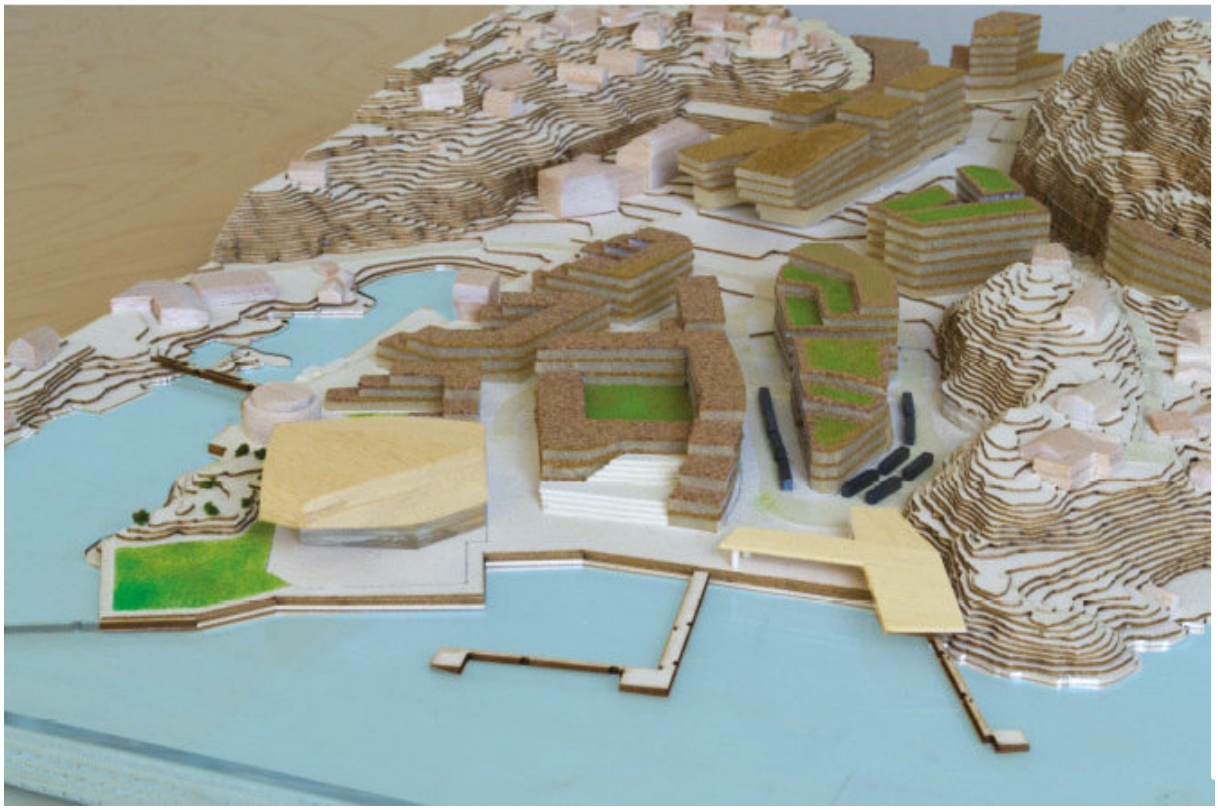
Områdereguleringsplan for
PLAN 213 KLEPPESTØ SENTRUM

PLANBESKRIVELSE



Revisjonsdato: 24.05 2017

Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag 5
2 Bakgrunn og formål med planen 7
2.1 Bakgrunn og tidligere arbeid 7
2.2 Formål og målsetting 8
3 Planområdet 9
3.1 Plangrense 9
3.1.1 Endring av plangrensen 9
3.2 Kart med stedsnavn 11
4 Organisering og medvirkning 12
4.1 Tidligere medvirkningsprosesser av betydning for planarbeidet 13
4.1.1 Barn og unge 14
4.2 Formell planprosess 14
5 Rammer og føringer for planarbeidet 16
5.1 Nasjonale føringer 16
5.2 Regionale føringer 16
5.3 Kommunale føringer 16
6 Beskrivelse av planområdet – dagens situasjon 17
6.1 Beliggenhet og historie 17
6.2 Landskap/topografi 18
6.3 Blå/grønn struktur 18
6.4 Arealbruk og bebyggelse 19
6.5 Veg og trafikk 20
6.6 Parkering 21
6.7 Gang og sykkelveg 21
6.8 Kollektivtilbud 21
6.9 Reguleringsmessige forhold 22
6.10 Tilliggende arealbruk 23
6.11 Eiendomsforhold 23
7 Beskrivelse av planforslaget 24
7.1 Trafikk, offentlig kommunikasjon og parkering 27
7.1.1 Vegsystemet 27
7.1.2 Midlertidige løsninger på vegsystemet før tunnel 28
7.1.3 Kryss Nedre Strand – Florvågvegen stenges 29
7.1.4 Utforming veg og gater i sentrumsområdet 29

7.1.5 Gang- og sykkelveg ... 31
7.1.6 Kollektivterminalen ... 32
7.1.7 Parkering ... 33
7.2 Strandsone, grønnstruktur og møteplasser ... 35
7.3 Ny bebyggelse ... 39
7.3.1 Kaien, Kleppestøsundet inkludert S9 og BB1 ... 39
7.3.2 Kleppestø Senter (S10), Rådhuset (T1) og S11 ... 43
7.3.3 Kleppestø nord og Vatnavatnet ... 51
7.3.4 Holmedalen og Klampavikvegen ... 52
7.3.5 Samlet utbyggingspotensial ... 52
7.3.6 Krav til uteareal til boliger i områder med sentrumsformål. ... 53
7.3.7 Eksisterende boligområder ... 53
7.3.8 Utforming av offentlige rom, veger og gater. ... 53
7.3.9 Arkitektur og estetikk ... 53
7.4 Infrastruktur ... 54
7.5 Gjennomføring/rekkefølge ... 54
7.5.1 Parkeringsanlegg ... 55
7.5.2 Tunnel mellom Solhola og Klampavika ... 55
7.5.3 Beredskapskai ... 58
7.5.4 Planens konsekvenser for eksisterende bebyggelse og eiendom ... 58

1 Sammendrag

Askøy er med sine 28.000 innbyggere den nest største kommunen i Hordaland. Befolkningsveksten er stor både i kommunen og i regionen rundt. Dersom befolkningsveksten fortsetter i samme tempo som nå, vil Askøy kunne ha bortimot 40.000 innbyggere i 2040.

Kommunesenteret på Kleppestø har ikke utviklet seg i takt med befolkningsøkningen i Askøy. Kleppestø mangler et variert tilbud og er ikke det kraftsentrum som en så stor kommune kan forventes å ha. I dag er sentrumsområdet dominert av parkeringsplasser. Et levende sentrum skapes av folk. For å få flere mennesker i sentrum må området ha et bredt tilbud med boliger, arbeidsplasser, handel, kulturtilbud, serveringssteder og møteplasser. Med sin flotte beliggenhet kan Kleppestø bli et attraktivt og vakkert sentrumsområde og en møteplass for alle innbyggerne i Askøy.

Kleppestø har status som regionsenter i Hordaland. Senterstrukturen i fylket er plassert i et hierarki på bakgrunn av befolkningsstørrelse og hvilket servicenivå det enkelte senter skal kunne tilby. Regional plan for attraktive senter i Hordaland har satt opp følgende hovedmål:

- *Sentra skal utformast slik at dei er attraktive å vere, bu og drive næring i.*
- *Sentra skal ha eit manfald av tenester, arbeidsplassar, fritids- og kulturtilbod tilpassa senteret sitt nivå i senterstrukturen*
- *Sentra skal vere attraktive for handel med handelsverksemd dimensjonert etter nivå i senterstrukturen*
- *Sentra skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og fra sentrum*

Dette har også vært målsettinger for utvikling av Kleppestø sentrum.

Arbeidet med å utvikle Kleppestø sentrum startet allerede tidlig på 2000-tallet. I 2006 ble det startet opp reguleringsplan, men det planarbeidet ble lagt på is. Områdereguleringsplan for Kleppestø sentrum ble påbegynt i 2011 og det forslaget som nå legges frem er resultat av en lang prosess med mange involverte parter: I 2014 la rådmannen frem et ambisiøst planforslag for utvikling kommunesenteret til politisk behandling. Saken ble sendt i retur til rådmannen for nærmere utredninger av en del spørsmål. Forslaget ble på ny lagt frem for politisk behandling i mars 2016, sammen med flere alternative utviklingsretninger. UTM valgte å sende saken i retur med føringer for hva planen skulle inneholde, basert på alternativ med middels utnyttelse. Disse føringene ble innarbeidet i planen, før planforslaget på nytt ble fremmet til 1. gangs behandling og utlagt på høring. Med bakgrunn i høringsuttalelsene og ny politisk behandling i UTM er planforslaget så videre bearbeidet.

Planforslaget som nå fremmes er basert på følgende hovedgrep:

- Sentrumskjerne 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, som ennå ikke er finansiert. Planen legger totalt opp til at det kan etableres ca. 190.000 m² ny bebyggelse innenfor planområdet, inklusiv parkering for de som skal løse parkering på eget felt. Av disse kan ca. 100.000 m² bygges ut før tunnel er etablert.

Plan 213 Kleppestø sentrum er en områdereguleringsplan. Med unntak av S10 er ny bebyggelse er på dette stadium ikke prosjektert, og modellene er først og fremst ment å illustrere mulige bygningsvolum og byggehøyder, samt romlighet på offentlige torg og gaterom.

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 0-alternativet vil planen ha positiv konsekvens for miljø og samfunn. Det er ikke avdekket vesentlige negative konsekvenser av planforslaget for noen av utredningstemaene.

2 Bakgrunn og formål med planen

2.1 Bakgrunn og tidligere arbeid

Arbeidet med å utvikle Kleppestø sentrum startet allerede tidlig på 2000-tallet. Det ble satt ned et tverrpolitisk sammensatt ad-hoc utvalg som skulle vurdere videre utvikling av Kleppestø sentrumsområde. Parallelt med dette ble det også nedsatt et utvalg som skulle se på nytt kulturhus for Askøy. Det ble gjennomført en innbyggerhøring (Rokkansenteret, 2004), og utarbeidet en mulighetsstudie (AsplanViak 2005). I 2005 ble det vedtatt å starte opp arbeid med reguleringsplan for Kleppestø sentrum, og i juni 2006 vedtok kommunestyret 10 punkt som retningsgivende for videre arbeid:

- *Kleppestø skal fortsatt være kommunesenter, knutepunkt for trafikken og handlesenter, og ev. utvikles som kultursenter*
- *Aksen fra sjøen til rundkjøringen ved Solhola holdes åpen*
- *Det arbeids videre med spørsmål om tilfredsstillende trafikkløsning generelt og for senteret spesielt*
- *Senteret får utbyggingsareal også i nord, og trafikkløsning for utvidet parkeringsareal må løses i reguleringsplanen*
- *Det utredes en fremtidig tunnel for gjennomgangstrafikken øst for dagens veg*
- *Kommunens behov for å løse utfordringer knyttet til nytt rådhus og kulturhus ses i sammenheng*
- *Det tilrettelegges for offentlig/nærings/boligbebyggelse på kaiområdet med private utbyggere og offentlige aktører, basert på kartskissen.*
- *Det søkes etablert småbåthavn i tråd med kartskissen snarest*
- *Det arbeides videre med å finne alternativ beredskapshavn for ferje*
- *Kleppestøområdet må utvikles på en måte som ivaretar øvre del av området og kaiområdet på kort og lang sikt*

Kommunen skulle regulere, men ikke stå for selve gjennomføringen. Parallelt med planarbeidet ble det derfor utlyst en plan- og designkonkurranse for selve kaiområdet i den hensikt å få inn private aktører som skulle stå for utvikling og gjennomføring. Det var meningen at resultatet av konkurransen skulle innarbeides i reguleringsplanen.

Konkurransen ble gjennomført i perioden 2006-2008, og det ble lagt ned et stort arbeid både fra kommunen og konkurransedeltakerne sin side for å få frem gode løsninger for utvikling av området. Vinnerforslaget ble utpekt, og det ble fremforhandlet en avtale med vinnerteamet, som ble godkjent av kommunestyret i juni 2008. På grunn av den usikkerheten som da var i markedet, med mulig forverring av finanskrisen, valgte vinneren å trekke seg før avtalen var undertegnet.

I 2010 ble det vedtatt å ha ny oppstart av reguleringsplanen. Områdereguleringsplan var da kommet inn som ny plantype i plan og bygningsloven, og kommunen mente områdeplan ville være en mer hensiktsmessig planform i arbeidet med utvikling av Kleppestø sentrum. Kommunen vil gjennom områdeplanen fastsette de overordnede rammene for utvikling av sentrum.

2.2 Formål og målsetting

Formålet med planarbeidet fremgår av planprogrammet, som ble fastsatt i Utvalg for teknikk og miljø i møte 05.09 2012, sak 166/12. Planprogrammet tar utgangspunkt i de politiske føringene fra tidligere og viderefører visjonen vedtatt av kommunestyret i 2005, sak 40/05:

«Kleppestø skal bli det mest attraktive og konkurransedyktige sentrum i regionen.»

Askøy er en av kommunene i landet med størst prosentvis befolkningsøkning, og utgjør dermed et av de største pressområdene i Bergensregionene. Siden bompengeordningen opphørte høsten 2006 har det vært en økning av etableringer både når det gjelder bolig og næring. Utviklingen av Kleppestø er en av de viktigste sakene for Askøy som lokalsamfunn de nærmeste årene, med betydning for boligtilbudet, næringsutviklingen og kulturlivet.

Planprogrammet legger ett alternativ til grunn for planarbeidet og konsekvensutredning (i tillegg til 0-alternativet):

«Videre utvikling av Kleppestø med boliger, næringsareal og infrastruktur. Utnyttelsesgrad høy – tilrettelegging for en bymessig sentrumskjerne. Alternativet legger til grunn mulig omstrukturering av eksisterende bygningsmasse, ulike delfelt med variasjon i volum og høyder (fra lavt til høyt), samt tilrettelegging for bygging på dagens parkeringsflater på Kleppestøkaien»

Punktvis kan føringene i planprogrammet og tidligere vedtak oppsummeres slik:

<u>Stedsutvikling og identitet</u>

- Konsentrert utbygging med gangavstand til sentrumskjernen
- Samlokalisering av arbeidsplasser, boliger, handel, kultur
- Folkehelse, trivsel, og trygge, gode, sosiale møteplasser
- Sikre helhet med eksisterende struktur på Kleppestø og sikre gode forbindelser
- Blå-grønn struktur. Sikre allmenn bruk av sjølinjen, vurdere mulighet for gjestehavn og gjestebrygge.
- Ta vare på viktige elementer i området, som gjenværende naturområder Kleppestøsundet, Rådhuset og atkomst til sjø.
- Skape kulturtilbud - nytt kulturhus skal være en viktig struktur i sentrumsutviklingen

<u>Boligbygging</u>

- Vurdere antall boliger og differensiering av boligtilbudet
- Balansere urban og tett utbygging med fellesarealer og møtesteder
- En nytenkende utbygging med fokus på høy kvalitet i utformingen

<u>Trafikk, kommunikasjon og parkering</u>

- Redusert bilbehov, bilfritt miljø, god offentlig kommunikasjon
- Samordnet arealbruk og transportløsninger – ved velfungerende vegnett, gang/sykkelnett og kollektivnett
- Undersøke mulighet for tunell, parkering i fjell og vurdere andre parkeringsbehov
- God kobling mellom planområdet og omkringliggende områder
- Gode parkeringsmuligheter i forbindelse med kollektivtilbud
- Sikre gode muligheter for trafikkavvikling til og gjennom sentrum

3 Planområdet

3.1 Plangrense

Plangrense slik den var fastsatt ved oppstart

3.1.1 Endring av plangrensen

I løpet av prosessen så man behov for å utvide planområdet. Foreslått ny biltunnel har innslag under Holmedalshammaren og krever omlegging av krysset mellom Klampavikvegen, Skarholmsvegn og Stongafjellsvegen. Gang/sykkelveg til Florvåg via Strand krever utvidelse i øst. Utvidelse av planområdet ble vedtatt av Utvalg for teknikk og miljø i møte 05. 12 2013. Grensen er vist med rød strek i kart på neste side.

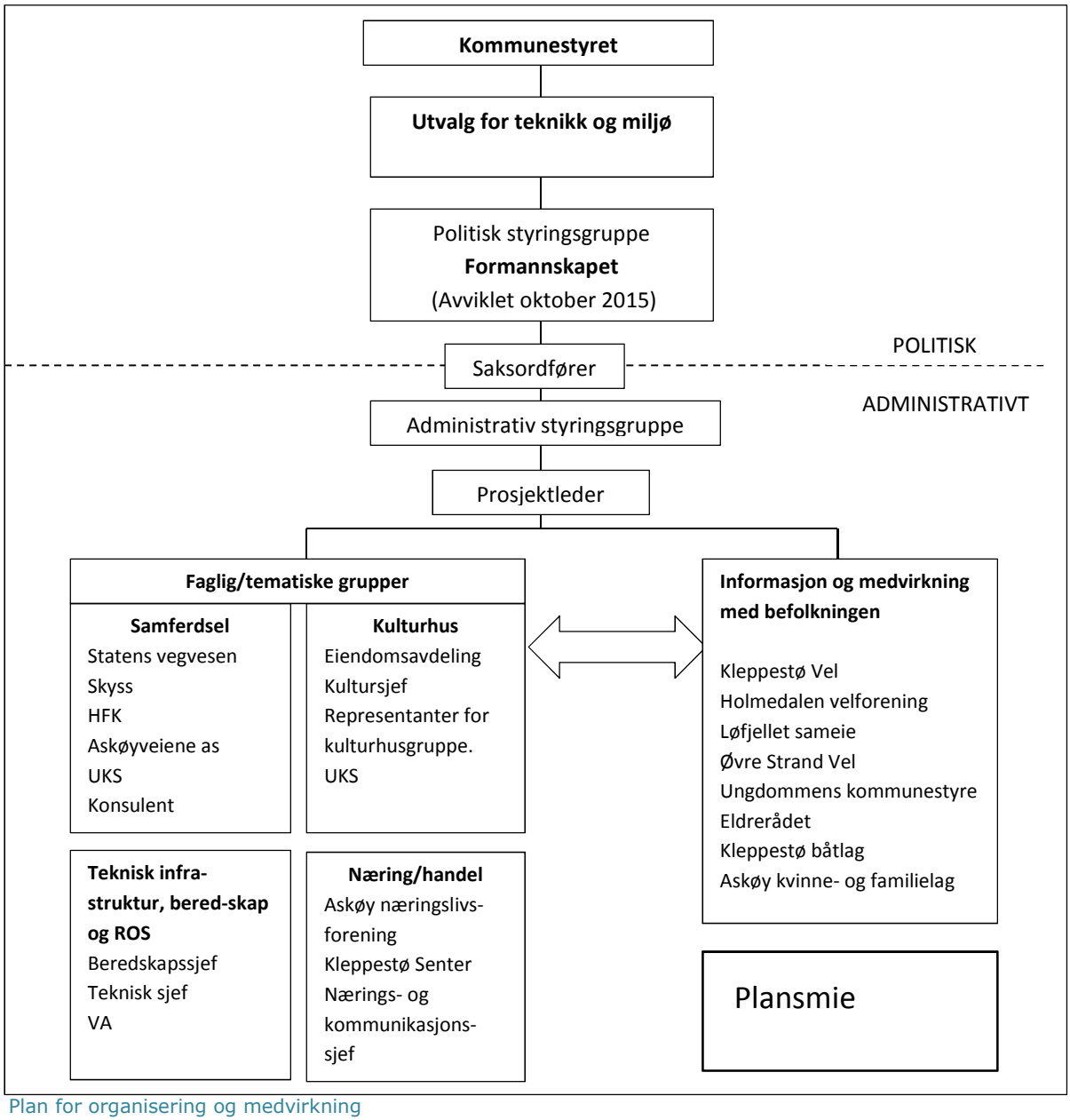
Det er i ettertid også foretatt mindre justeringer av plangrensen for bedre tilpasning til eiendomsgrenser og/eller tilliggende planer. På grunn av ny kryssløsning ved Klampavika med påfølgende ny fyllingslinje mot sjøen, er planområdet utvidet her. Justeringen er vist med blå strek i kart under. Planområdets størrelse er 1040 daa, hvorav sjøarealet utgjør 270 daa.

Utvidelsen overlapper med oppstartet områdeplan for Byneset. Formålet med utfylling i sjø er i tråd med det som planprogrammet for Byneset har fastsatt, og vi anser at justeringen ikke krever egen varsling. Innspill som berører det aktuelle området i planen for Byneset, er tatt med i oppsummering av merknader.

Justert plangrense.

3.2 Kart med stedsnavn

4 Organisering og medvirkning



Plan for organisering og medvirkning

Områdeplanen er utarbeidet i samråd med en rekke offentlige etater og andre aktuelle aktører. På veg- og kollektivfeltet har Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Skyss vært engasjert. Det har vært holdt en rekke møter med partene, både samlet og hver for seg.

Representanter fra Askøy sang og musikksamskipnad (ASM) har deltatt aktivt for å få frem et godt beslutningsgrunnlag for kulturhuset.

På tema næringsliv/handel har representanter for Askøy næringslivsforening bidratt i tillegg til Kleppestø Senter. Når det gjelder medvirkning med befolkningen generelt har det vært holdt møter med representanter for velforeninger, organisasjoner og lag.

Rådmannen har informert om planforslaget i løpet av prosessen gjennom presse og webside. Den 25. april 2014 ble det arrangert en heldags konferanse med tittel *By, bygd eller bygdeby?* i Ravnanger Grendahus med inviterte eksterne foredragsholdere, for å se arbeidet med Kleppestø i en større sammenheng.

November 2015 ble det arrangert plansmie. Plansmien bestod av en rekke arrangement, noen åpne møter og noen dialogmøter/verksteder med utvalgte aktørgrupper.

Dato	Aktivitet	For hvem	Hvor
Tirs 3.11	Oppstartsseminar	Alle	Erdal kirke
Tors 5.11	Ungdomsverksted	Barn og unge	Ungflimmer, Florvåg
Fre 6.11	Åpen kontordag	Alle	Ravnanger senter Kleppestø senter
Man 9.11	Dialogmøte/verksted	Næringsliv og utbyggere	Kommunestyresal, Kleppestø
Man 9.11	Dialogmøte/ verksted	Grunneiere, velforeninger	Kommunestyresal, Kleppestø
Man 16.11	Dialogmøte/verksted	Offentlige myndigheter	Kommunestyresal, Kleppestø
Man 16.11	Dialogmøte/ verksted	Organisasjoner og lag for hele Askøy	Kommunestyresal, Kleppestø
Tirs. 17.11	Åpen kontordag	Alle	Formannskapssal, Kleppestø
Uke 47	Konsulent sammenfatter innspill, skisser, presentasjon		
Tors 26.11	Avslutningsmøte med oppsummering av plansmien	Alle	Erdal kirke

4.1 Tidligere medvirkningsprosesser av betydning for planarbeidet

Kulturhus - 2002-04
Etter initiativ fra det frivillige kulturlivet på Askøy med Askøy sang og musikksamskipnad (ASM) i spissen, ble også spørsmål om etablering, lokalisering, innhold og finansiering av et nytt kulturhus satt på dagsorden. Kommunestyret satte ned et bredt utvalg med politikere fra alle parti og representanter fra næringsliv, kulturliv, idrettsrådet og ungdommen for å arbeide videre med dette (sak 102/02).

Utvalget leverte rapporten *Strategidokument nytt kulturhus i Askøy*, datert 31.05 2004. Flere lokaliseringsalternativ for nytt kulturhus ble vurdert, og utvalget konkluderte med at Kleppestø var det beste alternativet:

«Nytt kulturhus bør lokaliseres i Kleppestø sentrum og innlemmes i planene for utnyttelse av Kleppestø kaiområde. Kulturhuset skal være en viktig struktur for å skape helhet rundt næring, senterutvikling, offentlige tilbud, møteplass på dag og kveld, overnatting med videre.»

Innbyggerhøring - 2004
Rokkansenteret var faglig ansvarlig for innbyggerhøringen, som i følge rapporten var den første i sitt slag i Norge. Deltakerne ble plukket ut etter en grundig utvelgelsesprosedyre, og representerte et tverrsnitt av befolkningen på Askøy. Deltakerne fikk tilsendt informasjon på forhånd, og så ble det avholdt to arbeidsmøter med gruppe- og plenumsdiskusjoner. Tema for innbyggerhøringen dreide seg i hovedsak om 6 tema:

1. Kleppestø vs. andre steder som Askøys kommunesenter
2. Rådhus/kulturhus
3. Utvikling av Kleppestø Senter (handel)
4. Bruken av kaiområdet

5. Trafikk, parkering og grøntområder
6. Tilbud til unge

På spørsmål om Kleppestø burde forbli kommunesenteret på Askøy var meningene delte. Flere mente at lokalisering av rådhuset ikke lenger er så viktig, når kontakt med kommunen går mer og mer over på nettbaserte løsninger. Lokalisering av kulturhuset var det også delte meninger om.

Det var enighet om at det var viktig å opprettholde båtforbindelsen til Bergen, og parkering i tilknytning til dette. Samtidig var det stemning for å få bilene vekk fra overflaten. Det ble lansert mange ideer for utforming og bruk av kaien, og de to som fikk størst oppslutning i gruppen var marina/gjestebrygge og hotell/overnattingsfasiliteter. Det var også ønske om serveringssteder.

Det var stort sett enighet om at handelssenteret gjerne måtte utvides, men at det ikke var kommunen sin oppgave å bekoste kjøpesenteret sine behov vedrørende trafikk og parkering.

Høringen viste kanskje først og fremst at det i befolkningen ikke er én samstemt holdning om utviklingen av Kleppestø. Dette var ikke uventet, og hensikten med høringen var heller ikke å skape enighet, men å få frem ulike synspunkt. Noen av meningsforskjellene forble uløste gjennom de to arbeidsmøtene, mens man i andre spørsmål nærmet seg en felles oppfatning.

4.1.1 Barn og unge

Barnetråkk – Kleppestø barneskole - 2009
Askøy kommune har *Barn og unge* som ett av sine hovedsatsingsområder. I forbindelse med kommuneplanarbeidet ble det utført barnetråkkregistreringer på utvalgte skoler, bl a Kleppestø barneskole. Dette er nærmere omtalt i konsekvensutredningen.

Ungdommens kommunestyre
Ungdommens kommunestyre har fått informasjon om planarbeidet i egne møter, og har deltatt i flere av temagruppene og i plansmien.

4.2 Formell planprosess

12.01 2010	Formannskapet ber rådmannen videreføre planarbeidet for Kleppestø – jf. intensjonsforslag 5.
28.03 2012	Oppstart av planarbeid og høring av planprogram blir vedtatt av Utvalg for teknikk og miljø – jf. sak 71/12
	Planprogrammet var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 16.04 – 04.06. 12 Det kom inn 5 innspill/merknader fra offentlige etater, 3 fra lag og organisasjoner og 14 fra private grunneiere/næringsdrivende.
05.09 2012	Planprogrammet ble fastsatt av Utvalg for teknikk og miljø jf. sak 166/12
05.12 2013	Utvidelse av planområdet vedtatt av Utvalg for teknikk og miljø, jf. sak 302/13

02.10 2014	Første gangs behandling i Utvalg for teknikk og miljø, jf. sak 269/14. Saken ble sendt i retur til rådmannen for nærmere utredning av enkelte spørsmål.
09.03 2016	Ny første gangs behandling i Utvalg for teknikk og miljø, jf. sak 64/16. Saken ble sendt i retur til rådmannen med føringer for utviklingsretning.
10.06 2016	Ny første gangs behandling i Utvalg for teknikk og miljø, jf. sak 164/16. Saken ble vedtatt utlagt til offentlig ettersyn og høring. Planforslaget var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 20. juni – 15. september 2016.
08.12 2016	Utvalg for teknikk og miljø behandlet høringsinnspillene og vedtok en rekke punkt for endring av planforslaget, jf. sak 302/16. Endringene er så mange og vesentlige at planen må legges ut på høring på nytt.

5 Rammer og føringer for planarbeidet

5.1 Nasjonale føringer

Fra statlig hold gis det en rekke lover, rundskriv, retningslinjer og veiledninger som gir føringer for kommunal planlegging. De statlige føringene innarbeides i regionale og kommunale planer, og alle listes derfor ikke opp her. Vi peker likevel på to sentrale statlige retningslinjer for kommunal planlegging:

- *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.*
- *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*

5.2 Regionale føringer

Fylkeskommunen har også utarbeidet flere planer som gir føringer for kommunal planlegging. Av særlig aktuelle kan nevnes:

- *Fylkesplan for Hordaland 2005-2008* (forlenget)
- *Klimaplan for Hordaland 2014 - 2030*
- *Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tenester og handel (2015 – 2026)*
- *Strategi for innfartsparkering (2015 – 2030)*
- *Regional næringsplan for Hordaland 2013-2017*
- *Regional kulturplan for Hordaland (2015 – 2025)*
- *Regional næringsplan for Hordaland (2013 – 2017)*

Regionale planer under arbeid:

- *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet*
- *Regional transportplan (2018-2029)*

Fylkeskommunen v/Skyss har også satt i gang arbeid med sikte på å utvikle et nytt driftskonsept for å optimalisere kollektivtilbudet i Vestkorridoren, dvs. til kommunene Askøy, Fjell, Sund og Øygarden.

5.3 Kommunale føringer

- *Kommuneplanens arealdel, vedtatt 13.12 2013*
- *Kommunal planstrategi 2012 - 2016*
- *Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030*
- *Kommunedelplan Energi og klima m/handlingsplan*
- *Temaplan trafikksikringsplan*
- *Strategisk plan for sammenhengende sykkelvegnett på Kleppestø og i nærområdet, 20.03 2012*
- *Skolebruksplan (2013, revidert 2016)*

Andre planer:

- *Kartlegging av sjønære friluftsområder*
- *Temaplan kulturminner (under arbeid)*
- *Utbyggingsplan for barnehager*

6 Beskrivelse av planområdet – dagens situasjon

6.1 Beliggenhet og historie

Kleppestø ligger på sørsiden av Askøy, mot Byfjorden, ca. en km øst for Askøybroen.

Oversiktskart

I dag er Kleppestø kommunesenter, kollektivknutepunkt og handelssentrum på Askøy. Allerede fra dampskipstiden var Kleppestø et trafikknutepunkt på Askøy, men det var ikke en selvfølge og heller ikke uten strid at Kleppestø skulle bli Askøys kommunesenter og kollektivknutepunkt.

Kleppestø forble i hovedsak en jordbruksbygd langt ut i forrige århundre. Som navnet tilsier, var Kleppestø opprinnelig båtstø til Kleppegårdene høyere oppe. De store endringene kom først så sent som på 1960-tallet, og i løpet av de siste 50 årene har Kleppestø gjennomgått en stor forandring. Rådhuset sto ferdig i 1958, etter at det tidligere rådhuset i Strusshamn hadde brent ned. Med etablering av den nye ferjekaien i 1965 ble all trafikk mellom Askøy og Bergen samlet på Kleppestø. Kupert landskap ble sprengt vekk og flatet ut for å gi bedre plass til bilen, og landhandelen ble byttet ut med kjøpesenteret. [1]

Denne perioden har på mange måter vært bilen sin tidsalder, og Kleppestø er i så måte et barn av sin tid. I dag er det parkeringsplassen som har den mest sentrale og attraktive beliggenheten i sentrum av Kleppestø. Sammenlignet med andre kommuner av tilsvarende størrelse har Askøy et lite utviklet kommunesentrum.

For mer utfyllende beskrivelse av kulturminner og historie vises til konsekvensutredningen.

[1] Kilde: Anders Bjarne Fossen: Askøys historie I-III

Kleppestø sentrum 2013

6.2 Landskap/topografi

Askøy er en del av et radiært foldet og kupert landskap som er typisk for Bergensregionen og øygruppene i vest. Markerte høydedrag og koller med bratte vesthellinger og slakere østhellinger rammer inn smale daler, som danner tydelig avgrensede landskapsrom. Mens kollene er tørre og karrige med glissen vegetasjon, er det tilsvarende frodig i daldragene. Kollene møter sjøen som nes, mens dalbunnen danner viker og våger. Dette landskapet preger også Kleppestø. Løfjellet er et markant landskapselement og danner en tydelig vegg i det lange og smale daldraget mellom høydene.

6.3 Blå/grønn struktur

Til tross for at området er utbygget, fremstår Kleppestø med et grønt preg. Delvis finnes det fremdeles en del uberørt natur, som f eks bratte bergskrenter og store deler av strandsonen. Delvis ligger boligbebyggelsen i grønne hager på forholdsvis store tomter. Planområdet har en lang strandlinje, og sjøen er et viktig naturelement og kvalitet i Kleppestø. For mer utfyllende beskrivelse av landskap og grøntstruktur vises til konsekvensutredningen.

Kleppestø sett fra Askøybroen. Løfjellet til høyre i bildet. (Foto: NNI)

6.4 Arealbruk og bebyggelse

Planområdet kan deles inn i to områder – sentrumskjernen på flaten i dalbunnen og boligområdene i de omkringliggende åssidene.

Sentrumskjernen strekker seg fra Vatnavatnet i nord til kaien i sør og inneholder rådhus, kjøpesenteret *Kleppestø Senter*, to bensinstasjoner og noen mindre næringsbygg, veganlegg og kollektivterminal. Kleppestø Senter var opprinnelig to uavhengige virksomheter, Kleppestø Torg og Aureka, som vokste sammen til et felles bygg. Den langsmale formen er i stor grad styrt av topografien, og lengden på bygget er hele 300 m. I tillegg til handel inneholder senteret offentlige og private kontor/tjenesteyting.

Sentrumskjernen er preget av sin funksjon som transportknutepunkt med arealkrevende veg-geometri formet på bilens og transportens premisser. Kollektivterminalen med tilhørende innfartsparkering opptar i praksis hele kaiområdet. Parkanlegget mellom Kleppestø senter og parkeringsplassen bidrar med et grønt innslag mellom veganleggene, men blir i svært liten grad brukt som oppholdsareal.

Kleppestø båtlag har en småbåthavn innerst i Kleppestøsundet. På vestsiden av sundet det bevart flere naust.

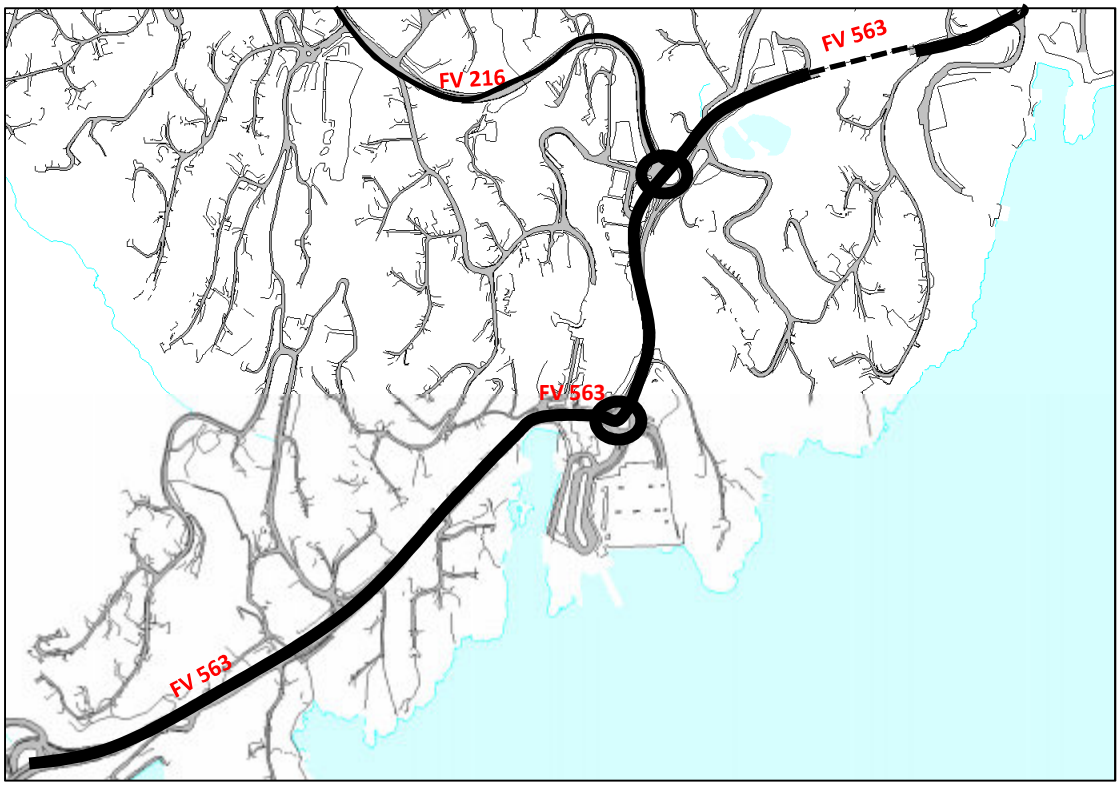
Sentrumskjernen i Kleppestø med Løfjellet og Florvåg i bakgrunnen

Det er også noen sentrumsfunksjoner i Holmedalen, med bl a treningssenter, tjenesteyting og dagligvareforretning.

Boligbebyggelsen ligger i de slake østvendte hellingene, og består for det meste av eneboliger på forholdsvis store tomter. Boligområdene kan inndeles i Klubben og Solfjell langs sjøen i sør, Holmedalen i vest, Løfjellet og Strand i øst. Maltvikaneset ligger for seg selv nærmest kaiområdet. På Løfjellet er det noe mer konsentrert bebyggelse med rekkehus. Flere større leilighetsbygg er under bygging i Holmedalen.

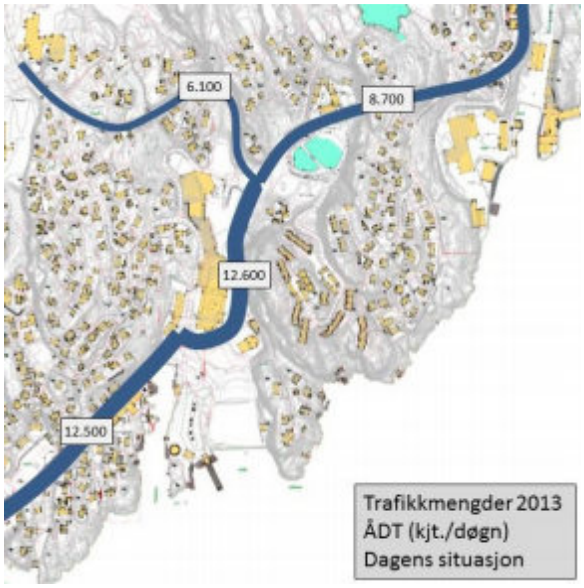
6.5 Veg og trafikk

Fylkesveg 563, som er hovedvegen til østsiden av Askøy, går gjennom Kleppestø sentrum og fungerer både som lokal atkomstveg og gjennomgangsveg. Vegen tar også mye av trafikken til fv 216 mot Kleppe nord for planområdet. Det er etablert to store kryssområder i form av rundkjøringer, som fordeler trafikken lokalt i området. Lokale atkomstveger forgrenes fra fylkesvegen til de ulike boligområdene. Kleppestøkaien er beredskapskai for Askøy. Det arbeides med å finne ny lokalisering for denne funksjonen.

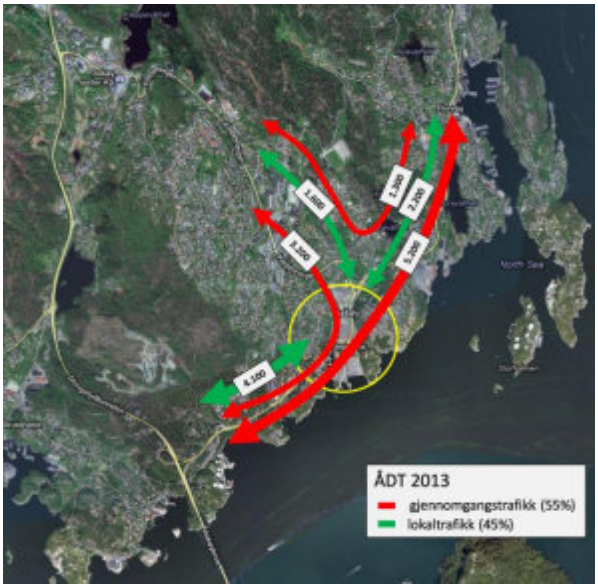


Vegnettet i området. Fv 563 går gjennom planområdet fra sørvest til nordøst

Fv 563 har en trafikk på 12-13.000 ÅDT gjennom sentrumsområdet. Over halvparten av dette er gjennomgangstrafikk.



Trafikktall for Fv 563 og Fv 216



Fordeling av trafikken

6.6 Parkering

Det er totalt vel 1000 parkeringsplasser på bakkeplan i sentrumsområdet. Disse er fordelt på følgende områder; kaien 530, Kleppestø Senter 460 og rådhuset 60. I tillegg er det ca. 160 plasser i Holmedalen.

6.7 Gang og sykkelveg

Gang- og sykkelvegnettet er mangelfullt. Egne sykkelveger eller sykkelfelt finnes ikke. Tilbudet til syklende består av kombinert gang- og sykkelveger, fortau og sykling i vegbanen. Gangvegnettet er mer utviklet, men er noe fragmentert og har forbedringspotensial.

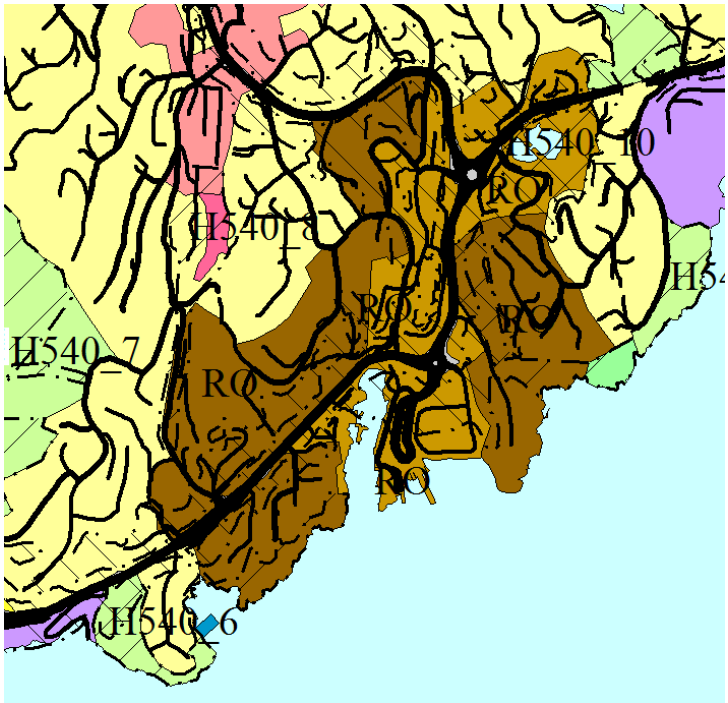
6.8 Kollektivtilbud

Kleppestø er kollektivknutepunktet på Askøy. Kollektivtilbudet består av buss og båt. Parkeringsplassen på kaien betraktes som innfartsparkering og en del av kollektivtilbudet.
Det er god forbindelse mellom båt, buss og parkering, men fasilitetene for de reisende er ikke tilfredsstillende etter dagens standard.

Bortsett fra en direkterute mellom Ravnanger og Bergen i rushtiden kjører alle bussrutene på Askøy innom Kleppestø. Skyss har satt i gang arbeid med å forenkle og forbedre rutetilbudet.

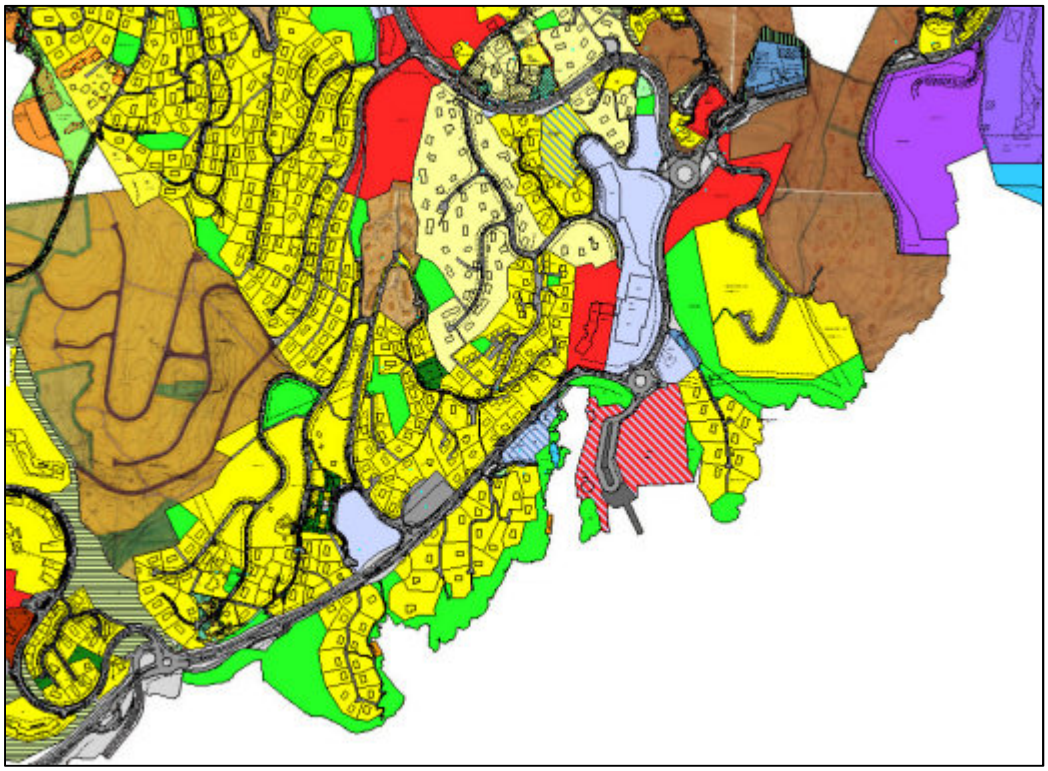
Som øykommune har Askøy lang tradisjon for bruk av båt, og båtforbindelsen til Bergen ble opprettholdt også etter at Askøybroen ble ferdig i 1992. Båten mellom Kleppestø og Bergen er fremdeles den raskeste reisemåten til Bergen sentrum. Etter at rutetilbudet ble utvidet og anløpet i Bergen flyttet fra Nøstet til Strandkaien har det vært en økning i antall passasjerer.

6.9 Reguleringsmessige forhold



Utsnitt av kommuneplanen 2012-2023

I kommuneplanens arealdel er storparten av planområdet avsatt til sentrumsformål. Boligbebyggelse i sør og vest inngår også i områdeplanen. Sjøarealene har generelt formål: bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Området er i sin helhet regulert.



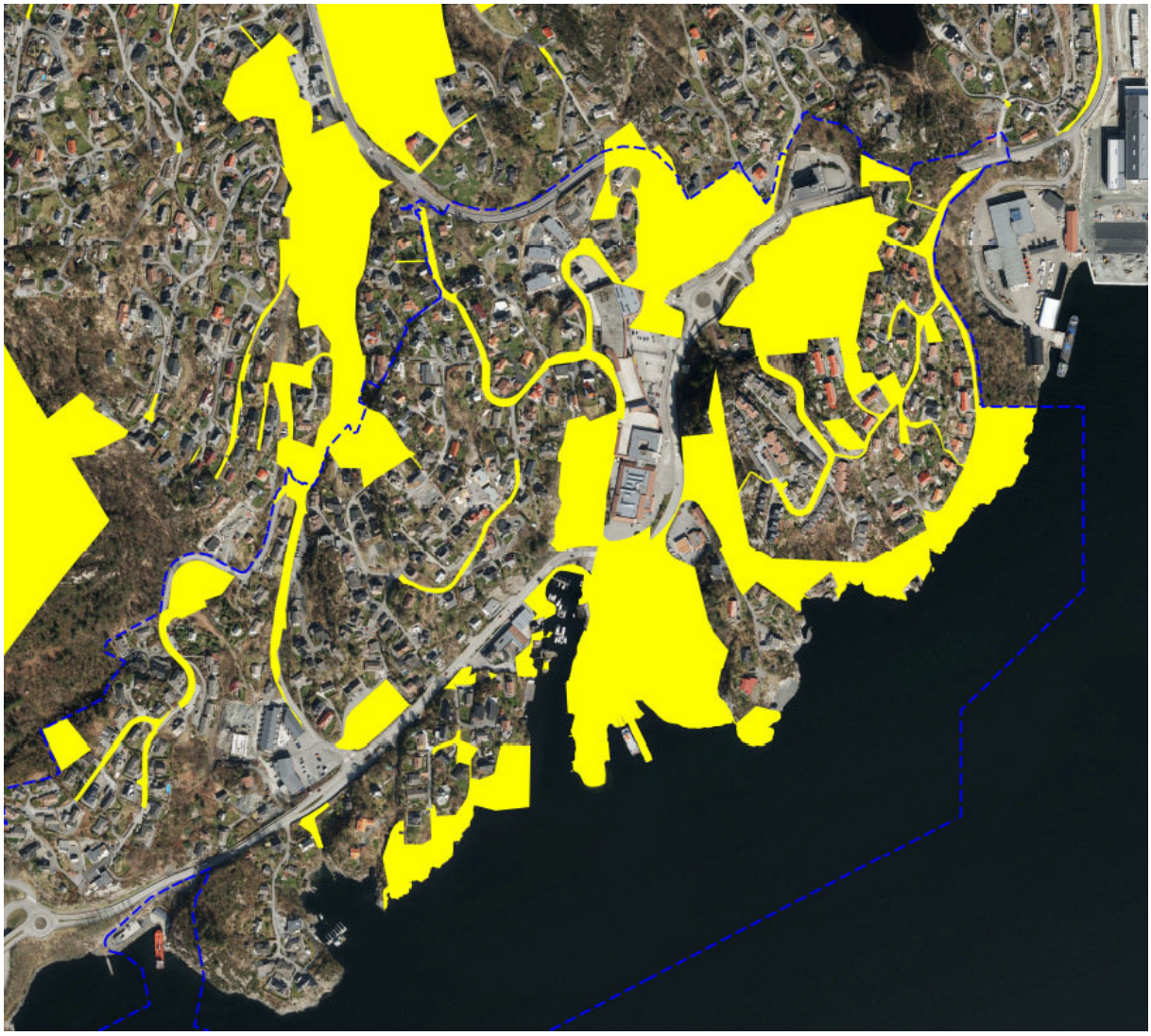
Gjeldende reguleringsplaner

6.10 Tilliggende arealbruk

Kleppestø sentrum er i hovedsak omgitt av store sammenhengende boligområder. Nordvest for området ligger Myrane med en rekke offentlige funksjoner som barnehager, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, idrettsanlegg og offentlige helsetilbud. Det er startet opp egen reguleringsplan for det området. Øst for planområdet ligger Florvåg med boligområder og næringsområder mot sjøen.

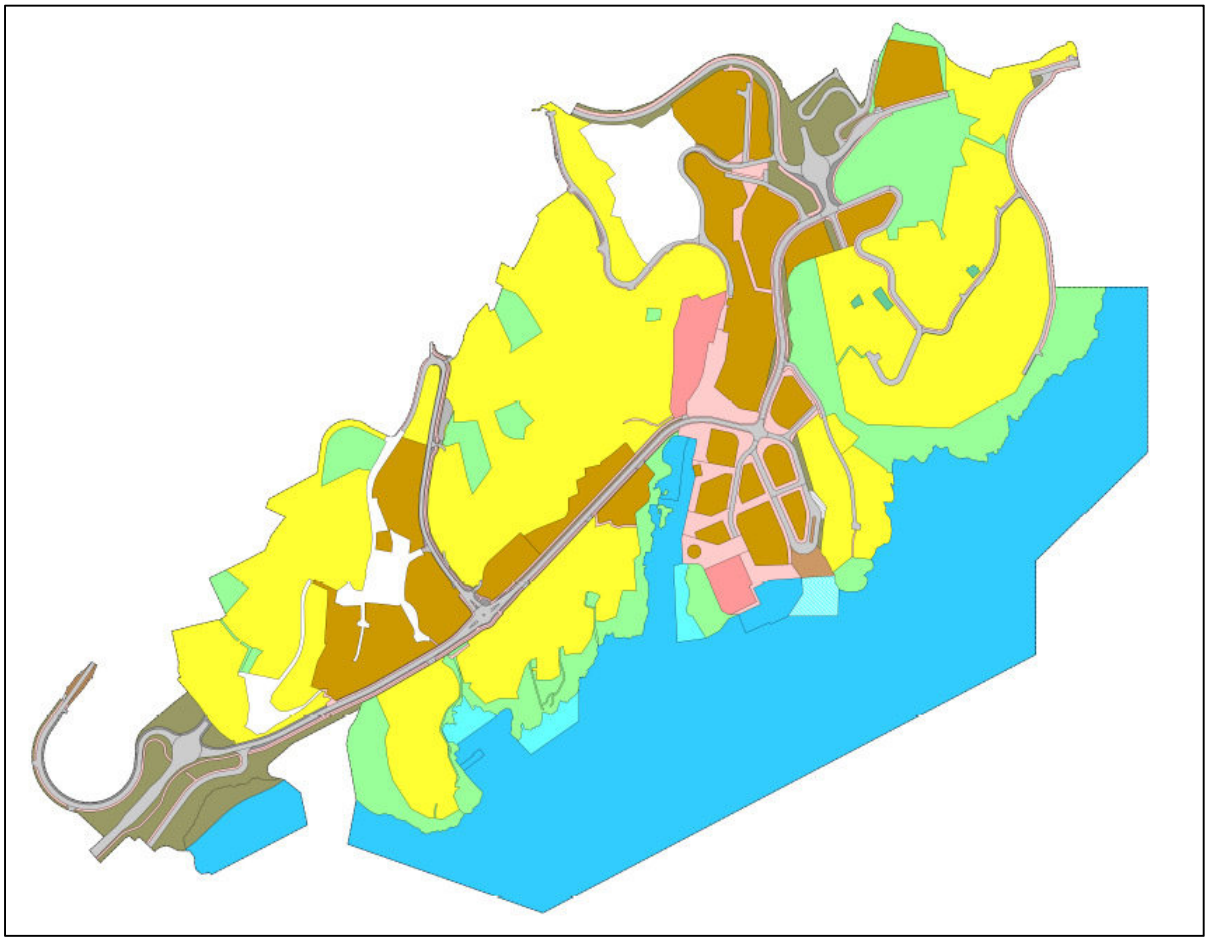
6.11 Eiendomsforhold

Planområdet er stort og har følgelig en sammensatt eiendomsstruktur. Askøy kommune står som den største grunneieren i området med vel 100 da. Også Kleppestø Senter har store eiendommer i sentrum. For øvrig består området i hovedsak av boligeiendommer i tillegg til noen mindre næringseiendommer.



Gule felt viser de kommunale eiendommene.

7 Beskrivelse av planforslaget



Plankart datert 24.05 2017

Kleppestø sentrum skal utvikles til et levende, miljøvennlig og aktivt kommunesentrum. Området skal være et møtested og et knutepunkt for handel, næring, service, rekreasjon og kollektivtransport for hele kommunens befolkning. Området skal bygges ut med nye funksjoner og offentlige rom. Det er avgjørende for et levende sentrum at det også kommer en god andel boliger i området. Et bedre handelstilbud kan bidra til å motvirke noe av den handelslekkasjen som kommunen har.

En forutsetning for å nå målsettingen om et levende og aktivt sentrumsområde er å finne nye løsninger for vegsystem, kollektivterminal og parkering. Det redegjøres først for hvordan dette skal løses. Deretter beskrives løsninger for ny utbygging, herunder plasser, torg og grøntområder.

Reguleringsplanens løsningsforslag for å nå vedtatte målsettinger for området (jf. kap. 3.2) knytter seg til følgende hovedpunkt:

Stedsutvikling og identitet

- Det er satt av tomt til kulturhus med god kontakt mot sjøen og kollektivterminalen
- Området rundt rådhuset og Kleppestøsundet med dampskipskai, naust og båtplasser foreslås med hensynssone for bevaring av kulturminner
- Det er satt av areal til ulike former for offentlige møteplasser, som badeplass, aktivitetspark, torg og gjestehavn.
- Kontakt med sjøen er sikret med siktlinjer fra bakenforliggende områder og en lang strandpromenade langs hele sentrumsområdet.
- Tilgjengeligheten til strandsonen i resten av området skal bedres.

Ny bebyggelse

- Ny utbygging på kaien er i hovedsak planlagt med en kvartalsstruktur. Det legges til rette for en blanding av funksjoner – med forretning, kontor, tjenesteyting, kultur og en god andel boliger.
- Kleppestø Senter utvider med nye handelsarealer, boliger og kontor.
- Det er også satt av areal til ny sentrumsbebyggelse nord og øst for Kleppestø Senter, i Holmedalen og langs Klampavikvegen.

Trafikk, offentlig kommunikasjon og parkering

- Hovedtyngden av parkeringsplassene legges til fjellanlegg i Løfjellet og frigjør kaiområdet til andre formål.
- Annen parkering legges under bakken eller under ny bebyggelse
- Kollektivterminalen flyttes nærmere Maltvikaneset og det legges til rette for elektrifisering av båten. Bussterminalen løses som gateterminal.
- Det etableres flere sykkeltraseer og gangvegnettet styrkes – med bedre kobling mot tilliggende områder
- Det legges til rette for at gjennomgangstrafikken på sikt kan ledes i tunnel fra Kleppestø nord ved Solhola til rundkjøringen ved Klampavika
- Redusert trafikk gjennom sentrum muliggjør omlegging fra veg- til gatestandard i sentrumsområdet

Illustrasjonsplan

7.1 Trafikk, offentlig kommunikasjon og parkering

En forutsetning for å nå målsettingene for utvikling av Kleppestø sentrum er å finne nye løsninger for vegsystem, kollektivterminal og parkering.

7.1.1 Vegsystemet

Hovedvegen gjennom sentrumsområdet, Klampavikvegen og Florvågvegen, beholder sin nåværende trase. Fra og med kryss ved Holmedalen og til Solhola endres standard fra veg til gate, og det foreslås en maks fartsgrense på 30 km/t på strekningen gjennom sentrum.

For å redusere trafikken gjennom sentrum foreslås på sikt å føre fylkesveg 563 i en 1500 m lang tunnel fra nordøst ved Solhola til rundkjøringen ved Klampavika i sørvest. Flere alternative tunneltraseer har vært vurdert. Den valgte traseen er den som gir størst reduksjon av trafikk gjennom sentrumsområdet.

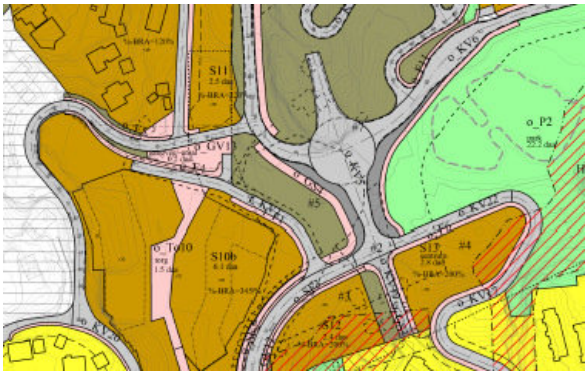
Fremtidig vegsystem

Det er *tunnelinnslagene* som reguleres i områdeplanen. For å kunne etablere ny arm fra rundkjøringen til tunnelen, kreves omlegging av vegsystemet i begge ender av tunnelen. Nøyaktig plassering av tunneltraseen krever detaljprosjektering, og skal avklares gjennom egen detaljreguleringsplan. Det samme gjelder for framtidig detaljutforming av Klampavikvegen/Florvågvegen, inklusiv nye kryss for påkobling mot tunnel. Prinsippene avklares i områdeplanen.

Flere veger møtes i området mellom Vatnavatnet og Kleppestø Senter og utgjør et komplekst vegsystem; fv 563 Florvågvegen, fv 216 Kleppevegen, Gamle Kleppestøvegen, veg til Løfjellet og avkjørsel til Kleppestø Senter. Eksisterende rundkjøring flyttes mot nord og armen til tunnelen går rett nordover fra rundkjøringen. Knausen mellom Florvågvegen og Kleppevegen sprenges vekk. Armene mot øst (Florvåg) og mot vest (Kleppe) går omtrent i samme trasè som i dag. Den sørlige armen fra rundkjøringen leder til nytt x-kryss mellom Florvågvegen og Løfjellsvegen. Derfra kjører man direkte inn i parkeringsanlegget i Løfjellet (o_KV19).

Gamle Kleppestøvegen forbindes med hovedvegsystemet via nytt t-kryss med Kleppevegen, mens den opprinnelige vegen (f_KV1) reserveres trafikk til Kleppestø Senter S10 og parkeringsanlegg under S11.

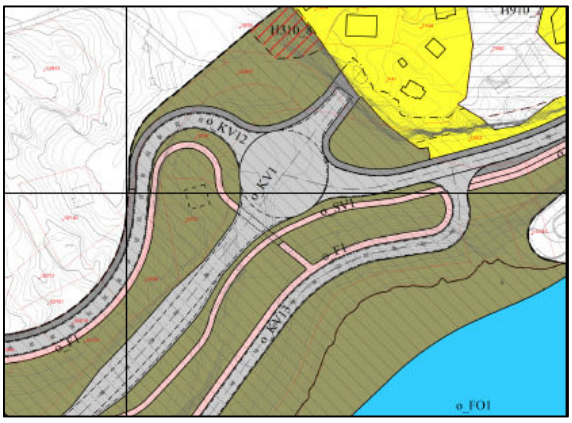
Eksisterende vegsystem



Planlagt vegsystem

Også i sør ved Klampavika legges vegsystemet om som følge av fremtidig tunnel. Rundkjøringen må flyttes for å få tilstrekkelig avstand til tunnelmunningen. Skarholmsvegen (o_KV13) legges ut og kobler seg på Klampavikvegen i nytt t-kryss.

Eksisterende vegsystem



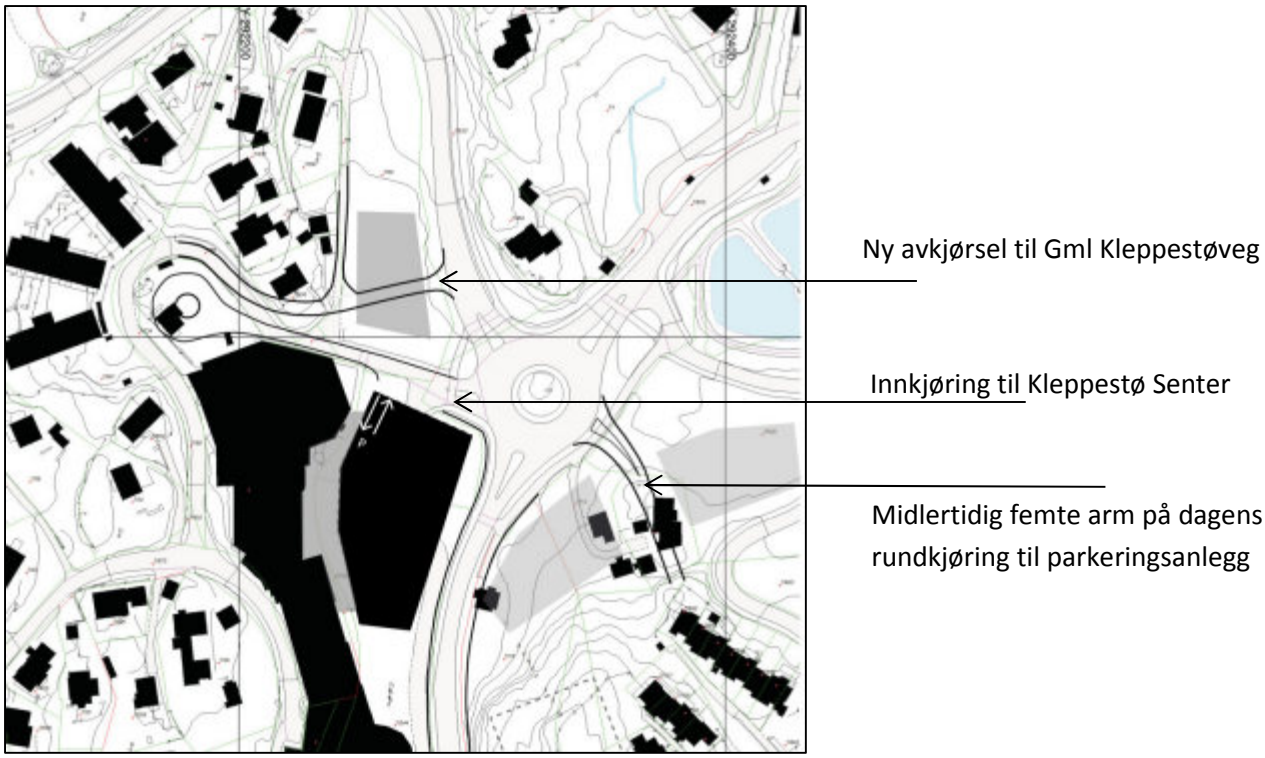
Planlagt vegsystem

Detaljert utforming av Fv 563 gjennom planområdet, inkludert nye kryssområder for fremtidig tunnel, skal avklares i detaljreguleringsplan. Se også konsekvensutredning kap. 4.2.5

7.1.2 Midlertidige løsninger på vegsystemet før tunnel

Ny tunnel er ikke finansiert, og det vil være behov for å gjøre midlertidige tiltak på vegsystemet i nord før tunnelen kommer. Det foreslås å løse atkomst til parkeringsanlegget i Løfjellet med en femte arm på dagens rundkjøring. Før tunnel må også rundkjøringen ved kaien opprettholdes slik den er i dag. Se kap. 7.5

Tilrettelegging for gang/sykkel skal også kunne gjennomføres før tunnelen er etablert.



7.1.3 Kryss Nedre Strand – Florvågvegen stenges

Krysset Nedre Strand – Florvågvegen ligger rett utenfor eksisterende tunnel på Forvågvegen, og er et kryss med dårlig sikt og knapp svingradius. Statens vegvesen har krevd at det må gjøres noe med krysset og anbefalt å trekke vegen fra Strand østover og koble den sammen med avkjørsel til tilliggende industriområde, Sandvika-Florvåg. I samarbeid med Florvåg Bruk Holding, som holder på med regulering av sitt område, har man prøvd å finne en felles løsning på dette. Terrenget er imidlertid meget krevende her, og det har ikke lykkes å finne en akseptabel løsning.

Planen foreslår derfor å føre trafikken fra Strand via Løfjellet og inn på hovedvegsystemet. Det bedrer også forhold for de myke trafikantene i krysset. Ved krysset forlenges fortau mot øst for slik at man kan krysse vegen i større avstand fra tunnelen. Kryssingen må ses i sammenheng med forslag til utbedring av kryss i plan 367 – Omregulering Sandvika Florvåg.

7.1.4 Utforming veg og gater i sentrumsområdet

Utforming av veg og gater henger tett sammen med bebyggelsesstrukturen, og må ses i sammenheng med ny bebyggelse. Veganlegg er tradisjonelt blitt formet ut fra hensynet til framkommelighet og effektivitet for bilen. Dette preger også fv 563 gjennom Kleppestø. Med redusert biltrafikk i sentrumsområdet åpner det seg muligheter for omlegging fra veg til gate og bedre tilrettelegging for alle trafikantgrupper.

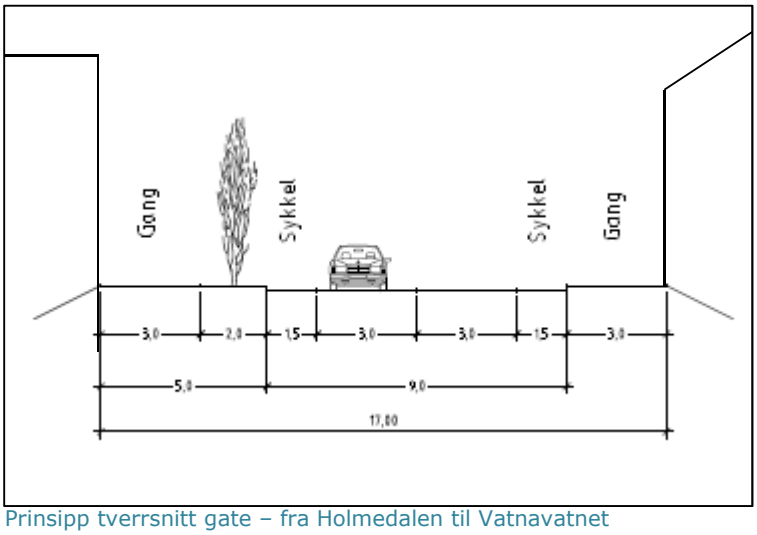
Begrepene gate og veg benyttes ofte om hverandre, men de har ulike kjennetegn og beskriver ulike situasjoner. Gatene finnes først og fremst i sentrum av byer og tettsteder, men også i sentrumsnære boligområder. Vegene hører til utenfor tettbebyggelsen og i randsonen rundt byer og tettsteder.

Vegen er mindre avhengig av bebyggelsens plassering og utforming. Bebyggelsen er ofte frittliggende og regulert av en byggegrense. En veg har i mindre grad enn gaten betydning som romskapende element. Vegnettet er hierarkisk oppbygd, og vegens geometriske utforming bestemmes ut fra planlagt vegtype, trafikkmengder og dimensjonerende fart.

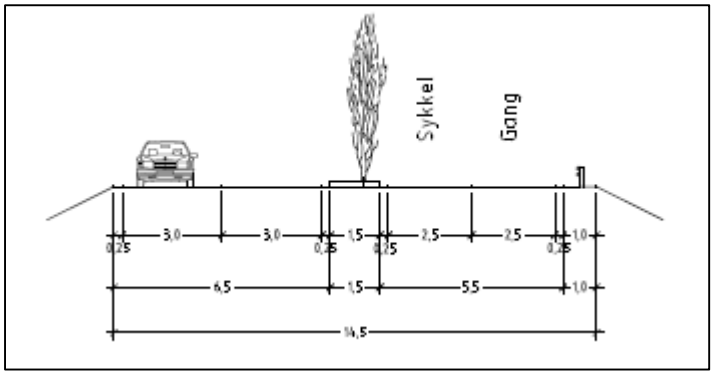
Gaten kjennetegnes ved at den står i et nært forhold til bebyggelsen, som ligger langs en fast byggelinje og danner vegger i gaterommet. Trerekker, hekker og gjerder kan også fungere som vegger i et gaterom. Gatenettet er først og fremst formet etter bebyggelsesstrukturen, ikke etter kjøretøyenes behov. [2]

Området mellom Holmedalen og ny rundkjøring ved Solhola i nord, inkludert kaien defineres i denne sammenheng som sentrum som skal ha gatestandard. Selv om kjørebanebredden reduseres, krever omleggingen mer areal til veg/gateformål, fordi det også skal legges til rette for sykkel og gangtrafikk. Vegetasjon er et viktig element, både miljømessig og estetisk, og det legges derfor opp til beplantning med trær langs gatene. Noen steder, hvor gatetverrsnittet er for trangt, må beplantning sløyfes. På grunn av topografien ligger det ikke til rette for å utvikle sentrumsbebyggelse med gatestruktur på strekningen mellom Klampavika og Holmedalen. Her beholdes veganlegget, men fortauet utvides til gang/sykkelveg skilt fra kjørebanen med vegetasjonsfelt.

Illustrasjonen under vises prinsipp for gateutformingen.



Prinsipp tverrsnitt gate – fra Holmedalen til Vatnavatnet



Prinsipp tverrsnitt ved Klampavikvegen – mellom Klampavika og Holmedalen

[2] Beskrivelse hentet fra Tiltakskatalogen.no (TØI)

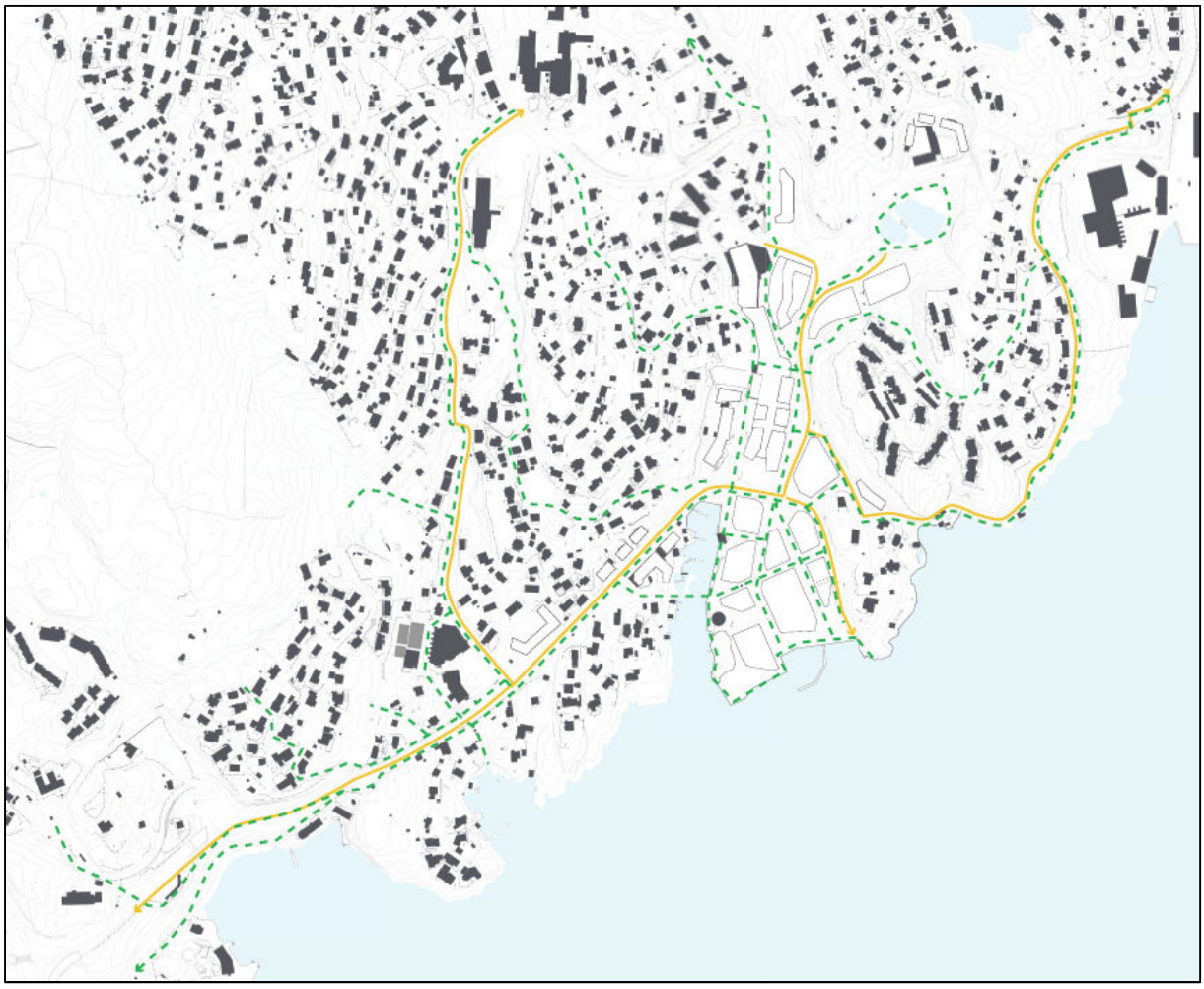
Krysset ved Holmedalen, i dag et t-kryss med svingefelt som tar mye areal, byttes ut med liten rundkjøring med bymessig utforming. Denne rundkjøringen markerer da overgangen fra veg til sentrumsgate.

For å sikre helhetlig utforming med kvalitet skal det utarbeides *kvalitetsprogram* for utforming og opparbeiding veg og gate, jf. reguleringsbestemmelsene.

7.1.5 Gang- og sykkelveg

Det er lagt opp til tre hovedtrasèer for sykkel:

- Klampavikvegen/Florvågvegen til Vatnavatnet
- Holmedalen til Myrane
- Fra sentrum via Nedre Strand til Florvåg



Viktige sykkeltraseer (gul linje) og gangforbindelser (stiplet grønn linje)

Tilbudet til de syklende er løst på ulike måter avhengig av situasjonen. Det foreslås separert gang og sykkelveg fra Klubben til Holmedalen og fra Holmedalenn til Myrane. Gjennom sentrumsområdet fra Holmedalen til Vatnavatnet får syklistene sykkelfelt og de gående fortau.

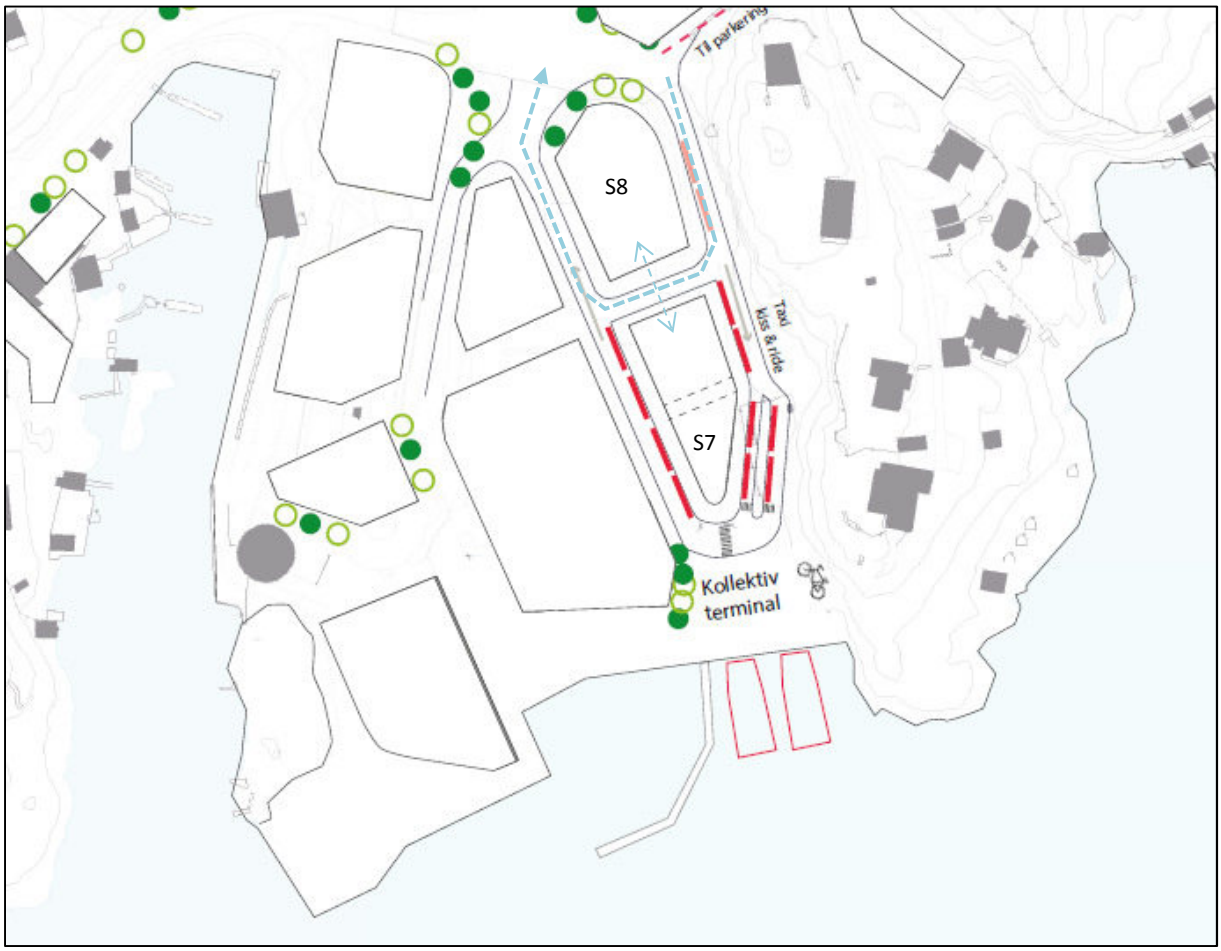
For gangtrafikk vil det være fortau langs alle veger og gater. Det legges til rette for en ny gangforbindelse fra Strand/Løfjellet til Gml. Kleppestøvegen. Denne går via gangbro over Florvågvegen og taket på Kleppestø Senter. Dette vil gi en kortere og mer trafikksikker veg fra

Strand/Løfjellet til Kleppestø barneskole. Gangbro kombineres med forbindelse mellom parkeringsanlegg og Kleppestø Senter. Planen åpner også for å bygge gangbro over Kleppestøsundet. Gangveg fra Løfjellet, de to gangbroene og gang/sykkelveg til Strand er ikke prosjektert og derfor vist som hensynssone/infrastruktursone.
I forbindelse med omlegging av krysset ved Klampavika, foreslås å etablere gangbro fra Stongafjellet til Storeklubben bussholdeplass. Holdeplassen foreslås endret fra dagens ensidige holdeplass til holdeplass på begge sider av vegen. Det gir trygg kryssing for de gående og forenkler kjøremønsteret for bussene.

7.1.6 Kollektivterminalen

Kollektivterminalen flyttes inn mot Maltvikaneset, med ny kai som skal tilrettelegges for fremtidig miljøbåt. Det frigir arealene ved Granholmen og langs Kleppestøsundet til formål som kulturhus og møteplasser, og muliggjør mer utfylling der båten ligger i dag.

Bussterminalen er integrert i sentrumsområdet i form av en gateterminal, dvs. at bussene har holdeplass i gaten rundt kvartal S7. Gaten er enveiskjørt og reservert for buss. Dette gir et enkelt og logisk kjøremønster. Det er positivt for de reisende at det ligger bebyggelse inntil terminalen - og det vil være gunstig for forretning og annen service å henvende seg mot et område med en jevn strøm av folk. Det skal settes av areal til terminalfunksjoner i bebyggelsen på felt S7. Det er god forbindelse og enkelt bytte mellom buss-båt og buss-buss. Det settes av areal til taxi. Sykkelparkering løses på arealet mellom båt og buss. Varelevering og av- og påstigning, såkalt kiss & ride, kan skje rundt kvartal S8.



Kollektivterminal med buss og båt.

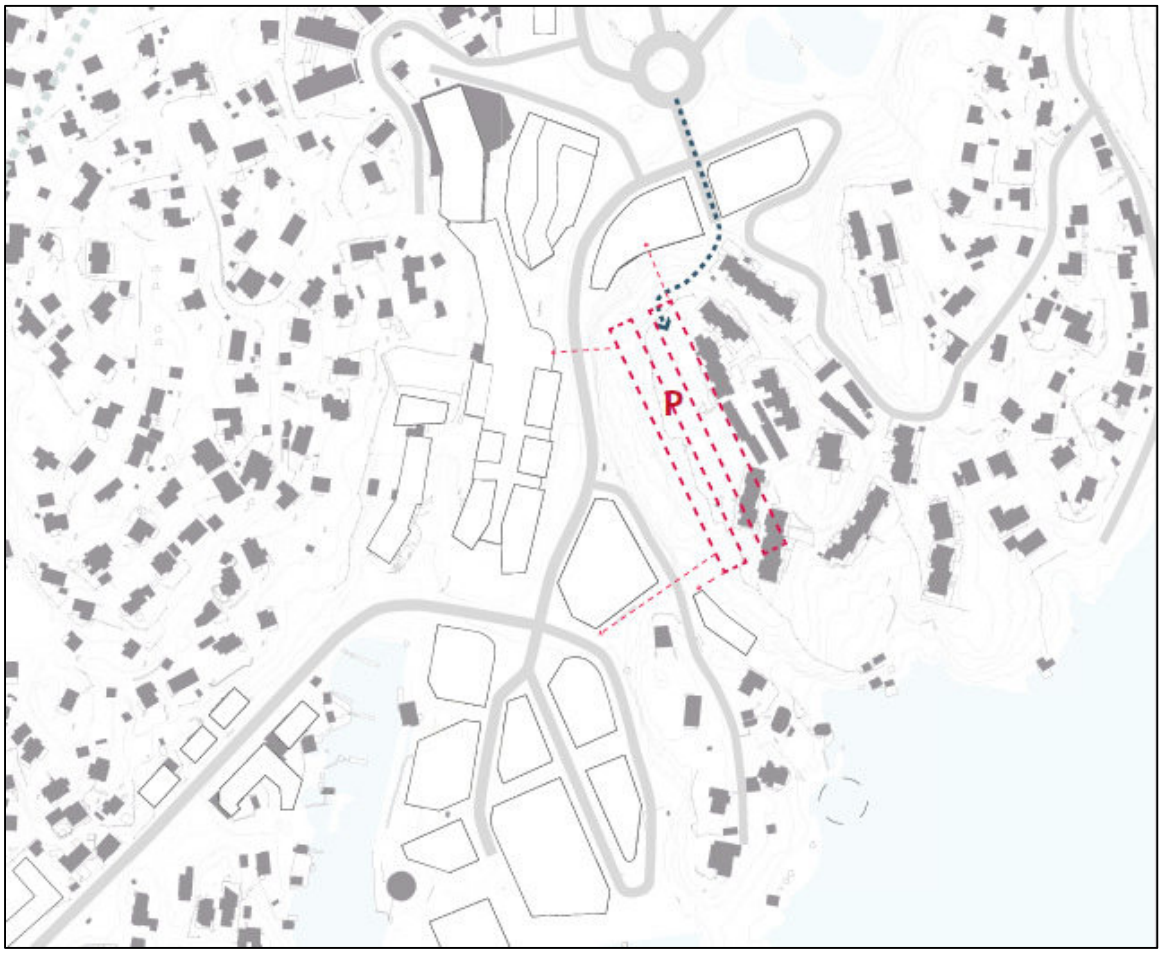
7.1.7 Parkering

Parkering er arealkrevende og en utfordring i sentrumsområder. Parkering med manøvreringsareal krever 20-25 m² pr. plass. Det er allerede i dag over 1000 p-plasser i sentrum, og behovet vil øke med økt utbygging, inkludert innfartsparkering i forbindelse med kollektivterminalen. Det er et mål å redusere transportbehovet ved å få flere reiser over på kollektiv. Ved å samlokalisere boliger, handel og arbeidsplasser med kollektivknutepunkt vil behovet for bilbasert transport og dermed parkering være mindre.

Kommuneplanen åpner for at sentrumsområder kan ha lavere parkeringskrav enn resten av kommunen. I sentrum foreslås det å sette maksimumsgrenser for antall parkeringsplasser, ikke bare minimumsgrenser. Følgende parkeringsnorm settes for Kleppestø sentrum, angitt som minimum og maksimum antall plasser:

BRA Bolig	BRA Forretning	BRA Kontor/tjenesteyting
12-15 plasser pr. 1000 m²	15-20 plasser pr. 1000 m²	6-10 plasser pr. 1000 m²

Det foreslås å etablere nytt parkeringsanlegg i Løfjellet. Det ligger sentralt til med kort avstand til store deler av sentrum, og skal dekke hoveddelen av parkeringsbehovet i sentrumsområdet, inkludert innfartsparkering.



Parkeringsanlegg i Løfjellet.

Innkjøring til parkeringsanlegget vil være fra veg o_KV19. Det ligger nært hovedvegssystemet, hvor mesteparten av trafikken til sentrum kommer. I og med at hoveddelen av parkeringen i Kleppestø sentrum skal legges til et felles anlegg, kan det være hensiktsmessig å legge til rette for sambruk i sentrumsområdet. Beregninger utført av Urbanet Analyse tyder på at sambrukseffekten kan være rundt 20 %.

For øvrige deler av planområdet skal all parkering løses på egen tomt ved ny utbygging. Områdeplanen åpner for en stor grad av fleksibilitet med hensyn på fordeling av ulike bruksformål. Det totale parkeringsbehovet må derfor basere seg på en sannsynlig fordeling av disse formålene.

Etappevis utbygging

Det er satt av et stort areal i plankartet til parkering i Løfjellet, dette for å sikre ev. fremtidig parkeringsbehov. Parkeringsanlegget kan bygges ut i etapper. I første omgang foreslås et anlegg for inntil 1000 plasser fordelt på 4 etasjer. Dette vil komme i området nærmest sentrumsbebyggelsen.

Første byggetrinn for parkeringsanlegg skal dekke innfartsparkering og utbygging av feltene som kan bygges ut før tunnel; S1-S4, S6-8, deler av S10, deler av o-T1 og hele o-T2.

Totalt behov avhenger av fordeling av bruksformål, men om en setter opp et gjennomsnittlig krav på 10 plasser pr. 1000 m² for felt til sentrumsformål, gir det et totalt parkeringsbehov på ca. 500 plasser (justert for sambrukseffekt). Parkeringsbehovet for disse feltene skal da være dekket med første byggetrinn av parkeringsanlegget (med unntak av parkering til forflytningshemmede som skal løses i det enkelte felt).

Behov for seinere utvidelse av parkeringsanlegget må ses i forhold til fremtidig kollektivtilbud, tilrettelegging av gang/sykkelveger og mulig endrede vaner i forhold til bilbruk.

7.2 Strandsone, grønnstruktur og møteplasser

Det er et mål at Kleppestø sentrum skal bli en møteplass for hele Askøy, og at folk i alle aldre skal kunne finne et tilbud som passer. I tillegg til offentlige funksjoner som kollektivterminal, rådhus og kulturhus sikrer planen areal til ulike former for offentlige tilgjengelige møteplasser, som strandsone, parker, aktivitetsområde, torg, promenade, gjestehavn og badeplass.

Strandsone

Med unntak av boligområdet på Maltvikaneset, er hele strandsonen regulert til friområde eller grønnstruktur. Dette videreføres i områdeplanen.

Blågrønn struktur sikret for allmennheten.

Deler av de grønne områdene er av topografiske årsaker lite tilgjengelig, som f eks på sørvestsiden av Klubben og vestsiden av Løfjellet. Det foreslås ingen nye tiltak på Klubben, med unntak av en mindre grensejustering mot boligområdet på gnr. 7, bnr. 893. Strekningen fra kaien til Nedre Strand bindes sammen og gjøres tilgjengelig med ny gang/sykkelveg.

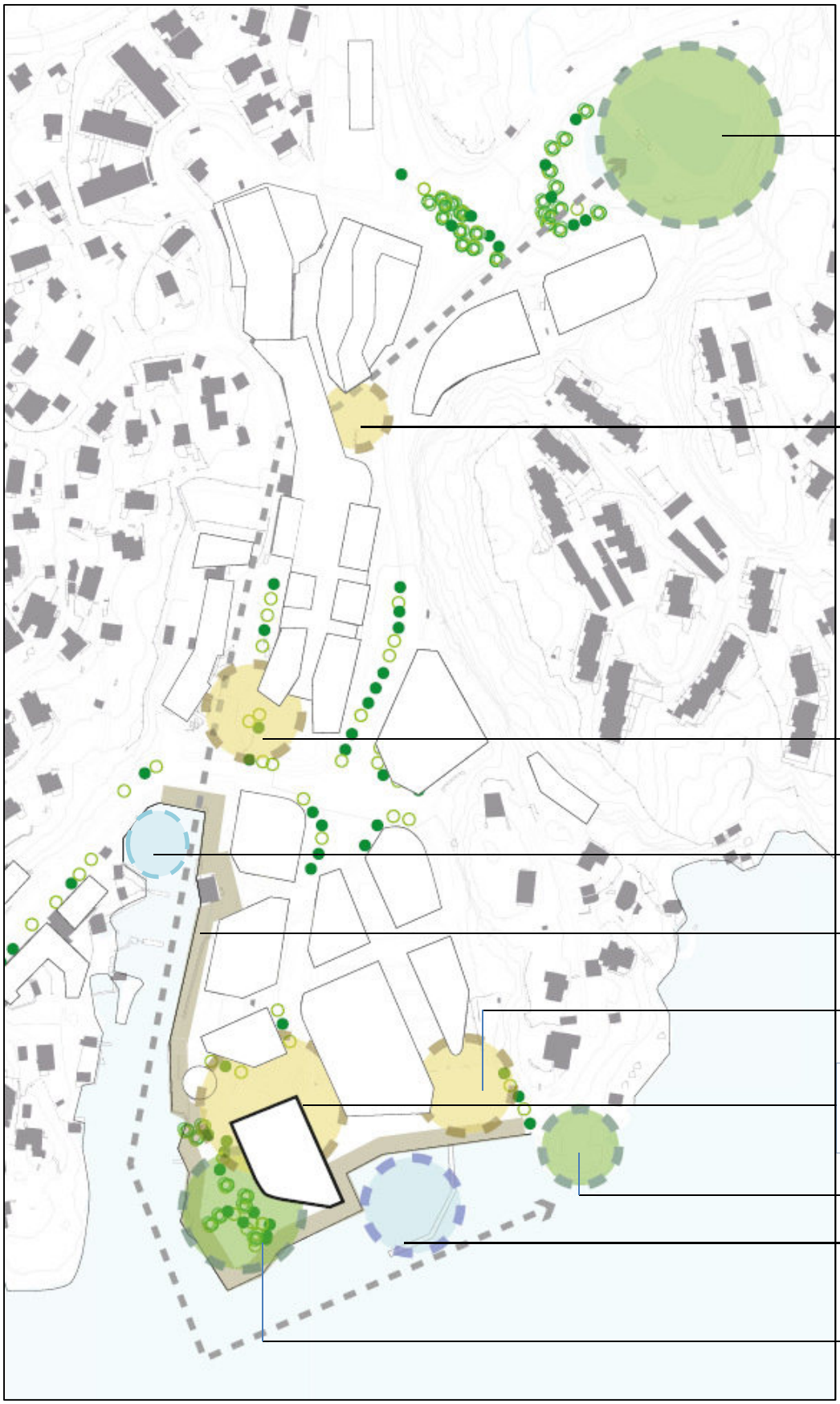
Friområdene i Klubbevika og langs Solfjell beholdes med den utstrekningen de har i dag. De reguleres som grønnstruktur med underformål badeplass. Reguleringsbestemmelsene åpner for tiltak som kan bedre tilgjengeligheten og legge bedre til rette for opphold og rekreasjon.

Klubbevika

Strandsonen på Solfjell

De eksisterende regulerte friområdene/grønnstruktur i boligområdene beholdes, bortsett fra på bnr. 7, bnr. 87 hvor friområdet flyttes til en annen del av eiendommen.

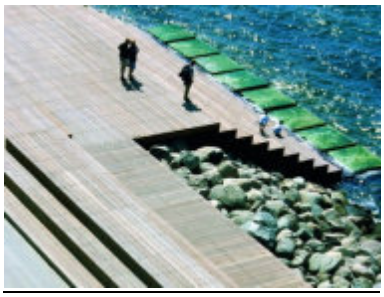
Møteplasser/aktivitetsområder



Granholmen ved kaien skal utvides og opparbeides til aktivitetspark.

Granholmen aktivitetspark (ill: 3RW arkitekter)

Det skal anlegges en strandpromenade langs hele sjøfronten fra Kleppestøsundet og videre til kollektivterminalen. Ellers må en se for seg at møteplassene skal opparbeides på ulike måter. Her er eksempel på kaipromenade og på forslag til utforming av Musikkens Hus Plads i Aalborg av C.F. Møller Landskab.



Eksempel på strandpromenade (fra Malmø)

Forslag til utforming av Musikkens hus plads i Aalborg (ill: C.F. Møller)

Totalt blir det satt av ca. 16 daa til offentlige områder som torg, promenade og park/friområde på Kleppestøkaien.

7.3 Ny bebyggelse

Et levende og aktivt sentrum skapes av folk. For å få dette til må området ha funksjoner som boliger, handel, arbeidsplasser samt rekreasjon- og møteplasser. I en fortettet utbyggingsstruktur henger bebyggelse, møteplasser, gaterom og grønnstruktur tett sammen, og danner en helhet. I dette kapittelet beskrives forslag til ny bebyggelse og offentlige rom.

Planområdet er delt inn i delområder for ny bebyggelse med noe ulik karakter og funksjon.

- Kaien og Kleppestøsundet inkludert S9 og BB1
- Rådhuset, Kleppestø Senter og S11
- Kleppestø sentrum nord
- Holmedalen og Klampavikvegen
- Eksisterende boligområder

7.3.1 Kaien, Kleppestøsundet inkludert S9 og BB1

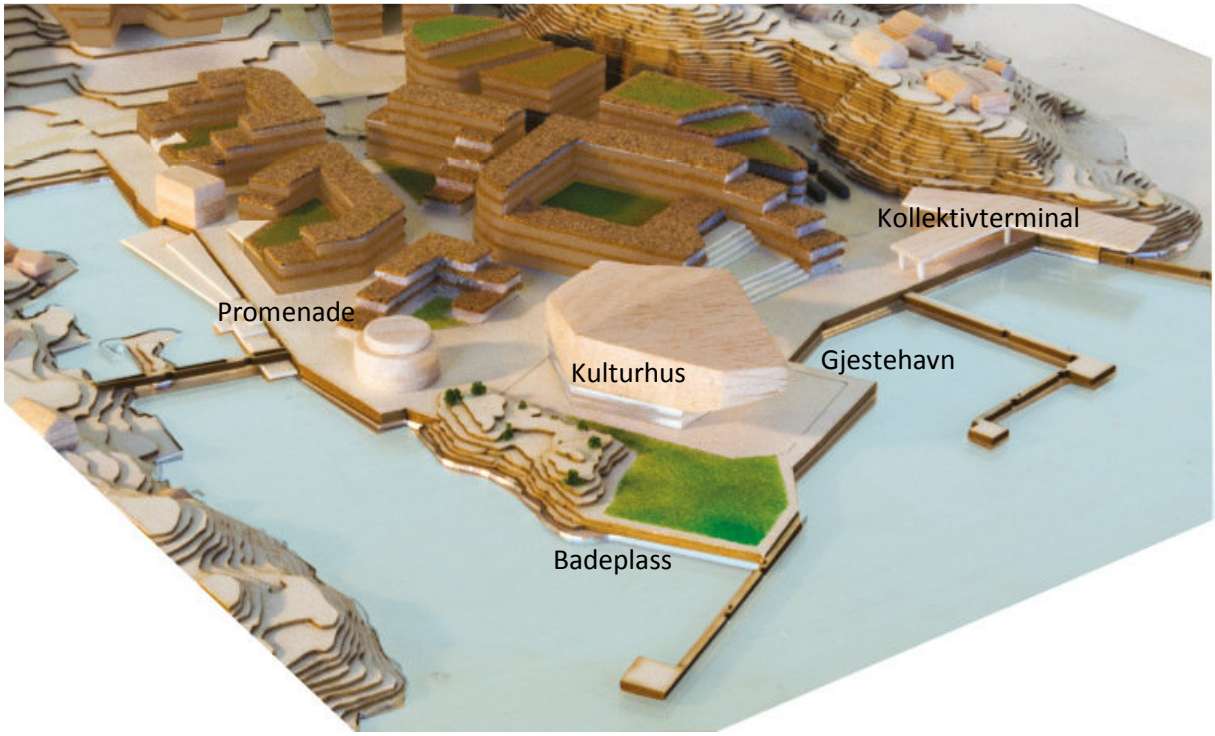
Kaien omfatter feltene S1-9, S22, o_KK, o_T2 med tilliggende torg og grønnstruktur. Med utsikt mot Byfjorden, gode solforhold og lang strandlinje er dette kanskje det mest attraktive området i Kleppestø. Kollektivterminalen flyttes inn mot Maltvikaneset, se kap. 7.1.6.

Kleppestøsundet og bebyggelsen rundt inneholder element som forteller om Kleppestø sin historie fra den tiden da robåten var det viktigste fremkomstmiddelet og til dagens fritidsbåter. Her er også deler av opprinnelig strandlinje bevart. Sundet og området rundt, rådhuset og tidligere trase for Gamle Kleppestøvegen foreslås med hensynssone bevaring kulturmiljø.

Kleppestøsundet

Rådhuset – og tidligere trase for Gamle Kleppestøvegen

Ytterst på kaien er det er satt av plass til kulturhus og andre offentlige tjenestetilbud i felt o_T2. Kulturhuset, sammen med aktivitetspark, gjestehavn og en større offentlig plass er samlet ved området rundt Granholmen og Kleppestøsundet med gode sol- og utsiktsforhold.



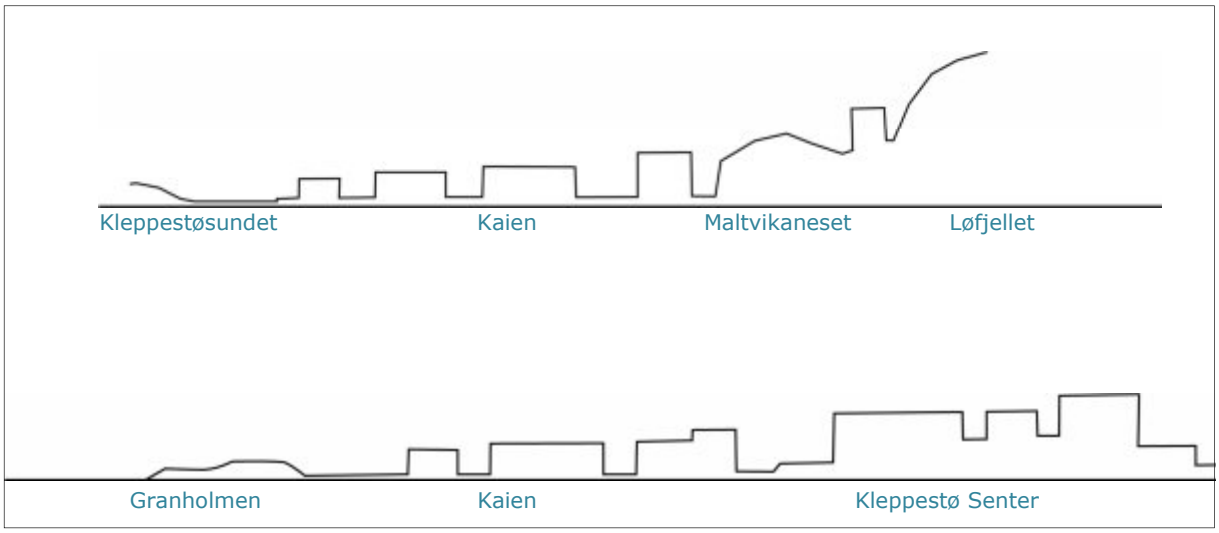
Modellbilde – sett fra søvest

Øvrig ny bebyggelse er vist som *sentrumsformål*. Begrepet sentrumsformål omfatter flere funksjoner som bolig, forretning, tjenesteyting, kontor, hotell mv, og planen åpner for en stor grad av fleksibilitet mellom disse. Da det pr. i dag ikke foreligger konkrete utbyggingsplaner er denne fleksibiliteten nødvendig.

Området er planlagt med en kvartalsstruktur og kan tilpasses ulike formål. Kvartalene har ulik størrelse. Langs Kleppestøsundet og sjøen åpner kvartalene seg mot det offentlige rommet, mens kvartalene langs Maltvikaneset og Løfjellet er høyere og mer kompakte.

Modell av mulig utbygging av kvartalene på kaien.

Byggehøydene varierer mellom tre og seks etasjer, lavest langs Kleppestøsundet og sjøfronten med 3-4 etasjer og høyest mot Løfjellet med 6 etasjer. Slik følger bebyggelsen i en viss forstand landskapets profil, som vist i prinsippsnittene under.



Siktlinjer fra bakenforliggende områder mot sjøen ivaretas.

Siktlinjer til og fra viktige målpunkt i sentrumsbebyggelsen

<u>Bruksareal, utnyttelsesgrad og byggehøyde for de ulike felt:</u>

Felt	Størrelse i daa	% BRA	BRA*	Byggehøyde angitt som koteh.	Etasjer over bakken
o_T2	3,5	300	10.800	+19	4
S1	1,8	260	4.680	+15-19	3-4
S2*	0,2	230	460		3
S3	2,1	230	4.830	+15-19	3-4
S4	1,0	190	1.900	+15	3
S5	1,2	350	4.200	+23	5
S6	4,4	250	10750	+19-23	4-5
S7	1,3	450	5.850	+23	5
S8	1,7	450	7.650	+28	6
S9	2,6	350	9.100	+26-30	5-6
S22*	0,3	190	570	+14	3
BB1	1,2	180	2.160	+33	4
o-KK**					1
BRA totalt			**62.950**		

*Eksisterende bebyggelse ** Terminalbygg i 1 etasje kan oppføres

Samlet utnyttingsgrad inkludert veg, torg og park på **kaien** (S1-9, S22, o-T2):

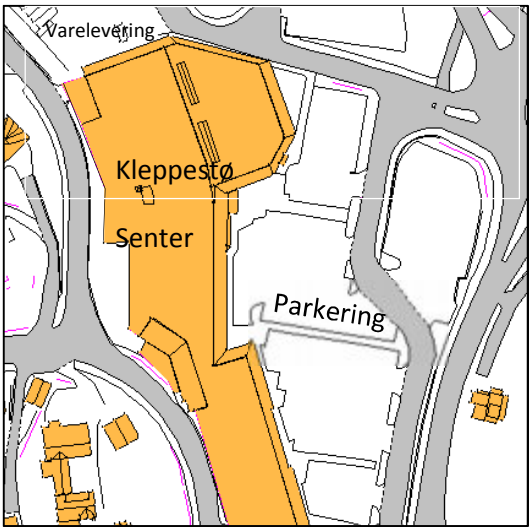
60.790 m² BRA fordelt 46 daa $\frac{60.790 \times 100}{46.000}$ = 132 % BRA

7.3.2 Kleppestø Senter (S10), Rådhuset (T1) og S11

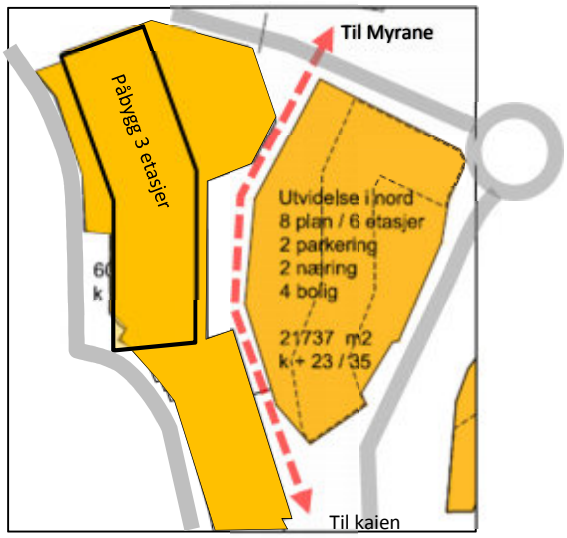
<u>Kleppestø Senter - nordre del</u>

Kleppestø Senter har planer om utvidelser i flere faser. Første fase er utvidelse i nord i form av et nybygg på dagens parkeringsplass. Her planlegges to nye etasjer med forretning og fire etasjer med boliger oppå det, samt to parkeringsetasjer under bakken. I tillegg skal det bygges tre nye forretningsetasjer på eksisterende del. Dette omfatter til sammen ca. 28.000 m² BRA inkludert parkeringskjeller.

	m² BRA
Forretning/handel	11.000
Bolig	6.200 (ca. 70 boenheter)
Parkering	8.000
Annet – torg/vrimleareal	2.800
Totalt	**28.000**



Eksisterende situasjon nordre del

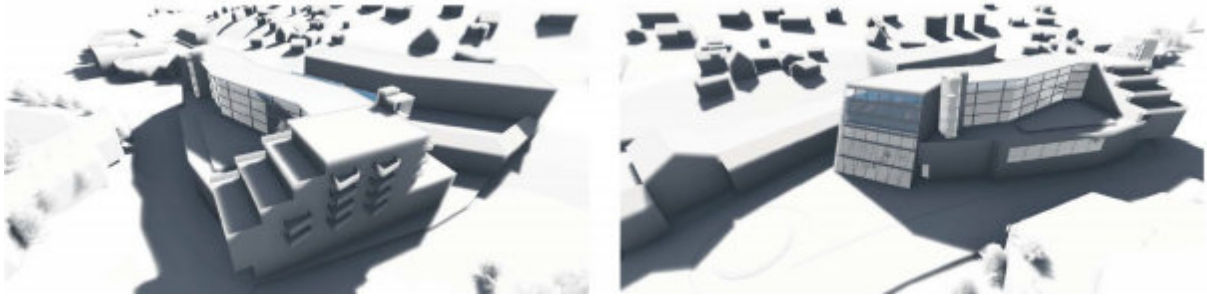


Planlagt utbygging nordre del

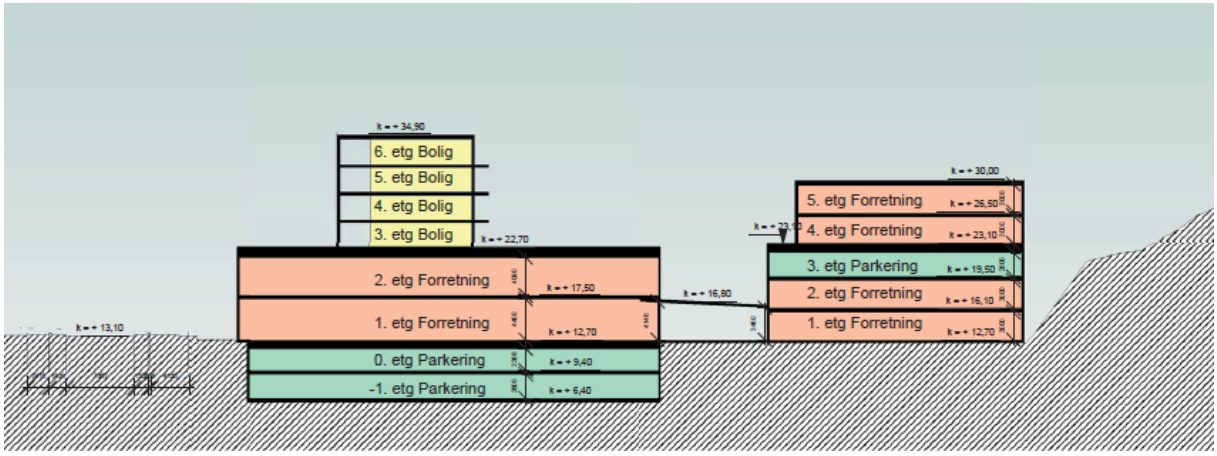
Det etableres en gågate mellom eksisterende bygg og nybygget, som blir del av en viktig gangforbindelse fra Myrane til kaien.

Boligblokken på nybygget er plassert og formet ut fra flere hensyn, som f eks skjerming mot støy og å få sol og lys inn. Blokken er lagt midt på det underliggende forretningsvolumet for å dempe inntrykket av byggets totale høyde. Sammen med planlagt felt øst for vegen danner bebyggelsen et rom som dels svarer på landskapsrommet, dels danner ny romlighet i bebyggelsesstrukturen.

Illustrasjon av planlagt bebyggelse på nordre del av Kleppestø Senter sett fra sør (ill: OG arkitekter as)



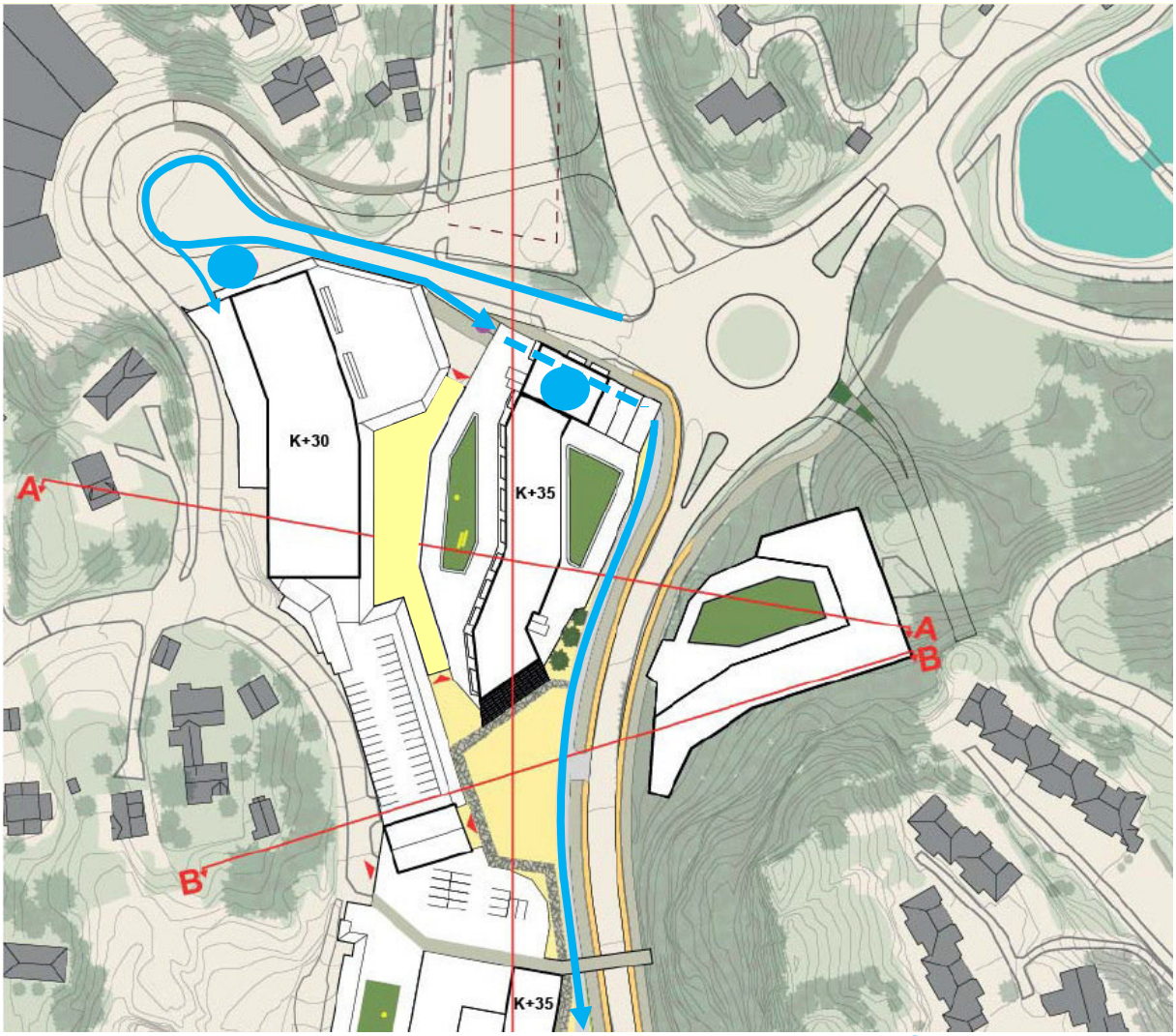
Volumstudier av nybygg i nord sett fra hhv. nord og sørøst (ill: OG arkitekter as)



Snitt gjennom Kleppestø Senter nordre del. Nybygg til vestre og eksisterende bygg med 3 nye etasjer til høyre. (ill: OG arkitekter as)

Veg, parkering og varelevering nordre del.
Gamle Kleppestøvegen får ny trase og føres ut i Kleppevegen. Veg f_KV1 blir felles atkomstveg til varelevering og parkering til felt S10 Kleppestø Senter, samt parkering tilhørende felt S11.

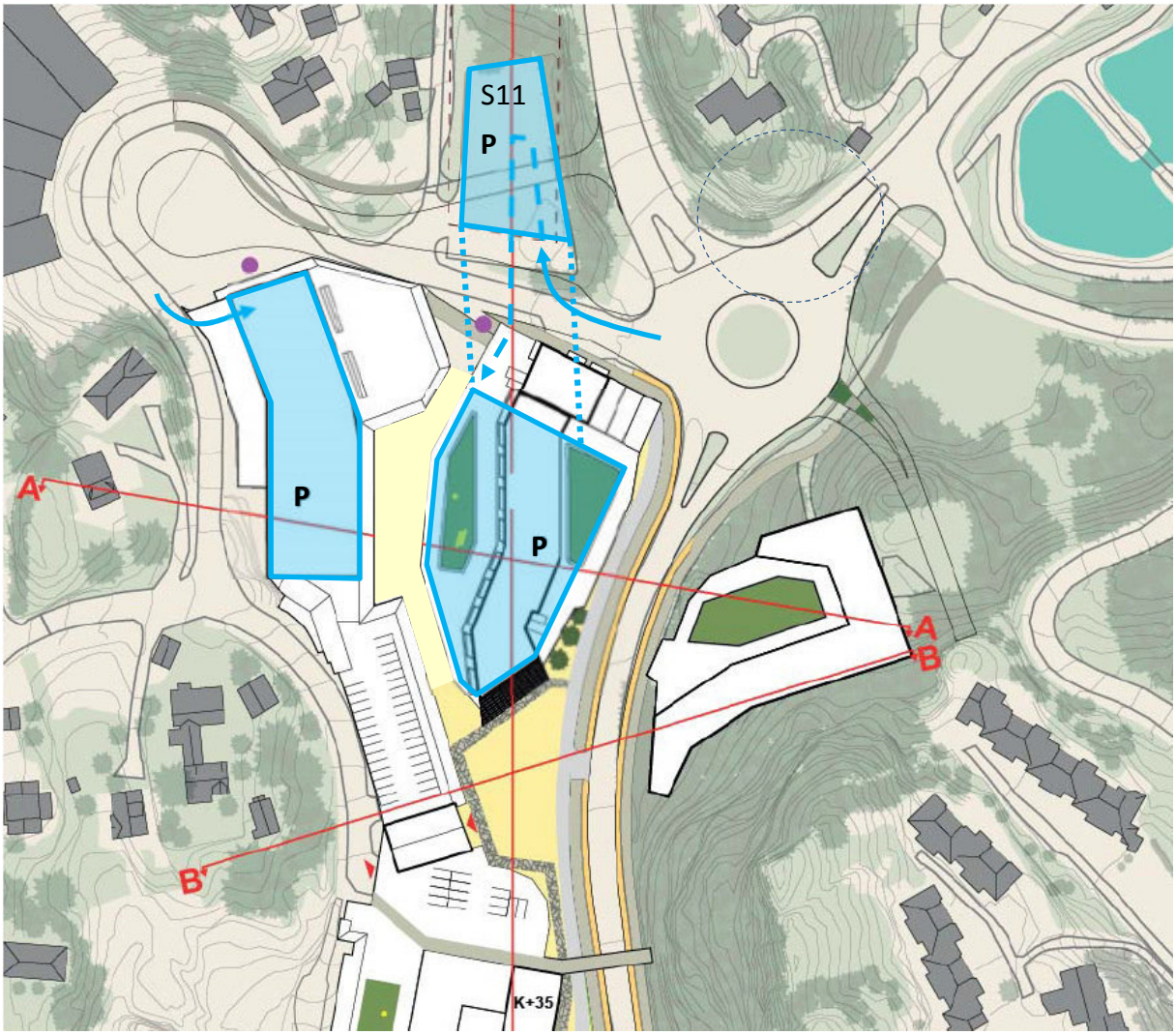
Handel krever store areal til varelevering. Varelevering til ny del i nord vil foregå på innebygget areal. Eksisterende varelevering i svingen ved Gml. Kleppestøvegen beholdes som i dag. Det vil også være varemottak på senterets langside, og det er behov for kjøreareal langs bygget. Dette løses på egen tomt.



Kjøremønster varelevering nordre del vist med blå strek og vareleveringspunkt
(Grunnlag situasjonsplan: OG arkitekter as)

Det planlegges for to etasjer med til sammen 250 parkeringsplasser under nybygget, og en etasje (plan 3) med 68 plasser på eksisterende del. Videre settes det av to etasjer (plan 0 og plan -1) med parkering under felt S11 som skal dekke parkeringsbehov til S11 og deler av Kleppestø Senter. Eksisterende flateparkering utgår. I byggeperioden kan det etableres midlertidig parkering på felt S12 og S13. Disse skal opphøre når ny parkering i felt S10 og S11 tas i bruk.

	Plan	Antall
Parkering i S10 nordre del nybygg	-1, -2	250
Parkering eksisterende bygg	3	70
Parkering S11	0, -1	150
Flateparkering som utgår		-250
Totalt antall **nye plasser**		**320**



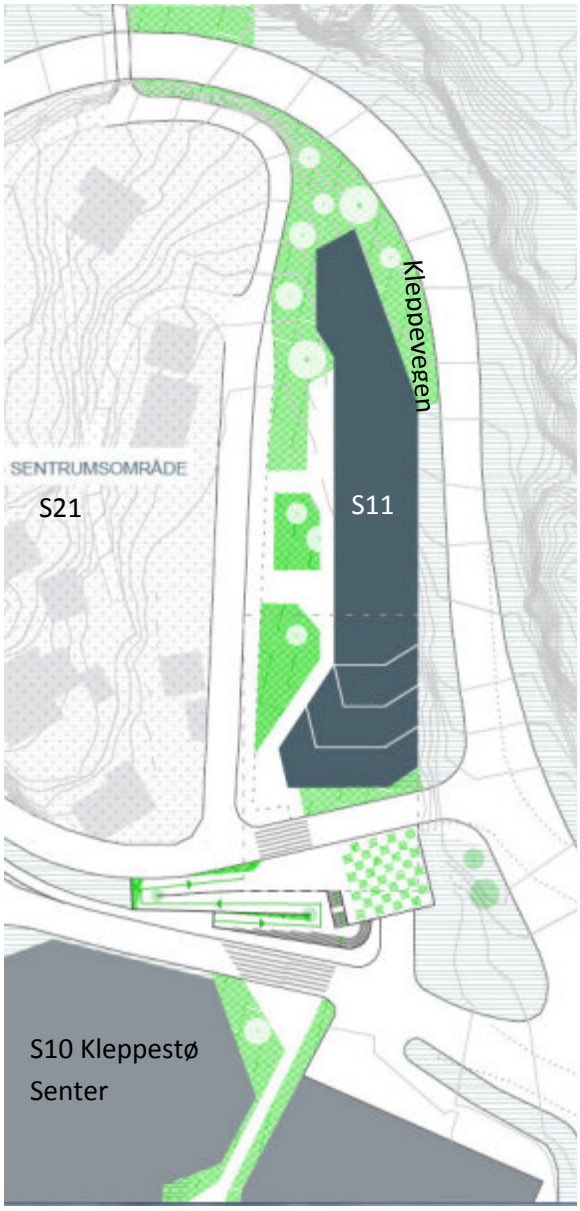
Kjøremønster og parkering vist med blå strek (Grunnlag situasjonsplan: OG arkitekter as)

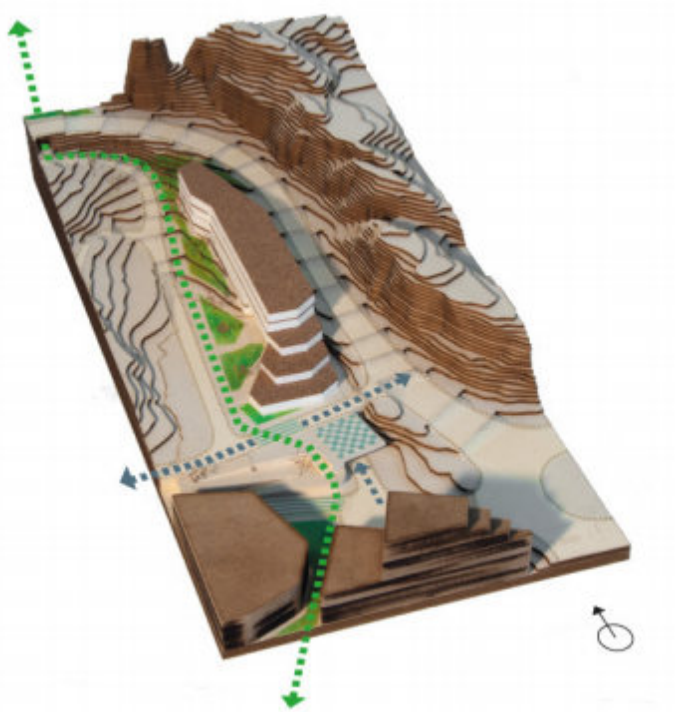
Felt S11

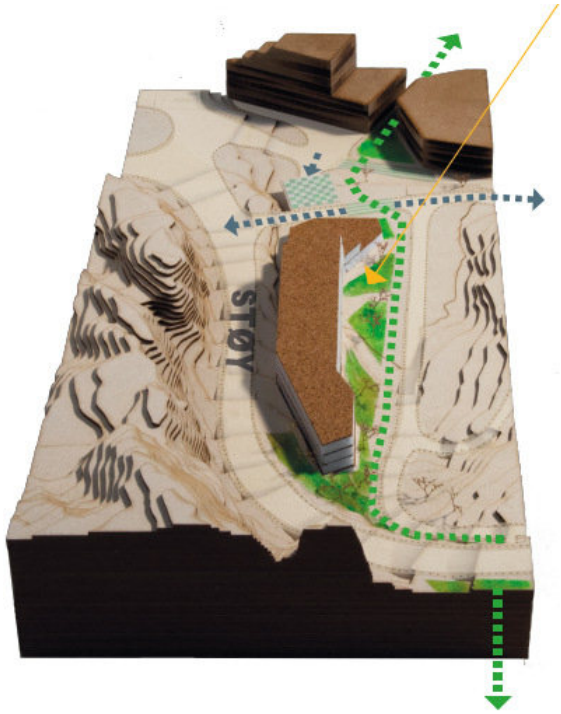
Felt S11 må ses i sammenheng med S10 i det de to feltene delvis har felles parkering. Innkjøring til parkering under S10 går via S11, se figur over. Felt S11 reguleres med to vertikalnivå; vertikalnivå 1 under kote +16 til parkering i to plan og vertikalnivå 2 over kote +16.

På vertikalnivå 2 etableres et kontorbygg i 5 etasjer for offentlig tjenesteyting. Bygget, med et areal på 5500 m² BRA, er et langstrakt volum som henvender seg mot gangvegen og skjermer mot støy fra Kleppevegen. Avtrappingen gir bygget en tydelig karakter med tilpasning til terrenget.

S11 ligger langs gangforbindelsen mellom Kleppestø sentrum og Myrane. Fremtidig utbygging av nabofelt S21 til sentrumsformål vil øke denne trafikken. Gangforbindelsen ivaretas gjennom en tydelig nord-sør akse med grønt preg. Rampe- og trappearrangement i sør bygger parkeringsarealet inn og markerer den viktige gangforbindelse.







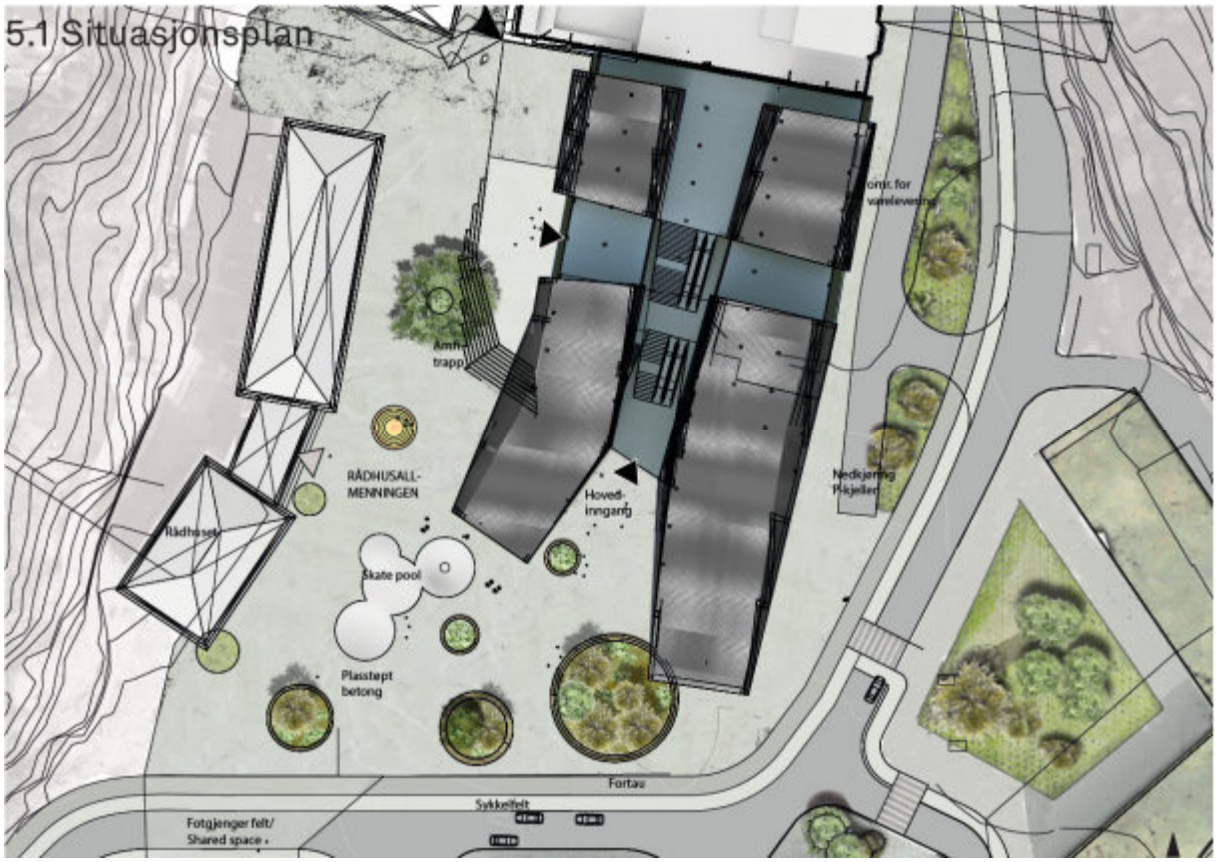
Situasjonsplan S11 med modellbilder
(øverst sett fra sør og nederst sett fra nord)

Kleppestø Senter søndre del

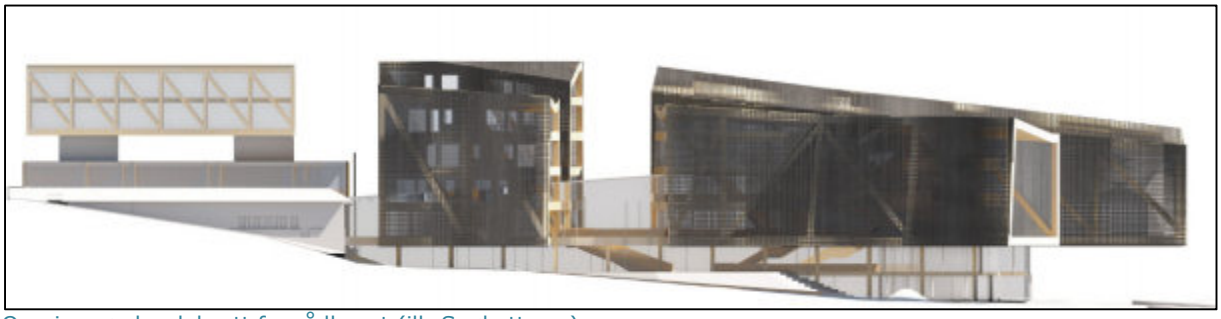
Fase to ligger lenger frem i tid og omfatter riving og nybygg på den sørlige delen. Eksisterende del som skal rives er på 7550 m² BRA.

NYBYGG	m² BRA
Forretning/tjenesteyting	11.200
Bolig	1.700 (ca. 20 boenheter)
Parkering	3.600 (135 plasser)
Kontor	4.200
Totalt	**20.700**

Utformingen av nybygget har tatt utgangspunkt i rådhusets form og retning, og bygningsvolumet er brutt opp i flere mindre deler. Bygget åpner seg mot sør og mot plassen mellom Rådhuset og senteret.



Situasjonsplan Kleppestø Senter søndre del (ill: Snøhetta as)

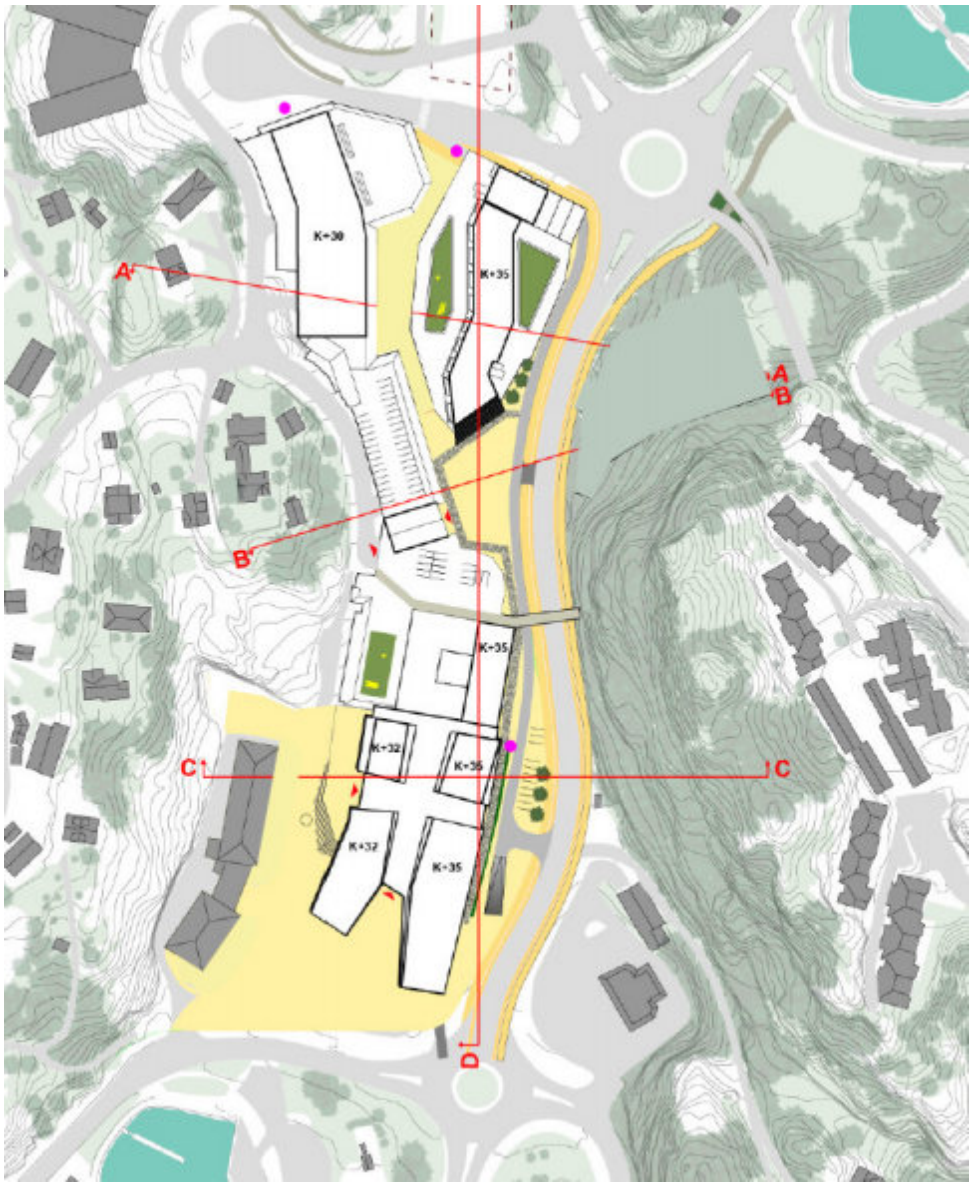


Oppriss søndre del sett fra rådhuset (ill: Snøhetta as)

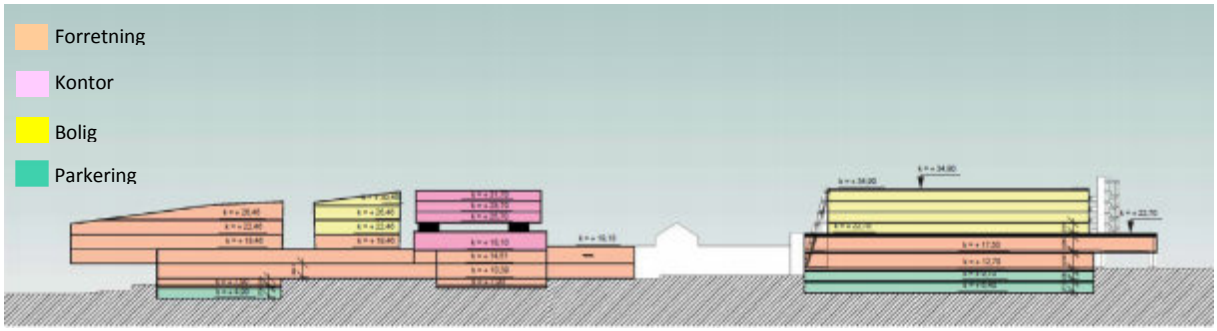
Illustrasjon av planlagt bebyggelse på søndre del, sett fra sørvest (ill: Snøhetta as)

Illustrasjon av planlagt bebyggelse på søndre del, sett fra sør (ill: Snøhetta as)

Totalt med eksisterende del som beholdes, vil Kleppestø Senter få et areal på ca. 69.000 m², herav ca. 40.000 m² handel. Handel krever også mye parkeringsareal – fullt utbygget utgjør dette mellom 7-900 plasser avhengig av om en legger maksimum eller minimumskrav til grunn. Parkeringen løses delvis i kjelleretasjer under ny bebyggelse samt en etasje med parkering over Askøy møbler, delvis på tak og delvis i parkeringsanlegg nord for senteret. Det vil også være behov for noen plasser i Løfjellet.



Situasjonsplan Kleppestø Senter ferdig utbygget (ill.grunnlag: OG arkitekter as)



Lengdesnitt gjennom Kleppestø Senter fra sør til nord. (ill: OG arkitekter as)

Det legges til rette for ca. 90 boenheter innenfor felt S10. Det skal settes av 15 m² felles uteoppholdsareal pr boenhet. Uteareal til boligene løses på tak – sol/skygge diagrammene under viser at det er tilfredsstillende solforhold på utearealene.

Sol og skygge Jevndøgn kl. 12

Sol og skygge Jevndøgn kl. 15

Sol og skygge Sommersolverv kl. 18

Rådhuset

En stor del av den kommunale virksomheten holder til i Askøy rådhus, som ble oppført i 1958. Med befolkningsveksten øker også behovet for ansatte i kommunen, og rådhuset har behov for mer areal. Det er planlagt å utvide rådhuset med et nybygg på dagens parkeringsplass utenfor den nordlige inngangen.

Planen åpner videre for utvidelse av rådhuset med et bygg i 3 etasjer på dagens parkeringsplass mot nord. Øvre del av parkeringsplassen beholdes.

Eksisterende bygg er et fint og tidstypisk eksempel på offentlig arkitektur fra 50-tallet. For å sikre denne kvaliteten for framtiden har bygget, sammen med den tidligere vegtraseen til Gamle Kleppestøvegen fått hensynssone bevaring av kulturmiljø.

Bruksareal, utnyttelsesgrad og byggehøyde for de ulike felt

Felt	Størrelse i daa	% BRA	BRA	Maks byggehøyde angitt som koteh.	Etasjer over bakken
S10a	17,5	275	48.000*	+35	2-7
S10b	6,1	344	21.000*	+35	6
S11	2,5	220	5.500**	+38	5**
O_T1	7,2	170	12.240*	+25	3

*Inklusiv parkering **vertikalnivå 2

7.3.3 Kleppestø nord og Vatnavatnet

S12 og 13 reguleres til sentrumsformål. Feltene har rekkefølgekrav i forhold til tunnel. Energigården (S14) nord for Vatnavatnet er i dag regulert til næringsformål. Dette foreslås endret til sentrumsformål, og åpner dermed for flere bruksformål, f eks boliger. S21 ligger nord for Kleppestø Senter

For alle disse feltene stilles det krav om detaljplan som vil avklare nærmere hvilke funksjoner og bruksformål som skal inn.

Bruksareal, utnyttelsesgrad og byggehøyde for de ulike felt

Felt	Størrelse i daa	% BRA	BRA	Maks byggehøyde angitt som koteh.	Etasjer over bakken
S12	2,4	200	4.800	+35	5
S13	2,8	200	5.600	+35	5
S14	6,6	200	13.200*	+35-41	5-7
S21	8,9	120	10.680*	+49	3-5

*Inklusiv parkering på egen tomt

Byrom og grønnstruktur

Vatnavatnet beholdes som parkanlegg. Omlegging av Løfjellsvegen gjør at parkområdet kan utvides mot sørvest. Fjellveggen i øst reguleres inn som en del av grønnstrukturen rundt vannet. Rundkjøringen er flyttet nærmere parkområdet, og det skal gjøres tiltak for å skjerme Vatnavatnet fra trafikken. Dette må løses i et detaljprosjekt, sammen med at parken tilrettelegges for lek og opphold.

7.3.4 Holmedalen og Klampavikvegen

Holmedalen har noen servicetilbud som treningssenter, forretning og tjenesteyting og markerer starten på sentrumsbebyggelsen. Det legges til rette for en tettere bebyggelse langs vegen. Parkeringsplassen nedenfor Folkets hus brukes som kundeparkering til virksomhetene i S18. Her er det rom for ny utbygging forutsatt at parkering legges under bakken (S17). Felt S15 har i dag bensinstasjon, forretning og boliger. Planen viderefører formålene, men åpner for høyere utnytting.

I S19 ligger mellom forretningsområdet S18 og boligområdet B10 i Holmedalshammaren. Atkomst til S19 er via Holmedalen. Området egner seg best for bolig, men kan også ha noe kontor/tjenesteyting.

Bruksareal, utnyttelsesgrad og byggehøyde for de ulike felt

Felt	Størrelse i daa	% BRA	BRA	Maks byggehøyde angitt som koteh.	Etasjer over bakken
S15	3,6	180	6.480*	+18	3
S16	5,0	150	7.500*	+19	3
S17	3,8	200	7.600*	+23	4
S18	6,9	100	6.900*	+18	3
S19	13,9	110	15.300*	+48	4
S20	7,8	110	8.580*	+38	4

*inklusiv parkering

S18 reguleres til sentrumsformål, men beholder eksisterende utnyttelsesgrad. Det åpnes altså ikke for utvidelser.

7.3.5 Samlet utbyggingspotensial

Totalt legger områdeplanen til rette for ca. 190.000 m² *ny* bebyggelse. Store deler av dette er regulert til sentrumsformål, hvor fordeling mellom de ulike bruksformål ikke er bestemt. Med en *antatt* fordeling på 60-65 % boliger, 20-25 % tjenesteyting/kontor og 10-15 % handel vil det gi rundt regnet 122.000 m² bolig, 48.000 m² tjenesteyting/kontor og 20.000 m² handel. Hvis man regner et gjennomsnitt på 100 m² for boliger, inklusiv fellesareal, vil det gi rundt 1220 nye boenheter innenfor planområdet.

Plan for Kleppestø sentrum er en områdereguleringsplan. Ny bebyggelse er på dette stadium ikke prosjektert. Det er foreløpig bare Kleppestø Senter som har konkrete planer for hva de skal bygge ut. Illustrasjonsplan og modell er først og fremst ment å illustrere *mulige* bygningsvolum og byggehøyder, samt romlighet på offentlige torg og gaterom.

7.3.6 Krav til uteareal til boliger i områder med sentrumsformål.

Til alle boligområder stilles det normalt krav til en viss andel felles uteoppholdsareal. Fellesareal er privat areal knyttet til boligene. Dette fungerer ikke så godt i sentrumsbebyggelse – boligprosjekt i sentrum kan ikke ha hver sin hageflekk på bakkeplan. I sentrumsområder må man planlegge for mer felles bruk. Her bør behovet for uteopphold dekkes gjennom parker, torg og annet grøntareal. Alle utbyggingsprosjektene må bidra til opparbeidelsen av disse arealene. Dette kan løses gjennom utbyggingsavtaler. Rekkefølgebestemmelsene sikrer at områdene blir opparbeidet før brukstillatelse/ferdigattest kan gis.

Krav til uteoppholdsareal til boligene i sentrumsområdene er i planen differensiert. For sentrumsområdene på kaien er kravet 7,5 m² som kan dekkes med balkonger og takterrasser. Resterende behov for uteoppholdsarealer dekkes av de tilliggende offentlige arealene som park, friområde og torg. Utbyggingsprosjektene må bidra til finansiering og opparbeidelse av dette. For øvrige sentrumsområder er kravet til felles uteopphold 15 m².

Totalt i sentrumsområdet er det satt av ca. 44 daa til park, torg og friområder. I tillegg kommer hele strandsonen og friområder i eksisterende boligområder.

7.3.7 Eksisterende boligområder

Eksisterende boligområder er i all hovedsak regulert til frittliggende enebolig gjennom eldre planer. Utvidelser og fradelinger krever ofte dispensasjoner. Det er ønskelig med mer konsentrert boligbebyggelse i et så sentralt område, men etablert bebyggelsesstruktur og ikke minst vegsystemet setter begrensninger for en vesentlig økning av antall boliger. Planen åpner likevel for fortetting. Det stilles krav om detaljregulering for fradeling og nye boenheter.

7.3.8 Utforming av offentlige rom, veger og gater.

Utvikling av området vil gå over mange år og med ulike utbyggere. For å sikre helhetlig utforming med kvalitet skal det utarbeides *kvalitetsprogram* for utforming og opparbeiding offentlige gater, plasser og torg, jf. reguleringsbestemmelsene.

Trær er viktige element i tett bebygde områder. Trær har estetiske og strukturerende kvaliteter, praktisk funksjon som å gi skygge for sol og ly for regn, demper støy og reduserer forurensning, reduserer avrenning av overflatevann. Planen muliggjør bruk av trær og annen vegetasjon i langs veier, gater og i byrom. Beplantning er et tema som skal avklares i kvalitetsprogrammene for gater og byrom.

7.3.9 Arkitektur og estetikk

Estetikk og arkitektonisk kvalitet på bebyggelsen er svært viktig. Estetisk og arkitektonisk kvalitet er sammensatt av mange faktorer – volum, form, proporsjoner, materialbruk, farger, detaljer, funksjon og utførelse. Arkitektonisk kvalitet kan ikke defineres og sikres fullt ut gjennom bestemmelser. Det er et stort område som skal bygges ut, og de ulike byggene må ha

ulike kvaliteter. Noen bygg, som f eks kulturhus, bør stå frem som såkalt signalbygg. Andre bygg bør kanskje ha en mer neddempet utforming og fargebruk, der tilpasning og forhold til landskap og terreng er mer viktig, f eks bebyggelsen langs Løfjellet.

Områdeplanen definerer byggevolum og romlige kvaliteter i de offentlige rommene i sentrumsområdet. For opparbeiding av de offentlige rommene skal det utarbeides en kvalitetsplan.

Hvilke funksjoner som ligger på gateplan/første etasje har stor betydning for hvordan sentrumsområdet oppleves. Ensformige og lukkede fasader må unngås. Åpne fasader med innganger til butikker, service og boliger gir aktivitet, varierte opplevelser og større trygghet. Første etasje bør derfor i størst mulig grad ha publikumsrettede funksjoner som forretning, bevertning og tjenesteyting.

Det er tatt inn bestemmelser som omhandler arkitektonisk kvalitet og funksjon. Samtidig må en erkjenne at slike bestemmelser ikke er tilstrekkelig til å sikre kvalitet gjennom alle ledd i prosessen. Dette må følges opp på flere nivå og i alle ledd– f eks med mulighetsstudier, arkitektkonkurranser, og generell kompetanseheving.

7.4 Infrastruktur

En så omfattende endring og utbygging som planen legger til rette for krever også ny infrastruktur som vann og avløp, avfallhåndtering, energiforsyning og tele. Det skal legges til rette for rørbasert bossnett i sentrumsområdene. Kleppestø er godt egnet for å ta i bruk fjordvarme - som kan nyttes både til kjøling og oppvarming.

Med grundig planlegging av all infrastruktur før utbygging starter, kan man kan få frem gode og helhetlige løsninger for sentrumsområdet, noe som både gir økonomisk gevinst og forenkler gjennomføringen. Det vises f eks. til Graveklubben i Bergen – et samarbeid BKK Varme AS, BKK Nett AS, BIR Nett AS (tidl. Boss-Nett AS), Vann- og avløpsetaten i Bergen kommune og Telenor ASA.

Investering i infrastruktur må uansett gjøres. Det er nå, før utbyggingen starter, man har mulighet til å planlegge for de helhetlige løsningene. Som stor grunneier i området, kan kommunen ta initiativ til å styre dette.

Det er satt av hensynssone for teknisk infrastruktur i plankartet (vertikalnivå 1 – anlegg under bakken).

7.5 Gjennomføring/rekkefølge

Områdeplanen er en langsiktig plan, og det må tilrettelegges for etappevis utbygging og omforming av sentrumsområdet. Det vil være flere utfordringer i forbindelse med gjennomføringen av alle tiltakene som planen legger opp til. Utfordringene er særlig knyttet til infrastrukturtiltak som parkering og nye veganlegg.

Rekkefølgekravene gir føring for når tiltak i planen skal gjennomføres. Opparbeiding av offentlige områder som torg, grøntområder og nye gater i planområdet knyttes opp mot utbygging av de enkelte delfelt. Det er utarbeidet rekkefølgebestemmelser som skal sikre opparbeiding av disse formålene, jf. bestemmelsene § 2.

7.5.1 Parkeringsanlegg

Ingen nye byggetiltak på kaien kan gjennomføres før parkeringsanlegg i Løfjellet og ny kollektivterminal er etablert. Selve parkeringsanlegget må deles opp i flere etapper, i første omgang skal det tilrettelegges for 1000 plasser. Første byggetrinn for parkeringsanlegg skal dekke innfartsparkering og store deler av bebyggelsen på kaien og deler av S10.

7.5.2 Tunnel mellom Solhola og Klampavika

Tunnelen er en viktig premiss for å oppnå de kvalitetene som ønskes i sentrumsområdet. Samtidig er dette en stor investering som ikke er finansiert enda. Utviklingen av Kleppestø sentrum må komme i gang og kan ikke vente på tunnelen. Et sentralt spørsmål er hvor mye som kan tillates utbygget og om gang/sykkelveg langs Klampavikvegen kan gjennomføres før tunnelen er på plass.

Planen foreslår at kaiområdet (med unntak av S5 og S9), S10 nordre del, S11, S21 og S14 kan bygges ut før tunnelen er etablert. Det tilsvarer rundt 100.000 m² nybygg.

Utvikling av Kleppestø sentrum kan deles inn i 3 hovedfaser:

1. Etablere parkeringsanlegg i Løfjellet og ny kollektivterminal.
   Det kan ikke skje noen utbygging på kaien før nytt parkeringsanlegg i Løfjellet er etablert. Ny kollektivterminal er høyt prioritert og også en forutsetning for å få ny miljøvennlig båt på ruten Kleppestø – Strandkaien.

2. Utbygging – før tunnel
   Mesteparten av planlagt bebyggelse på kaien, utvidelse av Kleppestø senter nordre del samt S11 og S14 kan bygges ut. Det er gjennomgangstrafikken som står for det meste av trafikken i Kleppestø. Dagens vegnett tåler en trafikkøkning på opp mot 35-40 % før kryssene blir overbelastet og store forsinkelser vil oppstå, forutsatt at man beholder de to rundkjøringene i sentrum. I denne fasen kan man også starte med å gjennomføre tiltak for gang/sykkel.

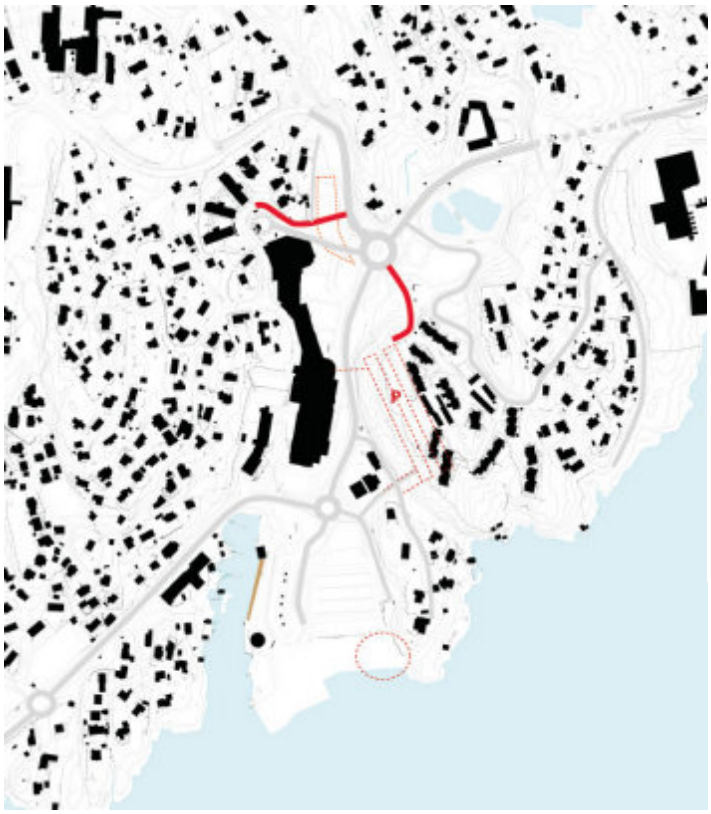
3. Tunnel etablert
   De største og mest kostnadskrevende tiltakene er knyttet til tunnelen. Omlegging av kryssene i nord og sør, inkludert tilliggende gang/sykkelveger og gangbro fra Stongafjellet gjennomføres i forbindelse med byggingen av tunnel. Når tunnelen er på plass kan øvrige tiltak i planområdet gjennomføres.

Det bør også kunne gjøres løpende vurderinger av om flere felt kan utbygges før tunnel. Det må i så fall gjennom et planarbeid kunne dokumenteres at utbyggingen ikke har negative konsekvenser for miljø og trafikkavvikling / trafikksikkerhet.

Det vil være behov for midlertidige løsninger i planområdet før tunnel:

- Midlertidig femte arm på eksisterende rundkjøringen i nord for innkjøring til p-anlegget
- Midlertidige parkeringsplasser og riggplass på felt S12 og 13 i byggeperioden (Kleppestø Senter nordre del, p-anlegg, tiltak på kaien)

Under vises en mulig faseplan for utvikling av Kleppestø:



Fase 1

Fase 1

Ny avkjørsel til Gml. Kleppestøvegen, eksisterende avkjørsel reserveres trafikk til Kleppestø Senter. Parkeringsanlegg f_PA.

Parkeringsanlegg i Løfjellet med innkjøring fra ny femte arm på eksisterende rundkjøring

Etablere ny kai for båten.

Fase 2

Fase 2

Utbygging Kleppestø Senter nord og S11

Midlertidig parkering/riggplass øst for Florvågvegen

Etablere ny gateterminal for buss

Fylle ut i sjø.

Fase 3

Fase 3

Energigården S14

Utbygging kaien

Opparbeide gang/sykkelveg og sykkelfelt på hovedvegen

Gangs/sykkelveg til Florvåg

Fase 4

Fase 4

Etablere tunnel og nye kryssløsninger ved Solhola og Klampavika

Nedskalering av rundkjøring til x-kryss i sentrum

Gangbro fra Stongafjellet til bussholdeplass Klubben

Fase 5

Utbygging resten av området

Fase 5

7.5.3 Beredskapskai

Kleppestøkaien er i dag beredskapskai i tilfelle broen må stenges for kortere eller lengre tid. Det foreslås å flytte beredskapskaien vekk fra Kleppestø, og det arbeides med å finne ny lokalisering for denne. Beredskapskaien på Kleppestø må opprettholdes inntil ny kai er etablert.

7.5.4 Planens konsekvenser for eksisterende bebyggelse og eiendom

Planforslaget berører privat eiendom og eksisterende bebyggelse. Følgende bygg forutsettes fjernet som følge av offentlige infrastruktur/samferdselstiltak.

Eiendom	Adresse	Type	Tiltak
7/252	Florvågvegen 4	Bolig.	Tunnelinnslag nord KV5
7/840	Løfjellvegen 7	Bolig.	Innkjøring til parkeringsanlegg KV19
7/14	Løfjellvegen 5	Bolig og uthus. Ubebodd.	Innkjøring til parkeringsanlegg KV19
7/18	Løfjellsvegen 1	Tidligere bolig, nå utleid til foreninger og lag	Omlegging av veg KV4
7/111		Hytte, naust	Gang/sykkelveg til Strand.
7/152		Hytte naust	
10/72	Skarholmsv. 1	Bolig.	Omlegging av vegkryss ved tunnelinnslag i sør KV1.
7/162	Klampavikvegen 9	Næringsbygg	Utvidelse Klampavikvegen – gang/sykkel
7/436	Gml. Kleppestøv. 5	Næringsbygg	Omlegging av veg KV20
7/479	Kleppestøkaien	Eiendom, ubebygget	Promenade Torg T2 og T3