

Detaljregulering Trallfavegen 7

Plan 0516.00



Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag	5
2 Bakgrunn	5
2.1 Hensikten med planen	5
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
2.3 Tidligere vedtak i saken	6
2.4 Utbyggingsavtaler	6
2.5 Krav om konsekvensutredning?	6
3 Planprosessen	7
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram	7
4 Planstatus og rammebetingelser	7
4.1 Overordnede planer	7
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	8
4.3 Tilgrensende planer	8
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
5.2 Stedets karakter	12
5.3 Landskap	12
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	12
5.5 Naturverdier	12
5.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	12
5.7 Trafikkforhold	12
5.8 Barns interesser	14
5.9 Sosial infrastruktur	15
5.10 Universell tilgjengelighet	15
5.11 Teknisk infrastruktur	15
5.12 Grunnforhold	16
5.13 Støyforhold	16
5.14 Luftforurensing	16
5.15 Risiko- og sårbarhet	16
5.16 Næring	16
6 Beskrivelse av planforslaget	17
6.1 Planlagt arealbruk	19
6.1.1 Reguleringsformål	20
6.2. Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives	21
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	22
6.3.1 Bebyggelsens høyde	22
6.3.2 Grad av utnytting	23
6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m ² næringsarealer	23
6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling	23
6.4 Boligmiljø/ bokvalitet	23
6.5 Parkering	24
6.6 Tilknytning til infrastruktur	24
6.7 Trafikkløsning	25
6.7.1 Kjøreatkomst	25
6.7.2 Utforming av veger	25
6.7.4 Varelevering	25

6.7.5 Tilgjengelighet for gående og syklende	26
6.8 Planlagte offentlige anlegg	26
6.9 Miljøoppfølging	26
6.10 Universell utforming	26
6.11 Uteoppholdsareal	27
6.12 Kollektivtilbud	27
6.13 Kulturminner	27
6.14 Sosial infrastruktur	27
6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	27
6.16 Plan for avfallshenting/ søppelsug	28
6.17 Rekkefølgebestemmelser	29
6.18 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	31
7 Virkninger av planforslaget	32
7.1 Landskap	32
7.2 Stedets karakter	32
7.3 Byform og estetikk	32
7.4 Forholdet til naturmangfold	32
7.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	32
7.6 Trafikkforhold	32
7.7 Barns interesser	33
7.8 Sosial infrastruktur	33
7.9 Universell tilgjengelighet	33
7.10 Energibehov – energiforbruk	33
7.11 ROS	33
7.12 Teknisk infrastruktur	35
7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen	35
7.14 Konsekvenser for næringsinteresser	35
7.15 Interessemotsetninger	35
7.16 Avveining av virkninger	35

PROSJEKTINFORMASJON

Prosjektets tittel:	Trallfavegen 7, detaljregulering plan 0516
Dokument:	Planbeskrivelse
Oppdragsnummer:	118-2675
Oppdragsgiver:	Backe Prosjekt AS og Breidablikk Investering AS
Versjon:	3
Dato:	04.10 2019, sist revidert 14.04 2020
Oppdragsansvarlig:	Thomas Gundersen, Arkvest
Oppdragsmedarbeidere:	Arkvest: Thomas Gundersen Karl Emil Sødergren Åshild Slettebø Sweco: Stian Hadland Marte Bollestad Kjetil Moe Brekke&Strand: Andreas Øvstebø
Egenkontroll:	KES
Sidemannskontroll:	ÅS
Lagret:	118-2675 Trallfavegen 7 2/298/Regulering/Planbeskrivelse

Planbeskrivelse detaljregulering for bolig og næring i Trallfavegen 7, Bryne

Plan 0516.00

1 Sammendrag

Trallfavegen 7 utgjør ett g/brnr, 2/298. Eier Novation Eiendom Bil AS ønsker å flytte dagens virksomhet som inkluderer bilforretning, bilverksted og billakking.

Eiendommen har en eldre reguleringsplan som legger til rette for dagens virksomhet, men sentrumsplanen åpner for kombinert formål bolig og næring. Forslagsstiller ønsker å utvikle eiendommen til et boligprosjekt med 6 og 7 etasjer samt næring i første etasje.

Det er gjort et prinsippvedtak i LOK som presiserer at type næring med fordel kan være en dagligvarebutikk.

2 Bakgrunn

Planområdet inneholder i dag en næringseiendom, Bavaria. Dette er en bilforhandler, i tillegg driver de ett miniverksted. Bygningen er i to etasjer. Eierne ønsker nå å flytte ut av Bryne sentrum.

Backe Prosjekt (BP) og Breidablikk Investering (B) har en opsjonsavtale med tomtens eier Novation Eiendom Bil AS, til å utvikle tomten. Avtalen har en 2 års varighet, med mulighet for forlengelse.

BP/B står for reguleringsarbeidet, herunder kostnader knyttet til dette.

2.1 Hensikten med planen

Planen legger til rette for ny boligbebyggelse og næring med tilhørende anlegg og uteoppholdsareal. Næring er på bakkeplan mens boliger i blokker oppdelt i flere byggetrinn inntil 7 etasjer.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Backe Prosjekt og Breidablikk Investering er forslagsstiller.

Plankonsulent er Arkitektkontoret Vest AS

Tomteeier: Trallfaveien 7 AS v/ Novation Eiendom Bil AS

2.3 Tidligere vedtak i saken

Bestemmelsene i Kommunedelplanen for Bryne Sentrum gir føringer om at felt BF11 (Time vidaregåande skule og Timehallen) og felt BF10 (Trallfavegen 7) skal planlegges sammen. Time kommunestyre ba rådmannen starte utarbeidelse av områdeplan av kommunal eiendom mellom Rosseland skule og Hetlandsgata og Trallfavegen 7.

Formannskapet og kommunestyret har ved flere anledninger valgt å utsette saken i påvente av ny skolebruksplan, senest i møte 24.04.18, og i KS-møte 08.05.18. Saken ble behandlet på nytt i KS-møte 19.06.18, og med vedtak om å utsette saken på ny når kommunestyret har hatt saken om leie av flerbrukshaller til behandling.

I møte i Lokal utvikling, 25.10.18 og Time kommunestyre 30.10.18 ble det fremmet forslag om at felt BF10 kan reguleres i en egen prosess basert på planinitiativ i tråd med plan- og bygningsloven §12.8. Bakgrunnen er at Trallfavegen 7 as ønsker å flytte sin virksomhet ut av Bryne sentrum. Felt BF10 har fått formålet "Blanda formål". Dette gir mulighet for etablering av boliger, arbeids- og/eller kundeintensive næringsvirksomheter.

Time kommunestyre vedtok enstemmig 30.10.18 at prosessen med regulering av BF10 kunne starte.

Lokal utvikling har i sak 23/19 gjort en prinsippavklaring om at det vil være greit å etablere nærbutikk innenfor planområdet, selv om dette er i strid med kommunedelplan for Bryne sentrum.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det er varslet oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale mellom utbygger og Time kommune.

2.5 Krav om konsekvensutredning?

Vi vurderer at det ikke er behov for egen konsekvensutredning. Tiltaket vil være innenfor rammene satt i nylig vedtatt kommunedelplan for Bryne sentrum. Planens tiltak omfattes ikke av forskriftenes §§ 6 og 8 med vedlegg. Tomten er i dag bebygd med næringslokaler, salgslokaler for bil med tilhørende kontor og verksted. I ny kommunedelplan er feltet regulert til blandet formål, bolig og næring.

Tiltaket er ikke av en slik størrelse at det etter vår vurdering behøves konsekvensutredes.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Planprosessen følger kravene til varsling og offentlig høring. Det vil i løpet av planprosessen bli kalt inn til informasjonsmøte fra forslagsstillers side ved behov. Varsel om oppstart er sendt ut til adresseliste som er mottatt fra Time kommune og annonsert i Jærbladet, på kommunens nettsider og plankonsulents nettside. Varsel om oppstart ble sendt ut 21. desember 2018 med frist til å komme med innspill innen 8. februar 2019. Det kom inn 8 innspill, hvorav 2 var fra private mens resten fra offentlige instanser.

Varsling, innspill til oppstart og plankonsulentens oppsummering og kommentarer til disse er lagt ved i eget vedlegg.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

Regionalplan for Jæren 2050

Ny regionalplan åpner for nærbutikk og nærservice på henholdsvis 1250 m² og 500 m² i tilknytning til boligområder. Det kreves ikke handelsanalyse for etablering av handel under 1250 m².

Planområdet ligger innenfor kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026. Planen ble vedtatt av Time kommunestyre 13.09.2016.

I denne planen har området fått feltbenevnelse BF10. Reguleringsformålet er: Blanda formål, bustad, næring og offentlig og privat tjenesteyting.



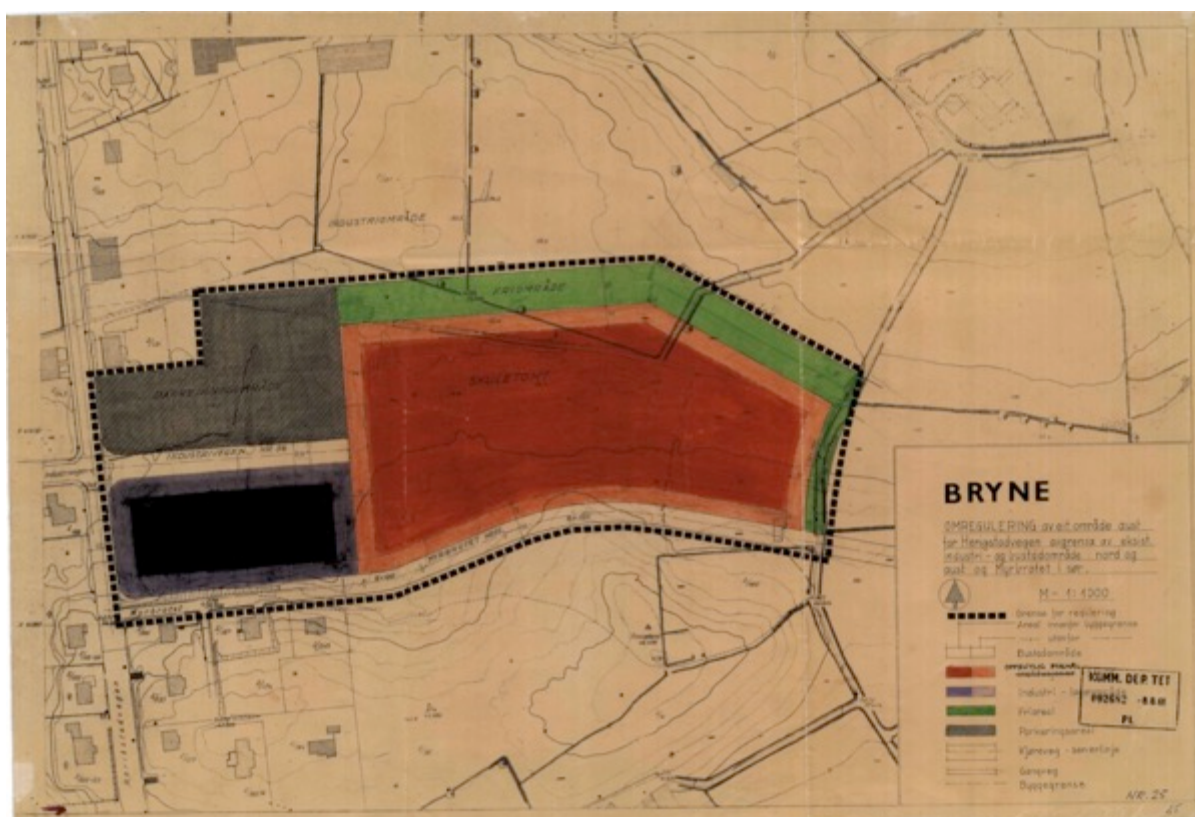
Utsnitt fra sentrumsplanen.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

En eldre reguleringsplan for området er gjeldende. Plan nr 0025.00, Område aust for Herigstadvegen avgrensa av eksisterande industri- og bustadområde i nord og aust og Myrbrodet i sør.

Vedtaksdato: 19.08.1968

Området er her regulert til formål for industri- og lagerområde, med skoletomt mot øst.



Gjeldende reguleringsplan fra 1968.

4.3 Tilgrensende planer

Mot nord:

Plan 0190.00: Erlandseigedommen avgrensa av Rektor Sælandsveg, Herikstadvegen, Industrivegen og vestre busetnad i Pastellvegen.

Planen grenser til gjeldende plan for foreslått planområde langs midten av Trallfavegen. Det er en eldre reguleringsplan som legger til rette for bolig og kombinert formål.

Mot øst:

Plan 0025.00: Område aust for Herigstadvegen avgrensa av eksist. industri-og bustadområde i nord og aust og Myrbrotet i sør.

Mot vest:

Plan 0176.00

Reguleringsplan for området ved Bryne stadion. Eldre reguleringsplan som legger til rette for boliger og idrettsanlegg.

Mot sør:

Plan 0451.00

Detaljregulering for fortetting i Myrbrotet. Nyere reguleringsplan som legger til rette for boliger.

Plan 0105.00

Området avgrensa av Herikstadvegen og Industrivegen. Nyere plan som legger til rette for boliger.

Planer under arbeid:

Områdeplan for BF11, Bryne sentrum. Sentrumsplanen gir føringer om at feltet BF 10 og BF11 skal planlegges under ett. Områdeplan for BF 11 og detaljregulering for BF10 utarbeides parallelt.

4.4 Temaplaner

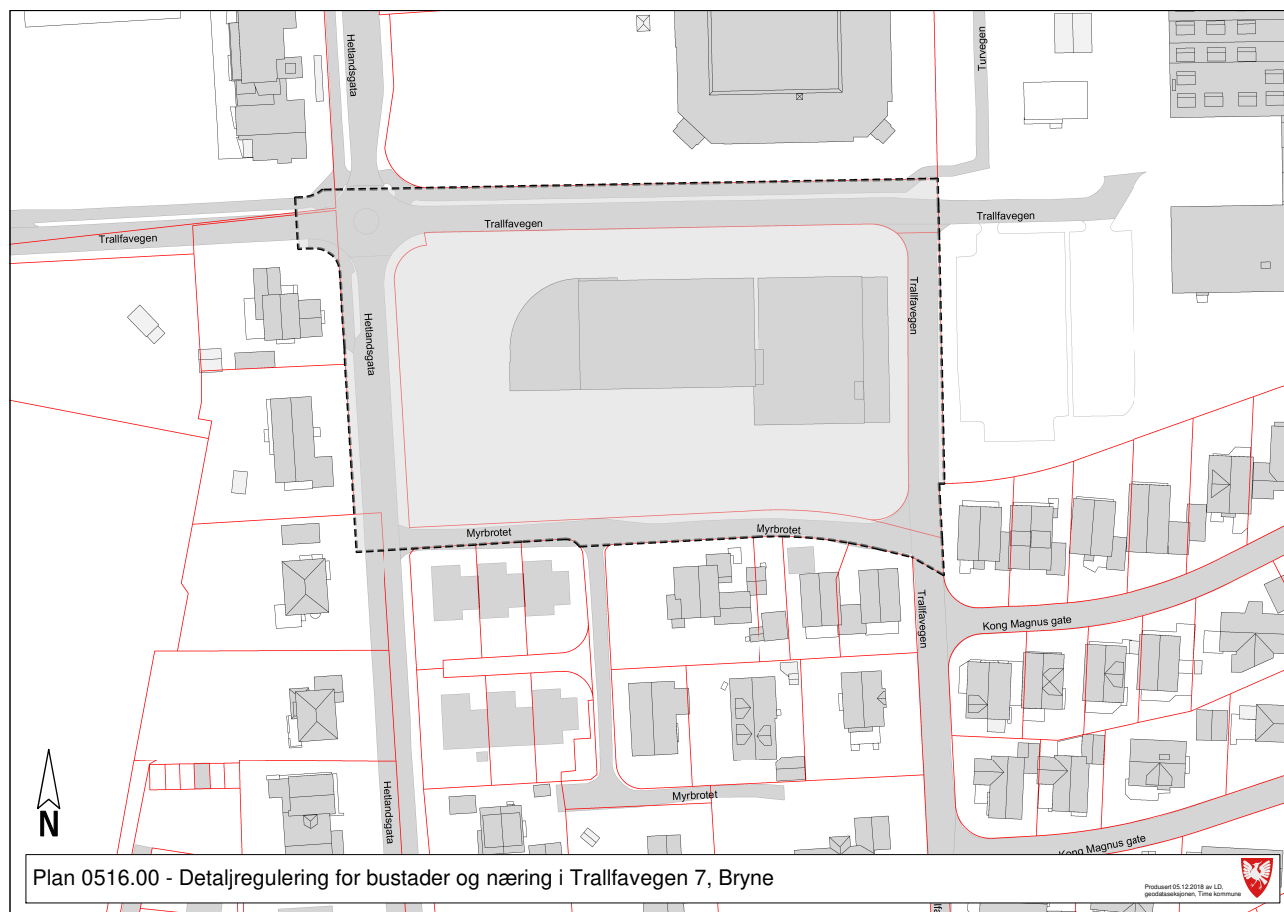
Sentrumsplanen har 9 temakart som beskriver viktige tema for sentrumsplanen. Av disse er det spesielt temakart 3 for høyder på bygg, temakart 8 for grønne byrom og temakart 9 med ruter for myke trafikanter som har betydning.



Temakart 3 i sentrumsplanen beskriver tillatte etasjeantall.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet



Kart av eksisterende terreng med varslet planområde merket av.



Flyfoto av eksisterende terreng med varslet planområde merket av.

Planområdet ligger i ytterkanten av sentrumsplanen mot sør og markerer overgangen fra eneboligbebyggelse til sentrum.

Planområdet utgjør et areal på ca 11 000 m² når tilstøtende vegareal er regnet med. Tomten som skal bygges ut er 7800 m².

5.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk på tomten er bilbutikk, bilverksted og billakkering. Bebyggelsen er til dels nedslitt og bærer preg av ulike tiders bruk.

Mot vest, sør og øst grenser planområdet til eneboligstrøk med hager. I nord er planområdet vendt mot Timehallen, en kommunal flerbrukshall.

5.2 Stedets karakter

Stedet bærer preg av å være et transformasjonsområde i overgangen mellom sentrum og eneboligbebyggelsen som ligger rundt Bryne. Området er modent for utvikling, noe også sentrumsplanen legger til rette for.

5.3 Landskap

Planområdet ligger i et nordvendt skrått drag i terrenget som faller ned mot Bryne sentrum. Det er ingen spesielle forhold med landskapet i forhold til estetikk eller kulturell verdi. Området er merket av som mulig marin leire. Dette vil bli sjekket i forbindelse med grunnundersøkelser.

Planområdet er fra kote +32 på det laveste til kote +38 på det høyeste. Byggetomten er gravd ut for å legge til rette for dagens aktivitet.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Ikke relevant.

5.5 Naturverdier

Ikke relevant

5.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Ikke relevant.

5.7 Trafikkforhold

Mobilitetsplanen utarbeidet av Sweco AS ser nærmere på dagens trafikkbilde.

Vegnummer og vegnavn	ÅDT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Fv 506 Arne Garborgsveg	13 200	4 %	40 km/t
Fv 44 Jærvegen	12 650	11 %	60 km/t
Fv 4380* Hognestadvegen	4 900	10 %	40 km/t
Fv 4380* Jernbanegata	5 700	10 %	40 km/t

*Tidligere Fv 215

Tabellen er hentet fra mobilitetsplan og viser trafikk tall for omkringliggende veinett.

Adkomst til planområdet med bil skjer fra Hetlandsgata eller Trallfavegen via Orrevegen/Jernbanegata/Hognestadvegen. Fra nord (Arne Garborgsveg Fv 506) er den naturlige vegen fra Hetlandsgata eller Jernbanegata. Fra vest (Jærvegen Fv 44) er Orrevegen atkomst. Fra sør er Hognestadvegen (Fv 4380, tidligere Fv 215) naturlig atkomst.

Jernbanegata/Hetlandsgata er også hovedtrafikkåre for de som skal til Timehallen, Time vidaregåande skule, andre næringsadresser i Trallfavegen samt boligfeltene sør for Trallfavegen.

Trallfavegen begynner i krysset ved Jernbanevegen, krysser Hetlandsgata og ender ved næringsområdet som nå skal reguleres.

Time vidaregåande skule og Timehallen genererer trafikk i Trallfavegen.

Det er ikke registrert noen trafikkulykker innenfor planområdet. Det er en fordel om hovedtrasé for sykkel forbi planområdet videreføres på nordsiden av Trallfavegen slik at elever slipper å krysser veien.



Bildet viser krysset mellom Trallfavegen og Hetlandsgata sett mot vest.



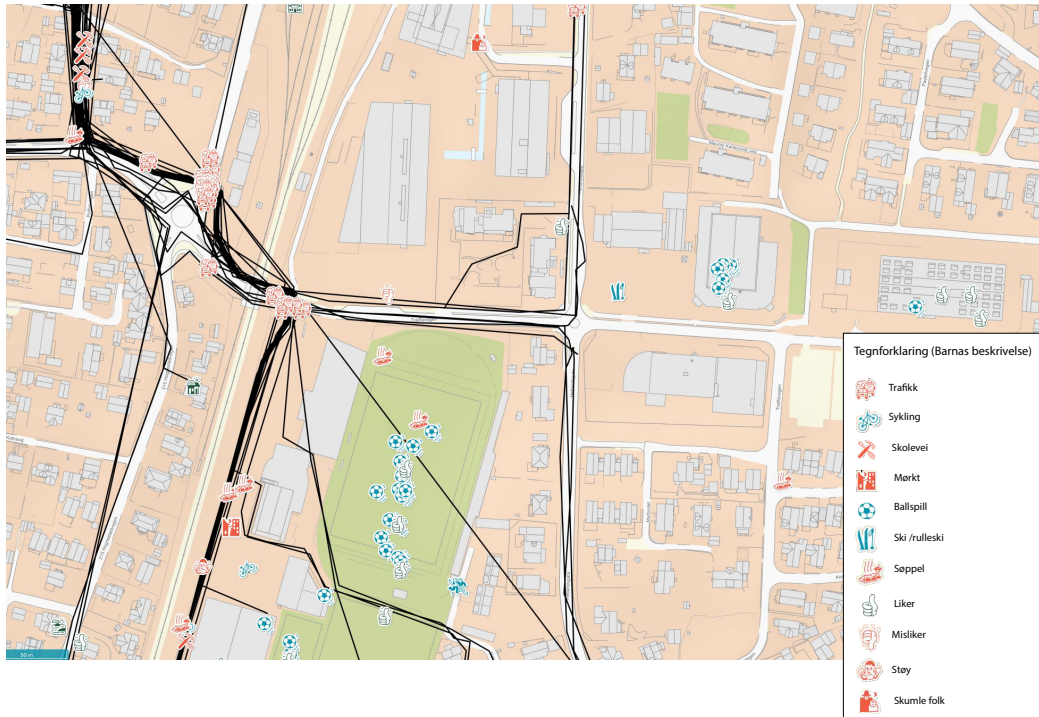
Bildet viser innkjøringen til Rosseland skule fra Trallfavegen med planområdet på venstre side av vegen.



Bildet over viser sykkelstien direkte på nordsiden av planområdet.

5.8 Barns interesser

Dagens aktivitet på tomte tilsier at det ikke er interesser for barn på tomte. Barn har ingen interesser direkte i planområdet, men det er mange barn som har skolevei langs planområdet. Timehallen er et målpunkt for mange barn i området.



5.9 Sosial infrastruktur

De nærmeste barne- og ungdomsskolene til planområdet er Rosseland skule og Bryne skule. Generelt er skolene i Time presset på kapasitet. Det største presset på å utvide kapasitet er på skolene i sentrum. Rosseland skule har allerede tatt i bruk både kantine og naturfagssal til faste baserom. 7. klasse har undervisning i Timehallen.

Bryne skule har brakker som kan benyttes ved behov. Det er behov for nye plasser ved begge skolene de nærmeste årene.

Det er 9 kommunale, 11 private samt 1 åpen barnehage som er omfattet av tjenestetilbudet i Time kommune. I følge nylig vedtatt økonomiplan 2019-2022 har det vært store kull i barnehagene de senere årene og kapasiteten har vært utvidet. Det er ikke behov for nye plasser i denne perioden.

5.10 Universell tilgjengelighet

Tomta som huser dagens aktivitet er i stor grad flat. Butikklokalet er universelt tilgjengelig.

5.11 Teknisk infrastruktur

Det er offentlig vann- og avløp til eiendommen i dag. Det er fjernvarme til dagens bygg på eiendommen.

5.12 Grunnforhold

Det står et to etasjes bygg på eiendommen i dag. Det er løsmasser øverst i grunnen. Norges geologiske undersøkelser oppgir granittisk gneis, migmatitt som bergart i området.

5.13 Støyforhold

Det er ikke spesielle støyforhold ved eiendommen i dag. Dette er bekreftet av støyrapport fra Brekke og Strand AS.

5.14 Luftforurensing

Det er ikke luftforurensning fra planområdet.

5.15 Risiko- og sårbarhet

På grunn av at prosjektet har høyder som overstiger bebyggelsen i området ellers vesentlig, er det utført egen vindanalyse av Sweco AS.

Rapporten konkluderer med at framherskende vinder i området er vind fra nord-nordvest og sørøst.

Vind er ikke et identifisert som et særlig risikabelt trekk ved planområdet. Området er heller ikke utsatt for skred, flom fra sjø, elv eller hav eller andre naturpåkjenninger.

Det er ikke spesielt stor trafikk, området ligger ikke tett inntil farlig industri eller andre aktiviteter som kan utgjør en risiko.

Ellers trekker ROS-analysen fram flom ved ekstreme regnskyll, fare for utglidning og mulighet for forurenset grunn som tema ved eksisterende situasjon som må vurderes.

5.16 Næring

Bavaria Bryne har i dag næringsvirksomhet i planområdet. Aktiviteten inkluderer bilbutikk, bilverksted og billakking.

6 Beskrivelse av planforslaget



Situasjonskart over planforslaget med plangrense markert.



Oversiktsperspektiv av planforslaget sett fra sør-vest.



Oversiktsperspektiv av planforslaget sett fra nord-vest.



Oversiktsperspektiv av planforslaget sett fra sør-øst.



Oversiktperspektiv av planforslaget sett fra nord-øst.

6.1 Planlagt arealbruk

BRA

03 BRA REGULERING

1. Etasje - Næring_Parkering

BRA ANNET	6	1 094,0
BRA HOVEDINNGANG	6	365,2
BRA NÆRING	4	2 854,9
BRA PARKERING BOLIGER	1	1 819,6

Messanng Parkering

BRA ANNET	4	765,2
BRA HOVEDINNGANG	3	171,0
BRA PARKERING BOLIGER	1	1 864,0

2. Etasje

BRA BOLIG	6	2 379,1
-----------	---	---------

3. Etasje

BRA BOLIG	6	2 379,1
-----------	---	---------

4. Etasje

BRA BOLIG	6	2 379,1
-----------	---	---------

5. Etasje

BRA BOLIG	6	2 379,1
-----------	---	---------

6. Etasje

BRA BOLIG	6	2 185,9
-----------	---	---------

7. Etasje

BRA BOLIG	4	957,0
-----------	---	-------

TOTALT BRA		21 593,2 m²
-------------------	--	--------------------

BRA 21 593 m² / Tomt 7 800 m² = 277 % Utnyttelse

BYA

BYA REGULERING

BLOKK: AREAL

B1	420,6
B2	437,0
B3	437,0
B4	420,6
B5	472,9
B6	420,6

TOTALT BYA	2 608,7 m²
-------------------	-------------------

Det er planlagt å etablere bygg på mesteparten av eiendommen g/br nr 2/298 med næring, parkering for bil og sykkel samt boder for alle boenheter i første etasje og bolig i 2. til 7. etasje.

Langs ytterkantene av eiendomsgrenser blir det fortau og tilkomst til bygget.

6.1.1 Reguleringsformål

Reguleringsformål er boligbebyggelse, forretning, tjenesteyting , uteoppholdsareal, parkeringsanlegg, renovasjonsanlegg, samt offentlig fortau, vei og annen veggrunn.

Arealoppsett plan på bakken:

Arealtabell

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
1110 - Boligbebyggelse (6)	3213.0
1550 - Renovasjonsanlegg	40.6
1600 - Uteoppholdsareal	3598.7
Sum areal denne kategori:	6852,3
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
2011 - Kjøreveg (8)	661.9
2012 - Fortau (4)	860.9
2015 - Gang-/sykkelveg	118.6
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	34.7
2080 - Parkering	104.6
Sum areal denne kategori:	1780,6
Totalt alle kategorier: 8632,8	

Arealoppsett plan under bakken:

Arealtabell

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)	
1300 - Næringsbebyggelse (2)	2184.2	
Sum areal denne kategori:		2184,2
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)	
2083 - Parkeringshus/-anlegg (3)	4282.6	
Sum areal denne kategori:		4282,6
Totalt alle kategorier: 6466,8		

6.2. Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

Bebyggelse og anlegg:

B1, B2, B3, B4, B5 og B6:

Formålene regulerer boligblokker over 1. etasje.

BRE:

Formålet omfatter nedgravd søppelanlegg for boliger.

BUT: Formålet sikrer tilstrekkelig uteoppholdsareal for boliger.

BF og BKB:

BF skal inneholde en dagligvarebutikk mens BKB skal ha nærservice som er angitt til å være apotek, blomsterbutikk, frisør eller lignende.

Formålet for forretning er fordelt på to deler av planen på plankart under bakken. Begge arealene ligger mot nord og utgjør de arealene som vender mot Trallfavegen og Hetlandsgata.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

SPH: Formålene inkluderer parkeringsareal som står på plankart under bakken.

SF: Formålet omfatter fortau rundt hele eiendommen.

SKV: Formålene gjelder nødvendige tilkomstveier som forbinder planområdet med offentlig veinett samt trafikkløsning for nedgravd søppelanlegg.

SVG: Formålet regulerer grønnstruktur.

Hensynssoner:

Det er regulert inn frisiktlinjer der dette ikke allerede er gjort i eller rundt planområdet.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Det er planlagt nærmere seks meter høy 1. etasje som inneholder næring og parkering. Dette volumet vil dekke mesteparten av eiendommen og vil ha aktive fasader mot Trallfavegen og til dels Hetlandsgata. Boliger i seks blokker vil være plassert over næringsarealet og parkering, slik at volumene danner en hestesko langs ytterkanten av bygningsvolumet i første etasje. En fargepalett i teglstein med ulike nyanser mellom blokkene, er et grep som er tenkt å dele opp den visuelle virkningen av prosjektet. Fortau omringer hele planområdet mellom bebyggelse og eksisterende veinett.



Perspektiv sett fra hjørnet av Hetlandsgata og Trallfavegen.

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Det er planlagt opp til 7 etasjer med høyeste bygg mot Trallfavegen mot nord og nedtrapping til seks mot Myrbrotet og bebyggelsen i nord. Fra bebyggelsen i nord vil de nærmeste byggene framstå som 5 etasjer siden første etasjen er under bakken. Den totale høyden på bygget er 23,8 meter. Dette utfordrer tabell i punkt 8.1.3. med cirka 1 meter. Dette har sammenheng med at første etasje med næring har en høyde på nærmere 6 meter. Dette er noe høyere enn normalt, men har bakgrunn i at terrenget stiger tilsvarende fra nordsiden av planområdet til sørsiden. Det er også planlagt parkering i to nivå av førsteetasjen for å få plass til all parkering under bakken og et attraktivt uteoppholdsareal mot sør.

6.3.2 Grad av utnyttning

Det er lagt til grunn et prinsipp om at BYA regnes ut fra bygningsvolum som ligger over 1. etasjen, siden denne etasjen i stor grad ligger under bakken. Boligblokkene utgjør 40 prosent BYA av tomta, når man ikke tar med nærings, boder og parkering som delvis ligger under bakken. 40 prosent BYA åpner for 4-7 etasjer i sentrumsplanens temakart 3 for høyder på bygg.

Når det gjelder BRA har prosjektet en utnyttelse på oppimot 280 prosent. Andelen BRA bolig i prosjektet er 58,6 prosent. Dermed kommer prosjektet inn under intervallet 41-80 prosent i tabell for arealutnyttning i punkt 8.2 i sentrumsplanen. Tabellen gir da føring for 280 prosent utnyttning.

Planen legger opp til 14 boliger per dekar. Dette harmonerer godt med føringene i Regionalplan Jæren 2050 som anbefaler 10-12 boliger per dekar i blokkbebyggelse opp til seks etasjer. Prosjektet har inntil sju etasjer og altså noe høyere antall boenheter per dekar enn regionalplanen tar opp.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Det er lagt opp til totalt i underkant av 1600 m² næring inkludert areal til varelevering, renovasjon og tekniske installasjoner. Det er sannsynlig at det vil være mellom 20 og 30 ansatte i tilknytning til næringen totalt.

6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Det er planlagt 110 leiligheter i prosjektet. For å sikre at det blir en variasjon i størrelser på boenheter og samtidig gi rom for en fleksibilitet, skal disse fordeles i hvert byggetrinn etter denne tabellen.

Andel i prosent	Leilighetstype
15-25	1-2 roms <55 m ²
5-35	3 roms 55-70 m ²
30-45	3-4 roms 70-100 m ²
10-50	4-5 roms >100m ²

6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Planområdet ligger i et strøk med blandet bebyggelse av næring, bolig og offentlige funksjoner. Med den planlagte utviklingen, vil området få en sterkere karakter som boligområde. Planområdet har et godt utgangspunkt for å skape bokvalitet i prosjektet.

Det er planlagt en variert boligtype med størrelser fra to rom til fem rom, mellom 50 m² og 155 m². Det er en stor andel boenheter i prosjektet (70 prosent) som er over 70 m². Vi har tro på at dette vil gi en bredt sammensatt beboergruppe på tvers av alder og livssituasjoner. At yngre folk har naboskap med eldre, eneboere med familier, og omvendt, er positivt for bomiljøet. Med en variert beboergruppe blir det aktivitet i området ved ulike tidspunkt av døgnet noe som bidrar til å skape et attraktivt bomiljø og at det oppleves trygt å bevege seg ute på kveldstid.

Det blir lagt vekt på bærekraftige løsninger med gode møteplasser for beboerne. En dagligvarebutikk og annen tjenesteyting som apotek, frisør eller kafé vil være med å bidra til aktivitet og en viss "puls" i området.

Et sørvendt uteoppholdsareal med gode kvaliteter vil åpne bebyggelsen mot nabohusene i sør.

6.5 Parkering

Sentrumsplanen gir føring om 0,5 p-plass per 50 m² næring. Med 1600 m² næring, vil det bety 16 p-plasser til næring. På grunn av beliggenheten noe utenfor sentrumskjernen, ser en behov for å øke parkering for næring til 25.

Tabellen for parkering i sentrumsplanen angir totalt antall p-plasser for bolig til 128. Av dette er 20 prosent avsatt til gjesteparkering. Det er 5 prosent HC-parkering.

Det vil totalt være 144 p-plasser i prosjektet, medregnet 5 plasser som er plassert innenfor tomtegrensen langs Myrbrotet. Disse er tiltenkt gjester, men kan i prinsippet benyttes av alle. Ved å øke antall p-plasser til næring fra 16 til 25, blir det redusert p-plasser til bolig tilsvarende. Tanken er at noen av de minste leilighetene ikke nødvendigvis trenger parkering, men at kravet om 20 prosent gjesteparkering for prosjektet totalt sett blir opprettholdt.

Det er planlagt rundt 300 sykkelparkeringsplasser i prosjektet. Disse skal være overdekket.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Prosjektet blir tilknyttet offentlig vei, VA. Overordnet VA-rammeplan er utarbeidet av Sweco AS. VA-rammeplan konkluderer med at det eksisterende ledningsnett er tilstrekkelig. Et utdrag fra rapporten står under:

Vannforsyningen og avløpshåndteringen for spillvann og overvann skal løses ved å knytte seg til eksisterende ledningstrase som ligger i Trafallvegen i nord. Dersom eksisterende stikkledninger fra Trallfavegen har nok kapasitet og er av god kvalitet, kan det vurderes å bruke disse. Overvannet må fordrøyes på grunn av klimaendringer før det slippes ut på eksisterende ledningsnett, da vil ikke nedenforliggende infrastruktur bli belastet med større mengder enn det som er situasjonen i dag

6.7 Trafikkløsning

Det er utarbeidet egen mobilitetsplan av Sweco AS. Mobilitetsplanen konkluderer med at planområdet har god tilgjengelighet for gående og syklende og at plasseringen av prosjektet i byen har godt potensiale til at andelen som sykler eller går blir høy. Selv om avstanden til kollektivterminalen og jernbanestasjonen er rundt 600 meter, vurderes deknningen til å være god.

Det er ingen spesielle endringer av trafikkløsning til planområdet i forhold til i dag. Veiarealet på alle sider av tomte er inkludert i det varslete planområdet slik at en kan gjøre eventuelle endringer. Det blir fortau rundt hele eiendommen, i motsetning til i dag.

6.7.1 Kjøreatkomst

Hovedadkomst til Trallfavegen 7 vil fortsatt være gjennom Jernbaneveien eller Hetlandsgata. Mobilitetsplan vil ta opp trafikale konsekvenser av prosjektet nærmere.

6.7.2 Utforming av veger

Det er opparbeidet vei rundt hele tomte i dag. Avkjørsler fra eksisterende veier til planområdet skal utformes i tråd med gjeldende vegnorm.

6.7.4 Varelevering

Det er primært dagligvarebutikk som vil ha varelevering, men det er et poeng å etablere stoppunkt også for mindre kjøretøy i forbindelse med transport av varer inn og ut av boenhetene.

Prinsipp for varelevering er vist i plan for 1. etasje. Det er planlagt at lastebiler kjører østover langs Trallfavegen fra sentrum og så rygger inn i en sluse i form av en åpning i bygget. Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) har kommet med kommentar om å etablere en form for passasje gjennom bygget. En slik løsning ville gjort at transportkjøretøy unngår å rygge. Løsningen som ble vist var hentet fra en butikk i London. Det er vanskelig å etablere en slik løsning her, da det vil være primært store lastebiler i denne sammenhengen. Ulikheter i terrenget rundt bygget gjør også at det er vanskelig å få til en gjennomkjøringsløsning.

Ved å etablere en buffer mellom fortau og bygget på begge sider av slusen, vil det være tilfredsstillende sikt for sjåfør av lastebil og fotgjengere. Det er lagt inn bestemmelse at det skal være tilstrekkelig trafikkssikring i forbindelse med varelevering.

Det er ønskelig å legge sykkelsti langs Trallfavegen mot nord slik at denne ikke kommer i konflikt med varelevering. Denne aksen er allerede etablert som et "grønt samband" i ruter for myke trafikanter i temakart 9 for sentrumsplanen.

Sikkerhet rundt dette med varelevering og rygging er tatt opp i ROS-analysen. Trafikksikkerhet skal være i varetatt gjennom bestemmelsene.

6.7.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det er gang- og sykkelsti på nordsiden av Trallfavegen langs planområdet i dag. Denne henger sammen med gang – og sykkelveiforbindelser fra Hetlandsgata.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Det er planlagt offentlig fortau rundt hele eiendommen samt utbedring av Myrbrotet for at søppelbil skal få tilgang til nedgravd containeranlegg på sørsiden av planområdet. Eventuell utvidelse av Myrbrotet vil skje på tiltakshavers eiendom.

6.9 Miljøoppfølging

Det er ikke spesielle krav til miljøprofil i kommunedelplan for sentrum av Bryne. Prosjektet vil ha svært energieffektive løsninger i tråd med kravene i teknisk forskrift. Oppvarming i prosjektet vil bli avklart på et senere tidspunkt i prosjekteringen.

Prosjektet føyer seg inn i en framtidsrettet utbygging med fortetting i bybåndet langs Jærbanen. 110 boenheter innenfor et område på 7800 m² er et positivt tiltak som er med å forhindre nedbygging av matjord.

Det er utarbeidet en strategi for blågrønn faktor i prosjektet som ligger på 0,5. Dette tallet er noe lavere enn retningslinjen på 0,7, men likevel høyt til å være et prosjekt i sentrum av Bryne. Dette inkluderer grønne tak på alle bygninger og et betydelig innslag av jordsmonn og beplantning i uteoppholdsareal og langs fasader av bygget.

6.10 Universell utforming

Det er krav om heis i prosjektet. Uteoppholdsareal skal være universelt utformet. Siden alt felles uteoppholdsareal ligger på kote +38, er det ingen utfordringer knyttet til å etablere et universelt tilgjengelig utområde.

6.11 Uteoppholdsareal

Alle boenheter vil ha privat uteoppholdsareal på minimum 6 m² i form av balkong. Disse vil ha sol på ulike tidspunkt av dagen.

Det er krav om 30 m² felles uteoppholdsareal per boenhet. Det er planlagt ca 3300 m² felles uteoppholdsareal mot sør, innenfor hestekoformen som boligblokkene samlet danner.

Området blir opparbeidet med sittegrupper, beplantning og lekeplass. Uteoppholdsarealet har gode solforhold og er planlagt med grønne flater og beplantning.

Siden uteoppholdsareal ligger med direkte tilkomst fra terrenget mot sør, er det lett tilgjengelig også for andre enn de som bor i prosjektet.

Uteområdet vil på grunn av sin utforming og beliggenhet ha en positiv effekt på folkehelse både for beboere i planområdet og i nabolaget.

6.12 Kollektivtilbud

Det er fem minutters gange til Bryne stasjon med lokal- og regionaltogetrafikk i tillegg til fjerntog. Det er lokale bussruter som passerer gjennom Hetlandsgata. Bussterminalen på Bryne er lokalisert samme sted som jernbanestasjonen og har forbindelser blant andre steder til Sandnes, Nærbø og Lye.

6.13 Kulturminner

Det er ingen kulturminner i planområdet.

6.14 Sosial infrastruktur

Planforslaget involverer ingen endringer av tjenestetilbudet innen barnehage og skole, utover at prosjektet vil tilføre noen flere barn som blir brukere av det eksisterende tilbudet.

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

Det er utarbeidet en rammeplan for vann og avløp for Trallfavegen 7 av Sweco AS. Denne konkluderer med at det er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende ledningsnett i området. Under står utdrag fra rapporten med skissert overordnet løsning for vann og avløp.

Vannforsyningen og avløpshåndteringen for spillvann og overvann skal løses ved å knytte seg til eksisterende ledningstrase som ligger i Trallfavegen i nord. Overvannet må

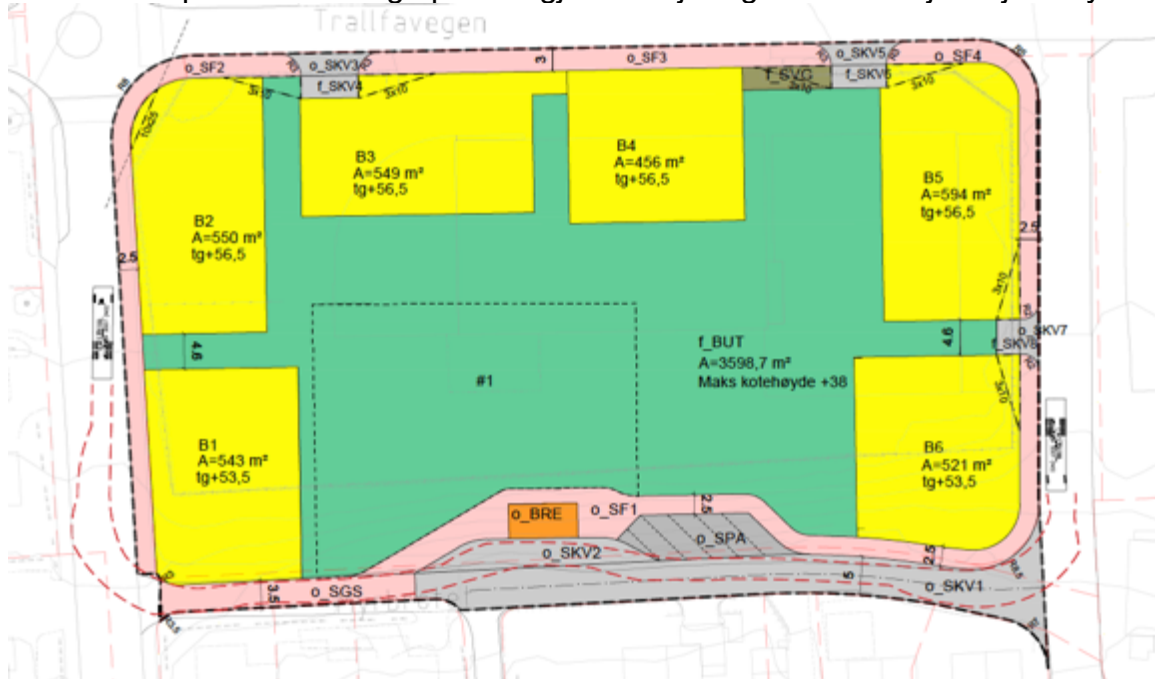
fordrøyes på grunn av klimaendringer før det slippes ut på eksisterende ledningsnett. Det er planlagt å fordrøye overvann i et lukket fordrøyningsanlegg.



6.16 Plan for avfallshenting/ søppelsug

Det er planlagt nedgravd søppelanlegg på sørsiden av uteoppholdsarealet mot Myrbrotet. Anlegget vil være nedgravd på egen eiendom med tilkomst for søppelbil via Myrbrotet. I dag er Myrbrotet stengt for gjennomgangstrafikk. Det er

foreslått å utvide veien til 5 meter bredde inn på egen egen eiendom langs hele sørsiden av planområdet og åpne for gjennomkjøring for renovasjonskjøretøy.



Bildet viser vestenden av Myrbrotet som i dag er stengt for gjennomgangstrafikk. Som en følge av planforslaget blir gang- og sykkelsti gjort tilgjengelig for renovasjonskjøretøy.

6.17 Rekkefølgebestemmelser

Det blir rekkefølgebestemmelser knyttet til etablering av fortau, uteoppholdsareal, og fordrøyning av spillvann. Dette er fastlagt i detalj i bestemmelsene.

Utbyggingstakten i prosjektet vil henge sammen med salg av boliger:

Byggeprosjektet i Trallfavegen er omfattende, med over 100 boenheter og større næringsarealer på bakkeplan. Det er boligdelen som utgjør det største volumet, og det er også dette som utbyggerne med sin kompetanse og kunnskap anser for å være prosjektets kjerne.

Et så stort prosjekt på Bryne vil nødvendigvis måtte bli oppdelt i byggetrinn, da markedet på Bryne ikke er stort til å ta unna alt i en omgang. Det er dermed de kommersielle rammevilkårene rundt prosjektet som setter kriteriene for når og i hvilken grad prosjektet igangsettes. Det er heller ikke sikkert at rammevilkårene vil være sammenfallende for bolig- og næringsdelen, hverken konjunktur- eller tidsmessig.

En oppdeling av prosjektet i byggetrinn vil naturlig nok gi utfordringer på en del fellesområder, f.eks lekeplass, parkering etc. Av de samme kommersielle årsaker som over, vil det i enkelte tilfeller bli nødvendig å etablere midlertidige løsninger for disse.

Forslagsstiller ser på dette stadium i prosessen for seg følgende to alternative scenarier:

Alternativ 1:

Dette forutsetter at næringsarealene ikke er utleid/solgt før byggestart, eller at kjøper/leietaker ikke vil overta disse før på et senere tidspunkt. Disse arealene vil i så fall ferdigstilles til et nivå som er nødvendig for overliggende konstruksjoner, sikkerhet og selvsagt prosjektets estetikk. Vi ser for oss tre byggetrinn inndelt som følger:

BT1:

Boligblokkene B1 og B2 komplett ferdig, næringsareal under B2 som tett råbygg (eller komplett ferdig hvis leietaker/kjøper er klar på dette tidspunkt)

P-plasser for næring og øvrige arealer fra Hetlandsgata til skille mellom næringsparkering og boligparkering (ca midt under B3) ferdigstilles.

Midlertidig areal for lek etableres på dekket over næringsparkering (dvs øst for B1 og B2)

Midlertidig parkering for beboere etableres på grunnplan, samme lokasjon som fremtidig permanent parkering.

BT2:

Boligblokkene B3 og B4 komplett ferdig, næringsareal under disse samt B5 som tett råbygg (eller komplett ferdig hvis leietaker/kjøper er klar på dette tidspunkt)

Parkeringsbygg for boliger ferdigstilles i den utstrekning det er behov for disse plassene på permanent basis (alle arealer som råbygg, med ferdige innredede arealer tilsvarende behov for B1-B4)

Permanent areal for lek etableres på dekket.

BT3:

Boligblokkene B5 og B6 komplett ferdig.

Innredning av p-bygg gjøres komplett ferdig.

Alternativ 2:

Dette vil inntreffe dersom næringsarealene bygges og ferdigstilles samtidig med B1 og B2, byggetrinnene vil således bli:

BT1 – som over, men:

Næringsarealene under B3-B5 ferdigstilles komplett, inklusive dekke over disse.

BT2 og BT3 likt som over.

For begge alternativene antar vi en syklus på ca 2 år pr byggetrinn (fra salgsstart til ferdigstillelse) og vi håper selvsagt på en kontinuerlig prosess.

Uavhengig av antall byggetrinn vil dagens bygningsmasse bli revet og tomten planert og sikret.

System for avfallshåndtering bygges ferdig.

6.18 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

ROS-analyse utført av Sweco AS har identifisert fem mulige uønskete hendelser som følge av planforslaget. Det er foreslått avbøtende tiltak for alle disse.

Hendelser og avbøtende tiltak er satt opp i tabell fra ROS-analyse under:

Hendelse	Tiltak	Oppfølging gjennom planverktøy eller annet	Risikobilde etter tiltak
1	Geotekniske undersøkelser	Det beskrives i planbestemmelsene at det skal gjennomføres geotekniske undersøkelser før igangsettelsestillatelse gis.	Risikoen for utglidning anses som fjernet etter geotekniske vurderinger/tiltak.
2	Flomveger definert i VA-rammeplan	Sikret løsning i plankart.	Risikoen for planområdet fjernes som følge av at flomvegene sikres i plankartet.
3	Rutine for varelevering. Port til varelevering skal være lukket og kun mulig å åpne for ansatte i butikk ved porten. Dette sikrer at sjåfør har en person som kan sikre fortauet ved varelevering.	Sikre rutinen gjennom leieforhold til butikkeier.	Risikoen vurderes som begrenset ved gjennomføring av tiltaket.
4	Sikre gang- og sykkelvegen i Myrbrotet med sporsluse og fjerne bilsperrer slik at renovasjonskjøretøy slipper rygging i bolig gatene.	Sikre løsningen ved å tillate renovasjon på gang- og sykkelveg i bestemmelsene.	Risikoen vurderes som redusert ved gjennomføring av tiltaket.
5	Gjennomføre undersøkelser før igangsettelsestillatelse er gitt til byggetrinn 1	Sikre i bestemmelsene at det skal gjennomføres undersøkelser.	Risikoen vurderes som fjernet ved gjennomføring av tiltaket og påfølgende potensielle masseutskiftninger.

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Landskap

Landskapet vil bli bygget opp fra kote +38 fra den delen av planområdet som vender mot sør. Dermed blir det et flatt terreng fra Myrbrotet og inn i uteoppholdsarealet for prosjektet.

8.2 Stedets karakter

Fra å være et transformasjonsområde vil planområdet og omgivelsene få en varig karakter som er i tråd med sentrumsplanen.

7.3 Byform og estetikk

Prosjektet vil berike stedet med en mer bymessig karakter i motsetning til en industripreget bebyggelse i dag. Overgangen fra villamessig bebyggelse til blokker, er med å gi et mangfold og variert botilbud til brynebyen.

7.4 Forholdet til naturmangfold

Det er positiv virkning når det gjelder naturverdier i den forstand at uteområdet til boligblokkene har beplantning og grønne innslag i motsetning til i dag.

7.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Det er ingen lekeplasser i umiddelbar nærhet til planområdet i dag. Boliger som ligger i omgivelsene til planområdet vil med realisering av planen, få tilgang til et fint opparbeidet grøntområde. Uteoppholdsarealet vil være solrikt og skjermet mot vinder fra nord, vest og øst.

7.6 Trafikkforhold

Det vil være noe økt trafikk gjennom Jernbanevegen/Hetlandsgata og Trallfavegen som følge av planforslaget. Mobilitetsplan konkretiserer forhold rundt dette:

Type areal	Antall enheter	Variasjonsområde for bilturproduksjon*	Antatt bilturproduksjon per enhet	Total endring i trafikk [ADT]	
		Bil	Bil	min	maks
Bolig	110 stk	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	3,0 - 3,5 / bolig	+330	+390
Næring	1660 m ²	15 – 105 / 100 m ² (45)	35 - 45 / 100 m ²	+580	+750
Eks. virksomhet				-600	-400
Totalt				+310	+740

*Ifølge SVV håndbok V713. Tall i parenteser representerer foreslåtte verdier i håndboken.

Totalt gir dette en netto økning på mellom 310 og 740 biler i døgnet.

Når det gjelder fordeling av reisemiddel konkluderer rapporten med at det til tross for noe økt biltrafikk, vil andelen bilførere til og fra planområdet bli redusert fra 52 til 37 prosent. Denne endringen kan forklares med god tilgjengelighet for gående og syklende.

Myke trafikanter vil være ivaretatt med fortau langs alle sider av planområdet. Gang- og sykkelsti på nordsiden av Trallfavegen er blant nåværende grønne samband for myke trafikanter beskrevet i temakart 9 i sentrumsplanen.

7.7 Barns interesser

Barns interesser vil være bedre ivaretatt ved etablering av lekeplass og trafiksikker passasje for fotgjengere rundt hele planområdet.

7.8 Sosial infrastruktur

Med 110 boenheter kan en ta utgangspunkt i maks 50 barn i skolepliktig alder. Dette vil komme i tillegg til allerede høyt press på å utvide kapasiteten ved Rosseland skule. Timehallen er brukt som avlastning for 7. klasse som får undervisning der.

Økonomiplanen for Time 2019-2022 nevner flere lærere som satsingsområde i perioden og dessuten høyere pedagogtetthet og bemanning i barnehagene. Det er ikke nevnt spesifikke investeringer innenfor nye skolebygg i perioden.

Med etableringen av et lokalt handelstilbud i tillegg til en bydelsfrisør, apotek eller lignende, får området flere møteplasser og vil bidra positivt til den sosiale strukturen i området.

7.9 Universell tilgjengelighet

Det blir bedre forhold med tanke på universell utforming både i uteområder og innvendig i planområdet.

7.10 Energibehov – energiforbruk

Prosjektet er i henhold til tekniske forskrifter og bestemmelser om energieffektivitet.

7.11 ROS

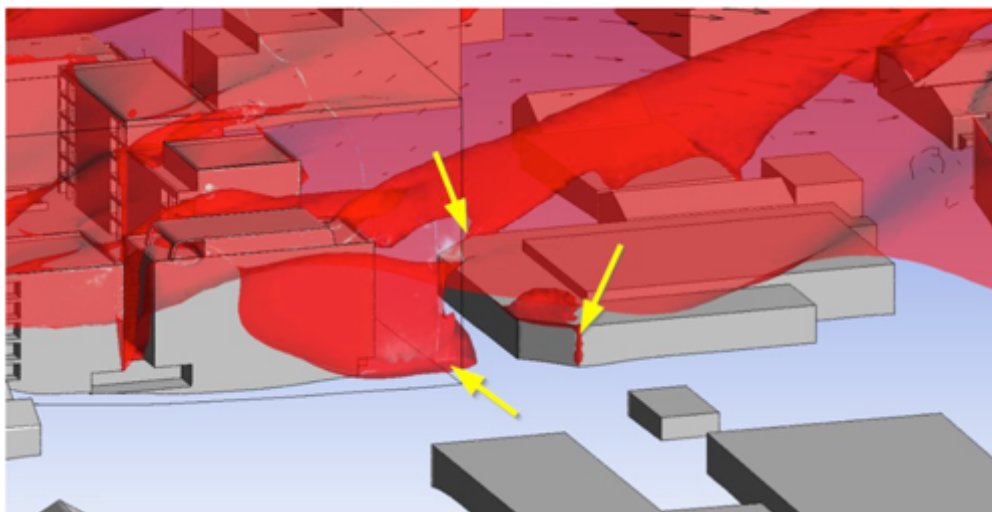
Vindrapporten fra Sweco AS identifiserer et par steder på bakkeplan og i fasaden med vindverdier som er på grensen til å være akseptable. Vindrapporten konkluderer med følgende:

Vindanalysen viser at enkelte områder er utsatt for høye vindhastigheter, hvilket vil påvirke opplevd komfort for beboere og brukere. Det er gjort antagelser på bruksområder for bygningsmassen, hva angår akseptable vindnivåer. I hovedsak er området mest utsatt når vind kommer fra sørøst.

Det er foreslått enkelte avbøtende tiltak, som skjerming for enkelte balkonger og åpne områder med ferdsel.

Vindrapporten fra Sweco AS tar også opp eventuelle virkninger av planforslaget mot omkringliggende bebyggelse:

Ved vind fra sørøst vil ny bygningsmasse potensielt tvinge vind ned langs bakken på nordsiden av Trallfavegen. Resultatene fra simuleringene viser at denne effekten gjelder i hovedsak østsiden av blokkene, og med en marginal innvirkning på ytterkant av Timehallen, se Figur 30 under.



Figur 30: vindeffekt på Timehallen, ved vind fra sørøst (6%-persentilsvind). Rødmarkering antyder uakseptabel vind for inngangspartier og stående fotgjengere (5,5m/s). Timehallen i midten til høyre i bildet. De høyeste nivåene finner vi antydning til ved hjørnet på Timehallen, og en vindtunge ut i Trallfavegen, men dette er ikke områder som nødvendigvis faller inn under nevnte kategorier.

Støyrapport fra Brekke&Strand AS ser nærmere på virkninger av planforslaget når det gjelder støy. Under er utdrag fra rapporten:

Beregnete støy nivåer er vurdert mot grenseverdier og krav som angitt i T-1442 og NS 8175.

Det er et godt skjermet uteareal mellom boligene som gir store arealer med tilfredsstillende lydnivå. Beregningene viser at alle fleste boenhetene kan oppnå minst én stille side. For noen leiligheter vil det bli nødvendig å konstruere stille side vha. skjerming av balkong. Det må påses at planløsning sikrer stille side for halvparten av oppholdsrom, og minst ett soverom.

Innendørs støy nivå vurderes mot krav i TEK og NS 8175. Høyeste støy nivå på fasade er beregnet til 68 dB. Med slike støy nivå på fasade vil det bli nødvendig med lydmessig gode fasadekonstruksjoner, dvs. vinduer, dører og vegger. For alle boligene gjelder det at endelig vurdering av innendørs støy nivå, samt tiltaksbehov med hensyn på stille side og private uteplasser må utføres og dokumenteres ved søknad om igangsetting.

ROS-analysen konkluderer for øvrig med at det ikke er avdekket forhold som medfører så stor risiko at tiltaket ikke bør gjennomføres.

7.12 Teknisk infrastruktur

VA-rammeplan utarbeidet av Sweco AS påpeker at det kan være behov for å øke brannvannsdekningen som følge av reguleringsplanen.

Under står utdrag fra rapporten:

For å kunne oppnå god forsyningssikkerhet med hensyn til brannvanndekning bør en ha min Ø200 mm ved tosidig forsyning eller Ø250 mm endeledning for å ivareta både vannforsyning og drikkevannskvalitet. Eksisterende vannkummer i Trallfavegen forsynes av en VL160, mens vannkummer Hetlandsgata og Myrbrotet forsynes av en VL150 og VL110, henholdsvis. Dette er tilstrekkelig til å levere 50 l/s, men kan føre til noe redusert drikkevannskvalitet under brannslukking. Om VL110 i Myrbrotet kan levere tilstrekkelig mengde med brannvann er avhengig av trykket i området og må ses nærmere på i prosjektering av området.

Dersom bygningene/parkeringsanlegg skal sprinkels, vurderes løsning for sprinkling nærmere ved detaljprosjektering av anlegget.

7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil ha økte skatteinntekter som følge av flere boenheter og flere innbyggere i kommunen. Næring i første etasje bidrar også til økte inntekter.

7.14 Konsekvenser for næringsinteresser

Dagligvarebutikk og annen næring i vestre del av planområdet vil ha gjensidig nytte av hverandre og generere kundegrunnlag for hverandre.

7.15 Interesse motsetninger

Naboer til prosjektet har uttrykt interesse motsetninger når det gjelder høyde, volum, byggetid, trafikk og typologi.

7.16 Avveining av virkninger

Planforslaget avviker ikke på noen vesentlige punkt i kommunedelplan for Bryne sentrum. Det blir noe mer trafikk på omkringliggende veinett, men dette er en konsekvens av en ønsket utvikling med tanke på fortetting. Det er planlagt en høy andel boenheter mellom 100 og 130 m². Mange av boligene vil være dimensjonert for barnefamilier, noe kommunedelplan for Bryne sentrum gir føringer om. For å oppnå den grad av fortetting som overordnede planer legger opp til her, er blokkbebyggelse den mest naturlige typologien. Det er også en rekke leilighetsbygg langs Hetlandsgata i dag.

I forhold til dagens situasjon med et næringsbygg på 2 etasjer, vil nærliggende boliger få en endret situasjon med tanke på åpenhet og utsikt. Boligene vil få markert større volum tett på, men dette er igjen en konsekvens av et ønske om fortetting. Når det gjelder solforhold vil ikke prosjektet påvirke naboer på de oppgitte måletidspunktene i sentrumsplanen. Siden den omkringliggende bebyggelsen er tett til byggetomta mot sør og vest, ikke mot øst, er det kun seint på kvelden midt på sommeren at det blir noe skygge fra blokkene som treffer eiendommene rundt.

VEDLEGG:**Bestemmelser****ROS-analyse****Støyrapport****Plankart VN1 og VN2****Sosi-filer****Illustrasjoner:** arealer, fasader, snitt m terreng, sol-skygge, plantegninger, perspektiver**Mobilitetsplan****Vindanalyse****VA-rammeplan/Blå-grønn faktor****Oppsummering merknader og kommentarer****Renovasjonsplan**