



ASKØY KOMMUNE  
Klampavikvegen 1  
5300 KLEPPESTØ

Dato: 05.09.2016  
Vår ref.: 2014/488-14  
Saksbehandlar: tinsinc  
Dykkar ref.:

## Kleppestø sentrum områdeplan - Plan 213 - Askøy kommune - offentleg ettersyn og høyring

Vi viser til brev datert 10.06.2016 om høyring av forslag til områderegulering for Kleppestø sentrum. Hovudføremålet i planen er utvikling av kommune- og regionsenteret Kleppestø til en bymessig sentrumskjeerne med bustader, næringsareal og infrastruktur. Føremålet er i hovudsak i samsvar med kommuneplan der størsteparten av området er sett av til sentrumsformål. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Hordaland fylkeskommune vurderer reguleringsplanen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

For utfyllande planfaglege råd viser vi til internettsidene våre: [www.hordaland.no/plan/startpakke](http://www.hordaland.no/plan/startpakke).

### Vurdering

#### Regional plantema

Etter Regional plan for attraktive senter i Hordaland (heretter kalt senterplanen) skal Hordaland ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. Sentera skal leggje til rette for vekst i heile fylket.

Sentera skal utformast slik at dei er attraktive a vere, bu og drive næring i. Dei skal ha eit mangfald av tenester, arbeidsplassar, fritids- og kulturtilbod og handelsverksemd tilpassa senteret sitt nivå i senterstrukturen. Til slutt skal sentera vere tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum.

Planforslaget for Kleppestø sentrum er langt på vei i tråd med dei overordna måla for planlegging i Hordaland. Vi har likevel nokre kommentarar og innspel som vi ber om at ein tar omsyn til i det vidare arbeidet med planen.

#### Kleppestø som regionsenter og kommunesenter

Kleppestø er fastsett som regionsenter i senterplanen av omsyn til folketal og trong for å gjere kommunen meir sjølvforsynt. Kleppestø kan og avlaste fylkessenteret Bergen.

Betre samspel mellom regional plan og kommunal plan i sentrumsområde er ein hovudstrategi i senterplanen. For senterområder er det avgjerande med oppdaterte områdeplaner. Vi meiner at

områdeplanen er eit godt reiskap for utviklinga av Kleppestø til eit regionalt senter gjennom styrking av arealplanlegging i sentrumsområdet.

#### Sentrumsutvikling, arkitektur og estetikk

Senterplanen definerer mål og strategiar for ein langsiktig senterstruktur i Hordaland og gjer greie for korleis ein gjennom god planlegging kan bidra til å skape attraktive sentrumsområde. Det overordna målet for sentera er at dei skal utformast slik at dei er attraktive å vere, bu og drive næring i. Dette er presisert i følgjande delmål:

- Sentrum skal ha god balanse mellom handel, private og offentlege tenester, kulturtilbod og bustader
- Sentrumsområdet skal vere tett utbygd innanfor ein gangbar kjerne
- Sentrumsutvikling skal byggje på stadens historie, særpreg og landskapstrekk
- Sentrum skal ha høg arkitektonisk kvalitet og inkluderande møteplassar
- Sentrum skal ha gode parkar, leikeplassar og allment tilgjengeleg areal for fysisk aktivitet

Vi har følgjande kommentarar knytt til nokre av dessa punkta når det gjeld planforslaget som ligg føre:

#### Sentrum skal ha god balanse mellom handel, private og offentlege tenester, kulturtilbod og bustader

Områdeplanen presiserer ikkje fordelinga mellom bustader, forretning og tenesteyting/kontor innan sentrumsformåla. Likevel er føresegnene relativt styrande og stiller krav om publikumsaktive formål på bakkeplanet for store delar av kaiområdet. Det er eit godt urbant prinsipp å sørge for aktive første etasjar, men slik føresegnene er utforma gir det lite fleksibilitet i forhold til gjennomføring. Ein legg opp til ein kraftig vekst av handelsareal i kjøpesenteret, noko som truleg vil absorbere mykje av kjøpekrafta i planområdet, og gjere det utfordrande å realisere kommersiell aktivitet i søndre del av sentrumsområdet i første fase av sentrumsutviklinga. Dette vil kunne bidra til å bremse prosjekt som vil kunne bidra positivt til sentrumsutviklinga med bustadutvikling i sentrum, og som på sikt og vil gje grunnlag for meir kommersiell aktivitet. For å gje større rom for fleksibilitet kan ein vurdere om det er tilstrekkelig å stille krav om at sokkeletasjane skal tilretteleggjast slik at dei kan utnyttast både til bustad og næring.

#### Sentrumsområdet skal vere tett utbygd innanfor ein gangbar kjerne

Fleire forhold påverkar kor attraktivt det er å gå eller sykle i urbane strøk, kontra det å køyre bil internt i området. Ein småskala gateromsstruktur med eit finmaska nettverk for mjuke trafikantar, tettheit av uteopphaldsareal og møteplassar og høg grad av publikumsaktivitet, er gode urbane grep som bidrar til berekraftig framtidretta byutvikling. Kvartalslengda er ei avgjerande faktor, og ein opererer ofte med 50-70 meter som maksimalgrenser, avhengig av aktivitet og tettheit på dører i fasadane. Likeeins er det viktig med tettheit av inngangar frå gateplan og transparente fasadar, særleg i dei to første høgdene.

Søndre del av sentrumsområdet i områdeplanen er løyst godt med tanke på desse virkemidla. Utforminga av nordre del (S10) er meir utfordrande. Det synest som om planforslaget legg eit tradisjonelt handelskonsept basert på eit lukka, storskala, bilbasert kjøpesenter til grunn i dette området. Kvartalslengda på kjøpesenteret i er på rundt 270 meter, 4-5 gonger lengre enn det senterplanen legg opp til. Fotavtrykket er ubrudd i heile formålsområdet. Ingen av delane er i tråd med gode prinsipp for urban sentrumsutvikling, sjølv om visualiseringane viser at ein har tankar om å bryte ned toppvoluma i mindre skala, og at føresegnene i en viss mon stiller krav om at senteret skal vende seg ut over.

Gitt den kraftige transformasjonen denne delen av sentrumsområdet står føre, vil vi oppmode til at ein tenker meir urbant om plankonseptet for denne delen av Kleppestø sentrum. Det finst fleire gode eksempel på ein ny generasjon urbane kjøpesenter som er utadvendte og integrerte i ei bystruktur. Ny byggestruktur bør omformast til eit finmaska og offentleg nettverk, som står i samanheng med omliggande infrastruktur, byrom og målpunkt. Fasadane bør ha stor grad av transparens og tettheit av inngangar. Som eit absolutt minimum bør ein innarbeide eit par opne, offentleg tilgjengelege handlingspassasjer på tvers av S10 på bakkeplan, som er ope også etter senteret sin stengetid.

### Bustader og bumiljø- eksisterande bustadområde for omforming

Vi registrerer at det endelige høringsutkastet ikkje inneheld omsynssoner for omforming og fornying slik det var foreslått for nokre av dei eksisterande bustadområde i. Samstundes opnar føresegn § 5.1 for fortetting av eksisterande bustadområde. Vi finn heller ikkje at det er satt ein maksimal utnyttingsgrad for område B1-B13, sjølv om det er nemnt i § 3.1.1. Ein strategi med gradvis spreidd og usystematisk fortetting utan øvre tak, vil kunne bidra til at det vert meir utfordrande å gjennomføre intensjonen om omforming av desse områda i etterkant. Desse områda eigna seg godt til omforming fordi dei var karakterisert av få eigarar og låg utnytting samt sentral lokalisering. Det vil vere ein føremon at potensialet for omforming som ligg i dette vert sikra i områdeplanen med omsynssone for omforming.

### Nye bustadområde i senterstruktur

Områdeplanen legg opp til 130.000m<sup>2</sup> ny bebyggelse, som i hovudsak er regulert til tett bystruktur, og der bustadandelen kan komme til å utgjere ein stor del. Dette stiller store krav til utforminga av bystrukturen, som skal fylle rolla både som eit regionalt handels- og sentrumsområde og som nærmiljø for eit stort og bredt utval bustader. I planskildringa argumenterer ein for at fellesareal ikkje fungerer godt i sentrumsområde og at behovet for uteopphald i stor grad bør dekkast gjennom parkar, torg og anna offentleg grøntareal. I tråd med dette er krava til felles uteopphald og privat uteopphald svært beskjeden.

Manglande tilgang til felles, halvprivate uterom som er trygge, funksjonelle og lett tilgjengelige, karakteriserer mange nye bustadområde i sentrumsområde. Nyare studiar på bomiljø i den tette byen visar at uteopphald og fortetting ofte er motstridande omsyn, og at dette er ein av dei største utfordringane knytt til bokvalitet og sosial berekraft i urbaniseringa av små og store stader. Offentlege område kan ikkje i fullt mon dekke dei behova som halvprivate og private areal kan fylle. Ein treng innarbeide krav om at heile spekteret av uterom skal dekkast, og i tillegg stille tydelege kvalitets- og funksjonskrav. Dei same studiane viser at bumiljø i motsett fall fort vert ein salderingspost, med negative konsekvensar for bebuarane i områda. Vi viser til byutviklingsområdet Tangen i Kristiansand, som eit godt eksempel på eit gjennomarbeida byromsvokabular med eit spekter av private, halvprivate, halvoffentlege og offentlege uterom med varierte og gode kvaliteter. Planmaterialet er tilgjengeleg på Kristiansand kommune sine heimesider.

### Samordna areal og transport samt samferdsel

Områdeplanen gir kommunen ein unik sjanse til å ta viktige grep som vil vere styrande for korleis Kleppstø 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.

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 Kleppstø 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 Kleppstø. 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 bildelebil 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 innfartsparkingsplasser, 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. Vi 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 samanheng 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 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.

#### Fokkehelse, barn og ungdom sine interesser

Ein må sikre at områdeplanen legger til rette for å utjevne ulikhet i helse. Dette skjer mellom anna gjennom å sikre tilrettelegging for leik, gode møteplassar som dekkjer alle brukargrupper sine behov, aktiviteter inne og ute, sykling og gange og tilrettelegging for fysisk aktivitet. I tillegg er det sentralt å sikre eit variert utval leilegheiter og universell utforming i alle ledd av prosessen.

Planlegging skal ta særleg omsyn til barn og unge sine interesser og sikre gode og trygge oppvekstmiljø. Å ta vare på barn og unges interesser er eit tverrsektorielt ansvar, og heng i hop med fleire andre plantema som friluftsliv, folkehelse, landskap, arkitektur og estetikk, by- og tettstadutforming og universell utforming.

Det er satt av 44 daa til park, torg og friområde. Eit punkt som i liten grad er behandla i planskildringa og føresegnene knytt til desse areala, er tilrettelegging for leik. Regional plan for folkehelse framhevar betydninga av gode, trygge uteareal verkar positivt på den fysiske, psykiske og sosiale utviklinga hos barn. Fordi barn og unge representerer ein gruppe med lav mobilitet., er dei særleg avhengig av trygg tilgang til eigna opphaldsareal i umiddelbar nærleik av der dei bur, oppheld seg og ferdes til kvardags. Vi vil oppmode om at ein løfter tematikken knytt til leik tydelegare fram i planforslaget, og sikrar den i føresegnene, slik at omsynet til denne brukargruppen blir ein del av føringane for utforminga av alle uteareala. Dette vil gje områda bumiljøkvalitetar som også kan komme andre brukargrupper til gode.

Når det gjeld litt eldre barn og ungdom er det dei uformelle, attraktive og trygge møtestadane i tilknytning til skule og kollektivtransport som er særleg viktige. Busshaldeplassen er ofte ungdommens mest sentrale møteplass, og ein bør trekke dei inn i medverkinga i samband med planlegginga av denne.

#### Handel og handelsanalyse

Senterplanen har som mål at sentera skal vere attraktive for handel med handelsverksemd dimensjonert etter nivå i senterstrukturen. Ny detaljhandel skal i hovudsak lokaliseras i senter, slik områdeplanen for Kleppestø legg opp til, med unntak av daglegvarer og nærare definerte plasskrevjande vareslag.

Jamfør regionale føresegn §4.1 vert det stilt krav om samtykke frå fylkeskommunen for reguleringsplan med nytt eller samla bruksareal for handel som overstig 3000m<sup>2</sup>, slik det er tilfelle her. Det blir krav handelsanalyse for å vurdere samtykke. Prosedyre for handsaming av søknader om samtykke er følgjande:

- Planfremjar, som her er kommunen, utarbeidar samtykkesøknad med handelsanalyse
- Kommunen sender søknad om samtykke til fylkeskommunen saman med ei vurdering av om tiltaket er i tråd med senterplanen
- Fylkeskommunen sender samtykkesøknaden til fylkesmannen med frist for uttale på 3 veker
- Fylkesutvalet fattar vedtak etter innstilling frå fylkesrådmannen

Aktuelle vurderingspunkt er: Handelsbalanse i kommunen, fordeling av nytt handelsareal i senterstruktur vedatt i senterplan og kommuneplanens arealdel, handelsomland for etableringa, folketall/ prognose, eksisterande og forventa handel, bruksareal for handel og særlege tilhøve som påverkar handel.

Vi ber om at det vert sendt samtykkesøknad med grunnlag i handelsanalysa.

#### Handelsanalyse for Kleppestø datert juli 2014

Senterplanen inneheld retningslinjer for handelsanalyse. Vi har følgjande foreløpige kommentarar til analysen som grunnlag for nytt areal for handel i områdeplanen.

Handelsanalysen for Kleppestø legg opp til eit maksimumscenario, der handelslekkasjen for kommunen som heilskap går i null og ein stor del av kommunen sin indre handel skal dekkast på Kleppestø. Vi meiner at handelsanalysen i større grad skal synleggjere usikkerheiten som ligg i fleire grunnlagsdata, som til dømes folketalsvekst, dekningsgrad, kjøpeevne og bustads- og næringsutvikling i kommunen generelt. Den burde og drøfta utviklinga i handlevaner, slik det kjem til uttrykk til dømes i den sterkt vaksande netthandelen som gjer seg gjeldande innan nokre vareslag. På bakgrunn av dette kan ein sjå for seg ulike alternative scenario for handelsvekst og lokalisering av naudsynt areal som kan vurderast mot kvarandre.

I tillegg skal handelsanalyse vise korleis behov for handelsareal bør fordelast på dei ulike nivåa i vedtatt senterstruktur i senterplan og kommuneplanens arealdel. Ein ønsker ein mindre bilbasert, berekraftig handel der alle har tilgang på ulike typar varer og tenester. I lys av dette er det relevant å drøfte arealbehova knytt til ulike vareslag. Eksempelvis er det eit mål å lokalisere tilstrekkeleg areal til daglegvarehandel nær bustadkonsentrasjonar, nærsenter og lokalsenter i tillegg til kommune- og regionsenter. Det er og aktuelt å vurdere det overordna samspelet i handels- og arbeidsvaner i bergensregionen som heilskap.

Til sist skal handelsanalysa drøfta kva verknad auka handelsareal i områdeplanen har for andre senter i ulike nivå av hierarkiet. Her er det aktuelt å drøfte ulike hovudvaregrupper, for å få frem et nyansert bilde på behovet for nytt handelsareal i dei ulike sentera.

#### Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional styresmakt for kulturminnevern.

Det er kjent to tidlegare automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Ein heller med Askeladden id. 91782 vart undersøkt og fjerna i samband med utbygging av ferjekaia på Kleppestø. Lokaliteten var feil kartfesta i Riksantikvaren sin kulturminnedatabase «Askeladden», men nå er plassering av denne justert i tråd med dokument i våre arkiv og gamle flyfoto. Sør for Grønshjeret ligg ein automatisk freda marin lokalitet som no er fjerna (Askeladden id. 89114).

Då planen har areal i sjø har saka vore lagt fram for Bergens Sjøfartsmuseum. I samband med oppstart av planarbeid med områdeplan for Kleppestø sentrum stilte Sjøfartsmuseet krav om marin arkeologisk registrering når planen vert lagt ut til høyring. I e-post datert 18.07.2016 skriv Bergens Sjøfartsmuseum at

etter ei ny vurdering finn dei det ikkje naudsynt med registreringa. Dei mest interessante sjøområda innanfor planområdet er allereie undersøkt. Store delar av planområdet i sjø er særskild djupt, og Sjøfartsmuseet vurderer desse områda til å ha låg potensial for funn av maritime kulturminne. Museet trekk difor krav om marinarkeologisk undersøking og har ikkje fleire merknader til planarbeidet.

Elles gjer Bergens Sjøfartsmuseum merksam på at tiltakshavar er pliktig å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne, jf. kulturminnelova § 14. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan verte råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. Verksemda må i så fall ikkje takast opp før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i kulturminnelova.

I høve nyare tids kulturminne viser vi til våre innspel til oppstart av planarbeid datert 4.juni 2012 der vi gjorde merksam på å sikre Rådhuset som kulturminne, då det har særskilde gode arkitektoniske kvalitetar og er eit viktig kulturminne av lokal og regional kulturminneinteresse. Vi rår difor til at Rådhuset i tillegg til å bli regulert som offentleg føremål (o\_T1) får omsynssone kulturmiljø H570 med føresegn:

*Rådhuset på Askøy er tidstypisk og har gode kvalitetar både i materialar og detaljering. Bygningen sine hovudtrekk i eksteriør og interiør skal ivaretakast i ein slik utstrekning at anlegget bevarer sin integritet som kulturminne.*

Det er positivt at området rundt Kleppestøundet vert sikra med omsynssone kulturmiljø H\_570 med føresegn. Det er òg positivt at den arkitektoniske sirkelforma på ferjeterminalbygget (S 19) vert vidareført som historieforteljande og identitetskapande landemerke. Vi rår elles til at ein søker å nytte fysiske restar etter det gamle ferjeleiet som ressurs i det vidare planarbeidet. Vi minner elles om at heile kommunen sin kulturarv i lag med andre identitetskapande element som grønstruktur, materialval og menneskeleg skala må nyttast i arbeidet med å gjere Kleppestø til ein attraktiv og inkluderande tettstad.

#### Landskap, naturmangfald, blå og grøn struktur

Kleppestø er ein del av regionale landskapsområdet 'Byfjorden' der landskapstypen er karakterisert av middels breie fjordløp og verdisett til verdiklasse 2: Vanleg forekomande landskap. Landskapstypen er robust mot utbygging som endringsfaktor, men punktvis tiltak vil likevel være godt synlege frå store delar av landskapsrommet. Ein må difor vise aktsemd i forhold til fjernverknaden av større landskapsinngrep og tiltak, særleg slik det vil verte opplevd frå sjøsida.

Det er lagt vekt på å sikre overordna og lokal grønstruktur som friområder. Planskildringa skildrar også kvalitetane som knyter seg til innslag av urbane grønne kvalitetar i planområdet, noko ein også kan sikre i føresegnene for å trygge forpliktande gjennomføring. Det er utvikla eit verktøy for å sikre at blågrønne kvalitetar vert tatt vare på og fremma i byutvikling, i form av såkalla 'Blågrønn faktor', som ein finn informasjon om på Kommunal og moderniseringsdepartementet sine heimesider. "Blågrønn faktor" sikrar større innslag av blågrønne kvalitetar i nye byggeprosjekt. Metoden inneholder verktøy for beregning av den blågrønne faktoren, eksemplar og juridiske betraktningar. Meininga er å gje blå og grønne kvalitetar auka vern og høgare status og samtidig bidra til høg kvalitet på uterom. Ein viktig fordel er at det kan forankrast juridisk i planarbeid og dermed verte meir forpliktande for utbyggjar. Vi vil tru at dette kan vere eit nyttig verktøy for å operasjonalisere måla om eit grønt sentrumsområde på Kleppestø.

Til sist vil vi oppmode om at ein stiller krav til bruk av stadeigen vegetasjon for å sikre robust, biologisk mangfald, lokal identitet og rasjonell drift av utomhusanlegg og grønstruktur.

#### Strandsone

Områdeplanen regulerer heile strandsonen til friområde og tar med dette eit godt grep for å sikre viktige felles ressursar som landskap, naturmangfald og friluftsliv, noko som er svært positivt. Vi saknar ein

begrunnelse for brotet i Friområdet ved Maltvikneset, som bryt systematikken i strandsonevernet i eit område i sterk omforming.

## Konklusjon

Vi vurderer at områdeplanen for Kleppestø sentrum er eit godt reiskap for utviklinga av Kleppestø til eit regionsenter, og at planforslaget langt på vei er i tråd med dei overordna måla for planlegging i Hordaland.

Vi ber no om følgjande:

- Kommunen tar initiativ til dialog med 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.
- Kommunen sender søknad om samtykke på grunnlag av handelsanalyse.

Eva Katrine R. Taule  
kst. plansjef

Tina K.M. Sinclair  
saksbehandlar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Saksbehandlar:

Inger Lena Gåsemyr- Kultur og idrettsavdelinga, Fylkeskonservatoren  
Monika Cecylia Serafinska- Kultur og idrettsavdelinga, Fylkeskonservatoren  
Gunhild Raddum- Samferdselsavdelinga, Transportplan  
Anne Mette Nesje Porten- Regionalavdelinga, Seksjon for næring- og lokalsamfunnsutvikling

Kopi til:

FYLKESMANNEN I HORDALAND