

NotatDato: 30.08.2017
Arkivsak: 2014/488-30
Saksbehandlar: gunradd

Til: Anne-Kathrine Vabø

Frå: Gunhild Raddum

Kleppestø sentrum områdeplan, Askøy kommune - Merknad?

Kleppestø er regionsenter, og det har i lengre tid vore jobba for å gjere sentrumsområdet meir attraktivt. Kaiområdet er prega av bilparkering, og sentrumsområdet generelt manglar gode møtestader og trivelege opphaldsareal for dei besøkande. Hordaland fylkeskommune har tidlegare kome med fråsegn til planen i samband med utviding av planområdet, og vi viser her til brev datert 05. sept 2016. Viktige samferdselsrelaterte tema var her:

- Samordna areal og transport, samt samferdsel
- Parkering
- Tunell
- Kollektivtilbod.

Kommunen har no lagt planforslaget ut på høyring, og samferdselsavdelinga vil i sitt fråsegn konsentrere uttalen rundt kollektivtransport, parkering og sykkel/gange.

Kollektivtransport:

Det har vore tett dialog mellom samferdselsavdelinga/Skyss og Askøy kommune for å kome fram til kollektivløysingar som kunne akseptrast av begge partar. Kommunen ønska å etablere gateterminal, mens Samferdselsavdelinga/Skyss ønska ein meir kompakt terminal med kort avstand til hurtigbåten mellom Kleppestø og Bergen. Den endelege løysinga vart ein gateterminal som ligg tettast mogleg opp mot kaien, og har god gjennomgangstrasé mellom denne to gateløpa. Løysinga det er lagt opp til planforslaget samsvarer med den løysinga partane kom fram til under drøftingane i vår. Det må merkast at gateterminal krev særleg fokus på god og riktig plassert informasjon, samt tydeleg og trygg tilkomst til dei einskilde bussane. Av omsyn til at det skal vere enkelt å finne fram for båt- og busspassasjerar er det ønskeleg at dei ulike busslinjene har fast plass i gateterminalen. Løysingar som kan gjere dette mogleg må ein kome attende til i samarbeid med Skyss.

Parkering:

Ein attraktivt og urbant bymiljø heng tett saman med val av parkeringsløysingar. I Kleppestø er det lagt opp til å etablere eit nytt parkeringsanlegg i Løfjellet. Med tanke å skape eit attraktivt sentrumsmiljø med avgrensa gateparkering er det eit riktig steg. Samstundes er det kostnadskrevjande å legge parkering i fjell, og finansiering av parkeringsanlegget er ikkje avklart. Kommunen oppgjer at det i dag er over 1000 p-plasser i sentrum. I planbeskrivinga vert det lagt til grunn at behovet vil auke med auka utbygging, inkludert innfartsparkering i samband med kollektivterminalen.

Det er ei kjensgjerning at gratis parkering gir auka bilbruk. Samferdselsavdelinga vil anbefale kommunen å ha ein restriktiv haldning til talet på tilgjengeleg parkeringsplassar og innføre ordningar som gir sirkulasjon i parkeringa slik at flest mogleg kan bruke tilbodet til ulike ærend i sentrum. Betaling er eit verkemiddel for å unngå langtidsparkerte biler slik at sentrum vert tilgjengeleg for flest mogleg av dei som nyttar bil.

Innfartsparkering er knytt til kollektivtilbodet, og det er i dag rundt 560 gratis plasser til dette formålet på kaien. Det er stort behov for å snu den praksisen som har etablert seg med fri parkering på kaien. Til tider er parkeringssituasjonen nokså kaotisk, og samferdselsavdelinga har gjennom sine observasjonar registrert at kaien ofte er full av parkerte biler, og at fleire av dei står utanfor oppmerka plass.

Tabellen under viser utviklinga på utnyttinga av parkeringsplassen over dei siste åra.

Askøy Kleppestø kai																
	2014				2015				2016				2017			
	1kv	2kv	3kv	4kv	1kv	2kv	3kv	4kv	1kv	2kv	3kv	4kv	1kv	2kv	3kv	4kv
Antall parkerte biler	460	460	460	460	460	460	460	460	460	460	460	460	410	527	558	
Antall ledige plasser	5	5	5	5	5	5	5	5	0	0	0	0	30	33	2	
Totalt antall plasser	465	465	465	465	465	465	465	465	460	460	460	460	440	560	560	
Strusshamn																

Det må merkast at tidlegare undersøkingar viser at berre 250 – 300 plasser vert nytta av båtpassasjerar. (Cowi A/S, 21.12.2012).

Det å berekne riktig tal på plassar for innfartsparkering er ein vanskeleg oppgåve som krev omsyn til endringar knytt til både reisevaner, kollektivtilbodet og gjeldande parkeringspolitikk. Generelt er det eit mål å få fleire til nytte kollektivtransport, sykkel og gange framfor privatbil. Målsettinga med innfartsparkering er å gi eit tilbod til dei som bur i eit område med avgrensa kollektivtilbod innan rimeleg avstand. Ved å tilby gratis innfartsparkering gir ein og eit attraktivt tilbod for dei som anten kan køyre kollektivt heile vegen, eller som bur i gang- og sykkelavstand frå kollektivtilbodet. TØI sin undersøking (rapport 1342/2014) viser at 75 % av dei som innfartsparkerer på Kleppestø kai er busett innanfor ein radius på fem km. For mange av desse kan til dømes sykkel vere eit alternativ, og då må dei ha ein trygg stad å sette frå seg sykkelen sin. Kommunen har lagt opp til sykkelparkering på arealet mellom båt og buss. For syklistane vil dette vere hensiktsmessig då tilkomsten til både buss og båt er kort. Plasseringa gir sykkelen eit konkurransefortinn framfor bil, og det er positivt.

I planføresegna er lagt opp til at ingen byggetiltak på kaien kan gjennomførast før parkeringsanlegget i Løfjellet og ny kollektivterminal er etablert. Sjølv parkeringsanlegget skal delast opp i fleire etappar, og i første omgang skal det tilretteleggast for 1000 plassar. Første byggetrinn skal dekke innfartsparkering. Kommunen legg opp til at det bør være kring 500 plasser for innfartsparkering på Kleppestø, og talet tar utgangspunkt i dagen bruk. Dette er eit høgt tal, og samferdselsavdelinga er i tvil om det er eit reelt behov for så mange plassar. Vidare er plasseringa av innfartsparkering er uavklarte i dag, og det kan mellom anna vere aktuelt å flytte dette tilbodet utanom sentrum. Vidare legg områdeplanen opp til gode gang- og sykkelforbindingar og sykkelparkering på kaien. Dette vil kunne redusere behovet for innfartsparkering.

Samferdselsavdelinga er einig i at parkering og kollektivterminalen må vere på plass før byggetiltak kan starte opp, men vil anbefale kommunen å utgreie nærare behovet for parkering generelt og innfartsparkering spesielt. Det er viktig at parkeringsløyningane og talet på plasser er grundig vurdert ut frå eit reelt behovet og målsettinga om at fleire skal nytte kollektiv, sykkel og gange.

Sykel- og gange

Det å få fleire til å sykle og gå er eit krevjande arbeid, og handlar ikkje berre om infrastruktur og tilrettelegging av areal, men og om endring av reisevaner og haldningar. Hordaland fylkeskommune vil

anbefale kommunen å arbeide med mobilitet generelt og spesielt rette fokus på sykkelsatsing. Kommunen bør utarbeide ein eigen sykkelstrategi.

I *Regional Transportplan 2018 – 2029* er ein av strategiane for transportsystemet i Bergensområdet å inngå sykkelbyavtale i regionsentra. Partane i ein sykkelbyavtale består av Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og kommunen. Gjennom ein slik avtale vert det jobba målretta med infrastruktur og endring av reisevaner gjennom informasjon, kampanjar og liknande. I sykkelbyavtalen vert det sett av både personressursar og midlar til sykkelsatsing. I tillegg er kommunar og fylkeskommunar med sykkelbyavtale prioritert i den nasjonale tilskotsordninga for auka sykkelsatsing. (Stortinget vedtok i 2014 ei tilskotsordning med formål å bidra til raskare gjennomføring av tiltak som aukar framkomsten for gåande og syklende).

Samferdselsavdelinga vil anbefale Askøy kommune om å inngå ein sykklebyavtale. Dette vil vere ein god start for det vidare arbeidet med å transformere Kleppestø til ein attraktiv stad med gode bykvalitetar.