



Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035 - Godkjenning endelig planforslag

Saksgang:

Utval	Saksnummer	Møtedato
Time formannskap	017/25	12.03.2025
Time kommunestyre	022/25	19.03.2025

Kommunedirektørens innstilling:

Time kommunestyre godkjenner, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, forslag til «Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024 – 2035» med plankart, samlede temakart og bestemmelser datert den 17.02.2025

Time formannskap

Tilleggsnotat datert 11.03.25 sendt ut i forkant av møtet med oppretting av feil i saka og med nytt forslag til vedtak:

Time kommunestyre godkjenner, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, forslag til «Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024 – 2035» med plankart, samlede temakart og bestemmelser datert den 13.03.2025

Kommunedirektøren si nye innstilling til vedtak vart samrøystes vedtatt.

FSK - 017/25 Vedtak:

Time kommunestyre godkjenner, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, forslag til «Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024 – 2035» med plankart, samlede temakart og bestemmelser datert den 11.03.2025

Time kommunestyre

Innstillinga frå FSK vart samrøystes vedtatt.

KS - 022/25 Vedtak:

Time kommunestyre godkjenner, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, forslag til «Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024 – 2035» med plankart, samlede temakart og bestemmelser datert den 11.03.2025

Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035 - Godkjenning endelig planforslag

Saken gjelder

Endelig godkjenning av revidert kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035.

Kommunestyret skal, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15, godkjenne endelig planforslag.

Revideringen er, jf. fastsatt planprogram, avgrenset til temaene håndtering av overvann, parkering og vurdering av noen prinsipp saker, samt reduksjon av det geografiske området hvor sentrumsplanen vil gjelde.

Forslag til «Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035» (heretter sentrumsplanen) har vært på høring i perioden 15.04 - 14.06.2024. Enkelte har bedt om og fått forlenget frist, blant annet Rogaland fylkeskommune som fikk forlenget frist til 29.08.2024.

Det har til sammen blitt fremmet 14 innsigelser fra fire offentlige aktører (NVE, Statsforvalteren, Rogaland fylkeskommune og Bane Nor) til høringsforslaget. På vilkår av at foreliggende planforslag blir godkjent, er alle innsigelser trukket.

Som resultat av uttalene til planforslaget, ikke minst innsigelsene som er fremmet til planforslaget, anbefaler kommunedirektøren blant annet følgende endringer i forhold til høringsforslaget:

Parkering

- Sykkelparkering: 2 pr bolig ≤ 50 m² bruksareal (BRA), 3 pr bolig > 50 m² BRA
- Parkering til næring: maks 0,75 p-plass/100 m² BRA i indre sonen, 0,9 p-plass/100 m² BRA i ytre sone
- Området foran Storstova ('kinoplassen') vises ikke med formål parkering, men med sentrumsformål. Bestemmelsen § 22.2.2.2 sikrer at det ved utbygging i området skal sikres 90 offentlige parkeringsplasser i et anlegg, samt at det kan være offentlig tjenestetilbud i området.

Overvannshåndtering

Det er i bestemmelsene §§ 26.1 og 26.2, tilhørende faresonen flom (H320-1 og H320-2 i plankartet), tydeliggjort at faresonen H320-1 gjelder flom fra vassdraget (jf. utredning fra Multiconsult, 2016), mens H320-2 viser faresoner flom fra overvann i sentrum, jf. utredningsarbeidet Blasy/Øverland «Overvann Bryne - «Kunnskapsgrunnlag overvann og klimatilpasning, 09.04.2020». I fagnotatet «Overvannshåndtering» begrunnes begge flomsoner.

Forhold til Kommunedelplan for Sørlandsbanen – strekning Sandnes-Nærbø (KDP Dobbeltspor)

Formålene «Blandet formål» og «Samferdselsformål» er endret tilbake til «Jernbaneformål», slik det er i gjeldende sentrumsplan.

I vedleggene nr. 2 og nr. 3 vises endringene som er innarbeidet i forhold til høringsutkastet med rød skrift. I vedleggene nr. 18 og nr. 19, høringsutkastene til bestemmelsene og planteksten, vises endringene i forhold til gjeldende sentrumsplan 2015-2026, med rød skrift.

Saksopplysninger

Planprosess og framdrift

Godkjenning planprogram	27.04.2021 (<u>FSK.sak 028/21</u>)
Første gangs behandling	FSK 18.04.2024 (FSK.sak 024/24)
Høring	26.04.2024 -14.06.2024
Forslag til løsninger innsigelser	FSK 01.10.2024 (FSK.sak 079/24)
<i>Planlagt framdrift</i>	
<i>Andre gangs behandling</i>	<i>FSK 12.03.2025</i>
<i>Godkjenning</i>	<i>KS 19.03.2025</i>

Formannskapet fastsatte planprogrammet for revisjon av sentrumsplanen i møtet den 27.04.2021 (FSK.sak 028/21). I planprogrammet har en konkludert med at gjeldende sentrumsplan er et godt og oppdatert styringsverktøy for utvikling av Bryne sentrum, og at det kun er behov for revidering på noen få områder. Siden sentrumsplanen ble vedtatt, er det avdekket tre tema hvor en har sett behov for revisjon. Dette gjelder:

1. Bestemmelser om håndtering av overvann (Kap. 4 i bestemmelser til kommuneplanens arealdel 2018-2030)
2. Vurdering av løsning for parkering i Bryne sentrum, inkludert ferdigstilling av en gatebruksplan og konsekvenser for Storgata som gågate, etter at prosjektet om en fjellhall ble skrinlagt. Hvor aktuelt, vil også temakarta kunne bli revidert.
3. Vurdering av konsekvenser av prinsippaker etter at sentrumsplanen ble godkjent.

Fastsatt planprogram åpner ikke for revisjon av andre tema.

Medvirkning

Det er i samarbeid med Bryne Næringsforening avholdt et dialogmøte den 04.06.2024, der høringsforslaget ble gjennomgått. Det kom ikke fram vesentlige merknader på møtet, men det ble blant annet nevnt at parkering i sentrum bør være under bakken.

Det har kommet inn tolv uttaler, hvorav seks av innsigelsesmyndighetene, ett av Ungdomsrådet og ett fra Senior- og brukerrådet, samt fire fra private eller andre instanser.

Uttalene er oppsummert og vurdert i vedlegg «Resymé uttaler til sentrumsplanen med forslag løsning innsigelser, faglige råd og øvrige uttaler», samt vedlagt i sin helhet i et eget vedlegg.

Innsigelser

Det har blitt fremmet 14 innsigelser til høringsforslaget. For å imøtekomme disse, er det utarbeidet et notat med forslag til løsninger. Notatet ble behandlet i FSK.sak 079/24. Drøftingsmøtet med Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Statsforvalteren og Rogaland fylkeskommune ble avholdt 21.10.2024. Referat fra møtet er vedlagt. Det har vært dialog med Bane Nor om hvordan innsigelsene deres kunne imøtekommes. Etter drøftingsmøtet har det, for å komme til enighet, på nytt vært dialog med NVE, Statsforvalteren og fylkeskommunen. Brevene som viser at innsigelsene er trukket, er vedlagt (vedleggene 14-17).

Omtale av de viktigste endringsforslagene per tema

Håndtering av flom og overvann

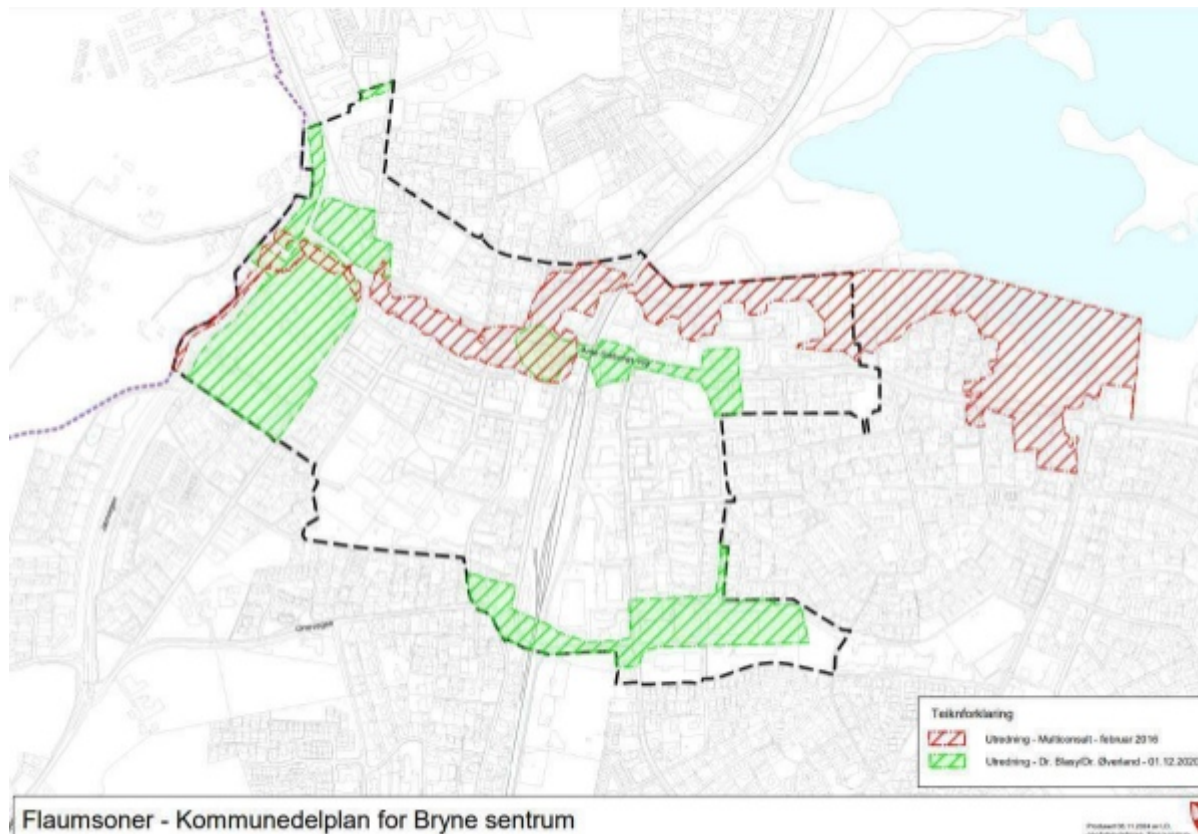
Bestemmelser angående overvann

Det er utarbeidet et fagnotat «Overvannshåndtering» hvor en har sett nærmere på om bestemmelsene i kommuneplanens arealdel 2018-2030 kunne innarbeides uendret, eller om de burde justeres for å tilpasse situasjonen i sentrum. Fagnotatet er vedlagt. Konklusjonen i fagnotatet er at bestemmelsene fra kommuneplanen bør tilpasses noe til forholdene i sentrum. Det er i bestemmelse pkt. 4.1.3 tatt inn at kommunen, etter en konkret vurdering, vil kunne tillate at overvannet ikke trenger å fordrøyes, men vil kunne føres direkte til resipienten (Orrevassdraget). Etter faglig råd fra Rogaland fylkeskommune, er det i tråd med «Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging», innarbeidet i bestemmelsen § 4.1.6 at det skal nyttes naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. Om dette ikke er mulig, skal det grunngis hvorfor dette blir valgt bort.

Flomsonekartlegging

Faresonene for flom som i plankartet vist med faresonen H320, ser i forslag til sentrumsplanen 2024-2035 vesentlig annerledes ut enn i gjeldende sentrumsplan.

NVE fremmet innsigelse mot at sikkerhet mot flom fra vassdraget i høringsutkastet ikke var godt nok ivaretatt. Faresonen måtte skille mellom flom fra vassdrag og flom fra overvann i sentrum. Kommunedirektøren hadde lagt til grunn at i rapporten fra Blasy/Øverland, var både flom fra overvann og fra vassdraget beregnet. Den viste seg ikke å inneholde flomberegninger fra vassdrag.



Faresonene H320-1 og H320_2 i sentrumsplanen 2015-2026 og revidert sentrumsplan 2024-2035

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren har innarbeidet flomsonen fra vassdrag i tråd med oppdatert veileder fra NVE 3/2022, vist i gjeldende sentrumsplan skravert med rødt (H320_1) og dr. Øverland sin kartlegging når det gjelder overvann, skravert med grønt (H320_2).

Hensyn til verna vassdrag

NVE og Statsforvalteren har fremmet innsigelse til planforslagets bestemmelser § 25.1 og § 25.2 med bakgrunn i at planen legger til rette for tiltak av et uvisst omfang i et verna vassdrag uten at dette er nærmere beskrevet eller det er gjort vurderinger av konsekvenser for verneverdiene, vassdragsmiljø, sikkerhet, vassdragsteknikk og øvrige allmenne interesser i planomtalen. Mølledammen og Fritz Røedparken har blitt oppgradert etter at sentrumsplanen 2015-2026 ble vedtatt i 2016. De aktuelle

bestemmelser vurderes dermed å være overflødige og er tatt ut av planen. Eventuelle tiltak vil uansett være søknadspliktige.

Videre har NVE fremmet innsigelse til bestemmelse § 26 inntil det går fram av bestemmelse at reell fare skal avklares på siste plannivå.

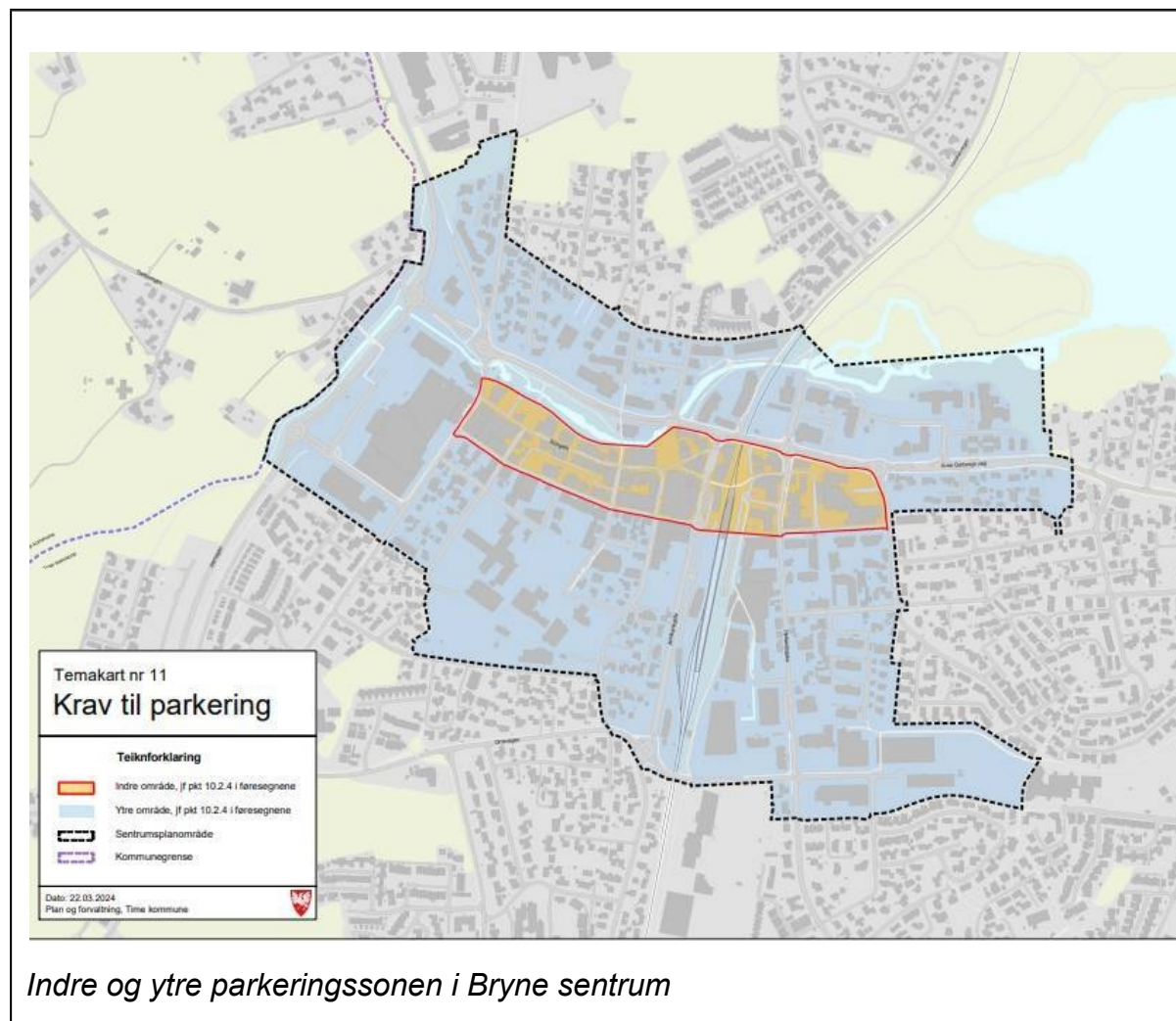
Kommunedirektørens vurdering

Dette er innarbeidet i bestemmelse § 26.1.

Parkering

Bilparkering til næring

I høringsutkastet til revidert sentrumsplan gikk en vekk fra kravene om 0,38 p-plasser/ 50m² bruksareal til næring (BRA) (indre sone) og 0,5 p-plass/50m² BRA (ytre sone) i gjeldende plan, og endret disse til maks krav: Maks 0,75 p-plass/100m² BRA næring i indre sone, og maks 1 p-plass/100m² BRA næring i ytre sone. I foreliggende plan er maksgrensen nedjustert til 0,9 p-plasser/100m² BRA i ytre sone.



Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke har krav om maks 0,9 p-plass/100 m² BRA næring.

Kommunedirektørens vurdering

Som omtalt i FSK.sak 079/24, har kommunedirektøren ment å kunne imøtekomme innsigelsene fra Rogaland fylkeskommune og Stasforvalteren når det gjelder krav til parkering for næring i ytre sonen. Kommunedirektøren vurderer det slik at næringslivet i all hovedsak vil kunne akseptere et parkeringskrav på 0,9 plasser pr. 100m² BRA. Parkeringsarealer er vanskelig å finne i sentrum, og parkeringsareal for næring under bakken vil ofte være kostbart å opparbeide, samt lite lønnsomt. Et maks krav på 0,9 p-plasser i ytre sonen bør derfor kunne aksepteres. Et makskrav gir større fleksibilitet for utbygger som selv kan velge å bygge enkelte boliger uten parkering som vil kunne gi en reduksjon i pris, og på den måten kan få realisert flere boligprosjekt i sentrum. Innsigelsene fra fylkeskommunen og statsforvalteren er på dette grunnlaget imøtekommet.

Sykkelparkering

Gjeldende sentrumsplan har krav om minimum 1 sykkelparkeringsplass pr. 50m² BRA i både indre og ytre sone. For å imøtekomme innsigelsen hadde kommunedirektøren til drøftingsmøtet med innsigelsesmyndighetene foreslått 1,5 parkeringsplass pr 60 m² BRA.

Etter drøftingsmøtet har kommunedirektøren justert planforslaget. Kommunen har justert innslagspunkt i areal pr boenhet fra 60m² til 50m², samt tydeliggjort at kravet gjelder pr. bolig. Dette for å øke sannsynligheten for at dette vil være boliger som typisk blir bebodd av en person og maksimalt har ett soverom. I tillegg er det sikret minimum 2 sykkelparkeringsplasser for boliger som er 50m² eller mindre for å nærme seg føringene i regionalplanen.

Kravene til sykkelparkering for boliger er i foreliggende planforslag nå slik:

	Sentrum indre område	Sentrum ytre område
• Sykkelparkering pr. bustad ≤ 50m² BRA • Sykkelparkering pr. bustad > 50m² BRA	Min 2 Min 3	Min 2 Min 3

Både Statsforvalteren og Rogaland fylkeskommune fremmet innsigelsen med bakgrunn i konflikt med Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke. Statsforvalteren hadde likevel forståelse for kommunenes synspunkt og trakk sin innsigelse, forutsatt at løsningsforslaget blir innarbeidet endelig planforslag. Administrasjonen i fylkeskommunen har ikke mandat til å akseptere avvik fra regionalplanen, og saken ble derfor behandlet i Fylkesutvalget den 21.01.2025. Fylkesutvalget aksepterte kommunens forslag og trakk sin innsigelse forutsatt at løsningsforslaget ble innarbeidet i endelig planforslag.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren vurderer det slik at avviket som nå er foreslått, er marginalt, men likevel viktig for at de aller minste leilighetene ikke skal få uforholdsmessig høye krav som er arealkrevende og kostnadskrevende. Dette vil være et lite skritt i retning av å kunne få realisert blokkprosjekter i sentrum som også innehar enkelte mindre enheter for typisk nyetablerere og andre aleneboere.

Område med formål parkering P1 (Kinoplassen)

Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Sandtangen 2 AS har kommet med innspill om at P1 heller bør ha sentrumsformål, og ikke formål «Parkering».

Kommunedirektøren har omtalt denne løsningen i saksframlegget til 1. gangs behandlingen (FSK.sak 024/24). Sistnevnt løsning gir mer fleksibilitet, men viser samtidig at dette er et viktig område hvor offentlige parkeringsplasser bør kunne samles. Rogaland fylkeskommune mener at et slikt anlegg bør legges under bakken og framtidsrettede mobilitetsløsninger. Etter en ny vurdering er dette faglige rådet innarbeidet i planforslaget. Området er i plankartet endret tilbake til sentrumsformål (område S35). Bestemmelsene §§ 11.2.1 og 21.2.2.2. sier at parkering, som utgangspunkt skal realiseres i anlegg under bakken. Hvis dette ikke er mulig, skal det grunngis hvorfor dette ikke er mulig. Bestemmelse § 21.2.2.2 sikrer også at det skal sikres 90 offentlige parkeringsplasser når det anlegget blir bygd.

Kommunedirektørens vurdering

Endringen fra parkeringsanlegg til sentrumsformål, gir større fleksibilitet, samtidig som det i bestemmelsene sikres at det legges til rette for et offentlig parkeringsanlegg med minst 90 plasser.

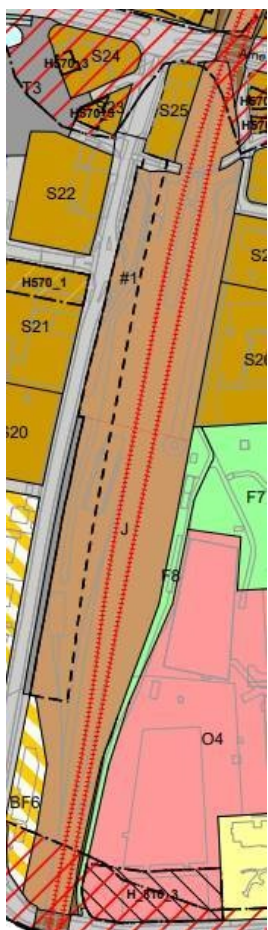
KDP dobbeltspor

Mer eller mindre parallelt med revidering av kommunedelplan for Bryne sentrum arbeides det for tiden også med utarbeiding av «Kommunedelplan for Sørlandsbanen – strekning Sandnes-Nærbø» (heretter KDP Dobbeltspor). Begge planer har vært på høring, men KDP Dobbeltspor vil bli vedtatt etter revidert sentrumsplan. Hvor planene overlapper hverandre, vil dermed KDP Dobbeltspor, når den blir vedtatt, gjelde foran.

For å imøtekomme innsigelsen krevde Banen Nor at bestemmelsesområdet #1, som var lagt inn i KDP Dobbeltspor, justeres og slik at den holdes utenfor 15 meter fra dobbeltsporet sine spor. Dette har ført til at bestemmelsesområdet kun vises mellom Jernbanegata og 15 meter vestre sporlinjen. Den fire meter brede stripen som i planforslaget er avsatt til å kunne utvide Jernbanegata mot øst, er beholdt.

Bane Nor fremmet, og holder videre fast ved, innsigelsen om at arealet hvor driftsbasen er pr i dag, skal vises med jernbaneformål. Bane Nor mener videre at området vist med formål Samferdsel også må vises med jernbaneformål, selv om det i høringsutkastet til KDP Dobbeltspor var enighet om å vise dette arealet med formål Samferdsel. Bane Nor begrunner dette med at de ikke kan ta utgangspunkt i KDP

Dobbeltspor så lenge den ikke er vedtatt. Merknadene fra Bane Nor er derfor innarbeidet i foreliggende planforslag. Plankartet er endret slik:

		
<i>Høringsforslag KDP «Sørlandsbanen»</i>	<i>Høringsutkast Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035</i>	<i>Endelig planforslag KDP Bryne sentrum 2014-2035</i>

Følgende bestemmelse er tatt inn i planen som viser

1. Område #1

- a. *Innanfor området vert kollektivknutepunkt med stasjonsbygg tillate, parkeringsanlegg for bil og sykkel, «kiss&ride», drosjetilbod, kiosk/beverting eller liknande, samt gangbru over jernbanen når dette ikkje er i konflikt med nødvendig areal for drift av jernbane med tilhøyrande funksjonar. Slik bruk vil verta avklart gjennom reguleringsplan.*
- b. *Tryggleik, tilgjengelegheit og universell utforming skal ivaretakast*

Bane Nor mener vidare at § 23.7.1 (ny § 23.4.3) kunne tolkes som et rekkfølgekrav som vil kunne medføre økte kostnader for jernbaneprosjektet, og fremmet derfor innsigelse med krav om at siste setning i bestemmelse § 23.7.1 (ny § 23.4.3) skulle

tas ut. Det er innarbeidet i bestemmelse § 23.4.3 at plassering av gangbroen vil bli avklart gjennom regulering.

Om disse endringene blir innarbeidet i planforslaget, anser Bane Nor innsigelsene for å være imøtekommet.

Kommunedirektørens vurdering

Formål Jernbane vs Samferdsel

Kommunedirektøren undrer seg over at Bane Nor har fremmet innsigelser til endringsforslaget til sentrumsplanen til en løsning som Bane Nor og kommunedirektøren var enige om i høringsforslaget til KDP Dobbeltspor, og som uendret er videreført i forslag til revidert sentrumsplan. Innsigelsen innebærer at sentrumsplanen må vise hele arealet med formål jernbane, mens høringsforslaget til KDP Dobbeltspor viser et område med formål samferdsel. Formål samferdsel gir noen flere muligheter enn formål "Jernbane", f.e parkeringsanlegg for bildeling mm. Bane Nor har derimot forsikret kommunedirektøren, om at når KDP Dobbeltspor blir sendt inn til endelig behandling, så vil KDP Dobbeltspor vise det aktuelle arealet med formål samferdsel. KDP Dobbeltspor vil da gjelde foran sentrumsplanen og da vise løsningen fra høringsforslaget, d.v.s. med formål Jernbane og formål Samferdsel.

Driftsbasen

Fra fastsatt planprogram for KDP Dobbeltspor (Fsk.sak 129/20) går det fram i kap. 2, at planarbeidet ikke omfatter lokalisering og avgrensning av driftsbaser, men at planarbeidet så langt det er hensiktsmessig, vil ta hensyn til dette.

Kommunedirektøren vurderer dette som en svakhet i arbeidet, men noe som det på nåværende tidspunkt vil være vanskelig å endre på. Kommunedirektøren har i arbeidet med sentrumsplanen hatt behov for å tydeliggjøre det som vises i høringsutkastet til planbeskrivelse til KDP Dobbeltspor, nemlig at flytting av driftsbasen vil kunne bli vurdert i framtiden. Av den grunn har kommunedirektøren utfordret høringsutkastet til KDP Dobbeltspor ved å vise området med formål «blandet formål».

Driftsbasen stenger for muligheten til å få til en god byutvikling. Kommunedirektøren har ment lenge, og mener fortsatt, at den bør ligge utenfor Bryne sentrum. Det er p.t. ikke avsatt ressurser for regulering av dobbeltsporet, og det vil kunne ta lang tid før en slik regulering vil kunne starte opp. Kommunedirektøren er ikke fornøyd med løsningen, men ser på nåværende tidspunkt ikke en annen løsning enn å akseptere at driftsbasen blir liggende i Bryne sentrum. En løsning vil kunne være å godkjenne KDP Dobbeltspor, når den kommer til godkjenning, og så å starte et arbeid for å finne en alternativ lokalisering. Kommunedirektøren har blitt gjort oppmerksom på et areal i Vardheia i Klepp kommune, rett nord for kommunegrensen, som kan være aktuelt. Innspillet er oversendt Bane Nor som vil se nærmere på det. Dette vil bli fulgt opp i arbeidet med KDP Dobbeltspor.

Med mindre fastsatt planprogram for KDP Dobbeltspor blir utfordret, ser kommunedirektøren på nåværende tidspunkt ingen annen mulighet enn å

imøtekomme Bane Nor sine innsigelser, og vise hele Bane Nor sin eiendom med jernbaneformål.

ROS-analysen

I forbindelse med Kommunedelplan for Bryne sentrum er det utarbeidet en detaljert Risiko- og sårbarhetsanalyse. Revidering av sentrumsplanen 2024-2025 omhandlet kun to temaer: ny parkeringsstrategi og innarbeiding av tema overvannshåndtering, samt vurdering av enkelte prinsipp saker. I forbindelse med tema overvannshåndtering er det utarbeidet et fagnotat. Fagnotatet baserer seg på rapporten «*Kunnskapsgrunnlag overvann og klimatilpasning, 09.04.2020*. Med bakgrunn i rapporten er det lagt inn en ekstra hensynssone H320_2 som viser fare for flom fra overvann. Bestemmelsen i kap 4 er, i forhold til KPA 2018-2030, tilpasset noe forholdene i sentrum. Kommunedirektøren har derfor i arbeidet med revideringen vurdert det slik at risiko- og sårbarhetsanalysen var ivarettatt, og ROS-analysen fra 2016 ikke trengtes å bli oppdatert.

Statsforvalteren var ikke enig i denne vurderingen og fremmet innsigelse mot manglende ROS-analyse. Statsforvalteren mente også at DSB sin veileder måtte/burde følges. For å imøtekomme innsigelsen, har kommunedirektøren oppdatert ROS-analysen som nå inkluderer en mer synlig vurdering av sannsynlighet om en hendelse vil kunne forekomme, og en vurdering av dens eventuelle konsekvens. Statsforvalteren har med bakgrunn i den reviderte ROS-analysen, trukket innsigelsen.

Kommunedirektørens vurdering

Det er flere måter å utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse på, hvor Direktoratet for beredskap og samfunnssikkerhet anbefaler en måte å gjøre det på.

Kommunedirektøren er enig i at risiko- og sårbarhetsanalyser er viktig i planarbeid, ikke minst med dagens og forventede klimaendringer. Med bakgrunn i ny kunnskap er faresonene for flom justert vesentlig, og viser nå både flom fra vassdrag og fra overvann. Planforslaget innebærer for øvrig ikke vesentlige endringer. For å imøtekomme innsigelsen har kommunedirektøren likevel gått gjennom delområdene på nytt, og ROS-analysen viser nå en mer synlig vurdering av sannsynlighet og konsekvens av om hendelser vil kunne forekomme. Revidert ROS-analyse, utenom endring av flomsone og konsekvenser den medfører, har ikke avdekket andre risikobilder enn i ROS-analysen fra 2016.

Prinsipp saker

Parkering under bakken

I sitt faglige råd viser Statsforvalteren til at å inkludere parkering under bakken ikke vil gi intensiver til å utnytte areal under bakken. Samtidig viser Statsforvalteren til at sentrumsplanen har svært høye krav til utnytting.

Kommunedirektørens vurdering:

Vedtaket i prinsipp saken gjaldt om det i hver enkel reguleringsplan skulle vurderes

om anlegg under bakken skulle tas med i beregningen av arealutnyttingen (%BRA) eller ikke. Kvartalene i Bryne sentrum er svært ulike. Noen kvartaler har mulighet til mer høyde eller mer uteoppholdsareal, andre kvartaler er små og har kun plass til bygninger. Sentrumsplanen har ulike verktøy for å sikre en høy arealutnytting, samtidig som en sikrer kvalitet; maks høyder, minste uteoppholdsareal (MFUA), % bruksareal (%BRA), m.m. Gjennom regulering avklares hvilke moment skal legges størst vekt på når en ikke klarer å følge opp alle krav. Kommunedirektøren har derfor vurdert det slik at det å ta inn en bestemmelse som sier at vurderingen om at parkeringsplasser under bakken skal medregnes eller ikke avklares i hver enkel reguleringsplan, ville gi for liten forutsigbarhet. Kommunedirektøren er derimot enig i at det er ønskelig at parkering, hvor mulig, legges under bakken. Dette er innarbeidet i bestemmelsene i pkt 11.2.1.

Omtale av enkelte øvrige merknader og faglige råd som er innarbeidet i planforslaget:

- Etter ønske fra Nedremarka Eiendom AS og Rogaland fylkeskommune vises et noe utvidet område med båndlegging i Arne Garborgs veg hvor den nye rundkjøringen ved M44 skal etableres
- Etter forslag fra Nedremarka Eiendom AS har områder med formål Uteareal U1-U5 fått formål torg T1-T5
- Etter merknad fra Senior- og brukerrådet er det tatt inn i gatebruksplanen og i handlingsprogrammet at behov for HC-plasser i sidegatene til Storgata skal vurderes fortløpende

Oppsummert vurdering

Etter høringen er planforslaget justert på enkelte områder. Høringen har ført til at noen bestemmelser har blitt presisert. På noen få områder har det blitt innarbeidet noe mer vesentlige endringer. Dette gjelder flomfaresoner og krav om parkering, både til sykkel og til næring. Videre har det blitt gjort endringer når det gjelder jernbaneområdet og parkeringsområde foran Storstova ('kinoplassen'). ROS-analysen er oppdatert, særlig når det gjelder overvannshåndtering, og viser sannsynlighet og konsekvens av en eventuell uønsket hendelse.

Kommunedirektøren mener at med endringen som er gjort, vil Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035 være et godt styringsverktøy for planperioden 2024-2035.

Revidering av Kulturminneplanen 2009-2018 er under arbeid. Ny Kulturmiljøplan blir en temaplan, og for å gi den juridisk bindende virkning bør plankartet, bestemmelsene og temakart 10 i foreliggende plandokumenter ved førstkommende anledning bli revidert.

Konklusjon

Kommunedirektøren mener at med endringene som er gjort, vil Kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035 være et godt styringsverktøy for planperioden 2024-2035. Etter at revidert kulturminneplanen (kulturmiljøplan) er vedtatt, bør den, gjennom en avgrenset revidering, innarbeides i sentrumsplanen.

Kommunedirektøren anbefaler kommunestyret å godkjenne foreliggende planforslag.

Kommunedirektøren i Time, den 19.02.25

Trygve Apeland

Vedlegg:

01. Plankart, datert 17.02.2025.pdf
02. Føresegner og retningslinjer, datert 17.02.2024
03. Planforslag 2024-2035 - Tekstdokument, 17.02.2025
04. Temakart nr. 1-12 -revidert 06.11.2024
05. ROS-analyse KDP Bryne sentrum 2015-2026 - rev. oktober 2024
06. Gatebruksplanen inkl. vurdering og prioritering, 22.03.24
07. Fagnotat Parkering og gatebruksplan, mars 2024, rev 14.02.2025.docx
08. Fagnotat Overvannshåndtering, datert 22.03.2024, rev 18.02.2025.docx
09. Fagnotat - Vurdering av Prinsippavklaringer, 22.03.24, rev 14.02.2025.docx
10. Resymé uttaler til sentrumsplanen med vurderinger og konklusjoner, 18.02.2025
11. Uttaler til høringsforslaget - samlet
12. Referat fra drøftingsmøte innsigelsene fra SF, RFK og NVE
13. Notat vurdering av innsigelser med forslag til løsning og oppsummering av faglige råd fra innsigelsesmyndighetene, datert 09.09.2024
14. Brev Statsforvalteren ang trekking av innsigelser, 13.11.2024
- 15.0 Brev NVE opprettholdelse av en av innsigelsene, 22.11.2024
- 15.1 NVE trekking av innsigelser på vilkår, 17.02.2025
- 16.0 RFK vedtak vedr. trekking av innsigelse, 22.01.2025
16. 1 RFK - saksframlegg - endret planforslag for å imøtekomme innsigelser , 22.01.2025
17. Brev BaneNor ang trekking innsigelser, 01.11.2024
18. Høringsutkast - Føresegner og retningslinjer, datert 22.03.24
19. Høringsutkast - Plantekst 2024-2035, 22.03.24
20. Planprogram revisjon Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015 - 2026, datert 14.04.2021 - fastsatt
21. Krav til eventuell ny driftsbasis, BaneNor 20.3.2023

Dette dokumentet er elektronisk godkjent i systemet og krev derfor ikke signatur

