STEDSANALYSE
VÅGEN–STÅLVERKET–GRØTNES

DARK ARKITEKTER

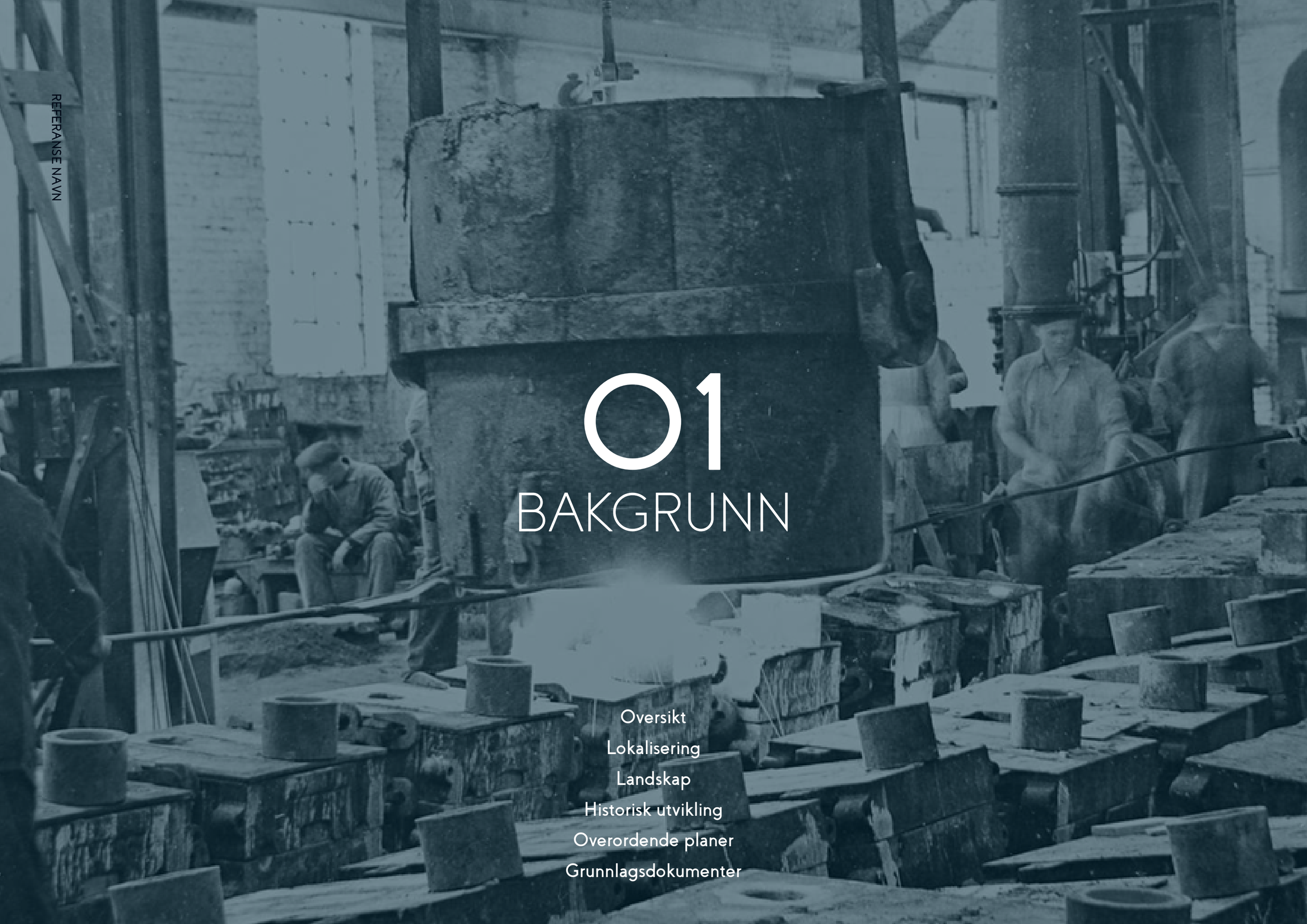
DARK

VÅGEN-STÅLVERKET-GRØTNES

1
BAKGRUNN

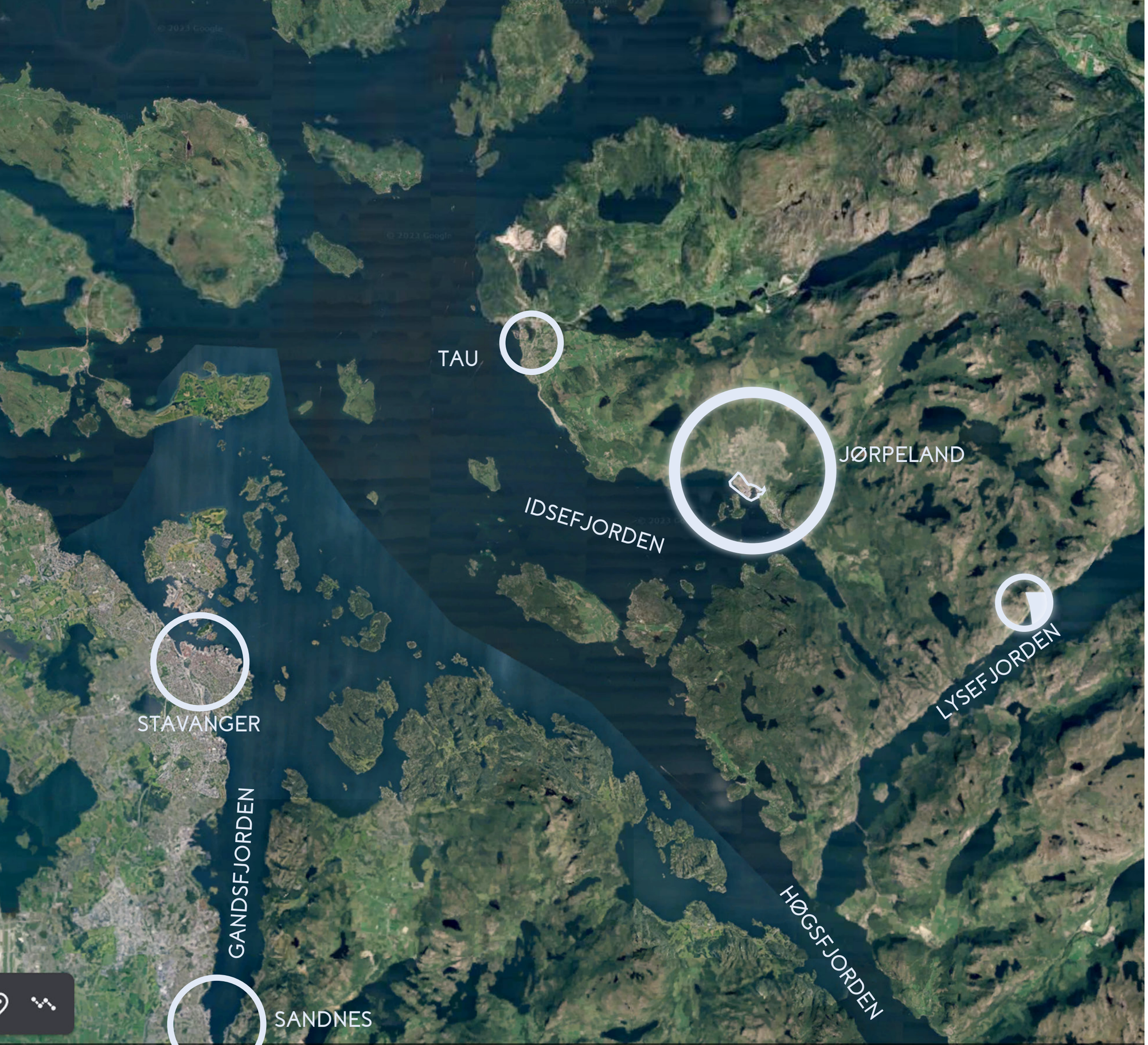
2
ANALYSE

3
ANBEFALING



01
BAKGRUNN

Oversikt
Lokalisering
Landskap
Historisk utvikling
Overordende planer
Grunnlagsdokumenter



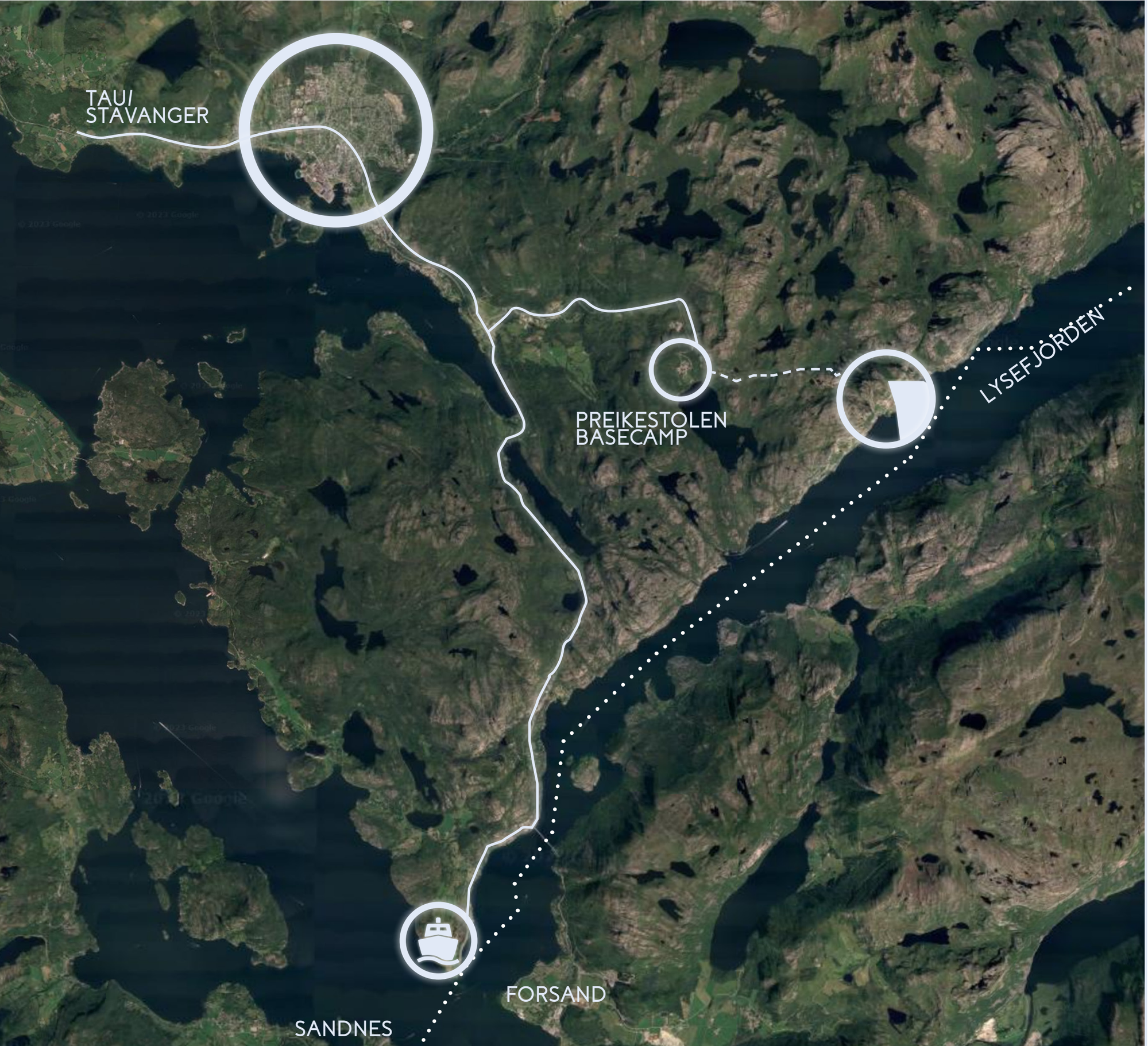
OVERSIKT

JØRPELAND

Strand kommune ligger midt i Rogaland fylke, i den sørlige delen av området kalt Ryfylke. Byen er kommunesenter i Strand kommune, og et viktig handels og servicesentrum for det sørlige Ryfylke. Ryfast-verdens lengste undersjøiske tunell gjør at det er kort vei til Stavanger og resten av Nord Jæren.

Det bor 13 500 innbyggerer totalt i kommunen, av disse bor 7500 persner på Jørpeland. Jørpeland har hatt bystatus siden 1998.

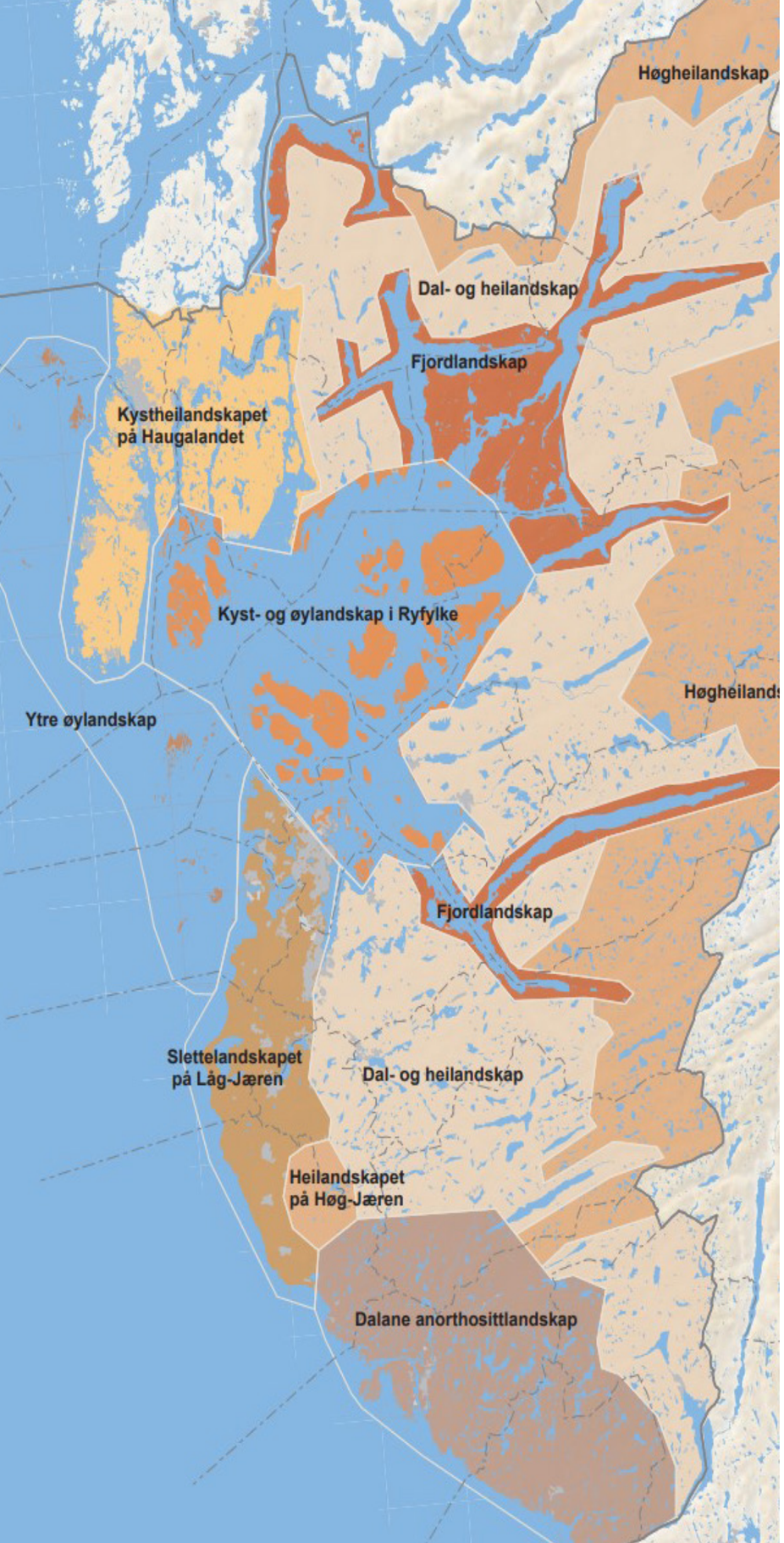
Stålverket har vært hjørnesteinsbedrift i 110 år, og dannet grunnlaget for at Jørpeland har vært en viktig industriby. I dag er driften av stålverket veldig begrenset, og Jørpeland har et stort industriområde i sentrum som trenger å fylles med aktivitet.



OVERSIKT

INNGANG TIL LYSEFJORDEN

I Strand kommune ligger Preikestolen og deler av Lysefjorden: Preikestolen har over 300 000 besøkende på ett år. Fotturen til selve fjellplatået starter ved Preikestolen fjellstue, og for å komme dit passerer de fleste turistene Jørpeland. Etter åpningen av Ryfast-tunellen har trafikken til Jørpeland økt.Innbyggerne i Stavanger har begynt og ta i bruk Strand kommune sine friluftsområder. Kommunen er også en stor hyttekommune med over 1400 fritidsboliger. Vågen i Jørpeland er en populær båthavn og bobiloppstillingsplass som generere mange besøkende til sentrum.
Dette gir et stort potensiale for vekst og utvikling i reiselivsnæringen.



ANALYSE

LANDSKAP

Rogaland er et fylke med store landskapsvariasjoner,
fra øylandskap og flate Jæren i vest, gjennom daler og
fjorder til høghei og fjell i øst.
Jørpeland ligger midt i dette, i et dal og heilandskap. Dal- og heilandskapet er preget av en veksling mellom vide daldrag med slake morenekledde lier, dype fjordsjøer og nakne, bratte fjellpartier. I den sørligedelen av fylket er landskapet karakterisert av parallelle og rettlinjede daler i sørvest- og nordøstgående retning. De store løsmasseavsetningene i dalene gir grunnlag for frodige jordbruksbygder,
som sammen med skog og elveløp leder en inn mot høgheia i øst og nord.
Jørpeland ligger flott plassert i en sørvendt helling på nordsiden av Idsefjorden med fjell som strekker seg opp til nordsiden av Lysefjorden.

Jørpeland har visuell kontakt med øylandsskap, Jæren og hei og fjell. Mennesket har tatt i bruk dette landskapet gjennom flere turen år, noe som har resultert i en kombinasjon av natur- og kulturlandskap som gjenspeiler et nært forhold til natur og omgivelser.
I vår tid har det blitt en stigende etterspørsel etter arealer som kan dekke menneskets allsidige behov. Det trengs områder til bosetning,næringsliv, kommunikasjon, energiforsyning, fritidsaktiviteter og opplevelser.

Kilde: Stavanger Turistforenings årbok 2009
Vakre landskap i Rogaland

ANALYSE

HISTORISK UTVIKLING

Det er funne spor etter menneskelig bosetting tilbake til ca 6000 f. Kr. på Jørpeland. I bronsealderen (1800 f.Kr – 500 f. Kr) blir det vanlig med åkerdrift og husdyrhold. Før 1600- tallet var det få, men store gårder. Jørpelandsgården var en av Ryfylkets største gårder. Gården grenset til Tungland i sørøst, til sjøen i vest, til Fiskåna og Fjeldegårdene i nord, og til kommunegrensen med Årdal i nordøst. Utover 1600- og 1700-tallet ble åkerlapper skilt ut, og flere gårdsbruk oppstod med tiden. På 1800- tallet fantes det få store bruk som bare kunne livnære seg av jordbruket. De fleste supplerte med fiske for å skaffe seg mer inntekter. Mot slutten av 1800- tallet var 20 bruk i drift på Jørpeland, men flere bruk ble etter hvert fradelt, og Jørpeland vokste gradvis. Jordbruk var den viktigste leveveien for innbyggerne på Jørpeland frem til ca. 1930- tallet.

Første halvdel av 1900- tallet gjennomgikk Jørpeland store endringer. Bygda utviklet seg gradvis fra et bygdesamfunn til et industrisamfunn da Stavanger Electro Staalverk A/S (SES – i dag kalt Stålverket) ble etablert på Jørpeland i 1913. Beliggenheten ga Jørpeland et konkurransefortrinn, fordi flere lignende bedrifter lå langt inne i landet, blant annet i Tyskland. Forbindelsen mellom Stavanger og vestlige havner var svært god, noe som var gunstig med tanke på utskiping. I tillegg var det tilgang på energi fra vannkraft. Stålet som ble produsert ble tatt i bruk både på land og i vann i inn- og utland. Eksempler på produkter var dørhåndtak, spett, massivt borestål, gitter til fengsel, gatemerker til boulevardene i Paris, gebissplater, barberblad osv. (Alsvik, 1991)

ANALYSE

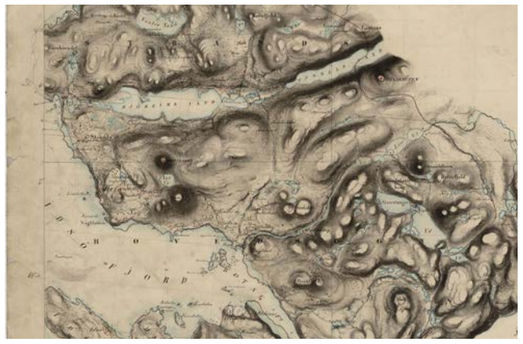
SJØEN SIN ROLLE

De naturgitte forutsetningene har alltid vært grunnlaget for bosetning. Før bilen ble hovedframkomstmiddelet var det sjøen, og fjorden som var framkomstvegen. Det var ikke bare en viktig ferdselsåre, men også et viktig matfat. Bøndene spedde på både med fisk til eget bruk, men deltok også i sesongfiske i nærheten. Folk som ikke drev med jordbruk bosatte seg i Vågen nær Jørpelandsåna sitt utløp. Den første landhandleren i Vågen som er registret, ble bygd i 1876, og det sjønære området vokste gradvis og ble etterhvert ett viktig sentrum for bygda.
Sent på 60- tallet snudde tettstedet ryggen mot sjøen, og et nytt sentrumsområde mot riksvegen ble påbegynt. Dette resulterte i stagnasjon i det gamle sentrumsområdet ved rutebåtkaien i Vågen.

Omstrukturering av sentrumskjernen skyldes i hovedsak den økte bilbruken som oppsto ved bygging av Ryfylkevegen. Bilen førte til at parkeringsplasser har fått høy prioritering i utbyggingsfasen i sentrum. Dette preger bybildet i dag . I en periode på ca. 40 år har Jørpeland sentrum utviklet seg, og i 1998 fikk stedet bystatus.

Åpningen av Ryfasttunellen i 2019 medfører at hurtigbåten mellom Stavanger og Jørpeland blir nedlagt. Kaien blir fortsatt flittig brukt av småbåter, da Vågen er en innfartsåre til byen for disse, særlig fra omkringliggende fritidsboliger.

HISTORISK UTVIKLING



Jørpeland bruk var en stor gård. Utover 1800 tallet ble den delt i stadig flere bruk. Jordbruk var den viktigste næringen frem til ca 1930 årene.

Ca. 1800

Stålverket ble etablert, og er starten på arbeidersamfunnet på Jørpeland. Stålverket har de siste 110 årene vært en hjørnesteinsbedrift på Jørpeland.

1913

Ryfasttunellen åpner og gjør at det bare tar 30 minutter å kjøre fra Jørpeland til Stavanger. Dette gir tilgang til eit større arbeidsmarked, sykehus, universitet og flyplass. Innbyggerene i Stavanger har i større grad startet å benytte seg av de flotte friluftsområdene i Strand.

2019

1876

Den første landhandleren blir etabelert i Vågen og et sentrum vokser etterhvert frem.

Ca. 1960

Ryfylkevegen etableres og tettstedet snur ryggen mot sjøen, og et nytt sentrum ble etabelert med tilkytning til RV13-Ryfylkevegen.

2023

110 år med norsk industrihistorie slutten: – Eg kjenner det i magen

Morten Næss (62) har jobba på hj
40 år, opplevd tre konkursar og ei
det mot siste vakt på stålverket sc

Nytt liv i stålverket

Det er røyk i pipa. Stålverket på Jørpeland unnslapp industridøden med et nødskrik.

Etter en konkurs i 2021 er det nå igjen produksjon i Stålverket. Nordic Roads har per februar 2023 18 ansatte der 6 stk jobber med produksjonen av slitegods til pukk-og grus-industrien.

REGIONALPLAN

Areal- og transportstrategi

Jørpeland er definert som et regionalt høyt prioritert utviklingsområde; et regiondelssenter og regionalt næringsområde med høy urbaniseringsgrad.

Som regiondelssenter bør funksjoner som bare gis ett sted i Ryfylke plasseres i Jørpeland sentrum.

Bokvalitet og tetthet

Skape attraktive og levende tettsteder som ivaretar stedenes historiske kvaliteter.

Bymessige formingsprinsipper legges til grunn, med tett bebyggelse og funksjonsblanding (bolig, næring og tjenesteyting) i sentrumsområder.

Tomteutnyttelse:

70-200% BRA

Ved særlig behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelsesstrukturer og historisksærpreg kan lavere utnyttelse vurderes.

Høyere utnyttelse vurderes rundt viktige kollektivknutepunkt med høy andel næringbebyggelse.

Landbruk

Det skal defineres en langsiktig grense for landbruk/utvikling rundt alle tettsteder med over 2000 innbyggere.

Transport

Det planlegges for at all vekst i persontransport internt i tettsteder kan tas til fots, sykkel og kollektivtransport (lokalt nullvekstmål).

GRUNNLAGSDOKUMENTER

KOMMUNEPLAN

Kommuneplanens samfunnsdel har definert 4 strategiske mål:

1. Strand har en sunn økonomi som fremmer bærekraftig vekst og en god samfunnsutvikling

2. Strand er et lavutslippssamfunn som er sikkert og trygt å bo i

3. Strand har et inkluderende lokalsamfunn med høy livskvalitet for alle

4. Strand er Rogalands mest bosteds- og næringsattraktive kommune

Kommuneplanens arealdel er under revisjon og planprogrammet har delmål innenfor en rekke felter som blir viktige for utviklingen av Jørpland sentrum:

Naturmangfold og grøntstruktur

Det skal fokuseres på kulturlandskap, turområder, blågrønne strukturer, landformer og vegetasjon. Strand skal definere seg som en friluft-/turkommune.

Mobilitet

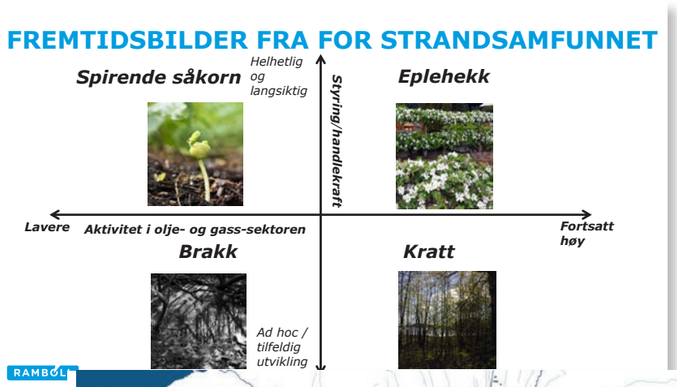
Øke andelen innbyggere som går, sykler eller kjører kollektivt. 80% av barn og unge går eller sykler til skolen. Det skal utarbeides en strategi for trafikk og mobilitet, samt overordnet strategi for grønnstruktur, flomveger og blå-grønne strukturer i tettstedene.

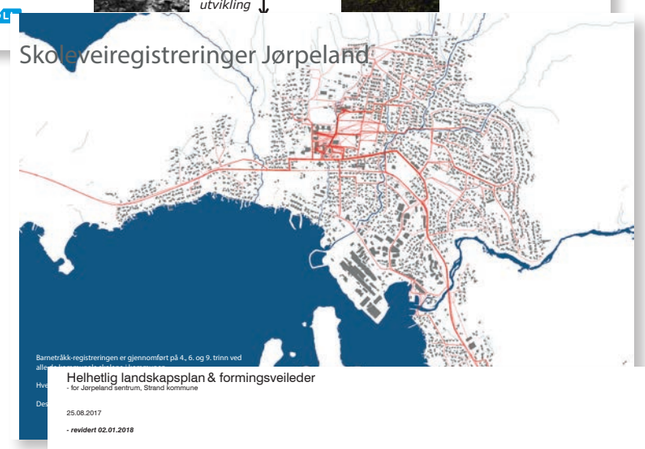
Klimatilpasning

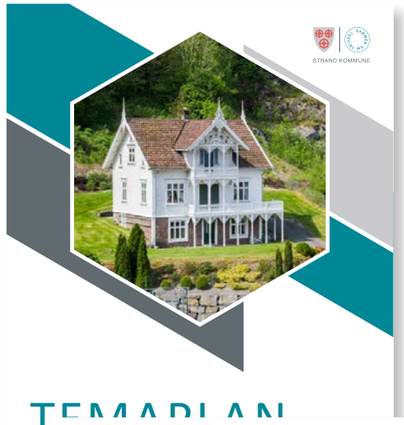
Kommuneplanen skal bidra til å sikre eksisterende og fremtidig bebyggelse mot naturfarer som følge av klimaendringer fram mot år 2100. Klimatilpasningen skal ikke gå på bekostning av naturmangfold.

Utbyggingsmønster og fortettingsstrategi og bokvalitet

Det skal utarbeides en by- og boligutviklingsstrategi for Tau, Jørpeland og Fiskå, overordnet utbyggingsmønster og langsiktig utviklingsgrense.







GRUNNLAGSDOKUMENTER

ANDRE GRUNNLAGSDOKUMENTER

Strand 2050

Som en del av prosjektet Strand 2050 er det produsert alternative fremtidsbilder for Strandsamfunnet. Kommuneplanens samfunnsdel legger til grunn en utvikling mellom "Spirende såkorn" og "Eplehekk"; En langsiktig og helhetlig utvikling med frmetidig moderat aktivitet i olje- og gass sektoren.

Plan for grønn mobilitet og trafikksikkerhet 2019-2029

Planen beskriver følgende satsingsområder:

- Gå- og sykkelvennlig arealbruk
- Gode fysiske anlegg
- Attraktive omgivelser
- God drift og godt vedlikehold
- Samspillet i trafikken
- Aktiv gå- og sykkelkultur

Barnetråkk

Registrering av gangforbindelser, skolevei og opplevd trygghet.

Helhetlig landskapsplan og formingsveileder

Dokumentet inneholder en grundug brukerundersøkelse som forteller hva som er positivt og negativt i dagen Jørpeland sentrum, samt hvilke ønsker det er for fremtidig utvikling.

Registrering- Kulturminner og Kulturmiljø

"Temaplan for kulturminner og kulturmiljø" inneholder en oversikt over kulturminner i analyseområdet.

"Kulturminnesregistrering Stålverk" tar for seg de enkelte bygningene i Stålverkkomplekset i en detaljert gjennomgang, som også definerer en bevaringsverdi for de enkelte deler.

"Kystkulturformidling Vågen-Jørpeland" er et forstudie som ser på hvordan flytende kulturminner, som Fremad II, og kystkultur generelt kan integreres i Jørpelands stedutvikling.

02
ANALYSE

Avgrensning

Planstatus

Landskap

Klima

Blågrønn struktur

Harde flater

Funksjoner

Soner

Mobilitet

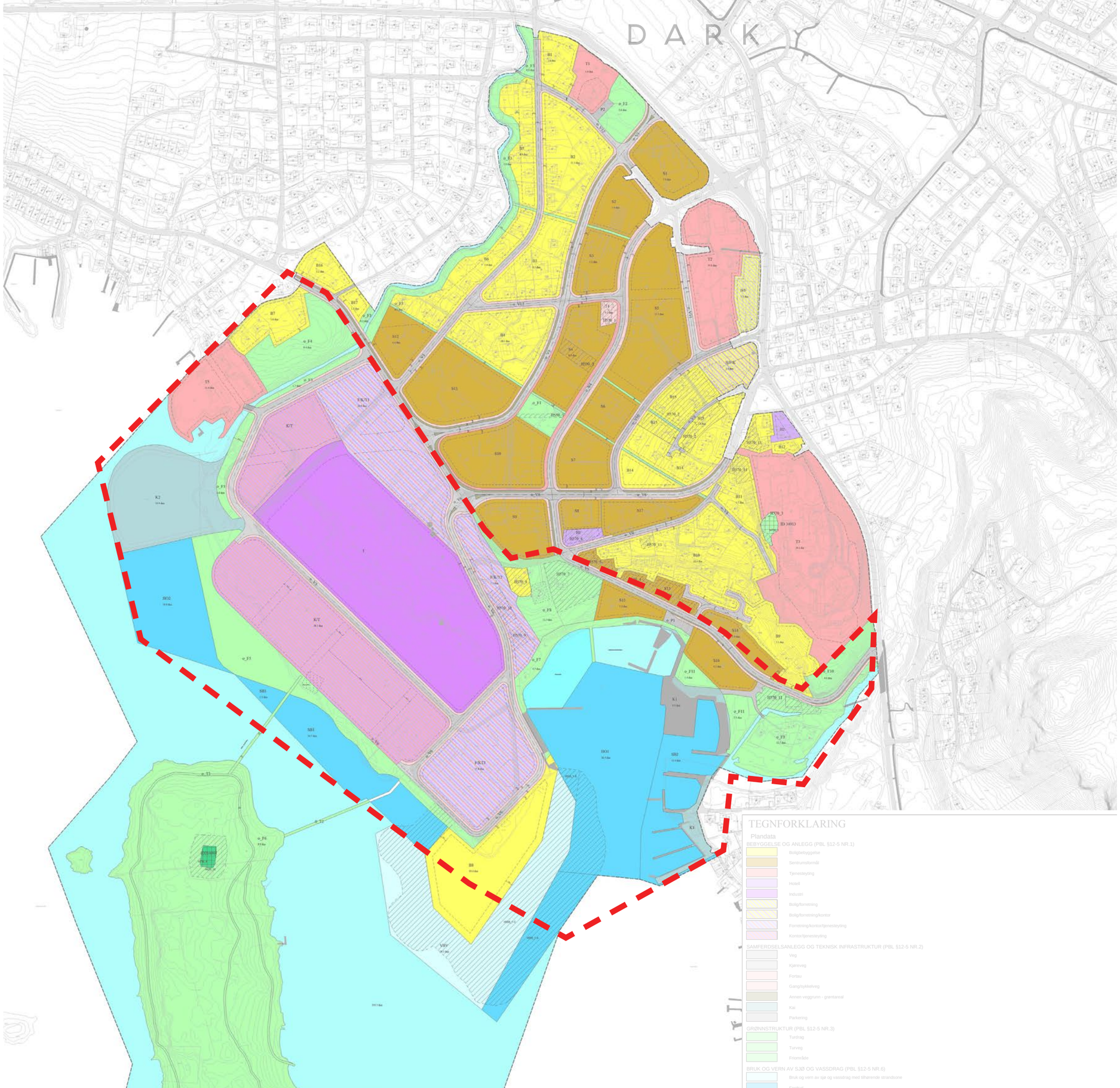
Barrierer og koblinger

Kulturmiljø

OVERSIKT

STEDSANALYSENS AVGRENSING

Stedsanalysen er avgrenset som vist på illustrasjonen. I sørvest er sjøen avgrensingen. Mot nordvest er avgrensingen slik at man får med seg brannstasjon og IVAR på Grøtnes. Mot nordøst er avgrensingen Nedre Barkvedvegen, som går over i Direktør Poulsonsgate, Vågabakken og Obstfeldervegen. Videre er avgrensingen broa over Jørpelandsåna på Ryfylkevegen. Mot sørøst er avgrensingen Jørpelandsåna, men Jørpeland båtforening på Tungelandssiden av Jørpelandsåna er også inkludert i studien.



PLANSTATUS

OMRÅDEPLAN

Gjeldende områdeplan ble endelig vedtatt i februar 2016.

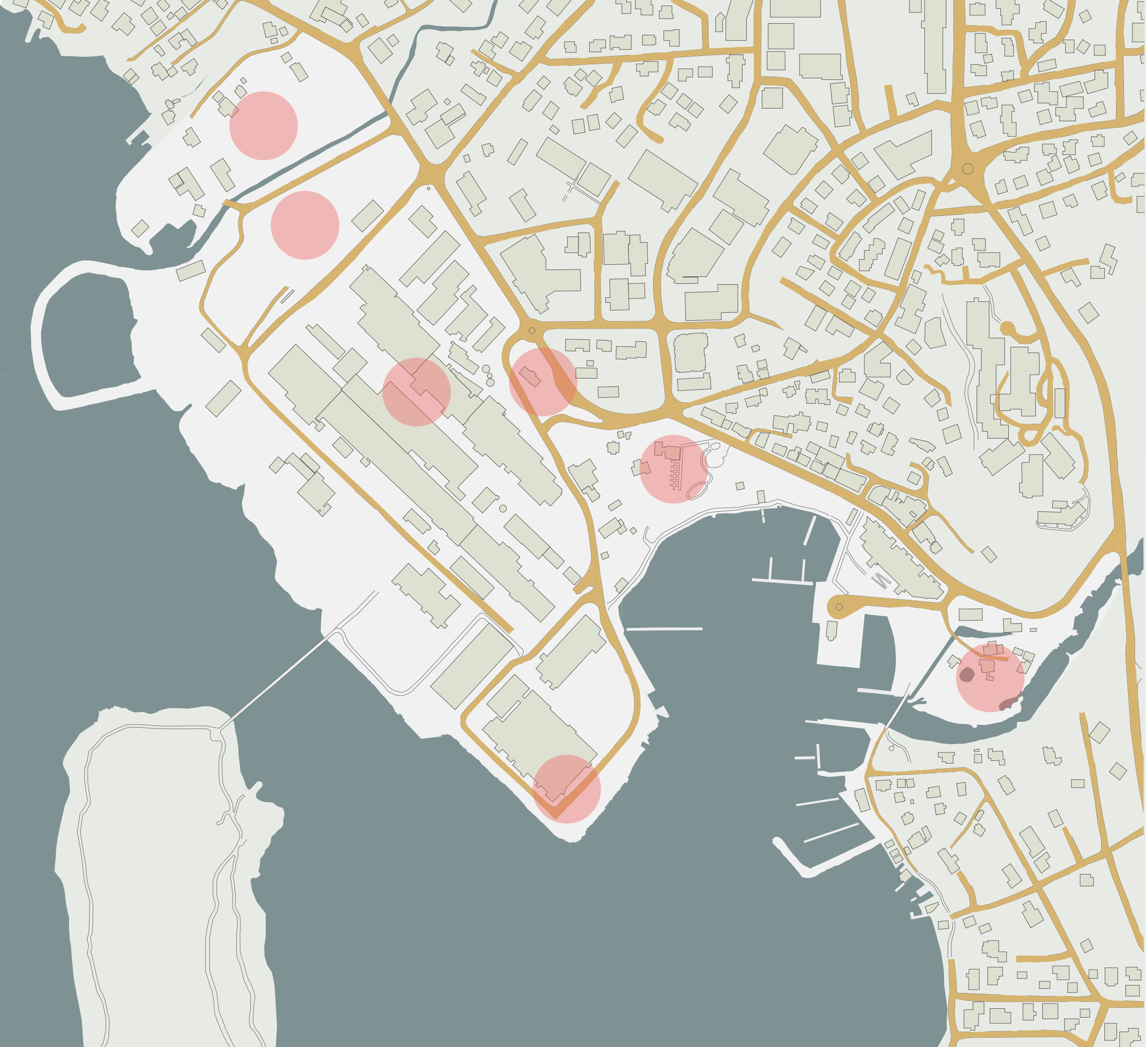
"Stålverksområdet" består i planen hovedsaklig av formålene kontor/ forretning/tjenesteyting og industri. Det er også regulert boligformål på en utfylling som ikke er er gjennomførbart bl.a pga funn av ålegress i havbunnen i disse områdene.
Områdene mot sjøen består av friområder og småbåthavn.

"Vågenområdet" består hovedsaklig av eksisterende bebyggelse og formål, bortsett fra området S15, en del av grøntarealet langs Vågabakken som tillates utbygd.
Det er også regulert badeplass innerst i vågen i forlengelse av friområdet rundt Rosehagen og promenaden.

PLANSTATUS

OFFENTLIGE TOMTER

Kartet viser tomter som er i offentlig eie.
Eiendomsstrukturen kan være avgjørende med tanke på felles planlegging og en helhetlig utvikling av delområder.
Det vil også være fordelaktig å legge til grunn eierstruktur med tanke på rekkefølge prosekter og planlegging av midlertidige tiltak.



PLANSTATUS

INITIATIVER OG INNSPILL

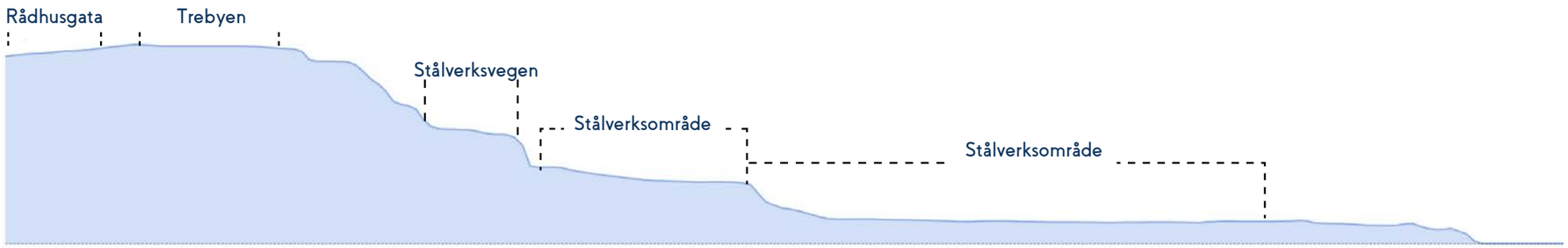
I forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel er det kommet inn flere inspill som omhandler analyseområdet.
I tillegg er det andre initiativer i området som er verdt å hensynta i analysen og fremtidig planlegging.

Inspillene omhandler bl.a bevaring av skogen ved Fiskåna, næring- og boligutvikling på Grøtnes, Stålverksområdet og Skallstøperiet, oppgradering av park rundt Rosehagen og omregulering til boligformål ved Jørplandsåna.

ANALYSE

LANDSKAP

Jørpeland har en naturlig avgrensing med de omkringliggende fjellene som lager en skålform som er åpen ut mot sør, mot fjorden og utsikten.
Ser vi nærmere på landskapsformen i Jørpeland sentrum ser vi at det fra enden av Rådhusgaten og ned til sjøen er det omtrent 19 m høydeforskjell. Landskapet faller ganske fort gjennom parken ved Rosehagen og ned til Vågen. Det er også ganske stort fall i områdene rundt Stålverksvegen, ned mot Stålverksområdet og Skallstøperiet.

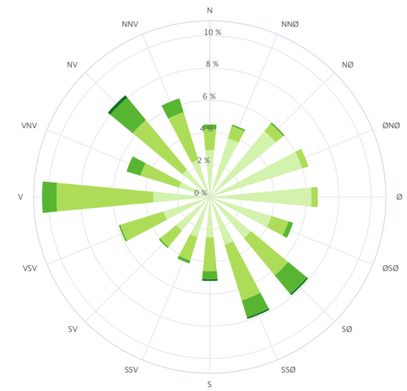


SNITT A-A

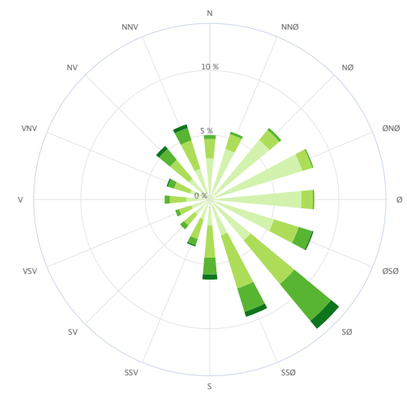
SNITT B-B

KLIMA

Sol- og utsiktsforholdene i Jørpeland er naturlig gode på grunn av landskapet og orienteringen mot sjøen. Hovedvindretningen er vest på sommerhalvåret og sydøst på vinterhalvåret. Jørpeland ligger i delvis le og har mindre vind enn Sola og Forus. Samtidig er området ytterst ved Stålverksområdet ganske vindustsatt.



Vindrose for RV13 Jørpeland- Sommer



Vindrose for RV13 Jørpeland- Vinter

ANALYSE

BLÅGRØNN STRUKTUR

Analyseområdet er avgrenset av to elveløp. Fiskåna er lite synlig på grunn av overgrodd kantområde. Det tilgrensende grøntarealet er hovedsaklig utilgjengelig for offentligheten.
Ved broen til Jørpelandshomen ligger et grøntområde som ikke er utnyttet eller opparbeidet. Dette grøntarealet går også innover Stålverksområde,bak gjerder og er ikke tilgjengelig.
I Vågen har man promenade langs sjøen, volleyballbane og kajakkutleie. Det er også et større grøntareal i forbindelse med Villa Rosehagen som planlegges opparbeidet i enda større grad. Langs Jørpelandsåna med verneverdig bebyggelse er det friområde med turstier.

- Tilgjengelig grøntareal
- Privat hage
- Utilgjengelig grøntareal
- Trær
- Skog
- Elv
- Hav
- Vågen
- Deponi fra stålverk
- Ålegress

ANALYSE

FLOM OG FLO

Jørpeland sentrum er generelt flomutsatt og er markert med hensynssone i nåværende områdeplan. Mer spesifikt er områdene rundt Jørpelandsåna og Fiskåna markert som aktsomhetsområder for flom, iht NVE. Deler av Vågen og Jørpeland Kai ligger også innenfor hensynsone for 200års stormflo fremskrevet til 2090.

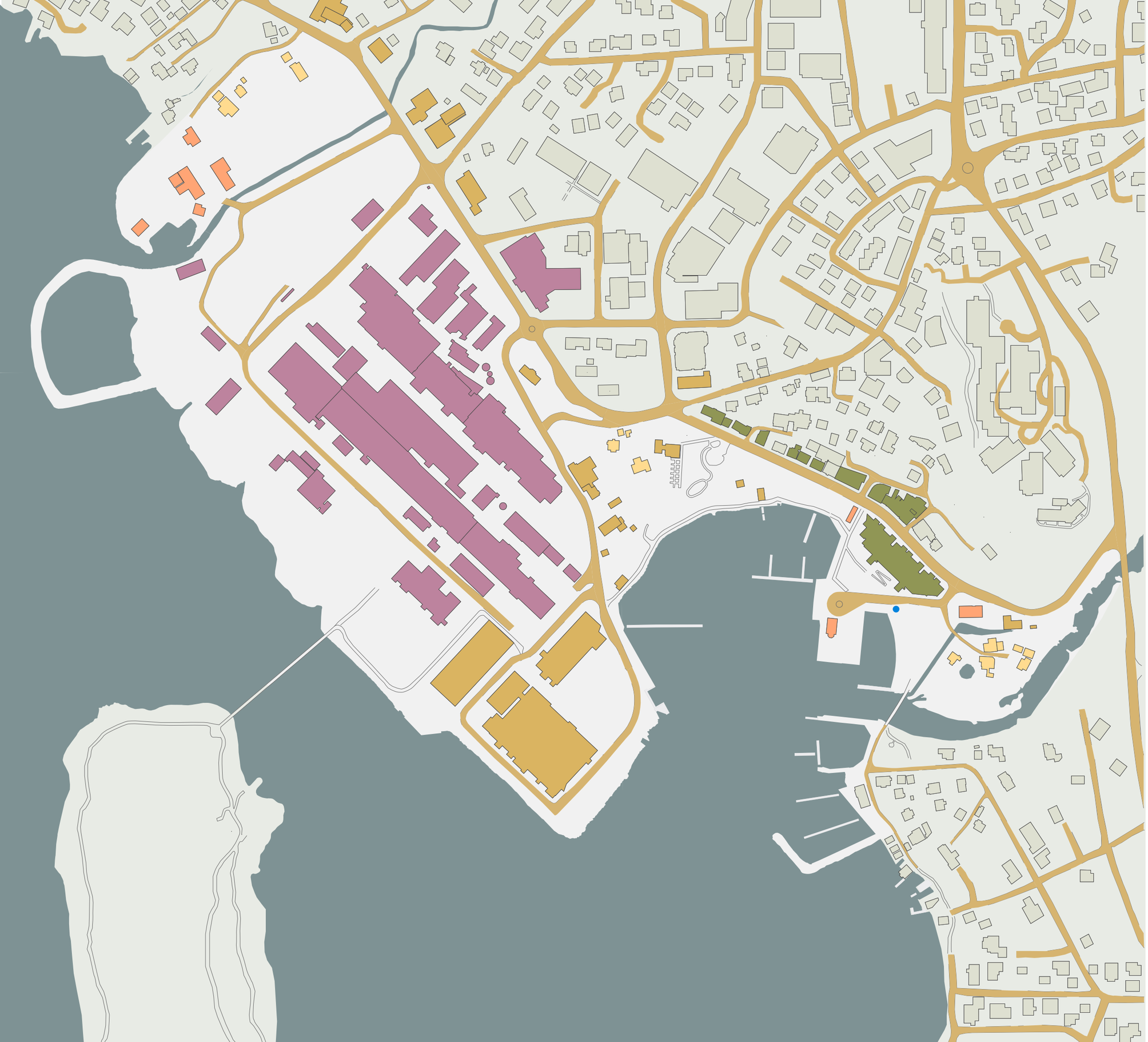
- Flom
- 200-års stormflo (havnivå i 2090)
- Dagens havnivå

ANALYSE

HARDE FLATER

Analyseområdet og spesielt Stålverksområdet består hovedsaklig av harde flater. Stålverksområdet samt handelsområdet består av bilvei, parkeringsplasser og oppstillingsplasser. Mellom stålverket og Grøtnes ligger det mer udefinerte områder bestående av asfalt og grus som brukes til lager og deponi.
I Vågen er det hovedsaklig Vågabakken og kaiområde som består av asfalterte flater.

- Bygg
- Harde flater
- Grus
- Veier



ANALYSE

FUNKSJONER

Stålverksområde er hovedsaklig monofunskjonelt, med industri innenfor gjerdene og varehandel i det tidligere Skallstøperiet.
I Vågen og i Vågabakken har man mer varierte og finmaskete funksjoner som byhusene med butikklokaler på gateplan, restaurant og servering samt offentlige tilbud i havneområdet.

På Grøtnes er det samlet noen offentlige funkjsoner som Brann & redning og IVAR.

- Næring
- Offentligtilbud/funksjoner
- Industri
- Bolig
- Blandet formål
- Kollektivstopp

ANALYSE

SONER

Basert på befaring der man ser på gatestruktur, typologi, funksjoner, siktlinjer og koblinger er analyseområdet delt i 7 deler.

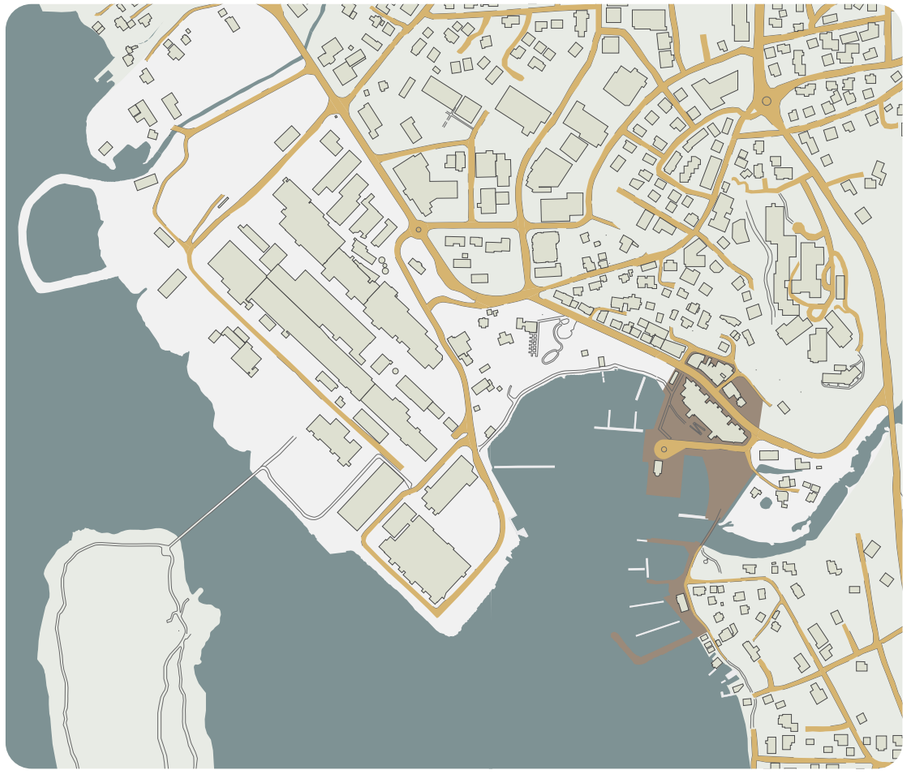
1- Jørpelandsåna
2- Brygga
3- Vågen
4- Skallstøperiet
5- Stålverket
6- Ytre industriområde
7- Fiskåna/Grøtnes

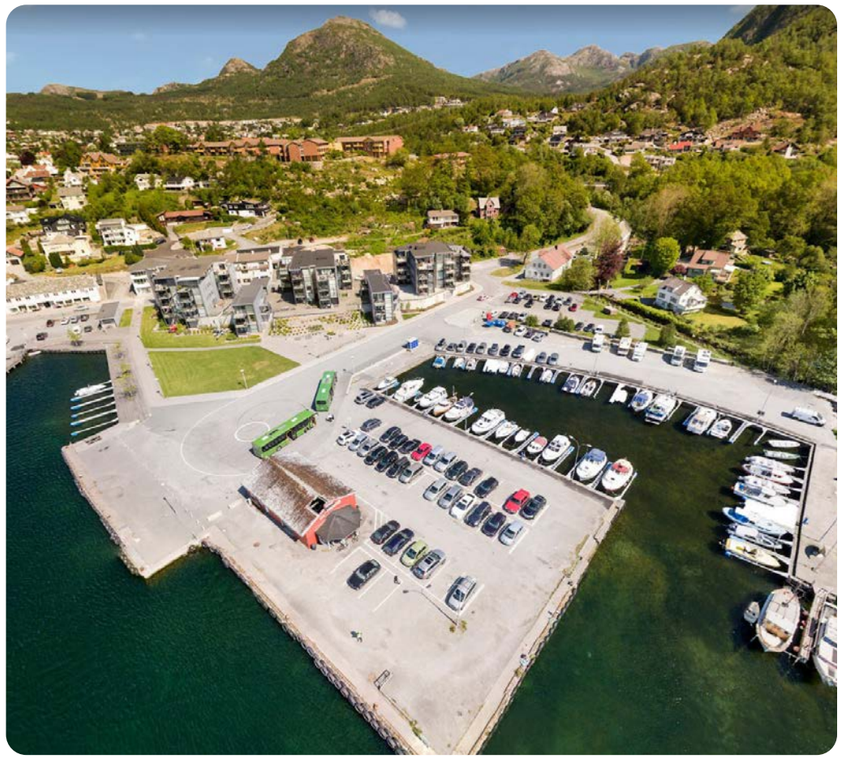
SONE - JØRPELANDSÅNA

Miljøet rundt Jøreplandsåna består av eldre bebyggelse bl. a noen verneverdige bygg i grønne og frodige omgivelser. Her starter turstien som går opp elva og til for eksempel Tunglandsfjellet.

Av viktig bebyggelse kan Jørpeland Brug og Kraftsatsjonen nevnes. Begge har historie knyttet opp mot vannkraft og er samtidig i bruk i dag som henholdsvis forsamlingshus for bl. a foreninger og sjokoladefabrikk og utsalg.

SONE - BRYGGA





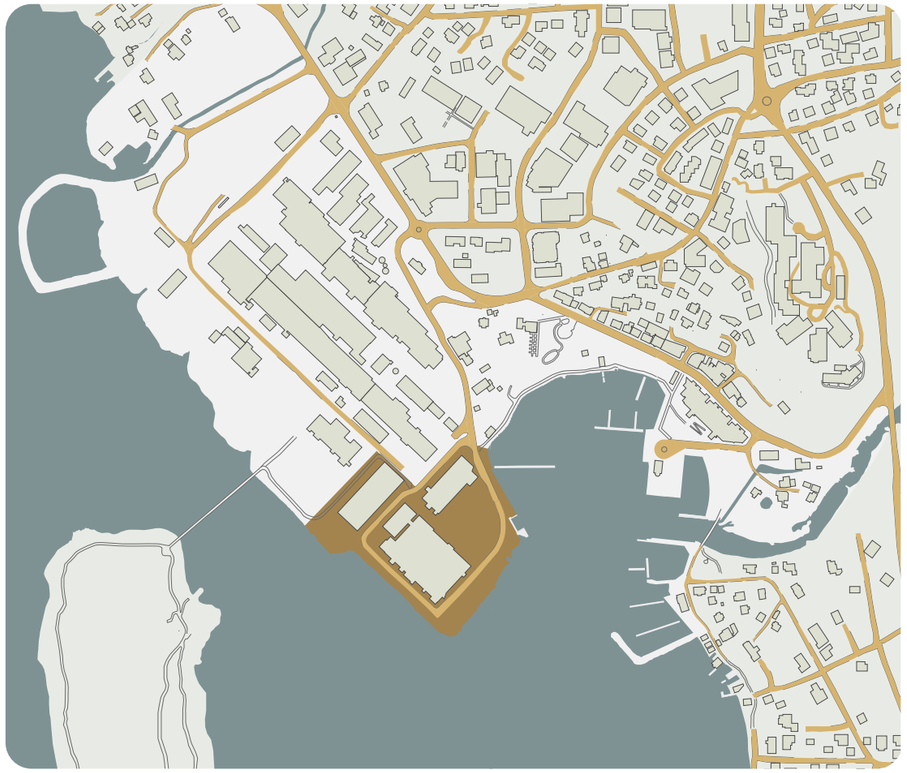
Brygga ligger i den østlige delen av Vågen-området , Jørpeland Kai.
Brygga er hovedsaklig bestående av harde flater. Her finner man bobilparkering med tilhørende servicebygg, bussholdeplass og båthavn med parkering. Huset på brygga er et samlingspunkt for kystkulturlaget og utgangspunkt for mange andre aktiviteter. Området har et stort potensiale for oppgradering og programmering, både med tanke på tilbud til beboerene i Jørpeland og som en turisthub.

SONE - VÅGEN

Vågen er det historiske sentrumet til Jørpeland . Terrenget er skålformet og ligger vendt om sørøst og har gode utsikts og solforhold. Sonen har en tydelig avgrensing av Vågabakken hvor man finner den eldste sentrumsbebyggelsen på Jørpeland. I den grønne skråningen ned mot sjøen ligger det funskjonærboliger fra begynnelsen av 1900-talet. Vegetasjonen i skråningen bærer preg av feil skala, som ikke passer her.

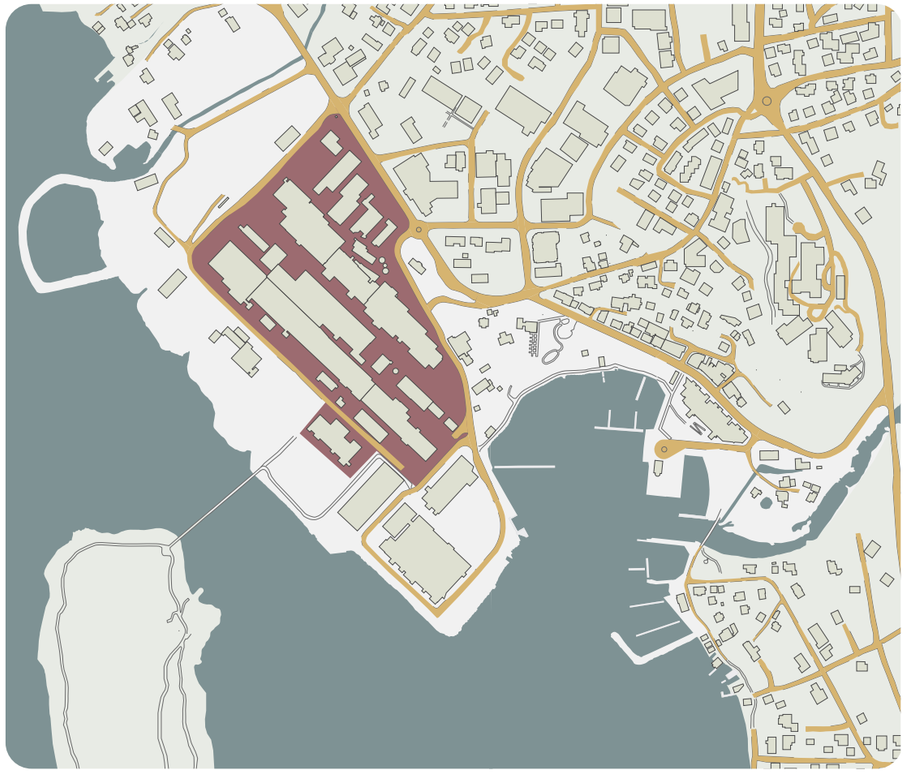
På flaten nærmest sjøen er det er etablert aktiviteter som volleyballbane og utleie av kajakk. Området med potensiale for forbedring ,for å være ett trekkplaster og koble sentrum og sjøen bedre sammen.

SONE - SKALLSTØPERIET



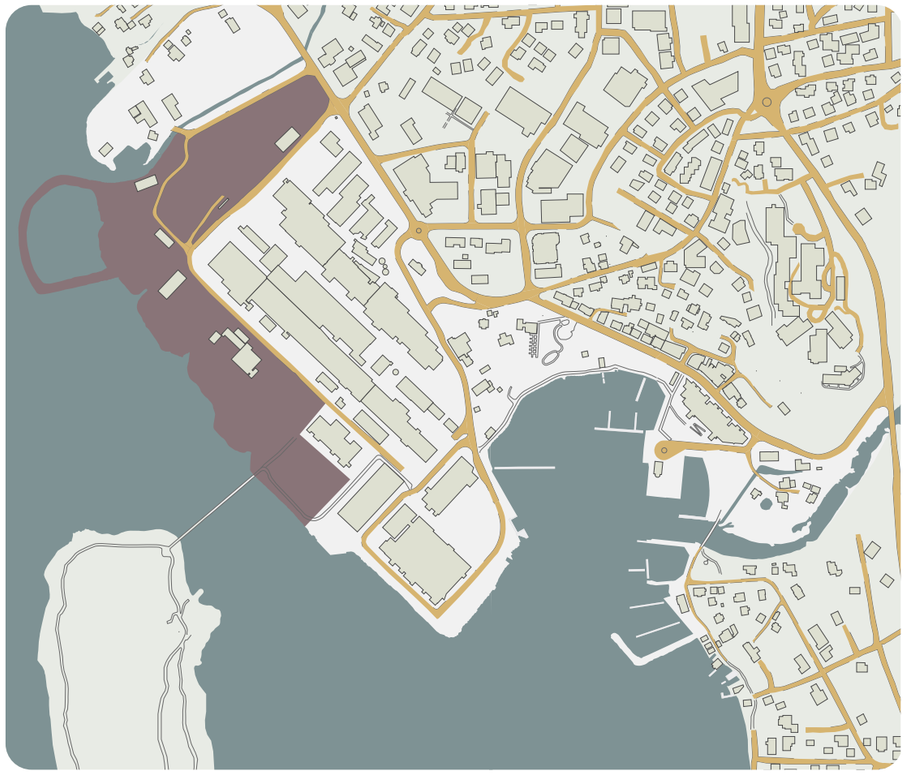
Næringsområdet har en naturskjønn plassering på området som tidligere var skallstøperi og ble brukt som kai. Jernbaneskinnene ligger igjen i dekket som et spor etter den gamle transportlinjen til utskipping av stål.
Dagens bruk er preget av varehandel med tilhørende store asfalterte flater til parkering for busser og privatbiler. Byggene har lange fasader, som i stor grad er lukket. Politiet leier lokaler i området. Sonen har potensiale, med svært gode solforhold, god utsikt og sjø på tre sider, og burde være mer attraktiv for opphold og utendørsaktiviteter.

SONE - STÅLVERKET



En 110 år lang industrihistorie for stålproduksjon på Jørpeland er nå kanskje ved veis ende. Stålverks-området er i privat eie og flere tidligere produksjonslinjer er lagt ned, mye utstyr er solgt og er i ferd med å demonteres. Stålverksområdet ligger sentralt plassert mellom sentrum og naturområdet Jørpelandsholmen og virker i dag som et avsperrende element med tanke på tilgang til Jørpelandsholmen.Stålverket er et kulturminnemiljø som fremstår forfallent og slitt. Det bør planlegges for ny bruk av deler av bygningsmassen og området.

SONE - YTRE INDUSTRIOMRÅDE



Ytre industriområde ligger mellom stålverket og sjøen. Størstedelen av området er store gruslagte flater med viltvoksende vegetasjon. Det er preget av store terrenginngrep. Strandlinjen har blitt endret i flere omganger med utfylling i sjøen, og det etablert et deponi med en barriere for avfall fra stålproduksjonen i sjøen. Størstedelen av området er ikke tilgjengelig for publikum og inngjerdet, og hindrer kontakt med sjøen. Området er sørvestvendt og flott utsikt, og har stort potensial for aktivisering og bruk.

SONE - FISKÅNA/GRØTNES

Skogen nord for Fiskåna ligger som en grønn buffer mellom industriområdet og boligbebyggelsen på nordsiden av analyseområdet. Skogen er tett og gjerde mot Nedre Barkvedvegen gjør at den fremstår utilgjenglig.
Fiskåna kommer fra rør under Nedre Barkvedvegen og ut i dagen langs skogen og ut i sjøen. Den ligger gjemt i terrenget pga høydeforskjell og tett beplatning.

IVAR og Brann & Redning er plassert på nordsiden av Fiskåna. Det er et eldre industriområdet med harde flater og hovedsaklig garasjebygg og utendørs lager. Sjøen er lite tilgjengelig i området.

ANALYSE

MOBILITET

Biltrafikk i sentrum er konsentrert rundt Rådhusgaten. Veiene Direktør Poulsonsgate, Nedre Barkvedvegen og Åvegen fungerer som en ringvei rundt sentrum.

Busstrasseen kommer fra RV13 gjennom Rådhusgata og ned til Jørpeland Kai.

Registrert hovedsykkelvei gjennom Jørpeland går fra Nedre Barkvedvei, ned Vågabakken og videre på Tunglandsvegen.

I Vågen er det også gjestebåthavn og småbåthavn som blir brukt som innfart til sentrum fra omkringliggende fritidsboliger.

Det er en god kobling for myke trafikanter langs Vågen. Det er mer uoversiktlig ved inngangen til Stålverksområdet og videre til Jørpelandsholmen.

- Mye trafikk
- Moderat trafikk
- Rolig trafikk
- Parkering
- Bobilparkering
- Gjestebåthavn
- Bussholdeplass
- Bussrute
- Koblinger for myke trafikkanter
- Fotgjengerfelt
- Myke trafikkanter

ANALYSE

BARNETRÅKK

Barnetråkk basert på registreringer gjort i 2018

Registrerte tråkk og skoleveier går langs analyseområdet bortsett fra området rundt Jørpeland Kai og Vågen. Der er det registrert tråkk langs Vågen, ved busstasjonen og over broen ved Jørpelandsåna i retning Tungeland.

Det er markert at krysset ved Obstfeldervegen og RV13 er mørkt og det er et ønske om fotgjengerovergang.

Registreringer av tråkk
Ønske om gangfelt
Andre ønsker

ANALYSE

BARRIERER OG KOBLINGER

Stålverksområdet fremstår som en stor barriere i Jørpeland sentrum i dag, med gjerder og terrengsprang langs Stålverksvegen.

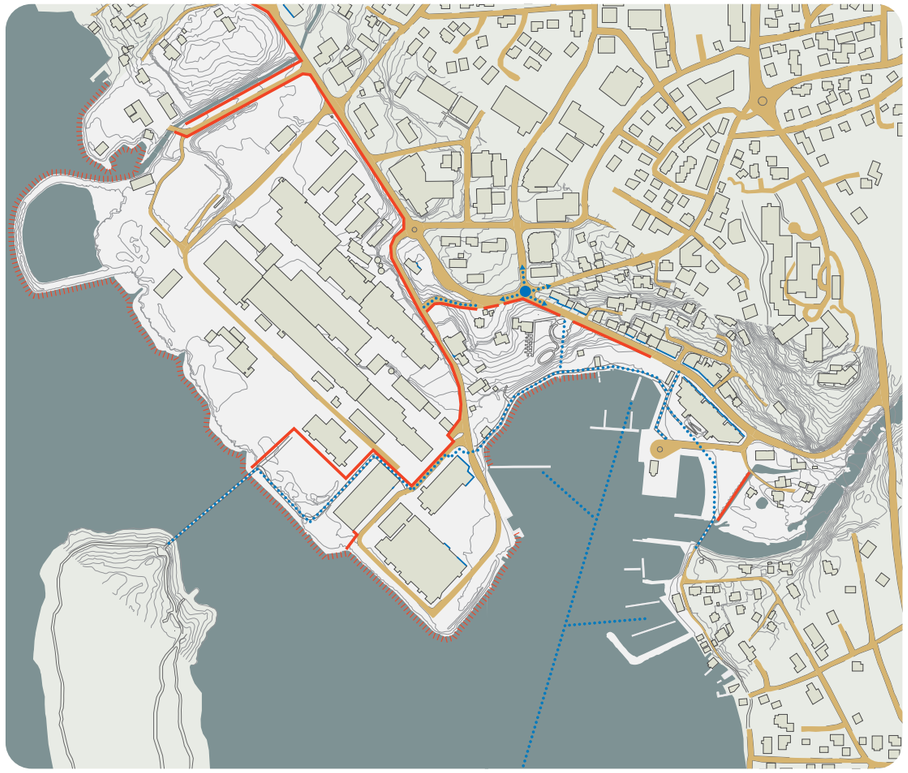
Skogen og Fiskåna er også lite tilgjengleig med gjerder og terrengmurer, som ikke innbyr til bruk eller opphold.

Det er en god kobling langs Vågen fra Jørpelandsåna i øst til Skallstøperiet i Vest, men her blir gangvegen utydelig videre til Jørpelandsholmen og området er svært bilbasert.

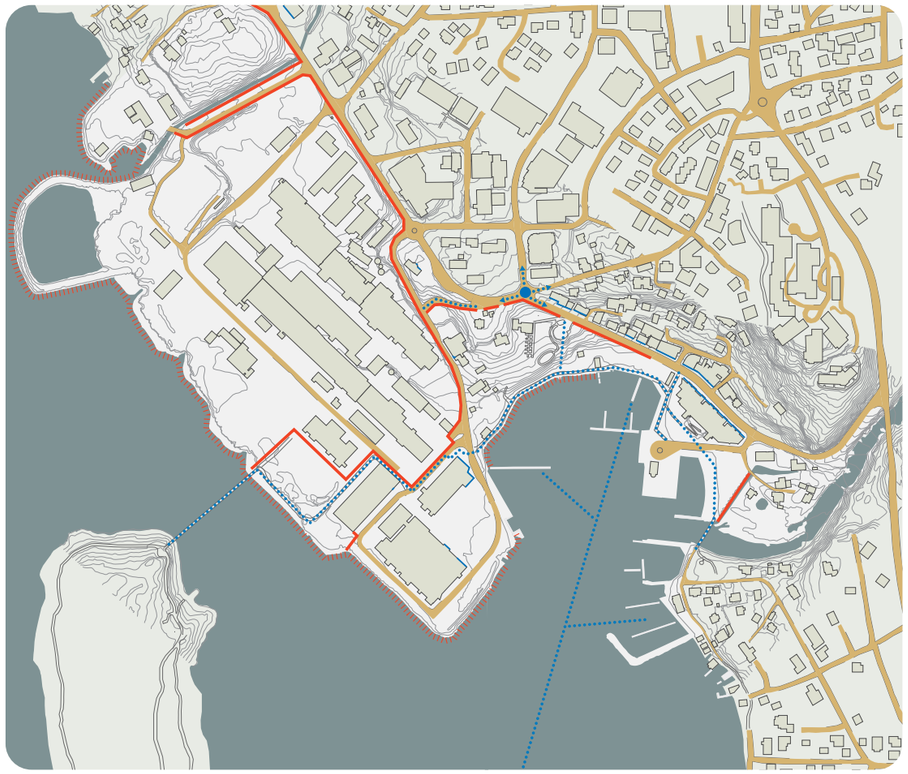
Koblingspunktet ved Trebyen er og blir et viktig knutepunkt og utsiktspunkt som kan knytte Rådhusgata, Vågen og Stålverksområdet tettere sammen.

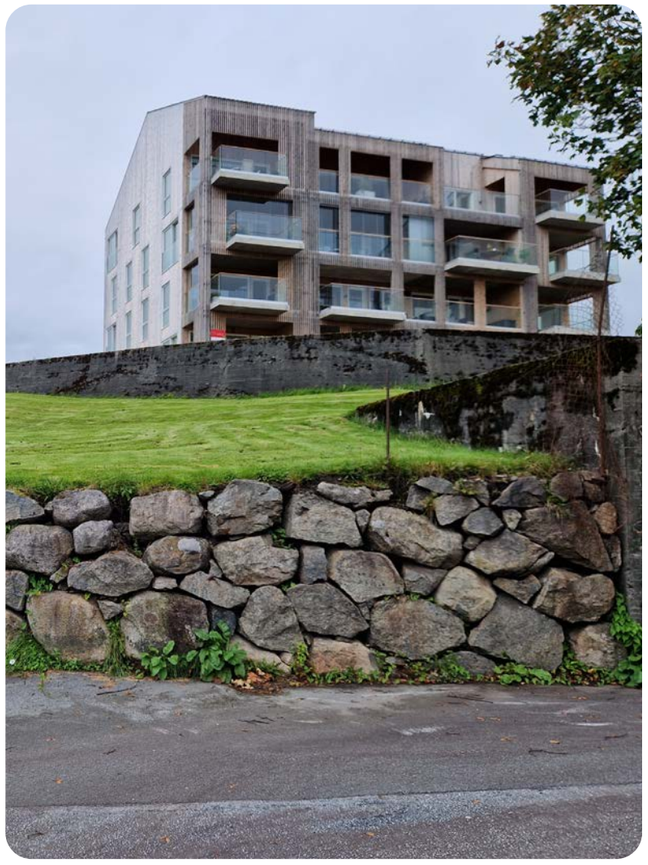
- Koblingspunkt
- Koblinger
- Aktive 1. etasjer
- Barriere mot vannet
- Barrierer

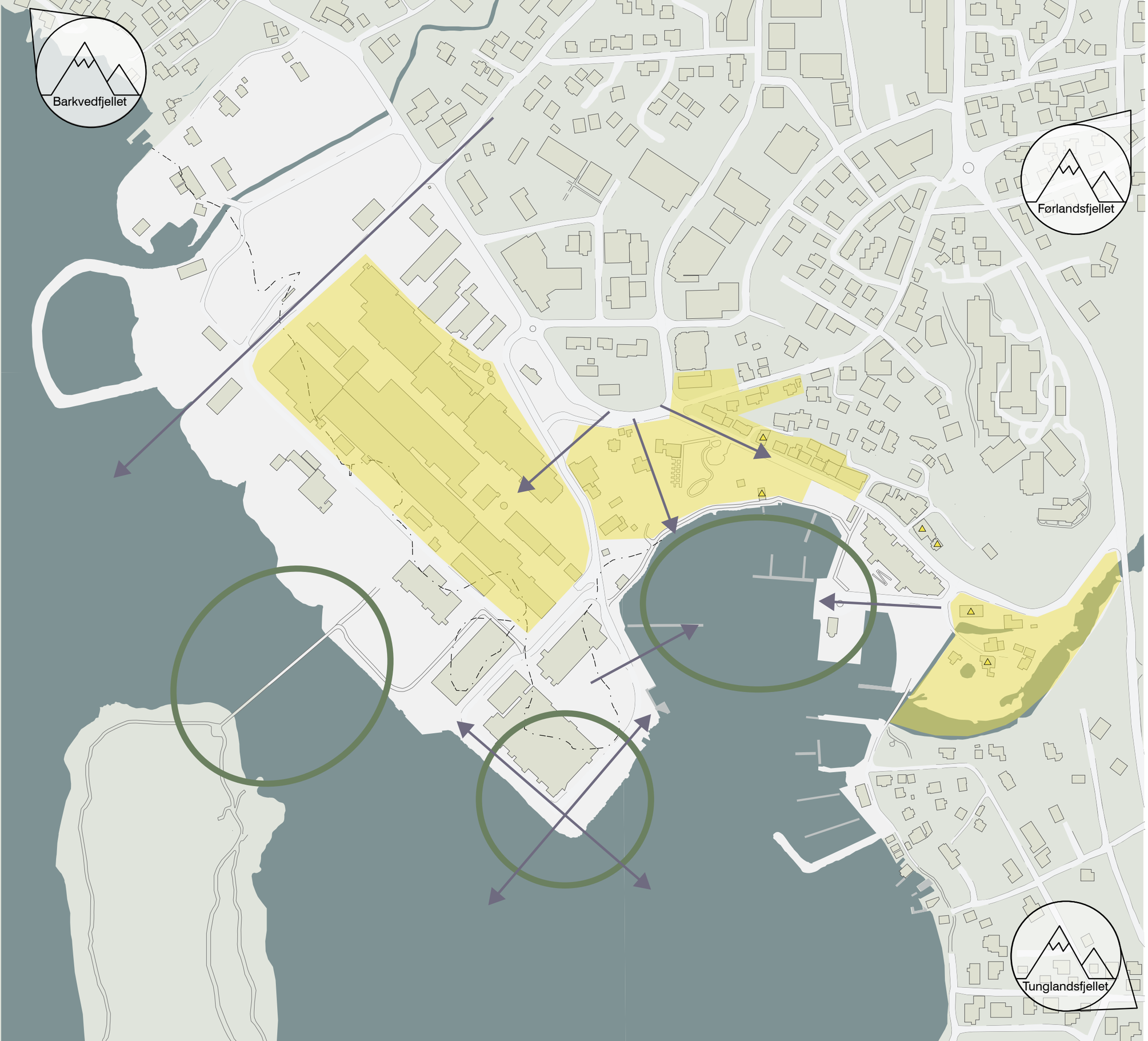
KOBLINGER



BARRIERER







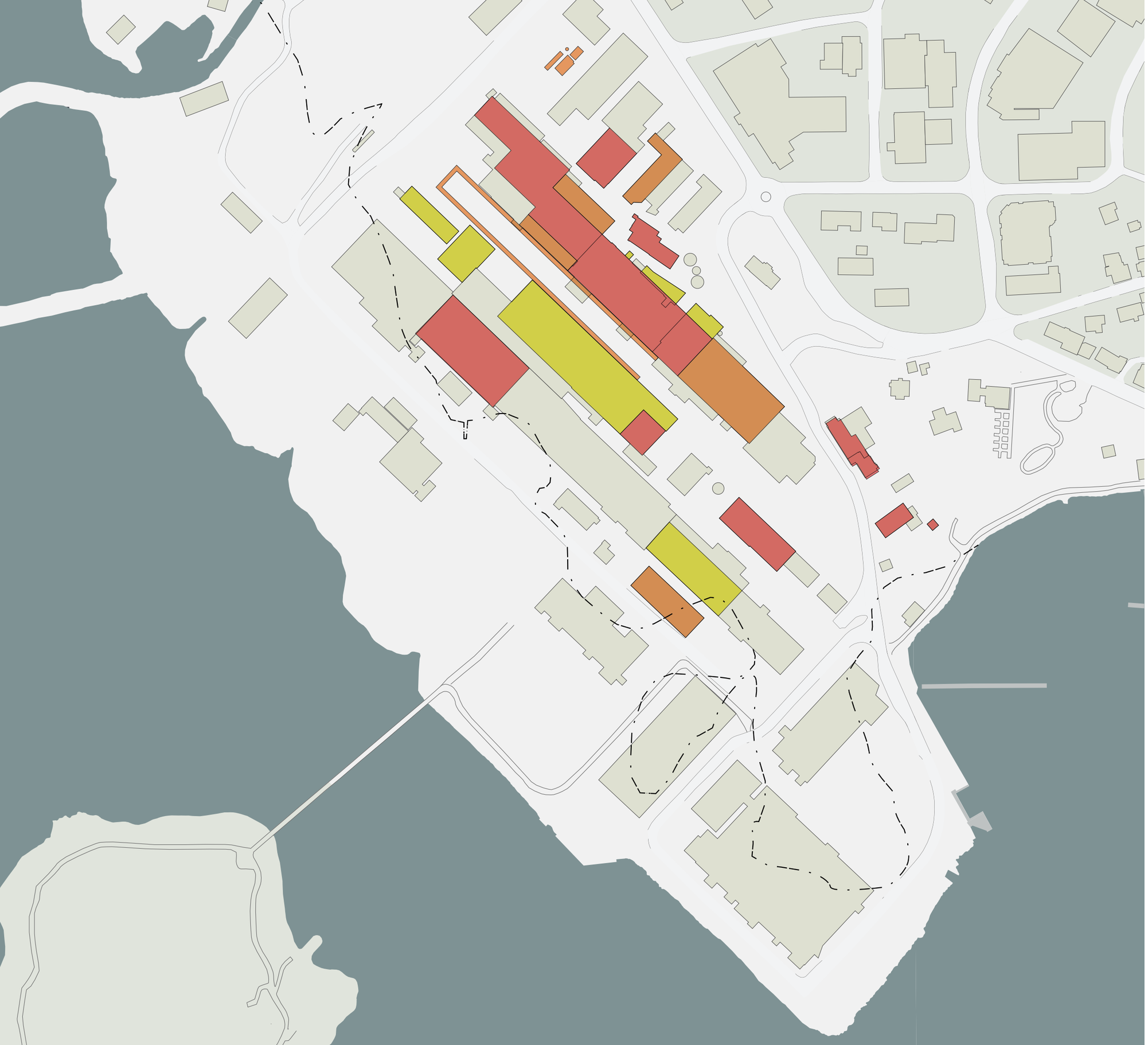
ANALYSE

KULTURMILJØ OG SIKTLINJER

Regionalplan for kulturmiljø har utpekt tre soner i analyseområdet som er definert som kulturmiljø av regional interesse. Disse passer også med tidligere utarbeidede dokumenter til kommuneplan og områdeplan for Jørpeland sentrum.

Den visuelle koblingen til sjø og fjell er en kvalitet for Jørpeland som også bør styrkes i videre planlegging. Vågen er et viktig landskapsrom som der koblinger, både fysiske og visuelle må ivaretas. Området mellom Stålverk og Jørpelandsholmen og ytterst på Skallstøperiet er landskapsrom med masse potensiale som må hensyntas i videre planlegging.

- kulturmiljø
- viktige landskapsrom
- viktig siktlinje
- opprinnelig strandlinje
- fjell



ANALYSE

KULTURMILJØ STÅLVERKET

Det er blitt gjort en omfattende kulturminneregistrering av stålverksområdet og enkeltbygninger. Her er det definert verneverdi i varierende grad basert på kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Innenfor disse kategoriene er det bl.a. arkitektonisk, symbolsk og historisk verdi, tilstand, fleksibilitet i bygningsmassen etc.

Genrelt sett kan man si at bygninger knyttet til den første etablerte produskjonslinjen er angitt en større verneverdi basert på nevnte kriterier.

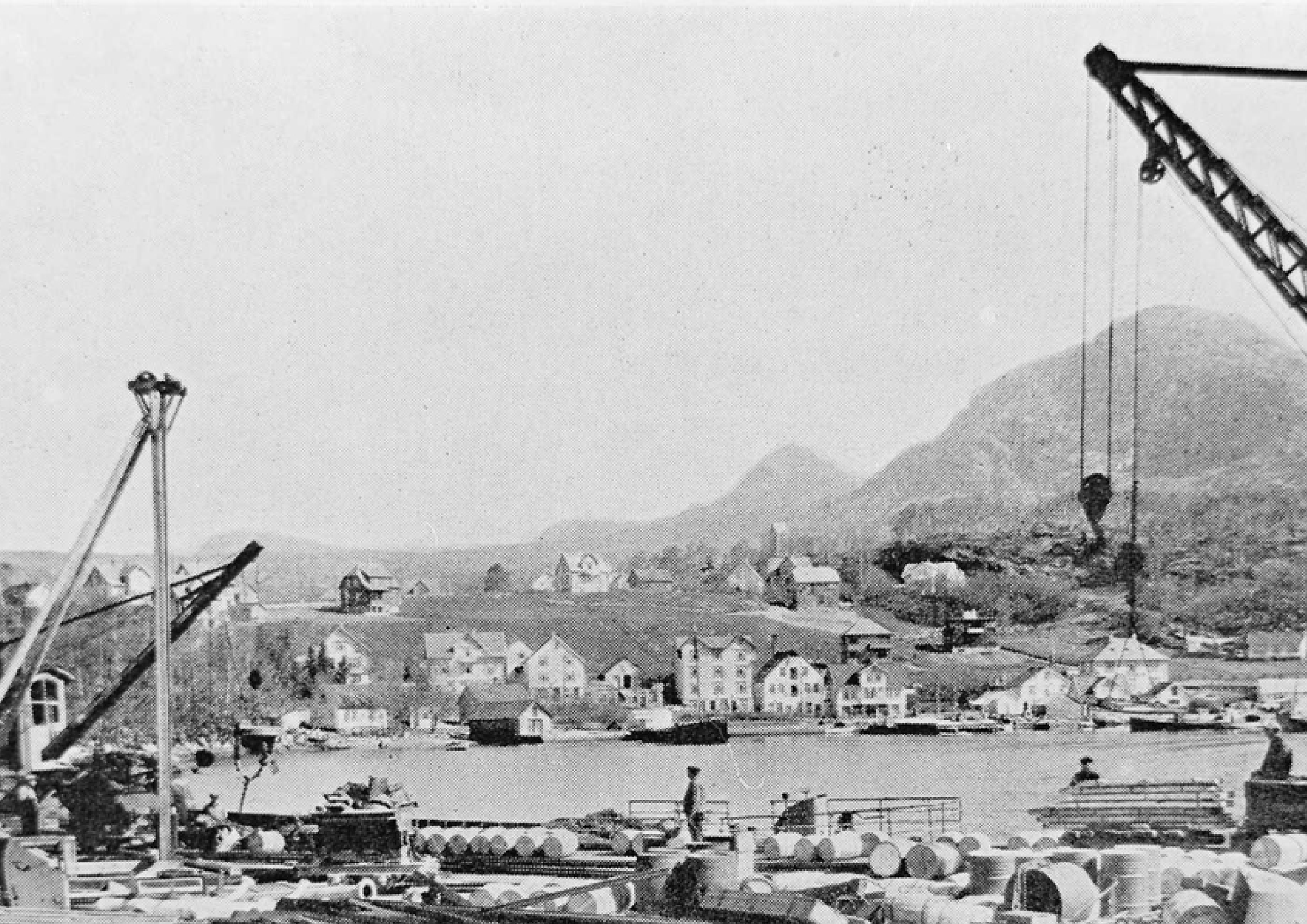
Store deler av stålverktomten består av fylling, som er et viktig aspekt med tanke på fremtidig utvikling av bygningsmasse og landskap

- stor verneverdi
- middels verneverdi
- noe verneverdi
- opprinnelig strandlinje

03

ANBEFALING

ANALYSE

ANBEFALING

- Styrke eksisterende, og etablere nye koblinger
- Øke kvaliteten på koblinger mot sjøen og etablere flere tilgjengelige tilkomstpunkter
- Bryte opp og sørge for en mer finmasket inndeling av av de store industriområdene
- Bruke industrihistorie som identitetskaper og kombinere med ny bruk.
- Skape komplimentære kvaliteter til eksisterende sentrum og Vågen. Ikke utkonkurrere eksisterende tilbud.
- Lav og tett boligstruktur i kombinasjon med gode offentlige uterom.
- Utvikle uteområdet og turistfunskjoner i Vågen. Gjøre Jørpeland til en destinasjon.
- Skape mer opplevelsesbasert turisme.
- Undersøke muligheten for å bedre universell tilgjengelighet.