

Fagnotat

Arealdel kommuneplan - Samferdsel



Time kommune

v/ Ole Bjørn Maråk, 02. mai 2019

Disposisjon fagnotat om samferdsel

Innhald

Samandrag, konklusjon og tilråing	2
1. Nasjonale, regionale og kommunale føringer	4
a. Ny E39.....	4
b. Dobbeltspor.....	4
c. Regionalplan for Jæren.....	4
d. Bompengepakke Nord-Jæren.....	5
e. Utbyggingspakke Jæren.....	5
f. Parkering	6
g. Gatebruksplan	8
h. Vedlegg.....	9

Sjølv om Kommunedelplan for Bryne sentrum ikkje framgår av kommuneplanen sin arealdel, er dei samla samferdselsutfordringane i kommunen omtalte i fagnotatet. Dette då ulike samferdselsløysingar i kommunen generelt sett og i sterk grad påverkarar trafikkbilete i Bryne.

Samandrag, konklusjon og tilråding

Det er mange eksempel både lokalt, regionalt og nasjonalt at ein planlegg for vekst utan å ta tilstrekkeleg høgde for nødvendig infrastruktur. Time kommune har saman med nabokommunane våre planlagt for vekst i åra framover. Det er viktig at dei vala me som kommune tek ikkje berre bygger på kjente trafikkmønster i dag, men tek høgde for den veksten me planlegg for i eit 10-20-30 års perspektiv.

I høyringsutkastet til ny Regionalplan for Jæren 2050 er aksen Stavanger – Sandnes og Bryne sentrum peika ut til å vera regionale sentra med særskilt regional innsats for å realisera vekst med bykvalitet. Bryne sentrum er sett som einaste regiondelsenter (Stavanger fylkesenter, Sandnes hovudsenter) innanfor planområdet. Publikumsretta eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjonar som berre vert gjeve på ein stad på Sør-Jæren bør lokaliserast til Bryne sentrum. Ønsker Time kommune å «ta» denne rollen for Bryne sentrum krev det eit særskilt fokus på å realisera vekst med bykvalitet.

Omkøyringsvegen om Kvernaland er i Bybandet sør (BBS) lagt inn med juridisk bindande verknad til kryssing med tverrsambandet på Kalberg. Ei omsynssone viser kor mykje avvik det kan vera. Statens vegvesen har gjeve signal om at det kan vera nødvendig med justeringar av traséen, noko som vert vurdert som uproblematisk.

Arbeidet med planlegging av tverrsambandet er i gang, men er i dag uavklart. Dei mange fornminna i området på Kalberg gjer det svært krevjande å finna ein trasé som overordna myndigheiter vil kunna akseptera. Tverrsambandet er eit svært viktig prosjekt for både Klepp og Time kommune. I samråd med vegvesenet er me enige om at det varsla planområdet skal leggjast inn med omsynssone bandlegging, samt at regulering av TN3 (ny NK1) kan starta der det vert vist mellombels tilkomst frå ‘anleggsvegen’. Endeleg tilkomst når tverrsambandet er etablert, må skje via ein samleveg.

Kommunen arbeider òg med Gatebruksplan for Bryne. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført fleire trafikkanalysar som har vurdert ulike scenario. Den viser mellom anna at ny 4-felt fv. 44 forbi Bryne saman med reduksjon av gjennomkøyring i Arne Garborgs veg er sentrale element for å betre trafikkflyten forbi og til/frå Bryne. Ei omsynssone som sikrar anleggsarbeidet må innarbeidast i arealdelen.

Utbyggingspakke Jæren vil vera avgjerande for korleis ein skal vurdere denne saka i forhold til overordna vegnett i og rundt Bryne. Ein ønsker derfor å avventa konklusjon i saka om bompengepakken våren 2019, før ein tek stilling til tiltak på lokalt vegnett. For å realisera prosjekta som

inngår i Utbyggingspakken må det i arealdelen leggest inn omsynssoner som sikrar areal til ny infrastruktur. Moglegheit for å etablere kulvert i Arne Garborgs veg inngår i Utbyggingspakke Jæren.

Sentrumspanen har som gjennomgåande «profil» at ein ønsker byrom, grønne korridorar for mjuke trafikantar, leggja til rette for auka bruk av kollektivtilbod og redusere biltrafikken i sentrum. Alt for å skapa den gode byen på Jæren. Fjellhall, gågate og gatebruksplanen er viktige reiskapar i så måte.

Bryne har eit kompakt sentrum med korte avstandar og alt ligg slik sett godt til rette for å gjennomføre tiltak for å redusere biltrafikk, overflateparkering og skapa trygge gater og godt miljø. Samtidig gjer busetnadsmønster og eit avgrensa kollektivtilbod utanom jernbanen at bilen fortsatt vil vera eit sentralt framkostmiddel til/frå Bryne for svært mange innbyggjarar.

Dersom ein skulle velja å realisere gågate i Storgata utan at alternativ parkeringsløyising er på plass, vil offentleg parkeringstilbod i indre sone verta redusert med omlag 50 %. Rådmannen vurderer at reguleringsplanen kan ferdigstillast utan at parkeringsløyising er realisert, men at omdanning av Storgata til gågate må koordinerast med realisering av alternativ parkeringsløyising.

Hovudkonklusjonar i dei analysane som er utførte for eit scenario der ikkje noko av tiltaka vert gjennomført – 0-alternativet:

- Med dagens trafikkmengde vil stenging for gjennomkøyting i Arne Garborgs veg mot aust før 1900-krysset gje god og tilstrekkeleg effekt utan store negative konsekvensar for øvrig trafikksystem.
- Ved auka trafikkmengde vert det tilrådd forbod mot gjennomkøyting i Arne Garborgs veg begge vegar.
- Reevegen nord (shared space) kan stengast utan særlege konsekvensar dersom det vert gjort saman med tiltaka over.
- Tiltaka over vil samla sett med dagens trafikkmengde gje akseptable forhold med lite forseinking og kødanning.
 - Med 10 % auke i trafikkmengde vil vegsystemet stort sett fungera, men det vil vera periodevis betydelege køar inn Jupitervegen og på tilfartar inn mot rundkøytinga i Shell-krysset, særleg frå nord.
 - Med 20 % auke i trafikken vil det verta vesentleg forseinking og kødanning på fv. 44 nordover og så å seia alle sidevegar inn mot fv. 44. Køen forplantar seg inn mot sentrum i Jupitervegen og i Arne Garborgs veg.
 - Med 30 % auke i trafikken vil det verta fullstendig trafikkork på fleire av vegane og uakseptable forhold inn mot sentrum.

Tilråing:

Uavhengig av utbyggingspakke Jæren vil det vera fornuftig å redusera trafikken gjennom Arne Garborgs veg. Det vil redusera køane i «Shellkrysset» og betra forholda for både mjuke og motoriserte trafikantar i Bryne. Skilting med gjennomkøyring forbudt morgon og kveld vert vurdert til å vera ei betre løysing enn lysregulering av fotgjengarovergangar.

Gjennomkøyring forbudt i Jernbanegata frå Arne Garborgs veg til Meierigata nordover og Ole Barkveds veg begge vegar man-fre kl 07-17.

Alle tiltaka i Utbyggingspakke Jæren bør leggest inn som hensynssoner i arealplankartet.

Vurdera tiltak for å redusera parkering av køyretøy i snuhammarar og gater på Kvernaland og Lye. Nyttekøyretøy bør visast til særskilte plassar utanfor bustadgater. Lokalisering av desse plassane krev eigne (plan)prosessar.

Dersom Utbyggingspakke Jæren vert ein realitet vil nytt trafikkmonster aust og vest for Frøylandsvatnet redusera trafikken gjennom Bryne og Kvernaland. Planlagde kollektivfelt i Arne Garborgs veg og på fv. 505 vert i så tilfelle ikkje vurdert som nødvendige og kan utgå frå plankartet. Viss ikkje må kollektivtrasè frå Esso-stasjonen til 1900-krysset inn i plankartet.

1. Nasjonale, regionale og kommunale føringer

a. Ny E39

Under arbeidet med ny trasè for ny E39 var Jæralternativet frå Bue via Undheim til Åsen og vidare nordover vurdert. Dette alternativet vert nå ikkje vurdert vidare. Trasèen vert lagt «langs» eksisterande E39.

b. Dobbeltspor

Dobbeltspor er uavklart og det vil ta tid før det vert realisert. Kommunane langs Jærbanen frå Stavanger til Eigersund har i ein dialog med Bane Nor arbeidd for at planleggingsarbeidet kan ta til, slik at sikringssoner og avstandskrav kan kartfestast og leggja til rette vidare sentrumsutvikling i stasjonsbyane.

c. Regionalplan for Jæren

Regionalplanen har mellom anna mål om å samordna utviklinga av transportsystemet med arealbruken og byutviklinga for å redusera veksten i transportarbeidet. Ein av 5 viktige faktorar for måloppnåing er bruk av rekkefølgekrav for best mogleg samordning mellom arealbruk og

transport, det vil seia mellom utbygging (bustad og næring) og utbygging av transportsystemet. Når det gjeld utbyggingstempo som gjeld bustadbygging viser RP Jæren at bustadbygginga på Kvernaland i all hovudsak skal skje etter 2030.

Regionalplanen er under revidering. Bryne er saman med aksen Stavanger – Sandnes peika ut som satsingsområde for urban tettstadsutvikling i Regionalplanen. Dette vil truleg auka presset på infrastrukturen.

d. Bompengepakke Nord-Jæren - Bymiljøpakken

Bymiljøpakken Nord-Jæren er på over 30 milliardar kroner til veg, buss og sykkelveg fram til 2033. Bymiljøpakken er ein bompengepakke for Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Bymiljøpakken fekk tilslutning frå bystyret i Stavanger og kommunestyra i området hausten 2014, før fylkestinget i desember 2014 sa ja til Bymiljøpakken. Bymiljøpakken vart vedtatt av Fylkestinget i Rogaland i desember 2014.

Bypakken har 0-vekst mål for biltrafikken og påverkar derfor også kringliggande kommunar som Time.

e. Utbyggingspakke Jæren

Utbyggingspakke Jæren er ein finansieringsplan for forsert bygging av kollektivnettet, gang- og sykkeltilbodet og utvalde delar av vegnettet på Jæren. Det overordna målet for pakken er betre framkommelegheit for alle trafikantgruppene. Utbyggingspakke Jæren omfattar kommunane Klepp og Time. Pakken er framleis under utarbeiding og ikkje vedtatt.

Det er etablert ei styringsgruppe for Utbyggingspakke Jæren som består av Klepp, Time, Rogaland fylkeskommune, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet. Hå kommune har observatørstatus. Grappa vert leia av fylkesordførar.

Det er styringsgruppa sin oppgave å leia arbeidet fram mot eit beslutningsgrunnlag som kan behandlast lokalt og regionalt før det vert oversent Samferdselsdepartementet og endeleg behandling i Stortinget. Pakken kan tre i kraft først etter at han er godkjent i Stortinget. Mandatet til styringsgruppa vil vera presentert og forankra i den komande Stortingsmeldinga. Konsensus i styringsgruppa og lokal enighet er eit viktig fundament for arbeidet med Utbyggingspakke Jæren.

Dersom Utbyggingspakke Jæren vert godkjend i Stortinget skal den styrast i tråd med det overordna målet for pakken. Vurdering av måloppnåing hittil og framtidig venta måloppnåing vil vera sentralt for prioritering av prosjekt undervegs. Årlege budsjett skal styra gjennomføringa.

Styringsgruppa har hovudansvaret for god koordinering av prosjektporteføljen. Arbeidet i styringsgruppa skal gje grunnlag for Stortinget, departementets og lokale mynder sitt behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidlar og bompengar. Styringsmodellen må til ei kvar tid tilpassast gjeldande forvaltningssystem.

f. Parkering

Offentlege parkeringsplassar tilgjengelege i de 3 parkeringssonene i Bryne sentrum, jf. vedlagde oversiktskart:

	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Totalt
Gateparkering	80	205	80	365
P-plass	14	71	73	158
Sum	94	276	153	523
Gågate Storgata + grønne korridorar	-48			
Kinoplassen - plan 0501			-73	
Timehallen - Områdeplan		-71		
Sum etter «kjente utbyggingar»	46	205	80	331

Størst konsekvensar vil nok reduksjonen på 50 % i den indre sona (Sone 1) ha dersom planane i tabellen over vert realiserte.

I sentrumsplanen side 28 er framtidig parkeringsløyising omtalt. 5000 nye innbyggjarar i Bryne sentrum utgjer, ut frå dagens bildekking, behov for 2500 nye parkeringsplassar. Sentrumsplanen har lagt som føresetnad at ein klarer å redusera bildekkinga noko i samsvar med nasjonale føringar og betra kollektivtilbod regionalt. I planperioden er derfor behovet vurdert til å vera 2000 nye parkeringsplassar.

Parkering er på sikt planlagt løyst gjennom eit større sentralt lokalisert parkeringsanlegg eller gjennom 3 mellomstore parkeringsanlegg på omlag 400 bilar.

Føresegn 10.2.1 i sentrumsplanen:

«Parkering til næring, forretning, offentlig og privat tenesteyting og kjøpesenter, med unntak av daglegvarehandel, skal lokaliserast til felles parkeringsanlegg slik dei er vist i føresegnene 21.2.5.3, 21.6.2 og 21.9, eller til andre eksisterande anlegg.»

Føresegn 10.2.2 i sentrumsplanen:

«Bustadparkering kan etablerast på eiga tomt i parkeringskjellar eller anlegg med tilkomst direkte frå gate.....»

Parkeringsløyising for «indre sone» basert på 3 parkeringsanlegg, jfr temakart 11 i sentrumsplanen

Etter norsk prisbok er kvmprisen for parkeringsanlegg kr 8 518,- over bakken og kr 18 122,- under bakken.

kvm for parkeringsanlegg til 400 bilar:

400 p-plassar x 5 meter lengde x 2,5 meter breidde = 5 000 kvm

Tillegg for adkomst/køyreareal 30% = 1 500 kvm

Sum total = 6 500 kvm

Anlegg over bakken = 6 500 kvm x 8 518,- = 55 367 000,-

Anlegg under bakken = 6 500 kvm x 18 122,- = 117 793 000,-

Eit tenkt scenario med parkeringsplass under bakken på Bryne stadion og Kinoplassen og eit anlegg over bakken ved M44 vil då ha ein samla kostnad på:

2 parkeringsanlegg à kr 117 793 000,-	= 235 586 000,-
1 parkeringsanlegg à kr 55 367 000,-	= 55 367 000,-
Sum for 3 p-anlegg for til saman 1 200 bilar	= 290 953 000,-

g. Gatebruksplan

Under Samferdsel side 24 i sentrumsplanen er fleire tema omtalt; gang- og sykkelveg, trafikksystem og parkering. Figur 13 på side 27 viser målsetnaden om å styra trafikken ut til fv. 44 og fv. 223 og å redusera gjennomkøyring i Arne Garborgs veg.

Vedlagde rapport frå Norconsult, Arne Garborgs veg – Tiltaksvurderingar, har vurdert ulike løysingar for å avgrensa gjennomgangstrafikk i Arne Garborgs veg og konsekvensane av det for øvrige vegsystem.

Tilgjengeleg gatebreidde er avgrensa og det er derfor lagt følgjande føresetnadar og prinsipp til grunn:

- ✓ Tilrettelegging for transportsyklistar med eit nettverk av effektive sykkelruter
- ✓ Tilrettelegging for syklande og gåande innad i Bryne med eit nettverk som bind saman bustadområda med sentrum og andre viktige målpunkt.
- ✓ Fokus på gåande i sentrum med tilrettelegging for gangveg mellom byrom.
- ✓ Fleire byrom i sentrum, men kulvert under Arne Garborgs veg som det viktigaste bidraget supplert av mindre urbane byrom langs etter framtidige grønne korridorar.
- ✓ Jærbanen som ryggrad i kollektivsystemet og fokus på busstilbodet som eit ledd i Bryne som kollektivknutepunkt.
- ✓ Biltrafikk vert konsentrert til bygater og sentrumsgater i sentrum for å frigje plass til opphald og ferdsel for mjuke trafikantar. Bilar kan fortsatt nytte grønne korridorar, men på mjuke trafikantar sine premissar.
- ✓ Jernbanegata vert einvegskøyrte for ordinær trafikk mellom Arne Garborgs veg og Meierigata.

Hovudkonklusjonar

- Med dagens trafikkmengde vil stenging for gjennomkøyring i Arne Garborgs veg mot aust før 1900-krysset gje god og tilstrekkeleg effekt utan store negative konsekvensar for øvrig trafikksystem.

- Ved auka trafikkmengd vert det tilrådd forbod mot gjennomkøyning begge vegar.
- Reevegen nord (shared space) kan stengast utan særlege konsekvensar dersom det vert gjort i saman med tiltaka over.
- Tiltaka over vil samla sett med dagens trafikkmengde gje akseptable forhold med lite forseinking og kødanning.
 - Med 10% auke i trafikkmengde vil vegsystemet stort sett fungera, men det vil vera periodevis betydelege køer inn Jupitervegen og på tilfartar inn mot rundkøyninga i Shell-krysset, særleg frå nord.
 - Med 20 % auke i trafikken vil det verta vesentleg forseinking og kødanning på fv. 44 nordover og så å seia alle sidevegar inn mot fv. 44. Køen forplantar seg inn mot sentrum i Jupitervegen og på Arne Garborgs veg.
 - Med 30 % auke i trafikken vil det verta fullstendig trafikkork på fleire av vegane og uakseptable forhold inn mot sentrum.

h. Vedlegg

Arne Garborgs veg – tiltaksvurdering – rapport og vedlegg

Arne Garborgs veg – tiltaksvurdering – dagens trafikk

Arne Garborgs veg – tiltaksvurdering – 20% auke trafikk

Gatebruksplan prinsippavklaringer Vedlegg 1 Prinsiplaner og snitt

Gatebruksplan prinsippavklaringer Vedlegg 2 Trafikkberekningar

Rapport prinsippavklaringar Gatebruksplan for Bryne

Oversiktsplan parkering Bryne sentrum