

7.3.7) Andre krav 10: Mest mulig effektiv arealutnyttelse i områder frigitt til byutviklingsformål

Dette notatet er en oppdatert gjennomgang av krav 10 for de nye konseptene 3A og 3C, samt konsept 1.

Kravforståelse er uendret fra opprinnelig KVV-dokument (KVV side 101-102).

I arealgrunnlaget er areal i sjø, innenfor regional grøntstruktur og innenfor kjerneområde landbruk trukket fra.

Indikator 7A er justert i forhold til de reviderte konseptene hvor det er lagt til grunn 300 meter gangavstand for Busway og høyfrekvent buss (definert som kollektivakser, eller punkter, med mer enn 8 avganger pr time) og 500 meter gangavstand fra bybanestopp (inkl togstopp). Flybuss er ikke medregnet.

Indikator 7A: Beregnet potensiale for effektiv arealutnyttelse i tilknytning til kollektivstopp i de tre konseptene basert på Fylkesdelplan Jærens tetthetskrav:

	Konsept 1	Konsept 3A	Konsept 3C
Busway/ høyfrekvent buss	41.300 daa	40.500 daa	28.200 daa
Bybane			19.600 daa
Jernbane	3.900 daa	7.000 daa	7.000 daa
Totalareal (daa)	45.200 daa	47.500 daa	54.900 daa

Daa-tallene er fordelt hierarkisk med jernbane på topp, så bybane og nederst buss. Dvs at ved overlappende areal, fordeles daa-tallet først på skinnegående tilbud.

Samlet evaluering:

Andre krav 10:	Konsept 1	Konsept 3A	Konsept 3C
Mest mulig effektiv arealutnyttelse i områder frigitt til byutviklingsformål	++	++	+++

Hovedforskjellen fra resultatene som fremkom i krav 10 i 2009 er at bybanen samlet sett har kortere trasé (38,3 km i KVV2009, 29,4 km i KVV2012) og at det gjennomgående er større volum på busstilbudet i alle konseptene, også i 3C. Samtidig tar nå metodikken høyde for å regne med alle bussruter med høy frekvens, uavhengig av gjennomgående infrastruktur eller ikke. Dette gjelder alle konseptene.



