

Stokkalandsmarka mulighetsstudie beskrivelse

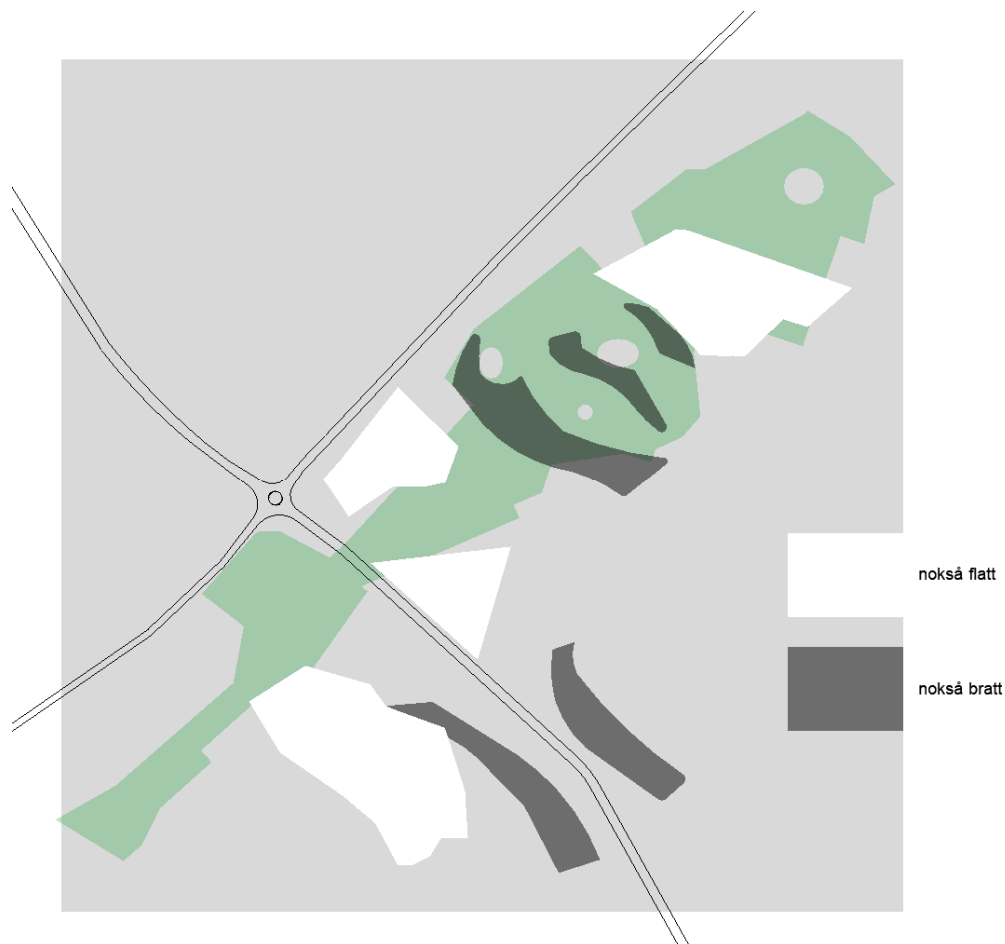
Innledning

Dette mulighetsstudiet skisserer hvordan Stokkalandsmarka kan utvikles fra å være et løsrevet eneboligfelt i heia til å bli en framtidrettet småby, et kraftsenter i Hå kommune. Det foreslås å reservere store offentlige arealer fra i en akse fra Haugstadveien til Svartafjell for å sikre friarealer, verne kulturminner og å kunne svare på framtidige behov for offentlige bygg og funksjoner i byen. Det er også vist hvordan en sentrumsdannelse kan kobles mot tilstøtende boligområder i nord, vest, øst og etter hvert i sør. Det er viktig at det gjøres grep langs Hadlandsbakken også på vestsiden for at sentrumsdannelsen kan få en god start som fungerer også ved 3-4000 innbyggere.

Stedets topografi

Kotekartet viser oss noen karakteristiske landskapstrekk. Området er generelt slakt kupert med helling mot sørvest. Hellingen er for det meste brukbar for gatenett og bebyggelse innenfor vanlige normer. Det finnes få flate partier av en viss størrelse i planområdet. Ingen er store nok for en full fotballbane med garderobeanlegg uten å sprengte og fylle betydelige volum. Den beste flaten ligger sør for Svartafjell, utenfor planområdet. Det er også en flate ved gravhaugene sør for Haugstadveien, denne ligger også utenfor planområdet og nokså langt fra eksisterende boliger.

Ellers ser vi at det er nokså bratt langs nordgrensa av planområdet, opp mot partiet med gravhaugene. Dette området lar seg ikke koble på sentrum med gatenett. Kulturminnene gjør også feltet ovenfor sårbart og uegnet for bebyggelse.



Utbyggingsrekkefølge

Eiendommer i planområdet langs Hadlandsbakken utvikles først. Disse tomtene er nært knyttet til eksisterende veianlegg og planlagte boliger. Eksisterende reguleringsplan Stokkelandsmarka Øst (som egentlig er vest for sentrum) bør også tilpasses slik at eiendommene nærmest Hadlandsbakken utvikles mer bymessig og myke trafikanter kobles på det nye sentrum ved gågata *Toralv Øksnevads allè*. Allerede etablerte sykkelstier med kulverter under vei er IKKE en tilfredsstillende måte å koble Stokkelandsmarka til sentrum.

Se vedlegg *Utbyggingsrekkefølge*

Gangakser, sykkelveier, gågate, plassdannelser

Vi bygger videre på det fine nettet av gang- og sykkelveier som forbinder de forskjellige nabolagene i eksisterende reguleringsplan vest for Hadlandsbakken. Tilsvarende bilfritt nettverk for myke trafikanter skal forbinde alle stedets innbyggere til sentrum fra alle himmelretninger.

Nærlekeplasser, friområder osv. legges langs disse årene. Årene samles til et knutepunkt i sentrumsallmenningen ved skolen og kirka. Hovedåra vestfra krysser Hadlandsbakken som gågata *Toralv Øksnevads allè*. Her må trafikken ned til 30 km/t og de myke trafikantene får prioritering i kryssingen. Dette kan bli byens mest urbane punkt.

Skolens uteområde strekker seg fra *Kyrkjegadå* og oppover mot idrettsanlegget *Svartafjell*. Sammen med gravlunden og gravhaugene utgjør den byparken. Vi ser for oss at mye av området over tid opparbeides parkmessig, men at det også beholdes partier med knauser og hei.

I enden av *Toralv Øksnevads allè* og *Kyrkjegadå* ligger et torg som kan kalles *Kyrkjebakken*. Både skolen og kirka kan få sine innganger fra denne plassen.

Se vedlegg *Grønn infrastruktur*

Veinett

Kyrkjegadå med avkjørsel fra *Haugstadveien* gir atkomst til sentrumstomtene som utvikles først med dagligvarebutikk, parkeringsanlegg, skole og kirke. *Kyrkjegadå* er en blindvei for bilkjøring.

Austragadå utløser tilsvarende østre deler av sentrum og gir tilgang til småhusbebyggelse i *Marka øst*. *Parkveien* er en blindvei med snuplass fra *Austragadå*

Svartafjellsvegen gir atkomst til idrettsanlegg og boliger østover fra Hadlandsbakken.

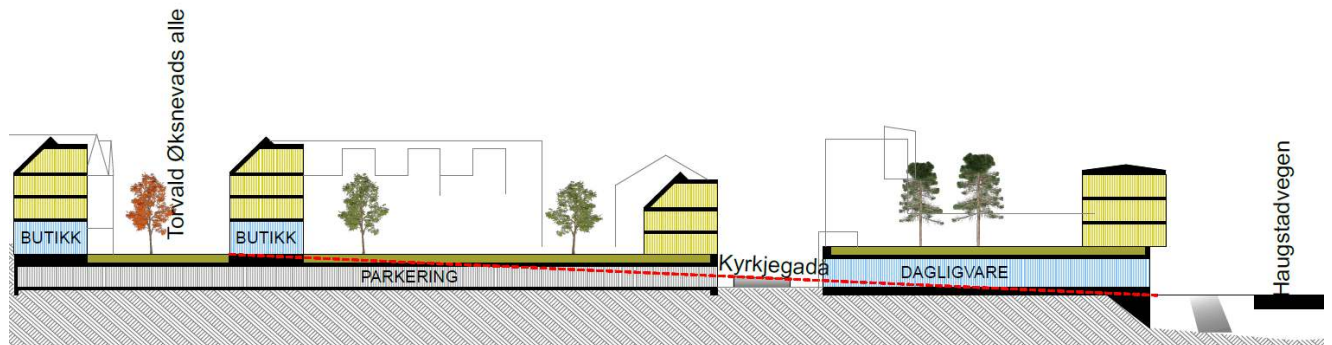
Vi foreslår geometriendring på *Stokkalandsræget* og *Stokkalandstunet*.

Se vedlegg *Veinett og parkering*

Butikk, næringslokaler

Vi ser for oss at det etableres en dagligvarebutikk nærmest rundkjøringen. Dette er en eksponert og god posisjon som ikke krever mye veianlegg (starten på «*Kyrkjegadå*») for å etableres. Butikk skal planlegges med boligbebyggelse på taket og slik at dette til slutt framstår som et mangfoldig bykvartal med næring og leiligheter. Butikkfasaden vender mot nordøst og parkering etableres videre

den veien. Kvartalet nordøstover konstrueres som parkeringssokke med innkjøring på kote ca +44,5, vis a vis butikkfasade. Det skal etableres næringslokaler på gatenivå i kvartalene ut mot Kyrkjegada og Torvald Øksnevads allé.



Det bør tilrettelegges for mindre næringslokaler på gatenivå i alle sentrumskvartal, minimum på alle gatehjørner. Plasskrevende næring og lett industri etableres sør for Haugstadveien, vest for rundkjøringen.

Offentlig program

En ser for seg at Stokkalandsmarka skal vokse til opp mot 7-8000 mennesker i løpet av 40 år. Dette krever robuste grep i planleggingen slik at stedet også kan fungere selv om veksten skulle gå langt saktere. Det gjelder å sette av tilstrekkelig med offentlig areal til å løse de behov som måtte oppstå i framtid. Skole, kirke, idrett og barnehage er nevnt. Et sted med 7000 innbyggere må også ha ungdomsskole, sykehjem, helsetjenester, filial av bibliotek og kulturskole og annet kulturtilbud. Vi ser for oss at det settes av en offentlig akse fra Svartafjell til gravhaugene sør for Haugstadveien. Langs denne aksen kan alt offentlig program realiseres når tiden er moden. Aksen skal ikke krysses av andre veier enn Haugstadveien. I høy grad vil det være området være ubebygget, også når byen er ferdig utviklet. Det kan løses friområder, skolegård, idrettsanlegg, gravlund, friluftsamfi osv i dette draget. Langs sentrumsgatene kan draget kantes med offentlige bygninger som løser kommunens behov. Bebyggelse som illustrert i illustrasjonene har kapasitet på ca 20 000 m² BTA offentlig bygg fra Svartafjell stadion til Haugstad barnehage. Det kan bygges mer eller mindre konsentrert, alt etter behov.

Det første steget er å etablere **kirka og barneskolen** nærmest eksisterende og planlagte boliger. Både kirke og skole er viktige identitets- og kulturbærere i en by. Ved å gi disse en sentral plassering sikres det at innbyggerne får en tilknytning til sentrum. En felles forplass til begge institusjonene vil være byens mest offentlige punkt hvor folk møtes.

Det er dessuten åpenbart at ei arbeidskirke og skole har potensiale for sambruk av lokaliteter som forsamlingsrom, ansattparkering, kjøkken, møterom, forsamlingsrom, personalgarderober, energisentral, avfallsrom osv. Med god planlegging og fysisk nærhet (vegg-i-vegg?) kan dette enkelt oppnås.

En barneskole er arealkrevende (25 daa anslått i grunnlaget) og vi mener det er klokt å legge store deler av utearealet utenfor planområdet, slik at byen kan finne sted i sentrum. Skolegårdsfunksjonen vil trives godt med gravhauger og naturlig topografi. Det må jobbes med å legge gangveier universelt utformet i skråningene, men dette er fullt løsbart. At aktive barn har noen høydemeter å boltre seg på er berikende for lek og motorikk.

En by må etablere sin egen historie og identitet. Vi mener en **gravlund** er avgjørende å integrere i planene i så måte. Det knytter «slekters gang» helt konkret til stedet. Gravlunder er også ofte de fineste parkområdene i en by og har stor rekreasjonsverdi som et stille, grønt sted. Drift av gravlund innebærer skånsom graving nær kulturminner og det bør kunne utarbeides rutiner sammen med Fylkeskommunen som begge parter er tjent med. Gravlunden er plassert like nordøst for kirka slik at bisettelser kan foretas uten bilkjøring fra minnestund. Gravlunden som illustrert er dimensjonert for 1000 graver.

Barnehagen plasserer vi der den er planlagt i kommuneplanen. Vi mener at denne tomte også har kapasitet til flere offentlige funksjoner i overliggende etasjer. **Helse-/ bo- og aktivitetssenter** bør utredes lokalisert sammen med barnehage.

Et sted av denne størrelse må ha et **idrettsanlegg** med haller og en full fotballbane. Det eneste stedet man kan etablere noe slikt uten å sprengte vekk mye terreng er på flaten like under Svartafjellet. Dette er strategisk et fint sted fordi det kan kobles nært på allerede utbygde og planlagte boligfeltet via gangveiene ved Stokkalandsbråtet. Og det er naturlig å følge på med småhusbebyggelse videre østover og sørover. Slik får idrettsanlegget en sentral beliggenhet på stedet etter hvert som det vokser. Å sprengte til et idrettsanlegg inne på sentrumsområdet (grønt felt på kommuneplan) vil være, foruten et stygt terrenginngrep, å bruke den mest verdifulle flaten i sentrum av en framtidig by på et ballspill for 22 personer. Det gir ikke mening.

På nordsiden av Haugstadveien Parkveien er det illustrert flere bygningsvolum tiltenkt offentlig program. Dette kan være ungdomsskole, kultur-/samfunnshus, helsestasjon osv.

Se figur *Arealdisponering*

Tetthet, boliger

Hovedtyngden av boligmassen på Stokkalandsmarka vil alltid være småhusbebyggelse; primært eneboliger og rekkehus. Feltene nord og nordvest for sentrum er langt på vei ferdig planlagt og utviklet. Vi ser for oss lignende felt østover, sørover og vestover for sentrum. På sikt også sørøstover i retning Brusand.

Det er viktig at bebyggelse konsentreres mer inn mot sentrum, med blokker og karrèbebyggelse med et mangfold av boligtyper for folk i alle livssituasjoner. En by trenger en viss tetthet av folk for å fungere sosialt, kulturelt og kommersielt. I sentrumskvartalene innenfor det definerte planområdet kan det godt tillates tetthet opp mot 15 boliger pr dekar. Sentrum og tilgrensende kvartal kan generelt bebygges med 3-4 etasjer. I illustrert materiale er det også vist noen bygningsvolum med 7 etasjer. Vår erfaring er at det kan gi bedre bokvalitet å tillate varierte høyder framfor å bygge 5 etasjer jamt over

Se figur *Arealdisponering*

Parkering

Mange norske småbyer ligger spredd utover med lav tetthet og er mer preget av grå parkeringsflater enn av folkeliv og hyggelige bymiljø. Nærbø er et godt eksempel på en småby av lignende størrelse som en ser for seg kan vokse fram på Stokkalandsmarka. Nærbø sentrum preges av mye vei og et

rikholdig (men dårlig besøkt) parkeringstilbud. Som fotgjenger eller syklist er det vanskelig å peke på en bykjerne, eller et strøk hvor det er hyggelig og trygt å ferdes for store og små.



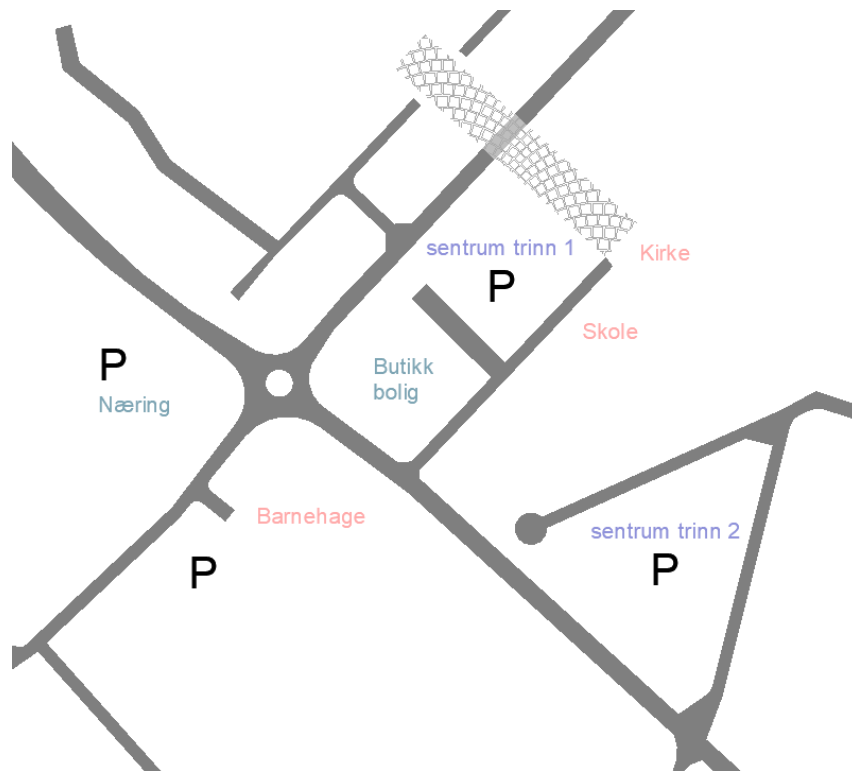
registrering av parkeringsflater sentralt på Nærbø

Dersom hver funksjon i sentrum skal løse sitt maksimale behov for parkering ved sin egen inngangsdør, blir det umulig å lage en god by. Matbutikk, kontor/skole, kirke og kino er eksempler på forskjellige byfunksjoner som vil ha behov for parkering til forskjellige tider i løpet av døgnet og uka. Ved samlokalisering kan slike funksjoner dele på parkeringskapasitet og på kostnader for etablering av denne.

Vi foreslår at to kvartal i sentrum bygges med parkeringsanlegg som har kapasitet til å dekke alle nære sentrumsfunksjoner. Det ene kvartalet ligger langs Hadlandsbakken og betjener dagligvarebutikk, skole, kirke og sentrumsboligene i de kvartalene. Det andre ligger lenger øst, langs Haugstadveien og betjener videre utbygging av offentlige funksjoner i tillegg til næring og boliger i kvartalet.

Slik samles alt parkeringsbehov for sentrumsvirksomhetene i to byggetrinn. Boliger og næring i tilgrensede kvartaler løser parkeringsbehov på egne tomt, primært i sokkel/under terreng.

Privatbilismen kommer til å endre seg drastisk teknologisk og kulturelt de neste 20 år, også i Hå kommune. Vi tror ikke det er lurt å sette parkeringskrav i dag som skal gjelde langt fram i tid, det er nok lurt å stikke «fingen i jordå» noen ganger underveis for å vurdere dette fortløpende.



Stavanger, 18.11. 2019

Per Ove Djønne, Ivar Heggheim, Lene Fjermestad

Asplan Viak AS