

ASKØY KOMMUNE
Klampavikvegen 1
5300 KLEPPESTØ

Dato: 12.09.2017
Vår ref.: 2014/488-27
Saksbehandlar: liztoll
Dykkar ref.:

Fråsegn til 1.gongsbehandling for områdeplan Kleppestø sentrum - Askøy kommune

Vi viser til brev datert 14.07.2017 om høyring av forslag til områderegulering for Kleppestø sentrum. Hovudføremålet i planen er utvikling av kommune- og regionsenteret Kleppestø til en bymessig sentrumskjele med bustader, næringsareal og infrastruktur. Føremålet er i hovudsak i samsvar med kommuneplan der størsteparten av området er sett av til sentrumsformål.

Hordaland fylkeskommune vurderer reguleringsplanen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. Fylkeskommunen ga fråsegn 5.9.2016 til 1.gongshandsaming av planen, og vil i det følgjande berre kommentere endringane i forslaget som no har blitt lagt ut til høyring.

Vurdering

Regional plantema

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

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. 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.

Revidert planforslag for Kleppestø sentrum er langt på vei i tråd med dei overordna måla for planlegging i Hordaland. Fylkeskommunens vurderingar er skildra i tidligare fråsegn, og vi vil i det følgjande berre kommentere og gje innspel til endringar frå det førre planforslaget 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. Btre samspel mellom regional plan og kommunal plan i sentrumsområde er lang på veg oppnådd i senterplanen, men planen hadde vore tent med definisjon av sentrumsutrekning. Ein kan sjå til korleis til dømes Bergen kommune har løyst dette gjennom pågåande arbeid med rullering av KPA, kor forslag til nytt plankart er knytet til eit *strategisk* plankart. Kartet skilje mellom 1; *bydelssenter* (urban sone),

2; *gåsome* kjennetegna av korte avstandar til kollektivtilbod og lokal handel- og tenestetilbod, og 3; *øvrig* areal, som alle har ulike krav til utnyttingsgrad, byggehøgder, fellesområder og parkering. Dokumenta kan sjåast på Bergen kommune si [heimeside](#).

Senter- og tettstadsutvikling

Forslag til områdeplan presiserer framleis ikkje fordelinga mellom bustader, forretning og tenesteyting/kontor innan sentrumsformåla. Føresegnene gir rom for publikumsaktive formål på bakkeplanet for store delar av kaiområdet, og kravet om min. fire meters fri høgde på bakkeplanet sikre fleksibilitet for bruksformålet i 1. plan over tid. Det gir rom for både næringsdrift, samt at høg 1. etasje bidreg til å auke bukvaliteten som kan kompensera for blant anna mindre dagsljøs og innsynsproblematikk på gateplan.

Det er lagt inn krav om 4 meters etasje høgde for mesteparten av områdene med sentrumsformål. Det kjem ikkje fram kva som ligger til grunn for differensieringa av sentrumsformål knyta til høgdekravet, og vi rår til at også dei andre sentrumsformåla vert omfatta av dette kravet ved opparbeiding av ny busetnad.

Maksimal byggehøgden for delfelta S1-S8 ser ikkje ut til å være endra frå førre versjon av planforslag. Vi vil igjen minne om at bygg over 5 etasjar kan vere uheldig for bymiljøet grunna dårlege soltilhøve på gateplan og kontakt mellom dei øvste etasjane og gateplanet. Illustrasjonane som følgjer planmateriellet synar ein svært kompakt busetnad på kaiområdet sett frå sjøen, som vil gje dårlege lys- og utsiktstilhøve for busetnaden både i området og lengre nord i området, kor ein planlegg for ein kombinasjon av bustader og næring. Vi rår derfor til at busetnad for særskilt delfelt S6 revurderas i høve til høgdeføresegna som ligg i planforslaget no.

Sentrumsområdet skal vere tett utbygd innanfor ein gangbar kjerne

Korleis gjere sentrumsområder attraktivt å gå og sykle i, vart drøfta i førre fråsegn. Føreslått plan viser fleire gode tiltak for å gjera det attraktivt å opphalde seg i, bu og enklare å bevege seg gjennom Kleppestø utan bruk av motoriserte kjøretøy.

Grepet som definerer hovudvegane som «gater» med dertil krav om at ny busetnad vert lagt i formålsgrensa mot vei, torg og likn., samt sykkelprioritering i vegbane vil kunne bidra til å auke andelen gåande og syklande lokalt. I tillegg vil tiltaket gi reduksjon i fart som i seg sjølv vil virke positivt inn på miljøet for både myke trafikantar, samt gi lågare utfordringar knyta til støy og luftforureining for bygningar planlagt for varig opphald. I tråd med denne intensjonen, vil planen vil kunne forbetras gjennom å forlengje «gateutforminga» mot vest, forbi det føreslege sentrumsformålet S 19 som i noverande plan vert vist meir vegmessig, med separert gang- og sykkelsti frå veg.

Det er lagt til rette for en viss form for kvartalstruktur med fleire offentlige torg som kan bli gode møte- og opphaldsplasser på kaiområde, men det saknas ei prioritering / hierarkisk framstilling av dei offentlege torga og gatene i dette området. Skal ein av gatene fungere som «gågate» med meir intensiv bruk og møtt med aktive fasadar, skal nokon av torga ha funksjon som «nabolagshage» kor framtidige bebuarar vil kunne bidra til drift- og vedlikehaldsarbeidet, vert det viktig å etablere nokon serveringsstader knyta til torg eller kaikanten?

Senterstruktur og handel

Det er positivt at det reviderte planforslaget viser ein passasje gjennom *sentrumformål S10* og soleis deler området i nord med kjøpesenter i to delar. Å bryte opp busetnaden i fleire delar, kan bidra til å innpassa han betre til eksisterande busetnad, gjer moglegheit for fleire aktive fasadar og dertil være ein viktigare bidragsytar til det urbane livet Kleppestø har som ein av ambisjonane med sentrumsplanen. Føresegn § 8.3.5 opnar for å overbygga denne passasjen som kan verte praktisk for kundane og styrke senterets profil, men det vert viktig at denne passasjen ikkje vert *gjenbygga* med veggjar og soleis privatiserer det offentlige rommet som ein har no lagt til rette for. Det kan med fordel presiseras i føresegna.

En viktig faktor for aktivisering av torga vil vere at det vert tilrettelagt for / satt krav til fleire inngangar til senteret, til dømes frå dei ulike verksemdene. Kjøpesenteret Galleriet i Bergen sentrum er et velbrukt eksempel på dette, men og nyare tids kjøpesenter har valt denne strategien, som Telegrafbygget i Bergen, Hvaltorget i Sandefjord og Amfi i Arendal og på Geilo. Planforslaget viser framleis få føringar for utforminga av bygg og fasadar, som opnar for etablering av et tradisjonelt, innvendt senter som berre i noko grad bidreg til byliv og ikkje-kommersielle opplevingar.

Plankartet syner at S10a og S10B er definert helt ut til offentlig veg o_KV4, sjølv om det føreligg ei byggegrense mot veg. For å unngå at desse areala får preg av å vere «leftover» areal mellom veg og bygning, rår vi til at arealet *Torg o_To10* fortsett sørover forbi senteret og knyter seg til *Torg o_To1*.

2 områder i revidert forslag til plan er omdefinert frå *boligbebyggelse* til *senterområde*; S19 og S20. Felta ligg utanfor arealet som er kartlagt sentrumsformål i KPA, og det bidreg til at sentrumsområdet vert enda meir spreia. Ytterpunktta ligg likevel ikkje meir enn ca 650 meter (S19) frå kommunehuset i gangavstand, og følgjer difor dei regionale retningslinjene for arealbruk pkt 2.3 (*Senterplanen*) som angir 1 km radius frå senter som akseptabel gangavstand. Vidare framkjem det frå planskildringa at området S19 er mest eigna til bustader, men det vert ikkje reflektert i føresegna. Området er tydelig støy utsett (høge støyskjermar langs veg) og difor kan hende lite eigna til einebustader med store hage kring som er den dominerande typologien i området. Fylkeskommunen vurderer det som akseptabelt at sentrumsformålet strekkjes noe samanlikna med tidligare utkast til plan, men vil be om at det settast krav til at det gjeres greie for i større detalj kva slags funksjonar ein planlegg innanfor formåla S19 og S20, nedfelt i føresegna. Desse områda er untatt fellesføresegna til utforming og funksjoner gjengitt i § 5.1.6 utan at det er grunnlagt særskilt.

For å dempe støyproblematikken knyta særskilt til bustader innanfor S19, bør ein i revideringa av planen vurdere å planleggje for større grad av «gatestruktur» forbi dette området (o_KV2) òg, slik det er planlagt i strekket frå Holmedalen til Vatnevatnet.

Bustader og bumiljø- eksisterande bustadområde

Vi registrerer at høringsutkastet ikkje inneheld omsynssoner for omforming og fornying slik det var foreslått for nokre av dei eksisterande bustadområde. Samstundes opnar føresegn § 4.2 for fortetting av eksisterande bustadområde. Det er framleis ikkje satt ein maksimal utnyttingsgrad for område B1-B13, sjølv om krav til uteopphaldsareal nemnt i § 4.2.2 avgrensar dette noko. Ein strategi med gradvis spreidd og usystematisk fortetting utan øvre tak, vil kunne bidra til at det vert meir utfordrande å gjennomføre intensjonen om fortetting av desse områda i etterkant. Krava til uteopphaldsareal nemnd i føresegna § 4.2.2 setter krav til liten hellingsgrad for uteopphaldsareal knyta til bustadane, som for mange tomter vil bety planering av eksisterande terreng og etablering av murar og likn. Slik vil ein ha mindre moglegheit for å bevare eksisterande knausar og vegetasjon som både kan fungere fint som opphalds- og leikeareal, og ein står i fare for å øydelegge den lokale eigenarten eit bustadområde har. Vi rår til at ein revurderer krava til uteopphaldsareal til å i større grad behalda det naturgitte landskapet og heller sette krav til kvalitet til utforming på uteopphaldsareal gjennom oppfylling av eit kvalitetsprogram knytt til planen eller liknande.

Planforslaget inneheld fleire områder som er merka med omsynssone 910 – vidareføring av eksisterande plan, og enkelte har og rekkjefølgekrav knyta til dei. Vi meiner at planen ville vert styrka om disse felta vert innlemma i planforslaget med formålscoder tilsvarande dei eksisterande planane for å sikre heilskap, men og for å vurdere behovet for å sette krav til eksisterande planar for gjennomføring av nødvendig felles infrastruktur med annan busetnad i området, og for betre å kunne vekte alle forholda og interessene innanfor planområdet opp mot kvarandre.

Nye bustadområde i senterstruktur

Områdeplanen legg opp til 179.000 m² ny busetnad innanfor planområdet, 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.

Uteopphaldsareal

Planen skil ikkje mellom privat og felles uteopphaldsareal, og legg til grunn at byromma i stor grad skal fungere som felles uteopphaldsareal. Den satsinga på offentlig rom i dei mest sentrale områda i planen bygger opp under ein urban struktur og kan verte vellukka om det vert stilt krav til kvalitet og differensiering mellom dei ulike romma. En kan og stille krav til uteopphaldsareal som ikkje går på bekostning av gatelivet, som til dømes å sette krav til bruk av tak som felles opphaldsareal. Offentlege område kan likevel ikkje i fullt mon dekke dei behova som halvprivate og private areal kan fylle. Areal knytt til uteopphald og fortetting er ofte er motstridande omsyn og kan manglande felles uteopphaldsareal kan gå utover omsynet til bukvalitet og sosial berekraft i urbaniseringa av små og store stader. Vi rår til at det vurderas å legge inn krav i føresegna som sikrar et minimum av felles, privat uteopphaldsareal, som til dømes kan verte løyst på felles takterrasse.

Samordna areal og transport samt samferdsel

Områdeplanen har lagt opp til endring i korleis ein beveger seg gjennom Kleppestø, med fokus på framkjømda for myke trafikantar. Grepet med å omdisponera parkeringsareal til busetnader, samt å endre veg- til gatestruktur, gir gode føresetnadar for etableringa av attraktive bustads- og handelsområde og eit meir aktivt byliv.

Under punkt 7.1.4 i planskildringa, *Utforming veg og gater i sentrumsområdet*, vert gateutforming skildra som det føretrekte i sentrumssoner og i sentrumsnære bustadområder. Det er i planen gjort gode grep for å senke hastigheten for motorisert ferdsel gjennom sentrum, med egne sykkelfelt som betrar framkjømda for syklistar og samtidig aukar tryggheten for gåande på fortauet. Planen vil likevel kunne forbetrast gjennom å forlengje gatepreget mot vest, forbi det foreslåtte sentrumsformålet S 19 som i framlagte plan vert vist vegmessig, med separert gang- og sykkelsti frå veg.

Etablering av planlagde gangbru over Kleppestø-sundet bør ikkje komme i konflikt med omsynet til *kulturminnet* Kleppestø-sundet. Det er lagt ei omsynssona rundt sundet som inkluderer nausta langs denne, men småbåthamna innerst i sundet tilseier at gangbru må etablerast med ei viss høgde for å kunne oppretthalde båttrafikken i sundet. Vi rår til at det settas krav i føresegna til utforming av brua, slik at ho ikkje reduserer opplevinga av kulturminnet sundet utgjev, meir om dette under punktet *Kulturminne og kulturmiljø* nedanfor.

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. Lokaliseringa *midt* i sentrum bidreg til større gjennomgangstrafikk enn om ein la parkeringsanlegget langs hovudinnfartsåra *før* sentrum.

Det er ei kjensgjerning at gratis parkering gir auka bilbruk. Hordaland Fylkeskommune 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 oppmerkt plass.

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

	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	

Det må merkast at tidligare 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. Sjølve 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 Fylkeskommunen 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.

Fylkeskommunen 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 parkeringsløyisingane og talet på plasser er grundig vurdert ut frå eit reelt behovet og målsettinga om at fleire skal nytte kollektiv, sykkel og gange.

Parkeringskrava nemnd i § 4.2.3 legger opp til bilbasert busetnad som ikkje bygger opp under den omtalte gå- og sykkelstrategien i planskildringa. Vi rår til at det i staden for minimumskrav for parkering, etableras **maksimumskrav** for ny busetnad i bustadområda B1-B13, ettersom alle bustadene ligg i gangavstand til handels- og tenestetilbod, samt kollektivtrafikk.

Tunnel

Som nemnd i førre fråsegn, er det utfordringar knytt til finansiering og gjennomføring av tunnelprosjektet mellom Solhola og Klampavika, samt handtering av tunellmassar. Det er ikkje økonomisk handlerom på fylkesvegbudsjettet til å prioritere utbygging av tunnelen i områdeplanen for Kleppestø, og ein står i fare for å «fryse» mykje av utbygginga i Kleppestø gjennom rekkjefølgjekrava som er lagt fram. Dersom eit slikt tiltak

skal kunne realiserast må det på sikt vurderast å etablere ein Askøy-pakke 2, som ligg langt fram i tid. I RTP 2018-2029 er et uttalt prinsipp at utbetringar av eksisterande vegnett prioriteras framfor nye prosjekt.

Kollektivtransport

Det har vore tett dialog mellom samferdselsavdelinga/Skyss og Askøy kommune for å kome fram til kollektivløysingar som kunne akseptierast 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 einsskilde 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.

Sykkel- 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 sykklande).

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

Føkehelse, barn og ungdom sine interesser

Det er satt av 44 daa til park, torg og friområde. Eit punkt som framleis 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. Fylkeskommunen kan ikkje sjå at tematikken knytt til leik vert drøfta særskilt i planforslaget slik at omsynet til denne brukargruppa blir ein del av føringane for utforminga av alle uteareala. Dette ville gitt områda bumiljøkvalitetar som også kan komme andre brukargrupper til gode.

Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional styresmakt for kulturminnevern.

Vi viser til tidligare fråsegn i saka. Vi er godt nøgd med at omsynssone H570 er utvida til å ta med seg rådhuset. I tillegg til å vise omsynssone i kart er det viktig med gode føresegner. Vi har forslag til endringa av føresegn for H570 og H410_1. Vi har og innspel til endringa av *føresegn for 13.2 Småbåthamn – SBH1*.

For omsynssone H570 ber vi om at ein er meir presis på kva som er dei viktige verdiane i sona. Vi har laga eit døme på korleis fråsegna kan vere:

«Omsynssone H570 skal sikre at ein tek vare på dei kulturhistorie, arkitektoniske og miljømessige verdiane i Kleppestø.

Omsynssone skal verne området med det opphavlege landskapet i vågen, nausta, dampskipskaia og rådhuset. Omsynet til kulturmiljøet og dei antikvariske verdiane skal vere førande for arealbruken og for bygge- og anleggstiltak.

Søknadar om tiltak som vil kunne få konsekvensar for det opphavlege kulturmiljøet og dei antikvariske verdiane i omsynssona skal sendast på høyring til regionale styresmakter.»

Innanfor omsynssonene H410_1 kan det etablerast gang- og sykkelveg. Ei ny bru må ikkje bli så dominerande at ho tek merksemda frå kulturmiljøet eller stenger for aktivitetane i båthamna, SBH1. Ho må utformast med så enkelt formspråk som mogleg, utan konstruksjonar og materialbruk som kjem i konflikt med kulturminna i omsynssona.

Døme på endra føresegn for H410_1:

For H410_1 må utforming- og materialbruk av gang- og sykkelbru ta omsyn til og ikkje komme i konflikt med kulturmiljøet i omsynssone H570 og bruken av småbåthamna i SBH1. Før rammeløyve gis skal saka sendast på høyring til regionale styresmakter.

Innerst i vågen skal ein oppretthalde småbåthamna, SBH1. Det er positivt med eit levande hamnemiljø og småbåthamna kan bidra til dette. Vi er nøgd med at føresegna ikkje tillèt å sett opp gjerder, stengsler, skilting eller andre forhold som hindrar/vanskeleggjer ferdsel i Gr2. Vi meiner at dette også må og gjelde mot torget i To2. Det er og viktig å ta med at tiltak ikkje skal negative konsekvensar for kulturmiljøet i omsynssona.

Døme på endra føresegn for 13.2.1:

Småbåthamna ligger innanfor omsynssone H570. Tilliggende grøntareal Gr2 og torg To2 skal være tilgjengelig for allmennheten, og det tillates ikke etablert gjerder, stengsler, skilting eller andre forhold som hindrer/vanskeleggjer ferdsel i Gr2 og To2 eller forringer kulturmiljøet i omsynssone H570.

Landskap, naturmangfald, blå og grøn struktur

Det er lagt vekt på å sikre overordna og lokal grønstruktur som friområde. Se punkt nedanfor under «Strandsone» for vurdering av Maltneset.

Planskildringa skildrar kvalitetane som knyter seg til innslag av urbane grønne kvalitetar i planområdet, noko ein også kan sikre i føresegnene for å trygge forpliktande gjennomføring. Vi minner om at det er utvikla eit verktøy for å sikre at blågrøne kvalitetar vert tatt vare på og fremma i byutvikling, i form av såkalla 'Blågrøn faktor', som ein finn informasjon om på Kommunal og moderniseringsdepartementet sine heimesider. Meininga er å gi 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 igjen 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. Det bør og vurderas å sette krav til utforming av tursti som er planlagt innanfor omsynssone 410_3, slik at det ikkje vert gjort store terrenginngrep for å gjennomføre denne. Sjå eksempel på føresegn knyta til H4101 over.

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 framleis grunngeving for brotet i *Friområdet* ved Maltvikneset, som bryt systematikken i strandsonevernet og moglegheita for å binde saman viktige rekreasjonsområde glipp.

Konklusjon

Hordaland fylkeskommune har merknader til planforslaget når det gjeld *sentrumsavgrensing, parkering, vegutforming, omsynet til kulturminne og landskap, differensiering av uteopphaldsareal, vektlegging av folkehelseperspektivet og byggehøgder knytt til området på kaia*. Vi ber om at desse merknadene vert teke omsyn til i prosessen vidare.

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.

Eva Katrine R. Taule
fagleiar kommunal plan

Liz Eva Tøllefsen
saksbehandlar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Saksbehandlarar:

Liz Eva Tøllefsen, Seksjon for plan - REG AVD, REGIONALAVDELINGA

Endre Sten Nilsen, avd. for Kulturminne, HFK

Ragnhild Raddum, avd. for Samferdsel, HFK

Kopi til:

FYLKESMANNEN I HORDALAND

Statens vegvesen - Region Vest