

PLANBESKRIVELSE for Planid: 0552.00

Detaljregulering for kjøpesenteret M44, Bryne sentrum

Time kommune

Datert: 07.02.2024




prosjektil

PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER

Kommune:	Time kommune
Plannavn:	Detaljregulering for kjøpesenteret M44, Bryne sentrum
Plannummer	0552.00
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av kombinert næring og bolig ved M44.
Rapporttittel:	Planbeskrivelse
Utgave/dato:	1. utgave, 07.02.2024 2. utgave, 03.02.2025
Oppdragsgiver:	Nedremarka Eiendom AS
Utarbeidet av:	Nora Krag og Marie Mjaaland
Sidemannskontroll:	Nora Krag og Margrete Steen

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	6
2	BAKGRUNN	8
2.1	Hensikten med planen.....	8
2.2	Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold	8
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	8
2.4	Utbyggingsavtaler	8
2.5	Krav om konsekvensutredning	8
3	PLANPROSESSEN.....	9
3.1	Varsel om oppstart, ev. planprogram.....	9
3.2	Medvirkningsprosess.....	10
3.3	Oppsummering av endringer etter planinitiativ.....	10
3.4	Høring og offentlig ettersyn	11
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	14
4.1	Overordnede planer	14
4.2	Gjeldende reguleringsplan.....	19
4.3	Temaplaner	20
4.4	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	20
5	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD.....	22
5.1	Beliggenhet	22
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	22
5.3	Stedets karakter	23
5.4	Landskap	24
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	25
5.6	Naturverdier	26
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	26
5.8	Landbruk	27
5.9	Trafikkforhold	27
5.10	Barns interesser.....	28
5.11	Sosial infrastruktur	28
5.12	Universell tilgjengelighet	29
5.13	Teknisk infrastruktur	29
5.14	Grunnforhold.....	30
5.15	Støyforhold	30
5.16	Luftforurensing.....	30
5.17	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	30
5.18	Næring.....	31

5.19	Analysér/utredninger	31
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	32
6.1	Planlagt arealbruk	32
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	33
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	36
6.4	Bomiljø/bokvalitet	49
6.5	Parkering.....	54
6.6	Tilknytting til infrastruktur.....	56
6.7	Trafikkløsning	57
6.8	Planlagte offentlige anlegg	62
6.9	Miljøoppfølging	62
6.10	Universell utforming	65
6.11	Uteoppholdsareal.....	65
6.12	Kulturminner	70
6.13	Sosial infrastruktur	71
6.14	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	71
6.15	Plan for avfallshenting.....	71
6.16	Avbøtende tiltak/løsninger ROS.....	72
6.17	Utbyggingsrekkefølge	73
6.18	Rekkefølgebestemmelser	74
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	78
7.1	Overordnede planer	78
7.2	Landskap	78
7.3	Stedets karakter	78
7.4	Byform og estetikk.....	79
7.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	79
7.6	Forholdet til naturmangfold.....	79
7.7	Rekreasjonsinteresser/Rekreasjonsbruk	79
7.8	Uteområder	80
7.9	Trafikkforhold	80
7.10	Barns interesser.....	80
7.11	Sosial infrastruktur	80
7.12	Universell tilgjengelighet	80
7.13	Energibehov – energiforbruk.....	80
7.14	ROS.....	81
7.15	Teknisk infrastruktur	81
7.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen	81

7.17	Konsekvenser for næringsinteresser	81
7.18	Interessemotsetninger	81
7.19	Avveining av virkninger	81
8	KONSEKVENsutredning.....	82
8.1	Oppsummering.....	82
8.2	Avbøtende tiltak	83

1 SAMMENDRAG

Planens hovedhensikt er å legge til rette for nye handels-, bo-, parkerings- og næringsarealer, med en gunstig lokalisering innenfor regiondelssenteret på Sør-Jæren – stasjonsbyen Bryne.

Eksisterende kjøpesenter M44 skal utvides for å tilrettelegge for større utvalg av handelsaktører og redusere handelslekkasje mot nord. Dette vil bidra til å befeste Brynes handelsposisjon og styrke sentrumsutviklingen i Bryne. Samtidig videreutvikles en viktig arbeidsplass i Time kommune med ca. 700 ansatte, der målet er å øke antall sysselsatte med 200-300. Planen forutsetter at eksisterende bygg der Felleskjøpet holder til i dag, rives, og det legges til rette for et nybygg for kontor, tjenesteyting og parkering, som vil markere inngangen til Bryne by.

Det reguleres også inn 80 boenheter med tilhørende uteoppholdsareal over kjøpesenteret, som vil ha et variert handels- og tjenestetilbud i umiddelbar nærhet. Utvikling av Kaizers plass fortsettes gjennom revitalisering og aktivisering av byrommet. Dette oppnås ved etablering av aktive og åpne fasader, og ny inngang til senteret. Kornmottaket og kornsiloen som ligger i og ved kulturmiljøet knyttet til Bryne Mølle, skal restaureres og tas i bruk, og tilbygget til kornsiloen skal rives. Dette vil kunne bidra til å vitalisere området med nye funksjoner og kvaliteter. De restaurerte byggene kan eksempelvis bli brukt til kulturformål og sambruk med Bryne Mølle og Fritidsklubben.

Planforslaget følger opp flere av FNs bærekraftsmål, eksempelvis mål nr. 11; "Bærekraftige byer og lokalsamfunn" gjennom økt urbanisering. Forslaget er i tråd med overordnede føringer på utnyttelse, utforming og innhold. Statlig planretningslinje for samordnet areal og transportplanlegging følges opp gjennom fortetting i bysenter og nær kollektivtrasé, og ved å gjøre grep for å forbedre trafikale forhold. Bl.a. sikres ny rundkjøring, etablering av mobilitetspunkt, og urbane løsninger med bildeling, sykkelparkering og lademuligheter. Planen foreslår forbedrede løsninger for myke trafikanter med tydeligere opparbeidelse i parkerings- og utearealer for økt trafikksikkerhet.

I regionalplanen er Bryne pekt på som et høyt prioritert område for utvikling, og det er definert at detaljhandel skal ligge i sentrum. Planområdet vil være en strategisk plassering for både store og små aktører.

Kommunedelplanen for Bryne sentrum sier at Bryne har et godt grunnlag for å være en kompakt by i fremtiden, og det er et mål å utnytte arealene i sentrum bedre enn i dag. Dette potensialet utnyttes i planforslaget, for å møte fremtidens behov til funksjoner i området, og skape økt aktivitet i sentrum. M44 er i dag ikke bare et kjøpesenter, men en viktig møteplass for innbyggere, idrett og foreninger gjennom ulike publikumsarrangementer.

Planen følger opp Kommunedelplanens visjoner for Bryne i fremtiden, hvor innbyggere vil bo, handle og arbeide i sentrum. Planforslaget bidrar til en urban utvikling med møteplasser og funksjonsmangfold i tråd med dette.

Kommunedelplan for Bryne sentrum åpner for et høyhus i området, men dette er vurdert å ha negativ innvirkning på det viktige byrommet Kaizers plass, i tillegg til å gi store fjernvirkninger. I planforslaget er mulighet for høyhus tatt ut, og det fokuseres på å ta større hensyn til kulturmiljøet når det gjelder bl.a. volum, høyder og vindforhold.

Ny bebyggelse underordner seg Kornsiloen, og trappes ned mot Kaizers plass, samt henter inspirasjon fra farger i det etablerte kulturmiljøet. Samtidig vil ny bebyggelse fremstå moderne, attraktiv og funksjonell etter dagens krav til kontor, servicefunksjoner og annen aktivitet.

Boligene som foreslås over dagens kjøpesenter, vil innen en mindre del av planområdet bryte med høydebestemmelsene i Kommunedelplanen for Bryne sentrum. Samtidig vil de bidra til ønsket byutvikling gjennom boliger med høy dokumentert bokvalitet. Planforslaget sikrer gode sol-, støy- og utsiktsforhold. I tillegg er attraktivt felles uteoppholdsareal, friområder med ny aktivitetspark, samt tilgang til kollektivløsninger og -tjenester viktige aspekter.

Området vil utvikles over flere år og etapper, med særlig hensyn til eksisterende kulturmiljø, drift og brukere av området.

Planforslaget sikrer hensyn til barn og unge, gjennom private og felles utearealer, attraktive fellesfunksjoner, opparbeidelse av lekeplass og styrking av offentlig tilgjengelige byrom i planområdet. Det legges også opp til gode forbindelser mot tiliggende grøntområder og mot ny skole nord for planområdet.

Forhold som gjelder risiko og sårbarhet, forurensing og støy ivaretas gjennom planleggingen, og planforslaget anses i sum å ha få negative konsekvenser.

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av M44 med en kombinasjon av nye handels- og næringsarealer og boliger. Det ønskes også å sikre en ny parkerings- og adkomstløsning til planområdet, som bedre håndterer trafikken til senteret.

I tillegg er det ønskelig å styrke bruksmuligheter og tilgjengeligheten til Bryne Mølle og Kaizers plass. Det vil også tilrettelegges for bedre koblinger og styrket trafiksikkerhet for myke trafikanter innenfor området og til tilgrensende områder.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagstiller: Nedremarka Eiendom AS, Jupiterveien 2, 4340 Bryne

Arkitekt: Embark AS, Pilestredet 73 0354 Oslo

Plankonsulent: Prosjektil Areal AS, Gamle Forusveien 1, 4031 Stavanger

2.3 Tidligere vedtak i saken

I 2016 ble det igangsatt arbeid med områderegulering for Bryne sentrum vest, som omfattet M44 og tilliggende områder. Planarbeidet stanset opp i påvente av avklaringer bl.a. vedr. FV44 og parkeringsløsning for Bryne sentrum, og ble formelt avsluttet etter prinsippavklaring i LOK den 17.11.2022.

2.4 Utbyggingsavtaler

Ved varsel om planoppstart ble det samtidig varslet igangsettelse av forhandlinger om utbyggingsavtale for det aktuelle området i henhold til PBL. §17. Avtalen gjelder mellom berørte parter - utbyggere/grunneiere og kommunen, og regulerer forhold omkring utbygging av området.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i forhold til § 6 og § 8 i forskrift om konsekvensutredninger, og vurderes å omfattes av forskriftens vedlegg 1 pkt. 24; Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m².

3 PLANPROSESSEN

3.1 Varsel om oppstart, ev. planprogram

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-1 skal reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn utredes nærmere. Planarbeidet ble innledet med utarbeidelse av et planprogram, for å avklare rammebetingelsene for planforslaget i henhold til forskrift om konsekvensutredning. Hensynet til miljø, samfunn og medvirkning er tatt i betraktning under utarbeidelsen av planen og tiltaket.

Varsel om igangsetting og høring av planprogram ble kunngjort i Jærbladet 21.12.2022, samt på kommunens nettsider. Varsel ble sendt direkte til naboer og offentlige myndigheter. Frist for å komme med innspill ble satt til 10.02.2023.

3.1.1 Innkomne merknader

Under varslingsperioden kom det inn totalt 9 merknader. Alle merknadene er i sin helhet lagt ved planen.

Følgende merknader har kommet inn:

1. Lnett, datert 04.01.2023
2. IVAR, datert 05.01.2023
3. Kommuneoverlegen, datert 10.01.2023
4. Oppvekst Time kommune, datert 18.01.2023
5. NVE, datert 06.02.2023
6. Rogaland fylkeskommune, datert 09.02.2023
7. Statsforvalteren i Rogaland, datert 10.02.2023
8. Edle Aske Bryne, datert 17.01.2023 og 08.02.2023
9. Trygve Nielsen, datert 14.02.2023

3.1.2 Oppsummering av innspill:

Under er et kort sammendrag av merknadene. Merknadene refereres, kommenteres og vurderes i eget vedlegg.

- Lnett viser til eksisterende infrastruktur innenfor planområdet; fiber, gass, høyspent og nettstasjoner, og ber om at det settes av areal til ny nettstasjon
- IVAR gjør oppmerksom på at tre hovedavløpsledninger, samt en prosjektert avløpsledning ligger innenfor planområdet.
- Støy- og luftforurensning må hensyntas i planarbeidet og utredes i ROS.
- Trygghet og kriminalitetsforebygging bør være førende elementer.
- Det må legges vekt på sentrums kvaliteter.
- Parkering må vurderes nøye i planarbeidet.
- Boliger må sikres godt bomiljø.
- Det er viktig å finne gode løsninger som ivaretar og utvikler området med Bryne mølle på en helhetlig måte.
- Trafikksikkerhet for bilister og myke trafikanter.
- Trafikkbelastning for overordnet veinett.
- Flomfaren må utredes.
- Overvannshåndtering innenfor planområdet er svært viktig.
- Hensyn til vassdraget i anleggsperioden og i etterkant av tiltaket.
- Nabo bekymret for trafikkavvikling, byggehøyder og lysforurensning.

- Ny rundkjøring må ikke komme i konflikt med eksisterende infrastruktur ved Shell bensinstasjon.

3.2 Medvirkningsprosess

For å sikre en god forankring blant byens innbyggere og brukere, ble det gjennomført et utvidet medvirkningsarbeid under den offentlige høringen av planen. I form av møter med interessenter og gjennomføring av markedsundersøkelser. I tillegg ble det gitt informasjon til brukerne av M44, bl.a. gjennom sosiale medier og informasjonsskjermer inne på kjøpesenteret.

Det er også gjennomført innovasjonscamp i 2022 med elever i videregående skole.

3.3 Oppsummering av endringer etter planinitiativ

Planforslaget er siden planinitiativet videreutviklet for å sikre viktige kvaliteter og hensyn. Hovedgrepene som er gjort, gjennomgås i aktuelle delkapitler under kapittel 6, og i aktuelle underlagsrapporter. Det er i underlagsrapporter beskrevet tidligere løsninger og gitt begrunnelse for de endringer som er gjort.

De viktigste endringer iht. planinitiativet oppsummeres under:

- Planavgrensningen ved varsel om oppstart inkluderte fv. 44 helt opp til rundkjøringen ved Nordlysvegen. Planavgrensningen er senere revidert, da det ikke legges opp til noen tiltak på vegstrekket i forbindelse med planforslaget, jf. kapittel 6.7.1
- Planinitiativet oppga at det skulle vurderes høyhus i området der Felleskjøpet er i dag. I løpet av planprosessen er det konkludert med at det ikke skal etableres høyhus. Bakgrunnen for dette er sammensatt. Ved varsel om oppstart ble det i en rekke merknader vist til potensielle negative virkninger av et mulig høyhus, både med tanke på nærmiljøet og med tanke på energibruk og bokvalitet. I tillegg vil lokaler og boliger i et ev. høyhus være kostbare sett opp mot mulige inntekter og interessenter, og vurderes derfor lite gjennomførbare, jf. kap. 6.3.2.
- I planinitiativets figur 5, vises det mulighet for p-anlegg under bakken. Det ble vurdert parkeringsanlegg under bakken i en tidligfase, mens planforslaget fremdeles var i prosess som områderegulering. Det ble tidlig i detaljreguleringsprosessen klart at det var mange utfordringer som gjorde etablering av p-anlegg under bakken lite hensiktsmessig. Utfordringene er knyttet til teknisk infrastruktur, hensyn til eksisterende flomveg, samt masseoverskudd. Dette er videre omtalt i VA-rammeplan og Massehåndteringsplan, samt i kapittel 6.6.1 og 6.9.2 i planbeskrivelsen.
- Planinitiativet viser til at fasaden mot Reevegen skal friskes opp med nye næringslokaler foran eksisterende rampe opp til p-anlegg i bygg/på tak. Det aktuelle området for denne utbyggingen er på ca. 350 m². Det er i dag en opparbeidet lekeplass i dette området med ballbane, sandkasser, sittegrupper og lekeapparat. Lekeplassen har gode sol- og vindforhold, og er et populært oppholdssted for byens barnefamilier. Hensyn til det offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealet har blitt prioritert i planforslaget, og det er gått vekk fra å etablere ny næring her, jf. kap. 6.3.3 og 6.11.1

- Det er i planinitiativet omtalt to hovedbyggetrinn. Det er arbeidet videre med en finere inndeling av byggetrinn, som er videre beskrevet i Massedisponeringsplan og i kapittel 6.17 i planbeskrivelsen.
- I planinitiativet omtales at planforslaget vil utfordre kommunedelplan for sentrum når det gjelder høyder og antall parkeringsplasser. Det ble tidlig i prosessen lagt opp til en høyere parkeringsdekning for å legge til rette for en felles parkeringsløsning for Bryne sentrum. I samråd med Time kommune er det bestemt at det ikke skal etableres felles parkeringsløsning innenfor planområdet, og parkeringsdekningen er derfor redusert til kun å betjene kjøpesenteret. Foreslått dekning er nå i tråd med sentrumsplanens føringer.

3.4 Høring og offentlig ettersyn

3.4.1 Innkomne merknader

Under offentlig ettersyn 05.04.2024 – 20.05.2024 kom det inn 9 merknader. Det ble i tillegg gitt utsatt frist til flere offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner. Statens vegvesen ble innvilget frist til 13.08.2024, og Rogaland Fylkeskommune frem til 27.08.2024. Samlet kom det inn 20 merknader. Følgende høringsparter gav merknad:

Offentlige myndigheter

- Lnett, datert 05.04.2024
- NVE, datert 23.05.2024
- Kommuneoverlegen, datert 25.05.2024, m/vedlegg datert 05.04.2024
- Senior- og brukerrådet, datert 27.05.2024
- Ungdomsrådet, datert 29.05.2024
- Statsforvalteren, datert 31.05.2024
- Barn- og unges representant, datert 04.06.2024
- Statens vegvesen, datert 13.08.2024
- Rogaland Fylkeskommune, datert 19.08.2024 (saksframlegg) og 27.08.2024 (vedtak Fylkesutvalget)

Grunneiere, interesseorganisasjoner og andre rettighetshavere

- Halstensen, datert 05.04.2024
- Hetland, datert 18.04.2024 og 20.05.2024
- Bryne Næringsforening, datert 23.04.2024
- Næringsforeningen, datert 02.05.2024
- Bryne, datert 15.05.2024
- Carlsen, datert 16.05.2024
- Grayston, datert 16.05.2024
- Nedremarka Eiendom AS, datert 20.05.2024
- Bryne kunstforening, datert 21.05.2024
- Ranglerock, datert 23.05.2024
- Møllekjellaren, datert 06.06.2024

Merknadene er i sin helhet vedlagt planforslaget, og er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

3.4.2 Endringer i forbindelse med innsigelser

Statsforvalteren og Rogaland Fylkeskommune hadde innsigelser til planforslaget vedr. følgende aspekter:

Statsforvalteren:

- For lav parkeringsdekning for sykkel
- Hensyn til barn og unge, med bakgrunn i at størrelse på sandlek og kvartalslek ikke oppnås, og at lekeareal er plassert på lokk og langt borte fra øvrige byrom.
- Manglende samsvar mellom kotehøyder og flomvurderinger i VA-rammeplan og ROS-analyse.

Rogaland Fylkeskommune:

- For lav parkeringsdekning for sykkel for bolig, kontor og tjenesteyting.
- Utforming av rundkjøringer i fv 44 og avgrensing av parkeringsplass P1 mot rundkjøring
- Utforming av gangveg GG8, med bakgrunn i at krav i N100 ikke er oppfylt

Følgende endringer er innarbeidet i planmaterialet til 2.gangsbehandling for å imøtekomme innsigelsene:

Parkeringsdekning for sykkel

Parkeringsdekning for sykkel økes for å imøtekomme innsigelsene. Det tas inn og sikres i planens bestemmelser at det skal være 3 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet, og 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m²BRA for kontor, tjenesteyting og bevertning. For kjøpesenter/forretning beholdes krav om 1 sykkelparkeringsplass pr. 100 m²BRA, i tråd med Rogaland Fylkeskommunes vurdering. Planmaterialet dokumenterer at det er tilstrekkelig areal til sykkelparkeringsplasser til at minst 50% av bebyggelsen kan romme kontor, tjenesteyting og bevertning. Det legges opp til at mer enn 50% av bygningsmassen vil etableres som kjøpesenter/forretning.

Hensyn til barn og unge

Størrelse på sandlek var oppfylt ved 1.gangsbehandling, og dette videreføres i planforslaget. At dette er trukket inn som bakgrunn for innsigelse, baserer seg på en misforståelse/feil i saksframlegget. Krav til sandlek er løst på lokk i nær tilknytning til boligene.

Det tas inn større lekearealer på bakkeplan som vil romme aktivitet/lekefunksjoner tilpasset større barn, og som plasseres i tilknytning til eksisterende byrom. I tillegg til eksisterende lekeplass ved Reevegen, tas det inn et lekeareal ved ungdomsklubben Møllekjelleren, som ligger tilknyttet Kaizers plass. Det tas også inn ett til to nye lekearealer mot Reevegen, og det åpnes for etablering av skatepark ved friområdet ved Roslandsånå. Samlet oppnås regionalplanens størrelse til kvartalslek, og utomhusnormens krav til antall og type lekefunksjoner. Lekeplassene har svært gode solforhold ved begge dimensjonerende tidspunkt.

Flom og kotehøyder

I samråd med Time kommune er det kommet frem til en omforent kotehøyde for sikkerhet mot flom, og VA-rammeplan og ROS-analyse er oppdatert iht. dette. Det er nå samsvar

mellom dokumentene. Flomsone i plankartet med tilhørende bestemmelser er oppdatert iht.omforent flomhøyde.

Samferdselstekniske innsigelser

I samråd med Rogaland fylkeskommune, er fv 44 tatt ut av planområdet. Parkeringsplass P1 er justert med tilstrekkelig avstand til rundkjøring. Utforming av gangveg GG8 er justert i tråd med fylkets forslag til utforming.

Følgende endringer er innarbeidet i planmaterialet til 2.gangsbehandling for å imøtekomme merknader og faglige råd:

Bebyggelse og utforming

- Planlagt bebyggelse er trukket bort fra Roslandsåna.
- Høyder, volum og grunnflate på flerfunksjonsbygget er redusert for å minske avvik fra sentrumsplanen.
- Fasadeutforming mot Jærvegen og mot Arne Garborgs veg er endret, og øverste etasje er brutt opp og trukket tilbake.
- Nytt inngangsparti til kjøpesenter trekkes mot vest og bort fra Kaizers plass.
- Det er utarbeidet en formingsveileder som sikrer arkitektonisk utforming.

Kulturminner og offentlige byrom

- Passasjen mellom senteret og Flerfunksjonsbygget er hevet opp over et samlet parkeringsanlegg som legges delvis under bakkeplan.
- Avstand mellom senteret og Flerfunksjonsbygget er økt, og det sikres flere kvaliteter og økt attraktivitet.
- Flerfunksjonsbygget er trukket bort fra Kaizers plass og Bryne mølle, og det sikres mer rom og luft.

Miljøoppfølging

- Omtale av luftforurensing er tatt inn i ROS og planbeskrivelse. Det tas inn krav om at miljøoppfølgingsplanen skal dokumentere avbøtende tiltak som bidrar til så god luftkvalitet som mulig, i tråd med T-1520.
- Omtale av massebalanse tas inn i massedisponeringsplan.
- Dokumentasjon på utgreiing av parkeringsanlegg under bakken er lagt ved planforslaget.
- Vindanalyse og skyggeanalyse er oppdatert med justert bebyggelse/utforming.

Plankart, bestemmelser og aktuelle underlagsrapporter er justert i tråd med endringene.

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Strategier og mål i regionalplanen som skal vektlegges i planleggingen:

- Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet
- Dra nytte av våre investeringer
- Redusere nedbygging av jord
- Møte framtidens boligbehov
- Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø
- Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst
- Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris
- Tiltrekke aktivitet til sentrum
- Unngå spredning av sentrumsfunksjoner
- Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen

I Regionalplanen er Bryne definert som et regiondelsenter i senterstrukturen, og et regionalt næringsområde med høy urbaniseringsgrad. Det slås fast at publikumsrettede eller besøks-/ arbeidsplassintensive funksjoner som bare gis på ett sted på Sør-Jæren, bør lokaliseres i Bryne sentrum.

Regionale utviklingsområder deles i høyt prioriterte og prioriterte områder. Bryne er i kategorien høyt prioritert, hvor det skal være en særskilt regional innsats for å realisere vekst med høy kvalitet.

I Regionalplanens parkeringsnorm for bil ligger Time kommune i sone 4, der maks antall p-plasser er satt til 0,9 pr. 100 m²BRA, for kjøpesenter/forretning/ kontor/tjenesteyting, og 1,2 plasser pr. boenhet blokkbebyggelse. For parkeringsplasser for sykkel gjelder 2 pr. 100 m²BRA næring og 3 pr. boenhet.

I sentrumsområder i Bryne skal det sikres uteoppholdsareal tilsvarende 16 m² pr boenhet, når det kan dokumenteres sambruk med byrom og offentlig grøntareal dekker kravene til uteoppholdsareal. Uteoppholdsarealene skal ha minimum 50 % sol ved vårjevndøgn klokken 15. Bl.a. innenfor Bryne sentrum hvor dette ikke lar seg gjøre, åpnes det for at 50% av uteoppholdsarealet skal ha sol i minst 4 timer ved vårjevndøgn.

Regionalplanen sier også at MFUA på lokk over bakkeplan kan aksepteres i senterområder og langs kollektivakser av hensyn til knutepunktsfortetting og næringsaktivitet på gateplan. Det bør da stilles krav om åpne og aktive fasader mot gaterom. Det bør også tas særlig hensyn til universell utforming og kobling mot omkringliggende områder og byrom.

Regionalplanen angir at det bør være 1 sandlekeplass på minimum 150 m² per 25 boliger, innen en avstand på 50-70 meter. Det bør være maks 150 meter avstand til kvartalslek.

Om boliger slår regionalplanen fast at det må tilrettelegges for et mer variert og attraktivt boligtilbud i og nær sentrumsområdene, og sier følgende om utnyttelse i Bryne sentrum:



Figur 4.1 Prioritering av utbyggingsområder

- Eksisterende gater, byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreg er premissgivende for utnyttelsesgrad, høyder og morfologi (form).
- Det åpnes for særlig høy utnyttelse ved sentrale kollektivknutepunkt.
- Det legges spesielt vekt på krav til kvalitet og stedsanalyse i prosjekter med høy utnyttelsesgrad.

4.1.2 Kommuneplan for Bryne

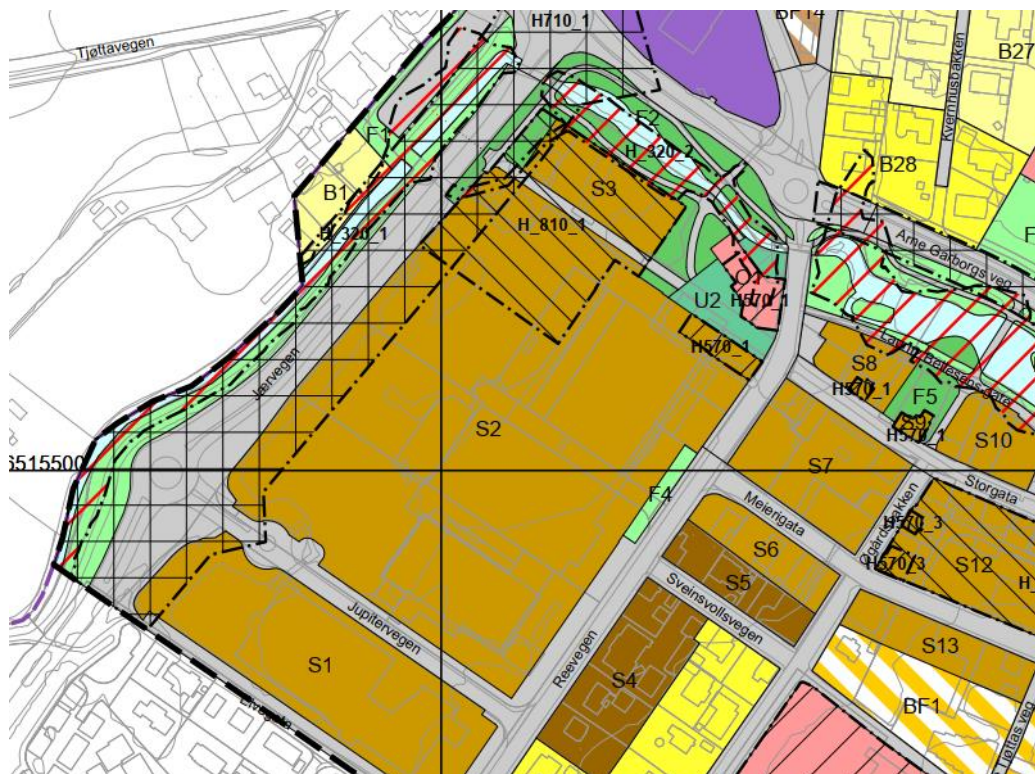
Planområdet ligger i Bryne sentrum, og har dermed ikke spesifikke bestemmelser i kommuneplanen. Kommuneplanen har bestemmelser og retningslinjer som stiller krav til utforming av reguleringsplaner, som vil overholdes i planarbeidet.

Samfunnsdelen i kommuneplanen skriver om fire fokusområder som skal gjelde for alt planverk:

- Vi skal gjøre det i lag
- Gode hverdagsliv
- Bryne – byen på Jæren
- Sammen mot et grønnere samfunn.

4.1.3 Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026 m/temakart

I kommunedelplan for Bryne sentrum er planområdet disponert til sentrumsområde, S2 og S3, grøntareal og offentlig tjenesteyting.



Figur 4.2 Utsnitt fra sentrumsplanen

I sentrumsplanen er følgende konkrete bestemmelser gjeldende for planområdet:

Høyder:

Det åpnes for et høyhus med maks høyde på 75 moh. innenfor hensynssone i S2/S3. Iht. temakart 3, tillates det mot fylkesveien 4 etasjer ved 60% BYA og 5 etasjer ved 40% BYA. I midtre del av planområdet tillates 5 etasjer, og mot Reevegen 4 etasjer. For bygningsdeler

som kommer helt inntil Reevegen tillates maks 3,5. Sentrumsplanen slår fast at høydene skal måles fra fortau/gate ved fasadens midte, og at de oppgitt etasjeantallene tilsvarer 12-17 meter over gatenivå.

I forbindelse med arbeidet med kommunedelplan for sentrum, ble det utarbeidet et Fagnotat for byform, byggehøyder og bokvalitet i Bryne sentrum. I notatet er kjøpesenteret M44 markert som «*områder hvor transformasjon er utfordrende*», mens arealet mot Jærvegen og mot Arne Garborgs veg er markert som «*bør vurderes til transformasjon*». Notatet beskriver et høydekonsept som sier følgende:

- Hovedregelen er at bygninger oppføres i tre etasjer med en inntrukket 4. etasje.
- Noen steder tillater gatebredde og andre lokale forhold at det kan tillates inntil 6-7 etasjer.
- Høydekonseptet skal sikre siktlinjer mot viktige bymotiv og utsikt mot landskapet rundt byen.
- For å markere viktige punkt i bybildet åpner konseptet for høyhus på 8-12 etasjer, bl.a. langs Arne Garborgs veg ved inngangen til sentrum.

Utnyttelse:

Tillatt utnyttelse i planområdet avhenger av valgt boligandel. Ved 1-40% bolig, som forslaget vil legge opp til, skal utnyttelsen være på 140-300%.

Parkering:

Planområdet ligger i «Sentrum ytre område» som har krav til parkering iht. Tabell 1. Bestemmelsene åpner for etablering av et parkeringsanlegg innen felt S1 eller S2, men med rekkefølgekrav om at mulighet for etablering av parkeringsanlegg under bakken innen felt O2 først må være avklart. Hvis fellesanlegg ikke blir realisert sier sentrumsplanen at hvert prosjekt må løse eget parkeringsbehov på egen tomt.

Tabell 1 Parkeringskrav i sentrumsplanen.

Arealkategori	Sentrum ytre område
Sykkelparkering per 50 m ² BRA	Min. 1
Bolig – bilparkering	
< 50 m ²	0,67 (0,50) *
50-100 m ²	1,00 (0,75) *
> 100 m ²	1,50 (1,00) *
Næring, kjøpesenter m.m.	
Bilparkering per 50 m ² BRA	0,5

* Ved parkering i fellesanlegg i kombinasjon med offentlige plasser og fri flyt vil kravene være redusert med 25 % (tall i parentes)

Uteopphold:

Det skal for det meste være 30 m² solrikt felles uteoppholdsareal per boenhet i planområdet, men for felt S3 og deler av felt S2 er kravet 16 m² pr. boenhet. Innenfor området hvor det tillates 16m², kan en fritaksordning benyttes. Ordningen gir mulighet til unntak, helt eller delvis, fra krav om uteoppholdsareal på egen tomt, mot utvidelse eller oppgradering av nærliggende uteoppholdsareal.

Planområdet er i sentrumsplanens temakart 2 vist med kvartalstypologien «Kompakt bebyggelse». Bestemmelsene slår fast at det her kan vurderes om inntil 25% av felles uteoppholdsareal kan anlegges som felles takterrasse og felles balkonger.

I nye bolig- og leilighetsprosjekt i sentrum skal etablering av nye lekeplassfunksjoner, iht. gjeldende retningslinjer i Regionalplan Jæren, vurderes opp mot allerede etablerte større og mindre lekeplasser, ballfelt m.m. i byen.

Kulturminner:

Bryne mølle og Kornmottaket ligger i planområdet. I sentrumsplanen er de regulert til spesialområde for vern, og bygningene kan ikke rives. Bestemmelsene sier også at fasader ikke kan vesentlig endres før det foreligger godkjent reguleringsplan eller byggetillatelse fra kommunen. Kommunen skal føre en særlig restriktiv politikk med hensyn til rivetillatelser og ombygging av bygninger og anlegg som er tatt med i temakart nr. 10 «Bevaringsverdige bygninger og anlegg». Verneverdige enkeltbygg og bygningsmiljø skal i størst mulig grad tas vare på som bruksressurser og settes i stand. Søknad om tillatelse til tiltak skal inneholde en kulturhistorisk, arkitektonisk og estetisk utredning som forklarer hvordan tiltaket forholder seg til vernehensyna. Det bør legges vekt på tilrettelegging for bruk av historisk verdifulle bygninger.

Utforming/prioritering:

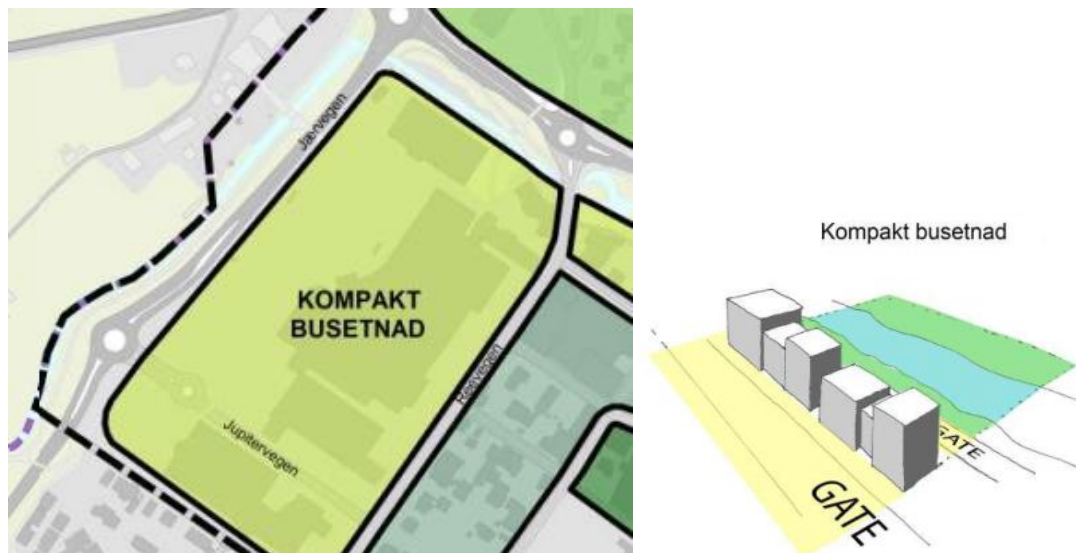
Kommunedelplanen har en rekke bestemmelser som omhandler utforming og områdekvalitet, bl.a:

- Estetisk utforming skal samsvare med funksjon, og være i samsvar med omgivelser, karakter og form. Det skal brukes materialer av høy kvalitet.
- Hjørnebygninger skal gi gode hjørneløsninger mot gate
- Det kan stilles krav om dokumentasjon for arkitektonisk kvalitet til byggesak. Det er rom for tilpasninger til eksisterende bysituasjon med ny tidsmessig arkitektur gitt at vernehensyn ikke krever sterk formstyring.
- Bygg skal arkitektonisk stå fram som selvstendige bygg. Fasadene skal ikke være lengre enn 18 m. Det skal være brudd i gesims fra fasade til fasade.
- Eventuelle utvidelser av kjøpesenter skal skape et mer utadvendt senter med god tilknytning til den eksisterende bystrukturen. Fasadene skal brytes opp, inngangsparti skal plasseres strategisk.

For sentrumsformål er det krav om at bygninger skal ha publikumsretta funksjoner i 1. etasje. Det er også retningslinje for sentrumsformål som sier at sentrum bør planlegges med oversiktlige adkomstforhold og felles kundeparkering. Senterområde bør planlegges med bymessig kvartalsstruktur. Innelukka kjøpesenterbygg bør unngås.

Sentrumsplanens temakart viser noen viktige prinsipper for utforming innenfor planområdet.

Planområdet ligger innenfor kvartalstypologien «Kompakt busetnad» iht. temakart nr.2, se figur 4.3. Kommunedelplanens bestemmelser slår fast at eksisterende kvartalsstruktur skal ivaretas, styrkes og bygge opp under byrom. All planlagt utbygging skal vektlegge historiske strukturer, grønndrag og siktlinjer, underordnes viktige landskapstrekk og landemerker, og ha god arkitektonisk utforming.



Figur 4.3 Temakart nr. 2 i sentrumsplanen. Kvartalstruktur og -typologi

Det stilles krav om aktive og åpne fasader ut mot omkringliggende gater og Bryne sentrum for planområdet i temakart 6, se Figur 4.4. Bestemmelser for felt hensynssone innen S2/S3 sier at det skal være aktive fasader skal på minimum 50% av samlet fasadelengde i første etasje.

I temakart 9 vises Reevegen som en eksisterende grønn rute for myke trafikanter, og i temakart 8 over grønne byrom, vises den som en framtidig grønn forbindelse. Dette viser en intensjon om å styrke gaten for gående/syklende, samt å sikre at den får et tydelig grønt preg som knytter den til de grønne områdene rundt kanalen.



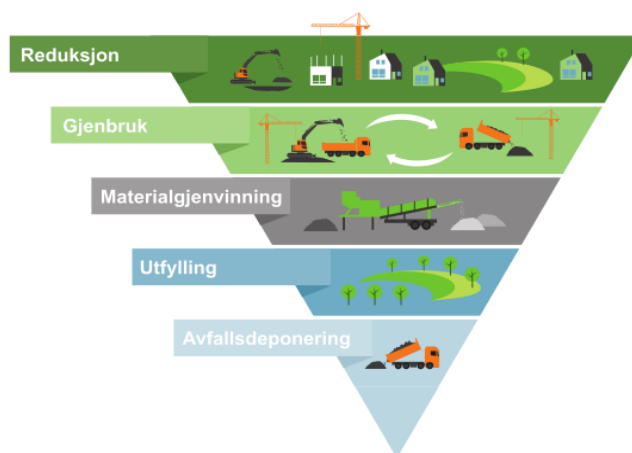
Figur 4.4: Temakart 6 i sentrumsplanen. Aktive og åpne fasader

4.1.4 Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

Regionalplan for massehåndtering har som mål å sikre en bærekraftig håndtering av masser fra bygge- og anleggsaktivitet i regionen. Den bygger på 5 prinsipper for avfallshåndtering – reduksjon, gjenbruk, materialgjenvinning, utfylling og avfallsdeponering se Figur 4.5.

Planen foreslår et regionalt mål om 70% gjenvinning av bygge- og riveavfall og rene masser på Jæren innen 2030.

Regionalplan for massehåndtering har retningslinje om at det skal utarbeides massedisponeringsplan som del av reguleringsplan for prosjekter som genererer over 10 000 m³ (uam). Massedisponeringsplanen utformes i tråd med ressurspyramidens prinsipper om å prioritere reduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning.



Figur 4.5: Massehåndtering, hentet fra Regionalplan for massehåndtering på Jæren

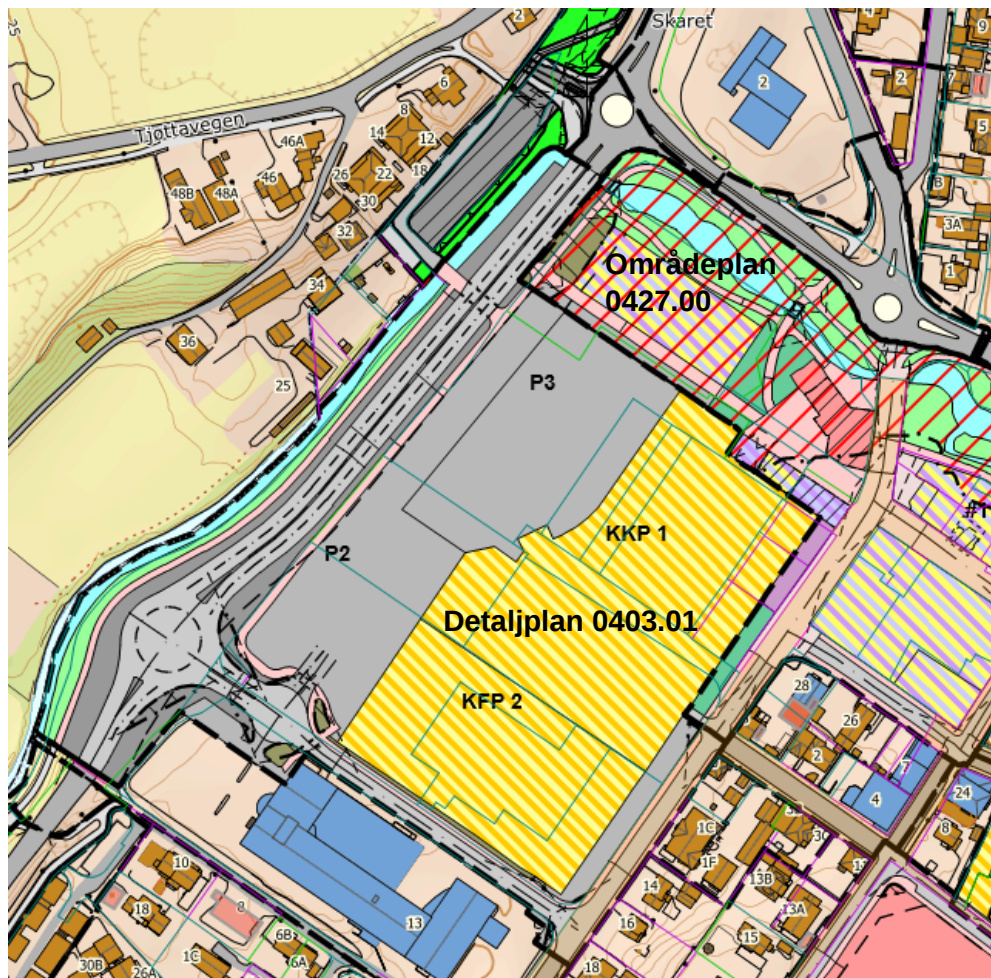
4.2 Gjeldende reguleringsplan

Plan 0403.01; Detaljregulering for utvidelse av kjøpesenter M44, Bryne

Gjeldende reguleringsplan for store deler av planområdet ble vedtatt i 2011. I gjeldende reguleringsplan er området regulert til kombinert formål kjøpesenter/kontor/parkering med tilhørende parkering på bakkeplan.

Områdeplan 0427.00; Reguleringsplan for vestre del av Bryne sentrum, krysset Storgata/Reevegen og området rundt

Øvrige deler av planområdet er regulert i områdeplan 0427.00 *Reguleringsplan for vestre del av Bryne sentrum, krysset Storgata/Reevegen og området rundt*, vedtatt i 2013. Arealene her er bl.a. regulert til kombinert formål, tjenesteyting, park og torg.



Figur 4.6: Detaljplan 0403.01 og del av områdeplan 0427.00

4.3 Temaplaner

Relevante temaplaner i Time kommune:

- Barnehagebruksplan 2022-2026
- Bustadplan 2020-2040
- Folkehelseprofil 2018-2021
- Hovudplan for vatn og avløp 2016-2026
- Kommunedelplan for energi og klima 2011-2022
- Kommunedelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2026
- Kulturminneplan 2008-2019
- Skulebruksplan for Time 2020-2028

4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

4.4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanlegging, med mål om å møte følgende utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning

- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

4.4.2 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Retningslinjen har søkelys på planlegging som stimulerer og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

4.4.3 Statlig planretningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjen har fokus på samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse - redusere transportbehovet, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Videre er fokus på bærekraftige og kompakte byer og tettsteder – og tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer. Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

4.4.4 Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjen skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Den fokuserer bl.a. på å sikre barn mot forurensing, støy og trafikkfare, samt sørge for tilstrekkelige og egnede arealer til utfoldelse og lekemiljø.

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i utkanten av Bryne sentrum, ca. 500 m vest fra Bryne stasjon, og ble varslet med en størrelse på ca. 93 daa. Fv. 44 går langs planområdets vestlige grense, og er hovedveien på Jæren med svært høy trafikkbelastning (ÅDT=16 000). Langs sørlig grense går Jupitervegen, og langs østlige plangrense ligger Reevegen. I nord avgrenses planområdet ved Arne Garborgs veg. Vegene inngår i planområdet da det her planlegges ny adkomst inn til M44. Figur 5.1 viser varslet planavgrensning og plassering i regionen.



Figur 5.1: Planområdets avgrensning og beliggenhet

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er på ca. 70 daa, og består av kjøpesenter M44 med tilhørende parkering, og nødvendig infrastruktur som fv. 44 og Arne Garborgs veg. M44 har i dag rundt 70 butikker fordelt på et salgsareal på ca. 42 000 m², da kommer fellesarealer i tillegg. Samlet bebyggelse innenfor planområdet har i dag BRA på omkring 60 000 m² BRA (uten tenkte plan), fordelt på kjøpesenter, kulturminner og Felleskjøpet-bygget. Senteret har 700 parkeringsplasser fordelt på bakkeplan, på tak og i parkeringshus. Helt nord i planområdet

ligger felleskjøpet i eget bygg, og industribygningen Bryne Mølle, som er et kulturminne registrert i SEFRAK. Figur 5.2 viser dagens situasjon for planområdet, som preges av overflateparkering og parkering på tak.



Figur 5.2: Dagens situasjon

Bryne sentrum strekker seg fra eksisterende M44 til området rundt Bryne stasjon i øst. Sentrumsbebyggelsen er variert i både form og funksjon. Boligbebyggelsen som omkranser Bryne sentrum er hovedsakelig småskala og brytes opp av idrettsanlegg og skoler av større skala. Vest for M44 er det landbruk og, foruten et område på Tjøtta, ikke planlagt utbygging. Fv. 44 markerer et skille mellom landbruksområdet og Bryne sentrum.

5.3 Stedets karakter

Området ligger i randsonen av Bryne, og utgjør inngangen til sentrum, fra hovedinnsfartsåren fv. 44. Bebyggelsen i planområdet står i kontrast til omkringliggende bebyggelse i Bryne sentrum når det gjelder struktur, fotavtrykk og volum.



Figur 5.3 Planområdet sett fra fv44 i nordvest

Omkringliggende bebyggelse er variert, både med tanke på materialitet, stil og funksjon. Det finnes både bolighus og næringsbygg, der de fleste har 2 til 3 etasjer og er av mindre skala.

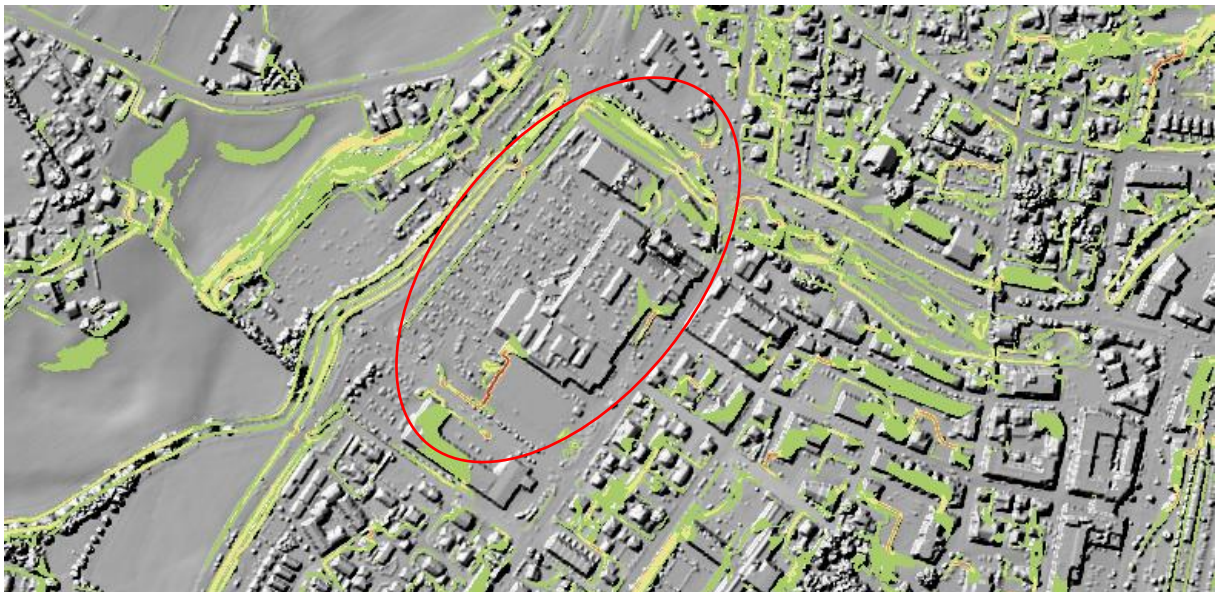
Kjøpesenteret M44 er en viktig aktør innen handel, tjenester og aktiviteter i Bryne sentrum. Senteret er godt besøkt, og er en viktig møteplass i sentrum. M44 har stort fotavtrykk og mye parkering på bakkeplan. De siste årene er det gjort oppgraderinger mot Reevegen og Bryne Mølle. Oppgraderingene har resultert i færre parkeringsplasser på bakkenivå og åpne fasader og byrom mot Bryne sentrum. Oppgraderingen har gitt en bedre tilkobling til sentrum, spesielt for gående.

Nord for planområdet ligger Fritz Røed skulpturpark langs Bryneåna. Parken inneholder skulpturer som lever sammen med parken, samt lekeapparat, fontener, bord og sitteplasser. Parken skaper en grønn lunge mellom fv. 506 og sentrum.

5.4 Landskap

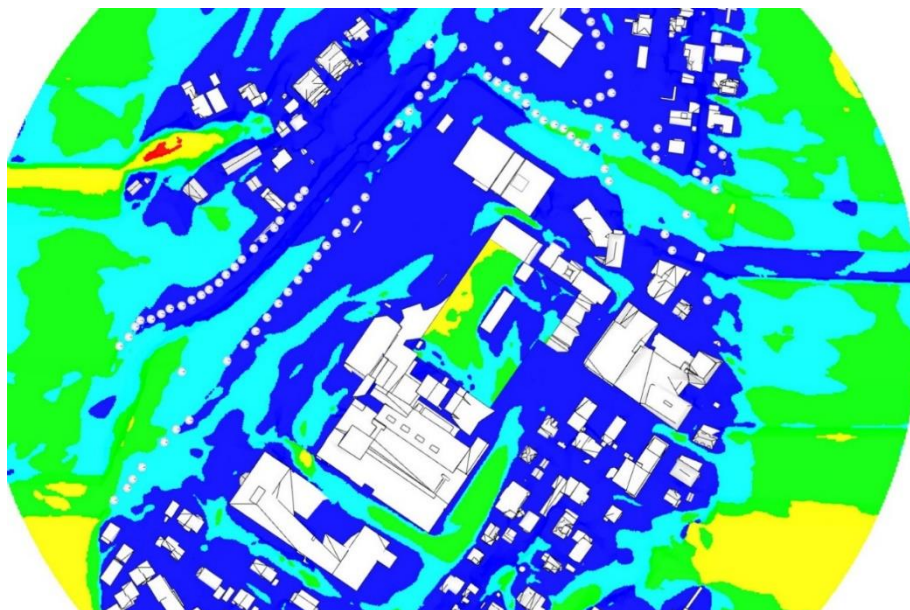
Låg-Jæren er en lavtliggende hylle i det faste fjellet som består av omdannede, kambrosiluriske skifere (fyllitt). Fyllitten er dekket av mektige lag morenemateriale som gir dagens landskap dets karakter.

Planområdet er forholdsvis flatt - terrenget stiger fra ca. kote +20 ved fv. 44 til ca. +25 ved Reevegen. Bryneåna og fv. 44 er tydelige barrierer i landskapet. Bryneåna har både estetisk og kulturell verdi, og var en premiss for plasseringen av Bryne Mølle. I Bryne stiger terrenget opp mot «Geitahodne» som ligger midt i sentrum, med høyeste punkt på kote +48.



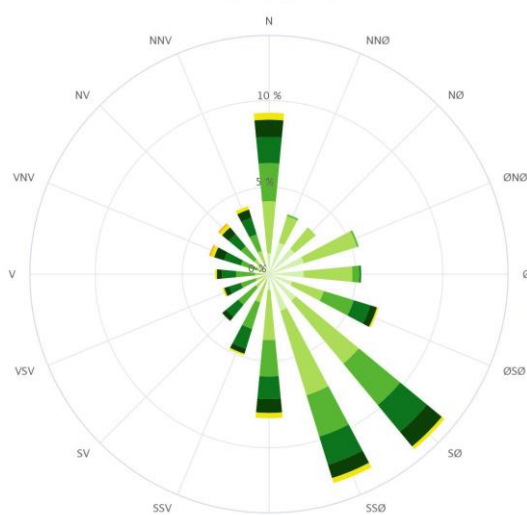
Figur 5.4 Høydemodell av planområdet og Bryne sentrum

Landskapet skaper ingen utfordringer knyttet til sol, men eksisterende bygningsmasse har en del skyggevirking. Kaizers plassen, som ligger nord for M44 har lite sol pga. kornmottaket og kornsiloen som skygger for plassen. Vindanalyse viser at for eksisterende situasjon er fire områder utsatt for ubehagelig vind, spesielt om vinteren. Den mest fremtredende vindretningen er sørøst i vintermånedene og nordvest i sommermånedene. Vindanalyse for planområdet er vedlagt planen.



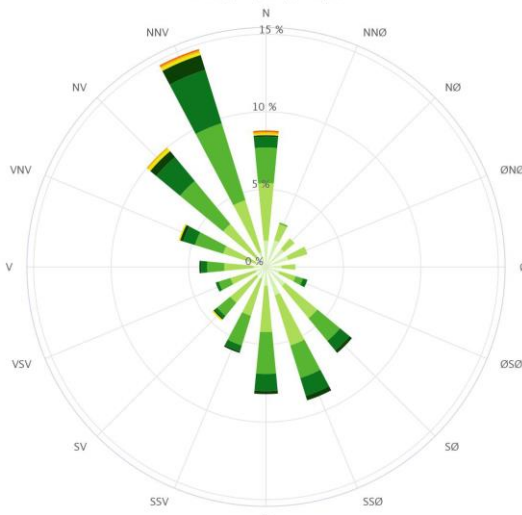
Vindrose for Særheim (SN44300) i perioden; 12.1999–1.2023. Mnd: 12,1,2

Stille (0,0–0,2 m/s) = 5,9 %



Vindrose for Særheim (SN44300) i perioden; 6.2000–1.2023. Mnd: 6,7,8

Stille (0,0–0,2 m/s) = 5,1 %



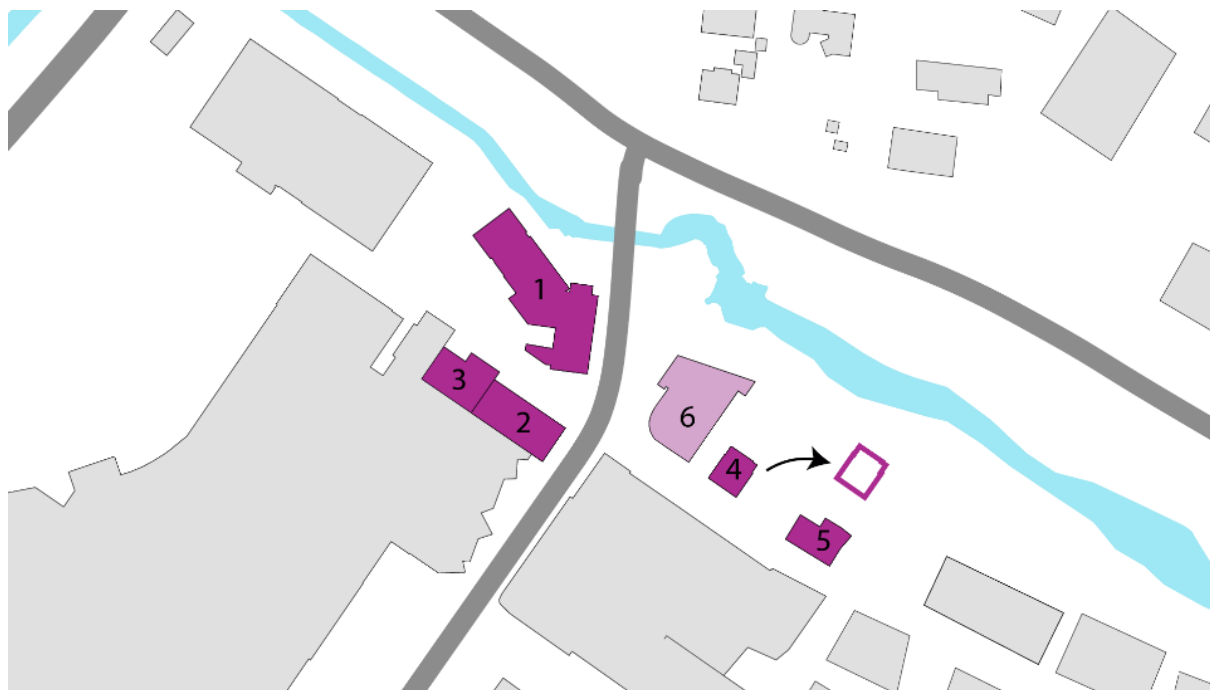
Figur 5.5 Vindroser for vinter (venstre) og sommer (høyre) tatt fra Metrologisk institutt.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Bryne mølle er et vernet kulturminne innenfor planens avgrensning. Bryne mølle er bygget i 1929, etter at den tidligere møllebygningen brant i 1928. Bygget har en autentisk grunnform med enkle, rene linjer og klassisistiske detaljer. Bryne mølle er et viktig minnesmerke og en kulturinstitusjon i sentrum av Bryne. Kornmottaket ligger ved Bryne Mølle, og er registrert som spesialområde bevaring i kulturminneplan for Time. Sammen skaper Bryne Mølle og kornmottaket et kulturmiljø som viser en viktig del av byens industrihistorie.

I tillegg finnes det andre kulturminner innenfor og rett ved planområdet, registrert i kulturminneplan for Time:

1. Bryne Mølle, spesialområde bevaring
2. Kornmottaket, spesialområde bevaring
3. Kornsilo, hensynssone bevaring i plan 0427.00
4. Solhuag, ny plassering ved flytting vist med lilla strek. Kommunalt prioritert.
5. Små, spesialområde bevaring
6. Storgata 41 «Bomlehuset», Kommunalt prioritert. Vedtatt skal flyttes/rives.



Figur 5.6 Kulturminner

5.6 Naturverdier

Planområdet er allerede bebygd og det er derfor lite naturinteresser som påvirkes av planforslaget. Ifølge miljøstatus.no finnes det én sterkt trua art ifm. kjøpesenteret, solblom. Denne ble registrert i 1981 og er trolig ikke å finne innenfor planområdet i dag.

Bryneåna (Roslandsåna) som ligger innenfor planområdet, er en del av det vernede vassdraget Orreelva. Vassdraget er vernet pga. sin kystnære beliggenhet på Jæren. Vassdragets elver og vann med tilhørende våtmarksområder gir et variert særpreget landskap. Roslandsåna har en viktig landskapsøkologisk funksjon (viktig grønndrag) og forbinder Frøylandsvatnet med Horpestadsvatnet. Vassdraget er viktig for naturmangfoldet og friluftslivet, og rommer viktige kulturminneverdier.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Frøylandsvatnet er et svært viktig friluftsområde som ligger under 1 km fra planområdet. Det finnes et mindre grøntområde i forbindelse med Bryne skole. Ellers er det eksisterende park langs Bryneåna, og byrom ved Kaizers plass og ved Reevegen.

Andre rekreasjonsverdier i nærheten er hovedsakelig uteområder i tilknytning til skoler og idrettsanlegg, se Figur 5.9 i kapittel 5.10.

5.8 Landbruk

Det finnes ingen verdi for landbruk innenfor planområdet. Langsiktig grense for landbruk i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke ligger ca. 150 m vest for planområdet.

5.9 Trafikkforhold

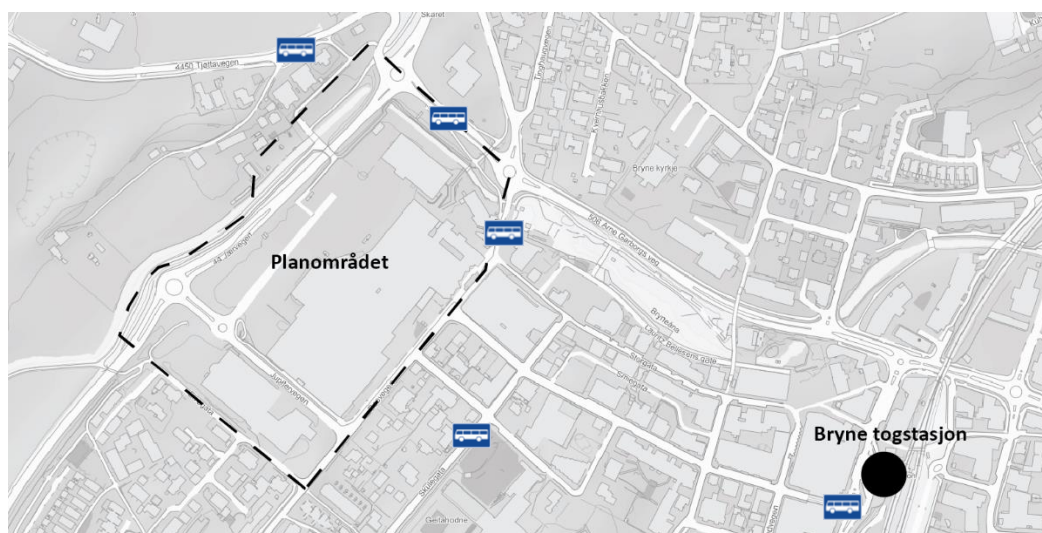
Eksisterende trafikkforhold og tilgjengelighet er gjort rede for i mobilitetsplan, som er vedlagt planen.

5.9.1 Gang- og sykkelforbindelser

Det er gode gang- og sykkelforbindelser i området, og hovedsykkelvei går like forbi. Man kan nå Bryne togstasjon til fots på 7 min. Nærmeste skole og barnehage ligger henholdsvis ca. 400 m og 250 m i luftstrekk fra planområdet. Internt i planområdet representerer dagens situasjon noen utfordringer for myke trafikanter. Den viktige nord-sør-aksen er brutt, og gående på østsiden av fv. 44 ledes gjennom parkeringsarealer. Alternativt kan de benytte gang- og sykkelvegen på vestsiden av fv. 44.

5.9.2 Kollektivtrafikk

M44 ligger i Bryne sentrum og har et bra kollektivtilbud. Planområdet har to holdeplasser for rutebuss i plangrensen, og busser som betjener disse er nr. 52, 57, 58, 62, og N94. Buss 52 har flest avganger med én avgang i timen i ukedager. Området ligger ca. 550 m fra Bryne togstasjon, hvor det går lokaltog mot Stavanger med 2 avganger i timen, og mot Egersund med 2 avganger i timen. I tillegg har regiontog mot Oslo daglige avganger. Flere bussruter har også avganger fra holdeplassen rett ved togstasjonen.



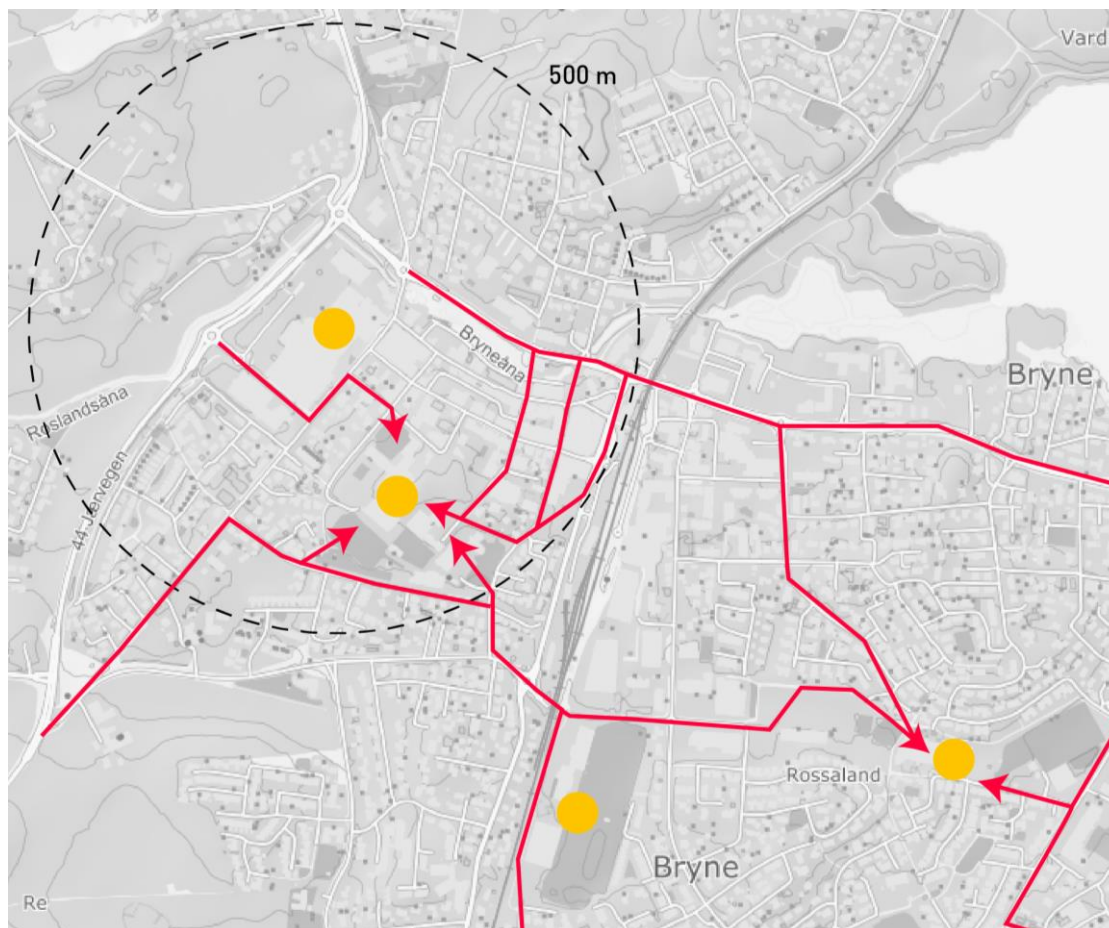
Figur 5.7 Buss- og togstasjon i nærheten av planområdet

5.9.3 Biltrafikk

Planområdet har adkomst fra fv. 44 via Jupitervegen og Reevegen. Fv. 44 er en trafikkert veg med en ÅDT på 16 000 kjt/døgn og fartsgrense 50 km/t. Arne Garborgs veg har en ÅDT på 11 500 kjt/døgn og fartsgrense 40 km/t. Jupitervegen og Reevegen har begge fartsgrense 30 km/t. Det er ca. 700 parkeringsplasser innenfor planområdet som løses på bakkeplan, på tak og i parkeringsanlegg i bygg.

5.10 Barns interesser

I 2017-2018 ble det gjennomført en undersøkelse for grunnkretsen Bryne-Rosseland, for elever fra 5. og 9. trinn fra Rosseland, Bryne og Jærtun Lutherske friskule. Figur 5.8 viser hovedruter til skolene og sentrale knutepunkt for barn og unge. Et av de registrerte knutepunktene er M44, hvor shopping og møteplass er aktivitetene som er registrert.



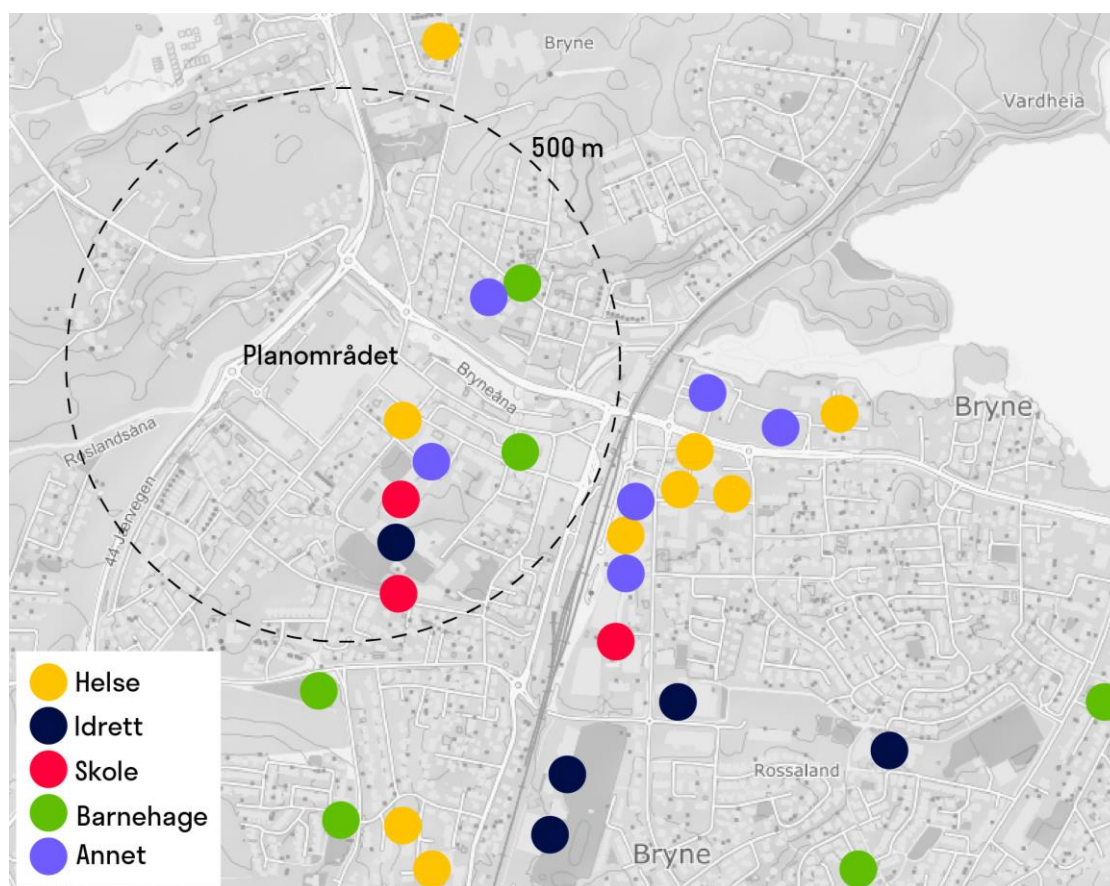
Figur 5.8 Hovedruter til skolene (rød) og sentrale knutepunkt (gul) for barn og unge, fra Barnetråkk 2017-2018, Time.

5.11 Sosial infrastruktur

Ifølge *Folkehelseprofil Time kommune 2018-2021* har kommunen utfordringer knyttet til bl.a. utrygge skoleveier og høy kriminalitet. Kommunen har også en høy andel sosialhjelpsmottakere, unge uføre og frafall i videregående skole.

Ifølge *Barnehagebruksplan 2022-2026* har Bryne god dekning for barnehageplass, og mulighet for å øke dekningen. *Skolebruksplan 2020-2028* viser at Bryne ungdomsskule har for lite kapasitet. For å håndtere dette skal noen elever over til Vardheia ungdomsskole. Bryne skole har god kapasitet.

Figur 5.9 viser skoler, barnehager, helsetjenester, idrettsanlegg og andre kommunale/religiøse bygg.



Figur 5.9: Sosiale tjenester i nærhet til planområdet.

5.12 Universell tilgjengelighet

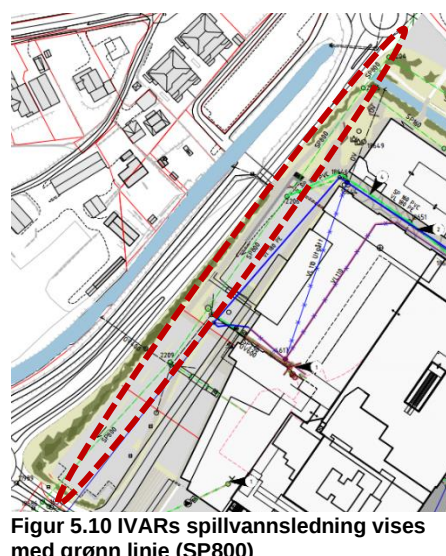
Planområdet er relativt flatt, og det er i hovedsak ikke utfordringer knyttet til universell tilgjengelighet i dag. Innad i den eksisterende bygningsmassen for M44 er det godt tilrettelagt med universell tilgjengelighet.

5.13 Teknisk infrastruktur

VA-Rammeplan for planområdet er utarbeidet av Prosjektil og beskriver mulig løsning for vann, avløp og overvann. Det er eksisterende VA nord, sør, øst og vest for M44, og IVARs spillvannsledning (800) krysser planområdet. Det er ikke nødvendig med fordrøyning, da Roslandsåna har kapasitet til å ivareta mengdene fra planområdet. I henhold til NGU's infiltrasjonskart er det antatt middels god infiltrasjon i planområdet.

Innenfor planområdet finnes også eksisterende hovedavløpsledninger, gass og fiber. I tillegg finnes 5 nettstasjoner.

Lnett har ved varsel om oppstart opplyst ønske om at det settes av areal til ny nettstasjon innenfor planområdet.



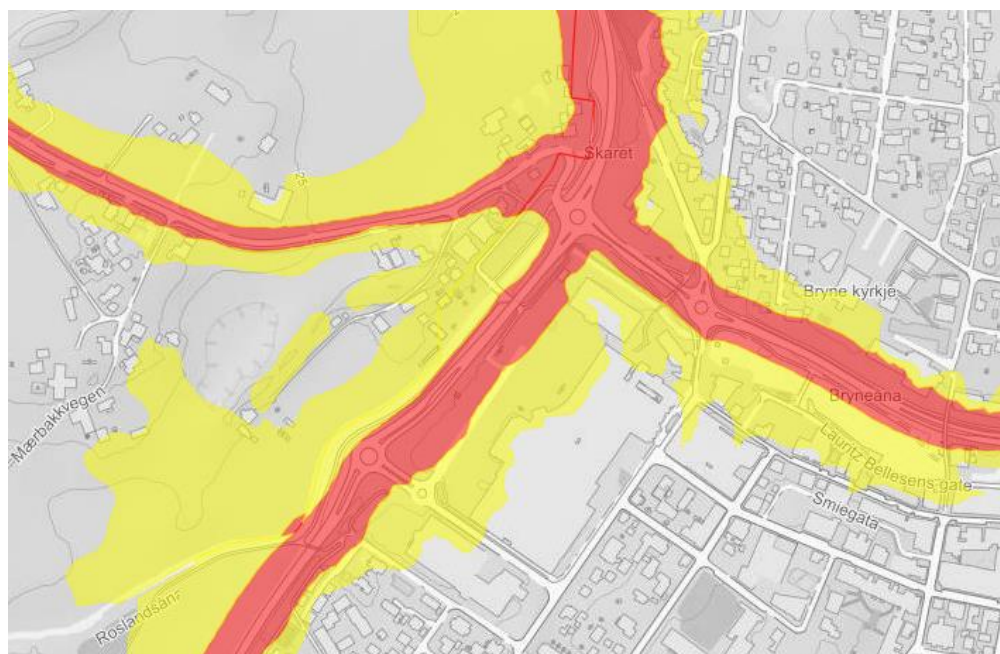
Figur 5.10 IVARs spillvannsledning vises med grønn linje (SP800)

5.14 Grunnforhold

Planområdet ligger over marin grense, og grunnen består av morene og torv og myr, som kan inneholde leire. Det er tidligere gjort grunnundersøkelser innenfor planområdet. Basert på disse grunnundersøkelsene, kan man fastslå at grunnen inneholder leirholdig morene, og ikke kvikkleire. Dette er grunnforhold som egner seg godt til byggegrunn, men kan kreve noe utskiftning av masse.

5.15 Støyforhold

Deler av planområdet er utsatt for støy fra fv. 44 og fv. 506. Det er utredet egen støyrapport ifm. planarbeidet.



Figur 5.11 Støykartlegging veg etter T-1442, temakart-rogaland.no

5.16 Luftforurensing

Ifølge Fagbrukertjeneste for luftkvalitet fra Miljødirektoratet, er planområdet godt innenfor grenseverdier for årsmiddelkonsentrasjon for PM₁₀ og NO₂. Ettersom det er høy trafikkbelastning på fv. 44 og fv. 506, kan det allikevel være utfordringer knyttet til luftkvalitet enkelte dager i året.

5.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er utarbeidet ROS-analyse, der følgende emner er omtalt og vurdert:

- Ustabil grunn
- Erosjon og flom
- Radon
- Ekstremvær
- Forurensning fra tidligere bruk
- Virksomheter med fare for brann m.m.
- Farlig gods

- Myke trafikanter
- Ulykker i nærliggende transportårer
- Støy- og luftforurensing

5.18 Næring

Bryne sentrum er byen på Jæren, hvor M44 er en viktig aktør innen handel og tjenesteyting. Innenfor Bryne sentrum finnes varierte tjenester og tilbud.

5.19 Analyser/utredninger

Det er i forbindelse med planarbeidet utført følgende analyser/underlagsrapporter som er vedlagt saken, og forslag til tiltak er innarbeidet i plan og bestemmelser:

- ROS-analyse, Prosjektil
- Renovasjonsteknisk plan, Prosjektil
- Massedisponeringsplan, Prosjektil
- Mobilitetsplan, Prosjektil
- Brannkonsept, Multiconsult
- Støyrapport, Brekke Strand
- Trafikksimuleringer, Norconsult
- Vindanalyse, Prosjektil
- VA-rammeplan m/flomvurdering, Prosjektil

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planlagt arealbruk

Planlagt arealbruk innenfor planområdet er gjengitt i tabellen under. Arealbruk innenfor området omfatter i stor grad kategoriene bebyggelse og anlegg og samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. I tillegg er det noe friområde og friluftsområde i sjø og vassdrag.

6.1.1 Reguleringsformål

AREALOVERSIKT – FORMÅL (nivå 2 og 3)		
BEBYGGELSE OG ANLEGG	Offentlig eller privat tjenesteyting	0,8 daa
	Renovasjonsanlegg	0,1 daa
	Annet uteoppholdsareal	1,4 daa
	Forretning/kontor/tjenesteyting	0,5 daa
	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	28,5 daa
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	Veg	4,4 daa
	Kjøreveg	3,5 daa
	Fortau	1,8 daa
	Torg	2,9 daa
	Gatetun	2,5 daa
	Gang/sykkelveg	1,0 daa
	Gangveg/gangareal/gågate	1,4 daa
	Annen veggrunn – tekniske anlegg	0,1 daa
	Annen veggrunn – grøntareal	3,8 daa
	Leskur/plattformtak	0,0 daa
	Kollektivholdeplass	0,1 daa
	Parkering	4,0 daa
GRØNNSTRUKTUR	Friområde	3,3 daa
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG	Friluftsområde i sjø og vassdrag	0,6 daa
TOTALT PLANOMRÅDE NIVÅ 2		60,7 daa
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	Kjøreveg	0,2 daa
TOTALT PLANOMRÅDE NIVÅ 3		0,2 daa

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Under følger en oversikt over formålene som er benyttet i planen og funksjoner knyttet til formålene:

6.2.1 Offentlig eller privat tjenesteyting – T1-2

T1 består av eksisterende bebyggelse Bryne Mølle, og innenfor T2 er det etablert et tilbygg med BYA ca. 150 m², med samme formspråk, material og fargevalg som T1. Eksisterende og ny bebyggelse benyttes til kultur, kunst, forsamlingslokale og ungdomssenter. Bestemmelser i gjeldende planer videreføres for feltene, og det planlegges ingen endringer eller tiltak.

6.2.2 Renovasjonsanlegg – f_RA1

Renovasjonsanlegg med nedgravde containere innenfor f_RA1 skal løse avfallshåndtering for boliger innenfor planområdet. Plasseringen er på bakkeplan i nærhet til heis- og trappehus.

6.2.3 Annet uteoppholdsareal – f_AUT1-3

Innenfor f_AUT1-3 skal det etableres leke-/aktivitetsområder og møblering for opphold. f_AUT1 skal i stor grad videreføres. Felt f_AUT2-3 skal gis et grønt preg, og opparbeides med beplantning, møbler og innredning som legger til rette for aktivitet, lek og opphold for større barn. Felt f_AUT2 etableres der det i dag er bakkeparkering.

6.2.4 Forretning/kontor/tjenesteyting – F/K/T1-2

Eksisterende bebyggelse innenfor F/K/T1 og F/K/T2 skal videreføres og består av kornmottaket og kornsilo. Det åpnes for at bebyggelsen kan benyttes til kontorer, spisesteder, gallerier, undervisning, verksted for kunst og håndverk og mindre forretninger. Første etasje skal benyttes til publikumsrettede virksomhet. Opprinnelig fasadeuttrykk og utforming for kornmottaket, F/K/T1, skal i stor grad videreføres, og det legges opp til innglassing under utstikk mot Reevegen. Det skal gjøres noen fasadeendringer på kornsiloen, F/K/T2. Gatekunst som i dag pryder nordøstlig fasade, skal videreføres.

6.2.5 Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål – BAA1-4

Felt BAA1-2 rommer eksisterende M44. Innenfor BAA3 vil det etableres fremtidig utvidelse, og innenfor BAA4 et flerfunksjonsbygg til parkering, kontor og tjenesteyting og handel. Det åpnes for både detaljhandel og handel med plasskrevende varer. Formål som tillates i de forskjellige seksjonene er angitt i tabell nedenfor. Innenfor BAA3 skal det etableres boliger, med parkering, boder og felles uteoppholdsareal, på tak over kjøpesenteret.

Formål	Funksjoner
BAA1	kjøpesenter, tjenesteyting, kontor og parkering
BAA2	kjøpesenter, tjenesteyting og kontor
BAA3	kjøpesenter, tjenesteyting, kontor, parkering og bolig
BAA4	tjenesteyting, forretning, kontor og parkering

6.2.6 Veg og kjøreveg - o_KV1-3, f_V1-5 og o_V6

Veger innenfor planområdet skal opparbeides etter den til enhver tid gjeldende kommunalteknisk vegnorm. Fellesveger innenfor planområdet løser adkomst til bakkeparkering og nytt parkeringsanlegg i bygg, samt adkomst for renovasjonsbil. Varelevering skal hovedsakelig skje innenfor f_V3.

O_KV3 ligger i vertikalnivå 3, og skal utføres som bro i enkel stålkonstruksjon. Det skal sikres frihøyde under broen til underliggende gangveger på minst 2,8 meter.

6.2.7 Fortau, gang-/sykkelveg og gangveg - o_FO1-6, f_GG1-5 og o_GG6-10

Fortau, gang- og sykkelveger innenfor planområdet skal opparbeides etter den til enhver tid gjeldende kommunalteknisk vegnorm. Feltene reguleres i stor grad iht. gjeldende situasjon. Unntaket er endringer i forbindelse med ny plassering av holdeplass for buss.

6.2.8 Annen veggrunn – tekniske anlegg og grøntareal – f_AVG1-7, o_AVG8-18, o_AVT1

Felt for annen veggrunn grøntareal skal opparbeides med et grønt preg, og bidra til god struktur i tiliggende veger.

6.2.9 Torg – f_TO1, o_TO2-4 og f_TO5

Torg skal utformes med innslag av vegetasjon, og møblering for opphold og rekreasjon. Det skal benyttes trær og vegetasjon som skjermende tiltak. Kaizers plass, o_TO2 skal videreføres i stor grad. O_TO4 skal opparbeides i tråd med materialitet og uttrykk for den eksisterende Kaizers plass. Innenfor o_TO4 skal det etableres trapp ned mot Roslandsåna med sittemulighet. Torg f_TO5 utgjør eksisterende uteservering mot Reevegen.

6.2.10 Gatetun – o_GT1-3 og f_GT4

O_GT1 videreføres som i dag, mens o_GT2 utvides noe fra dagens situasjon. Det skal etableres et mobilitetspunkt innenfor o_GT2, med bl.a. oppstillingsplass for bysykler og el-sparkesykler. Gatetunet stenges for ordinær biltrafikk. Mulig gjennomkjøring i forbindelse med varelevering til Storgata, ivaretas. O_GT3 og f_GT4 skal gis et grønt preg med beplantning og trær.

6.2.11 Leskur/plattformtak og kollektivholdeplass – o_LPL1-2 og o_KH1-2

o_KH1-2 skal sikre offentlig holdeplass for buss. Holdeplassen skal opparbeides etter den til enhver tid gjeldende kommunalteknisk vegnorm. Det skal etableres leskur i o_LPL1-2.

6.2.12 Parkering – f_P1-3

Innenfor felt f_P1-f_P3 skal det anlegges felles parkeringsplass på bakkeplan. Innenfor f_P3 legges det også opp til etablering av en «drop-off»-sone.

6.2.13 Friområde – o_FRI1-7

Friområdet o_FRI1-7 er del av offentlig grønndrag. Eksisterende vegetasjon og terreng skal tilstrebes bevart. Det kan etableres skatepark innenfor o_FRI2.

6.2.14 Friluftsområde i sjø og vassdrag – o_FLV1

Roslandsåna berøres i liten grad av planforslaget, og reguleres iht. eksisterende situasjon.

6.2.15 Hensynssoner**Bevaring kulturmiljø**

Bryne Mølle og kornmottaket er del av et regionalt viktig kulturmiljø, og hensynssone for bevaring kulturmiljø videreføres i planen. Bygningene innenfor dette området skal ikke endres vesentlig. Byggenes hovedform, møne- og gesimshøyde samt takform og fargeskala skal opprettholdes.

Ved fasadeendring skal opprinnelig eller dominerende stiluttrykk og detaljering føres videre. Ved ombygging/tilbygging skal det framgå klart dersom nye bygningsvolum eller deler tilføres bygningen. Tilbyggene skal underordne seg hovedbygget i volum og utforming. Tilgrensende uteareal og gater med tilhørende utstyr skal ha en utforming som spiller sammen med bygningstypen og omgivelsene. Det planlegges ingen tiltak for Bryne Mølle, mens Kornmottaket og -siloen skal restaureres og tas i bruk til varierte funksjoner.

Infrastruktursone

Hensynssonen dekker IVARs avløpsledning, og skal sikre at ledningen og tiliggende arealer hensyntas ved arbeid i planområdet.

Flomfare

Arealer innenfor faresone flom må tåle perioder med flom. Konstruksjoner eller terrengbearbeidinger under kote +20,11 som er flomutsatt, må være dimensjonert og konstruert slik at de tåler belastningene og skader fra perioder med flom.

Frisikt

Det skal sikres fri sikt i en høyde av 0,5-3,0 meter over tilstøtende veiers nivå.

6.2.16 Bestemmelsesområder

Innenfor planområdet finnes 10 bestemmelsesområder.

Innenfor bestemmelsesområde #1, tillates bygningsdeler å krage ut over byggegrensen til BAA3 fra og med 3. etasje.

Innenfor bestemmelsesområde #2 skal det etableres felles uteoppholdsareal for boliger i BAA3, hvor minimum 480 m² skal være lekeplass. Felles uteoppholdsareal skal ha et grønt preg, og minimum 40% av dekket i uteoppholdsarealet skal være dimensjonert for beplantning av store busker og mindre trær. I overgangen mellom privat og felles uteoppholdsareal skal det etableres kantsoner med vegetasjon.

Innenfor bestemmelsesområde #3 tillates etablert felles parkeringsplasser for boliger på tak av kjøpesenter. Parkeringsplassene tillates etablert som felles carportanlegg med boder i tilknytning til parkeringsplassene. Det tillates etablert én bod med maks 8 m²BRA pr. boenhet.

Innenfor bestemmelsesområde #4 og #5 skal det være oppstillingsplass for brannbil. Dekke skal være overkjørbart og fri for hindringer.

Innenfor bestemmelsesområde #6 skal det etableres gatetun på lokk over bebyggelsen. Gatetunet skal forbindes med o_GT3 via trapp, og med o_TO4 med trapp og rampe. Rampen skal være universelt utformet.

Innenfor bestemmelsesområde #7 skal vegbane etableres opphøyet og/eller med belegningsstein, for å sikre prioritering av myke trafikanter.

Innenfor bestemmelsesområde #8 tillates etablert felles parkeringsplasser på tak over kjøpesenter, til næring. Det tillates ikke tekniske anlegg over maks gesims innenfor bestemmelsesområdet.

Innenfor bestemmelsesområde #9 skal det etableres overbygde fellesfunksjoner som felleskjøkken og/eller -stue, drivhus og pergola. Overbygde arealer kan utgjøre maks 300 m²BRA, og skal etableres slik at de skjærer for innsyn mellom felles uteoppholdsareal og parkeringsplass.

Innenfor #10 skal det opparbeides et sammenhengende areal på minimum 300 m² med sittemøbler og utstyr for lek og aktivitet for større barn.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

6.3.1 Generelt



Figur 6.1 Fugleperspektiv fra nord

Utviklingsprosjektet M44 omfatter omorganisering og en større utvidelse av det eksisterende senteret. Hensikten er å skape rammer som sikrer at M44 også i fremtiden vil kunne fremstå som et sterkt regionalt senter, og et lokalt tyngdepunkt for handel, kultur og bymessige funksjoner, som del av Bryne sentrum. Et sentralt punkt er at forbindelsen mot Storgata og Mølleparken skal forsterkes ved tettere tilknytning til Kaizersplass. Prosjektet er teknisk og programmatisk sammensatt, og omfatter utvidelser/tilbygg til handel, kultur, kontor, bolig og parkering.

M44 utgjør i dag en stor og sammensatt bebyggelse, og har en lang sammenhengende fasade mot Jærvegen. Med utvidelse mot vest, og boliger anlagt i 3-4 etasjer over senteret, vil fremtidens M44 fremstå som både høyere og tettere på veien sammenlignet med dagens situasjon. M44 vil i kraft av størrelse og volum være et fremtredende arkitektonisk objekt langs Jærvegen.

Det er i den forbindelse særlig viktig med en god estetisk strategi for utforming av fasadene mot Jærvegen. Gjennom flere tverrfaglige vurderinger er det bred oppslutning om at det er hensiktsmessig å jobbe med løsninger for estetikk som reduserer visuelt støy, der urbane kvaliteter fremheves, og kommersielle faktorer dempes.

Hovedfokus i arbeidet med ny bebyggelse har vært å sikre at nye bygningsdeler integreres godt i dagens senter, samtidig som den har en positiv påvirkning på eksisterende bygningsmasse. Viktige grep har vært å få bebyggelsen til å framstå som en enhetlig, gruppert bebyggelse, for å sikre god kommunikasjon og samtidig bryte opp det voluminøse uttrykket. Å sikre mer åpenhet og aktivitet i fasadene der det er mulig, med økt inn- og utsyn, har vært et bærende prinsipp.

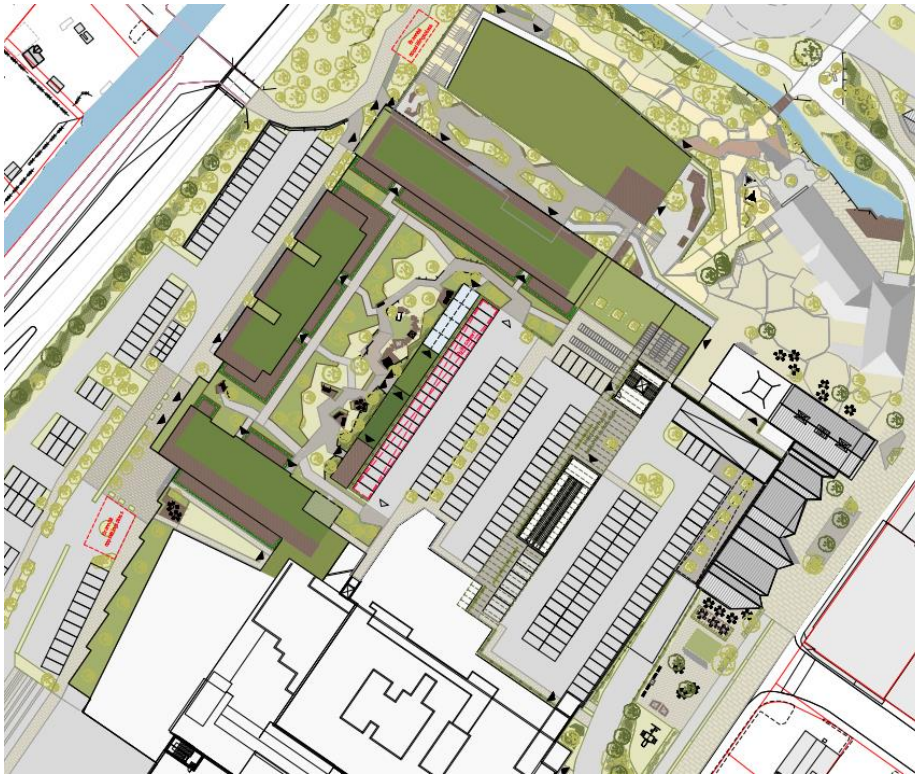
6.3.2 Bebyggelsens høyder og takform

Takflater

Dagens kjøpesenter har 3-4 etasjer med flatt tak. Unntakene er noen få innslag av skrå takflater, samt et lite påbygg mot Reevegen i én etasje, som har varierte saltaksformer. Tak

på eksisterende bebyggelse videreføres i stor grad, men det ses på muligheter for energihøsting på deler av taket, og det legges til rette for en fremtidig opparbeidelse av grønne tak, der konstruksjonen tillater det.

Det legges opp til at også ny bebyggelse skal ha flatt tak, med mulige innslag av pulttak/skråtak på deler av bebyggelsen. Takflatene brukes aktivt i utformingen av prosjektet, og gis varierte funksjoner. Senterets takflate rommer treningssenter, boliger, felles uteoppholdsarealer og parkeringsanlegg. Øvrige flater på ny bebyggelse sikres opparbeidet som grønne tak, gjerne i kombinasjon med blå tak.

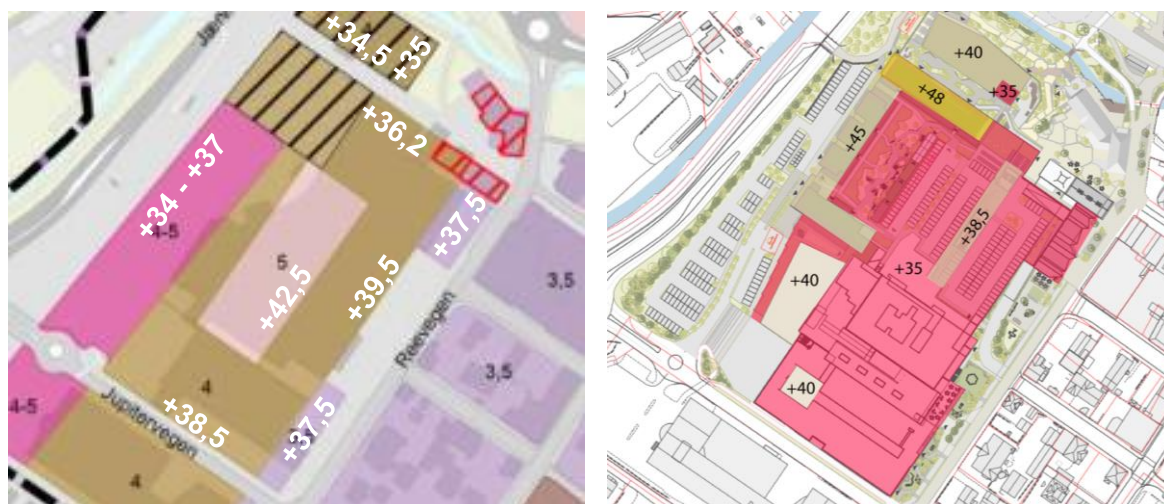


Figur 6.2 Aktive takflater over nye og eksisterende del av M44

Maks byggehøyder og etasjehøyder

Maks byggehøyder sikres i plankartet som kotehøyder for maks gesims. Dagens byggehøyder videreføres for eksisterende bebyggelse, der hoveddelen av senteret har gesimshøyde på ca. kote +35. Ny kjøpesenterbebyggelse vil ha samme høyde som hoveddel av dagens senter, mens boligdelen vil gå opp i 3-4 etasjer over dette, til kote +45 til +48. Boligbebyggelsen utfordrer dermed makskrav satt i kommunedelplan for sentrum når det gjelder høyder.

I sentrumsplanen er maks tillatte høyder angitt som maks etasjeantall for ulike soner i planområdet. Sentrumsplanen slår fast at høydene skal måles fra fortau/gate ved fasadens midte, og angir at oppgitte etasjeantall tilsvarer 12-17 meter over gatenivå. Deler av planområdet inngår i sone for høyhus. Når det ikke planlegges for høyhus, gjelder oppgitte etasjehøyder. For planområdet er tillatte kotehøyder da som vist under. Høyder sikret i plankart er vist til høyre i figur 6.3. Figuren illustrerer at for fasader ut mot Reevegen og Kaizersplass, legges det opp til lavere bebyggelse enn det sentrumsplanen åpner for, mens de maks tillatte høydene utfordres mot Jærvegen, og mot den nye gangforbindelsen fra Kaizersplass mot undergangen v/fv 44. Dette illustrerer at overskridelsen vedr. høyder, ikke handler om å få høyere utnyttelse, men at det dreier seg om å «flytte» de største høydene så langt som mulig bort fra Reevegen og resten av Bryne Sentrum.



Figur 6.3 Høyder i sentrumsplanen, når det ikke planlegges høyhus, til venstre, sett opp mot høyder i planforslaget til høyre

Senterets grunnflate, ikke medregnet flerfunksjonsbygget, vil etter utbygging utgjøre ca. 73% BYA, basert på kommunedelplanens felt S2. Boligbebyggelsen har en samlet grunnflate på ca. 2350 m². Dette utgjør 9% av senterets grunnflate (felt BAA1-3) og 6,5% av sentrumsplanens felt S2. Det er med andre ord en svært begrenset del av kjøpesenterbebyggelsen som vil overstige makskrav til høyder, slik de er angitt i sentrumsplanen, jf. figur 6.4 under. Flerfunksjonsbygget innenfor felt BAA4, felt S3 i kommunedelplanen, vil også være i strid med makskrav, når bebyggelsen ikke regnes som høyhus.

De planlagte høydene følger opp høydekonseptet i *Fagnotat for byform, byggehøyder og bokvalitet*, som slår fast at gatebredde og andre lokale forhold kan gjøre at det tillates 6-7 etasjer. Mot Jærvegen er de foreslåtte høydene tilpasset områdets innhold og plassering, og de gir ingen negative virkninger for tiliggende byrom. Høydene er knapt synlige fra sentrum, og forringer ingen viktige, eksisterende siktlinjer. Gangforbindelsen mellom BAA3 og BAA4 har i planforslaget fått større bredde enn det sentrumsplanen legger opp til, og det er vurdert at passasjen tåler den ekstra høyden. Høydene medfører ikke skygge på felles uteoppholdsarealer eller boligfasader.

I løpet av prosessen ble det vurdert høyhus innenfor felt S3. Ved varsel om oppstart kom det inn flere merknader som viste til mulige negative konsekvenser for by- og nærmiljø, samt med tanke på mulig bokvalitet og energibruk. I prosessen er det gjort en kalkyle for prosjektet, som viser at kostnader ved etablering av høyhus, overgår det en kan forvente av salgs- og leieinntekter for bolig, næring og kontor. Det planlegges derfor ikke for høyhus i planforslaget. Bebyggelsen som planlegges innenfor sentrumsplanens felt S3 vil være i fire til fem etasjer.

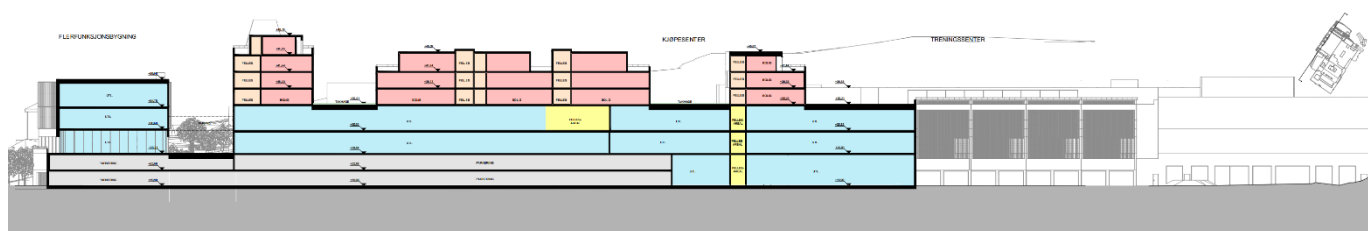
Det er også vurdert en mindre utbygging mot Reevegen, med et tilbygg på omkring 350 m²BRA i en etasje. Et slikt tilbygg ville blitt plassert der det i dag er uteoppholdsareal med lekeplass. Dette er en populær lekeplass som er mye brukt, og det er vurdert at arealet ikke bør bygges ned, men beholdes som et offentlig tilgjengelig areal.

Alle høyder i planforslaget er med andre ord orientert bort fra Bryne sentrum, og en får en tydelig nedtrapping til eksisterende byrom, gater og eksisterende bebyggelse.



Figur 6.4 All planlagt og eksisterende bygningsmasse i planområdet er markert med stiplet linje. De delene av bebyggelsen som utfordrer sentrumsplanens høydebestemmelser er markert med rødt, med avvik i meter

Det vil være varierende etasjehøyder i bebyggelsen i planområdet, da nybygg må tilpasses eksisterende bebyggelses etasjer. Det vil også være ulike behov knyttet til ulike funksjoner. Det vil tilstrebes å tilpasse etasjehøyder i det planlagte flerfunksjonsbygget, kornmottaket og -siloen, for å sikre god intern flyt og samhandling i bygningsmassen innenfor planområdet. Flerfunksjonsbygget sikres med etasjehøyde 4 meter for plan som har inngang fra Kaizers plass.



Figur 6.5 Snitt gjennom kjøpesenteret og flerfunksjonsbygget, i nordøst-sørvestlig retning.

Fjernvirkning

Dagens senter har et volum og omfang som viser igjen i bybildet og nærområdet. Etter realisert plan, vil både bebyggelsens utstrekning og høyder økes, noe som påvirker byens silhuett sett fra nærliggende områder.

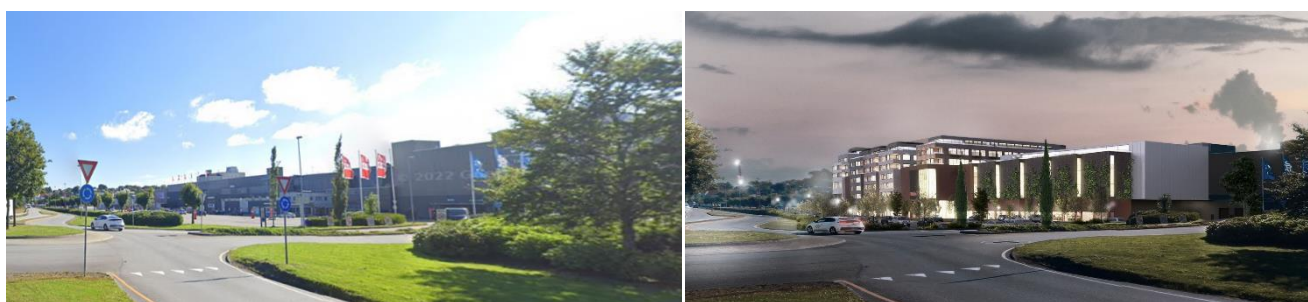
Fra fylkesvegen blir det utvidede senteret og flerfunksjonsbygget godt synlig ved adkomst fra nord. Bebyggelsen vil ikke påvirke kornsiloens synlighet fra veien. Ved dagens situasjon er

påbygget som skal rives mest synlig, men deler av de øverste etasjene til kornsiloen er også synlige. Etter realisert plan vil den øverste etasjen være synlig.



Figur 6.6 Planområdet sett fra nordvest, før og etter realisert plan. Kornsiloen er markert med rød sirkel

Det utvidede senteret vil også være synlig ved adkomst fra sør, men avviker i mindre grad fra dagens bebyggelse og silhuett.



Figur 6.7 Planområdet sett fra sørvest, før og etter realisert plan

Ny bebyggelse vil også være synlig fra sentrum, men ligger langt tilbaketrukket fra dagens gesims mot byen. Dette bidrar til at de økte høydene ikke oppleves fra gateplan tett på bebyggelsen. Endringer i silhuett blir synlig fra større avstand, men det at den nye bebyggelsen i stor grad er en videreutvikling av eksisterende bygg, gjør at viktige siktlinjer som finnes i området i dag ikke påvirkes. Det at utvidelsen og nybygg er orientert mot fylkesvegen i vest bidrar også til at fasade og gesims mot byen i stor grad forblir uendret.



Figur 6.8 Planområdet sett fra sentrum i øst, før og etter realisert plan

6.3.3 Fasader og arkitektonisk uttrykk

Planforslaget legger høy vekt på å sikre et mer utadvendt senter med tydelige arkitektoniske kvaliteter. Som et vedlegg til planens bestemmelser er det utarbeidet en formingsveileder. Formingsveilederen sikrer hovedgrep og prinsipper for utforming gjennom konkrete krav til den enkelte fasade innenfor delfeltene i planforslaget, slik at muligheter for aktive og åpne

partier utnyttes og sikres i størst mulig grad. Formingsveilederen følger opp kravene som er nedfelt i sentrumsplanen, når det gjelder aktive og åpne fasader, vertikale sprang og variasjon i høyder. Det stilles også krav om dokumentasjon og begrunnelse for arkitektoniske valg til byggesak.

Utvidelse av M44 (BAA3)

Fasader mot Kaizers plass og fv. 44 fornyes i planforslaget, mens fasader mot Reevegen og Jupitervegen i stor grad videreføres som ved dagens situasjon. Mot Jupitervegen sikrer planforslaget de kvalitetene som ligger i fasaden i dag, med krav til variasjon i materialitet som gir vertikale og horisontale inndelinger.

Fasade ut mot torg langs Reevegen er utformet som aktiv fasade, og det er fem innganger til butikker og senter fra Reevegen. Dagens kvaliteter med store glassfelt, og muligheter for å åpne en større del av fasaden, videreføres. Videre sikres det etablering av nye vinduer og et nytt inngangsparti, som gir atkomst til boligdelen på tak, som et aktivt innslag. Kornmottaket skal restaureres, og fasade i første etasje gjøres aktiv med store glassfelt. Det tas også inn i bestemmelsene at vegg foran kjørerampen opp til tak, skal være utformet som grønn vegg, slik den er opparbeidet i dag.



Figur 9 M44 sett fra Reevegen

Utvidelsen av kjøpesenteret mot nordvest består av parkeringsanlegg og nye butikkarealer, og med boliger over kjøpesenteret. Det skal etableres publikumsrettede funksjoner med nye åpne og aktive partier langs gateplan mot Kaizersplass, og mot Jærvegen. Parkeringsanlegg i bygg eksponeres ikke der det er krav til aktive/åpne fasader. Inngangspartier til boliger inngår i aktive og åpne partier langs gangforbindelsen.

Forbindelsen til Storgata skal forlenges forbi Kaizers plass mellom M44 og

flerfunksjonsbygget, og det etableres ny inngang til M44 fra passasjen. Passasjen skal være på lock over parkeringsanlegg under bakken, og blir dermed hevet. Passasjen kobles til Kaizers plass med trapp og universelt utformet forbindelse, og kobles på gatetun i vest med trapp.

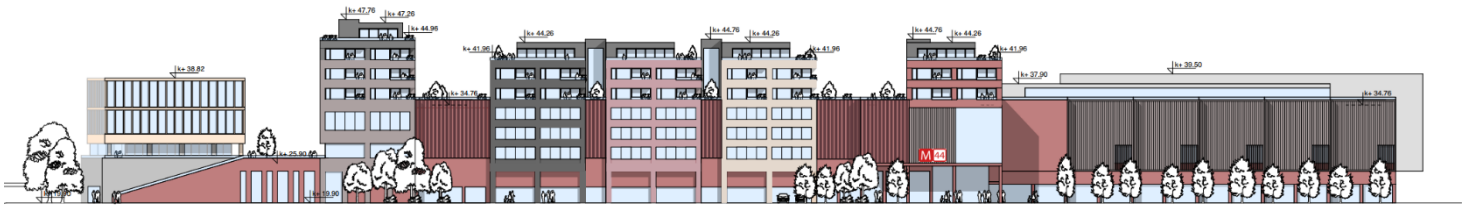


Figur 6.10 M44 sett fra Kaizers plass

Fasadene skal fremstå med kvaliteter både fra lang avstand, og når de oppleves tett på. De må dermed fremstå med fraktale kvaliteter, med utgangspunkt i volumer, flater, detaljer og teksturer, der man som betrakter skal "oppdage" nye detaljer jo nærmere fasadene man kommer. Det er fokusert på å skape felt og bånd i ulik platekledning og materialitet langs fasadens nedre etasjer, som forlengelser av materialer og farger i senterets interiør. På denne måten kommuniseres en tydelig forbindelse mellom utforming og funksjon, i tråd med sentrumsplanen.

Fasadelinjen er utformet med vertikale sprang og inndelinger, slik at bebyggelsen kan oppleves som en sammensatt helhet, der skalaen brytes noe ned. Det er sikret en maksbredde på modulene som er i tråd med sentrumsplanen, og det legges opp til en rekke sprang i høyder. Mot Jærvegen varierer antall etasjer fra 3-7 etasjer, fordelt på 13 moduler. Formingsveilederen sikrer at fasader skal brytes opp med vertikale og horisontale inndelinger, i materialitet eller som fysiske sprang. Maks tillat bredde på hver modul er 18 m.

Hovedmaterialer i fasader skal være tre, glass og teglplater, med innslag av platebekledning og betong/pusset mur. Hovedmaterialer skal utgjøre minst 70% av fasaden, og bruk av platebekledning begrenses oppad til 50% pr. fasade.



Figur 6.11 M44s fasade sett fra fv. 44, Jærvegen

Kornmottaket og kornsiloen skal restaureres og tas i bruk til servering/kulturformål/ publikumsrettet virksomhet. Kornmottaket foreslås innglasset under takoverheng mot Reevegen og det skal etableres større glassdører mot Kaizers plass. Formålet med innglassingen er å skape aktive fasader med inngang ut mot Reevegen og det eksisterende byrommet/gatetunet. I siloen legges det opp til delvis å beholde eksisterende vindusåpninger, med noen nye større glassfelt. Mot østlig del av bygget foreslås en vertikal åpning, med trapp og heis, anlagt som et tilbaketrukket element i glass. Heisen vil gi adkomst til silobygget, samt takplan på senteret. Veggmaleriet «The Stardom Glow» av Pøbel på kornsiloen skal videreføres.

Ved at inngangspartier til både ny næring og bolig er lokalisert ved nye byggs hjørnepartier, sikres en gunstig utforming av hjørner som aktive innslag, som også tilfører tilliggende gaterom nye kvaliteter.



Figur 6.12 Illustrasjon av kornmottaket og Bryne Mølle sett fra Storgata

Boliger

Over M44, fra fjerde etasje og oppover, skal det etableres boliger. To av blokkene foreslås i tre etasjer, mens den tredje blokken - mot nord - foreslås avtrappende i maksimalt fire etasjer. Dette er en organisering som sikrer gode lysforhold i utearealer og gode utsiktsforhold for boenhetene. Boligene vil være noe eksponert for vind og støy, men organiseringen av boligene sikrer skjermede uteoppholdsarealer på lokk over M44. Boligdelen skal etableres med flate og grønne tak, for å harmonere med øvrige deler av M44. Det sikres vind- og støyskjerming for de boenhetene som er utsatt. Det tillates ikke ensidige boenheter mot nord/øst.

Boligdelen skal fremstå som en forlengelse av senterbebyggelsen i underliggende etasjer, og skal bidra til visuelt å dempe det massive horisontale uttrykket som er typisk for velfungerende kjøpesenterbebyggelse. Volumene for boligbebyggelsen er forankret til bakkeplan, fremfor å "flyte" over senteret. Dette gjøres ved å la strukturene og materialiteten i boligfasadene gå igjen ned til bakkeplan, et grep som sikres i planens formingsveileder. I tillegg trekkes den ene boligblokken ut som en utkragning over inngangspartiet til senteret.



Figur 6.13 Boligdelen, her markert med gult, ligger over kjøpesenteret, men fasadeuttrykk og struktur bidrar til at det fremstår som en naturlig forlengelse av senterbebyggelsen.

Hensikten bak dette er å åpne for muligheter for at fasadene for boligdelen estetisk og visuelt kan utformes som en forlengelse av underliggende fasader, og gjennom dette åpne for større variasjon og høyere kvalitet i det helhetlige uttrykket.

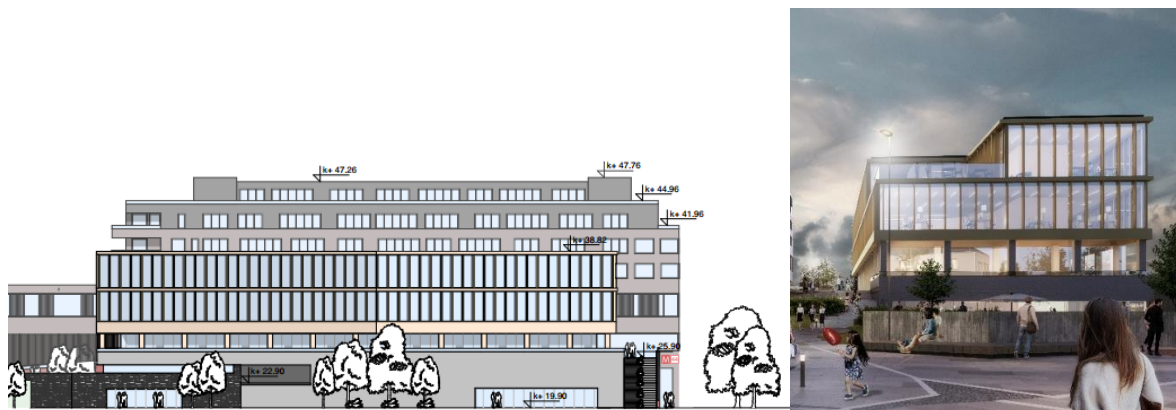
Det skal benyttes materialer med varig kvalitet som er gjenkjennelige med tanke på boligformål, og fargebruken skal være tidløs. Materialene skal ha taktile kvaliteter med naturlig patina slik at fasaden oppleves med visuell dybde. Hovedmaterialer er tegl, teglplater og pusset mur. Bruk av harde, blanke og glatte flater skal begrenses. Krav til fasadeutforming for boligfasader sikres i planens formingsveileder.

Flerfunksjonsbygget (BAA4)

Felleskjøpet-bygget forutsettes revet, og skal erstattes av et flerfunksjonsbygg i inntil 5 etasjer. Flerfunksjonsbygget skal bestå av parkering i de to nederste etasjene, men med kultur/servering mot Kaizers plass. Tredje etasje som ligger på gatenivå med passasjen mellom flerfunksjonsbygget og kjøpesenteret, planlegges med forretning/tjenesteyting og øvrige etasjer planlegges for tjenesteyting/kontor. Det skal være aktive fasader mot Kaizers plass og passasjen mot M44. Mot torget sørøst for bygget, stilles det også krav til aktiv fasade. Mot parkdraget langs Roslandsåna, sikres åpne fasadepartier tilknyttet nye innganger, i tråd med sentrumsplanens føringer. Bygget underordner seg høyden på kornsiloen, slik at denne kommer tydelig fram. Parkeringsanlegget i flerfunksjonsbygget er gjennomgående til parkeringsanlegget i utvidelsen til M44, under bakkeplan.

Flerfunksjonsbygget foreslås med en tydelig vertikal geometrisk oppdeling gjennom utforming av vinduer og blindfelt som spalter i fasadene. Det skal være ustrakt bruk av glass, og fargepallett skal samstemme med- og underordne seg kulturmiljøet Bryne Mølle.

. Det sikres at belysning skal brukes aktivt i utforming av fasaden, og at dette skal samspille med- og underordnes belysning i den tilliggende parken. Sokkeletasjer kan gis en tyngre materialitet med bordforskalt eller pusset betong, og innslag av naturstein, fasadestein og/eller steinpanel.



Figur 6.14 Flerfunksjonsbyggets fasade mot Arne Garborgs veg og sett fra Kaizers plass.

Skilt

Utforming og plassering av skilt og reklameinnretninger skal godkjennes av kommunen. De må ikke være utformet slik at de er til vesentlig ulempe eller sjenanse for trafikkavviklingen eller omkringliggende boliger. Det sikres at bestemmelse §13.4 *Skilt og reklame* i kommunedelplan for sentrum legges til grunn i planområdet.

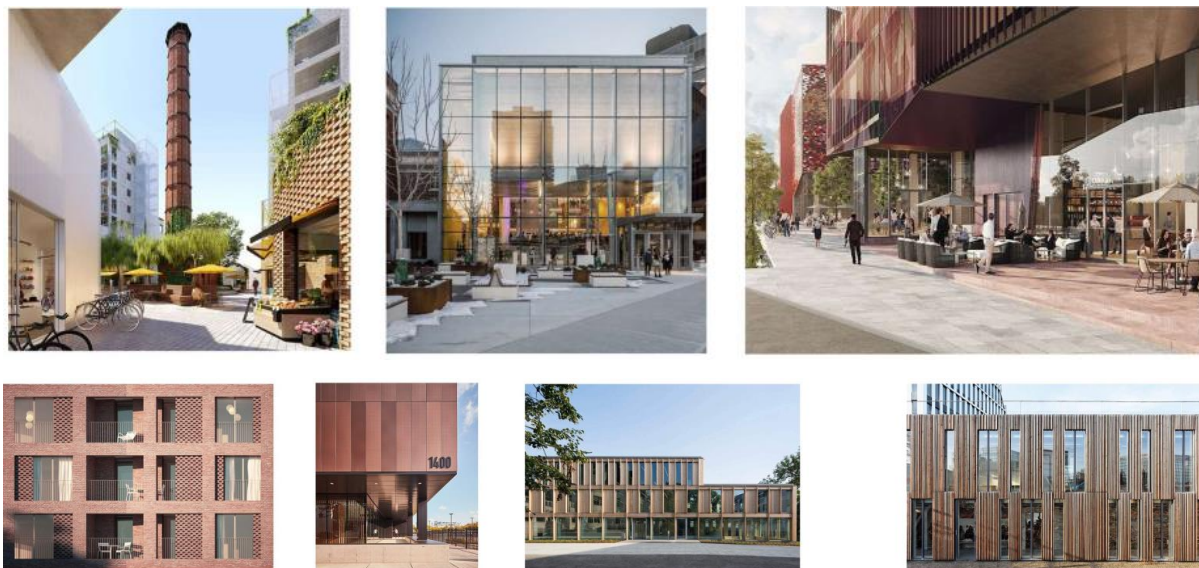
Eksisterende skilt planlegges videreført. Nye skilt vil i stor grad samstemme med eksisterende skilt, når det gjelder utforming og organisering. Formingsveilederen til planforslaget legger føringer om at skilt fortrinnsvis skal plasseres i tilknytning til inngangsparti og ved bygningshjørner. Skilt med senterets logo tillates i fargene rødt og hvitt, og øvrige skilt skal ha en nøytral, lys tone.

6.3.4 Stedstilpasning

Utforming

Kjøpesenteret vil stå i kontrast til den øvrige sentrumsbebyggelsen både når det gjelder skala, struktur og høyder. Viktige tilpasninger i prosjektet, er den tydelige nedtrappingen mot Reevegen og sentrum, der eksisterende makshøyder videreføres. De største høydene er lagt ut mot Jærvegen, lengst borte fra sentrum.

Tilpasning mot Kaizers plass og kulturminnene her, har også vært et fokus i prosjektet, og sikres gjennom krav til materialitet, fargebruk og uttrykk, samt at de største høydene også er trukket vekk herfra. Videre er det fokusert på brudd og inndelinger i fasader, slik at bebyggelsen fremstår mer fragmentert. Det legges opp til materialer som bl.a. tre og teglplater, som har lange tradisjoner i området, i tillegg til fasadeplater som spiller på – og tar opp i seg, den varme fargepaletten fra disse naturmaterialene. Palett og uttrykk tilpasses også tilliggende byrom, slik at fasadenes uttrykk vil variere, etter retning og tilliggende funksjoner.



Figur 6.15 Referansebilder som illustrerer materialer og fargetoner som er aktuelle mot Kaizersplass (øverst) og mot Jærvegen (nederst).

Identitet

Det er flere viktige identitetsskapende elementer innenfor planområdet. Veggmaleriet *The Stardom glow* har blitt et viktig blikkefang på veg inn mot Bryne, og beskriver Brynes sammensatte identitet preget av landbruk, kultur og egenart. Maleriet videreføres på kornsiloen i planen.

Bryne Mølle er også en svært viktig identitetsbærer i Bryne, og planforslaget viderefører gjeldende bestemmelser for vern. Samtidig videreutvikles og aktiviseres Kaizers plass gjennom utvidelse av torgareal med nye oppholdsmuligheter og vegetasjon, krav til fasadeutforming og nytt inngangsparti til senteret.



Figur 6.16 Restaurering og aktivisering av Kornmottaket og Kornsiloen er viktige grep i planforslaget

Identiteten til planområdet som helhet, handler nok mest om posisjonen som inngangen til sentrum fra Jærvegen, og kontrasten til omkringliggende landbruk. Planforslaget spiller

videre på dette, og sikrer et grønnere og mykere preg mot vest, og senteret blir stående som porten til byen på Jæren.



Figur 6.17 Planområdet og tiltakets plassering ved inngangen til Bryne sentrum

6.3.5 Grad av utnyttning

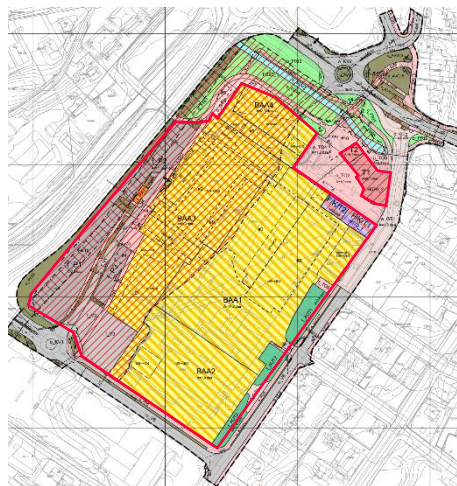
Det legges opp til en utnyttelse på rundt 270 %BRA, med maks 106 790 m²BRA i planforslaget. Det er i planens bestemmelser rundet opp for å ta høyde for justeringer under detaljprosjektering. Det er også noe usikkerhet knyttet til eksisterende senteres eksakte BRA iht. målereglene. Deler av nederste plan har ekstra etasjehøyde (over 4 meter). Det er sett på utnyttelsesgraden medregnet fiktive plan, etter ønske fra Time kommune. Dersom fiktive plan regnes med, får man en utnyttelse på 318%. Planen åpner ikke for at fiktive plan kan etableres.

Det enkelte delfelt får en utnyttelse iht. understående tabell:

Feltnavn	M ² BRA	M ² BRA m/fiktive plan
T1-2	2 000	2 000
F/K/T1-2	2 000	2 000
BAA1, inkl. parkeringsplasser på tak	36 000	45 600
BAA2	18 000	24 000
BAA3, inkl. parkeringsplasser på tak	38 000	41 500
BAA4	8 500	8 500
Parkeringsplasser innenfor P1-P2	2 290	2 290
Totalt	106 790	125 890
Maks BRA	106 790	125 890

Beregning av utnyttelsesgrad for planområdet er gjort iht. Regionalplanens føringer (TU). Fra dagens tomteareal er alle offentlige arealer trukket fra, slik at det beregnes med tomtestørrelse iht. figur 6.32.

Maks tillatt BRA	106 790 m²
Areal tomt	39 540 m²
Utnyttelsesgrad (TU)	270%



Figur 6.18 Grunnlag for beregning av utnyttelsesgrad

En utnyttelsesgrad på ca. 270% er i tråd med retningslinje om utnyttelse i kommunedelplan for sentrum (140-300%BRA). Utnyttelsen vurderes å være godt tilpasset beliggenheten i bysentrum, hvor der er svært gode kollektive forbindelser. All ny bebyggelse og utvidelse av senter er plassert innenfor området som i Fagnotat for byform, byggehøyder og bokvalitet, anbefales at vurderes til transformasjon. Volumoppbygning i planforslaget er i tråd med sentrumsplanens føringer for kvartalstypologi.

6.3.6 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Det planlegges til sammen 65 000 m² med handel, tjenesteyting, bevertning og kontor innenfor planområdet, iht. følgende funksjonsfordeling. Funksjonsfordelingen er veiledende, og planen legger opp til at den vil kunne justeres ved detaljprosjektering. Dette sikres i bestemmelsene ved at det tillates romsligere andeler av det enkelte formål, men at maks utnyttelse innenfor feltene likevel begrenses av den totale maks tillatte m²BRA. Slik sikres en fleksibel og robust plan.

Beskrivelse		Dagens situasjon (eks. FK-butikken)	Ny situasjon
		M ² BRA	M ² BRA
Handel/tjenesteyting/kontor M44 og Flerfunksjonsbygg	Utleieareal	37 000 m ²	52 900 m ²
	Fellesarealer	4 000 m ²	10 100 m ²
Restaurering av kornsilo og kornmottak	Kontor/tjenesteyting	-	2 000 m ²
	TOTALT	41 000 m ²	65 000 m ²
Bolig	80 boenheter	-	7 500 m ²

Ved dagens situasjon er det 690 ansatte ved M44. Iht. mobilitetsplanen, der det antas samme arbeidsplass tetthet ved ny situasjon, vil det være omkring 1095 ansatte ved kjøpesenteret etter realisert planforslag.

6.3.7 Antall boliger, leilighetsoversikt

Antall boenheter innenfor planområdet er satt til maks. 80.

Det legges opp til varierte boligstørrelser. Tabell under viser en omtrentlig fordeling iht. illustrasjonsmaterialet, og er veiledende:

Størrelse	50-55	56-80 m ²	> 81 m ²	Til sammen
Blokk A	1	8	12	21
Blokk B	-	10	14	24
Blokk C	12	8	14	34
SUM	13	26	40	79
Prosent	16%	33%	51%	100%

Kommunedelplan for sentrum har en retningslinje som sier at minst 80% av nye boliger bør være større eller lik 55 m²BRA, og at det bør legges til rette for flere familievennlige boenheter.

Varierte boligstørrelser er sikret i planens bestemmelser og vil kunne gi en bred boligsammensetning innenfor planområdet, noe som er med å bidra til et godt, variert og attraktivt bomiljø. Det legges opp til en stor andel leiligheter som vil være tilpasset barnefamilier. Samtidig er det ønskelig å ha en viss andel leiligheter som passer for studenter, eldre og mindre husholdninger. Det tillates derfor at inntil 30% av boenhetene kan være mindre enn 55 m². Bestemmelsene sikrer også kvalitetskrav knyttet til sol- og støyforhold som får innvirkning på organisering og utforming av boenhetene.

Tetthet og leilighetsfordeling følger dermed godt opp overordnede planer og føringer når det gjelder tetthet og boligfordeling.

6.4 Bomiljø/bokvalitet

6.4.1 Boligfunksjonen i planforslaget

Generelt

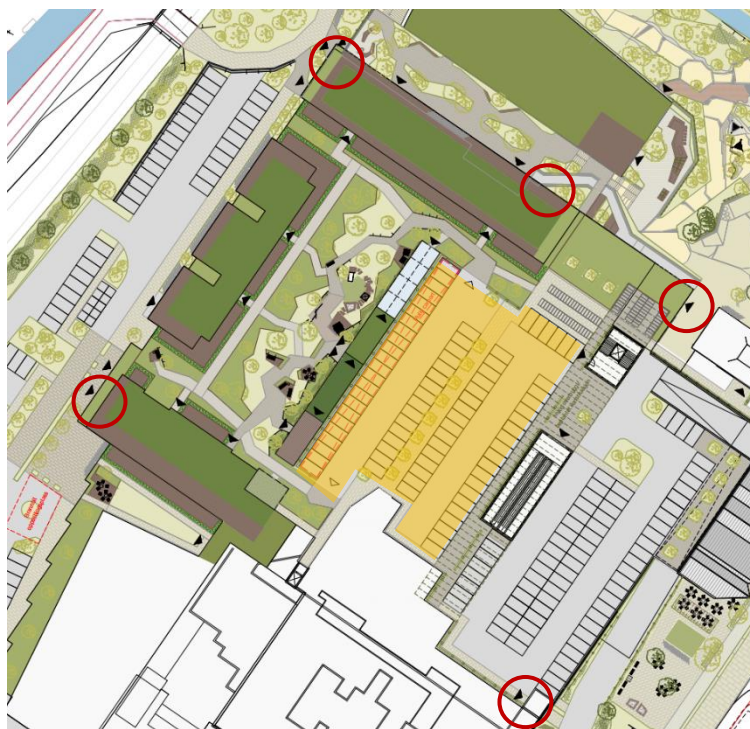
Boligdelen utgjør en liten, men viktig andel av planlagte funksjoner i planforslaget. Det er et overordnet mål å styrke bosetting i og rundt Bryne sentrum, i tråd med regionale og kommunale forventninger.

Brukergrupper/beboere

Planlagte boliger kan henvende seg til varierte brukergrupper, gjennom god variasjon i størrelser, praktiske løsninger og god tilgjengelighet, i et sentrumsområde med god tilgang til en rekke tjenester og tilbud i nærmiljøet. En variert brukergruppe vil kunne bidra til gode bomiljø. Med utgangspunkt i generell statistikk for befolkning i Time kommune, vil de 80 planlagte boenhetene få 186 beboere, hvorav 25% (46 stk.) vil være barn. Av disse vil gjennomsnittlig 11 barn være i ungdomsskolealder (ssb.no). Dersom en ser på andre leilighetsprosjekter i Bryne sentrum, er minst 70% av eierne over 55 år (eiendomsverdi.no). Dette tilsier at det i realiteten kan bli en lavere andel barn i prosjektet enn befolkningsstatistikken for Time kommune viser.

Adkomstforhold

Det legges opp til fem adkomster til boenhetene, via trapp- og heishus fra tilliggende gateplan. Alle adkomstene er separate fra inngangene til næringsdelen, og fungerer uavhengig av disse. Som vist i figur 6.27, er trappe- og heishusene plassert i blokk A og blokk C. Det planlegges også ett heishus tilknyttet Silobygget, og ett heishus ut mot Reevegen, som gir adkomst direkte til parkeringsarealet på tak. Beboere og gjester til blokk B vil ha adkomst via alle trappe- og heishusene, over felles uteoppholdsareal. Da parkering for boligdelen er plassert på tak, vil alle som ankommer med bil, ankomme



Figur 6.19 Inngangsparti til boligdelen er markert med rød sirkel. Parkering for boligdelen er markert med gult.

direkte fra takflaten. For øvrige reisemidler vil trappe- og heishus være hovedadkomst. Det er i dag markert et areal for gående- og syklende opp kjørerampen fra bakkeplan.

6.4.2 Lokalklimatiske forhold

Iht. NIBR og TØIs *Fortetting med kvalitet* (2021), er sol- og klimaforhold trukket frem som svært viktig for de nære uteområdenes brukbarhet. Det vises også til at det ved høy tetthet er viktig med høy kvalitet i materialer og opparbeiding, og at for å ivareta de større barna bør det sikres trafiksikker adkomst fra nye boliger, til natur- og friområder.

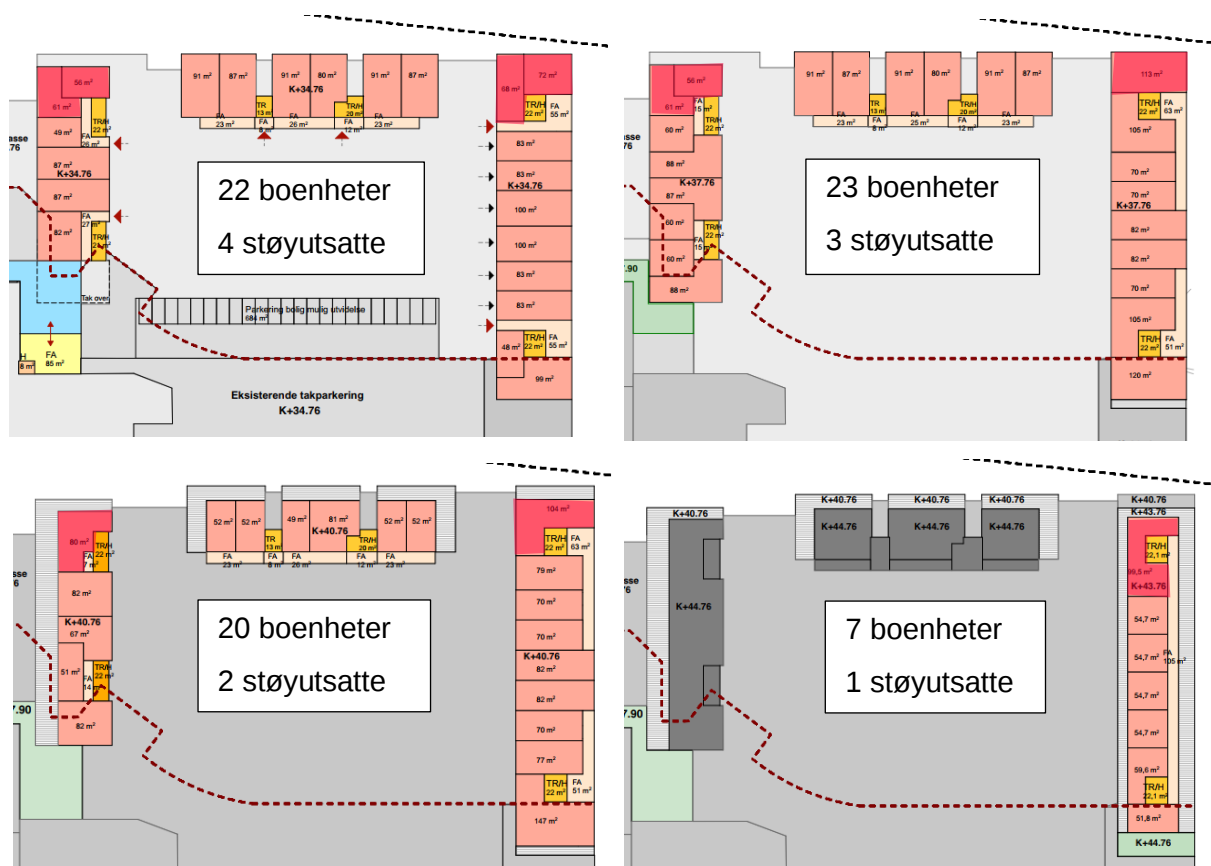
Alle boenhetene vil ha sør- eller vestvendte balkonger, og soverom mot stille side. For de boenhetene som er mest støyutsatt må det gjøres tiltak i form av dempet fasade. Dette innebærer at soveromsvindu kan vendes mot en skjermet balkong, eller at det benyttes støyvinduer, med særskilt støydempende effekt. For ensidige boenheter som er støyutsatte, og for gjennomgående boenheter der begge fasader er støyutsatte, er det ønskelig å sikre høy bokvalitet. Iht. Miljødirektoratets veileder M-2061 bør det sikres kompenserende kvaliteter innenfor følgende kategorier:

- Eksisterende kvaliteter i nærområdet (f.eks. beliggenhet i sentrumsområde med tilgang til attraktive byrom og parker)
- Utendørs kvaliteter på uteoppholdsarealer som etableres i forbindelse med utbyggingen
- Innendørs kvaliteter som etableres i forbindelse med utbyggingen (større boenheter, hjørneleiligheter med mye lys, kvalitativt gode felles fellesarealer innendørs)

I planforslaget er det tatt inn krav om minste tillatt BRA for disse boenhetene på 60 m²BRA. Dette gjelder ca. 10 boenheter som er markert under. I tillegg sikres det høy kvalitet i felles

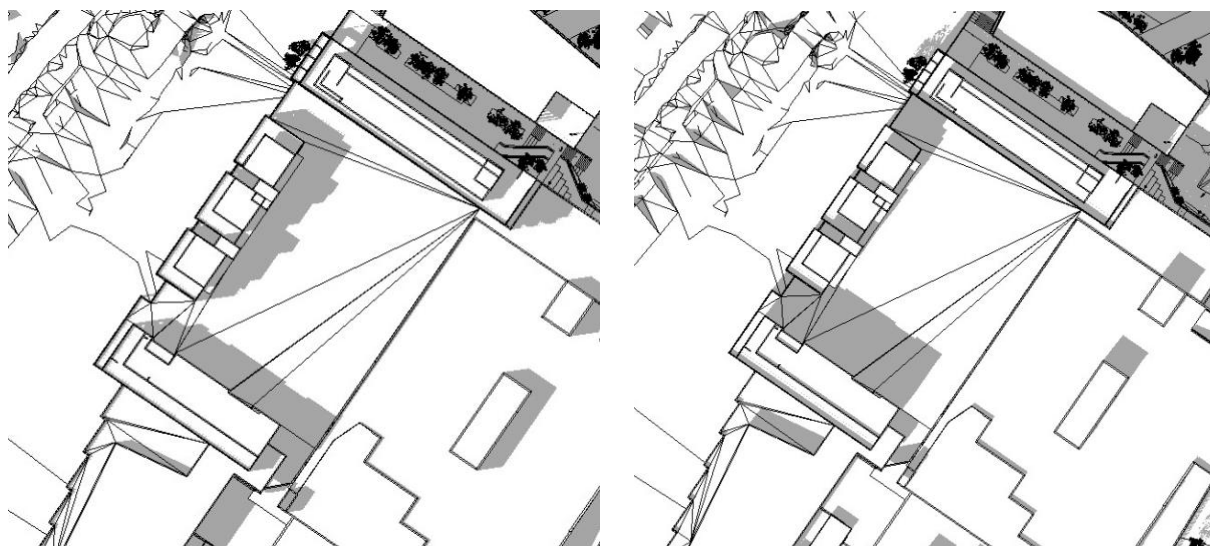
uteoppholdsareal, jf. kap. 6.11.2, og planområdets lokasjon gjør at det er mange eksisterende kvaliteter i nærområdet.

Bakgrunnen for at noen boenheter vil løses uten stille side, men med avbøtende tiltak, er sammensatt. Boligene er plassert nordvest i planområdet, for å sikre at de største høydene får så stor avstand fra sentrum som mulig. Valgt organisering av bebyggelsen følger opp en rekke krav i sentrumsplanen vedr. plassering av de største høydene og silhuett mot fylkesvegen, og bebyggelsen bidrar til å skjerme uteoppholdsareal på tak. Planforslaget sikrer kompenserende kvaliteter, og bestemmelsene slår fast at maks 15% av boenhetene kan etableres med dempet fasade.



Figur 6.20 Boenheter der flere fasader er støyutsatte, og som har behov for avbøtende og kompenserende tiltak. Det stilles krav om en minstestørrelse på 60 m² for disse boenhetene i bestemmelsene.

Boligene sikres privat og felles uteoppholdsareal med gunstige sol- og vindforhold. Alle boenheter sikres sør- eller vestvendte balkonger, som oppnår krav om minst 50% sol ved vårjevndøgn og sommersolhverv.



Figur 6.21 Solforhold ved sommersolhverv kl. 18 til venstre, og vårjevndøgn kl.15 til høyre

Det er utarbeidet vindanalyse som viser at det er behov for vindskjerming mot vest for å sikre gode forhold i felles uteoppholdsareal. Dette sikres i bestemmelsene, og medfører at det oppnås svært gunstige vindforhold i felles uteoppholdsareal på sommerstid. På vinterstid har også vindskjermingen god effekt, men forholdene er noe dårligere enn sommerstid.

Det anbefales vegetasjon som skjermende elementer i nordlig del av uteoppholdsarealet. Dette samsvarer godt med vegetasjon som kan markere skillet mellom privat- og felles uteoppholdsareal, noe som sikres i planens bestemmelser. Overordnet utomhusplan, som er vedlagt planforslaget, viser en prinsipp-løsning der vindforhold er hensyntatt i utforming og organisering av felles uteoppholdsareal.

Private balkonger mot vest må skjermes lokalt vha. innglassing. Dette er også et krav for å oppnå støyforhold under grenseverdi, og er sikret i bestemmelsene.

6.4.3 Andre viktige kvalitetsfaktorer

Rogaland Fylkeskommune har utviklet en veileder kalt *Bomiljø og kvalitet*, som viser til følgende aspekter for å sikre kvalitet i fortettende prosjekter:

- a) Overordnet kvalitet – å gi noe tilbake til nærområdet
- b) Tilgjengelighet/universell utforming
- c) Folkehelse/sosial kvalitet – lek og variasjon i uteområdene
- d) Teknisk kvalitet – bruk og materialitet
- e) Arkitektonisk kvalitet/estetikk
- f) Bruk av stedets kvaliteter

Alle disse forholdene omtales i ulike kapitler i planbeskrivelsen, men det gis en kort oppsummering under:

a) Å gi noe tilbake til nærområdet

Planforslaget sikrer flere grep som gagnar brukere av Bryne sentrum, så vel som nye brukere og beboere i området. Den viktige gangaksen fra Reevegen sikres opparbeidet som et nytt byrom med viktige kvaliteter som materialitet og uttrykk, og beplantning med busker og trær. Det sikres også opparbeidet en aktivitetspark på 300 m² ved ungdomsklubben Møllekjelleren, og mulighet for skatepark i friområdet ved Roslandsåna. I tillegg festes det i bestemmelsene at kjøpesenteret og nybygg skal ha aktive og åpne fasader mot tiliggende byrom, i tråd med krav i sentrumsplanen. Mot fv44 sikres parkeringsplassen opparbeidet

med mer grønt, bedre trafiksikkerhet og styrkede forbindelser for gående. Mot Reevegen reguleres areal som i gjeldende plan er regulert til parkering, nå til annet uteoppholdsareal, og sikres opparbeidet som lekeplass. Planforslaget legger også opp til restaurering av kornsilo og kornmottak slik at disse kan tas i bruk til publikumsrettede funksjoner.

b) Tilgjengelighet/universell utforming, jf. Kap. 6.10

Å sikre god tilgang til boligene fra bakkeplan har vært et viktig, førende premiss for organiseringen av boligdelen, jf. figur 6.33. Det er avgjørende at boligene, på tross av tilknytningen til M44, fungerer uavhengig av senteret og senterets logistikk. Den sørligste og nordligste boligblokken skal etableres med heis- og trappehus. I tillegg planlegges det to trapp- og heishus som gir beboerne direkte adkomst fra takplan til Kaizersplass og til Reevegen. Beboerne ledes til å gå gjennom Kaizers plass når de skal til sentrum. Alternativt kan de gå gjennom kjøpesenteret i åpningstidene. Kjøreadkomst til boligene blir via eksisterende rampe fra Reevegen. Her sikres det at det skal markeres areal til gående langs rampen, som gir gangadkomst til boligdelen, uten bruk av heis og trapp. Universell utforming sikres i planens bestemmelser.

c) Folkehelse/sosial kvalitet – lek og variasjon i uteområdene, jf. Kap. 6.11.1 og 6.11.2

Det er utarbeidet en overordnet utomhusplan som viser en løsning for uteoppholdsarealene, der en tar hensyn til sol- og vindforhold, jf. kap. 6.11. Den viser et variert innhold med mye grønt, trær, lekeapparater og sittegrupper. Uteoppholdsarealet har en gunstig plassering mellom de planlagte boligblokkene, som gjør det til et naturlig møtested for beboerne. Det sikres også etablert overbygde fellesfunksjoner som drivhus og hagestue, som gir ekstra kvaliteter for beboerne og besøkende, og som utvider mulighetene for opphold og bruk gjennom året.

Kort avstand til rekreasjonsområder, treningsmuligheter, legekontor og andre tjenester kan også bidra til god helse. Ellers er spesielt tilgang- og utsikt til grøntområder viktig for opplevd helse og trivsel (Larsen, Nyrenna, Ridderstrøm, 2018). Planområdet har umiddelbar nærhet til Fritz Røed-parken, og leilighetene vil få flott utsikt til omkringliggende natur og landskap.

d) Teknisk kvalitet – bruk og materialitet, jf. Kap. 6.11.1 og 6.11.2

Det stilles konkrete krav til utforming og materialitet i felles uteoppholdsareal, som sikrer varierte materialer av høy kvalitet. Det sikres også permeabel belegning. Krav til universell utforming sikrer tilgjengelighet for alle, og utforming sikrer bruksverdi for varierte brukere.

e) Arkitektonisk kvalitet/estetikk, jf. kap. 6.3.3 og 6.3.4

Dette er grundig omtalt i kapittel 6.3.3 og 6.3.4. Det er i arkitektonisk utforming lagt vekt på samspillet mellom boligdelen og kjøpesenteret, for å oppnå både et helhetlig preg, men også en variert bygningsmasse som fremstår som en gruppert bebyggelse. Det stilles krav til materialer og utforming av både nærings- og boligfasaden, som skal bygge opp under denne intensjonen.

f) Bruk av stedets kvaliteter, jf. kap. 6.3.4

Det planlagte prosjektet har utgangspunkt både i stedets kvaliteter og dets utfordringer. Kjøpesentre med store bygningsvolum kan være en utfordring i seg selv, og en av hovedintensjonene i planforslaget er å sikre at senteret henvender seg mer mot sentrum, og bidrar mer til nærområdet gjennom aktive og åpne fasader. At stedets kvaliteter brukes og bygges videre på, vises gjennom satsingen på Kaizersplass og den nye forbindelsen fra sentrum ned mot fv44. Restaureringen av kornsiloen og kornmottaket er også en del av dette.

6.5 Parkering

6.5.1 Bilparkering

Tidlig i prosessen ble det vurdert å anlegge parkeringsanlegg under bakken.

Massehåndteringsplanen, som er vedlagt planforslaget, viser at overskuddsmasser reduseres med 21 000 m³ når parkering flyttes til over bakken. VA-rammeplan, også vedlagt, viser at det er mye teknisk infrastruktur innenfor planområdet, bl.a. IVARs spillvannsledning (800). Dette er forhold som gjør det utfordrende å løse parkering under bakken. Når det aktuelle utbyggingsområdet i tillegg ligger nært inntil Roslandsånå, som er en viktig flomvei i Bryne, er det vurdert at parkering bør legges over bakken, for å ivareta de mange hensynene.

Gjesteparkering til senteret løses som fellesanlegg, og fordeles mellom to parkeringsanlegg i bygg, parkering på tak og bakkeparkering. HC-parkering skal anlegges i nær tilknytning til inngangspartier. Antall parkeringsplasser på bakkeplan reduseres som følge av planforslaget. Totalt antall parkeringsplasser på tak økes fra 144 til 154.

Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning som overstiger Regionalplanens norm med 51 plasser, men som er i tråd med kommunedelplan for sentrum, da det åpnes for inntil 732 p-plasser. Antall parkeringsplasser pr. 100 m² reduseres fra dagens situasjon.

	Parkeringsplasser boligdel	Parkeringsplasser næringsdel	Totalt antall parkeringsplasser i planområdet	Avvik fra norm i forslaget
Planforslaget	96	636	732	
Kommuneplanens norm	Ca. 82	650	732	0
Regionalplanens norm	96	585	681	+51

I planprosessen er det vurdert en høyere parkeringsdekning for å legge til rette for en felles parkeringsløsning for Bryne sentrum. Bakgrunnen for dette var M44s lokasjon i utkanten av sentrum, der de har et høyt antall besøkende hver dag. Planforslaget gjør grep for å styrke forbindelsen mellom parkeringen og Bryne sentrum. Å ha parkeringsplasser i utkanten av sentrum ville kunnet bidra til å redusere antall biler som kjører inn i sentrumsgatene («letekjøring»), som igjen ville vært positivt for trafiksikkerhet. Dette er i tråd med kommunens egne mål om å unngå «letekjøring» for å redusere trafikk i sentrum (kommunedelplan for sentrum).

I samråd med Time kommune, er det vurdert lite hensiktsmessig å tilrettelegge for et felles parkeringstilbud for sentrum, og det legges derfor kun opp til å løse eget parkeringsbehov innenfor planområdet.

Parkering er utredet i mobilitetsplan og konsekvensutredning. Her kommer det fram at selv om parkeringsdekningen er i tråd med sentrumsplanens krav, er den likevel restriktiv i forhold til forventet antall besøkende, og bilførerandel for området blir på ca. 47 %. Nullvekstmålet kan dermed oppnås med valgt parkeringsdekning, og ved å sikre bedre forhold for alternative transportmidler (kollektiv, gående og syklende).

Parkeringsplasser pr. 100m²BRA næring reduseres fra 1,7 til 1 som følge av planforslaget.

Det planlegges et felles p-anlegg i de to nederste etasjene av nytt flerfunksjonsbygg nord i planområdet som bygges sammen med kjøpesenteret delvis under bakkeplan. I tillegg skal eksisterende bakkeparkering omstruktureres og reetableres. Disse parkeringstilbudene vil betjene kunder og brukere av senteret og øvrige tjenester innen planområdet.

Boligparkering vil løses i fellesanlegg på tak, og holdes adskilt fra parkering til senteret og øvrige funksjoner. Planforslaget åpner for at det kan anlegges felles carport med boder til boligparkeringen. En ev. carport vil bidra til å skjerme fellesuteoppholdsareal og funksjoner fra parkeringsområdet på takflaten. Den vil ikke være synlig fra bakkeplan, og vil ikke kaste skygge på fellesarealer eller fasader. Ansattparkering videreføres som ved dagens situasjon, utenfor planområdet.

Det legges opp til at parkeringsanlegg i bygg etableres slik at de kan transformeres til næringsarealer i fremtiden. Dette gjelder både i nybygg og i kjøpesenter. Det legges opp til ny adkomst til nytt p-anlegg i nord, der det også vil være mulighet for gjennomkjøring under bakken til p-anlegget som er tilknyttet senteret.

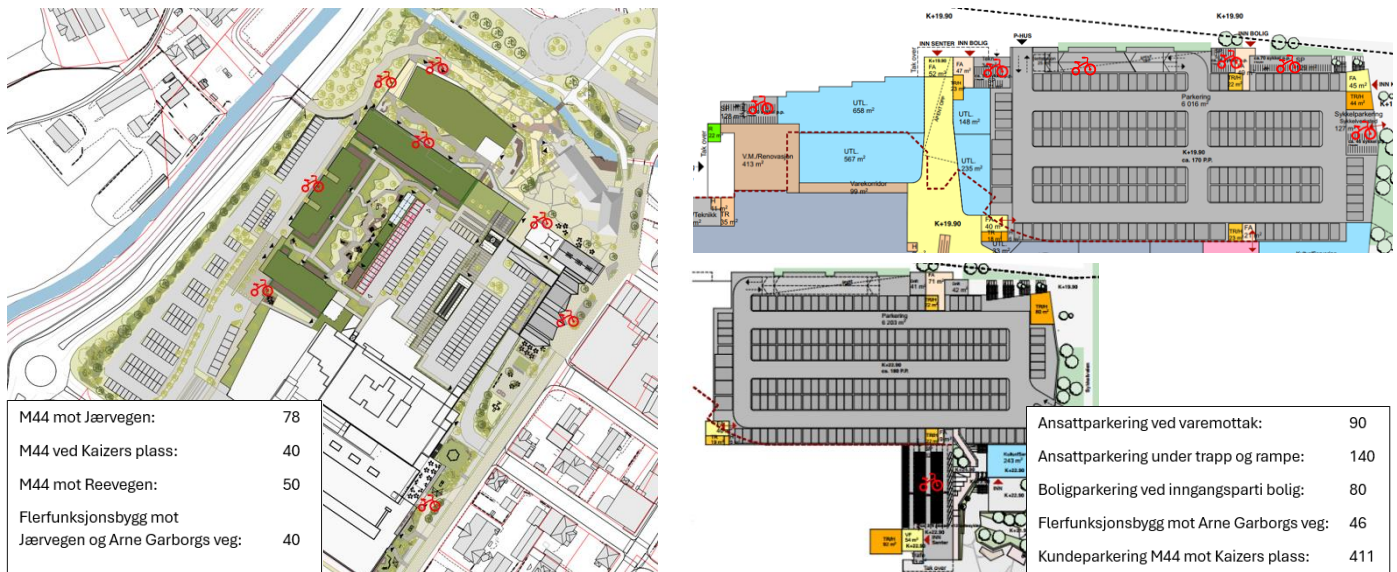
Plassering av parkeringsplasser for bil	Antall
Overflateparkering	121
Parkeringsanlegg i M44 og flerfunksjonsbygg	380
Parkering på tak (M44)	154
Parkering 3. etg. M44	77
SUM	732

6.5.2 Sykkelparkering

Det er i dag ca. 72 sykkelparkeringsplasser utendørs i planområdet, lokalisert i nærheten av senterets inngangspartier. I tillegg er det 24 innendørs sykkelparkeringsplasser til ansatte.

Det legges opp til å følge regionalplanens føringer for sykkelparkering for boliger. Planforslaget sikrer en sykkelparkeringsdekning på 1 sykkelparkering per 100 m² forretning/kjøpesenter, og 2 per 100 m² tjenesteyting og kontor.

	Parkeringsplasser boligdel	Parkeringsplasser næringsdel	Totalt antall parkeringsplasser i planområdet	Avvik fra norm i forslaget
Planforslaget	240	975	1215	
Kommuneplanens norm	150	1300	1450	-235
Regionalplanens norm	240	1300	1540	-325



Figur 6.22 Planlagt plassering av utendørs sykkelparkeringsplasser

Handelsreiser har tradisjonelt hatt en lavere sykkelandel og høyere bilandel enn mange andre reiser. Planområdet beliggenhet, med et omland med stor geografisk utstrekning og lange avstander for besøkende og brukere, vurderes det at det kan anlegges en noe lavere andel sykkelparkeringsplasser enn overordnede planer tilsier. Foreslått parkeringsdekning kan bidra til å flytte flere turer fra bil til sykkel.

For boligdelen vil sykkelparkering løses i forbindelse med boder eller sykkelanlegg ved parkeringsplasser på tak, samt i forbindelse med heis- og trapperom. Her legges det opp til eget sykkelrom for parkering og reparasjon. Hver boenhet vil ha 1 sykkelparkering med adkomst direkte fra bakkeplan, uten bruk av heis. Dette sikres i planens bestemmelser. Det vil også være mulig å benytte kjørerampe ned til Reevegen. Besøkende til boligene kan parkere sykler på sykkelparkeringsplasser på bakkeplan, eller på sykkelparkeringsplasser på tak.

For næringsdelen vil sykkelparkeringsplasser løses i tilknytning til inngangsparti for gjester. Det vil også etableres overbygde og låsbare sykkelparkeringsplasser i tilknytning til nye parkeringsanlegg og vertikale akser. Disse er tenkt etablert som offentlig tilgjengelige, slik at brukere av Bryne sentrum og byens kollektivtilbud, også kan benytte sykkelparkeringen. Dagens fasiliteter for ansatte med innvendig sykkelparkering og garderober, videreføres og utvides med langt flere plasser. I tillegg planlegges det mobilitetpunkt innenfor planområdet, med bysykler og el-sparkesykler, i tilknytning til kollektivholdeplass.

Det sikres i planens bestemmelser at en stor andel sykkelparkeringsplasser skal etableres overbygde og låsbare, og det sikres at sykkelparkeringsplasser utendørs skal etableres i tilknytning til inngangsparti. I tillegg settes det også av en andel plasser til lastesykler, samt med ladepunkter for el-sykler.

Samlet vil planlagt sykkelparkeringsplasser kunne bidra til at både flere ansatte og besøkende benytter sykkel til området, både med tanke på dekning, kvalitet og plassering.

6.6 Tilknytting til infrastruktur

6.6.1 Vann og avløp

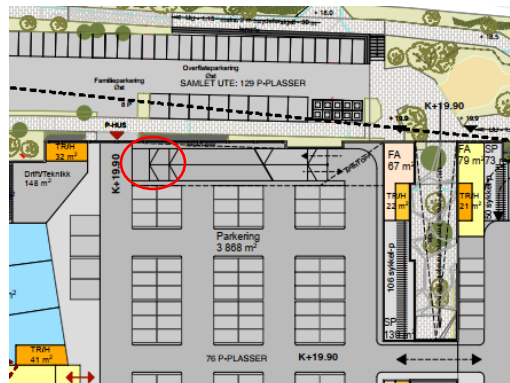
For løsning for vannforsyning, brannvann og spillvann vises det til beskrivelse i vedlagt VA-rammeplan. Vannforbruk antas å være lik som produksjon av spillvann.

Utbygging skal ikke medføre økt eller raskere avrenning til eksisterende avløpssystem. Roslandsåna har kapasitet til å ivareta overvann fra planområdet, det vil derfor ikke være behov for fordrøying. For mer informasjon vises til vedlegg *Overvannsberegning* som følger i vedlagt VA-rammeplan. Eksisterende brannvannsdekning er tilfredsstillende ved planområdet.

6.6.2 El-nett

Ved varsel om oppstart ga L-nett merknad om at det ønskes at det settes av areal til etablering av en ny nettstasjon i planområdet.

Planforslaget sikrer at kapasitet på eksisterende nett må dokumenteres, og det settes av plass til ny nettstasjon i forbindelse med parkeringsanlegg, ved fasade mot Jærvegen. Nettstasjon vil ha adkomst for liten lastebil hele døgnet.



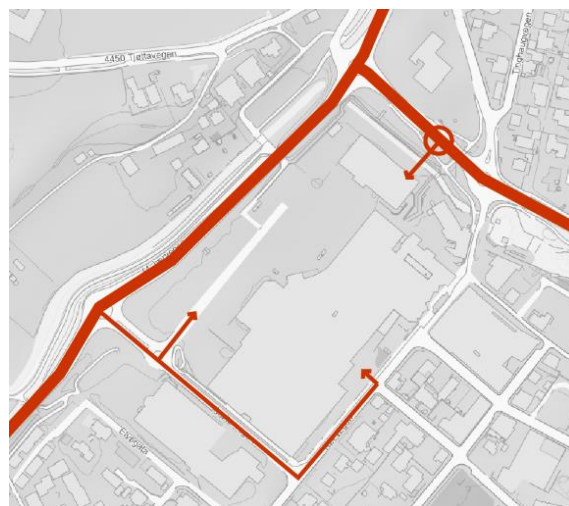
Figur 6.23 Foreslått plassering av nettstasjon

6.7 Trafikkløsning

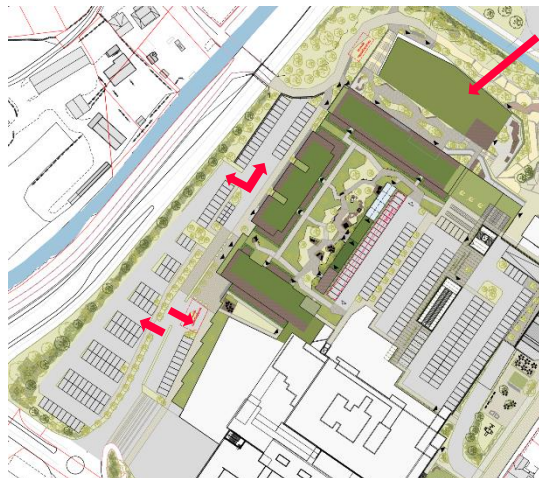
6.7.1 Kjøreadkomst

I planforslaget legges det opp til å beholde dagens to adkomster fra Jupitervegen og Reevegen, samt at det etableres ny adkomst til planlagt parkeringsanlegg via ny rundkjøring i Arne Garborgs veg. Adkomst fra Arne Garborgs veg vil ledes inn i parkeringsanlegg der FK-butikken ligger i dag.

Adkomst fra Jupitervegen endres slik at bilister ledes lenger inn på området før man kan kjøre av til parkeringsarealer. Dette vil bidra til mindre tilbakeblokkeringer på overordnet vegnett, og en mer trafiksikker og oversiktlig løsning.



Figur 6.24 Planlagte adkomster for bil til planområdet



Figur 6.25 Planlagt endring i kjøremønster i planområdet. Dagens situasjon til venstre, ny situasjon til høyre.

Norconsult har utført trafikksimuleringer til planforslaget, som kartlegger konsekvenser av planforslaget, for trafikk i overordnet vegnett. Trafikk er også utredet i konsekvensutredning, jf. kapittel 8.

Planforslaget vil medføre økt trafikk. Trafikksimuleringene viser at den forventede økningen, og etablering av ny adkomst får liten innvirkning på omkringliggende vegnett.

Simuleringene viser at den forventede generelle trafikkveksten i området, er utslagsgivende for kapasiteten på vegnettet. Effekten av ev. firefeltsveg forbi planområdet, avhenger i stor grad av ev. tiltak/utforming på resten av fylkesvegen. Det gjøres derfor ikke avbøtende tiltak på overordnet vegnett i planforslaget.

6.7.2 Utforming av veier

Veger er regulert iht. vegnorm for Sør-Rogaland og Statens vegvesens håndbøker. Framkommelighet for nyttekjøretøy, renovasjonsbil og varebil ivaretas i planforslaget. Det er gjort grep ved utforming av intern adkomstveg, for raskt å lede trafikken inn i området, for å redusere oppstuvning ut i vegnettet. Dette gjøres bl.a. ved planlegging av krysningspunkt for myke trafikanter, og å redusere interne avkjørsler, samt flytte disse så de får større avstand til kommunal veg enn det som er tilfelle ved dagens situasjon. Utenfor hovedinngang til senteret mot fv44, sikres det at veg etableres opphøyet/med annen belegning, som trafikksikringstiltak og prioritering av myke trafikanter.

6.7.3 Varelevering

Ved dagens situasjon er det to varemottak i planområdet – ett i sør og ett i nordlig del av bygningsmassen. Etter realisert plan skal varelevering i hovedsak skje ved det sørlige mottaket ved adkomst fra Jupitervegen, innenfor felt f_V3. Det vil være behov for noe varelevering lenger inn på området og fra Reevegen, men dette vil kun være en liten andel av den totale mengden, som hovedsakelig vil bestå av mindre laste- og varebiler. Det er i mobilitetsplan beregnet en antatt turproduksjon for varelevering på 322. Det er sikret tilstrekkelig areal til at lastebiler og vogntog kan snu innenfor f_V3, slik at rygging i parkeringsarealer og kjøreveg unngås.



Figur 6.26 Dagens varemottak i planområdet til venstre. Sporing av vogntog i planlagt varemottak sør i planområdet til høyre.

I forbindelse med flytting av rundkjøring i Arne Garborgs veg, legges det opp til å stenge gatetunet i Reevegen for gjennomkjøring for privatbiler. Fremkommelighet for varelevering til Storgata og utrykningskjøretøy, ivaretas. Aktive bussholdeplasser påvirkes ikke av den planlagte stengingen.

Det er utført tellinger av trafikk over gatetunet i august 2022 (Time kommune). Tellingene viser at en stor andel av turer gjennom gatetunet er syklende. Gjennomsnittlig ÅDT for biltrafikk er på 325 basert på 7 dager/en ordinær uke. Av disse utgjør vare- og lastebiler

gjennomsnittlig 16 pr. dag. Det antas at de fleste vare- og lastebiler er knyttet til varelevering i Storgata.

At gatetunet stenges for ordinær biltrafikk, vil medføre en tydeligere prioritering av myke trafikanter og økt trafikksikkerhet, da ÅDT reduseres betraktelig. Konsekvenser for trafikk er videre omtalt og vurdert i mobilitetsplan og KU.

6.7.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

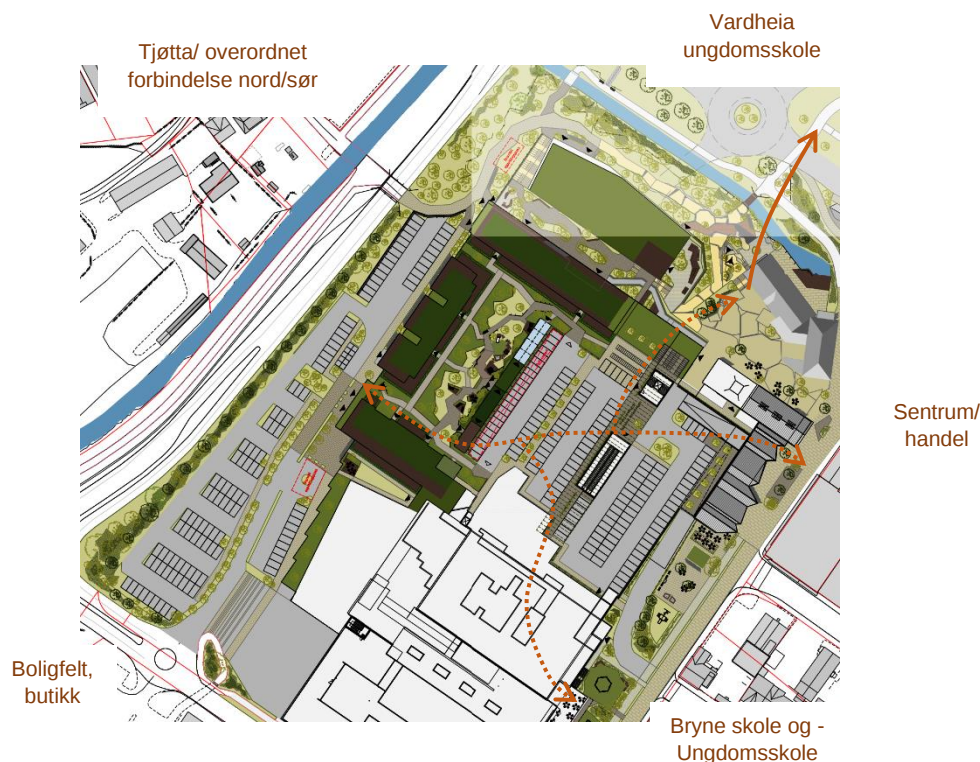
Planforslaget legger opp til løsninger som knytter seg til gang- og sykkelveger i området, og utbedrer viktige akser for myke trafikanter også gjennom planområdet. På denne måten styrkes både det overordnede sykkelnettet, og lokalnettet

Planforslaget sikrer opparbeidelse av ny forbindelse fra sentrum, gjennom Kaizersplass og videre mot Jærvegen, der den knyttes til eksisterende undergang. Dette området er i dag asfaltert, og fremstår som en bakgate, preget av parkering og utvendig oppbevaring. Forbindelsen sikres med bestemmelsesområde med krav til belegning og grønne innslag. Tilknytning mellom sentrum og M44 forsterkes ved etablering av forbindelsen og ny inngang til senteret frapassasjen mellom M44 og Flerfunksjonsbygget . I tillegg stenges gatetunet i Reevegen for gjennomkjøring, slik at området i større grad prioriterer myke trafikanter, og legger til rette for bedret trafikksikkerhet. Det har tidligere vært utfordringer med farlige situasjoner mellom myke og harde trafikanter innen gatetunet.

Det gjøres flere grep i forslaget for å styrke interne forbindelser i planområdet.

Parkeringsarealene mot fylkesveien omorganiseres, og det sikres tydeligere gangforbindelser med færre krysningspunkt over kjørearealer.

Ved dagens bakkeparkering er det i dag regulert en gangveg langs Jærvegen, som avsluttes ved Jupitervegen. I planforslaget foreslås denne flyttet, slik at gående og syklende ledes mot etablert undergang litt sørøst i Jupitervegen. Det er fokusert på å minimere mulige konfliktpunkt mellom myke og harde trafikanter i dette området, ved å sikre gangveger som ivaretar logiske gangbaner, og som opparbeides med annen belegning enn de trafikkerte arealene. Gangforbindelsene har bredde på 2 til 3 meter, og ivaretar gangbaner fra bolig og næring i planområdet, til viktige områder i nærheten. Det er fokusert på at det skal holdes lav fart på lokalnettet, da det her vil være en hovedvekt av gående.



Figur 6.28 Interne og utvendige forbindelser på bakkenivå, for gående i planforslaget, med nærliggende målpunkt

Rampen som gir adkomst til parkering på tak har en bredde på 6-7,2 meter. Det er oppmerket areal for gående på deler av rampen. Springer viser at det er tilstrekkelig bredde til gående, i tillegg til møtende biler.

Trafikksikkerhet er utredet i KU.

Antall parkeringsplasser på taket økes med 10, inkludert parkering for bolig. Basert på forventet turproduksjon for boliger, og turer pr. parkeringsplass til næring, jf. mobilitetsplanen, vil daglige turer til taket reduseres som følge av planforslaget. Dette henger sammen med at en boligparkeringsplass genererer færre turer enn en parkeringsplass til næring, og at bilførerandelen er høyere for næringsreiser.



Figur 6.27 Tilgjengelig areal for gående på rampe vises med annen skravur.

Basert på befolkningsstatistikk for Time kommune, vil barneandel av beboere innenfor planområdet være inntil 25%. Det er fare for at noen barn, da spesielt ungdomsskolebarn, vil benytte rampen når de skal til skolen. De fleste skoler starter dagen mellom 08.00 og 08.30. Senteret og øvrige butikker i sentrum åpner kl. 10. Dette samstemmer med RVU som viser at reiser knyttet til handel og service stiger fra kl.10, opp til en topp rundt kl.16. Det er lørdag som har høyest andel handels- og servicereiser.

Trafikk på rampen vil dermed være begrenset til de beboere i planområdet, som er på veg til jobb etter kl.08. Når elevene er på veg hjem fra skolen, vil det kunne være noe mer trafikk på rampen knyttet til endt arbeidstid for noen beboere, og til handel. Skolen slutter likevel som regel tidligere enn nevnte topp for handels- og servicereiser, og før rushtiden, og det forventes ikke høy trafikkbelastning. Barna vil være på veg opp rampen og vil mest sannsynlig ha lav gangfart. Kjørende på veg ned rampen vil ha god oversikt. Risiko for konflikt mellom skolebarn og biltrafikk i rampen er dermed vurdert å være lav.

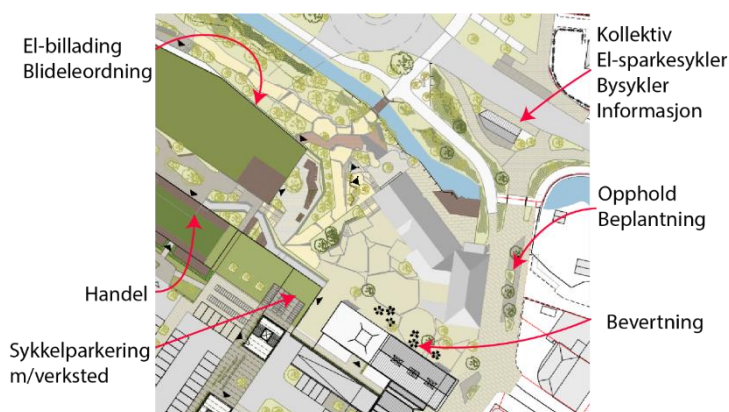


Figur 6.29 Forbindelser for myke trafikanter på tak er vist med annen belegning.

6.7.5 Mobilitetspunkt

Et mobilitetspunkt er et tiltak som samler blant annet delte mobilitetsløsninger på ett og samme sted, der reisende kan bytte mellom transportmidler for en enkel og sømløs reise (*Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland, Rog.FK*). Stavanger kommune definerer på sine nettsider mobilitetspunkt som steder der flere miljøvennlige transportmidler er tilgjengelig for innbyggerne; el-sparkesykler, bysykler og delingsbiler, i tillegg er mobilitetspunkt i Stavanger i nærheten av kollektivtransport og ladestasjoner til el-bil.

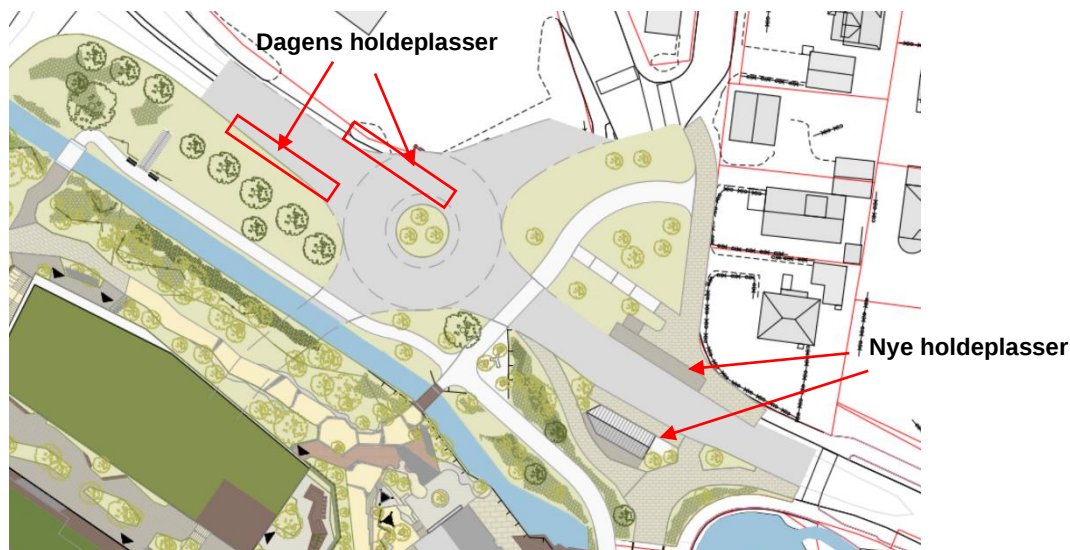
Det sikres mulighet for at det kan etableres et mobilitetspunkt i tilknytning til bussholdeplasser i o_GT2, med bl.a. oppstillingsplass for bysykler og el-sparkesykler. Mobilitetspunktet er i nærheten av nytt parkeringsanlegg (ca. 80 meter å gå), der planforslaget sikrer at det settes av plasser til en bildeleordning og til elbillading. Gatetunet der mobilitetspunktet vil ligge, er opparbeidet med beplantning og muligheter for opphold – dette er servicetjenester som også ofte forbindes med mobilitetspunkt.



Figur 6.30 Det sikres etablering av mobilitetspunkt i planforslaget

6.7.6 Kollektivtilbud

Det planlegges for ny adkomst til eiendommen fra Arne Garborgs veg, og bussholdeplassene må dermed flyttes lenger øst. Plasseringen av holdeplassene vil være mer gunstig enn dagens situasjon, ettersom de flyttes nærmere adkomst for gående til kjøpesenteret og til Bryne sentrum.



Figur 6.31 Endret løsning for bussholdeplass i planforslaget

6.8 Planlagte offentlige anlegg

En rekke utvendige arealer i planforslaget inngår i kommunale arealer, og reguleres offentlig. Unntaket er parkering, veg- og gangarealer som ligger innenfor Nedremarkas eiendom vest for bebyggelsen. Deler av Nedremarkas eiendom reguleres offentlig, for å sikre ny offentlig forbindelse.

Offentlige anlegg i planområdet innebærer:

- Kjøreveger, fortau og gang- og sykkelforbindelser
- Gangveg ved Jærvegen
- Holdeplasser og leskur
- Friområder
- Gatetun og torg

6.9 Miljøoppfølging

6.9.1 Energiløsning

Dersom behovene i de planlagte funksjonene i bygget er ulike, vil det sette føringer for hvilken energiløsning en bør ha i bygget. Det planlegges i dette tilfellet butikker, treningssenter og kontor i samme bygg som typisk har et normalt behov for energi til romoppvarming, ventilasjonsoppvarming og ventilasjonskjøling. I treningssenter har man vanligvis et behov for lokal kjøling i tillegg til ventilasjonskjøling på grunn av stort varmetilskudd fra mennesker. I kontor- og butikklokaler har man vanligvis et lite behov for varmt tappevann, mens i treningssenteret har man et større tappevannsbehov pga. dusjanlegget i garderoben. I butikklokaler har man behov for energi til butikkkjøling.

I dagens senter stilles det krav om at minst 80% av lyskilder skal være LED-belysning. For nye aktører/butikker stilles det krav om 100% LED-belysning. Det er installert sparedusjer i

garderobeanlegg, og ventilasjons- og kjølesystem er nylig oppgradert for å sikre energieffektive løsninger.

All ny bebyggelse i planområdet skal planlegges og utformes med sikte på lavest mulig energiforbruk til oppvarming, kjøling, belysning og andre formål. Aktuelle energiløsninger kan være utnyttelse av overskuddsvarme fra butikkjølingen i bygget, og det kan legges til rette for lokal strømproduksjon gjennom solcellepanel på taket eller som bygningsintegreerte solceller i fasader. Energibrønner som utnytter grunnvarme, er også et alternativ som vurderes til prosjektet.

Valg av endelig løsning avhenger av mange faktorer, og det bør gjøres en energikartlegging hvor en får en faktabasert oversikt over bygningenes nåværende energitilstand og forbedringspotensial. Dette må gjøres opp mot en helhetlig tanke om å finne mest energieffektive løsning for hele prosjektet, inklusive eksisterende bygningsmasse. I planens bestemmelser stilles det krav om at det skal utføres LCA- og LCC-analyser for aktuelle energiløsninger.

6.9.2 Massehåndtering

Time kommuneplan slår fast at for alle tiltak som genererer over 1000 m³ masse, skal massene i planområdet og disponering av disse beskrives i planbeskrivelsen. For prosjekter som genererer over 10 000 m³ skal det foreligge egen massedisponeringsplan.

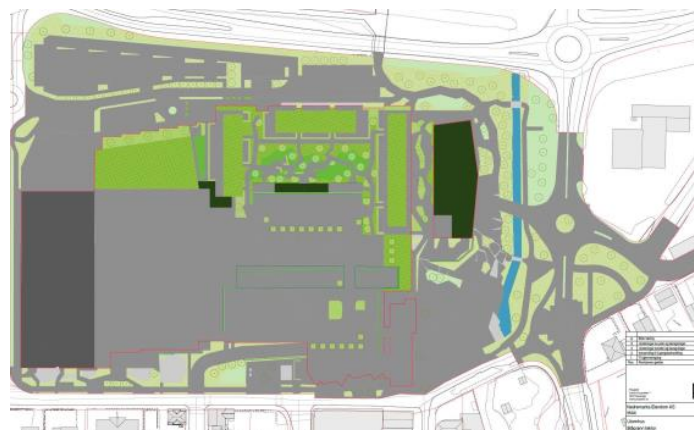
Massedisponeringsplanen viser at med parkeringskjeller, som var planlagt i tidligfase av prosjektet, ville tiltaket ha generert nærmere 32 000 m³ gravemasser. Ved å ta ut parkeringskjeller fra forslaget er forventede overskuddsmasser redusert med ca. 90%. Det oppnås ikke massebalanse i planforslaget, men det er fokusert på reduksjon og gjenbruk, og massedisponeringsplanen viser at det kan oppnås en gjenvinningsgrad på inntil 65-70%..

Det bør foretas undersøkelser av masser i området for å sikre at de ikke er forurenset eller inneholder fremmedelementer før massene ev. omdisponeres/gjenbrukes – dette sikres i planens bestemmelser. For ev. forurensede masser gjelder at forurensningsgrad og basiskarakterisering av avfallet må framskaffes før massene skal leveres direkte til disponering ved et godkjent deponi eller behandlingsanlegg.

Rene gravemasser kan disponeres uten tillatelse etter forurensingsloven. Rene gravemasser vil så langt det er mulig gjenbrukes til opparbeidelse av utearealer innen planområdet. Ev. overskuddsmasse vil leveres til gjenbruk ved mottak som er godkjent iht. Plan- og bygningsloven.

6.9.3 Blågrønn faktor

Det er utført blågrønn faktor-beregning, med tilhørende prinsippskisse, som er vedlagt planforslaget. Beregningen viser at det i planområdet kan oppnås en faktor på 0,64, som er noe under krav i overordnede føringer. I planens bestemmelser sikres en faktor på 0,6. For eiendommen er det utfordrende å sikre høy faktor, da store deler av dagens bygningsmasse som består av harde flater, skal videreføres. Det er lagt til grunn at overvann fra store



Figur 6.32 Prinsippskisse for blågrønn faktor-beregning

delers av eiendommen har avrenning til Bryneånå/ Roslandsånå. Det er avklart med kommunen at ånå har kapasitet til dette.

En blågrønn faktor på 0,6 er basert på gjennomførbare og realistiske tiltak som grønne tak på boligdelen, uteoppholdsareal på tak, innslag av permeable flater på bakkeplan, samt flere grønne innslag i torg og langs gangakser. Asfaltert areal reduseres som følge av forslaget.

6.9.4 Kriminalitetsforebygging

Sjekkliste for kriminalitetsforebygging for sentre (KRÅD, rev. 2017) er gjennomgått i forbindelse med planarbeidet:

Senterets soner – Kjøpesenteret utgjør sammen med handelstilbudet i resten av sentrum «kjernen» i Bryne sentrum. Uterom i Reevegen og til dels også Jupitervegen, inngår dermed i denne sonen, som preges av aktivitet og godt ut/innsyn, som er viktige forhold i områder med lite kriminalitet. Byrom mot Roslandsåna og Jærvegen kan kategoriseres som en «sekundær sone». De vil være mindre travle utenfor kjøpesenterets åpningstider, og de ligger avskjermert fra kjernen, noe som gjør det lettere for kriminelle å operere. Dette gjelder spesielt når de har god adkomst til fluktruter som parkeringsplass, kjørbare vei eller rolig gangvei. Området mellom kjøpesenteret og Jærvegen kan også kategoriseres som «randsonen» - senterets ytre avgrensning. Her kan det typisk være utfordringer knyttet til skadeverk og tagging, og utrygghet og fare for vold. Dette henger sammen med at området ligger avskjermert fra sentrum og ikke grenser til annen bebyggelse. For utfordringer knyttet til soner i bysentrum, er det spesielt parkeringsplassen mot Jærvegen som fremstår som utsatt.

Viktige grep i planforslaget for å møte denne utfordringen, er at det legges opp til et oversiktlig, godt belyst parkeringsområde. I kjøpesenteret legges det opp til mer varierte funksjoner som kontor, kultur, bevertning og tjenesteyting, i tillegg til handel og bolig over senteret. Dette vil kunne bidra til varierte og lengre åpningstider, og slik mer aktivitet i området. Det gjøres også grep i fasadene for å gjøre større deler av disse mer åpne for inn-/utsyn.

Trafikksystem – Det er to hovedadkomster til planområdet, fra Jupitervegen og fra Arne Garborgs veg. De to adkomstvegene er ikke koblet sammen internt i området. Det sikres gangveger i tilknytning til kjørevegene, men det legges også opp til rene gangforbindelser langs parkdraget og langs kjøpesenterets fasade mot Kaizersplass. Adkomst fra Arne Garborgs veg vil krysse offentlig parkdrag, og ledes inn i felles parkeringsanlegg. Den felles adkomstvegen fra Jupitervegen går gjennom parkeringsområdet mot Jærvegen. Veger vil ha gode siktforhold, og det sikres trygge krysningspunkt for myke trafikanter. Varelevering skjer nært inntil Jupitervegen, ved samme fasade som senterets hovedinngang.

Det vil være spesielt viktig med belysning i parkeringsområdet og langs nye gangveger, da deler av disse er visuelt adskilt fra Bryne sentrum, og det er lite bebyggelse rundt som har utsyn til dem. Det er positivt at nye fasader vil ha åpne og aktive partier som gir økt inn-/utsyn, og at det etableres ny inngang mot Kaizersplass som kan bidra til økt ferdsel og aktivitet.

Aktiviteter – Tradisjonelle kjøpesentre har ofte utfordringer knyttet til at det er et ensartet tilbud i den forstand at det kun er handel, som stenger ned sen ettermiddag/tidlig kveld. Dette kan føre til et avlukket område som oppleves utrygt på kveldstid, og som kan være utsatt for hæverk og innbrudd. Planforslaget legger opp til at det etableres boliger over senteret, noe som kan føre til mer aktivitet i området uavhengig av senterets åpningstider. I tillegg legges det som nevnt opp til mer varierte funksjoner som også kan påvirke åpningstidene positivt. Kultur- og bevertningstilbud mot Kaizersplass, kan bidra til økt aktivitet og «flere øyne på gaten» i området med separate gangveger.

Oppsummering

Samlet vurderes det at planens utforming bidrar til trygge forhold for brukere i området, grunnet grep som gir god oversiktighet og belysning, blandet bruk, økt aktivitet og økt inn- og utsyn.

6.9.5 Naturverdier

Den nye adkomstløsningen med bro, vil sammen med nytt flerfunksjonsbygg medføre mer skygge i friområdene langs Roslandsånå. Det sikres i planens bestemmelser at bro skal utføres som lett stålkonstruksjon, og det vil ikke gjøres inngrep i kantsone. Planforslaget sikrer å styrke vegetasjon, bl.a. i friområdet rundt kanalen og i kantsonen til ånå, som vil kunne ha en positiv innvirkning mtp. mulig erosjon. Mer skygge i elven vil kunne bidra til å unngå begroing av elvebunnen. Sammen med flere trær og vegetasjon langs kanalen, skapes skjul og skygge som fungerer som viktige leveområder for dyreliv i vannet og på land. Frodige kantsoner skaper gode leveområder for fisk og for biologisk mangfold. Det sikres at overvann fra anleggsperioden filtreres før utslipp til Roslandsånå for å unngå tilførsel av sedimenter. Utslipp/avrenning skal ikke forringe resipienten, verken i anleggsperioden eller senere. Disse avbøtende tiltakene sikres i planens bestemmelser for å unngå nevneverdig skade og ulempe for vassdraget.

6.10 Universell utforming

Planlagt senterutvidelse og nybygg vil bli utarbeidet i forhold til TEK17 og forskriftens krav til universell utforming. Torg, gatetun, fortau og gangveger innenfor planområdet skal så langt det er mulig, være universelt utformet, og tilpasset bevegelses-, orienterings- og miljøhemmede.

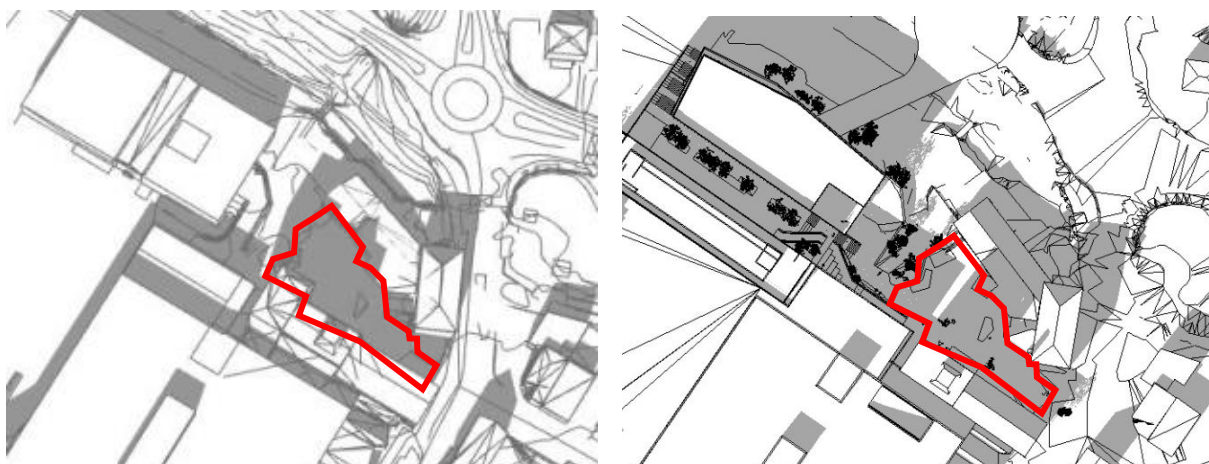
Boliger innenfor planområdet skal oppfylle krav til tilgjengelig boenhet.

6.11 Uteoppholdsareal

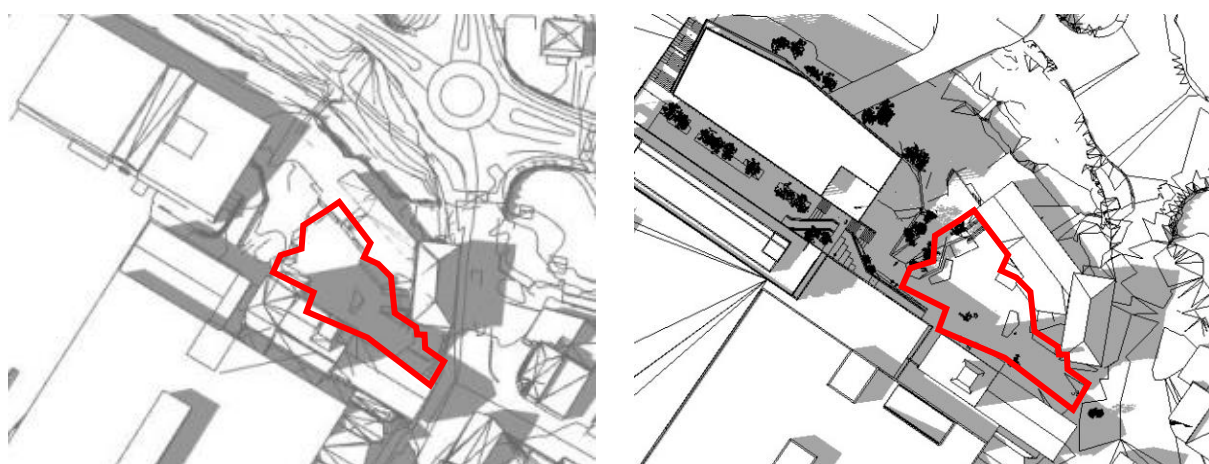
6.11.1 Offentlige uteoppholdsarealer

Offentlige friområder ved Roslandsåna skal videreføres, og eksisterende vegetasjon skal tilstrebes bevart. Det legges opp til å etablere et utvidet torg ved Kaizers plassen. Nordvest for flerfunksjonsbygget planlegges også en aktivitetspark for større barn, som vil utgjøre en utvidelse av friområdet langs Roslandsånå.

Det er utarbeidet vindanalyse som viser planlagte tiltaks innvirkning på de offentlige uterommene. Analysen viser at vindforholdene i friområdene ved Roslandsåna forringes noe, uten avbøtende tiltak. Deler av parkområdene er også støyutsatt grunnet nærhet til fylkesveien. Planforslaget påvirker også solforholdene i offentlige uteområder. For Kaizersplassen blir det noe mer sol ved sommersolverv som følge av riving av tilbygget til kornsiloen. Samtidig blir arealet som grenser til plassen i vest, mer skyggefullt. Ved vårjevndøgn er solforholdene på Kaizers plass uendret, mens det tilliggende arealet i vest blir mer skyggefullt. Dette arealet skal opparbeides som torg. Også friområdet ved kanalen får mer skygge etter realisert plan.

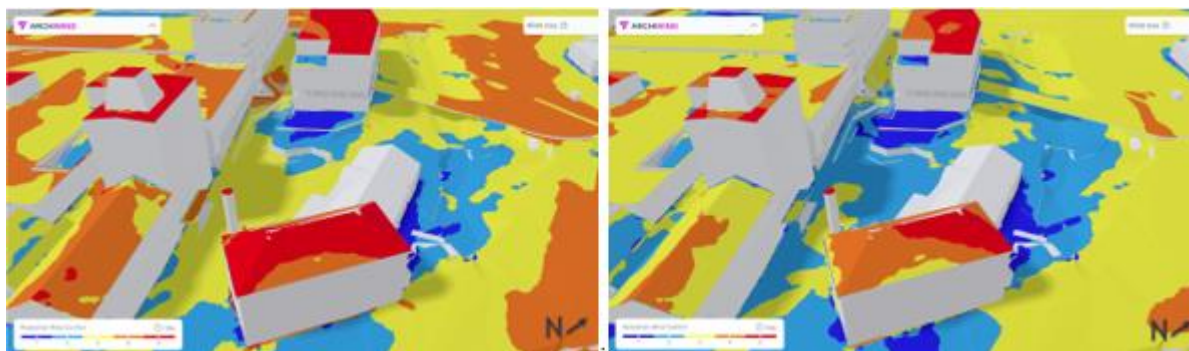


Figur 6.34 Solforhold 21. mars kl. 15 før (venstre) og etter (høyre) realisert plan. Kaizers plass er markert med rød strek.



Figur 6.33 Solforhold 20.juni kl.18, før (venstre) og etter (høyre) realisert plan. Kaizers plass er markert med rød strek.

Forbindelsen mot Storgata styrkes i planforslaget, ved at gangforbindelse forlenges forbi Kaizersplass, og det etableres ny inngang til M44 fra passasjen. Det foreslås publikumsrettede funksjoner og aktive fasader på gateplan mot Kaizers plass og gangforbindelsen, også i kornmottaket og kornsiloen. Vindanalysen viser at forholdene i gangaksen endres lite, og at de vil variere noe på Kaizers plass. Sonene som planlegges for opphold og aktivitet får svært gode vindforhold, og vindanalysen viser at med avbøtende tiltak, vil en kunne oppnå de samme forholdene på plassen for øvrig.



Figur 6.35 Vindkomfort uten avbøtende tiltak, vinter til venstre og sommer til høyre

Det stilles krav til skjermende og grønne elementer, møblering og materialitet for å sikre gode lokalklimatiske forhold og oppholdsmuligheter, både innenfor torgarealene, og i parken

langs åna. Det stilles konkrete krav til trær og busker. Kravene til utforming og vegetasjon kan bidra til å aktivisere Kaizers plass, og gjøre den nye forbindelsen til en attraktiv gangakse. Overordnet utomhusplan, som er vedlagt planforslaget, viser hvordan vegetasjon kan nyttes for å bedre forholdene i aktivitetsparken og oppholdssoner i tilknytning til ånå, og i gatetunene opp mot Kaizersplass.

Det planlegges for mulighet for bevertning ut mot Kaizersplass, bl.a. i Kornmottaket og/eller silobygget. Her vil det kunne være aktuelt å ha uteservering med bord langs fasadene. En ev. uteservering skal være i tråd med Retningslinjer for utforming og plassering av utendørs servering og salg (Time kommune). Ev. gateservering og vegetasjon skal ivareta Kaizersplass som en åpen plass med mulighet for arrangement. Dette sikres i planens bestemmelser.

Tidlig i prosessen ble det vurdert en utvidelse av senteret mot Reevegen, men dette er tatt ut av planforslaget. Annet uteoppholdsareal ved Reevegen skal dermed videreføres slik det er opparbeidet med innslag av grønt, leke-/aktivitetsapparater og sitteplasser. Gatetun i Reevegen videreføres og utvides mot Arne Garborg veg, for å tilrettelegge for ferdsel og opphold i bygatene.

I tillegg utvides grøntareal mot Reevegen ved at eksisterende parkeringsplass omgjøres til grøntareal med beplantning og sittemuligheter. Mulighet for gateservering mot Reevegen opprettholdes i planforslaget.



Figur 6.36 Kaizers plass og Friområde ved Roslandsånå.



Figur 6.37 Opparbeidet lekeplass mot Reevegen videreføres i planforslaget

6.11.2 Privat og felles uteoppholdsareal

Kommunedelplanen åpner for at det innenfor deler av planområdet stilles krav om minst 16 m² felles uteoppholdsareal pr. boenhet, dersom en kan dokumentere sambruk med offentlig grøntareal. For øvrige deler av området kreves minst 30 m² pr. boenhet.

Ca. 50% av boligene i planforslaget ligger innenfor sonen for 16 m². Planforslaget sikrer likevel 30 m² felles uteoppholdsareal for alle boenheter i planforslaget, og sikrer dermed mer uteoppholdsareal enn minstekravet i kommunedelplanen for sentrum. I tillegg er det flere egnede offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealer på bakkeplan innenfor planområdet:

- Friområde rundt Roslandsåna og Fritz Røed skulpturpark.
- Ny aktivitetspark ved Møllekjellaren
- Uteoppholdsareal med lekeplass og sittegrupper mot Reevegen
- Ny lekeplass mot Reevegen
- Torg – Kaizers plass

Samlet tilbyr disse offentlige områdene viktige kvaliteter knyttet til områdekvalitet; lokalklimatiske forhold, trafikksikkerhet og universell utforming. De tilbyr aktiviteter/opplevelser tilpasset varierte aldersgrupper fra barn, ungdom og voksne/eldre, og de har trafikksikker adkomst fra bebyggelse i planområdet.

Felles uteoppholdsareal for boligene skal løses på lokk over M44, innenfor bestemmelsesområde #2. Dette er i tråd med Regionalplanen som sier at MFUA på lokk over bakkeplan kan aksepteres i senterområder, av hensyn til knutepunktsfortetting og næringsaktivitet på gateplan. Adkomst til felles uteoppholdsareal på tak skal være fra heis- og trappehus i tilknytning til boligene.

Plassering og organisering av boligblokkene gir et skjermet og solrikt felles uteoppholdsareal, som innfrir overordnede føringer vedr. sol- og støyforhold. Lekeplass skal plasseres innenfor #2 og ha en størrelse på minimum 480 m². Dette vil gi en romslig lekeplass, som er i tråd i regionalplanens krav. Det er utarbeidet en overordnet utomhusplan til planforslaget, som viser en mulig opparbeidelse iht. de krav som er nedfelt i planen. I bestemmelsene stilles konkrete krav til utforming og materialitet i felles uteoppholdsareal, som sikrer varierte materialer av høy kvalitet. Det sikres også permeabel belegning. I tillegg sikres det overbygde fellesfunksjoner innenfor bestemmelsesområde #9 som ekstra kvaliteter for beboere og besøkende. Dette gjelder bl.a. drivhus, hagestue og -kjøkken, som også vil fungere som skjerming mellom uteoppholdsareal og parkering på tak.

Samlet sikres følgende uteoppholdsarealer i planforslaget:

Uteoppholdsarealer i planforslaget	Eierform	BRA
Offentlig friområde ved Roslandsåna	Offentlig	3,4
Annet uteoppholdsareal mot Reevegen	Felles, men offentlig tilgjengelig	1,4
Torg ved Kaizers plass	Offentlig	2,2
Felles uteoppholdsareal på tak/lokk	Felles	2,2
SUM		9,2



Figur 6.38 Felles uteoppholdsareal på tak, med fellesfunksjoner som skjerner mot parkeringsarealer.

Vurdering av behov for offentlig lekeplass

Iht. sentrumsplanen, skal ev. behov for kvartalslekeplass vurderes opp mot allerede etablerte større og mindre lekeplasser, ballfelt m.m. i byen. Iht. statistisk sentralbyrå, vil 46 av nye beboere innenfor planområdet være barn, jf. kap. 6.7.4. Figur 6.46 viser offentlige park og friområder og offentlige aktivitets- og lekearealer. Utearealene tilknyttet Bryne ungdomsskole er på ca. 3 daa, og rommer bl.a. klatrestativ, basketballbane, fotballbane og skatepark, og ligger i ca. 150 meters gåavstand fra planområdet. Det er trygge krysningspunkt mellom planområdet og Bryne ungdomsskule. Dette er i tråd med Regionalplanens retningslinjer for kvartalslekeplass.

Lekeplassen som ligger innenfor planområdet mot Reevegen, er på ca. 600 m² (areal disponert til uteservering inngår ikke i dette arealet). Lekeplassen er tilrettelagt med varierte lekefunksjoner for mindre barn, og med sittegrupper og beplantning. Det er trafikksikker adkomst til lekeplassen. Dette er i tråd med regionalplanens krav til møteplass for alle (sandlek). Planforslaget sikrer i tillegg at det opparbeides en lekeareal på 300 m² ved Møllekjellarean, ny lekeplass mot Reevegen på 400 m², samt mulighet for et tilliggende lekeareal på 300 m², og skatepark på 270 m² innenfor friområdene ved Roslandsånå, med aktiviteter for større barn. Samlet innfrir dette regionalplanens krav til størrelse for kvartalslek, og er et godt supplement rettet mot samme brukergruppe som kvartalslekeplasser.

Samlet etableres følgende lekearealer innenfor planområdet:

Felles sandlekeplass på tak	480 m ²
Off. tilgjengelig sandlekeplass på bakkeplan ved Reevegen	600 m ²
Ny lekeplass mot Reevegen	400 m ²
Offentlig lekeareal ved Møllekjellarean	3000 m ²
Mulighet for lekeplass ved Reevegen (300) og skatepark (270)	570 m ²
SUM	2 350 m ²

Det er i tillegg rikelig med park- og friarealer innenfor sentrum. Eksisterende leke-, aktivitets-, og grøntområder vurderes å ha kapasitet til å kunne betjene planområdet og nye beboere.

Etter en samlet vurdering, anses det ikke nødvendig å anlegge en ny, offentlig kvartalslekeplass.



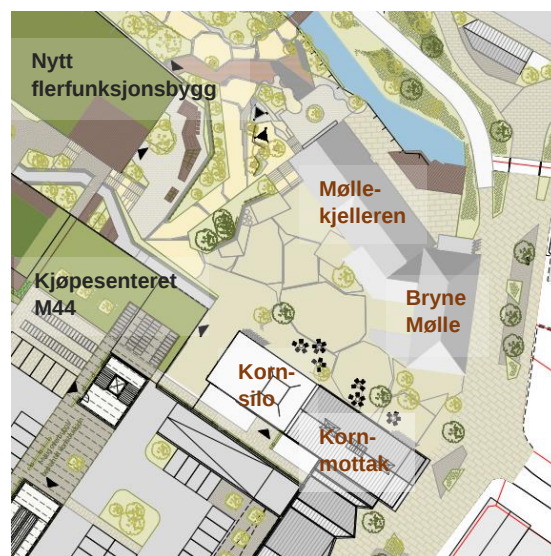
Figur 6.39 Park- og friområder i sentrum markert med grønt, leke- og aktivitetsområder markert med oransje

6.12 Kulturminner

Vernede bygg i planområdet videreføres med hensynssone og bestemmelser iht. overordnede og gjeldende planer. Det skal ikke gjøres endringer på kulturminnet Bryne Mølle.

Det overordnede konseptet for uttrykk og materialitet for ny bebyggelse mot plassen er å bygge videre på historien som bebyggelsen allerede dokumenterer, ved å innføre tidsriktig og rasjonell arkitektur som i form, proporsjon og detaljering står i kontrast til den eksisterende bebyggelsen. Samtidig videreføres farger og andre elementer - slik at det sikres en tydelig overordnet sammenheng og et helhetlig uttrykk. Kontrastene vil kunne bidra til å belyse de kvaliteter som ligger i de eldre kulturminnene.

Kulturmiljøet har i seg selv interne kontraster når det gjelder uttrykk, detaljering og volum. Dette er også typisk for kulturmiljø som består av industribygg fra ulike epoker. Ny bebyggelse spiller



Figur 6.40 Organisering av kulturminner, eksisterende og ny bebyggelse rundt Kaizers plass

dermed historien videre, samtidig som de vernede byggene løftes fram. Høyder på det nye flerfunksjonsbygget er tilpasset miljøet ved å underordne seg kornsiloen, som blir stående med den største høyden i området. Dette er et viktig grep som ville gått tapt ved etablering av høyhus på eiendommen.

Kornmottaket står i dag tomt, men foreslås brukt til kultur og servering. Detaljene som kjennetegner kornmottaket skal i stor grad videreføres, foruten nederste etasje. Kornmottaket foreslås innglasset under takoverheng og det skal etableres større glassdører mot Kaizers plass. Formålet med innglassingen er å skape aktive fasader ut mot Reevegen og det eksisterende byrommet her.

Kornsiloen er lerret for veggmaleriet «The Stardom Glow» av Pøbel, som skal videreføres. For kornmottaket og -siloen sikrer planens bestemmelser at hovedform, møne- og gesimshøyde, samt takform og fargeskala skal opprettholdes. Eksisterende vindusåpninger skal i hovedsak videreføres, men for kornsiloen tillates nye vinduer mot sørøst og sørvest. Dette for å sikre tilstrekkelig lysinnfall og bruksmuligheter til lokalene i bygget, slik at dette kan aktiviseres.

6.13 Sosial infrastruktur

Planforslaget åpner ikke for etablering av sosial infrastruktur, men det åpnes for kulturtilbud i form av verksted for kunst og håndverk, og mulighet for etablering av kulturskole i lokalene som pusses opp i kornmottak og kornsilo.

6.14 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det vises til vedlagt VA-rammeplan for tilknytning til vann og avløp. Det er ikke behov for fordrøyning da Roslandsåna har kapasitet som resipient for overvann fra planområdet. Planforslaget vil forbedre situasjonen for avrenning ettersom det foreslås flere grønne tak innenfor planområdet, som i dag hovedsakelig er harde flater. Eksisterende vann- og avløpsledninger som ligger i konflikt med planlagt bebyggelse må legges om.

6.15 Plan for avfallshenting

Renovasjonsteknisk plan beskriver løsning for avfallshenting og mengde forventet avfall i planområdet. Det planlegges nedgravde containere som avfallsløsning til boliger. Renovasjonsanlegget er plassert i tilknytning til inngangsparti til boliger, slik at det er mindre enn 75 meter fra alle inngangsparti til anlegget. Det er opprettholdt så stor avstand til fylkesveien som mulig. Teknisk infrastruktur i bakken (IVAR-ledning) er også avgjørende for valgt plassering. Det legges opp til at renovasjonsbil skal snu i innenfor parkeringsplassen nord for renovasjonsanlegget. Plassering av nedgravde containere sikres i plankart.

Henting av næringsavfall løses i hovedsak i forbindelse med varemottak i sørlig del av bygningsmasse. Det planlegges for renovasjonsbygg internt i bygg, der containere/beholdere kjøres ut ved henting. Utvendig oppbevaring tillates ikke – dette sikres i planens bestemmelser.



Figur 6.41 Renovasjonsløsning for boliger i planområdet (til venstre), og for næring (til høyre).

6.16 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet datert 28.06.2023. Delkapitlene under beskriver avbøtende tiltak for de tema som er avdekket i ROS-sjekklisten:

6.16.1 Erosjon og flom

Følgende er sikret i planens bestemmelser og plankart:

- Flomsone er tatt inn i plankart
- Flomveger skal sikres iht. VA-rammeplan
- Broer skal anlegges på minimum kote +20,11.
- Arealer innenfor faresone for flom H320, må opparbeides for å tåle perioder med flom.

6.16.2 Radon

Følgende er sikret som rekkefølgekrav i planforslaget:

- Det skal måles radonkonsentrasjon i eksisterende rom for opphold. Før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse, må eventuelle avbøtende tiltak implementeres, dersom verdier er over grenseverdier satt av Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet.

6.16.3 Ekstremvær

Tiltak for overvannshåndtering i VA-rammeplan sikres i planens bestemmelser

6.16.4 Forurensset grunn

Følgende er sikret i planens bestemmelser:

- Før opparbeiding av planområdet kan igangsettes, må en grunnundersøkelse være gjennomført. Dersom undersøkelsen finner utilfredsstillende grunnforhold, må det iverksettes passende tiltak.

6.16.5 Virksomheter med fare for brann

Planen sikrer at det ikke kan etableres virksomheter med spesiell risiko for brann.

6.16.6 Farlig gods

Trafikksikker adkomst til kjøpesenteret vil gi lavere sannsynlighet for uhell på hovedveiene. Færre uhell generelt minsker sannsynligheten for uhell med farlig gods. Dette sikres i plankart og bestemmelser.

6.16.7 Myke trafikanter

Prioritering/styrking av forbindelser for myke trafikanter i form av oversiktlige kryss og trygge krysningsspunkt sikres i plankart og bestemmelser.

6.16.8 Ulykker i nærliggende transportårer

Trafikksikker adkomst som legger til rette for bedre trafikkflyt sikres i plankart og bestemmelser.

6.16.9 Støy- og luftforurensing

Følgende anbefalinger fra støyrapport sikres i planens bestemmelser:

- Sammen med søknad om igangsetting skal det følge dokumentasjon for at innendørs og utendørs støynivå tilfredsstiller krav iht. T-1442.
- Maksimalt støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk, er 55 L_{den} .
- Alle boenheter skal ha hoveduteplass med støynivå under grenseverdi for gul støysonen L_{den} 55 dB. Innglasset balkong kan tillates der det er nødvendig for å oppnå støynivå under grenseverdi.
- Alle boenheter skal ha minst ett soverom med luftemulighet mot stille side, det vil si at støynivå ved vindu er under gul støysonen. Det tillates dempet fasade for en liten andel av boenhetene
- Støyutsatte ensidige boenheter, samt gjennomgående boenheter der begge fasader er støyutsatte, skal være minimum 60 m² BRA.

6.17 Utbyggingsrekkefølge

6.17.1 Planlagte byggetrinn

Planområdet planlegges utviklet i flere byggetrinn, der hovedinndeling er vist i prinsippsskisse i figur 6.53. Utbyggingsrekkefølge avhenger av en rekke faktorer, og er ikke endelig avklart. Planen legger likevel noen føringer i form av rekkefølgekrav som sikrer følgende hovedinndeling:

Første byggetrinn vil omfatte nødvendige innvendige ombygginger i senteret for å tilrettelegge for videre anleggsfase, etablering av nytt inngangsparti mot Kaizers plass, og restaurering av kornmottak og silobygg. Bygget der Felleskjøpet holder til vil mest sannsynlig rives i denne fasen.

Etablering av ny rundkjøring og nytt flerfunksjonsbygg er naturlig forbundet, da ny bro over Roslandsån går direkte inn i bygg. Disse må derfor etableres i samme trinn. Rekkefølgekravene sikrer at det ikke vil kunne gis brukstillatelse til ny næring innenfor BAA4, før rundkjøringen er etablert.

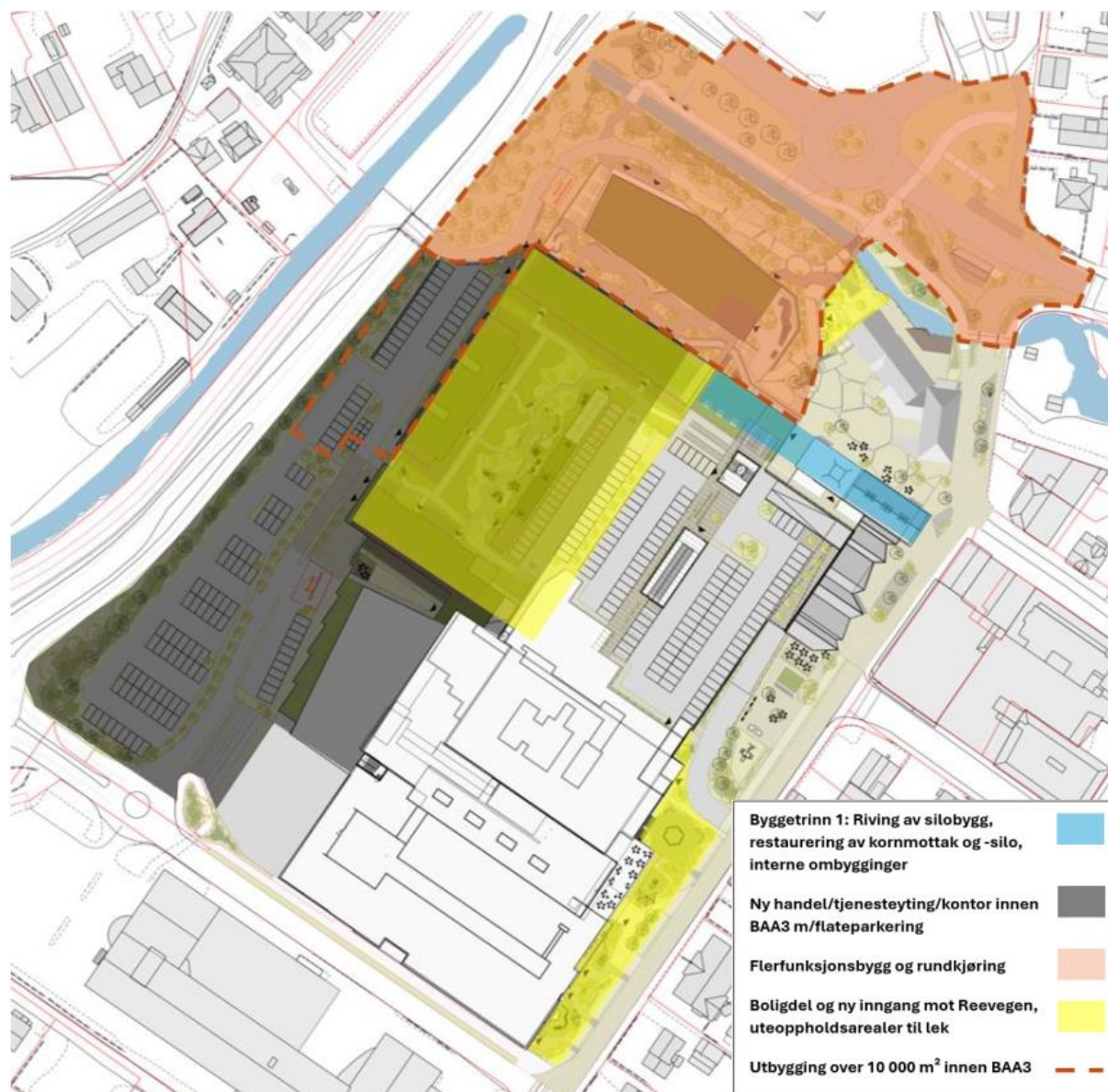
Dersom BAA3 bygges ut før BAA4, sikrer rekkefølgekravene at det maks kan gis brukstillatelse til 10 000 m²BRA innenfor felt BAA3, før krav om ny rundkjøring blir gjeldende. Dette er antydning med stiplet linje i figuren under. Omkring 50% av planlagt bebyggelse kan dermed anlegges før krav om rundkjøring blir realisert. Grunnet den restriktive parkeringsdekningen i planforslaget, forventes en forholdsvis beskjeden trafikkøkning til senteret, på 4-9%. Før rundkjøringen anlegges vil forventet trafikkøkning ligge på omkring 3-5%. Dette er vurdert håndterbart med dagens avkjørsler.

Ved ferdigstillelse innen felt BAA3 må også gangforbindelse fra Kaizers plass mot fv44 etableres, uavhengig av om BAA4 (Flerfunksjonsbygget) er utviklet eller ikke.

Utearealer rundt flerfunksjonsbygget må etableres etter at bygget og ny rundkjøring er etablert. Videre vil ferdigstillelse av parkeringsarealer på bakkeplan deles opp, da noe av arealene vil måtte fungere som riggplass ved bygging. I rekkefølgebestemmelsene knyttes

krav om ferdigstilling for del en til første brukstillatelse, og for del to til brukstillatelse for arealer over 10 000 m²BRA innenfor det aktuelle feltet.

Siste byggetrinn vil være boligblokker og tilhørende utearealer som skal anlegges på tak over kjøpesenteret. Nytt inngangsparti mot Reevegen, som også vil gi adkomst til takplan og boligdelen, vil også etableres i siste trinn.



Figur 6.42 Prinsippskisse for inndeling i byggetrinn

6.18 Rekkefølgebestemmelser

6.18.1 Før rammetillatelse

Dokumentasjon

Før det kan gis rammetillatelse innen felt BAA3-BAA4 må følgende være ferdig utarbeidet og godkjent:

- Godkjent miljøoppfølgingsplan
- Miljøteknisk grunnundersøkelse
- Dokumentasjon for tilstrekkelig kapasitet på eksisterende strømnnett

- Parkeringsplaner som viser antall og disponering av bil- og sykkelparkering, jf. bestemmelse 2.9.1
- LCA og LCC for aktuelle energiforsyningsløsninger
- Utreddelse og begrunnelse for arkitektoniske grep

6.18.2 Før igangsettingstillatelse

Dokumentasjon

Før det kan gis igangsettingstillatelse innen felt BAA3-BAA4, og F/K/T1-F/K/T2 må følgende være ferdig utarbeidet og godkjent:

- Tekniske planer og skiltplaner for alle veianlegg
- Gjennomføringsavtale med Rogaland fylkeskommune for tiltak som berører fv. 44 og fv. 506
- Belysningsplan for parkeringsarealer, friområder, gangveger og gatetun
- Utomhusplaner i målestokk 1:200 for arealer på bakkeplan, som dokumenterer hvordan krav til blågrønn faktor skal oppnås.

Før det kan gis igangsettingstillatelse for boenheter innen felt BAA3 må følgende være ferdig utarbeidet og godkjent:

- Dokumentasjon for at utendørs støynivå tilfredsstiller krav iht. T-1442.
- Dokumentasjon for luftkvalitet og ev. avbøtende tiltak
- Utomhusplan i målestokk 1:200 for arealer på takplan/lokk, som dokumenterer at krav til blågrønn faktor oppnås.

6.18.3 Før bebyggelse tas i bruk

Radonmåling

Før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse innen felt BAA3-BAA4, skal radonkonsentrasjon i eksisterende rom for opphold dokumenteres.

Renovasjonsanlegg

Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest til første boenhet innenfor BAA3 byggesone A, B eller C skal renovasjonsanlegg f_RA1 skal være ferdig opparbeidet.

Sykkelparkering

Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for ny bebyggelse til forretning/tjenesteyting/kontor innen felt BAA3-BAA4, skal tilhørende sykkelparkeringsplasser være ferdig opparbeidet.

Øvrig opparbeidelse

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest innen felt BAA3, må følgende være ferdig opparbeidet/etablert:

- a) Restaurering og istandsetting av bygg innenfor F/K/T1 og F/K/T2 iht. bestemmelse 3.1.2 og 4.2.
- b) o_TO2; offentlig torg
- c) Parkeringsareal mot nordvest:
 - f_V1, f_V2 og f_V3; felles veger
 - f_P1 og f_P3; parkering

- f_AVG1, f_AVG2, f_AVG3, f_AVG4 og f_AVG5; annen veggrunn grønt
- f_GG1, f_GG2 og f_GG3; felles gangveg
- f_TO1; felles torg

d) Flomsikringstiltak som beskrevet i bestemmelse 2.7 og 4.1.2

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest til forretning/tjenesteyting/kontorarealer utover 10 000 m² BRA innenfor BAA3, må følgende være ferdig opparbeidet:

- a) Resterende parkeringsareal mot nordvest:
 - f_V4; felles veg
 - f_P2; parkering
 - f_AVG6 og f_AVG7; annen veggrunn grønt
 - f_GG4; felles gangveg
- b) Ny adkomstløsning
 - o_KV2–o_KV3 (nivå 3); offentlig veg
 - o_AVG8–16; offentlig annen veggrunn grøntareal
 - o_AVT11; offentlig annen veggrunn tekniske anlegg
 - o_GG8 og o_GG9; offentlig gangveg
 - o_FO1, offentlig fortau
 - o_GS3; offentlig gang- og sykkelveg
- c) Kollektivholdeplass
 - o_KH1 og o_KH2; offentlig kollektivholdeplasser
 - o_LPL1 og o_LPL2; leskur
 - o_FO2 og o_FO3; offentlig fortau
 - o_GG10; offentlig gangveg
 - o_GT2; offentlig gatetun
 - o_FRI5; offentlig friområde

Før det kan gis siste brukstillatelse eller siste ferdigattest til handels- og næringsarealer innen felt BAA3 må følgende være ferdig opparbeidet/etablert:

- Sykkelparkeringsplasser for forretning/tjenesteyting og kontorarealer innen BAA1

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest til første boenhet innen byggesone A, B og/eller C innen felt BAA3, må følgende være ferdig opparbeidet/etablert:

- a) Ny adkomstløsning
 - o_KV2 – o_KV3; offentlig veg
 - o_AVG8-16; offentlig annen veggrunn grøntareal
 - o_AVT; offentlig annen veggrunn tekniske anlegg
 - o_GG8 og o_GG9; offentlig gangveg
 - o_FO1, offentlig fortau
 - o_GS3; offentlig gang- og sykkelveg
- b) Kollektivholdeplass
 - o_KH1 og o_KH2; offentlig kollektivholdeplasser
 - o_LPL1 og o_LPL2; leskur
 - o_FO2 og o_FO3; offentlig fortau
 - o_GG10; offentlig gangveg

- o_GT2; offentlig gatetun
- o_FRI5; offentlig friområde

c) Øvrig opparbeidelse

- Felles uteoppholdsareal på tak innenfor bestemmelsesområde #2
- Fellesfunksjoner innenfor bestemmelsesområde #9
- Sykkelparkeringsplasser for bolig
- Inngangsparti ved f_AUT2 som gir adkomst til takplan
- F_AUT2; felles annet uteoppholdsareal med lekeplass
- F_GG5; felles gangveg
- Leke/aktivitetsområde innenfor bestemmelsesområde #10

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest innen felt BAA4, må følgende være ferdig opparbeidet/etablert:

a) Ny adkomstløsning:

- o_KV2 – o_KV3; offentlig veg
- o_AVG8-16; offentlig annen veggrunn grøntareal
- o_AVT; offentlig annen veggrunn tekniske anlegg
- o_GG8 og o_GG9; offentlig gangveg
- o_FO1, offentlig fortau
- o_GS3; offentlig gang- og sykkelveg

b) Kollektivholdeplass:

- o_KH1 og o_KH2; offentlig kollektivholdeplasser
- o_LPL1 og o_LPL2; leskur
- o_FO2 og o_FO3; offentlig fortau
- o_GG10; offentlig gangveg
- o_GT2; offentlig gatetun
- o_FRI5; offentlig friområde

c) Offentlige uterom:

- o_TO4; offentlig torg
- o_GT3; offentlig gatetun
- o_FRI1, o_FRI2 og o_FRI4; offentlig friområde

a) Øvrig opparbeidelse:

- O_GS1; offentlig gang- og sykkelveg
- Gatetun innenfor bestemmelsesområde #6
- Flomsikringstiltak som beskrevet i bestemmelse 2.7 og 4.1.2

7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Planforslaget er i stor grad i samsvar med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, og kommunedelplan for Bryne sentrum. Utnyttelsesgraden er på ca. 270%, som er i øvre sjiktet av intervallet kommunedelplanen har satt for området (140-300%BRA), og vurderes å samstemme godt med lokasjonen og eksisterende tetthet i området.

Kommunedelplanens bestemmelser vedr. aktive og åpne fasader følges opp, og planforslaget vil medføre at kjøpesenteret i større grad henvender seg mot tiliggende byrom og Bryne sentrum.

Planforslaget utfordrer overordnede krav til bil- og sykkelparkering, og utfordrer noe på høyder. I planen legges det opp til min. 1 sykkelparkeringsplass pr. 100 m² forretning/kjøpesenter, og 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² tjenesteyting og kontor. I kommunedelplan for sentrum og Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, er det krav om min. 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m² næring. Planforslaget legger opp til maks 1 bilparkeringsplass pr. 100 m² BRA, noe som er i tråd med Kommunedelplan for sentrum, men er i strid med Regionalplanens krav om maks 0,9. Planforslaget vurderes likevel å bygge opp under nullvekstmålet og å ivareta intensjoner i overordnet planverk, bl.a. gjennom gunstige betingelser for syklende og kollektivreisende. Dette sikres gjennom attraktive sykkelparkeringsplasser og -fasiliteter, etablering av mobilitetspunkt og ved at eksisterende kollektivholdeplasser i Arne Garborgs veg flyttes nærmere kjøpesenteret og Bryne sentrum.

De tre boligblokkene som skal etableres over kjøpesenteret, samt nytt planlagt bygg nordvest for senteret, er i strid med kommunedelplanens høydebestemmelser.

Bygningsdelene ligger mot fv. 44, og får begrenset konsekvens for siktlinjer fra sentrum, jf. kap. 6.3.

Sett i sammenheng med offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealer innenfor og i nærheten av planområdet, er det vurdert at det ikke er behov for kvartalslek, slik sentrumsplanen åpner for. Det sikres likevel nye lekearealer på bakkeplan som ligger i tilknytning til offentlige byrom. Lekearealene er fordelt på fire områder – to ved Reevegen og to ved Kaizers plass/friområde ved Roslandsånå. Samlet er arealene på 1 570 m².

7.2 Landskap

Planområdet er relativt flatt og det gjøres ikke inngrep som påvirker landskapet innenfor planområdet. Det er i dag voluminøse bygg i planområdet, og foreslått utbygging får svært begrensede konsekvenser for landskapssilhouetter. Det er ingen særskilte landskapselementer i nærheten som blir påvirket. Byens silhuett i vest endres, ved at det tilføres noen høyere boligblokker, og ved at opplevd gesims mot vest brytes opp i mer varierte høyder enn i dag. Den planlagte gangforbindelsen mellom kjøpesenteret og flerfunksjonsbygget heves, og naturlig terrengform forstyrres. Landskapet har ingen utpreget form i passasjen i dag, og terrengbearbeidingen er lite synlig fra omkringliggende områder da den er begrenset til arealet mellom eksisterende og planlagt bygg. Siktlinjer gjennom passasjen fra Storgata og Reevegen ivaretas likevel i stor grad. Det skapes ingen skjæringer i landskapet forbindelse med planlagt tiltak.

7.3 Stedets karakter

Planlagt bebyggelse vil være en videreutvikling av eksisterende næringsbebyggelse i planområdet når det gjelder uttrykk, volum og høyder. Det sikres flere aktive og åpne

fasadepartier som i større grad henvender seg mot tiliggende byrom. Dagens høyder videreføres i stor grad, men på en begrenset del av senteret mot fv.44 planlegges det inntil 6-7 etasjer. På planlagt flerfunksjonsbygg nordvest for senteret, planlegges inntil 5 etasjer. Dette vil påvirke områdets silhuett. Siktlinjer fra sentrum påvirkes i begrenset grad.

Nye forbindelser gjennom planområdet, og opparbeidelse av nye torg, gatetun, aktivitetspark og friområder med ny vegetasjon og møblering, bidrar til å underbygge og styrke stedets karakter i enden av Fritz Røed-parken, og randsonen av Bryne sentrum.

7.4 Byform og estetikk

Planforslaget vil kunne styrke Bryne sentrum som handels- og bysenter på Jæren, og skape flere attraktive adkomstpunkt og ferdselsårer for myke trafikanter. Det gjøres grep for å gjøre større deler av senterets fasader aktive og åpne, slik at det knyttes nærmere omkringliggende uterom, og sentrum for øvrig. Dagens høyder mot Reevegen ivaretas. Byrommet Kaizersplass og parkdraget langs Roslandsåna skal styrkes gjennom åpne og aktive fasader, og funksjoner som inviterer til økt bruk. Det nye flerfunksjonsbygget, som planlegges der Felleskjøpet er i dag, vil ha tilnærmet samme avstand til Kaizersplass som dagens bygg, og området mellom plassen og bygget opparbeides som et utvidet torg som legger til rette for opphold gjennom møblering, vegetasjon og publikumsrettede funksjoner.. Ny bro over Roslandsåna vil ta noe av friområdets kapasitet. Samtidig sikres nye kvaliteter både i friområdet og Kaizersplass som vil gi økt attraktivitet og bruksverdi.

Fasaden mot fv.44 skal ha vertikale elementer som bryter opp dagens horisontale preg. Det legges opp til varierte materialer av varig kvalitet. Det tilstrebes å la bygningsmassen fremstå som en gruppering av mindre bygningsdeler for å bryte opp det voluminøse preget. Bebyggelsen vil likevel fremstå i stor skala, men med et mer utovervendt uttrykk som gagnar byen.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket vurderes å tilrettelegge for bruk av Kaizersplassen med omkringliggende bebyggelse i større grad, som gir bedre samspill med, og økt opplevelse av, kulturminnene i planområdet. Kjøpesenter og nytt flerfunksjonsbygg får aktiviserte fasader mot Kaizersplassen og kulturmiljøet, men vil ha tilnærmet samme skala og uttrykk som dagens bebyggelse, og vil stå i en viss kontrast. Kornlager og kornsilo restaureres og tas i bruk til varierte funksjoner, som vil gi en positiv konsekvens for- og utvidet bruk av kulturmiljøet. Det legges opp til noen endringer i fasadeuttrykk på kornmottak og -silo, men byggenes karakter vurderes ivaretatt med foreslåtte endringer.

7.6 Forholdet til naturmangfold

Planforslaget utvider en eksisterende bebyggelse, som vil gi noe økt skyggevirking på friområdene tilknyttet Roslandsåna. Det planlegges ingen inngrep i kantsoner, foruten å forbedre vegetasjon og ev. terrengbearbeiding. Etablering av bro og mer vegetasjon og trær langs kanalen vil skape mer skygge som bidrar til gode leveområder for fisk og for biologisk mangfold. Forslaget vurderes samlet å få bagatellmessig innvirkning på naturmangfold. Planen sikrer at under anleggsperioden og senere, skal vann fra området være filtrert og ikke forringe resipient.

7.7 Rekreasjonsinteresser/Rekreasjonsbruk

Planforslaget legger til rette for god framkommelighet for gående i og rundt planområdet. Det sikres nye og forbedrede forbindelser til og gjennom friområdet, og det sikres nye grønne kvaliteter og oppholdsmuligheter i park, torg og gatetun. Områdene langs kanalen får mer

skygge, og broen som gir adkomst til planområdet, vil forringe rekreasjonsverdien i friområdet.

7.8 Uteområder

Det legges opp til felles uteoppholdsareal på lokk/tak. Ved å legge opp til uteområder på tak, vil uteområdene skjermes fra støy og støvforurensning og samtidig gi tilfredsstillende solforhold.

Det etableres nye offentlige utearealer for myke trafikanter på bakkeplan, som sikres en utforming med høy kvalitet. Dette gjelder utvidet torg og nye lekearealer mot Reevegen og ved Kaizers plass/friområde ved Roslandsåna. Planforslaget medfører mer skygge i parkdraget innenfor planområdet, men tilfører også nye kvaliteter gjennom forsterket vegetasjon, nye gang- og sykkelveger, åpne fasader og belysning.

7.9 Trafikkforhold

Det er lagt opp til at planforslaget knytter seg logisk opp til vegnettet utenfor planområdet. Planforslaget vil medføre forbedret trafikksikkerhet i området med gode forbindelser for gående og syklende. Gjennom å legge opp til gode forhold for kollektiv, sykkel og gange, er planen med på å bygge opp om nullvekstmålet.

Trafikk til og fra planområdet vil øke som følge av utbyggingen. Det gjøres samtidig grep for å bedre trafikkflyten ved at det etableres en ny adkomst fra Arne Garborgs veg, og ny utforming av parkeringsplassen mot Jærvegen. Valgt parkeringsdekning vil også bidra til en begrenset trafikkøkning. Omlegging av eksisterende rundkjøring ved Arne Garborgs veg/Reevegen, vil medføre at gatetunet i Reevegen stenges for ordinær trafikk, mens innkjøring for varelevering til Storgata ivaretas. Trafikk i dette området reduseres dermed. Det tillates at 50-60% av utbyggingen finner sted før rundkjøringen etableres. Trafikk inn til planområdet vil dermed kunne øke med 3-5 % før ny adkomst etableres.

7.10 Barns interesser

Planforslaget ivaretar skoleveg i området gjennom parken mot Vardheia ungdomsskole. Planforslaget er utformet i tråd med føringene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

Planforslaget forutsetter ikke omdisponering av arealer som i dag er i bruk av barn og unge, og det er derfor ikke nødvendig å finne erstatningsarealer.

Boliger vil medføre at flere barn bruker planområdet. Det sikres uteoppholdsarealer med funksjoner tilpasset varierte aldersgrupper både på lokk og i tilknytning til eksisterende torg og park. Det gjøres kriminalitetsforebyggende grep i form av mer blandede funksjoner, økt inn-/utsyn, samt utforming og belysning.

7.11 Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes å ikke ha konsekvenser i forhold til sosial infrastruktur.

7.12 Universell tilgjengelighet

Bebyggelsen vil forholde seg til kravene i TEK17. Universell utforming er et bærende kvalitetsprinsipp i planområdet. Torg, gatetun, fortau og gang- og sykkelveger innenfor planområdet vil være universelt utformet. Planområdet har relativt flatt terreng, og det er dermed ikke store utfordringer knyttet til å gjøre området universelt tilgjengelig.

7.13 Energibehov – energiforbruk

All bebyggelse sikres utformet med sikte på lavest mulig energiforbruk til oppvarming, kjøling, belysning og andre formål. Det legges til rette for at ny bebyggelse kan tilkobles felles fjernvarme og -kjøling, hvis dette er hensiktsmessig i forhold til planlagt bruk.

7.14 ROS

Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet. Det ble avdekket ti forhold som er utredet videre jf. kapittel 6.16. Disse temaene er utredet i vedlagt ROS-analyse, og avbøtende tiltak er innarbeidet i planforslaget. Etter avbøtende tiltak har alle de avdekkede forholdene akseptabel risiko.

7.15 Teknisk infrastruktur

Planforslaget sikrer tilstrekkelig kapasitet til planområdet ved etablering av ny nettstasjon. IVAR-ledning som går gjennom planområdets vestlige del, er hensyntatt. For annen teknisk infrastruktur henvises det til VA-rammeplan.

7.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen når det gjelder vedlikehold av gangarealer, park og torg som er regulert offentlig.

7.17 Konsekvenser for næringsinteresser

M44 er en viktig næringsaktør i Time kommune, og planforslaget kan bidra til økt aktivitet for nye og eksisterende tilbud i området, gjennom et utvidet tilbud og økt attraktivitet i sentrum.

7.18 Interessemotsetninger

Mulige interessekonflikter som følge av planforslaget, er knyttet til boliger og næringsaktører på nordsiden av Arne Garborgs veg, samt næring og handel i Jupitervegen sør for planområdet. Nevnte parter vil bli påvirket av anleggsperioden, og av flytting av eksisterende rundkjøring og bussholdeplasser i Arne Garborgs veg. Det kan også være interessemotsetninger mellom planlagt utbygging og næringsaktører i Storgata, da gatetunet i Reevegen stenges for ordinær biltrafikk.

7.19 Avveining av virkninger

Detaljplanforslaget vurderes i stor grad å være i tråd med overordnede planer, og bygger opp om føringene om høy tetthet og varierte funksjoner i kommunedelplanen for Bryne sentrum. Planforslaget tilfører nærmiljøet nye og forbedrede kvaliteter i form av et utvidet opparbeidet torg, ny aktivitetspark, og nye, forbedrede forbindelser for myke trafikanter. Ny adkomst over Roslandsåna vil forringe noen kvaliteter innen friområdet, samtidig tilføres kvaliteter i og ved gatetunet, der eksisterende rundkjøring fjernes. Planforslaget gjør grep for å bygge opp om nullvekstmålet. Trafikkmengde i området vil øke, men det sikres viktige grep for bedre trafikkflyt og kjøremønster.

Planforslaget representerer få konflikter i forhold til natur, kultur og hensyn til barn- og unge. I sum vurderes derfor planforslaget å ha få negative, og flere positive konsekvenser.

8 KONSEKVENsutREDNING

8.1 Oppsummering

Plan- og bygningsloven (PBL) stiller krav til konsekvensutredning for reguleringsplaner etter annet lovverk som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planforslaget er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger § 6b, og det vurderes at det skal utarbeides en konsekvensutredning i henhold til forskriften på grunn av at samlet tiltaks bruksareal vil overstige 15 000 m² (punkt 24).

Hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen, er besluttet i samarbeid med Time kommune. Tema som er konsekvensutredet er:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Transportbehov/mobilitet
- Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet
- Parkering

Tabellen nedenfor viser sammenstilling av konsekvenser for tema i utredningen og samlet konsekvens for tiltaket.

Tema	Alt. 0	Alt 1.
Kulturminner og kulturmiljø (kap. 7)	0	+1
Transportbehov/mobilitet (kap. 8)	0	0
Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet (kap. 9)	0	0/+1
Parkering (kap. 10)	0	-1
Samlet konsekvens for planforslaget	0	0/+1

Alternativ 0

Alternativet gjør at dagens situasjon videreføres. Det vil på kort sikt ikke gi noen konsekvenser for plan- og influensområdet.

Alternativ 1

Gjennomføring av tiltaket vil ha positive konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. Gjennomføring av tiltaket vil ha liten negativ konsekvens for parkering.

En helhetlig vurdering og sammenstilling av alle temaene vurdert i KU, viser en svak positiv konsekvens ved gjennomføring av tiltaket.

8.2 Avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak foreslås i KU, og følges opp i planarbeidet:

Tiltak	Oppfølging i reguleringsplan
<u>Kulturminner og kulturmiljø:</u> • Hensynssone for Bryne Mølle og kornmottaket videreføres i plankart. • Det tillates ikke fasadeendringer på Bryne Mølle. • Fasadeendringer på kornmottaket skal ikke forringe byggets verdi som en del av et viktig kulturmiljø. Bebyggelsens hovedformer og opprinnelige uttrykk videreføres. • Krav til fargebruk og detaljering av flerfunksjonsbygget og M44, for å sikre noe kommunikasjon med kulturmiljøet. • Det skal etableres ny inngang til M44 fra Kaizersplassen for å tilrettelegge for økt bruk. Inngangens skala må harmonere med skalaen til kulturminnene. • Servering og kulturfunksjoner mot Kaizersplassen for å tilrettelegge for økt bruk. • Kornsiloen videreføres, med fasadeendringer som fører til økt bruksverdi, tillates. • Ev. skilt og reklame mot Kaizersplassen må ikke forringe kulturminnene.	Samtlige foreslåtte tiltak sikres i planens bestemmelser og plankart.
<u>Transportbehov/mobilitet:</u> • Tiltak på overordnet vegnett: det er behov for firefelts veg for å håndtere dagens trafikk og generell trafikkvekst. Ved ev. utvidelse til firefelts veg bør det også ses på kryssutforming • Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning. • Sykkelparkering med tak. • Låsbar sykkelparkering og garderobefasiliteter for ansatte. • Bildeleordning for beboere, ansatte og besøkende. • Trafikksikre og intuitive løsninger for myke trafikanter, som gang- og sykkelveger og ledende føringer i parkeringsareal. • Universelt utformet med tanke på bredder, materialvalg og nivåforskjeller. • Bedrifter kan oppfordre ansatte til bruk av miljøvennlige reisemiddel. Tiltak for å få til dette vil innebære gode sykkel fasiliteter for ansatte ved M44, som garderober, tørkemuligheter og verksted. • Intuitive gangforbindelser som sikrer fremkommelighet. • God belysning som bidrar til økt opplevd trygghet.	Regulert firefelts-vegidereføres i planforslaget iht. gjeldende plan, men sikres ikke etablert. Det sikres i planens bestemmelser at det skal anlegges mobilitetspunkt ved kollektivholdeplass, med bl.a. oppstilling for bysykler og el-sparkesykler. Samtlige foreslåtte tiltak egnet for planfase, sikres i planens bestemmelser og plankart.

• Førende vertikale og horisontale elementer, og aktiv bruk av ulik materialitet. • God lesbarhet gjennom skilting, oppmerking og utforming. Sikre frisiktskrav iht. overordnede føringer i plankart.	
<u>Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet:</u> • Det må stilles krav til aktive fasader mot Kaizers plass. • Flatt tak på boliger sikres i bestemmelser. • Maks høyde på bebyggelse sikres i plankart. • Det må stilles kvalitetskrav til skilt og belysning. Eksempelvis kan skilt mot fv. 44 være i større skala enn skilt mot Kaizers plass. • Det skal etableres ny inngang til M44 fra passasjen mellom senteret og flerfunksjonsbygget. • Materialer og preg fra Kaizers plass videreføres i nye utearealer. • Det skal implementeres variert materialitet og vertikale elementer i fasader for å bryte opp det horisontale preget.	Samtlige foreslåtte tiltak sikres i planens bestemmelser og plankart.
<u>Parkering:</u> • Bildeling for beboere, ansatte og besøkende. • Høy kvalitet på sykkelparkeringsplasser: overbygget, låsbare og med lademuligheter. • Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning. • Intern utforming på parkeringsplass som bidrar til gunstig trafikkavvikling • Sikre mulighet for at parkeringsplasser i bygg gradvis transformeres til næring, og dekning reduseres. • Krav til antall sykkel- og bilparkeringsplasser settes i planens bestemmelser. • Krav til antall lastesykler settes i planens bestemmelser. • Det må tilrettelegges for at beboere kan ta med sykkel i heis, og sikres at en andel plasser kan nås uten bruk av heis • Ved omdisponering til kontor/næring innenfor BAA4 bør sykkelparkeringsdekning økes.	Samtlige foreslåtte tiltak sikres i planens bestemmelser og plankart.