

7.3.8) Andre krav 11: Redusert arealbeslag til transportformål i sentrumsområdene

Dette notatet er en oppdatert gjennomgang av krav 11 for de nye konseptene 3A og 3C, samt konsept 1.

Kravforståelse og indikatorer er uendret fra opprinnelig KVVU-dokument (KVVU side 103-104).

Vurderte egenskaper ved konseptene er:

- Bruk av sentrumsarealer som i dag er fredeliggjorte byrom og som ikke er avsatt til transportformål eller parkering.
- Intensiteten i bruken av transportinfrastrukturen målt i buss- og banebevegelser.

Bruk av sentrumsarealer

Det forutsettes ikke tatt i bruk arealer som ikke allerede er trafikkarealer eller parkering i noen av konseptene, med unntak av bybane over Domkirkeplassen i konsept 3C.

I Sandnes vil det i alle konseptene være behov for holdeplasskapasitet, både for buss og bane, ut over det arealet som i dag disponeres på Ruten. Dette kan løses ved å etablere gateterminaler i tilstøtende gater (m.a.o. areal som allerede er trafikkarealer eller parkering).

Et eventuelt smalere profilbehov for bybane i sentrumsgater som muliggjør alternativ bruk, f.eks. til gatemøbler, slår ikke inn da det i sentrum er snakk om fellestrasé med buss (unntaket er Domkirkeplassen som ikke benyttes av buss).

Intensiteten i bruken av transportinfrastrukturen

Tabellen under viser hvordan antall buss- og baneanløp summerer seg opp i de ulike konseptene. Tallene angir antall avganger alle rutene som anløper sentrum har (målt i én retning) pr. rushtidstime.

Oppsummert øker antall avganger i Stavanger og Sandnes sentrum (sum) med hhv. 55%, 46% og 41% i konseptene 1, 3A og 3C.

	I dag	Konsept 1	Konsept 3A	Konsept 3C
Buss og bybane, Stavanger 2040	91	128	128	112
Buss og bybane, Sandnes 2040	51	92	80	88
totalt begge sentrumsområdene	142	220	208	200
<i>økt antall anløp i forhold til i dag</i>		55 % (ca 40%*)	46 % (ca 30%*)	41 % (ca 25%*)

<i>økt antall anløp i forhold til i dag (isolerte tall kun for Stavanger sentrum, inkl. tomkjøring)</i>		Ca 22%	Ca 22%	Ca 2-5%
---	--	--------	--------	---------

Det er i beregningene gjort en forenkling i forhold til opprinnelig KVVU-dokument (hvor antall buss-/bane-passeringer gjennom et sett utvalgte gatesnitt ble benyttet som målefaktor). De nye anløpstallene fanger derfor ikke opp effektiviseringsgevinsten ved at tomkjøringsandelen reduseres i Stavanger sentrum som en følge av større andel helpendelruter. Innenfor tidsrammen tilgjengelig har det ikke vært mulig å anslå effekt av dette i de nye konseptene. Benyttes imidlertid funnene fra KVVU 2009 hvor posisjonskjøringen i Stavanger sentrum ble anslått og bli halvert (fra ca 35% av ruteproduksjonen i nåsituasjonen til ca 17% i 2040) vil antall anløp, inkl tomkjøringsbevegelser, i Stavanger sentrum øke fra dagens 123 til 150 i konsept 1 og 3A og til 126 i konsept 3C (det er da forutsatt ingen tomkjøring med bybane). M.a.o en prosentvis økning på 2% i konsept 3C og 22% i konsept 1 og 3A. Imidlertid er det nå større bussandel i konsept 3C enn i KVVU 2009 slik at den prosentvise økningen på 2% vil være større, men fortsatt mindre enn i konsept 1 og 3A. I Sandnes kan ikke påvises noen tilsvarende effekt. Prosentall merket * er sum anløp Stavanger inkl. anslått tomkjøring og Sandnes uten tomkjøring.

Konsept 1 får den største økningen i antall anløp. Dette skyldes særlig stor økning i Sandnes som i dette konseptet hverken har bybane eller Gandsfjord bru. I konsept 3A vil enkelte rushtidsruter bli ført direkte over Gandsfjord bru og dermed ikke legge beslag på holdeplasskapasitet i Sandnes sentrum.

Antall anløp øker generelt i alle konseptene i forhold til KVVU2009 da busstilbudet er økt.

SINTEF har foretatt en gjennomgang av om disse anløpene kan håndteres med de holdeplasser som forutsettes tilgjengelige i Stavanger sentrum i 2040. Konklusjonen er at det kan de, men med enkelte merknader (se rapport).

Det vil også gi bedre forhold for buss og bybane dersom kortidsparkering/Kiss&Ride til jernbanestasjonen flyttes bort fra Jernbanevegen, noe som bør vurderes ved prosjektering av ny jernbanestasjon.

Samlet evaluering:

Stavanger:

Konsept 3C passerer Domkirkeplassen. Alle konseptene gir økt antall buss-/baneanløp; minst økning i konsept 3C (+23% over dagens nivå) og størst i konsept 1 og 3A (+41% over dagens nivå).

Konsept 3C gir altså minst økning i trafikkbelastning, men tar i bruk Domkirkeplassen. Konseptet gir den største trengselen i Jernbanevegen. Konseptene 1 og 3A gir samlet sett størst trafikkbelastning, men Domkirkeplassen forblir uberørt.

Sandnes:

Alle konseptene krever at den samlede holdeplasskapasiteten utvides ut over arealet på dagens Ruten. Antall anløp øker minst i konsept 3A (+57% over dagens nivå) og mest i konsept 1 (+80% over dagens nivå). Konsept 3C ligger 73% over dagens nivå.

Alternativt anslag inkl. tomkjøring:

Benyttes alternativt tallgrunnlag hvor anslått tomkjøring er tatt med i Stavanger sentrum (men fortsatt ikke i Sandnes da dette er en mindre relevant problemstilling der da dagens betjening foregår på en egen bussterminal) vil den prosentvise økningen i antall anløp samlet sett i de to bysentraene være ca 40% i konsept 1, ca 30% i konsept 3A og ca 25% i konsept 3C.

Ingen av konseptene oppfyller dermed kravet om "Redusert arealbeslag til transportformål i sentrumsområdene", hverken i Stavanger eller Sandnes.

Andre krav 11:	Konsept 1	Konsept 3A	Konsept 3C
Redusert arealbeslag til transportformål i sentrumsområdene	---	--	--