

Næringsområde Håland, Bryne



Fagnotat



Arbeidsgruppe Reidar Hebnes, Daniel Banasiak, Yvonne van Bentum

2. mai 2019

Time kommune

Innheld

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Bestilling..... | 3 |
| 2. | Innledning – føringer planprogrammet | 3 |
| 3. | Nasjonale og regionale føringer | 4 |
| 3.1. | Nasjonale føringer | 4 |
| 3.2. | Regionale føringer | 5 |
| 3.3. | Kommunale føringer..... | 6 |
| 3.4. | Innkomne Innspill | 7 |
| 4. | Faglig utredning | 7 |
| 4.1. | Status -Kartlegginger Håland | 8 |
| 4.1.1. | Innledning | 8 |
| 4.1.2. | Historisk utvikling..... | 8 |
| 4.1.3. | Arealutnytting..... | 10 |
| 4.1.4. | Byggehøyder | 13 |
| 4.1.5. | Grøntstruktur..... | 15 |
| 4.1.6. | Gang- og sykkelnettet..... | 16 |
| 4.1.7. | Flater | 17 |
| 4.2. | Transformasjons- og fortettingspotensial | 20 |
| 4.3. | Formål..... | 20 |
| 4.4. | Vurdering mulige (alternativ) planløsninger..... | 22 |
| 5. | Konklusjon for arealdelen..... | 25 |
| 6. | Avslutning hovedkonklusjon..... | 25 |
| 1. | Vedlegg | 28 |
| 1.1. | eH-10: Jone Serigstad | 28 |
| 1.1. | iH-23: Asplan Viak på vegne av Kvia Eiendom AS | 29 |
| 1.1. | fH-20: Harald Gudmestad på veg av Bjarte Aase og iH-31/Endresen - Aarbakke | 29 |

1. Bestilling

1. Korleis kan fortettingspotensialet på Håland og i Vardheia realiserast:
 - Kor er potensialet: Kartlegging av dagens utnytting, alder på bygga/standard, type verksemder – både på Håland og i Vardheia?
 - Korleis fortetta/transformera område – høgare arealutnytting, kvalitet, estetikk mm?
2. På kva for nokre vilkår bør detaljhandel på Håland kunna tillatast?



2. Innleiing – føringar i planprogrammet

På Bryne er det 2 eksisterande næringsområde: eitt på Håland og eitt i Vardheia. I tillegg er det i gjeldande plan eitt område på Re på ca. 155 daa som er sett av som framtidig næringsområde.

Planprogrammet seier følgande:

«*Regjeringa har forventningar om at ein nyttar potensialet for fortetting før ein tar i bruk nye utbyggingsområde. For dei nemnde områda må fortettingspotensialet vurderast og nyttast fullt ut før eventuelt nye areal til næringsformål vert lagde inn.*

Det er store kjeder (detaljhandel) som ønskjar å etablera seg i regionsenteret Bryne, men som ikkje finn store nok areal i sentrum. Kommunen meiner at slike store bedrifter høyrer heime i et regionsenter, og ønskjer derfor å leggja til rette for at slike verksemder over ein viss størrelse kan etablera seg på Håland»

Under «Kartleggingar og utgreiingsbehov» er det bl.a. sagt:

- *Før regulering av næringsområdet på Re (NB7) kan starta opp, bør det greiast ut korleis fortettingspotensialet kan realiserast.*
- *Ein eventuell tilrettelegging for detaljhandel på Håland har høgt konfliktgrad i forhold til nasjonale og regionale interesser, jf. Regional planbestemmelse. Vurderinga av ein eventuell tilrettelegging vil krevja ei utgreiing og handelsanalyse.*

I dette fagnotatet konsentrerer me oss om næringsområdet Håland.

3. Nasjonale og regionale føringar

3.1. Nasjonale føringar

• Nasjonale forventningar

- | | | | |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Fylkeskommunane og kommunane legg vekt på reduksjon av klimagassutslepp, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsverksemder, bustader, infrastruktur og tenester. | <ul style="list-style-type: none">• Kommunane har ein aktiv og heilskapleg sentrumspolitikk for å skape eit godt og levande bymiljø. Kommunane legg til rette for etablering av bustader, arbeidsplassar, handel, service og sosiale møteplassar i sentrum. Ein bør legge vekt på å få til eit forpliktande samarbeid mellom kommunen og det private næringslivet. Arkitektur, kulturmiljø, landskapsverdilar, vatn og grøne element blir tekne aktivt i bruk som ressursar i sentrumsutviklinga. | <ul style="list-style-type: none">• Kommunane sikrar høg arealutnytting rundt kollektivknutepunkt, legg til rette for auka bruk av sykkel og gange i dagleidivet, og sikrar samanhengande gang- og sykkelamband av høg kvalitet. Ein utnyttar potensialet for fortetting og transformasjon før ein tek i bruk nye utbyggingsområde. | <ul style="list-style-type: none">• Fylkeskommunane og kommunane samarbeider om planlegging for verdiskaping, berekraftig næringsutvikling og innovasjon i partnerskap med næringslivet og regionale og lokale aktørar. Ein set av nok areal til næringsutvikling som bidreg til behova i næringslivet, og som er lokaliserete utifra omsynet til samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. |
|--|---|---|---|

• Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre opphørte 1. juli 2018

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre vart sett i verk som eit midlertidig tiltak for å legga til rette for ei sterkare regional samordning av politikken for etablering og utviding av større kjøpesentre. Føresegna fekk ein varighet på 10 år, og har dermed falt bort 1. juli 2018.

Det langsigke målet med føresegna har vore å oppnå ein meir berekraftig og robust by- og tettstads-utvikling, og avgrensa klimagassutsleppa.

KMD understreker at den nasjonale politikken ligg fast, og at dei omsyna den rikspolitiske føresegna ivaretok, nå vert dekka av dei [statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#). Retningslinjene dekker både arealbruk og lokalisering av handelsverksemd, andre publikumsretta private og offentlige tenestetilbod. Det ligg føre gode, oppdaterte regionale planar med regionale planregelverk for senterstruktur og handel i ti fylke, kor også Rogaland er med.

- **Statlige planretningslinjer for samordnet bustad-, areal- og transportplanlegging.**

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

4.5 Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.

3.2. Regionale føringer

- **Regionalplan for Jæren 2040, inkl. Regional planbestemmelse, inndeling i næringskategoriar (Regionalplanen er under revidering)**

- *Regional planbestemmelse om handel*

Formålet med regelverk og retningslinjer for sentrumsstruktur og handel er å styrke eksisterande by- og tettstadssentre, bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportval, det vil seia å unngå ei utvikling som fører til spreiing av byen og at innbyggjarane vert avhengige av bil.

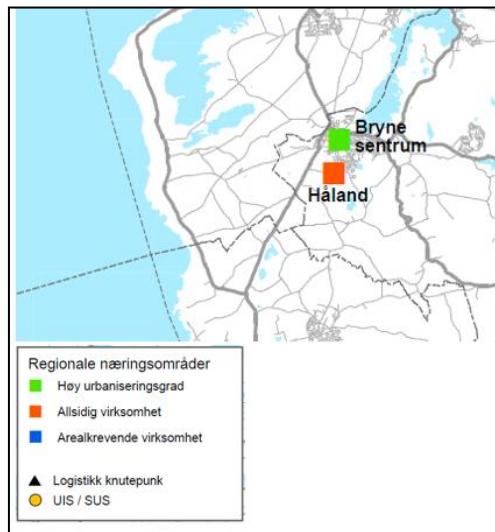
Regional planbestemmelse

4.2 Lokalisering av handelsetableringer i sentre
Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommunepans arealdel eller kommunedelplan, og med de unntak som framgår av retningslinjene for nærbutikk og nærservice og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Retningslinjene i regionalplanen skal legges til grunn ved revisjon av kommuneplan/kommunedelplan.

Som unntak fra forbudet mot handelsetableringer utenfor områder avsatt til sentrumsformål åpnes det for at Sola, Sandnes og Stavanger kommuner i samarbeid kan avsette et område til formål handel på Forus felt C. Hensikten med unntaket er å gi mulighet for at det på dette området etableres en enkelt større handelsvirksomhet med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, og uten at dette utvikler seg til et handelsområde med flere virksomheter.

- *Næringskategoriar*

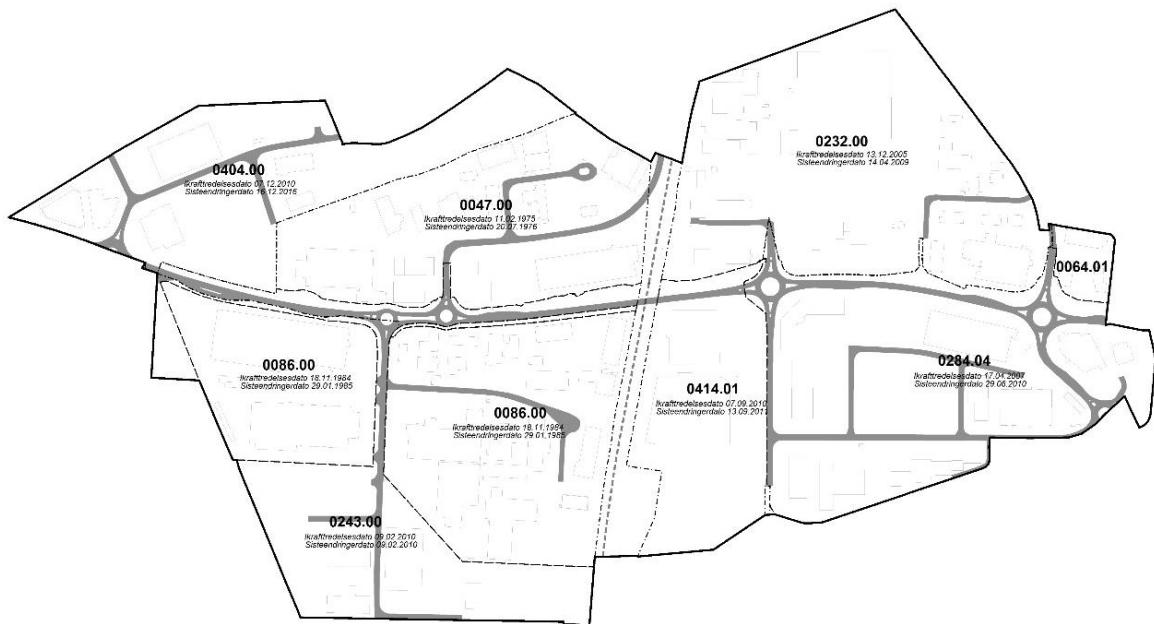
Regionalplanen skal sikra ei regional harmonisert utvikling av næringsområda som tar omsyn til næringslivet sine ulike krav til areal. Håland er definert som eit såkalla kategori II område, dvs. eit område for allsidig verksemd, som har middels kollektivtilgjenge og har ein sentral lokalisering i bystrukturen, og der det skal vera ein middels arealutnytting og ein middels parkeringsdekking for bil og ein høg for sykkel. Næringsområdet i Vardheia (både på Time og Klepp-sida er ikkje vist på temakartet over regionale næringsområde).



3.3. Kommunale føringar

Håland Næringsområde er per i dag regulert gjennom 8 reguleringsplanar. Den eldste er godkjent i 1975 (plan 0047), mens den mest resente planen vart godkjent i 2010 (plan 0404, sist rev i 2016). Dei alle fleste reguleringsplanane opnar for formåla lager, (lettare) industri, med eller utan i kombinasjon med kontor som høyrer naturleg til og forretning. Det er særleg i reguleringsplanane 0284.04 og 0414.01, samt i tråd med kommuneplan 2011-2022, at også formålet «Forretning» vert tillate. Dette som avlastning for sentrum og som er bilbasert og har lager/transportbehov som ikkje er tilpassa sentrum, men kor det ikkje er tillate detaljhandel i form av mindre arealkrevjande verksemder. Detaljhandel i form av plasskrevjande varer (bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggevarer) er i tråd med Regionalplan Jæren tillate.

Analyser av reguleringsplanane er beskrivne i kap. 4.



Figur: 1: Oversikt gjeldande reguleringsplanar på Håland

3.4. Innkomne Innspel

- **Gnr 10, bnr 220 og 221:**

«Ber om at det vurderes om næringsarealet øst for krysset Hognestadvegen og Brøytvegen kan omdisponeres fra næring til boligformål. De 2 nabene ser foreløpig positivt på forslaget».

- **Gnr 4, bnr 85, 175, 181, 173, 172, 63, 6, 69, 70, og 67:**

«Ønsker transformasjon på Håland Nord. Det blir viktig å legge til grunn kombinerte formål av bolig/forretning/kontor/tjenesteyting, som del av fortettingsstrategien for ny bydel på Håland Nord».

- **Gnr 5, Bnr 2:**

«Aarbakke trenger forutsigbarhet og ønsker å kunne utvide i framtiden. Bedriften ble etablert før langsiktig grense for landbruk ble lagt inn og gir nå utfordringer for utvidelsesmuligheter. Innspillet legger videre til rette for en framtidsrettet vei-/bensinstasjon med mulighet for lading av El-biler mm og en miljøstasjon som flere har gitt uttrykk for Time kommune har behov for. Videre legges det inn et fordrøyningsbasseng, en tursti som samtidig vil være en absolutt jordverngrense».

4. Fagleg utgreiing

4.1. Status -Kartleggingar Håland

Kartlegginga er basert på informasjon frå matrikkelen, FKB, ortofotobilde, LiDAR data og andre kjelder. Særleg eldre data i matrikkelen er av varierande kvalitet, og i fleire tilfelle har dataa ikkje direkte kunna hentast frå systemet. Derfor har ein mått a kombinera ulike datasett og kjelder. Dette inneber at nokre av dataa måtte estimerast. Likevel gjev stadaranlysen (inkludert datainnhenting og tolkinga) oss et godt bilde over dagens situasjon og moglegheiter for transformasjon og betre arealutnytting.

4.1.1. Innleiing

Næringsområdet er i dag regulert gjennom 8 reguleringsplanar. Den eldste er godkjent i 1975 (plan 0047.00), mens den mest resente planen vart godkjent i 2010 (plan 0404.00, sist rev i 2016). Det er dermed forståeleg at disse 8 planane gjev ulike rammer for utvikling. Dette gjeld både krav til eksempelvis parkering, arealutnytting (i BRA), fotavtrykk til bygningane (BYA), høgder og kva for nokre ‘typar nærverksemder’ som skal tillatast i dei ulike planområda. I tillegg til at rammene er ulike, varierer også graden ein har utnytta desse rammene på, frå plan til plan.

Det totale arealet er på ca. 570 daa. Avstanden vest-øst er på ca. 1300 m, mens avstanden nor-sør er på ca. 700 m. Avstanden frå Bryne sentrum (kryss fv223/fv215) og Håland (kryss fv506/fv215) er ca. 1800 m.

4.1.2. Historisk utvikling

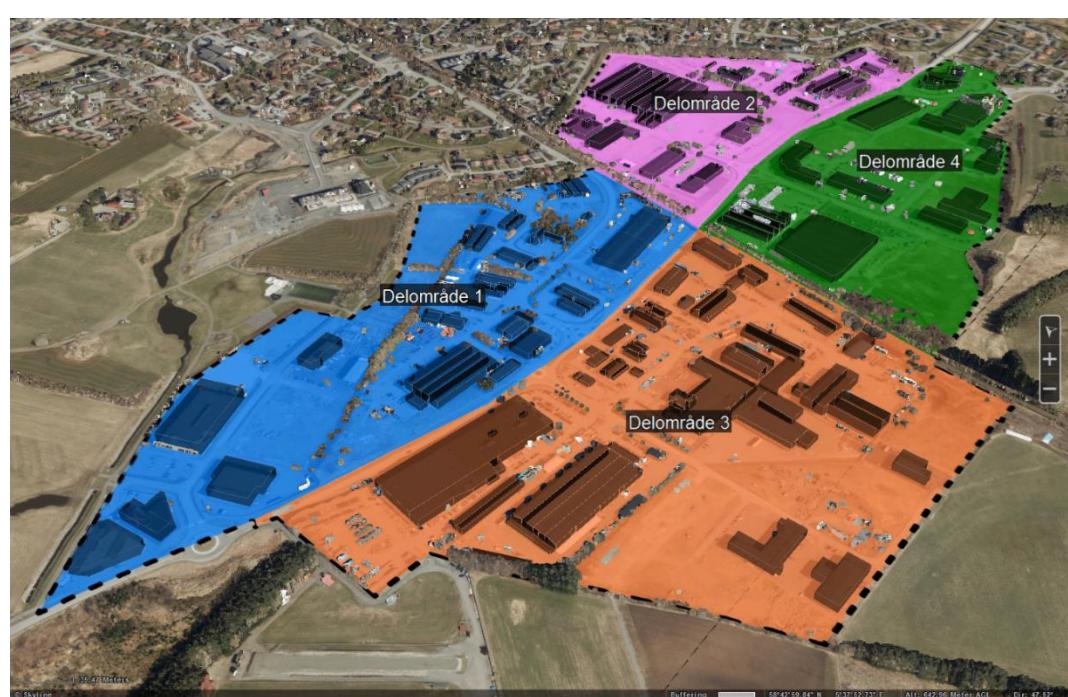
Dei første etableringane skjedde nord-øst for Brøytvegen før 1983, følgt av området vest for jernbanen (1983-1990). I perioden 1990 – 2000 skjedde mesteparten av utviklinga sør for Brøytvegen. I perioden fant ein betydeleg fortetting i delområda 1 og 2. Frå 2010 begynner reguleringa av det 4. ‘kvartalet’, dvs. området sør for Brøytvegen og aust for jernbanen, samt nokre nye etableringar på Re og Langmyra. Alderen til bygningen vert illustrerte gjennom karta under.





Figur 2: Historisk utvikling av Håland

2010-2018



Figur 3: Dei fire delområda

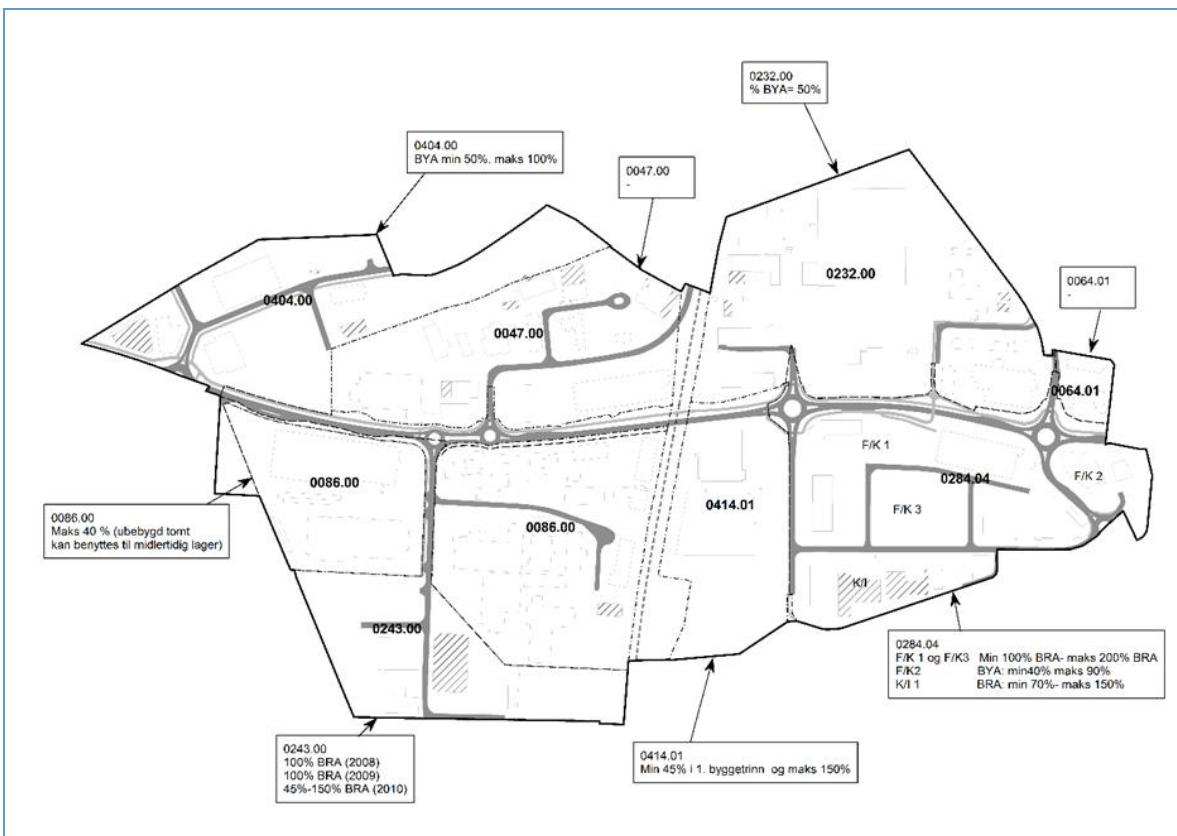
Ortofotobildet frå 2018 illustrerer på ein enkel måte at det fortsatt er eit godt fortettingspotensial i området. I tillegg kjem transformasjonspotensialet.



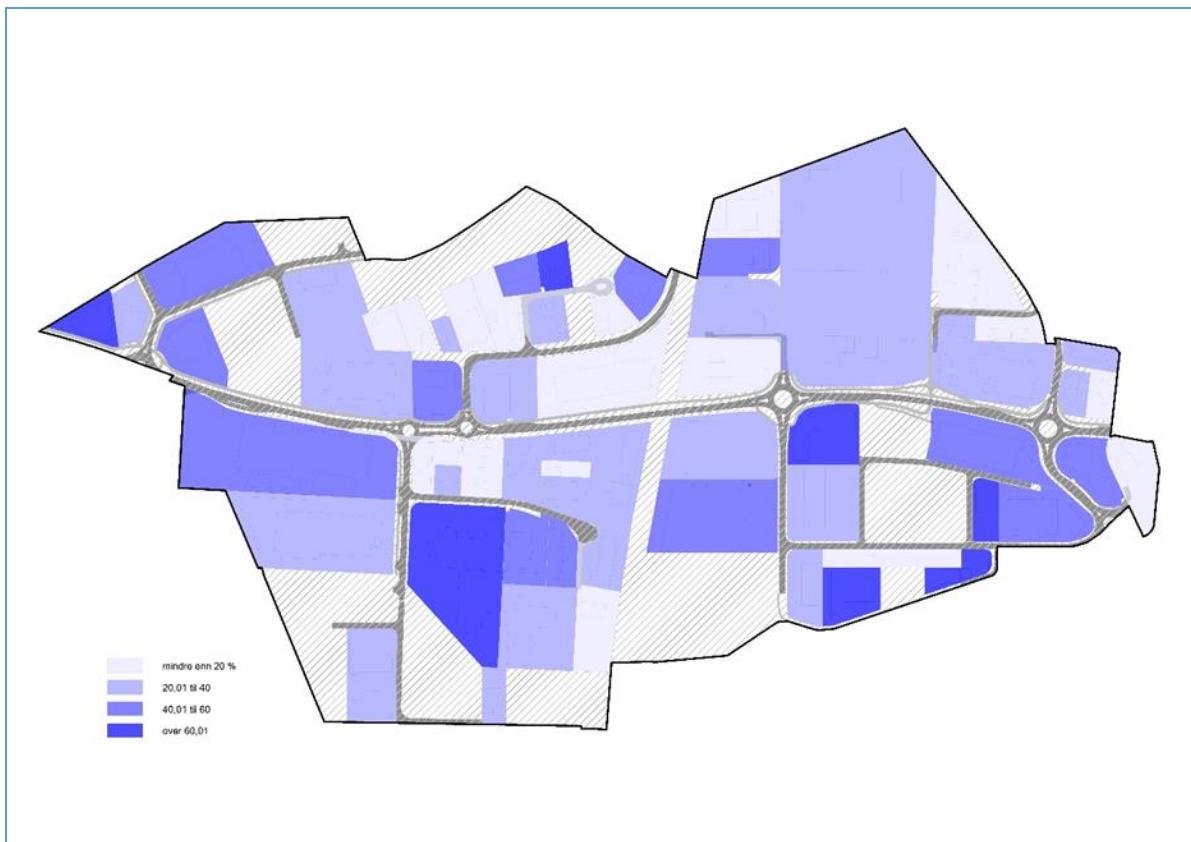
4.1.3. Arealutnytting

4.1.3.1. % BRA

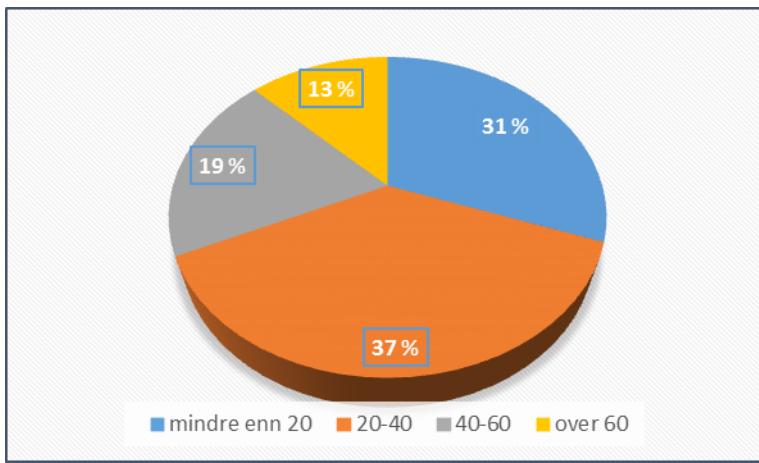
Som illustrert over, gjev dei ulike reguleringsplanane ulike føringar for arealutnyttinga. Dette henges saman med endringar i behovet dei ulike verksemndene har hatt sidan 70-talet. Type verksemder har endra seg frå å vera industriprega, med store lager- og produksjonshallar, til verksemder med kontor som gjerne treng noko hallkapasitet til testing av delar, mens sjølve produksjonen skjer andre stadar.



Figur 4: Reguleringsplanar med regulert % BRA.



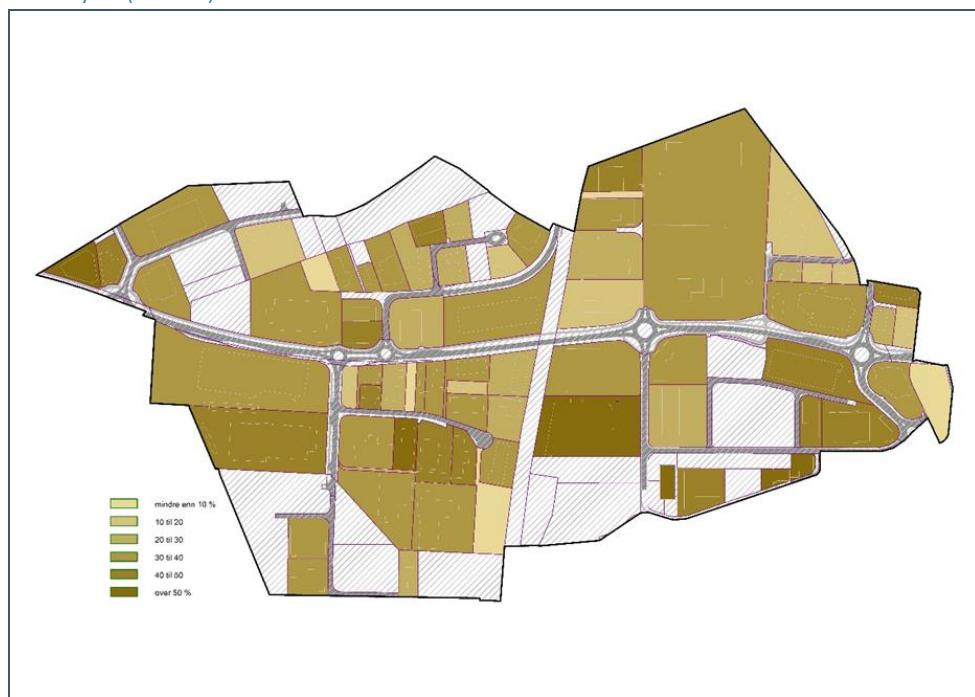
Figur 5: Faktisk % BRA per tomt.



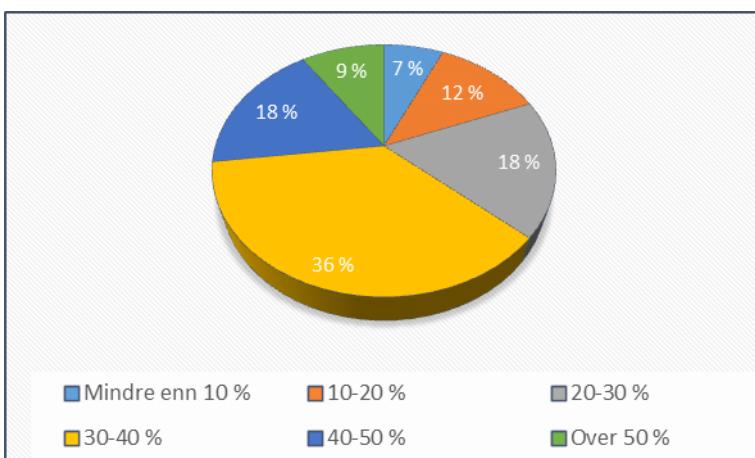
Stadanalysen viser at mindre enn 15 % av alle tomtene på Håland har ei arealutnytting (dvs. bruksareal av bygningar tatt frå matrikkelen dividert med areal av tomt) som er 60 % eller høgare. 1/3 av tomtene har ei lågare utnytting enn 20 %. BRA er det største i delområde 4 (Myrvegen, Vesthagen) kor ein finn dei meir resent etablerte bygningane.

Figur 6: Fordeling tomter med ulik %BRA

4.1.3.2. Fotavtrykk (% BYA)



Figur 7: Oversikt over tomter med ulik %BYA



Stadanalysen viser at 27% av tomtene har bygningar med eit fotavtrykk som er meir enn 40 % av tompta. 19 % av tomtene har et fotavtrykk på mindre enn 20 %.

Figur 8: Fordeling tomter med ulik %BYA

Konklusjon

Størrelse på fotavtrykka til bygningane er nok så jamt fordelt over Håland, men med noko større avtrykk for dei meir resente etableringane (ein noko høgare % BYA).

4.1.3.3. Arealutnytting i forhold til gjeldande reguleringsplanar

Arealutnyttinga vises ulikt i dei ulike planane. Nokre definerer arealutnyttinga enten i %BYA eller i %BRA, nokre i begge. Dette gjer det litt vanskeleg å konkludera om egedommane har utnytta moglegheitene for arealutnytting dei ulike områda har. Frå datasetta går det ikkje tydeleg fram om, eller i kva grad, parkeringsflater er inkluderte i BRA. Dette kompliserer bildet enda meir.

% BYA:

Plan 0086: mange egedommar har utnytta maks BYA.

Plan 0232: mange egedommar har lågare utnytting enn tillate (maks =50 %). Fleire ligg mellom 15-30 %.

Plan 0284: Mange egedommar ligg berre noko over minimum krav BYA (40 %).

Plan 0404: (50-100 % BYA) – fleire ligg under minimum % BYA, berre 1 over 50 %.

% BRA:

Plan 0243: min 45 % - maks 100-150 % BRA: % BRA er lågare enn minimum.

Plan 0284: ulike min/maks % BRA: nokre område lågare utnytting enn minimum krav, andre område har god utnytting.

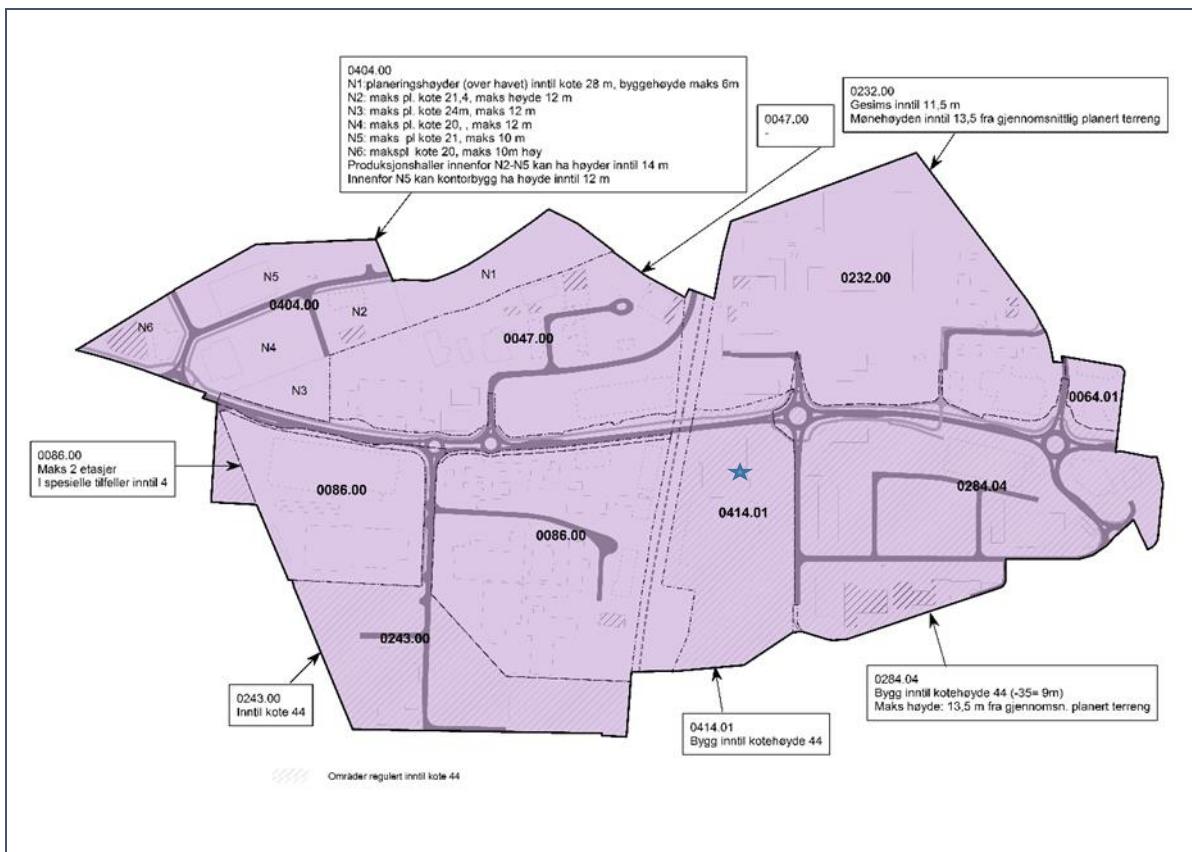
Plan 0414: min 45 % BRA- maks 150 % BRA. Faktisk: Ein nok så resente etablering har BRA noko under og ein annan noko over minimumskravet.

4.1.4. Byggehøgder

De ulike reguleringsplanane på Håland viser maks tillate høgde på ulike måtar: i tall på etasjar, møne-/gesimshøgder og/eller i kotehøgder. Maks høgder på bygningar i delområda 1 og 2 (nord for fv. 223) er det tillate til 12-13,5 m (frå gjennomsnittlig planert terreng. I delområda 3 og 4 (områda sør for fv. 223) er det tillate maks etasjehøgde (stort sett) på kote 44, med kote bakkeplan på 28-33 m). Dette gjev her moglegheit til 3, enkelte plassar 4 etasjar.

Særleg i delområda 1 og 3 er det forholdsvis mange eldre bygningar med berre 1 etasje.

Også når det gjeld byggehøgder viser ikkje matrikkelen den faktiske situasjonen heilt korrekt. Som eksempel kan Biltema namnast, kor matrikkelen viser at den skal ha 2 etasjar, men sjølv butikken er berre på 1. etasje. Også her må det derfor tas nokre etterhald om datasettet er korrekt.



Figur 9: Oversikt reguleringsplaner og ulike føringer om maks tillatte høgder



Figur 10: Eksisterande byggehøgder (i etasjar)



Figur 11: Eksisterande byggehøgder (i meter over havet)

4.1.5. Grønstruktur

Kartlegginga viser at grønstrukturen på Håland er av svært avgrensa omfang. Det aller meste av strukturen er knytt til infrastruktur (rabattar mm) langs fv. 223 og jernbanen. Det er også nokre restareal som er grønt, men ikkje regulert og som kan tas i bruk som næringsareal. Grønstrukturen som er regulert inn finn ein i all hovudsak i ytterkantane av Håland-området (regulert til tursti, men ikkje opparbeida– som Bryne industripark eig). Unntaket som er regulert som grøntområde er eit område sør for fv. 223 og aust for jernbanen (plan 0414). Det er ikkje registrert naturverdiar i dette området.



Fig 11: Eksisterande grøntareal

4.1.6. Gang- og sykkelnettet

Det er svært avgrensa omfang lagt til rette for gang- og sykkel. Unntaka er:

- gang- og sykkelvegar langs fv. 223 (på nordsida)
- gang-/sykkelforbindelsen fra Håland (vest) mot Svertingstad
- fortauskantar på begge sider av Myrvegen, på nordsida av Vesthagen og langs deler av Hognestadvegen (fortau/g-/s-veg).

Hognestadvegen/Hålandsvegen manglar fortau/g/s-veg på deler av strekninga.

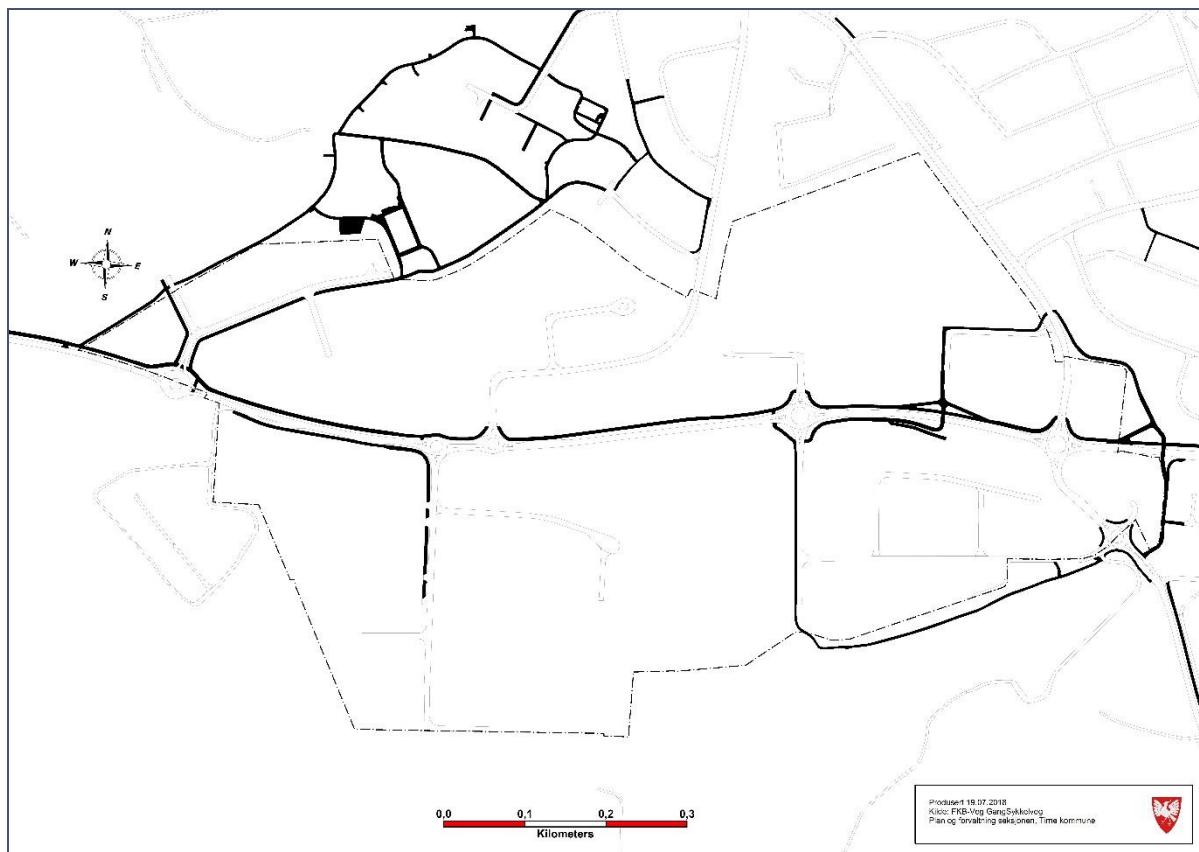


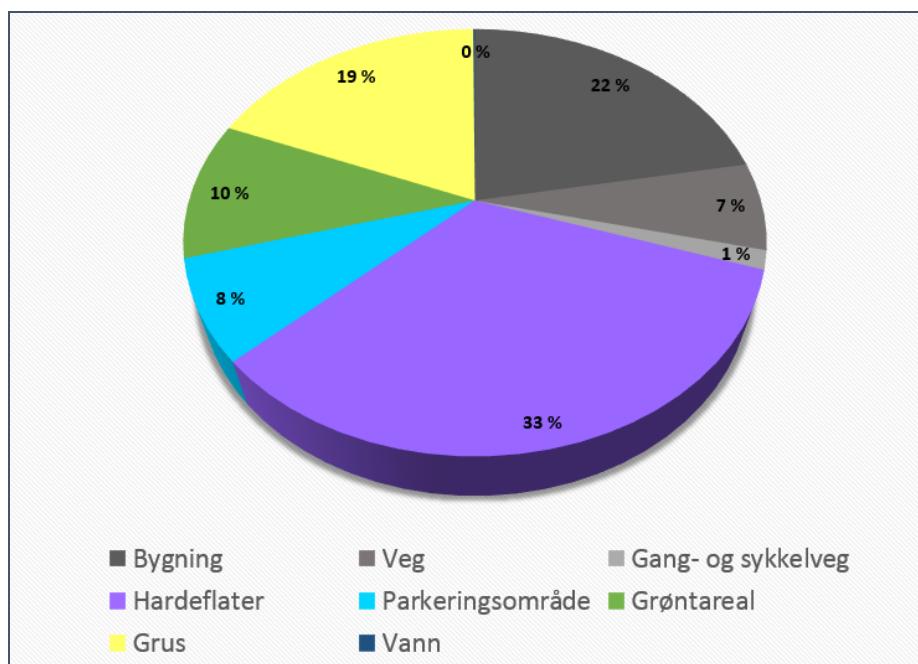
Fig 12: Gang- og sykkelvegar

4.1.7. Flater

Oppsummert viser analysen av bruken av Håland at ca. $\frac{1}{4}$ er i bruk av bygningar, $\frac{1}{3}$ er andre harde flater, noko mindre enn 1/5 del er grusflater og litt over 1/10 del er grøntareal. Areal til parkering utgjer noko mindre enn 1/10 del av det totale arealet.



Fig 13: oversikt over ulike flater



Figur 14: fordeling ulike flater

4.1.7.1. Grusflater

Stadanalysen viser at nesten 1/5 del av arealflatene på Håland er areal med grus, det vil sei over 105 daa. Grusflater finn ein i alle delområda, med unntak av del av delområdet 1 (nord for fv. 223, aust for jernbanelinja). I alle delområda er det et betydelig fortettingspotensial med tanke på denne faktoren.



Figur 15: Oversikt over grusflater

4.1.7.2. Permeable flater

Stadanalysen viser også at ein stor del av Håland har ikkje-permeable flater, som bygningar og asfalterte parkeringsflater. Vel 70 % av det totale arealet på Håland er ikkje permeable flater. Dette kan vera ei utfordring med tanke på estetikk/kvalitets-opplevingar, samt at det gjev utfordringar i forhold til overvasshandtering.



Figur 16: Oversikt over ikkje-permeable flater

4.1.7.3. Parkeringsflater



Av det totale arealet til Håland er ca. 8 % parkeringsflater. Sjølv om Håland fortsatt er bilorientert viser dei nyare planane at krav om parkering har vorte lågare:

4.2. Transformasjons- og fortettingspotensial

Transformasjons- og fortettingspotensialet vil kunna avhenga av fleire faktorar, for eksempel alderen til busetnaden og del av ikkje bygde område (grusflater og parkeringsflater mm). Kvar for seg vil desse momenta kunne gje moglegheiter for fortetting. Det er særleg når ein ser grus- og harde flater i samanheng med alderen til busetnaden og grunneigaren si interesse i, at både transformasjons- og fortettingspotensialet vil kunna verta realisert fullt ut. Også behovet for andre typar bygningar, i kva grad areal vil kunna brukast døgnet rundt og om ein kan klara å samlast om felles løysingar, vil vera viktig for realisering av potensialet.

Kartlegginga, samt data som gjeld arealutnyttinga og byggehøgder, viser at det er fleire stadar på Håland kor det kan forventast at eksisterande busetnad kjem til å verta erstatta med nyare, moderne bygg, og kor ein dermed kan få til ei høgare arealutnytting.

4.3. Formål

De alle fleste reguleringsplanane opnar for formåla lager, (lettare) industri, med eller utan i kombinasjon med kontor som høyrer naturlig til og forretning. Det er særleg i reguleringsplanane 0284.04 og 0414.01 at også formålet «Forretning» vert tillate. Dette som avlastning for sentrum, som er bilbasert og har lager/transportbehov som ikkje er tilpassa sentrum, men kor det ikkje er tillate detaljhandel i form av mindre arealkrevjande verksemder. Nokre område har vilkår om at 85 % av salsflata må vera plasskrevjande varer, og at maks. 15 % kan vera supplerande varer tilknytta til dei plasskrevjande varene. Detaljhandel i form av plasskrevjande varer (bilar, båtar, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer er, i tråd med Regionalplan Jæren 2040, tillate).

Handel på Håland bør kunna avlasta sentrum, og det er derfor kommunen har bestilt ei utgreiing som skulle gje ei vurdering om, og i så fall korleis, Håland kan spela saman med Bryne sentrum. Avstanden er ikkje stor, og ei form for godt samspel vert vurdert å vera mogleg og ønskeleg.

«Håland næringspark» Norconsult

I utgreiinga har Norconsult ikkje berre sett på forholdet mellom Håland og Bryne sentrum, men også på andre faktorar som er viktig å ta med i vurderingane kva Håland kan og best kan leggast til rette for. Det vert konstatert i rapporten at netthandelen og store utvidingar av kjøpesentre i nabokommunar (Klepp, Sandnes (inkl. Kvadrat)) skaper usikkerheit rundt framtidig behov for butikkreal. Netthandelen vil sannsynlegvis føra til at behovet for tradisjonelt butikkreal vert redusert, men at behovet for lager-/logistikkbedrifter derimot vil kunna auka.

Vidare vert det konkludert med at kort avstand mellom sentra (i dette tilfellet Håland og Bryne sentrum) vil innebera meir konkurranse (særleg i periodar med lågkonjunktur) mellom disse sentra enn mellom Håland og andre sentre kor reiselengda er lengre. I tillegg vil eit større senter med eit bredt tilbod opplevast som meir attraktivt, og trekka kundar frå

eit større omland enn eit lite senter som hovudsakelig vil få eit lokalt nedslagsfelt. Rapporten konkluder med at særleg i tilfellet ein marknad med stagnasjon vil Bryne sentrum/M44 vera utsett for konkurransen ved utvida handelstilbod på Håland. I forhold til Håland vil også kjøpesentre ha eit konkurransesfortrinn ved at dei i større grad kan styra butikk-miksen, felles opningstider mm.

Utvidingar av kjøpesenteret Jærhagen vil skapa eit nytt tyngdepunkt i regionen, noko som vil kunna bidra til at fleire handelsaktørar ønsker å etablera seg på Kleppe. Auka konkurransen mellom sentra/ senterområda vil truleg gjera det meir utfordrande å tiltrekka seg nye handelsetableringar på Håland.

Ifølge rapporten ligg moglegheitene for Håland i at Håland kan tilby eigne tomter til aktørar som ønsker seg i eit eget bygg. Enkelte big-box konsept, som forhandlar andre varer enn det gjeldande regionalplan opner for på Håland (bilar, båtar, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer) ønsker å etablera seg i eigne varehus. Gitt at etterspurnaden frå aktørar som ønsker å lokalisera seg i eget bygg på eiga tomt fortset, vil Håland kunne skilja seg ut i marknaden ved å tilby dette. Samtidig viser rapporten eksempel på at slike bedrifter også etablerer seg i kjøpesentre (XXL, Power, Elkjøp, m. fl.)

Rapporten frå Norconsult peikar på at det er knytt usikkerheit til behov for handelsareal i regionen. I eit scenario kor konkurransen mellom senterområda aukar, vil det bidra positivt for Håland sin attraktivitet som handelsområde å skilja seg ut og tilby noko «eige». Ein moglegheit vil vera å bygga vidare på «kjernen» i eksisterande handelsverksemdin innan hus og heim. Det kan også vera fordelar ved samlokalisering av handelsbedrifter innan kategorien «hus og heim» og annan næringsverksemdin, for eksempel elektrikar, røyrleggar med meir. Moglegheiter innan andre næringar enn varehandel bør også undersøkast, for eksempel tilrettelegging for tomter/lokale til lager og logistikkbedrifter.

Rapport «Gjerestader vs. Gjerevere-stader og verestader» - Dag Jørun Lønning

Rapporten skil mellom **gjerestadar, verestadar og gjereverestadar**. *Gjerestadar* er der kor ein forventar at ting skjer raskt. Ein skal raskt inn, utføra ærendet sitt, og raskt ut igjen. Dette er ærend som krev tilgang til transport, i praksis bil. Næringsområde er gode eksempel på gjerestadar. Kontrasten er *verestadar*. Dette er stadar der ein vil treffa andre menneske, setta seg ned, bruka tid, bu, besøka, osv. Dei urbane møtestadane og buområda er gode eksempel. Den tredje kategorien *gjereverestadar*, er stadar som kombinerer det å utføra ærend med det å kunna treffa andre menneske, vera sosial og bruka tid. Handel av klede og bøker er nemnde som eksempel. Ein har eit ærend, men ein bruker tid på dette, og er opne for at ærendet kan verta eit sosialt møte.

Sentrum kan og bør ifølge Lønning utgjera både verestad og gjereverestad. Næringsområdet skal vera gjerestaden.

For å sikra ei arealutvikling som minimerer klimautsleppa, må ein region kunna tilby både verestadar, gjereverestadar og gjerestadar. Gjerestaden skal ikkje inn i sentrum, det vil undermine sentrumskvalitetane, men den bør ligga så tett som mogleg opp til sentrum og større befolkningskonsentrasjonar. Rapporten peikar på at Bryne og Håland er veldig gode eksempel på korleis dette kan løysast i praksis. Ein må vera konsekvent i bruken av dette styringsverktøyet. Rapporten viser til Leirvik på Stord som eksempel på kva som skjer når ein blander gjerestadar og verestadar. Heiane Næringsområde starta som ein gjerestad. Etter

kvart sa ein ja til fleire og fleire vere- og gjerevere-estableringar. Konsekvensen vart at Leirvik sentrum over tid effektivt vart tømt for aktivitet.

«Sentrumsutvikling og varehandellokalisering» - Dyrvik arkitekter

I forbindelse med revisjon av Regionalplan Jæren har Dyrvik arkitekter i oppdrag frå Rogaland fylkeskommune utarbeida rapporten *"Sentrumsutvikling og varehandellokalisering"*. I rapporten vert det vist til endringa som har føregått i varehandelen – frå full service i butikkar og med eksterne lager til netthandel med ‘pick up points’ eller heimtransport, til utstillingsvindauge og heimlevering. Rapporten viser til at når forbruket vårt er i ei så stor endring at ein kan anta at handelen i mindre grad får betydning for livet i sentrum: På den eine sida aukar me forbruket av tenester på kostnad av varer, og på den andre sida bruker nettet til å strømma musikk og film, mobilen til å ta bilde, lesebrett til å lesa bøker og kjøper varer over nett. Rapporten skisserer 3 trendar: «Trend» (dagens utvikling – fleire-kjernestruktur med mange små og mellomstore byer), «By og tettsted» (Spredd byutvikling med ei rekke by og tettstadar- kvar kommune har sin utviklingsstrategi og bygger kvar sin by med eit middels-tilbod overalt. Det 3. scenarioet «Konsentrert byutvikling» vert vurdert til å vera det mest sannsynlege. Den internasjonale urbaniseringstrenden slår til og handelstilbod vil samlokaliserast i klynger kor Sandnes og Bryne får viktige funksjoner som handelsstad for underregionar. Framtidsbildet illustrerer ei utvikling der både eldre og unge flytter til byane og bidreg til å styrka potensialet for utvikling av service og tenesteyting i bysentrum, noko som kompenserer for den handelen som er forsvunne frå dei minste byane, og dels også overtatt av netthandelen.

Konklusjon

Det vert forventa at netthandelen i framtida vil ta ein betydelig del av varehandelen, og at handel dermed i mindre grad vert viktig for livet i sentrum. Likevel vert det forventa at den internasjonale urbaniseringstrenden vil fortsetta og at trenden «konsentrert byutvikling» kor både eldre og unge drar til byer vil vera dominerande. Rapporten nemner mellom anna Bryne som vil få viktige funksjonar som handelsstad for underregionar. Ein kompakt by vil bidra til reduksjon av redusera behovet for transport, og med velfungerande kollektivt tilbod vil dei som ikkje kan eller ønsker å køyra bil kan dekka behova sine utan bil. Å få liv i sentrum vil i større grad avhenga av tenester og opplevelingar som vert tilbydde i sentrum. Å legga til plasskrevjande konsept/big box, lager med meir utanfor sentrum, kor ein i stor grad vil kunna gjera sine «gjera-mål», vil då i mindre grad kunna vera konkurrerande enn det som ein antar per i dag.

Handel på Håland bør avlasta sentrum, og Håland kan spele saman med Bryne sentrum. Avstanden er ikkje stor, og ei form for godt samspel er vurdert å vera mogleg. Ønska samspel, mål om redusert transportbehov og auka bruk av miljøvennlege transportmidler føreset eit betre kollektivtilbod enn ein har per i dag, og tilrettelegging for miljøvennlege transportformer må verta betre. Det inneber at det bør etablerast attraktive forbindningar til og internt i område Håland.

4.4. Vurdering moglege (alternative) planløysningar

Kva for fysiske grep og tiltak bør vurderast?

Håland ber i dag preg av relativt låg arealutnytting. Bygga er hovudsakleg i 1-2 etasjar og overflateparkering er tilknytta kvart enkelt bygg. I tillegg ar det ennå forholdsvis mange ledige tomter/grusflater.

Transformasjon og fortetting

Når Håland skal vidareutviklast, bør dette skje gjennom fortetting og transformasjon av eksisterande område, framfor nye utvidingar. Dette vil vera i tråd med nasjonale og regionale føringar, statlege retningslinjer om areal- og transportplanlegging, jordvernsstrategi med meir. Unntaket er eit konkret utvidingsbehov Aarbakke har, som ikkje kan løysast på eiga tomt, og tilrettelegging for eit vegserviceanlegg. Som vist over er det en del ledige tomter i området, men også truleg betydelig potensial for å frigjera areal gjennom arealeffektivisering og transformasjon av eksisterande tomter/bygg. Norconsult anbefaler at det bør undersøkast om det er mogleg å etablera felles løysingar for parkering for å frigjera areal. Det bør vurderast å setta i gang ein prosess og moglegheitsstudie saman med eigedomseigarar i området med fokus på utvikling av området, samt fortetting og transformasjon.

Infrastruktur og næringskategoriar

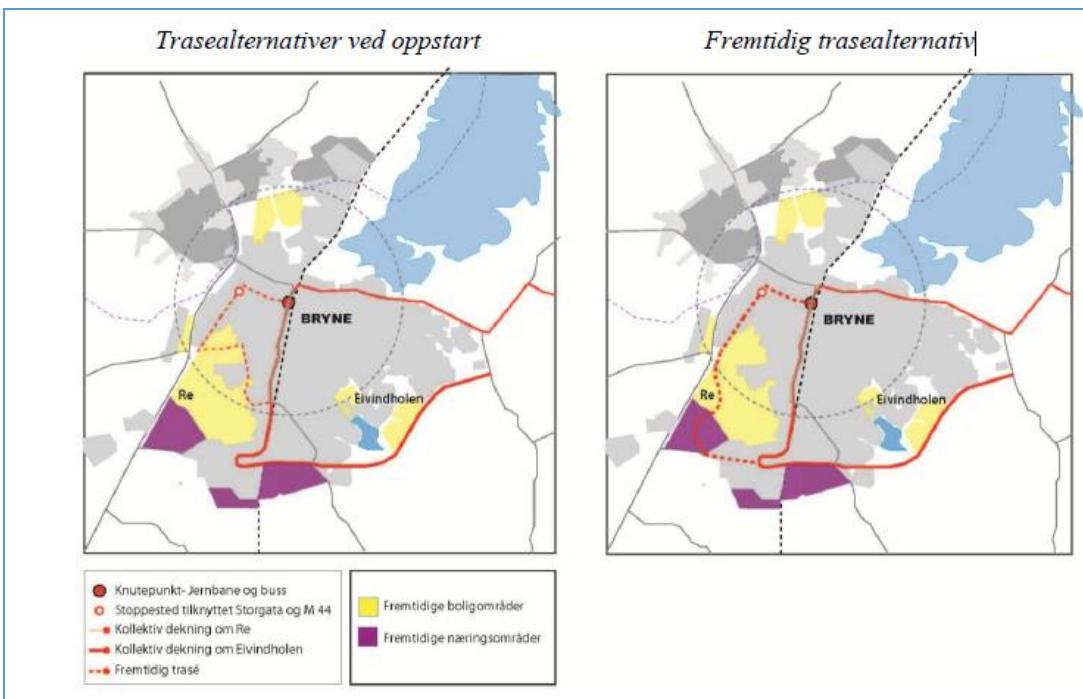
Det bør leggast til rette for at fleire reiser kan skje med gange, sykkel eller kollektivt. Det inneberer at det bør etablerast attraktive forbindelsar til og internt i område Håland

I dag vert Håland opplevd som bilbasert på grunn av store avstandar, låg kollektivtilgjenge, samt lita eller manglande tilrettelegging for gåande og syklande internt i området. Oversikta i rapporten (Norconsult, kap. 3.2) viser at det, i tillegg til mange arbeidsplassar, er etablert mykje handel og anna publikumsretta verksemrd på Håland. Dette tilseier at området allereie har ein funksjon som viktig målpunkt både i kommunen og regionen.

Samanlikninga av Håland med andre næringsområde i kat. 2 (Norconsult, kap.3.1) viser at Håland skil seg frå de andre næringsområda ved ein sentral lokalisering med kort avstand til Bryne sentrum, samt sykkelavstand til store delar av utbygde område i Bryne. Dette tilseier at det er potensial for at fleire reiser kan skje til fots eller på sykkel til området. Mange målpunkt samla på ein stad gjer at det også på sikt er potensial for fleire kollektivreiser.

Sjølv om det på kort sikt kan vera utfordrande å auka kollektivdelen, er det likevel viktig at framtidig utforming av området og lokalisering av nye funksjonar legg til rette for at fleire reiser i framtida kan skje kollektivt, til fots eller på sykkel. Dette både på grunn av nasjonale og regionale mål om redusert transportarbeid og endra reisemiddelfordeling (mindre bilbruk), men også fordi det er viktig å sikra tilgjenge for besökande som ikkje disponerer bil. Regionalplanens retningslinjer om at det «skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende og begrenset parkeringsdekning for bil» på Håland understøtter dette. Korleis dette i praksis kan skje og kva slags grep/tiltak som kan bidra bør undersøkast nærmare.

Time kommune har for fleire år sidan spelt inn forslag om utvida trasé som vist i figuren under. Forslaget er fortsatt aktuelt og kan tilpassast for eksempel ved å legga ruta gjennom eit eller fleire delområde.



Figur 17: alternative kollektivtrasear gjennom Håland

Følgande grep/tiltak kan vurderast:

1. Konsentrasjon av publikumsintensive verksemder i eit delområde: Dette vil gjera det lettare å betena området med kollektivtrafikk, og vil bidra til kortare avstandar for besökande som kjem til fots eller på sykkel.
2. Meir finmaska og samanhengande nett for gåande i og til området. Mellom anna fleire/betre koplingar for gåande og syklande på tvers av fv. 223 og jernbanen.
3. Tilføra opplevingskvalitetar som bidreg til å forkorta dei «mentale avstandane» i området og gjera det meir attraktivt å bevega seg til fots og på sykkel. Kan både omfatte utforminga av nye bygg, forbindingar og «byrom».
4. Konsentrera handelsverksemd og ann publikumsrett verksemd innan eit mindre delområde.

Håland vert oppfatta som fire delområde avgrensa av Brøytvegen/fv. 223 og jernbanen. Handelsverksemd er i dag i hovudsak lokalisert i dei sør-austlege delane av området, men dei øvrige delområda har også innslag av handelsverksemd, men då hovudsakleg plasskrevjande varer.

Området er i dag prega av store avstandar og ei noko tilfeldig utvikling med omsyn til lokalisering av funksjonar. Sett at området skal vidareutviklast med meir handel og anna publikumsretta verksemd bør dette konsentrerast i eit mindre delområde. Både fordi konsentrasjon av publikumsretta verksemd gjer det lettare å betena området med kollektivtrafikk, men også fordi eksisterande handelsverksemd vil dra større nytte av å verta samlokaliserte saman med annan handel. Område som bør vurderast er for eksempel delområdet sør for fv. 223 og aust for jernbanen kor det allereie er lokalisert mykje handel og/eller i delområdet nord for fv. 223 og aust for jernbanen kor det også er lokalisert handel.

Sistnemnde område har også direkte samanheng med byområdet elles, noko som vil kunna gje lettare tilkomst for gåande og syklande.

Styring av handel – regelverk

Norconsult viser at kommunen har ulike måtar å handtera detaljhandel på Håland på, som alle ville utfordra Regionalplan Jæren

Ein kan tillata handelsetableringar med enkelte varegrupper utover plasskrevjande varer (f.eks. møbel, kvitevarer mm). Det er uklart om ny rettleiar for reguleringsplan (KMD, 2018) opnar for ei slik løysing (Rapportens kap. 5.3). I tillegg kan det vurderast å setta krav til minste tillatne størrelse på forretningane som skal etablerast. Gjennomgangen av unntaksreglar viser at 1500 m^2 er brukt i fleire andre planar. Ein annan moglegheit vil vera å regulera eit delområde i planen til forretning utan å legga avgrensingar knytt til varetype. Det kan også her vurderast å setta krav til størrelse på forretningane som vert etablerte. Rapporten viser til utfordringa når det gjeld å halda slike reglar.

5. Konklusjon for arealdelen

Rapporten frå Dyrvik arkitekter viser at handelen framover i mindre grad vert viktig for livet i sentrum. Både stadanalysen utført av Time kommune og utredninga frå Norconsult viser at det er eit stort transformasjons- og fortettingspotensial på Håland. Analysen og utgreiinga viser at dei fire ulike kvartala/delområda nord og sør for Brøytvegen (fv. 223) og aust og vest for jernbanelinja har ulike kvalitetar og mogleheter med tanke på alderen på bygningsmassen, dagens arealutnytting, samt ulike klustre som har begynt å utvikla seg.

Sjølv om det også er etablert noko detaljhandel i form av ‘unntaksvaregruppene’ finnes det fleire nye etableringar innanfor ‘teknologisk produksjon’ i ytterkanten av Håland - vest for jernbanen.

Forretningar som har etablert seg i det søraustlege delområdet retter seg mot hus og hage. Dette området vil vera godt eigna for vidare tilrettelegging for handel i form av big boxes. Felles P-løysingar vil kunna gje høg arealutnytting.

6. Avslutning hovudkonklusjon

Behov for endring i planteckst, plankart og reglar mm

Planteckst

(tekst i rød er ny ifht planprogrammet)

Arealbehov for næringsutvikling (s 11)

1.avsnitt:

Det skal leggjast til rette for at næringsområda på Kvernaland (Kalberg) kan regulerast i planperioden. Vidare er det behov for eit nytt næringsområde på Kvernaland (NK2), særleg

når det nå vert gjeve moglegheit for at det kan etablerast eit regionalt anlegg for massehandtering på Kalberg (BFK1). Føresetnad er at ny trasé fv. 505 om Kvernaland er etablert. Næringsområdet på Re er delt opp i tre delområde, kor eit av områda (NB3) ikkje har rekkefølgjekrav, mens dei andre to delområda kan byggjast ut etter 2030.

2.avsnitt:

Næringsområda på Håland og i Vardheia har potensial for fortetting. Regjeringa har forventningar om at ein nytta potensialet for fortetting før ein tar i bruk nye utbyggingsområde. For å kunna ta ut fortettingspotensialet med god arealutnytting er det i handlingsprogrammet teke inn at det skal utarbeidast områdeplanar for kvar av dei fire delområda.

3.avsnitt

Det er store kjedar (detaljhandel) som ønsker å etablera seg i regiondelsenteret Bryne, men som ikkje finn store nok areal i sentrum. Kommunen meiner at slike store kjedar høyrer heime i eit regionsenter. Kommunen legg derfor til rette for at verksemder med ein størrelse over 1500 m² kan etablera seg i delområdet sør for fv. 223 og aust for jernbanen. Gode gang –og sykkelforbindelsar frå og til sentrum skal ha fokus i vidare planarbeid.

Plankart

- *Visa delområde 4 med formål forretning*
- *4 Omsynsoner med krav om felles planlegging:*



Regelverk:

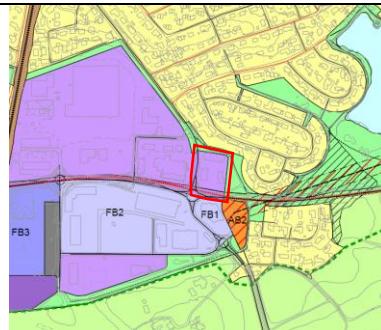
1..1 Håland

- 1..1.1 For delområda H810_2 - H810_5 gjeld at det kan tillatast sal av varegruppene bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggevarer.
- 1..1.2 **H_810_2 (delområde 1):** Tilrettelegging for allsidige verksemder (*Kategori II*). I planlegginga skal det vera eit særleg fokus på å auka arealutnytinga, å auka tillatne byggehøgder, å auka kvaliteten (grønstruktur, estetikk), å etablera felles løysingar, samt gang- og sykkelforbindelse internt og mot sentrum. Det kan mellom anna leggast til rette for etablering av lagerverksemder i forbindelse med netthandel. Moglegheit for ein trasé for kollektiv trafikk skal utgreiast.
- 1..1.3 **H_810_3 (delområde 2):** Tilrettelegging for både besøks- og arbeidsintensive, publikumsretta verksemder (*Kategori I*) og allsidige verksemder (kategori II). I planlegginga skal det vera eit særleg fokus på å auka arealutnytinga, å auka tillatne byggehøgder, å auka kvaliteten (grønstruktur, estetikk), å etablera felles løysingar, samt gang- og sykkelforbindelse internt og inn mot sentrum. Det kan mellom anna leggast til rette for etablering av lagerverksemder i forbindelse med netthandel. Moglegheit for ein trasé for kollektiv trafikk til og gjennom området skal utgreiast.
- 1..1.4 **H_810_4 (delområde 3):** Tilrettelegging for allsidige verksemder (*Kategori II*). I planlegginga skal det vera eit særleg fokus på å auka arealutnytinga, å auka tillatne byggehøgder, å auka kvaliteten (grønstruktur, estetikk), å etablera felles løysingar, samt gang- og sykkelforbindelse internt og mot sentrum. Det kan mellom anna leggast til rette for etablering av lagerverksemder i forbindelse med netthandel. Det kan tillatast etablering av ein vegservicesenter/bensinstasjon i område NB4.
- 1..1.5 **H_810_5 (delområde 4):** Tilrettelegging for besøks- og arbeidsintensive, publikumsretta verksemder (*Kategori I*), mellom anna arealkrevjande varehandelskonsept med eit bruksareal $> 1500 \text{ m}^2/\text{verksemrd}$, som eit avlastingsområde for Bryne sentrum. I planlegginga skal det vera eit særleg fokus på å auka arealutnytinga, å auka tillatne byggehøgder, å auka kvaliteten (grønstruktur, estetikk), å etablera felles løysingar, samt gang- og sykkelforbindelse internt og mot sentrum. Det kan mellom anna leggast til rette for etablering av lagerverksemder (netthandel). Moglegheit for ein trasé for kollektiv trafikk skal utgreiast.

1. Vedlegg

A: Innkomne innspel

1.1. eH-10: Jone Serigstad



Kommuneplan 2011-2022

gnr 10, bnr 220 og 221

Ber om at det vurderes om næringsarealalet øst for krysset Hognestadvegen og Brøytvegen kan omdisponeres fra næring til boligformål. De 2 naboenes ser foreløpig positivt på forslaget

Styringsgruppens vurdering:

Det aktuelle arealet ligger i tilknytting til eksisterende boligområder. Bygningene er gamle og grunneierne må ta en avgjørelse hvordan de vil videreutvikle eiendommene. TK eier et lite område øst for det aktuelle området. Skal det være næringsformål, så ønsker han først og fremst detaljhandel. Uansett viktig med en langsigktig plan.

Signaler som ble gitt: TK vil være restriktiv med å ta inn nye boligområder grunnet reserven som ligger i gjeldende kommuneplan. Styringsgruppen ønsker primært å beholde næringsarealene vi har i gjeldende kommuneplan (KP 2011-2022) og i Bybåndet Sør.

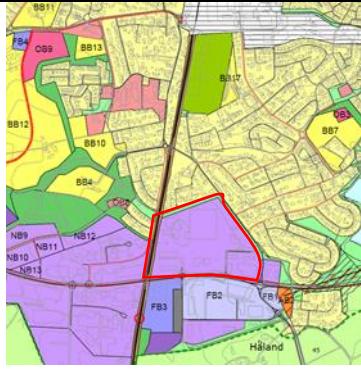
Vi skal sette i gang en fortettingsprosess av næringsområder på Håland, bl.a. lage en fortettingsstrategi. Behovet for revisjon av kommuneplanen vil bli vurdert hvert 4. år, så eventuelle endringer i befolkningsprognosene kan tas etter hvert.

TK vil se nærmere på forslaget og vurdere det i et langsigktig perspektiv. TK ser de positive elementene i det, og så vil det være opp til de folkevalgte å avgjøre endelig utfall.

Serigstad har snakket med de 2 andre grunneiene i området, og de hadde ikke noe imot at innspillet ble sendt inn.

RFK holder på å revidere Regionalplan Jæren. TK har gitt innspill om noe detaljhandel på Håland med tanke på virksomheter som ikke passer inn i sentrum, og med tanke på at Bryne er et regionsenter. Regionalplan Jæren ventes vedtatt i 2020/21 og kan da kanskje gi endrede signaler for handel på Håland. Viktig med klare regler for alle

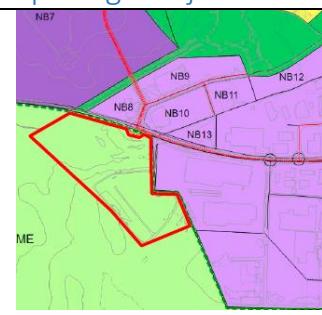
1.1. iH-23: Asplan Viak på vegne av Kvia Eiendom AS



Gnr 4, bnr 85, 175, 181, 173, 172, 63, 6, 69, 70, og 67:

«Ønsker transformasjon på Håland Nord. Vil være i tråd med lokale og nasjonale målsettinger og svarer på problemstillinger som planprogrammet stiller. Dette med bakgrunn i Hålands sentrale beliggenhet, dagens lave tetthet og ledige arealer. Det blir viktig å legge til grunn kombinerte formål som del av fortettingsstrategien for ny bydel på Håland Nord. Kvia Eiendomsutvikling imøteser videre dialog med kommunen for å definere fortettingsstrategi med mål om bærekraftig fortetting og transformasjon av næringsarealene med kombinerte formål av bolig/forretning/kontor/tjenesteyting, og for å styrke Brynes posisjon som regionsenter.»

1.1. fH-20: Harald Gudmestad på veg av Bjarte Aase og iH-31/Endresen - Aarbakke



Gnr 5, Bnr 2

fH-20 : «Vi vil på vegne av Bjarte Aase søke om omregulering til næringsformål på et areal som er hensiktsmessig i så måte. Nevnte areal er totalt ubruklig som produksjonsareal for landbruket da det er umulig å bruke moderne utstyr da arealet er «vassprengt». Får de mot all formodning ikke arealet omdisponert, så foreligger det en avtale med Bryne Industripark om å tilbakeføre arealet til den stand/stilling som det var før en deponerte masser der.

iH-30: «Innspill om makebytte på Håland. Innspillet vil sikre en konstruktiv makebytteprosess av areal innenfor langsiktig grense for landbruk, knyttet til omdisponering av formål fra LNF til næring, sikre drivverdige jordbruksarealer, eventuelt endre grensen for langsiktig landbruk, sikre ekspansjonsmuligheter for omkringliggende bedrifter. Håland må vurderes i et langsiktig perspektiv. Planprogrammet taler for fortetting og økt konsentrasjon innenfor opparbeidde arealer. Håland må gis en avstemt og vurdert grense mot langsiktig

grense for landbruk, som også bygger opp under funksjoner på byggesiden».

Styringsgruppens vurdering

fH20 Harald Gudmestad/Kvia Eiendom AS på vegne av Bjarte Aase (fH-20)

fH20/iH30: Dag Einar Andreassen på vegne av Aarbakke og Cirkle K (1.4)

Aarbakke trenger forutsigbarhet og ønsker å kunne utvide i framtiden. Bedriften ble etablert før langsiktig grense for landbruk ble lagt inn og gir nå utfordringer for utvidelsesmuligheter. Innspillet legger videre til rette for en framtidsrettet vei-/bensinstasjon med mulighet for lading av El-biler mm og en miljøstasjon som flere har gitt uttrykk for Time kommune har behov for. Videre legges det inn et fordrøyningsbasseng, en tursti som samtidig vil være en absolutt jordverngrense. Under f.eks. hvor i skissen Cirkle K er tegnet inn, gir terrengforholdene gode muligheter for parkering under bakken for flere virksomheter på Håland.

Prosjekt makebytte: Bruke jordmasser og oppgradere deler av Aaseeiendommen (ca. 180 dekar) som nå ligger brakk. Prof. Lønning ser på et slikt prosjekt som jordvern. En nokså tilfeldig satt langsiktig grense for landbruk i sin tid må kunne diskuteres.

Signaler som ble gitt:

- Når det gjelder Håland så ønsker kommunen å se på fortettingspotensialet og i utgangspunktet ikke legge ut nytt areal før eksisterende areal er utnyttet mer effektivt. Det har kommet innspill fra noen folkevalgte om å revurdere utbyggingsarealet på Re, men det har styringsgruppen så langt ikke diskutert.
- Et evt. bytte av jord (minnelig jordskifte) med areal på utbyggingssiden av langsiktig grense (Arne Njål Håland) er ikke diskutert, men kan ses nærmere på. Forutsetning for å kunne lykkes er at det må være en vinn-vinn-situasjon for alle berørte parter.
- Myrene på Aase sin eiendom må ses nærmere på da de kan være viktige (biologisk mangfold). Kan være nokså krevende å få lov til oppdyrkning. Evt. se på om fordrøyningsbassengen kan kompensere for oppdyrkning av disse.
- TK tar dialogen med bl.a. fylket.

iH-23 Asplan Viak v/ Helene Lstrup - på vegne av Kvia Eiendom AS (iH-23)

Næringskategori for det aktuelle området må få endret status: Fra kategori II til kategori I, dvs. legge til rette for arbeids- og besøksintensive næringsvirksomheter. Videre mener forslagsstiller at det er behov for transformasjon fra området med formål industri til blandet formål, f.eks. med bolig, kontor, idrettshall og undervisningslokaler til idrettslinjen v/Bryne vgs (som rektor på Bryne vgs. er positiv til). Fordelene er videre at investeringer i infrastruktur og grønt er gjort, og at jordvernensynet ikke er tema her. Viktig å legge til rette for «Smart by»-løsninger, for moderne løsninger som f.eks. vil kunne endre transportvaner betydelig.

[Håland- Presentasjoner Asplan Viak](#) dialogmøte 19.1.2018

Signaler som ble gitt:

- Se ovenfor vedrørende behovet for næringsareal: Fortetting framfor å ta i bruk nye arealer.
- Behovet for nye idrettshall til Bryne vgs trenger nok en raskere avklaring enn det som kan gis her.
- Ønsker høy utnytting.
- TK ønsker å få tilsendt eksempler på gode, vellykkede blandingsprosjekt, som situasjonen på Håland kan sammenliknes med.