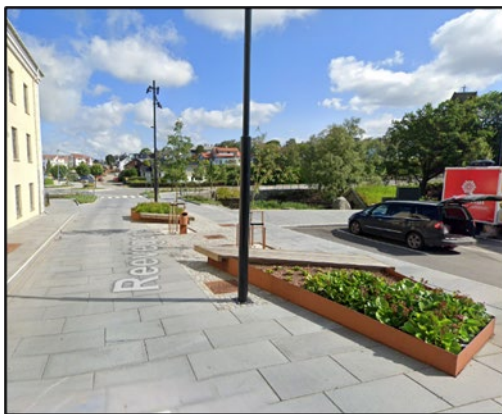




Gatebruksplan Bryne sentrum



Innhold

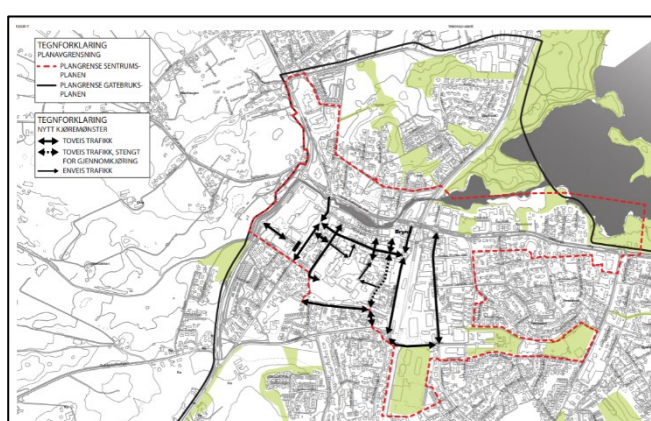
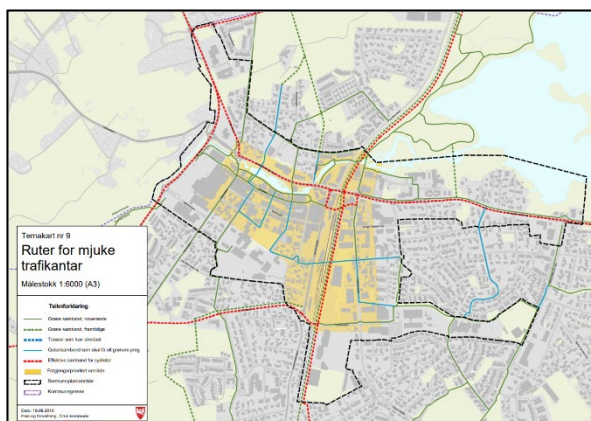
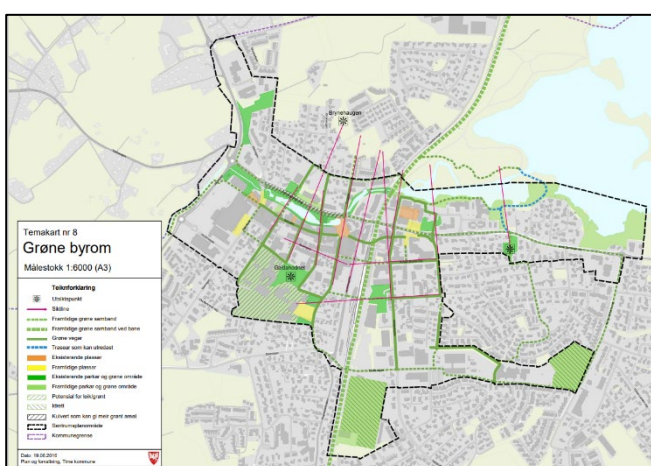
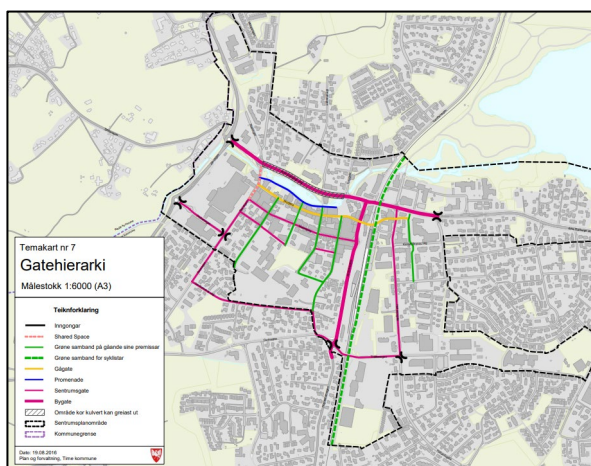
Innledning	4
1. Høy prioriterte gater	5
1.1. Storgata	5
1.2. Reevegen #Arne Garborgs veg – Storgata - #Meierigata	6
1.3. Jernbanegata	7
1.3.1. Jernbanegata mellom #Orrevegen og #Meierigata	7
1.3.2. Jernbanegata midten, mellom «#Meierigata og #Storgata	7
1.3.3. Jernbanegata mellom #Jernbanegata/Storgata -# Jernbanegata/Arne Garborgs veg	8
1.4. Hetlandsgata mellom #Erling Skjalgsons veg/Kong Sverres gate og #Trallfavegen	9
1.5. Ola Barkveds veg	10
2. Middels prioriterte gater	11
2.1. Sentrumsgater – sidegater til Storgata	11
2.1.1. Øgårdsbakken	12
2.1.2. Erlandsbakken	13
2.1.3. Saronsbrotet	14
2.1.4. Reevegen – Fv 44/ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg	15
2.1.5. Reevegen – sør for Meierigata	15
2.1.6. Hognestadvegen /Hålandsvegen	16
2.1.7. Vardheivegen	16
3. Lav prioriterte gater	17
3.1. Arne Garborgs veg - Bygate	17
3.1.1. Arne Garborgs veg – vest for jernbanen (mot fv 44)	17
3.1.2. Arne Garborgs veg – øst for jernbanen (mot Lye)	18
3.2. Sentrumsgater - grønne forbindelser, på myke trafikanter sine premisser	19
3.2.1. Gamle Hognestadvegen	20
3.2.2. Skulegata	20
3.2.3. Ole Tjøttas veg	21
3.2.4. Parkvegen	22
3.2.5. Torkel Maulands veg	23
3.2.6. Hulda Garborgs veg	23
3.3. Sentrumsgater - ikke grønne forbindelser, ikke på myke trafikanter sine premisser	25
3.3.1. Meierigata	25
3.3.2. Jupitervegen	26
3.3.3. Sveinsvollvegen	27
3.3.4. Hetlandsgata – mellom Arne Garborgs veg og Trallfavegen	28

3.3.5. Trallfavegen.....	28
--------------------------	----

Innledning

Med bakgrunn i Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026 (sentrumsplanen) har Norconsult, i oppdrag fra Time kommune, utarbeidet et forslag til en gatebruksplan for Bryne sentrum (Norconsult, 2018). Det er særlig sentrumsplanen sine temakart nr. 7 «Gatehierarki», nr. 8 «Grøne byrom» og nr. 9 Ruter for myke trafikantar» som har ligget til grunn for Norconsult sitt forslag. Norconsult har laget flere ulike alternative planforslag, inkludert trafikkberegninger. De fleste forutsetningene Norconsult har lagt til grunn for beregningene sine er ikke lenger aktuelle, og/eller er svært usikker på nåværende tidspunktet om blir aktuelt i framtiden. Dette gjelder for eksempel utvidelse av fv 44 til en firefelts vei, en kulvert i Arne Garborgs veg foran Jæren hotell (bompengefinansiering) og et parkeringsanlegg under Geitahodne m.m.

Selv om trafikkberegningene ikke er aktuelle lengre, er de foreslåtte veiprofilene brukt som utgangspunkt i foreliggende gatebruksplan.



Temakartene nr. 7 «Gatehierarki», nr. 8 «Grøne byrom» og nr. 9 «Myke trafikantar», KDP Bryne sentrum 2015-2026

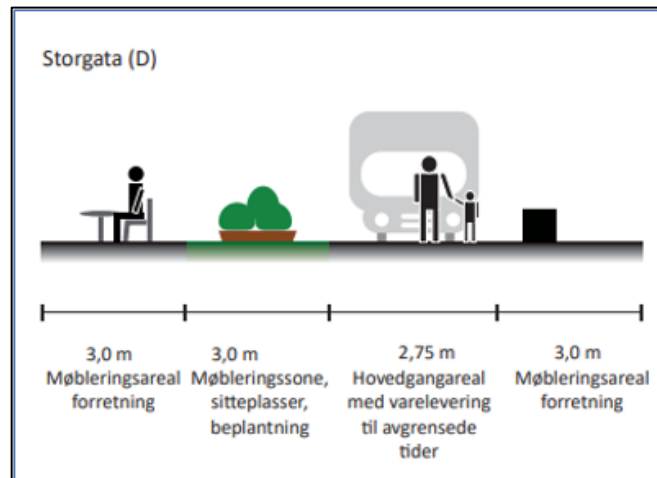
Oversiktskart «Gatebruksplan» - prinsippavklaringer og -snitt, Norconsult 2018

I foreliggende forslag til gatebruksplan for Bryne sentrum er gatene ordnet etter prioritet (høy, middels og lav). De høyt og middels høyt prioriterte gater er tatt inn i forslag til handlingsprogram i kommunedelplan for Bryne sentrum 2024-2035.

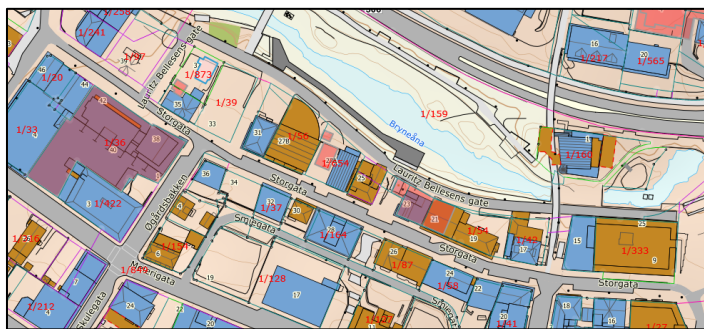
1. Høy prioriterte gater

1.1. Storgata

Forslag



Forslag ny profil



Vurdering:

Storgata skal bli gågata, jf KDP for Bryne sentrum 2015-2026. Regulering av gaten er startet opp og har vært på høring (plan 0506.00). Planarbeidet stoppet opp ifm at det ikke ble et parkeringsanlegg under Geidahodnet. Planforslaget har et noe overordnet nivå, hvor mye legges til en formingsveileder: «*Utforming og møblering av gågata skal inngå i formingsveileder for gatebruksplan for Bryne sentrum. Dette gjelder blant annet trinnfrie adkomster, materialbruk, sitte-/oppholdsplasser, lyssetting, plantevalg mm.*» Dette innebærer at Formingsveileder for Bryne torg (2021) må revideres og utvides slik at den omfatter mer enn kun torget.

Konklusjon:

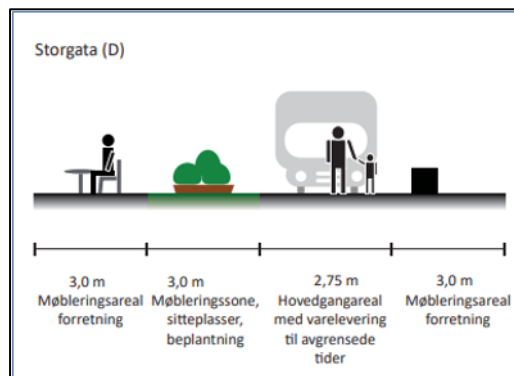
- Sluttbehandle plan 0506.00
- «*Formingsveileder for Bryne torg*» må revideres /utvides til å omfatte større del av sentrum enn kun torget

Tas inn i sentrumsplanens handlingsprogram – perioden 2024-2027

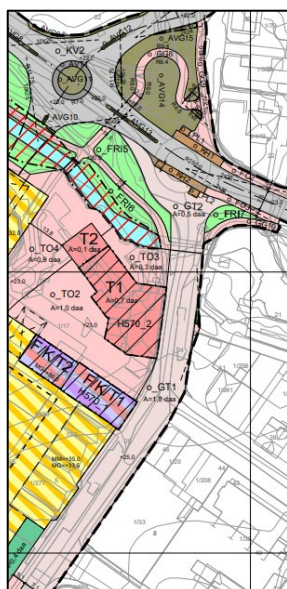
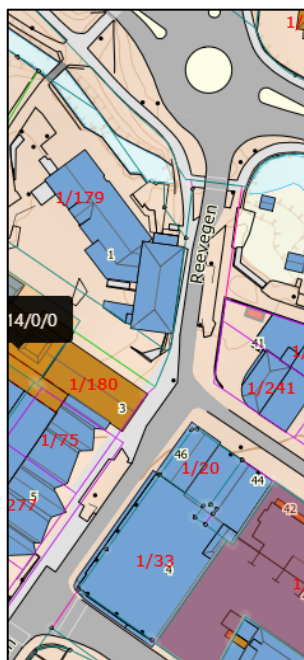
1.2. Reevegen #Arne Garborgs veg – Storgata - #Meierigata



Forslag: Lik profil som Storgata



Strekningen er pr i dag skilta som gatetun.



Planforslag plan 0552.00 (Utvivelse M44)

Vurdering

For å dra M44 enda mer inn i sentrumsområdet, er det ønskelig å redusere biltrafikken her ytterligere, og kun tillate varelevering fra Arne Garborgs veg og inn til Storgata. Dette vil være naturlig når Storgata blir gågata, samt at utvidelsesplanen til M44 flytter rundkjøringen, med direkte adkomst til parkeringsanlegg. Det bør vurderes å regulere området som torg/gågate.

Er nå regulert til gatetun, selv om området strengt tatt ikke oppfyller kriteria for dette. Planforslag til plan 0552 (Utvivelse M44) viser også arealet som gatetun.

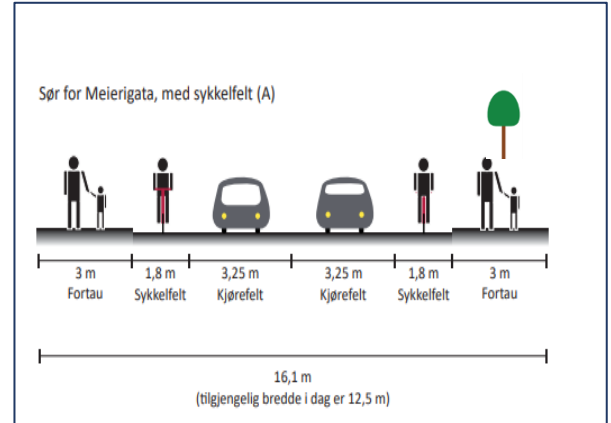
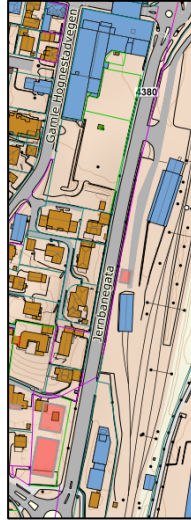
Ved flytting og opparbeiding av ny rundkjøring i Arne Garborgs veg vil også g/s-forbindelse fra Reevegen (nord for Arne Garborgs veg) til g/s-forbindelse sør for Arne Garborgs veg i grøntdraget og Kaizersplassen bli endret/forbedret. Dette vil også gi en bedre forbindelse inn til sentrum Kaizersplassen/Reevegen, samt mot sykkelvegen på vestsiden av Fv 44.

Høy prioritet

Konklusjon: Tas inn i sentrumsplanens handlingsprogram - periode 2024-2027

1.3. Jernbanegata

1.3.1. Jernbanegata mellom #Orrevegen og #Meierigata



Vurdering

Høringsutkastet til Kommunedelplan for dobbeltsporet viser at denne strekningen vil kunne få 4-4,5 m ekstra bredde. Dette vil åpne for sykkelfelt og fortau kombinert med grønt/trær.

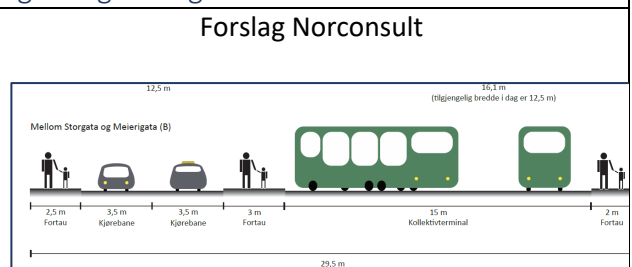
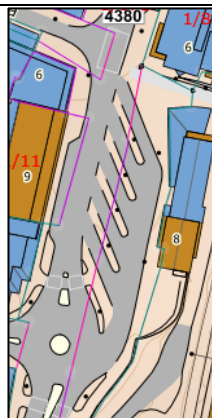
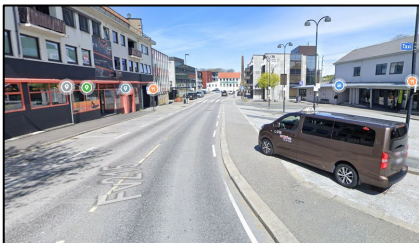
Jernbanegata er en fylkeskommunal vei, og eventuelle endringer må skje i samarbeid med RFK. Det vil også kunne bli aktuelt med vurdering av å nedklassifisere Jernbanegata fra en fylkesvei til en kommunal vei.

I første omgang bør det kunne vurderes å ta vekk parkeringsplasser på østsiden av Jernbanegata, som pr i dag ikke blir brukt, og merke opp sykkelfelt.

Tiltaket bør ha høy prioritet og ses i sammenheng med strekningen i nord.

Konklusjon: Se under «Samlet konklusjon Jernbanegata»

1.3.2. Jernbanegata midten, mellom «#Meierigata og #Storgata



Vurdering:

Denne strekningen av Jernbanegata (fv 4380) går parallelt med kollektivknutepunktet Bryne stasjon. Kollektivknutepunkt er svært uoversiktlig med en betydelig mengde av både busser, biler og myke trafikanter, ikke minst gående fra Bryne stasjon som krysser veien inn/ut av sentrum.

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 belastningen 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, samtidig som en hindrer at trafikken flytter seg over til Hetlandsgata mm. Eventuelle tiltak må også ses i sammenheng med at høringsforslaget for KDP dobbeltsporet foreslår stenging av Hognestadvegen (sørlig del av Fv. 4380 = forlengelse av Jernbanegata).

Handlingsprogram 2023-2026 til kommunens Klima- og miljøplan 2023-2033 har med følgende tiltak:
«Vidareutvikla Bryne stasjon som eit heilskapleg mobilitetspunkt i samråd med andre involverte partar»

Videre er det viktig å se nærmere på utformingen av buss-stasjonen, vurdere eventuelle andre traséer for bussene (om mulig) og holdeplasser for drosjer, kiss&ride, HC-plasser mm.

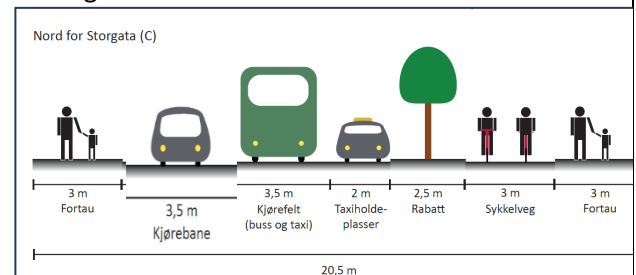
Konklusjon

Se under «**Samlet konklusjon Jernbanegata**»

1.3.3. Jernbanegata mellom #Jernbanegata/Storgata -# Jernbanegata/Arne Garborgs veg



Forslag Norconsult:



Forslag:

Se omtale og vurdering over, strekningen #Jernbanegata/Meierigata - #Jernbanegata/Storgata

Samlet konklusjon Fv.4380/Jernbanegata

Det bør startes et samarbeid mellom Time kommune, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen (skiltmyndighet), Kolumbus og BaneNor for å se på mulighetene:

- Å nedklassifisere Jernbanegata fra fylkesvei til en kommunal vei. 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

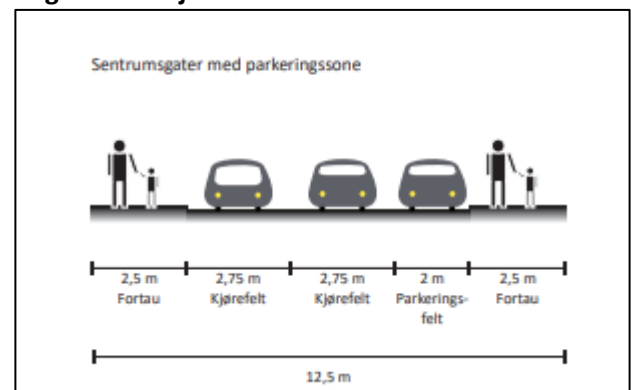
Høy prioritet

Tas inn i sentrumplanens handlingsprogram – periode 2024-2027

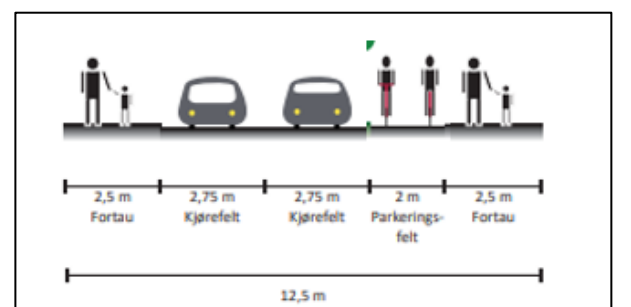
1.4. Hetlandsgata mellom #Erling Skjalgsons veg/Kong Sverres gate og #Trallfavegen



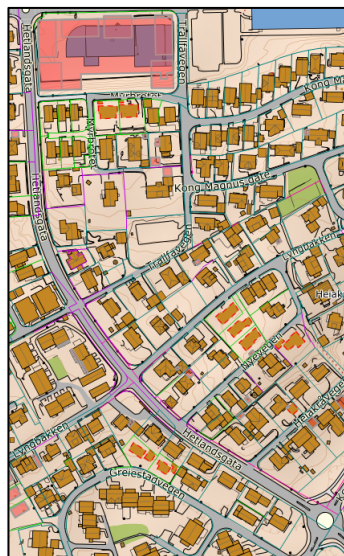
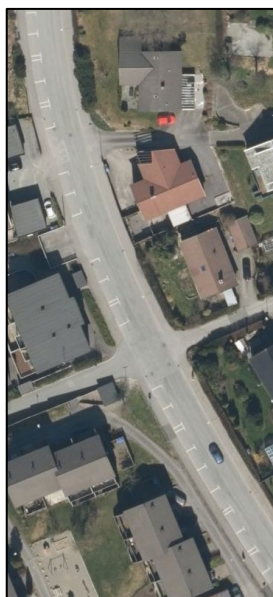
Dagens situasjon :



Forslag ny situasjon:



Obs: Sykkelfelt på begge sider av veien anbefales



Vurdering

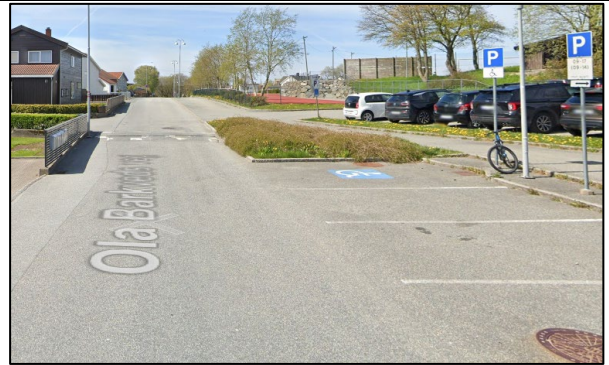
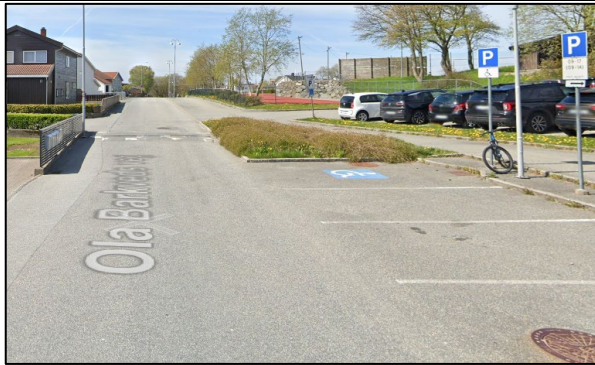
I «Handlingsprogram 2023-2026» til kommunens «Klima- og miljøplan 2023-2033» inngår følgende tiltak: Laga ein sykkelstrategi med prioritering og plan for oppgradering av gang og sykkelveg, sykkelparkering og skilting. Medverknad frå innbyggjarar og tilsette i kommunen.

Arbeidet med å utarbeide sykkelstrategien er startet opp. En av veiene på Bryne som vurderes å ha et stort potensial for tilrettelegging for syklist, er strekningen #Hetlandsgata/Trallfavegen - #Hetlandsgata/Kong Sverres gata, hvor det er oppmerkede kommunale parkeringsplasser som ikke/sjeldent blir benyttet. Det må vurderes om det er nødvendig med reguleringsplan eller om feltene kan merkes opp uten regulering.

Høy prioritet

Tas inn sentrumplanens handlingsprogram - periode 2024-2027

1.5. Ola Barkveds veg



Vurdering:

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%) hadde direkte forbindelse med kjøring til/fra skolen, mens øvrig trafikk var 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 så 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 mange myke trafikanter som har denne 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 i 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



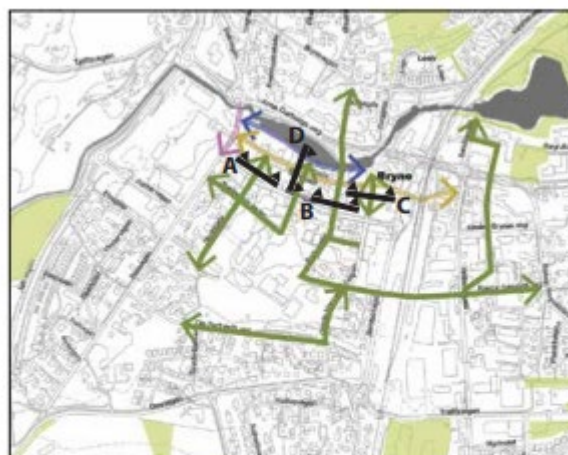
Konklusjon Ola Barkveds veg:

Høy prioritet

Tas inn i sentrumplanens handlingsprogram – periode 2024-2027

2. Middels prioriterte gater

2.1. Sentrumsgater – sidegater til Storgata



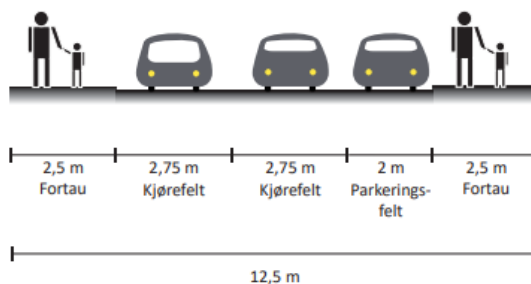
GATEBRUKSPLAN FOR BRYNE
PRINSIPPAVKLARINGER APRIL 2018

PRINSIPPSNITT GRØNNE FORBINDELSER

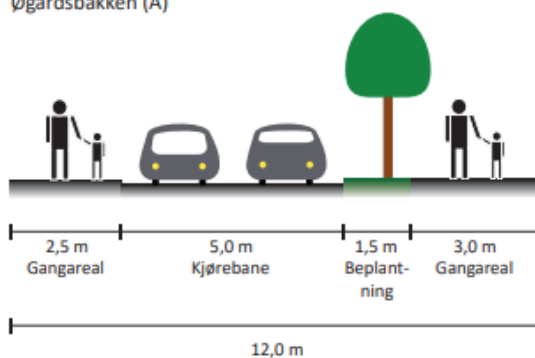
2.1.1. Øgårdsbakken



Sentrumsgater med parkeringssone



Øgårdsbakken (A)



Vurdering:

- Foreslått beplantning er i tråd med sentrumsplanen – temakart nr. 8
- Å ta vekk, eller kombinere beplantning og noe parkering er realiserbar med tilgjengelig bredde

Forslag:

5 år etter at Storgata har blitt gågata, evaluere og vurdere om 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

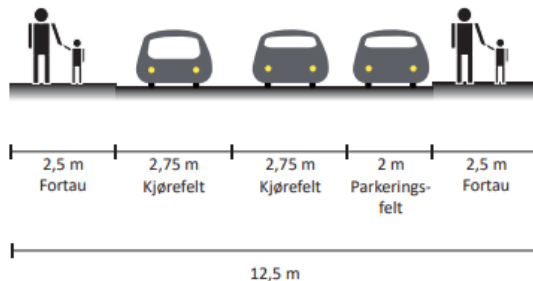
Konklusjon

Tas inn i handlingsprogrammet, med middels prioritet – periode 2028-2031

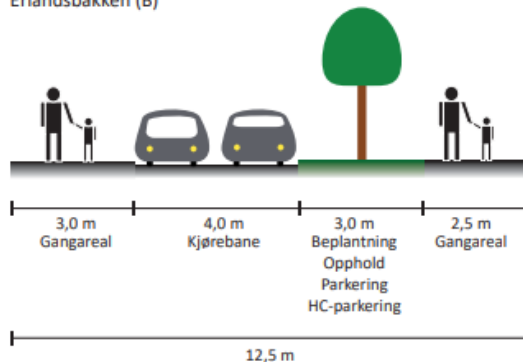
2.1.2. Erlandsbakken



Sentrumsgater med parkeringssone



Erlandsbakken (B)



Vurdering

- Foreslått beplantning er i tråd med sentrumsplanen – temakart 8
- Å ta vekk, eller kombinere beplantning og noe parkering er realiserbar med tilgjengelig bredde

Forslag:

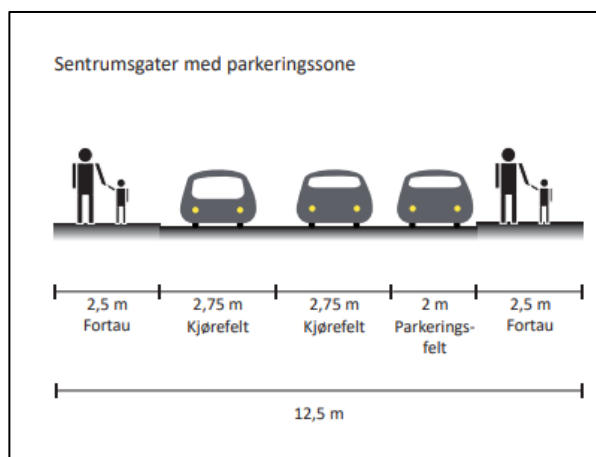
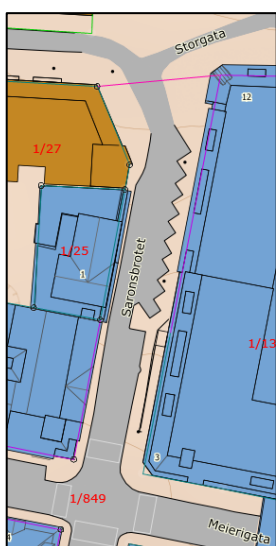
5 år etter at Storgata har blitt gågata, evaluere og vurdere om det er ønskelig å

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

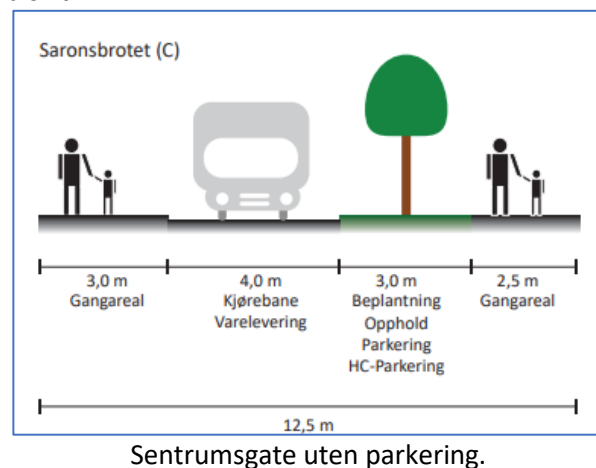
Konklusjon

Tas inn i handlingsprogrammet, med middels prioritet – periode 2028-2031

2.1.3. Saronsbrotet



På sikt:



Sentrumsgate uten parkering.

Forslag:

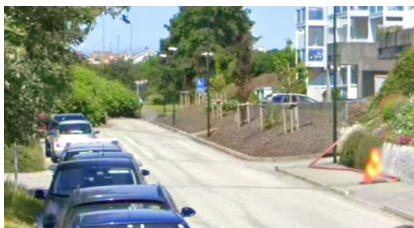
5 år etter at Storgata har blitt gågata, evaluere og vurdere om det er ønskelig å

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

Konklusjon

Tas inn i handlingsprogrammet, med middels prioritet – periode 2028-2031

2.1.4. Reevegen – Fv 44/ved Bryne Kro-#Arne Garborgs veg



Strekningen er en viktig effektiv sykkelforbindelse fra/til Klepp. I enden av Reevegen i nord går veien over til å være en gang/sykelsti. Veien er 7,5 m bred, inkl. parkeringsplasser. Det er kun i den mest særlige delen at veien har fortau.

Det bør vurderes om parkeringsplassene langs veien kan fjernes for å gi mer plass til syklistene. Bør ses i sammenheng med endring av g/s-systemet i forbindelse med utvidelsesplanen til M44.

2.1.5. Reevegen – sør for Meierigata

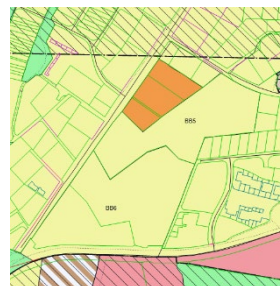


-Lite trafikk i sør, parkering er også lite brukt.
-Sentrumspreget i nord

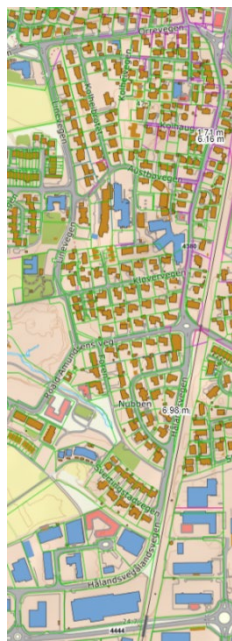
Vurdering

Parkeringsplassen i sør (#Ola Barkveds veg og #Orrevegen) brukes ikke/sjeldent og vil kunne fjernes. Strekningen vil kunne merkes med sykkelfelt .

Dette vil være et aktuelt tiltak, særlig når også områdene BB5 og BB6, og eventuelt de framtidige boligområdene sør for Orrevegen, kommer til utbygging



2.1.6. Hognestadvegen /Hålandsvegen



Hognestadvegen – strekning #Orrevegen-
#Hålandsvegen (v/ Nubben)

Veien har et fortau på vestsiden, men er totalt sett smalt (kjøreveg på 6 m, fortau 1,7-1,9 m). Her er det lite plass til å legge bedre til rette for syklister.

Fra #Hognestadvegen/#Hålandsvegen og sørover blir veien bredere. Der er den på ca 12 m, inkl fortau på ca 2 meter.

Den mest nordlige delen har fortau, men det mangler på den mest sørlige delen. Fortauet er ikke egnet for syklister.

Som effektiv sykkelrute kan den pr i dag fungere. Skulle, ved etablering av dobbeltsporet, undergangen i Hognestadvegen ved Nubben bli stengt for biltrafikk, vil trafikken på denne strekningen bli mer. Dette er enda ikke utredet. Behov for en bedre tilrettelegging vil da kunne være tilstede. Alternativt vil Hognestadvegen kunne være mest egnet for syklister fra/til næringsområdet Håland. Hognestadvegen treffer Brøytvegen på østsiden av næringsområdene, og mindre sentralt som Hålandsvegen. Syklister vil nok velge den raskeste, korteste ruten.

2.1.7. Vardheivegen

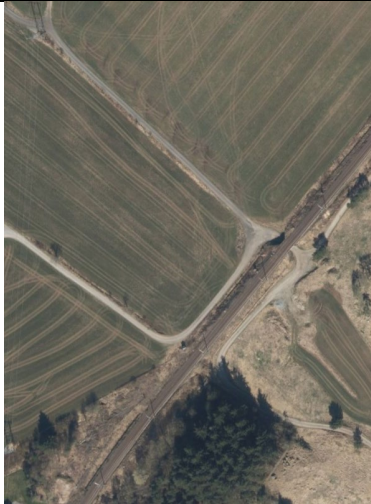


Vardheivegen

Det er mange syklister som bruker turstinettet langs Frøylandsvatnet for å sykle til/fra Klepp. Hurtigsyklende syklister skaper en del irritasjoner/farlige situasjoner med turgåere. Særlig i den sørligste delen (ved Sandtangen, frisbeeområdet).

Fra Vardheivegen – etter ca 1,5 km fra #Arne Garborgsveg – er det en undergang under jernbanen. Denne bør kunne benyttes for syklister for å komme på stien langs Frøylandsvatnet. Undergangen ligger i Klepp kommune. Eventuelle tiltak krever samarbeid med Klepp kommune og f.e. Brynes Vel.

Den sørlige delen av turstien vil da kunne få mindre konflikt mellom syklende og gående/de som oppholder seg på aktivitetsflaten i Sandtangen.



Udergangen i Klepp kommune

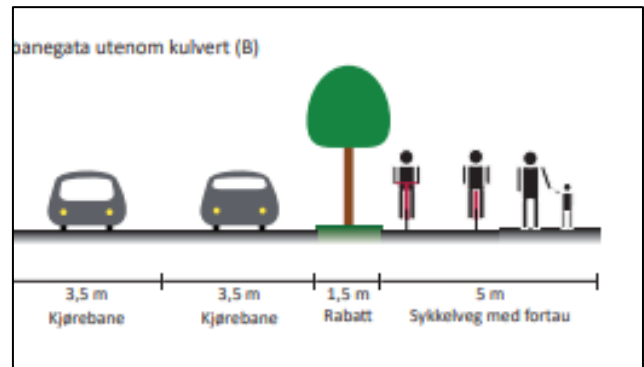
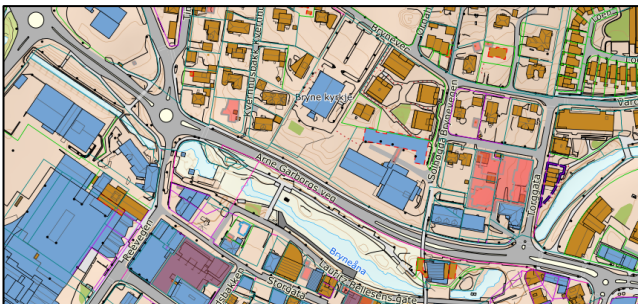


En bør se på muligheten for å lede mer av sykkeltrafikken via Varheivegen. Udergangen ligger i Klepp.

3. Lav prioriterte gater

3.1. Arne Garborgs veg - Bygate

3.1.1. Arne Garborgs veg – vest for jernbanen (mot fv 44)



Vurdering:

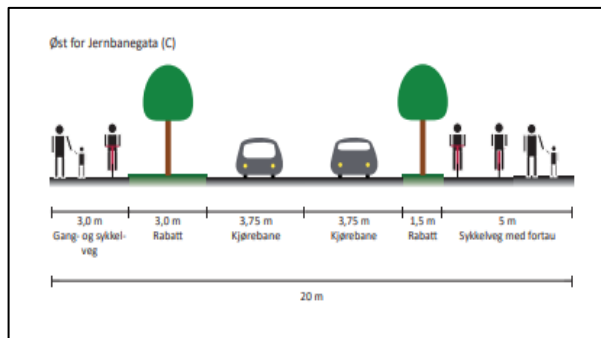
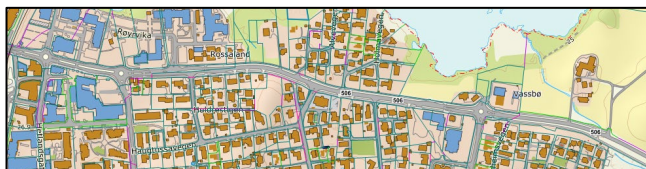
På sikt kan det være aktuelt med separat sykkelveg på nordsiden, men pr i dag vurderes dette behovet til å ikke være til stede. Utvidelsen vil kreve kjøp, muligens ekspropriasjon av noe areal. Et fortau på sørsiden av Arne Garborgs veg på denne strekningen vurderes å ikke være nødvendig, siden det er en gangsti sør for støyskjermen – gjennom Fritz Røed-parken.

Plan 0552.00 (Utvidelse M44) vil endre sykkelforbindelsen ved rundkjøring #Arne Garborgs veg/Reevegen som sannsynligvis vil gjøre det enklere for myke trafikanter å komme fra nordsiden av Arne Garborgs veg til sørsiden og inn til g/s feltet -for så å kunne komme til Bryne Mølle og til for eksempel undergangen under Fv. 44.

Prioritering:

Lav

3.1.2. Arne Garborgs veg – øst for jernbanen (mot Lye)



G/s på nordsiden, sykkelveg med separert fortau på sørsiden, 5 meter bred. Forutsetter at veien er 20 meter bred, stort sett OK. Forutsetter at sykkelveg med fortau på sørsiden er 5 m, er pr i dag 3 m. Tre-rekken må flyttes, og delvis fjernes, bredden på rabatten vil bli halvert.

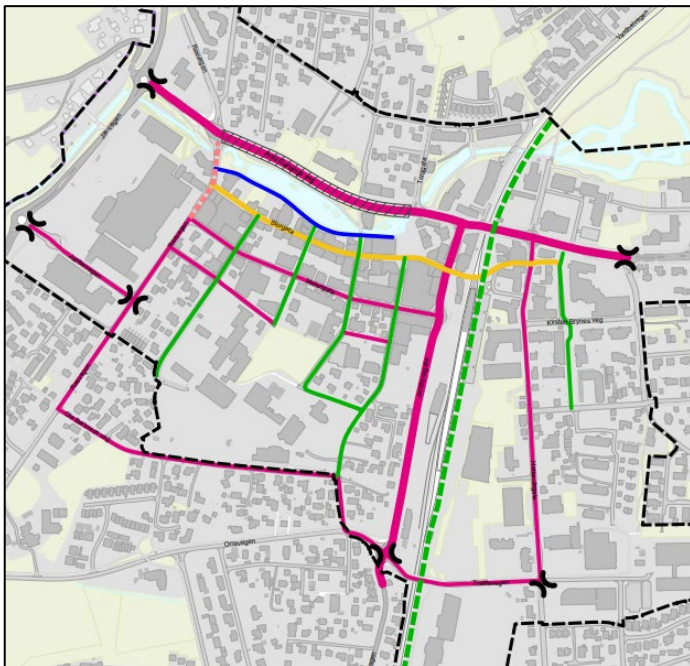
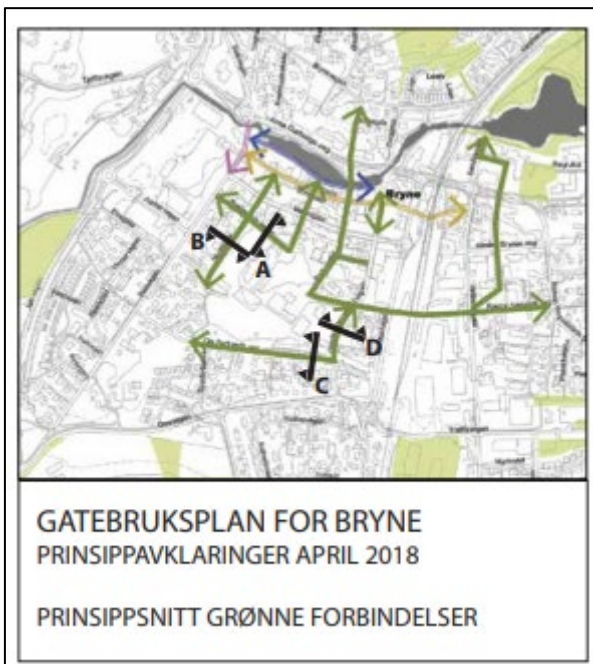
Inngangen til Bryne fra øst vil endres vesentlig. Krever betydelige investeringer, kjøp av areal, muligens noe ekspropriasjon.

Bør vurderes i sammenheng med eventuelle behov for investeringer i VA.

Prioritering

Lav

3.2. Sentrumsgater - grønne forbindelser, på myke trafikanter sine premisser

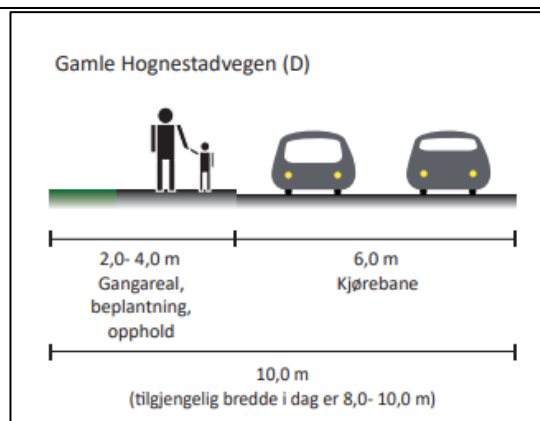


Obs Avvik fra Norconsult sitt forslag og sentrumsplanen: Ola Barkveds veg: «grønn forbindelse» vs. sentrumsgate

Fra: Mobilitetsstrategien

Bryne skule ligg i eit etablert område. Trafikken kan vere utfordrande/kaotisk ved skulestart og skuleslutt. Det er fleire restriksjonar for køyrande i dette området. Det bør på dei mjuketrafikantane sine vilkår vurderast kva restriksjonar som er hensiktsmessige å vidareføre, samt om det er behov for ytterlegare tiltak for å få eit trygt og godt område for barn og unge.

3.2.1. Gamle Hognestadvegen



- Gjennomkjøringsforbud i sør.
- Breiere gate med parkering i nord.
- Bryne skule i aust.

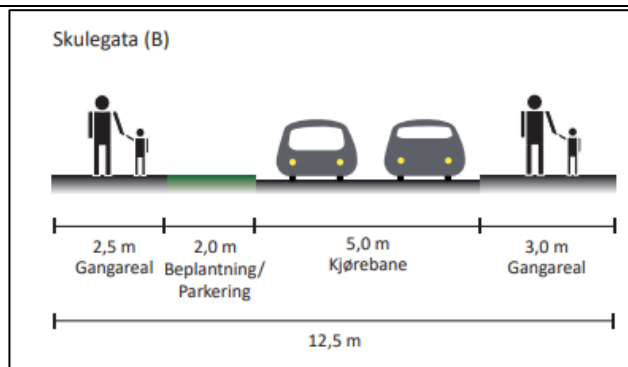
Vurdering:

Bør på sikt opparbeides som en grønn forbindelse på gående/syklende premisser. Ved realisering av plan 0524.00 «Detaljregulering for bustader i Gamle Hognestadvegen og Jacob Bakars veg, Bryne» skal det etableres et fortau på østsiden av Gamle Hognestadvegen, som vil forbedre trafiksikkerheten på denne strekningen av GH-vegen.

Konklusjon:

Lav prioritet

3.2.2. Skulegata



Vurdering

Bør på sikt opparbeides som en grønn forbindelse på gående/syklende premisser, i tråd med sentrumsplanens temakart 8 og 9.

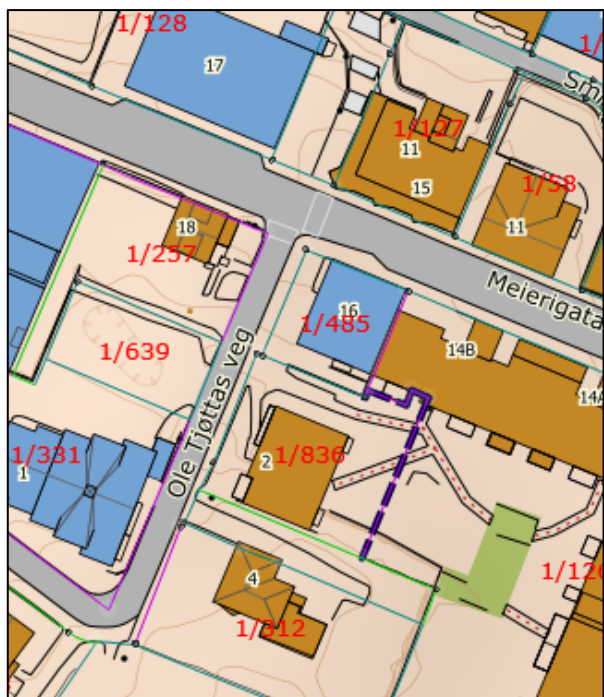
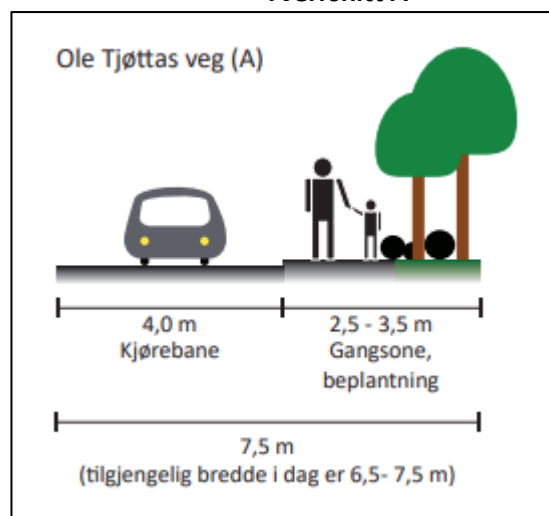
Konklusjon:

Lav prioritet

3.2.3. Ole Tjøttas veg



Tversnitt A



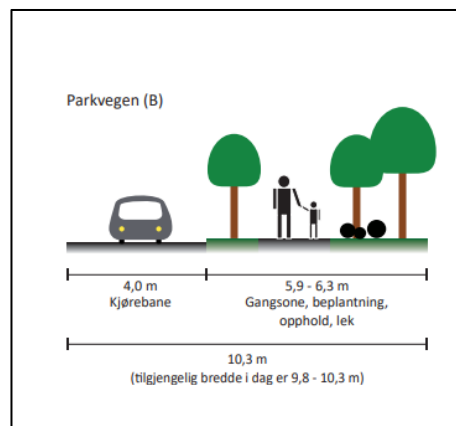
Vurdering:

Bør på sikt opparbeides som en grøn forbindelse på gående/syklende premisser, i tråd med sentrumsplanens temakart 8 og 9. Dagens grøntdrag er sikret i plan 0273.03 «Detaljplan for del av kvartal avgrensa av Meierigata, Ole Tjøttas veg, Sveinsvollvegen og Skulegata, Bryne»

Konklusjon:

Lav prioritet

3.2.4. Parkvegen



Vurdering:

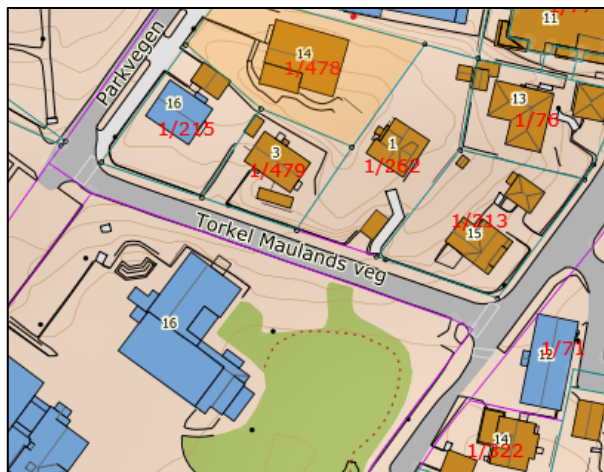
Deler av Parkvegen har, med rabatter, separert g/s-felt.

Hele strekningen bør på sikt, opparbeides enda mer som en grøn forbindelse på gående/syklende premisser, i tråd med sentrumsplanens temakart 8 og 9.

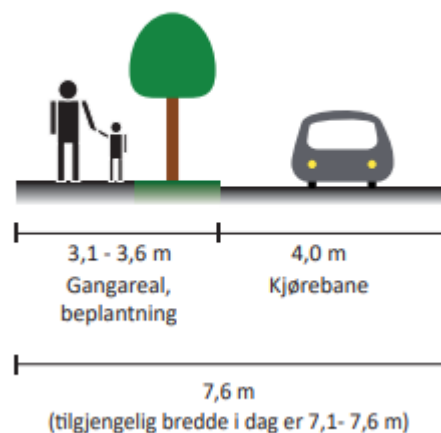
Konklusjon:

Lav prioritet

3.2.5. Torkel Maulands veg



Torkel Maulands veg (D)



Vurdering:

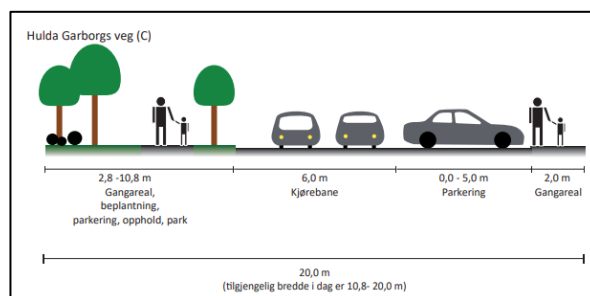
Veien har g/s-felt på nordsiden av veien.

Bør på sikt opparbeides enda mer som en grøn forbindelse på gående/syklende premisser, i tråd med sentrumsplanens temakart 8 og 9.

Konklusjon

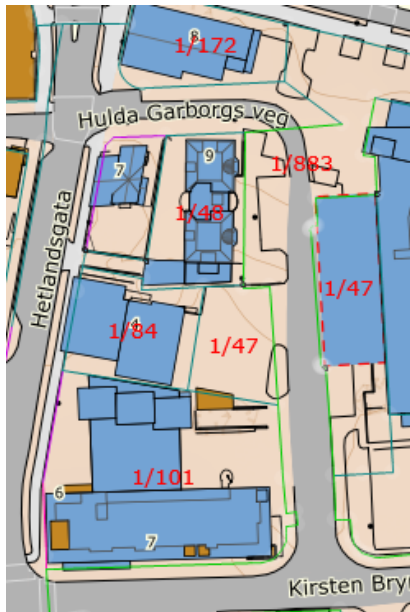
Lav prioritet

3.2.6. Hulda Garborgs veg



-Nylig oppgardert

Privat sideareal langs del av gaten.

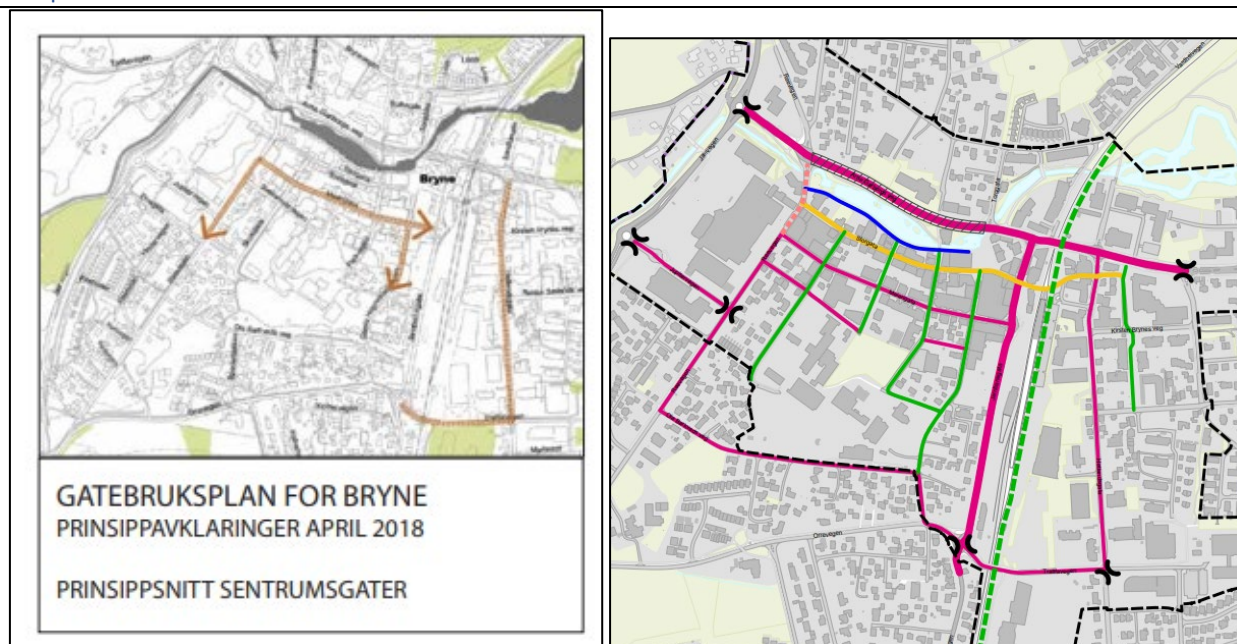


Hulda Garborgsveg er i forbindelse med reguleringsplan 0515. 00 «*Detaljregulering for tjenesteyting i Gamle Bryne Mek., Bryne*» nylig oppgradert. Ingen behov for mer opparbeiding.

Konklusjon:

Ikke behov for oppgradering

3.3.Sentrumsgater - ikke grønne forbindelser, ikke på myke trafikanter sine premisser

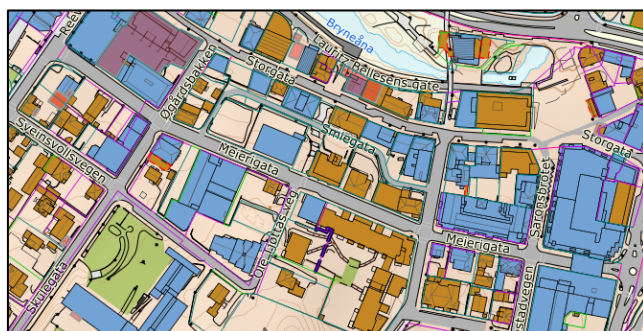
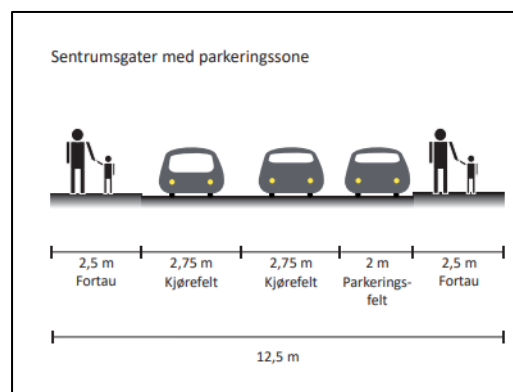


Tynne rosa linjer er sentrumsgater – ikke på gående sine premisser

3.3.1. Meierigata



Forslag til gatebruksplanen fra Norconsult viser Meierigata med og uten parkeringsplasser.



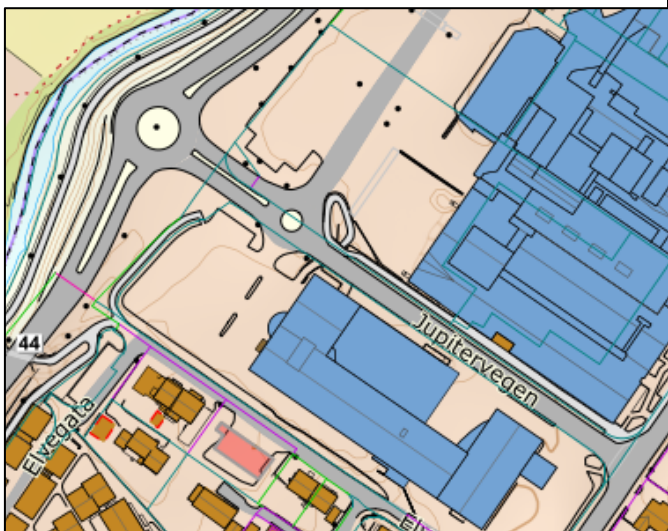
Vurdering:

- Beholde parkeringsplasser når Storgata blir gågata
- Det vises ikke grønne rabatter, noe som sentrumsplanen heller ikke har vist
- mulig trasé for kollektiv trafikk vil kunne bli vurdert i foreslått prosjekt vedr jernbanegata (se under pkt 1.3 over)

Prioritering:

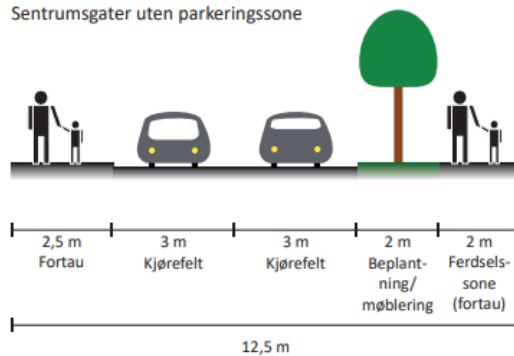
Ikke behov for endringer

3.3.2. Jupitervegen



Det er opparbeide G/S på begge sider av Jupitervegen. G/S på nordsiden er opparbeidet ved utvidelse av M44.

Sentrumsgater uten parkeringssone



Vurdering

Jupitervegen er i sentrumsplanen – temakart 9 - ikke vist som gate prioritert for myke trafikanter. Med g/s-felt på begge sider av veien vurderes veien å ha tilfredsstillende trafikksituasjon.

Konklusjon:

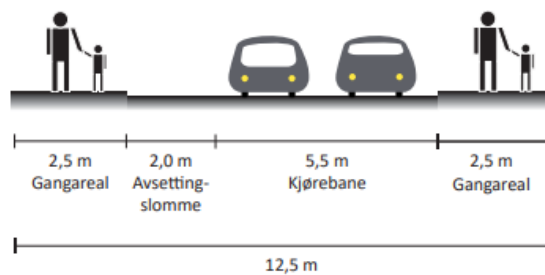
Ikke behov for oppgradering

3.3.3. Sveinsvollvegen



Tverrsnitt A

Sveinsvollsvegen (A)



-Avstigningssløyfe for ungdomsskule

Vurdering

Opparbeidet i forbindelse med områdeplan 0461 «Områdeplan for skuleområdet rundt Geidahodne» (2015).

Konklusjon:

Ikke behov for oppgradering

3.3.4. Hetlandsgata – mellom Arne Garborgs veg og Trallfavegen



Viktig sentrumsgate med høyhus, boligblokker, bibliotek og Bryne vidaregåande skule mm langs nordlige del av gaten.

Vurdering

Aktuell strekning er nokså nylig oppgradert. Enveiskjøring nordover vil bli vurdert i sammenheng med foreslått prosjekt «Jernbanegata» - se under pkt. 1.3 over.

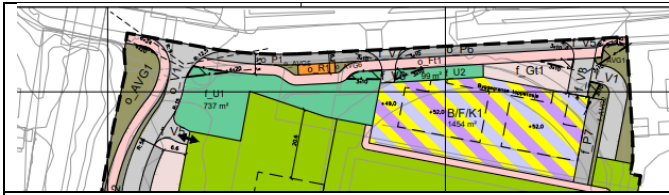
Konklusjon

Gata har i seg selv ikke behov for tiltak

3.3.5. Trallfavegen



-Viktig forbindelse til Orrevegen/Jernbanegata. Betjener stadion Bryne FK, framtidig svømmehall, Timehallen, Bryne Storhall, og Rosseland skule i øst. Plan 0443.03 Bryne stadion har (rekkefølge-) krav om at fortau skal opparbeides som en del av miljøgata langs Trallfavegen.



Vurdering

Opparbeidelse med fortau på sørsiden vil skje i forbindelse med realisering av reguleringsplan 0443.00 «Detaljregulering Bryne stadion samt boligområde sør for stadion». Fortau på nordsiden er opparbeidet ifm reguleringsplan 0416.00 «Detaljregulering for skule, parkering og friområde i Hetlandskvartalet, Bryne»

Trafikken i Trallfavegen vil bli vurdert i forbindelse med foreslått prosjekt «Jernbanegata» (se under pkt. 1.3). Men det vil, etter at reguleringsplan 0443.00 er realisert, ikke være behov for mer oppgradering.

Prioritet

Lav

Utarbeidet av Time kommune

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