

## Kulturmiljø1001 Kvartalsbyens sentrum

Strandstedet Sandnes ble ladested i 1860 og representerer en typisk norsk by bygd etter datidens byplanidealer, rutenettplanen. Langgata er ryggraden. Byutviklingen skjøt fart etter at Krossen ble knutepunkt og handelssenter rundt 1870. Tregårdene fra sveitserstilperioden definerer byens hovedkarakter. Senere perioder gir tidsdybde til bygningsmiljøet. Kvartalene karakteriseres av hus bygd for bolig og erverv i tett samspill, og gir et variert bilde av handel og industri som byens viktigste næringsveier.

### Historiske forutsetninger

- Den gunstige **beliggenheten innerst i Gandsfjorden**, som et knutepunkt mellom Jæren, Stavanger og Ryfylke. Her foregikk et livlig varebytte med jordbruksvarer fra Jæren, trevarer fra Ryfylke og sild. Etter hvert også bearbeiding og industri basert på opplandets ressurser.
- **Leirforkomstene** som gav grunnlag for teglverksindustrien fra 1782–1995. I alt kom det 7 teglverk innerst i Gandsfjorden, hvorav fire innenfor bygrensene og ett nord i kvartalsbyen – Ganns potteri og teglverk i drift der 1873–1953.
- **Oalsbekken**, gav kraft til tidlig industri i byen, men ligger nå i rør.
- **Utbedringen av kommunikasjonene** i andre halvdel av 1800-tallet. Byen vokste fram langs hovedferdselsåren mellom Stavanger og Jæren. I 1848 var ny hovedvei fra Lura til Skeiane ferdig, som avlastet Postveien og Tronesbakkene. Sist på 1860-tallet var bygdeveiene som skapte knutepunktet Krossen med Langgata og Jærveien – Gjesdalveien og Solaveien – ferdige. I 1878 åpnet jernbanen. Dampskipskaia fra 1890 flyttet sjøtrafikken lenger inn i fjorden.
- **Storsamfunnets lover og forordninger**. Bygningsloven av 1845 ble gjort gjeldende for strandstedet Sandnes i 1847. Den første byplan med rutenett tegnes, med utgangspunkt i en eksisterende Langgate og en tenkt Storgate. Sandnes ble ladested med full bystatus i 1860 og rutenettplanen stadfestes. Den blir revidert og antall kvartaler redusert i 1876. Bygningsloven gjaldt også i et byggebelte utenfor bygrensen, i 1896 var det 200 m. Men den fikk liten virkning. Loven om murtvang ble gjort gjeldende for Sandnes i 1904 og har satt spor, men trebyen i sentrum var bygd ut før den fikk virke. Ny reguleringsplan 1952 brøt lite med kvartalsstrukturen, men betød mye for byggeflater og høyder ved byfornyelse.
- **Bybrannen** 1897 la to kvartaler i Langgata, mellom Kirkegata og Olav Kyrres gate, øde. Ved gjenoppbyggingen ble gatebredden utvidet.
- Myndighetenes rett til å anlegge offentlige plasser er, på like linje gatene, nevnt i bygningsloven fra 1845. Med loven fra 1896 blir kravet til planmyndighetene om å anlegge passende offentlige plasser skjerpet. Med loven fra 1924 blir parker og lekeplasser et viktig element i byplanlegging. De første planskissene i Sandnes angir ingen offentlige plasser.
- Anlegget av **høybanen** på 1950-tallet fikk konsekvenser for tyngdepunkt og byrom, men rørte lite ved de gamle bykvartalene. St. Olav gate ble da anlagt langs jernbanen.
- Sandnes fikk **kulturminneplan** i 1991 som ble revidert i 2006. I 1993 kom prosjektet **Sandnesmodellen**, som i dag spores ved at mange hus er ført tilbake til dokumentert, opprinnelig utseende. Det har styrket trehusbyen i det historiske gatebildet.

### Grunnleggende strukturer

- Tida fra før byen er knapt sporbar. Tidligere eiendomsstruktur besto av lange teiger og veifar fra gårdsbrukene på Trones og Stangeland ned til sjøhus og båtplasser i «fjorå», og til en sammenbindende vei langs sjøkanten, grunnlaget for Langgata. Gårdenes teiger hadde retning som ble brutt av rutenettplanen. Det finnes fortsatt noen svært få fragmenter i form av skråstilte eiendomsgrenser mellom tomter inne i kvartalene.
- Noen veier har røtter i eldre tverrforbindelser, gamle forbindelser fra gårdene til sjøen. Foruten Solaveien og Tronesbakkene gjelder det fragmenter av Parkveien, som kan ha en sammenheng med en eldre vei ned til Torget. Kirkegata kan ha en forbindelse med en slik struktur fra et av Tronesbruka.

- Den første bosettingen kom rett sør og nord for Neset, på grunn av havneforhold og fergetrafikken til Hanasiden.
- Mens Strandgata representerer den langsomme, selvgrodde byen, er det to ting som er grunnleggende for kvartalsbyens karakter – selve rutenettplanen og at utbyggingen etter den skjedde raskt. Den har et tidsenhetlig preg og det er tregårdene fra sveitserstilperioden som i dimensjoner og detaljer definerer byen.
- Langgata er ryggmargen. Den har røtter før byen og ligger til grunn for rutenettplanen og bybebyggelsen. Gata hadde to tyngdepunkter – Krossen med utgangspunkt i bondehandelen i sør og Kaien/Torget/Jernbaneplassen med mange offentlige bygg i nord. Mellom disse grodde byen fram.
- Jernbanen fra 1870-tallet er byens grense mot øst. Den inngår i kvartalsstrukturen i nord, men avviker i sør. Stasjonen kom i nord.
- Kvartalene mellom Storgata og Langgata ble først bygd ut og er kjerneområdene i kvartalsbyen. I ytterkantene av disse er bystrukturen noe løsere. Mot jernbanen vekslet arealbruken mellom bakgårder, hager og jordbruk, helt til St. Olavs gate ble anlagt med høybanen tidlig på 1950-tallet. Den ble en slags økonomigate til eiendommene til Langgata, foruten ny gjennomfartsvei. Storgata begynte som en boliggate, men ble raskt innhentet av byen, mens boligene flyttet videre til villastrøkene i vest. Mellom Storgata og Eidsvollgata griper byen og villastrøket inn i hverandre. Eidsvollgata ble først fullført etter krigen.
- I 1953 kjøpte Sandnes kommune tomtene etter Gann teglverk som flyttet produksjonen til Kvelluren. Det frigjorte arealet la grunnlag for en ny byplan og miljø med tidsenhetlig etterkrigsarkitektur. Tanken var et nytt urbant sentrum, men planen ble ikke fullført.
- Trolig er jernbaneparken fra 1878 den første offentlige parken i Sandnes. Torvet ligger i enden av en gammel vei ned fra Trones, kanskje er Torvet et eldre samlingssted. Fra 1880-tallet fikk kommunen, ved kjøp og gaver, flere eiendommer til allmenne formål. I 1882 ble det offentlige rommet bygd ut med kirke og kirkepark og gravlund. I siste del av 1880-årene kom Nordre og Søndre sjøallmenning på Neset og i Vågen. Begge steder ble det bygd steinkai i 1890-årene. I 1889 kjøpte kommunen et av de siste gårdsbruka nord i Langgata. Her kom sykehus, offentlig bad og park. Den siste byparken i sentrumskvartalene var Jonas Øglænds plass, gitt i gave av Øglænd i 1939 og opparbeidet i 1945.

### Karakteristiske trekk ved bebyggelsen

- Bebyggelse fra «før byen» kan telles på en hånd. Fra det gamle senteret ved Neset er ingenting bevart. Det fredete Nygårdshuset i Langgata 8 er i en klasse for seg ved å fullt ut representere byggeskikken fra før byen. Jærveien 17 og 20 er rester etter to gamle gårdsbruk som ble innlemmet i byen i 1860, der bolighusene i dag ligger som en port inn til Langgata. Men det finnes fragmenter etter byjordbruk inne i kvartalene, i kombinasjon med vognmannsbedrifter, mest tydelig i Kirkegata 8, men også i Langgata 24 og Erling Skjalgssons gate 3.
- Det er trebyen fra sveitserstilperioden som er det overordnende karaktertrekket ved bebyggelsen i bykartalene, og som sammen med kvartalsstrukturen og et relativt sammenpresset utbyggingsforløp gir rammen om det historiske bybildet.
- For øvrig er variasjon stikkordet. Forskjellig typer næring, handel, håndverk og industri setter preg på bebyggelsen.
- Bolig og erverv var opprinnelig integrert, det gjaldt både forretninger og mindre verksteder. De fleste bygårdene er bygd for det, og forteller om det, selv om næringsfunksjonen etter hvert har overtatt mye av det gamle sentrum.
- Handelsnæringen var grunnleggende og spores i de fleste hus. Bondehandelen med opplandet var sentral i utgangspunktet og kan fortsatt spores i deler av bebyggelsen.
- Innslaget av hus for andre virksomheter integrert i byen og kvartalene er stort, og har satt avtrykk i alt fra små verksteder til store fabrikanlegg. Innrettet som servicenæringer for byens

befolkning og for etter hvert storindustri. Næringsbebyggelsen finnes i bakgårder, men også helt ut i gatelinja.

- Bakgårdsbebyggelsen rommet alt fra små uthus for beboerne til verksteder og større industrivirksomheter. Bakgårdbebyggelsen dokumenterer mer enn andre hus mangesystemet og næringsvirksomheten i den gamle byen. Dette er en utsatt kategori hus, mange bakgårder er fortettet. De som fortsatt finnes er viktige å bevare.
- Bybrannen 1897 skapte et skille i Langgata som er godt synlig – ved bredere gate og i byggeskikken. Gata ble raskt gjenoppbygd og mange av de nye husene fikk en særpreget utformingen av sveitserstilen med toetasjes, relativt store hus med helvalmede tak. I den eldre bebyggelsen sørover mot Krossen er gavlmotivet mer framtrædende.
- I kvartalsbyen er det variasjon i husene størrelse. Tendensen har gått mot større hus etter som byen og den enkelthets forretningsvirksomheter vokste. Bygningshistorien har flere eksempler på at små enetasjes hus er påbygd eller fornyet innenfor trebyens periode. Det gjelder særlig hovedgata der to til to og en halvetasjes hus etter hvert ble normen og fortsatt utgjør grunnstammen i bybildet gjennom hele gateløpet.
- Murtvungen 1904 førte til enkeltstående hus innenfor tidens historistiske murarkitektur. Tregårder og murgårder i vekselspill i bybildet gir historiske referanser til før og etter murtvungen, men også referanser til ulik status og funksjon. Det ble bygd murgårder også før 1904. Og mange av næringsbyggene er i mur etter pålegg fra bygningsloven.
- Selv om mye binder sammen, har Langgata sør og Langgata nord distinkte karakterer. Langgata nord kan karakteriseres som «Det offentlige Sandnes». Noe som har sammenheng med at her var jernbanestasjonen og dampskipskaia og her lå Torget. Her ble det etter hvert en konsentrasjon av offentlige og halvoffentlige institusjoner. Først ute var Sandnes sparebank i 1895 med lokale for kommuneadministrasjonen, og Sandnes folkeskole i 1899. Ved Torget lå det siste gårdsbruket i drift innen byen. Det kjøpte kommunen i 1898 og her ble det bygd brannstasjon og sykehus. Senere kom Folkets hus (overtatt av Frelsesarmeen), Høyland Meieri og Rådhuseteateret. Med påkostede store murbygninger fikk denne delen av Langgata er mer urbant preg. Forsterket av utbyggingen av Gandsområdet etter 1953, med et miljø av gårder i etterkrigsmodernisme. Da jernbanestasjonen ble flyttet til Skeiane i 1955 og rådhuset kom etter i 1965, mistet Langgata nord mye av sin betydning. Men bygningsmiljøet forteller fortsatt mye sandneshistorie knyttet til felleskapets historie.
- Det er kvartalene fra Torget og sørover mot Krossen som representerer handels- og næringsbyen, med røtter i knutepunktet Krossen og som i det store bildet er karakterisert av trehusbebyggelsen fra før 1900.
- Innenfor kvartalsbyen har det, helt siden modernismen gjorde seg gjeldende i arkitekturen i mellomkrigstida, dukket opp bygårder som i dimensjoner, form og materialer skiller seg fra dem gamle trebyen. Flere har høy arkitektonisk kvalitet og er fine representanter for sine epoker. Så lenge de utgjør innslag, ikke bryter kvartalsstrukturen og ikke blir for mange eller dominerende har det vist seg at trebyen absorberer disse. De er med å gi bygningsmiljøet som helhet variasjon og tidsdybde.

### Grunnleggende elementer og strukturer som skal ivaretas

- Kvartalsstrukturen knyttet til bydannelsen i 1860.
  - Den visuelle sammenhengen mellom de historiske fasadene i «Den lange gata» med tilliggende kvartaler.
  - Krossen, veikrysset der Langgata og Jærveien møtte innfartsveiene Solaveien og Gjesdalveien, og handelsbyen oppstod. Ses i sammenheng med den gjenværende historiske bebyggelsen langs innfartsårene.
  - Det gamle offentlige Sandnes ved Torget, med bygninger for kommuneadministrasjon, skoler, bank, meieri og foreninger. Viktig som Langgatas nordlige tyngdepunkt.
  - Siktlinjer i tverrgatene, inkludert hensyn til siktlinjer i undergangene som knytter kvartalsbyen til Vågen.
  - Gjenværende gårdsrom, smau og bakgårdbebyggelse, viktige miljøer som forteller om virksomheter i den gamle byen.
  - Høybanens karakter og detaljer fra 1950-tallet, med skiferkledning, jernrekkverk og underganger. Gir tidskoloritt til en betydningsfull epoke i byutviklingen.
- Parkene og de gamle trærne – byens historiske fellesarealer.

### Signatur

UB sept. 2017