

# Mobilitetsstrategi



## Overordna mål og strategiar



Arbeidsgruppe: Ole Bjørn Maråk, plan- og utbyggingssjef (rapportansvarleg),  
Vegard Thorset Våge, klima- og miljørådgjevar og Bjarte Sætevik,  
fagansvarleg samferdsel

# Innleiing

## Bakgrunn:

Evalueringa av gjeldande samfunnsdel viser at det har vore arbeidd godt med tiltak for å oppnå måla i dei ulike kapitla. Det er likevel ein synleg trend at mobilitet, altså det å bevege seg frå A til B, enten med sykkel, til fots eller med kollektivtransport, er ei utfordring framover, også sett i eit klima- og folkehelseperspektiv. Det kan vera eldre som ikkje lenger kjører bil, barn og unge som er utrygge på skulevegen eller manglande kollektivtransport og gang- og sykkelvegar mellom Bryne og tettstadane. Nye framkomstmidlar som elektrisk sparkesykkel og elektriske syklar har auka mobiliteten for fleire aldersgrupper.

Det er behov for å utarbeida ein mobilitetsstrategi. Dette vil også støtte opp om handlingsplanen i Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke 2050, der to av tiltaka som kommunane har ansvar for er: 1) definera sykkelnett i tettstadar og 2) definera gangvegnett i tettstadar og strategi/handlingsplan for gjennomføring.

Nasjonale forventningar til kommunal planlegging er mellom anna at kommunen legg til rette for sykling og gange i byar og tettstadar, mellom anna gjennom trygge skulevegar og transportløysingar for grupper som er mindre mobile.

I Time kommune er det ein relativ stor del av innbyggjarane som bur i distriktet der avstandane aukar og tilgangen til kollektiv transport utanfor Bryne og Lye er lav. I tillegg så er bilkulturen sterk blant innbyggjarane. Dette gjer ein overgang til mindre bilbruk krevjande. Time kommune ynskjer likevel å jobbe mot å redusere bilbruken, utan å begrense mobiliteten til innbyggjarane. Å redusere bil bruk er viktig for å skape trivelege sentrum, redusera støy, redusera lokal helseskadeleg forureining og redusera klimagassutslepp. For å oppnå redusert biltrafikk er det viktig kommunen legg til rette for mobilitet som kollektivt ved buss og tog, gonge, sykkel og sparkesykkel.

Koronaviruset har ført til at fleire jobbar nå på heimekontor. Dette kan og gje nye mobilitetsmønster også i framtida. Med ein meir fleksibel kvardag med ulike dagar på jobb og heime så stilles det også krav til ein fleksibel mobilitet. For at svaret på ein fleksibel mobilitet ikkje skal vere bilen så må myndighetene legg til rette for ein ny mobilitetskvardag.

I dette dokumentet så har ein delt avsnitta opp mellom kollektivt, mjuke trafikantar, vegnett og parkering. Mål og strategiar er fagleg fundamentert i eige fagnotat. Time kommune er samstundes bevisst på at mobilitet er eit tema der ein må sjå heilheita for oppnå gode resultater. Og dei vala som ein gjer på ein område vil påverke krava og moglegheitene for dei andre. Ein god tverrfagleg vurdering og godt samarbeid mellom ulike deler av kommunen, lokalt næringsliv, kollektivselskap, overordna myndighitar, nabokommunar og innbyggjarane vil leggje grunnlag for eit godt resultat.

## FNs berekraftsmål

I arbeide med mobilitet i Time kommune så vurderar me at FNs berekraftmål 3, 11, 13 og 15 er spesielt relevante.



God helse og livskvalitet kan koplast til helsegevinstane med økt bevegelse. Redusert bilbruk i sentrumsområder vil og gi helsegevinster i form av redusert lokal forurensning og økt luftkvalitet. Delmål 3.6 viser til målet om å halvere antall dødsulykker i trafikken. Berekraftige byar og lokalsamfunn delmål 11.2 viser til mål om trygge, tilgjengelige og berekraftige transportsystemer til ein overkommeleg pris, med fokus på tryggleik og tilgang for alle inkludert barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Berekraftmål 11 viser videre til mål om tilgang til grøntområder for alle, redusere lokalsamfunns påvirkning negativ påvirkning på miljøet og styrke positive forbindelser mellom byar og distrikar. Berekraftsmål 13 - Stoppe klimaendringane handlar både om å redusere klimagassutslepp og styrke evnen til å stå imot klimarelaterte farar. Berekraftsmål 15 - Livet på land handlar i stor grad om å bevare naturmangfoldet. I arbeidet i mobilitet kan dette koplast mot arealendringar knytt til infrastruktur.

## Hovedmål for mobilitetsstrategien:

- Gjennom god mobilitetsplanlegging skal Time kommune sikre eit godt, framtidsretta, bærekraftig og trafikksikkert kommunikasjonssystem.
- Time kommune skal sikre trygge og effektive transportårer for mjuke trafikantar til og frå sentrum og kollektivknutepunkt.
- Time kommune vil redusere biltrafikk i sentrum for å betre miljø, trivsel og god helse.
- Time kommune vil gjennom betre transportplanlegging og parkeringspolitikk bidra til å redusere samla klimagassutslepp.

## Delmål underkategoriar:

### Kollektiv

#### Strategiske spørsmål

- Kva bussruter er sentrale for publikum og korleis man me auke frekvensen på desse strekningane?
- Er det aktuelle med ny/nye busstrasè i Bryne sentrum?
- Kjenner innbyggjarane i Time godt nok til kollektivtilboda som finnes?
- Er det aktuelt med eit «Hent-meg» liknande busstilbod i distrikta i kommunen?

#### Korleis gjer me det?

- Gje vurderingar og komme med forslag til forbetringar av busstilboda og diskutere dette med kollektivselskapa.
- Følgje med på ny teknologi og trendar innan offentleg mobilitet.
- Tilrettelegge for bildeling i samråd med private selskap, kollektivselskap.
- Jobbe mot for økt togbruk i dialog med BaneNor. Og sikre gode tilrettelegging for bruk av sykkel og sparkesykkel til togstasjonen, samt sykkelparkering der.
- Gjere motivasjonsarbeid for buss og tog, både internt i kommunen og blant innbyggjarar.
- Vidareutvikle Bryne stasjon som eit heilheitleg mobilitetspunkt i samråd med andre involverte partar.
- Jobbe mot å etablere et ladepunkt for drosjenæringa, kanskje i samråd med drosjenæringa og Bane NOR (Bryne stasjon er kanskje mest aktuelt).

### Mjuke trafikantar

#### Strategiske spørsmål

- Korleis sikrar me gode ruter for mjuke trafikantar til tog- og busstasjon?
- Korleis sikre ein heilheitleg brei forankring av planlegging av rutar for mjuke trafikantar i kommunalt planarbeid?
- Har ein god nok oversikt over kva for prosjekter for mjuke trafikantar som vil auke bruken, og kva for prosjekter som skal prioriterast?
- Korleis auke samarbeidet med planlegginga med nabokommunar, overordna mynde,

#### Korleis gjer me det?

- Kartlegge gang- og sykkelrutene og skilting i Time og vurdere behov for forbetringar, i samarbeid med aktuelle aktørar for å gjøre sykling meir attraktivt. Lage ein plan for sykkelnettverket som Sauda har gjort med utgangspunkt i sykkelrutene frå sentrumsplanen i Bryne.
- Tilrettelegge Bryne sentrum for gåande og syklende.
- Kartlegge sykkelparkeringsar og tette behov.
- Få fleire elektriske bysyklar i samarbeid med Kolumbus. Hjelpe burettsslag, næringslivet og andre aktørar med å få bysykkel ladestasjonar satt opp.
- Sette opp sykkeltelling for å registrere sykkelbruken.
- Arrangere og bidra til motivasjonskampanjar

- Sykkeldagen ein gong i året med demoar, gratis sykkelservice, underhaldning etc.
- Vurdere å arrangere elsykkelleasing for nytte til innbyggjarar og for å gi ein introduksjon til innbyggjarar til sykling.
- Stimulere næringslivet til å etablere elsykkelordningar for sine tilsette.
- Kartleggje, synleggjer og forbetre snarvegar for gåande og syklande.
- Sikre trygge skulevegar for alle elevar på barne og ungdomskulane i Time kommune. Bruke «Barnetråkk» til videre spørreundersøkingar for å finne problemområder slik elevane opplever det.

## Vegnettet

Strategiske spørsmål:

- Vil me nedklassifisere fylkesvegane i sentrum for å få større handlingsrom.
- Vil me gjere trafikkregulerande tiltak på offentleg vegnett i sentrum for å styre meir av trafikken til alternative omkjøringsvegar.
- Bør plassering av parkeringsplassar styrast til utkantane av sentrum eller er det nødvendig at desse ligg i sentrum for å stimulere til auka bruk av sentrum.
- I Time skal ein jobbe mot å redusere klimagassutslepp frå transport.
- Tilrettelegging for de som bor i utkanten.

Korleis gjer me det:

- Det kan vere både fordeler og ulemper med å nedklassifiserer fylkesvegane i sentrum. Det vert meir vedlikehald utan at det er automatikk i auka bevilgning. Jernbanegata er ca. 550m lang. Hognestadvegen er ca. 520 på den nordlege delen mellom rundkjøringar og den sørlege delen frå jernbane kryssinga til Brøytvegen er ca. 720m. Dette må vurderast nærmere.
- Ved ei eventuell nedklassifisering må vi framleis forhalde oss til vegnormalar, skiltforskrift og vegvesenet som skiltmynde. Sjølv om ikkje fylket skulle vere vegeigar må evt. trafikkregulerande tiltak ha tilslutning frå skiltmynde og høyningspartar.
- Dialog med fylkeskommunen for å redusere gjennomgangstrafikk i Arne Garborgs veg – stimulere til auka bruk av fv223 Brøytvegen.

## Parkering

Strategiske spørsmål:

- Plassering av parkeringshubbar kring bykjernen nå som fjellhall ikkje vert realisert.
- Tiltak for redusert trafikk i bykjernen etter at parkeringshubbar er realisert.
- Skal ein ha redusert parkeringsavgift for nullutsleppskjøretøy.
- Tilrettelegge for bildeling, både kommunale bilar og privat.

Korleis gjer me det:

- Det er viktig for Time kommune å få til parkeringsløysingar ilag med private aktørar. Nå som fjellhallen ikkje vert realisert ser vi for oss at det både kan bli parkeringshubb utanfor sentrumskjerna og parkeringsløysingar i sentrum, men i et mindre omfang.

For at Storgata skal kunne bli omgjort til gågate må det lagast ei løysing for parkering nær denne gata.

- I dag er det redusert parkeringsavgift for elbilar som betalar med app. Dette tiltaket er ikkje med på å redusere trafikk i bykjernen. I framtida vil truleg ein stor del av bilparken vere elbilar. Denne ordninga bør vurderast fortløpende ettersom andelen elbilar auke og i tråd med nasjonale føringar.
- Det er i dag pendlarparkering nær togstasjonen. Det er ønskeleg å bevare denne, og ved behov legge til rette for fleire slike parkeringsplassar.
- Nye parkeringsplassar bør i hovudsak etablerast utanfor "indre sone", men det bør også vere meir sentrale parkeringsplassar for å stimulere bruken av sentrum.

# Mobilitetsstrategi



## Fagnotat



Arbeidsgruppe: Ole Bjørn Maråk, plan- og utbyggingssjef (rapportansvarleg),  
Vegard Thorset Våge, klima- og miljørådgjevar og Bjarte Sætevik,  
fagansvarleg samferdsel

# 1. Føringar

## Nasjonale føringar / EU-strategi for mobilitet – hovudtrekk og samandrag

Strategien fremhever klima og bærekraft som den viktigste utfordringen fremover, og at EUs grønne giv (European Green Deal) vil avhenge av om man lykkes med å redusere klimagassutslippene på transportområdet.

### Milepæler i strategien

#### Innen år 2030

- Minst 30 millioner nullutslippsbiler.
- 100 klimaneutrale byer.
- En dobling av persontrafikken med høyhastighetstog.
- Karbonneytral rutegående offentlig transport på strekninger under 500 km.
- Utrulling av autonome kjøretøy i stor skala.
- Nullutslippskip skal være markedsklare.

#### Innen 2035

- Store nullutslippsfly skal være markedsklare.

#### Innen 2050

- Nær alle biler, varebiler, busser og nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy.
- En dobling av godstogtrafikken.
- En tredobling av persontrafikken med høyhastighetstog.
- Hele Trans-European Transport – Network (TEN-T) skal være ferdigstilt.

## Regionale føringar

### 3 Målsetninger for arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak

En overordnet målsetning for arbeidet med mobilitetspåvirkning i Rogaland er at de som har mulighet til det reduserer bruken av bil. Nullvekstmålet legges til grunn for arbeidet. Bymiljøpakken gjør på Nord-Jæren, men også i andre deler av fylket er det et mål at flere skal reise aktivt og bærekraftig. Dette gjelder særlig internett i sentrumsmrådene – også på de mindre stedene. Utviklingen i reisevaner vil kunne leses gjennom tidligere og framtidige reisevanundersøkelser. Det er også et mål at befolkningen, kommunene og næringslivet i hele Rogaland skal få økt kunnskap og informasjon om fordelene ved og mulighetene for å redusere bruken av bil. Arbeidet med mobilitetspåvirkning kan knyttes til flere av FNs bærekraftsmål, først og fremst FNs mål nummer 3, 9, 11, 12 og 13:



Transport gir store utslipp av både CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Redusert bil bruk vil være et bidrag i arbeidet med å stoppe klimaendringene, samtidig vil økt andel bærekraftige reiser være med på å gjøre byer og samfunn mer bærekraftige. Videre må en være bevisst på hele livsløpet til transportmidler og nye mobilitetsløsninger. Både produksjon, frakt, forbruk, levetid og vedlikehold må tas hensyn til når en skal vurdere om en løsning er sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig.

Innovasjon er viktig for å utvikle gode, bærekraftige mobilitetsløsninger for framtiden, og god helse vil være en forventet konsekvens dersom flere erstatter bilreiser med sykling, gåing og kollektivreiser.

## Lokale føringar

### Føringar i trafikksikringsplanen, sentrumsplanen og arealdelen

#### Innspel i høyringsfasen

Fylkesrådmannen ser det som svært positivt at mobilitet og transport er nemnd fleire stadar i planprogrammet. Det er eit mål i dagens samfunn at det skal satsast på sykkel og gange, samt kollektivtransport, både i eit folkehelse- og i eit miljøperspektiv. Fylkesrådmannen støtter kommunen sitt fokus på dette i planprogrammet. Fylkesrådmannen peikar samstundes på at forholdsvis mange innbyggjarar føretrekk privatbil.

Fylkesrådmannen forventer at kommunen i arbeidet med parkeringsstrategien vurderer både talet på parkeringsplassar det er behov for og lokalisering av desse. Fylkesrådmannen meiner kommunen bør gjera ei vurdering av vegnettet i Bryne sentrum. Med dette vert det meint å sjå på framtidig ønska funksjon av dei ulike vegane, ønska trafikkmønster og framtida til Jernbanegata sett i samanheng med framtidig kollektivknutepunkt og jernbanestasjon.

### Frå planprogrammet

Me skal bidra til å redusera utsleppa frå trafikk ved å leggja til rette for miljøvennlege transportformer som kollektivtrafikk, gang- og sykkelvegar og elektriske bilar.

Knyta Brynebyen saman med grøne område og trygg mobilitet for alle.

Arbeida for god kollektivtransport mellom Bryne og tettstadane

## 2. Vurderingar

Det er ikkje gjennomført eigne reisevaneundersøkelser i Time kommune. I den nasjonale reisevaneundersøkinga (Statens vegvesen) blei det utført undersøkinger for Nord-Jæren i 2019. I Nord-Jæren vart dei daglege reisene fordelt på følgande måte; gange 21 %, sykkel 8 %, kollektivt 10 % bilførar 50 % og bilpassasjer 9 %. Sjølv om Nord-Jæren og Time kommune er ganske nære geografisk kan ein anta at fleire reisar med kollektivt og sykkel i Nord-Jæren der ein har ein større grad av tette urbane busettingar.

### Kollektiv

#### Tog

Ryggraden i kollektivtilbodet på Jæren er Jærbanan. I Time kommune er det bare ein stasjon, Bryne stasjon. Stasjonen er lokalisert midt i Bryne sentrum og er den tredje mest nytta stasjonen på Jærbanan (bak Sandnes og Stavanger). Bryne stasjon er på- og avstiging for både lokale Jærbanan (avgang kvar halvtime) og regionale Sørtoget (fleire avgangar dagleg). Det er nå Go-Ahead Nordic som driver togene, mens Bane NOR driver stasjonen.

Om lag 50% av innbyggjarane i Time kommune bur innanfor ein radius på 1500 meter frå togstasjonen. Mange av arbeidsplassane i Bryne, samt Bryne vgs., som er ein av dei største vidaregåande skulane i landet, ligg også like ved stasjonen. Den sentrale lokasjonen til Bryne stasjon, og dei korte avstandane i Bryne gjer at togreiser kombinert med gange, sykkel/elsykkel/bysykkel og elsparkesykkel har eit stort potensial. Eit nytt sykkelhotell er under oppføring på Bryne stasjon av Bane NOR og det finns ein stasjon for elbysyklar (Kolumbus). Det er eit godt busstilbod mellom tettstaden Lye med om lag 3000 innbyggjarar og Bryne stasjon. Den er også ein matebuss som er koordinert med togidene frå Bryne stasjon.

#### Buss

Bryne stasjon/sentrum er også det sentrale punktet for busstrafikken i Time, drevet av Kolumbus. I tillegg til matebussen mellom Lye og Bryne så er det også eit greit busstilbod mellom Bryne og Sandnes, samt Kvernaland og Sandnes. Øvrige busser har kun enkelte avganger

dagleg, noko som gjer at ein må tilpasse seg bussen viss buss skal nyttast. Sjå tabell under for full oversikt over busstilbodet.

**Bussar i Time kommune:**

Bussnummer	Rute	Avgong
22	Kvernaland - Sandnes	Kvar halvtime/time.
50: Bryne	Lye. Kvar halvtime.	
52: Bryne	Klepp sentrum	Sandnes. Kvar time.
53: Bryne	Kvernaland	Øksenvadporten. 3 gonger i kvardagar.
54: Bryne	Håland	Hognestad, fira gangar dagleg
56: Bryne	Undheim	(Ålgård). 5 gonger i kvardagar.
57: Bryne	Pollestad	Nærbø. 4 gonger i kvardagar.
58: Bryne	Tjelta	Sola. 2-3 gonger i kvardagar.
62: Bryne	Verdalen	Sandnes. 3 gonger i kvardagar.
N94 (natt): Lye	Bryne	Sandnes. 1-2 gonger i helgane.

Kolumbus har fleire stader i distrikta etablert nye formar for busstilbod som er tilpassa stader med mindre folketal. Ein ordning kalla «Hent-meg» har blitt testa i Sauda. I tillegg så har Hå kommune etablert eit liknande system. Eit slik alternativt busstilbod kunne også vert aktuelt i Time kommune.

Oppsumering kollektivt

Spesielt frå Bryne fins det gode kollektive tilbod til innbyggjarane, både for lokal transport, men og for togtransport mot Kristiansand og Oslo. For Lye så har også busstilboden blitt betra ved ein auke av avgonger av bussen til Bryne og lokaltoga på Jærbanen. For Kvernaland så er tilboden til buss bra mot Sandnes, men begrensa mot Bryne. Ein plan for mobilitet vil inngå som ein del av utbyggingsplanane av næringsareal på Kalberg og Kvernaland.

Tabellen under viser reisetid med buss, tog og bil i minuttar frå Bryne sentrum. Denne tabellen viser at kollektiv kan vere meir effektivt en bil, sjølv utan biltrafikk.

Frå Bryne sentrum til	Buss (rutetabell)	Tog (rutetabell)	Bil (uten trafikk)
Stavanger sentrum	46	33	35
Sandnes sentrum	29	15	24
Forus	37		26
Stavanger lufthavn	30		26
UIS	64		30
SUS	62		30

Nærbø sentrum	17	6	14
Ålgård sentrum	35		22
Klepp sentrum	29		11

Data henta frå Norconsult rapport *Plan 0517.00 Mobilitsplan Vedlegg til planbeskrivelse* (2020).

Time kommune ynkjer å samarbeide videre og nært med dei eksterne tilbyderne av kollektivtilbod, primært Kolumbus, men også Go-Ahead Nordic og Bane NOR, for å betre tilboden av kollektiv til sine innbyggjarar. Time kommune ynskjer også å stimulere innbyggjarane til ein auke av bruk av det kollektive tilboden som finnes. Ein viktig rolle er å tilrettelegge slik at kollektivtilboden blir styrka som ein effektivt og behageleg reiseform. Dei siste åras koronapandemi har gjort at å reise med kollektivt har vert mindre populært, og til dels fråråda av smittevernhensyn. Når samfunnet vender tilbake tilbake til normalen så vil det vere ein viktig, men krevjande prosess å få fleire til å ta kollektivt.

Bildeling kan gjere det lettare for dei som ikkje eig eiga bil, eller som ein erstatning for bil nummer to. Viss ein klarar seg i den normale kvarldagen utan eiga bil, så kan bildeling nyttast i helgeturar eller andre tilfelle der sykkelen eller kollektivtilboda ikkje strekk til. Kommunen har mange biler som ikkje vert brukt etter normal arbeidstid, desse kunne nyttast av tilsette og innbyggjarane på ettermiddagen og i helgene.

### Strategiske spørsmål

- Kva bussruter er sentrale for publikum og korleis man me auke frekvensen på desse strekningane?
- Er det aktuelle med ny/nye busstrasè i Bryne sentrum?
- Kjenner innbyggjarane i Time godt nok til kollektivtilboda som finnes?
- Er det aktuelt med eit «Hent-meg» liknande busstilbod i distrikta i kommunen?

### Korleis gjer me det?

- Gje vurderingar og komme med forslag til forbetringar av busstilbod og diskutere dette med kollektivselskapa.
- Følgje med på ny teknologi og trendar innan offentleg mobilitet.
- Tilrettelegge for bildeling i samråd med private selskap, kollektivselskap.
- Jobbe for økt togbruk i dialog med Bane NOR og sikre god tilrettelegging for bruk av sykkel og sparkesykkel til togstasjonen, samt sykkelparkering der.
- Gjere motivasjonsarbeid for buss og tog, både internt i kommunen og blant innbyggjarar.
- Vidareutvikle Bryne stasjon som eit heilheitleg mobilitetspunkt i samråd med andre involverte partar.

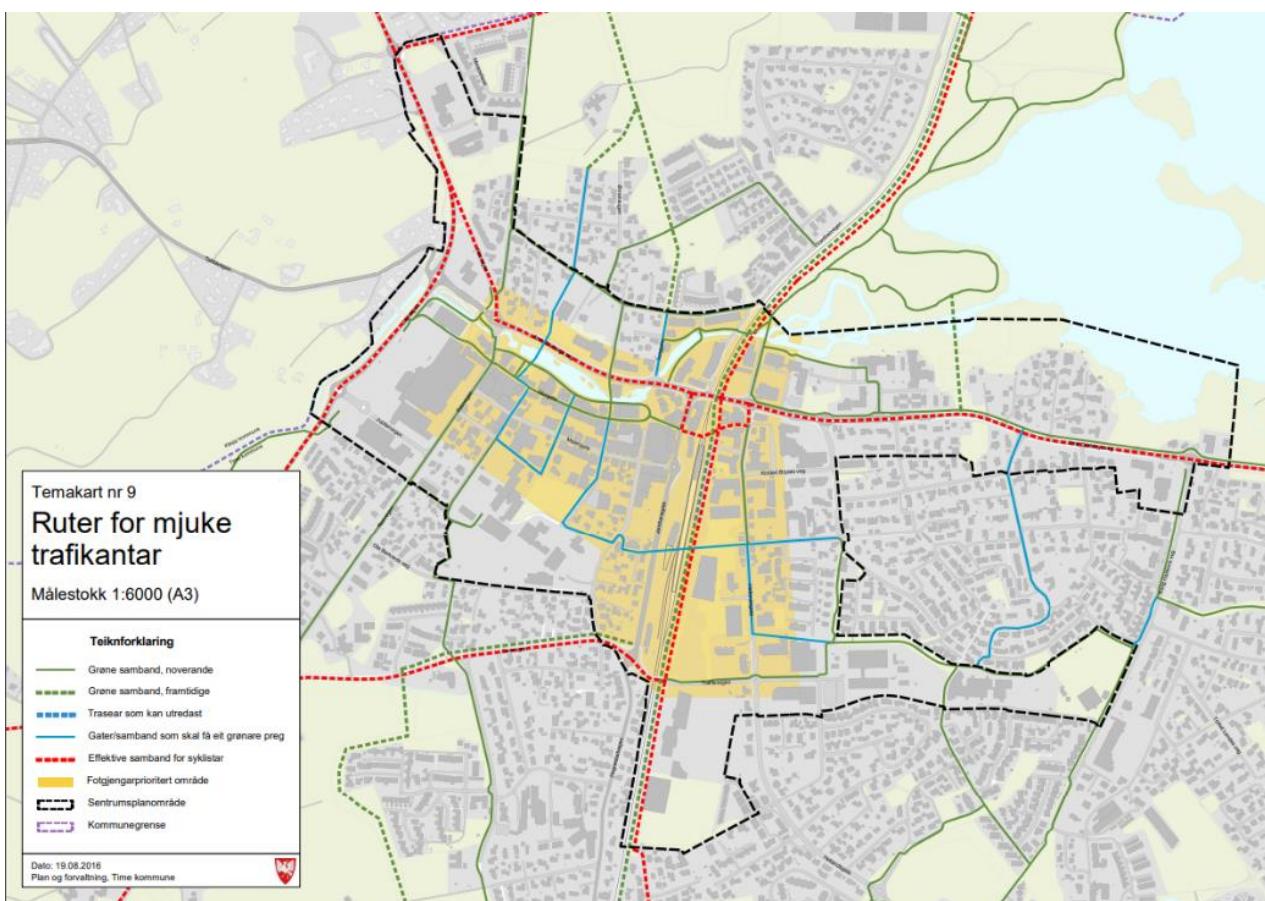
Jobbe mot å etablere et ladepunkt for drosjenæringa, kanskje i samråd med drosjenæringa og Bane NOR (Bryne stasjon er kanskje mest aktuelt).

## Mjuke trafikantar

Blant mjuke trafikantar så inkluderast både gåande, syklande og bruk av nye elektriske transportmiddel som elsparkesykkelen. I Time kommune skal me legge til rette for gåande og syklande. For å oppnå ei auke må me sikre gode trasear for alle mjuke trafikantar. Ved å gi mjuke trafikantar eigne trasear vil ein bidra til eit miljøvenleg transportalternativ og på den måten redusere det totale CO<sub>2</sub>-avtrykket, samt å bidra til betre folkehelse. Klimaet i Time er mildt og derfor godt passande for sykling året rundt.

Elsyklar har hatt ein stor auke dei siste åra. Elsyklar aukar rekkevidden for syklistar betydelig. Og med elsyklar så er heller ikkje mykje vind som det er mykje av på Jæren eit stort problem.

Figur 1 under viser effektive sykkelruter som blei foreslått i kommunedelplan for Bryne sentrum. Desse skal følgast opp, og det må vurderast kva tiltak og eventuelle forbetringar som sikrar gode sykkelruter i Bryne sentrum. Det sama gjeld også andre sykkelruter i kommunen, og spesielt mellom tettstadene Bryne, Kverneland, Lyefjell og Undheim. Frå Lye til Bryne er det G/S-veg fram til Time kyrkja, men det er ikkje G/S vidare frå Time kyrkje til Garborgvegen. Det manglar regulering på ca. 340 m. Eit anna alternativ mellom Lye og Bryne går om Krossavegen. Det er enkelte bustader langs G/S-vegen som har denne som tilkomst.



Figur 1. Temakart i kommunedelplanen for Bryne sentrum. Dei røde stipla linjene viser mogleg framtidige effektive samband for syklistar som er for høg fart. Mens dei grøne linjene

viser eksisterande og moglege framtidige «grøne» samband med fokus på oppleveling og lågare fart. Det gule feltet er fotgjengerprioritert område.

Det er også viktig å legge til rette for god gang- og sykkel forbindelse mellom tettstader i nabokommunar. Mellom Bryne og Nærø er det GS forbindelse langs med Fv. 44. Det ville vere kortare med ein G/S forbindelse langs Torlandsvegen/Hognestadvegen. På strekningen frå krysset Hognestadvegen x Steinslandsvegen og til gang- og sykkelveg rett over grensa til Hå manglar det i dag utbygd gang- og sykkelveg. Strekningen Nærø - Bryne ligg høgt oppe på lista over dei 10 største marknadane på Jærbanen. Det at strekninga er ein mykje brukta etappe med tog indikerer at det også ligg eit potensiale i ein samanhengande GS-forbindelse mellom dei to tettstadane.

Time kommune har ynskjer å stimulere til fleire syklar til dei populære turområda. Bilbruk er dominerande når innbyggjarane vil bruke friluftsområde. Det er fleire turområde som egner seg til kombinasjonsturar der ein både får sykla og brukt føtene. Dette kan promoterast i kommunens turbok “Ti turar i Time”.

Per i dag er det ingen kommersielle aktørar for utleie av elsparkesyklar. For dette markedet for mikromobilitet så kan bisyklene dekke behovet. Det finnes ein del private sparkesyklar. Desse vil bruke dei sama vegane som syklistar og gåande. Det har vært ein bekymring knytta til sikkerheita ved bruk av elsparkesyklar som kommunen skal følgje med på dei komande åra.

### **Strategiske spørsmål**

- Korleis sikrar me gode ruter for mjuke trafikantar til tog- og busstasjon?
- Korleis sikre ein heilheitleg brei forankring av planlegging av rutar for mjuke trafikantar i kommunalt planarbeid?
- Har ein god nok oversikt over kva for prosjekter for mjuke trafikantar som vil auke bruken og kva for prosjekt som skal prioriterast?
- Korleis auke samarbeidet med planlegginga med nabokommunar, overordna mynde.

### **Korleis gjør me det?**

- Kartlegge gang- og sykkelrutene og skilting i Time og vurdere behov for forbetringar, i samarbeid med aktuelle aktørar for å gjøre sykling meir attraktivt. Lage ein plan for sykkelnettverket som Sauda har gjort med utgangspunkt i sykkelrutene fra sentrumsplanen i Bryne.
- Tilrettelegge Bryne sentrum for gåande og syklande.
- Kartlegge sykkelparkeringar og tette behov.
- Få fleire elektriske bisyklar i samarbeid med Kolumbus. Hjelpe burettslag, næringslivet og andre aktørar med å få bisykkel ladestasjonar satt opp.
- Sette opp sykkeltelling for å registrere sykkelbruken.
- Arrangere og bidra til motivasjonskampanjar
  - Sykkeldagen ein gong i året med demoar, gratis sykkelservice, underhaldning etc.
  - Vurdere å arrangere elsykkelleasing for nytte til innbyggjarar og for å gi ein introduksjon til innbyggjarar til sykling.
- Kartleggje, synleggje og forbetre snarvegar for gåande og syklande.
- Sikre trygge skulevegar for alle elevar på barne og ungdomskulane i Time kommune. Bruke «Barnetråkk» til videre spørreundersøkingar for å finne problemområder slik elevane opplever det.

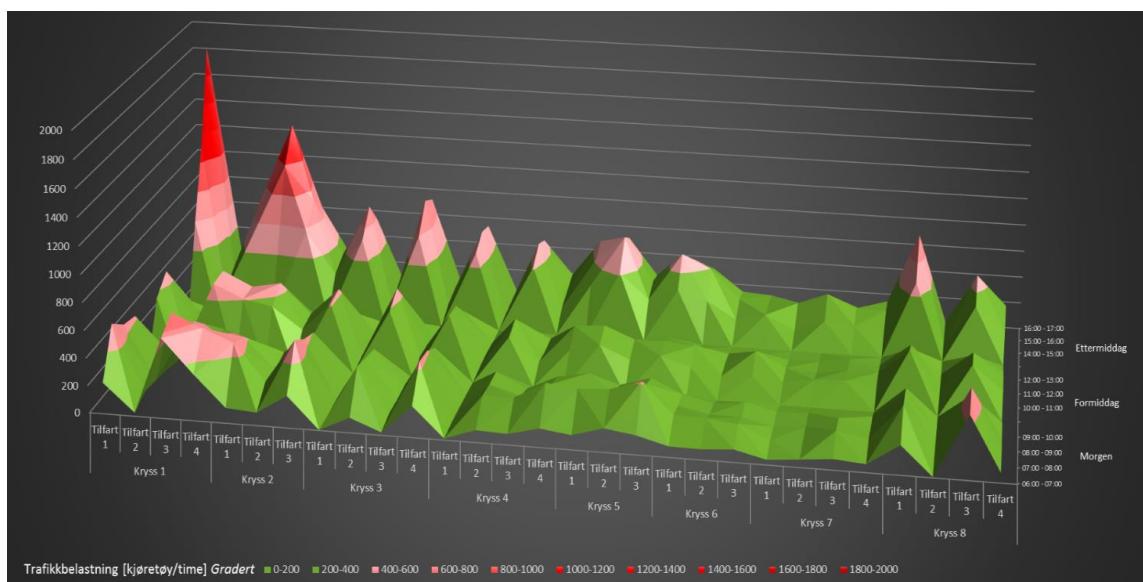
## Trafikk / vegsystem

### **Vegnettet i Bryne sentrum:**

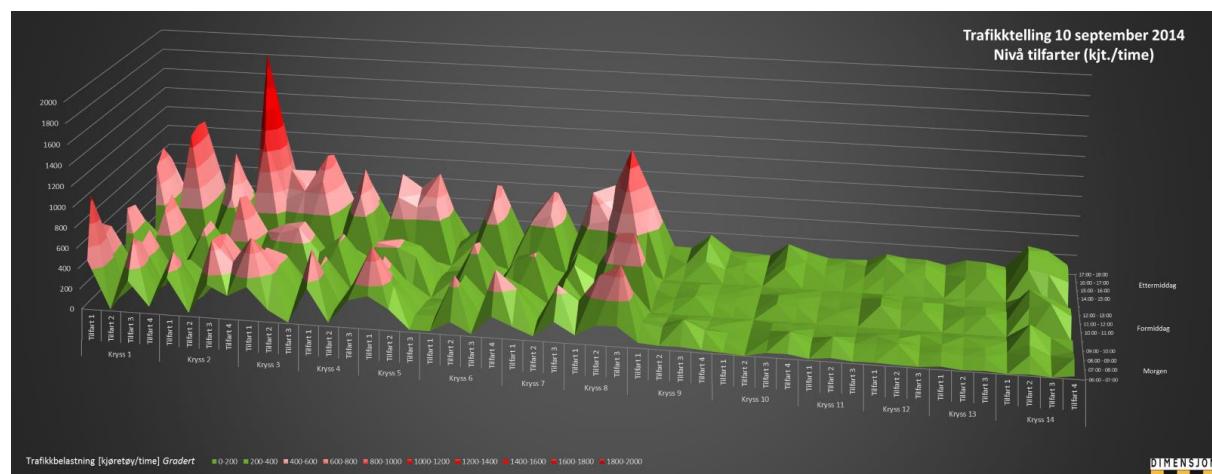
Ved vurdering av vegnettet i Bryne sentrum må ulike interesser og grupper vegast og balanserast. Det er allereie bestemt at Storgata på Bryne skal verte gågate(). Dermed vil biltrafikk og parkering bli tatt bort frå denne gata. Nær skular skal mjuketrafikantar prioriterast.

- Bryne skule ligg i eit etablert område. Trafikken kan vere utfordrande/kaotisk ved skulestart og skuleslutt. Det er fleire restriksjonar for køyrande i dette området. Det bør på dei mjuketrafikantane sine vilkår vurderast kva restriksjonar som er hensiktsmessige å vidareføre, samt om det er behov for ytterlegare tiltak for å få eit trygt og godt område for barn og unge.
- Jernbanegata er og vil fortsette å vere ein sentral veg på Bryne. Gangfelt vest for jernbanestasjon er eit punkt der begge trafikantgrupper bruker same planet, i rushtida kjem det fort kø her. Det er ei utfordring å kombinere framkomst både for biltrafikk og for mjuke trafikantar. Utan inngripande tiltak vil det vere vanskeleg å redusere trafikken i dette punktet. Det er ikkje ønskeleg at trafikken på dette punkt i Jernbanegata for flyttar seg opp i Meierigata. Bussar bør prioriterast, det er viktig at buss kan mate tog og motsett. Det er ein fordel at rutebilstasjon er lokalisert i nær avstand til togstasjon.
- Del av Reevegen med innkjøring frå Arne Garborgsveg bør stengast for biltrafikk. Denne del av Reevegen bør saman med Storgata bli gågate. Tilkomst til Lauritz Bellesens veg må skje via Øgårdsbakken. Ved å stenge for biltrafikk vil ein legge premissane på dei mjuke trafikantane sine vilkår. Det blir meir innbydande å opphalde seg ute i sentrum. Storgata blir som gågate ein forbindelse mellom torget og M44.

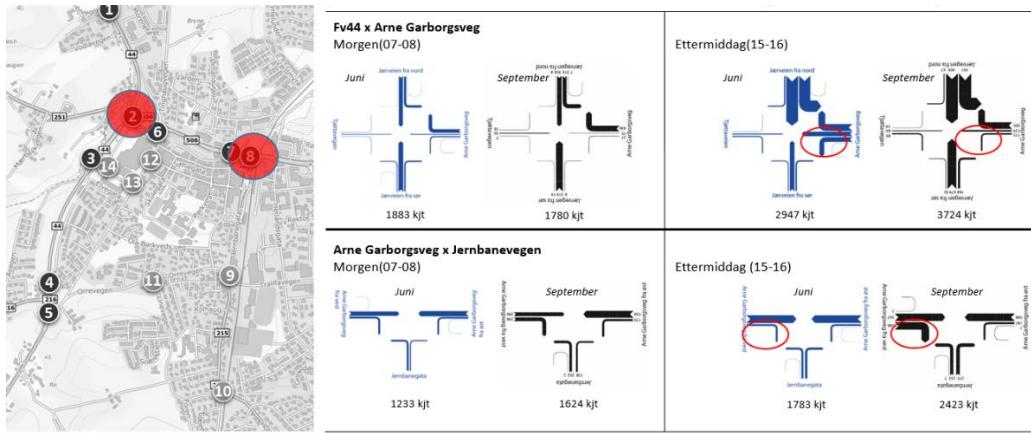
## Trafikksettelling 2014 – 4. juni



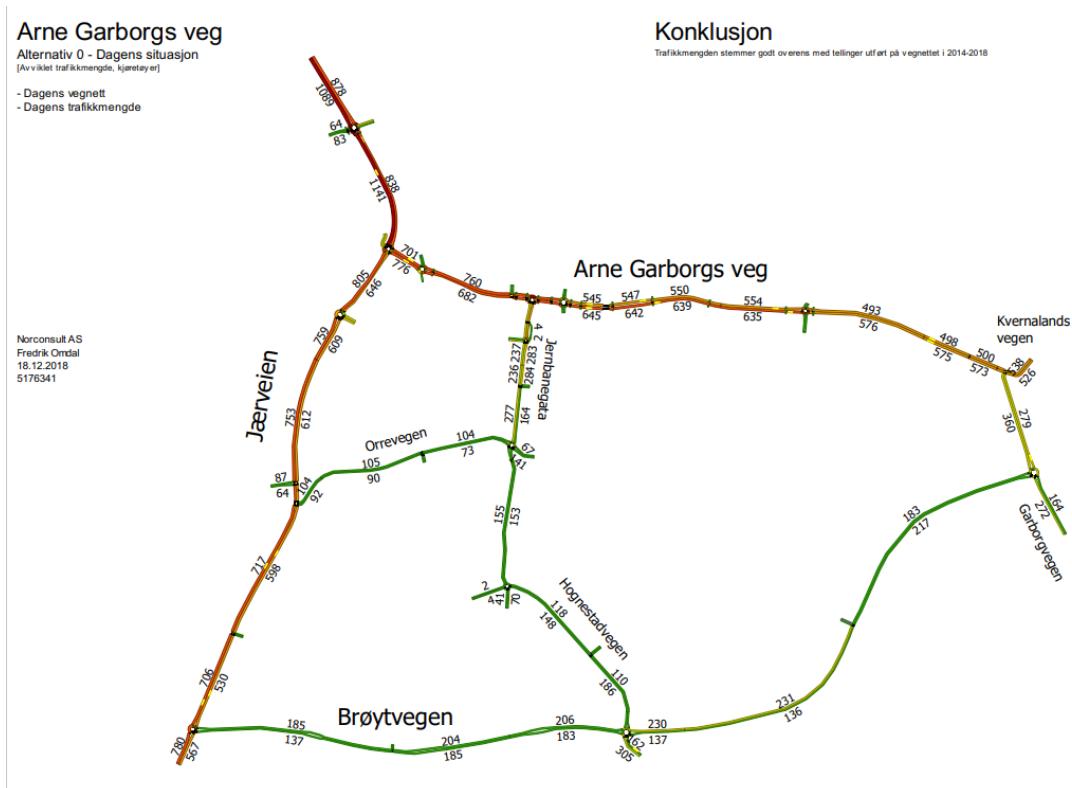
## Trafikktelling 2014 – 10. september



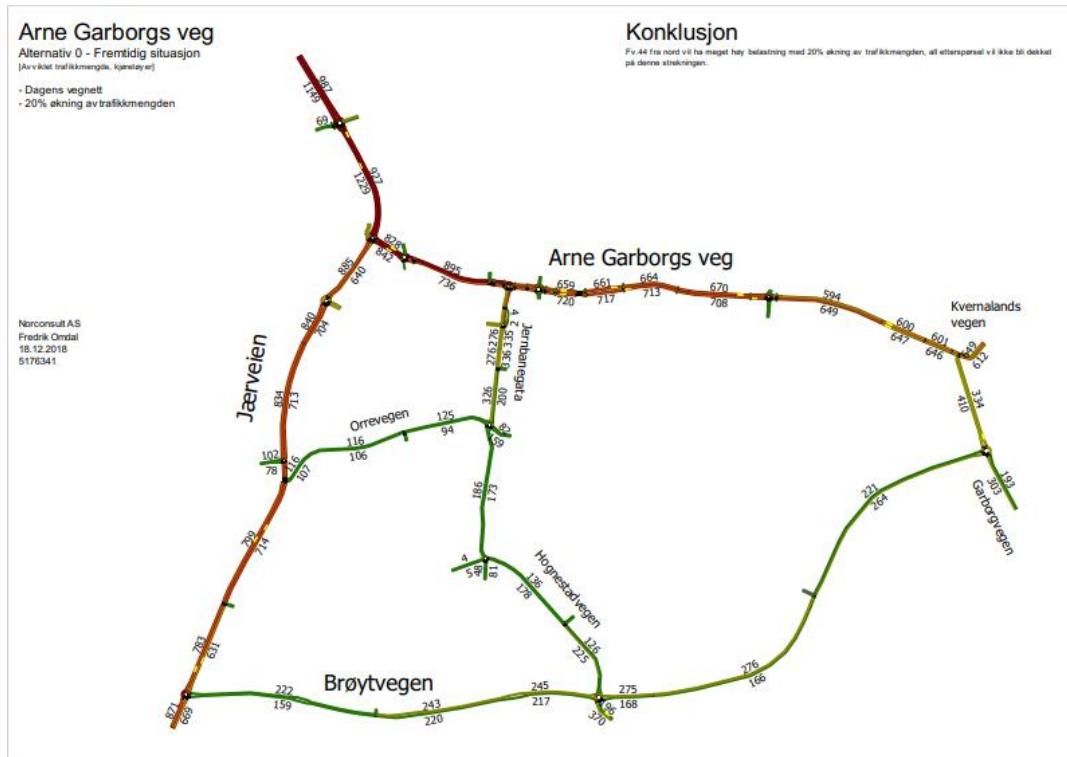
Kryss som var overbelasta i 2014 og framleis er det i dag



## Trafikkanalyse 2018 med dagens vegnett og trafikkmengde



Trafikkanalyse 2018 med dagens vegnett og 20% auke i trafikkmengde



### **Strategiske spørsmål:**

Vil me nedklassifisere fylkesvegane i sentrum for å få større handlingsrom?

Vil me gjere trafikkregulerande tiltak på offentleg vegnett i sentrum for å styre meir av trafikken til alternative omkjøringsvegar?

Bør plassering av parkeringsplassar styrast til utkantane av sentrum, eller er det nødvendig at desse ligg i sentrum for å stimulere til auka bruk av sentrum?

I Time skal ein jobbe mot å redusere karbondioksidutslepp frå transport.

### Parkering

I Time kommune er det i dag 3 soner for parkering. Indre sone (Storgata + Meierigata) med progressive gebyr. Mellomsone med fast gebyr per time og ein ytre sone der det bare er lovleg med parkering på merka plassar.

Målsettinga for den kommunale parkeringsverksemda er:

- Leggja til rette for parkeringstilbod
- Redusera biltrafikk og «leitekjøring» i sentrumskjermen
- Sikra tilgjenge for prioriterte brukargrupper
- Sikra framkomme for alle trafikantar, men særleg for utrykkingskøyretøy, forflyttingshemma, gåande og syklande
- Bidra til auka trafikktryggleik
- Bidra til redusert støy og forureining frå biltrafikken
- Stimulera og vitalisera handel, service og kultur i sentrum

I sentrumsplanen er det vurdert 2 ulike løysingar for parkering mellom anna med tanke på frikjøpsordning, redusert biltrafikk i bykjernen og framtidig gågate i sentrum. Primært er det ønskje om ein fjellhall og sekundært 3 parkeringshubbar kring bykjernen.

**Strategiske spørsmål:**

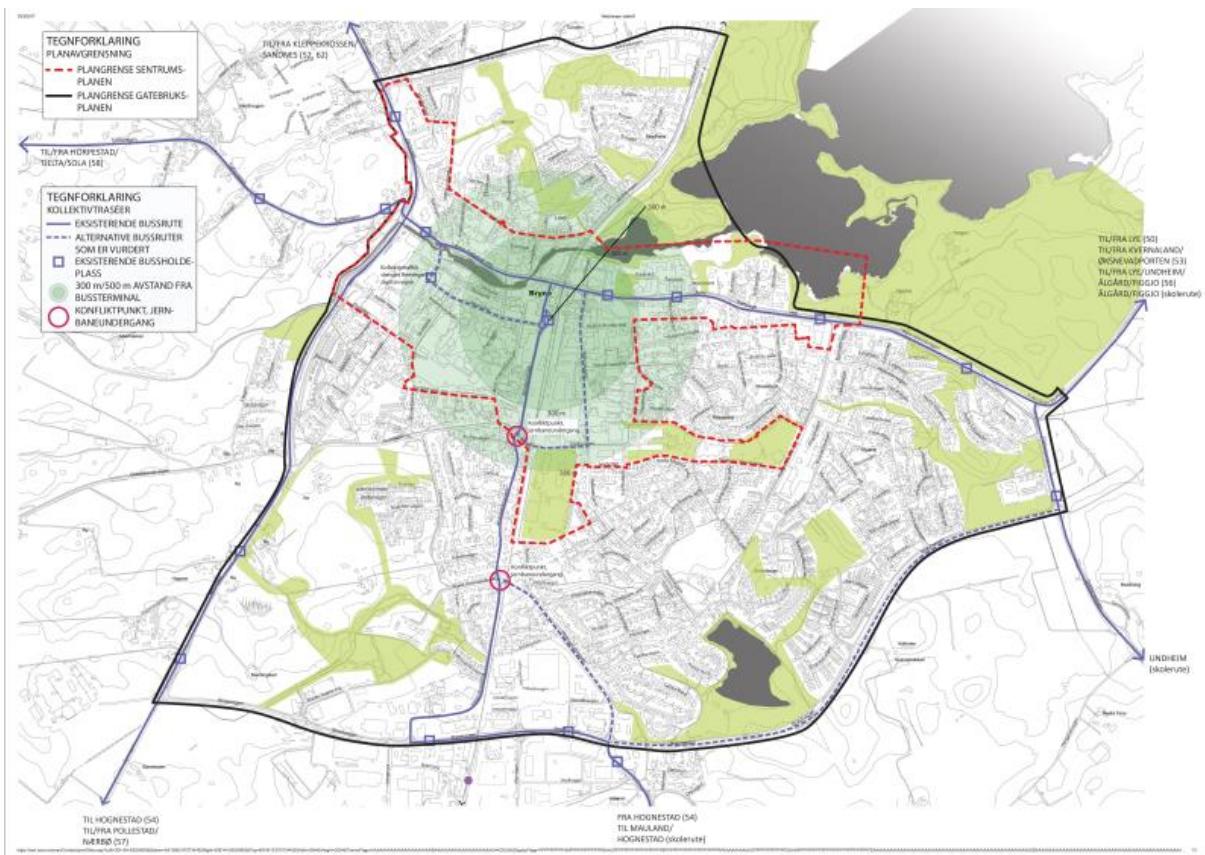
Plassering av parkeringshubbar kring bykjernen nå som fjellhall ikkje vert realisert.

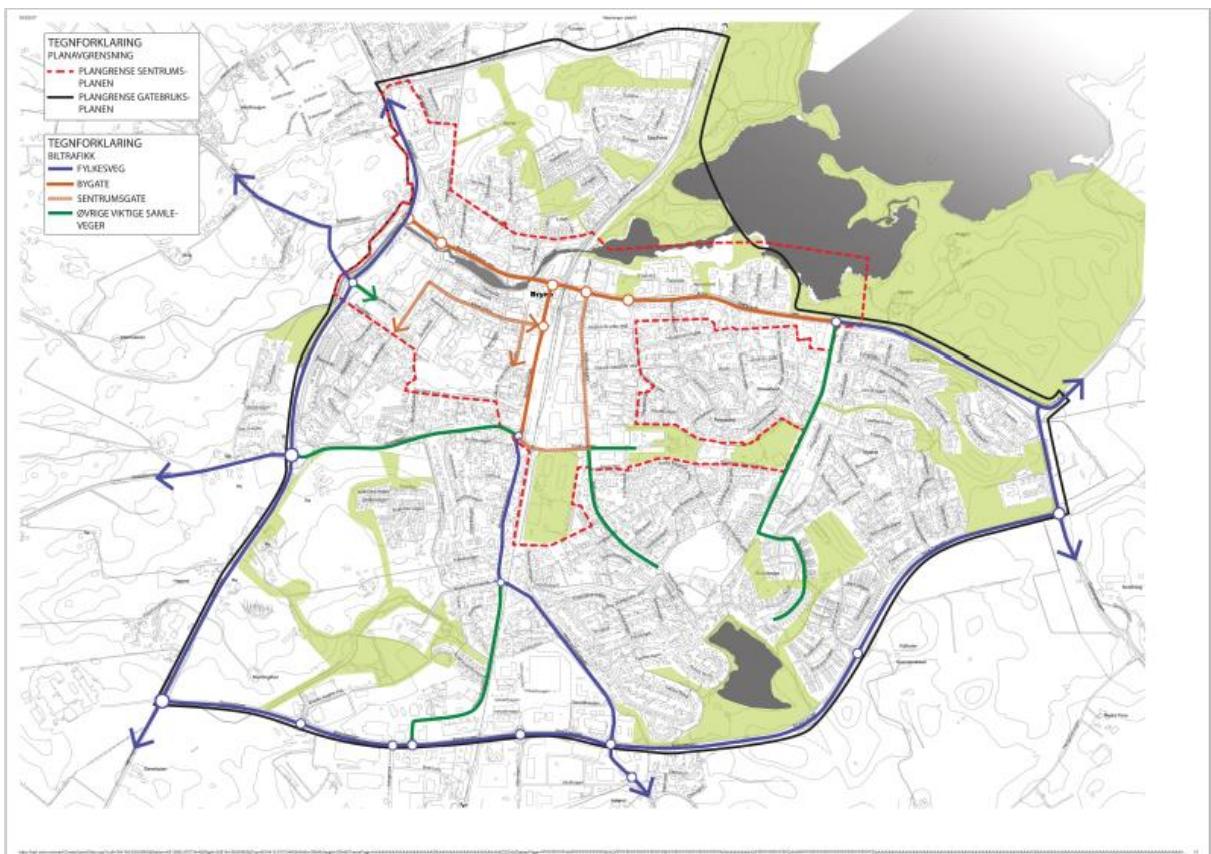
Tiltak for redusert trafikk i bykjernen etter at parkeringshubbar er realisert.

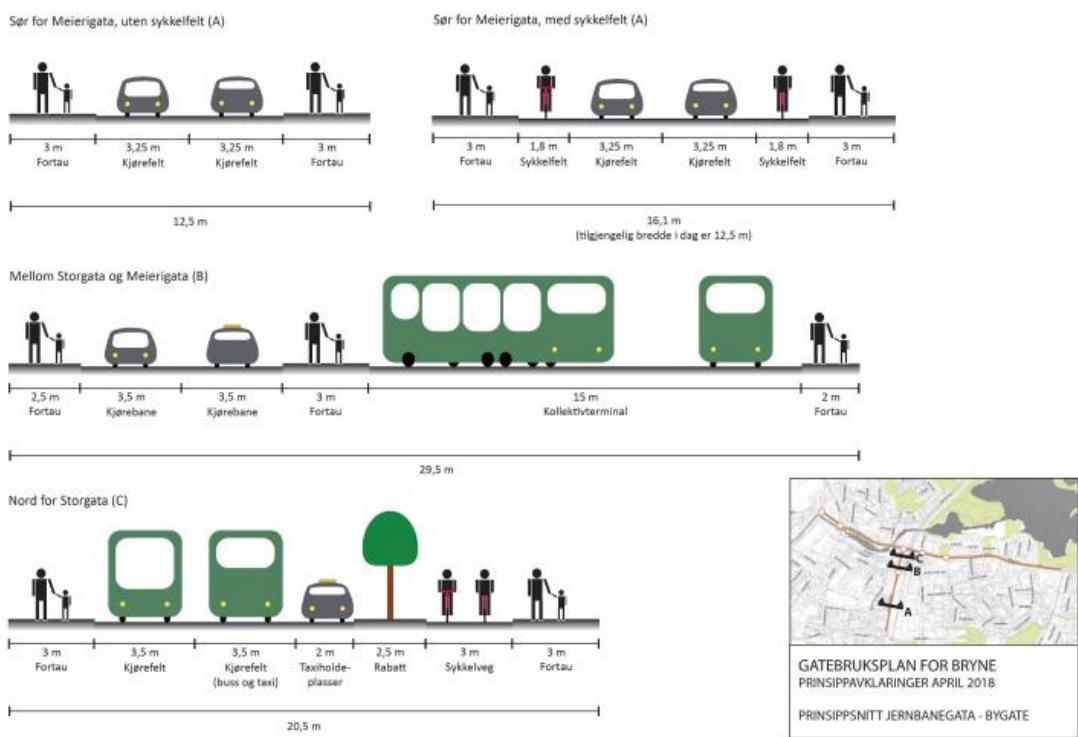
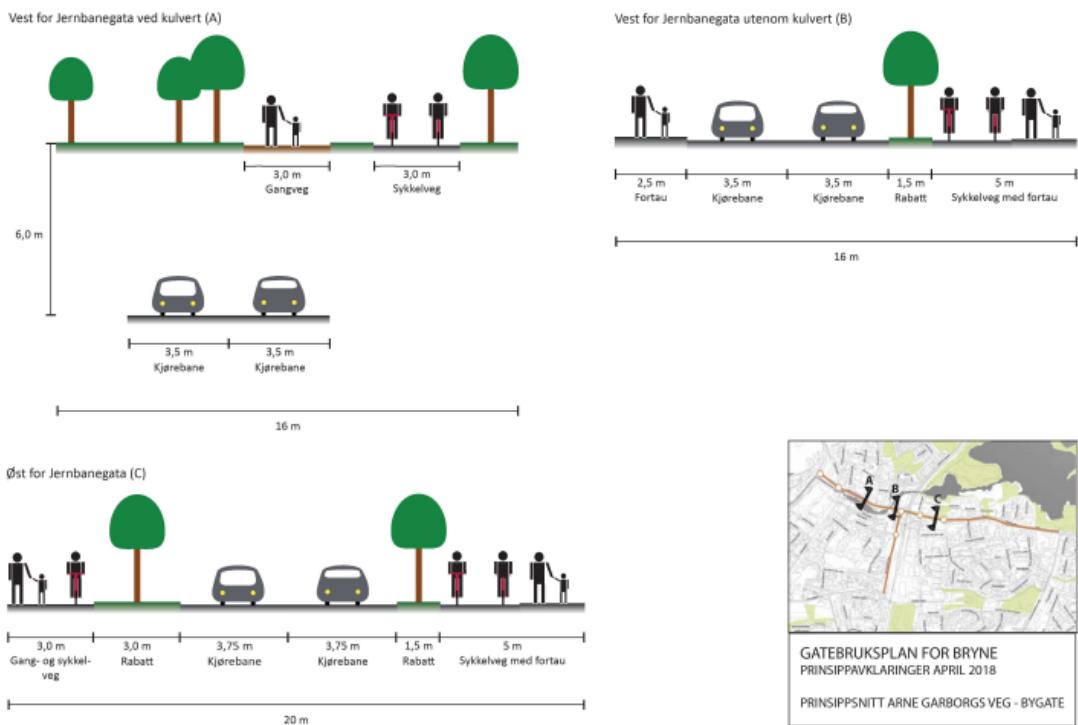
Skal ein ha redusert parkeringsavgift for nullutsleppskjøretøy.

Tilrettelegge for bildeling, både kommunal og anna.

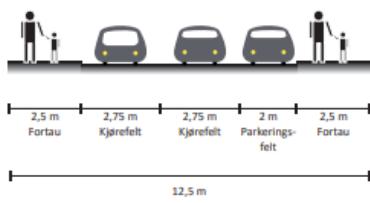
## Gatebruksplan



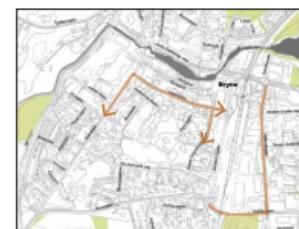
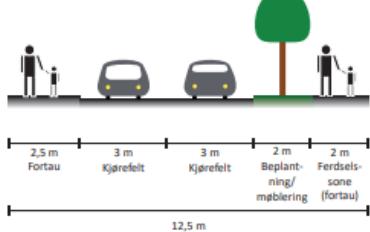




Sentrumsgater med parkeringssone



Sentrumsgater uten parkeringssone

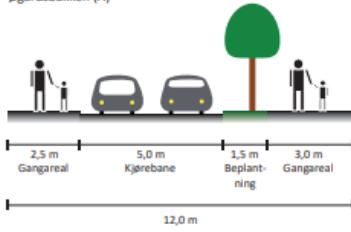


GATEBRUKSPPLAN FOR BRYNE

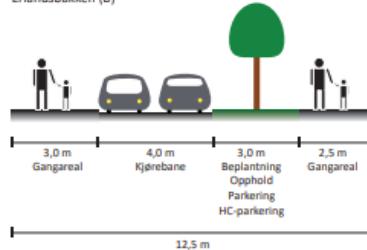
PRINSIPPAVKLARINGER APRIL 2018

PRINSSIPPSNITT SENTRUMSGATER

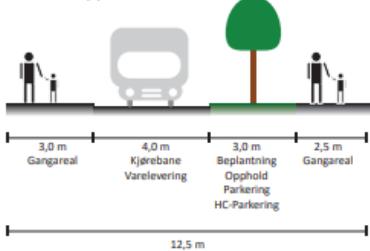
Øgårdsbakken (A)



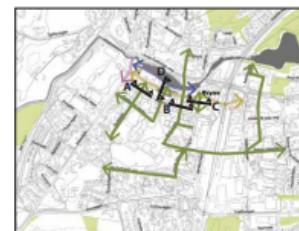
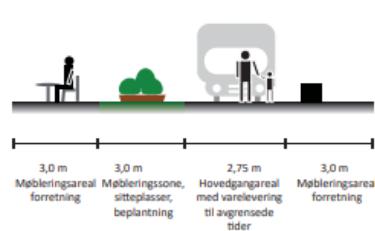
Erlandsbakken (B)



Saronsbrotet (C)



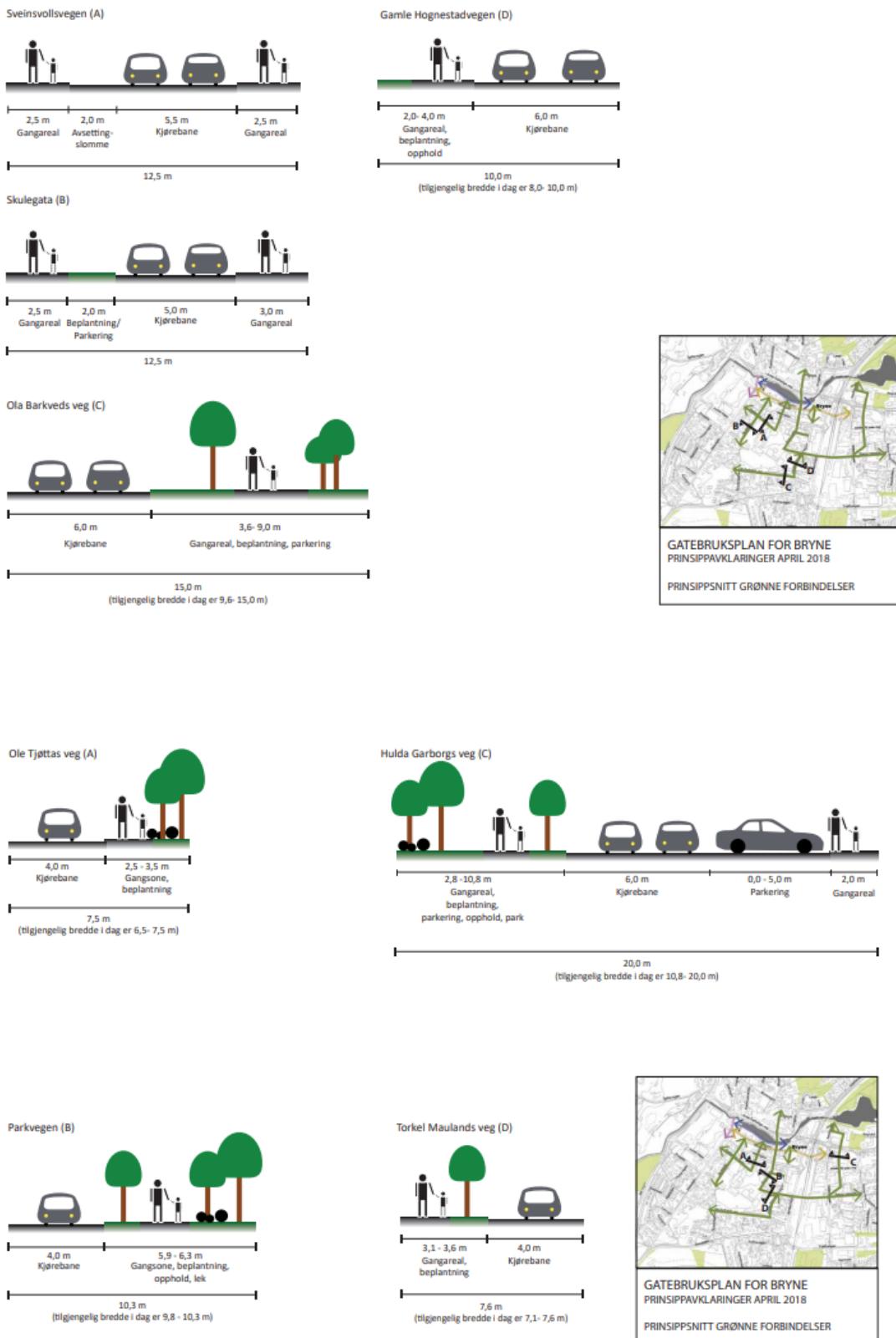
Storgata (D)



GATEBRUKSPPLAN FOR BRYNE

PRINSIPPAVKLARINGER APRIL 2018

PRINSSIPPSNITT GRØNNE FORBINDELSE





Nedre Dalgate, Storhaug, Stavanger



Karlminnegata, Storhaug, Stavanger



GATEBRUKSPLAN FOR BRYNE

PRINSIPP AVKLARINGER APRIL 2018

EKSEMPLER GRØNNE FORBINDELSER



Oscars gate, Eigane, Stavanger



GATEBRUKSPLAN FOR BRYNE

PRINSIPP AVKLARINGER APRIL 2018

EKSEMPLER GRØNNE FORBINDELSER