

Notat

Prosjekt.:	Detaljregulering for kjøpesenteret M44, plan ID 0552.00
Dato:	17.04.2024
Vedr.:	Vurdering av kjøreadkomst fra Reevegen
Utarbeidet av:	Marie Mjaaland

Bakgrunn

Detaljregulering for kjøpesenteret M44 var oppe til 1.gangsbehandling i LOK den 07.03.2024. Forslaget ble vedtatt lagt ut på høring, med 5 vedtakspunkt. Under punkt II står følgende:

- II. Det må sikrast større areal for leik og kvalitet i byrom. Køyretilkomst frå Reevegen vurderes på nytt. Det må sikrast fleire kvalitetar og opne fasadar mot Reevegen. Publikumsretta føremål i fasadar mot Kaizersplassen må sikrast.*

Arbeidet med detaljregulering av kjøpesenteret M44 følger en lengre prosess for utvikling av området, der det gjennom flere år ble arbeidet med en områderegulering. Den 10.03.2022 ble det gjort et prinsippvedtak i LOK vedr. adkomstløsning til området, med 4 vedtakspunkt. Under punkt 1 står følgende:

- 1. Time kommune ber utbygger vurdere ny åtkomst frå Arne Garborgs veg til M44, ved flytting av eksisterande rundkøyring mellom Arne Garborgs veg og Reevegen lenger vestover.*

I kommunedirektørens vurdering i prinsippavklaringen, vises det til at adkomstløsningens negative konsekvenser for grønndraget langs Roslandsåna blir noe kompensert for ved økt grøntareal nord for Bryne mølle (dagens rundkjøring og «shared space»). Videre vises det til at en slik løsning kan medføre redusert belastning på adkomsten fra Reevegen, og at det dermed kan åpnes for å stenge Reevegen mellom Arne Garborgs veg og Meierigata for personbiltrafikk. Mulighet for varelevering må opprettholdes.

Det fremgår av prinsippvedtaket at det skal etableres en ny adkomst til planområdet, og at det samtidig legges til grunn at adkomst fra Reevegen opprettholdes, men at belastningen vil kunne reduseres, og at det slik åpnes for muligheter for flere kvaliteter og bedre trafiksikkerhet i området etablert som «shared space».

Innhold

Bakgrunn	1
Sammendrag	2
Beskrivelse	4
Dagens situasjon	4
Planforslaget	6
Vurdering	9
Alternativ uten kjøreadkomst fra Reevegen	9
Oppsummering	11
Innarbeidede tiltak	12
Tiltak til 2.gangsbehandling	13
Konklusjon	13

Sammendrag

Dette notatet skal først og fremst beskrive og vurdere muligheter og konsekvenser av å fjerne kjøretilkomst fra Reevegen til senteret. Areal for lek og kvalitet i byrom, samt fasader mot Reevegen vil også beskrives.

Vedrørende avkjørsel vil det vurderes konsekvenser for trafiksikkerhet, senterets logistikk og drift, og kvalitet i byrom.

Planforslaget, slik det foreligger til 1.gangsbehandling, sikrer at det etableres et nytt byrom mot Reevegen. Antall parkeringsplasser til næring som har adkomst fra Reevegen reduseres, og det oppnås en trafikkreduksjon på avkjørselen på ca. 234 turer i forhold til dagens situasjon. Det forventes at trafikkbelastning i «Shared space» i Reevegen (mellom Arne Garborgs veg og Storgata) vil reduseres som følge av at gjennomkjøring fra Arne Garborgs veg stenges. Dette er i tråd med de vurderingene som ble gjort i prinsippvedtaket gjort i LOK i 2022. Planforslaget har dermed klart positive konsekvenser for trafiksituasjon og byrom langs Reevegen slik det foreligger.

Å fjerne adkomst fra Reevegen vil kunne få en positiv konsekvens ved redusert trafikkbelastning i Reevegen, og samtidig negativ konsekvens for trafikkbelastning ved avkjørsler fra Jupitervegen og Arne Garborgs veg, da trafikken vil øke tilsvarende her. Å bedre trafiksituasjonen mot Jærvegen ved å etablere en ekstra adkomst, har vært et viktig premiss for planforslaget, slik det også fremkommer av prinsippvedtaket fra LOK vedr. adkomst. Den positive effekten knyttet til etablering av ny adkomst fra Arne Garborgs veg, vil reduseres dersom en samtidig stenger avkjørselen fra Reevegen, slik at antall adkomster før og etter utbygging er uendret.

Å fjerne adkomsten vil gi en positiv konsekvens for byrom som er tilrettelagt for myke trafikanter, da dette kan utvides med omkring 70 m², og da en ville få mulighet til et aktivt eller åpent

fasadeparti ut mot eksisterende lekeplass. 70 m² representerer en beskjeden økning i forhold til de eksisterende byrommene på til sammen 1 200 m². Fasadepartiet som vil kunne etableres som aktiv eller åpen fasade dersom avkjørselen stenger, er sikret opparbeidet som grønn vegg i planforslaget. Dette vurderes som et positivt innslag i fasadelivet, og representerer en kvalitet for byrommet. Grønne vegger er samtidig gunstig for biologisk mangfold ved at de bidrar til å gi liv til arter som sommerfugler, bier og humler. Planforslaget sikrer også allerede at aktive og åpne fasadepartier mot Reevegen økes merkbart i forhold til dagens situasjon.

Hensikten med planforslaget er å bygge ut eksisterende kjøpesenter med varierte tjenester og handel i attraktive lokaler. Vurderingen i dette notatet viser at å fjerne avkjørselen fra Reevegen fører til beslaglegging av attraktive arealer som det er ønskelig å benytte til publikumsrettet virksomhet. Vurderingen viser også at det medfører ugunstige kjøremønstre i planområdet, som vil beslaglegge store arealer. Mulighetene for å etablere aktive og åpne fasadepartier ut mot tiliggende gater og byrom reduseres.

Et alternativ med parkering under bakken er vurdert tidlig i prosessen, der det er vist til utfordringer knyttet til teknisk infrastruktur under bakken, flomproblematikk og nærhet til Roslandsåna. Parkeringsanlegg under bakken medfører et CO₂-avtrykk som er mer enn fire ganger større enn parkering i bygg over bakken, i tillegg fører det til store mengder overskuddsmasser.

Etter en samlet vurdering anses et alternativ der kjøreadkomst fra Reevegen fjernes, å ha noen positive, men flere negative konsekvenser. Negative konsekvenser omfatter hovedsakelig trafikkbelastning i vegnettet opp mot Jærvegen, fasadeutforming, arealeffektivitet og intern organisering.

Det anbefales å se på avbøtende tiltak som kan redusere negative konsekvenser av å beholde avkjørselen i Reevegen, utover de tiltakene som allerede er innarbeidet i planforslaget.

Beskrivelse

Dagens situasjon

Trafikk

Det er i dag to avkjørsler til planområdet; en fra Jupitervegen og en fra Reevegen. Reevegen er en av kjørevegene som gir adkomst til sentrum for bil. Veggen betjener også sentrumsnære boligfelt.

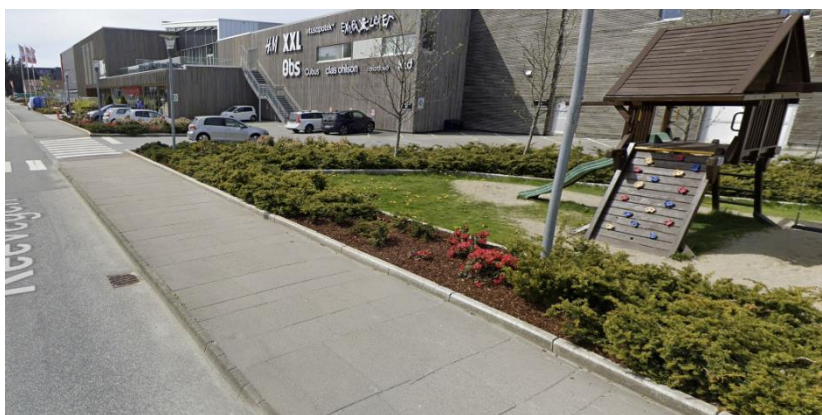
Avkjørsel til senteret fra Jupitervegen er hovedadkomst som betjener hovedinngang til senteret og de fleste parkeringsplassene. Avkjørsel fra Reevegen betjener 225 parkeringsplasser.

Telling utført i perioden 2016-2018, viser at det i makstimen er 218 turer i avkjørselen fra Reevegen (Norconsult). På bakgrunn av typisk fordeling av handelsreiser gjennom døgnet, jf. kap. 3.3.6, vurderes makstimen å utgjøre ca. 12% av ÅDT. Dette antyder en ÅDT til planområdet fra Reevegen på 1800 ved dagens situasjon. Dette utgjør ca. 27 % av eksisterende trafikk til senteret (Mobilitetsplan M44). Trafikk på avkjørselen antyder et belegg på ca. 80% på dagens parkeringsplasser.

Antall parkeringsplasser næring	225
Gjennomsnittlig besøkstid (Kilde: M44/Nedremarka Eiendom)	2 timer
Åpningstid	10 timer
Total parkeringsdekning kan betjene:	5* x 225 = 1125 kunder
	2250 turer
Dagens turproduksjon	1800
Belegg	80 %

Figur 1 Dagens trafikk og belegg på eksisterende parkering

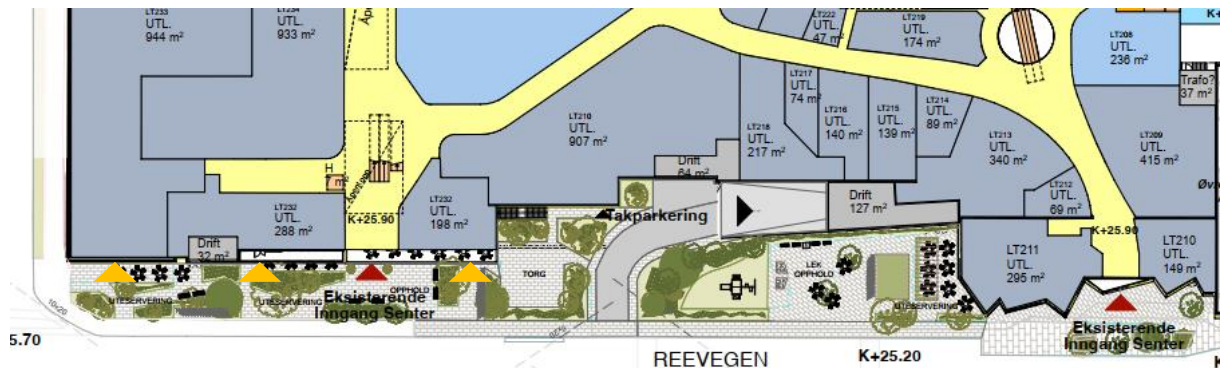
Reevegen har fartsgrense 30 km/t, og terrenget er flatt. Det er god sikt i området. Det er i dag tosidig fortau, og det er oppmerket gangfelt over avkjørselen. Lekeplassen mot Reevegen grenser til dagens avkjørsel. Det er etablert lavtvoksende beplantning som hindrer barn fra å bevege seg ut i avkjørselen. Det vurderes ikke å være spesielle utfordringer med trafikksikkerhet i området i dag.



Figur 2 Avkjørsel fra Reevegen med tilliggende lekeplass og beplantning i forgrunnen

Kjøpesenter

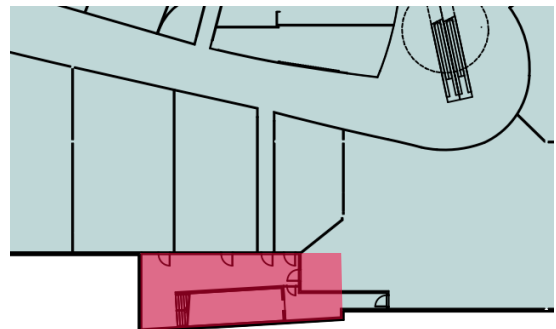
Kjøpesenteret har i dag to innganger fra Reevegen – en i sørlig-, og en i nordlig del. I tillegg har flere av lokalene som ligger orientert mot fasaden egne innganger. Dette gjelder kjøpesenterets sørlige del, som ble etablert i 2017. Lokalene i den eldste delen av senteret er planlagt orientert mot de interne fellesarealene. Langs en del av fasaden ligger også driftsarealer bestående av bl.a. branntrapp og nødutgang. Det finnes også driftsarealer under deler av rampen, både i senterets første og andre etasje.



Figur 3 Eksisterende logistikk i kjøpesenteret. Innganger er vist med rød pil. Ekstra innganger direkte til uteleilokaler er vist med gul pil

Til høyre vises planløsning i senterets første etasje, der arealer under dagens rampe, er markert med rødt.

Figur 4 Utsnitt fra planløsning i senterets første etasje, med arealer under rampen vist med

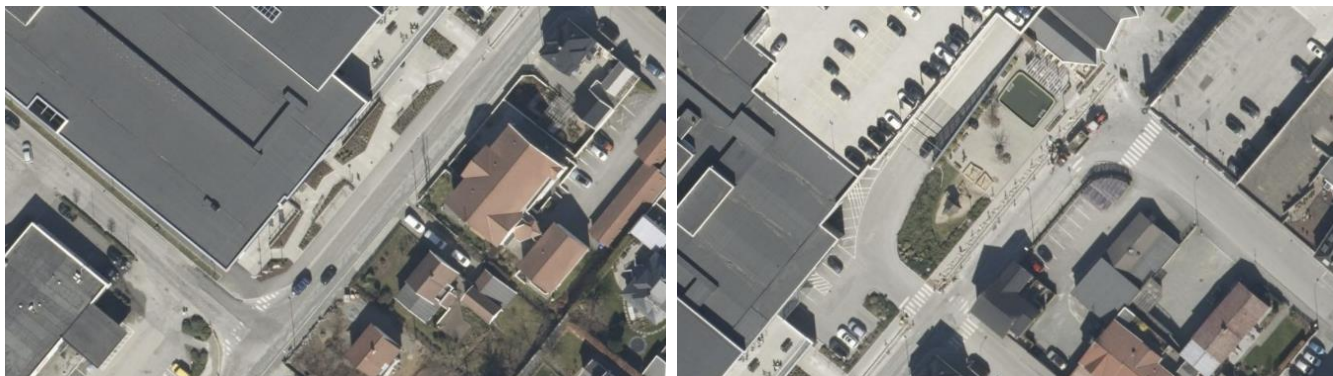


Byrom

I gjeldende reguleringsplan er det satt av ca. 405 m² til annet uteoppholdsareal langs Reevegen. Øvrige arealer er avsatt til parkering. Dette samsvarer med gjeldende kommunedelplan for sentrum der 405 m² er avsatt til park, og øvrige arealer er avsatt til veg. I temakart til kommunedelplanen er Reevegen vist som viktig byrom, sentrumsgate, og framtidig grønn forbindelse. Det er også vist som en nåværende grønn rute for myke trafikanter.

Det er etablert følgende byrom mot Reevegen i dag:

- Uteservering
- Lekeplass
- Parkeringsplass
- Torg



Figur 5 Ortofoto av eksisterende uterom mot Reevegen

Dagens opparbeidelse sikrer større arealer som er tilrettelagt for myke trafikanter enn det som er sikret i plankart til sentrumsplanen og gjeldende reguleringsplan. Arealet avsatt til uteoppholdsareal/park samsvarer med dagens lekeplass og uteservering. Store deler av arealet som i sentrumsplanen er avsatt til veg og parkering er opparbeidet som torg. Eksisterende lekeplass og torg er i dag på ca. 1 200 m².

Figur 6 Sentrumsplanen vist til venstre, og gjeldende reguleringsplan til høyre



Planforslaget

Trafikk

Det er et viktig aspekt i planforslaget at antall avkjørsler til senteret økes fra dagens to, til tre avkjørsler totalt. Dette har vært et hovedgrep, og et viktig premiss helt siden prinsippvedtaket i LOK 10.03.2022. I planforslaget etableres en ny adkomst til senteret fra Arne Garborgs veg i nord i tråd med nevnte vedtak. Den største andel av besøkende til planområdet forventes å benytte denne og eksisterende avkjørsel fra Jupitervegen. Forventede trafikkmengder og påvirkning på omkringliggende vegnett er dokumentert i en rekke trafikkanalyser fra Norconsult som er vedlagt planforslaget. Analysene viser bl.a. at trafikken inn til senteret får en noe gunstigere avvikling med to (Jupitervegen og Arne Garborgs veg) kontra én adkomst (Jupitervegen) ved fremtidig situasjon med tofeltsveg. Det er også innarbeidet tiltak når det gjelder utforming av parkeringsarealer mot Jærvegen for å minimere oppstuvning i vegnettet. Analysene har tatt utgangspunkt i at trafikk som i dag benytter avkjørsel fra Reevegen vil videreføres i planforslaget.

I planforslaget endres antall parkeringsplasser som har adkomst via avkjørsel fra Reevegen fra 225 til 243, samtidig settes 80 av disse av til boligformål. Det vil si at antall parkeringsplasser til næring reduseres fra 225 til 163. Det tas utgangspunkt i at dagens belegg på 80% også vil være reelt ved ny situasjon.

Antall parkeringsplasser næring	163
Gjennomsnittlig besøksstid (Kilde: M44/Nedremarka Eiendom)	2 timer
Åpningstid	10 timer
Total parkeringsdekning kan betjene:	5 x 225 = 815 kunder
	1630 turer
Belegg	80%
Ny turproduksjon næring	1304

Figur 7 Beregning av næringstrafikk på avkjørsel fra Reevegen etter realisert planforslag

Parkeringsplasser avsatt til bolig genererer en langt lavere turproduksjon. Det forventes at antall daglige bilturer tilknyttet boligdelen i planforslaget, vil være 262 (Mobilitetsplan M44).

Total belastning på avkjørselen etter realisert planforslag blir dermed 1566 turer. Dette er en nedgang på 234 turer i forhold til dagens situasjon. Dette forutsetter at det ikke etableres intern kobling mellom eksisterende og ev. nye parkeringsarealer i bygg.

Planforslaget viderefører dagens løsning med krysningsfelt over avkjørselen, og gjør ingen endringer i den tiliggende lekeplassen. Det reguleres inn et nytt byrom for opphold også på sørsiden av avkjørselen. Her planlegges samme grep som i eksisterende lekeplass, med felt for beplantning og ev. gjerde mot avkjørsel for å forhindre at myke trafikanter beveger seg ut i kjørebanen.

Kjøpesenter

Planforslaget legger opp til en utvidelse av dagens kjøpesenter, med nye lokaler for handel og tjenesteyting. Planlagt påbygg og nybygg er orientert mot Jærvegen og Arne Garborgs veg. Mot Reevegen planlegges ingen tilbygg eller økte høyder, utover at det skal etableres nytt inngangsparti til boligdelen.

Et viktig element i planforslaget er at senteret skal være i drift under hele anleggsfasen. Forslagsstiller har i tillegg strenge krav til bl.a. gjenbruk og minimering av avfall, og det legges derfor opp til å videreføre eksisterende lokaler og interne strukturer i så stor grad som mulig. Fellesarealer er kostbare og gir ingen direkte inntjening, og for å sikre et senter med sunn økonomi, er det av avgjørende betydning å planlegge for effektive og funksjonelle arealer som løser reelle behov og betjener utleielokaler på best mulig vis. Eksisterende fellesarealer og ferdselsmønstre i bygget er nøye planlagt for å kunne betjene alle lokaler, og for å sikre lokaler i ulike størrelser med funksjonell utforming som gir gode vilkår for leietakerne. Det planlegges derfor ingen nye innganger til selve kjøpesenteret fra Reevegen.

Planforslaget sikrer derimot som nevnt, at det skal etableres et nytt inngangsparti mot Reevegen som skal betjene boligdelen på tak. Dette gjøres for å sikre trafiksikre forbindelser for beboere i planområdet, fra nye boliger til sørlige deler av sentrum, samtidig sikrer dette et nytt aktivt innslag i fasaden. Til 2.gangsbehandling foreslås også å åpne deler av fasaden sør for det nye inngangspartiet, for å sikre flere åpne partier. Samlet vil aktive og åpne partier da kunne utvides

med ca. 30 meter som følge av planforslaget. Dette er gjennomførbart da det knyttes til eksisterende driftsarealer og personalrom, og får ingen innvirkning på intern logistikk.

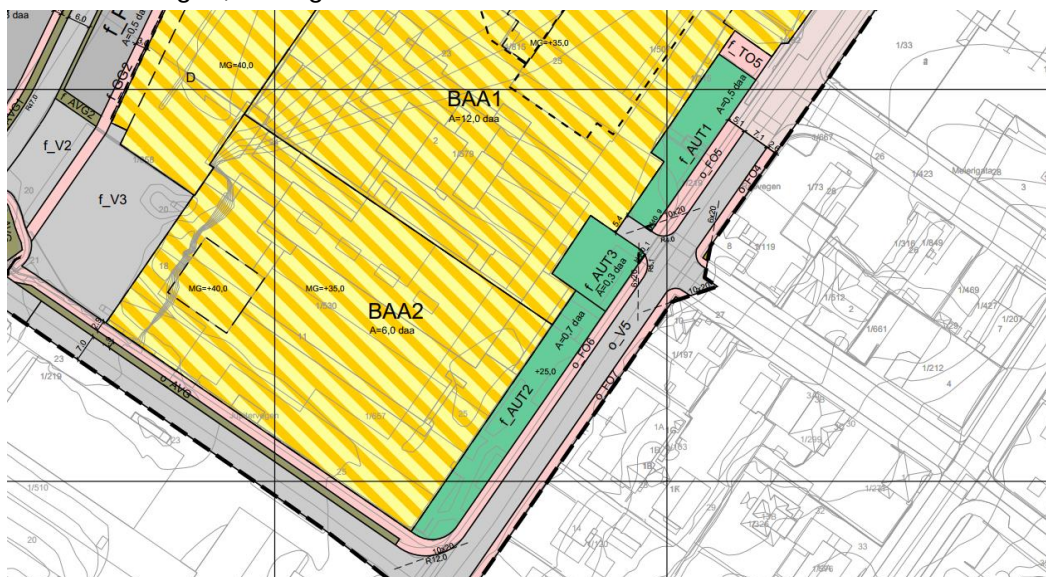
Byrom

Planforslaget sikrer krav til felles uteoppholdsareal til boliger i området på lokk over senteret. Det sikres minimum 30 m² pr. boenhet – det sikres dermed mer uteoppholdsareal enn det sentrums- og regionalplan legger opp til. Inkludert i dette er lekeplass på minimum 480 m², i tråd med krav i sentrums- og regionalplan.

Planforslaget legger opp til å bevare den eksisterende lekeplassen, uteserveringen og torget i Reevegen. I tillegg etableres et nytt uteoppholdsareal for opphold, på 300 m². De eksisterende byrommenes omfang sikres bedre i planforslaget sett opp mot sentrumsplan og gjeldende plan, da det i forslaget reguleres 1 500 m² til uteoppholdsareal. Dette samsvarer med Regionalplanens størrelseskrav til kvartalslekeplass. I tillegg omreguleres området som benyttes til uteservering til et torg på 85 m², slik at dette kommer i tillegg. Planforslaget sikrer dermed en økning på 1 175 m² utearealer for myke trafikanter, i forhold til gjeldende reguleringsplan og sentrumsplan. 300 m² av disse er nye arealer som sikres opparbeidet.

Til 2.gangsbehandling foreslås å sikre i planforslaget at det skal anlegges vinduer mot det nye byrommet, i tillegg til nytt inngangsparti, for å kunne bidra til mer aktivitet og åpenhet.

Opparbeidede kvaliteter, som at vegg mot dagens rampe er etablert som grønn vegg, sikres også videreført i planen. Grønne vegger er gunstig for biologisk mangfold ved at de bidrar til å gi liv til arter som sommerfugler, bier og humler.



Figur 8 Utearealer mot Reevegen som sikres i planforslaget.

Planforslaget sikrer også en utvidelse av Kaizers plass i forhold til hvordan den er opparbeidet i dag, og hvordan den er regulert i gjeldende plan og sentrumsplan. Planforslaget stiller krav til ekstra kvaliteter i dette byrommet, som grønne innslag, og etablering av en trapp med belysning og sittemuligheter med utsikt til ånå.



Figur 9 Eksempler på trapper utformet for opphold og med grønne elementer

Til 1.gangsbehandling lå det også inne et forslag om å etablere aktivitetspark for større barn i tilknytning til parken ved Roslandsånå. Dette planlegges endret til 2.gangsbehandling, ved at arealet ved Roslandsånå sikres opparbeidet med naturlig vegetasjon, og at det stilles krav til opparbeidelse for lek/aktivitet og opphold i uteoppholdsarealet ved Reevegen. Grepet utgjør et kriminalitetsforebyggende tiltak, da byrom ved Reevegen har mer inn/utsyn, samtidig som det er bedre lokalklimatiske forhold her enn i parken ved Roslandsånå. Samlet vil innhold i eksisterende lekeplass og nytt uteoppholdsareal kunne tilfredsstille *Utomhusnorm for Sør-Rogalands* krav til lekeapparater i kvartalslekeplass. Dette anbefales sikret i planforslaget til 2.gangsbehandling.

Vurdering

Alternativ uten kjøreadkomst fra Reevegen

Trafikk

Ett av hovedgrepene i planforslaget er at det skal etableres en *ekstra* adkomst i forhold til dagens situasjon, for å bidra til en mindre belastet trafikksituasjon tilknyttet fv44. Utførte trafikkanalyser viser at en ekstra avkjørsel har en marginal positiv effekt på trafikkflyt ved fremtidig situasjon (Norconsult). Ved eksisterende situasjon går ca. 27 % av trafikken til senteret via avkjørselen fra Reevegen. Dersom avkjørselen stenges, vil trafikkmengde på avkjørsel fra Jupitervegen og Arne Garborgs kunne øke tilsvarende (til sammen 1800 ekstra turer). Dette vil kunne føre til mer kødannelse, og redusere effekten av de tiltakene som er innarbeidet i planforslaget for å forhindre oppstuvning ut i overordnet vegnett. Det får dermed negativ konsekvens for trafikk i Jupitervegen, Jærvegen og Arne Garborgs veg.

For Reevegen vil trafikkmengden kunne reduseres tilsvarende. Dette tilsvarer som nevnt 1800 turer/900 kjøretøy ved dagens situasjon. Trafikkreduksjon i Reevegen vil være positivt for lokalklimaet, med redusert støybelastning og bedret trafiksikkerhet.

Kjøpesenter

Å stenge kjøreadkomst fra Reevegen vil få en rekke konsekvenser for senteret. En positiv konsekvens er at senteret vil kunne etablere inntil 500 m² med nye næringsarealer der rampen ligger i dag.

Det legges opp til en restriktiv parkeringsdekning i planforslaget, som ligger merkbart under typisk parkeringsdekning for kjøpesentre i Norge. Ytterlig reduksjon av parkeringsplasser er ikke mulig i dagens marked, der M44 konkurrerer om leietakere med andre kjøpesentre i regionen.

Parkeringsdekningen må opprettholdes slik den er foreslått i planforslaget, og dersom adkomst til deler av parkeringsplassene stenges, må den interne organiseringen av disse plassene gjøres om.

I et alternativ uten adkomst fra Reevegen, vil all parkering i senterets øverste etasje og på tak være avhengig av adkomst fra nord eller vest. Adkomst fra de andre planlagte avkjørslene medfører omfattende og ugunstige kjøremønstre som antydnet i figur 10, og vurderes å ikke være praktisk gjennomførbare. De vil medføre at omfattende arealer går bort til ramper og interne kjørefelt, og gir mye trafikk internt i bygg. Dette fører igjen til forurensing/CO₂-utslipp i bygg, og medfører større fare for myke trafikanter. En slik løsning vil i praksis forringe verdien av parkeringsarealene i øverste etasje og på tak i så stor grad, at de ikke vil anses som reelle alternativer for brukerne.



Figur 10 Dersom kjøreadkomst fra Reevegen fjernes, vil besøkende måtte kjøre først ned og så opp en rekke etasjer for å kunne nå de aktuelle parkeringsplassene fra Arne Garborgs veg. Også fra Jupitervegen må besøkende ta seg opp gjennom fire til fem etasjer. Kjøremønstre er indikert med røde piler.

Dersom all parkering på tak og i senterets fjerde etasje må flyttes, vil en større del av senterets hovedetasjer (første og andre) og flerfunksjonsbygget, måtte benyttes til parkering. Det vil dermed direkte påvirke senterets attraktivitet for nye leietakere og mulig inntjening for senteret, da flere av de mest attraktive arealene ikke kan leies ut. Flere parkeringsarealer i hovedetasjer vil også medføre utfordringer når det gjelder å realisere intensjonen i planforslaget om å skape et utadvendt senter med større åpne og aktive fasadepartier mot tiliggende byrom og gater. En slik løsning vil også forringe kvaliteter ved boligene, da det blir lange avstander mellom p-plasser for bolig og boenhetene, og det blir et mindre klart skille mellom bolig- og næringsfunksjonene i planen. En egen avkjørsel fra Reevegen som betjener boligdelen medvirker til en logisk og lettleselig atkomstsituasjon for boligene, og bidrar til god tilgjengelighet til boliger og uteoppholdsareal på tak. Det er behov for tilkomst i forbindelse med vedlikehold av uteoppholdsarealet. Dette forringes dersom avkjørsel fra Reevegen stenges.

En alternativ organisering med parkeringsanlegg under bakken er allerede vurdert. Dette ble utredet tidlig i planarbeidet, og lå inne som foretrukket løsning i en tidlig utgave av

illustrasjonsmaterialet i arbeidet med områdeplanen for Bryne sentrum vest. I løpet av prosessen har det kommet frem en rekke utfordringer som har medført at en har gått bort fra løsningen. Utfordringene er knyttet til teknisk infrastruktur i bakken, flom, og økonomisk- og miljømessig bærekraft. IVAR har tre hovedavløpsledninger innenfor planområdet, bl.a. en spillvannsledning med diameter 0,8 meter. Areal som beslaglegges av ledningen er vist i plankartet med hensynssone. Det er dermed kun areal *under* foreslått påbygg som i realiteten kan benyttes til parkering. Nærheten til den viktige flomveien Roslandsånå, og det at området er delvis flomutsatt, medfører ekstra utfordringer knyttet til utforming og konstruksjon, som igjen gir økte utbyggingskostnader. Kalkyler for parkeringsanlegg her har vist at det er store kostnader knyttet til kjelleranlegg og konstruksjon, som gjør at det ikke er økonomisk gjennomførbart.

I planforslaget sikres at alle parkeringsarealer i bygg etableres slik at de kan omgjøres til næringsarealer på sikt, i takt med endring i reisevaner. Planlagt parkering i bygg representerer en langt mindre ressurskrevende, og mer fleksibel og bærekraftig løsning. CO₂-avtrykk er langt lavere og mengden overskuddsmasser reduseres også betraktelig. For parkeringsplasser under bakken regnes et CO₂ avtrykk på 20-30 tonn pr. parkeringsplass. CO₂-avtrykk for parkering i en betongkonstruksjon over bakken er ca. 4,5-7,5 tonn pr. parkeringsplass.

Samlet er det derfor vurdert at parkeringsanlegg under bakken ikke er gjennomførbart, både når det gjelder praktiske forhold, økonomi, og for å kunne oppnå bærekraftsmålene for prosjektet.

Byrom

Dersom adkomst fra Reevegen ble stengt, kunne utearealer på bakkeplan utvides noe. Med utgangspunkt i sentrumsplanen, opptar arealet til avkjørsel ca. 70m², som kunne ha blitt innlemmet i utearealer. Arealer som i dag opptas av rampen ville tas inn i senteret, slik at senterets fasade ble effektivt flyttet noe nærmere Reevegen på dette strekket. Det kunne være muligheter for et aktivt fasadeparti på dette strekket, på inntil 25 meter. Et alternativ uten avkjøring til senteret fra Reevegen, muliggjør dermed at eksisterende lekeplass kan utvides med ca. 70 m², se figur 11, i tillegg til det nye uteoppholdsarealet på 300 m² som inngår i planforslaget slik det foreligger.



Figur 11 Avkjørselen fra Reevegen beslaglegger et areal på ca. 70 m² (markert med svart over) i sentrumsplanen.

Oppsummering

Planforslaget, slik det foreligger til 1.gangsbehandling, sikrer at det etableres et nytt oppholdsareal mot Reevegen på 300 m². Til 2.gangsbehandling bør det stilles konkrete krav til innhold for å sikre økt kvalitet og muligheter for lek i dette arealet. Det bør sikres at krav til størrelse og innhold i kvartalslekeplass, slik det er angitt i Utomhusnorm for Sør-Rogaland, oppnås. Antall parkeringsplasser til næring som har adkomst fra Reevegen reduseres, og det oppnås en trafikkreduksjon på avkjørselen fra Reevegen på ca. 234 turer i forhold til dagens situasjon. Det forventes at trafikkbelastning over «Shared Space» i Reevegen vil reduseres som følge av at gjennomkjøring fra Arne Garborgs veg stenges. Dette er i tråd med de vurderingene

som ble gjort i prinsippvedtaket gjort i LOK i 2022. Planforslaget vil dermed ha klart positive konsekvenser for trafikksituasjon og byrom langs Reevegen slik det foreligger.

Å fjerne adkomst fra Reevegen vil ha en positiv konsekvens ved redusert trafikkbelastning i Reevegen, og samtidig negativ konsekvens for trafikkbelastning ved avkjørsler fra Jupitervegen og Arne Garborgs veg, da trafikken vil øke tilsvarende her. Å bedre trafikksituasjonen mot Jærvegen ved å etablere en ekstra adkomst, har vært et viktig premiss for planforslaget, slik det også fremkommer av prinsippvedtaket vedr. adkomst fra LOK. Den positive effekten knyttet til etablering av ny adkomst fra Arne Garborgs veg, vil reduseres betraktelig dersom en samtidig stenger avkjørselen fra Reevegen, slik at antall adkomster før og etter utbygging er uendret.

Å fjerne avkjørselen vil gi en positiv konsekvens for byrom som er tilrettelagt for myke trafikanter, da dette kan utvides med omkring 70 m², og da en ville få mulighet til et aktivt eller åpent fasadeparti ut mot eksisterende lekeplass. 70 m² representerer en svært beskjeden økning i forhold til de eksisterende byrommene på til sammen 1 200 m². Fasadepartiet på inntil 25 meter som kunne etableres som aktiv eller åpen fasade, er sikret opparbeidet som grønn vegg i planforslaget, som vurderes som et positivt innslag i fasadelivet, som også gir positiv konsekvens for biologisk mangfold. Planforslaget sikrer også allerede at aktive og åpne fasadepartier mot Reevegen økes merkbart i forhold til dagens situasjon.

Hensikten med planforslaget er å bygge ut eksisterende kjøpesenter med varierte tjenester og handel i attraktive lokaler. Vurderingen har vist at å fjerne avkjørselen fra Reevegen fører til beslaglegging av attraktive arealer som det er ønskelig å benytte til publikumsrettet virksomhet. Vurderingen har også vist at det medfører ugunstige kjøremønstre i planområdet, som vil beslaglegge store arealer. Mulighetene for å etablere aktive og åpne fasadepartier ut mot tiliggende gater og byrom reduseres.

Etter en samlet vurdering anses et alternativ der kjøreadkomst fra Reevegen stenges, å ha noen positive, men flere negative konsekvenser. Negative konsekvenser omfatter hovedsakelig trafikkbelastning i vegnettet opp mot Jærvegen, fasadeutforming, arealeffektivitet og intern organisering.

Det anbefales å se på avbøtende tiltak som kan redusere negative konsekvenser av å beholde avkjørselen i Reevegen, utover de tiltakene som allerede er innarbeidet i planforslaget.

Innarbeidede tiltak

Følgende tiltak som bidrar til større areal for lek og kvalitet i byrom, flere kvaliteter/åpne fasader og bedre trafikksikkerhet, er innarbeidet i planforslaget, slik det foreligger til 1.gangsbehandling:

- Uteoppholdsareal mot Reevegen er samlet 1 500 m² - torg med uteservering på 85 m² kommer i tillegg. *Regulert* uteoppholdsareal mot Reevegen økes med 1 175 m² i forhold til gjeldende planer
- *Opparbeidet* uteoppholdsareal mot Reevegen økes med 300 m² i forhold til dagens situasjon.
- Aktive og åpne fasadepartier langs Reevegen økes med 10 m i forhold til dagens situasjon
- Bestemmelsene sikrer at etablert grønn vegg videreføres

- Reevegen stenges for gjennomkjøring for privatbiler over «shared space», slik at trafikkbelastning på dette strekket reduseres. Mulighet for innkjøring for varelevering opprettholdes.

Tiltak til 2.gangsbehandling

Det anbefales at følgende tiltak innarbeides før 2.gangsbehandling av planforslaget, for å bedre trafiksikkerhet og redusere belastning ved kjøreadkomsten fra Reevegen ytterligere. Tiltakene vil kunne bidra til at det sikres større areal for lek og kvalitet i byrom, og flere kvaliteter og åpne fasader mot Reevegen:

- Gjennomgående fortau over avkjørsel bør sikres i plankart
- Skjermende beplantning og ev. gjerde mellom avkjørselen og byrom bør sikres
- Stille krav til opparbeidelse til lek/aktivitet og opphold i det nye byrommet mot Reevegen som er sikret i planforslaget
- Sikre krav til innhold i byrommene mot Reevegen, som samlet er i tråd med Utomhusnorm for Sør-Rogalands krav til kvartalslek
- Sikre i bestemmelsene at det ikke tillates intern kobling mellom nye og eksisterende parkeringsarealer i bygg for å sikre lavere trafikkbelastning.
- Sikre det planlagte utvidede åpne/aktive fasadepartiet i planen, til sammen 30 meter
- Sikre mer presise krav til estetisk utforming av fasade mot Reevegen

Konklusjon

Det har vært et viktig premiss for planforslaget å få etablert en ekstra adkomst, noe som også fremgår av prinsippvedtaket vedr. adkomstløsning, gjort i LOK i 2022.

Etter en samlet vurdering anses et alternativ der kjøreadkomst fra Reevegen stenges, å ha noen positive, men flere negative konsekvenser. Positive konsekvenser omfatter at byrom kan utvides med ca. 70 m², og at trafikkbelastning i Reevegen kan reduseres.

Negative konsekvenser omfatter hovedsakelig trafikkbelastning i vegnettet opp mot Jærvegen, fasadeutforming, arealeffektivitet og intern organisering. Premisset om å etablere en ny adkomst, har hatt til hensikt å bedre trafikksituasjonen ut mot Jærvegen, og dette framstår som et tungtveiende element i vurderingen. Det samme gjør en arealdisponering der bil og parkering kan planlegges effektivt. Det bør prioriteres å sikre at de mest attraktive arealene benyttes til handel og tjenesteyting, og at parkering og interne kjøremønstre opptar så lite areal som mulig. Det er også viktig for de planlagte boligene at det sikres en logisk og praktisk parkeringssituasjon, som er tydelig adskilt fra parkering til senteret.

På bakgrunn av vurderingene gjort i dette notatet, og da planforslaget slik det foreligger til 1.gangsbehandling allerede sikrer bedre trafiksikkerhet og lavere trafikkbelastning i Reevegen, anbefales det å opprettholde kjøreadkomst fra Reevegen. De foreslåtte avbøtende tiltakene bør sikres i planen til 2.gangsbehandling.