

Notat

Til: UTM

Fra: Rådmannen

Kleppestø sentrum - parkering og trafikkutvikling

Det vises til pkt. 2 i UTM-vedtak i sak 302/16 i møte den 08.12 2016:

«(...) Utvalget ber om et notat på hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for trafikkberegningene i framtidig situasjon hvor det estimeres med en nedgang i trafikkutvikling. Det utredes et tak på totalt antall parkeringsplasser i planområdet som dekker behovene for innfartsparkering og handel, og som ikke legger til rette for økt biltrafikk. Utredningen tar med i beregningen innfartsparkeringer andre steder i kommunen, for å ivareta det totale behovet.»

Forutsetninger for trafikkberegningene

Trafikkberegningene for Kleppestøplanen er beregnet på grunnlag av følgende metodikk:

1. Kartlegging av trafikkmengder i snitt og kryss, dagens situasjon
2. Beregning/estimat på volum for trafikkstrømmene (gjennomgangstrafikk/lokaltrafikk)
3. Kalibrering / justering i forhold til tellesnitt og krysstellinger.
4. Vurdering av vekstrater for videre trafikkutvikling
5. Beregning av fremtidig trafikkmengder med dagens vegnett (Alternativ 0)
6. Vurdering av vegvalg og beregning av fremtidig trafikk med avlastningstunnel

Trafikken gjennom Kleppestø-området er pr. 2013 ca. 12.000 – 13.000 kjøretøy pr. døgn i gjennomsnitt (ÅDT). Disse tallene er lagt til grunn som dagens situasjon. Trafikktallene for 2015 viser at trafikken har gått ned med ca. 10 % fra 2013. Dette samsvarer med beregnet trafikkavvisning som følge av Askøypakken. Trafikktallene fra 2013 opprettholdes likevel som utgangspunkt for beregningene fordi Askøypakken regnes for å være en midlertidig ordning.

Når det gjelder vekstrater for fremtidig trafikk er dette basert på en vurdering av flere faktorer. Det er tatt utgangspunkt i forventet befolkningsvekst og prognoser for trafikkutvikling i Regional transportmodell for Bergen. Samtidig er det tatt hensyn til målsettinger om 0-vekst i

Postadresse:
Postboks 323, 5323 Kleppestø

Besøksadresse:
Klampavikvegen 1, 5300
Kleppestø

Telefon:
56 15 80 00

Bank:
6515.06.05509

E-post:
postmottak@askoy.kommune.no

www.askoy.kommune.no

Telefaks:
56 15 83 90

Org.nr:
964 338 442

personbiltrafikken mot Bergen, samt planens tilrettelegging for økt bruk av miljøvennlige transportmidler. Samlet vurdert er det forutsatt en vekst i gjennomgangstrafikken (forbi Kleppestø) på 20 %, og 10 % vekst i trafikken til/fra Kleppestø-området frem mot 2030. Dette er lavere enn det som var satt opp i de første prognosene fra 2013, blant annet grunnet tydelige signaler fra myndighetene om redusert bilbruk og økt satsning på kollektiv, sykkel og gange.

Når det gjelder vegvalgsvurderingen med fremtidig avlastningstunnel er det forutsatt at tunnelen fanger opp ca. 85 % av gjennomgangstrafikken mellom Bergen/Askøy øst og Florvåg/Øvre Kleppe.

I revidert trafikkprognose legges 2040 til grunn som beregningsår. På grunn av økt fokus på å redusere biltrafikken i sentrale områder (bl.a. NTP-forslag 2016), opprettholdes forventet vekstrate for gjennomgangstrafikken på 20 % selv om horisonten utvides fra 2030 til 2040. Når det gjelder trafikk til/fra Kleppestø sentrum er det i tidligere prognose lagt til grunn en begrenset vekstrate på 10 %. I dette tallet inngår effekter av både forventet utbygging i tråd med planforslaget frem til 2030 – og endret reisemønster i tråd med utviklingen av Kleppestø sentrum med fortetting og attraktive løsninger for gang/sykkel og kollektiv.

I revidert trafikkprognose for 2040 legges det til grunn nullvekst for eksisterende sentrumstrafikk + en separat beregning av nyskapt trafikk knyttet til utbygging i tråd med planforslaget. Det legges her til grunn full utbygging av tilgjengelig areal til bolig, tjenesteyting/kontor og handel, til sammen ca. 130.000 nye m².

Det er gjennomgangstrafikken som utgjør den største andelen av trafikken i Kleppestø. Det er derfor avlastningstunnelen vil være det viktigste bidraget til å redusere trafikkbelastningen gjennom sentrumsområdet. Med tunnelen ledes denne trafikken så raskt som mulig vekk fra sentrumsområdet.

Behov for parkering til handel

For handel er det *parkeringsnormen* som fastsetter taket på totalt antall parkeringsplasser, jf. bestemmelsene § 6. Forretning har krav om 15 – 20 plasser pr. 1000 m² bruksareal, hvor 15 er minimum og 20 er maksimum antall plasser. Dette er noenlunde tilsvarende norm som Bergen har i sine bydelssentre, men noe lavere enn senterområdene i nabokommunene.

Til sammenligning følger Askøy Senter i sitt planforslag kommuneplanens bestemmelser med 25 – 35 plasser pr. 1000 m² handel.

Planen åpner for totalt 45.000 m² handel – maksimum antall p-plasser for handel vil derfor være 900. En regner at hver plass generer i snitt 8 turer daglig, det gir en ÅDT på 7200 fra handelsvirksomheten i sentrum. Ved å gå ned til minimumskravet på 15 plasser vil ÅDT bli redusert til 5400.

Behov for innfartsparkering

Innfartsparkering er et virkemiddel for å legge til rette for kollektivreiser. Det er et mål å øke andel kollektivreiser. I følge *Strategi for innfartsparkering fram mot 2030* (vedtatt av fylkestinget i mars 2015) er målgruppen for innfartsparkeringen de arbeidsreisende som har det sentrale byområdet i Bergen som sitt målpunkt.

Behovet for innfartsparkering er ikke en fast størrelse som kan beregnes på samme måte som for andre bruksformål. Behovet avhenger av strukturen på kollektivtilbudet, arealdisponering, ev. brukerbetaling og reisevaner hos befolkningen for å nevne noen faktorer.

Kollektivtilbudet på Askøy er i utvikling. På sikt vil kanskje båten få flere stoppesteder, det vil redusere behovet for innfartsparkering på Kleppestø. Behovet er også avhengig av hvilket tilbud man ønsker å gi de kollektivreisende. Dersom man etablerer innfartsparkering lenger nord og aksepterer at de reisende må bytte reisemiddel flere ganger; bil + buss + båt, vil det også kunne redusere behovet for plasser i Kleppestø.

Områdeplanen legger opp til at det bør være ca. 500 innfartsparkeringsplasser i Kleppestø. Bakgrunnen for dette tallet er undersøkelser basert på *dagens bruk* av innfartsparkeringen.

Reisevaneundersøkelse utført på oppdrag fra Skyss viser at ca. 48 % av de reisende med hurtigbåten kommer til kaien med bil (herav 8 % som passasjer).¹ Båten har pr. september 2016 i gjennomsnitt 1050 passasjerer daglig fra Kleppestø.² Hovedtyngden kommer i morgenrushet, resten fordeles jevnt utover dagen. Det betyr at det pr. i dag er behov for rundt 400 plasser til innfartsparkering.

Båten er den mest direkte kollektivforbindelsen til Bergen sentrum. Det er en målsetting å øke kapasiteten på båten, og få flere til å reise kollektivt. Da må også antall innfartsparkeringsplasser øke. En økning fra 400 til 500 er en økning på 25 %.

Om en bare skal legge til rette for innfartsparkering til arbeidspendlerne, slik Hordaland fylkeskommune indikerer i sin strategi, vil behovet være noe mindre. Det er ca. 680 reisende med båten på morgenavgangene (til og med kl. 09.00). Hvis 40 % kommer med bil, vil det pr. i dag være behov for rundt 275 innfartsparkeringsplasser i Kleppestø. En økning på 25 % fra dagens behov vil her gi 344 plasser.

Fordelen med å legge mye av parkeringen i et felles sambruksanlegg er at det gir en fleksibilitet i forhold til bruk og endrede behov. Rådmannen har foreslått å etablere et anlegg på 1000 plasser i første omgang, som senere kan utvides etter hvert som området bygges mer ut. Dersom behovet for innfartsparkering går ned med ny kollektivstruktur på Askøy, vil det kanskje ikke bli behov for senere utvidelser av anlegget.

I tillegg til Kleppestø har kommunen pr. i dag innfartsparkering i Strusshamn (40 plasser) og på Ravnanger (25 plasser). Behovet for større geografisk spredning av tilbudet og flere innfartsparkeringsplasser på Askøy skal utredes i forbindelse med kommuneplanen eller ev. i Askøyprogrammet.

¹ Reisevaneundersøkelse om bord M/S Snarveien. Cowi, januar 2013.

² Transportgrunnlag for bybåtsamband Bergen. Skyss, november 2016