Fagnotat

Parkeringsstrategi og gatebruksplan

Et bilde som inneholder gul, mønster, innpakningspapir, design

Automatisk generert beskrivelse



Rapportansvarlig: Ole Bjørn Maråk (kommunalteknisk sjef), Bjarte Sætevik (rådgiver samferdsel), Vegard Thorset Våge (klima- og miljørådgiver), Yvonne van Bentum (rådgiver stab Plan og forvaltning)

Bryne, mars 2024, rev. 14.02.2025

Innhold

[1. Relevante føringer, planer med mer 3](#_Toc163559450)

[10.2. Parkering 4](#_Toc163559451)

[2. Parkering 6](#_Toc163559452)

[2.1 Felles parkeringsanlegg 6](#_Toc163559453)

[2.2 Storgata – gågata og parkeringsmuligheter i sentrum 8](#_Toc163559454)

[2.3 Parkeringsplassene til rådhuset 8](#_Toc163559455)

[2.4 Krav til antall parkeringsplasser 8](#_Toc163559456)

[2.5 Vurderinger og forslag til endrede bestemmelser 8](#_Toc163559457)

[2.5.1 Sonering 8](#_Toc163559458)

[2.5.2 Bestemmelser 9](#_Toc163559459)

[2.5.3 Handlingsprogrammet og parkering 10](#_Toc163559460)

[3. Trafikk og forslag til gatebruksplan 11](#_Toc163559461)

[3.1 Vegnettet i Bryne sentrum og mobilitetsstrategi 11](#_Toc163559462)

[3.1.1 Veinettet 11](#_Toc163559463)

[3.1.2 Mobilitetsstrategi 12](#_Toc163559464)

[3.1.2.1 Samfunnsdelen – fagnotat Mobilitetsstrategi 12](#_Toc163559465)

[3.1.2.2 Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026 12](#_Toc163559466)

[3.1 Behov for justering av sentrumsplanen - temakartene 8 og 9 13](#_Toc163559467)

[3.2 Forslag til gatebruksplan 15](#_Toc163559468)

[3.2.1. Prioritere veier som bør tas inn i handlingsprogrammet 2024-2035 15](#_Toc163559471)

[3.2.1.1. Veier eller gater med høy prioritet (handlingsprogrammet 2024-2027) 15](#_Toc163559472)

[3.2.1.2. Veier eller gater med middels prioritet (handlingsprogram 2028-2031) 18](#_Toc163559473)

[3.3 Monitoring 20](#_Toc163559474)

[3.4 Forslag til revidert handlingsprogram 20](#_Toc163559475)

[4 Oppsummering av anbefalte endringer i planbestemmelser, temakart og handlingsprogram: 21](#_Toc163559476)

[4.1 Parkering 21](#_Toc163559477)

[4.2 Gatebruksplan 22](#_Toc163559478)

[4.3 Handlingsprogram 23](#_Toc163559479)

[**5** **Vedlegg** 25](#_Toc163559480)

# Relevante føringer, planer med mer

**Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke har følgende føringer når det gjelder parkering:**

Et bilde som inneholder tekst, skjermbilde, Font, nummer

Automatisk generert beskrivelse

**Kommuneplanen Time kommune, Samfunnsdelen 2022-2034**

Jf. Time kommune sin [mobiltetsstrategi](https://www.time.kommune.no/_f/p1/ibf4ada49-7f78-4852-bd1e-707ff5d91d56/fagnotat-mobilitetsstrategi.pdf), forankret i kommuneplanens [Samfunnsdel 2022-2034,](https://www.time.kommune.no/_f/p1/ibd530925-f89e-4dc4-a3d8-de2ef1697263/kommuneplanen-sin-samfunnsdel-2022-2034-godkjent-20092022.pdf) skal en sikre trygge og effektive transportårer for myke trafikanter til og fra sentrum og kollektivknutepunkt. Videre er det mål om å redusere biltrafikk i sentrum for å bedre miljø, trivsel og god helse.

Gjennom å bedre transportplanlegging og parkeringspolitikk vil kommunen bidra til å redusere samlet klimagassutslipp.

*Mobilitetsstrategien har bl.a. følgende strategiske spørsmål:*

* *Er det aktuelle med ny/nye busstrase i Bryne sentrum?*
* *Korleis sikrar me gode ruter for mjuke trafikantar til tog- og busstasjon?*
* *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 omkøyringsvegar.*
* *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.*

**Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026 (sentrumsplanen)**

Hovedstrategien i sentrumsplanen er å redusere biltrafikken i bygatene (Arne Garborgs veg og Jernbanegata), og å styre biltrafikken mest mulig ut på Brøytvegen. Temakart 7 «Gatehierarki» viser hvilke bl.a. hvilke gater som er bygater, sentrumsgater og gater som skal utformes på gående og syklende sine premisser. Planen legger til rette for felles parkeringsanlegg under Geidahodne, alternativt tre mindre parkeringsanlegg ved inngangen til sentrumsområdet. Sentrumsplanen har differensierte krav til parkering, både når det gjelder hvor en er i sentrum (indre/ytre sonen) eller om en har faste eller såkalte flytende parkeringsplasser i felles parkeringsanlegg. Flytende plasser er parkeringsplasser som ikke tilhører en fast bolig eller virksomhet, men deles av disse.

Gjeldende sentrumsplanen har følgende bestemmelser om parkering:

### Parkering

* + 1. Parkering til næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og kjøpesenter, med unntak av daglegvarehandel, skal lokaliserast til felles parkeringsanlegg slik dei er viste i føresegnene pkt. 21.2.6.5, 21.6.2 og 21.9, eller til andre eksisterande anlegg.
    2. Bustadparkering kan etablerast på eiga tomt, i parkeringskjellar eller anlegg med tilkomst direkte frå gate. Ved planlegging av fire bueiningar eller meir, skal minst 20 % av parkeringsplassane vera gjesteparkering og minst 5 % av plassane tilrettelagde for personar med forflyttingshemming.
    3. Ved byggjesak skal det stillast krav om at parkeringskravet er oppfylt.
    4. I parkeringsanlegg/område drive av eit parkeringsselskap skal minimum 5 % av plassane reserverast personar med forflyttingshemming.
    5. Tilstrekkeleg tal plassar med lademoglegheit skal reserverast for ladebare motorvogner.
    6. Planområdet er delt opp i indre og ytre område, jf. temakart nr. 11 «Soneinndeling krav til parkering». Det skal avsettast plass for bilar og syklar i samsvar med tabellen under.

Ved berekning av krav til P-plassar skal berekningsresultata alltid rundast oppover.

Ved parkering i fellesanlegg i kombinasjon med offentlege plassar og fri flyt vil krava verta reduserte med 25 % (tal i parentes):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Arealkategori | Sentrum indre område | Sentrum ytre område |
| Sykkelparkering per 50 m2 BRA | Minimum 1 | Minimum 1 |
| **Bustad-bilparkering** |  |  |
| < 50 m2 BRA | 0,33 (0,25) | 0,67 (0,50) |
| 50-100 m2 | 0,67 (0,50) | 1,00 (0,75) |
| >100 m2 | 1,00 (0,75) | 1,50 (1,00) |
| **Næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og**  **kjøpesenter)** |  |  |
| Per 50 m2 BRA bilparkering | 0,38 | 0,5 |

*Tabell 2: Krav til parkering*

10.2.7 Dokumentasjon på nødvendig avsett areal til varelevering og serviceparkering skal krevjast i byggjesaker.

21.2.5.5 I kvart av områda (S1/S2) og S35 kan det etablerast eitt parkeringsanlegg.

21.9 I området I1 kan det etablerast eitt parkeringsanlegg. Anlegget skal vera under bakken.

**Klima- og miljøplan**

I «Handlingsprogram 2023-2026» til kommunens «Klima- og miljøplan 2023-2033» inngår blant annet et tiltak om å lage en sykkelstrategi med prioritering og plan for oppgradering av gang og sykkelveier, sykkelparkering og skilting.

Arbeidet med å lage sykkelstrategien er startet opp. En av veiene på Bryne som vurderes å ha et stort potensial for tilrettelegging for syklister fra sørøst Bryne, er strekningen #Hetlandsgata/Trallfavegen - #Hetlandsgata/Kong Sverres gata. Her er det oppmerkede kommunale parkeringsplasser som sjeldent blir benyttet. Øvrige veier som også vurderes å være viktige ruter og har potensial for en bedre tilrettelegging for syklister er Reevegen (nordre og sørlig del), Jernbanegata, Hetlandsgata (nordre del) og Vardheivegen. Sistnevnte for å redusere konflikt mellom (hurtig) syklende og gående/besøkende i Sandtangen.

**Kommunedelplan for Sørlandsbanen – strekning Sandnes-Nærbø**

KDP dobbeltspor er under arbeid. Kartleggingen viser at det er 103 P-plasser for bil øst for jernbanen og 40 på vestsiden. Pendlerparkeringen har belegg på 70%, dagparkering 27%. Det er 191 sykkel p-plasser uten tak (fakta mars 2020 – 76 belegg). Det er etablert et ‘sykkelhotell’ og plass til Kolumbus bysykler. I høringsforslaget er en del av området med ‘Jernbaneformål’ foreslått omdisponert til formål ‘Samferdsel’. Det er også vist et bestemmelsesområde innenfor kollektiv knutepunktet Bryne stasjon som kan utvikles. Dette tillater utvikling av kollektivknutepunkt med stasjonsbygg, parkeringsanlegg for bil og sykkel, «kiss&ride», drosjetilbud, kiosk/bevertning eller liknende, samt gangbro over jernbanen når dette ikke er i konflikt med nødvendig areal for drift av jernbane med tilhørende funksjoner. Slik bruk må avklares gjennom reguleringsplan. Kommunedelplanen forventes å bli vedtatt høsten 2024. Det er lagt inn et fire meters bredt belte langs Jernbanegata, slik at gata får plass til sykkelfelt, grønn rabatt eller lignende. Det foreslås å stenge fv. 4380 (Jernbanegata-Hognestadvegen/ v. Nubben for biltrafikk, men konsekvensene, inkl. eventuelle avbøtende tiltak, er p.t. ikke tilstrekkelig utredet.

# Parkering

## Felles parkeringsanlegg

Kommunestyret vedtok i 2020 [(KS.sak 003/20)](https://innsyn.onacos.no/time/pluss/wfdocument.ashx?journalpostid=2019002134&dokid=100669964&versjon=11&variant=A&) følgende:

*1. Time kommunestyre vedtar at det ikkje blir etablert fellesanlegg for parkering i Bryne sentrum i kommunal regi nå.*

*2. Kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015 – 2026 blir vurdert endra med henblikk på ny parkeringssituasjon. Arbeidet blir sett i gang i løpet av 2020. Dette skjer saman med revisjon av føresegnene i kommunedelplanen der det er naudsynt, for å samordna desse med nyleg godkjende føresegner til arealdelen av kommuneplanen 2018 – 2030.*

*3. Igangsett arbeid med regulering av Storgata som gågate kan fortsetje, men eventuell opparbeiding av gata og vidare arbeid med gatebruksplan i Bryne blir utsett til kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015 – 2026 er vurdert i høve pkt. 2 i framlegg til vedtak.*

Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026 (sentrumsplanen) sine [bestemmelser og retningslinjer,](https://www.time.kommune.no/_f/p1/iff3d0c0a-91c3-48f7-90fc-118468f1b47e/sentrumsplan-foresegner-og-retningsliner.pdf) har i utgangspunktet løsningen i tilfellet det ikke skulle bli fjellhall. Det vil da kunne etableres tre mindre felles parkeringsanlegg i området ved Jupitervegen (S1/S2), ved parkeringsplassen foran Storstova (S35 – kinoplassen) og under en eventuell kunstgrasbane hos Bryne FK (I1).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Mulige mindre felles parkeringsanlegg | | |
| Et bilde som inneholder kart, diagram, plan, tekst  Automatisk generert beskrivelse | Et bilde som inneholder plan, kart, diagram, tekst  Automatisk generert beskrivelse | Et bilde som inneholder tekst, kart, line, diagram  Automatisk generert beskrivelse |
| *Innenfor S1/S2 ved inn-gangen til M44* | *Under I1 (Bryne FK)* | *S35: Foran Storstova ‘Kinoplassen’)* |

**P-anlegg under I1 – Bryne FK**

Ved rullering av Kommuneplanens arealdel 2018-2030 er området I1 tatt inn i KPA 2018-2030. Muligheten for parkering under framtidig kunstgrasbane (hovedbanen) til Bryne FK ble da vurdert å ikke være aktuell og bestemmelsen om mulig parkeringsanlegg under bakken ble ikke videreført.

**P-anlegg innenfor S1/S2 – M44**

Planforslag for utvidelse av M44 (plan 0552- under utarbeiding) viser løsning for privat parkering til M44 (700-750 plasser) i anlegg langs Jærvegen (Fv. 44) og langs Arne Garborgs veg (Fv. 506). Det blir her ikke et P-anlegg med offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for byen, slik det, jf. sentrumsplanen 2015-2026, var tiltenkt å kunne være i S1/S2.

**Parkeringsanlegg i område S35**

Da står det igjen området foran Storstova – område S35.

Kommunen eier ca. 40% av parkerings-plassen foran Storstova, mens ca. 60% eies av BaneNor (grensen er noe usikker). På grunn av sin sentrale beliggenhet, bør dagens parkering og mulighet fEt bilde som inneholder kart, tekst

Automatisk generert beskrivelseor et felles P-anlegg her, beholdes. Parkeringsmuligheten vil være viktig for besøkende til Storstova, Bryne kino, for handelsnæringen i sentrum m.m., samt kollektiv-knutepunktet Bryne stasjon. Den vil også kompensere for bortfall av p-plasser i Storgata når denne blir gjort om til gågate. Parkeringsmuligheten her vil også kunne være viktig med tanke på eventuelt framtidig behov kommunen selv vil kunne ha, for eksempel i forbindelse med en eventuell utvidelse av Sivdamheimen.

For å kunne få til et P-anlegg i dette området, vil det måtte søkes om dispensasjon fra krav om 30 meters avstand fra nærmeste spor. For p-anlegg vil det som regel kunne aksepteres mindre avstand til sporlinjen enn 30 meter. Minsteavstanden vil kunne være mindre enn minimumavstanden for boligformål.

## Storgata – gågata og parkeringsmuligheter i sentrum

Endring av Storgata til en gågate vil medføre at ca. 25 parkeringsplasser, hvorav 1 er en HC-plass og 3 med tidsbegrenset parkering, forsvinner. I sidegatene Øgårdsbakken, Erlandsbakken og Saronsbrotet er det til sammen 18 parkeringsplasser, hvorav 2 HC og 3 med tidsbegrenset parkering. Meierigata har 38 parkeringsplasser, hvorav 2 HC-plasser og 8 tidsbegrensede plasser.

I tillegg til disse kommunale plasser er det i dag mulighet for parkering i Storgata i den vestlige enden av gaten (område S8). Ved utbygging av dette området må en regne med at disse private parkeringsplassene helt eller delvis, vil komme til å forsvinne. M44 har 700 private parkeringsplasser. Det antall plasser som foreslås vil dekke ny utbygging, og det kan derfor ikke påregnes overskudd av plasser som det resterende sentrumsområdet kan benytte.

I framtiden vil en bro over jernbanen, som planforslaget for dobbeltsporet åpner for, gjøre parkeringsplassene under Forum Jæren mer tilgjengelig. Forum parkering har 171 parkeringsplasser. Det er i dag 5 minutters gange fra Forum parkering til Bryne Torg.

Pr i dag vurderes det å være uproblematisk å finne parkeringsplasser når en skal handle i sentrum/Storgata.

## Parkeringsplassene til rådhuset

Eksisterende parkeringsplasser rundt Time rådhus har pr i dag et potensial for en bedre utnytting på ettermiddager og helg. Parkeringsplassene her er tilgjengelig for alle etter arbeidstid. Parkeringsplassene mellom rådhuset og Sivdammen omsorgssenter blir spesielt lite brukt utenom arbeidstid. Her er det ca. 80 plasser, som kommer i tillegg til gjesteparkeringer for Sivdammen omsorgssenter. Fra denne parkeringsplassen er det omtrent 1 minutts gange til S35 (kinoplassen), og 4 minutters gange til Bryne torg. Bruken av disse parkeringsplassene kunne ha blitt økt med tydelig skilting, både av parkeringsplassen og av gå-retning mot torget.

## Krav til antall parkeringsplasser

Sentrumsplanen har, som vist i Kap. 1 over, differensierte krav til parkering, både når det gjelder hvor en er i sentrum, eller om en har faste eller såkalte flytende parkeringsplasser i felles parkeringsanlegg. Flytende plasser er parkeringsplasser som ikke tilhører en fast bolig eller kontor, men deles med flere.

## Vurderinger og forslag til endrede bestemmelser

## Sonering

En har vurdert, men ser ikke behov for å endre på soneringen med sine forskjellige krav til parkering. Soneringen fungerer bra.

Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas

Automatisk generert beskrivelse

## Bestemmelser

Flere av de foreslåtte anlegg for felles parkering har vist seg å være uaktuelle. Dette gjelder parkeringsanlegget under Geitahodne (fjellhallen), innenfor S1/S2 (på begge sider av Jupitervegen) og under fotballbanen til Bryne FK. Det anbefales derfor å ta ut kravet om at parkering til næringsformål skal finnes *utenfor* egen tomt og legges til felles parkeringsanlegg (pkt. 10.2.1). Krav til parkering kan dermed løses innenfor eller utenfor et planområde. Dette vil kunne føre til uønsket økt biltrafikktrafikk i sentrum. For å kompensere for dette, anbefales det å endre ‘er-likt-parkeringskrav’ til et maks. krav. Hensikten med dette er å bidra til redusert bilbruk i sentrum. Med et maks krav til antall parkeringsplasser vil en beholde muligheten til å velge en løsning med flytende parkeringsplasser.

Dette forslaget er i tråd med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke sine føringer ang. parkering.

Ved å endre til maks krav gir man en økt valgfrihet til utbygger, som selv vil kunne anslå parkeringsbehovet for de ulike prosjektene. Konsekvensen kan bli rimeligere leiligheter eller næringslokaler for de som ikke har behov, eller redusert behov for parkeringsplass.

I området S35 kan det etablerast eit parkeringsanlegg. Parkeringsanlegget skal ha min 90 offentleg tilgjengelege parkeringsplassar, jf. vurderingene i pkt. 2.1 over.

**Følgende bestemmelser foreslås tatt ut**

5.4 Før pkt. 10.2.1 om at parkering til næring skal lokaliserast til felles parkeringsanlegg vil kunna gjelda, skal det vera etablert eit felles parkeringsselskap.

5.5 Før byggjeløyve til parkeringsanlegg i områda (S1/S2), S35 og I1 kan gjevast, må moglegheita for å kunna etablera eit parkeringsanlegg i området O2 vera avklart.

10.2.1 Parkering til næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og kjøpesenter, med unntak av daglegvarehandel, skal etableres på egen tomt. lokaliserast til felles parkeringsanlegg slik den er vist i føresegn pkt. 21.2.5.5 21.6.2 og 21.9, eller til andre eksisterande anlegg.

10.2.5.Ved byggjesak skal det stillast krav om at parkeringskravet er oppfylt.

10.2.6 I parkeringsanlegg/område drive av eit parkeringsselskap skal minimum 5 % av plassane reserverast personar med forflyttingshemming

21.6.2 «*I område O2 kan det etablerast eitt parkeringsanlegg.* *Anlegget skal vera under bakken*». vil, på grunn av endring av geografisk avgrensning av planområdet, uansett bli tatt ut bestemmelsene

**Pkt. 10.2.8 foreslås endret slik (**ny 11.2.3):

* + 1. Planområdet er delt opp i indre og ytre område, jf. temakart nr. 11 «Soneinndeling krav til parkering». Det skal avsettast plass for bilar og syklar i samsvar med tabellen under.

Ved berekning av krav til P-plassar skal berekningsresultata alltid rundast oppover.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Arealkategori | Sentrum indre område | Sentrum ytre område |
| **Bustad-** |  |  |
| * Bilparkering per bustad og per påbegynt 100 m2 BRA | Maks 0,75 | Maks 1 |
| * Sykkelparkering  per bustad  ≤ 50 m2 BRA * Sykkelparkering per bustad > 50 m2 BRA | Min 2  Min 3 | Min 2  Min 3 |
| **Næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og**  **kjøpesenter** |  |  |
| * Bilparkering per 100 m2 | Maks 0,75 | Maks 0,9 |
| * Sykkelparkering per 100 m2 | Min 2 | Min 2 |

Bestemmelse 22.2.2.2 foreslås endres slikt:

* + - 1. I området S40 tillatast det eit offentleg parkeringsanlegg og offentleg tenestetilbod Parkeringsanlegget skal vera under bakken eller i bygg. Parkeringsanlegget skal ha min 90 offentleg tilgjengelege parkeringsplassar, samt kunna legga til rette for bildeling, sykkelparkering med meir.

## Handlingsprogrammet og parkering

En vurderer behovet for å etablere et felles parkeringsanlegg på ‘kinoplassen’ foran Storstova på nåværende tidspunktet til å ikke være til stede. En bør likevel begynne å planlegge for et anlegg P-anlegg foran Storstova. Det anbefales derfor å ta etablering av dette anlegget inn i handlingsprogrammet - periode 2032-2035.

# Trafikk og forslag til gatebruksplan

## Vegnettet i Bryne sentrum og mobilitetsstrategi

### Veinettet

I mobilitetsstrategien vises det til trafikktellinger som er gjort i 2014 og flere utredninger de siste årene. Tellingene og utredningene viser at det er særlig to kryss som skaper utfordringer nemlig Fv. 44 Jærvegen/Arne Garborgs veg og # Arne Garborgs veg/Jernbanegata:

|  |  |
| --- | --- |
| *Et bilde som inneholder skjermbilde, tekst, Multimedieprogramvare, Grafikkprogramvare  Automatisk generert beskrivelseTrafikktellinger september 2014* | Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas  Automatisk generert beskrivelse |

I forslag til ny reguleringsplan legger kjøpesenter M44 opp til ny rundkjøring fra Arne Garborgs veg – direkte inn i et nytt parkeringsanlegg m.m. En slik løsning har Utval for lokal utvikling, gjennom en prinsipp-sak, akseptert. Innkjøring til Reevegen og Storgata stenges for ordinær trafikk. I planforslaget til M44 legges det opp til varelevering fra Arne Garborgs veg via Reevegen til Storgata. Reevegen vil opparbeides som gatetun.

Det har de siste årene blitt gjort omfattende trafikkanalyser, både i forbindelse med gatebruksplanen og planarbeidet for M44. Alle analyser viser at det er kapasitetsproblem på Fv 44 og all økt trafikk vil medføre problem med kødannelse. Utredningene viser at det i dag er behov for utvidelse av fire felt på Fv 44 over et lengre strekk enn til Nordlysvegen, men også utbedring av flere kryss. Mindre tiltak på enkeltstrekk eller i enkelte kryss vil bare føre til at køproblem flyttes og det løser ikke kapasitetsutfordringene. Det er vanskelig å se for seg tiltak på Fv 44 uten at en har på plass en finansiering av et større samferdselsløft.

I planforslaget legger M44 opp til en langt strammere parkeringsnorm, enn den dekningen en har i dag. Utredninger legger til grunn av trafikkveksten blir begrenset. Økt bruk av plasser gjennom døgnet, samt noe mer trafikk inn på et veisystem som allerede er oppfylt, vil likevel kunne gi økt problem med kø og trafikkavvikling.

### Mobilitetsstrategi

### Samfunnsdelen – fagnotat Mobilitetsstrategi

Jamfør [mobilitetsstrategien](https://www.time.kommune.no/_f/p1/ibf4ada49-7f78-4852-bd1e-707ff5d91d56/fagnotat-mobilitetsstrategi.pdf), fagnotat til Samfunnsdelen 2022-2034, må ulike interesser og grupper balanseres opp og veies opp mot hverandre. Mobiltetsstrategien er kort omtalt i vedlegg I.

### Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026

Sentrumsplanen 2015-2026 inneholder en mobilitetsstrategi som har mål om å redusere trafikken i Arne Garborgs veg, Meierigata og Kong Haakons veg. Trafikken fra boligområdene skal styres mest mulig ut på Orrevegen og Brøytvegen:

**Et bilde som inneholder kart, tekst, skjermbilde, atlas

Automatisk generert beskrivelse**

Sentrumsplanen 2015-2026 har flere temakart som er relevant for utforming og bruk av gatene i sentrum: temakart 7 «*Gatehierarki*», temakart 8 «*Grøne byrom*» og temakart nr. 9 «*Ruter for mjuke trafikantar».*

Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas, diagram

Automatisk generert beskrivelse Et bilde som inneholder kart, tekst, diagram, atlas

Automatisk generert beskrivelse

Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas, diagram

Automatisk generert beskrivelse

Det er disse temakartene som har vært førende for Norconsult sitt forslag til gatebruksplan (Norconsult, 2018). Norconsult har i sine trafikk-modeller lagt flere forhold til grunn som en p.t. vurderer som ikke aktuelle lenger, for eksempel: P-anlegg under Geitahodne, en utvidet fv 44 til firefelts, en ny rundkjøring i fv 44 (#Tjøttavegen) m.m. Selv om disse tiltakene ikke lenger er aktuelle, vurderes Norconsult sitt forslag til gatebruksplan likevel å være et godt utgangspunkt for en nærmere vurdering av veiprofilene til gatene som skal inngå i gatebruksplanen.

## Behov for justering av sentrumsplanen - temakartene 8 og 9

Temakartene 8 og 9 har vist seg å ikke være helt enkelt å forstå og delvis i konflikt med hverandre, fe. ved at det brukes «grønne samband» i temakartet 8 «Grønne byrom» og i nr 9 «Ruter for mjuke trafikantar» uten at disse grønne forbindelser er like på disse kartene. En har vurdert at det er behov for å rydde i disse to kartene.

I tillegg er det, også sett i sammenheng med forslag til gatebruksplanen (se under), behov for endringer i temakart nr: 9:

**Forslag til endringer i temakart «Ruter for mjuke trafikanter:**

I temakartet nr. 9 – «Ruter for mjuke trafikantar» anbefales det å justere det som blir regnet som hovedruter (effektive forbindelser) for syklister.

* Ruten som er tegnet opp over Fv. 44 (Jærvegen) bør, nord for Arne Garborgs veg, flyttes til på østsiden av Fv. 44. For syklister som kommer nordfra (fra retning Klepp) vil det være naturlig å sykle på fortauet, som går over i Reevegen. Syklende vil deretter krysse Arne Garborgs veg før det fortsettes på Reevegen. Sykkelvegen på vestsiden av Fv. 44 sør for Arne Garborgs veg legges på vestsiden av Jærvegen, Denne strekningen er ikke tilpasset for effektiv sykling. Med en bedre tilretting for syklister av Reevegen vil det ikke være behov for det heller.
* I arbeidet med kommunedelplan for dobbeltsporet har en ikke fått gjennomslag for en effektiv rute for syklister langs jernbanen. En effektiv rute for syklister i nord-sørgående retning vurderes likevel som viktig for å øke andelen syklister. Det foreslås derfor å vise strekningen Hålandsvegen-Jernbanegata-Vardheivegen og Hetlandsgata fra Eivindsholen til Arne Garborgs veg som effektive ruter. Tiltakene er anbefalt i forslag til gatebruksplanen og bør innarbeides i handlingsprogrammet.

Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas, diagram

Automatisk generert beskrivelse

*Revidert temakart nr. 9 «Ruter for mjuke trafikanter»*

* I tråd med arbeidet med å lage sykkelstrategien anbefales det at strekningen #Hetlandsgata/Trallfavegen - #Hetlandsgata/Kong Sverres gata - legges bedre til rette for syklister fra sørøst Bryne. Her er det oppmerkede kommunale parkeringsplasser som sjeldent blir benyttet. Nordre del – mellom Trallfavegen og Arne -Garborgsveg må ses i sammengheng med eventuelle tiltak i Jernbanegata.

## Forslag til gatebruksplan

I vedlagt utkast til gatebruksplan vises forslag til veiprofilene for gatene i sentrum. Forslaget er basert på et forslag fra Norconsult (2018), men justert enkelte plasser. Det er flere gater hvor forslag til gatebruksplan, i forhold til dagens situasjon, viser en endret veiprofil. Det foreslås en prioritering av tiltakene gatebruksplanen medfører. Det anbefales at prioriteringen innarbeides i handlingsprogram til sentrumsplanen.

I forslag til gatebruksplan har endring av Storgata til gågata fått høyest prioritet. En foreslår å vente med en eventuell endring av veiprofilene til sidegatene til Storgata, inkludert eventuell fjerning av parkeringsplasser, til en har gjort seg erfaringer med fjerning av p-plassene i Storgata.



### Prioritere veier som bør tas inn i handlingsprogrammet 2024-2035

Oppsummert anbefales det at tiltak i følgende veier og gater tas inn i handlingsprogrammet:

Høy prioritet (handlingsprogrammet 2024-2027)

* å opparbeide Storgata, inkludert Reevegen mellom Arne Garborgs veg og Storgata, til å bli gågate
* Jernbanegata
* Hetlandsgata (hovedrute for syklister)
* Ola Barkveds veg/Gamle Hognestadvegen

Middels prioritet (handlingsprogrammet 2028-2031)

* Sidegatene til Storgata i perioden 2028-2031 – vurdere grønt byrom/fjerne parkering
* Vardheivegen/Sandtangen – effektiv sykkelrute
* Reevegen – strekning» Fv. 44 ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg» og strekning «#Meierigata- #Orregata» - effektiv sykkelrute
* Hognestadvegen/Hålandsvegen - effektiv sykkelrute

### Veier eller gater med høy prioritet (handlingsprogrammet 2024-2027):

Veier eller gate med høy prioritet hvor tiltak anbefales bør tas inn i handlingsprogrammet 2024-2027:

* **Storgata og Reevegen « #Arne Garborgs veg - #Meierigata»**

Det er allerede bestemt at Storgata på Bryne skal bli gågate. Forslag til reguleringsplan har vært på høring og må ferdigstilles, for deretter å bli opparbeidet. Dermed vil biltrafikk bli tatt bort fra denne gata, utenom varelevering og utrykningskjøretøy. Dette er i forslag til gatebruksplanen vist som et høyt prioritert tiltak. Del av Reevegen med innkjøring fra Arne Garborgs veg til Meierigata er allerede opparbeidet som shared space-området, og foreslås nå å bli stengt for biltrafikk, unntatt varelevering. Det foreslås at denne delen av Reevegen, sammen med Storgata, blir gågate. Ved å stenge for biltrafikk vil en prioritere de myke trafikantene. Det blir mer innbydende å oppholde seg i dette viktige byrommet i sentrum.

Prosjektet «Storgata og Reevegen «#Arne Garborgs veg - #Meierigata»» foreslås å inngå i handlingsprogrammet i perioden 2024-2027.

* **Jernbanegata**

Jernbanegata er en sentral gate på Bryne. Gangfelt vest for jernbanestasjonen, særlig ved inngangen til Storgata, er et punkt der både myke- og biltrafikanter bruker samme området. I rushtiden blir det fort kødannelser her. Det er en utfordring å kombinere framkomst både for biltrafikken og myke trafikanter. Uten inngripende tiltak vil det være vanskelig å redusere trafikken i dette området. Busser bør få prioritet siden det er viktig at buss kan mate tog og motsatt. Det er en fordel at rutebilstasjon er lokalisert i nær avstand til togstasjon. Strekningen mellom Meierigata og Orrevegen har et stort forbedringspotensial når det gjelder tilrettelegging for syklister. I forslag til gatebruksplanen er tiltak i Jernbanegata, mellom Arne Garborgs veg og Orrevegen, høyt prioritert.

Trafikktellinger og -analyser utført i løpet av de siste 10 årene viser bl.a. at rundkjøringen ved #Arne Garborgs veg/Jernbanegata allerede er høgt belastet, og vil bli enda mer belastet i årene fremover.

Det bør vurderes ulike tiltak for å forbedre trafikksituasjonen, for eksempel vurdere om Jernbanegata mellom Arne Garborgs veg og Meierigata kan kjøres enveis sørover. Dette vil ikke redusere belastingen av # Arne Garborgs veg/Jernbanegata i ettermiddagsrushet noe særlig, men vil gi et noe mer oversiktlig trafikkbilde foran Bryne stasjon. En mulig løsning er å teste og se hva dette vil gjøre med trafikkmønsteret i området. I denne sammenheng bør det også ses på om en kan gjøre tiltak som kan redusere biltrafikken inn til Jernbanegata fra sør, slik at en hindrer at trafikken flytter seg over til Hetlandsgata mm. Eventuelle tiltak må også ses i sammenheng med at høringsforslag for KDP dobbeltsporet foreslår stenging av Hognestadvegen (sørlig del av Fv. 4380 = forlengelse av Jernbanegata).

Konkret foreslås det å starte et samarbeid mellom Time kommune, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen (skiltmyndighet), Kolumbus og BaneNor for å se på muligheten:

* Å nedklassifisere Jernbanegata fra fylkesvei til en kommunalvei, dette også i sammenheng med forslag i KDP Dobbeltspor om å stenge undergangen i Hognestadvegen (v/Nubben) for biltrafikk
* Om enveiskjøring nordfra vil kunne forbedre trafikksituasjon og hvilke avbøtende tiltak som da vil være nødvendig for å hindre uønskede situasjoner andre steder, for eksempel enveis kjøre Hetlandsgata strekning #Arne Garborgs veg- #Trallfavegen, nordover. Avbøtende tiltak vil også kunne gjelde Ola Barkveds veg
* Hva som kan/bør gjøres for å få et mer oversiktlig kollektiv knutepunkt/stasjonsområdet, inkludert p-plasser for kiss&ride, drosjer, sør-/nordgående myke trafikanter (g/s-felt), trasé kollektiv trafikk
* Om/når det vil kunne være aktuelt å utvide den sørlige strekningen av Jernbanegata, jf. høringsforslag KDP dobbeltspor.
* **Hetlandsgata mellom #Erling Skjalgssons veg/Kong Sverres gate og #Trallfavegen**

Kommunen har startet opp arbeidet med en sykkelstrategi, jf Klima- og miljøplan 2023-2033, Handlingsprogram 2023-2026. En av veiene på Bryne som vurderes å ha et stort potensial for tilrettelegging for syklister, er strekningen #Hetlandsgata/Trallfavegen - #Hetlandsgata/Kong Sverres gata, hvor det er oppmerkede kommunale parkeringsplasser som ikke/sjelden blir benyttet.

Det må vurderes om det er nødvendig med reguleringsplan eller om feltene kan merkes opp uten regulering.

* **Ola Barkveds veg**

Utredning fra Norconsult, «Trafikkvurdering Bryne skule» (desember 2023) viser at Ola Barkveds veg har en ÅDT på 1000 biler. På registreringsdagen viste det seg at litt under halvparten (44%) viste seg å ha direkte forbindelse med kjøring til/fra skolen, mens øvrig trafikk er gjennomkjøringstrafikk.

Totalt var det 56 % gjennomkjøringstrafikk på registreringsdagen. ÅDT for strekningen er 1050, og det kan anslås at trafikkmengden vil synke med ca. 50 % ved et gjennomkjøringsforbud. Ny ÅDT blir i tilfelle ca. 500. Et gjennomkjøringsforbud krever ingen fysiske tiltak, men må skiltes i begge ender av veien. Ulempene med et gjennomkjøringsforbud er at det er krevende for politiet å håndheve.

Basert på trafikkregistreringene og faglige vurderinger er Norconsult sin anbefaling en breddeutvidelse av fortauet i Gamle Hognestadvegen til 3 meter og utskiftning av kantstein. Det er svært mange myke trafikanter som har dette som skolevei, der en stor andel enten går eller sykler. En breddeutvidelse av fortauet vil bedre både trafikksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Det anbefales videre å vurdere etablering av flere fartshumper gjennom Ola Barkveds veg for å gjøre denne vegen mer trafikksikker og mindre attraktiv å kjøre i. Gangfeltet ved Spødarbakken anbefales hevet og merket opp på nytt.

Tiltaket forutsetter tilskudd fra Rogaland fylkeskommune

### Veier eller gater med middels prioritet (handlingsprogram 2028-2031)

Veg eller gate med middels prioritet hvor tiltak anbefales bør tas inn i handlingsprogrammet 2028-2031:

* **Reevegen - strekning «Fv 44 ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg» og strekning «#Meierigata-#Orrevegen»**

Ved flytting av eksisterende rundkjøring i #Arne Garborgs veg-Reevegen noe mer vestover, vil også g/s-veien i dette krysset bli endret. Dette gir mulighet å få en forbedret kryssing av Arne Garborgs veg for syklister.

Mellom Arne Garborgs veg og Meierigata vil syklister må ta hensyn til at det her blir torg/gågate. Etter denne korte strekningen forbi M44, anbefales at den effektive sykkelrute fortsetter mot Orrevegen. Veien her har forholdsvis lite trafikk, og vil allerede i dag kunne fungere som effektiv sykkelrute. Med forholdsvis enkle grep (fjerne ikke brukte parkeringsplasser, merke opp sykkelfelt) vil veien kunne forbedres, på syklende sine premisser. Behovet for disse tiltak vil bli viktigere når framtidige boligområdene BB5 og BB6 kommer til utbygging.

Prosjektet Reevegen - strekning «Fv 44 ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg» og strekning «#Meierigata-#Orrevegen» foreslås å bli tatt inn i handlingsprogrammet med middels prioritet

* Et bilde som inneholder kart, tekst, atlas

  Automatisk generert beskrivelse**Vardheivegen/Sandtangen – effektiv sykkelrute**

Særlig ved inngangen til Sandtangen og ved aktivitets-/oppholdsflaten i Sandtangen kan det fort oppstå konflikt mellom gående og de som oppholder/beveger seg i Sandtangen (f.e. frisbee) og (hurtig syklende) syklister. Vardheivegen går på vestsiden av, og parallelt med, jernbanen. Det er en undergang ca 1,5 km nord for Arne Garborgs veg. Strekningen via Sandtangen har en høyere opplevelsesverdi, men er 200 meter lengre. Det bør undersøkes om det er noe som kan gjøres for at flere vil bruke Vardheivegen som effektiv sykkelrute

Prosjekt Vardheivegen foreslås å bli tatt inn i handlingsprogrammet med middels prioritet

* **Hognestadvegen/Hålandsvegen - effektiv sykkelrute**

Når Kommunedelplan for dobbeltsporet ikke viser en effektiv sykkelrute langs jernbanen/dobbeltsporet, som sentrumsplanen la til rette for, bør det etableres en bedre forbindelse for syklister fra Bryne sentrum til næringsområdene på Håland/Re. Hognestadvegen, men særlig Jernbanengata- Hognestadvegen. Hålandvegen vil gi den mest optimale, effektive forbindelsen. Strekningen er delvis egnet til det, på andre deler vil det kunne være krevende å få til gode forhold for syklister. Vurderingen må ses i sammenheng med eventuell stenging av Hognestadvegen v/Nubben for biltrafikk og prosjekt Jernbanegata.

Prosjekt Hognestadvegen/Hålandvegen foreslås å bli tatt inn i handlingsprogrammet med middels prioritet.

* **Sidegatene til Storgata: Øgårdsbakken, Erlandsbakken og Saronsbrotet**

Evaluere 5 år etter at Storgata har blitt gågata, vurdere om en det er ønskelig å:

* Fjerne parkeringsplassene i sidegatene
* Legge til rette for noen flere HC-plasser
* Opparbeide gatene til å bli grønne byrom jf. Temakart nr 8

Prosjekt « Sidegatene til Storgata: Øgårdsbakken, Erlandsbakken og Saronsbrotet» foreslås å bli tatt inn i handlingsprogrammet med middels prioritet

**Øvrige gater i sentrum**

De øvrige gatene foreslås med lav prioritet og er derfor ikke med i forslag til handlingsprogram. Disse veiprofilene vil kunne bli vurdert i forbindelse med eventuelle reguleringsplaner, VA-investeringer eller lignende.

## Monitoring

Systematisk måling av type kjøretøy og tal på flere faste målepunkt ved hjelp av ny sensorteknologi.

Det anbefales derfor at det kjøpes inn sensorer for å få bedre innsikt i trafikkavvikling, og f.e. konsekvenser av tiltak som endrer kjøremønster, for å måle utvikling over tid.

## Forslag til revidert handlingsprogram

Det anbefales at følgende handlingsprogram blir innarbeidet i Sentrumsplan 2024-2035, Handlingsprogram:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Tiltak | Løyvde midlar  (Mill. kr) | 2024 - 2027 | 2028-2031 | Merknad | |
| 1 | | Gatebruksplanen   1. Regulere og opparbeida Storgata som gågata 2. Reevegen - #AG veg-#Meierigata: gågata 3. Prosjekt Jernbanegata 4. Hetlandsgata    1. Samanheng med prosjekt Jernbanegata    2. #Trallfavegen-#Kong Sverres gata – tilrettelegging for syklistar 5. Ola Barkveds veg 6. Sidegatene til Storgata 7. Reevegen- nord og sør 8. Hognestadvegen/   Hålandvegen (i sammenheng med prosjekt Jernbanegata?   1. Vardheivegen | * 15 mill. | * + 15 mill. * Ikkje behov * 200 000 * Inkludert i pkt. 3 * 1 mill. * ? | * ?   X  X  x | * Det må også takast med i rekneskapen at ein tapar inntekter når p-plassane i Storgata forsvinn. * Stenge for biltrafikk, unntatt varelevering. * Samarbeidsprosjekt TK/RFK/SVV; Kolumbus, BaneNor – Utgreiing av moglegheit for betring, oppgradering av Jernbanegata (annet trafikkmønster, kollektiv knutepunkt mm) * Mogleg berre skilting * Vurdera behov for regulering. Fjerna parkering, mala opp eigne sykkelfelt. * Trafikksikringstiltak * Gjera seg erfaringar etter at parkering i Storgata er fjerna: vurdera om parkeringsplassane i sidegatene til Storgata kan fjernast og gata kan verta lagt til rette for myke trafikantar eller kan gis eit grønt preg.   Effektiv sykkelrute  Effektiv sykkelrute  Effektiv sykkelrute |
|  | | 1. Systematisk måling av type køyretøy og tal på fleire faste målepunkt ved hjelp av ny sensorteknologi |  | 75 000 |  | Kommunen bør få betre innsikt i trafikkavvikling, og t.d. konsekvensar av tiltak som endrar køyremønster, for å måla utvikling over tid |
|  | | 1. Parkeringsanlegg foran Storstova |  |  | 2032-2035 | Strategisk plassering av P-anlegg mtp å kompensera for tap av plassar i sentrum, kollektiv knutepunkt, framtidig kommunalt behov mm |

## Oppsummering av anbefalte endringer i planbestemmelser, temakart og handlingsprogram:

## Parkering

**Følgende bestemmelser foreslås tatt ut**

5.4 Før pkt. 10.2.1 om at parkering til næring skal lokaliserast til felles parkeringsanlegg vil kunna gjelda, skal det vera etablert eit felles parkeringsselskap.

5.5 Før byggjeløyve til parkeringsanlegg i områda (S1/S2), S35 og I1 kan gjevast, må moglegheita for å kunna etablera eit parkeringsanlegg i området O2 vera avklart.

10.2.1 Parkering til næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og kjøpesenter, med unntak av daglegvarehandel, skal etablerast på eigen tomt. lokaliserast til felles parkeringsanlegg slik den er vist i føresegn pkt. 21.2.5.5 21.6.2 og 21.9, eller til andre eksisterande anlegg.

10.2.5. Ved byggjesak skal det stillast krav om at parkeringskravet er oppfylt.

10.2.6 I parkeringsanlegg/område drive av eit parkeringsselskap skal minimum 5 % av plassane reserverast personar med forflyttingshemming

21.6.2 «*I område O2 kan det etablerast eitt parkeringsanlegg.* *Anlegget skal vera under bakken*».

**Pkt. 10.2.8 foreslås endret slik (**ny 11.2.1)

* + 1. Planområdet er delt opp i indre og ytre område, jf. temakart nr. 11 «Soneinndeling krav til parkering». Det skal avsettast plass for bilar og syklar i samsvar med tabellen under.

Ved berekning av krav til P-plassar skal berekningsresultata alltid rundast oppover.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Arealkategori | Sentrum indre område | Sentrum ytre område |
| **Bustad-** |  |  |
| * Bilparkering per bustad og per påbegynt 100 m2 BRA | Maks 0,75 | Maks 1 |
| * Sykkelparkering  per bustad  ≤ 50 m2 BRA * Sykkelparkering per bustad > 50 m2 BRA | Min 2  Min 3 | Min 2  Min 3 |
| **Næring, forretning, offentleg og privat tenesteyting og**  **kjøpesenter** |  |  |
| * Bilparkering per 100 m2 | Maks 0,75 | Maks 0,9 |
| * Sykkelparkering per 100 m2 | Min 2 | Min 2 |

#### 22.2.2.2 I området S40 tillatast det eit offentleg parkeringsanlegg og offentleg tenestetilbod. Parkeringsanlegget skal vera under bakken eller i bygg. Parkeringsanlegget skal ha min 90 offentleg tilgjengelege parkeringsplassar, samt kunna legga til rette for bildeling, sykkelparkering med meir.

## Gatebruksplan

I vedlagt utkast til gatebruksplan vises forslag til veiprofilene for gatene i sentrum. Forslaget er basert på et forslag fra Norconsult (2018)

Det er flere gater hvor forslag til gatebruksplan foreslås å få et endret veiprofil. Det foreslås å prioritere, og ta inn i handlingsprogrammet 2024-2035, å arbeide med:

**Høy prioritet (perioden 2024-2027)**

* å opparbeide Storgata, inkludert Reevegen mellom Arne Garborgs veg og Storgata, til å bli gågate,
* Jernbanegata – tilrettelegging sykling, kollektiv knutepunkt, trafikksikkerhet
* Hetlandsgata (perioden 2024-2027) – effektiv sykkelrute
* Ola Barkveds veg

**Middels prioritet: (perioden 2028-2031)**

* Sidegatene til Storgata i perioden 2028-2031 – vurdere grønt byrom/fjerne parkering
* Vardheivegen/Sandtangen – effektiv sykkelrute
* Reevegen – strekning» Fv. 44 ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg» og strekning « #Meierigata- #Orregata» - effektiv sykkelrute
* Hognestadvegen/Hålandsvegen - effektiv sykkelrute

## Handlingsprogram

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Tiltak | Løyvde midlar  (Mill. kr) | 2024 - 2027 | 2028-2031 | Merknad | |
| 1 | | Gatebruksplanen   1. Regulere og opparbeida Storgata som gågata 2. Reevegen - #AG veg-#Meierigata: gågata 3. Prosjekt Jernbanegata 4. Systematisk måling av type køyretøy og tal på fleire faste målepunkt ved hjelp av ny sensorteknologi 5. Hetlandsgata    1. Samanheng med prosjekt Jernbanegata    2. #Trallfavegen-#Kong Sverres gata – tilrettelegging for syklistar 6. Ola Barkveds veg 7. Sidegatene til Storgata 8. Reevegen- nord og sør 9. Hognestadvegen/   Hålandvegen (i sammenheng med prosjekt Jernbanegata?   1. Vardheivegen | * 15 mill. | * + 15 mill. * Ikkje behov * 200 000   75 000   * Inkludert i pkt. 3 * 1 mill. * ? | * ? * ? * ? * ? | * Det må også takast med i rekneskapen at ein tapar inntekter når p-plassane i Storgata forsvinn. * Stenge for biltrafikk, unntatt varelevering. * Samarbeidsprosjekt TK/RFK/SVV; Kolumbus, BaneNor – Utgreiing av moglegheit for betring, oppgradering av Jernbanegata (annet trafikkmønster, kollektiv knutepunkt mm)   Kommunen bør få betre innsikt i trafikkavvikling, og t.d. konsekvensar av tiltak som endrar køyremønster, for å måle utvikling over tid   * Mogleg berre skilting * Vurdera behov for regulering. Fjerna parkering, mala opp eigne sykkelfelt. * Trafikksikringstiltak * Gjera seg erfaringar etter at parkering i Storgata er fjerna: vurdera om parkeringsplassane i sidegatene til Storgata kan fjernast og gata kan verta lagt til rette for myke trafikantar eller kan gis eit grønt preg.   Effektiv sykkelrute  Effektiv sykkelrute  Effektiv sykkelrute |

# **Vedlegg**

**Utdrag** [**Mobilitetsstrategi**](https://www.time.kommune.no/_f/p1/ibf4ada49-7f78-4852-bd1e-707ff5d91d56/fagnotat-mobilitetsstrategi.pdf)

Mobilitetsstrategien – Fagnotat til Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034

**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**

**Strategisk spørsmål**

Er det aktuelle med ny/nye busstrasè i Bryne sentrum?

**Korleis gjer me det?**

* Sikre gode tilrettelegging for bruk av sykkel og sparkesykkel til togstasjonen, samt sykkelparkering der.
* Videreutvikle 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**

**Strategisk spørsmål**

Korleis sikrar me gode ruter for mjuke trafikantar til tog- og busstasjon?

**Korleis gjer me det?**

* Kartlegge gang- og sykkelrutene og skilting i Time og vurdere behov for forbetringar, i samarbeid med aktuelle aktørar for å gjere sykling meir attraktivt. Lage ein plan for sykkelnettverket som Sauda har gjort med utgangspunkt i sykkelrutene frå sentrumsplanen i Bryne.
* Tilretteleggje Bryne sentrum for gåande og syklande.
* Kartlegge sykkelparkeringar og tette behov.
* Kartleggje, synleggjer og forbetre snarvegar for gåande og syklande.

**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 omkøyringsvegar.
* 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.

**Parkering**

Strategiske spørsmål:

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

**Korleis gjer me det:**

* 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.
* 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.