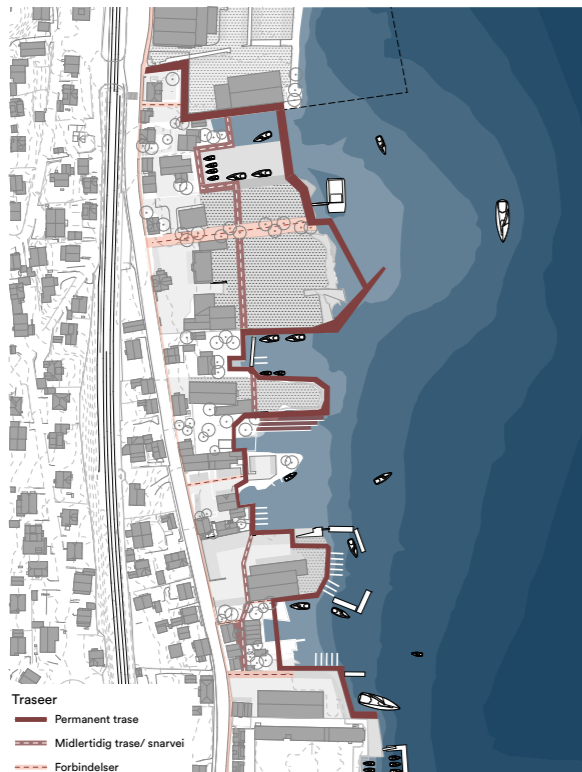
- trebrygger og broer
- grussti i grøntarealer og snarveier/ forbindelser
- natursteinsdekker (gatestien) i historiske smug og gårdsplasser

For å skape et sammenheng er det materialene i inventaret som knytter delområdene sammen. Belysning og formidling foreslås i cortenstål, benker og sitteplasser i naturmaterialer som massivt tre og store steinblokk. For tilpasning med ryggstød og armlene kan detaljer utføres i cortenstål.

Beplantning skal formidle det lokale fjordlandskapet med gress, trær og strandeng. Innenfor flere områder vil det ikke være aktuelt med beplantning imens industriområder i transformasjon har potensiale for blågrønne strukturer, for eksempel tverrforbindelse på kommunal grunn. Naturbaserte overvannsløsninger skal etterstrebes i hele området.



# Gjennomføringsstrategi



Anbefalt gjennomføringsstrategi skal søke å balansere følgende tre forhold:

- Fastsatte mål for kyststien innfris så langt det er mulig.
- Offentlige investeringer anvendes på best mulig vis.
- Kyststien kan etableres gjennom minnelige avtaler med grunneierne.

Viktige premisser for gjennomføringsstrategien vil være eiendoms- og eierstruktur, faktisk bruk i dag, ønsket utvikling fremover, planmessige føringer og bevaringshensyn. I sum påvirker disse faktorene trasevalg, materialitet, tidspunkt for opparbeidelse og hvem som skal forestå utbygging.

Kommunen er både planmyndighet, eiendomsbesitter og utbygger, noe som gir kommunen et bredt sett av virkemidler når det gjelder gjennomføring. Suksessen hviler på at mulighetene utnyttes på best mulig vis.

Ut fra situasjonen i området synes det urealistisk å etablere en sammenhengende og permanent løsning i ett felles byggetrinn. Foreslått gjennomføringsstrategi legger derfor til rette for en trinnvis utvikling for å ta hensyn til eksisterende virksomheter, og for å redusere faren for at etablerte løsninger skades eller må gjøres om på et senere tidspunkt. I praksis innebærer dette at trasevalg og opparbeidelse vil veksle mellom varige løsninger, til løsninger av mer midlertidig karakter som er tilpasset dagens bruk og fremtidige utviklingsplaner. Kommunen kan da også utvise større fleksibilitet i forhandlinger om av grunn- og rettighetserverv, noe som gjør avtaleinngåelse om etablering av kyststien enklere.

I et lengre perspektiv er målet å avløse midlertidige strekninger og tiltak med varige løsninger. Tidsmessig er dette vanskelig å anslå da fremdriften er beroende av grunneiernes utviklingsplaner.

Her oppsummeres ulike steg og faser i utviklingen:

- Planprosess: Hovedformålet er å skape engasjement og forståelse for ide og løsninger blant grunneiere og andre interessenter. Ved senere utvikling påse at kyststien bli regulert og sikret med rekkefølgebestemmelser.
- Grunneieravtaler: Hovedformål å sikre allmennheten tilgang, herunder avtale traser, permanente og midlertidige tiltak, erstatning og avbøtende tiltak. Det bør vurderes om kommunal eiendom kan benyttes i makeskifte med grunneiere.
- Opparbeidelse og finansiering: Kommunen bygger ut og finansierer strekninger som kan anlegges permanent, samt midlertidige tiltak for å sikre en helhetlig forbindelse. Grunneier/utbygger bygger ut og finansierer opparbeidelse av strekninger ved utbygging av egen eiendom (fastsettes i plan og utbyggingsavtale).



Mud AS  
Kvitsøygata 15  
4014 Stavanger  
+47 90 16 45 10  
[eh@mud.no](mailto:eh@mud.no)

[mad.no](http://mad.no)