

**Notat**Dato: 17.08.2016  
Arkivsak: 2014/488-10  
Saksbehandlar: gunradd

---

**Til:** Tina Sinclair  

---

**Frå:** Gunhild Raddum  

---

**Kleppestø sentrum områdeplan - Plan 213 - Utvidelse av planområdet - Askøy kommune**

Askøy er ein vekstkommune, og Kleppestø er eit regionsenter i Hordaland. Områdeplanen gir kommunen ein unik sjanse til å ta viktige grep som vil vere styrande for korleis Kleppestø vil utvikle seg. Dei føringane som no vert lagt vil få betydning for stadens særpreg og attraktivitet. Sentralt i denne prosessen er å få fjerna parkeringsplassane på kaien og utnytte dette arealet i arbeidet med å skape ein levande tettstad. Samferdselsavdelinga vil konsentrere sin uttale om følgjande tema; urbant og klimavennleg bymiljø, parkering, tunell og kollektivtilbod.

Urbant og klimavennleg bymiljø:

Eit attraktiv sentrum er kjenneteikna med å vere trygt og triveleg for mjuke trafikantar. Utviklinga av byer og tettstader har blitt en viktig faktor for å nå målet om lavutslepp og 0-vekst i biltrafikken. Frå nasjonalt hold er det lansert retningslinjer for korleis gode og klimavennlege byer og tettstader skal planleggast. Prinsippa er kjente og krev god samordna areal og transportplanlegging:

- fortetting rundt kollektivknutepunktene
- satsing på kollektivløsningar
- gang- og sykkelveier
- tilstrekkelig og riktig boligbygging

Tilsvarende føringar finn vi i «*Regional plan for attraktive sentra i Hordaland*». Her er målsettinga at sentra skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum.

Områdeplanen har teke med seg mange viktige element for å oppfylle forventningane frå nasjonalt og regionalt hold, men kan vere enda tydelegare på satsinga på sykkel og gange. Sykkelparkering og korleis kommunen skal prioritere syklistar i liten grad nemnt. Det er lagt opp til tre hovudtrasear for syklande, samt gangbruer og fortau for gåande. Det er og positivt at kommunen ønsker å etablere ei gate gjennom sentrum framfor veg. Samstundes vil ein gangbru frå parkeringsanlegget over til Kleppestø senter vil gjere det enkelt å vere bilist, og mindre aktuelt å gå eller sykle til sentrum. Skal ein lukkast med å få folk til å la bilen stå må det etablerast attraktive og samanhengande ruter for mjuke trafikantar, og dei må kunne sette frå seg sykkelen på en trygg stad. Det skal lønne seg å la bilen stå, og då må det vurderast tiltak som gjer bilen mindre attraktiv.

Kommunen kan være pådrivar for redusere bruk av bil inn til Kleppestø. Det kan mellom anna vurderast å innføre ei ordning med Bysyklar. I Bergen var eit slikt konsept testa ut under Festspilla, og som kjent var

dette ein stor suksess. Det var særleg mange ungdommar og skoleelevar som nytta tilbodet. For elevar ved Askøy vidaregåande skole og som kjem med båt, vil det vere ein stor fordel å ha tilgang til Bysyklar som kan nyttas til Søre Myrane. Eit anna forslag er å redusere parkeringsplasser til privatbil til fordel for delebiler i etableringa av nye bustadområder. Tal frå Transportøkonomisk Institutt viser at ein delebil kan erstatte mellom 5 – 15 privateide biler og at medlemmene køyrer ca 30 % mindre bil enn dei som har eigen bil. I Bergen er det eksemplar på bustadprosjekt nær sentrum der det er reservert parkeringsplass for bildelebler og plasser for el-syklar. Slike tiltak er med å utvikle meir urbane bustad og tettstadskavlitetar og bidra til å redusere behovet for eigen bil.

#### Parkering:

Eit urbant bymiljø heng saman med kva parkeringspolitikk og løysingar som er gjeldande. I områdeplanen er det lagt opp til å etablere eit nytt parkeringsanlegg i Løfjellet. Det positive er at ei slik løysing gir stor innsparing i parkeringsareal på gateplan. Ulempa er at slike løysingar er svært kostbare. Det vert difor lagt opp til etappevis utbygging. I første omgang er det lagt opp til å bygge ut 1000 parkeringsplasser, og så vurdere behovet i lys av endringar knytt til reiser med kollektiv, sykkel og gange. Utbygginga i første steg vil og inkludere plasser til innfartsparkering.

I dag er det 456 plasser som er reservert til innfartsparkering på Kleppestø kai. I konsekvensanalysen for Kleppestø Områdeplan kjem det fram at det vanskeleg å berekne eksakt behov for innfartsparkeringsplasser, men at det er berekna å reservere 500 plasser til formålet. Dette talet kan synast høgt når undersøkingar viser at berre ca 250-300 av parkeringsplassane vert nytta av båtpassasjerar. Vidare oppgjer berre 22 % at parkeringsplass ved terminalen er viktig for å kunne nytte båten i følge Skyss sin reisevaneundersøking (Cowi A/S, 21.12. 2012). Her kjem det mellom anna fram at 75 % av dei som innfartsparkerer på Askøy er busett innanfor fem km frå Kleppestø kai. 40 % av desse bur i klynger rimeleg tett på kaien, og har dei beste vilkåra til å la bilen stå til fordel for sykkel eller gange. Vidare har mange av dei som nyttar innfartsparkeringa eit brukbart kollektivtilbod. Samferdselsavdelinga vil difor rå kommunen til å gjere ei nærare utgreiing av behovet for parkeringsplassar generelt og innfartsparkering spesielt. Ein slik vurdering må og sjåast i samheng med sykkelsatsing (trygg parkering og framkomme), samt tilhøva for gåande. Bevisst parkeringspolitikk kan vere eit effektivt virkemiddel for å påverke trafikk- og byutviklinga i ein meir bærekraftig retning.

Fylkeskommunen har i rapporten «*Strategi for innfartsparkering fram mot 2030*» omtala viktige prinsipp for arbeidet med innfartsparkering og korleis parkeringstilbodet kan utviklast vidare. Her vert det mellom anna vist til fordelar med å bygge anlegg for sambruk, for eksempel sambruk mellom kjøpesentre, idrettsanlegg og anlegg til kulturføremål. Askøy kommunen er sjølv inne på slike tiltak som kan redusere parkeringsbehovet, og vurderer å legge til rette for sambruk av plassane i sentrumsområdet. Dette er positivt. Det kan og vurderast å reservere parkeringsplasser for dei som er fleire i bilen, såkalla 2+ parkering. Reduksjon av talet på parkeringsplasser kan vise seg å vere naudsynt for å kunne finansiere og gjennomføre ønsket om å plassere parkeringsplassane i Løfjellet.

#### Tunell:

For å avgrense biltrafikken gjennom sentrum mest mogleg ønskjer kommunen å bygge ein 1,5 km lang tunell mellom Solhola og Klampavika. Intensjonen er god, og det er berekna ein reduksjon av biltrafikken på på 55 % av dagens ÅDT som er 12-13 000 biler. Konsekvensutgreiinga opererer med ein framtidig trafikksituasjon der gjennomgangstrafikken vil auke til 64 %, det vil sei 18 000 biler i ÅDT. Dette er trafikk som kan ha ein alternativ trase dersom det vert etablert tunell. For sentrumsområdet i Kleppestø vil det vere av stor betydning å få leda så stor del av biltrafikken utanom sentrum, og samferdselsavdelinga har forståing for at kommunen ønskjer ein slik løysing. Samstundes er det utfordringar knytt til finansiering og gjennomføring, samt handtering av tunellmassar. Gjennom Askøy-pakken er det i dag sett av 1,634 mrd kr til dei 7 delprosjekta i Askøypakken. I tillegg er det sett av 200 mill kr til kollektivtiltak på Askøy og ei ramme på 220 mill kr til «andre tiltak». Det er ikkje økonomisk handlerom på fylkesvegbusjettet til å prioritere utbygging av tunellen i områdeplanen for Kleppestø. Dersom eit slikt tiltak skal kunne realiserast må det på sikt vurderast å etablere ein Askøy-pakke 2.

Kollektivtilbod:

Kleppestø er eit viktig kollektivknutepunkt på Askøy der dei reisande har tilbod med hurtigbåt og buss til Bergen, samt kopling mot lokalbusser til heile kommunen. Plassering og utforming av kollektivterminalen har vore tema på fleire møter mellom kommunen og fylkeskommunen/Skyss. For å etablere eit attraktivt og effektivt kollektivtilbod må det vere kort avstand og god sikt mellom buss og båt, og enkelt for passasjerane å orientere seg. Kollektivterminalen vi krevje eit større areal og traseen for bussane vil gå gjennom sentrumsområdet i Kleppestø. Kommunen ønsker å flytte kollektivterminalen nærare Maltevikneset av omsyn ny kai for framtidig miljøbåt som planleggast etablert der. Arealet som er sett av til bussane i nytt kollektivknutepunkt på kaien vert vurdert å være for smalt, og samla sett for lite til å etablere gode løysingar for den omfattande busstrafikken som er knytt til båttilbodet til Bergen.

Vidare ønskjer kommunen å fjerne haldeplassane ved Askøy senter v/bensinstasjonen. Dette vurderer fylkeskommunen/Skyss som uheldig då desse er mykje brukt. Av den grunn er det difor eit ønske å utvide arealet for desse haldeplassane då det er mange reisande og ein rekke busser som kjem samtidige. Sjølv om avstanden til kollektivknutepunktet på kaien ikkje er spesielt lang, har haldeplassane også eit betydeleg «nedslagsfelt» nord for senteret. For desse reisande blir avstanden til kollektivtilbodet på kaien lang. Dersom ein ikkje kan oppretthalde haldeplassar der desse ligg i dag, må ein sjå på moglegheita for å etablere haldeplassar lengre nord. I så fall må ein ta omsyn til begge vegarmane, då det går busslinjer i begge retningar. Vi ser det som krevjande å finne alternativ og god plassering av haldeplassar her grunna geografi og vegsystem.

Haldeplassane ved avkøyninga til Holmedal bør oppretthaldast for å gje eit godt kollektivtilbod til boligområda her. For dei reisande vil det bli lang gangavstand til kollektivknutepunktet på kaien.

Samla sett er fylkeskommunen av den oppfatning at planforslaget utgjer ein risiko for å forringe kollektivtilbodet i Kleppestø sentrum. Dette vil ikkje vere i tråd med Askøy kommune sine ambisjonar og mål om å utvikle Kleppestø til ein tettstad med urbane kvalitetar. Vi ber om at det blir sett opp eit møte mellom Askøy kommune og fylkeskommunen/Skyss for å finne gode løysingar som legg til rette for vekst i talet på kollektivreisande, og overgang frå bil til kollektivtrafikk i Askøy kommune.