



Reguleringsplan for Rv 555 Sotrasambandet, ny 2. gangs behandling etter begrenset høring

OHST ESARK-5120-201306115-171

Hva saken gjelder:

Forslag til reguleringsplan for det nye Sotrasambandet på Rv 555 ble lagt frem til 2. gangs behandling i byrådet 20. mai 2016 (sak 201-16) og deretter i Komité for miljø og byutvikling (KMBY) 2. juni 2016. KMBYs innstilling til vedtak var som følger:

«I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10, vedtar Bergen kommune forslag til reguleringsplan for Rv 555 Sambandet Sotra-Bergen, Fjell kommunegrense-Storavatnet, arealplanID 62990000, med følgende endring:

Kollektivfelt på ny firefelts veg innenfor Bergen kommune, som godkjent av Vegdirektoratet 20.02. 2015 etter fravikssøknad fra Statens vegvesen Region vest, innarbeides som del av reguleringsplanen. Kollektivfeltene vises i plankartet og innarbeides i planbestemmelsene.»

Innstilling fra byrådet og KMBY skilte seg fra både høringsutkastet og det bearbejdede planforslaget fra Statens vegvesen Region vest (forslagsstiller) ved at sistnevnte la til grunn at eventuelle kollektivfelt skulle reguleres/hjemles etter vegtrafikkloven. Ved oversendelse av planforslaget gjorde Statens vegvesen det kjent at et eventuelt vedtak om å regulere kollektivfelt etter plan- og bygningsloven ville medføre innsigelse. I saken (201-16) ble det samtidig opplyst at Fylkesmannen ville kreve at Statens vegvesen og andre relevante myndigheter måtte få mulighet til å vurdere spørsmålet på nytt gjennom en begrenset høring, ettersom slik endring av planforslaget ikke hadde vært på høring.

Den 3. juni 2016, dagen etter vedtak i KMBY, ble det etter initiativ fra Fylkesmannen gjennomført et drøftingsmøte mellom Hordaland fylkeskommune, Fjell kommune, Statens vegvesen, Bergen kommune og Fylkesmannen. Det ble her enighet om å gjennomføre en høring av løsningen med kollektivfelt regulert etter plan- og bygningsloven til de etatene som var representert på møtet, med tre ukers uttalefrist. Bergen kommune sendte ut høringsbrev 9. juni, med frist for uttale 30. juni.

Underveis i høringen (13. juni) ble det avholdt et uformelt meklingsmøte i regi av Fylkesmannen, mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og Bergen kommune. Uenigheten mellom partene ble ikke løst. Det ble i møtet konkludert med at Statens vegvesen skulle utarbeide et tekstforslag som kunne tas inn i planbestemmelsene med det mål å skape tilstrekkelig trygghet for Bergen kommune om reell og sterk kollektivprioritering på det nye Sotrasambandet. Dette skulle inngå i Statens vegvesen sin høringsuttalelse til Bergen kommune. Dersom Bergen kommune fant formuleringene tilstrekkelige til å frafalle krav om regulering av kollektivfelt etter plan- og bygningsloven, ville det gi grunnlag for at innsigelsen kunne frafalles.

Det vises for øvrig til sakens dokumenter, totalt 36 vedlegg. Disse omfatter sak 201-16 med vedlegg, samt dokumentasjon knyttet til den begrensede høringen etter KMBY sin innstilling av 2. juni 2016.

Oppsummering av uttalelser etter begrenset høring i juni 2016

Hordaland fylkeskommune

I brev fra Hordaland fylkeskommune (HFK), mottatt 23. juni 2016, heter det at KMBYs innstilling i saken er i tråd med Hordaland fylkeskommune sin uttalelse til reguleringsplanen, jf. vedtak i Fylkesutvalget 3. desember 2015. Dette handler i særlig grad om viktigheten av å etablere kollektivfelt på tidlig stadium (fra første dag) for å legge til rette for nullvekst i personbiltrafikken. HFK anbefaler derfor at planen endres slik Bergen kommune har foreslått.

Fjell kommune

Fjell kommune viser i brev av 28. juni til eget vedtak av reguleringsplanen på sin side av kommunegrensen, der kommunestyret slutter seg til forslaget fra Statens vegvesen. Dette innebærer at Fjell aksepterer at kollektivfelt skiltes etter Vegtrafikkloven. Etter Fjell kommunes vurdering er det ikke et spørsmål om det skal etableres kollektivfelt eller ikke, men på hvilket grunnlag det skal gjennomføres.

Både Hordaland fylkeskommune og Fjell kommune oppfordrer til at Bergen kommune uansett vedtar de delene av planen innsigelsen ikke vedrører, slik at prosesser knyttet til formell bompengesøknad og arbeid med grunnerverv/innløsning av tomter kan starte opp.

Statens vegvesen

Statens vegvesen fremmer gjennom brev til Fylkesmannen av 30. juni innsigelse mot punkt 2 i innstillingen i KMBY av 2. juni om at kollektivfelt innarbeides som del av reguleringsplanen. Dette begrunnes med at det er nødvendig å vurdere behovet for kollektivfelt frem mot åpning av sambandet. En definering av feltbruken gjennom plan- og bygningsloven vil etter Svv sitt syn medføre for lite fleksibilitet ved behov for raske endringer tilpasset trafikksituasjon når broen er tatt i bruk.

Statens vegvesen understreker like fullt at etaten er helt på linje med Bergen kommune når det gjelder mål for transportutviklingen, der transportveksten må tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Dette vil være sentralt i kommende bymiljøavtale for Bergen. Vegvesenet understreker også enighet med lokale myndigheter i at busstrafikken i Sotrasambandet til enhver tid skal ha god fremkommelighet og konkurransekraft.

For å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten, har Statens vegvesen foreslått en prosess som skal gi Bergen kommune (og andre parter) tilstrekkelig trygghet for at kollektivtransporten blir prioritert. Vegvesenet mener at disse punktene gjerne kan tas inn i reguleringsbestemmelsene til planen, dersom Bergen kommune finner det ønskelig.

- Nytt samband bygges og utstyres slik at kollektivfelt enkelt kan etableres på den aktuelle strekningen.
- Ett år før åpningen av sambandet, vil Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunen og vertskommunene vurdere nærmere nødvendige tiltak for å sørge for at kollektivtransporten får god fremkommelighet for å bidra til at en skal nå de ønskede trafikk- og klimamål.
- Det vil bli gjennomført analyser av forventet trafikksituasjon både under og etter rehabilitering av eksisterende Sotrabru, vurdert opp mot gjeldende rammebetingelser/bestemmelser for kollektivfelt. Dette vil være grunnlag for bruken av trafikfeltene etter åpningen av Sotrasambandet.
- Etter åpningen av nytt samband vil det bli utført en evaluering av trafikksituasjonen og kollektivtrafikkens fremkommelighet
- For å sørge for god fremkommelighet for kollektivtrafikken, vil det om nødvendig bli reservert felt for kollektivtrafikk i samsvar med godkjent fravikssøknad. Avhengig av analysen av forventet trafikksituasjon, kan det også være aktuelt å vurdere disse feltene for f.eks. taxitransport, sambrukskjøring og tungbiltrafikk.

Fylkesmannen

Fylkesmannen sitt innspill er todelt – først gjennom egen høringsuttalelse, deretter som en samordnet uttalelse fra statlige myndigheter med innsigelsesvarsel. Sistnevnte er en funksjon av at Fylkesmannen i Hordaland deltar i pågående forsøk med samordning av statlige innsigelser til kommunale arealplaner. Som en del av denne samordningen må Fylkesmannen vurdere innsigelsenes grunngivelse og forankring i statlige mål og forutsetninger for arealforvaltningen. Fylkesmannen kan, som en del av samordningen, avskjære statlige innsigelser.

I egen høringsuttalelse, i brev av 27. juni, peker Fylkesmannen innledningsvis på at traseen burde vært planlagt med en egen busstrasé på hele strekningen dersom målet var fysisk tilrettelegging for reell prioritet til kollektivtransport på bekostning av privatbilbruk. Videre vises det til at restriktive tiltak, med et hensiktsmessig innrettet bompengeregime, kan sikre fremkommelighet for trafikken og dermed redusere behov for egne kollektivfelt. Fylkesmannen understreker at det er det mest kostnadseffektive tiltaket som har en effekt som sikrer at målet om nullvekst i personbiltrafikken kan nås. Fylkesmannen har ellers ingen merknader til forslaget om regulering av kollektivfelt.

I samordnet uttalelse, i brev av 30. juni, viser Fylkesmannen til innsigelsen fra Statens vegvesen og har ingen merknader til begrunnelse eller forankringen i nasjonale hensyn. Innsigelsen blir ikke avskåret. For øvrig viser Fylkesmannen her til sitt brev av 27. juni (jf. over), der det er anført at Fylkesmannen ikke har merknader til selve forslaget om regulering av kollektivfelt. Det vises til at Fylkesmannen eventuelt vil ta stilling til spørsmålet om regulering etter plan- og bygningsloven eller vegtrafikkloven dersom det blir aktuelt å sende saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig standpunkt, jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Fylkesmannen konkluderer med at planen ikke kan vedtas av Bergen kommune, slik den foreligger (jf. KMBYs innstilling av 2. juni 2016). Dersom kommunen ikke finner å kunne ta hensyn til Statens vegvesens innsigelse, må planen oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse.

Byrådets vurderinger

De ulike partenes standpunkt i denne saken er gjort grundig rede for i flere sammenhenger, senest i byrådssak 201-16, behandlet i KMBY 2. juni 2016. Argumentasjonen er derfor kjent, og byrådet ønsker i denne saken kun å understreke enkelte hovedmomenter.

Byrådets motivasjon og siktemål gjennom hele prosessen har vært å sikre kollektivfelt på det nye Sotrasambandet for å legge til rette for et effektivt, forutsigbart kollektivtilbud av høy kvalitet, og samtidig bidra til å redusere faren for økt personbiltrafikk inn mot Bergen. De samme krav og mål har vært fremmet i bystyret gjennom hele prosessen, fra arbeidet med kommunedelplanen som ble vedtatt i 2012. Tilsvarende vurderinger har også vært stilt fra andre parter, herunder Fjell kommune, Hordaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Hordaland, jf. også nærmere omtale i byrådssak 201-16, behandlet i KMBY 2. juni 2016. Lokale og regionale vedtak og ønsker har således vært entydige og forutsigbare gjennom hele planprosessen.

Kravene fra Bergen kommune har vært og er begrunnet i det åpenbare behovet for et transportpolitisk skifte i en tydelig klima- og miljøvennlig retning. Bergen kommune har større ambisjoner på dette området enn det statlige målet om nullvekst i personbiltransporten, jf. bystyrets mål om 10 % reduksjon i biltrafikken innen 2020. I tillegg til behovet for reduserte utslipp, er det behov for et effektivt og forutsigbart transportsystem med god fremkommelighet. Dette innebærer at kollektivtransport, sykkel og gange må overta større andeler av transportarbeidet - et transportsystem med like høy bilandel som i dag er ikke bærekraftig, selv med nullutslippskjøretøy.

Byrådet peker også på at kravene til en grønnere transportsektor blir stadig strengere. Norge har nå ratifisert Paris-avtalen med krav om 40 % utslippsreduksjon innen 2030. Senest i juli i år la EU-kommisjonen frem et forslag til hvordan EU-land (og EFTA-landene, herunder Norge) skal oppnå målsettingene om utslippsreduksjoner i ikke-kvotepiktig sektor, hvor transport er et sentralt område. En felles avtale med EU vil skape ytterligere fokus på gjennomføring av nødvendige tiltak for å nå de ambisiøse målsettingene.

Byrådet tar til etterretning Statens vegvesen sitt primærstandpunkt om at bruk av vegen skal reguleres etter vegtrafikkloven, og ikke etter plan- og bygningsloven. Byrådet mener at forutsigbarhet for kollektivtransporten er viktigere enn fleksibilitet for å kunne gjøre endringer i feltbruken, og mener derfor at regulering etter plan- og bygningsloven ville vært den beste løsningen. Samtidig ser byrådet at fleksibilitet er relevant; for eksempel vil en fremtidig godshavn på Ågotnes aktualisere spørsmålet om kombinert kollektivfelt/tungbilfelt.

Byrådet er enig med Statens vegvesen og Fylkesmannen om behovet for restriktive tiltak i form av bompenger som virkemiddel for blant annet å begrense trafikken på det nye sambandet. Etter byrådets vurdering er det imidlertid nødvendig å bruke både restriktive og positive virkemidler for å stimulere til endringer i reisevaner.

Det er viktig for byrådet å understreke at denne saken handler om reell uenighet om og når det skal etableres kollektivfelt på det nye Sotrasambandet. Det er ikke riktig, som har vært hevdet av enkelte parter, at uenigheten er begrenset til formaliteter om hvilket lovgrunnlag som skal benyttes. Dette belyses best gjennom å vise til de forhandlinger/drøftinger som har vært ført mellom Bergen kommune og Statens vegvesen, med Fylkesmannen i en meklerrolle. Byrådet har vært svært opptatt av å finne kompromissløsninger, og har vist betydelig vilje til å fire på primærstandpunkter i skissering av ulike forslag til løsninger.

Statens vegvesen har ikke gitt signaler om at noen av forslagene byrådet har foreslått ville kunne bli akseptert. Etter byrådets vurdering har Statens vegvesen vist begrenset vilje til å fire på primærstandpunkter. Høringsrunden har bekreftet at det er betydelige forskjeller i tankesett når det kommer til bruk av virkemidler for å nå felles minimumsmål om nullvekst i personbiltransporten. Statens vegvesen vil på nåværende tidspunkt ikke forplikte seg til etablering av kollektivfelt på den nye hovedvegen. Dette kommer tydelig frem av høringssvaret, der det heter at kollektivfelt vil bli etablert «om nødvendig».

Likevel er det byrådets klare oppfatning at KMBY sitt vedtak av 2. juni og den tilhørende høringsrunden knyttet til spørsmålet om kollektivfelt, har skapt større trygghet for reell prioritering av kollektivtransporten på det nye sambandet.

Statens vegvesen har gjennom sitt hørings svar understreket sin tilslutning til lokale myndigheters mål og ambisjoner for kollektivtransporten og reduksjon i klima- og miljøutslipp fra transportsektoren. I forlengelsen av dette har vegvesenet forpliktet seg helt konkret til en særegen prosess mellom partene i forkant av åpningen av nytt Sotrasamband. Hensikten med dette er «å sørge for at kollektivtrafikken får god fremkommelighet for å bidra til at en skal nå de ønskede trafikk- og klimamål».

Vegvesenet viser i sitt brev også til kommende bymiljøavtale for Bergen. Bymiljøavtalene er et overordnet virkemiddel for å nå målet i Klimaforliket, og hovedmålsettingen med bymiljøavtalene er nullvekst for personbiltransporten. Byrådet peker på at en bymiljøavtale vil måtte inneholde et bredt sett av virkemidler for å oppnå målsettingene. Dette inkluderer strenge restriktive tiltak mot personbiltransport, en forutsigbar arealpolitikk som styrker satsingen på fortetting og utvikling av knutepunkter, samt en storsatsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Byrådet peker særlig på at en bymiljøavtale vil måtte inkludere nødvendige virkemidler for å fredeliggjøre deler av Bergen sentrum for biltrafikk, blant annet av hensyn til Bybanen. Slike store endringer av trafikksystemet i byen må naturlig nok gjennomføres over tid og i faser, men det vil åpenbart også kreve tiltak på transportsystemet inn mot Bergen. Dette inkluderer sterk kollektivprioritering på hovedvegnettet.

Som påpekt over, mener byrådet at føre-var prinsippet og forutsigbarhet mht tilrettelegging for kollektivtransporten er riktig strategi for å styre transportutviklingen, og at regulering av kollektivfeltene etter plan- og bygningsloven derfor er den beste løsningen. Byrådet er like fullt bevisst på at alle parter må strekke seg langt i denne saken, og vil derfor foreslå en løsning som tar hensyn til alle høringspartenes interesser og synspunkt.

- Det omstridte kollektivfeltet reguleres etter vegtrafikkloven, mot at etableringen av de samme kollektivfeltene nedfelles i en reguleringsbestemmelse (ny § 6.3.2). I denne åpnes det også for at kollektivfeltet midlertidig kan skiltes om til sambruksfelt i forbindelse med rehabilitering av gammel Sotrabro, og at kombinert kollektivfelt/tungbilfelt kan vurderes fra det tidspunkt ny godshavn etableres på Ågotnes.
- Prosessen knyttet til etablering av kollektivfelt gjennomføres slik Statens vegvesen har invitert til, jf. brev av 30. juni 2016, men på en slik måte at føringene i strekpunkt over ivaretas.
- Planen som helhet vedtas, med eventuelt unntak for det konkrete forholdet det har vært uenighet om. Dette sikrer at fremdriften for realisering av Sotrasambandet ikke blir skadelidende, herunder behandling av formell bompengesøknad og grunnverv/innløsning av eiendommer.

Fire viktige forhold ved denne løsningen skiller seg fra vedtaket i KMBY av 2. juni 2016:

1. Kollektivfeltene reguleres etter vegtrafikkloven, og ikke plan- og bygningsloven
2. Ved at kollektivfeltene reguleres etter vegtrafikkloven, åpnes det for større grad av fleksibilitet i bruken. Med foreslått bestemmelse tydeliggjøres Bergen kommunes forventning om at slik fleksibilitet ikke innebærer ren prioritering av personbiltransport, men brukes til å kombinere prioritering av kollektivtransport med nyttetransport og samkjøring.
3. Det er enighet om en prosess frem mot åpning av sambandet der vegmyndighetene og lokale myndigheter vurderer konkrete trafikale løsninger.
4. Fremdriften for realisering av Sotrasambandet sikres, jf. over.

En slik løsning tar hensyn til Statens vegvesens primære begrunnelse for den varslede innsigelsen – at kollektivfelt skal reguleres etter vegtrafikkloven, og ikke etter plan- og bygningsloven. I siste instans vil det derfor være Statens vegvesen som vegmyndighet som har den formelle beslutningsmyndigheten om bruken av trafikfeltene.

Byrådet mener med dette å ha kommet Statens vegvesen i møte på hovedbegrunnelsen for den varslede innsigelsen, og at vegvesenet derfor har grunnlag for å frafalle denne. Ved å regulere forholdet i en reguleringsbestemmelse, viser samtidig Bergen kommune den sterke lokale viljen til å prioritere kollektivtransporten på Sotrasambandet, og tydeliggjør de sterke forventningene til at Statens vegvesen følger opp forholdet.

Løsningen tar også hensyn til to vesentlige innspill fra Fjell kommune og Hordaland fylkeskommune. Begge disse partene har gitt tydelig uttrykk for forventninger om at kollektivfelt faktisk blir etablert. Hordaland fylkeskommune har som regional kollektivmyndighet i tillegg understreket behovet for at kollektivfelt etableres på et tidlig tidspunkt for å legge best mulig til rette for endringer i transportvaner.

I tillegg har begge disse partene påpekt viktigheten av å sikre fremdrift i realiseringen av Sotrasambandet ved at reguleringsplanen vedtas med unntak av de forhold det er knyttet uenighet til. Dette er selvsagt et synspunkt byrådet deler – en raskest mulig realisering av Sotrasambandet er særlig viktig av hensyn til beredskapssituasjonen og regional utvikling i form av mer forutsigbar og effektiv næringstransport. Det ene forholdet som eventuelt ikke blir del av en vedtatt plan i første omgang, er ikke relevant for den fysiske utformingen av anlegget, og vil derfor ikke ha påvirkning på kostnader, grunnervvervsbehov, etc. Dersom Statens vegvesen skulle velge å opprettholde innsigelsen, vil en slik uenighet derfor ikke påvirke fremdriften for bompengesøknad, grunnervvervsprosesser, etc.

Selv om Statens vegvesen og Bergen kommune i dag er uenig om bruken av kollektivfelt som virkemiddel, forutsetter byrådet sterk kollektivprioritering på Sotrasambandet. Internasjonale avtaler, nasjonale forpliktelser til utslippsreduksjoner, bymiljøavtaler og et akselererende «grønt skifte» i næringsliv og befolkning vil etter byrådets oppfatning gjøre det utenkelig å åpne et nytt hovedvegsamband i 2023-2024 som doubler kapasiteten for biltrafikk. Byrådet forventer at Vegdirektoratet inntar en offensiv og fremtidsrettet rolle og til fulle tar innover seg klima- og transportpolitiske utfordringer i den prosessen etaten nå har forpliktet seg til.

Når byrådet nå strekker seg så langt at det foreslår å gi fra seg den juridiske forsikringen (gjennom plan- og bygningsloven) om at kollektivfelt blir etablert, er det de ovenstående betraktninger som ligger til grunn. Disse kan kort oppsummeres slik:

- Gjennom prosessen i ettertid av vedtak i KMBY har vegvesenet understreket sin tilslutning til lokale mål for transportutvikling, samt konkrete forpliktelser knyttet til prosessen for beslutning om bruk av trafikkfeltene før åpning av sambandet.
- Økende krav til en grønnere transportsektor fra internasjonalt, nasjonalt og lokalt hold vil bidra til at nødvendige og riktige klimatiltak får stadig høyere legitimitet og gjennomslagskraft.
- Bruk av vegtrafikkloven gir rom for en fleksibilitet som kan være positiv, jf. byrådets forslag til ny bestemmelse § 6.3.2.
- Betydningen av å holde fremdriften i realiseringen av Sotrasambandet.

Avslutningsvis vil byrådet understreke at denne saken har belyst en demokratisk utfordring – at statlige vegmyndigheter ikke hensyntar tydelige lokal- og regionalpolitiske synspunkt og vedtak i både Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Fjell kommune, samt høringsuttalelser fra Fylkesmannen i Hordaland. Byrådet vil påpeke at den videre prosessen før åpning av sambandet som partene nå er enige om, gir større sannsynlighet for at de lokale og regionale synspunkt blir førende når vegsambandet åpner for trafikk.

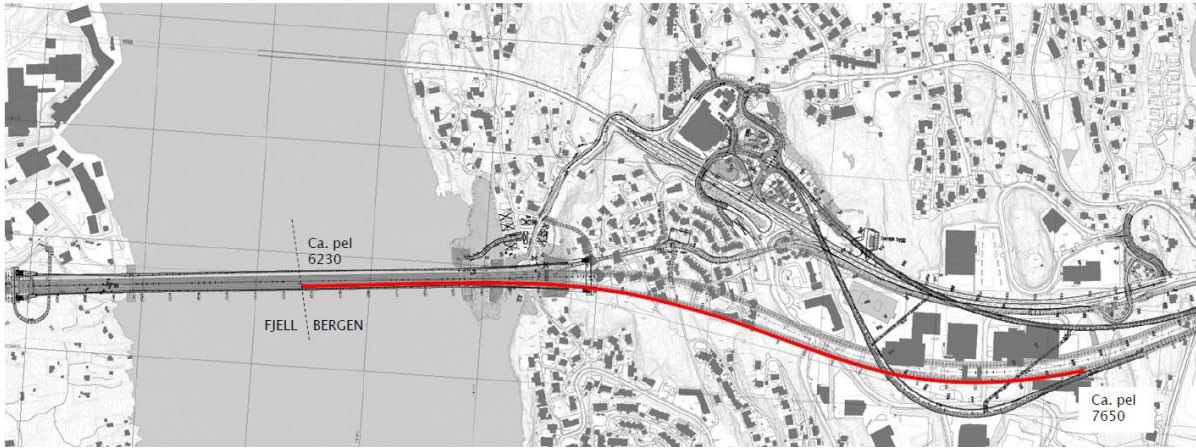
Byrådet anbefaler derfor at bystyret slutter seg til det foreliggende planforslaget, med unntak av planbestemmelse i § 6.3.2, som byrådet foreslår endret for å styrke føringene om kollektivprioritering og at ikke alle felt gjøres tilgjengelig for personbiltrafikk:

Det skal etableres kollektivfelt på ny Rv. 555 ved vedtak etter vegtrafikkloven i samsvar med godkjent fravik (brev fra Vegdirektoratet datert 20. mai 2015 saksnr. 2013/011120-176), som vist på fig.1 i saken, og i samsvar med den prosess som fremgår av SvV sitt brev til Fylkesmannen i Hordaland av 30.06. 2016.

Kollektivfeltet kan midlertidig skiltes om til sambruksfelt i forbindelse med rehabilitering av gammel Sotrabro.

Kollektivfeltet kan vurderes omgjort til kombinert kollektivfelt/tungbilfelt fra det tidspunkt ny godshavn etableres på Ågotnes.

Figur 1 Kollektivfeltet er illustrert i kartskissen under.



Som nevnt mener byrådet at denne løsningen tilsier at Statens vegvesen kan frafalle den varslede innsigelsen. Dette vil formelt skje etter et meklingsmøte mellom partene i regi av Fylkesmannen, som vil bli avholdt mellom komitébehandling og bystyrebehandling. Resultatet vil bli meddelt bystyret innen saken kommer til behandling.

Innstillingens vedtakspunkt 2 gjelder i en situasjon der Statens vegvesen opprettholder sin innsigelse. I en slik situasjon oversendes denne delen av bystyrets vedtak til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som er den instans som avgjør plansaker med innsigelse.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar bystyret reguleringsplaner. Komité for miljø og byutvikling avgir innstilling i saken.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas følgende:

Reguleringsplan for Rv 555 Sotrasambandet, Fjell kommunegrense-Storavatnet, arealplanID 62990000, vist på plankart datert 18.03. 2016,

Tilhørende reguleringsbestemmelser datert 18.03. 2016, med følgende endring:

§ 6.3.2 endres til:

Det skal etableres kollektivfelt på ny Rv. 555 ved vedtak etter vegtrafikkloven i samsvar med godkjent fravik (brev fra Vegdirektoratet datert 20. mai 2015 saksnr. 2013/011120-176), som vist på fig.1 i saken, og i samsvar med den prosess som fremgår av SvV sitt brev til Fylkesmannen i Hordaland av 30.06. 2016.

Kollektivfeltet kan midlertidig skiltes om til sambruksfelt i forbindelse med rehabilitering av gammel Sotrabro.

Kollektivfeltet kan vurderes omgjort til kombinert kollektivfelt/tungbilfelt fra det tidspunkt ny godshavn etableres på Ågotnes.

2. Reguleringsplanen vedtas med rettsvirkning etter plan- og bygningsloven § 12-12 for de deler av planen som det ikke er knyttet innsigelse til, jf. plan- og bygningsloven § 12-13 første ledd.

Dersom innsigelsen til reguleringsplanens bestemmelse § 6.3.2 frafalles etter at bystyret har fattet vedtak, gis planen rettsvirkning også for den delen av planen fra det tidspunkt innsigelsen frafalles.

Dato: 18. august 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:

Sotrasambandet – brev fra Bergen kommune om begrenset høring, datert 9.6. 2016

Vedlegg; skisser kollektivfelt og forslag til bestemmelse

- Begrenset høring – uttalelse fra Hordaland fylkeskommune av 9.6. 2016
- Begrenset høring – uttalelse fra Fylkesmannen av 27.6. 2016
- Begrenset høring – uttalelse fra Fjell kommune av 28.6. 2016
- Begrenset høring – samordnet uttalelse fra Fylkesmannen av 30.06. 2016
- Begrenset høring – uttalelse fra Statens vegvesen av 30.06. 2016

Saksprotokoll, KMBY 170-16 – Reguleringsplan Sotrasambandet, 2. gangs behandling

Brev fra Fylkesmannen i Hordaland til Statens vegvesen av 09.05. 2016

Byrådssak 201-16, reguleringsplan Sotrasambandet, 2. gangs behandling

Fagnotat. Forslag til reguleringsplan til endelig behandling

Oversendelsesbrev, Statens vegvesen

13 reguleringsplankart og ett samlekart, alle datert 18.03. 2016

Forslag til planbestemmelser Bergen

Planskildring. Felles (Bergen og Fjell) etter offentlig høring

Innkomne merknader og uttalelser

Byrådsvedtak om offentlig høring

Byrådssak 1222-15 om offentlig høring

Fagnotat 1g. behandling

Oppsummeringsrapport brubybane, 21.5. 2014

Rammeplan VA Bergen kommune

Fravik kollektivfelt, notat fra Vegdirektoratet datert 20.2.15

ROS-analyse