

Innledende
STEDSANALYSE

Oppstart av planarbeid
Plan 0563.00 -

Storgata som gågate, Bryne

FORORD

Formålet med planen er å gjøre sentrum mer attraktivt gjennom å regulere Storgata til gågate. Planen legger til rette for prioritering av gående og syklende, samt opphold og aktivitet for alle aldersgrupper. Gågata er en viktig forutsetning for å knytte sentrum av Bryne tettere sammen.

Planarbeidet utføres av kommunen selv.

Kontaktinformasjon
Prosjektleder: Einar Ødegaard Skadberg
Telefon sentralbord: 51 77 60 00
E-post: plan@time.kommune.no
Postadresse: Pb. 38, 4349 Bryne
Besøksadresse: Arne Garborgs veg 30, Bryne

Dokumentinformasjon
Oppdragsgiver: Time kommune
Utgave/dato: 16.12.24
Skrevet av: Laila Alvestad og Tore Ueland
Kvalitetskontroll: Einar Ødegaard Skadberg

Time kommune

INNHOLD

1. OVERSIKT 3
2. PLANSTATUS 4
3. LANDSKAP OG VIKTIGE ELEMENTER 6
4. HISTORISK UTVIKLING OG KULTURMILJØ 8
5. KOMMUNIKASJON OG MÅLPUNKT 12
6. MOBILITET 14
7. BEBYGGELSE OG BYROM 16
8. BO OG BYMILJØUTFORDRINGER 18
9. ANBEFALINGER OG PRINSIPPER FOR VIDERE PLANARBEID 20

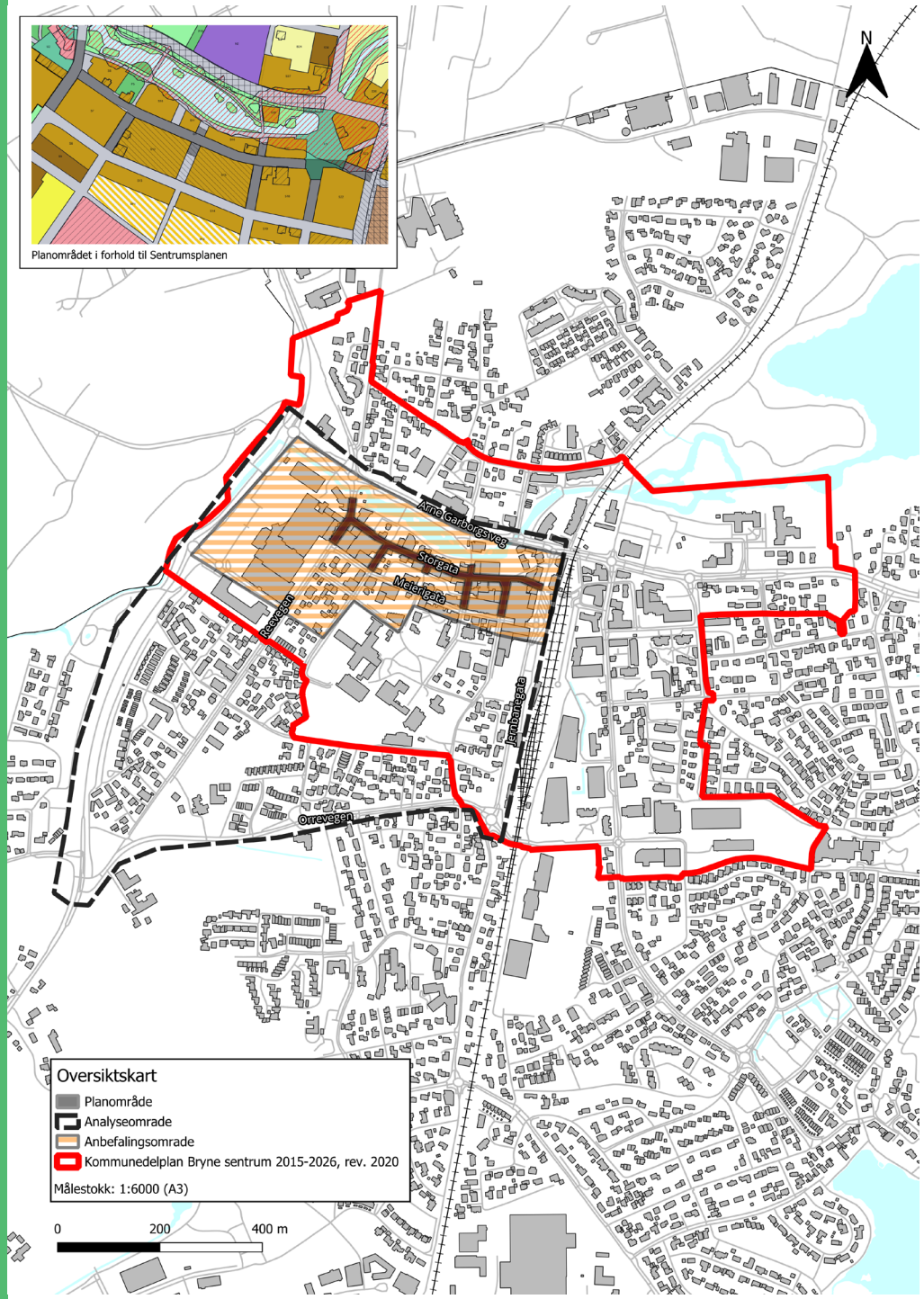
1. OVERSIKT

Planområdet er begrenset til Storgata i Bryne sentrum, med tilgrensende sidegater.

Valgt analyseområdet inkluderer planområdet, deler av sentrumsområdet og boligbebyggelsen mellom veiene Arne Garborgsveg, Jærvegen, Orrevegen og Jernbanevegen. Analyseområdet er avgrenset, slik at en får frem hverdagens målpunkter, mobilitet og pågående transformasjonsprosesser i omgivelsene. Øvrige temaer er i utgangspunktet også begrenset til dette området, med få unntak.

Anbefalingsområdet er definert som nærliggende området, som får direkte konsekvenser av tiltaket, basert på vedlagte analyser.
Valgt anbefalingsområdet inkluderer alt areal fra Arne Garborgsveg, Jærvegen, Jupitervegen, Reevegen, Sveinsvollvegen, Ole Tjøtta vegen, Meierigata og Jernbanevegen.

Oversiktskart:
Viser avgrensningen for planområdet i sort tykk strek, analyseområdet med stipla sort strek, og anbefalingsområdet med skravur. I tilegg er avgrensningen til sentrumsplanen vist med rød heltrukken linje.



2. PLANSTATUS

Overordna planer
Kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015-2026 legger opp til Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur for selve veiløpet, og sentrumsformål for områdene rundt.

Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke ansees som spesielt aktuell. Den legger i stor grad vekt på utforming av kompakte byer og tettsteder som skal være attraktive for myke trafikanter.

Gjeldende reguleringsplaner
Det er i hovedsak to gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. «0427 Områdeplan for vestre del av Bryne sentrum», vedtatt 17.09.2013, og plan «0071 Reguleringsplan for del av Bryne sentrum», vedtatt 02.05.1978. Sistnevnte er av eldre dato, og gir få føring for bruk av selve gateplanet. Førstnevnte omtaler selve gateløpet som gatetun som skal opparbeides som fotgjengerprioritert gate, med forhøyet dekke som skiller seg klart fra ordinær kjørevei.

Reguleringsplanen for M44, vest for planområdet er under revidering og må sees i sammenheng med denne prosessen.

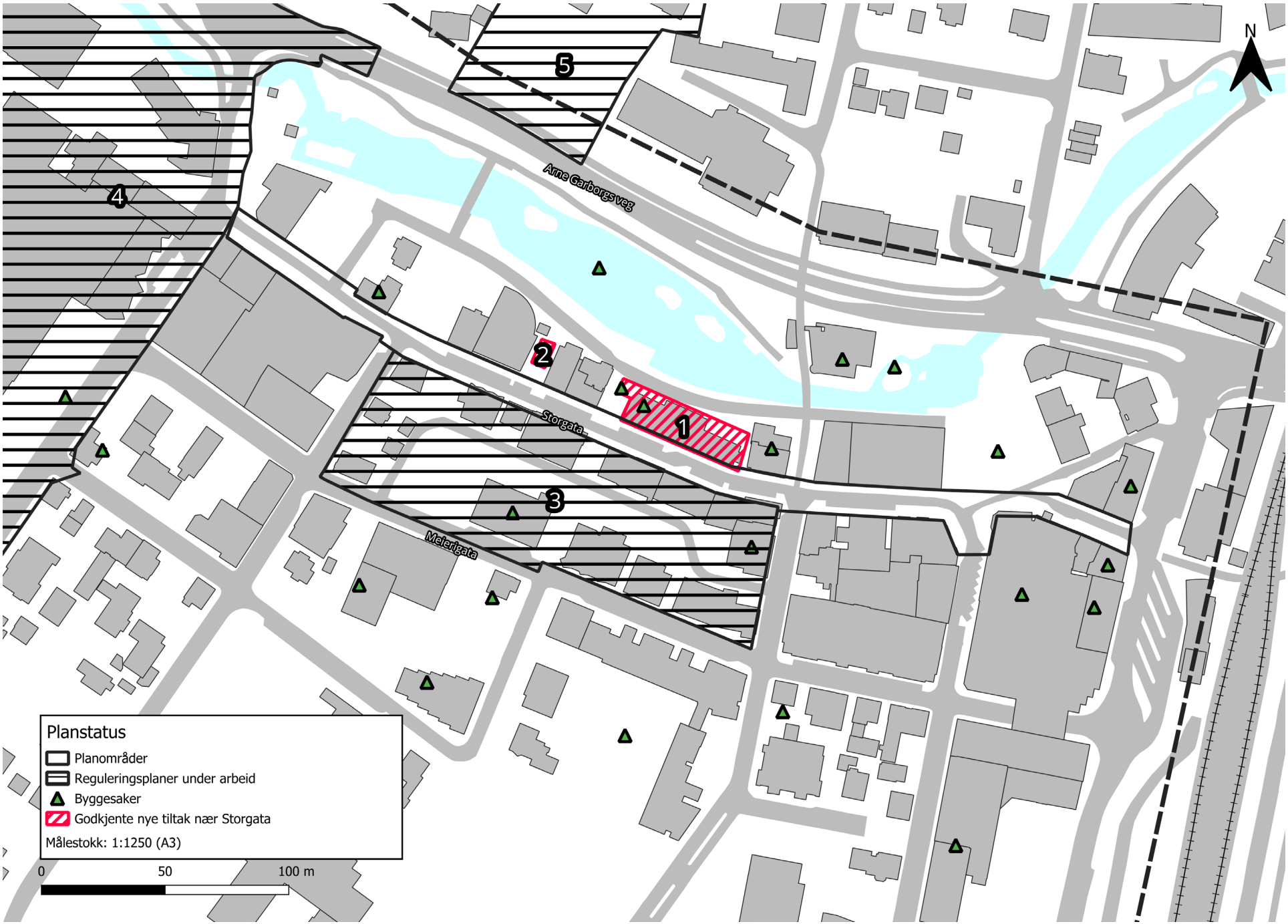
Det er også fem tilgrensende reguleringsplaner:
- 0454.01 Detaljregulering for forretning og bustad i Storgata 19-23, Bryne sentrum
- 0505 Områderegulering for kvartalene S12 og S15
- 0101 Kvartalet avgrensa av Storgata”
- 0294.00 Reguleringsplan for Tjemslandkvartalet
- 0281Reguleringsplan for kvartalet mellom Ole Tjøttas veg, Meierigata og Parkvegen, bryne

Hovedtema i disse planene er bolig og forretning. Gågate i storgata vil ikke påvirke disse planene i vesentlig grad.

Kartutsnitt til høyre:
Kartet viser (pågående) byggeprosjekter og planarbeid, som grenser til Storgata.

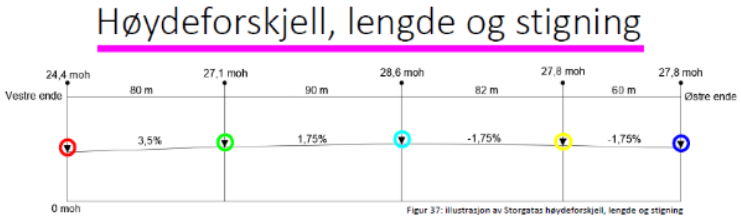
Grønn trekant viser byggesaker (småting) og henvendelser registert i kartdatabasen, av nyere dato.
Rød skravur viser aktive byggesaker, som er under oppføring eller er av varig-karakter. Ser mer spesifisering kan ses under hvert nummer. Nummerne referer og til plansaker.

1. Godkjent riving og oppføring av nye bygg i tråd med sentrumsplanens formål i Storgata 19, 21 og 23.
2. Godkjent midlertidig uteservering med takoverbyg
3. Områdeplan for S12 og S15. Godkjent i tråd med sentrumsplanens formål. Pågående endringssak med mindre justeringer av byggehøyder.
4. Pågående planarbeid for utvidelse av M44.
5. Pågående planarbeid for ny barnehage og kirkekontor.


N
5
4
2
1
3
Arne Garborgs veg
Storgata
Meierigata
Planstatus
Planområder
Reguleringsplaner under arbeid
Byggesaker
Godkjente nye tiltak nær Storgata
Målestokk: 1:1250 (A3)
0
50
100 m

3. LANDSKAP OG VIKTIGE ELEMENTER

Analyseområde:
Som man kan se i kartet danner Geidahodnet, ved det gamle gymnaset, et høydepunkt på Bryne, og heller fra 46 meter over havet til nede i 24 meter i vestsiden av Storgata. Partiene nord for Geidahodnet og sidegatene til Storgata er forholdsvis bratte. Selve Storgata heller noe, med en høydeforskjell på 4,2 meter fra vestenden til midtpunktet, men stigningen er likevel akseptabel med hensyn til universell utforming.



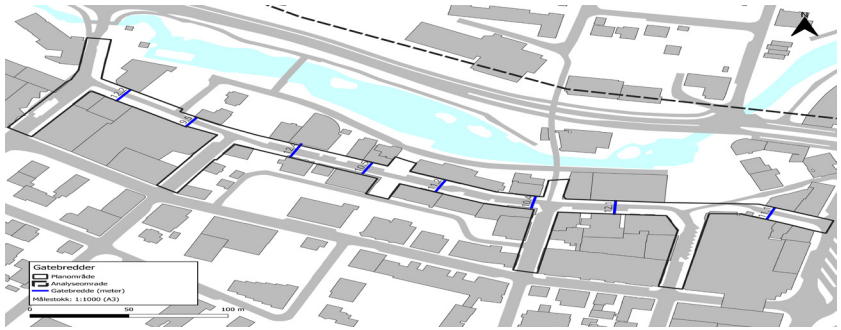
Figur 37: Illustrasjon av Storgatas høydeforskjell, lengde og stigning

Utsnitt hentet fra Stasiak, 2024, s.32.

Storgata:
Gatebreddene varierer mellom om lag 9,5 meter og 12 meter, målt mellom fasadene, og er bredt nok til å sikre et gateløp for gågate med privat og offentlig gatemøblering. Solforhold kan derimot bli begrensa dersom det bygges høyere enn gateløpets bredde, og gata vil kunne oppleves som smal. Se illustrasjon til høyre.

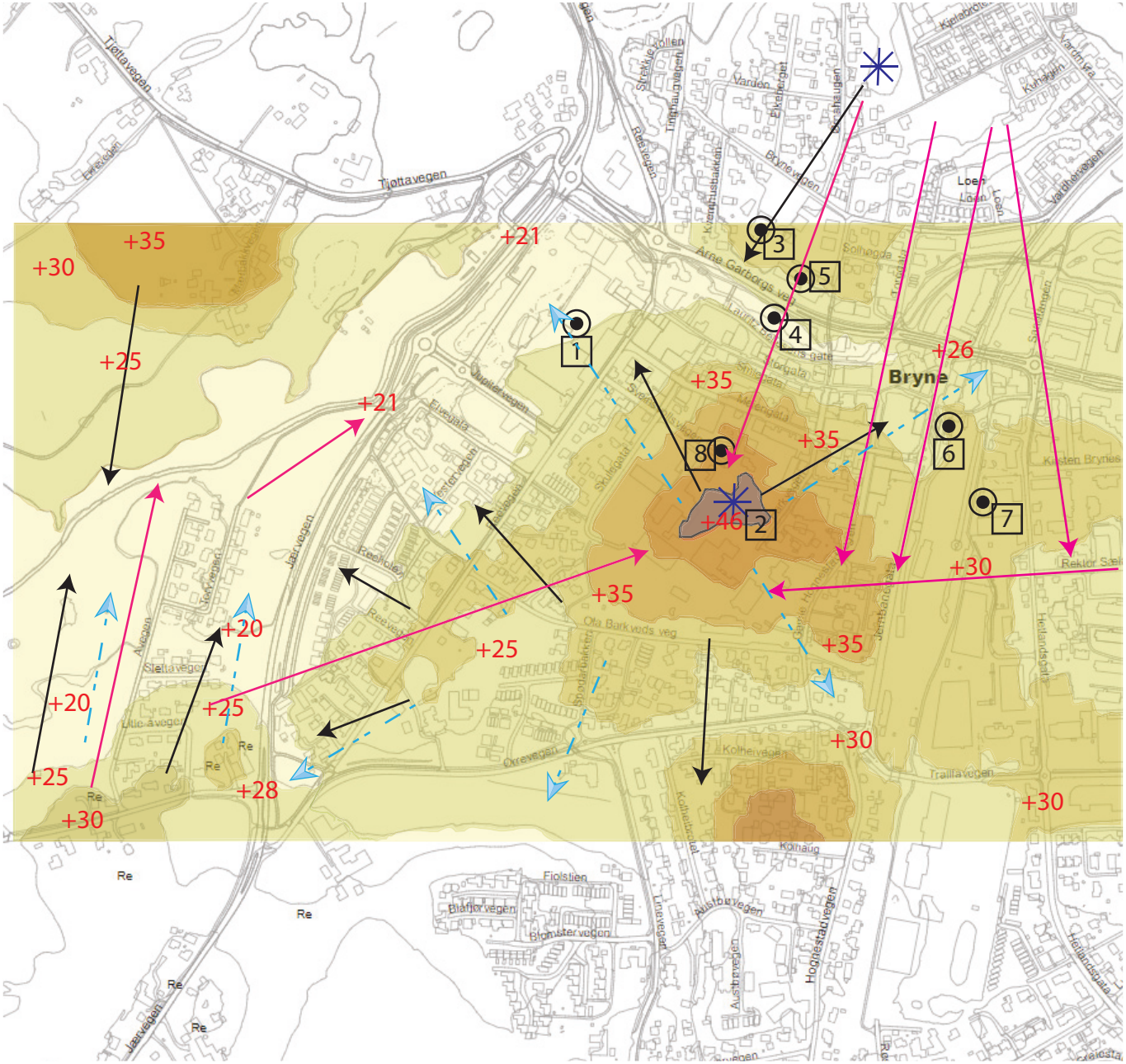


Bilde av Storgata som viser inndeling av gaten i dag.



LANDSKAP OG VIKTIGE ELEMENTER

- Viktig lokalt høydedrag
- Høydekoter (høy til lav)
- Kotelinje og kotehøyde (+xx)
- Fallretning
- Utsiktspunkt
- Viktig siktlinje
- Potensiell flomvei (se eget kart)
- Landmerke eller orienteringspunkt
- [1] Historisk eller identitetsbærende elementer
  - [1] M44 Kjøpesenter
  - [2] Geitahodne (Utsiktspunkt)
  - [3] Bryne Kirke
  - [4] Park langs Bryneånå
  - [5] Hotel Jæren
  - [6] Bryne stasjon (tog og buss)
  - [7] Forum Jæren (Høghuset)
  - [8] Samfunnshus/grendehus



4. HISTORISK UTVIKLING OG KULTURMILJØ

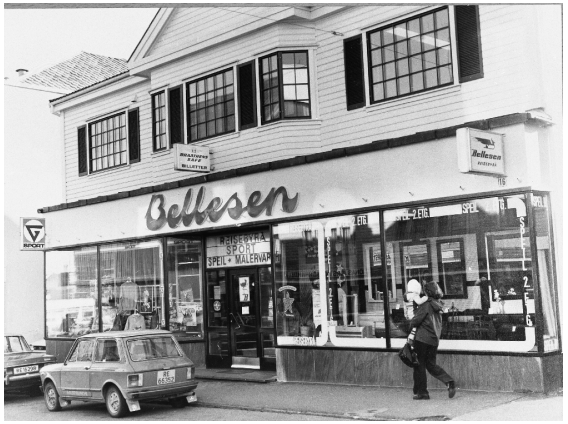


Bilde over: Bryne Mølle og elveparken Kilde: Regionalplan for kulturmiljø
Bilde under til venstre: Storgata sett fra torget ca 1910 Kilde: Kommunens eget arkiv



Bryne torg sett fra nord ca 1900-1950. Kilde: Norges biblioteket, Jonas Jørstad.





Forretninga til Bellesen i Storgata 16 på Bryne ca 1980 årene Kilde: Jærmuseet



Vestre del av Bryne sentrum med hus både i Meierigata nærast og Storgata. Mølledammen ligg mellom Storgata og Brynegardane. Bryne bommullsveveri i nedre høgre hjørne. Kilde: Jærmuseet, Rolf Ingelsruud. 1954



Storgata sett fra torget mot vest, ca 1973. Kilde Jærmuseet.



Bryne torg sett fra nord 2022 Kilde: Kommunens eget arkiv


Flyfoto av Bryne sentrum 1963


Flyfoto av Bryne sentrum 2013

Historisk tilbakeblikk

Storgatas historie strekker seg tilbake til 1837 som rideveg, men det var først da Thime Station åpna i 1878 byutviklingen startet. Storgata fikk en stadig viktigere funksjon som handlegate når flere industri- og næringsaktører etablerte seg på Bryne utover 1900-tallet, og har siden da vært Brynes hovedgate.

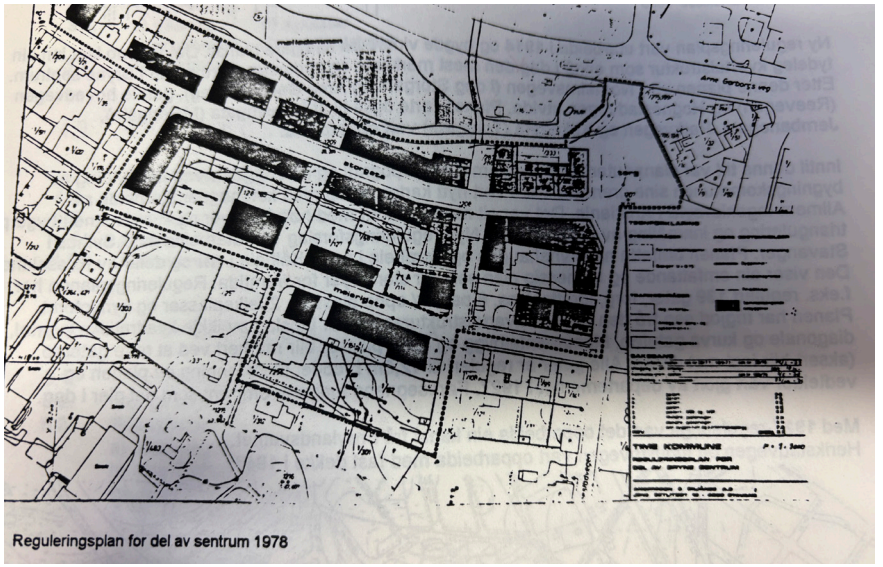
Omlag 1900 fikk Storgata et tydelig gatepreg, med bygninger i 2 og 3 etasjer med delvis sammenhengende fasader. Når du forlot gata, og kom ut i dagens Meierigata, var det likevel lenge jordbrukslandskapet som møtte deg. Det var først etter andre verdenskrig at bylandskapet i større grad preget området.

Storgata var lenge bare utformet med jorddekke, og det var i størst grad fotgjengere og hester som utgjorde trafikken i gata. I etterkrigstiden ble hestetrafikken gradvis skiftet ut med biler, og i 1969 ble trafikkmengden beskrevet som høy og forholdene farlige i Jærbladet.

Kommunale planer

Det har vært flere planer for området, men det var først i 1978 det ble regulert sammenhengden bebyggelse med maks høyder på 2 og 3 etasjer i heile kvartalslengder. Så godt som hele planen ble regulert til foretningsbygg, men det var åpnet for å kunne innrede boliger i denne boligmassen. Biladkomst fra Storgata og torget var ikke tillatt.

Allerede i 1965 ble det planlagt å gjøre Storgata bilfri, med Meierigata som avlastning. Omgjøring til gågate har i ettertid vært på agendaen i flere runder, uten at dette har blitt realisert. I senere tid har gata blitt enveiskjørt, og det har blitt etablert flere fartsdempende tiltak. Biltrafikken fremstår i dag som lav.



Utklipp over er hentet fra sentrumsplan for Bryne-registering jan.1995. Viser reguleringsplan for del av Bryne sentrum datert og stadfesta i 1978.

Utklipp under er hentet fra gjeldene kulturminneplan for Time kommune. Viser Aarresmia i Storgata 35, ca i 1930, som nå er regulert til bevaring.

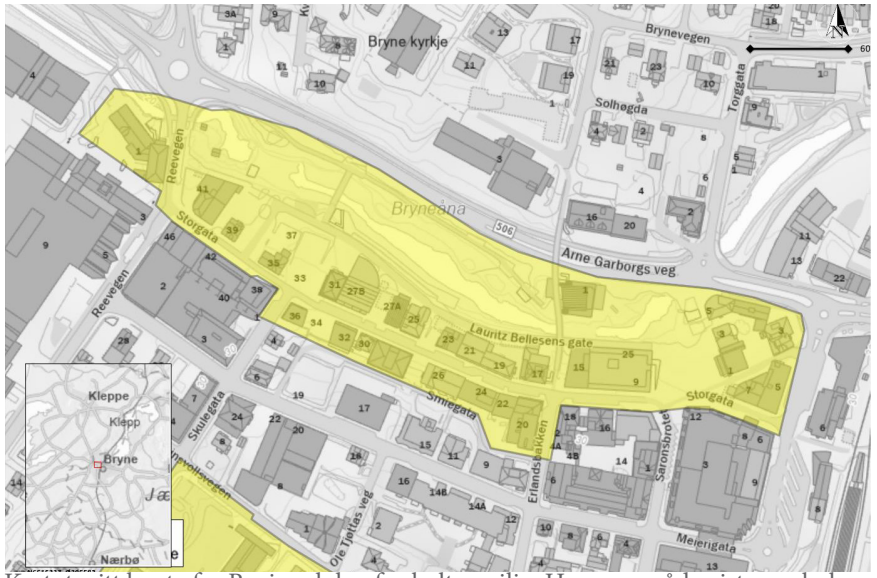


arresmia fra ca 1930

Kulturmiljø og kulturminner
Det er bygg og områder langs Storgata med antikvarisk verdi. Torget, Kaizers-plass, Mølledammen og Fritz Røed-parken er steder som er registrert som kulturmiljø av regional interesse av Rogaland Fylkeskommune. I tillegg til eksisterende sefrak bygg, er det igangsatt et arbeid med en ny kulturmiljø plan. Her er det et par bygg som vurderes vernet, et av dem er "Aftenblad bygget" som vises til venstre i det nederste bilde.

Folketall:
Tallene under viser endringen i folketall for Bryne.

1878: 60
1890: 300
1900: 500
1920: 1300
1940: 2200
1960: 3000
1980: 5000
2000: 6000
2022: 12 465



Kartutsnitt henta fra Regionalplan for kulturmiljø. Her er område vist som kulturmiljø.

Storgata er en viktig kommunikasjonsåre og hovedgate for gående og syklende mellom torget/jernbanestasjonen og kjøpesenteret M44.



5. KOMMUNIKASJON OG MÅLPUNKT

I sentrum ligger flere målpunkt, både til hverdags og festligere begivenheter. Kartet til høyre viser målpunkt innenfor utvalgte temaer. Offentlige etater er ikke markert, men flere av dem ligger innenfor 5-10 minutter radiusen blant annet rådhuset, politistasjonen, leger, helsestasjonen, brannstasjonen og Nav.

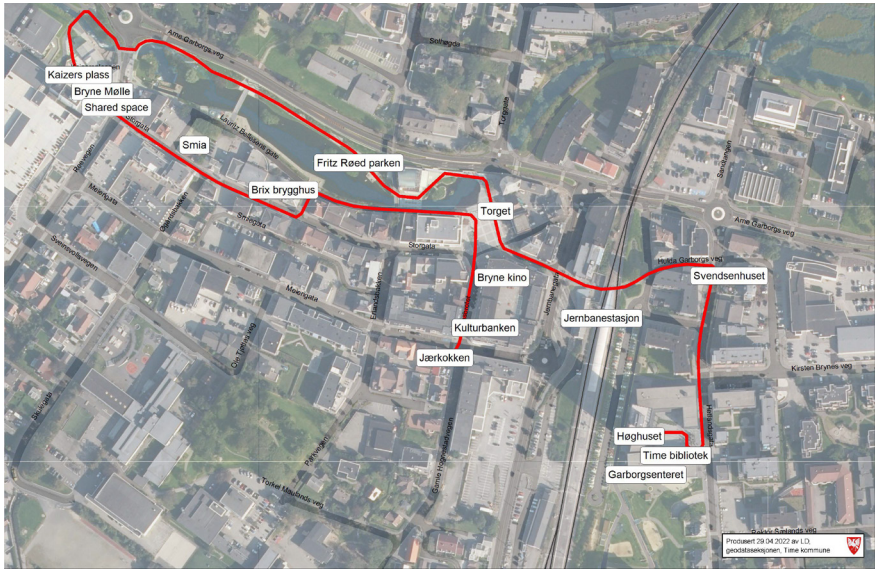
Sirklene på kartet viser at det finnes en stor mengde naturlige møterpunkter og tilbud innenfor 5 minutt gangtid fra Storgata, samt at store deler av byen kan nå Storgata innen 15 minutters gange. Togstasjon og busstasjonen ved Bryne stasjon ligger innenfor 0 -5 min fra Storgata. Faktisk ligger det i østlig ende av Storgata, og dermed meget lett å finne. Registreringene viser også at publikumsrettet virksomhet i stor grad er konsentrert langs Storgata, sidegater og parallellgater. Dette gjør at Storgata har et godt grunnlag for å bli gågate, med en stor mengde tilbud for fotgjengere, samt god tilgjengelighet til kollektivholdeplasser og bysykkelstasjon fra de som har en lengre vei. Bysykler kan hentes og leveres ved to stasjoner, enten ved togstasjonen eller ved Storstova, noe som gjør det enklere å sykle til og fra sentrum.

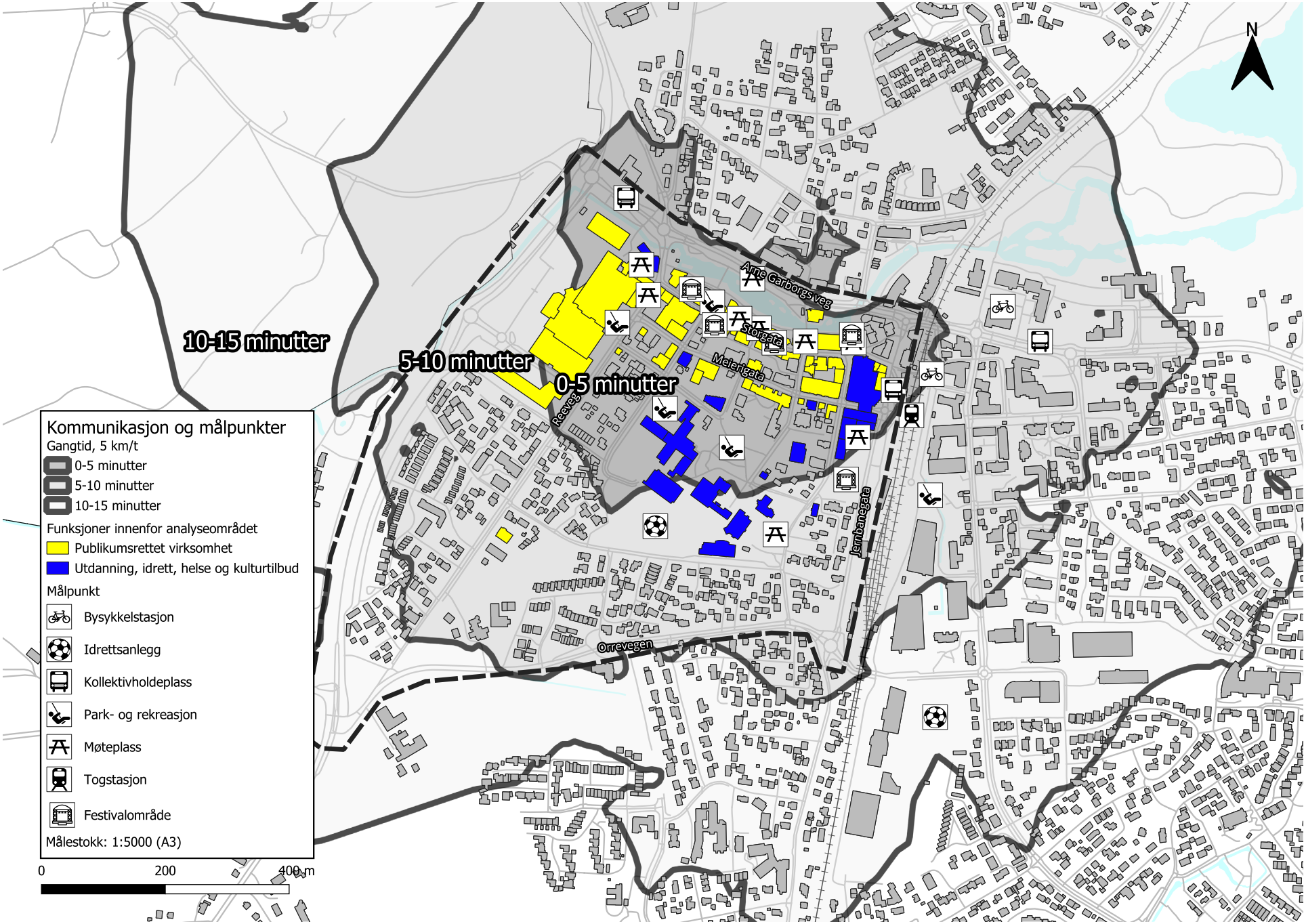
Storgata er i dag en viktig kommunikasjonsåre og hovedgate for gående og syklende mellom torget/jernbanestasjonen og kjøpesenteret M44.

Kart: De grå sirklene viser hvor langt en fotgjenger som går 5 km/t kan nå fra et punkt ved Storgata 31 på 5, 10 og 15 minutter.
Det er registrert viktige møteplasser, park- og rekreasjonssteder, midlertidige festivalområder og viktige kollektivholdeplasser og bysykkelstasjoner. Disse er markert med symbolbruk. Noen viktige steder utenfor analyseområdet er også tatt med, for å få med helheten. Videre er det registrert publikumsrettede virksomheter og andre tilbud, markert i gult eller blått.



Bilde over viser deler av FritsRød parken sett fra nordsiden ved Arne-Garborgsveg. Under viser et byvandringsforslag, laget i forbindelse med Bryne fikk 2 plass i kåringen av attraktiv by i 2022.




10-15 minutter
5-10 minutter
0-5 minutter
Arne Garborgs veg
Storgata
Meierigata
Reevegen
Jernbanegata
Orrevegen
N
Kommunikasjon og målpunkter
Gangtid, 5 km/t
0-5 minutter
5-10 minutter
10-15 minutter
Funksjoner innenfor analyseområdet
Publikumsrettet virksomhet
Utdanning, idrett, helse og kulturtilbud
Målpunkt
Bysykkelstasjon
Idrettsanlegg
Kollektivholdeplass
Park- og rekreasjon
Møteplass
Togstasjon
Festivalområde
Målestokk: 1:5000 (A3)
0
200
400 m

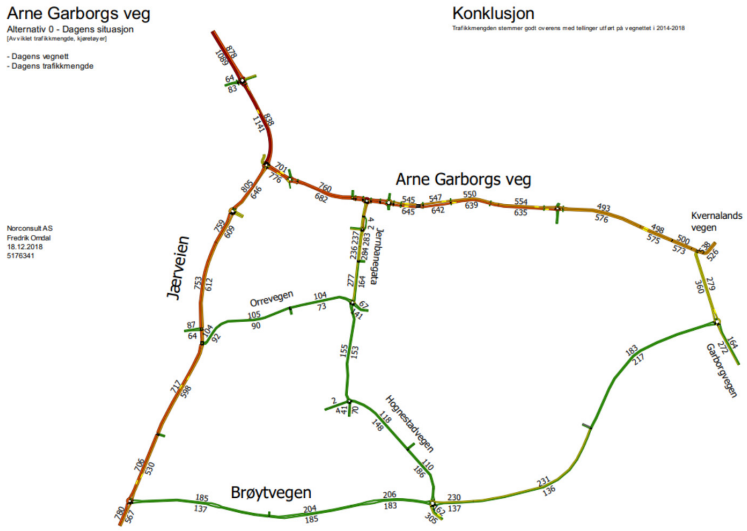
6. MOBILITET

I dag er det mange gater og veier som har et variert trafikkbilde. Personbilder, sykler, varelevering, og fotgjengere som må samhandle i trafikken. Dette er også tilfelle her. Det innebærer noen steder krysningspunkter, hvor kjøretøy fort får en prioritert. For å dempe denne effekten litt, har det blitt satt inn flere typer tiltak. Noen veier er i dag enveiskjørt for å redusere gjennomkjøring på viktige forbindelser for myke trafikanter. Skolevegene er naturligvis mest trafikkerte med skolebarn og –ungdommer i starten og slutten av skoledagen, henholdsvis 07:30 – 08:30 og 14:00 – 15:00.

Trafikkanalyse

Det er foretatt en del tellinger og beregninger av kjøretøy bevegelser i området i løpet av årenes løp. Siste er laget av Norconsult i 2018 og kan ses på det øverste bilde til høyre. Trafikkanalysen viser beregnet trafikkmengde i hver kjøreretning på ulike segment i det overordna vegnettet på Bryne. Tallene er antatt kjøretøy i en rushtime. Ifølge Norconsult stemmer beregningene godt sammenlignet med faktiske tellinger. I trafikkanalysen er det og gjort beregninger med en 20% økning i trafikkmengden. Analysen viser at Fv. 44 fra nord vil få en meget høy belastning og at dagens vegnett ikke vil kunne.

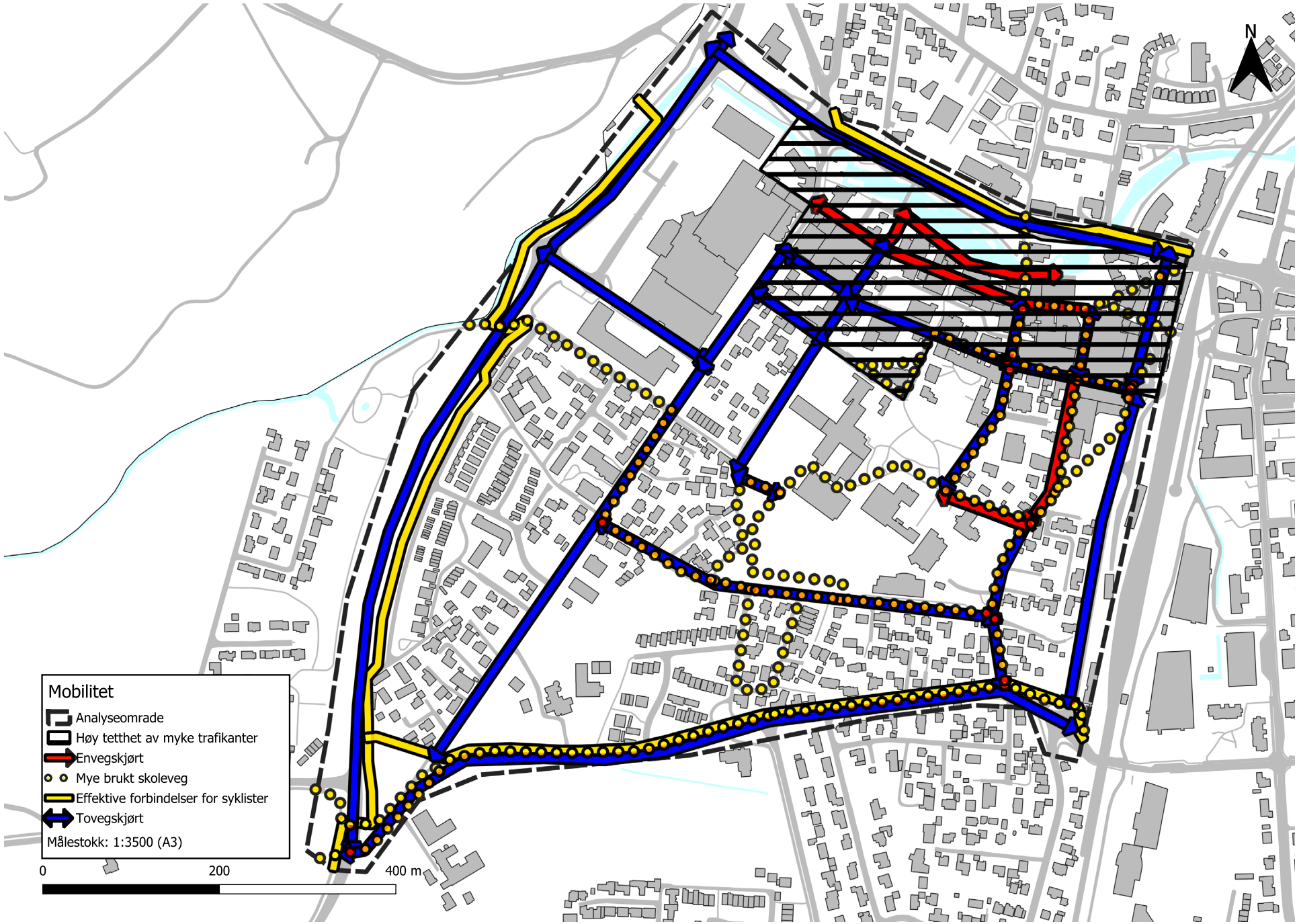
Kart: Mobilitetskartet til høyre viser viktige kjøreveger, sykkelveger, områder med høy tetthet av myke trafikanter, samt mye brukte skoleveger.



Utklipp over: Trafikkanalyse fra fagnotat mobilitetsstrategi 2018



Bysykkeltilbud finnes flere steder på Bryne kilde: Kolumbus.no


N
Mobilitet
Analyseområde
Høy tetthet av myke trafikanter
Envegskjørt
Mye brukt skoleveg
Effektive forbindelser for syklister
Tovegskjørt
Målestokk: 1:3500 (A3)
0
200
400 m

7. BEBYGGELSE OG BYROM

Bebyggelsen langs Storgata er i dag hovedsakelig næringsbebyggelse og kontorer, delvis kombinert med næring i første etasje, og boliger over. Noen eldre boligbebyggelse gjenstår i sidegatene. Meierigata og Lauritz Bellensgate har lignende bebyggelse. Meierigata har i mindre grad et gatepreg, med færre aktive fasader og mer tilrettelegging for biltrafikk og parkering. Kjøpesenteret M44, er et romdannende element mot vest, samt et viktig målpunkt for handel.

I sør preges analyseområdet av et større område med Bryne skule, ungdomsskule og kompetansesenter, der sistnevnte bruker bygget til det gamle gymnaset, med Geidahodnet som en viktig park og landemerke. Ellers finner vi i hovedsak småhusbebyggelse, med leilighetsbygg og mer konsentrert bebyggelse i nyere fortettingsprosjekt. Sør-vestre del av analyseområdet er fremdeles dyrka mark, med noen driftsbygninger og eneboliger. Dette er regulert til fremtidig boligbebyggelse.

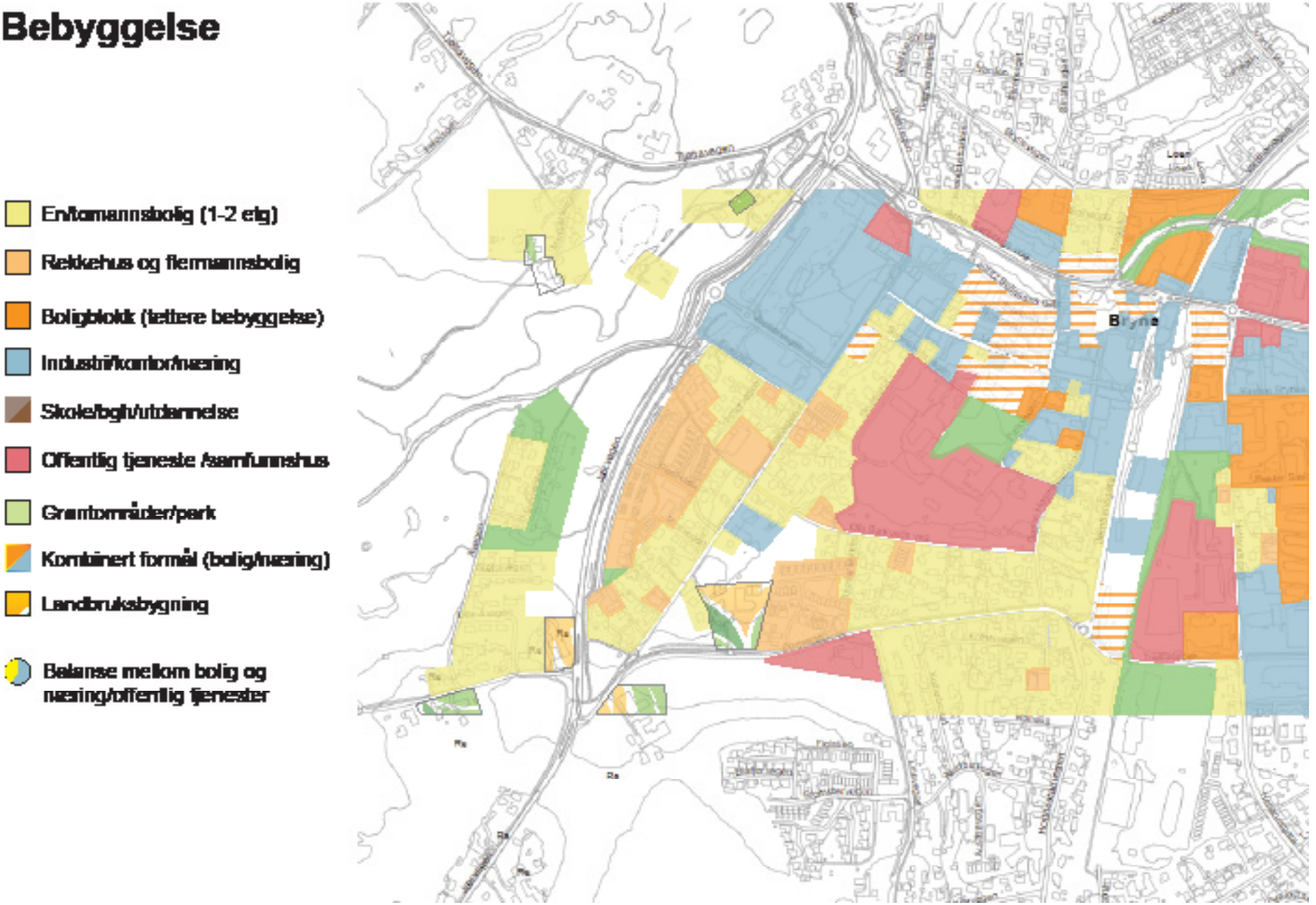


Det finnes flere grønne områder i tilknytning til Bryne sentrum, blant annet parken ved Bryne VGS.



Bryne torg er en sentral møteplass for innbyggerne i byen.

Bebyggelse


Enfamannsbolig (1-2 etg)
Rekkehus og flermannsbolig
Boligblokk (tettere bebyggelse)
Industri/kontor/næring
Skole/bgh/utdannelse
Offentlig tjeneste/samfunnshus
Grøntområder/park
Kombinert formål (bolig/næring)
Landbruksbygning
Balanse mellom bolig og næring/offentlig tjenester
Tyrilvegen
Jørstadv.
Brynie

8. BO- OG BYMILJØUTFORDRINGER

Kartet til høyre viser støysoner langs veg og jernbane, samt mindre attraktive byrom og fasader som framstår som lukka. Det er og noe statistikk om bebyggelsen. Lauritz Bellesens gate og Fritz Røed-parken er utsatt for støy, men Storgata er i stor grad skjermet fra støy på grunn av bebyggelsen på nordsida. Noen nærliggende gater innehar mindre gode gatekvaliteter og fremstår heller som tilrettelagt for biltrafikk, med færre åpne og aktive fasader.

Tabellen øverst til venstre på kartet viser noe statistikk om andel leiligheter, andel av bruksarealet som ikke er til bolig (ofte næring eller tjenesteyting) og gjennomsnittlig boenhetsstørrelse i områdene vist med tall i kartet. Statistikken viser at bolig i stor grad er blandet med andre formål i områdene som grenser til Storgata og at boenhetene er forholdsvis store, selv der områdene preges av en stor andel leiligheter. Statistikken baseres på matrikkeldata og det tas forbehold om at noe av datagrunnlaget kan være mangelfullt, spesielt for eldre boliger, samt at det kan være usikkerhet i analysene.

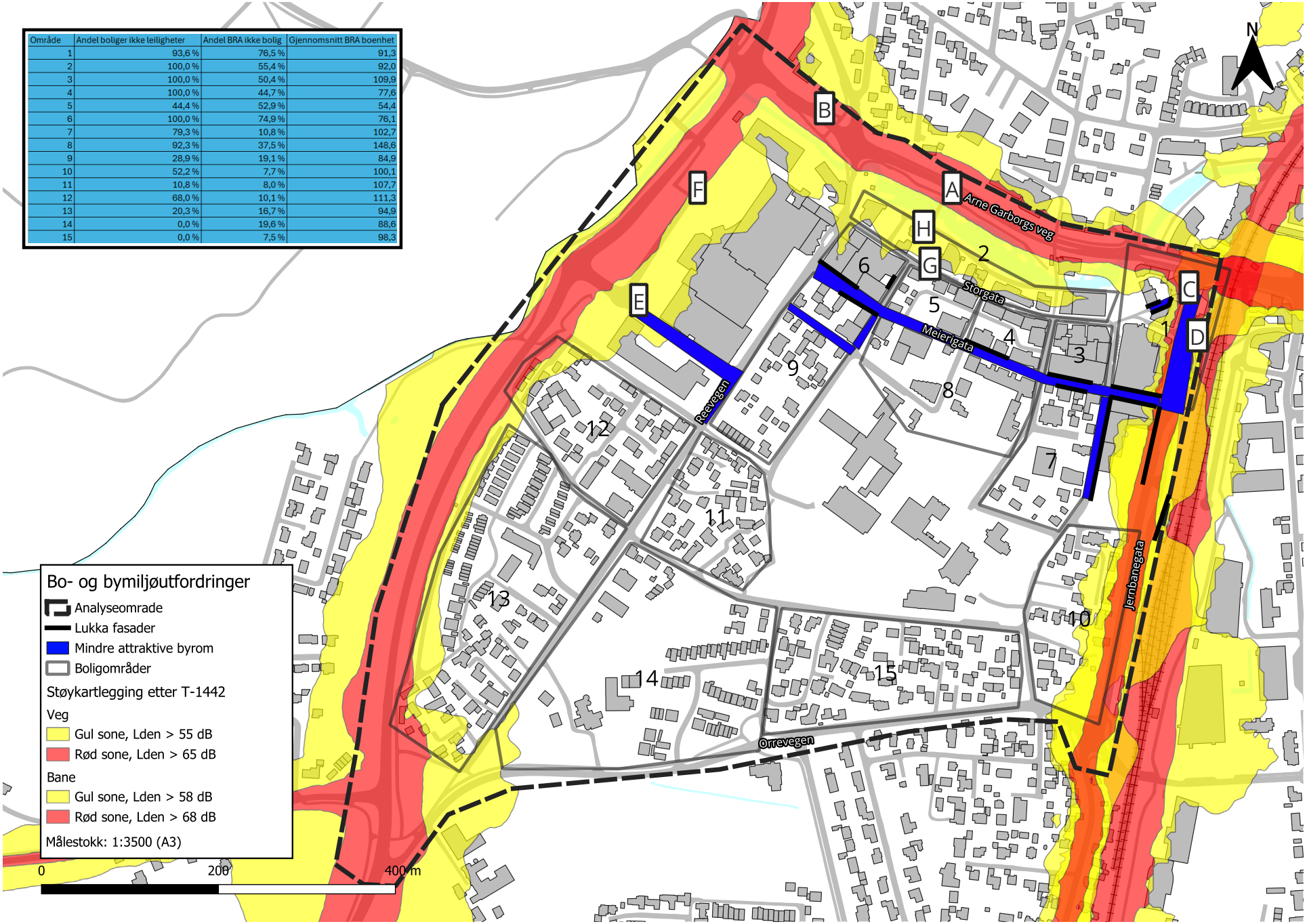
Listen under er punkt ,markert på kartet til høyre, som er utfordrende for myke trafikanter:
A: Fotgjengerovergang fra Fritz Røed parken over Arne Garborgs veg, har siktutfordringer for bilister pga støyskjerming og sving sett fra vest.
B: Undergangen ved Shellstasjonen og Felleskjøpet er smal og dårlig sikt, og fremstår som en omvei for myke trafikanter. Området rundt rundkjøringen her i Arne Garborgsvei har mye trafikk fra både kjøretøy, sykler og gående.
C: Smalt fortau, og dårlig sikt rundt hjørne til Storgata 7.
D: Jernbanestasjonens undergang fremstår som skummel for barn. Mye blanda trafikk mellom gående og syklende som skal i forskjellige retninger samtidig på et punkt.
E: Sykkel og gangvei har en unaturlig sving ned undergangen til Sparkjøp, som ender i en parkeringsplass. Dårlig sikt i svingen.
F: Lite attraktive forbindelser for myke trafikanter
G: Krysningspunkt mellom gående og kjørende via Øgårdsbakken. Blir Storgata en gågate kan dette problemet eskalere.
H: Krysningspunkt mellom gående og kjørende. Naturlig sykkelvei trase, men gir økt treffpunkt mellom de forskjellige partene.



D: Undergang ved Bryne stasjon sett fra øst mot vest Kilde: Google maps street-view.


B: Arne Garborgs veg sett mot vest. Her er undergangen synlig like bak bussholdeplassen. Og det utfordrende krysset ligger til venstre i rundkjringen rett frem.

Område	Andel boliger ikke leiligheter	Andel BRA ikke bolig	Gjennomsnitt BRA boenhet
1	93,6 %	76,5 %	91,3
2	100,0 %	55,4 %	92,0
3	100,0 %	50,4 %	109,9
4	100,0 %	44,7 %	77,6
5	44,4 %	52,9 %	54,4
6	100,0 %	74,9 %	76,1
7	79,3 %	10,8 %	102,7
8	92,3 %	37,5 %	148,6
9	28,9 %	19,1 %	84,9
10	52,2 %	7,7 %	100,1
11	10,8 %	8,0 %	107,7
12	68,0 %	10,1 %	111,3
13	20,3 %	16,7 %	94,9
14	0,0 %	19,6 %	88,6
15	0,0 %	7,5 %	98,3

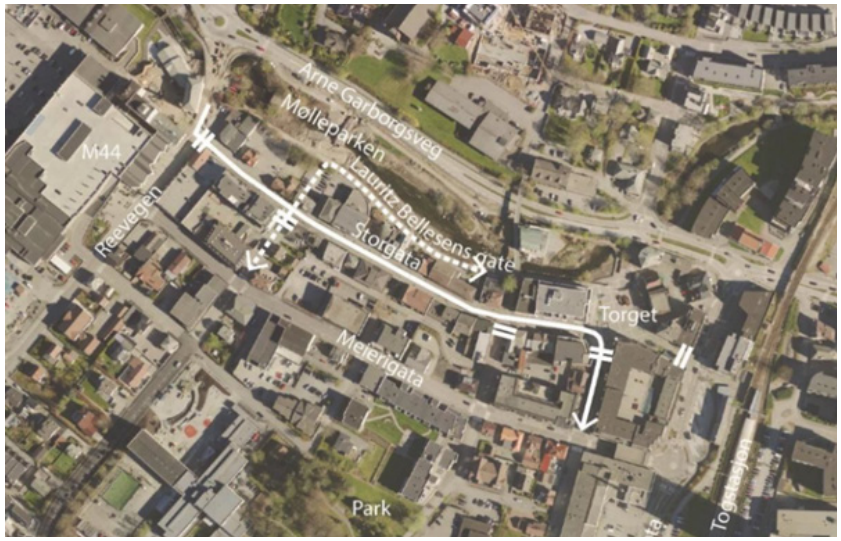


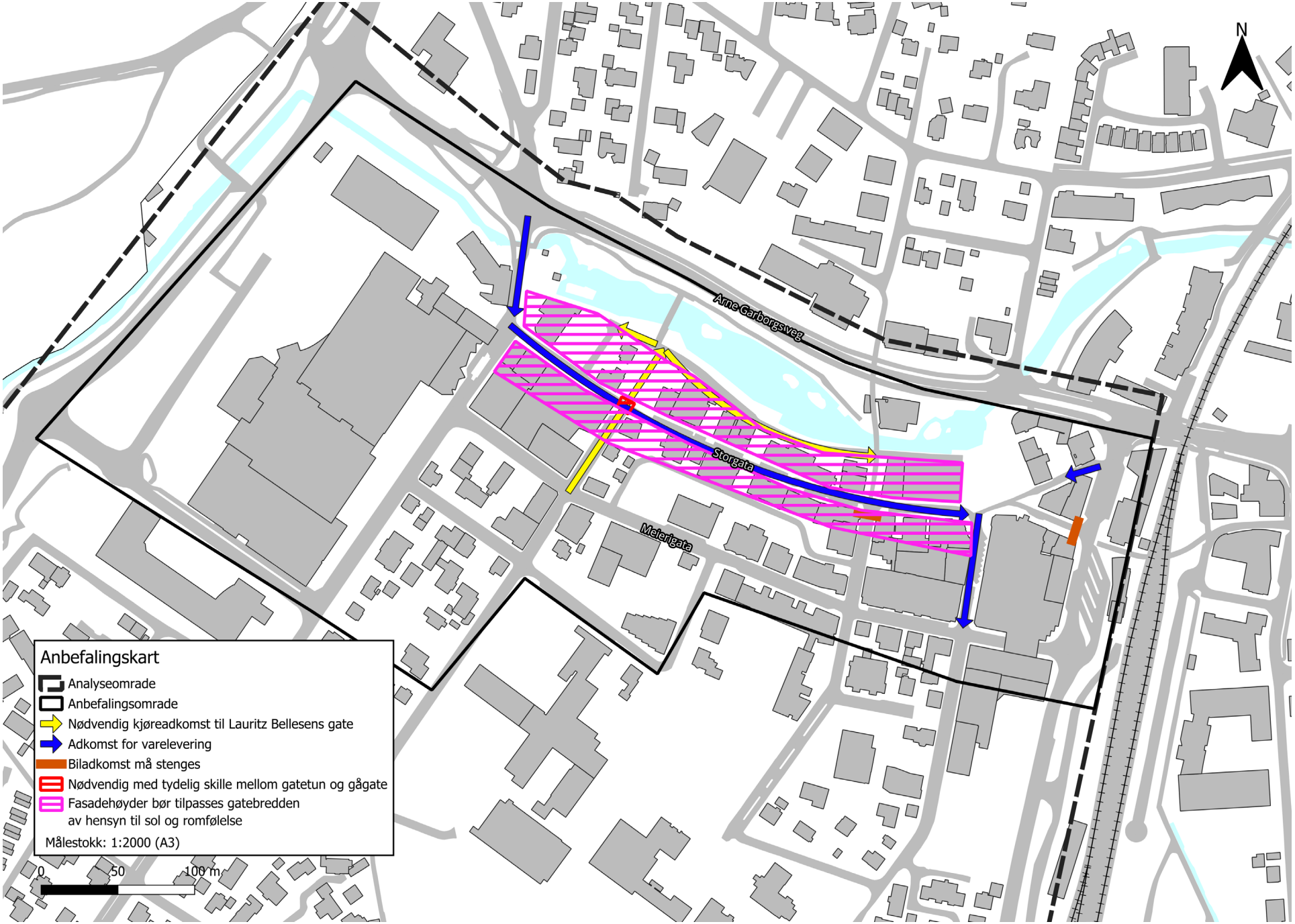
9. ANBEFALING OG PRINSIPPER FOR VIDERE PLANARBEID

Gaten skal opparbeides på myke trafikanters premisser, og høyder og fasadefronter skal tilpasses deretter. Ved opparbeidelse av gågata er det tenkt at parkeringsplassene blir sanert. Dette gjelder 25 parkeringsplasser. Frem til eventuell fjellhall og opparbeidelse av ny gatebruksplan, finnes det gateparkering i tverrgatene samt Meierigata. Gatebruksplanen vil avklare hvilke gater som egner seg til gateparkering.

Anbefalte tiltak:

- I det videre arbeidet må det gjøres analyser for materialbruk på dekke i Storgata og sidegatene, for å sikre en jevn og god overgang mellom ny og gammel bruk.
- Storgata bør ha et eget dekke, som klart skiller seg ut.
- Storgata bør stenges for gjennomkjøring fra Reevegen og Jernbanegata samt fra tverrgatene Øgårdsbakken, Parkvegen/ Erlandsbakken og Saronsbrotet.
- Adkomst for varelevering i Storgata bør skje via Reevegen og med utkjøring i Saronsbrotet.
- Varelevering til Lauritz Bellesens gate må skje via Øgårdsbakken for å slippe å bruke unødvendig areal i Storgata til svingradius.
- Det er viktig at areal til møbleringssoner privat og offentlig opprettholdes i gågata.
- Nødvendig kjøring til bolig er tillatt til Lauritz Bellesens gate, fra Øgårdsbakken. Dette medfører kryssing av Storgata.
- I krysset Storgata x Lauritz Bellesensgate bør det være et tydelig markert gatetun, som avviker fra omkringliggende omgivelser, for å markere at her skjer det noe annerledes.
- Meierigata må fortsette å ha lav fartsgrense, av hensyn til trafikksikkerhet og støy.
- Møblering i gata og utvalgte byrom må tilpasses bruk, solforhold på stedet, og ha en variasjon som sikrer et breddetilbud til alle typer brukere.
- Krav til universell utforming må avveises mot kreative innslag og variasjon i møblering. Dvs at det åpnes for noen benker og sittesteder, som ikke er universelt utformet, men åpner for mer kreativ bruk.




N
Arne Garborgsveg
Storgata
Meierigata
Anbefalingskart
Analyseomrade
Anbefalingsomrade
Nødvendig kjøreadkomst til Lauritz Bellesens gate
Adkomst for varelevering
Biladkomst må stenges
Nødvendig med tydelig skille mellom gatetun og gågate
Fasadehøyder bør tilpasses gatebredden
av hensyn til sol og romfølelse
Målestokk: 1:2000 (A3)
0
50
100 m

9. KILDER

BILDER
- Time bibliotek via Jærmuseet
- Nasjonalbiblioteket
- Kommunens eget arkiv

ILLUSTRASJONER/FIGURER
- Stasiak, Jakub (2024) Tittel: Gjøre Storgata på Bryne om til attraktiv gågate, hentet fra https://teams.microsoft.com/l/message/19:4736e340-a424-43ec-8993-8201156cc2b0_617a551e-54a7-4552-8e40-5c491125c59f@unq.gbl.spaces/1734524316168?context=%7B%22contextType%22%3A%22chat%22%7D
- Rogaland fylkeskommune
- Kolumbus.no
- Google.com/maps

Dersom annet ikke er oppgitt er disse egenprosert av Alvestad og Ueland.

Time kommune