

## Plan 213 Kleppestø sentrum. 2. gangs behandling.

### Særutskrift

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for teknikk og miljø	233/17	09.11.2017
Utvalg for teknikk og miljø	264/17	07.12.2017
Kommunestyret	162/17	14.12.2017
Kommunestyret	4/18	01.02.2018

Saksbehandler: Bente Karlsen	Arkivsaknr.: 2013/1601-371
------------------------------	----------------------------

### Møtebehandling i Kommunestyret - 01.02.2018

#### Vedtak:

Plan 213 Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan - og bygningsloven § 12 – 12 med følgende endringer:

- Plankart oppdateres ved at boligområde sør for sentrumsområde S19 endres fra BB1 til BB2, samt at utnyttelsesgrad % - BRA=110 % fjernes.
- Reguleringsbestemmelser oppdateres slik at det blir samsvar mellom benevnelsen BB2 i plankart og i bestemmelsene. Blant annet må BB2 inngå i pkt. 1.3.1 og 2.4.1- rørbasert bossnett, samt i pkt. 3.1.2 - utnyttelsesgrad og byggehøyde. BB2 tas ut fra pkt. 3.1.4.
- BB1 legges inn i pkt. 3.1.2 – utnyttelsesgrad og byggehøyde.
- 2. Rekkfølgebestemmelser. Kapittel 2.10 - Opparbeidelse av veganlegg endres til: 2.1 – Opparbeidelse av veganlegg.
- Plankart og reguleringsbestemmelser gis ny revisjonsdato lik kommunestyrets møtedato.

#### Utsettelsesvedtak (vedtatt under behandling av sakslisten)

«Kommunestyret er invitert til å behandle Plan 213 uten at plandokumentene er ferdigstilt. En behandling av denne planen nå kan derfor være problematisk i forholdt til bestemmelser i plan- og bygningsloven og kartforskriften. Det foreslås derfor å utsette behandlingen av Plan 213 til neste kommunestyremøte slik at plandokumentene kan ferdigstilles.»

#### Rådmannens innstilling (etter behandling i UTM/utsettelsesvedtak i K)

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 07.12.2017
- Planbestemmelser, datert 07.12.2017

### **Behandling:**

*Saksordfører Elsa Benjaminsen (AP) redegjorde for saken.*

Rådmannen Eystein Venneslan orienterte om feil i saken, felt BB1 Holmedalen skal ha benevnelsen BB2.

### **Jann Atle Jensen (DEM) foreslo:**

Plan 213 – Kleppestø sentrum oversendes rådmannen med oppdrag å endre planforslaget slik planområdet kun omfatter offentlig eid grunn begrenset av kaiområdet med tilstøtende arealer. Det nye planforslaget skal tilpasses ventet havstigningsnivå og andre miljøforhold. Det skal ikke lages tiltak eller graves i (forurenset) (kai) grunn.

Planforslaget må inneholde tiltak som er trafikkreduserende for Kleppestø området ved for eksempel å flytte knutepunkt for buss og pendlerparkering nærmere Askøybrua.

Planforslaget må i vareta funksjonen beredskaps kai.

Planforslaget må inkludere pendlerparkering for hurtigbåt på en slik måte at tilbudet om gratis parkering kan fortsette.

### **Roger Fauskanger (AL) fremmet følgende fellesforslag fra AL,AP,SV,MDG og Rødt (endret UTM sin innstilling):**

Plan 213 Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan - og bygningsloven § 12 – 12 med følgende endringer:

- Plankart oppdateres ved at boligområde sør for sentrumsområde S19 endres fra BB1 til BB2, samt at utnyttelsesgrad % - BRA=110 % fjernes.
- Reguleringsbestemmelser oppdateres slik at det blir samsvar mellom benevnelsen BB2 i plankart og i bestemmelsene. Blant annet må BB2 inngå i pkt. 1.3.1 og 2.4.1- rørbasert bossnett, samt i pkt. 3.1.2 - utnyttelsesgrad og byggehøyde. BB2 tas ut fra pkt. 3.1.4.
- BB1 legges inn i pkt. 3.1.2 – utnyttelsesgrad og byggehøyde.
- 2. Rekkefølgebestemmelser. Kapittel 2.10 - Opparbeidelse av veganlegg endres til: 2.1 – Opparbeidelse av veganlegg.
- Plankart og reguleringsbestemmelser gis ny revisjonsdato lik kommunestyrets møtedato.

### **Roald Steinseide (FrP) fremmet følgende fellesforslag fra H og FrP:**

1. Planforslaget avvises.
2. Kleppestø Senter fristilles fra planen. Utvider/utarbeides det eget planforslag for senteret vil dette gis prioritet fra kommunens side.
3. Kommunestyret er av den oppfatning at med en slik liten arealutnyttelse burde andre innkomne planer vært bearbeidet og sendt ut på høring . Eks jfr Kleppestø vel sin plan.

### **Siv Høgtun (H) foreslo følgende tilleggsforslag fra H og FrP:**

Rådmannen starter opp reguleringsplan på ny båtterminal på Kleppestø, terminalen skal ligge i kort gangavstand til innfartsparkering og fremtidig inngang til Regionsenter.

### **Avstemming:**

Fellesforslag fra FrP og H  
pkt 1 og 2:

For 14 st. (8H,4FrP,2KrF)  
Mot 21 st. (11AP,2SV,3AL,2V,1Rødt,1MDG,1DEM)

Fellesforslag fra FrP og H  
pkt 3:

For 12 st. (8H,4FrP)  
Mot 23 st. (11AP,2SV,3AL,2V,1Rødt,1MDG,1DEM,2KrF)

Tilleggsforslag fra FrP og H:

For 12 st. (8H,4FrP)  
Mot 23 st. (11AP,2SV,3AL,2V,1Rødt,1MDG,1DEM,2KrF)

Jann Atle Jensens forslag:

For 1 st. (1DEM)  
Mot 34 st. (11AP,2SV,3AL,2V,1Rødt,1MDG,2KrF,4FrP,8H)

Fellesforslag fra AL,AP,SV,  
MDG og Rødt:

For 20 st. (11AP,3AL,2SV,1MdG,1Rødt,2V)  
Mot. 15 st. (8H,4FrP,1DEM,2KrF)

### **Møtebehandling i Kommunestyret - 14.12.2017**

#### **Utsettelsesvedtak (vedtatt under behandling av sakslisten)**

«Kommunestyret er invitert til å behandle Plan 213 uten at plandokumentene er ferdigstilt. En behandling av denne planen nå kan derfor være problematisk i forholdt til bestemmelser i plan- og bygningsloven og kartforskriften. Det foreslås derfor å utsette behandlingen av Plan 213 til neste kommunestyremøte slik at plandokumentene kan ferdigstilles.»

#### **Innstilling/vedtak: (i samsvar med rådmannens innstilling m/tilleggspunkt 1-9):**

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 23.10 2017
  - Planbestemmelser, datert 23.10 2017
1. Øverste del av S19 endres til boligområde, mens nederste del av S19 beholdes som sentrumsområde. Utnyttelsesgrader opprettholdes.
  2. S11 endres til offentlig formål.
  3. Beskrivelse om at hele S10 og S11 detaljreguleres i områdeplanen, legges inn i planbeskrivelsen.
  4. Pkt. 1.1.3 i reguleringsbestemmelsene endres til: Innenfor felt B1 – B13 er det ikke tillatt å oppføre mer enn 2 boenheter pr. eiendom før det foreligger detaljreguleringsplan.
  5. Siste avsnitt i reguleringsbestemmelsene pkt. 16.3.1 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt, kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun

nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.

6. Reguleringsbestemmelse pkt. 16.4.2 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.
7. Forslag til endring i reguleringsbestemmelsene: «1.1.4: Før utarbeidelse av reguleringsplan på BB1 må det dokumenteres at generelle krav til sikkerhet mot skred, gitt i lovverk, forskrifter, nasjonale og regionale planføringer kan ivaretas.»
8. Det må etableres gang og sykkelvei gjennom Florvågtunnelen.
9. Det må etableres gang- og sykkelvei mellom Kleppestø sentrum til Myraneområdet. Traseen skal være kortes mulig, og utformet slik at den er hensiktsmessig for gående og syklister. Etableringen må sees i sammenheng reguleringsplan 362 Myrane.

### **Behandling:**

### **Følgende er protokollert:**

### **Under behandling av sakslisten fremmet varaordfører Bård Espelid (AL) slikt utsettelsesforslag til PS 162/17 Plan 213 Kleppestø sentrum 2. gangs behandling:**

«Kommunestyret er invitert til å behandle Plan 213 uten at plandokumentene er ferdigstilt. En behandling av denne planen nå kan derfor være problematisk i forholdt til bestemmelser i plan- og bygningsloven og kartforskriften. Det foreslås derfor å utsette behandlingen av Plan 213 til neste kommunestyremøte slik at plandokumentene kan ferdigstilles.»

Varaordfører Bård Espelids utsettelsesforslag:        Enstemmig vedtatt.

### **Møtebehandling i Utvalg for teknikk og miljø - 07.12.2017**

### **Innstilling/vedtak: (i samsvar med rådmannens innstilling m/tilleggspunkt 1-9):**

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 23.10 2017
  - Planbestemmelser, datert 23.10 2017
1. Øverste del av S19 endres til boligområde, mens nederste del av S19 beholdes som sentrumsområde. Utnyttelsesgrader opprettholdes.
  2. S11 endres til offentlig formål.
  3. Beskrivelse om at hele S10 og S11 detaljreguleres i områdeplanen, legges inn i planbeskrivelsen.
  4. Pkt. 1.1.3 i reguleringsbestemmelsene endres til: Innenfor felt B1 – B13 er det ikke tillatt å oppføre mer enn 2 boenheter pr. eiendom før det foreligger detaljreguleringsplan.
  5. Siste avsnitt i reguleringsbestemmelsene pkt. 16.3.1 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt, kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun

nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.

6. Reguleringsbestemmelse pkt. 16.4.2 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.
7. Forslag til endring i reguleringsbestemmelsene: «1.1.4: Før utarbeidelse av reguleringsplan på BB1 må det dokumenteres at generelle krav til sikkerhet mot skred, gitt i lovverk, forskrifter, nasjonale og regionale planføringer kan ivaretas.»
8. Det må etableres gang og sykkelvei gjennom Florvågtunnelen.
9. Det må etableres gang- og sykkelvei mellom Kleppestø sentrum til Myraneområdet. Traseen skal være kortes mulig, og utformet slik at den er hensiktsmessig for gående og syklister. Etableringen må sees i sammenheng reguleringsplan 362 Myrane.

### **RÅDMANNENS INNSTILLING:**

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 23.10 2017
- Planbestemmelser, datert 23.10 2017

### **Behandling:**

Vidar Davidsen (H) erklærte seg inhabil ihht Fvl § 6. 1.ledd, bokstav b og fratrådte = 10  
Ihht Fvl § 8, 2 ledd drøftet utvalget hans inhabilitet. Inhabilitet enstemmig vedtatt. Terje Haugland (H) tiltrådte som vara = 11

Byplanlegger Bente Karlsen møtte

### **Kurt Hæggernæs (AP) fremmet rådmannens innstilling med følgende tilleggspunkt 1-9:**

1. Øverste del av S19 endres til boligområde, mens nederste del av S19 beholdes som sentrumsområde. Utnyttelsesgrader opprettholdes.
2. S11 endres til offentlig formål.
3. Beskrivelse om at hele S10 og S11 detaljreguleres i områdeplanen, legges inn i planbeskrivelsen.
4. Pkt. 1.1.3 i reguleringsbestemmelsene endres til: Innenfor felt B1 – B13 er det ikke tillatt å oppføre mer enn 2 boenheter pr. eiendom før det foreligger detaljreguleringsplan.
5. Siste avsnitt i reguleringsbestemmelsene pkt. 16.3.1 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt, kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.
6. Reguleringsbestemmelse pkt. 16.4.2 endres til: Etter bruk av arealet som parkering er opphørt kan det benyttes som riggområde for utbygging innenfor planområdet frem til

realisering av arealformålet er aktuelt. Riggområdet kan kun nyttes så lenge byggearbeid pågår. Når byggearbeidet er ferdigstilt skal riggområdet ryddes.

7. Forslag til endring i reguleringsbestemmelsene: «1.1.4: Før utarbeidelse av reguleringsplan på BB1 må det dokumenteres at generelle krav til sikkerhet mot skred, gitt i lovverk, forskrifter, nasjonale og regionale planføringer kan ivaretas.»
8. Det må etableres gang og sykkelvei gjennom Florvågtunnelen.
9. Det må etableres gang- og sykkelvei mellom Kleppestø sentrum til Myraneområdet. Traseen skal være kortes mulig, og utformet slik at den er hensiktsmessig for gående og syklister. Etableringen må sees i sammenheng reguleringsplan 362 Myrane.

#### **Rosalind Fosse (FrP) fremmet følgende fellesforslag fra FrP og H:**

1. Planforslag avvises.
2. Kleppestø Senter fristilles fra planen. Utvider/utarbeides det eget planforslag for senteret vil dette gis prioritet fra kommunens side.

#### **Rosalind Fosse (FrP) innleverte følgende protokolltilførsel:**

FrP er av den oppfatning at med en slik liten arealutnyttelse burde andre innkomne planer vært bearbeidet og sendt ut på høring. Eks, jmf Kleppestø Vel sin plan.

#### **Avstemming:**

Rådmannens innstilling med tilleggspkt. 1-9:  
Fellesforslag fra FrP og H:

For 7 st. (4AP, 1AL, 1MDG,1V)  
For 4 st. (2FrP,2H)

Terje Haugland fratrådte  
Vidar Davidsen tiltrådte

#### **Møtebehandling i Utvalg for teknikk og miljø - 09.11.2017**

#### **Vedtak:**

Saken utsettes. Innleverte spørsmål besvares til neste møte i utvalg for teknikk og miljø.

#### **RÅDMANNENS INNSTILLING:**

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 23.10 2017
- Planbestemmelser, datert 23.10 2017

#### **Behandling:**

Vidar Davidsen (H) erklærte seg inhabil ihht Fvl § 6. 1.ledd, bokstav b og fratrådte = 10  
Ihht Fvl § 8, 2 ledd drøftet utvalget hans inhabilitet. Inhabilitet enstemmig vedtatt. Terje Haugland (H) tiltrådte som vara = 11

Saksordfører Else Benjaminsen (AP) møtte

Byplanlegger Bente Karlsen møtte

Ettersendte dokumenter:

- Merknad fra Kleppestø Torg, Kleppestø senter og Askøymøbler

**Roger Fauskanger (AL) innleverte følgende spørsmål:**

Spørsmål til Kleppestøplanen.

1. Plassering av BB1 i skredfarlig område.

(lenke til TEK 17 finner en her):

<https://dibk.no/byggreglene/byggteknisk-forskrift-tek17/7/7-3/>

I administrasjonens svar til Kleppestø Vel, merknad nr. 7, skriver administrasjonen at det ikke er skredfare i området hvor BB1 skal plasseres. Det er bare steinsprangfare. I veiledningen til § 7-3 i Byggteknisk forskrift (TEK17) står følgende:

«Skred

*Kravene i forskriften gjelder alle typer skred, for eksempel skred i fast fjell (fjellskred og steinsprang), i løsmasser (jordskred, flomskred og kvikkleireskred) og i snø (løssnøskred, flakskred og sørpeskred).»*

- Mener administrasjonen at fare for steinsprang i området hvor BB1 skal plasseres skal vurderes iht. til TEK17, slik også NVE angir i sine kommentarer til det siste planforslaget?

I forskriftens annet ledd, står det:

<i>Sikkerhetsklasse for skred</i>	<i>Konsekvens</i>	<i>Største nominelle årlige sannsynlighet</i>
<i>S1</i>	<i>liten</i>	<i>1/100</i>
<i>S2</i>	<i>middels</i>	<i>1/1000</i>
<i>S3</i>	<i>stor</i>	<i>1/5000</i>

BB 1 vil bli plassert i et område der det er fare for steinsprang, dvs. skredfare iht. til TEK17. Sannsynligheten for steinsprang i området for BB1 er kartlagt i «Faresonekartlegging Kleppestø Sentrum – Fase 2» av Cowi. Resultatet for det aktuelle området er vist i figuren under:



Figur 22 3D illustrasjon mot nord. Faresonegrenser er vist, 1/100 med gult, 1/1000 i blått og 1/5000 i rødt. Utløpsområdet er toppen av brattskrent til høyre i bildet.

Den røde linjen (1/5000) angir største årlige nominelle sannsynlighet for hendelse i sikkerhetsklasse 3. Byggverk som kategoriseres som sikkerhetsklasse 3 bygg, er gitt i veiledningen til TEK17:

3. Sikkerhetsklasse S3 omfatter for eksempel byggverk der det normalt oppholder seg mer enn 25 personer, eller der det er store økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser.

Eksempler på byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- eneboliger i kjede/rekkehus/boligblokk/fritidsbolig med mer enn 10 boenheter
- arbeids- og publikumsbygg/brakkerigg/overnattingssted hvor det normalt oppholder seg mer enn 25 personer
- skole, barnehage, sykehjem og lokal beredskapsinstitusjon

For bygninger som inngår i sikkerhetsklasse S3, kan det vurderes å redusere kravet til sikkerhet for tilhørende uteareal til sikkerhetsnivået som er angitt for sikkerhetsklasse S2 (1/1000), dersom dette vil gi tilfredsstillende sikkerhet for tilhørende uteareal. Momenter som må vurderes i denne sammenhengen er eksponeringstiden for personer, antall personer som oppholder seg på utearealet mv.

BB1 vil derfor havne i sikkerhetsklasse 3, både på grunn av byggets karakter (boligblokk) og nominell årlige sannsynlighet for hendelse er større en 1/5000.

- Neste spørsmål til administrasjonen er derfor om de deler synspunktet om at BB1 havner i sikkerhetsklasse 3 i følge kategoriseringen gitt i TEK17 når byggverk skal plasseres i skredfareområde?



- Hvis ikke, hvordan begrunnes dette synet?

TEK17 anbefaler følgende for å sikre mot skred:

*«Sikkerhetskravene i annet ledd kan oppnås enten ved å plassere byggverket utenfor området der sannsynligheten for skred er mindre enn minstekravet i forskriften, eller ved sikringstiltak som reduserer sannsynligheten for skred mot byggverket og tilhørende uteareal, eller ved å dimensjonere og konstruere byggverket slik at det tåler belastningene et skred kan medføre. Der det er praktisk mulig bør en velge det første alternativet, det vil si å plassere byggverket utenfor området der sannsynligheten for skred er større enn minstekravet i forskriften.»*

Når konsekvensen av en hendelse er stor, slik som for BB1 som vil være plassert i sikkerhetsklasse S3, bør anbefalingen (i gult) gitt i TEK17 følges. Fjellsikring vil aldri gi 100 % sikkerhet mot en hendelse. Det har erfaring vist.

- Vurderer administrasjonen det som god planleggingspraksis, jfr. TEK17, å redusere risikoen for en hendelse med stor konsekvens ved å plassere byggverk i sikkerhetsklasse 3 utenfor risikoutsatt område?

## 2. Detaljprosjektering.

- Hvilke områder av S10 detaljprosjekteres i forbindelse med områdeplanen? Både a, b, og c av plandokumentene?

## 3. Utarbeidelse av plankart for vertikalnivå.

I svar til merknad nr. 6 fra Kleppstø Vel, er det angitt at det ikke er krav til at parkering som sammenfaller med byggeområde over skal vises i eget vertikalnivå, jfr. Kartforskriften. Hvor i kartforskriften står dette? I 3. avsnitt til kart- og planforskriftens § 9, står følgende:

*«Arealplan som omfatter flere helt eller delvis geografisk sammenfallende vertikalnivåer, skal ha separate kartutsnitt for hvert nivå når dette er nødvendig for å sikre at planen er entydig og enkel å forstå. Arealplan kan inneholde ett eller flere av følgende vertikalnivåer:.....»*

- Spørsmålet til administrasjonen blir derfor følgende. Hvorfor har ikke administrasjonen vist alle vertikalnivå under bakken slik at planen blir entydig og enkel å forstå for alle?

## 4. Stenging av kryss mellom Strand og Florvågvegen.

- Spørsmålet til administrasjonen er om det er planer å tilknytte tiltak i fremtidig reguleringsplan i Sandvika/Florvåg Bruk til veien over Løfjellet?
- Hvorfor er det helt umulig for beboerne på Strand å få utkjørsel ved tunell?

## 5. Tilleggsdokumentasjon

I reguleringsbestemmelser og merknader er det referert til VA-rammeplan, og at «Trase for tunnelen på FV 563 bak Kleppestø sentrum har fått sin plassering gjennom kommuneplanen sin arealdel» (merknad fra Statens Vegvesen).

- Vil administrasjonen gjøre informasjonen knyttet til VA rammeplan og til merknad fra Statens Vegvesen tilgjengelig før planen behandles politisk?
6. Plankrav. I reguleringsbestemmelsen 1.1.3. skilles det ikke mellom bebygde tomter og ubebygde. Spørsmålet er derfor om det vil være problematisk å legge til «på bebygde tomter» etter «....tillatelse til tiltak»? Setningen blir da «.....tillatelse til tiltak på bebygde tomter som ....».
    - Vil kravet i reguleringsbestemmelse 3.1.2. medføre at det kreves detaljreguleringsplan for tomter som i dag er regulert til boligformål? Dette kan virke urimelig, og hvis kravet opprettholdes for ubebygde tomter bør det begrunnes hvorfor.
  7. Vedrørende reguleringsbestemmelse 11.2.1. Hvorfor vil en ikke opprettholde vannspeil, istedet for «..søkes opprettholdt» slik det står nå?
  8. Bestemmelsesområde #4. Hva betyr det som står i 16.4.2 i reguleringsbestemmelsene?
  9. I saksfremstillingen står det under «Saksopplysninger» 3. avsnitt at planen legger opp til 181.000 m2 ny bebyggelse. Dette bør rettes opp til «inntil 130.000 m2 ny bebyggelse», slik det ble vedtatt i UTM 9/3-2016. Viser også til UTM vedtak i sak PS 145/17 hvor det ble bestemt kotehøyder skulle reduseres samt fjernes for S15 til S19 samt S21. Senterområdet S20 ble også omgjort til boligområde og kotehøyde fjernet. Dette må vel føre til redusert antall m2 til ny bebyggelse?
  10. Trafikkforholdene i Kleppestø før avlastningstunnel, er vurdert til å bli svært utfordrende slik som det er beskrevet i konsekvensutredningen (øverst på side 39 – her er å bemerke at 16.000 ÅDT vil inntreffe i 2030) og i merknaden fra Statens Vegvesen. Hvorfor er ikke dette vurdert som en negativ konsekvens av planforslaget? (jfr. 6. avsnitt i «Saksopplysninger» i saksutredningen).
  11. For området S11 er utnyttelse økt og kotehøyden hevet til + 36. Begrunnelsen for dette er det fremtidige behov for 7000m3 til kommunale tjenester i Kleppestø frem mot år 2030, altså til offentlige tjenester. Bør ikke da arealkoden endres til Tjenestyting, arealkode o\_T3 på lik linje med "Rådhusomtten" o\_T1?

Ber om skriftlig svar.

**Jannicke Bergesen Clarke (AP) foreslo:**

Saken utsettes. Innleverte spørsmål besvares til neste møte i utvalg for teknikk og miljø.

**Avstemming:**

Leder Jannicke Bergesen Clarkes utsettelsesforslag:

Enstemmig.

Terje Haugland fratrådte  
Vidar Davidsen tiltrådte

## **RÅDMANNENS INNSTILLING:**

Plan 213 - Kleppestø sentrum med konsekvensutredning vedtas i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-12 med følgende plandokument:

- Plankart, datert 23.10 2017
- Planbestemmelser, datert 23.10 2017

## **SAMMENDRAG**

Utvalg for teknikk og miljø vedtok i møte 15.06 2017, sak 145/17, å legge plan 213 Kleppestø sentrum ut på høring. Saken var utlagt i perioden 15.07 – 15.09 2017. Det kom inn totalt 42 merknader til plan, herav 10 fra offentlige etater, 4 fra organisasjoner og lag og 28 fra grunneiere og private parter. I tillegg er det kommet inn 3 merknader etter fristen.

I saken følger rådmannens oppsummering av og kommentar til merknadene. Alle merknadene er i sin helhet vedlagt saken.

På bakgrunn av innkomne merknader er det gjort endringer i planen.

**Avgjøres av:** Kommunestyret

**Behandles i følgende utvalg:** Utvalg for teknikk og miljø

**Videre saksgang:** Kunngjøring av vedtatt plan.

## **Saksopplysninger:**

Planforslaget er basert på følgende hovedgrep:

- Sentrumskerne som strekker seg fra Holmedalen til Vatnavatnet
- Utbygging av området med flere sentrumsfunksjoner som mer handel, kulturhus, bolig, kontor og arbeidsplasser, serveringssteder og annen tjenesteyting
- Oppgradering av området med offentlige møteplasser som torg, promenade, gjestehavn, park og leke/aktivitetsområder
- Etablering av ny kollektivterminal med bedre fasiliteter for de reisende, og klargjøring for å ta i bruk mer miljøvennlig båt. Bussterminalen er utformet som gateterminal.
- Flytte parkeringsplasser fra kaien og inn i fjellanlegg
- På sikt føre gjennomgangstrafikken utenom sentrum i tunnel mellom Solhola og Klampavika
- Legge bedre til rette for myke trafikanter med gang/sykkelveger og gangbroer
- Bevaring av kulturmiljøet rundt Kleppestøsundet og rådhuset

Områdeplanen er en langsiktig plan. En så stor omforming er krevende og vil by på en rekke utfordringer i gjennomføringsfasen. Før tunnel er etablert, vil trafikkbelastningen i området fremdeles være stor. Rekkefølgebestemmelsene legger føringer for når tiltak i planen kan gjennomføres. Bestemmelsene åpner for midlertidige løsninger knyttet til veg og parkering,

som er nødvendig for å kunne bygge ut deler av området før f eks alle samferdselstiltak er gjennomført.

Et sentralt rekkefølgekrav er knyttet til tunnel. Planen legger totalt opp til at det kan etableres ca. 181.000 m<sup>2</sup> ny bebyggelse innenfor planområdet, inklusiv parkering for de som skal løse parkering på eget felt. Av disse kan vel halvparten bygges ut før tunnel er etablert.

Plan 213 Kleppestø sentrum er en områdereguleringsplan. Bebyggelsen er på dette stadium ikke ferdig prosjektert, og modellene er først og fremst ment å illustrere mulige bygningsvolum og byggehøyder, samt romlighet på offentlige torg og gaterom. Det er krav om videre detaljregulering for en rekke felt, jf. reguleringsbestemmelse 1.1. Se også s. 25 Illustrasjonsplan.

#### Konsekvensutredning

Det er utarbeidet konsekvensutredning for planens konsekvenser for følgende tema fastsatt i planprogrammet:

- Landskap, naturmangfold og friluftsliv
- Kulturminner, identitet og stedsutvikling
- Trafikk, parkering og forurensning
- Klima og energi
- Næring
- Folkehelse
- Barn og unge

Sammenlignet med o-alternativet vil planen ha positiv konsekvens for miljø og samfunn. Det er ikke avdekket vesentlige negative konsekvenser av planforslaget for noen av utrednings-temaene.

#### Høring

Utvalg for teknikk og miljø vedtok i møte 15.06 2017, sak 145/17, å legge plan 213 Kleppestø sentrum ut på høring. Saken var utlagt i perioden 15.07 – 15.09 2017. Det kom inn totalt 42 merknader til plan, herav 10 fra offentlige etater, 4 fra organisasjoner og lag og 28 fra grunneiere og private parter.

Det er også kommet inn 3 tilleggsmerknader fra Kleppestø Senter etter fristen. Disse er vedlagt saken, men ikke oppsummert og kommentert av rådmannen.

Noregs Vassdrags og Energidirektorat (NVE) og Statens vegvesen opplyser i brev til Fylkesmannen at tidligere innsigelser anses imøtekommet i det nye planforslaget. Det er imidlertid kommet en innsigelse fra Avinor. Dette gjelder høyderestriksjonsflater for en fremtidig østre rullebane. Innsigelsen er løst ved at AVINOR sitt forslag til bestemmelse er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Under følger rådmannens oppsummering av og kommentar til merknadene. Flere av merknadene er kommentert av rådmannen og behandlet av UTM tidligere, jf. sak 302/16.

Det er gjort følgende endringer i planforslaget som følge av nye innkomne merknader:

- Supplering og presisering av reguleringsbestemmelser
- Økning i byggehøyde fra 3 til 4 etasjer på felt S2 (Brekkebygget). Dette er tidligere godkjent av UTM, jf. sak 233/09.
- Økning i utnyttelse og byggehøyde på felt S11. Dette er i tråd med rådmannens anbefalte eiestrategi for å løse fremtidige arealbehov, jf. sak 93/16 behandlet i kommunestyret 15.09 2016. En gjennomgang av kommunale tjenester i Kleppestø viser et behov for 7000 m<sup>2</sup> frem mot 2030.
- Plankart vertikalnivå 1 (under bakken) er endret med bakgrunn i rammeplan for vann og avløp. Hensynssone for teknisk anlegg 410\_5 er utvidet, og i tillegg er det kommet til en ny sone 410\_7 langs vegen Nedre Strand.

I tillegg til endringene i planforslaget er det utarbeidet flere snitt som er etterspurt i innkomne merknader.

Alle merknadene er i sin helhet vedlagt saken.

### Vurdering:

<b>Merknader fra offentlige etater</b>			
	<b>Etat</b>	<b>Innspill/merknad</b>	<b>Rådmannens kommentar</b>
1	Fylkesmannen vedlegg 35	<p>Fylkesmannen viser til forsøk med samordning av statlige innsigelser og tidligere høringsuttalelser fra Statens vegvesen og Noregs Vassdrag og energidirektorat (NVE). Fylkesmannen har i brev fått opplyst at innsigelsene er imøtekommet med det nye planforslaget. AVINOR har imidlertid kommet med et varsel om innsigelse til det endrede forslaget knyttet til høyde-restriksjoner for innflygingsflate til en fremtidig østre rullebane. Fylkesmannen ser ikke behov for å kalle partene inn til dialogmøte siden Askøy kommune vil etterkomme kravet fra AVINOR.</p> <p>Fylkesmannen har vurdert planforslaget ut fra eget sektoransvar. Omgjøring fra bolig til sentrumsformål for S19 har utvidet sentrumsområdet og kan åpne for enda mer bilbasert handel, i strid med områdeplanens intensjon. Planbeskrivelsen omtaler området som best egnet for bolig og tjenesteyting. Fylkesmannen ber om at dette også gjenspeiles i bestemmelsene.</p>	<p>Det vises til kommentarer under i pkt. 2, 3 og 4.</p> <p>Beliggenhet og atkomst tilsier at S19 er best egnet til boligformål. S19 kan også ha noe kontor/tjenesteyting i nedre del av området, men ikke handel/forretning. Rådmannen ser at tilsvarende bør gjelde for S20.</p> <p><b>Er innarbeidet i bestemmelsene.</b></p>
2	Noregs vassdrag og energidirektorat NVE vedlegg 24	<p>NVE ser at det er utført faresonekartlegging og at konklusjonene derfra er tatt inn i plankart og bestemmelser. NVE trekker derfor tidligere varsel om innsigelse.</p> <p>NVE anbefaler at bestemmelse 15.3.1 suppleres og knyttes opp mot TEK 17.</p> <p>NVE anbefaler at vannflaten på Vatnavatnet reguleres med formål <i>bruk og vern av sjø og vassdrag</i>.</p>	<p><b>Planbestemmelse 15.3 er supplert.</b></p> <p>Rådmannen anbefaler å beholde formålet park for hele området – med tilhørende bestemmelse jf. 11.2.1</p>
3	Statens vegvesen SVV vedlegg 29	Fv 563 er lagt inn med krav om detaljregulering og trase for tunnel skal sikres i kommuneplanen. SVV aksepterer de løsningene som nå foreligger i planen.	

		<p>SVV ser at det på et tidspunkt kan bli utfordrende rent trafikalt før tunnel er realisert. I forbindelse med detaljregulering av tunnelen må ev. fravik avklares med fraviksnemnda i Region vest før endelig vedtak.</p> <p>Utover dette har SVV ikke andre merknader til planforslaget.</p>	<p>Planen er oppmerksom på denne utfordringen og har rekkefølgebestemmelser knyttet til realisering av tunnel. Av det samlede utbyggingspotensialet er det kun vel halvparten som kan bygges ut før tunnel er etablert.</p>
4	Avinor vedlegg 26	<p>Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjonsflate for dagens flyplass, men deler av planområdet vil være innenfor innflygingsflaten til en fremtidig østre rullebane slik vist i Masterplan for Bergen Lufthavn.</p> <p>Avinor krever at det tas inn en bestemmelse om høyderestriksjon bygg og anlegg på maks kote +200 m. Dersom bestemmelsen ikke tas inn, må merknaden forstås som en innsigelse.</p>	<p>Det er uansett ikke aktuelt å føre opp bygg med en høyde over kote +200 m i Kleppestø sentrum.</p> <p><b>Høyderestriksjon er innarbeidet i bestemmelsene pkt. 1.8</b></p>
5	Fiskeri- direktoratet  vedlegg 20	<p>Fiskeridirektoratet har ingen registrerte fiskeri- eller akvakulturinteresser innenfor planområdet, og kan ikke se at planen kommer i konflikt med de hensyn FD skal ivareta.</p>	<p>Tas til etterretning</p>
6	Hordaland politidistrikt vedlegg 21	<p>Lensmannskontoret er blitt kontaktet av representanter fra Kleppestø Senter vedrørende det planlagte gangarealet gjennom S10. Senteret er bekymret for at et døgnåpent overbygget torg vil kunne tiltrekke seg kriminelle element.</p> <p>Lensmannen deler denne bekymringen. Erfaringsmessig vil en slik overbygget plass uten vakthold og innsyn kunne bli en samlingsplass for uønsket aktivitet.</p>	<p>Rådmannen viser til at det også skal bygges boliger på S10. Ved å legge inngangsparti til boligene langs gaten vil den sosiale kontrollen bli ivaretatt. Rådmannen foreslår å ta ut reguleringsbestemmelse om overdekning av torget. Det vil sikre bedre innsyn til gaten. I stedet for tas inn en bestemmelse som sikrer mulighet til å etablere en forbindelse i form av gangbro mellom S10b og S10c i 2 etasje.</p> <p><b>Er innarbeidet i bestemmelsene 5.3.4 og 8.3.5.</b></p> <p>Selv om det pr. i dag er senterets intensjon at passasjen skal være åpen fra 07.00 – 23.00 vil dette senere kunne endres uten at kommunen har innflytelse på det. Det er kun gjennom regulering til offentlig formål at man kan sikre tilgjengelighet for alle, hele tiden.</p>

7	Bergen og oml. Havnevesen  BOH vedlegg 25	Planen ser ikke ut til å komme i konflikt med de interesser som BOH er satt til å ivareta. Ønsker at havnelovens søknadsplikt for tiltak i sjø tas inn i reguleringsbestemmelsene.	I tråd med kommunens praksis tas det ikke inn egen bestemmelse om søknadsplikt for tiltak i sjø, da dette er regulert gjennom Havneloven.
8	Kystverket  vedlegg 22	Kystverket har ut fra en havne- og farvannsmessig vurdering ikke merknader til planen. Minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten og fremkommeligheten i sjø også omfattes av havne og farvannsloven. Tiltak som planlegges etablert må dimensjoneres slik at de kan motstå drag og bølgeslag fra tilregnelig båttrafikk.	Tas til etterretning.
9	Hordaland fylkeskommune  HFK  vedlegg 57	<p>Hordaland fylkeskommune vurderer at områdeplanen for Kleppstø er et godt redskap til utvikling av Kleppstø som regionsenter, og at planforslaget langt på vei er i tråd med de overordnede målene for planlegging i Hordaland.</p> <p>HFK viser til tidligere høringsuttalelse i 2016, og vil i det følgende bare kommentere endringene i forslaget som nå er på høring:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ser det som positivt at det er lagt inn et krav om 4 m etasjehøyde på grunnplanet i de fleste sentrumsområdene. Anbefaler at dette gjøres gjeldende for alle sentrumsområdene.</li> <li>2. Det er positivt at S10 er delt opp i to deler med en gate/torg mellom. Bestemmelsene pkt. 8.3.5 åpner for å kunne bygge over. Det er svært viktig at denne passasjen ikke blir gjenbygd. Det bør presiseres i bestemmelsene. Anbefaler også at gaten (o_T010) føres videre sørover langs S10 til det møter torg o_T01.</li> <li>3. Kollektivterminalen er nå utformet som en gateterminal i samsvar med den løsningen kommunen og fylkeskommunen kom frem til i fellesskap. Det må arbeides videre med detaljene for at terminalen skal fungere best mulig for passasjerene.</li> <li>4. Byggehøyde på kaien er ikke endret siden forrige planforslag. HFK</li> </ol>	<p>HFK viser til at de i denne uttalelsen bare vil kommentere endringer i planen etter forslaget som var på høring i 2016. I realiteten kommenteres mye mer, også forhold som ikke er endret siden forrige planforslag. Videre har HFK nå merknader til forhold som de tidligere ikke har hatt merknader til. For ordens skyld velger rådmannen å ta med og kommentere alle.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rådmannen har vektlagt stille dette kravet om til sentrumsområdene som ligger på kaien og langs hovedgaten (fylkesvegen).</li> <li>2. Bestemmelsene om mulighet for overbygning er tatt ut, jf. rådmannens kommenter til merknad nr. 6. Rådmannen er enig i at det ville vært en god løsning å føre gaten videre langs bygget, men dette har ikke latt seg kombinere med senterets behov for areal, bl a nedkjøring til fremtidig parkeringskjeller under S10a.</li> <li>3. Detaljene vil bli fulgt opp i detaljprosjektet.</li> </ol> <p>Forhold i planen som ikke er endret etter forrige høring, og som fylkeskommunen ikke tidligere har hatt merknader til:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. S6 kan bygges ut med hhv. 4 og 5 etasjer og er følgelig</li> </ol>

		<p>minner om at bygg over 5 etasjer kan være uheldig for bymiljøet grunnet lysforhold og kontakten mellom de øverste etasjene og gaten. Anbefaler at byggehøydene for S6 blir revurdert.</p> <p>5. Anbefaler at fylkesvegen får forlenget «gateutforming» mot vest, langs S19.</p> <p>6. Savner en prioritering eller hierarkisk fremstilling av de offentlige torgene/gatene/møteplassene.</p> <p>7. Anbefaler at det settes krav til utforming av gangbroen over Kleppstøundet, slik at den ikke kommer i konflikt med kulturminnet Kleppstøundet.</p> <p>8. Det er vanskelig å beregne behovet for innfartsparkering. HFK mener likevel at 500 er et høyt tall, og er i tvil om behovet. Ber om at dette utredes nærmere.</p> <p>9. Mener parkeringskravet i boligområdene B1-B13 bør reduseres ved at minimumskravet blir et maksimumskrav.</p> <p>10 HFK foreslår endringer og presiseringer av bestemmelsene knyttet til kulturminnet rundt Kleppstøundet.</p> <p>11 HFK anbefaler at man stiller krav om bruk av stedegen vegetasjon for å sikre robust, biologisk mangfold.</p> <p>12 HFK mener at tilrettelegging for lek er lite behandlet i planbeskrivelse og bestemmelser.</p> <p>13 HFK savner en begrunnelse for hvorfor strandsonen langs Maltvikaneset ikke er sikret som felles ressurs for landskap, naturmangfold og friluftsliv, når hele resten av strandsonen er det.</p>	<p>innenfor anbefalte høyder.</p> <p>5. Det kunne være mulig å forlenge «gateutforming» noe lenger mot vest. Men både topografiske og trafikale forhold tilsier at man må ha et systemskifte langs denne strekningen (dvs. overgang fra ensidig til tosidig gang- og sykkelveg). Rådmannen mener det er mest logisk at dette systemskiftet skjer ved krysset i Holmedalen.</p> <p>6. Rådmannen ser at det kunne være ønskelig med en viss differensiering, men tror at en hierarkisk rangering lett kan bli en teoretisk øvelse. Det er viktigere at torgene får ulike kvaliteter.</p> <p>7. Gangbroen ligger innenfor hensynssone «bevaring av kulturmiljø». Dette bør være tilstrekkelig til å sikre at det blir tatt hensyn til kulturminnemiljøet ved utforming. Se også pkt. 14.</p> <p>8. Rådmannen har utredet og begrunnet sitt forslag til antall innfartsparkeringsplasser. Dersom fylkeskommunen mener dette er for høyt, bør de komme med et begrunnet konkret innspill til aktuelt antall plasser.</p> <p><b>9. Er innarbeidet i planbestemmelsene pkt. 4.2.3</b></p> <p><b>10 Delvis innarbeidet i planbestemmelsene, pkt.15.1</b></p> <p><b>11 Er innarbeidet i planbestemmelsene, pkt. 1.2.1</b></p> <p>12 Dette er en områdeplan. Det er satt av rikelig med areal (totalt 115 daa) til grønnstruktur, park, friområder, lek, badeplasser og torg – alle med mulighet for lek/aktivitet og møteplasser for alle aldersgrupper. Hvordan deler av dette skal tilrettelegges</p>
--	--	--	--



			<p>spesielt for lek må avklares i neste fase, jf. krav om kvalitetsprogram, bestemmelse pkt. 1.2.1.</p> <p>13 Det vises til UTM-vedtak i sak 64/16 kulepunkt 3. Er kommentert av HFK tidligere.</p>
10	Mattilsynet vedlegg 27	<p>Området blir i dag forsynt med offentlig drikkevann fra Kleppe vannverk. Kapasiteteten er her 100 % utnyttet og man erfarer manglende kapasitet i perioder med høyt forbruk og lite tilrenning. Planen omtaler ikke hvordan videre utbygging i Kleppstø skal sikres tilstrekkelig vannforsyning.</p> <p>Mattilsynet mener at tilstrekkelig god og sikker vannforsyning er nødvendig for å kunne utvikle Kleppstøområdet videre, slik plan 213 legger opp til.</p>	<p>Vannforsyningen er en del av konseptvalgutredningen for VA-programmet som nå er under arbeid. Reservevannforsyning er et av temaene som blir behandlet der. Forutsatt at VA-programmet følger forventet fremdrift, så vil fullgod reservevannforsyning være etablert innen utgangen av 2020.</p>

#### Merknader fra organisasjoner og lag

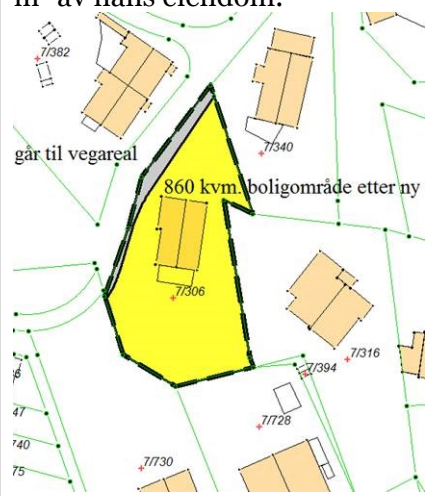
	Navn	Innspill/merknad	Rådmannens kommentar
11	Ungdommens kommunestyre UKS vedlegg 28	<p>UKS har ingen innvendinger til planen og er fornøyde med at tidligere innspill fra UKS er blitt hørt og er tatt med i det endelige planforslaget.</p>	Tas til etterretning.
12	Demokratene Askøy vedlegg 50	<p>Demokratene mener at rådmannens kommentar til deres merknad i forbindelse med UTM sin behandling i sak 302/16 i møte 08.12 2016 er positivt feil. De viser i den forbindelse til saksfremlegg av alternativ 3 <i>Middels utnyttelse</i> i UTM sak 64/16.</p> <p>Demokratene mener dette er manipulering og en grov saksbehandlingsfeil og krever derfor at Demokratenes forslag «Malta» fremlegges for politisk behandling før Kleppstøplanen blir behandlet.</p>	<p>«Malta» var et av flere lokkalternativ som ble foreslått i forbindelse med plansmien. I oppsummeringen etter plansmien (UTM sak 64/16 behandlet 09.03 2016) frarådet rådmannen å gå videre med en slik løsning. Alternativene med lokk ble ikke videre utredet, jf. vedlegg 8 i saken: <i>Beskrivelse – 3 alternative utviklingsretninger for Kleppstø sentrum</i>.</p> <p>Det sitatet som Demokratene viser til er en omtale av <i>Alternativ 3 Middels utnyttelse</i>, og har ingenting med «Malta» å gjøre. Rådmannen kan ikke se at det er gjort en saksbehandlingsfeil.</p>
13	Askøy Sang og Musikksamskipnad	<p>Askøy mangler en tilfredsstillende arena for kulturarrangement. Mangelen på egnede lokaler er til</p>	<p>Planen ivaretar i hovedsak innspillene fra ASM. Planen legger til rette for og muliggjør,</p>

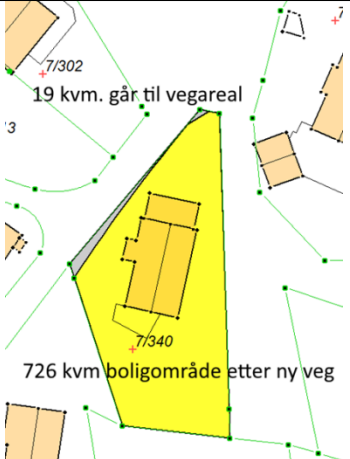
	ASM	<p>hinder for samarbeid på tvers av kulturlivet og dermed for utviklingen av kulturen på Askøy. Det er positivt og viktig at planen har avsatt plass til nytt kulturhus på Kleppestøkaien. Gjennom arbeidet med kulturhusplanene har ASM fått større forståelse for hva et kulturhus må være. Det er mer enn en konsertsal. ASM ber om at planen sikrer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nok plass til et kulturhus av en størrelse som oppfyller kulturlivets behov</li> <li>2. At kulturhuset kan ha synergi med andre aktører som vil etablere seg på Kleppestø</li> <li>3. Sambruk mellom kulturhus og annen aktivitet, f eks hotell muliggjøres</li> </ol>	<p>men avgjør ikke hvilke aktører som vil komme til å etablere seg på kaien, som f eks et hotell.</p>
14	Kleppestø Vel KV vedlegg 54	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. KV forventer at politiske føringer følges opp i planforslaget. Det vises bl a til UTM-vedtak den 09.03.16 hvor det ble satt et tak på maks 130.000 m2 og 680 boenheter.</li> <li>2. Planbestemmelsene bør spesifisere at uteområder og fellesareal skal ha et min. antall soltimer om dagen.</li> <li>3. Viktig at det legges opp til varierte boligtyper og boligstørrelser.</li> <li>4. Det er viktig å sikre at sentrum har en grønnstruktur som bidrar til livskvalitet og godt nærmiljø.</li> <li>5. KV opplever ikke at merknader angående trafikale forhold blir vurdert grundig nok:</li> </ol> <p>Et sentralt tema er usikkerhet for når omkjøringstunnel kan bli etablert. Planforslaget viser f eks ikke vegløsninger knyttet til utbygging av S10 og S11 før tunnel. Planforslaget sier ikke noe om vegsystemet takler den trafikkbelastningen som kan komme før tunnel. Mener konsekvensutredningen ikke i tilstrekkelig grad har belyst den reelle trafikkøkning som følge av planforslaget og som følge av økt aktivitet utenfor planområdet, problemet med fare for trafikk-ulykker, fare for kødannelser og opphopning av biler</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Politiske føringer er fulgt opp. Etter vedtak den 09.03 16 er det gitt nye politiske føringer, jf. UTM-vedtak i sak 302/16 pkt. 5 hvor det ble tatt inn 3 nye områder for sentrumsformål.</li> <li>2. Krav til solforhold er <b>innarbeidet i planbestemmelsene 3.2.2.</b></li> <li>3. Dette er allerede tatt inn i bestemmelsene.</li> <li>4. Planen har sikret store areal til grønnstruktur, park, friområder og andre rekreasjons- og oppholdsområder som muliggjør et variert tilbud til befolkningen.</li> <li>5. Angående trafikale forhold vises til merknad fra Statens vegvesen – merknad nr. 3.</li> </ol> <p>Rådmannen har forståelse for at plankartet kan være vanskelig å lese/forstå med en kompleks situasjon og med utbygging i faser. Det er kartforskriften som angir hvordan et plankart skal utarbeides, og plan 213 er utarbeidet i henhold til den. Bestemmelsessonene er knyttet til ulike utviklingsfaser. Dette er omtalt i</p>

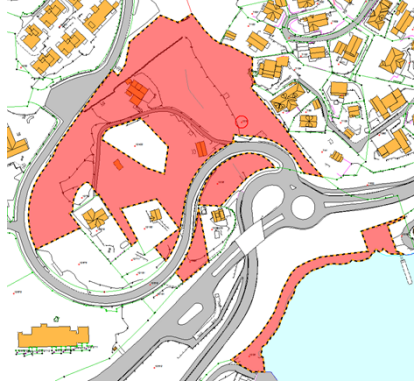
		<p>inn i tunnel. KV påpeker igjen at den nye kryssløsningen mellom Kleppevegen og Gml. Kleppestøvegen er trafikkfarlig.</p> <p>Det er vanskelig å lese avgrensningen for de ulike bestemmelsesområdene i kartet. De overlapper, noe som skaper forvirring. Det er også uklart når krav til omlegging av Gml. Kleppestøveg.</p> <p>6. KV mener administrasjonen har gitt en overflatisk vurdering av tidligere merknad vedr. S10 og S11. KV vil derfor utdype:</p> <p>Mangel på konsistens i benevnelse av S10.</p> <p>KV ønsker å få avklart om det foreligger en samarbeidsavtale mellom Kleppstø Senter og kommunen ettersom senteret får innarbeidet detaljplan i en kommunal områdeplan. S10 bør ikke bygges ut før detaljreguleringsplan for fylkesveien er vedtatt. Dette for å sikre tilstrekkelig areal til veg.</p> <p>Parkering under S10 er ikke vist på plankart vertikalnivå 1 (areal under bakken). Dette er en mangel.</p> <p>Mener at enkelte illustrasjoner er uleselige bl a grunnet liten skrift.</p> <p>Byggehøyden på S10 bør reduseres til maksimum kote +30 m.</p> <p>7. Mener at boligområde BB1 må tas ut av planen, da den ligger innenfor faresoneområdet. Kommunen kan få krav om økonomisk bidrag dersom sikringstiltak blir svært kostbare.</p> <p>8. KV mener planens konsekvenser for offentlig infrastruktur må belyses. Dette gjelder særlig vann og avløp.</p> <p>9. Det er ikke satt av tilstrekkelig areal til lek og aktiviteter for barn og unge.</p> <p>10. KV mener at plankravet for B1 – B13 er urimelig strengt, og foreslår</p>	<p>planbeskrivelsen.</p> <p>6. For å unngå misforståelser rundt benevnelsen på S10 nå inndelt i S10 a, b og c. <b>Dette er innarbeidet i planen.</b></p> <p>Det foreligger ingen formell samarbeidsavtale. Men ettersom senteret i lenger tid har ventet på å få utvide, og har et prosjekt som kunne legges inn i områdeplanen, har kommunen sett det som en hensiktsmessig løsning å detaljregulere S10.</p> <p>Det er ikke et krav at parkering som sammenfaller med byggeområde over skal vises i eget vertikalnivå, jf. kartforskriften.</p> <p>Planforslaget foreligger i digital versjon i tillegg til på papir.</p> <p>Vedr. byggehøyder vises til vedtak i UTM-sak 145/17.</p> <p>7. Det er flere byggeområder i planen som berøres av samme faresone. Faresonekartleggingen viser at det ikke er fare for skred, kun steinsprangfare. Det er stilt krav om sikring i bestemmelsene. Kostnadene med sikring faller på utbygger.</p> <p>8. Viser til rådmannens kommentar til Mattilsynet, nr. 10.</p> <p>9. Rådmannen viser til kommentar i merknad 9, pkt. 12.</p>
--	--	--	--

	<p>at det endres til å gjelder for tiltak som legger til rette for økning i antall boenheter.</p> <p>11. Mener kriminalitetsforebygging ikke er omtalt i konsekvensutredningen og planbeskrivelse.</p>	<p><b>10 Dette er innarbeidet i planbestemmelse 1.1.3</b></p> <p>11 Det er planprogrammet som har fastsatt hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen. Kriminalitetsforebygging er ikke et fastsatt utredningstema.</p>
--	--	---

### Merknader fra grunneiere og private parter

	Navn	Innspill/merknad	Rådmannens kommentar
15	Geir Paul Nesse Øvre Strand 18  vedlegg 23	<p>Om planene for stenging av kryss Nedre Strand - Florvågveien blir gjennomført, vil dette berøre hans eiendom på Øvre Strand. Veg o_KV24 vil ta et stort areal fra hans eiendom og vegen vil på det nærmeste komme 3 m fra hushjørnet. Med så mye trafikk er det en totalt uakseptabel løsning.</p> <p>Foreslår følgende: Utvid østre tunnelmunning på Florvågveien mot syd og eksisterende vei inn på feltet, da vil man oppnå et akseptabelt areal for svingradius i området og bedre oversikten i begge retninger, og dette vil koste minimalt å gjennomføre.</p>	<p>Planlagt vei vil ta et areal på 70 m<sup>2</sup> av hans eiendom.</p>  <p>Beregnet ny trafikkmengde over Løfjellet vil bli mellom 250 og 300 ÅDT.</p> <p>Det har ikke lyktes å finne en akseptabel og trafikksikker løsning for krysset Nedre Strand – Florvågvegen. Forslaget fra grunneier er vurdert, inkl. bortsprenging av fjell, men problemet er at det likevel blir for kort avstand fra tunnelåpning til krysset. I samsvar med anbefaling fra Statens vegvesen stenges krysset og trafikken fra Strand ledes over Løfjellet til Kleppestø.</p>
16	Ann Dyrøy Claus Clausen Øvre Strand 16  vedlegg 32	<p>Protesterer på stenging av utkjørsel fra Strand. Den gjeldende avkjørsel bør kunne legges om for å få bedre sikt. Fjellet mellom tunnel og Nedre Strand kan sprenges vekk. Biler fra Strand kan ledes til rundkjøring i Florvåg for så å kjøre tilbake til Kleppestø.</p>	<p>Planlagt vei vil ta et areal på 19 m<sup>2</sup>.</p>

		<p>Dersom trafikken ledes over Løfjellet skaper det en uholdbar situasjon for dem med støy tett inn på huset. De vil miste store deler av hagen med oppstillingsplass til to biler.</p>	 <p>Vedrørende alternative løsninger og trafikkmengder vises til merknad over.</p>
17	<p>Maria og Torstein Strømme</p> <p>Øvre Strand 20</p> <p>G/bnr. 7/382</p> <p>vedlegg 37</p>	<p>Er i grove trekk positiv til det meste av innholdet i planen. Men blir negativt berørt av vegen mellom Strand og Løfjellet. Vegen kommer svært tett på bebyggelsen her.</p> <p>Ber om at man utreder flere alternativer til for krysset Strand – Florvågvegen, f eks å sprengte bort knausen mellom vegen og tunnelåpningen kombinert med sensorstyrt lyskryss. Ev. ser på muligheten for felles løsning med Florvåg Bruk.</p> <p>Ber i tillegg om at det reguleres inn avkjørsel til ved uteplassen ved nr. 20. Opprinnelig var det p-plass her.</p>	<p>Viser til kommentar til merknad 16 over.</p> <p>Nr. 20 og 22 har avkjørsel og garasjer nordvest for huset. Rådmannen vil ikke anbefale at eiendommen etablerer flere avkjørsler, særlig ikke i en situasjon der avstand mellom veg og bebyggelse er på det smaleste.</p>
18	<p>Atle Færevåg på vegne av Løfjellet Sameie</p> <p>vedlegg 33</p>	<p>Trafikken til og fra Strand skal føres via Løfjellsvegen. Det vi doble trafikkmengden i Løfjellsvegen, da det er tilnærmet like mange boliger på Strand som på Løfjellet. Det er viktig at vegen mellom Strand og Løfjellet får samme standard Løfjellsvegen, inkl. sammenhengende gang/sykkelveg.</p> <p>Sameiet har gjesteparkering like ved planlagt nytt kryss mellom Øvre Strand og Løfjellsvegen. Ev. tap av parkeringsplass som følge av ny veg må erstattes.</p>	<p>Løfjellsvegen har høy standard med en bredde på 7 m kjørebane og 3 m fortau. Vegen på Strand er planlagt med en bredde på 4,5 m kjørebane og 2,5 m fortau. Krav til standard på vegen må balanseres mot hensynet til eksisterende boligeiendommer langs vegen.</p> <p>Rådmannen kan ikke se at det er søkt om byggetillatelse til de nevnte parkeringsplassene. Parkeringsplassene er etablert delvis på areal regulert til kjøreveg, og dermed i strid med gjeldende plan.</p>
19	<p>Tore Dale</p> <p>vedlegg 62</p>	<p>Trafikken til og fra Strand skal føres via Løfjellsvegen. Det vi doble trafikkmengden i Løfjellsvegen, da det er tilnærmet like mange boliger på</p>	<p>Se rådmannens kommentar til nr. 18 over.</p>

		<p>Strand som på Løfjellet. Det er viktig at vegen mellom Strand og Løfjellet får samme standard Løfjellsvegen, inkl. sammenhengende gang/sykkelveg.</p> <p>Sameiet har gjesteparkering like ved planlagt nytt kryss mellom Øvre Strand og Løfjellsvegen. Ev. tap av parkerings-plass som følge av ny veg må erstattes.</p>	
20	<p>Tre innsendte merknader fra eiere av Stongafjellsv. 3 Gnr/bnr. 10/38:</p> <p>Lise Nilsen vedlegg 31</p>	 <p>Gnr. 10, bnr. 38 vist med rødt</p>	<p>Eiendommen omfatter areal langs Stongafjellsvegen, samt en stripe ved Klampavika.</p> <p>Det er mange felles punkt i de tre merknadene, og de er derfor kommentert samlet.</p>
21	<p>Gustav Engelsen vedlegg 30</p>		
22	<p>Åse Engelsen vedlegg 44, 45</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er bra at avkjørsel til Stongafjellsvegen 3 og 5 er flyttet. . Det er ønskelig at den flyttes enda lenger mot vest. Håper på at kommunen vil samarbeide med grunneiere om løsning for videre sammenkobling mot eksisterende veg når det blir aktuelt.</li> <li>2. Ønsker at bussholdeplass flyttes lenger opp i feltet. Hvis ikke ønskes skjerming mot bolig. Det er etablert støyskjerm i dag.</li> <li>3. Ønsker å beholde eksisterende atkomst og vinterparkering til eiendommen med utkjøring nederst i Stongafjellsvegen.</li> <li>4. Støysikring- og forurensningstiltak må vurderes fortløpende etter opprettet tunnel og veg.</li> <li>5. Ønsker å få på plass en avtale om kjøp av areal, nøyaktig oppmålt. Dette gjelder særlig areal ved begynnelsen av o_KV12. Ønsker i utgangspunktet ikke å selge areal ved Klampavika, men kan vurdere dette. Vil ikke avstå areal til utvidelse av Stongafjellsvegen i</li> </ol>

		<p>innersving.</p> <p>6. Det er brukt feil adresse i reguleringsbestemmelsene 16.7</p>	<p>avvente en detaljregulering. Videre blir eiendommen berørt av ny bussholdeplass i øverste del av Stongafjellsvegen. Vegareal i innersving følger samme grense som i eksisterende plan 175.</p> <p><b>6. Er rettet opp i bestemmelsene.</b></p>
23	<p>Espen Grøtan og Guri Aanderud Maltvikaneset 5 Gnr.7, bnr 661</p> <p>vedlegg 36</p>	<p>Mener at planforslaget medfører at de blir totalt innebygget og mister sol, lys og all utsikt. Sol og utsikt var sterkt vektlagt da de bygget huset, som ligger på kote + 21. Dette er i strid med løftene de tidligere har fått fra faginstanser i kommunen.</p> <p>Det er planlagt en boligblokk langs Løfjellet, dette til tross for at UTM sitt vedtak om at Maltvikaneset og friområdet skulle bevares.</p> <p>Mener på generelt grunnlag at utbyggingsgraden er alt for høy og at det ikke er tatt hensyn til innspill fra Kleppstø Vel og arbeidet i plansmien.</p>	<p>Det blir noe redusert utsikt, men utsikten i sektoren SØ – S – SV og til sjøen bevares. Nederste gulvplan ligger på kote +21, mens hovedetasje med terrasse ligger på ca. +26.5. Grunneierne var klar over at Kleppstøplanen ville komme da de bestemte seg for å bygge ut.</p> <p>UTM har vedtatt å legge planforslaget ut til høring - med område for boligblokk BB1 inkludert. Det vises til vedtak i sak 164/16 og 145/17.</p> <p>En samlet utnyttingsgrad på kaien på 132 % BRA kan ikke karakteriseres som spesielt høyt.</p>
24	<p>Leif Aanderud på vegne av beboerne på Maltvikaneset</p> <p>vedlegg 34</p>	<p>Planforslaget er helt uakseptabelt og er ikke i samsvar med planprogram, forslagene fra plansmien og vedtak i UTM av mars 2016.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er ikke samsvar mellom plankart og topografi. Det vises her særlig til forslag om gangvei langs Løfjellet og Strand</li> <li>2. Boligblokk i felt BB1 er i strid med vedtak om at Maltvikaneset skal bevares med boliger og friområde.</li> <li>3. Det må lages realistiske løsninger for problemene med trafikkavvikling og parkering</li> <li>4. Ekstrem og hensynsløs fortetting med høyhus i Kleppstø vil ha store negative konsekvenser for nåværende og fremtidige beboere. Det må planlegges med moderat utnyttelse i henhold til planprogrammet.</li> <li>5. Det må lages realistiske og troverdige analyser av miljøkonsekvenser med henblikk på</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Etablering av gangveg mellom Maltvikaneset og Strand vil være krevende, men vurderes som mulig.</li> <li>2. Se rådmannens kommentar i nr. 23 over.</li> <li>3. Planen foreslår løsninger for trafikk og parkering, jf. også uttalelse fra Statens vegvesen.</li> <li>4. Se rådmannens kommentar til nr. 23 over.</li> <li>5. Dette er utredet i konsekvensutredningen.</li> <li>6. Beboerne vil kunne oppleve ulemper i byggeperioden, men samlet sett bidrar de planlagte tiltakene positiv konsekvens for folkehelsen.</li> </ol>

		<p>trafikk, støy og forurensning.</p> <p>6. Planforslaget har åpenbart flere negative konsekvenser for folkehelsen til beboere og ellers på Askøy. Støy og forurensning i en lang anleggsperiode er ikke vurdert.</p> <p>7. Vatnavatnet og grøntområdet rundt må bevares og vedlikeholdes. Forslag med etablering av høyhus og trafikkknutepunkt viser ingen respekt for området som minnested.</p> <p>8. Planlagt utbygging av Kleppestø Senter må være en del av reguleringsplanen for Kleppestø og bygges ut i henhold til krav om rekkefølgebestemmelser</p>	<p>7. Parkområdet ved Vatnavatnet bevares og utvides. Det er satt krav om støyskjerming mot veganlegget. Støyskjerming skal inngå i en parkmessig opparbeiding.</p> <p>8. Kleppestø Senter er en del av planforslaget</p>
25	<p>Stian Mikael, Henning og Brutt Elin Grøtte Nilsen</p> <p>Gnr. 7, bnr. 111 og 152</p> <p>vedlegg 46</p>	<p>Motsetter seg at disse fritidseiendommene innlemmes i Kleppestøplanen.</p> <p>Planen viser en hensynssone for gangvei gjennom eiendommene. Dette er et helt urealistisk prosjekt, som vil være svært kostbart å gjennomføre. Det er en stor belastning for eierne å leve med usikkerheten når/om denne vil bli gjennomført.</p> <p>Grunneierne er ikke interessert i å selge, men har bosatt seg på Øvre Strand for å kunne bruke hytten så mye som loven tillater.</p>	<p>Dette er to fritidseiendommer som ligger i grønnstruktur-område (Gr6) like øst for Maltvikaneset. Det er satt av en hensynssone/infrastruktursone for gangvei via Strand til Florvåg.</p> <p>Det er ingen tvil om at dette vil være et krevende tiltak å gjennomføre. Rådmannen mener likevel at det er viktig at områdeplanen sikrer muligheten. Prioritering av og tilrettelegging for myke trafikanter er helt klare føringer i nasjonale, regional og i kommunale planer og arealstrategier.</p>
26	<p>Adv. firma Harris DA på vegne av Energigården as</p> <p>Gnr/bnr. 7/848</p>	<p>Energigården har i dag en godkjent reguleringsplan for næringsbygg med 390 % BRA (plan 266), i områdeplanen har eiendommene fått sentrumsformål (S14) med 200 % BRA. Byggehøyden er redusert fra maks c. + 48 til +34,4. Med føringer fra statlige myndigheter om høyere utnyttelse, er det vanskelig å forstå denne nedjusteringen. Foreslår at gjeldende plan kan opprettholdes dersom man velger å bygge ut med rene næringsbygg, og at utnyttelsesgraden settes til 250 % BRA dersom man bygger ut med andre formål.</p> <p>Kan ikke se at forskjellen i krav til</p>	<p>Man kan ikke beholde gjeldende reguleringsplan for næringsbygg og samtidig åpne for en plan med andre formål og annen utnyttelsesgrad. Man må velge. Rådmannen har oppfattet at grunneier ønsker å ha en fleksibilitet i mulige bruksformål og da er «sentrumsformål» hensiktsmessig. Boliger stiller andre krav til kvalitet enn næringsbygg, og utnyttelsesgraden er ofte lavere for sentrumsområder med boliger enn for rene næringsområder.</p> <p>Krav til uteoppholdsareal på egen</p>



		<p>uteoppholdsareal for ulike felt i planen er begrunnet. Mener at kravet på 15 m<sup>2</sup> er for høyt for en urban situasjon.</p> <p>Det virker fornuftig å ta i bruk utbyggingsavtaler for gjennomføring av planen. Stiller likevel spørsmål ved kravet i bestemmelse 2.2.4</p>	<p>tomt er begrunnet med at man må krysse trafikkert veg for å komme til offentlig park. Se også kommentar under pkt.3.</p>
27	<p>Adv. firma Harris DA på vegne av beboere i felt S20:</p> <p>Marit Strand og Spyridon Xanthopoulos, Jan Erik og Marie Feness, Torbjørn Westgaard</p> <p>vedlegg 43</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Etterspør illustrasjonsmateriale for å belyse konsekvenser av planlagte byggehøyder på S10.</li> <li>2 Mener rekkefølgekravet i bestemmelse 2.1.4 ikke er saklig begrunnet.</li> <li>3 Stiller spørsmål ved nødvendigheten av at torgene To1 – To8 må være ferdig opparbeidet før S20 kan bygges ut, jf. bestemmelse 2.2.1</li> <li>4 Stiller spørsmål ved om det er nødvendig for S20 at o_P2 blir tilrettelagt for lek og rekreasjon. Ber også om at kostnadene ved støyskjerming av parken belastes vegholder.</li> <li>5 Ber om presisering av at krav til uteoppholdsareal kan være fellesareal.</li> <li>6 Hensynssone 410_6 mangler bestemmelser. Uten det har hensynssonen ingen mening.</li> <li>7 Grunneierne er bekymret for støyforholdene når trafikkmengden i Kleppstø sentrum øker. Det bør stilles krav om støyskjerming i forbindelse med utbygging i nærliggende områder.</li> <li>8 Eksisterende bebyggelse er vist i plankartet som «bebyggelse som inngår i planen». Legger til grunn at dette er ment som en markør i plankartet, og ikke som juridisk bindende.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Snitt som viser forholdet mellom boligene og nye byggehøyder på S10 er utarbeidet. <b>Se snitt 1 og 2</b></li> <li>2 Omlegging av Gml. Kleppstøveg med kjøreveg, fortau og ramper må planlegges og utføres som en helhet. Rekkefølgekravet i pkt. 2.1.4 er således saklig begrunnet.</li> <li>3 Alle utbyggingsområdene vil ha nytte av den generelle opprustningen av offentlige veger og oppholdsarealer, og må bidra til dette gjennom utbyggingsavtaler. Det er ikke krav om at torgene skal være ferdig opparbeidet før S20 bygges ut.</li> <li>4 Jf. pkt 3. Støyskjerming er knyttet til omlegging av o_KV5 og kostnadene vil bli belastet vegholder.</li> <li>5 Kravet til uteoppholdsareal omfatter fellesareal.</li> <li>6 <b>Bestemmelse er tatt inn.</b></li> <li>7 S20 er i hovedsak berørt av trafikk fra Kleppevegen. Oppføring av bygg i S11 vil til en viss grad kunne fungere som skjerming mot støy fra Kleppevegen.</li> <li>8 Dette er en markør i plankartet.</li> </ol>
28	<p>Heidi og Leiv K. Grande</p>	<p>Ønsker å understreke følgende som har stor betydning for trivsel og</p>	<p>Det er dette planen legger opp til. Det er satt av mye areal til</p>

	Holmedalen vedlegg 41	trygghet for innbyggerne: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Få på plass parkeringstunnel</li> <li>• Bygge ut sikre gang- og sykkelveger, hvor gående og syklende er skilt.</li> <li>• Gå for «lav» utnyttelsesgrad, dvs. 650 nye boliger, for å gi plass til offentlige møteplasser og rom mellom husene. Gjøre det attraktivt å for folk å bo og oppholde seg i sentrum.</li> </ul>	offentlige møteplasser.
29	Turid og Sigurd Salamonsen Dalavegen 32 Gnr/bnr. 7/442  vedlegg 38, 39, 40	Eiendommen på 1,7 mål grenser til og ligger bakenfor felt S16. Da planen var til høring i 2016 var det fastsatt en maks. byggehøyde på felt S16 til kote 19. Planen åpnet også for fortetting eksisterende boligområder under forutsetning av at krav til parkering og uteområde. Grunneieres bolig ligger på kote 22 m. Ønsker at fastsetting av høyde for S16 tas inn igjen.  Gjeldende reguleringsplan (Plan 2 <i>Vest for rådhuset</i> ) viser en ekstra bolig på eiendommen. Ønsker å beholde denne boenheten(er) og flytte de opp i terrenget ved felles garasjeanlegg uten å lage detaljplan. Mener at krav om utarbeidelse av detaljplan i praksis er en økonomisk stopper for små utbyggingsprosjekt.	Det vises til pkt. 4 i vedtak i UTM-sak 145/17. Det skal utarbeides en egen detaljplan for S16 og alle naboene vil da få varsel og mulighet til å påvirke bebyggelsens plassering og form, herunder byggehøyder.  Det vises til pkt. 5 i vedtak i UTM-sak 302/16.
30	Sigurd Salamonsen vedlegg 42	Vil foreslå at kommunens planlagte kontorbygg nord for Kleppestø senter flyttes til kaien og kombineres med en kultur- og konsertsal. Kontorbygget får nær tilknytning til kollektivtransport og Askøy får en kultursal. Askøy mangler ikke et stort kulturhus, men en stor flerbruks sal.  Begynn med de viktigste tingene – en skikkelig buss- og båtterminal, kontorbygg og kultursal. Da skjer det noe på Kleppestøkaien.	Planen utelukker ikke en slik løsning. Kulturhuset kan kombineres med kontorer for tjenesteyting. Begge tomtene reguleres til utbyggingsformål.  Utbygging av ny kollektivterminal er høyt prioritert både fra fylkeskommunen og kommunen sin side.
31	Kommunal- avdeling teknisk  vedlegg 48	Rådmannen arbeider med sak om tjenestelokaler for kommunale tjenester frem til 2030.  En gjennomgang av tjenester levert i Kleppestø (Kleppestø Senter, rådhuset og Energigården) samt estimering av behov fram mot 2030, viser at det er behov for et bygg på nærmere 7000 m <sup>2</sup> . Kommunen kan da samle	Det vises til vedtak i UTM-sak 145/17 pkt. 3. Her vedtok UTM at maks byggehøyde i felt S11 skulle settes til 29-33. Det vil ikke være mulig å bygge 7000 m <sup>2</sup> med en slik høydebegrensning. Rådmannen har sett på byggehøydene i forhold til landskap og hensyn til bakenforliggende bebyggelse. Ut fra

		<p>tjenestene og si opp leieavtaler i Energigården og Kleppstø Senter. Dette bør legges inn som en mulighet på felt S11.</p>	<p>slike hensyn tåler området et bygg på 5 etasjer. Bygget har en fjellskjæring bak seg og Kleppevegen stiger oppover sammen med byggets lengderetning. <b>Se snitt 4.</b></p> <p>Mulighet for utbygging av et bygg på 5 etasjer og inntil 7000 m2 er <b>innarbeidet i planen.</b></p>
32	<p>Kjersti Stensvåg Bruno Blanchard</p> <p>Nedre Strand 29</p> <p>vedlegg 58</p>	<p>Planen må legges opp slik at utvikling av området må ses i sammenheng med utviklingen på resten av Askøy. Området må ikke selges ut med en reguleringsplan som åpner for maksimal fortetting. Da vil området ikke ha noe å tilby til de som bor utenfor området og Kleppstø vil svekkes som møtested for alle. Når det er sagt, er det bra at bukten ved båthavnen blir beholdt og at felles områder langs sjøen er vektlagt og får en oppgradering.</p> <p>Mener det er helt urimelig at alle tiltak i boligområdene B1-13 utløser krav om detaljplan. Dette påfører boligeierne store kostnader og byråkratiske prosesser.</p>	<p>Planforslaget legger opp til en moderat fortetting.</p> <p>Det vises til pkt. 5 i UTM-vedtak sak 302/16. Bestemmelsen om plankrav er nå justert slik at det kun stilles plankrav dersom man øker antall boenheter.</p>
33	<p>Helge Kvale</p> <p>Holmedals- hammaren 46 G/bnr. 7/761</p> <p>vedlegg 56</p>	<p>Mener at det skaper usikkerhet når naboområdet S19 blir lagt ut som senterområde. Har bodd i Bergen og vet hva sentrumsbebyggelse kan være.</p> <p>Kotehøyder og hvor tett utbyggingen blir er ikke angitt, heller ikke hvordan infrastrukturen er tenkt løst. Mener fortetting blir svært negativt for bomiljøet.</p>	<p>Utnyttingsgrad er angitt, men ikke kotehøyder. Det skal utarbeides en egen detaljplan for S19 og alle naboene vil da få varsel og mulighet til å påvirke bebyggelsens plassering og form, herunder byggehøyder.</p>
34	<p>Kaspar Høye Thorsen</p> <p>Kleppstø- skjenet 23</p> <p>vedlegg 49</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Noen områder har krav om detaljregulering, mens andre ikke har det. Dette er forskjellsbehandling av grunneierne i området. Alle S-områdene må få krav om detaljplan.</li> <li>2. Særlig bør S10 og S11 få dette kravet.</li> <li>3. De planlagte byggehøydene på Kleppstø Senter vil forringe opplevelsen av Kleppstø på gateplan. Det er trangt mellom Kleppstø Senter og Løfjellet, og det bør utarbeides et snitt som</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er fordi noen områder er mer avklart enn andre. I de S-områdene som ikke har plankrav er parkeringsløsning, plassering, formålsgrense, byggehøyde og utnyttingsgrad avklart. Det gjelder ikke for områdene som har fått plankrav.</li> <li>2. Se over.</li> <li>3. Det er et parti mellom Kleppstø Senter og Løfjellet som er trangt. Det gjelder et begrenset område. <b>Se snitt 3.</b></li> </ol>

		<p>viser dette.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. I planbeskrivelsen er det vist et prinsippsnitt for gateløpet. Dette snittet har ikke Kleppestø Senter tatt hensyn til.</li> <li>5. Positivt at det settes av plass til fortau og sykkelfelt på begge sider av fylkesvegen. Gode forhold for syklende og gående bør prioriteres i hele området – også med sykkelfelt på kaien.</li> <li>6. Det fremstår som urimelig at flere S-områder ikke skal ha plankrav, når alle tiltak i B-områdene utløser krav om detaljreguleringsplan.</li> <li>7. Avkjørsel fra Gml. Kleppestøveg bør være fra rundkjøringen, som i dag. Forslag til ny avkjørsel er lite gunstig for trafikkavvikling og sikkerhet.</li> <li>8. Gml. Kleppestøveg bør ikke brukes som tilkomst for parkering for S10. Sikkerheten langs veien er ikke god nok.</li> <li>9. Anbefaler at det legges inn en tursti fra Maltvikaneset til Løfjellet. Dette innspillet er også sendt til arbeidet med kommuneplanens arealdel.</li> <li>10. Mener det ikke er nødvendig å legge gangvei mellom kaien og Strand over eksisterende fritidseiendommer. Må utbyggingen i Kleppestø skje med mest mulig terrenginngrep?</li> <li>11. I forslaget fra Kleppestø Vel er det tegnet inn 36 nye bygninger på kaien, i planforslaget er det 9 nye bygninger. Slike store massive og selvstendige bygninger vil ikke bidra til et koselig sentrumsområde.</li> <li>12. Tomteutnyttelse og antall boenheter bør nedjusteres. Dette av hensyn til kapasitet på Kleppestø barneskole.</li> <li>13. Kleppestø Senter burde være et senter for lokalbefolkningen sør</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Det er et smalt parti mellom Løfjellet og S10, hvor det ikke blir plass til vegetasjonsfelt langs veien. Dette er en nødvendig tilpasning til eksisterende situasjon.</li> <li>5. Det vil være minimalt med biltrafikk på kaien, og det er derfor vurdert at det ikke er behov for egne sykkelfelt.</li> <li>6. Se svar punkt 1. Pr. i dag vet vi ikke hvilke tiltak som kan komme i B-områdene.</li> <li>7. Rundkjøringen fordeler trafikken på fylkesveiene 563 og 216. Det er ikke rom for arm til Gml. Kleppestøveg i tillegg.</li> <li>8. S10 kan kun ha parkering for boligdelen med atkomst fra Gml. Kleppestøveg.</li> <li>9. I bestemmelsene til grønnstrukturområdene er det åpnet for tiltak som «<i>bygger opp under formålets funksjon, formål og tilgjengelighet</i>». En tursti kan være et slikt tiltak.</li> <li>10. I et så sentralt område bør gang/sykkelveger prioriteres foran bevaring av fritidseiendommer.</li> <li>11. Kaien er tilrettelagt med en kvartalstruktur, og ett felt utgjør et kvartal. Det er ikke ment som enkeltstående bygg.</li> <li>12. Planbestemmelsene stiller rekkefølgekrav til skolekapasitet, jf. 2.5.</li> <li>13. Kleppestø er et regionsenter og som sådan ment å ha et handelstilbud til hele Askøy.</li> <li>14. Plasseringen er gunstig med tanke på en helhetlig disponering av kaiområdet. Plasseringen krever noen tilpasninger som vil bli gjort i</li> </ol>
--	--	---	--

		<p>på Askøy. Det store senteret tar for mye plass og hindrer ferdsel på tvers. Burde vært mer oppdelt.</p> <p>14. Den nye plasseringen av hurtigbåtkaien er mindre gunstig enn eksisterende plassering på grunn av en grunne i sjøen. Det er også lite gunstig med tanke på de sørlige vindretningene som gir utfordrende bølgeførhold.</p> <p>15. Administrasjonen kan åpenbart ikke forholde seg til politiske bestillinger. Dette gjelder både plassering av en boligblokk bak Maltvikaneset og det totale antall boliger i planområdet.</p>	<p>forbindelse med prosjektering av kai og terminal.</p> <p>15. Det er Utvalg for miljø og teknikk som har vedtatt å legge saken ut til høring med den nevnte boligblokken og utnyttelsesgrad. Det vises til vedtak i UTM-sak 164/16, 302/16 og 145/17.</p>
35	<p>Svein Bruvold</p> <p>Gml. Kleppe-støveg 41</p> <p>vedlegg 61</p>	<p>Fra begynnelsen av 1950 – da Kleppstø ble kommunikasjons-senter for Askøy har det mer eller mindre sammenhengende foregått anleggsarbeid i området. Vedlagt bilder som dokumenterer endringene. Henstiller til politikere og administrasjonen å ha de som bor her i tankene når området skal bygges ut. F eks kan man opparbeide promenade og parkområdet ved Granholmen og skjerme dette mot resten mens utbyggingen pågår. Slik kan man fra begynnelsen av vise at det er realiteter i det å gi alle tilgang til strandlinjen.</p>	<p>Rådmannen mener dette er et innspill som man bør ha med seg når tiltakene skal gjennomføres. Det er viktig å legge til rette for allmennheten på et tidlig tidspunkt.</p>
36	<p>Likelydende merknader fra</p> <p>Bjarte Breiteig Holmedals-hammaren 44 (7/762)</p> <p>vedlegg 52</p>	<p>1. Er svært negativ til at område S19 er avsatt til sentrumsformål og skal fortettes. Området ligger tett opp mot eksisterende villabebyggelse.</p> <p>2. Det er ingen føringer for kotehøyde for S19. Frykter at det vil komme til å bygges høye boligblokker som frarøver eksisterende boliger verdifull utsikt og fører til innsyn.</p> <p>3. Kan ikke se at det er dimensjonert infrastruktur for område S19, f eks vegtilkomst. Hvordan er dette tenkt tilrettelagt?</p>	<p>1. Viser til UTM-vedtak i sak 302/16 pkt, 5. Man må påregne fortetting i et regionsenter med et viktig kollektivknutepunkt. Denne fortettingen er allerede påbegynt i Holmedelen.</p> <p>2. Det skal utarbeides en egen detaljplan for S19 og alle naboene vil da få varsel og mulighet til å påvirke bebyggelsens plassering og form, herunder byggehøyder.</p> <p>3. Det er regulert en kjøreveg inn til S19. Atkomst må også håndteres i detaljplan.</p>
37	<p>Roald Stamnesfet Holmedals-hammaren 57 (7/784)</p> <p>vedlegg 53</p>		
38	<p>Trond E. Føli på vegne av</p>	<p>Grunneiere i område S19 i område-planen vil komme med klage/innspill.</p>	<p>Se kommentar over.</p>

	<p>Heidi Furevik Ann Chr. Nilsen Allan Wulff O.P Breiteig Agate Bjelland S. Kristoffersen Gnr. 7 bnr. 927, 928, 929, 930, 931, 74, 762</p> <p>vedlegg 51</p>	<p>Eiendommene består i hovedsak av ubebygde eneboligtomter. Disse er ikke bygget ut grunnet problemer med vegrett. Dette har vært en lang og tung prosess. Grunneierne ser på omgjøring til sentrumsområde som en kraftig reduksjon i verdi. Det er også helt urimelig at det skal være rekkefølgekrav knyttet til realisering av tunnel for disse eiendommene. Ber om at tomtene ført tilbake som boligformål.</p>	
39	<p>Nina Vibeke Myklebust Tangedal Løvås Bergen</p> <p>Eier av gnr. 7, bnr. 102 og 590</p> <p>vedlegg 55</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Klubbevika er et svært lite og sårbart område. Kommunen sin ide om at Klubbevika skal være et friområde for utbyggingen på Kleppestø er uhørt. Utbyggingen må sørge for egne rekreasjonsarealer.</li> <li>2. Planforslaget må begrense badeområdet til den del som i dag nyttes til formålet, avsette resterende del av Klubbevika til havneområde for småbåthavn og avsette naust til bevaringsområde kulturminne.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen viderefører den grønnstrukturen som ligger i gjeldende reguleringsplan fra 1959. I tillegg til Klubbevika, skal Granholmen reetableres som badeområde, og planen legger til rette for nye møteplasser og rekreasjonsområder.</li> <li>2. Det er satt av et område for felles privat småbåthavn i Klubbevika.</li> </ol>
40	<p>Stein Johnstad Krokåsvegen 9</p> <p>vedlegg 60</p>	<p>Nye boliger fra sjøen til Kleppestø senter. Blir fylkesveien stengt? Skal båten flyttes til et annet sted? Skal de lage en tunnel for bilen og parkering i Løfjellet? Vi eier ikke landskapet – det er til låns. Vi er det eneste land i verden som gjør innhogg i landskapet. Er helt i mot denne planen.</p>	<p>Fylkesvegen blir ikke stengt. Båtterminalen flyttes nærmere Maltvikaneset. Parkering i fjell inngår i planen.</p>
41	<p>Kleppestø Torg AS og Askøy Møbler AS på vegne av</p> <p>Kleppestø Senter KS</p> <p>vedlegg 47</p>	<p>Kleppestø Senter ønsker å utvide senteret med mer handel, tjenester og bolig. Plan 213 imøtekommer i stor grad den nødvendige utvidelsen, men medfører også en del praktiske problemer som er uforenlig med senterdrift:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen foreslår felles atkomst til parkering under S10b og S11. Dette gir en lang og upraktisk nedkjørsel til parkeringen under S10b. Ønsker at planen legger til rette for en separat avkjørsel til S10b i nordøstre hjørne.</li> <li>2. Planen stiller krav om at parkering på tak på S10 med atkomst fra Gamle Kleppestøveg (o_KV20)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Løsningen med en felles avkjørsel gir en trafikkisikker og ryddig trafikal situasjon. Man unngår mulige konflikter med gående og med varelevering til senteret. Løsningen er tidligere akseptert av Kleppestø Senter som en god løsning.</li> <li>2. Kundeparkering til handel skaper mye trafikk. Det er ikke ønskelig å trekke denne</li> </ol>

		<p>ikke kan nyttes til kundeparkering. Dette er ikke akseptabelt. Parkering her er en vel etablert rettighet. En begrensning av denne takparkeringen vil bidra til å opprettholde et unaturlig skille mellom sentrumsformål og småskala boligbebyggelse og er lite logisk med tanke på at rådhuset nettopp har etablert parkering til ansatte ved siden av .</p> <p>3. KS ber om at byggehøydene for S10 settes til 34 m. Dette for å gi byggetiltaket nødvendig høyde. Det er heller ikke til sjenanse for bakenforliggende bebyggelse.</p> <p>4. o_To10 er regulert til offentlig areal. Et overbygd areal som dette vil kunne bli et attraktivt sted for uvedkommende å oppholde seg. Ved å regulerer dette arealet til offentlig areal, må kommunen også ta på seg ansvaret for drift og vedlikehold, renovasjon og vakthold. KS mener planen ikke bidrar til å forebygge kriminalitet. Det vises til uttalelse fra lensmannskontoret.</p> <p>5. Søndre del H410_6 (teknisk infrastruktur under bakken) må flyttes østover og inngå i H410_5.</p> <p>6. Planen viser ikke atkomst til S10a i vest og sørvest. KS har tidligere pekt på at det er behov for avkjørsel for varelevering og parkering.</p> <p>7. Mener at de krav som er stilt til KS i planen (reduksjon i byggehøyder, tilkomst og innføring av offentlig gate) mellom S10b og S10c gir kjøpesentre i nabokommunene konkurransefortrinn. Ber om at KS får gjennom de krav som her er stilt, for å unngå fortsatt handelslekkasje.</p>	<p>trafikken inn i en boligveg. Det skal også bygges boliger og kontor på S10, og disse har krav til parkering. Da kan parkeringen med atkomst fra Gamle Kleppestøveg reserveres for bolig/ kontordelen.</p> <p>3 Det vises til punkt 5 i UTM-vedtak i sak 145/17. Det er utarbeidet og vedlagt snitt som viser forholdet til bakenforliggende bebyggelse. Se også merknad nr. 27.</p> <p>4 Se rådmannens kommentar til merknad 6.</p> <p>5 Det er ikke mulig å flytte H410_6 (VA-ledninger under bakken) østover dersom man skal beholde forbindelsen mellom parkeringsanlegg i S10 og S11.</p> <p>6 Eksisterende system for varelevering langs senterets østside kan opprettholdes inntil omlegging av vegen og rundkjøring i sør. Utvikling av S10a er basert på mulighetsstudie utført av Snøhetta. Den viser varelevering og innkjøring til parkering fra øst. Det er lagt inn en avkjørselspil fra o_KV4 til S10a. (Den var dessverre blitt vanskelig å se på grunn av tekst oppå.) Nøyaktig plassering av avkjørsel fastsettes i detaljreguleringsplanen for fylkesvegen.</p> <p>7 Også kjøpesentrene må gjøre tilpasninger til den transformasjonen som kommer som følge av sentrumsutvikling. Det er flere eksempler på tilsvarende løsninger i nabokommunene.</p>
42	<p>Advokatfirma Harris på vegne av H2 Brygge as</p> <p>Gnr. 7/bnr. 55, 70 og 479 Brekkebygget</p>	<p>Ber om at reguleringsplanen sørger for at Brekkebygget (S2) får en utnyttelsesgrad og byggehøyde på 4 etasjer i samsvar med tidligere gitt rammetillatelse. Det vises til vedtak i UTM sak 233/09.</p> <p>Videre ber man om at planen endres</p>	<p>Med henvisning til UTM-vedtak i sak 233/09 og 64/16 kulepunkt 8, foreslås å øke byggehøyde og utnyttelsesgrad på S2 tilsvarende til 4 etasjer. <b>Er innarbeidet i planen.</b></p> <p>Det er ikke aktuelt å sette av areal</p>

	vedlegg 63	<p>slik at parkering til Brekkebygget fortsatt kan være på nordsiden av bygget. Dette er avgjørende for næringsvirksomheten Pizzabakeren – hvor kunder kommer og henter pizza fra bakeriet.</p> <p>Ber om at eiendommen sør for Brekkebygget, bnr. 479 avsettes til byggeformål, i tråd med gjeldende reguleringsplan. Vedlagt illustrasjon som viser planlagt utbygging av tomten.</p>	<p>til parkering langs kaifronten. Den er forbeholdt opphold og rekreasjon. Parkering må løses i fellesanlegg jf. tidligere gitt rammetillatelse datert 19.06 2012.</p> <p>Planen prioriterer opphold og rekreasjon langs kaifronten, og en forlengelse av Brekkebygget anbefales ikke. Området kan imidlertid tilrettelegges og nyttes til f eks. uteservering.</p>
--	------------	---	--

### **Folkehelseperspektiv:**

Planen er vurdert å ha positiv konsekvens for folkehelsen, jf. konsekvensutredning kap. 7.

### **Økonomi:**

Som kommunesenter skal Kleppestø sentrum være et møtested for hele Askøy befolkning, ikke bare for de som bor eller har annen virksomhet i området. Et godt sentrumsområde må ha en offentlig infrastruktur i form av torg, gangareal, sykkelveger, kai/promenade, park og lekeområder, kollektivknutepunkt, parkeringsanlegg m.m.

Utvikling av Kleppestø sentrum har både en inntektsside og en utgiftsside for kommunen. Salg av kommunens eiendommer vil gi inntekter, mens gjennomføring av infrastruktur og andre offentlige tiltak har kostnader. Mange av tiltakene vil være kostnadsdrivende og bidra til at kommunen har reduserte inntekter fra salg av eiendommer. Dette blir å komme tilbake til i forbindelse med utbyggingen.

Planen har rekkefølgekrav til det enkelte utbyggingsområde med bestemmelser om at infrastruktur skal være opparbeidet eller *sikret* opparbeidet. Hovedprinsippet i planen er at alle utbyggingsområdene vil ha nytte av infrastrukturen i hele området, og at alle utbyggere må bekoste sin andel av dette. Det kan bli løst ved innbetaling av anleggsbidrag. Avtale om anleggsbidrag kan inngås som del av utbyggingsavtale.

Utbyggingsavtale defineres slik i plan og bygningslovens kap. 17: «*Med utbyggingsavtale menes en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov, og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan.*» Utbyggingsavtale kan omfatte teknisk infrastruktur og grøntområder, boligpolitiske tiltak og andre tiltak som er nødvendige for gjennomføring av den konkrete arealplanen.

Dette forutsetter at kommunen har en politisk og administrativ organisering for å forhandle utbyggingsavtaler og ta inn anleggsbidrag. Videre får kommunen en tilretteleggingsrolle i forbindelse med gjennomføring av infrastrukturtiltak. Askøy kommune forhandler i dag utbyggingsavtaler med utbyggere, når det er aktuelt. Det er inngått flere avtaler siden prinsippvedtaket i 2008. Imidlertid har Askøy kommune pr i dag ikke en organisering og bemanning som kan gjennomføre utbyggingsavtaler med anleggsbidrag, hvor kommunen skal stå for gjennomføring.

Deler av infrastrukturen er finansiert gjennom Askøypakken. Det gjelder kollektivterminalen og deler av parkeringsanlegget i fjell. Parkeringsanlegget vil videre kunne finansieres ved at felt som etter bestemmelser i planen skal løse sin parkering i anlegget, kjøper seg inn med det antall



deres utbygging krever. Parkeringsanlegget må etableres før man kan bygge ut kaiområdet. Det betyr at kommunen ev. i samarbeid med eksterne aktører må forskuttere deler av anlegget.

Vedlegg:

- 1 Plan 213 Kleppestø sentrum. Plankart vertikalnivå 2.
- 2 Plan 213 Kleppestø sentrum. Plankart vertikalnivå 1 og 3.
- 3 Plan 213 Kleppestø sentrum. Reguleringsbestemmelser.
- 5 Plan 213 Kleppestø sentrum. Planbeskrivelse.
- 6 Plan 213 Kleppestø sentrum. Konsekvensutredning.
- 7 Plan 213 Kleppestø sentrum. Illustrasjonsplan
- 8 Plan 213 Kleppestø sentrum. Snitt 1.
- 9 Plan 213 Kleppestø sentrum. Snitt 2.
- 10 Plan 213 Kleppestø sentrum. Snitt 3.
- 11 Plan 213 Kleppestø sentrum. Snitt 4.
- 12 Plan 213 Kleppestø sentrum. Særutskrift UTM 175/17. Ny 1. gangs behandling.
- 13 Plan 213 Kleppestø sentrum. Særutskrift UTM 302/16. Oppsummering merknader etter høring
- 14 Plan 213 Kleppestø sentrum. Særutskrift UTM 164/16. 1 gangs behandling
- 20 Plan- 213 - Uttale - Områdereguleringsplan for Kleppestø sentrum
- 21 Plan 213 - Uttalelse - Sotra, Askøy og Øygarden lensmannsdistrikt
- 22 Plan 213 - Kleppestø sentrum - Svar - Varsel om utleggelse til offentlig ettersyn
- 23 Plan 213 - Revidert klage på plan - Geir Paul Nesse
- 24 Plan 213 - NVE trekker motsegn til områdereguleringsplan for Kleppestø sentrum
- 25 Plan 213 - Uttale - Bergen og Omland Havnevesen
- 26 Plan 213 - Uttale - Avinor AS
- 27 Plan 213 - Uttale - Mattilsynet
- 28 Plan 213 - Ingen innvendinger til nytt planforslag - UKS
- 29 Plan 213 - Uttale - Reguleringsplan - Kleppestø sentrum - Varsel om utleggelse til offentlig ettersyn
- 30 Plan 213 - Merknad til planen - Gustav Engelsen
- 31 Merknad til plan - Kleppestø plan
- 32 Plan 213 - Kleppestø sentrum - Klage
- 33 Plan 213 - Merknad til trafikk - Strand - Kleppestø
- 34 Plan 213 - Merknader - Beboerne på Maltvikaneset
- 35 Plan 213 - Samordna uttale - ny offentlig ettersyn
- 36 Plan 213 - Merknader - Espen Grøtan og Guri Aanderud
- 37 Plan 213 - Merknader - Torstein Strømme
- 38 Plan 213 - Merknad - Turid og Sigurd Salamonsen
- 39 Kart
- 40 Situasjonkart
- 41 Plan 213 - Kommentarer - Heidi og Leiv K. Grande
- 42 Plan 213 - Merknader - Sigurd Salamonsen
- 43 Plan 213 - Merknader - Advokatfirmaet Harris DA
- 44 Plan 213 - Merknad - Åse Engelsen
- 45 Kart
- 46 Plan 213 - Merknad - Stian Mikal Grøtte Nilsen
- 47 Plan 213 - Merknader - Kleppestø Senter
- 48 Plan 213 - Merknader - Kommunalsjef Teknisk
- 49 Plan 213 - Merknader - Kaspar Høye Thorsen
- 50 Plan 213 - Merknader - Demokratene Askøy
- 51 Plan 213 - Merknader - Trond Eirik Føli
- 52 Plan 213 - Merknader - Ole Petter Breiteig
- 53 Plan 213 - Merknader - Roald Stamnesfet
- 54 Plan 213 - Merknader - Kleppestø Vel
- 55 Plan 213 - Merknader - Nina Tangedal
- 56 Plan 213 - Merknader - Helge Kvale
- 57 Plan 213 - Merknader - Hordaland Fylkeskommune
- 58 Plan 213 - Merknader - Kjersti Stensvaag

- 59 Plan 213 - Merknader - Askøy Sang og musikkksamskipnad
- 60 Merknader - Stein Johnstad
- 61 Plan 213 - Merknader - Svein Bruvold
- 62 Plan 213 - Merknader - Tore Dale
- 63 Plan 213 - Merknad til plan - Advokatfirmaet Harris DA

Innkomet etter fristen

- 64 E-post
- 65 1601 - Offentlig ettersyn Plan 213
- 66 Plan 213 - Tilleggsmerknad parkering - Kleppestø Senter
- 67 Plan 213 - Presisering - Merknad - Kleppestø Torg AS og Askøy Møbler Eiendomsavdelingen AS

Kleppestø, 23.10 2017.

Eystein Venneslan  
Rådmann

Knut Natlandsmyr  
Fagsjef

Rett utskrift:  
05.02.18 Else Gammelsrød