



# Planbeskrivelse

## ÅLGÅRD SENTRUM - (Plannr. 201206)

### Områdereguleringsplan med konsekvensutredning

Utarbeidet av:

C.F. Møller Norge AS

Dronninga landskap AS

Haugen/Zohar Arkitekter AS

Vista Analyse AS

Transportøkonomisk institutt

Erichsen & Horgen AS

**Planforslag datert 18.08.2014**

Revidert 19.02.2015



---

 Utarbeidet dato: 10.04.2014

 Sist revidert dato: 19.02.2015
 

---

## INNHOOLD

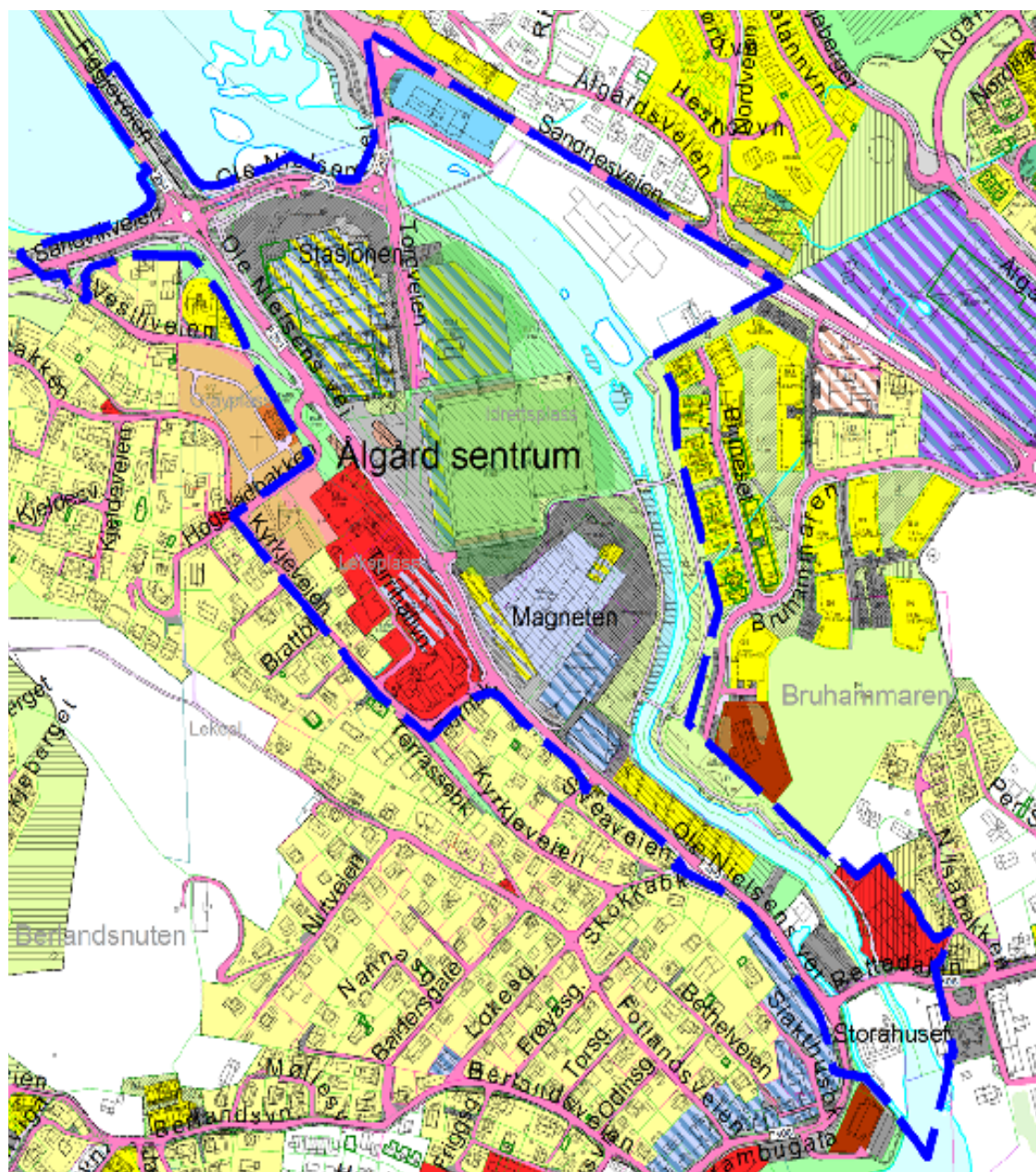
<b>1</b>	<b>HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET.....</b>	<b>3</b>
1.1	SAMMENDRAG.....	<b>FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.</b>
1.2	EKSISTERENDE SITUASJON OG FREMTIDIG BYPLANGREP.....	3
1.2.1	Skisse – eksisterende situasjon.....	3
1.2.2	Skisse av fremtidig byplangrep.....	4
<b>2</b>	<b>FAKTADEL .....</b>	<b>6</b>
2.1	BAKGRUNN.....	6
2.2	PLANSTATUS .....	7
2.2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus .....	7
2.2.2	Mulig utnyttelse i henhold til gjeldende regulering .....	8
2.3	EKSISTERENDE FORHOLD.....	9
2.3.1	Forslagsstillers stedsanalyse .....	9
2.4	PLANFORSLAGET .....	13
2.4.1	Reguleringsformål, grad av utnytting, bebyggelsens plassering og høyder.....	13
2.4.2	Øvrige forhold som sikres i kart og bestemmelser .....	16
2.5	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET .....	22
2.5.1	Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål.....	23
2.5.2	Sikring av sentrumsarealene mot 200-årsflom i Figgjoelva. ....	24
2.5.3	Miljøhensyn i Figgjoelva.....	25
2.5.4	Konsesjon -vannressursloven. ....	29
2.5.5	Forholdet mellom eksisterende og ny bebyggelse i sentrum –høyder og tetthet. ....	29
2.5.6	Kontorer og forretninger. Hvor stor befolkning vil sentrum kunne betjene?.....	32
2.5.7	Bygeområder, torg og parkområder.....	36
2.5.8	Torget –størrelse og form. ....	37
2.5.9	Kollektivbetjening –sentrum som kollektivknutepunkt. ....	40
2.5.10	Parkeringsbehov i sentrum. ....	41
2.5.11	Parkering under bakkenivå. ....	43
2.5.12	Stadion –ny kjøpesenterbebyggelse eller alternativ forretningsbebyggelse?.....	45
2.5.13	Nye boliger – lekeplasser i fellesarealer eller offentlige parkarealer? .....	46
2.5.14	Hva blir konsekvensen av ny E39 utenom Ålgård?.....	47
2.5.15	Mulig turveiforbindelse mellom Elvebredden (Bruneset) og gangbrua ved Statoil.....	47
2.5.16	Tiltak for gående og syklende.....	48
2.5.17	Hvordan kan områdeplanen skape et levende sentrum og et godt sted å være? .....	49
2.5.18	De offentlige områdene ved Ålgård bo- og avlastingssenter (ÅBOAS).....	51
2.5.19	Støyforhold.....	51
2.5.20	Risiko- og sårbarhetsvurdering.....	56
2.5.21	Universell utforming.....	59
2.5.22	Energi og varme.....	60
2.5.23	Kulturminner. ....	62
2.5.24	Oppsummering av konsekvenser og avbøtende tiltak.....	62
2.5.25	Ytterlige undersøkelser.....	65
<b>3</b>	<b>MEDVIRKNING .....</b>	<b>66</b>
<b>4</b>	<b>FORSLAGSSTILLERS ARGUMENTASJON.....</b>	<b>69</b>
4.1	FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE.....	69
4.1.1	Formål med planarbeidet.....	69
4.1.2	Overordnet konsept.....	69
4.1.3	Beskrivelse av planen .....	71
4.1.4	Faglig begrunnelse for planforslaget .....	88
4.2	FORSLAGSSTILLERS ILLUSTRASJONER.....	91

5 KART OG BESTEMMELSER .....92

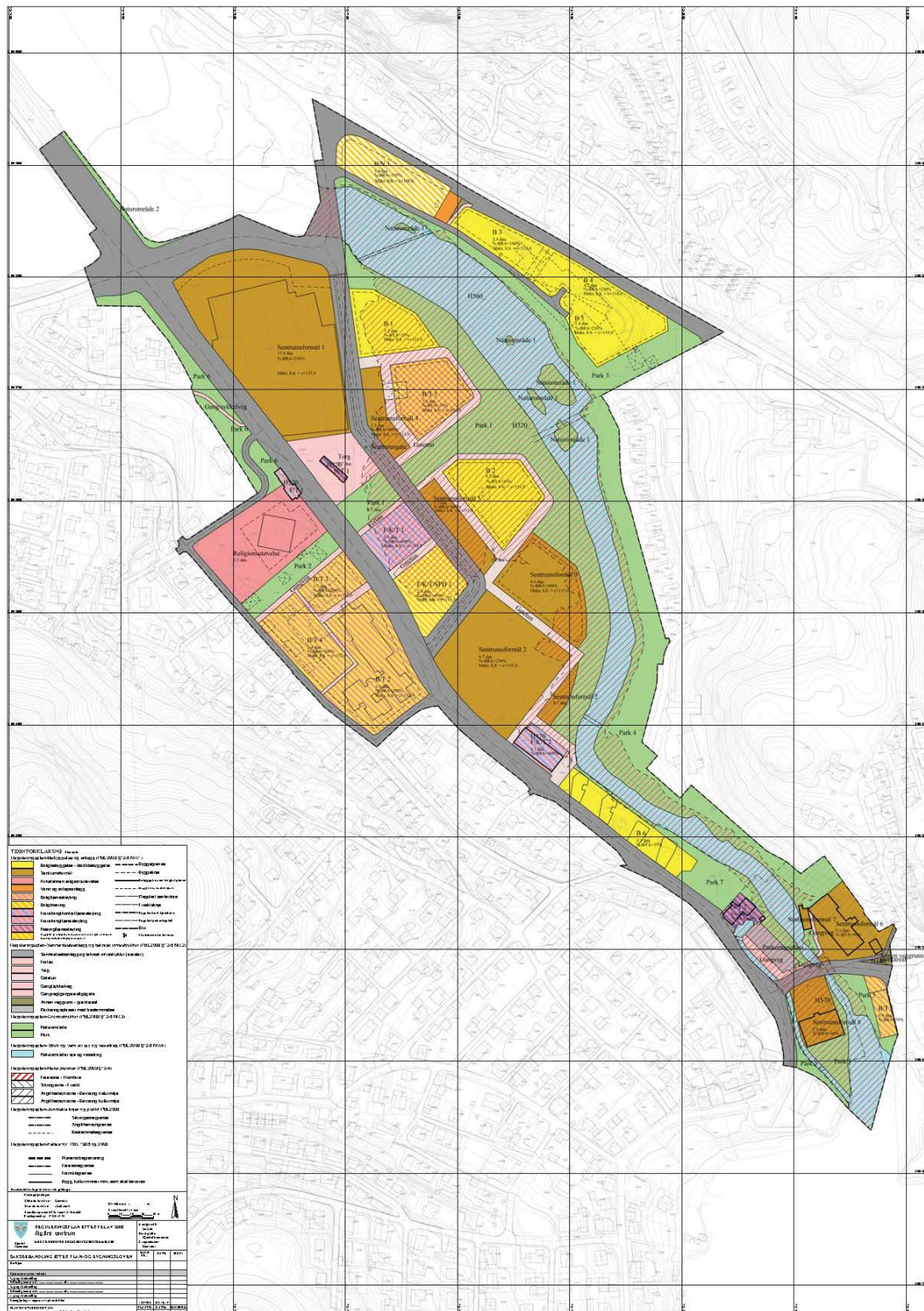
# 1 HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET

## 1.1 EKSISTERENDE SITUASJON OG FREMTIDIG BYPLANGREP

### 1.1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.1.2 Skisse av fremtidig byplangrep



## FORSLAGETS NØKKELOPPLYSNINGER

**Forslagsstiller:** Gjesdal kommune  
**Fagkyndig:** C.F. Møller Norge AS m.fl.,  
Dronning Mauds gate 15,  
0250 Oslo  
Tel. 24 13 34 00  
e-post: oslo@cfmoller.com

### Eieropplysninger

Noen av de største tomtene i planområdet er følgende:

Gnr. 5 bnr. 520	Elvebø 4
Gnr. 5 bnr. 544	Hølen 4
Gnr. 5 bnr. 560	Veveriet
Gnr. 7 bnr. 281	Jædergård

### Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 222.100 m<sup>2</sup>

Areal for hvert formål:

- Bebyggelse og anlegg	ca.86.500 m <sup>2</sup>
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	ca.51.000 m <sup>2</sup>
- Grønnstruktur	ca.57.500 m <sup>2</sup>
- Sjø og vassdrag	ca.27.500 m <sup>2</sup>

### Utnyttelse m. m.

Antatt antall boligenheter: Til sammen inntil 900 stk., inkl. eksisterende boliger  
Antatt boligtype: Leilighetsbygg, sentrumsboliger  
Antatt leilighetsfordeling: 1/3 små ca. 50 m<sup>2</sup> BRA,  
1/3 middels ca. 80 m<sup>2</sup> BRA  
1/3 store ca. 110 og større m<sup>2</sup> BRA

### Parkering

Nærings- og boligparkering vil til sammen innenfor planområdet være omtrent som følger:

Plasser under terreng:	550 stk.
Plasser på terreng:	200 stk.
Plasser i parkeringsanlegg:	1400 stk.
Plasser for sykkelparkering:	2.000 stk.

### Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift.

Planforslaget faller inn under forskriftens § 2 punkt d.

Gjesdal kommune har som ansvarlig myndighet besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes. Program for planarbeidet ble fastsatt 20.6.2013.

### Kunngjøring og varsling/Varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 12.09.2012 i Gjesdalbuen og på Gjesdal kommune sin hjemmeside.

Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 12. september 2012.

## FAKTADEL

### 1.2 BAKGRUNN

Utgangspunktet for dette planarbeidet er at Gjesdal kommune ønsker å sikre en god og fremtidsrettet sentrumsutvikling i Ålgård. De har sett at med en overordnet kommuneplan og ulike reguleringsplaner i sentrum, klarer man ikke å styre utviklingen i ønsket retning. Når Ålgård stadion flyttes, blir det frigjort arealer på landtungen rundt kjøpesentrene Stasjonen og Magneten. Dette området med store bygningsenheter omgitt av store ugjestmilde asfaltflater er det nå en mulighet til å bebygge, gi en menneskelig skala og trekke inn i den øvrige sentrumsbebyggelsen.



*Magneten, Ålgård stadion og Stasjonen sett fra syd.*

Kommunen vil bruke denne muligheten til å knytte sammen dagens sentrum og historisk sentrum i en felles plan og forbedre kommunikasjonslinjer mellom dem. Samtidig som det blir det viktig å tilrettelegge handelsarealene og minske handelslekkasjen. Det er også et viktig mål å knytte tettere kontakt til Figgjoelva. Elva var utgangspunktet for utviklingen av tettstedet Ålgård, men er i dag lite tilgjengelig og Ålgård snur nærmest ryggen til den. Samtidig som stedet åpner mot Figgjoelva, må man også se på hvordan man kan flomsikre sentrum mot elva.

Det ble gjennomført et parallelloppdrag våren 2013 hvor det deltok fire grupper. Besvarelsene dannet utgangspunktet for utarbeidelsen av en områdeplan for Ålgård. C.F. Møller vant konkurransen om å utarbeide reguleringsplanen basert på forslaget fra parallelloppdraget. I tillegg til C.F. Møller besto teamet av Dronninga landskap, Haugen/Zohar Arkitekter, det samfunnsfaglige analyseselskapet Vista Analyse, Transportøkonomisk institutt (TØI) og Erichsen & Horgen som er rådgivende innenfor VVS, klima, kulde, energi og miljø.

Kommunen har meldt oppstart planarbeid, vedtatt planprogrammet (20.06.2013), samt opprettet en referansegruppe, en arbeidsgruppe, og en politisk styringsgruppe. Planforslaget baserer seg på vinnerutkastet som er noe justert. Planforslaget sees opp mot 0-alternativet dvs. sentrumsutvikling basert på gjeldende regulering.

## 1.3 PLANSTATUS

### 1.3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

#### RIKSPOLITISKE BESTEMMELSER ELLER RETNINGSLINJER / STATLIGE PLANBESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR ATP): Arbeidsplasser, varehandel, offentlige/private servicetilbud og boliger legges i tilknytning til kollektivknutepunktet. RPR ATP tilsier en tett utbygging ved knutepunkt. Hensynet til gående, syklende og bevegelseshemmede er tillagt vekt i planleggingen
- Nasjonal transportplan 2010–2019: Mulighet for overgangen mellom ulike transportformer lettes ved kollektivknutepunktet, det omfatter gående, syklende og bevegelseshemmede.
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag: Planforslaget kan komme i konflikt med RPR for vernede vassdrag. (suppleres ved innsendelse av planskisse)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen: Det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet, inkludert områdene rundt Figgjoelva.
- Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre: Kjøpesentrene Stasjonen og Magneten ligger nær kollektivknutepunktet på Ålgård torg. Begge sentrene er innenfor det definerte sentrumsområdet og målet er ytterligere styrking av sentrum for handel, service og opplevelser.
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven): (suppleres ved innsendelse av planskisse)

#### GJELDENDE OVERORDNEDE PLANER

- Regionalplan for Jæren 2013 – 2040. Vedtatt av fylkestinget 22.10.2013.
- Kommuneplan Gjesdal 2009-2021  
Planforslaget viderefører sentrumsutviklingen som er skissert i kommuneplanen. Sentrum reguleres med stor grad av blandede funksjoner og forholdsvis høy tetthet. Gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet forbedres. Planforslaget vektlegger bevaring og tilrettelegging for ny bruk av Ålgårds gamle industribebyggelse. Figgjoelva er et sentralt element i planområdet.
- Kulturminneplan for Gjesdal kommune 2012-2020 (3.9.2012)  
Gjesdal kommune har utarbeidet en ny kulturminneplan som kartlegger kulturminner i deler av planområdet og skisserer tiltak i forhold til disse. Viktige kulturminner i Ålgård sentrum foreslås regulert til bevaring, med tilrettelegging for ny bruk. Aktuelle bygninger/konstruksjoner er jernbanestasjonsbygningen, Ålgård kirke, lokomotivstallen, «Udlauset», DFU kraftverk inkludert steinsatt kanal, Veveriet og Storahuset.

## GJELDENE REGULERING

Planområdet inngår i en rekke reguleringsplaner og er vist til formål som torg, bolig, kontor, forretning, parkering, offentlige bygninger og trafikkområder. De hvite områdene innenfor planområde, Storhuset og kraftstasjonen, er i dag ikke regulerte.

De to planene som omfatter det meste av planområdet er følgende:

- 20080004 Reguleringsplan for Ålgård sentrum nord 2 Dato 13.05.08 Rev. 13.08.08.  
Forutsetter bygging av bolig/forretning/kontor mellom kjøpesenter og elva, eksisterende gatenett.
- 20050006 Reguleringsforslag for Magnetten FKB2 Dato 13.03.06.  
Tilrettelegger for å utvide kjøpesenter og bygge nye boliger.

Andre reguleringsplaner innenfor planområdet:

20050010 Reguleringsplan for EV39, Ole Nielsensvei - Ålgårdsveien

20020012 Reguleringsplan for Ålgård sentrum nord

20060012 Reguleringsplan Elvegården

20060002 Reguleringsplan for del av Gnr. 7, Bnr. 1 og 273, Ålgård

19980003 Reguleringsplan for turvei langs Figgjoelva fra «Veveriparken» til «Magnetten»

19950002 Reg.plan for DFU Gnr. 7, Bnr. 2,11,17, del av Bnr. 26,36 og 451 Nilsabakken

### 1.3.2 Mulig utnyttelse i henhold til gjeldende regulering

Gjeldende reguleringsplan «Reguleringsplan for Ålgård sentrum nord – 2» dekker hoveddelen av planområdet. Formålet med planen er å utvikle et tett senterområde ved å tilrettelegge for bygging av boliger, kontor, service, forretning og offentlige funksjoner, samt sikre åpne arealer til torg, trafikk, park, kirke/gravplass, institusjon og Ålgård stadion. I reguleringsbestemmelsene tillates det å bygge i henholdsvis 3 etasjer, 4 + 1 inntrukket etasje og 5 + 1 inntrukket etasje i ulike områder. Det skal være en høy grad av utnyttelse for å oppnå et tett og kompakt sentrum. Største tillatte tomteutnyttelse skal fastsettes i bebyggelsesplaner.



## 1.4 EKSISTERENDE FORHOLD

### 1.4.1 Forslagsstillers stedsanalyse



Oversiktsillustrasjon av Ålgård med markerte topper og vann.

#### STEDET

Ålgård ligger i overgangen mellom kystlandskap og Ryfylkeheiene, inntil Edlandsvatnet, på flaten langs Figgjoelva i dalbunnen, nuter og koller reiser seg over bebyggelsen som viktige landemerker.

Ålgårds tidlige historie handler om tekstilindustri basert på vannkraften i elva. I 1870 ble Aalgaards Uldvarefabrikker grunnlagt av Ole Nielsen. I 1916 ble fem andre fabrikker kjøpt opp, og navnet ble endret til De Forenede Ullvarefabrikker AS (DFU). Fabrikken dannet grunnlaget for at det vokste fram et tettsted og utviklingen av sentrum skjedde i nær tilknytning til dette. Krabugata og DFU-krossen ble tyngdepunktet med hotell, slakteri, forretninger, brannstasjon, arrest, kafé. Rundt fabrikken ble det bygd arbeiderboliger. Senere ble nye Ålgård sentrum planlagt rundt den nå nedlagte jernbanestasjonen og kirken.

Rundt den sentrale bebyggelsen i Ålgård har det utviklet seg store boligområder. Dette sammen med videre tettstedsutvikling og bl.a. E39 nord for sentrum, gjør at Ålgård i dag er fragmentert med flere sentrumsdannelser.

#### BEBYGGELSEN

Ålgårds sentrumsbebyggelse kan (forenklet) deles inn i fire kategorier:

1. DFUs industriarkitektur med blant annet Veveriet og DFU-kraftverket. Den bevaringsverdige industriarkitekturen ligger først og fremst i den søndre delen av sentrumsområdet, langs Figgjoelva opp mot Edlandsvatnet.
2. Øvrig eldre bebyggelse (kirken, togstasjonen, lokomotivstallen, eldre boligbebyggelse i Krabugata og Fotlandshagen).
3. Nyere boligbebyggelse i sentrum (boligblokker/leilighetsbygg og tett-lav leilighetsbebyggelse), og småhus utenfor sentrum (villaer, rekkehus osv.).
4. Kjøpesentrene Stasjonen og Magnetten, etter hvert med leilighetsbygg oppå.

Eksisterende bebyggelse i sentrum har fra 2-3 og opp til ca. 9 etasjer (boligblokken ved Magneten). Boligbebyggelsen langs Figgjoelva nord for DFU-kraftverket er på 6 etasjer. Stasjonen og Magneten er på 1-2 høye etasjer, og det planlegges utbygging av leiligheter på takene med totalhøyde ca. 6 etasjer. I hovedtrekk er småhusbebyggelsen i tre, mens større bygg er i betong.

Få bygninger markerer seg kvalitetsmessig, kanskje med unntak av Ålgård kapell fra 1917, kommunens administrasjonsbygg –Storahuset 1882-87, DFUs mursteinsbygg Veveriet fra 1898, den nedlagte stasjonsbygningen i tre og lokomotivstallen i tegl. Av bygningsmiljøer kan det nevnes Nilsbakken med direktør- og funksjonærboliger, folkekjøkkenet og lærerboligen. Bygningene er fra før 1900 og sikret eksteriørmessig vern i reguleringsplan.



*Sentrum med Ålgård stadion og kjøpesentrene Stasjonen og Magneten.*

#### PLANOMRÅDETS FUNKSJONER

Planområdet følger Figgjoelva og strekker seg fra Edlandsvatnet til Berlandshølen. I syd finner vi Storahuset, fabrikken og kraftstasjonen, samt nye boligblokker. Planavgrensningen mot sørvest følger Ole Nielsens vei, som er hovedgaten gjennom sentrum. Den tar en sløyfe vest for veien slik at den inkluderer ÅBOAS, stasjonsbygningen, og den nye kirken.

Mot nordøst følger planområdet elvens nordøstre bredd og inkluderer friområdet langs elven. Planavgrensningen utvides og strekkes opp til Sandnesveien på strekningen fra Berlandshølen og forbi fabrikkområdet. Landtungen mellom Ole Nielsens vei og elva blir kjernen i planområdet. Her ligger store bygg med store flater imellom –de to kjøpesentrene Magneten og Stasjonen, samt Ålgård stadion. Det ligger også noen mindre bygninger her som den gamle lokomotivstallen på den nedlagte stasjonen.

#### LANDSKAP OG LANDSKAPSRØM

Gjesdal kommune preges av to typer naturlandskap: Det høg-jærske kystlandskapet, som karakteriseres av steingarder og kulturlandskap i vest, og de kuperte Ryfylkeheiene som reiser seg i øst. Overgangen mellom de to landskapstypene er tydelig i Ålgård, og er med på å gi stedet dets egenart.

Ålgård har kultur- og naturlandskapet tett innpå. Mens de bebygde områdene i hovedsak ligger langs vassdraget i dalbunnen, reiser nuter og koller seg som landemerker rundt tettstedet. Nutene utgjør i dag et karakteristisk natur- og kulturlandskap nær Ålgård sentrum. Dalrommet er omringet av de grønne nutene Høljaberget, Husafjellet og Bruhammaren i øst og Berlandsnuten i vest. Rommet åpner seg delvis mot Berlandshølen i nord og snevres inn i sør, idet det terrenget stiger opp mot Edlandsvatnet.

Dagens sentrum i Ålgård ligger på et relativt flatt område i dalbunnen langs Figgjoelva. Det ligger på delvis morene- og breelvavsetninger. Noe er trolig også utfylte områder.

Nordre del av planområdet består i dag hovedsakelig av kjøpesentrene Stasjonen og Magnetten, omgitt av åpne parkeringsplasser og stadion. Dagens situasjon i Ålgård er som i mange andre norske tettsteder, der stedet er blitt til på grunn av framkommelighet og store kjøretøy, uten omtanke på kvalitet i det offentlige byrom. Dette har ført til triste mellomrom og mange harde flater som hverken er attraktive å se på eller å være i. Sentrum er derfor preget av utflytende og udefinerte områder. Store asfalterte flater og spredte bygningsmasser med lukkede fasader gjør at uteområdene mangler avgrensning og identitet. De store åpne områdene er vindfulle og mørke på kveldstid.

#### BLÅGRØNN STRUKTUR

Figgjoelva har sitt utspring i Edlandsvatnet og danner en tydelig blå struktur gjennom Ålgård sentrum. Elva har et mangslungent forløp gjennom Ålgård: Fra det idylliske Edlandsvatnet i nord starter elveløpet i en trang fjellkløft som ender i den dramatiske Edlandsfossen ved Veveriet og kraftstasjonen, som fortsatt er i drift. Etter fossen fortsetter vannet i store svinger, før det roer seg ned mot Berlandshølen. Figgjoelva dannet i sin tid grunnlaget for industrialiseringen i Ålgård. Utviklingen av tettstedet Ålgård og store deler av stedets industri- og kulturhistorie kan leses langs elva. Figgjoelva er ett av de sentrale elementene som gir Ålgård sitt særpreg.

Langs Figgjoelva følger en grøntstruktur i nord-sørgående akse gjennom sentrum. Denne er stedvis fyldig, mens den andre steder er oppstykket og utydelig. Det er ingen sammenhengende grøntstruktur på tvers av sentrum i øst-vest gående retning. Den tidligere fotballstadion midt i sentrum utgjør et stort grønt areal, men gir lite til området i form av grønne (frodige) kvaliteter. De grønne arealene er ellers oppstykket og lite opparbeidet. De oppleves som «restarealer» som er underlagt de grå arealene.

#### NATUR / NATURMANGFOLD

I planområdet er Figgjoelva relevant med tanke på naturmangfold. Rapporten ”Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flaumsikring i Ålgård sentrum” datert 30.11.2010, utført av Ambio Miljørådgiving oppsummerer kartlegginga av naturverdier i og langs elva. Elvestrekningen er i rapporten karakterisert som viktig bekkedrag og vegetasjonstypen elvemosevegetasjon, som er sterkt truet på Vestlandet. Den nedre del av det undersøkte området har størst arts mangfold og er derfor mest verdifull. De viktigste områdene for ungfisk og gytefisk i Ålgård sentrum er fra elveøyene og nedover. Vannet bidrar til en rekke andre kvaliteter, det er grunnlag for et rikt og variert dyre-, plante- og insektliv. Utrydningstruede og sjeldne arter er registrert her, som ål, elvemusling og rørdrum. Det er også laks i Figgjoelva.

## TRAFIKK /TRAFIKKMØNSTER

E39 er hovedtrafikkåren gjennom Ålgård. Denne kobler stedet til Sandnes og Stavanger i nord og Kristiansand i sør. E39 går like utenfor planområdet, der det er avkjøring inn til sentrum. Hovedvegen gjennom både gamle og nye sentrum er Ole Nielsens vei / Figgjoveien. Denne veien er utformet som en veg bygd for samferdsel og transport, ikke en gate tilrettelagt for myke trafikanter.

Det går i dag lokal bussrute gjennom både det gamle sentrum ved Edlandsvatnet og planområdet. Langdistansebusser stopper langs E39 utenfor planområdet. Persontrafikken på Ålgårdbanen ble nedlagt på 1950-tallet og banen ble fullstendig nedlagt på 1980-tallet. Staten har foreløpig ingen konkrete planer om gjenåpning av jernbanen, men kommunen ønsker at dette kan skje i fremtiden.

Ålgård sentrum er i dag dominert av veier, asfalterte flater og innadvendte kjøpesentre. Som fotgjenger føler man seg ikke spesielt verdsatt. Det gjelder å krysse området forteste mulig for å komme frem til målet. Det er et klart behov for nye tiltak både for gående og syklende.

Parkeringsbehovet i sentrum er i dag dekket av store, åpne parkeringsflater på bakkeplan. Disse tar opp et stort areal og er mer karakteristisk for bilbaserte kjøpesentre utenfor bykjernen enn et sentrumsområde.

## 1.5 PLANFORSLAGET

### 1.5.1 Reguleringsformål, grad av utnytting, bebyggelsens plassering og høyder

#### REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til:

#### Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse – Blokkbebyggelse (leilighetsbygg) – *B 1-6*
- Sentrumsformål – Forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning – *Sentrumsformål 1-8*
- Offentlig eller privat tjenesteyting – Kirke
- Kombinert bebyggelses- og anleggsformål
  - o Bolig/tjenesteyting – *B/T 1-5*
  - o Bolig/næring – *B/N 1*
  - o Forretning/kontor/tjenesteyting – *F/K/T 1-2*
  - o Forretning/tjenesteyting – *F/T 1*
  - o Næring/tjenesteyting – *N/T 1-2*
  - o Forretning/kontor/tjenesteyting/parkeringshus
  - o Vann- og avløpsanlegg

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) – Kjøreveg, kantparkering, fortau
  - o Veg
  - o Fortau
  - o Torg
  - o Gatetun
  - o Gang og sykkelveg
  - o Gangveg/gangareal/gågate
  - o Annen veggrunn - grøntareal
  - o Parkering – Parkeringsplass

#### Grønnstruktur

- Naturområde – *Naturområde 1-2*
- Park – *Park 1-7*

#### Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

- Naturområde i sjø og vassdrag - Figgjoelva

#### Hensynssoner (oppgis som angitt i PBL § 11-8 bokstav a-f)

- Faresone
  - o H320 Flomfare
- Sone med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø med angivelse av interesse:
  - o H560 Bevaring naturmiljø

o H570 Bevaring kulturmiljø

#### OMRÅDE FOR BEBYGGELSE OG ANLEGG

- *Formålet Boligbebyggelse – Blokkbebyggelse (leilighetsbygg)* er fordelt på seks ulike steder i planområdet – B 1-6.

Felt B 1 og B 2 er boligbebyggelsen i «Elveparken». Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 33 %. Bebyggelsen skal grupperes i minimum tre adskilte bygningsvolumer. Balkonger kan utkrages maksimum 2 meter ut over fotavtrykk og angitt byggegrense. Tillatt etasjetall er maksimum 8 etasjer, og maksimum byggehøyde er satt til kote c+121,0.

Felt B 3, B 4 og B5\_ – «Jæder/Espeland»: Tradisjonell blokkbebyggelse. Maksimalt tillatt prosent bruksareal og byggehøyde for det enkelte felt går fram av reguleringskartet.

Felt B 6 er den eksisterende blokkbebyggelsen på den smale tomten mellom Ole Nielsens vei og Figgjoelva sør for Magneten.

- *Sentrumsformål – Forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning* er fordelt på Sentrumsformål 1-8. Dette er kjøpesentrene og de nye lamellbyggene langs «Torggata», samt Veveriet, Folkebadet og Storahuset.

Sentrumsformål 1 og 2 er kjøpesentrene Magneten og Stasjonen. Her er tillatt prosent bruksareal % BRA = 250 % og tillatt etasjeantall er 6 etasjer. Sentrumsformål 3 er den nordøstlige delen av Magneten. Den får maksimum % BRA = 300 %. og tillatt etasjetall for ny bebyggelse maksimum 6 etasjer. Maksimum byggehøyde er satt til kote c+115,0. I dag ligger Magneten med én etasje over både Sentrumsformål 2 og 3. Reguleringen gir mulighet for en høyere bebyggelse.

For lamellbebyggelsen langs østsiden av «Torggata» -Sentrumsformål 4 og 5, er tillatt prosent bruksareal % BRA = 400 %. Tillatt etasjetall er maksimum 6 etasjer, byggehøyde kote c+115,0. Søndre del av Sentrumsformål 4 vil være en aktuell plassering av et eventuelt «signalbygg» i Ålgård sentrum, henvendt mot Ålgård torg og «Kanalparken».

Felt Sentrumsformål 6 og 7 -Veveriet og Folkebadet skal begge bevares. For Veveriet er tillatt prosent bebygd areal % BYA = 50 %. Det vil si at det tillates noe tilbygg/nybygg på feltet Sentrumsformål 6.

Felt Sentrumsformål 8 er Storahuset - bygg helt syd i planområdet som skal bevares. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 44 %.

- *Formålet Offentlig eller privat tjenesteyting – Kirke*, gjelder området rundt den nye kirken og strekker seg fra Ole Nielsens vei til Kyrkjeveien.

- *Formål Næringsbebyggelse – Tjenesteyting N/T 1 og N/T2.*

N/T 1 er den gamle «Lokstallen»: Formål bevertning og offentlig/privat tjenesteyting. Bygningen skal bevares. Det tillates et tilbygg på maksimum 150 m<sup>2</sup> BRA på torgflaten nordøst for «lokstallen», henvendt mot sentrumsgaten «Torggata».

N/T 2 er DFUs kraftstasjon. Formål bevertning og offentlig/privat tjenesteyting. Bygning som skal bevares. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 48 %, tilsvarende eksisterende bygning.

- *Kombinert formål for Bolig/tjenesteyting* – er på 5 ulike steder.

For Felt B/T 1 - det midterste boligfeltet i «Elveparken», er det formål bolig og bevertning. I første etasje mot «Elveparken» kan det etableres bevertning med uteservering i gatetun/park. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 33 %. Bebyggelsen skal grupperes i minimum tre adskilte bygningsvolumer. Balkonger kan utkrages maksimum 2 meter ut over fotavtrykk og angitt byggegrense. Tillatt etasjetall er maksimum 8 etasjer, og maksimum byggehøyde er satt til kote c+121,0.

For Felt B/T 2, B/T 3 og B/T 4 – hhv. eksisterende og ny bebyggelse på ÅBOAS, skal tillatt prosent bruksareal ikke være over % BRA = 200 % og det skal være maksimum 4 etasjer. Maksimum byggehøyde er satt til kote c+112,0. Det kan tillates noe høyere bebyggelse langs en del av fasaden mot Ole Nielsens vei, opp mot byggehøyde kote c+115,0. For Felt B/T 5 Rettedalen 7 helt sør i planområdet er tillatt prosent bebygd areal % BYA = 70 %. Maksimum 4 etasjer.

- *Kombinert formål for Bolig/næring* – B/N 1(bensinstasjon) er brukt i det nordligste feltet på «Jæder/Espeland» på østsiden av Figgjoelva. Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 150 %, og tillatt etasjetall er maksimum 4 etasjer som på boligkvartalene ved siden av. Maksimum byggehøyde er satt til kote c+108,0.

- *Kombinert formål for Forretning/kontor/tjenesteyting* – F/K/T 1 og 2 er kvartaler langs Ole Nielsens vei på begge sider av Magnetten. Feltene F/K/T 1 og F/K/T/SPH1 er de to nye sentrumskvartalene mellom Stasjonen/torget og Magnetten. Kvartalene skal ha maksimum tillatt prosent bruksareal på % BRA = 400 %. Tillatt etasjetall er maksimum 6 etasjer, og maksimum byggehøyder er satt til kote c+115,0. Feltene vil være aktuell plassering for et eventuelt «signalbygg» i Ålgård sentrum, spesielt feltet F/K/T 1 henvendt mot torget. Feltet F/K/T 2 – «Udlauset» skal bevares.

- *Kombinert formål for Forretning/tjenesteyting* –F/T 1 er Ålgård stasjon. Bygningen skal bevares.

#### SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Formål Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) – Kjøreveg, kantparkering, fortau. Dette formålet gjelder eksisterende gater og den nye «Torggata».

Veg består av kategoriene -Fortau, Torg, Gatetun/gågate, Gangveg/gangareal og Annen veggrunn – grøntareal. Torg brukes for det nye torget rundt lokstallen. De øvrige kategoriene brukes i de nye kvartalsgatene som skal ha begrenset eller ingen biltrafikk.

Parkering – Parkeringsplasser er brukt på eksisterende parkering ved DFUs kraftverk i sørenden av planområdet.

## GRØNNSTRUKTUR

Naturområde – grønnstruktur: Naturområde 1 er øyene i elveløpet til Figgjoelva.

Naturområde 2 ligger på yttersiden av veien opp mot Berlandshølen.

Det er 7 områder for park – benevnes Park 1-7 i plakartet.

### 1.5.2 Øvrige forhold som sikres i kart og bestemmelser

## UTFORMING AV BEBYGGELSE OG ANLEGG

### Bebyggelse

Ethvert tiltak skal prosjekteres og utføres slik at det etter Gjesdal kommunes skjønn har en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og med respekt for naturgitte og bygde omgivelser. Det skal legges vekt på løsninger som styrker og utvikler en arkitektonisk identitet i Ålgård sentrum. Nybygg skal utformes med respekt for historiske bygg, men reflektere sin egen tid når det gjelder utforming, materialvalg og fargesetting.

Takene skal vurderes som en del av Ålgård sentrums taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Ved nybygg og ombygginger skal tekniske anlegg som heisoppbygg og ventilasjonsanlegg m.m. integreres i den arkitektoniske utformingen. Bebyggelsen skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp. Fasader over ca. 20 meter skal brytes opp for å motvirke monotoni.

I bebyggelse regulert til sentrumsformål og forretning/kontor/tjenesteyting (Sentrumsformål 1-8 og F/K/T 1 og 2, samt F/K/T/SPH1) skal det ligge forretning, bevertning, kulturinstitusjon og/eller andre publikumsrettede virksomheter på gateplan, med transparente fasader og med minimum én inngang per virksomhet mot fortauet, med maksimal avstand mellom inngangene på 10 meter og brutto etasjehøyde i 1. etasje på minimum 5 meter. Tillatt minimum innvendig høyde for 1. og 2. etasje er 4 meter. Forretning/kontor/tjenesteyting skal ha inngang adskilt fra boligens inngang. I bebyggelse med offentlig virksomhet skal det også inngå kunstnerisk utsmykking.

I felt F/K/T 1 og F/K/T/SPH1 skal 1. etasje mot den nye sentrumsgaten («Torggata») trekkes inn minimum 2 meter fra formålsgrensen mot fortauet, slik at det dannes en åpen, overdekket arkade. Det kan være en del av et «tørreskodd i sentrum» prosjekt, med overdekkede punkter og partier i Ålgård sentrum.

I felt B 1, B 2 og B/T 1 skal hver enkelt boenhet ha henvendelse i minimum to retninger. Ved boligbebyggelse med ensidige leiligheter skal leilighetsdybden ikke overstige leilighetens fasadelengde. Det tillates ikke ensidig orienterte leiligheter mot nord, nordøst eller mot sterkt trafikkert gate.

### Landskapsplan (utomhusplan)

I byggeområdene skal det sammen med søknad om rammetillatelse innsendes landskapsplan i tilpasset målestokk (1:500 / 1:200).



Planen skal redegjøre for at krav til blågrønn faktor (BGF) oppfylles, iht. vedlagt regneark. Planen skal vise beplantning, leke- og oppholdsområder, gangveier, interne veier med snuareal og parkering for bil og sykkel, overvannstiltak og stigningsforhold. I tillegg skal plassering/ integrering av eventuell kunstnerisk utsmykking fremgå.

Det skal avsettes minimum 16 m<sup>2</sup> lekeareal for hver boenhet større enn 50 m<sup>2</sup>. Tilstrekkelig lekeareal kan oppfylles ved tilgang til felles lekeareal i felt Park 1 («Elveparken») og øvrige grøntområder langs Figgjoelva.

Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng samt vegetasjon.

Landskapsplanen skal godkjennes samtidig med rammetillatelse. Uteoppholdsarealene skal være ferdig opparbeidet iht. godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.

#### Krav til uteoppholdsareal

Minste uteoppholdsareal inklusiv lekeareal (MUA) per boenhet = 30 m<sup>2</sup>. Krav til MUA kan oppfylles ved tilgang til felles uteareal i felt Park 1 («Elveparken») og øvrige grøntområder langs Figgjoelva.

Uteoppholdsareal på tak/takterrasser tas med i beregningen av uteoppholdsareal.

Dersom terrasse/balkong skal medregnes som uteoppholdsareal skal den ha minimumsareal 6 m<sup>2</sup> og minimumsdybde 2 meter.

Felt B 1, B 2 og B/T 1: Uteoppholdsarealene på terreng skal være offentlig tilgjengelige med parkmessig opparbeidelse.

#### Parkering

- Med unntak av kantsteinsparkering langs gater skal all parkering etableres i garasjeanlegg under terreng, hvis ikke annet er presisert i bestemmelser under eller for det enkelte feltet.
- Midlertidige parkeringsplasser på bakkenivå kan anlegges på byggeområder som inngår i planen.
- Det kan opparbeides sentrumparkering i offentlig tilgjengelige garasjeanlegg under feltene F/K/T 1, F/K/T/SPH1 og Torg. I detaljreguleringsplanene skal kommunen fastsette om et eller flere av disse feltene skal ha garasjeanlegg under terreng.
- Med unntak av 1. etasje som skal benyttes til forretning, kontor eller tjenesteyting kan felt F/K/T/SPH1 i sin helhet benyttes til parkeringsanlegg. Kommunen skal sette strenge krav til estetisk kvalitet ved utforming av bygget.
- Adkomst til parkeringsanlegg i felt F/K/T 1 og F/K/T/SPH1 skal skje fra Fv. 290 (Ole Nielsensvei).
- I feltene B/T 3 og B/T 4 skal det etableres garasjeanlegg for inntil 300 biler.
- I områdene tilrettelagt for boliger skal det anlegges minimum 1 parkeringsplass pr. boenhet, pluss 15 % gjesteparkering på bakkenivå.
- For forretning, kontor og tjenesteyting skal det legges til rette for maksimum 1 parkeringsplass per 50 m<sup>2</sup> BRA.
- Bilplassene i garasjeanlegg skal være minimum 2,5 x 5 meter.
- Minimum 5 % av bilparkeringsplassene skal etableres for personer med funksjonsnedsettelse.
- Parkeringsanlegg for boligene skal skilles fra parkeringsanlegg for forretning, kontor og tjenesteyting. For forretning, kontor og tjenesteyting skal det legges til rette for sambruk av parkeringsplasser.

- I felt "Sentrumsformål 1" kan det bygges et garasjeanlegg med maksimum 3 parkeringsetasjer over terreng i nordre del av feltet.
- Det skal etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet

#### Avkjørsel

Avkjørsel til det enkelte byggeområde skal avklares i detaljreguleringsplanen.

### SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) – Kjøreveg, kantparkering, fortau

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan og/eller byggeplan for samferdselsanleggene, planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav.

Ny sentrumsgate «Torggata» skal ha ensidig kantsteinsparkering i vestre side, tosidig beplantede fortau og 5 meter kjørebane. Avkjøringer utformes med nedsenket kantstein, dvs. kryssing over fortau. Det skal legges til rette for brede fotgjengerfelt med opphevede kjørefelt på passende steder. Gatens utforming skal sikre lav kjørehastighet og at den ikke blir foretrukket trasé for gjennomkjøring.

#### Torg

Det skal utarbeides en byggeplan (møblerings-, material-, beplantnings- og kunstplan) for torget, planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav.

Torget skal kunne brukes til uteservering for «Lokstallen» og Stasjonen kjøpesenter.

Mindre, lette konstruksjoner for overdekning kan tillates som en del av en helhetlig plan.

Midlertidige byggverk for arrangementer kan tillates.

Det skal tilrettelegges for vann- og strømuttak for arrangementer på torget.

I forbindelse «Lokstallen» tillates et tilbygg på maks 150 m<sup>2</sup> på torgflaten. Dette skal ligge nord-øst for eksisterende bygg, og henvende seg mot ny sentrumsgate «Torggata».

Torget skal møbleres med offentlige sitteplasser og sykkelparkeringsplasser.

Beplantningen skal bidra til frodighet, romlighet og variasjon gjennom året. Materialbruk i gulv, kanter og trapper skal være bestandige og slitesterke. Det skal som utgangspunkt benyttes natursteinsmaterialer.

#### Gatetun

Gatetunene er adkomstveier som skal utformes som kjørbare gang- og sykkelveier med minimumsbredde 3,0 meter.

Adkomstveiene nordøst for Sentrumsformål 4 og Sentrumsformål 5 skal være enveiskjørt med ensidig kantsteinsparkering i vestre veiside. Veibredde ca. 3,0 meter. Parkeringsareal kommer i tillegg.

### GRØNNSTRUKTUR

#### Naturområde

Det skal opparbeides sammenhengende turvei på begge sider av og langs Figgjoelva der dette er mulig. Turveiene skal som utgangspunkt være minimum 2,5 meter brede og opparbeides etter prinsippet om universell utforming.

### Park

Det skal utarbeides en byggeplan (grøntplan) for feltene Park 1, Park 2 og Park 3, planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav.

Parkarealene skal være tilgjengelige for allmennheten, og opparbeides som offentlige parker som legger til rette for lek og opphold. I deler av parkarealene skal det være kunstnerisk utsmykking.

I områdene kan det tillates mindre bygninger og andre anlegg som hører direkte sammen med bruken som park eller lekeplass.

Det skal opparbeides sammenhengende turvei på begge sider av og langs Figgjoelva.

Turveiene skal være minimum 2,5 meter brede og opparbeides etter prinsippet om universell utforming.

På enkelte punkter skal Figgjoelva gjøres tilgjengelig ved hjelp av trapper eller tilsvarende.

Felt Park 1 («Kanalparken») fra Figgjoelva og frem til torget kan inneholde en kanal som har direkte kontakt med Figgjoelva. «Kanalparken» kan få tilførsel av vann fra overliggende vassdrag, og/eller knyttes til eksisterende vannledning koblet til Figgjoelva lenger oppe, slik at det sikres vanngjennomstrømning.

«Kanalparken» skal fungere som flombasseng for Figgjoelva og ta opp overflatevann fra torget og andre harde flater.

Ved «Kanalparkens» møte ved torget skal det opparbeides en bystrand. Bystranden skal ha mykt dekke av sand og gress, eventuelt med opparbeidede gangstier i hardt dekke. Det skal opparbeides sitteplasser og plantes blomstrende trær. På sydsiden kan kanalen ha harde kanter/trapper i møtet med vannet.

Det skal bevares en kantvegetasjon langs Figgjoelva. Kantvegetasjonen skal skjøttes slik at visuell kontakt og adkomst til elven opprettholdes.

Flomutsatte arealer skal utformes som en del av parken og gjøres tilgjengelige.

## HENSYNSSONER

### Faresone – Flomfare

Flomsituasjonen slik den forventes å bli i år 2100 skal legges til grunn for planarbeidet, jf. NVEs rapport 5/2011.

For nye byggeområder langs Figgjoelva må sikkerhet mot flom dokumenteres. Byggverk hvor konsekvensen av en flom er særlig stor skal ikke plasseres i flomutsatt område. For byggverk i flomutsatt område skal sikkerhetsklasse for flom fastsettes. jf. TEK 10 kap. 7.

Det tillates ikke bygging av boliger, større offentlige bygg og viktig infrastruktur lavere enn høyden for en forventet 200-årsflom, jf. TEK 10 kap. 7.

For flomutsatte områder i Ålgård skal laveste tillatte byggehøyde tilsvare flomhøydene som fremkommer i NVEs flomsonekart pluss en sikkerhetsmargin på 0,4 meter.

### Sone med angitte særlige hensyn – Bevaring naturmiljø

Utbredelsesområdet til forekomster av naturtypen viktig bekkedrag, vegetasjonstypen elvemosevegetasjon og rødlistede arter som elvemusling og ål skal sikres. Deres økologiske tilstand skal ikke forringes eller ødelegges. Negative konsekvenser ved gjennomføring av nødvendige flomsikringstiltak skal minimaliseres.

### Sone med angitte særlige hensyn – Bevaring kulturmiljø

Bygning avmerket på kartet med symbolet «Bygg, kulturminner m.m. som bevares» tillates ikke revet.

Dersom bevaringsverdig bebyggelse på grunn av brann eller andre årsaker må erstattes med nybygg, tillates det oppført bebyggelse med samme dimensjoner og høyder.

Som en hovedregel tillates bygning bare ombygd eller utbedret under forutsetning av at eksteriøret beholdes uendret eller føres tilbake til opprinnelig utseende. Bygning kan tillates ombygd eller utbedret dersom dette er nødvendig for å få til ny bruk. Slike planer skal foreligges Rogaland fylkeskommune før søknad om byggetillatelse blir behandlet av Gjesdal kommune.

Ved restaurering og/eller reparasjon av eksteriøret skal de opprinnelige materialer og elementer som vinduer, dører m.m. søkes bevart i sin sammenheng. Det opprinnelige eller karakteristiske uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares. Eksisterende elementer i bygningsmiljøet tillates ikke revet eller fjernet med mindre fravær av verneverdier kan dokumenteres. Det er imidlertid avgjørende å finne ny bruk i flere av kulturminnene som i dag står tomme i sentrum. Dersom ny bruk forutsetter tilbygg eller andre endringer i fasaden, kan dette vurderes i tett dialog med vernemyndighetene.

Felt N/T 1 – «Lokstallen» kan tillates demontert og satt opp igjen samme sted, jf. § 6.2.

### STØY

Støynivå på uteoppholdsareal skal på søknadstidspunktet tilfredsstillende anbefalte grenser i tabell 3 i Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2012, eller senere retningslinje som erstatter denne.

Støynivå utenfor fasader med vindu til rom for støyfølsom bruk skal på søknadstidspunktet være under anbefalte grenser i tabell 3 i T-1442/2012, eller senere retningslinje som erstatter denne.

Avbøtende tiltak skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis.

Leiligheter med fasade mot område over anbefalt støygrense skal være gjennomgående.

### FJERNVARME

Før arbeid med etablering av ny infrastruktur i sentrum blir igangsatt skal det være gjort vurderinger av bruk av energiløsninger i form av nær- eller fjernvarmeanlegg for all eller deler av bygningsmassen i sentrum.

### LOKAL OVERVANNSHÅNDTERING

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutførelse og prosjektering av tiltaket. Det skal redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drensvann, ved søknad om rammetillatelse.

I anleggsfasen tillates ikke ført urensset overvann inn på kommunens ledningsnett eller til resipient. Sammen med søknad om rammetillatelse skal det redegjøres for overvannshåndtering og valg av løsning skal begrunnes.

### TRÆR

Bevaringsverdige trær markert på reguleringskart tillates ikke fjernet. Før igangsetting av tiltak skal trærne med rotsone beskyttes.

Minimum jorddybde over parkeringsanlegg under terreng skal være 80 cm for å sikre tilfredsstillende vekstvilkår for trær.

Gater skal opparbeides med trær, utformet som gruppe, trekke eller allé. Det skal benyttes plantekasser under terreng, med vekstjord og rotvennlig forsterkningslag som tillater røttene å vokse under fortauet, der det er mindre bredde enn 1,5-2 m til rådighet.

#### REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene Sentrumsformål 1- 5, B 1, B 2, B/T 1, F/K/T 1 og F/K/T/SPH 1 skal ny sentrumsgate «Torggata», Park 1 og 2, samt ny bro over Figgjoelva være opparbeidet eller sikret opparbeidelse i henhold til godkjente detalj-/byggeplaner.

Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene B 3, B 4, B5 og B/N 1 skal adkomstveg fra Fv. 290, samt tilliggende adkomstveg og Park 3 opparbeides i henhold til godkjent detaljplan.

Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene nevnt over skal områdene og bebyggelsen være sikret mot flom i henhold til plan for flomsikring utført av Dr. Blasy – Dr. Øverland 1.12.2011 med 20 % øke i 200-årsflommen frem mot år 2100 som følge av et endra klima jf. NVEs rapport 5/2011 Hydrological projections for floods in Norway under a future climate, pluss 0,4 meter som ekstra sikkerhet.

## 1.6 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Ved reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal planbeskrivelsen, iht. plan- og bygningslovens § 4-2, gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planforslagets konsekvenser. Områderegering Ålgård sentrum skal behandles etter forskrift om konsekvensutredninger av 1.7.2013, jfr. punktene under.

1. Bygg og anlegg med investeringskostnad på mer enn 500 mill. kr. eller et bruksareal på mer en 15.000 m<sup>2</sup> (jfr. forskriftens vedlegg I, pkt. 1)
2. Utvikling av by- og tettstedsområder (jfr. forskriftens vedlegg II, pkt. 3)
3. Utlegging av nye områder til utbyggingsformål (jfr. forskriftens § 2 d)
4. Utgjør en trussel mot truede arter og deres leveområder (jfr. forskriftens § 4 b)
5. Kan komme i konflikt med rikspolitiske retningslinjer (RPR) (jfr. forskriftens § 4 d, RPR for vernede vassdrag)
6. Kan medføre risiko for flom (jfr. forskriftens § 4 h)
7. Kan få vesentlig konsekvenser for befolkningens tilgjengelighet til sentrale uteområder, bygninger og tjenester (jfr. forskriftens § 4j)

Konsekvensene av planforslaget er utredet i henhold til planprogram for områderegering Ålgård sentrum vedtatt 20.06.2013. Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i et utbyggingsalternativ (alternativ 1) med videreføring av den sentrumsutviklingen som er skissert i kommuneplanen, det innebærer blant annet omdisponering av arealene på Ålgård stadion til sentrumsformål. Utbyggingsalternativet sammenlignes med 0-alternativet, som er forventet utvikling i henhold til nåværende reguleringsplaner i området. 0-alternativet er nærmere beskrevet i avsnitt... Konsekvensutredningen baseres så langt som mulig på foreliggende kunnskap.

Konsekvensutredningen bygges opp som en trinnvis prosess bestående av:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse/vurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av planforslagets konsekvenser innen de ulike temaene (alternativ 1)
- Beskrivelse av utvikling i henhold til 0-alternativet, når den adskiller seg vesentlig fra utvikling i henhold til alternativ 1.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av planforslaget, vil det for de aktuelle temaene beskrives tiltak som kan gjøres for å redusere de negative konsekvensene (avbøtende tiltak). Konsekvensutredningen og eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planforslaget, og vil bidra til en løsning som medfører flest fordeler og færrest ulemper.

Lange konsekvensutredninger følger som vedlegg og oppsummeres i planbeskrivelsen.

De vesentligste konsekvensene for miljø og samfunn oppsummeres i tabellform i avsnitt... I avsnittene... beskrives avbøtende tiltak og behov for ytterligere undersøkelser.

Tabell med oversikt over konsekvenser for ulike temaer i 0-alternativet og planforslaget, stikkord for avbøtende tiltak.

### 1.6.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål.

#### RIKSPOLITISKE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

- *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR ATP):* Arbeidsplasser, varehandel, offentlige/private servicetilbud og boliger legges i tilknytning til kollektivknutepunktet. RPR ATP tilsier en tett utbygging ved knutepunkt. Hensynet til gående, syklende og bevegelseshemmede er tillagt vekt i planleggingen
- *Nasjonal transportplan 2010–2019:* Mulighet for overgangen mellom ulike transportformer lettes ved kollektivknutepunktet, det omfatter gående, syklende og bevegelseshemmede.
- *Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag:* Planforslaget kan komme i konflikt med RPR for vernede vassdrag.
- *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen:* Det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet, inkludert områdene rundt Figgjoelva.
- *Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre:* Kjøpesentrene Stasjonen og Magnetten ligger nær kollektivknutepunktet på Ålgård torg. Begge sentrene er innenfor det definerte sentrumsområdet og målet er ytterligere styrking av sentrum for handel, service og opplevelser.
- *Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)*

#### KOMMUNEPLAN FOR GJESDAL

Planforslaget viderefører sentrumsutviklingen som er skissert i kommuneplanen. Sentrum reguleres med stor grad av blandede funksjoner og forholdsvis høy tetthet. Gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet forbedres. Planforslaget vektlegger bevaring og tilrettelegging for ny bruk av Ålgårds gamle industribebyggelse.

#### REGULERINGSPLANER

Planforslaget følger opp kommuneplanen for Gjesdal, og kan av den grunn være i strid med enkelte av reguleringsplanene i sentrumsområdet. Arealdelen av kommuneplanen gjelder normalt foran eldre reguleringsplaner.

#### KULTURMINNEPLAN

Viktige kulturminner i Ålgård sentrum foreslås regulert til bevaring, med tilrettelegging for ny bruk. Aktuelle bygninger/konstruksjoner er jernbanestasjonsbygningen, Ålgård kirke, lokomotivstallen, «Udlauset», DFU kraftverk inkludert steinsatt kanal, Veveriet og Storhuset.

#### Konklusjon

Planforslaget oppfyller i hovedsak Rikspolitiske retningslinjer, Kommuneplan og Kulturminneplan, men kan komme i konflikt med vern av vassdrag. Planen kan også være i strid med enkelte reguleringsplaner i sentrum. Ved å følge opp planforslaget (alternativ 1) vil dette gi en positiv konsekvens med tanke på ønsket om et grønt og tett sentrum samtidig som det holder seg innenfor overordnede planer og bestemmelser.

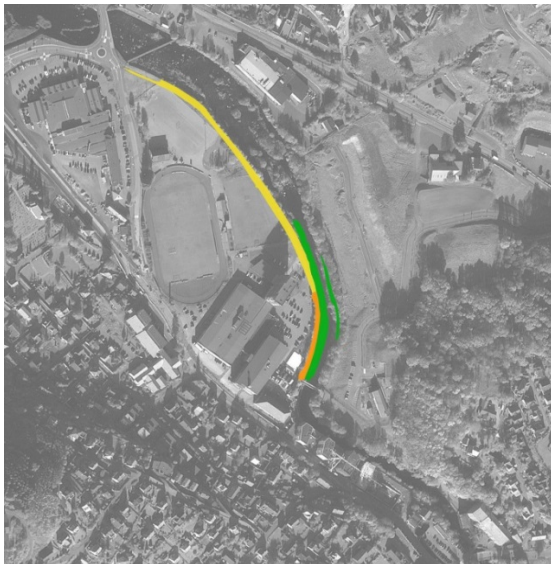
### 1.6.2 Sikring av sentrumsarealene mot 200-årsflom i Figgjoelva.

Rapporten «Flomsikring i Ålgård – Prosjektbeskrivelse» følger som eget vedlegg.

En delrapport datert 01.12.2011 utarbeidet av ingeniørfirmaet Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG er lagt til grunn for flomsikringsarbeidet i planområdet. I dag er deler av Ålgård sentrum utsatt for oversvømmelse og flomskade ved store flommer. Rapportens formål er bedre flomsikring av området mellom fotgjengerbroen ved Bruhammaren i syd og broen på Fv 290 (Ole Nielsens vei) i nord.

Flomsikringen er dimensjonert for en 200-års flomvannføring i Figgjoelva. For å oppnå bedre flomsikring er det planlagt følgende tiltak (se fig. 1):

- Figgjoelvas elvetverrsnitt utvides på enkelte strekninger
- vegetasjon i elveleiet ved kjøpesenteret Magnetten fjernes
- turveien langs vestre bredd senkes slik at elvetverrsnittet økes



*Illustrasjonen viser anbefalte flomsikringstiltak: senkning av terreng/turveg (gul), fjerning av vegetasjon og elvegrus/stein (grønn), tilpasning av veg, i det vesentlige ved heving (oransje).*

De foreslåtte flomsikringstiltakene vil kunne komme i konflikt med rødliste-arter som elvemusling og ål, se punkt 3. (Miljøhensyn i Figgjoelva).

De hydrauliske beregningene for de planlagte flomsikringstiltakene i Ålgård ble gjennomført før NVE la fram sin rapport NVE 5-2011. Mens flomsikringstiltakene den gang ble dimensjonert for en 200-års vannføring, foreslår NVE i sin rapport å øke 200-årsvannføringen med 20 % for å ta hensyn til forventet framtidig klimaforandring. Siden flomsikringstiltakene ble fremlagt har planleggingen av utbyggingen i Ålgård sentrum også forandret seg. Derfor vil det være nødvendig å aktualisere planene for flomsikringstiltakene. Ved den anledning må en gjennomføre de hydrauliske beregningene for en 200-års vannføring med 20 % klimatilpasning. Sammenlignet med de tidligere beregningene vil vannstanden antakelig stige med noen desimeter. De aktualiserte sikringstiltakene må tilpasses den nye vannstanden.



### Planforslaget (alternativ 1)

Planforslaget følger opp de anbefalte flomsikringstiltakene.

Anleggelse av ny bebyggelse over det meste av den oversvømbare elvesletta i sentrum gjør det aktuelt og mulig å løse noe av dreneringsproblematikken ved en generell heving av terrenget. Denne heves i samsvar med høyder anbefalt i Blasy-Øverland-rapporten.

Planforslaget foreslår en turvei langs Figgjoelva. Denne vil følge anbefalt plassering i Blasy-Øverland rapporten langs vestre bredd. Turveier langs østre bredd vil gå på land og dermed ikke berøre elva eller ha konsekvenser for flomsikringen.

En positiv konsekvens av de foreslåtte flomsikringstiltakene, i tillegg til flomsikringen, vil være at Figgjoelva blir lettere tilgjengelig på grunn av den planlagte senkningen av nivået på turveien langs elvens vestre bredd. Det vil føre til bedre innsyn og gi elven større opplevelsesverdi.

Det er lenge mellom hver 200-års flom som tiltakene er dimensjonert for. De foreslåtte flomsikringstiltakene bør utformes slik at de flomutsatte områdene tilrettelegges for opphold og vil ha en opplevelses- og rekreasjonsverdi mellom flomperiodene. Elven er opphavet til tettstedet Ålgård, og vannet er grunnlaget for dets eksistens. Samtidig som man sikrer mot ekstremflomperiodene, utnytter man elvens varierende vannstrøm og -mengder slik at elven og vannet forblir Ålgårds viktigste varemerke.

I planforslaget foreslås det en kanal eller et «sidevassdrag» fra Ålgård torg til Figgjoelva. Hensikten er å innføre et vannelement i sentrumskjernen, samt overvannshåndtering og vannfordrøyning. Flomsikring av kanalen var ikke en del av Blasy-Øverland-rapporten. Kanalen og kanalbreddene utformes og terrasseres i henhold til anbefalte høyder i rapporten, slik at elveparken og torget sikres mot 200-årsflommen. En positiv følge av en sidekanal kan være ytterligere økning av elvetverrsnittet ved flom.

### 0-alternativet

Flomsikring vil ikke endres fra dagens situasjon og store deler av Ålgård sentrum vil være utsatt for oversvømmelse og flomskade ved store flommer.

### Konklusjon

Ved å følge opp de anbefalte flomsikringstiltakene i planforslaget (alternativ 1) vil dette gi en *stor positiv konsekvens* med tanke på sikring av sentrumsarealene mot 200-årsflom i Figgjoelva.

### **1.6.3 Miljøhensyn i Figgjoelva.**

Rapporten "Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flomsikring i Ålgård sentrum" følger som eget vedlegg.

Rapporten "Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flomsikring i Ålgård sentrum" datert 30.11.2010, utført av AMBIO Miljørådgiving, er lagt til grunn for planarbeidet og utførelsen av flomsikringsarbeidet i elven. Rapporten oppsummerer

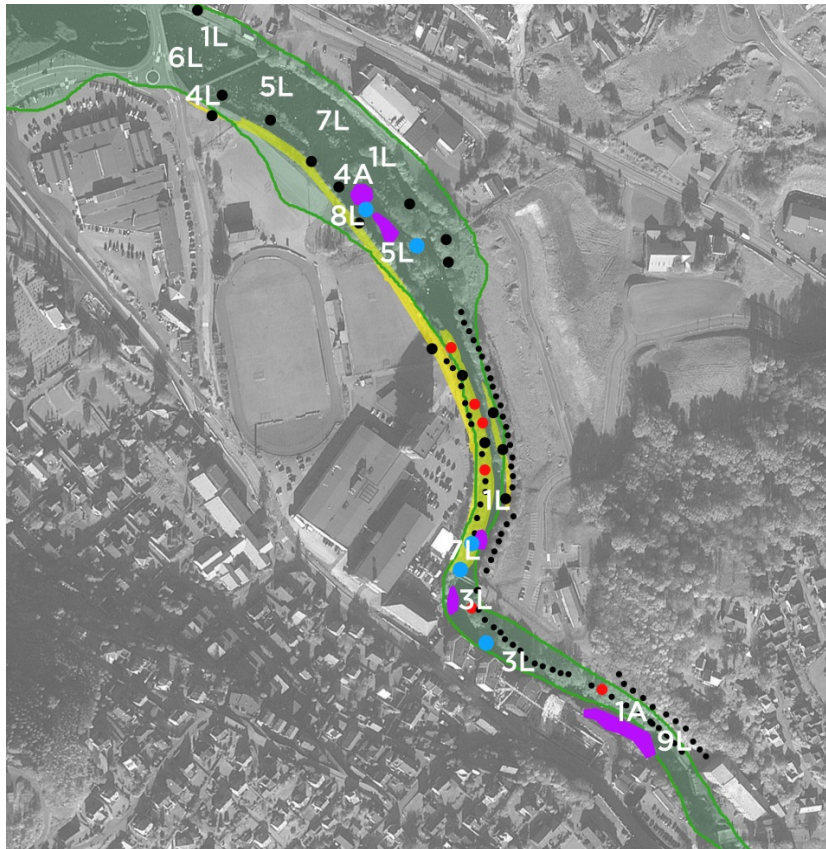
kartleggingen av naturverdier og gir forslag til avbøtende tiltak. Vegetasjon, elvemusling, fiskeyngel, gytefisk og fugl ble undersøkt. Se figur 2 og 3 under.

De trolig viktigste områdene for ungfisk og gytefisk i Ålgård sentrum er fra øyene i elven og nedstrøms. Så langt det er mulig bør en unngå å berøre disse områdene. På strekninger der gyte- eller leveområder for fisk og elvemusling blir permanent ødelagt bør en sørge for å kompensere tapet ved å vurdere behovet for å legge ut egnede substrater og sikre at det blir en djupål i nytt elveprofil. Djupålen er viktig i flomsituasjoner for å skape leveområder og bedre mulighetene for fisk til å forflytte seg mellom kulper i perioder med lav vannføring. Det viktigste området for elvemusling er fra gangbroen ved Magneten og ca. 80 metere nedover, men det blir også funnet elvemusling i flere deler av elvestrekningen.

Elvestrekningen er registrert som naturtypen viktig bekkedrag og vegetasjonstypen elvemoosevegetasjon. Naturtypen har verdi viktig og vegetasjonstypen er sterkt truet på Vestlandet. Det er den nedre delen av det undersøkte området som er mest verdifull. Her er registrert et stort artsmangfold. Med unntak av denne delen vil fjerning av vegetasjon likevel ikke komme i konflikt med verdifulle forekomster. Det er flere fremmede (invasive) arter langs elven som det vil være gunstig å fjerne, det gjelder særlig parkslirekne, eventuelt også platanlønn og lupin. Det anbefales at det blir satt i gang tiltak for å hindre spredning av parkslirekne, som kan true det biologiske mangfoldet langs det vernede Figgjovassdraget.

Inngrepene knyttet til flomsikringen vil kunne komme i konflikt med rødlista arter som elvemusling og ål, men funnene ved Ålgård sentrum utgjør bare en liten del av den totale bestanden i Figgjoelva. Effekter knyttet til graving og flytting av masser er av en temporær karakter, og dersom nødvendige avbøtende tiltak blir iverksatt er det ikke ventet at tiltaket vil gi permanente skader på ferskvannsbestandene. Viktige avbøtende tiltak inkluderer forebygging av partikkelspredning nedstrøms inngrepsområdene og flytting av elvemusling som kan bli truet av inngrep. Arbeidet bør gjennomføres ved et tidspunkt når det ikke ligger rogn i grusen (juli-oktober).

De nåværende planene omfatter i hovedsak fjerning av grusbanker og vegetasjon i områdene ved Magneten kjøpesenter på vestsiden av elva. Bortsett fra enkelte ask- og almetrær, er det ikke registrert særlig viktige forekomster her. Det ble imidlertid funnet flere svartlistede arter. Dette tiltaket vil medføre vesentlig konflikt for biologisk mangfold. Tiltaket vil ikke påvirke vandringsforhold for laks, sjøaure eller ål.



Kartet viser registrerte naturverdier i og rundt Figgjo i forhold til område for inngrep (jfr. Fig. 1). Naturtype «viktig bekkedrag» (grønn), vegetasjon som er rødlistet (rød), vegetasjon som er svartlistet (svart), lokaliteter av en eller flere elvemuslinger (blå), antall registrert gytefisk av laks (L) og sjøaure (A), områder med gytegrøper (lilla) og område for tiltak i forbindelse med flom-sikring (gul).

Elvestrekningen er i teksten under delt opp i fire områder basert på spesielle hensyn som må tas og avbøtende tiltak i forbindelse med flomsikring (se fig 3).

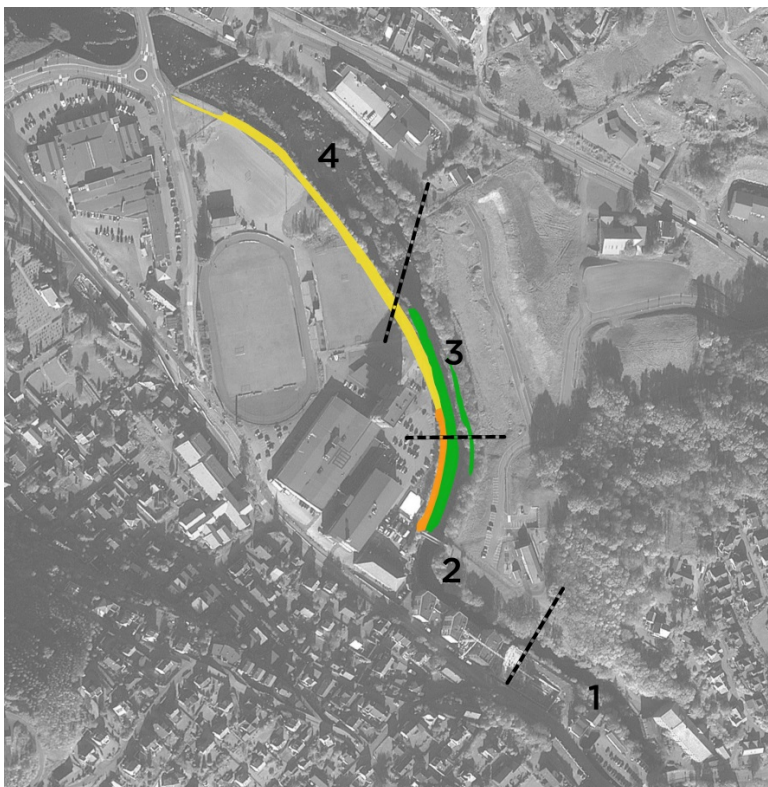
Område 1: Naturverdiene i denne sonen er store. Det er ikke planlagt tiltak på denne strekningen.

Område 2: Det vil være konflikt med gyteområder for laks og leveområde for musling ved inngrep på nedre del av i dette området. Ved arbeid i elva slik at elvebunnen berøres der det er funnet elvemusling, kan elvemuslingen flyttes vekk fra tiltaksområdet, for så eventuelt å flytte dem tilbake etter fullført arbeid. Muslingene bør flyttes oppstrøms slik at evt. problemer med tilslamming minimaliseres. Sted for midlertidig eller permanent plassering kan avklares om dette er aktuelt. Ved eventuell reetablering av gyteområde bør dette gjøres i samsvar med anbefalinger fra AMBIO-rapporten.

Område 3: En utvidelse av elva her vil ikke ha noen negative virkninger på gyting av laks og sjøaure eller for elvemusling, men ved en endring av elvebunnen er det viktig å lage en ny elvebunn som er stabil og med deler av profilen som er dypere enn resten (djupål). Det er viktig med en djupål som kan samle vannet ved lav vannføring slik at det er levelige forhold for fisk og elvemusling selv ved lite vann. Substratet på den nye elvebunnen bør en prøve å gjøre så lik som substratet i nærheten til den berørte strekningen, alternativt kan en etablere en elvebunn som er fordelaktig for laksegyting. Laks har ulike krav til størrelsen på substratet på

gyteområdene og oppvekstområde for ungfisk. Dette bør gjøres i samsvar med anbefalinger gjort i rapporten fra AMBIO. Vegetasjonen i dette området inneholder svært store forekomster av fremmede arter som bør fjernes. Det gjelder i første rekke parkslirekne som vokser tilnærmet sammenhengende i skråningen.

Område 4: Strekningen er veldig viktig både for ungfisk og gytefisk, særlig for laks men også for sjøaure. Det er også ål i dette området. Siden ål er en rødlista art, er det viktig å ta hensyn til denne. Området har stor verdi for vegetasjon i naturtypen «viktige bekkedrag». Stein- og grusbankene i elveløpet og langs steinmuren på sørsiden gir verdifull habitatsvariasjon, og innehar stort artsmangfold. Rydding av vegetasjon på øyene bør avgrenses til å gjelde fremmede arter, og til områder der det er fare for at elveløpet gror igjen.



Kartet viser flomsikringstiltak: senkning av terreng/turveg (gul), fjerning av vegetasjon og elvegrus/stein (grønn), tilpasning av veg, i det vesentlige ved heving (oransje). Områder 1,2,3,4 viser soneoppdeling i forhold til konflikt og hensyn til naturverdier (beskrevet over).

#### Eksisterende situasjon (alternativ 0):

Det vil i 0-alternativet ikke være store endringer med tanke på naturverdier i og langs Figgjoelva. Dette fordi flomtiltak ikke vil bli gjennomført. På den annen side vil heller ikke fjerning av svartlistede arter bli gjennomført. Dette kan på sikt føre til negative konsekvenser, med fare for from og ytterligere spredning av invasive arter langs Figgjo.

#### Planforslaget (alternativ 1):

Planforslaget følger opp de anbefalte avbøtende tiltakene fra AMBIO-rapporten. I planforslaget foreslås det en kanal eller et «sidevassdrag» fra Ålgård torg til Figgjoelva. Hensikten er å innføre et vannelement eller en sidekanal i sentrumskjernen. Kanalen kan ha en fordrøyende og økologisk effekt (som for eksempel overvannshåndtering), i tillegg til den estetiske og miljømessige positive effekten av å få vann inn i sentrumskjernen. Etablering av

kanalen er ikke tatt med i AMBIO-rapporten. Konsekvensene og avbøtende tiltak for naturverdiene i området fra øyene i Figgjoelva og nedover ved etablering av kanalen, må vurderes særskilt.

#### Konklusjon

Ved gjennomføring av de avbøtende tiltakene vil flomsikringstiltakene i Figgjoelva være akseptable med tanke på naturverdiene. Viktige avbøtende tiltak kan konkretiseres i planbestemmelsene. Konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig.

#### **1.6.4 Konesjon -vannressursloven.**

I følge lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) § 8 (konesjonspliktige tiltak) må ingen iverksette vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget, uten at det skjer i medhold av reglene i § 12 eller § 15, eller med konesjon fra vassdragsmyndigheten. I § 20 (samordning av tillatelser) står det imidlertid at vassdragsmyndigheten kan fastsette i forskrift eller i det enkelte tilfelle at det ikke trengs konesjon etter loven for tiltak som er tillatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

#### Planforslaget (alternativ 1)

De planlagte tiltakene i og langs bredden av Figgjoelva er av en slik art at det bør kunne oppnås en samordning av tillatelser i samsvar med Vannressurslovens § 20, da vil det ikke være nødvendig med konesjon etter denne loven når reguleringsplanen er vedtatt.

Turstien går tett opp mot elva, og bidrar til å skape en nær kontakt med elva for de som ferdes langs den. Turstien på østre bredd ligger på land og forutsetter ikke fyllinger ut i elva.

Turstien på vestre bredd utformes i samsvar med delrapport datert 01.12.2011 utarbeidet av ingeniørfirmaet Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG. Det er ellers ikke lagt opp til etablering av flomvoller eller andre byggverk som hindrer eller endrer kontakt og innsyn mot vassdraget.

Planskissen sendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) til gjennomlesing, og NVE vil også få oversendt planforslaget ved offentlig ettersyn, dette for å sikre at det ikke blir behov for doBeltarbeid med konesjonssøknad i etterkant av reguleringsarbeidet.

#### Alternativ 0

I 0-alternativet vil det ikke bli gjort tiltak i og rundt Figgjo.

#### Konklusjon

Konsekvensen av planforslaget (alternativ 1) vurderes som ubetydelig.

#### **1.6.5 Forholdet mellom eksisterende og ny bebyggelse i sentrum –høyder og tetthet.**

Gjesdal kommune ønsker å utvikle et tett og kompakt sentrum og ivareta nødvendige kvaliteter for befolkningen som skal bo og oppholde seg i de bebygde områdene og i de tilliggende park- og uteområdene. Planforslaget skal fastsette rammer for maksimale byggehøyder og utnyttelse i byggeområdene.

De rikspolitiske retningslinjene for samlet areal- og transportplanlegging og Nasjonal transportplan 2010-2019 tilsier en tett utbygging med funksjonsblanding ved kollektivknutepunkt. Hensynet til gående, syklende og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen.

Bebyggelsen i Ålgård sentrum kan (forenklet) deles inn i fire kategorier:

1. Ålgårds industriarkitektur har snart 150 års bygningshistorie. De Forenede Ullvarefabrikkers industriarkitektur består blant annet Veveriet og DFU-kraftverket. Den bevaringsverdige industriarkitekturen ligger først og fremst i den søndre delen av sentrumsområdet, oppover langs Figgjoelva mot Edlandsvatnet..
2. Øvrig eldre bebyggelse (Storhuset, Ålgård kirke, togstasjonen, lokomotivstallen).
3. Nyere bolig- og institusjonsbebyggelse i sentrum (boligblokker/leilighetsbygg og omsorgsboligene på ÅBOAS).
4. Kjøpesentrene Stasjonen og Magneten, etter hvert med leilighetsbygg oppå.

I tillegg kommer Ålgård nye kirke med en mer ekspressiv, skulpturell form, samt industribyggene til Jæder/Ådne Espeland AS nordøst for Figgjoelva.

Eksisterende bebyggelse i sentrum har fra 2-3 og opp til ca. 9 etasjer (boligblokken ved Magneten). Boligbebyggelsen langs Figgjoelva nord for DFU-kraftverket er på 6 etasjer. Stasjonen og Magneten er på 1-2 høye etasjer, med utbygging av leiligheter på takene med totalhøyde ca. 6-7 etasjer.

Sett i lys av Jærens og spesielt Stavangerområdets sterke befolkningsvekst, er det viktig å utvikle tette byområder med funksjonsblanding. Høy tetthet sikrer viktige rekreasjonsområder, reduserer energi- og transportbehovet og gir grunnlag for ny næring. Et rikt byliv forutsetter en viss tetthet, det må bygges nok leiligheter til at aktiviteten i sentrum virkelig øker. En menneskelig skala, med variasjon og rikdom i opplevelser og inntrykk, gir liv til gatene. Flere undersøkelser peker på verdien av å prioritere naturelementer i våre omgivelser, og en tett bebyggelse krever kort vei fra byliv til parker og naturopplevelser. Det er samtidig viktig å ivareta mulighetene for de som i dag bor spredt til å komme inn til sentrum med privatbil, slik at de ikke i stedet velger å reise forbi Gjesdal inn til Sandnes og Stavanger.

## STRUKTURER I ÅLGÅRD SENTRUM

Nordre del av planområdet består i dag hovedsakelig av kjøpesentrene Stasjonen og Magneten, omgitt av åpne parkeringsplasser og stadion. Det er få bygninger å forholde seg til i dette området. Sentrum ligger i den laveste delen av landskapsrommet mellom Ålgårdsnuten og Berlandsnuten, og grenser inntil boligbebyggelsen øst for E39 (Sandnesveien) og vest for ÅBOAS. Beliggenheten på det laveste punktet i landskapet gjør at bebyggelsen tåler en viss høyde uten å bli dominerende. Ålgårds behov for flere boliger, samt høye miljøkrav, gjør det naturlig å tenke seg en tett og forholdsvis høy bebyggelse sentralt i området, rundt Ålgård torg og mellom de to sentrene. En aktuell høyde kan være tilsvarende høyde som boligene på Magneten, dvs. ca. 6 etasjer. Høy bebyggelse øker antallet boenheter i sentrum uten at bebyggelsens fotavtrykk øker tilsvarende. Lineær bebyggelsesstruktur langs nye gater vil danne tettere og mer intime byrom, det kan være som en sentrumsgate med prioritering av

fotgjengere og syklister. Samtidig bør det skapes barrierer mot dominerende vindretninger slik at det kan utvikles attraktive møteplasser som er eksponert mot sol og fravær av vind. Det må sikres god tilgang til park- og naturområdene langs Figgjoelva, både funksjonelt og visuelt. Det bør undersøkes om Figgjoelva og elvelandskapet kan trekkes inn i sentrumskjernen, spesielt ved torget. I utkanten ved Jæder/Ådne Espeland AS kan for eksempel en noe lavere hageby- eller leilighetsstruktur vurderes. Dette kan være konsentrerte boligtyper som er plassert med omtanke i forhold til vind, sol og bruk.

#### ÅLGÅRDS «BYFASADE»

Når man ankommer Ålgård fra Stavanger og Sandnes ligger sentrum på en elveslette omkranset av Figgjoelva. På Ålgård har man mulighet til å skape et definert sentrumsområde med en karakteristisk byfasade mot nordøst. Volumoppbygging, arkitektur og høyder på bebyggelsen i sentrum må vurderes med tanke på dette. Byfasaden vil forsterkes av Figgjoelva med turveier og gangbroer.

#### SOLFORHOLD OG LOKALKLIMA

Høy tetthet krever spesiell omtanke for byens mellomrom og lokalklima. Attraktive gater, plasser og parker med vegetasjon og gode lysforhold vil innby til aktiviteter og opphold. Høyder må ses i forhold til eksisterende bebyggelse, gatesnittets bredde og orientering for å sikre sol og fravær av vind i mellomrommene. Ålgård torg kan få en gunstig plassering henvendt mot ettermiddags- og kveldssolen. Samtidig kan høy bebyggelse rundt torget skygge for bakenforliggende bygg mot Figgjoelva. Elven renner øst/nordøst i planområdet, og vestre bredd vil ha mindre gunstige solforhold, spesielt med tett og høy bebyggelse nær elvebredden. Den østre bredden forbi Jæder/Ådne Espeland AS har en solrik plassering på dag- og kveldstid. Utforming av bebyggelse og byrom i sentrum må også vurderes opp mot fremherskende vindretninger, andre lokalklimatiltak kan for eksempel være vegetasjonsbruk og overdekkede områder.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Det foreslås bebyggelse på 5-6 etasjer rundt torget og gatene i sentrum. Dette tilsvarer omtrent høyden på bebyggelsen på Magnetten, men er lavere enn boligblokken ved Stasjonen. 1. etasje mot fortauene får større etasjehøyde enn etasjene oppover, min. 4 meter innvendig høyde. Ny bebyggelse langs Figgjoelva trekkes i snitt ca. 15-20 meter inn fra vannkanten, tilsvarende boligbebyggelsen i Brunet på østsiden av elven. En sammenhengende grønnstruktur definerer byggeområdene. Planforslaget sikrer et ca. 30 meter bredt parkbelte fra Ålgård torg til Figgjoelva. Bebyggelsen mot Figgjoelva grupperes i tre «åpne kvartaler» eller byggeområder med maksimum høyde 8 etasjer. Strukturen gir god kontakt fra sentrum til elven, med offentlige gangveier nord-syd og øst-vest. (jf. sol-skygge-diagram) ÅBOAS-kvartalet foreslås med maksimum høyde 5 etasjer mot Ole Nielsens vei. Her stiger terrenget mot vest, slik at det naturlig blir lavere høyde mot boligbebyggelsen bak. Ved Jæder/Ådne Espeland AS legges det opp til en konsentrert leilighetsbebyggelse (mindre leilighetsbygg) på ca. 4 etasjer, som trapper seg ned mot Figgjoelva. Det sikres passasjer fra E39 og en sammenhengende turvei langs elvebredden.

#### Alternativ 0

Dette vil gi en utvikling som fortsetter i samme retning som før, med en litt tilfeldig og fragmentert sentrumsutvikling.

## Konklusjon

Planforslaget sikrer den utviklingen kommunen ønsker i Ålgård sentrum.

### **1.6.6 Kontorer og forretninger. Hvor stor befolkning vil sentrum kunne betjene?**

Området avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen for Gjesdal er på ca. 130 dekar. Av dette anslås ca. 60 dekar anvendt som byggeområde for kontor- og forretningsformål.

- Tettstedet Ålgård (inkludert Figgjo i Sandnes kommune) har et areal på cirka 4,4 km<sup>2</sup>
- Gjesdal kommune har ca. 11.000 innbyggere, av disse bor cirka 75 % eller 8.500 personer i Ålgård (Gjesdal kommune)
- I tettstedet Ålgård/Figgjo bor det i overkant av 10.000 mennesker

Magneten kjøpesenter har i dag (2012) en arealflate for forretningsformål på 5.700m<sup>2</sup>. Totalt bruksareal er 7.200 m<sup>2</sup>. Totalt antall butikker er 17 og det er i dag kun et tilbud innen service/servering. Omsetningen i 2012 var på totalt 118 mill. kr. Det tilsvarer en omsetning på i overkant av 20.000 kr/m<sup>2</sup> (inkl. mva.).

Stasjonen kjøpesenter har en arealflate for forretningsformål på 8.715 m<sup>2</sup>. Totalt bruksareal er 10.384m<sup>2</sup>. Det er 13 forretninger og tre service/serveringsenheter. Total omsetning i 2012 var 238 mill. kr. Det tilsvarer en omsetning på i overkant av 27.000 kr./m<sup>2</sup> (inkl. mva.). Til sammenlikning er omsetningen i Kvadrat kjøpesenter 2,3 mrd. kr (inkl. mva.).

Den totale varehandelsomsetningen i Gjesdal kommune er 650 mill. kr. (2012). Av dette er 399 mill. kr omsetning i dagligvareforretninger (og forretninger med bredt utvalg). Dagligvareforretninger er gjerne lokalisert nær boligområder. Varehandelsstatistikken er eksklusive mva. slik at statistikken ikke er direkte sammenliknbar. 356 mill. (inkl. mva.) tilskrives kjøpesentrene, mens nær 400 mill. tilskrives butikker med dagligvarer og bredt utvalg. Legger vi til grunn at omsetningen i kjøpesentrene utgjør anslagsvis 300 mill. (eks. mva.), vil det være en omsetning på anslagsvis 150 mill. kr. i butikker utenfor kjøpesentre som ikke er dagligvareforretninger eller salg av motorkjøretøy.

Tallene viser at kjøpesentre er viktig for tilbudet i Gjesdal og at det meste av omsetningen utover dagligvarer omsettes i kjøpesentrene. Kjøpesentre kan differensiere leiepriser og derfor tilby en god mix av varer og tjenester uavhengig av omsetning i den enkelte forretning. I et kjøpesenter vil tilbud (f eks frisør) med lavere inntjeningspotensial være samlokalisert med tilbud med høyt omsetningspotensial (dagligvarer) fordi sentereier ønsker en markedstilpasset vare- og tjenestemix. Dette er positivt for kommuner med mindre kundegrunnlag.

Tabellen under inneholder et utvalg av norske småbyer og «tettsteder». Noen av dem ligger i tilknytning til større byområder (Asker sentrum), andre er områdets hovedsentrum (Levanger, Nordfjordeid, Namsos). Tabellen viser både kommunens totale areal og innbyggertall, sentrumsområdets (tettstedets) areal og innbyggertall og cirka areal avsatt til byggeområde for kontor- og forretningsformål i sentrum.

Ut i fra tallene i tabellen kan man regne ut gjennomsnittlig antall m<sup>2</sup> avsatt til kontor- og forretningsformål (i sentrum) per innbygger. I gjennomsnitt er det avsatt 7,5 m<sup>2</sup> byggeområde



for kontor- og forretningsformål per innbygger i tettstedet. Arealet varierer fra 7 m<sup>2</sup> per innbygger i Sørumsand til 9 m<sup>2</sup> per innbygger i Levanger.

En slik beregningsmodell har flere svakheter. Kommersiell aktivitet – som næringsutvikling og handelsutvikling – kan ikke alene koples mot innbyggere og areal. Det må også koples mot arbeidsmarked, tilgjengelighet og avstand til større handelssentre. For Ålgårds vedkommende er det kort vei til store handelstilbud i Sandnes og Stavanger, som blant annet huser et av landets største kjøpesenter (Kvadrat i Sandnes). Stavangerregionen er en av landets største og viktigste arbeidsmarkedsregioner med en sterk oljeøkonomi, og det forventes befolkningsvekst i regionen i årene som kommer. Gjesdal vil derfor først og fremst kunne utvikles som en del av denne regionens boligmarked. Et av målene med utvikling i Ålgård er derfor å tilstrebe attraktivitet i form av kvalitet slik at Ålgård utvikles til et attraktivt boområde i Stavangerregionen. Mange av disse vil forventes å pendle til Stavanger/Sandnes/offshore. Men det er alltid et potensial for utvikling av lokale arbeidsplasser ved tilflytting. Kritisk faktor i så måte er bokvalitet og urbane tilbud.

Beregningsmodellen vil likevel gi noen indikasjoner. Hvis man går ut i fra hele kommunens befolkning i stedet for kun i tettstedet, vil tallet variere noe mer. Gjennomsnittet totalt blir 2,6 m<sup>2</sup> per innbygger i hele kommunen, men tallet varierer fra 1,5 m<sup>2</sup> per innbygger i Asker kommune til 5,5 m<sup>2</sup> per innbygger i Namsos kommune. I Namsos bor en større andel av befolkningen i byen (tettstedet), og det er det eneste tettstedet/senteret av betydning i området. Vi legger til grunn at et fornuftig areal avsatt til byggeområde for kontor/forretning per i innbygger i Ålgård kan ligge på rundt 7,5 m<sup>2</sup>. Det tilsvarer 64.000 m<sup>2</sup>/64 dekar (kun Ålgård) eller 75.000 m<sup>2</sup>/75 dekar (tettstedet Ålgård/Figgjo). Av disse vil om lag 2m<sup>2</sup> per innbygger kunne tilskrives handels- og serviceareal (samt fellesareal inne i kjøpesentre). Det siste utgjør normalt 25 % av totalt handelsareal.

En stor andel, ca. 75 %, av Gjesdals innbyggere bor i Ålgård. Ålgård ligger imidlertid nær andre sentre som Sandnes, Forus, Stavanger og Bryne. Det tilsier at antall m<sup>2</sup> byggeområde kontor/forretning per innbygger i kommunen sannsynligvis vil ligge noe lavere enn i Namsos kommune. Hvis vi går ut fra rundt 5 m<sup>2</sup> byggeområde kontor/forretning per innbygger i kommunen (tilsvarende Ulsteinvik) gir det ca. 55.000 m<sup>2</sup>/55 dekar.

Gjesdal kommune har lagt opp til 60 dekar byggeområde for kontor/forretningsformål i sentrum. Sammenlignet med andre byer og tettsteder ser det ut til å være et fornuftig tall. Stavanger og Jæren er et område i sterk vekst, av den grunn bør det vurderes å avsette noe mer enn 60 dekar i Ålgård. Arealet må også sees i sammenheng med tillatt antall etasjer og det totale bruksareal (BRA) kontor/forretning.

BY ELLER «TETTSTED»	AREAL KOMMUNE	INNBYGGERE KOMMUNE	AREAL TETTSTED	AREAL KONTOR/ FORRETNING	INNBYGGERE TETTSTEDET
Sørumsand	206 km <sup>2</sup>	16.700	2,3 km <sup>2</sup>	ca. 30 daa	4.500
Asker sentrum	100 km <sup>2</sup>	59.000	3,9 km <sup>2</sup>	ca. 80 daa	ca. 10.000
Ulsteinvik	97 km <sup>2</sup>	8.100	4,2 km <sup>2</sup>	ca. 40 daa	5.700
Levanger	645 km <sup>2</sup>	19.100	3,6 km <sup>2</sup>	ca. 80 daa	9.300
Nordfjordeid	468 km <sup>2</sup>	5.900	2,7 km <sup>2</sup>	ca. 20 daa	2.800
Namsos	778 km <sup>2</sup>	13.000	5,9 km <sup>2</sup>	ca. 70 daa	9.600

## HANDELSAREAL

I dag har Ålgård ca. 21.000 m<sup>2</sup> handelsareal på de to sentrene Stasjonen og Magneten (som eies av Amfi-kjeden). Av disse utgjør 14.415m<sup>2</sup> rent forretningsareal (Kilde Andhøy kjøpesenterstatistikk). Det betyr at om lag 8.500m<sup>2</sup> er andre formål. Normalt utgjør fellesareal (innvendig "strøksgate") 25 %, og i dette tilfellet utgjør fellesarealet dermed noe mer (anslagsvis 1.300m<sup>2</sup>). Etter utbygging på Stasjonen ser det ut til å bli totalt ca. 23.500 m<sup>2</sup> handelsareal. Av dette forventes fellesareal å utgjøre mellom 6000 og 6500m<sup>2</sup>. Reell vekst i handelsareal blir derfor en økning fra 14.415m<sup>2</sup> til 18.750m<sup>2</sup>, totalt 4.300m<sup>2</sup> forretningsareal. Handelsareal som legges i strøksgater vil ha sitt fellesareal i gateplan, mens kjøpesentre har sitt fellesareal (trapper, gangakser) inne under tak. I tillegg til dette kommer tilbud innen service og tjenesteyting.

Med utgangspunkt i 23.500m<sup>2</sup>, vil vi ha følgende regnestykker:

- o 25 % fellesareal – ca. 5.900m<sup>2</sup>
- o 10 % service og tjenesteyting (kafé, frisør mv. – denne andelen kan forventes å øke i årene som kommer som følge av endret forbruk fra kjøp av varer til kjøp av tjenester) – 1.875m<sup>2</sup>

Det gir et utgangspunkt i 16.900 m<sup>2</sup> handelsareal totalt sett for de to sentrene. Det er dette tallet som må danne utgangspunkt for behovsvurdering.

I tillegg har Gjesdal kommune vedtatt 12.000 m<sup>2</sup> med plasskrevende/ bilbasert handelsareal på Myra (ved veien rett øst for sentrum). Plasskrevende varer har en langt mindre arealeffektiv utnyttelse, og en omsetning fra 8.000m<sup>2</sup> til 12.000m<sup>2</sup> er normalt. Når det skal vurderes handelsareals omfang vil dermed plasskrevende handel utgjøre mer enn det doBelte av areal til utvalgsvarer. Det betyr at 12.000m<sup>2</sup> areal til plasskrevende virksomhet tilsvarer mellom 4.- 6.000m<sup>2</sup> forretning innen utvalgsvarer. For vår beregning benyttes 5.000m<sup>2</sup>. For plasskrevende virksomhet er det ikke fellesareal og alt er ren butikk.

Netto utbygging blir derfor – når en beregner ut fra snitt-tall i omsetning– en økning i 6.000m<sup>2</sup> på Myra og om lag 2.500m<sup>2</sup> forretningsareal i kjøpesentrene.

Ålgård/Figgjo har en befolkning på ca. 10.000 innbyggere. I dag er det handelslekkasje til Sandnes, Forus, Stavanger osv. Hvor stor befolkning kan et handelsareal på eksisterende 16.900+6.000m<sup>2</sup> betjene? Gitt snittomsetning per innbygger lik 75.000 kr. (eks mva.) gir en forventet etterspørsel tilsvarende 750 mill. kr. Med en snittomsetning per kvadratmeter handelsareal på kr 20.000, gir dette et anslått behov for 37.500m<sup>2</sup> forretningsareal (det doBelte for plasskrevende varer). Dette påvirkes imidlertid av et sterkt tilbud innen kort reiseavstand i Sandnes og Stavanger. Som tillegg kommer også service og tjenesteyting samt fellesareal på 25 % inne i sentrene. Videre kommer befolkningsvekst som tillegg. Dette betyr

at det er godt rom for en utvikling av nytt handelsareal i Ålgård med betydelig mer enn det som er satt opp i dette tiltaket. Hvorvidt tiltakshaver lykkes, vil avhenge av om tilbudet og konseptet er markeditilpasset. Folk vil normalt handle der de bor dersom tilbudet er godt nok. Dette dokumenteres gjennom det faktum at stadig flere kommunesentre i mellomstore kommuner opplever å ta økte markedsandeler når de får kjøpesentre.

Dagens omsetning i snitt på de to sentrene ligger på rundt NOK 20.000 per m<sup>2</sup>. Totalt NOK 450 mill. Total omsetning i kommunen er NOK 650 mill. hvorav NOK 425 mill. er dagligvarer med bredt vareutvalg. Et anslått forventet forbruk ligger på anslagsvis NOK 800 mill. totalt. Det gir en underdekning på 20 % som kan være en akseptabel handelslekkasje i et område med 11.000 innbyggere. En forventet framtidig situasjon i et kjøpesenter tilrettelagt for 10-15.000 innbyggere vil være noe økt omsetning innen detaljvarer, en større økning i omsetning av plasskrevende varer og en økt omsetning innen service og tjenesteyting.

En utvikling av Magneten kan derfor tenkes å tilrettelegges for mer plasskrevende varer, mens Stasjonen kan tenkes å øke andelen av tjenesteyting slik trendene nå indikerer, uten at omsetningen i varehandelen i kommunen endres. Det er viktig når en vurderer volumvekst for et kjøpesenter at både fellesareal, andel non-food, andel kapitalvarer og andel tjenesteyting og service trekkes inn i vurderingen. Bransjeglidningen som pågår er betydelig og den viktigste trenden nå er nettopp bransjemiksen i kjøpesentre som tilpasser seg de nye trendene. Det er grunn til å anta at forbruksveksten i årene fremover dreier seg enda mer fra kjøp av varer til tjenester. Tilrettelegging av areal til tjenester er ikke underlagt de samme rammebetingelser som varehandel.

Generelt kan en si at 10.000 innbyggere gir et begrenset grunnlag for å utvikle et fullverdig handelstilbud, slik at noe lekkasje må forventes. Samtidig er 10.000 innbyggere tilstrekkelig for å holde et godt tilbud innen de aller fleste vareslag. Forbruksveksten har resultert i at stadig mindre kundegrunnlag er tilstrekkelig for at det er kommersielt mulig å tilrettelegge for et bredt tilbud av varer. Som følge av denne utviklingen velger stadig flere å handle der de bor dersom tilbudet lokalt er godt nok. Situasjonen for Gjesdal er at folketallet vokser. Det er en tilflyttingskommune fra Stavanger (25 min til Stavanger). Med en befolkningsvekst på 2 % per år vil dagens størrelse på 11.000 innbyggere være et tilstrekkelig grunnlag. Plasskrevende virksomhet gir et annet utgangspunkt med om lag 30 % av omsetningen i et kjøpesenter per kvadratmeter. 10.000 m<sup>2</sup> med plasskrevende varer ved Myra skal i følge Rogaland fylkeskommunes retningslinjer kun omfatte landbruksvarer, biler, båter, trelast/byggevarer og hagesentre. Motorkjøretøy inngår ikke i det statistiske grunnlaget og må derfor holdes utenfor. Vurdering av arealene på Myra må derfor undersøkes mer i detalj.

Det bør kun være plasskrevende handel på Myra. Noe av den plasskrevende handelen kan vurderes lokalisert til sentrum. Det gjelder såkalt «semi-plasskrevende» handel som for eksempel møbler og hvitevarer. Den semi-plasskrevende handelen kan bedre tilpasses en sentrumsstruktur og integreres i vertikalt inndelte bygningsvolumer med «én boks per funksjon». Handelsvanene er også i endring, og flere butikker vil sannsynligvis i større grad fungere som utstillingslokaler i fremtiden, hvor man kan se på produktene for deretter å få dem hjemkjørt eller evt. hente dem et annet sted (for eksempel i utkanten av sentrum/ved Myra).

Det må understrekes at det i og for seg ikke er store "behov" for mer handelsareal i Ålgård. Behovene er dekket og grunnlaget er for lite. Her er det helt andre grep enn mer handel som må til for å få liv i sentrum.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Utvikling mot 23.000 m2 arealflate vil være i tråd med behovet i en kommune i vekst på Gjesdals størrelse. Det er grunn til å anta at en stor andel av denne veksten vil knyttes opp mot service og tjenesteyting innen helse, hud/hår, kafé og trening, slik trendene nå viser at forbruket endres i retning av.

#### Alternativ 0

Viderefører dagens situasjon med uendret situasjon i handelslekkasje og transportsituasjon. Behovet for handelsareal er dekket.

#### Konklusjon

En utvikling av handelstilbudet i Gjesdal bør lokaliseres i Ålgård der det bør legges vekt på fortetting og samlokalisering av kultur-, handels- og servicetilbud i et urbant miljø. Dette vil bidra til et forbedret tilbud med større variasjon, slik at handelslekkasjen til Sandnes og Stavanger reduseres. På den måten vil transportarbeidet også reduseres fordi folk får et bedre tilbud der de bor. En forutsetning for å få dette til er et fokus på attraktive møteplasser, sirkulasjon av mennesker og tilbud innen handel, service, tjenesteyting, kultur, fritidsaktiviteter og offentlige tilbud i et kompakt sentrumsmiljø.

### **1.6.7 Byggeområder, torg og parkområder.**

Det er naturlig å utvikle et sammenhengende turvei- og parkområde på begge sider langs Figgjoelva. Idrettsanlegget på Ålgård stadion skal utgå og flyttes til Solås. Stadionarealene i sentrum skal transformeres. Hvor bør byggeområdene og hvor bør parkområdene lokaliseres? Bør torget og turveinettet langs elva knyttes sammen? I så fall hvordan? Hvor nær elva bør sentrumsbebyggelsen lokaliseres?

I dag har ikke Ålgård et tydelig definert sentrum. Det gamle sentrumet er ved Krabugata og Edlandshagen/«Perlå». Rådhuset (Storhuset) ligger rett øst for Krabugata, ved Figgjoelvas os i Edlandsvatnet. En annen sentrumsdannelse er ved Meierikrossen i øst (krysset Rettedalen/E39). I tillegg kommer området rundt kjøpesentrene Stasjonen og Magneten.

Området rundt Stasjonen og Magneten fungerer ikke som et bysentrum i dag, hverken når det gjeld struktur eller innhold. Strukturelt er det i først rekke mangel på gode byrom, gater og sammenhengende fotgjengerareal. Bygningene har en skala med størrelse som industribygg og fasadene lukker seg mot de offentlige rommene. Dette kan endres med nye bygg og ombygging av kjøpesentrene slik at disse i større grad vil henvende seg til byrommene.

Byggeområdene i Ålgård sentrum bør utvikles kompakt med Ålgård torg som origo, slik at bebyggelsen bidrar maksimalt til et levende sentrum og gode byrom. Spesielt området rundt torget og mellom Stasjonen og Magneten bør fortettes og aktiviseres, slik at man her opplever å være i en tettere bystruktur «midt i Ålgård». Det bør sikres visuell kontakt mellom de to kjøpesentrene. Sentrum kan for eksempel utvikles etter et «kjøttbeinprinsipp», som en streng

med et tyngdepunkt i hver ende. Strengens lengde bør være maksimum 250 – 300 meter. En tett og attraktiv gate plassert mellom to tyngdepunkter vil ha potensial for økt byliv og etablering av supplerende næring, handel og service, såfremt strekket ikke blir for langt. Enkelte funksjoner kan med fordel plasseres utenfor kjøpesentrene, i nærheten av inngangene, som for eksempel apotek, blomsterbutikk, bakeri, konditori m.m.

Parkområdene i Ålgård sentrum bør både lokaliseres langs Figgjoelva og ved torget. En park i tilknytning til torget kan fungere som en sentral, grønn lunge, og vil supplere torgflaten funksjonelt og estetisk. Figgjoelvas bredder sikres som allment tilgjengelig parkområde, med sammenhengende turveisystemer fra Edlandsvatnet i syd til Berlandshølen i nord. En park langs Figgjoelva kan bli et attraktivt, felles uteoppholdsareal og rekreasjonsområde for beboerne i sentrum.

Torget skal være det sentrale punktet i Ålgård sentrum, og det vil være både mulig og ønskelig å knytte torget sammen med turveissystemet langs Figgjoelva. Turveiene og gang- og sykkelveiene til de omkringliggende bolig- og naturområdene bør også knyttes direkte til Ålgård torg. En ny tverrforbindelse med gangbro øst-vest bør vurderes. Langs Figgjoelva fra Edlandsvatnet til Berlandshølen er det en høydeforskjell på ca. 13 m, og det vil være mulig å opparbeide universell utforming på store deler av strekningen.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Definerer tydelige områder for bebyggelse, torg og park. Videre skapes en bystruktur med en menneskelig skala, gode rom og forbindelseslinjer.

#### Alternativ 0

Opprettholder dagens situasjon med udefinert sentrum, manglende bystruktur rundt kjøpesentrene, mangel på gode byrom og grøntarealer.

#### Konklusjon

Planforslaget gir den ønskede utviklingen mot et funksjonelt sentrum i Ålgård.

### **1.6.8 Torget –størrelse og form.**

*«Tenker vi oss byen som et organisk vesen, var torget – eller rettere sagt torgene – byens hjerte. Pulserende og livgivende og forbundet med årer ut og inn av byen ... det var gjennom torgene at mat og nødvendige varer fra byens oppland ble fordelt ut i resten av bykroppen.»*  
Oslo byarkiv, 2005

Torget er en sentral plass i de fleste byer. Tradisjonelt var torget en markeds plass der bønder og fiskere fra området solgte produktene sine. Torget lå sentralt plassert og/eller i forbindelse med hovedinnsfartsveien. Det var omgitt av serveringssteder og gjestgiverier der bøndene kunne ta inn og få stallplass. Større byer hadde gjerne et torg i hver bydel, og differensiering med egne torg for salg av spesielle produkter (høytorg, hestetorg, slaktertorg, fisketorg, blomstertorg, loppemarkeder osv.). Torgene fungerte også som arena for ulike arrangementer gjennom året og som møteplass for byens befolkning, både til hverdags og ved høytids- og festdager. På 1800-tallet ble torghandelen i mange byer delvis flyttet innendørs i torghaller eller basarer.

I Norge har tradisjonell torghandel med kjøtt og fisk nesten opphørt, det er stort sett blomster som fremdeles selges på torgene. I dag foregår detaljhandelen i hovedsak i kjedeforretninger eller kjøpesentre. Torgene har endret karakter, og har i større grad funksjon som sosiale samlingssteder. Noe tradisjonell torghandel er i ferd med å vende tilbake gjennom arrangementer, som for eksempel Bondens marked (lokal mat).

Gjennom sentrumsutvikling ønsker Gjesdal kommune å demme opp for betydelig handelslekkasje nordover, blant annet til Sandnes og Stavanger. Fylkesdelplanen for langsiktig arealbruk på Nord-Jæren legger føringer for en mer konsentrert stedsutvikling, blant annet ved å stimulere til bygging av sentrumsnære boligområder.

Arkitektkonkurransen i 2007 ga innspill til hvordan torget i Ålgård bør utformes og utvikling av lokomotivstallen og omkringliggende bebyggelse og gatestruktur, inkludert den gamle stasjonsbygningen og kirkene på andre siden av Ole Nielsens vei. Tilknytningen til Figgjoelva var også et viktig punkt. Flyttingen av idrettsbanen gir grunnlag for bearbeidelse av planene for torget og Ålgård sentrum.

#### Plassering

Gjesdal kommune har vedtatt at området mellom kirken/stasjonsbygningen, Figgjoelva og kjøpesentrene Stasjonen og Magnetten skal etableres som Ålgårds fremtidige sentrum. Et torg skal være byens sentrale plass og det naturlige stedet å møtes. Torget bør plasseres på et lett tilgjengelig sted midt i sentrum. Kollektivholdeplassen må være på eller i umiddelbar tilknytning til torget. I Ålgård ligger den gamle jernbanestasjonen vis-à-vis torget. Bussholdeplassen «Stasjonen» ligger ved stasjonsbygningen.

Stasjonen er en del av Amfi-kjeden og det største kjøpesenteret i Ålgård. Stasjonen har butikkareal ca. 13.500 m<sup>2</sup>, og inneholder blant annet post, bank, apotek og vinmonopol. Stasjonen har i dag 17 butikker, mens det etter utbygging økes til 25 butikker. Etter utbyggingen vil Stasjonen få ny inngang mot syd og lokomotivstallen. Det bygges også leiligheter over senteret. På Magnetten er det ca. 19 butikker og butikkareal ca. 7.500 m<sup>2</sup>.

De historiske bygningene i Ålgård sentrum ligger nær Stasjonen. Stasjonsbygningen og Ålgård kirke ligger rett vest for Ole Nielsens vei/Figgjoveien, og lokomotivstallen ligger rett syd for senteret. Lokomotivstallen har kulturhistorisk verdi. Bygningen kan få ny bruk og bli et samlingspunkt som gir identitet til det nye torget og referanser til historien (Ålgårdbanen).

Ved en eventuell gjenåpning av Ålgårdbanen bør endestasjonen legges så nær som mulig Ålgård torg, men det kan bli komplisert å føre jernbanetraséen helt inn til torget. En aktuell plassering vil være ved Berlandshølen/Litlehølen, rett nord for Stasjonen.

Den nye kirken i Ålgård er under bygging ved siden av stasjonsbygningen, øst for Ole Nielsens vei/Figgjoveien.

Nærheten til det største kjøpesenteret Stasjonen, kollektivholdeplassen, den nye kirken og det historiske bygningsmiljøet, tilsier at området ved lokomotivstallen er et meget aktuelt sted for plassering av et nytt torg. Plasseringen syd for Stasjonen henvender seg også i retning Magnetten. Området er sydvestvendt med gode solforhold, spesielt på ettermiddagen. Torget

bør ha enkel tilgang til Figgjoelva i øst, helst også visuell kontakt. Figgjoelva er Ålgårds historiske livsnerve og et viktig område for rekreasjon og aktiviteter. Boligområdene øst for Figgjoelva må ha god tilgang til torget, ikke minst for gående og syklende.

### Størrelse og form

I gjeldende reguleringsplan er størrelsen på torget vist med 5 dekar og har en trekantform. I vinnerforslaget fra konkurransen i 2007 hadde selve torgflaten en trekantform på ca. 4 dekar. Under følger en tabell med størrelse og areal på et utvalg av torg og byplasser i Norge. Eksemplene er både fra sentrum av større byer, bydeler og mindre byer og tettsteder. Det minste torget er kun 0,4 dekar (Slemmestad torg i Røyken). Det største er 11 dekar (Olaf Ryes plass i Oslo). Gjennomsnittsstørrelsen på torgene i tabellen er 4,5 dekar. Medianen er 3,2 dekar.

TORG	MÅL	AREAL
Olaf Ryes plass, Oslo	ca. 100x110m	11 daa
Youngstorget, Oslo	ca. 90x90m	8,1 daa
Torget i Drammen	ca. 60x120m	7,2 daa
Stortorvet i Oslo	ca. 80x40m	3,2 daa
Torget i Tønsberg	ca. 70x45m	3,2 daa
Torget i Asker	Trekantform	2,5 daa
Straume i Fjell (konkurranse Festplass)	ca. 50x50m	2,5 daa
Rjukan torg	ca. 50x50m	2,5 daa
Slemmestad torg, Røyken	ca. 14x27m	0,4 daa

Sammenligningen med andre torgstørrelser kan tyde på at ca. 3-4 dekar kan være en aktuell størrelse på Ålgård torg.

Et torg kan naturlig nok ha mange former, for eksempel rektangulær, kvadratisk, rund, trekantet osv. Det er vanskelig å si at én form på et torg generelt er den foretrukne. Eksemplene over har imidlertid stort sett rektangulær form, noen er helt kvadratiske. Hvis man ønsker en maksimalt samlende form med et tydelig senterpunkt, er en kvadratisk eller sirkulær form det optimale. Andre former vil ha andre fordeler; en rektangulær form kan for eksempel være enklere å dele inn i soner for ulike funksjoner, og en trekantet form vil ofte gi et mer dynamisk inntrykk. Oppfattelsen av torgrommet er helt avhengig av høyder og utforming av omkringliggende bebyggelse og gater. Utforming av veggene i rommet vil være av stor betydning for plassens funksjonelle og arkitektoniske kvalitet, og første etasje bør ha god etasjehøyde og utadrettede funksjoner. Overgangssonene bygg-plass er spesielt viktige.

Torget kan deles opp i ulike soner ved hjelp av blant annet trær og annen vegetasjon. Enkelte torg har et stort, sentralt plassert tre. Brukerne samles rundt «tuntreet». Et eksempel på dette er platanreet på Gråbrødretorv i København. Torgene i tabellen over viser et spekter av vegetasjonsbruk, fra harde torgflater omkranset av trekker (Youngstorget i Oslo), til mer grønn og parkmessig opparbeidelse (Olaf Ryes plass i Oslo). De fleste eksemplene har en stor andel harde flater som muliggjør fleksibel bruk, men også et betydelig innslag av trær og annen beplantning, først og fremst i kantsonene.

Et torg skal brukes hver dag hele året, både til hverdag og fest, og sommer som vinter. På varme sommerdager er det deilig å sitte ute. Sydvestvendte fasader med ettermiddags- og kveldssol er attraktive for uteservering. Om vinteren passerer man raskt over plassen, kanskje stopper man for å handle blomster eller tar en kaffe i kaffebaren på hjørnet. Det store juletreet lyser opp i desembermåned. Bruk som byens festplass og til større arrangementer, krever en viss størrelse og fleksibilitet på torget. Hele kommunens befolkning samles på 17.-maiplassen. Andre viktige temaer ved utforming av torg er tilrettelegging for ulike aktiviteter, materialbruk, behandling og bruk av vann, belysning, universell utforming og drift og vedlikehold.

Ålgård torg skal være det naturlige stedet for store arrangementer. Hverdagsbruk tilsier mindre og mer skjermede oppholdssoner.

Planforslaget (alternativ 1): Todeling grønn/hard del reduserer størrelsen til hverdagsbruk, muliggjør samtidig større arrangementer, bevisst og rik bruk av vegetasjon, vann på torget, lokomotivstallen som «sentrum i sentrum» og treffpunkt, overdekkede soner, høye 1. etasjer.

0-alternativet: I gjeldende reguleringsplan er størrelsen på torget vist med 5 dekar og har en trekantform.

#### Konklusjon

Planforslaget gir et mindre, mer definert torg som er plassert i et grøntdrag og forbundet til Figgjoelva.

### **1.6.9 Kollektivbetjening – sentrum som kollektivknutepunkt.**

I forslag til planprogram sies det at den nye delen av Ole Nielsens vei er planlagt og opparbeidet som kollektivknutepunkt. Dagens buss mellom Nord-Jæren og Solås/Fiskebekk går i dag via både det gamle sentrum og planområdet. Planlagte fremtidige kollektivlinjer (fra kart datert 13.02.2013) til Ålgård vest og Ålgård nord ser ut til å stoppe utenfor planområdet, og det nevnes i planprogrammet at disse linjene ikke uten videre vil få samme gode tilknytning til sentrum og dagens kollektivknutepunkt.

To faktorer er avgjørende for et velfungerende og attraktivt kollektivtilbud internt i Ålgård og mellom Ålgård og Sandnes/Stavanger:

Én er at de nye busslinjene føres som en effektiv pendel gjennom Ålgård, via både gammelt og nytt sentrum. Bussene bør ikke regulere i noen av disse punktene, og rutetabellene må samkjøres slik at det gis reelle og effektive overganger uten vesentlig ventetid. Dette gir den beste kollektivtilgjengeligheten fra store deler av Ålgård til sentrum, og det gir god kobling mellom de nye kollektivrutene og busstilbudet mellom Ålgård og Stavanger/Sandnes.

Den andre faktoren er at kollektivholdeplassene i både nytt og gammelt sentrum integreres som sentrale og viktige deler av sentrum. I det nye sentrum innebærer dette at bussholdeplassen legges helt inntil det nye torget, og gjerne utformes som en del av torget. Bussene bør stoppe i selve gaten. Kryssing av gaten må gjøres så effektiv og trygg som mulig, for eksempel med bredt (20 meter) opphøyd gangfelt, gjerne med avvikende beleg. Vi antar at det ikke er så store trafikkmengder i snittet at det er behov for lyskryss. Det bør sikres at



reisende kan vente på bussen i ly av været. Enten ved at den gamle jernbanestasjonen utvikles som venterom, eller at det etableres et høystandard venteromstilbud som del av det nye torget.

Dersom toget reetableres og føres helt til Ålgård, kan Berlandshølen rett nord for sentrum være et naturlig endepunkt for banen. Dersom dette reduserer den totale reisetiden med kollektivtransport mellom Ålgård og de områdene ålgårdingene pendler til, kan det øke kollektivtrafikkens konkurransekraft sammenlignet med bilens!

### Konklusjon

Planforslaget etablerer sentrum som kollektivknutepunkt og plasserer bussholdeplass på torget. I dag er det ikke sikret at nye kollektivlinjer stopper innenfor planområdet. Det etableres et nett av gang- og sykkelveier og turveier, og sykkelparkering.

### **1.6.10 Parkeringsbehov i sentrum.**

Parkeringsbehovet defineres av hvor mye som bygges i det nye sentrum (antall kvadratmeter nybygg), hvilke typer aktiviteter som etableres (boliger, kontorarbeidsplasser, handel, skole, annet) og transportmiddelfordelingen (bilandel) på reiser til og fra sentrum. Bilandelen avhenger igjen av hvor attraktivt det er å reise med kollektivtrafikk, å sykle og gå til og fra sentrum, samt hvor attraktivt det er å kjøre bil. Det siste påvirkes blant annet av parkeringstilgangen, både hvor lett det er å parkere og hva det koster. Det er dermed vanskelig å gi klare svar på hva som er parkeringsbehovet.

Det er dessuten forskjell på parkeringsetterspørselen, gitt et visst parkeringstilbud, og hva som er det reelle parkeringsbehovet. Det siste kan defineres som den mengde parkering som er nødvendig for å dekke etterspørselen fra dem som har behov for å dra til Ålgård sentrum, og som ikke kan løse transportbehovet på annen måte enn ved å kjøre bil.

Dersom kommunen har som målsetting å redusere biltrafikken knyttet til reiser til og fra sentrum, samt bilhold og bilbruk for de som bor i sentrum, bør antall parkeringsplasser holdes på et minimum. De offentlig tilgjengelige parkeringsplassene bør avgiftsbelegges. I forkant av dette må kollektivtilbudet styrkes vesentlig (kvartersruter og mindre enn 500 meter gangavstand til og fra holdeplass i begge ender kan defineres som et brukbart kollektivtilbud).

Dersom kommunen prioriterer god tilgang med bil høyere, må det dimensjoneres for et høyere antall parkeringsplasser.

Underdimensjonering av parkeringskapasitet kan dermed bidra til å redusere bilbruken, men det kan også bidra til at det parkeres i områder hvor dette ikke er ønskelig og hvor det ikke er tilrettelagt for parkering, og til at Ålgård sentrum oppleves mindre tilgjengelig og attraktivt. Overdimensjonering av parkeringskapasitet kan bidra til at bilen brukes på reiser hvor det ikke er behov for det.

Det bør også legges inn krav om sykkelparkering av høy kvalitet, både i boliger, kontorbygg og i tilknytning til handel og service. Noen av disse plassene bør være overdekket, og de må være sikre. Sykkelparkering i tilknytning til kollektivknutepunktet er spesielt viktig. Det kan

gi bedre kollektivtilgjengelighet fra Ålgård til Stavanger og Sandnes, og dermed bidra til å øke kollektivandelene på arbeidsreiser.

På oppdrag fra Trondheim kommune satte Transportøkonomisk institutt (TØI) opp en oversikt over parkeringsnormer for boliger, kontor, handel og service, samt sykkelparkering, for de største byene i Norge (Hanssen og Christiansen, 2013). Dette kan gi en pekepinn på hvilke parkeringskrav som bør legges inn i områderegeringen. Det kan argumenteres for at parkeringsnormene for Ålgård sentrum kan settes omtrent som normene for «sentrumsnært» i byene beskrevet i tabellene (utenom Oslo).

Tabell 4. Parkeringskrav bolig (Hanssen og Christiansen, 2013).

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
		Boenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA	Per boenhet	100 m <sup>2</sup> BRA	Boligkompleks etter antall rom 1, 2, 3, 4 >	Boenhet
Sentrum	Min	-		1	0,25, 0,5, 0,7, 0,9	½
	Maks	-		1,2		
	Frikjøp		0,9			1
Sentrumsnært	Min	0,5	2 <sup>1</sup>	1,2	0,4,0,8,1,1,1,2	1
	Maks	-	2	1,6		1 <sup>2</sup>
Ytre områder	Min	1,2	2	1,4	0,4,0,8,1,1,1,2	2 <sup>3</sup>
	Maks	-	2	-		2

Tabell 6. Parkeringskrav kontor (Hanssen og Christiansen, 2013).

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
		100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>
Sentrum	Min	-	-	-	-	-
	Maks	0,25	-	0,2 <sup>4</sup>	0,16	1
	Frikjøp		0,9			
Sentrumsnært	Min	-	-	-	0,2	-
	Maks	0,5	1,2	0,4	0,7	1
Ytre områder	Min	1	1	0,5	0,7	-
	Maks	2	-	1,5	1,8	1

Tabell 10. Parkeringskrav forretning/handel (Hanssen og Christiansen, 2013).

Sone	Norm	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
		100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>
Sentrum	Min	-	0,9	-	-	
	Maks	1	0,9	0	0,2	1
Sentrumsnært	Min				0,9	

<sup>1</sup> For boliger med felles parkering er kravet 1 bolig og 0,2 for gjester. Maks 1,2.

<sup>2</sup> Gjesteparkering ¼ bil per bruksenhet

<sup>3</sup> Eller 1,5 biler på felles parkeringsplass. 0,25 biler per bruksenhet.

<sup>4</sup> 0,2 inntil 4000 m<sup>2</sup>, 0,1 for intervallet opp til 20.000 m<sup>2</sup> og 0 plasser utover dette

	Maks	1,25	1,2	1	1,5	5
Ytre områder	Min	1,5	1	1,0	1,3	3
	Maks	4	-	1,5	3,5	5

Tabell 12. Parkeringskrav for sykkel i sentrum (Hanssen og Christiansen, 2013).

	Bolig	Kontor (100 m <sup>2</sup> )	Forretning (100 m <sup>2</sup> )
Trondheim	Min. 2 per boenhet eller 70 m <sup>2</sup>	Min 2	Min 2.
Stavanger	Min. 3 med individuell parkering. Min 2 med felles parkering.	Min 3	Min 3
Bergen	Min. 3 per 100 m <sup>2</sup>	Min 1	Min 0,9
Oslo	Min 1, 1,3, 1,6 eller 2,5 avhengig om bolig har 1, 2, 3 eller 4 rom	Min 0,7	Min 0,6
Kristiansand	Min 1 pr. bruksenhet.	Min 1	Min 1

For å oppnå høy arealutnyttelse og stor grad av attraktivitet i planområdet, bør overflateparkering unngås. Dette gjelder særlig større parkeringsplasser. Et mindre antall gateparkeringsplasser kan integreres. Disse bør i tilfelle avgiftsbelegges og være korttidsparkering, slik at man unngår at det beslaglegges til heldagsparkering f.eks. for ansatte i bedrifter i området. Dette betyr at så godt som all parkering bør legges i parkeringkjellere under de nye utbyggingsområdene. Alternativt kan man bygge parkeringshus. Ulempen med parkeringshus er at det fortrenger andre bygg med mer liv og aktiviteter. Dersom man vurderer innfartsparkering (pendlerparkering) bør denne etableres utenfor sentrum. Et aktuelt sted kan være i forbindelse med mulig fremtidig jernbanestasjon rett nord for sentrum.

#### Planforslaget (alternativ 1):

Nærings- og boligparkering vil være omtrent som følger:

Plasser under terreng: 550 stk.

Plasser på terreng: 200 stk.

Plasser i parkeringsanlegg: 1400 stk.

Plasser for sykkelparkering: 2.000 stk.

#### Alternativ 0

Tilnærmet all parkering er på terreng – store tomme flater, og en lite bymessig situasjon.

#### Konklusjon

Planforslaget gir en ønsket utvikling mot et tett sentrum uten store parkeringsflater.

### **1.6.11 Parkering under bakkenivå.**

Det tas sikte på at planen skal økonomisere med sentrumsarealene. Store parkeringsarealer på bakkenivå er derfor ikke gunstig. Planen skal belyse kostnadene tilknyttet en mulig etablering

av parkeringsanlegg under nye bygg, samt avklare problemstillinger tilknyttet mulige tekniske problemer tilknyttet høyt og muligens varierende grunnvannsnivå i området.

Målet med reguleringsplanen for Ålgård bør være å legge til rette for utvikling av et flerfunksjonelt byområde. Sentrumsområdet skal endres «fra kjøpesenter til by». Det som i dag har karakter av å være et kjøpesenter med parkering, logistikk og transport som dominerende funksjoner i det offentlige rom, skal endres til en bystruktur med urbane kvaliteter. Det betyr at parkeringen må flyttes under bakkenivå eller alternativt til parkeringshus, og veier og parkeringsplasser skal bygges om til gater og nye byrom. Det bør tilrettelegges for nødvendig beboerparkering og korttidsparkering. Langtidsparkering begrenses. Korttidsparkeringene tiltenkes primært handlende og de som benytter øvrige servicefunksjoner. En eventuell pendlerparkering kan vurderes plassert nord for sentrum. Innholdsmessig kan Ålgård få mer sammensatte funksjoner, med boliger, privat og offentlig tjenesteyting, ny videregående skole, kontor og handel.

Hvis det viser seg økonomisk og teknisk forsvarlig, må det prioriteres å bygge parkeringskjellere under nye bygg. Store, sentralt plasserte parkeringshus bidrar ikke positivt til bylivet. Av erfaring vil en parkeringskjeller ha en kostnad på rundt kr. 10.000,- per m<sup>2</sup>. Hvis man regner 25 m<sup>2</sup> per parkeringsplass gir det en kostnad på ca. kr. 250.000,- per plass.

På Ruten i Sandnes vurderes bygging av et toetasjes, underjordisk parkeringsanlegg. Ruten har vanskelige grunnforhold. Kr. 300.000,- per plass har vært et kostnadsestimert. En rapport fra Multiconsult slår fast at det lar seg gjøre å bygge parkeringskjeller under Ruten, men det må trekkes inn spesialkompetanse. Olav Birkeland (H) er nestleder i utvalg for byutvikling i Sandnes, og uttaler følgende:

«Det å grave seg ned sju meter på Ruten er en utfordring. Men jeg ser det ikke som umulig. Jeg kjenner til at det er gjort en del undersøkelser av Multiconsult, og det er ingen skjær i sjøen så langt.» Tidligere parkeringssjef i Sandnes, Arnljot Bjelland, mener Sandnes forspilte en sjanse da de ikke bygget parkering under Øglændsparken ved Byhagen, og at det er realisme i planene om toetasjes parkeringskjeller under grunnvannsnivå på Ruten. I følge ham bør et underjordisk anlegg være lyst, høyt under taket og ha brede parkeringsplasser.

Det kan etableres en sentral, underjordisk sentrumsparkering under feltene F/K/T 1, F/K/T 2, Gatetun og Torg (pluss evt. Park 2 med Fortau). En slik sentrumsparkering får et areal på rundt 10 dekar. Det tilsvarer ca. 400 parkeringsplasser per etasje. En parkeringskjeller med to etasjer vil gi ca. 800 parkeringsplasser.

Under ÅBOAS og ved Jæder/Ådne Espeland AS kan det være mulighet for å etablere parkeringsanlegg på flere etasjer. Under boligkvartalene ved Figgjoelva kan det vurderes å heve nivået på parkeringskjelleren med inntil en halv etasje, det kan forenkle byggingen og redusere gravingen og kostnadene. En heving av nivået på parkeringskjellere får konsekvenser for utearealene til boligene og parkrommet over.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Parkering under bakkenivå gir mulighet for en tett bysituasjon må undersøke om det er teknisk og økonomisk forsvarlig. Bl.a. kan det være en mulighet å heve nivået på kjeller, terreng og bygninger.

### Alternativ 0

Fortsatt dagens situasjon med parkering på terreng som opptar store flater.

### Konklusjon

Parkering under bakkenivå er forutsetning for en tett bysituasjon. Under forutsetning av at det er teknisk og økonomisk forsvarlig, må det bygges parkering under nye bygg.

### **1.6.12 Stadion –ny kjøpesenterbebyggelse eller alternativ forretningsbebyggelse?**

Kontor- og forretningsbebyggelsen lokaliseres normalt i 1. og 2. etasje, ofte med boliger i etasjer over og parkeringskjeller under. Bør bebyggelsen organiseres som et ordinært kjøpesenter, eller kan den tenkes etablert som tradisjonelle forretninger med egne innganger på gatenivå – eventuelt andre løsninger?

Ålgård mangler gode byrom, gater og sammenhengende fotgjengerareal. Bygningene har stor skala med fasader som lukker seg mot de offentlige rommene. Nye strukturer og ny bebyggelse må planlegges for å aktivisere det offentlige rommet. Ålgård har allerede overdekkede handelsarealer inni kjøpesentrene. De nye offentlige uterommene bør være allment tilgjengelige hele døgnet. Kjøpesentrene kan åpne inngangspartiene mot torget og gatene, og legge funksjoner som gir liv til uterommene ved inngangene. Det bør etableres attraktive fotgjengerstrøk og trafikkløsninger der de myke trafikantene er prioritert.

To viktige premisser for sentrumsutvikling er korte gangavstander og strategisk plasserte målpunkter. Fotgjengerne er limet som binder sentrum sammen, og all ny planlegging i Ålgård må baseres på fotgjengeren. Det skal være lettvent og opplevelsesrikt å være fotgjenger. Ålgård kan utvikles til et kompakt sentrum med godt fungerende gater og plasser. Det kan for eksempel opprettes en ny bygate mellom Stasjonen og Magnetten. En slik gate kan gi mulighet for etablering av nye tilbud (forretninger og service) på gatenivå, samtidig som det sikres visuell forbindelse fra senter til senter. Eierne av kjøpesentrene er opptatt av visuell kontakt mellom sentrene.

Ålgård har allerede tilstrekkelig handelsareal sett i forhold til befolkningstettheten, det må andre funksjoner inn, jf. punkt 6. Offentlige funksjoner og arbeidsplasser bør i størst mulig grad konsentreres i sentrumskjernen.

Byutvikling er mer enn det kommunen arbeider med. Det må etableres et godt samarbeid mellom handelsstand, gårdeiere og kommunen. Hele Ålgård sentrum, uavhengig av om butikkene er plassert i Magnetten, Stasjonen, på torget eller i de nye gatene, kan lære av kjøpesentrene; ved å etablere gode samarbeidsrelasjoner, en felles profil, attraktiv plassering og utvalg av butikker, felles parkering og like åpningstider i hele sentrum. Målet må være at Ålgård sentrum skal bli bærekraftig både sosialt, økonomisk og miljømessig.

Asker sentrum ble nominert til Statens pris for attraktive tettsteder 2012. Juryens begrunnelse for nominasjonen av Asker er interessant med tanke på utvikling av Ålgård: «Asker, som ligger i Akershus kommune rett vest for Oslo, er et sted som demonstrerer hvordan en liten jernbaneby kan utvikles. De rent fysiske grepene som har vært gjort, er svært intelligente. Gjennom å lokalisere kjøpesenter, kulturhus og bibliotek i den andre enden av sentrum, blir

det liv i gatene mellom disse to tyngdepunktene. Asker har også utviklet boligprosjekter som øker tettheten, trivselen, og den bymessige karakteren ved stedet. Asker er et sted med sterke stedskvaliteter, og for andre steder av lignende størrelse er det pensum å dra på besøk. Samarbeidet mellom kommunen og det lokale næringslivet med felles ønske om vital sentrumskjerne, har vært en sterk og positiv drivkraft over flere tiår. Her er det mye å lære!» Det bør nevnes at også Asker sentrum sliter med å få tilstrekkelig liv på torget ved jernbanestasjonen, det har blant annet nylig vært gjennomført en arkitektkonkurranse om ny utforming og vitalisering av torget.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Planen aktiviserer de offentlige rommene ved å bygge ny forretningsbebyggelse, åpne kjøpesentrene mot gater og plasser, prioritere fotgjengere, lage et kompakt sentrum og legge offentlige funksjoner i sentrum.

#### Alternativ 0

Dagens situasjon med bilbaserte kjøpesentre.

#### Konklusjon

Planforslaget med vekt på en alternativ forretningsbebyggelse sikrer en utvikling mot et kompakt, fotgjengerbasert sentrum.

### **1.6.13 Nye boliger – lekeplasser i fellesarealer eller offentlige parkarealer?**

Det planlegges etablering av et større antall boliger i Ålgård sentrum, sannsynligvis flere hundre nye boenheter. Hvis vi går ut i fra at tallet er ca. 500 nye boenheter, tilsvarer det ca. 1.000 nye innbyggere i Ålgård sentrum. Blant disse vil det også være en del barn og ungdom. I tillegg til de nye beboerne, skal Ålgård sentrum være et knutepunkt og møtested for hele Ålgård og Gjesdal kommune. Det er kommunens felles møtested både til hverdag og fest. Gjesdal har sterk vekst i befolkningsgruppen barn og unge fra 6-15 år.

Det kreves mer enn bare boliger, forretnings- og kontorbygninger for at Ålgård skal bli en levende by, hvor folk vil bo og oppholde seg. En velfungerende sosial infrastruktur (skoler og barnehager osv.), trafikksikkerhet, universell utforming og gode idretts- og rekreasjonsmuligheter er avgjørende. Kultur- og idrettsaktiviteter forener folk på tvers av alder og sosiale grupper, og tilrettelegging for bevegelse og et aktivt liv må tas inn allerede i planleggingsfasen. Det bør utvikles steder for både organiserte og uorganiserte aktiviteter, sommer som vinter.

#### Planforslaget (alternativ 1)

I sentrum bør det etableres flere leke- og aktivitetsområder tilpasset ulike grupper. I tilknytning til Ålgård torg og mellom torget og Figgjoelva kan det etableres et leketilbud for de minste, som bør være under oppsikt. Ungdommene krever noe større frihet og arealer, og et tilbud kan opparbeides langs Figgjoelvas grøntdrag med ballbaner, skatepark osv. For eksempel kunne området syd for Magnetten (mot Figgjoelva) vært et aktuelt ungdomssted. Lekeplassene i sentrum bør i hovedsak være offentlig tilgjengelige, men det kan også være mindre lekeplasser i forbindelse med boligenes halvprivate arealer og enkelte takflater/utearealer på tak (f.eks. på Stasjonen og Magnetten).

### Alternativ 0

Det er ikke planlagt offentlige leke- og aktivitetsområder i friområdene, men reguleringsplan setter krav om lekeplasser – størrelse og nærhet.

### Konklusjon

Planforslaget legger opp til etablering av aktivitetsmuligheter for barn som aktiviserer fellesområder som parkdraget langs Figgjoelva og i den grønne tverraksen.

### **1.6.14 Hva blir konsekvensen av ny E39 utenom Ålgård?**

Dette spørsmålet kan neppe besvares på en god måte uten å gjøre en grundigere analyse. Det kan pekes på tre typer konsekvenser som man kan vurdere å utrede nærmere.

For det første kan man vurdere hvordan dette vil påvirke kundetilgangen og omsetningsvolumene for handelen i Ålgård. Det er imidlertid lite som kan gjøres for å påvirke dette, og dermed er det tvilsomt om en slik analyse vil være nyttig.

For det andre vil omleggingen sannsynligvis redusere trafikkbelastningen og de ulemper dette fører med seg i form av støy, forurensing, mv. Dette forbedrer mulighetene for å utvikle av attraktive boliger langs eksisterende E 39, blant annet de områdene nordøst for elven som inngår i planområdet.

For det tredje kan en eventuell reduksjon i reisetiden mellom Ålgård og Sandnes/ Stavanger øke Ålgårds attraktivitet som boligområde.

### Konklusjon

Det vil være nødvendig å gjøre en grundigere analyse.

### **1.6.15 Mulig turveiforbindelse mellom Elvebredden (Bruneset) og gangbrua ved Statoil**

Turveien bør, hvis mulig, forlenges langs elvebredden forbi Jæder/Ådne Espeland AS. Verneinteressene er betydelige på denne strekningen, og det kan ikke tillates ytterligere utfyllinger i elven. Hvis dagens næringsbygning bevares må turveien gå parallelt med bygningen, nær fasaden. Avstanden fra fasadelivet til vannkanten er 10-15 meter. Det kan vurderes å anlegge et kjørefelt på ca. 6 meter med et inntil 3 meters fortau mot elven. Dette må i så fall avklares med Ådne Espeland AS og tilpasses deres drift.

Et alternativ til et fortau kan være en tursti som bygges som en gangbrygge på søyler eller pæler på den aktuelle strekningen. Dette kan være en løsning som kan plasseres nærmere vannkanten, i større avstand fra Ådne Espeland AS, og i mindre grad påvirke verneinteressene enn ytterligere utfyllinger.

I brev til Gjesdal kommune datert 25.4.2013 opplyser Ådne Espeland AS at de allerede i første halvår 2014 skal flytte virksomheten fra Skokk til Skurve. De har vurdert utleie til annen industri, men dette synes lite aktuelt. De ønsker derfor å få eiendommen omregulert fra

industri til boligformål, og anmoder kommunen om å ta hensyn til dette. De påpeker at dette vil bli et sentrumsnært boligområde. Ved en eventuell omregulering og bygging av boliger vil turveien langs elven kunne etableres samtidig med ny boligbebyggelse. Eiendommen ligger sydvestvendt ved Figgjoelva, og vil kunne bli «Ålgårds solside» med god tilgang til elven. En ny gangbro ville gitt direkte tilknytning til sentrumskjernen.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Planforslaget viser turvei langs ny boligbebyggelse på Jæder/Ådne Espeland AS. Ny gangbro knytter området til sentrum.

#### Alternativ 0

Arealene langs Figgjoelva er ikke foreslått opparbeidet.

#### Konklusjon

Planforslaget viser turveiforbindelse mellom Elvebredden og gangbru ved Statoil. Utforming må ta hensyn til verneinteresser (evt. på pæler).

### **1.6.16 Tiltak for gående og syklende.**

Ålgård sentrum er i dag dominert av veier, asfalterte flater og innadvendte kjøpesentre. Som fotgjenger føler man seg ikke spesielt verdsatt. Det gjelder å krysse området forteste mulig for å komme frem til målet. Det er et klart behov for nye tiltak både for gående og syklende.

Brede fortau inviterer oss til å spasere. Et sammenhengende gate- og fortausnett er et av de viktigste virkemidlene vi kan bruke for å tilrettelegge for gående og få liv inn i byen. Levende gater er en forutsetning for levende byer, og fortauene danner basis og scene for bykulturen. Brede fortau med universell utforming vil øke trafikksikkerheten og gi plass til gangtrafikk, utekafeer, grønnsakhandel, gatetrær og snølagring. Gode oppholdsmuligheter sikres ved komfortable benker på solrike steder. Gateparkering gir økt omsetning for handelsstanden, sosial kontroll og liv i gaterommet. Plass til varelevering må innpasses.

Generelt må det sikres gode tur-, gang- og sykkelveier fra Ålgård sentrum til omkringliggende boligområder og naturområder, både i retning nord-syd og øst-vest på tvers av Figgjoelva.

Sandnes kommune ønsker å legge forholdene til rette for syklistene. Følgende tiltak foreslås:

- Planlegging og bygging av et hovednett av sykkelstier
- Utforming av sykkelkart for Sandnes og omegn
- Kampanjer for utvidet bruk av sykkel
- Gratis bysykkelsystem
- Grønne sykkelruter
- 10 timer sykkelopplæring for alle 5. klasse-elevene i Sandnes
- Utbygging av sykkelparkeringshus

Som nabokommune til Sandnes og med Figgjo som en del av tettstedet kan Gjesdal kommune vurdere om tiltak fra nabokommunen kan videreføres og videreutvikles også i Ålgård.



Se for øvrig punkt 12.

#### Planforslaget (alternativ 1)

Planforslaget viser et sammenhengende gate- og fortausnett som tilrettelegger for gående, og en levende by med bl.a. gangtrafikk, utekafeer, grønnsakhandel, gatetrær og snølagring. Generelt må det sikres gode tur-, gang- og sykkelveier til omkringliggende boligområder og naturområder.

#### Alternativ 0

Planområdet er basert på bilbruk, og er i liten grad tilrettelagt for gående og syklende.

#### Konklusjon

Planforslaget legger til rette for en utvikling mot et sentrum hvor gående og syklende er prioritert.

### **1.6.17 Hvordan kan områdeplanen skape et levende sentrum og et godt sted å være?**

- Torget, park- og aktivitetsarealene og elva blir viktige områder i sentrum. Hvordan kan disse utvikles slik at de blir attraktive for alle deler av befolkningen?
- I kulturminneplanen er flere viktige kulturminner i planområdet kartlagt, og noen av disse, stasjonsbygningen og lokomotivstallen, er også regulert til område for bevaring. Hvordan kan kulturminnene brukes som positive og identitetsskapende ressurser i utviklingen av sentrum?
- God design, kunst og kulturelle uttrykk bidrar til positive opplevelser og har en naturlig plass i et levende sentrum. Hvordan kan design og kunst bidra til funksjonelle og inspirerende uterom for alle?

#### Torg, park og aktivitetsarealer

Ålgård kan utvikles til en bærekraftig og attraktiv by. En forutsetning er tilstrekkelig tetthet for kommersiell drift og et levende sentrum. Det må utvikles et godt kollektivtilbud til Sandnes og Stavanger. I dag legger folk vekt på andre ting enn bare arbeid når de skal kjøpe bolig, og de kvalitative sidene ved byutviklingen får økt betydning. Ålgård må bli et bærekraftig samfunn der både de sosiale, miljømessige og økonomiske aspektene vektlegges.

En god bydel er en blandet bydel! En god by skal inneholde mennesker fra ulike sosiale og økonomiske grupper, yrker, livssituasjoner og kulturer. Det er ikke tilstrekkelig at folk bor ved siden av hverandre, barrierene mellom dem må brytes ned. Det gjør de offentlige rommene, inkludert gatene og fortauene, til byens viktigste kvalitet. Her møtes alle innbyggerne, og det offentlige rommet blir derfor en sentral arena for demokratiet. Ålgårds innbyggere skal føle seg velkomne i åpne, attraktive og inkluderende byrom, med både ungdom, enslige, barnefamilier, pensjonister og ulike minoriteter. Sentralt plasserte skoler, service- og kulturbygg utgjør en viktig sosial infrastruktur som vil forsterke sentrum. Sammen skal de offentlige-, halvoffentlige- og private rommene utgjøre en funksjonell enhet.

Ålgård bør få en blandet regulering med bolig, forretning, kontor, bevertning, offentlige funksjoner og kultur. Funksjonsblanding og nærhet til et variert tilbud gir mange mennesker med ulike gjøremål i gatene, noe som er et av de viktigste kjennetegnene for en sunn

urbanitet. Tetthet, trygghet, tilgjengelighet og korte avstander får folk til å ta i bruk alternative transportmidler, og skaper gater og bymiljø dominert av mennesker fremfor biler. Det skal tilrettelegges både for både gående, syklende, privatbiler og varelevering, for at gatene skal brukes 24 timer i døgnet. Bygningenes førsteetasje er spesielt viktig og må være aktiv og utadrettet med et tilstrekkelig antall og riktig plasserte innganger. Det er ikke uvesentlig hva som befinner seg innenfor dørene - den riktige miksen må avstemmes. Vertikal inndeling og bevisst arbeid med overgangssonene mellom ute og inne, oppfordrer folk til å stoppe opp og benytte seg av tilbudene. Folk trekker folk. Restaurant- og bevertningsvirksomhet kan stimuleres ved at den også benyttes som kantine for annen næring.

### Kulturminner

Bygge- og eiendomsbransjen ser ofte på kulturminner som en hindring for effektiv utbygging, i stedet for å se potensialet i eksisterende kultur- og bygningsmiljø. Bestående bygningsmasse utgjør ca. 40 prosent av Norges realformue. Bygd miljø utgjør ca. 70 %. Hvordan vi forvalter denne ressursen, er av stor betydning for miljøbelastningen vi produserer. Aktiv bruk av kulturminner og kulturmiljøer medvirker til bærekraftig ressursøkonomi, blant annet ved at gjenbruk gir redusert ressursforbruk og mindre forurensing.

I Ålgård er det flere bygninger og bygningsmiljøer med verneverdi. Viktige eksempler er lokomotivstallen, kirken, stasjonsbygningen, «Udlauset», DFUs kraftstasjon, Veveriet og Storhuset. Kjerneområdet til fabrikkens bør bevares som bygningsmiljø. Veveriet kan for eksempel benyttes til inkubatorvirksomhet, veverimuseum eller kontorer. Nyetablerte bedrifter kan leie rimelige lokaler, få tilgang til nødvendig utstyr og bli del av et aktivt og inspirerende miljø. Veveriet og DFU la en gang grunnlaget for hele lokalsamfunnet, og vil danne en perfekt ramme rundt ny virksomhet. DFUs kraftstasjon kan bli en spennende kafé eller bar. Kirken må få ny bruk når kirke nummer to skal bygges rett ved siden av. Kirkerommet kan være et spennende konsertlokale, og bli Ålgårds «kulturkirke» à la Kulturkirken Jakob i Oslo. Kulturkirken Jakob er foreløpig den eneste rene kulturkirken i Norge. Ålgård kulturkirke kan bli nummer to i Norge og den første i Rogaland. Kulturkirken kan brukes til teaterforestillinger, kunstutstillinger, konserter og spesielle arrangementer.

### Design, kunst og kulturelle uttrykk

Kunstprosjekter i offentlige uterom er uttrykk for en demokratisk tanke som hevder alles rett til å oppleve kunst. I de senere år har kunst i det offentlige rom fått en sentral rolle i stedsutviklende tiltak landet rundt. Kunstprosjektene har i økende grad fått funksjon som møteplasser, møteplasser som på nye måter involverer og engasjerer flere publikumsgrupper. Videre har kunst i offentlige uterom en viktig rolle i å føre an en diskusjon om hva kunsten gjør i møtet mellom natur, sted, mennesker og samfunn. Gode kunstprosjekter aktiverer uterommet og skaper identitet i nærmiljøet, samtidig som de undersøker forholdet mellom estetikk, etikk og kontekst. De kan inneha forskjønnende elementer som f. eks belysningskonsepter som skaper trygghet og trivsel, eller de kan inneha en mer konkret funksjonell rolle som aktiviserer, gir leke/sittemuligheter eller formidler informasjon. Ålgård skal inneholde byrom der overraskende attraksjoner som kunstinntallasjoner, lekefasiliteter og inspirerende møteplasser vil trekke brukergrupper i alle aldre og gi menneskene varierte opplevelser. For å lykkes med dette er det viktig at det utarbeides en helhetlig plan for den kunstneriske utsmykningen i sentrum.

### Konklusjon

Planforslaget bruker torg, park og aktivitetsarealer for å skape et godt sentrum. Samtidig tas det vare på kulturminner som er en ressurs for miljøet, og det etableres kunstprosjekter i det offentlige rom.

#### **1.6.18 De offentlige områdene ved Ålgård bo- og avlastningssenter (ÅBOAS).**

Gjesdal kommune eier et område på ca. 15 dekar ved ÅBOAS. Det vil si arealet mellom Ole Nielsens vei, Turnbakken og Kyrkjevegen. Det skal legges til rette for offentlige bygninger i området. Dagens omsorgsboliger på ÅBOAS er delt inn i bofellesskap for personer med demens og omsorgsboliger for funksjonshemmede. Nye sykehjem og eldreboliger i Gjesdal bør plasseres i Ålgård sentrum.

De eldre vil ikke lenger stues bort i byenes utkanter. De vil bo der det skjer, få impulser, være aktive, ha et sosialt liv, mestre dagliglivet og bo lengst mulig i egen bolig. Eldrekollektiv vil bli en mer aktuell boform i fremtiden. Forskere ser for seg eldrekollektiv som en av løsningene på den store gruppen av eldre som om kort tid vil sette et kraftig press på eldreomsorgen. Det kan også legges opp til andre boformer, som generasjonsboliger, «forsøksboliger» innen energibruk eller «prøveboliger», hvor nye innbyggere eller folk i nye livsfaser kan prøvebo en periode. Sentralt plasserte eldreboliger og skoler vil gi bedre kontakt mellom generasjonene.

I Gjesdal har det vært diskusjon om bygging av nytt rådhus. Det hevdes at Storhuset er for gammelt og virksomheten for spredt på mange adresser. Rådhuset bør samles på ett sted i sentrum. Ved eventuell bygging av nytt rådhus er det viktig at det blir plassert i Ålgård sentrum, ved torget og kollektivknutepunktet. ÅBOAS kan være ett mulig tomtevalg, et annet og bedre vil være andre siden av Ole Nielsens vei, nord, øst eller syd for torget.

### Konklusjon

Planforslaget legger til rette for en utbygging av eldreboliger i tilknytning til ÅBOAS, dette er i tråd med eldres ønske om å bo sentralt.

#### **1.6.19 Støyforhold.**

Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442 skal legges til grunn ved behandling av planer etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene definerer støysoner som et verktøy for å vurdere nivået, og grenseverdiene er satt for utendørs støynivå, målt 4 meter over bakken.

- Rød sone (områder med over 65  $L_{den}$ ) angir områder som ikke er egnet for støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- Gul sone (områder med  $L_{den}$  mellom 55 og 65) er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.
- Hvit sone (områder under  $L_{den}$  55) er øvrige områder, hvor det normalt ikke kreves særlige tiltak.

( $L_{den}$  er ekvivalent over 24 timer)

Både ved etablering av ny støyende virksomhet og ved bygging til støyfølsomt bruksformål i gul eller rød sone kan det være vanskelig å tilfredsstillere støygrensene som følger av denne retningslinjen uten spesielle avbøtende tiltak. Kommunen bør se til at tiltakshaver vurderer mulighetene for følgende typer av tiltak:

- Tiltak som reduserer støy ved kilden
- Skjerming nær kilden
- Skjerming nær mottaker
- Plassering og utforming av bygningsmassen
- Tiltak på bygning

Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulige, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken. Tiltak som reduserer støy ved eller nær kilden bør gis høy prioritet, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes der andre muligheter ikke foreligger.

Alle nye reguleringsplaner bør vise støysonekart. Dersom det er fastsatt hensynssoner i kommuneplanen, skal disse legges til grunn for utarbeiding av reguleringsplan. Så tidlig som mulig i planprosessen må tilgjengelige støyutredninger/beregninger kartlegges, evt. skal det foretas en støyfaglig utredning. Dersom tiltakshaver gjennom en støyfaglig utredning har dokumentert at kostnadene ved støyisolering eller andre avbøtende tiltak er uforholdsmessig høye, kan de anbefalte støygrensene fravikes.

Gul sone er en vurderingssone hvor kommunene bør vise varsomhet med å tillate etablering av nye boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Ved bygging i gul sone: støyfaglig utredning og stille side. Rød sone angir et område som på grunn av det høye støynivået er lite egnet til støyfølsomme bruksformål. I rød sone bør kommunen derfor ikke tillate etablering av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Kommunen bør også være varsom med å tillate annen ny bebyggelse eller arealbruk med støyfølsomt bruksformål.

I sentrumsområder og ved kollektivknutepunkter kan det tillates avvik fra anbefalingene, siden det her kan være aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Forutsatt at kommunen har angitt grensene for slike områder i kommuneplanens arealdel, kan det vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. I slike avviksområder bør kommunen minimum stille konkrete krav til ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Kravene bør nedfelles i planbestemmelsene slik at de blir juridisk bindende.

Eksempler på krav:

- Alle boenheter innenfor avvikssonen skal være gjennomgående og ha en stille side.
- Minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruksformål i hver boenhet skal ha vindu mot stille side. Herunder skal minimum 1 soverom ligge mot stille side.
- Støykrav for uteoppholdsarealer skal være tilfredsstillende.
- Alle boenheter hvor ett eller flere rom til støyfølsom bruksformål kun har vinduer mot støyutsatt side må ha balansert mekanisk ventilasjon.

- Vinduer i soverom på støyutsatt side og som samtidig er soleksponert, bør ha utvendig solavskjerming. Behov for kjøling må også vurderes.

Grunnskoler og barnehager bør ikke etableres i rød støysone, heller ikke i avviksområder. For andre typer skoler og helseinstitusjoner kan bygging i rød sone i avviksområder aksepteres, forutsatt at bygget har en stille side, og at pasientrom/undervisningsrom ikke vender mot støysiden.

## PLANFORSLAGET

### Metode for analyse

Med utgangspunkt i støyvarselskart fra States vegvesen, kunnskap om omlegging av E 39 og foreløpig situasjonskart for området, ble det gjort en kvalitativ analyse av fremtidig trafikk- og støybelastning i framtidig situasjon. Videre ble det gjort sammenlignende kartanalyser for å avklare hvilke bygninger og områder som vil være utsatt for støy i framtidig situasjon. Vi tok utgangspunkt i støyvarselkart utarbeidet av Statens vegvesen i 2009, med 2025 som prognoseår, samt reguleringskart og situasjonsplan. Bygg og områder som havnet i rød og gul sone iht. vegvesenets støyvarselskart ble notert.

For hvert område som berøres av gule og røde støysoner ble det diskutert:

- om og i hvilken grad endringer i trafikkmønstre og nye bygg påvirker støysituasjonen
- betingelser for at bygg og trafikkomlegginger kan gi redusert støybelastning
- avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvensene av støybelastningen

### Analyse av trafikk- og støybelastning i framtidig situasjon

E 39 er en viktig støykilde i området i dagens situasjon, som vist i støyvarselkart fra Statens vegvesen. I støyvarselskartet har vegvesenet tatt utgangspunkt i trafikkbelastningen i 2009, og lagt inn trafikkøkninger iht. prognoser frem til 2025. I realiteten skal E 39 legges om, slik at gjennomgangstrafikken (og dermed store deler av tungtrafikken) ledes utenom Ålgård sentrum. Dette gir redusert trafikk- og støybelastning. Det gir også muligheter for å redusere hastigheten på dagens E 39 slik at støybelastningen reduseres ytterligere. Se trafikk- og støyberegninger fra SINUS, datert august 2008.

Trafikken på Ole Nielsens vei forbi dagens stadion vil også bli redusert. I følge planen vil denne veien bygges om og omdefineres til en sentrumsgate, med hovedsakelig adkomsttrafikk og med lav hastighet. Dette reduserer støybelastningen fra veien sammenlignet med dagens situasjon. Trafikken fra Ole Nielsens vei ledes via vei på nordsiden av kjøpesenteret, og øke trafikk- og støybelastningen på denne strekningen.

I planen legges det til rette for nybygg, som vil fungere som støyskjermer for andre bygg og for uteområder. Dette diskuteres områdevis i analysen.

### Analyse av boligområde nord for elven

I dette området angir reguleringsplanen boliger og kontor. Støyvarselskartet viser at noen deler av de regulerte områdene ligger i rød sone (mot E 39), mens andre og større deler av området ligger i gul sone. Iht. T-1442 skal det ikke etableres boliger i rød sone. Som diskutert over, vil omlegging av E 39 redusere støybelastningen i dette området, slik at rød sone blir smalere enn anvist på støyvarselskartet. Det må likevel gjøres tilpasninger og avbøtende tiltak om det skal etableres boliger her.

En tilpasning kan være at boligene trekkes unna dagens E 39, slik at fasadene mot E 39 havner i gul i stedet for rød sone. Dette vil redusere utnyttelsen av områdene mellom byggene og elven. Det kan også settes opp støyskjermer mellom E 39 og byggene, men dette vil medføre at gatemiljøet langs den avlastede E 39 blir utrivelig, spesielt for myke trafikanter.

Et bedre alternativ kan være å kreve avbøtende tiltak som sikrer tilfredsstillende støynivå innendørs i boligene: Gjennomgående leiligheter, soverom på stille side, lydisolerte yttervegger, lydempende ventiler, lydinduer og eventuelt balansert ventilasjon. Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjennomføres tiltak som sikrer tilfredsstillende innendørs støynivå i boligene.

Deler av uteoppholdsarealene i dette området vil have i gul sone på vegvesenets støyvarselskart. Utbredelsen av gul sone vil bli redusert som følge av omleggingen av E 39. Dersom boligbyggene legges parallelt med E 39 vil de fungere som støyskjermer mellom E 39 og uteområdene, og redusere støybelastningen på uteområdene vesentlig. I støyvarselskartet fra vegvesenet ser vi at områder som skjermes av bygg havner i hvit sone. Støyskjermingen kan forsterkes ved at eventuelle åpninger mellom byggene bygges igjen med støyskjermer. Riktig utført kan disse også bidra positivt til det estetiske miljøet langs veien (for eksempel om det etableres klatreplanter eller lignende). Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjennomføres tiltak som sikrer tilfredsstillende støyforhold for uteoppholdsarealene tilknyttet boligene.

#### Analyse av boligområdene mellom elven og kjøpesentrene

Mellom elven og kjøpesentrene ligger det to områder avsatt til bolig og ett område avsatt til kombinasjon bolig/tjenesteyting. I følge støyvarselskartet fra vegvesenet er de to nordligste av disse områdene utsatt for støy. Deler av det nordligste området ligger i rød sone iht. vegvesenets beregninger. I en fremtidig situasjon, hvor deler av Ole Nielsens vei er omgjort til bygate med lav trafikkbelastning og lav hastighet, vil rød sone sannsynligvis omklassifiseres til gul sone. Omlegging av E 39, reduksjon av hastighet og trafikk i Ole Nielsens vei og bygging av nye boliger langs dagens E 39 vil til sammen redusere støybelastningen på boliger og utearealer i dette området vesentlig.

Det bør likevel vurderes om bebyggelsen langs Ole Nilsens vei bør organiseres slik at byggene som ligger nærmest veien har gjennomgående leiligheter med soverom på stille side, og slik at den kan fungere som støyskerm mot bakenforliggende utearealer. Videre om det er behov for støyisolering i fasader, vinduer og ventiler mot veien. Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjøres vurderinger av behov for tiltak som sikrer tilfredsstillende støyforhold innendørs og for uteoppholdsarealene tilknyttet boligene.

#### Analyse av utvidet område for sentrumsformål nord for kjøpesenteret Stasjonen

Dette området ligger mellom kjøpesenteret og veien. Veien skal ta trafikken som ledes bort fra Ole Nielsens vei (nevnt over). Dette området vil derfor sannsynligvis få økt biltrafikk og støybelastning sammenlignet med dagens situasjon og vegvesenets støyvarselskart. De delene av området som ligger ut mot veien vil ligge i rød sone. Det er ikke definert uteoppholdsarealer tilknyttet boligene.

Etablering av boliger i dette området vil kreve nøye planlegging av boligene. Det må bygges gjennomgående leiligheter, med soverom mot stille side og lydisolering i vegger, vinduer og ventiler mot veien. Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjennomføres tiltak som sikrer tilfredsstillende innendørs støyforhold i boligene.

#### Analyse av område avsatt til bolig/tjenesteyting sørvest for Figgjoveien/ Ole Nilsens vei

I dette området ligger det omsorgsboliger i dag, og området vil sannsynligvis utvikles med flere omsorgsboliger og evt. ordinære boliger. Iht. støyvarselskartet kan den ytterste delen av området som vender mot hovedgaten bli liggende i rød sone, mens en noe større del blir liggende i gul sone. Det ligger ikke inne endringer som vil bidra til redusert trafikk- og støybelastning i dette området.

For nybygg kan situasjonen avbøtes enten ved å trekke byggene tilbake fra veien slik at de kommer utenfor rød sone, eller ved å støyisolere fasader, vinduer og ventiler mot hovedgaten kombinert med gjennomgående leiligheter og soverom mot stille sone.

Uteoppholdsarealene kan skjermes ved at nybygg legges som støyvegg mot hovedgaten, evt. supplert med støyskjermer. Alternativt kan utearealene organiseres slik at uteoppholdsarealene legges til stille sone mens trafikkområder, parkering, mv. legges til gule soner. Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjøres vurderinger av behov for tiltak som sikrer tilfredsstillende støyforhold innendørs og for uteoppholdsarealene tilknyttet boligene.

#### Analyse av boligområdene mellom elven og FV 290 (sør på kartet)

Denne smale stripen avsatt til bolig ligger, iht. støyvarselskartet, med fasader mot FV 290 i rød sone og uteoppholdsarealer i gul sone. Det ligger ikke inne endringer som vil bidra til redusert trafikk- og støybelastning i dette området.

For nybygg kan situasjonen avbøtes enten ved å støyisolere fasader, vinduer og ventiler mot hovedgaten kombinert med gjennomgående leiligheter og soverom mot stille sone. Uteoppholdsarealer bør støyskjermes ved at de nye byggene organiseres slik at de fungerer som støyskjerm, eller ved at det settes opp støyskjermer mellom Ole Nilsens vei og uteoppholdsarealene. Bestemmelsene i planen bør inneholde krav om at det gjøres vurderinger av behov for tiltak som sikrer tilfredsstillende støyforhold innendørs og for uteoppholdsarealene.

#### Konklusjon, oppsummering planforslaget (alternativ 1)

Iht. støyvarselskartet fra Statens vegvesen vil store deler av foreslått ny bebyggelse og uteoppholdsarealer ligge i røde og gule soner. Det skal imidlertid skje mange endringer i området som vil påvirke trafikkbelastning, støybelastning og skjerming mot støy. Det er derfor vanskelig å angi nøyaktig hvordan fremtidig støybelastning på bygg og uteoppholdsarealer vil bli. Som redegjort for over, vil endringene gi redusert støybelastning i flere av de foreslåtte nye boligområdene.

Området skal transformeres til et sentrumsområde. I dette ligger at det vanskelig kan oppnås optimale støyforhold. Det bør likevel legges inn krav i bestemmelsene til planen om at nye bygg organiseres slik at de kan fungere som støyskjerming, og at det gjøres grundigere vurdering av behov for støyisolering i fasader, mot uteområder, mv. Man bør være varsom

med bruk av ordinære støyskjermer i området. De bidrar til å gi inntrykk av man beveger seg i et veilandskap i stedet for et sentrumslandskap. Det kan sterkt redusere det nye sentrumsområdets attraktivitet.

### 1.6.20 Risiko- og sårbarhetsvurdering.

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres som følge av planlagt utbygging. En risiko- og sårbarhetsanalyse tar sikte på å avdekke farer, vurdere hvor alvorlige disse er, samt å foreslå tiltak for å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvenser dersom disse inntreffer. Resultatene av risiko- og sårbarhetsanalysen vil inngå i planforslaget med tiltak som minimerer risikoen for ytre miljø og tredje part.

#### Sjekkliste for å vurdere potensielle risiko- og sårbarhetsforhold for Ålgård sentrum

Denne sjekklisten er kun ment som en huskeliste for å gå gjennom og vurdere om noen av de opplistede forhold eller uønskede hendelser bør undersøkes nærmere mht. til risiko- og sårbarhet i et planområde. Hvis svaret er ja, må det foretas en nærmere analyse eller utredning av de forhold som er avdekket.

	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering		
		Ja	Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?		X	
	Er det fare for utglidning (er området geoteknisk ustabil)?		X	Ikke kjent med geotekniske undersøkelser som viser fare for utglidning.
	Er området utsatt for springflo/flo i sjø/vann?		X	
	Er området utsatt for flom i elv/bekk, herunder lukket bekk?	X		Figgjo er utsatt for flom, og de nedre deler av planområdet ligger i flomsonen. Planforslaget følger opp de anbefalte flomsikringstiltakene, jfr. egen delrapport om dette. Konsekvenser av anleggelse av «sidevassdrag»/kanal til torget må utredes nærmere.
	Fare for oppstuvning ved bruer i flomsituasjoner?	X		Fare for flytende trær o.a. objekter i elva ved flom, opphopning ved bruer. Tiltak: jevnlig skjøtsel langs elva, ettersyn ved flom.
	Er det radon i grunnen?	X		Målinger utført i ÅBOAS-bygget viste forhøyede resultater. Det forutsettes tiltak i tilknytning til nye bygg i sentrum. Presiseres evt. i reguleringsbestemmelser.
	Annet (angi)			
Infrastruktur	Vil utilsiktede / ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?			



	-hendelser på veg	X		Trafikk langs nåværende E39: fare for utforkjøring. Fysiske tiltak for å hindre skader bør vurderes nærmere.
	-hendelser på jernbane		X	
	-hendelser på sjø/vann/elv		X	
	-hendelser i luften		X	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko for området?			
	-utslipp av giftige gasser/væsker		X	
	-utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/væsker		X	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?			
	-elektrisitet		X	
	-teletjenester		X	
	-vannforsyning		X	
	-renovasjon/spillvann		X	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:			
	-påvirkes området av magnetisk felt fra el. linjer?		X	
	-er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?		X	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?			
	-generelt i planområdet	X		Kollisjon mellom bilister, mellom bilist og fotgjenger / syklist eller mellom syklistene kan oppstå pga. alle krysninger skjer i samme plan (gatesituasjon). Risiko for alvorlig skade liten pga. lav hastighet. Sammenlignet med dagens situasjon vil forholdene (i planforslaget) bedres pga. tosidig, brede fortau langs alle gater. Tiltak må utvikles på de gåendes premisser
	-til skole/barnhage	X		Som over
	-til nærmiljøanlegg, idrettsanlegg etc.	X		Som over
	-til forretning etc.	X		Som over
	-til busstopp	X		Som over
	Brannberedskap:			
	-omfatter området spesielt farlige anlegg?		X	
	-har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?			Området har lett tilgang på vann (utenom ekstreme tørkeperioder)
	-har området bare en mulig atkomstrute for brannbil?		X	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomheter?			
	-gruver: åpne sjakter, steintipper etc.		X	
	-militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.		X	
	-industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering		X	
	-annet (angi)			
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	X		Fare for isdannelser langs Figgjo og i Hølen. Nytt sidevassdrag (jf.

				planforslaget) kan føre til isdannelse. Strømninger kan føre til usikker is. Evt. risiko kan reduseres ved skilting og informasjon, evt. fysiske tiltak i sentrum.
	Finnes det terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)		X	
	Annet: Nye gangbruer	X		Ny gangbru over Figgjo kan medføre risiko for fall i elva. Pga. lav fallhøyde vil sannsynligheten for alvorlig skade være liten ved normal vannføring.
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger			
	-er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?		X	
	-finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?		X	

### Naturgitte forhold

**Flom:** Flom utgjør en risiko i Ålgård sentrum. Dette er beskrevet i rapporten «*Flomsikring i Ålgård – Prosjektbeskrivelse*» datert 01.12.2011, utarbeidet av ingeniørfirmaet Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. Planforslaget følger opp de anbefalte tiltakene for flomsikring i rapporten. Bruer/kabelføringer er generelt kritiske punkter i vassdraget i en flomhendelse eller ved isgang. Dette er omtalt i samme rapport. Rapporten tar utgangspunkt i vannføring ved 200-års flom. Det bør undersøkes konsekvenser av og tiltak mot flom dersom 200-års-vannføringen økes med 20 % for å ta hensyn til den forventede klimaforandringen. Dette presiseres i reguleringsbestemmelsene.

Planforslaget foreslår anleggelse av et «sidevassdrag» eller kanal til/over torget. Flomsikring av denne kanalen var ikke en del av Blasy-Øverland-rapporten. Kanalen og kanalbreddene utformes og terrasseres i henhold til anbefalte høyder i rapporten, slik at elveparken og torget sikres mot 200-årsflommen. En positiv følge av en sidekanal kan være ytterligere økning av elvetvernsnittet ved flom. Konsekvenser i forhold til flomfare i dette sidevassdraget bør utredes nærmere.

Gangbruer over Figgjo kan være utsatt for oppstuvning av trær og andre løse objekter ved flomsituasjoner. Dersom det oppstår stuvning eller det er lite fribord, kan en lokalt få enda høyere flomvannstand og tilsvarende forhøyet farenivå. I verste tilfelle kan det også bli skader på selve brukonstruksjonen, samt skade på forbipasserende. Kommunen bør utrede nærmere om bruer/kabelføringer over Figgjo er utsatt i forhold til fare for at rek/trær, is eller annet som kommer drivende i vassdraget i en flom kan utgjøre en fare. For å unngå disse situasjonene er det viktig med jevnlig ettersyn og skjøtsel av elvedraget slik at elva holdes mest mulig fri for løse elementer. Ved flom må det foretas ettersyn i tilfelle en oppstuvingssituasjon oppstår.

**Radon:** Det er foretatt målinger i ÅBOAS-bygget. Her er det registrert forhøyede resultater, som har resultert i at det er utført ulike tiltak. Det forutsettes tiltak i tilknytning til ved videre utbygging av dette området, samt øvrige nye bygg i sentrum. Dette presiseres evt. i reguleringsbestemmelser.

Så lenge anbefalte tiltak i forhold til flomsikring og nye bygg med tanke på radon gjennomføres, er det ingen stor risiko forbundet med planforslaget.

### Infrastruktur

*Hendelser på veg:* Trafikken på dagens E39 kan utgjøre en fare for ukontrollerte utkjøringer og inn i planområdet (område som er regulert til bolig). Med dagens hastighet vurderes sannsynligheten for alvorlige skader som liten. Det bør likevel vurderes fysiske tiltak i utvikling av dette området for å redusere risikoen for personskade og skade på boliger, for eksempel ved fysiske kanter, gatestrær osv.

*Spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området:* I planområdet legges det opp til et tradisjonelt gatenett der trafikken har lav fart og all kryssing skjer i samme plan. Dette innebærer en fare for kollisjon mellom bilister, mellom bilist og fotgjenger / syklist eller mellom syklist. Risikoen for alvorlige skader vil være liten pga. lav hastighet i planområdet. Det er viktig at planområdet utformes på de gåendes premisser.

Planforslaget vil føre til en forbedring av dagens situasjon for gående, siden det legges opp til tosidige, brede fortau langs alle gater. Kryssinger av gater skjer i gangfelt som er logisk plassert. Gangfeltene plasseres oversiktlig og logisk. Det legges opp til tilgjengelighet for alle med kantsteinsnedsenk eller opphevede gangfelt og naturlige ledelinjer.

Ulike kulturformål innenfor planområdet (skoler, barnehager, parker, nærmiljøanlegg, videreutvikling av ÅBOAS, andre kulturbygg, nytt torg og møteplasser og parker), korte avstander og god tilrettelegging for gående vil gjøre planområdet mer attraktivt for alle, uansett alder. Flere gang- og sykkelveier samt brede fortau vil trolig føre til at flere vil benytte seg av sentrumsområdene, sammenlignet med i dag. Det vil være nødvendig å krysse gater for å komme fram, og da oppstår fare for påkjørsel/kollisjon. Risikoen for alvorlige skader forbundet med kollisjon vil være liten pga. den lave hastigheten det legges opp til i planområdet.

### Omgivelser

Det er fare for isdannelse langs Figgjo og i Hølen. Nytt sidevassdrag (jfr planforslaget) kan føre til isdannelse. Strømninger kan føre til usikker is. Eventuell risiko kan reduseres ved skilting og informasjon, eventuelt også fysiske tiltak i sentrum.

Det planlegges en ny gangbru over Figgjo i planområdet. Den nye gangbrua kan medføre risiko for fall i elva (bevisst hendelse). Fallhøyden vil trolig være liten, slik at sannsynligheten for alvorlig skade vil være lav ved normal vannføring.

### Oppsummering:

Med tanke på infrastruktur, tidligere bruk, omgivelser og ulovlig virksomhet, er det liten/ingen endring i risiko- og sårbarhetsforhold som en følge av planforslaget (alternativ 1).

## **1.6.21 Universell utforming.**

Gjesdal kommune ble i 2010 pilotkommune i universell utforming. Ålgård er et av satsingsområdene. Hvordan kan strategien universell utforming ivaretas i planlegging og utforming av sentrum?

Universell utforming er et sentralt krav, som har utviklet seg fra kun å gjelde tilgjengelighet for bevegelseshemmede, til å skape et inkluderende og likeverdige bygningsmiljø i tråd med dagens forståelse av begrepet. I dette ligger det at man i tillegg til å tilrettelegge for bevegelseshemmede også tar hensyn til orienteringshemmede, som omfatter blinde og svaksynte, døve og andre hørselshemmede, samt mennesker med forståelseshandikap. Det skal også tas hensyn til at barn og eldre kan ha tilsvarende problemer med å oppfatte omgivelsene og orientere seg og at de kan ha redusert bevegelsesevne, lengre reaksjonstid og redusert balanseevne. I detaljfasen må det også tas hensyn til materialbruk og vegetasjonsvalg (for blant annet astmatikere og allergikere).

All planlegging og prosjektering skal i utgangspunktet følge forskriftskravene, men i tillegg kan det innføres rutiner i kvalitetsstyringssystemet som sikrer at det defineres tydelig om prosjektet skal gå utover forskriftskravene f.eks. i forhold til NS 11001 eller byggherrespesifikke krav. Det er viktig å ta hensyn til dette allerede i tidligfasen, og deretter følge det opp gjennom alle planens og prosjektets faser. Dersom temaet behandles i tidlig fase behøver det ikke føre til vesentlige økte kostnader eller løsninger som går tvers av god arkitektur og landskapsarkitektur.

Det offentlige byrom skal kunne nytes av så mange som mulig, uten behov for spesiell tilpasning. Universell utforming skal legges til grunn gjennom hele prosessen. Fortauene skal ha naturlige ledelinjer hele veien gjennom sentrum. Gangakser kan forsterkes med trekker og belysning. Ved gangfelt, bussholdeplasser og informasjonstavler skal det etableres kunstige ledelinjer og varselsfelt, og skal følge de nyeste krav. Nedsenk for innkjøring og i gaten kan lages som et spesialnedsenk i selve kantsteinen. For et levende bysentrum bør det være parkeringsplasser og varelevering i nærheten av butikkene og alle adkomster bør være trinnfrie.

Det bør legges opp til plass for mange benker, for å tilrettelegge for gode møtesteder i det offentlige byrom. Ettersom tilgjengelighet også påvirkes av møblering og plassering av utstyr og omfatter temaer som for eksempel orienterbarhet og lydnivå, må dette følges opp i detaljprosjektet, også mot interiør, fargebruk, belysning og overflater for gode kontraster og riktig lyddempning.

### Konklusjon

All ny utbygging vil forholde seg til gjeldende regelverk med hensyn til universell utforming. Ålgård er et satsningsområde for universell utforming i Gjesdal kommune, og sentrum skal kunne benyttes av alle grupper i befolkningen. For å få dette til bør universell utforming være med fra tidlig fase i planleggingen.

### **1.6.22 Energi og varme.**

Gjesdal kommune har vedtatt en Energi- og klimaplan der sentrale målsettinger om reduksjon i klimagassutslipp er videreført til lokalt kommunalt nivå. Det tas sikte på å utrede mulige energibærere i tillegg til elektrisitet, aktuelle tekniske metoder for energisparing og mulige krav til energibruk i kommende bygningsmasse i sentrum.

Det foregår kraftig utvikling i energikrav til bygninger, og planleggingen av Ålgård må derfor være fleksibel mht. å muliggjøre at området og byggene kan møte disse kravene. Før området er ferdigutbygget vil vi ha sett en TEK 15, og kanskje også en TEK20. Det er fra myndighetenes side varslet, med bakgrunn i EU's reviderte energidirektiv for bygninger, at alle nye bygninger skal ved 2020 være nær-nullenergibygninger. Nå er det langt til 2020, og det finnes ikke entydige definisjoner av hva "nær-nullenergi" medfører, men konturene er i ferd med å bli tydelige. Det er derfor ikke usannsynlig at det vil være krav til at bygg, og/eller områder, er selvforsynt med energi, og kanskje vil det være krav til at bygg produserer med energi enn de forbruker («plussus»).

#### UTNYTTELSE AV ENERGIKILDER I PLANOMRÅDET

Dagens forskrifter krever at en viss andel av byggs oppvarmingsbehov dekkes av en annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet eller fossile brensler.

På bakgrunn av dagens forskriftskrav er det foreslått mulige energibærere for planområdet. Aktuelle energibærere som er belyst er grunnvannsvarmepumpe, solfangere og biovarmeanlegg.

#### GRUNNVANNSVARMEPUMPE

Planområdet ligger ned mot Figgjoelva og store deler av planområdet er oppfylte masser. Det er sannsynlig at det er mye grunnvann under massene som kan utnyttes som varmekilde.

Det finnes systemer som utnytter grunnvannet ved å ta opp grunnvann fra et gitt antall brønner og slipper ut avkjølt grunnvann i et gitt annet antall brønner. Det bør være flere brønner til utslipp enn til opptak av grunnvann. Et slikt system kan utnyttes til varme om vinteren og kjøling om sommeren.

Det vil være et komplisert anlegg og det vil kreve profesjonelle til å drifte. Det anbefales derfor et kommunalt nærvarmeanlegg i planområdet.

Det er funnet eksisterende brønner på andre siden av elven for planområdet. Disse viser at det ikke er langt til fjell og at området er egnet for bergvarmepumpe. I planområdet er det sannsynlig at grunnforholdene er annerledes og at området er bedre egnet for en grunnvannsvarmepumpe. For å kartlegge grunnforholdene må planområdet undersøkes av geologer og det anbefales at det utføres en testboring. Gjennom en testboring vil grunnforholdene avdekkes med grunnvannstand og mulig varmeutnyttelse. En slik vurdering bør også inneholde risiko for senkning av grunnvannstand.

#### SOLFANGERE

Solfangere er en god kilde til oppvarming av tappevann i Norge. Det er stor variasjon i solinnstrålingen i løpet av året, med størst solinnstråling på sommeren. Det er derfor aktuelt å vurdere muligheter for solfangere for å dekke deler av tappevannsbehovet til byggene i planområdet. En stor andel av planlagt ny bebyggelse er boliger som har relativt stort varmebehov til tappevann. Dette behovet er tilnærmet like stort hele året. Det er derfor gunstig å kunne utnytte solvarmen til dette.

Solfangere bør orienteres mot sør, men avvik opp til 45° har liten betydning for energiutbytte. Ved orientering mot sør er 45° helning optimal, mens ved orientering mot øst eller vest bør helningen være slakere, ned mot 15°. Solfangere kan kobles sammen til et nærvarmeanlegg eller det kan være lokale anlegg pr bygg.

**BIOVARMEANLEGG**

Det kan også vurderes muligheten for et biovarmeanlegg i planområdet. Det foreslås at det vurderes et anlegg som benytter halm som energikilde. I en vurdering av dette må tilgangen på halm fra nærområdet vurderes. Det kan også vurderes om biovarmeanlegg kan kombineres med solfangere, hvor biovarmeanlegg er grunnlasten og solfangere utnyttes i perioder med mye sol.

Et biovarmeanlegg anbefales som et nærvarmeanlegg. Dette vil gi best utnyttelse av et slikt anlegg.

Konklusjon

Det anbefales at det gjøres en egen konsekvensutredning for hele energiforsyningen i planområdet. Denne konsekvens utredningen bør inneholde en grundig undersøkelse av grunnvannsvarmepumpe, solfangere og biovarmeanlegg. Det bør gis en anbefaling av hvilke alternativ som egner seg best for planområdet og hvilke konsekvenser de ulike alternativene kan få for planområdet. Konsekvensutredningen bør utarbeides av geologer og ingeniører med erfaring fra energiforsyning.

**1.6.23 Kulturminner.**

Kommunen har nylig vedtatt kulturminneplan der deler av sentrumsområdet inngår.

Ålgård er inndelt i tre kjerneområder for kulturminner: Fabrikken, Fotlandshagen (indre og ytre sone) og Ålgård stasjon. Fabrikken og Ålgård stasjon inngår i sentrumsplanen. Enkelte områder og bygninger i kjerneområdene er allerede regulert til spesialområde bevaring. Det gjelder den eldre bebyggelsen i Nilsabakken (bak Veveriet), Veveriet med tilhørende bygg, Ålgård stasjon og lokomotivstallen. I arbeidet med områdeplanen må det vurderes om flere bygninger og bygningsmiljøer skal reguleres til spesialområde bevaring. De mest aktuelle bygningene synes å være DFUs kraftstasjon, Storhuset, "Udlauset" og kirken. Ålgård kirke er en langkirke. Den ble bygget i 1917 og har plass til 253 personer. Den ble vigslet 11. mai 1917. Arkitekt var Ole Stein. Kirken ble oppført med pengestøtte fra DFU.

Se for øvrig punkt 17.

Konklusjon

Den nye kulturminneplanen vil påvirke sentrumsutviklingen da Fabrikken og Ålgård stasjon inngår i denne. I planforslaget er den sydlige delen vist som hensynssone for bevaring av kulturmiljø og tillates ikke revet.

**1.6.24 Oppsummering av konsekvenser og avbøtende tiltak.**

De vesentligste konsekvensene for miljø og samfunn oppsummeres i tabells form.

Tema	Oppsummering av konsekvenser	
	Planforslaget (alt.1)	0-alternativet
1. Overordnede planer og mål	Planforslaget oppfyller i hovedsak Rikspolitiske retningslinjer, Kommuneplan og Kulturminneplan, men kan komme i	

	konflikt med vern av vassdrag. Planen kan også være i strid med enkelte reguleringsplaner i sentrum. Ved å følge opp planforslaget (alternativ 1) vil dette gi en positiv konsekvens med tanke på ønsket om et grønt og tett sentrum samtidig som det holder seg innenfor overordnede planer og bestemmelser.	
2. Sikring av sentrumsarealene mot 200-årsflom	Ved å følge opp de anbefalte flomsikringstiltakene i planforslaget (alternativ 1) vil dette gi en <i>stor positiv konsekvens</i> med tanke på sikring av sentrumsarealene mot 200-årsflom i Figgjoelva.	Flomsikring vil ikke endres fra dagens situasjon og store deler av Ålgård sentrum vil være utsatt for oversvømmelse og flomskade ved store flommer.
3. Miljøhensyn i Figgjoelva	Ved gjennomføring av de avbøtende tiltakene vil flomsikringstiltakene i Figgjoelva være akseptable med tanke på naturverdiene. Viktige avbøtende tiltak kan konkretiseres i planbestemmelsene. Konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig.	Det vil i 0-alternativet ikke være store endringer med tanke på naturverdier i og langs Figgjoelva. Dette fordi flomtiltak ikke vil bli gjennomført. På den annen side vil heller ikke fjerning av svartlistede arter bli gjennomført.
4. Konesjon – Vannressursloven	Konsekvensen av planforslaget (alternativ 1) vurderes som ubetydelig.	I 0-alternativet vil det ikke bli gjort tiltak i og rundt Figgjo.
5. Forholdet mellom eksisterende og ny bebyggelse i sentrum	Planforslaget sikrer den utviklingen kommunen ønsker i Ålgård sentrum.	Dette vil gi en utvikling som fortsetter i samme retning som før, med en litt tilfeldig og fragmentert sentrumsutvikling.
6. Kommunens senter for kontor- og forretninger	Utvikling mot 23.000 m <sup>2</sup> arealflate vil være i tråd med behovet i en kommune i vekst på Gjesdals størrelse.	Viderefører dagens situasjon med uendret situasjon i handelslekkasje og transportsituasjon. Behovet for handelsareal er dekket.
7. Bygeområder, torg og parkområder	Definerer tydelige områder for bebyggelse, torg og park. Videre skapes en bystruktur med en menneskelig skala, gode rom og forbindelseslinjer. Planforslaget gir den ønskede utviklingen mot et funksjonelt sentrum i Ålgård.	Opprettholder dagens situasjon med udefinert sentrum, manglende bystruktur rundt kjøpesentrene, mangel på gode byrom og grøntarealer.
8. Torget – Størrelse og form	Planforslaget gir et mindre, mer definert torg som er plassert i et grøntdrag og forbundet til Figgjoelva.	I gjeldende reguleringsplan er størrelsen på torget vist med 5 dekar og har en trekantform.
9. Sentrum som kollektivknutepunkt	Planforslaget etablerer sentrum som kollektivknutepunkt og plasserer bussholdeplass på torget. Det etableres et nett av gang- og sykkelveier og turveier, og sykkelparkering.	I dag er det ikke sikret at nye kollektivlinjer stopper innenfor planområdet.
10. Parkeringsbehov i sentrum	Planforslaget gir en ønsket utvikling mot et tett sentrum uten store parkeringsflater.	Tilnærmet all parkering er på terreng – store tomme flater, og en lite bymessig situasjon.
11. Parkering under bakkenivå	Parkering under bakkenivå er forutsetning for en tett bysituasjon. Under forutsetning av at det er teknisk og økonomisk forsvarlig, må det bygges parkering under nye bygg.	Fortsatt dagens situasjon med parkering på terreng som opptar store flater.
12. Ny bebyggelse på stadionområdet	Planen aktiviserer de offentlige rommene ved å bygge ny forretningsbebyggelse, åpne kjøpesentrene mot gater og plasser, prioritere fotgjengere, lage et kompakt	Dagens situasjon med bilbaserte kjøpesentre.

	sentrum og legge offentlige funksjoner i sentrum. Planforslaget med vekt på en alternativ forretningsbebyggelse sikrer en utvikling mot et kompakt, fotgjengerbasert sentrum.	
13. Nye boliger – Lekeplasser	Planforslaget legger opp til etablering av aktivitetsmuligheter for barn som aktiviserer fellesområder som parkdraget langs Figgjoelva og i den grønne tverraksen.	Det er ikke planlagt offentlige leke- og aktivitetsområder i friområdene, men reguleringsplan setter krav om lekeplasser – størrelse og nærhet.
14. Ny E39 utenom Ålgård	Det vil være nødvendig å gjøre en grundigere analyse.	
15. Turveiforbindelse mellom Elvebredden og gangbrua ved Statoil	Planforslaget viser turveiforbindelse mellom Elvebredden og gangbro ved Statoil. Utforming må ta hensyn til verneinteresser.	Arealene langs Figgjoelva er ikke foreslått opparbeidet.
16. Tiltak for gående og syklende	Planforslaget legger til rette for en utvikling mot et sentrum hvor gående og syklende er prioritert.	Planområdet er basert på bilbruk, og er i liten grad tilrettelagt for gående og syklende.
17. Et levende sentrum og et godt og trygt sted å være	Planforslaget bruker torg, park og aktivitetsarealer for å skape et godt sentrum. Samtidig tas det vare på kulturminner som er en ressurs for miljøet, og det etableres kunstprosjekter i det offentlige rom.	
18. Ålgård bo- og avlastningssenter (ÅBOAS)	Planforslaget legger til rette for en utbygging av eldreboliger i tilknytning til ÅBOAS, dette er i tråd med mange eldres ønske om å bo sentralt.	
19. Støyforhold	Iht. støyvarselskartet fra Statens vegvesen vil store deler av foreslått ny bebyggelse og uteoppholdsarealer ligge i røde og gule soner. Det skal imidlertid skje mange endringer i området som vil påvirke trafikkbelastning, støybelastning og skjerming mot støy. Det er derfor vanskelig å angi nøyaktig hvordan fremtidig støybelastning på bygg og uteoppholdsarealer vil bli. Som redegjort for over, vil endringene gi redusert støybelastning i flere av de foreslåtte nye boligområdene. Området skal transformeres til et sentrumsområde. I dette ligger at det vanskelig kan oppnås optimale støyforhold. Det bør likevel legges inn krav i bestemmelsene til planen om at nye bygg organiseres slik at de kan fungere som støyskjerming, og at det gjøres grundigere vurdering av behov for støysisolering i fasader, mot uteområder, mv. Man bør være varsom med bruk av ordinære støyskjermer i området. De bidrar til å gi inntrykk av man beveger seg i et veilandskap i stedet for et sentrumslandskap. Det kan sterkt redusere det nye sentrumsområdets attraktivitet.	
20. Risiko- og sårbarhetsvurdering	Med tanke på infrastruktur, tidligere bruk, omgivelser og ulovlig virksomhet, er det liten/ingen endring i risiko- og sårbarhetsforhold som en følge av planforslaget (alternativ 1).	



21. Universell utforming	All ny utbygging vil forholde seg til gjeldende regelverk med hensyn til universell utforming. Ålgård er et satsningsområde for universell utforming i Gjesdal kommune, og sentrum skal kunne benyttes av alle grupper i befolkningen. For å få dette til bør universell utforming være med fra tidlig fase i planleggingen.	
22. Energi og varm	Det anbefales et det gjøres en egen konsekvensutredning for hele energiforsyningen i planområdet. Denne konsekvens utredningen bør inneholde en grundig undersøkelse av grunnvannsvarmepumpe, solfangere og biovarmeanlegg. Det bør gis en anbefaling av hvilke alternativ som egner seg best for planområdet og hvilke konsekvenser de ulike alternativene kan få for planområdet. Konsekvensutredningen bør utarbeides av geologer og ingeniører med erfaring fra energiforsyning.	
23. Kulturminner	Den nye kulturminneplanen vil påvirke sentrumsutviklingen da Fabrikken og Ålgård stasjon inngår i denne. I planforslaget er den sydlige delen vist som hensynssone for bevaring av kulturmiljø og tillates ikke revet.	

For å avbøte mulige negative konsekvenser er det som hovedprinsipp stilt krav i forbindelse med planforslaget, slik at de avbøtende tiltakene i hovedsak vil være en del av planen. I tillegg kan det tenkes andre avbøtende tiltak, som utbygger kan søke oppfylt gjennom avtaler i forbindelse med videre prosjektarbeid innen området. Med sikte på høy kvalitet på byrommene og gode miljøløsninger vil det også kunne tas inn krav i avtaler.

#### 1.6.25 Ytterlige undersøkelser.

Evt. behov for ytterligere undersøkelser:

- Støytiltak bebyggelse
- Radon
- «Sidevassdrag»/kanal til torget
- Det anbefales et det gjøres en egen konsekvensutredning for hele energiforsyningen i planområdet

## 2 MEDVIRKNING

I hele planprosessen, fra og med parallelloppdraget til det ferdige planforslaget, har det vært en målsetting for Gjesdal kommune å forankre arbeidet bredt og legge til rette for brukermedvirkning. Målsettingen har både vært å gi informasjon om prosessen, skape engasjement for et nytt Ålgård sentrum og legge til rette for at alle kan komme med ideer, innspill og ønsker.

### 3.1 Parallelloppdraget

Parallelloppdraget ble gjennomført i 2013. I denne perioden etablerte Gjesdal kommune en prosjektorganisasjon som besto av en politisk styringsgruppe, administrativ arbeidsgruppe og en referansegruppe. Referansegruppen besto av grunneiere i sentrum, ulike lag og foreninger og representanter fra næringslivet. De enkelte gruppene møttes hver for seg, men hadde også noen fellesmøter. Samtlige grupper var også invitert til tre samlinger underveis i parallelloppdraget, hvor de fire firmaenegrupperingene - Team Møller, Team April, Team Kobe og Team Dyrvik – presenterte sentrumsforslagene sine. Her ble det også satt av god tid til spørsmål, avklaringer og diskusjoner. Pressen ble invitert til de fleste møtene i styringsgruppen og samtlige fellesmøter og samlinger. I tillegg ble kommunens hjemmeside og facebook-side brukt til å gi informasjon underveis i parallelloppdraget.

### 3.2 Områderegeringen

Da CF Møller ble valgt som samarbeidspartner og arbeidet med områderegeringen startet opp, ble prosjektorganiseringen fra parallelloppdraget videreført. Det var en målsetting at referansegruppen fortsatt skulle være tett på og få uttale seg om ulike problemstillinger som dukket opp underveis.

I tillegg til Plan- og bygningslovens opplegg for medvirkning, ønsket kommunen å legge spesielt godt til rette for at barn og unge, lag og foreninger og andre innbyggere fikk god informasjon og mulighet for å komme med innspill til områdeplanen. Dette ble løst ved å invitere til tre idéverksteder høsten 2013; ett verksted for barn og unge, ett for lag og foreninger, potensielle utbyggere og andre interesserte, samt ett for medlemmene av kommunestyret. Samtlige verksteder var godt planlagt, hadde stram regi og var tilpasset de ulike målgruppene.

De to verkstedene for barn og unge og lag og foreninger fokuserte både på hvordan deltakerne opplevde Ålgård sentrum i dag og på hvordan de ønsket at sentrum skulle være i fremtiden. Verkstedet for medlemmene av kommunestyret handlet kun om fremtidens Ålgård sentrum. Det foreligger detaljerte referater fra samtlige verksteder og her følger kun en kort oppsummering av innspillene.

#### 3.2.1 Idéverksted for barn og unge

Idéverkstedet for barn og unge ble gjennomført 11. november 2013. 27 elever fra 8.-10. trinn på Oltedal ungdomsskole og Gjesdal ungdomsskole deltok. Elevene ble delt inn i 6 grupper. Det var åpen påmelding og alle elevene hadde derfor mulighet til å delta. Invitasjonen ble delt ut på skolene. Alle gruppene fikk de samme spørsmålene om hvordan de opplever dagens

Ålgård sentrum. I tillegg ble ulike spørsmål om fremtidens Ålgård sentrum fordelt på de ulike gruppene. Disse spørsmålene handlet om generelle ideer og ønsker, torget og hvordan ungdommene ser for seg et trygt og populært sentrum i fremtiden.

I dag bruker ungdommene sentrum til å handle, trene og gå tur. Det er ellers svært lite å ta seg til i sentrum for ungdommer og de etterlyser sosiale møteplasser, tilbud spesielt tilrettelagt for ungdom og et hyggelig torg. De beskriver dagens sentrum som grått, trist og kjedelig, dominert av store bygg og parkeringsplasser. Deler av sentrum, for eksempel Perlå og området rundt Magnetten, oppleves også som utrygt.

For fremtidens Ålgård sentrum ønsker ungdommen flere og varierte butikker, spisesteder, kino, bowling, park- og grøntanlegg med blomster og mye lys, koselig og trygt torg – gjerne med fontene. I tillegg kommer lekeplasser, benker og uteplasser langs elva. Det er også viktig med gode transportløsninger, slik at det er lett å komme seg til og fra sentrum. Ålgårdbanen ønskes gjenåpnet.

### **3.2.2 Idéverksted for lag og foreninger, potensielle utbyggere, grunneiere og andre interesserte**

Idéverkstedet ble gjennomført 11. november 2013. Det ble sendt invitasjoner i posten til aktuelle lag og foreninger i hele kommunen. Invitasjonene ble også fulgt opp med telefonhenvendelser. I tillegg ble verkstedet annonsert på kommunenes hjemmesider, på facebook og i Gjesdalbuen. Det var 46 deltakere som ble fordelt på 7 grupper. Gruppene fikk noen like og noen ulike problemstillinger og jobbe med. Disse handlet bl.a. om ønsker for fremtidens Ålgård sentrum, omdømme, elva, torget og ny bruk av kulturminnene i sentrum.

I dag bruker deltakerne sentrum til å gå tur, handle, hente post, kommunestyremøter, besøke biblioteket, trene, mate fugler, aktiviteter på ÅBOAS, Smiå og Veveriet, sykling og gå på kafé. Deltakerne mener dagens sentrum mangler spisesteder og pub'er. I tillegg er det dårlig utvalg av butikker, ingen fine utendørs møteplasser, ingen møteplasser for ungdom, mye søppel langs elva – spesielt ved Ådne Espeland. Store deler av sentrum oppfattes som ruskete og til nedfalls – og det er generelt lite koselig. Kulturhus og svømmehall savnes.

For fremtidens sentrum ønsker deltakerne kino, bowling, kafé i Lokstallen, gjennomgående sti og benker langs elva, laksetrapper, longboardbane, skatebane, gondolbane til Kongeparken, kanal med rennende vann til torget, vindbeskyttede soner mot NV og SØ, morsomme treningsapparater, ungdomshus, grillplasser langs elven, elverestaurant, vannaktiviteter for barn og unge, lekeplasser og fuglepark. Det kom også forslag om å etablere en regional vannpark med trapper ned mot elva (på Ådne Espeland sin tomt). Enkelte deltakere var skeptiske til den foreslåtte kanalen og ønsker heller aktiviteter ned mot elva. Torget må bli en samlende festplass med utsmykking. Generelt må sentrum oppleves som intimt, koselig og trygt med mange grøntområder og være inspirert av elva og vannet. Kulturhus ble trukket frem som viktig av flere grupper. Noen spesifiserte dette til et flerbrukshus for musikk, kino, teater, kafé og kulturskole og stort kjøkken for undervisning og integrering. I tillegg kom det ønske om et godt konsertlokale.

Dersom Ålgård sentrum skal bidra positivt til kommunens omdømme mener deltakerne at kunden må settes i sentrum og gammel historie må kobles med ny bebyggelse. Det er viktig å bygge på den identiteten vi har og bruke de gamle bygningene som kirka, Stasjonen og kraftstasjonen etc. Videre bør det lages en formingsveileder for utbyggere og det bør være en god kombinasjon av offentlige funksjoner. Viktig med et sentralt parkeringshus, for eksempel

på kluBhustomten. Aksen Stavanger – Sandnes – Ålgård ble fremhevet som spesielt viktig og denne bør videreutvikles i fremtiden, bl.a. med togforbindelse. Fremtidens Ålgård må skille seg fra andre steder i Rogaland ved å bygge på det som er unikt, industrihistorien og elva. For at utbyggere skal ønske å investere i Ålgård sentrum trengs en god parkeringsplan. Det må legges til rette for at sola kommer til og et levende uteliv. Folk må bo i sentrum og det må være et godt tilbud på kveldstid i form av restauranter, kafeer, kino etc. Det er også viktig med offentlige funksjoner og overnattingstilbud som for eksempel hotell. I tillegg må det være minimal handelslekkasje.

Deltakerne foreslo også ny bruk i flere av kulturminnene i sentrum. Dersom kraftstasjonen blir spisested med utendørservering vil dette kunne binde sammen nord og sør i sentrum. Ålgård kirke kan bli kulturhus og Lokstallen kan åpnes i begge ender og bli en overbygget gangvei mellom Stasjonen og Magneten. I Veveriet foreslås det både bowling, tekstilmuseum og atelierer og gjesteatelierer for kunstner (artists in residence). Det er også viktig å formidle historien til hvert enkelt bygg.

### **3.2.3 Idéverksted for medlemmene i kommunestyret**

Idéverkstedet ble gjennomført i forkant av kommunestyremøtet 12. desember 2013.

Medlemmene ble delt inn i 4 grupper. Samtlige grupper fikk spørsmål knyttet til offentlige funksjoner i fremtidens sentrum. I tillegg fikk hver gruppe et eget spørsmål som handlet om elva, Ålgård identitet, omdømme og attraktivitet.

Deltakerne trakk fram følgende offentlige funksjoner som viktige å etablere i sentrum: NAV, skoletannlegen, kulturskolen, kommuneadministrasjon, lensmann, kulturhus og bibliotek.

Rettedalen 7, Veveriet og dagens parkeringsplass ved Storahuset foreslås omgjort til boliger, mens Storahuset benyttes til hotell.

For fremtidens Ålgård sentrum mener deltakerne det er viktig at elva blir lett tilgjengelig og at grøntdraget bevares. Det kan etableres hinderløype og spisesteder på solsiden.

Et godt omdømme for sentrum er avhengig av at alt er på ett sted med god tilgjengelighet. Det er viktig å velge en klar identitet med egenart, for eksempel knyttet til den moderne trebyen, og utnytte at vi er tett på naturen. Ålen og ålens historie bør også kunne brukes aktivt.

Økt interesse og attraktivitet i sentrum kan for eksempel oppnås ved lekeapparater, minigolf og trimpark i grøntområdene samt permanent sjakkbrett på torget med store brikker. Det foreslås 'tak' fra Magneten til Stasjonen og gode spisesteder som trekker folk. Det bør også legges til rette for matutsalgs med lokalprodusert mat på torget.

### **3.2.4 Andre virkemidler for medvirkning**

Gjesdal kommune etablerte også en egen e-post adresse, [sentrum@gjesdal.kommune.no](mailto:sentrum@gjesdal.kommune.no), hvor alle kunne sende inn forslag, både i forkant og etterkant av verkstedene. I tillegg ble facebook og nettsider brukt til å informere om prosjektet.

### **3 FORSLAGSSTILLERS ARGUMENTASJON**

#### **3.1 FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE**

##### **3.1.1 Formål med planarbeidet**

Kommunen har sett at med en overordnet kommuneplan og ulike reguleringsplaner i sentrum, klarer man ikke å styre utviklingen i ønsket retning. Formålet med dette planarbeidet er først og fremst å skape et tett og helhetlig sentrum. Videre er det et mål å videreutvikle og gjøre elva tilgjengelig for et sentrumsnært friluftsliv for innbyggerne.

Planforslaget skal:

- Fastlegge hvor byggeområdene og hvor parkområdene skal lokaliseres
- Legge til rette for nye byggetiltak og en sentral grønnstruktur i sentrumsområdet.
- Utvikle frigjorte arealer til sentrumsformål når Ålgård stadion flyttes
- Åpne for tiltak i og langs Figgjoelva for å eliminere flomfaren.
- Regulere arealer rundt Storahuset mm som i dag ikke er regulert
- Fastsette rammer for maksimale byggehøyder og utnyttelse i byggeområdene
- Sørge for å dekke behovet for parkeringsplasser uten å få store parkeringsflater
- Gi føringer for den videre utviklingen av ÅBOAS-området

##### **3.1.2 Overordnet konsept**

- **Fortette sentrum**

Flest mulig funksjoner plasseres i sentrum, slik at «alt ligger nær alt». Det bør heller bygges tett og høyt i sentrum, enn å bygge blokker og villaer på åsene rundt. Dette bidrar til mer liv og mindre bilkjøring i sentrum, samtidig som det bevarer Ålgårds vakre natur- og kulturlandskap.

- **Knytte byen til Figgjoelva**

Figgjoelva var grunnlaget for tettstedet Ålgårds plassering. Elva videreutvikles til stedets varemerke. Vannet føres inn i sentrum slik at Ålgård blir en elveby. Den varierende vannstanden i elva er en kvalitet som bidrar til mangfold og opplevelser.

- **Et grønt sentrum**

Parallelt med fortettingen utvikles det et mangfold av grønne arealer. Nye Ålgård blir en frodig småby som er attraktiv og helsebringende for mennesker, samtidig som den gir grunnlag for et rikt fugle-, fiske- og dyreliv.



*Planens avgrensning.*



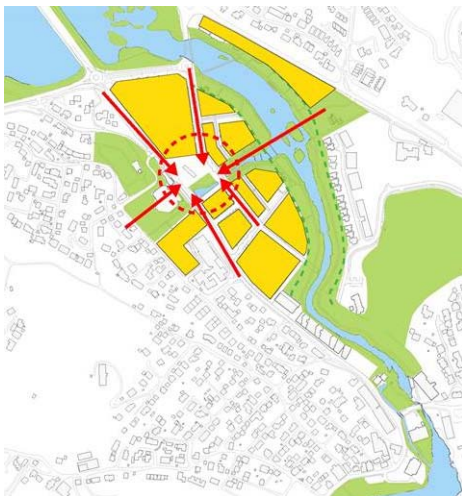
*Grønnstruktur langs Figgjoelva og tverrforbindelse til Ålgård torg.*



*Gatenett med eksisterende og nye gater og forbindelser.*



*Blågrønn struktur og gatenettet definerer byggeområdene.*



*Sentrumsbebyggelse, grøntområder og Figgjoelva. Planforslaget viser flere veier til Ålgård torg.*



*Planforslaget viser flere veier til Figgjoelva og «Elveparken».*

### 3.1.3 Beskrivelse av planen

Torget etableres syd for Stasjonen, og blir omkranset av de to kirkene og stasjonsbygningen fra den nedlagte togstasjonen. Den gamle lokomotivstallen blir liggende på torgflaten og deler plassen opp i mindre soner. Over torget krysser det en grønn allmenning som ligger på tvers av Ålgård sentrum. Allmenningen åpner opp og gir enkel tilgang til Figgjoelva. Det etableres også en ny gangbro fra boligområdene på den andre siden av Figgjoelva til allmenningen og det nye torget. Allmenningen fører grønnstrukturen gjennom sentrum og videre til de omkringliggende bolig- og grøntområdene.

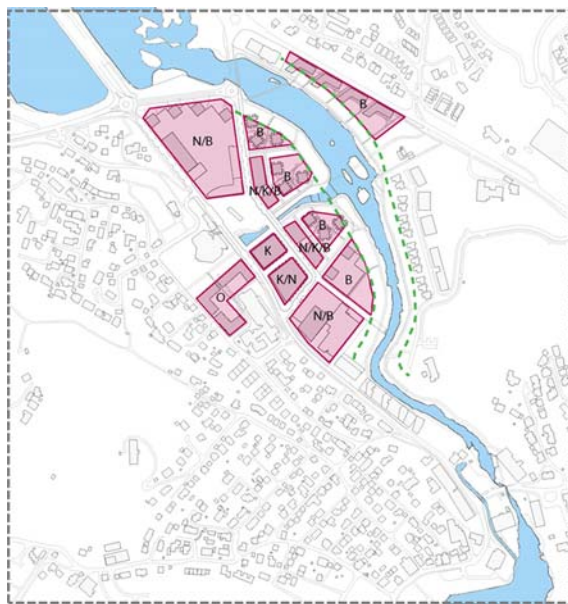


*Det nye Ålgård sentrum.*

«Torggata» anlegges som en ny hovedgate nord-syd og skaper direkte forbindelse fra Stasjonen, via Torget til Magneten. Gaten innfører en tettere bystruktur og sikrer visuell kontakt mellom de to sentrene. Kommersielt får Ålgård et såkalt «kjøttbeinprinsipp» med et tyngdepunkt i hver ende. En slik struktur har vært gjennomført med hell blant annet i Asker sentrum. De sentrale kvartalene foreslås bebygget med offentlige funksjoner (kulturhus, kino, bibliotek, skole m.m.). Langs «Torggatas» østside blir det en variert sentrumsbebyggelse. Kjøpesentrene blir bygget ut og får nye arealer i randsonene, slik at de tilpasser seg den nye planens gateløp og grøntarealer.

På begge sider langs Figgjoelva blir det grøntområder. Her blir det turveier og muligheter for lek og rekreasjon. Sentrumsbebyggelsen møter parkområdet ved at kvartalsbebyggelsen glir over i et høyhusmiljø med boliger i det grønne. På den andre siden av elva på «Jæder/Espeland» legges det boliger på fabrikktomta.

ÅBOAS utvikles med nye bygninger rundt et felles, skjermet uterom. Slik den nye bebyggelsen er vist, er den med på å stramme opp både gateløp og grøntområder rundt, og samtidig gi nye arealer til eldreboliger midt i sentrum.



Funksjoner: B-Bolig K-Kultur N-Næring O-Off tjenester

## FUNKSJONER

Ålgård sentrum reguleres med funksjonsblanding, men delområdene vil i hovedsak ha følgende funksjoner:

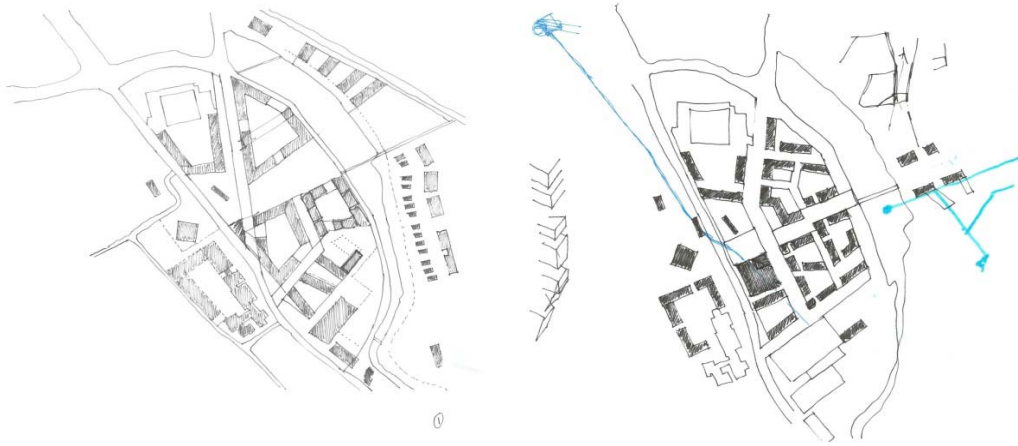
- Torget blir hele Ålgårds offentlig møteplass med lokomotivstallen som origo. «Kanalparken» sikrer en offentlig grønnstruktur på tvers. «Elveparken» blir en utvidelse av park- og naturområdene langs Figgjoelva.
- Vest for Torget ligger de to kirkene og stasjonsbygningen. Den gamle kirken kan bli «Ålgård kulturkirke» (Norges andre og Rogalands første rene kulturkirke), og fungere som et supplement til kulturhuset.
- Sentrumskvartalene mellom Torget og Magnetten er Ålgårds mest sentrale kvartaler. Her foreslås offentlig bebyggelse. Kulturhuset plasseres nærmest Torget, og inneholder også kino og evt. ungdomshus. Det søndre kvartalet mot Magnetten får bibliotek. Samlokalisering av kulturhus, kino og bibliotek gir mulighet for fleksibel bruk.
- Langs østsiden av «Torggata» foreslås en variert sentrumsbebyggelse med funksjonsblanding. Førsteetasjene får utadvendte funksjoner som forretning og service. Tilbudet kan supplere kjøpesentrene. Aktuelle funksjoner kan være baker, blomsterbutikk, kafé, bar, apotek og helsesenter. I de øvre etasjene blir det en hovedvekt av kontor, eventuelt kombinert med boliger. Ålgårds hotell kan bygges ved Torget, rett nord for «Kanalparken». Dette vil eventuelt også være en aktuell tomt for et nytt rådhus.
- «Elveparken» i sentrum blir i hovedsak et boligområde med en åpen struktur mot Figgjoelva. Punkthus på maksimalt 8 etasjer frigir arealer på bakkeplan og innfører en ny karakteristisk bygningstype i Ålgård. Beboerne har tilgang til «Kanalparken» og attraktive rekreasjonsområder langs vannkanten. I førsteetasje ved «Kanalparken» kan det vurderes en blandet regulering bolig/offentlig og privat tjenesteyting.
- Stasjonen og Magnetten kan på takene etablere ny boligbebyggelse med felles uterom. I nordenden av Stasjonen foreslås kvartalet utvidet med forretning/service/bolig, som



en del av Ålgårds byfasade mot nord. Bygningsmiljøet i Ålgård vil til sammen utgjøre en særpreget byfasade når man ankommer fra Stavanger og Sandnes.

- ÅBOAS utvikles med offentlige bygninger rundt et felles uterom, hovedsakelig omsorgs- og eldreboliger. Nye sykehjem bør plasseres i Ålgård sentrum. Eldrekollektiv vurderes som en aktuell boform i fremtiden. Ny bebyggelse følger Ole Nielsens gates fortauslinje og danner mer definerte gater og byrom.

## BEBYGGELSE/ BEBYGGELSESSTRUKTURER



*Skisser som viser ulike bebyggelsesmønstre.*

Vi studerte ulike bebyggelsesmodeller, og så på alt fra organiske former og punktbebyggelse til strammere lameller og ulike former for kvartalsbebyggelse. Tanker om en ny sentrumsgate, en tydelig bystruktur og tydelige avgrensninger av byrom kunne løses ved hjelp av en struktur av kvartaler og lameller. Ønsket om en tett forbindelse med Figgjoelva kunne løses ved at grøntdraget langs elva ble trukket inn i sentrum av Ålgård. Ved å bygge en organisk struktur eller punkthus ville ikke bebyggelsen begrense grøntdraget til en smal stripe langs elven. Bebyggelsesmodellene hadde ulike fortrinn og ulike begrensninger.

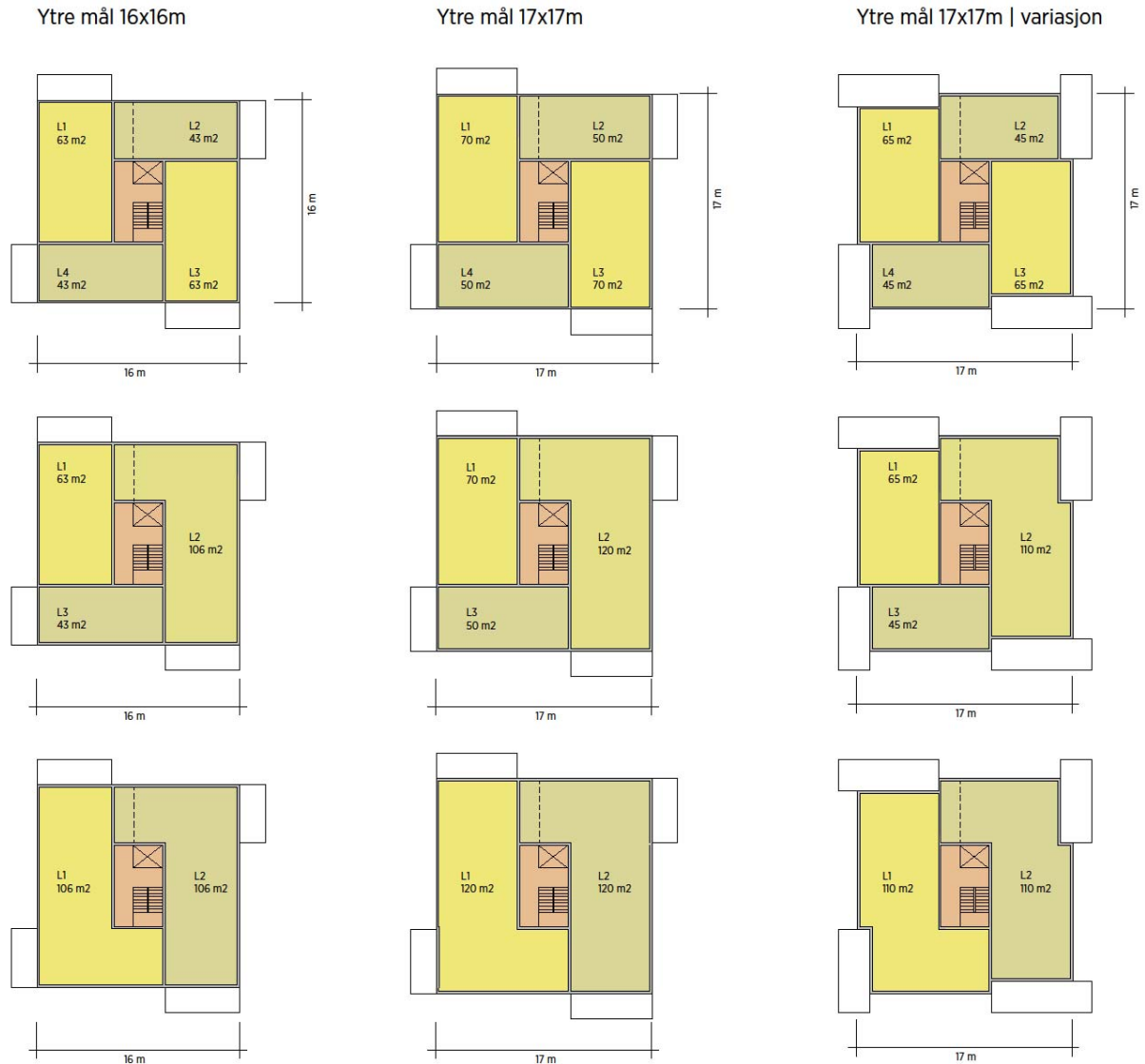
Blanding av kvartal, lamell og punkthus: Vi valgte til slutt en blanding av rette lameller/kvartaler langs de nye gatelinjene, og grupper av punkthus i et utvidet grøntdrag langs Figgjoelva. Med dette grepet fikk vi en rekke fordeler: en kompakt og tydelig bystruktur rundt Torget og de sentrale gatene, god plass til en ny blågrønn forbindelse mellom øst og vest i sentrum, samt nye boliger som punkthus i en utvidet elvepark langs Figgjoelva. Dette byplansystemet er både lekent, fleksibelt og robust, og kan trolig fungere godt over tid. Vi besluttet derfor å utvikle denne strukturen videre i Ålgård.



*Valgt bebyggelsesstruktur.*

Byggeområdene i Ålgård sentrum bør utvikles kompakt med «Ålgård torg» som origo, slik at bebyggelsen bidrar maksimalt til et levende sentrum og gode byrom. Spesielt området rundt torget og mellom Stasjonen og Magneten bør fortettes og aktiviseres, slik at man her opplever å være i en tettere bystruktur «midt i Ålgård». Disse kvartalene skal inneholde sentrumsfunksjoner som vil øke området attraktivitet.

Bebyggelsen langs «Torggata» vil bli en privat sentrumsbebyggelse. Alle fasadene mot gaten skal ha utadvendte funksjoner i første etasje med butikker og servicefunksjoner, slik at det kan utvikles et levende handelsmiljø som supplerer de innadvendte kjøpesentrene. Utforming av overgangssonene inne/ute og fasadeinndeling vil oppfordre folk til å gå saktere og stoppe opp underveis.



Prinsippskjemaer for leiligheter i «Elveparken» -viser hhv. 2, 3 og 4 leiligheter per etasje.

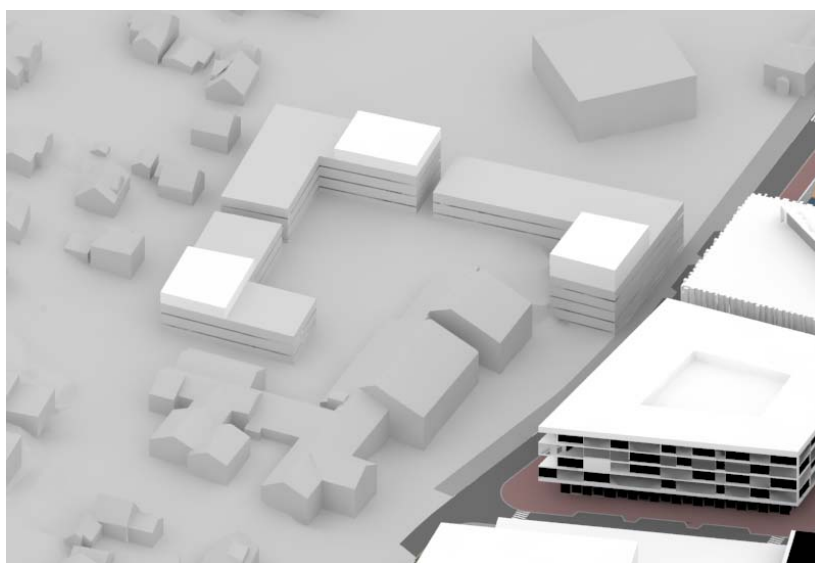
Boligbebyggelsen som er vist i «Elveparken» baserer seg på et system hvor leiligheter fordeles rundt en vertikalsjakt. Bygget er kvadratisk og det er laget et repetitivt system (se fig) hvor leiligheter på «sirkulerer» rundt sjakten slik at alle får balkong og to åpne sider. Når man baserer seg på et så enkelt system kan man også skape mer varierende og spennende leiligheter. Leilighetene kan gå rundt sjakten, få både åpen og innelukket balkong samt gå over to etasjer. Dette gjør at man enklere kan tilpasse husene i forhold til behov og miljø, solforhold og utsikt



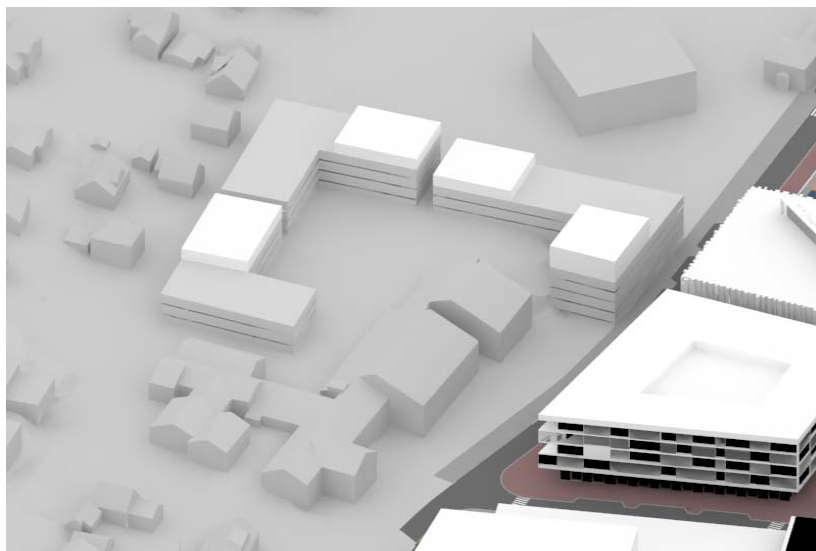
*Boligområdet «Elveparken».*

#### ILLUSTRASJONER AV ÅBOAS-OMRÅDET

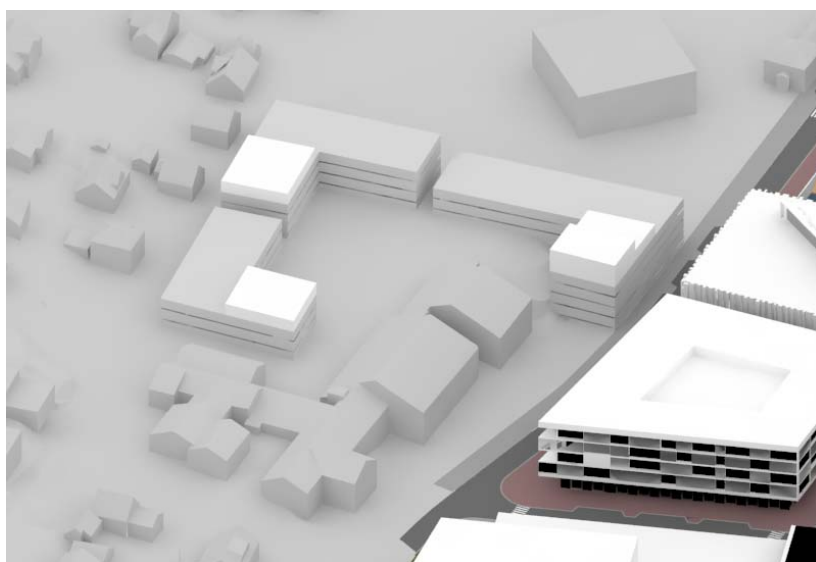
Tillatt prosent bruksareal for feltene B/T 2, B/T 3 og B/T 4 (ÅBOAS) skal ikke overstige % BRA = 200 %. Tillatt etasjetall er maksimum 4 etasjer. På 50 % av fasadelengden mot Ole Nielsens vei tillates maksimum 6 etasjer, med maksimum byggehøyde kote c+115,0. Under vises noen mulige bygningsvolumer. Bygningene danner et kvartal med et lunt og grønt indre gårdsrom. Kvartalsstrukturen strammer opp gaterommet mot «Ole Nielsens gate» og definerer byrommet rundt den nye kirken i nord. Bygningsvolumene brytes opp vertikalt med brudd i lange fasader og variasjon i høyder.



*ÅBOAS alternativ 1*



ÅBOAS alternativ 2



ÅBOAS alternativ 3

### HØYDER OG UTNYTTELSE

Arealberegningen viser totalt bruksareal (BRA) for alle delområdene til sammen og BRA for det enkelte delområde. Totalt BRA er ca. 150.000 m<sup>2</sup>. Dette er fordelt på ca. 50 % bolig, 30 % forretning/kontor og 20 % offentlig og privat tjenesteyting (skole, kultur m.m.). BRA er beregnet med et gjennomsnittlig etasjetall på 5-6 etasjer i sentrumskvartalene og 8 etasjer i «Elveparken».

Gjennomsnittlig størrelse på boenhetene er satt til 90 m<sup>2</sup> bruttoareal BTA. En fornuftig fordelingsnøkkel kan være leilighetstyper med BRA på 50 m<sup>2</sup>, 80 m<sup>2</sup> og 110 m<sup>2</sup>. Totalt vil dette gi ca. 800 nye boliger og 1.500 nye innbyggere i sentrum. Som utgangspunkt foreslås en fordeling med 1/3 på hver av størrelsene. For området totalt sett blir tettheten 5 boliger per dekar. «Elveparken» er delområdet med størst antall nye boliger. Her blir det ca. 300 boliger og 10 boliger per dekar.

## UTNYTTELSE ÅLGÅRD SENTRUM (sentrum syd kommer i tillegg)

OMRÅDE	TOMTEAREAL (m2)	MAKS. BRA (m2)	ANDEL BOLIG	ANDEL NÆRING, T.J.	"BOLIGAREAL" (m2) *	NÆRING, T.J. (m2) *	CA. ANT. BOLIGER **	CA. ANT. P-PLASS ***	CA. P-AREAL (m2)
Jæder/Espeland BB3, BB4, B/F1	9500	14250	0,95	0,05	13538	713	150	165	4117
"Elveparken" BB1, BB2, B/T1	10500	27720	0,95	0,05	26334	1386	293	320	8008
Sentrumsformål 1, Stasjons	15600	31200	0,50	0,70	9880	21840	104	541	13520
Sentrumsformål 4 og 5	3100	12400	0,60	0,40	7440	4960	83	182	4547
Sentrumsformål 2 og 3, Magneten, BB5	13200	30350	0,40	0,50	12140	18210	135	499	12477
F/K/T1, F/K/T2, "Sentrumskvartlene"	4800	14400	0,00	1,00	0	14400	0	288	7200
ÅBOAS, B/T3, B/T4	5100	10200	0,60	0,40	6120	4080	68	150	3740
ÅBOAS, B/T2 (maks. utn. ved eks. bygg)	6600	13200	0,20	0,80	2640	10560	29	241	6013
<b>SUM</b>	<b>68400</b>	<b>153720</b>			<b>77572</b>	<b>76149</b>	<b>862</b>	<b>2385</b>	<b>59622</b>

\* "Bolig- og næringsareal" er inkludert fellesareal, ganger, trapper osv.

\*\* Beregnet med gjennomsnittlig areal 90 m2 per leilighet

\*\*\* Beregnet med 25 m2 per parkeringsplass

Reguleringsbestemmelsenes § 6.5 har et arealkrav på 30 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal (MUA) pr. boenhet. Dette kravet oppfylles på det enkelte boligområde og i parkdraget langs elva (park1) og Torg.

Arealene som medregnes er:

Område	Areal	Utnyttelse	Etasjetall	Ant. boliger*	Krav MUA
B1	3200 m <sup>2</sup>	33 %	8	106	3180 m <sup>2</sup>
B2	4200 m <sup>2</sup>	33 %	8	139	4170 m <sup>2</sup>
B/T1	3500 m <sup>2</sup>	33%	8	116	3480 m <sup>2</sup>
Sentrum 4	1500 m <sup>2</sup>	400 %	4(6)	40	1200 m <sup>2</sup>
Sentrum 5	1700 m <sup>2</sup>	400 %	4(6)	40	1200 m <sup>2</sup>
Sentrum 2+3	13300 m <sup>2</sup>	250 %		70	2100 m <sup>2</sup>
Sentrum 1	17400 m <sup>2</sup>	250 %		85	2500 m <sup>2</sup>
<b>SUM</b>				<b>596</b>	<b>17830 m<sup>2</sup></b>

\* Boligene er beregnet med et snittareal på 80 m<sup>2</sup> inkl. ganger og trapper osv.

Det forutsettes at 50 % av MUA kan oppnås inne på byggeområdene; dvs. på bakkenivå, på balkonger og på takterrasser. Det vil si at 50 % (8900 m<sup>2</sup>) av MUA kan beregnes på parkarealene.

Park 1 er til sammen 16000 m<sup>2</sup>. Torget er 2700 m<sup>2</sup>. Til sammen er uteområdene 18700 m<sup>2</sup>. 50 % av uteområdene er 9350 m<sup>2</sup> og oppfyller kravet.

## LANDSKAP OG LANDSKAPSRØM

Nutene utgjør et viktig natur- og kulturlandskap nær Ålgård sentrum. Ved enkel tilrettelegging kan det merkes et stisystem slik at nutene gjøres lettere tilgjengelig fra sentrum, og de kan knyttes til hverandre. Fra toppene vil man få en fin opplevelse og god utsikt i klart vær. Et «nærturstinnett» vil være et lavterskeltilbud og et helsefremmende tiltak som kan nyttes av alle gjennom hele året, uten bruk av bil.

Når sentrum fortettes, vil det dannes en rekke mer definerte og intime rom enn det som finnes i dag. Det nye torget vil være det største rommet i sentrumskjernen sammen med de beplantede bygatene.

Sentrum gis en ny fasade som definerer den tette sentrumskjernen tydeligere. Den nye bebyggelsen er trukket tilbake fra elvebredden og er med på å definere parkrommet langs Figgjoelva tydeligere. Siktlinjer er også holdt åpne på tvers av sentrum gjennom «Kanalparken».



*Sentrum og forbindelseslinjer til elva og til landskapet rundt.*

## BLÅGRØNN STRUKTUR

Ålgårds blågrønne strukturerer sikres og understrekes og sentrum knyttes tettere til Figgjoelva.

Figgjoelva er årsaken til tettstedet Ålgårds eksistens og utvikling. I dag er elva det viktigste blågrønne draget gjennom sentrum og byr på store opplevelses- og naturkvaliteter. Gjennom flere tiltak kan vannets kvaliteter komme fram i bybildet, slik at Ålgårds preg som elveby forsterkes. Nye turveier og strategisk plasserte broer er viktige enkeltelementer for å gjøre det mulig å ta elva og elvebredden mer aktivt i bruk enn i dag. Et ubebygde, grønt belte på begge sider av elva sikres og vil danne den nye «Elveparken». Denne parken utvides mot vest i sentrum ved at bebyggelsen nærmest elva består av punkthus plassert i et grønt parkareal.

Det etableres en blågrønn tverrakse til Figgjoelva. Denne binder sentrum til de grønne nutene i øst og vest. Vann og vegetasjon føres inn til torget gjennom den nye «Kanalparken» i denne tverraksen.

Planene for flomsikring av Figgjoelva i sentrum innebærer stedvis utvidelse av elveleiet, samt senkning av turveien langs elva, slik at man får bedre kontakt med elva fra turveien. Ved mye vannføring i Figgjoelva vil ellevannet renne over terskler i den nye kanalen og inn i «Kanalparken». Parken vil dermed fungere som en «flommåler» for Figgjoelva. Dette vil samtidig redusere fare for flomskader andre steder, siden vannet føres inn i «Kanalparken» på en kontrollert måte. Overflatevann fra torget og andre harde flater kan også føres inn i kanalen.



*Figgjoelva med gangbroer og fuglekikkertårn.*

Mange mennesker skal bo, vokse opp og ha et godt liv i det nye Ålgård sentrum. Det legges opp til et vidt spekter av ulike aktivitetsområder i sentrumsområdet, både i boligområdene,



langs «Kanalparken» og langs «Elveparken» og Figgjoelva. Aktivitetsområdene skal appellere til mennesker i alle aldre.

Beplyntede sentrumsgater vil være en del av den nye grøntstrukturen. Gatene beplantes med mange ulike arter av trær for å få et rikt og frodig gatebilde. Man oppnår et bredere biologisk mangfold ved å blande ulike arter i den samme gata enn ved å benytte trær av samme art, siden ulike trær tiltrekker ulike insekter og fugler. Dersom det oppstår sykdom på én spesiell art, vil bare det ene treet erstattes - ikke hele trerekken.

For at hvert utbyggingsområde skal sikres frodige uteområder, biodiversitet og god overvannshåndtering, benyttes verktøyet Blågrønn faktor (BGF). Verktøyet skal bidra med å sikre at disse kvalitetene ivaretas av utbygger gjennom kompensasjon for tap av grønne arealer og permeable flater (flater som gir mulighet for infiltrasjon).

BGF er et tall som sier noe om prosjektets blågrønne kvaliteter. For å regne ut tomtens BGF, fylles informasjon om prosjektet, samt tomtens størrelse, inn i et regneark i Excel (se vedlagt regneark). BGF bør brukes på byggesaksnivå. Kommunen kan fastsette en minimumsverdi for de enkelte utbyggingsområdene basert på type område. For utbyggingsområder i tett by/sentrumsområder anbefales en minimumsverdi på 0,7. Prosjekter i ytre by/småhusbebyggelse/rekkehus/ åpen blokkbebyggelse anbefales en minimumsverdi på 0,8. For offentlige gater og plasser er anbefalt minimumsverdi 0,3. Modellen er fleksibel iden forstand at den åpner opp for valgmuligheter for eier innenfor det gitte BGF-kravet. Oslo og Bærum kommune utvikler, sammen med Framtidens byer, veileder og eksempelsamling for BGF. Disse kan kontaktes for nyeste versjon av brukerveileder.



*Utsikt over Ålgård sentrum.*

BLÅGRØNN FAKTOR (BGF) Samarbeidsprosjekt mellom Bærum og Oslo kommune som del av programmet Framtidens byer.					
Utarbeidet for Bærum og Oslo kommune av Dronninga landskap, COWI og CF Møller. Revidert Oslo kommune 28.01.2014.					
Verdi	Symbol	Faktor	Beskrivelse	Areal m <sup>2</sup>	BGF
				TOMTENS AREAL (INKLUDERT BEBYGD AREAL). Fyll ut tomtens areal:	
				0	
<b>1. BLÅGRØNNE FLATER</b>					
1		ÅPENT PERMANENT VANNSEIL SOM FORDRØYER REGNVANN	Permanente vannspeil som tilføres regnvann fra tomt, uansett om dette er en kanal med betongbunn, bekk med grønne bredder eller annet type vannspeil. Kun selve vannspeilet regnes.	0	0
0,3		DELVIS PERMEABLE FLATER SOM GRUS, SINGEL OG GRESSARMERT DEKKE	Harde overflater med permeabilitet, som sørger for infiltrasjon. For eksempel gressarmert av betong, grus eller singel. Gjelder ikke flater over underliggende harde dekker dersom jorddybden er mindre enn 80 cm.	0	0
0,2		IMPERMEABLE OVERFLATER MED AVRENNING TIL VEGETASJONSAREALER ELLER ÅPENT FORDRØYNINGSMAGASIN	F.eks. betong, asfalt, takflater og belegningsstein. Beregnes for areal tilsvarende størrelsen på vegetasjonsflaten som mottar vannet. Fordrøyningsmagasin må ha kapasitet iht. kommunale krav til påslipp til offentlig avløpsnett.	0	0
0,1		IMPERMEABLE OVERFLATER MED AVRENNING TIL LOKALT OVERVANNSANLEGG UNDER TERRENG	F.eks. betong, asfalt, takflater med avrenning som ledes til anlegg under terreng for fordrøyning og rensing av overvannet. Dette gjelder også underjordiske løsninger med kombinert vanning av trær. Hele arealet teller forutsatt at fordrøyningsmagasinet er iht. kommunale krav til påslipp til offentlig avløpsnett.	0	0
1		OVERFLATER MED VEGETASJON FORBUNDET MED JORD ELLER NATURLIG FJELL I DAGEN	Vegetasjon som vokser i jord og har kontakt med jorden under. Gunstig for utvikling av flora og fauna og for vann som kan trekke ned til grunnvannet. Punktet gjelder også for naturlige fjellknauser og svaberg.	0	0
0,8		OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD >80 cm	Vegetasjon som vokser i jord på min. 80 cm dybde, men som ikke har kontakt med jorden/grunnen under; f.eks. oppå et garasjeanlegg eller tak. Dybden er stor nok til at større trær kan vokse.	0	0
0,6		OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 40-80 cm	Som over, men med 40-80 cm jord for at hekker, store busker og små og mellomstore trær kan vokse.	0	0
0,4		OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 20-40 cm	Som over, men med 20-40 cm jord for mulig vekst av stauder og små busker.	0	0
0,2		OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 3-20 cm	Som over, men med 3-20 cm jord, for mulig vekst av sedum, gress, og markdekkere.	0	0
<b>2. BLÅ OG GRØNNE TILLEGGSKVALITETER. GIR EKSTRAPOENG. DET SAMME AREALET KAN DERFOR TELLES FLERE GANGER.</b>					
<b>BLÅ TILLEGGSKVALITETER</b>					
0,3		NATURLIGE BREDDER TIL VANNSEIL	Åpent vannspeil med naturlige bredder telles med i denne kategorien dersom det er tilgjengelig for flora/fauna i bakkenivå og har naturlig bunnsstrat og kantsone. F.eks. bekk, kanal og dam med grønne bredder. Arealet som regnes er bredden til vannspeilet.	0	0
0,3		REGNBED ELLER TILSVARENDE	Vegetasjonsareal som fungerer som regnbed eller tilsvarende beplantet infiltrasjonsløsning som samler opp, fordrøyer og infiltrerer regnvann ned i jorden/grunnen. Dette gjelder ikke permanente vannspeil og fordrøyningsbasseng som telles i blå flater.	0	0
<b>GRØNNE TILLEGGSKVALITETER, PUNKTENE UNDER (TRÆR) SKAL FYLLES INN SOM STYKK</b>				<b>STK</b>	
1		EKSISTERENDE STORE TRÆR >10 m	Eksisterende store trær; over 10 m. Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre.	0	0
0,8		EKSISTERENDE TRÆR SOM FORVENTES BLI >10 m	Eksisterende trær som blir over 10 meter høye. Skogstrær, edelløvtrær og parktrær, som f.eks; alm, ask, bjørk, eik, lind, lønn, kastanje, furu og mange flere. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 100 cm). Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre (x 0,8).	0	0
0,6		EKSISTERENDE TRÆR SOM BLIR SMÅ/MELLOMSTORE (5-10 m)	Eksisterende trær som er 5-10 meter høye. Prydtrær og frukttrær, f.eks; apal, kirsebær, magnolia, pæretrær, robinia og mange flere. Gjelder også formklippede trær. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 60 cm). Faktor: 16 m <sup>2</sup> /tre (x 0,6).	0	0
0,7		NYPLANTEDE TRÆR SOM FORVENTES BLI >10 m	Trær som blir over 10 meter høye. Art: Se to spalter over. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 100 cm). Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre (x 0,7).	0	0
0,5		NYPLANTEDE TRÆR SOM FORVENTES BLI SMÅ/MELLOMSTORE (5-10 m)	Trær som blir 5-10 meter høye. Art: Se to spalter over. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 60 cm). Faktor: 16 m <sup>2</sup> /tre (x 0,5).	0	0
<b>PUNKTENE UNDER SKAL FYLLES INN SOM m<sup>2</sup></b>				<b>Areal m<sup>2</sup></b>	
0,6		STEDEGEN VEGETASJON	Etablering eller verning av overflater med stort innslag av verdifulle plantearter som inngår i det lokale, historiske natur- og kulturlandskapet.	0	0
0,4		HEKKER, BUSKER OG FLERSTAMMEDE TRÆR	Hekker, busker og flerstammede trær beregnes maksimalt for dryppsonen til busken, kronens utstrekning.	0	0
0,4		GRØNNE VEGGER	For klatreplanter og andre grønne vegger regnes veggarealet som forventes å være dekket i løpet av 5 år (maks 10 m i høyde for klatreplanter).	0	0
0,3		STAUDER OG BUNNDEKKERE	Gjelder ikke plen eller sedum.	0	0
0,1		75m <sup>2</sup> SAMMENHENGENDE GRØNTAREALER OVER 75 m <sup>2</sup>	Sammenhengende grøntareal som er større enn 75 m <sup>2</sup> , som for eksempel store gressplener, plantefelt eller annet.	0	0
<b>PUNKTENE UNDER SKAL FYLLES INN MED TALLET 0,05</b>				<b>0,05</b>	
0,05		KOBLING TIL EKSISTERENDE BLÅGRØNN STRUKTUR	Dersom blå og/eller grønne elementer i området kobles til eksisterende blågrønn struktur utenfor området. Sammenhengen skal være tydelig. For eksempel en bekkeåpning, en kobling til eksisterende kanal eller vannspeil, flomvei, forlengelsen av en allé eller et skogholt, sammenslåing av flere gårdsrom med fri ferdsel mellom dem. Dette gir et generelt tillegg på 0,05 i BGF.	0	0
<b>TOTAL BLÅGRØNN FAKTOR (BGF)</b>					<b>###</b>

Eksempel på regneark og tabell for blågrønn faktor (BGF) utarbeidet for Oslo og Bærum kommune.

## NATUR / NATURMANGFOLD

Vegetasjon og dyreliv i og langs Figgjoelva skånes mot store inngrep. I stedet skal det grønne beltet langs elva forsterkes slik at det blir en sammenhengende naturpark fra Edlandsvatnet i sør til Berlandshølen i nord.

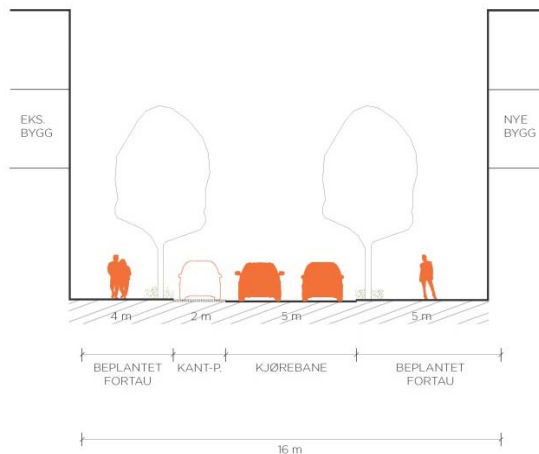
## GATER OG Plasser



*Nye Ålgård torg.*

Tettstedet utvikles til en levende by med trygge gangforhold, gode møtesteder, et sentralt kollektivknutepunkt og et levende handelssentrum. Det som i dag er veger i sentrum strammes opp og gjøres om til gater. Mennesket prioriteres i bygater med fortau, gateparkering og gatetrær. På Ålgård har vi en fin mulighet til å lage levende gater og gatemiljø, siden trafikken er moderat. Sentrumsområdet får en finere «byvev» tilpasset det nye Ålgårds skala. Det introduseres et ekte gatenett uten blindgater.

På østsiden av torget opparbeides «Torggata» til den nye handlegata med brede, beplanta fortau. Ålgårds nye bygata blir et attraktivt fotgjengerstrøk fra Stasjonen til Magnetten og vil fungere som en offentlig promenade som vil gi liv til stedet hele døgnet. Alle fasadene skal ha utadvendte funksjoner i første etasje (butikker og service), slik at det kan utvikles et levende handelsmiljø langs fasadene som vil supplere de innadvendte kjøpesentrene. Utforming av overgangssonene inne/ute og fasadeinndeling vil oppfordre folk til å gå saktere og stoppe opp underveis. Handlegata forlenges som en åpen, eventuelt overdekket passasje gjennom Magnetten. Det etableres en ny forbindelse til Figgjoelva i sør. Infrastruktur som vann- og avløp, belysning og beplantning bør følge fortauene. I boligområdene legges det opp til kjørbare gangveier.



Prinsippnitt «Torggata». I deler av «Torggata» vil det i tillegg være en åpen arkadeløsning i 1. etasje.

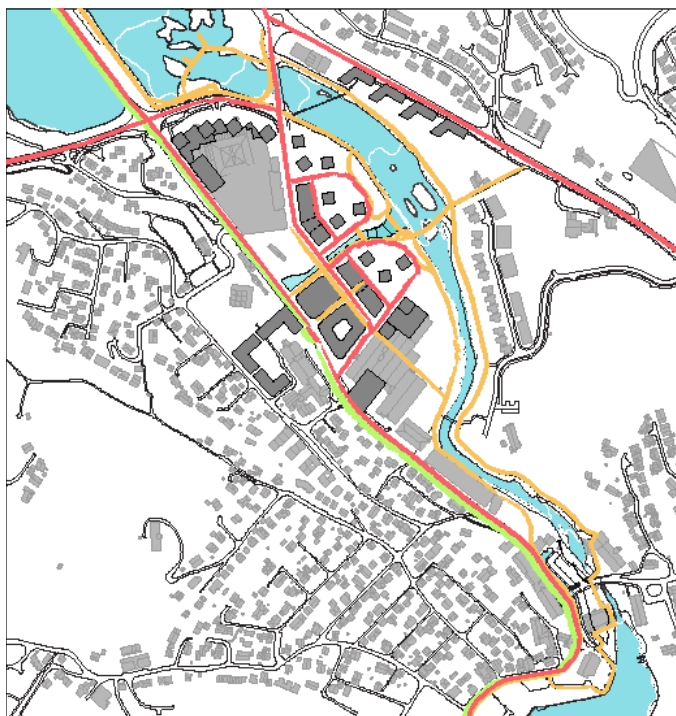
Det nye torget etableres syd for Stasjonen, omkranset av de to kirkene og det nye sentrumskvartalet i sør. Den nordre delen består av hardt dekke, mens resten vil utgjøres av park. Lokomotivstallen ligger som et skulpturelt element midt på plassen og deler den opp i mindre soner. På festdager vil «Kanalparken» gi ekstra plass for fleksibel bruk. Gjennom denne kobles også torget direkte til Figgjoelva. De mest populære plassene for torghandel er øverst på torget, det vil si i nord, der det er solrikt og åpent. Koblingspunkt for vann/strøm til torgbodene bør plasseres her. Dette er stedet det vil myldre av folk en lørdag midt på dagen og det bør møbleres med benker og sykkelstativ. Det etableres en ny gangbro over Figgjoelva fra boligområdene øst for Ålgård til det nye torget.

#### TRAFIKK /TRAFIKKMØNSTER

Sentrumsområdet skal endres «fra kjøpesenter til by». Det som i dag har karakter av å være innadvendte kjøpesentre med parkering, logistikk og transport som dominerende funksjoner i det offentlige rom, skal endres til en bystruktur med urbane kvaliteter. Veier og parkeringsplasser bygges derfor om til gater og nye byrom. Gatene strammes opp på en slik måte at bilister må ha lav fart når de kjører gjennom sentrum. Blindgater unngås. I boligområdene legges det opp til kjørbare gang- og sykkelveger.

Kollektivholdeplassene i både nytt og gammelt sentrum integreres som sentrale og viktige deler av sentrum. Det nye torget vil fungere som kollektivt knutepunkt. Dette innebærer at bussholdeplassen legges helt inntil torget og utformes med kantstopp. Knutepunktet bør tilrettelegges med overdekkede ventearealer og sykkelparkering.

Brede fortau i sentrumsgatene gjør det naturlig og enkelt å bevege seg til fots gjennom sentrum. «Ole Niensens gate» vil fungere som hovedsykkeltrasé med lav hastighet for biler og brede fortausarealer.



Forbindelseslinjer- rødt viser biltrafikk, gult gangveier og grønt busstrasé.

For å oppnå høy arealutnyttelse og stor grad av attraktivitet i planområdet, er større parkeringsplasser på bakkeplan ikke integrert i sentrum. I stedet er det lagt opp til parkeringskjellere under bakken samt gateparkering i sentrumsgatene. I sentrumskvartalene, under ÅBOAS og ved Jæder/Ådne Espeland AS kan det være mulighet for å etablere parkeringsanlegg på flere etasjer. Under boligkvartalene ved Figgjoelva kan det vurderes å heve nivået på parkeringskjelleren med inntil 1 meter, det kan forenkle byggingen og redusere gravingen og kostnadene.

#### SOL OG SKYGGE

Vi har gjort en enkel sol- og skyggestudie for sentrum av Ålgård, hvor vi har sett på Vårjevndøgn 20.mars kl.09.00 kl.14.00 og kl.16.30 og midtsommer 24.juni kl.09.00 kl.14.00 og kl.18.00. Vi har altså valgt dagen hvor natt og dag er like lange, samt når solen står høyest og skyggene er kortest. Diagrammene for vårjevndøgn vil være like som for høstjevndøgn 22.september. Resultatet er vist på figurene under.

*Illustrasjonene for 20.mars:*



**Ålgård. 20. Mars KL 09:00**



**Ålgård. 20. Mars KL 14:00**



**Ålgård. 20. Mars KL 16:30**

Kl.09.00 ser vi skyggene er lange og strekker seg parallelt med Ole Nielsens vei. Ole Nielsens vei og gatene parallelt med denne får derfor sol om morgenen. Skyggene faller på torget, tverrgater og terreng, mens bygningene hever seg over og får sol. Grøntdraget på begge sider av Figgjoelva har sol på denne tiden.

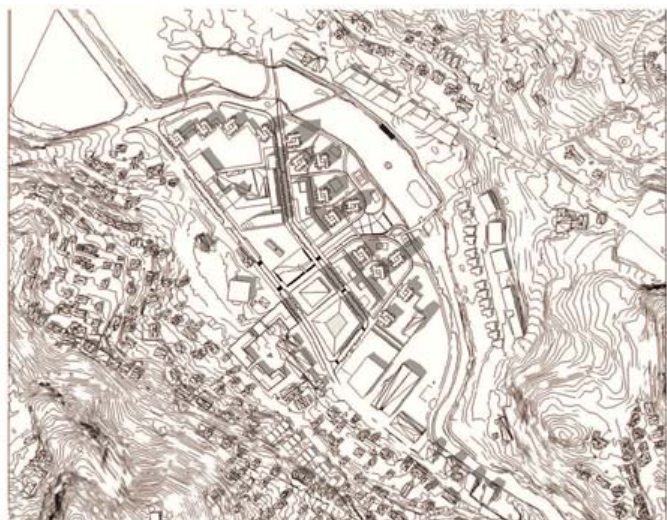
Kl.14.00 strekker skyggene seg mot nordøst. Skyggen fra Berlandsnuten i sørvest dekker ÅBOAS og arealet rundt den nye kirken. Sentrumskvartalene og torget får sol, mens skyggene strekker seg ut i grøntarealene rundt boligbebyggelsen i «Elveparken» og på grøntarealene vest for Figgjoelva.

Kl.16.30 er det ikke sol i sentrum av Ålgård.

*Illustrasjonene for 24.juni:*



**Ålgård. 24.Juni KL 09:00**



**Ålgård. 24.Juni KL 14:00**



**Ålgård. 24.Juni KL 18.00**

Kl.09.00 viser korte skygger mot nordvest. Noen av tverrgatene til Ole Nielsens vei og arealene rundt høyhusbebyggelsen i «Elveparken» berøres.

Kl.14.00 vender skyggene nordøst. Det blir skygge i «Torggata» og delvis i Grøntdraget langs elven og mellom husene i «Elveparken».

Kl.18.00 vises lange skygger mot øst. Det er hovedsakelig «Elveparken» og grøntdraget langs Figgjoelva som får skygge.

### **3.1.4 Faglig begrunnelse for planforslaget**

#### Alternativer

0-alternativet beskriver en videreføring av dagens situasjon. Dette ses opp mot en konsekvensutredning av dette planforslaget –Alternativ 1.

0-alternativet:

0-alternativet defineres som forventet utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Sentrumsutviklingen i Ålgård er i dag styrt ut fra en overordnet kommuneplan - Kommuneplan Gjesdal 2009-2021, og ulike reguleringsplaner. Dette har erfaringsmessig ikke vært nok til å styre utviklingen i ønsket retning. Ålgård har et fragmentert sentrum, med flere sentrumsdannelser. Stedet har begrenset kontakt med Figgjoelva som renner igjennom. Og nå når Ålgård stadion flytter ut så blir det store arealer ledige i en del av sentrum hvor det ligger kjøpesentre med store parkeringsflater rundt.

De viktigste reguleringsplanene innenfor planområdet er Reguleringsplan for Ålgård sentrum -2 (13.8.2008) og Reguleringsplan for Magneten FKB2 (13.3.2006). Begge planer legger opp til at vi vil få en økning av arealene på kjøpesentrene og bygging av boliger i tilknytning. Det er avsatt store parkeringsarealer rundt bygningene som viderefører dagens situasjon. Langs elven og der Ålgård stadion ligger, er reguleringsformålet Offentlig friområde park. Det vil bli rom for andre funksjoner istedenfor stadion når den flyttes.



**Alternativ 1:**

Denne planen fastlegger en grønnstruktur på begge sider av Figgjoelva, og i en tverrakse som krysser elva og strekker seg gjennom bebyggelsen. Videre sikres det en grønn sone langs gatene i det nordvestre hjørnet av planen. Planen definerer en tydelig kvartalsstruktur, tegner inn den nye hovedgaten «Torggata», og avsetter areal til det nye torget. Det skilles mellom gater og bilfrie gatetun og gangveier. Kvartalene som dannes innenfor dette gatenettet får individuelle reguleringsformål for å styre hvor det blir hhv boliger, næringsbygg og offentlige bygg. Områdene rundt kirken og ÅBOAS avgrenses og trekkes inn mot den grønne tverraksen.

Anbefaling av alternativ

Dagens regulering (0-alternativet) gir en uendret situasjon med de problemer kommunen har identifisert. Ålgård fungerer ikke som et byområde i dag, verken når det gjelder struktur eller innhold. Strukturelt er det i først rekke mangel på gode byrom, gater og sammenhengende fotgjengerareal. De to kjøpesentrene har en skala med størrelse som industribygg og fasadene lukker seg mot de offentlige rommene. Planarbeidet ble satt i gang for å gjøre noe med denne situasjonen. Alternativ 1 anbefales derfor. Den setter inn nybygg og bygger om kjøpesentrene slik at de henvender seg til byrommene. Videre fortetter planen sentrum, fastlegger beliggenheten til et nytt torg og definerer tydelig hvor byggeområdene og hvor parkområdene skal lokaliseres. Byen knyttes tettere til Figgjoelva som videreutvikles og gjøres tilgjengelig for et sentrumsnært friluftsliv.

Avbøtende tiltak**FLOMSIKRINGSTILTAK**

Med ny bebyggelse og større bruk av sentrum og elvebreddene blir det gjort tiltak for å sikre utsatte områder mot flom. Tiltakene blir gjort i samsvar med delrapporten «Flomsikring i Ålgård – Prosjektbeskrivelse» (datert 01.12.2011) utarbeidet av ingeniørfirmaet Dr. Blasy – Dr. Øverland. Tiltakene som blir gjort er utvidelse av elveleiet gjennom senkning av terreng og fjerning av strømningshindre. Store deler av turveien på vestre bredd, nord for Magneten vil bli senket og vil dermed bidra til utvidelse av strømningsstverrsnittet. Ved kjøpesenteret Magneten vil en eksisterende steinranke med vegetasjon fjernes fra elva og dette bidrar også til økning av strømningsstverrsnittet. I tillegg vil et stykke av turveien på vestre bredd, ved Magneten, bli hevet.

For å sikre nye bygg fra eventuell flomfare kan disse legges på en minimums-kote basert på beregninger for 200-års flom. Parkeringskjellere i de flomutsatte områdene, dvs. i elveparken, bygges vanntette for at ikke grunnvannet skal risikere å sive inn.

**HENSYN TIL NATURVERDIER VED FLOMSIKRINGSTILTAK**

Inngrepene knyttet til flomsikringen av sentrum kan komme i konflikt med noen av naturverdiene i og langs Figgjo. Avbøtende tiltak for å verne disse verdiene blir gjort i samsvar med rapporten ”Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flaumsikring i Ålgård sentrum” (datert 30.11.2010) utført av AMBIO Miljørådgiving. Tiltakene inkluderer forebygging av partikkelspredning nedstrøms inngrepsområdene og flytting av elvemusling som kan bli truet av inngrep. Så langt det er mulig bør en unngå å påvirke områdene for ungfisk og gytefisk. På strekninger der gyte- eller leveområder for fisk

og elvemusling blir permanent ødelagt bør en sørge for å kompensere tapet ved å vurdere behovet for å legge ut egnede substrater og sikre at det blir en djupål i ny elveprofil. Arbeidet bør gjennomføres ved et tidspunkt når det ikke ligger rogn i grusen (juli-oktober).

#### TRAFIKKSIKKERHET

For å øke trafikksikkerheten vil først og fremst brede fortau og arealer for fotgjengere sikres. Samtidig vil det bli gjort fartsreducerende tiltak for biler. Gatene utformes på fotgjengernes og syklistenes premisser. Utforming av smale kjørebane og opphøyede gangfelt vil medføre at bilister holde lav fart. Brede beplantede fortau med mange og logisk plasserte overganger vil gjøre det enkelt for fotgjengere å bevege seg. Logisk plasserte gang- og sykkelveger vil gjøre det mer logisk å gå og sykle enn å kjøre bil. Dette kan føre til færre biler i gatene, noe som i seg selv er positivt for trafikksikkerheten.

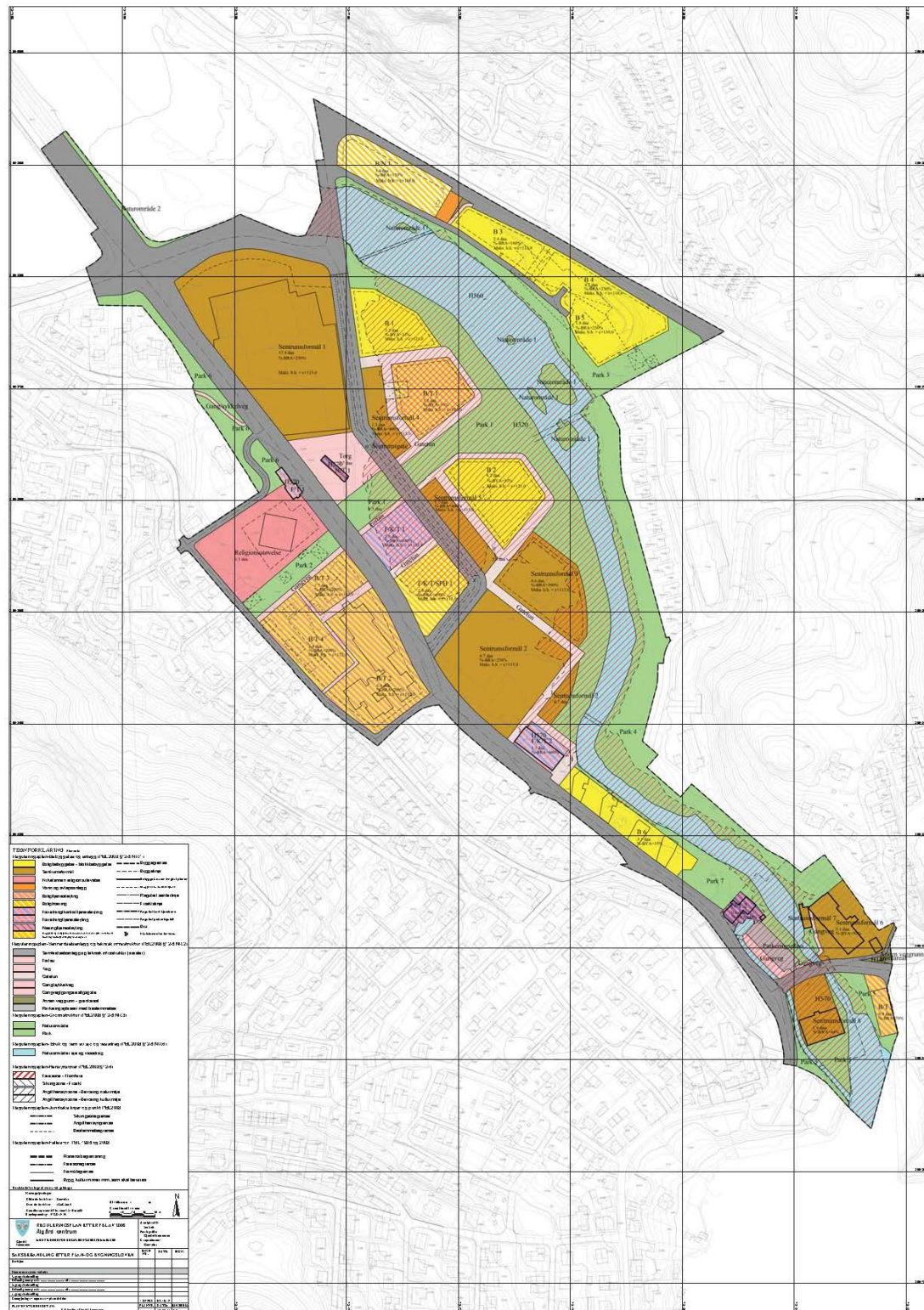
### 3.2 FORSLAGSTILLERS ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.



*Det nye Ålgård sentrum.*

#### 4 KART OG BESTEMMELSER (Planid. 201206)



Områderegulering Ålgård sentrum.

## FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR: OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR ÅLGÅRD SENTRUM

Gnr.5 bnr.520, 544, 560 og gnr. 7 bnr. 281 m.fl.

### § 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer og datert dato.

### § 2 Hensikten med planen

Planforslagets hensikt er å videreføre sentrumsutviklingen som er skissert i kommuneplanen for Gjesdal for 2009 – 2021.

- Ålgård sentrum skal reguleres med stor grad av blandede funksjoner og forholdsvis høy tetthet. Flest mulig funksjoner skal kunne plasseres i sentrum.
- Planen skal definere gode byrom, som gater, torg, plasser og parker. Det skal utvikles et mangfold av grønne arealer.
- Ålgårds gamle industribebyggelse skal bevares og tilrettelegges for ny bruk.
- Tilgjengeligheten til Figgjoelva skal bedres, og vannet skal kunne føres inn i sentrum slik at Ålgård blir en elveby.

### § 3 Arealformål og hensynssoner

Området reguleres til:

Hovedformål m/underformål (spesifisering av underformål)

#### Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse – Blokkbebyggelse (leilighetsbygg) – *B 1-6*
- Sentrumsformål – Forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning – *Sentrumsformål 1-8*
- Kirke / annen religionsutøvelse
- Kombinert bebyggelses- og anleggsformål
  - o Bolig/tjenesteyting – *B/T 1-5*
  - o Bolig/næring – *B/N 1*
  - o Forretning/kontor/tjenesteyting – *F/K/T 1-2*
  - o Forretning/tjenesteyting – *F/T 1*
  - o Næring/tjenesteyting – *N/T 1-2*
  - o Forretning/kontor/tjenesteyting/parkeringshus – *F/K/T/SPH 1*
  - o Vann- og avløpsanlegg

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) – Kjøreveg, kantparkering, fortau
  - o Veg
  - o Fortau
  - o Torg
  - o Gatetun
  - o Gang og sykkelveg
  - o Gangveg/gangareal/gågate
  - o Annen veggrunn - grøntareal
  - o Parkering – Parkeringsplass

### **Grønnstruktur**

- Naturområde – *Naturområde 1*
- Park – *Park 1-7*

### **Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone**

- Naturområde i sjø og vassdrag - Figgjoelva

### **Hensynssoner (oppgis som angitt i PBL § 11-8 bokstav a-f)**

- Faresone
  - o H320 Flomfare
- Sone med særlige hensyn til landbruk, reindrift, friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø med angivelse av interesse.
  - o H560 Bevaring naturmiljø
  - o H570 Bevaring kulturmiljø

## **§ 4 Fellesbestemmelser**

### **§ 4.1 Klimagassutslipp og klimagassregnskap**

Bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur og grønnstruktur skal ha lave CO<sub>2</sub>-utslipp. Ved prosjektering av bebyggelse og anlegg og større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, skal det utarbeides klimagassregnskap som verktøy for klimaeffektive valg i prosessen, jf. to notater fra Civitas på oppdrag fra FutureBuilt og Framtidens Byer: "Regneregler for klimagassberegninger i Future Built/Framtidens bygg. Bygg og områder". Klimagassregnskap skal foreligge ved søknad om rammetillatelse.

### **§ 4.2 Kunst**

Kunstnerisk utsmykking skal være et gjennomgående grep i Ålgård sentrum. Det skal utarbeides en helhetlig strategi for kunstnerisk utsmykking av uteområder og bygninger. Strategien skal godkjennes av Gjesdal kommune.

## **§ 5 Plankrav**

Før innsendelse av byggesøknad for nye bygninger eller vesentlige endringer på eksisterende bygninger kreves utarbeidelse av detaljreguleringsplan for følgende områder:

- Sentrumsformål 1
- Sentrumsformål 8 (Storhuset)

For følgende områder skal det utarbeides en samlet plan:

- B 1, B 2, B/T 1, Sentrumsformål 4 og Sentrumsformål 5, med tilliggende gatetun.
- F/K/T 1 og F/K/T/SPH1, med fortau og mellomliggende gatetun.
- Sentrumsformål 2 og Sentrumsformål 3, med tilliggende gatetun.
- B 3, B 4, B 5 («Jæder/Espeland») og B/N 1, med tilliggende Park 3
- Sentrumsformål
- 6 og Sentrumsformål 7 (Veveriet).

For felt Sentrumsformål 1 vil et eventuelt 3-etasjes parkeringsanlegg over terreng i nordre del av feltet mot Hølen inngå i Ålgårds «byfasade». I detaljplanen skal det legges særlig stor vekt på å sikre at denne «byfasaden» får høy estetisk kvalitet. Fasaden skal avsluttes like ut til regulert byggelinje.

For feltene B 1, B 2, B/T 1, Sentrumsformål 4 og Sentrumsformål 5, med tiliggende gatetun, skal det i forbindelse med detaljreguleringen utarbeides et kvalitetsprogram som omhandler volumer og høyder, struktur og rytme, fjernvirkning («byfasade»), uterom, lokalklima, lysforhold, materialvalg og farger. Kvalitetsprogrammet skal godkjennes av Gjesdal kommune.

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan og/eller byggeplan for Ålgård sentrums gater, plasser og parker, det omfatter blant annet ny sentrumsgate («Torggata»), Torg, Park 1 («Elveparken») og Park 2. Planene skal sikre høy kvalitet og beskrive opparbeidelse av de offentlige rommene i sentrum, inkludert en offensiv strategi for bruk av kunst, jf. § 4.2 Kunst. Planene skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting.

## § 6 Bebyggelse og anlegg

### § 6.1 Blågrønn faktor (BGF) - fellesbestemmelse for områder for bebyggelse og anlegg

Blågrønn faktor (BGF) skal brukes som verktøy for dimensjonering av vegetasjon etter følgende formel:  $BGF = \text{økologisk effektivt areal} / \text{totalt tomteareal}$

Økologisk effektivt areal er summen av alle typer arealer innenfor et tomteareal, både grønne flater, blå flater og harde flater med eventuelle tilhørende tilleggsfaktorer.

Størrelsen på hver arealtype ganges med tilhørende faktor etter beregningsgrunnlaget angitt i vedlagt tabell.

### § 6.2 Plassering, utnyttelse og høyder

Bebyggelsen skal plasseres innenfor formåls- og byggegrenser som vist på plankartet. I alle felt uten vist byggegrense går byggegrensen i formålsgrensen.

Grad av utnyttelse er angitt på plankartet. Detaljplanene skal minimum legge til rette for en planlagt utbygging med 75 % av maksimal tillatt utbygging.

Parkeringsareal under terreng skal ikke medregnes i BRA.

Tillatt byggehøyde er vist på plankartet.

Innenfor felt B1, B2, B/T1 og Sentrum 1 – 5, tillates det oppført totalt 599 boenheter. Tabell for vurdering av uteoppholdareal som ligger i planbeskrivelsen, skal være retningsgivende for fordeling av antall boenheter pr område.

Felt B 1 og B 2: Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 33 %. Bebyggelsen skal grupperes i minimum tre adskilte bygningsvolumer. Balkonger kan utkrages maksimum 2 meter ut over fotavtrykk og angitt byggegrense. Tillatt etasjetall er maksimum 8 etasjer.

Felt B 3, B 4 og B5 – «Jæder/Espeland»: Maksimalt tillatt prosent bruksareal og byggehøyde for det enkelte felt går fram av reguleringskartet.

Felt B 6: Bestemmelsene i plan 20060012 skal fortsatt gjelde.

Sentrumsformål 1 og 2: Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 250 %. Tillatt etasjetall er maksimum 6 etasjer. For ny bebyggelse skal 6. etasje maksimum dekke 50 % av 5. etasje.

Sentrumsformål 3: Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 300 %. Tillatt etasjetall er maksimum 8 etasjer.

Sentrumsformål 4 og 5: Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 400 %. Tillatt etasjetall er maksimum 6 etasjer. I 1. og 2. etasje tillates ikke boliger.

Sentrumsformål 6 - Veveriet: Bygning som skal bevares. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 50 %; jfr. § 10.3.

Sentrumsformål 7: Bygning som skal bevares.

Sentrumsformål 8 – Storhuset: Bygning som skal bevares. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 44 %, jfr. § 10.3.

Kombinert bebyggelses- og anleggsformål:

- Felt B/T 1 – «Elveparken»: Formål bolig og bevertning. I første etasje mot «Elveparken» kan det etableres bevertning med uteservering i gatetun/park. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 33 %. Bebyggelsen skal grupperes i minimum tre adskilte bygningsvolumer. Balkonger kan utkrages maksimum 2 meter ut over fotavtrykk og angitt byggegrense. Tillatt etasjetall er maksimum 8 etasjer.
- Felt B/T 2, B/T 3 og B/T 4 – ÅBOAS: Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 200 %. Tillatt etasjetall er maksimum 4 etasjer. På 50 % av fasadelengden mot Ole Nielsens vei tillates maksimum 6 etasjer, med maksimum byggehøyde kote c+115,0.
- Felt B/T 5: Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 70 %. Tillatt etasjetall er maksimum 4 etasjer.
- Felt B/N 1: Formål bolig og næring (bensinstasjon). Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 150 %. Tillatt etasjetall er maksimum 4 etasjer.
- Felt F/K/T 1 og F/K/T/SPH 1: Tillatt prosent bruksareal skal ikke overstige % BRA = 400 %. Tillatt etasjetall er maksimum 6 etasjer.
- Felt F/K/T 3 – «Udlauset»: Bygning som skal bevares. jfr. § 10.3. Det tillates et tilbygg på inntil 300 m<sup>2</sup> på byggets nordøstfasade, jfr. § 10.3.
- Felt F/T 1 – Ålgård stasjon: Bygning som skal bevares. jfr. § 10.3.
- Felt N/T 1 – «Lokstallen»: Formål bevertning og offentlig/privat tjenesteyting. Bygningen skal bevares. Det tillates et tilbygg på maksimum 150 m<sup>2</sup> BRA på torgflaten nordøst for «Lokstallen», henvendt mot sentrumsgaten «Torggata». jfr. § 10.3.
- Felt N/T 2 – Kraftstasjon: Formål bevertning, offentlig/privat tjenesteyting og kraftstasjon. Bygning som skal bevares. Tillatt prosent bebygd areal skal ikke overstige % BYA = 48 %. jfr. § 10.3.

### § 6.3 Utforming og bruk

Ethvert tiltak skal prosjekteres og utføres slik at det etter Gjesdal kommunes skjønn har en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og med respekt for naturgitte og bygde omgivelser. Det skal legges vekt på løsninger som styrker og utvikler en arkitektonisk identitet i Ålgård sentrum. Nybygg skal utformes med respekt for historiske bygg, men reflektere sin egen tid når det gjelder utforming, materialvalg og fargesetting.

Takene skal vurderes som en del av Ålgård sentrums taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Ved nybygg og ombygginger skal tekniske anlegg som heisoppbygg og ventilasjonsanlegg m.m. integreres i den arkitektoniske utformingen. Bebyggelsen skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp. Fasader over ca. 20 meter skal brytes opp for å motvirke monotoni.



I bebyggelse regulert til sentrumsformål og forretning/kontor/tjenesteyting (Sentrumsformål 1-5 og F/K/T 1 og F/K/T/SPH1) skal det ligge forretning, bevertning, kulturinstitusjon og/eller andre publikumsrettede virksomheter på gateplan, med transparente fasader og med minimum én inngang per virksomhet mot fortauet, med maksimal avstand mellom inngangene på 10 meter og brutto etasjehøyde i 1. etasje på minimum 5 meter. Tillatt minimum innvendig høyde for 1. og 2. etasje er 4 meter. Gjelder ikke for 2. etasje dersom felt F/K/T/SPH 1 benyttes til parkeringshus. Forretning/kontor/tjenesteyting skal ha inngang adskilt fra boligens inngang.

I felt F/K/T 1 og F/K/T/SPH1 skal 1. etasje mot den nye sentrumsgaten («Torggata») trekkes inn minimum 2 meter fra formåls grensen mot fortauet, slik at det dannes en åpen, overdekket arkade.

I felt B 1, B 2 og B/T 1 skal hver enkelt boenhet ha henvendelse i minimum to retninger. Ved boligbebyggelse med ensidige leiligheter skal leilighetsdybden ikke overstige leilighetens fasadengde. Det tillates ikke ensidig orienterte leiligheter mot nord, nordøst eller mot sterkt trafikkert gate.

#### § 6.4 Landskapsplan (utomhusplan)

I byggeområdene skal det sammen med søknad om rammetillatelse innsendes landskapsplan i tilpasset målestokk (1:500 / 1:200).

Planen skal redegjøre for at krav til blågrønn faktor (BGF) oppfylles, iht. vedlagt tabell.

Planen skal vise beplantning, leke- og oppholdsområder, gangveier, interne veier med snuareal og parkering for bil og sykkel, overvannstiltak og stigningsforhold.

Det skal avsettes minimum 16 m<sup>2</sup> lekeareal for hver boenhet. Tilstrekkelig lekeareal kan oppfylles ved tilgang til felles lekeareal i felt Park 1 («Elveparken») og øvrige grøntområder langs Figgjoelva.

Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng samt vegetasjon.

Landskapsplanen skal godkjennes samtidig med rammetillatelse. Uteoppholdsarealene skal være ferdig opparbeidet iht. godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.

#### § 6.5 Krav til uteoppholdsareal

Minste uteoppholdsareal inklusiv lekeareal (MUA) per boenhet = 30 m<sup>2</sup>. Minimum 50 % av uteoppholdsarealet og [alt](#) lekearealet skal anlegges på bakkenivå. Krav til MUA kan oppfylles ved tilgang til felles uteareal i felt Park 1 («Elveparken»).

Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass.

Uteoppholdsareal på tak/takterrasser tas med i beregningen av uteoppholdsareal. Dersom terrasse/balkong skal medregnes som uteoppholdsareal skal den ha minimumsareal 6 m<sup>2</sup> og minimumsdybde 2 meter.

Felt B 1, B 2 og B/T 1: Uteoppholdsarealene på terreng skal være offentlig tilgjengelige med parkmessig opparbeidelse.

Felles uteoppholdsareal skal ha trafiksikker adkomst fra boligene, være skjermet for trafikk, forurensning, støy og være tilstrekkelig belyst.

Minimum 50 % av uteoppholdsarealet skal ha sol ved vårjevndøgn klokken 15.00.

#### § 6.6 Parkering

- Med unntak av kantsteinsparkering langs gater skal all parkering etableres i garasjeanlegg under terreng, hvis ikke annet er presisert i bestemmelser under eller for det enkelte feltet.

- Midlertidige parkeringsplasser på bakkenivå kan anlegges på byggeområder som inngår i planen. Minimum 10 % av plassen skal ha grønne/beplantede flater. Kommunen skal godkjenne planer for midlertidige parkeringsplasser.
- Det kan opparbeides sentrumparkering i offentlig tilgjengelige garasjeanlegg under feltene F/K/T 1, F/K/T/SPH1 og Torg. I detaljreguleringsplanene skal kommunen fastsette om et eller flere av disse feltene skal ha garasjeanlegg under terreng.
- Med unntak av 1. etasje som skal benyttes til forretning, kontor eller tjenesteyting kan felt F/K/T/SPH1 i sin helhet benyttes til parkeringsanlegg. Kommunen skal sette strenge krav til estetisk kvalitet ved utforming av bygget.
- Adkomst til parkeringsanlegg i felt ~~F/K/T 1~~ og F/K/T/SPH1 skal skje fra Fv. 290 (Ole Niensensvei). Adkomst til felt F/K/T 1 skal skje fra den nye sentrumsgaten («Torggata»).
- I feltene B/T 3 og B/T 4 skal det etableres garasjeanlegg for inntil 300 biler.
- I områdene tilrettelagt for boliger (felt B1, B2, B3, B4, B5 og B/T 1) skal det anlegges 1 parkeringsplass for bil pr. boenhet, pluss 15 % gjesteparkering. 50 % av gjesteparkeringen kan anlegges under bakkenivå.
- For forretning, kontor og tjenesteyting skal det legges til rette for maksimum 1 parkeringsplass for bil og minimum 1 parkeringsplass for sykkel per 50 m<sup>2</sup> BRA.
- Bilplassene i garasjeanlegg skal være utformet i henhold til Statens Vegvesens håndbok 017.
- Minimum 5 % av bilparkeringsplassene skal etableres for personer med funksjonsnedsettelse.
- Parkeringsanlegg for boligene skal skilles fra parkeringsanlegg for forretning, kontor og tjenesteyting. For forretning, kontor og tjenesteyting skal det legges til rette for sambruk av parkeringsplasser.
- I felt "Sentrumsformål 1" kan det bygges et garasjeanlegg med maksimum 3 parkeringsetasjer over terreng i nordre del av feltet.
- Det skal etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet

### § 6.7 Avkjørsel

Avkjørsel til det enkelte byggeområde skal avklares i detaljreguleringsplanen.

## § 7 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

### § 7.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) – Kjøreveg, kantparkering, fortau

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan og/eller byggeplan for samferdselsanleggene, planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav.

Ny sentrumsgate «Torggata» skal ha ensidig kantsteinsparkering i vestre side (alternativt tosidig kantparkering), tosidig beplantede fortau og 5 meter kjørebane. Avkjøringer utformes med nedsenket kantstein, dvs. kryssing over fortau. Det skal legges til rette for brede fotgjengerfelt; opphevede på passende steder. Gatens utforming skal sikre lav kjørehastighet og at den ikke blir foretrukket trasé for gjennomkjøring.

Det skal utarbeides tekniske planer for fylkesvegnettet. Planene skal sendes Statens vegvesen for gjennomsyn. Statens vegvesen skal godkjenne valg av vektvernsnitt (inkl. bredde på kjøreveg og fortau, eventuell kantsteinsparkering og krysningspunkt).

## **§ 7.2 Torg**

Det skal utarbeides en byggeplan (møblerings-, material- og beplantningsplan) for torget, planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav.

Torget skal kunne brukes til uteservering for «Lokstallen» og Stasjonen kjøpesenter.

Mindre, lette konstruksjoner for overdekning kan tillates som en del av en helhetlig plan.

Midlertidige byggverk for arrangementer kan tillates.

Det skal tilrettelegges for vann- og strømuttak for arrangementer på torget.

I forbindelse «Lokstallen» tillates et tilbygg på maks 150 m<sup>2</sup> på torgflaten. Dette skal ligge nord-øst for eksisterende bygg, og henvende seg mot ny sentrumsgate «Torggata».

Torget skal møbleres med offentlige sitteplasser og sykkelparkeringsplasser.

Beplantning skal bidra til frodighet, romlighet og variasjon gjennom året. Materialbruk i gulv, kanter og trapper skal være bestandige og slitesterke. Det skal som utgangspunkt benyttes natursteinsmaterialer.

## **7.3 Gatetun**

Gatetunene er adkomstveier som skal utformes som kjørbare gang- og sykkelveier med minimumsbredde 3,0 meter.

Adkomstveiene nordøst for Sentrumsformål 4 og Sentrumsformål 5 skal være enveiskjørt med ensidig kantsteinsparkering i vestre veiside. Veibredde ca. 3,0 meter. Parkeringsareal kommer i tillegg.

## **§ 8 Grønnstruktur**

### **§ 8.1 Naturområde**

Øyene i Figgjoelva avsatt til naturområde skal beholde sin stedegne vegetasjon. Stell, opprydding og fjerning av vegetasjon som kan representere en fare for tekniske installasjoner er tillatt.

### **§ 8.2 Park**

Det skal utarbeides en byggeplan (grøntplan) for feltene Park 1 og Park 2. Planen skal godkjennes av Gjesdal kommune før igangsetting, jf. § 5 Plankrav. Park 3 skal opparbeides i.h.t. detaljplan for byggeområdene B3, B4, B5 og BN1, jf. § 5 Plankrav. Park 4 skal opprettholdes i samsvar med godkjent plannr. 20060002 Bruhammaren. Park 5 skal opprettholdes i samsvar med plan godkjent av kommunen.

Parkarealene skal være tilgjengelige for allmennheten og opparbeides som offentlige parker tilrettelagt for lek og opphold.

I områdene kan det tillates mindre bygninger og andre anlegg som hører direkte sammen med bruken som park eller lekeplass.

Det skal opparbeides sammenhengende turvei på begge sider av og langs Figgjoelva.

Turveiene skal være minimum 2,5 meter brede og opparbeides etter prinsippet om universell utforming.

På enkelte punkter skal Figgjoelva gjøres tilgjengelig ved hjelp av trapper eller tilsvarende.

Felt Park 1 fra Figgjoelva og frem til torget kan inneholde en kanal som har direkte kontakt med Figgjoelva. «Kanalparken» kan få tilførsel av vann fra overliggende vassdrag, og/eller knyttes til eksisterende vannledning koblet til Figgjoelva lenger oppe, slik at det sikres vanngjennomstrømning.

Ved «Kanalparkens» skal det opparbeides en bystrand. Bystranden skal ha mykt dekke av sand og gress, eventuelt med opparbeidede gangstier i hardt dekke. Det skal opparbeides sitteplasser og plantes blomstrende trær. På sydsiden kan kanalen ha harde kanter/trapper i møtet med vannet.

Flomutsatte arealer skal utformes som en del av parken og gjøres tilgjengelige.

## **§ 9 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone – Figgjoelva**

Flomsikringsarbeidene skal utføres i samsvar med anbefalingene i rapporten "Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flomsikring i Ålgård sentrum" datert 30.11.2010.

## **§ 10 Hensynssoner**

### **§ 10.1 Faresone – Flomfare**

For nye byggeområder langs Figgjoelva må sikkerhet mot flom dokumenteres. Byggverk hvor konsekvensen av en flom er særlig stor skal ikke plasseres i flomutsatt område. For byggverk i flomutsatt område skal sikkerhetsklasse for flom fastsettes. jf. TEK 10 kap. 7.

Det tillates ikke bygging av boliger, større offentlige bygg og viktig infrastruktur lavere enn høyden for en forventet 200-årsflom, jf. TEK 10 kap. 7.

For flomutsatte områder i Ålgård som ikke sikres av plan for flomsikring utført av Dr. Blasy – Dr. Øverland 1.12.2011, skal laveste tillatte byggehøyde tilsvare flomhøydene som fremkommer i NVEs flomsonekart pluss en sikkerhetsmargin på 0,4 meter.

I tillegg kommer 20 % øke i 200-årsflommen frem mot år 2100 som følge av et endra klima jf. NVEs rapport 5/2011 Hydrological projections for floods in Norway under a future climate.

### **§ 10.2 Sone med angitte særlige hensyn – Bevaring naturmiljø**

Figgjoelva er et nasjonalt laksevassdrag. Utbredelsesområdet til forekomster av naturtypen viktig bekkeveg, vegetasjonstypen elvemosevegetasjon og rødlistede arter som elvemusling og ål skal sikres. Deres økologiske tilstand skal ikke forringes eller ødelegges. Flomsikringsarbeidet skal derfor utføres i samsvar med anbefalingene i rapporten "Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flomsikring i Ålgård sentrum" datert 30.11.2010. Negative konsekvenser ved gjennomføring av nødvendige flomsikringstiltak skal minimaliseres.

I tillegg skal følgende konkrete vilkår for å ivareta viktige naturverdier oppfylles:

1. Forebygging av partikkelspredning nedstrøms inngrepsområdene i anleggsfasen  
For å sikre at viktige leveområder for fisk og elvemusling nedstrøms anleggsområdene ikke blir negativt påvirket av tilslamming skal det gjennomføres turbiditetsmålinger nedstrøms terskelen vis a vis Kongeparken. Dersom turbiditeten i elva ved denne stasjonen over lengre tid (>2 døgn) blir målt til >5 FNU (eller en 3-5 dobling av nivået for anleggsstart) bør anleggsarbeidene stanse til en har utbedret avrenningsforholdene.

Alle løsmasser og flomvoller som lagres/etableres ved anleggsstedene og kan ha direkte avrenning til elva skal dekket med geoduk for å hindre avrenning ved store nedbørmengder.

Arbeider som medfører omfattende gravingsarbeid bør gjennomføres ved lave vannføringer.

2. Forebygging av utslipp fra anleggsmaskiner i anleggsfasen
  - Utstyr skal være sikret mot støt og velt
  - Atkomstveier skal være sikret mot utforkjøring

- Absorberende materiale/oppsamlingsutstyr skal finnes tilgjengelig, og anleggspersonell skal ha kunnskap i bruk av utstyret
- 3. Tidspunkt for gjennomføring av hensyn til ferskvannsorganismer (rogn)  
Arbeidene bør gjennomføres i perioden juli-oktober
- 4. Gjennomføring av flytting av elvemusling  
Det skal utarbeides en plan for flytting og tilbakeføring av elvemusling. Denne skal godkjennes av Fylkesmannen. Muslingene skal ikke flyttes i formeringsperioden (juli-august).
- 5. Reetablering av djupål/elvebunn/gyteområder/kantvegetasjon og steinsetting  
Avbøtende tiltak som gjelder reetablering av djupål, gyteområder, kantvegetasjon og steinsetting samt de som ellers er beskrevet i rapporten "Kartlegging av naturverdier i og langs Figgjo i samband med flaumsikring i Ålgård sentrum" skal planlegges og gjennomføres under faglig ledelse av kompetent fagpersonell med nødvendig kompetanse innen elvøkologi."

### **§ 10.3 Sone med angitte særlige hensyn – Bevaring kulturmiljø**

Bygningene avmerket på kartet med symbolet «Bygg, kulturminner m.m. som bevares» tillates ikke revet.

Dersom bevaringsverdig bebyggelse på grunn av brann eller andre årsaker må erstattes med nybygg, tillates det oppført bebyggelse med samme dimensjoner og høyder.

Bygning kan tillates ombygd eller utbedret dersom dette er nødvendig for å få til ny bruk.

Eventuelle tilbygg skal planlegges og utføres med høy arkitektonisk kvalitet. Slike planer skal forelegges Rogaland fylkeskommune på et tidlig tidspunkt i prosessen og før søknad om byggetillatelse blir behandlet av Gjesdal kommune.

Ved restaurering og/eller reparasjon av eksteriøret skal de opprinnelige materialer og elementer som vinduer, dører m.m. søkes bevart i sin sammenheng. Det opprinnelige eller karakteristiske uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse skal bevares. Eksisterende elementer i bygningsmiljøet tillates ikke revet eller fjernet med mindre fravær av verneverdier kan dokumenteres.

Felt N/T 1 – «Lokstallen» kan tillates demontert og satt opp igjen samme sted, jf. § 6.2.

### **§ 11 Støy**

Støynivå på uteoppholdsareal skal på søknadstidspunktet tilfredsstillende anbefalte grenser i tabell 3 i Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2012, eller senere retningslinje som erstatter denne.

Støynivå utenfor fasader med vindu til rom for støyfølsom bruk skal på søknadstidspunktet være under anbefalte grenser i tabell 3 i T-1442/2012, eller senere retningslinje som erstatter denne.

Avbøtende tiltak skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis.

Leiligheter med fasade mot område over anbefalt støygrense skal fortrinnsvis være gjennomgående.

### **§ 12 Energi**

Før arbeid med etablering av ny infrastruktur i sentrum blir igangsatt skal det være gjort vurderinger av bruk av energiløsninger i form av nær- eller fjernvarmeanlegg for all eller deler av bygningsmassen i sentrum.

**§ 13 Lokal overvannshåndtering**

Overvann skal håndteres lokalt, og skal som hovedprinsipp håndteres i åpne løsninger og infiltreres i grunnen eller ledes frem til nærmeste vassdrag. Overvann som ledes til vassdrag skal ha god vannkvalitet. Det skal redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drens vann, ved søknad om rammetillatelse.

I anleggsfasen tillates ikke ført urensset overvann inn på kommunens ledningsnett eller til resipient. Sammen med søknad om rammetillatelse skal det redegjøres for overvannshåndtering og valg av løsning skal begrunnes.

**§ 14 Trær**

Bevaringsverdige trær markert på reguleringskart tillates ikke fjernet. Før igangsetting av tiltak skal trærne med rotsone beskyttes.

Minimum jorddybde over parkeringsanlegg under terreng skal være 80/100 cm for å sikre tilfredsstillende vekstvilkår for trær.

Gater skal opparbeides med trær, utformet som gruppe, trekke eller allé. Det skal benyttes plantekasser under terreng, med vekstjord og rotvennlig forsterkningslag som tillater røttene å vokse under fortauet, der det er mindre bredde enn 1,5-2 m til rådighet.

**§ 15 Rekkfølgebestemmelser**

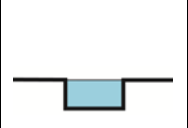
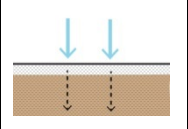
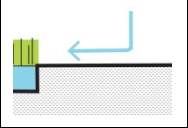

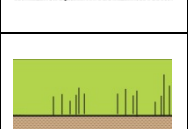
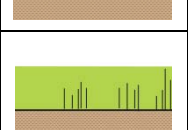
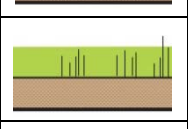
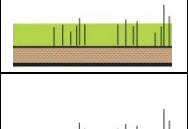
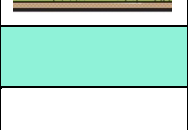
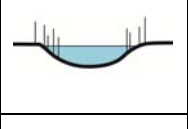
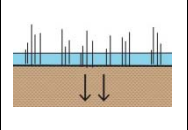
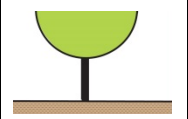
Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene Sentrumsformål 1- 5, B 1, B 2, B/T 1, F/K/T 1 og F/K/T/SPH 1 skal ny sentrumsgate «Torggata», Park 1 og 2, samt ny bro over Figgjoelva være opparbeidet eller sikret opparbeidelse i henhold til godkjente detalj-/byggeplaner.

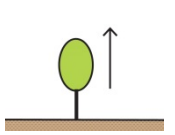
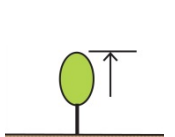
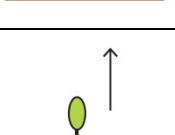
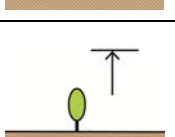
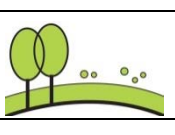
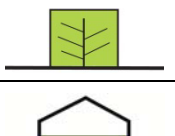

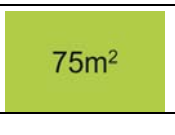


Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene B 3, B 4, B5 og B/N 1 skal adkomstveg fra Fv. 290, samt tilliggende adkomstveg og Park 3 opparbeides i henhold til godkjent detaljplan.

Før det gis tillatelse til bebyggelse og anlegg i byggeområdene nevnt over skal områdene og bebyggelsen være sikret mot flom i henhold til plan for flomsikring utført av Dr. Blasy – Dr. Øverland 1.12.2011 med 20 % øke i 200-årsflommen frem mot år 2100 som følge av et endra klima jf. NVEs rapport 5/2011 Hydrological projections for floods in Norway under a future climate, pluss 0,4 meter som ekstra sikkerhet.

**Tabell: Blågrønn faktor**

Verdi	Symbol	Faktor	Beskrivelse
		<b>1. BLÅGRØNNE FLATER</b>	

1		<b>ÅPENT PERMANENT VANNSEIL SOM FORDRØYER REGNVANN</b>	Permanente vannspeil som tilføres regnvann fra tomten, uansett om dette er en kanal med betongbunn, bekk med grønne bredder eller annet type vannspeil. Kun selve vannspeilet regnes.
0,3		<b>DELVIS PERMEABLE FLATER SOM GRUS, SINGEL OG GRESSARMERT DEKKE</b>	Harde overflater med permeabilitet, som sørger for infiltrasjon. For eksempel gressarmoring av betong, grus eller singel. Gjelder ikke flater over underliggende harde dekker dersom jorddybden er mindre enn 80 cm.
0,2		<b>IMPERMEABLE OVERFLATER MED AVRENNING TIL VEGETASJONSAREALER ELLER ÅPENT FORDRØYNINGSMAGASIN</b>	F.eks. betong, asfalt, takflater og belegningsstein. Beregnes for areal tilsvarende størrelsen på vegetasjonsflaten som mottar vannet. Fordrøyningsmagasin må ha kapasitet iht. kommunale krav til påslipp til offentlig avløpsnett.
0,1		<b>IMPERMEABLE OVERFLATER MED AVRENNING TIL LOKALT OVERVANNSANLEGG UNDER TERRENG</b>	F.eks. betong, asfalt, takflater med avrenning som ledes til anlegg under terreng for fordrøynning og rensing av overvannet. Dette gjelder også underjordiske løsninger med kombinert vanning av trær. Hele arealet teller forutsatt at fordrøyningsmagasinet er iht. kommunale krav til påslipp til offentlig avløpsnett.
1		<b>OVERFLATER MED VEGETASJON FORBUNDET MED JORD ELLER NATURLIG FJELL I DAGEN</b>	Vegetasjon som vokser i jord og har kontakt med jorden under. Gunstig for utvikling av flora og fauna og for vann som kan trekke ned til grunnvannet. Punktet gjelder også for naturlige fjellknauser og svaberg.
0,8		<b>OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD &gt;80 cm</b>	Vegetasjon som vokser i jord på min. 80 cm dybde, men som ikke har kontakt med jorden/grunnen under; f.eks. oppå et garasjeanlegg eller tak. Dybden er stor nok til at større trær kan vokse.
0,6		<b>OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 40-80 cm</b>	Som over, men med 40-80 cm jord for at hekker, store busker og små og mellomstore trær kan vokse.
0,4		<b>OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 20-40 cm</b>	Som over, men med 20-40 cm jord for mulig vekst av stauder og små busker.
0,2		<b>OVERFLATE MED VEGETASJON, IKKE FORBUNDET MED JORD 3-20 cm</b>	Som over, men med 3-20 cm jord, for mulig vekst av sedum, gress, og markdekkere.
<b>2. BLÅ OG GRØNNE TILLEGGSKVALITETER. GIR EKSTRAPOENG. DET SAMME AREALET KAN DERFOR TELLES FLERE GANGER.</b>			
0,3		<b>NATURLIGE BREDDER TIL VANNSEIL</b>	Åpent vannspeil med naturlige bredder telles med i denne kategorien dersom det er tilgjengelig for flora/fauna i bakkenivå og har naturlig bunnsstrat og kantsone. F.eks. bekk, kanal og dam med grønne bredder. Arealet som regnes er bredden til vannspeilet.
0,3		<b>REGNBED ELLER TILSVARENDE</b>	Vegetasjonsareal som fungerer som regnbed eller tilsvarende beplantet infiltrasjonsløsning som samler opp, fordrøyer og infiltrerer regnvann ned i jorden/grunnen. Dette gjelder ikke permanente vannspeil og fordrøyningsbasseng som telles i blå flater.
1		<b>EKSISTERENDE STORE TRÆR &gt;10 m</b>	Eksisterende store trær; over 10 m. Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre.

0,8		<b>EKSISTERENDE TRÆR SOM FORVENTES BLI &gt;10 m</b>	Eksisterende trær som blir over 10 meter høye. Skogstrær, edelløvtrær og parktrær, som f.eks; alm, ask, bjørk, eik, lind, lønn, kastanje, furu og mange flere. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 100 cm). Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre (x 0,8).
0,6		<b>EKSISTERENDE TRÆR SOM BLIR SMÅ/MELLOMSTORE (5-10 m)</b>	Eksisterende trær som er 5-10 meter høye. Prydtrær og frukttrær, f.eks; apal, kirsebær, magnolia, pæretre, robinia og mange flere. Gjelder også formklippede trær. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 60 cm). Faktor: 16 m <sup>2</sup> /tre (x 0,6).
0,7		<b>NYPLANTEDE TRÆR SOM FORVENTES BLI &gt;10 m</b>	Trær som blir over 10 meter høye. Art: Se to spalter over. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 100 cm). Faktor: 25 m <sup>2</sup> /tre (x 0,7).
0,5		<b>NYPLANTEDE TRÆR SOM FORVENTES BLI SMÅ/MELLOMSTORE (5-10 m)</b>	Trær som blir 5-10 meter høye. Art: Se to spalter over. Det forventes at treet skal ha nok jord til å vokse (min 60 cm). Faktor: 16 m <sup>2</sup> /tre (x 0,5).
0,6		<b>STEDEGEN VEGETASJON</b>	Etablering eller verning av overflater med stort innslag av verdifulle plantearter som inngår i det lokale, historiske natur- og kulturlandskapet.
0,4		<b>HEKKER, BUSKER OG FLERSTAMMEDE TRÆR</b>	Hekker, busker og flerstammede trær beregnes maksimalt for dryppsonen til busken, kronens utstrekning.
0,4		<b>GRØNNE VEGGER</b>	For klatreplanter og andre grønne vegger regnes veggarealet som forventes å være dekket i løpet av 5 år (maks 10 m i høyde for klatreplanter).
0,3		<b>STAUER OG BUNNDEKKERE</b>	Gjelder ikke plen eller sedum.
0,1		<b>SAMMENHENGENDE GRØNTAREALER OVER 75 m<sup>2</sup></b>	Sammenhengende grøntareal som er større enn 75 m <sup>2</sup> , som for eksempel store gressplener, plantefelt eller annet.
0,05		<b>KOBLING TIL EKSISTERENDE BLÅGRØNN STRUKTUR</b>	Dersom blå og/eller grønne elementer i området kobles til eksisterende blågrønn struktur utenfor området. Sammenhengen skal være tydelig. For eksempel en bekkeåpning, en kobling til eksisterende kanal eller vannspeil, flomvei, forlengelsen av en allé eller et skogholt, sammenslåing av flere gårdsrom med fri ferdsel mellom dem. Dette gir et generelt tillegg på 0,05 i BGF.

Det skal minimum oppnås følgende grønn arealfaktor:  
 Boligformål: 0,6; Sentrumsformål: 0,2