

Planinitativ - detaljregulering delfelt B6a og B6b Madla Revheim



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Hafslby Utvikling AS
Tittel på rapport: Planinitiativ - detaljregulering delfelt B6a og B6b Madla Revheim
Oppdragsnavn: Detaljregulering delfelt B6a og B6b Madla/Revheim
Oppdragsnummer: 534257-16
Utarbeidet av: Guro K. Tryggestad
Oppdragsleder: Fredrik Jensen
Tilgjengelighet: Åpen

Fagkyndig	Firma	Asplan Viak AS
	Kontaktperson	Fredrik Jensen
	E-post	fredrik.jensen@asplanviak.no
	Telefon	454 29 832
Forslagstiller	Firma	<u>Hafslby</u> Utvikling AS
	Kontaktperson	Svein Olav <u>Aalgaard</u>
	E-post	Soa@jaasundutvikling.no
	Telefon	996 96 822

Kort sammendrag

På vegne av tiltakshaver Hafslby Utvikling AS, sender vi inn planinitiativ for delfelt B6a og B6b i områderegulering for Madla – Revheim i Stavanger kommune.

Vedlagt planinitiativ er utarbeidet i samsvar med Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven, og gir en nærmere beskrivelse av bakgrunn for og formålet med planarbeidet.

02	24.nov. 2025	Oppdatert etter dialog med kommunen	GKT	FJ
01	2. sep. 2025	Planinitiativ	GKT	FJ
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	3
1.1. Vesentlige endringer siden 2024	3
2. Formålet med planen	5
3. Planområdet og omgivelsene	6
3.1. Planavgrensning og lokalisering	6
3.2. Beskrivelse av planområdet	8
4. Plansituasjonen og føringer	12
4.1. Overordna planer og føringer	12
4.2. Regionale planer	12
4.3. Kommuneplanen	14
4.4. Områdeplan for Madla-Revheim	16
5. Presentasjon av prosjektet/planidéen	19
5.1. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	19
5.2. Utbyggingsvolum og byggehøyder	20
5.3. Funksjonell og miljømessig kvalitet	20
6. Virkninger på omgivelsene	21
7. Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet	22
8. Konsekvensutredning	23
9. Planprosess – medvirkning	24
10. Kilder	25

1. Bakgrunn

Planinitiativet gjelder oppstart av ny reguleringsplan for delfelt B6a og B6b innenfor områderegeringsplanen for Madla – Revheim vedtatt 15.01.2018.

I 2023 ble planoppstart for delområdene B5, B6a og B6b forsøkt. Dette ble avvist av Utvalg for by- og samfunnsutvikling 07.03.2024 (sak 26/24) med begrunnelse i at planarbeidet først kan starte etter at reguleringen av bussveien fra Mosvatnet til Kvernevik blir lagt ut til offentlig ettersyn og høring, og at endelig høyspentrasé blir avklart med Statnett eller det er vedtatt konsesjon som fastsetter endelig trasé og teknisk løsning. Når disse forholdene blir avklart, skulle Stavanger kommune være positiv til oppstart av detaljplan for delfeltene B5, B6a og B6b.

1.1. Vesentlige endringer siden 2024

Bussveien

Siden den gang har Rogaland fylkeskommune igangsatt planarbeid for bussvei på denne strekningen. Planprogrammet ble fastsatt juni 2025. I forbindelse med dette vedtok utvalg for by- og samfunnsutvikling at det skulle konseptvurderes å legge bussveien på nordsiden av korridoren, i tillegg til sørsiden slik planen ble varslet. Forslagsstiller har hatt dialog med Rogaland fylkeskommune gjennom det siste året. For områdene B6a og B6b er det to forhold som påvirker i vesentlig grad, nemlig adkomst og arealbeslag. Det er så langt blitt gitt signaler fra Rogaland fylkeskommune om at det vil være behov for to T-kryss i stedet for ett X-kryss som adkomst til B6a og B6b. Denne faglige vurderingen gjelder også dersom det skulle bli vedtatt et konsept med bussveien på nordsiden. Det er også indikert at bussveien har tilstrekkelig areal innenfor byggegrensene som er regulert i områdeplanen.

Statnett har ikke gitt merknad til varsel om oppstart av plan 2874 Bussveien – Madlaforen til Kverntorget. Det har imidlertid Lnett AS gjort, og skriver at de har kritisk infrastruktur innenfor planområdet. De påpeker at de har deltatt i tidligfase av prosjektet, og forventer å delta videre i detaljregulering av denne strekningen på Bussveien.

Høyspent

Som tidligere vist til i saken, har Statnett i e-post 09.09.22 uttalt at regulert hensynssone for kabel kan justeres, men at bredden må opprettholdes som den ligger i vedtatt

områdereguleringsplan. Det ble i samme e-post også påpekt at kabel må ende på et sted i nord som ikke er til hinder for å fortsette videre mot Stølheia.

I etterkant er det avholdt nytt møte med Statnett om saken 21.08.25. Referat fra det møtet peker tydelig på at en avklaring rundt endelig høyspenttrasé først kan skje gjennom en konseptvalgutredning iht. NVE's veileder. Referatet peker også tydelig på at dersom det er behov for konkrete avklaringer mht. arealbruk rundt dagens hensynssoner til transmisjonsnettet, må det sendes konkrete henvendelser til Statnett. Varsel om oppstart av planarbeid er et eksempel på en slik konkret henvendelse.

I forbindelse med behandling av planinitiativet i 2023/2024 ble det også påpekt fra administrasjonen at planlegging av både B5, B6a og B6b i én detaljreguleringsplan var for mye. Dette argumentet er lyttet til og en vesentlig forskjell er at forslagsstiller nå ønsker å avgrense detaljreguleringsplanen til B6a og B6b. Delområde B6a og B6b ligger som etappe 6 i plan for trinnvis utbygging, og er neste boligfelt ut iht. denne planen. Mesteparten av B6a og hele B6b er ikke i konflikt med dagens hensynssoner til transmisjonsnettet.

Oppsummert

På denne bakgrunn har forslagsstiller avholdt et nytt møte administrasjonen i Stavanger kommune 13.08.25 for å sondere mulighetene for å varsle oppstart. Argumentene knyttet til at de vesentligste forholdene til Bussveien er tilstrekkelig faglig avklart, samt at forhold knyttet til høyspent må avklares gjennom en formell planprosess ble lagt frem i møtet. Jfr. referat fra møtet ble det enighet om at dette planinitiativet skulle fremmes for å få saken vurdert på nytt i utvalg for by- og samfunnsutvikling siden kravene til UBS-vedtaket fra 07.03.24 ikke var oppfylt. Det er forslagsstillers ønske å få starte opp en formell planprosess i 2025, for å få frem alle relevante forhold for planarbeidet. Ved å gjøre dette kan det innhentes merknader fra berørte naboer og overordnede myndigheter, som sammen med kunnskapsgrunnlaget fra bl.a. tilgrensende bussveiplan. Detaljeringen av selve plangrepet vil ikke starte før Bussveiens planforslag er sendt på høring og offentlig ettersyn.

20.03.2025 vedtok Stavanger formannskap (sak 45/25) at planrevisjonen for områdeplan 2424 Madla-Revheim kun skal gjennomføres med sikte på å endre rekkefølgekravene. Videre ble det vedtatt at Stavanger kommune skal være positiv til planinitiativ for nye delfelt.

2. Formålet med planen

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere delområdene B6a og B6b med tilhørende areal og funksjoner i tråd med områdereguleringen for Madla – Revheim, planid 2424.

Formålet med planarbeidet er derfor å legge til rette for boligbebyggelse.

Detaljreguleringsplanen skal utfylle og detaljere områdeplanen som gjelder for området, og skal ikke endre hoveddrammene for fastlagt arealbruk. Områdeplanens bestemmelser, krav og forventninger legges til grunn for planarbeidet.

Det foreslås følgende formål:

Boligbebyggelse

Lek

Grønnstruktur

Offentlig eller privat tjenesteyting

Veg og infrastruktur

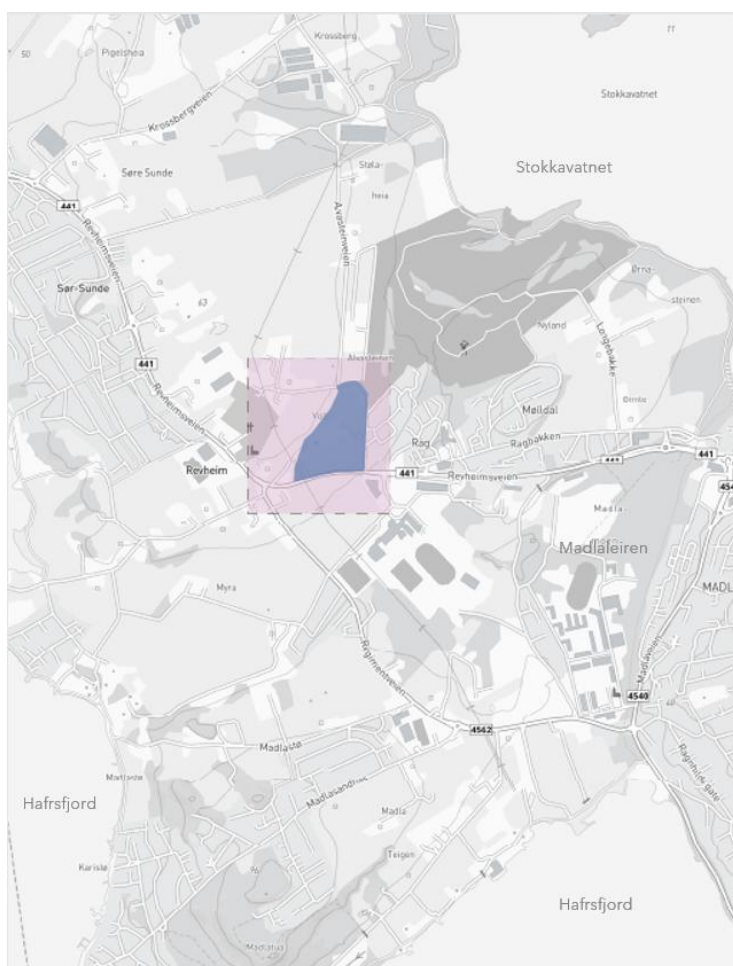
Hensynssoner

3. Planområdet og omgivelsene

3.1. Planavgrensning og lokalisering

3.1.1. Beliggenhet

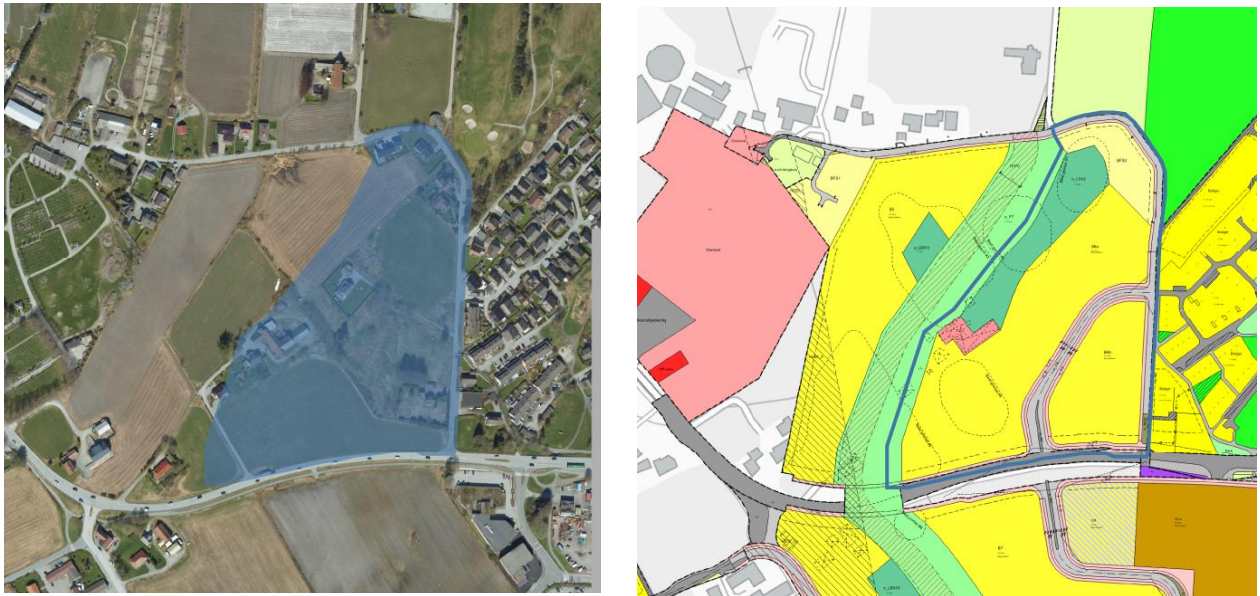
Delfelt B6a og B6b er en del av områdereguleringen for Madla-Revheim, og ligger nord for Revheimsveien. Madla-Revheim ligger ca. 5 kilometer fra Stavanger sentrum, mellom Revheimstien, Madlaleiren og Regimentveien. Det er kort vei til Madlakrossen bydelssenter, Universitetet på Ullandhaug og turområdene ved Stokkavatnet og Hafrsfjord.



Figur 1 Oversiktskart. © 2025 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti © Mapbox © OpenStreetMap

3.1.2. Avgrensning

Planområdet til detaljreguleringen foreslås avgrenset av delområdene B6a og B6b i områdereguleringen, samt o_LEK2 og TJ1 med tilpasning til grønnstruktur o_F7 og infrastruktur.



Figur 2: Forslag til avgrensning av detaljreguleringsplan.

Kilde: © 2025 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti © Mapbox © OpenStreetMap

3.1.3. Størrelse

Delområdene B6a og B6b er til sammen 36,6 daa. I tillegg kommer tilpasning til grønnstruktur ca. 4 daa, o_LEK2 på 8,7 daa, Annen offentlig eller privat tjenesteyting utgjør 1,1 daa og veg/infrastruktur ca. 10 daa. Totalt ca. 60 daa.

3.2. Beskrivelse av planområdet

3.2.1. Dagens arealbruk

Størstedelen av delfelt B6 er i dag landbruksareal med dyrket mark. I tillegg er det 4 eksisterende eneboliger innenfor B6.

3.2.2. Eiendomsforhold

Planområdet består av eiendommene gnr/bnr.: 39/28, 39/29, 39/99, 39/100, 39/103, 39/951, 39/178, 39/191, og 39/197.

3.2.3. Tilstøtende arealbruk

Nord for planområdet langs Revheimstien er det jordbruksareal med noe boligbebyggelse avsatt til LNFR i KPA fra 2023.

Nord-øst for planområdet ligger Stavanger golfklubb, avsatt til friområde i kommuneplanens arealdel. Videre nordover ligger Stokkavatnet med tilhørende turområde. Mot øst ligger Slåtthaug med rekkehus og eneboliger fra begynnelsen av 1980-tallet. Mot sør grenser området til Revheimsveien, som vil bli trasé for den fremtidige Bussveien.

Sørsiden av den fremtidige Bussveien, og området vest for delområdet B6, er også en del av områdeplanen for Madla – Revheim. Området sør for Revheimsveien er regulert med boligformål, sentrumsformål og grønnstruktur. Her er det i dag jordbruk, skole og idrettsanlegg, i tillegg til noe næring. Området vest for B6 er jordbruksareal med noe boligbebyggelse i dag. Det er regulert til grønnstruktur, lek og boligformål (B5) i områdeplanen.

Følger man Revheimsveien videre mot nord-vest, kommer man til boligområdet Sunde, med eneboliger og rekkehus.

3.2.4. Stedets karakter

Området ligger vest i Stavanger, i overgangen mellom by og landskap, og har en tydelig blanding av urbane og rurale trekk. Landskapet preges av åpne jordbruksarealer og

sammenhengende grøntdrag, som gir stedet en historisk forankring og sterk landskapsidentitet. Et sentralt kulturminne er Revheim kirke fra 1864, som står markant i terrenget og fungerer som et viktig identitetspunkt vest for planområdet.

3.2.5. Bebyggelse

I dag står det en gammel låve og et gårdstun på tomten, som gir området en tydelig lokal identitet. Bygget er i gjeldende områdeplan regulert bort. Dersom byggets tilstand er god kan det å bevare det bidra til å skape et nabolag som ikke bare preges av moderne boligbebyggelse, men også av historie og stedets opprinnelige karakter.

I øst dominerer lav og spredt småhusbebyggelse, hovedsakelig eneboliger og rekkehus. Strukturen er åpen, med hager og grøntarealer mellom husene, noe som gir området et tydelig preg av forstadskarakter med lav tetthet, lite høy bebyggelse og god tilgang til private og offentlige utearealer.

Mot sør, på andre siden av Revheimsveien, består bebyggelsen av diverse næringslokaler, jordbruk, skole og idrettsområder.

Både planområdet og tilgrensende område er under transformasjon i tråd med områdeplanen for Madla-Revheim, hvor det planlegges en ny bydel med boliger, skole, næring og grøntområder. Denne utviklingen skaper en tydelig kontrast mellom det historiske jordbrukslandskapet og en mer urban bystruktur.

3.2.6. Landskap



Figur 3: Dagens situasjon sett fra sørsiden av Revheimsveien. Foto: Asplan Viak, 2025.

Området har i dag et kulturlandskap med jordbruk og spredt bebyggelse i form av både boliger og driftsbygninger.

Fra Revheimsveien stiger landskapet mot nord-vest, med ca. 20 meter høydeforskjell fra det laveste punktet i sør-øst til det høyeste mot nord-vest.

3.2.7. Analyse av nærområdet/omgivelsene

Anbefalingskartet fra stedsanalysen (Figur 4) peker på følgende forhold:

Planområdet har et åpent landskap med gode solforhold og utsikt mot sentrale landskapselement og bevaringsverdige trær. Dette bør hensyntas i den videre utviklingen. Den gamle låven og gårdstunet i vest gir en tydelig lokal identitet. Dersom låven er i god stand, anbefales det at den ivaretas og brukes til offentlig tjenesteyting.

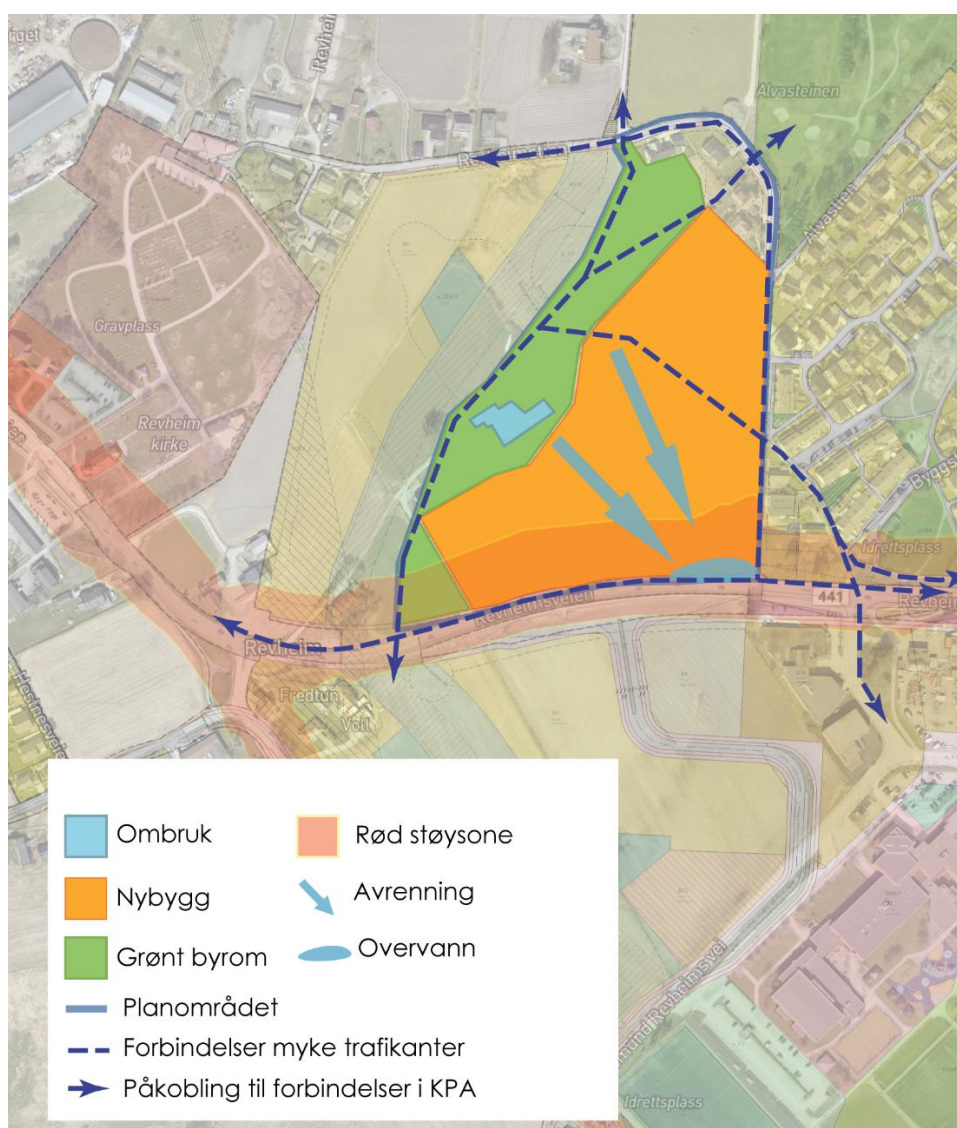
Det er utfordringer knyttet til støy og overvann som må håndteres på området. Utfordringen med støy bør løses på en måte som bygger opp om den urbaniteten som bl.a. Bussveien legger opp til i området.

Overvann fra planområdet faller sør-øst, og vil samle seg i sør-østre hjørne av planområdet. Avbøtende og fordrøyende tiltak må etableres innad i feltet med eventuelt felles tiltak. Det foreslås også å trekke grøntdraget fra områdeplanen mot øst. Da kan man

håndtere terrenghelningen effektivt og lede overvann sørover med terrenghelningen. Det vil også gi grøntområde sør for den offentlige tjenesteytingen.

Det blir viktig å sikre gode forbindelser langs Revheimsveien, internt i planområdet og på tvers av Revheimsveien for å tilgjengeliggjøre målpunktene som både eksisterer og skal utvikles. For eksempel anbefales det at gangforbindelsen gjennom grøntdraget i nord forlenges til landemerket Alvasteinen. Det anbefales også en grønn gangforbindelse på tvers, som kobler seg på boligområdet i øst, og som ved videre utvikling kan koble seg videre på gravlunden i vest.

Adkomst må tilrettelegges i samspill med bussveiplanleggingen.



Figur 4 Anbefalingskart fra stedsanalysen. Kilde: Asplan Viak, 2025

4. Plansituasjonen og føringer

4.1. Overordna planer og føringer

Områdeplanen, kommuneplanen og regionalplan for Jæren og Søre-Ryfylke setter føringer for utformingen av detaljreguleringsplanen.

4.2. Regionale planer

4.2.1. Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke ble vedtatt i oktober 2020. Den skal legges til grunn for planlegging på alle nivå.

Planen gir retning for videreutvikling av en bærekraftig og endringsdyktig region frem mot 2050. Den har klare strategier og føringer for arealutviklingen:

Innenfra og ut –

utbygging prioriteres i sentrum og sentrumsnære områder først, og potensialet for fortetting og transformasjon for øvrig utnyttes før det omdisponeres til nye arealer og utbyggingsformål.

Levende sentrumsområder og stedstilpasset by- og tettstedsutvikling –

Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø og tiltrekke aktivitet til sentrum. God stedstilpasning i en menneskelig skala tar hensyn til lokale forhold som byggeskikk, kulturminner, kulturmiljøer, historiske strukturer og landskap, og bidrar til stedstilhørighet.

Enklere hverdag –

Utbyggingsstrategier som gir økt nærhet til sentre og kollektivknutepunkter.

I den regionale areal- og transportstrategien, ligger planområdet langs Bussveien, og Madla-Revheim er definert som senter i senterstrukturen. Delområde B6a og B6b ligger også innenfor «Regionalt prioriterte utviklingsområder».

§6.1 Bokvalitet og tetthet

Tabell 1 Stedstilpassede retningslinjer for bokvalitet og tetthet (Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke)

Transformasjons- områder i bybåndet	Større trans- formasjons- områder i by- båndet mellom Stavanger og Sandnes, med svært god kollektivdekning (bussvei/ jernbane).	• Skape attraktive, urbane lokal- sentre og levende knute- punktsområder etter bymessige formingsprinsipper, herunder med tett bebyggelse og med finmasket og sammenhengende gate- og byromstruktur. • Særlig høy utnyttelse opp mot kollektivknutepunkt langs jernbanen og bussveien. • Høy grad av funksjonsblanding i bolig og næringsområder med høy urbaniseringsgrad (kategori I). • Differensiering mellom prosjekter for å oppnå både høy område- utnyttelse og varierte boligtyper.	• Områdeutnyttelse (OU): 80-100% • For områder med særlig høyt innslag av boliger eller ved behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreg kan lavere områdeutnyttelse vurderes. • Høyere områdeutnyttelse kan vurderes rundt viktige kollektivknutepunkt med høy andel nærings- bebyggelse.
Byutvidelses- områder	Sammensatte bolig- og næringsområder i kollektivaksene på Nord-Jæren (bussveien og byrutene) og rundt Bryne sentrum	• Områder med et større potensial for transformasjon behandles etter samme prinsipper som transformasjonsområder i bybåndet. • Øvrige områder bør utvikles på grunnlag av lokale og suburbane kvaliteter der det tas hensyn til behov for rekreasjonsarealer og varierte boligtyper.	• Tomteutnyttelse (% BRA): 70-200% BRA • Utnyttelse i øvre enda av skalaen bør vurderes opp mot bussveien og kollektiv- knutepunkter. • Ved særlig behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelses- strukturer og historisk særpreg kan lavere utnyttelse vurderes.

§6.3 Uteopphold

6.3.3 Størrelse på minste felles uteoppholdsareal (MFUA)

Stedstype	MFUA – m ² per boenhet
Sentrumsområder i Stavanger, Sandnes og Bryne	16 m ² (1.) (2.)
Transformasjonsområder i bybåndet	30 m ² (2.) (3.)
Byutvidelsesområder, kommunesentra og større tettsteder	30 m ² (2.)
Øvrige områder	30-50 m ²

20m² uteareal kan tillates i en bredde på 200 meter fra bussvei. Det må samtidig kunne dokumenteres at sambruk med byrom og offentlige grøntarealer dekker kravende til resterende 10m² uteoppholdsareal.

§8.4 Parkering

Delområdet ligger i parkeringssone 2, hvor det maksimalt kan etableres 1 bil-parkeringsplass per bolig, inkludert gjesteparkering, og minimum 3 sykkelparkeringer per bolig.

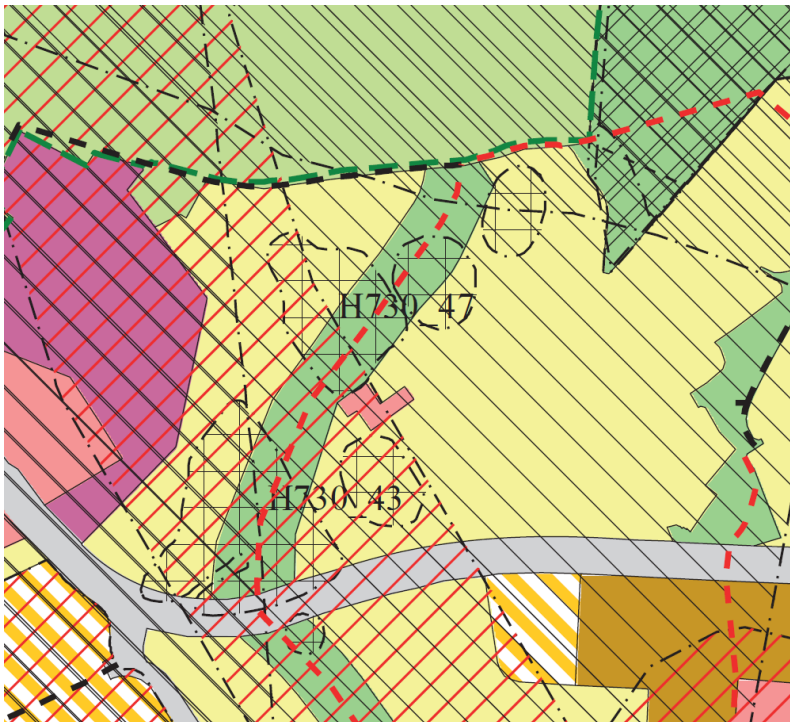
4.3. Kommuneplanen

I arealstrategien til kommuneplanen pekes det på at byen skal bygges innenfra og ut, blant annet rundt bussveitrasséen. Madla – Revheim er definert som lokalsenter og planområdet ligger innenfor «Bysone C – den sekundære byutviklingsaksen» og gjennomføringsområde GF-09 Madla Revheim. Det innebærer at området inngår i kommunens prioriterte utbyggingsrekkefølge og er vurdert som egnet og mulig å utvikle.

4.3.1. Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2023.

Det er anbefalt at boligformål i dette området skal ha utnyttelsesgrad mellom 75 og 150 % jfr. §1.4.



Figur 5: Utklipp fra kommuneplanens arealdel. Kilde: Stavanger kommune.

Arealformålene innenfor det foreslåtte planområdet:

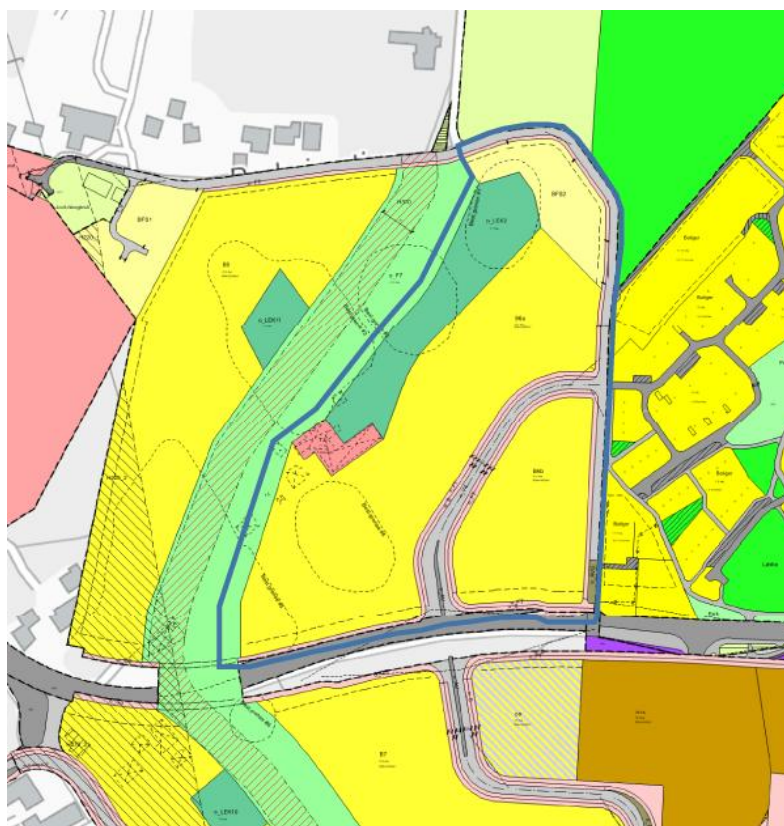
- Boligbebyggelse B448
- Offentlig eller privat tjenesteyting o_T166,
- Deler av Friområde FRI47.

Hensynssoner og sikringssoner innenfor det foreslåtte planområdet:

- Sikringssone H190_1 for Høyde- og byggerestriksjoner i hele området
- Hensynssone H110, Nedslagsfelt for drikkevann lengst nord
- Båndleggingssoner etter lov om kulturminner:
 - o H730_49 (Fornminne id 160634)
 - o H730_48 (Fornminne id 160633)
 - o H730_47 (Fornminne id 160629)
 - o H730_44 (Fornminne id 160627)
 - o H730_43 (Fornminne id 160622)
- Faresone H370_4 for høyspentanlegg i rød skravur

4.4. Områdeplan for Madla-Revheim

Området inngår i områderegulering for Madla/Revheim, planid 2424, med formål boligbebyggelse. Formålet med planen er å legge til rette for utbygging av et urbant byområde med hovedvekt på et kvalitativt bomiljø. Områdeplanens bestemmelser, krav og forventninger sammen med kommuneplanens arealdel legges til grunn for planarbeidet.



Figur 6: Utklipp fra vedtatt områdeplan for Madla-Revheim. Kilde: Stavanger kommune.

Arealformålene som gjelder innenfor planavgrensningen er boligbebyggelse B6a og B6b, Lekeplass o_LEK2, annen offentlig eller privat tjenesteyting TJ, i tillegg til kjøreveg, sykkelanlegg og fortau. I tillegg er det tatt med en tilpasning til grønnsstrukturen o_F7 på 10 meter.

4.4.1. Plan for etappevis utbygging:

Det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene om at det ved første detaljregulering skal foreligge plan for trinnvis utbygging av hele planområdet. Delområdene 6a og 6b er definert som utbyggingsetappe 6, og er neste boligfelt ut i henhold til planen.

Det forutsettes at planen for etappevis utbygging revideres dersom det skulle dukke opp forhold som gjør det nødvendig å endre på utbyggingsrekkefølgen. Det er også en forutsetning at dokumentet revideres etter hvert som områdene detaljreguleres og ny informasjon er tilgjengelig.

4.4.2. Status bussvei

07.03.2024 ble planinitiativet for delområdene B5, B6a og B6b stanset av utvalg for by- og samfunnsutvikling, blant annet i påvente av at reguleringen for Bussveien fra Mosvatnet til Kvernevik blir lagt ut til offentlig ettersyn og høring.

I møte den 19.06.2025 sak 82/2025, fastsatte utvalg for by- og samfunnsutvikling planprogrammet for Bussveien mellom Mosvatnet og Kvernevik Ring, og bestilte utredning av et konsept med parallelført bussvei på nordsiden. Vedtak om konseptvalg nord eller sør er ventet i desember 2025.

Jfr. dialog med Rogaland fylkeskommune, har planlegging og trafikkvurderinger av Bussveien så langt vist at det er tilstrekkelig med areal til bussveiens behov i henhold til byggegrensene i områdeplanen. Trafikkvurderinger har også vist at det mest sannsynlig vil være behov for to T-kryss i stedet for ett X-kryss som adkomst til delområdene B6a og B6b, uavhengig av hvilken side av Revheimsveien Bussveien skal ligge. Planforslaget for hele bussveiprojektet skal til førstegangsbehandling våren 2026.

4.4.3. Status høyspent

I planbestemmelsene til områdeplanen står det at det er en forutsetning for planen at eksisterende kraftledning omlegges til tunnel eller jordkabel i ny trasé. Videre skal omleggingen sikres før det kan utføres tiltak innenfor planområdet. Kravet gjelder samtlige delfelt innenfor planområdet. Delfelt som berøres av eksisterende hensynssone kan ikke bebygges før det er gitt konsesjon og kraftlinjen er lagt om. Del av grønnstrukturen og idrettsområdet som ligger innenfor eksisterende hensynssone kan gis en midlertidig opparbeidelse frem til kraftledning er lagt i ny trasé.

Statnett har i e-post til forslagsstiller 09.09.22 åpnet for at hensynssone for kabel kan justeres, så lenge bredden på hensynssonen opprettholdes. De har videre vist til at evt. justert hensynssone for kabel må ende på et sted i nord som ikke er til hinder for å fortsette videre mot Stølaheia.

Utvalg for by- og samfunnsutvikling vedtok i møte 07.03.24 sak 26/24 at «Endelig høyspenttrase må være avklart med Statnett/vedtak om konsesjon som fastsetter endelig trasé og teknisk løsning».

Jfr. avholdt møte mellom Stavanger kommune og Statnett 21.08.25 ble det avklart at arealutvikling rundt gjeldende hensynssoner for transmisjonsnettet først kan avklares gjennom en formell henvendelse til Statnett om dette.

Denne historikken mht. høyspent og siste utvikling i saken peker etter forslagsstillers vurdering på at en formell planprosess bør igangsettes for å få nødvendige avklaringer.

5. Presentasjon av prosjektet/planidéen

Planidéen er å utvikle et boligområde i tråd med føringene fra områdeplanen. Forslagsstiller ønsker å komme i gang med den formelle planprosessen for å hente inn merknader fra berørte naboer og offentlige myndigheter, for å danne et godt kunnskapsgrunnlag for planarbeidet. Som argumentert for tidligere i dette dokumentet er tilgrensende forhold til Bussvei og høyspent tilstrekkelig avklart for å varsle oppstart av planarbeid, samtidig som forslagsstiller er tydelig på at det ikke er ønskelig å detaljere plangrepet før Bussveiens planforslag er lagt ut til offentlig ettersyn.

5.1. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planen må sees i sammenheng med den nye bussveien i tråd med arealstrategien til Stavanger kommune (01.09.25). Bussveien med dets oppgraderte tilbud for gående og syklende vil tjene store deler av transportbehovet fra boligene i området.

Planforslaget skal inneholde boliger i form av rekkehus og blokkbebyggelse på 3-5 etasjer, med maks høyde 17 meter i henhold til bestemmelsene fra områdeplanen for Madla - Revheim. Mot fv. 441 gjelder 6 etasjer og maks høyde lik 20 m. Her skal bebyggelsen ha en varierende høyde og et fasadeliv med bymessig karakter. Toppetasje skal være tilbaketrukket fra fasadeliv med minimum 2 m. Det skal tas særskilt hensyn til omkringliggende bebyggelse og gravlund/kirke.

Jfr. dialog med Rogaland Fylkeskommune har det kommet frem at adkomst til planområdet bør løses gjennom et T-kryss i stedet for et X-kryss, som vist i områdeplanen. Løsningsutformingen tyder så langt på at en utvidelse av krysset med Alvasteinveien til et kanalisert T-kryss er den anbefalte løsningen som adkomst til planområdet.

Innenfor TJ1 skal det etableres fellesthus eller forsamlingslokale for områdets beboere og offentlige brukere som skole og barnehager. Det skal programmeres og opparbeides i sammenheng med lekeplassen i felt o_lek2.

Selv om intensjonen ikke er å ta med hele grønnstrukturen i felt o_F7, er det faglig anbefalt at planarbeidet skal vise tilpassing til dette grøntdraget. Det bør sees i sammenheng med grønnstrukturen lengre sør i områdeplanen, og opparbeides i henhold til føringene i områdeplanens kvalitetsprogram og landskapsplan.

5.2. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Rammene fra områdeplanen gir BRA på maks 33000 m² i B6a, og 14000 m² i B6b i henhold til områdeplanbestemmelsene.

I henhold til områdeplanen skal bebyggelsen være på 3-5 etasjer med maks 17 meter byggehøyde, med unntak av langs fv. 441 hvor det tillates 6 etasjer og maks høyde på 20 m.

5.3. Funksjonell og miljømessig kvalitet

Områdeplanen for Madla – Revheim viser til at kvalitetsprogrammet og landskapsplanen skal være veiledende for detaljreguleringsplan. Kvalitetsprogrammet belyser viktige kvaliteter som må sikres, og skal samtidig ivareta en fleksibilitet for hvordan dette løses. Gjennom kvalitetsprogrammet og landskapsplanen er det identifisert anbefalinger for å oppnå funksjonell og miljømessig kvalitet:

- Området skal ha hovedvekt på et bomiljø med gode kvaliteter. Planen skal styrke gode nabolag og folkehelse, og tilrettelegge for moderne, mangfoldig og klimavennlig byutvikling. Det skal opparbeides attraktive nabolagsparker og parkrom.
- Overgangene mellom byggeområdene og grønnstrukturen som er nærmere definert i landskapsplanen skal følges opp i detaljreguleringen. Det er intensjon om at planarbeidet skal vise tilpasning til grøntdraget o_F7. Begrunnelsen for dette er at planen skal være fleksibel med hensyn til utbyggingsrekkefølge og at beboere i B6 skal få grønne omgivelser også i en midlertidig fase.
- Det skal etableres gode gang-, sykkel- og turforbindelser gjennom området og til de omkringliggende områdene. Kobling mot hovedsykkellrute langs Revheimsveien er et viktig punkt i planarbeidet. Sammen med forbindelsen til Bussveien, legges det til rette for at transportbehovet utover kollektivtransport, sykkel og gange minimeres.
- Det blågrønne skal være fremtredende i gater og fellesarealer og sikre frodig vegetasjon og åpen overvannshåndtering i byggeområdene. Det blågrønne skal ha en sammenhengende struktur tilpasset den overordnede landskapsplanen.

6. Virkninger på omgivelsene

Planinitiativet følger rammene i områdeplanen for Madla – Revheim. Planforslaget vil føre til at området går fra jordbruksområde med innslag av spredt bebyggelse, til å bli et tettbebyggt strøk med innslag av grønnstruktur. Det vil koble seg på det planlagte lokalsenteret Madla – Revheim.

Prosjektet vil føre til flere innbyggere i bydelen, og dermed økt bruk av sosial og teknisk infrastruktur i området.

Aktuelle tema i planarbeidet:

- Landskap og grønnstruktur
 - Stedsanalyse
- Byform
 - Bebyggelsesstrukturer/typologi
- Klimatilpasning
 - ROS – analyse
 - Lokalklimaanalyse
- Kulturminner og kulturmiljø
 - Arkeologiske registreringer
 - Nyere tids kulturminner
- Naturmangfold
 - Flora og fauna
- Teknisk infrastruktur
- Transport
 - Mobilitetsplan
- Energiforsyning – bruk
 - Utrede energikonsept for energiforsyning forbruk og drift.
- Støy og grunnforhold
 - Støyutredning
 - Miljø- og geotekniske undersøkelser
- Tilgjengelighet og universell utforming

7. Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet

Det vil bli utarbeidet en risiko og sårbarhetsanalyse i tråd med pbl §4-3.

Ras og flom

Det er ingen registrerte skredhendelser i området, og det ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for skred eller flom.

Overvann

Overvann fra planområdet faller sør-øst og vil samles i denne delen av planområdet. Avbøtende og fordøyende tiltak må etableres innad i feltet med et eventuelt felles tiltak der.

Det planlagte grøntdraget vest for planområdet vil avskjære og lede overvann sørover i henhold til områdeplanen.

Trafikksikkerhet

Ivaretas gjennom å legge til grunn Statens vegvesens håndbøker og kommunaltekniske normer for veianlegg.

Forurensning (støy og luft)

Veiene i området generer støy til områdene som må hensyntas videre i planarbeidet.

8. Konsekvensutredning

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) §§ 6 og 8 skal planer og tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn konsekvensutredes.

Ettersom det er gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med områdeplanen for Madla-Revheim, og detaljreguleringsplanen har til hensikt å være i samsvar med denne, utløses ikke denne planen konsekvensutredning jfr. §6 og §8.

9. Planprosess – medvirkning

Vesentlig interesser som berøres av planinitiativet

- Kommunen
- Berørte grunneiere, festere og naboer
- Statsforvalteren
- Rogaland fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Statnett
- IVAR
- Lyse
- Andre fagmyndigheter (i henhold til kommunens varslingslister)
- Andre lag og organisasjoner (i henhold til kommunens varslingslister)

Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart av planarbeid sendes til alle berørte interesser som nevnt ovenfor. Varsel om planoppstart blir også annonsert i lokalavis og på kommunens hjemmeside. Oppstartsvarelet kunngjøres også på hjemmesiden til plankonsulent. Det vil være mulighet til å uttale seg i forbindelse med oppstartsvarelet og når planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn.

Det søkes samarbeid med interessenter, berørte grunneiere og naboer, fagmyndigheter, samt andre fagkyndige ved behov.

10. Kilder

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, (2020), https://www.rogfk.no/f/p1/i54f60c55-b8b3-4f8e-90ad-7b9661e1061e/rogfk_regionalplanjarensorerifyfylke_20230614.pdf

Stavanger bystyre, (15.01.2018), *Områderegulering for Madla - Revheim, PlanID 1103_2424*, [arealplaner.no | 2424 > Plandokumenter](https://arealplaner.no/2424)

Stavanger formannskap, (20.03.2025), Politisk sak 45/2025: *Orientering om planrevisjon av plan 2424 Madla Revheim og mandat for utbyggingsavtaler for delfelt*, <https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2F6EAFD137-F3FD-4ED9-9E34-F847CD9BCB53>

Stavanger kommune, (01.09.2025), *Kommuneplanens samfunnsdel*, [Kommuneplanens samfunnsdel 2025 | Stavanger kommune](#)

Stavanger kommune, (2023), *kommuneplanens arealdel 2023-2040: Bestemmelser og retningslinjer*, <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/ka-2023-2040/bestemmelser-og-retningslinjer.pdf>

Utvalg for by- og samfunnsutvikling, (03.07.2024), Politisk sak 26/2024: *Avvisning av planinitiativ - Detaljregulering av delfelt B5, B6a og b - Madla-Revheim*, <https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2F6FE71C75-7E62-4D6F-AA2A-A95C3A2C3EBD>

