



Statens vegvesen

Fylkesmannen i Hordaland
Postboks 7310
5020 BERGEN

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region vest	Kristina Ebbing Wensaas / 55516805	15/225404-11	201418880	15.12.2017

Uttalelse til planforslag – 1. gangs høring – Kommuneplanens arealdel (KPA) 2018–2030, Bergen kommune – planID 65270000

Vi viser til brev fra Bergen kommune om kunngjøring av offentlig høring datert 20.10.2017.

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen støtter hovedgrepet i ny KPA, som innebærer en utvikling hvor transportbehovet reduseres gjennom fortetting rundt bydelssentre, kollektivtilbud og andre viktige målpunkt.

Vi ser imidlertid at forslaget ikke tilstrekkelig ivaretar våre interesser. Vi fremmer derfor innsigelse til planen med bakgrunn i vår rolle som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Innsigelsene er knyttet til tre hovedtema:

- Fortetting med kvalitet og hensynet til infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende
- Byggegrenser langs hovedrute for sykkel og stamrute for buss og forholdet til eldre reguleringsplaner
- Ny E16 og påkobling til Ringveg øst – konflikt med arealet I/L9

Statens vegvesen er videre innstilt på at innsigelsene kan trekkes gjennom god dialog med kommunen om løsninger som bedre ivaretar fortetting med kvalitet, og sikring av areal til fremtidige samferdselsprosjekt.

Vår vurdering av planforslaget

Hovedgrep og endringer i arealformål

Statens vegvesen er positiv til hovedtrekket i kommuneplanen, som legger opp til en mer kompakt byutvikling i områder med gang- og sykkelavstand til viktige målpunkt, og med nærhet til viktige kollektivlinjer. Det er spesielt rosverdig at kommunen har valgt å ta ut store boligområder fra KPA2010 som ikke samsvarer med nye retningslinjer og føringer for mindre bilbasert byutvikling. Dette er grep som vegvesenet gir sin fulle støtte til. Oppfølgingen av dette i senere planarbeid vil være sentralt.

Fortetting med kvalitet og hensynet til infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende

Statens vegvesen støtter som nevnt det overordnede grepet i planen når det gjelder arealformål og fortetting. Fortetting som strategi har flere fordeler, men den som ofte fremheves er at den gir et bedre grunnlag for at færre trenger å bruke bil i det daglige. Å definere ulike arealformål på overordnet nivå er derfor en helt sentral del av arbeidet med å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken, og Bergens mål om en reduksjon i personbiltrafikken på 20 % innen 2030.

I arbeidet med byvekstavtalene viser beregninger at en ved den planlagte fortettingen i KPA kan oppnå det overnevnte målet om reduksjon i personbiltrafikken. Det er imidlertid vår vurdering at dette ikke vil kunne skje med den infrastrukturen som eksisterer i dag. Dette fordi et annet helt sentralt ledd for at flere skal velge å gå, sykle og reise kollektivt er at infrastrukturen som tilbys disse trafikantene er av en høy standard. Dette vil si at den ivaretar fremkommelighet og trafikksikkerhet for disse trafikantgruppene, og at den oppleves som trygg og attraktiv av brukerne. Denne delen av fortettingsprosjektet er ikke tilstrekkelig ivaretatt gjennom kommuneplanen. Det betyr at Bergen kommune vil ha vanskeligheter med å innfri sin del av byvekstavtalen.

Det er flere grep som kan og bør gjøres på overordnet nivå for å ivareta disse interessene og dermed fortette med kvalitet. Grepene i overordnet plan skaper også mer forutsigbarhet og forsvarlig behandling av reguleringsplaner og enkeltsaker i etterkant.

Statens vegvesen fremmer derfor innsigelse til temaet «Fortetting med kvalitet og hensynet til infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende». Det er behov for større endringer i planforslaget for å løse dette innsigelsespunktet. Dette kan være endringer i både plankart og bestemmelser, samt planbeskrivelse og veiledende dokumenter. Vi ønsker å finne gode løsninger i samråd med Bergen kommune. Vi håper derfor på en god dialog i etterkant av høringsfristen.

Begrunnelsen for vår innsigelse til temaet utdyper vi gjennom å dele våre merknader i flere undertema: plankrav, rekkefølgekrav, og plannivå og detaljeringsgrad.

Plankrav

Det er et generelt plankrav i bestemmelsene. Det er positivt at plankravet også gjelder ved fradeling av eiendom. Unntaket fra plankrav ved fradeling i gjeldende KPA har vært problematisk i behandlingen av byggesaker både for kommunen og vegvesenet. For oss har det spesielt vært problematisk i avkjørselssaker etter vegloven.

Unntak fra plankrav og bruk av stedsanalyse

Bestemmelse § 3.3 om tiltak som kan unntas fra plankravet er svært vid, og det er vanskelig å få klarhet i hvordan den skal forstås. At vilkår er angitt som retningslinjer, ikke som juridisk bindende bestemmelser, er en del av uklarheten. Statens vegvesen anbefaler at retningslinjene knyttet til plankrav innarbeides som del av bestemmelsene. Videre innspill om dette forutsetter en slik struktur. Se også under «Bestemmelser» for vårt syn generelt vedrørende inndelingen av bestemmelser, retningslinjer og utfyllende informasjon.

Uklarheten henger også sammen med når verktøyet stedsanalyse skal brukes, hvordan prosessen rundt den skal være og hva den skal inneholde. § 8.2 sier at kommunen skal utarbeide forenklet stedsanalyse med unntak for tiltak som ikke har plankrav etter § 3.3.1 og 3.3.2. § 3.3.1 sier derimot at det er stedsanalysen som skal vise om tiltaket kan unntas fra plankravet. Med andre ord er det unntak fra stedsanalyse der det er unntak fra plankrav, men det er stedsanalyse som skal avklare om det er unntak fra plankrav. Dette er en selvmotsigelse i bestemmelsene.

Bestemmelse §3.3.1 tar utgangspunkt i at stedsanalyse kan avklare om det er behov for regulering i sentrumskerne S1 Bergen sentrum, byfortettingssone og ytre fortettingssone. I henhold til øvrige bestemmelser er det kommunen som skal utarbeide stedsanalyse. Det er uklart hvilken medvirkning fra andre planaktører som er tenkt i forbindelse med utarbeidelse og godkjenning av stedsanalyser. For Statens vegvesen er det særlig viktig at vi som vegmyndighet får en formell og avklart rolle i de sakene som angår riks- og fylkesveg. Vi ber om at dette innarbeides som en del av bestemmelsene.

I bestemmelse § 3.1.1 kulepunkt 2 legges det til grunn at stedsanalyse kan avklare om felles infrastruktur har *«tilstrekkelig kvalitet og kapasitet»*. I veileder for stedsanalysen står det (s. 13) at plantemaet trafikkvurderinger *«skal utredes som del av den ordinære plan- og byggesaksprosessen»*. Vi kan ikke se hvordan en stedsanalyse som ikke skal vurdere trafikk kan avklare forhold knyttet til infrastruktur. Kulepunkt 2 under retningslinjer, *«infrastrukturtiltak i henhold til stedsanalyse skal være gjennomført eller sikret gjennomført (for soner der dette er relevant)»*, gir da heller ikke mening når stedsanalysen ikke skal omhandle trafikkvurderinger.

Hvis stedsanalyse skal være en sentral del av vurderingen om unntak fra plankrav, må det klargjøres at i saker som angår riks- /fylkesveg ligger håndbok «N100 Veg og gateutforming» til grunn som vurderingskriterium for hva som kan vurderes som infrastruktur med *«tilstrekkelig kvalitet og kapasitet»*.

Statens vegvesen er i tvil om stedsanalyse er et egnet verktøy for å avklare viktige tema som forholdet til infrastruktur ved fortetting. Det at en slik analyse ligger på siden av det ordinære rammeverket i plan- og bygningsloven gjør at viktige tema ikke blir tilstrekkelig vurdert. Dette kan føre til smutthull for gjennomføring av prosjekter som ikke er i samsvar med de overordnede intensjonene i KPA, og til omkamper når viktige problemstillinger blir synliggjort i senere saksgang.

Gyldigheten av gamle reguleringsplaner

Store og sentrale deler av Bergen kommune er i dag regulert i gamle planer. Flere av planene er nærmere 100 år gamle, og mange er fra 1950, -60 og -70-tallet. Statens vegvesen har i planprosessen spilt inn til kommunen at det er behov for en gjennomgang av gjeldende planer og hvilken hjemmel de skal kunne gi til videre utbygging. Dette er en problemstilling som ikke er tydelig besvart i planforslaget.

Kommunen har gjort et grep knyttet til dette ved at det i bestemmelse § 3.1 er et generelt krav om at visse tiltak må inngå i reguleringsplan vedtatt med hjemmel i plan- og bygningsloven fra 1985 eller nyere lov. Dette løser en del av utfordringene knyttet til det gamle planverket, men ikke alle. Statens vegvesen har i sine innspill til planarbeidet særlig fokusert på problemstillingen knyttet til byggegrense langs veg (se under «Byggegrenser langs veg i eldre reguleringsplaner»).

Rekkefølgekrav

I planforslaget er det rekkefølgekrav til tre konkrete vegstrekninger: Grimstadvegen, Åsane nord (E39) og Hjeltestadvegen. Det er positivt at disse kommer tydelig fram. Disse konkrete rekkefølgekravene har en spesiell forhistorie, hvor bakgrunnen er henholdsvis videreføring av bestemmelse fra gjeldende KPA, tydeliggjøring av gjeldende saksbehandlingspraksis, og oppheving av kommunedelplan.

Utover dette er rekkefølgekrav knyttet til veg svært begrenset. Med bakgrunn i vår kjennskap til det eksisterende vegnettet i byfortettingsområdene, framstår det klart at det vil være behov for reguleringsplaner for flere vegstrekninger på riks- og fylkesvegnettet før det får en standard som imøtekommer behovene knyttet til ny utbygging i henhold til nullvekstmålet. Et eksempel er Apeltunvegen. Hvilke rekkefølgekrav som må påregnes bør komme tydelig fram av kommuneplanen for å skape mer forutsigbare planprosesser.

Slik vi leser bestemmelsene er det kun i sone 3 (ytre fortettingssone) at det er rekkefølgekrav knyttet til hvilken infrastruktur som må være på plass før ny utbygging. I bestemmelse § 26.4 står det «*Det skal sikres gjennomgående gang-/sykkelveger med god tilknytning til sentrumskjerner, skole/barnehage, tjenesteyting og rekreasjonsområder*». I tillegg er det foreslått at «*Nye boliger med trafikkfarlig tilknytning til sentrumskjerne, skole, barnehage og kollektivknutepunkt tillates ikke*». Dette kan også tolkes som et rekkefølgekrav, selv om ordlyden fremstiller det som et grunnlag for avslag. Slike krav bør gjelde for hele kommunen og inngå i § 4 som et generelt rekkefølgekrav.

I tillegg til å gjøre kravet generelt for all utbygging, er det behov for å tydeliggjøre innholdet i bestemmelsen. Viktige forhold som må avklares er:

- Når rekkefølgekravet slår inn for ulike tiltak (igangsettingstillatelse eller brukstillatelse)
- Når infrastruktur skal være ferdigstilt og når det er akseptabelt at den er «sikret gjennomført»
- Hva som ligger i begrepet «sikret gjennomført»

Ved den fortettingen kommunen legger opp til mener vi også at det vil være hensiktsmessig å foreta en overordnet vurdering av hvilke områder som skal prioriteres for fortetting først. Dette kan da kobles sammen med prioriteringer i porteføljen i byvekstavtalen, og til kommunens planstrategi (som så vidt vi vet er under arbeid). På denne måten skaper en mer forutsigbare prosesser for utbyggere, når de vet i hvilke områder det er påregnelig at det offentlige vil regulere, og/eller finansiere utbyggingen av, infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende.

Hjertesoner og trygg skoleveg

Bergen bystyre har fattet vedtak om etablering av hjertesoner rundt skolene, noe som er omtalt i byrådssaken knyttet til KPA. Statens vegvesen er positiv til det sterke fokuset kommunen har på trafikkikkerhet rundt skolene. Vi vil understreke at tydelige rekkefølgekrav knyttet til trafikkikker skoleveg spesielt, og gang- og sykkelveger generelt, er viktig for å sikre fortetting med kvaliteter som ivaretar hensynet til barns interesser i byplanleggingen, jamfør blant annet «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen». Slik infrastruktur er avgjørende for å skape trygge og gode oppvekstmiljøer for barn og unge. Den er også viktig for tilrettelegging for fysisk aktivitet gjennom gåing og sykling i hverdagen.

Statens vegvesen har spilt inn til kommuneplanarbeidet at det bør innarbeides en bestemmelse i KPA om at nye tiltak, inkludert etablering av nye boenheter i eksisterende bygg, ikke kan ha tilkomst via gang- og sykkelveg. I planforslaget er dette vist som en retningslinje. Det er viktig at dette blir en bestemmelse med rettsvirkning, og dermed en hjemmel for avslag på søknader. Fortetting basert på kjøring på gang- og sykkelveg er ikke fortetting med kvalitet, da den vil skje på bekostning av hensynet til trafikkikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter.

Plannivå og detaljeringsgrad

Byråden ønsker at områdeplan fortsatt skal benyttes som plannivå for alle senterområdene. Det kommer videre frem av byrådssaken at disse må ha en mindre detaljeringsgrad enn det de har i dag.

Statens vegvesen er enig i at områdeplaner kan være et godt plangrep i fortettingsområder, framfor en utvikling hvor frimerkeplaner hver for seg ikke kan ta oppgaven det innebærer å regulere infrastruktur som skal betjene et større geografisk område. Områdeplaner kan regulere infrastrukturtiltak og sikre gjennomføringen gjennom utbyggingsavtaler. Stedsanalysen vil ikke gi denne muligheten.

Areal med krav til områdeplan er mindre enn før. Vi kan ikke se at denne avgrensningen gir områdeplanene tilstrekkelig rom for å planlegge den helhetlige infrastrukturen som er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Vi vurderer at det er behov for offentlig planlegging av infrastruktur for gang- og sykkeltrafikk inn mot de fleste kollektivknutepunkt/sentrumskjerner i planforslaget. Områdeplaner er et godt planverktøy som vil kunne ivareta dette.

Vi er kritiske til bestillingen fra byråden om at områdeplanene skal ha mindre detaljeringsgrad. Erfaringer fra områdeplaner som på Paradis og Mindemyren er at planene har vært for lite detaljerte når det kommer til planlegging og gjennomføring av infrastruktur. Dette har ført til uforutsigbarhet og komplekse plan- og byggesaksprosesser i ettertid, og behov for omregulering av infrastruktur i områder hvor arealformål med høy utnyttelse fører til høye erstatningskrav.

I planleggingen av fortettingsområder er det både et ønske å kunne utnytte byggetomtene i så stor grad som mulig, samtidig som det ofte er ønske om at bygninger ligger i formålsgrensen mot fortau og har tilkomst direkte fra gaten (jf. blant annet bestemmelse § 26.2 punkt 9 og 10). Ved regulering av en slik bystruktur er det nødvendig å vite hvor mye plass et nytt veganlegg vil kreve, og hvordan en kan sikre gjennomføringen av infrastrukturtiltakene. Erfaringsmessig ser vi at en slik avklaring får en kun ved å regulere samferdselsanlegg med et tilsvarende detaljnivå som i en detaljplan. Alternativet er å sette av større arealer til samferdselsformål for å sikre nok plass til planlegging og gjennomføring av veganlegg i ettertid. Dette vil etter vår vurdering i flere tilfeller båndlegge større areal enn nødvendig.

Oppsummering tema fortetting med kvalitet

Vi vurderer at planforslaget ikke ivaretar hensynet til fortetting med kvalitet. Uklare plankrav, manglende rekkefølgekrav og mangel på felles planlegging kan føre til at byen fortettes uten at det samtidig sikres attraktive, trygge og effektive tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. Utydelige rammer for plan- og byggesaksbehandling fører til en uforutsigbarhet som kan gjøre det vanskeligere å få realisert fortettpotensialet kommunen har utredet. Vi fremmer derfor innsigelse til temaet «Fortetting med kvalitet», med bakgrunn i vår rolle som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Byggegrenser langs veg

Byggegrenser langs offentlig veg skal ivareta hensyn til trafiksikkerhet, drift og vedlikehold av vegen, arealbehov ved framtidig utbedring av veg, og miljøet på eiendommene langs vegen. Byggegrenser langs veg er derfor et viktig grep for å ivareta fortetting med kvalitet.

Byggegrense langs veg i gamle reguleringsplaner

Statens vegvesen har særlig framhevet behovet for å vedta nye byggegrenser langs veger som i henhold til gjeldende planer har byggegrense basert på reglene som gjaldt flere tiår tilbake i tid. De gjeldende byggegrensene i disse planene ivaretar ikke de hensynene byggegrensen skal ivareta. Sett i sammenheng med de overordnede målene i

kommuneplanen, er det særlig kritisk at gjeldende planverk gir hjemmel til nedbygging av arealer som det er stor sannsynlighet for at vil være viktige for etablering av god infrastruktur for gang-, sykkel- og kollektivtransport. Etter endringen av plan- og bygningsloven gjeldende fra 1.7.2015 har dette problemet blitt forsterket ved at det nå er flere tiltak som er unntatt søknadsplikt.

Statens vegvesen har i planprosessen kommet med flere forslag til hvordan nye byggegrenser kan vedtas som bestemmelser til ny kommuneplanens arealdel. Vi har særlig fokusert på behovet for utvidede byggegrenser langs hovedrutenettet for sykkel og der det går stamruter for buss, da det i disse transportkorridorene må påregnes behov for vegutvidelse knyttet til både sykkelveger/-felt og kollektivfelt. Våre innspill er ikke fulgt opp eller kommentert i planforslaget.

Etter at vi sist hadde dialog om dette temaet, har vi blitt oppmerksom på at Bærum kommune, som også er en kommune med mange gamle reguleringsplaner, i forbindelse med ny KPA har innarbeidet en bestemmelse der byggegrenser langs veg (basert på rammeplan, se nedenfor) gjøres juridisk gjeldende foran eldre reguleringsplaner langs alle riks- og fylkesveger. Dette er en tilnærming som også er aktuell i Bergen.

Alternativt vil vi videreføre vårt tidligere forslag om at det i bestemmelsene legges inn byggegrense som gjelder foran eldre reguleringsplaner i riks- og fylkesvegtraseer der det går hovedrute for sykkel og/eller stamrute for buss, med henvisning til kart som viser disse traseene. I vedlegget foreslår vi konkret ordlyd til disse to alternativene.

Vi anbefaler at tidsskillet for når byggegrensene i rammeplanen skal gjelde foran vedtatte reguleringsplaner settes til 1.1.2010. Bakgrunnen for dette er at store deler av det overordnede vegnettet i Bergen er fylkesveg. Fram til 2010 var den generelle byggegrensen langs fylkesveg 15 meter. 15 meter byggegrense vil i dag ikke sikre tilstrekkelig areal for nødvendige utbedringer for blant annet kollektivtrafikk (kollektivfelt, universelt utformede bussholdeplasser), sykkel og gåing (sykkelfelt, sykkelveg med fortau) langs disse vegene. Med bakgrunn i dette vil vi anbefale en byggegrense på 30 meter langs traseer som er både stamlinje for buss og hovedrute for sykkel. I traséer der kun ett av disse hensynene gjøres særlig gjeldende, vurderer vi at byggegrensen kan reduseres til 25 meter.

Innsigelse til temaet byggegrense i eldre reguleringsplaner

Byggegrenser skal som nevnt blant annet ivareta hensynet til fremtidig vegutbedring. Vegutbedring for gående, syklende og kollektivreisende er en forutsetning for at flere skal velge å la bilen stå. Konsekvensen av å beholde eldre reguleringsplaner med byggegrenser fra en annen tid vil derfor være at både planleggingen og gjennomføringen av infrastrukturtiltak kompliseres, fordyres og i verste fall ikke igangsettes. Dette vil være et hinder for å kunne fortette med kvalitet og nå nullvekstmålet. Statens vegvesen fremmer derfor innsigelse til dette punktet med bakgrunn i vår rolle som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport, og som forvalter av riksveg på vegne av staten (da flere av traseene som er stamlinje for buss og/eller hovedsykkelrute for sykkel er riksveg).

Byggegrenser i uregulerte områder

Byggegrense langs riks- og fylkesveger er 50 meter jf. vegloven § 29. Både vegloven og plan- og bygningsloven åpner for at disse byggegrensene kan endres i kommuneplan. «Rammeplan for avkøyrslor og byggjegrenser for riks- og fylkesvegar i Region vest» deler vegnettet inn i 4 klasser avhengig av blant annet trafikkfunksjon. Byggegrensen for klasse 1 og 2 er på 50 meter, klasse 3 på 30 meter og klasse 4 på 15 meter. Rammeplanen og de nevnte byggegrensene er ikke juridisk bindende, og fører dermed ikke til endring av søknadsplikt for tiltak som ligger nærmere vegen enn 50 meter fra vegmidte.

Statens vegvesen anbefaler at byggegrenser langs riks- og fylkesveger for uregulerte områder fastsettes i forbindelse med rulleringen av kommuneplanen. De nye byggegrensene kan ta utgangspunkt i holdningsklassene fra nevnte rammeplan, hvor en overordnet vurdering av vegnettet i Bergen kommune allerede er gjennomført. Det er flere grunner til at vi anbefaler dette:

- Den generelle byggegrensen på 50 meter vil ikke være hensiktsmessig langs flere veger i Bergen kommune. Dette fører til at Statens vegvesen mottar søknader om dispensasjon fra byggegrense i saker som ikke burde være nødvendig å behandle, for eksempel garasjer 40 meter fra vegmidte på en veg med underordnet funksjon i vegnettet. Å «luke unna» slike saker gjennom kommuneplanen samsvarer derfor med føringer sentralt om å redusere byråkrati og bruk av saksbehandlingsressurser totalt i offentlig forvaltning. Sammen med endringene i plan- og bygningsloven av 1.7.2015 (§20–5) vil dette også kunne føre til at flere saker unngår søknad i kommunen der de i dag likevel må søke som følge av byggegrense fra offentlig veg.
- Kommuneplanen er en mer demokratisk prosess enn fastsettingen av en generell byggegrense i vegloven og behandlingen av enkeltsøknader om dispensasjon. Ved å ta en overordnet vurdering av vegnettet med muligheter for innspill fra flere høringsparter, vil byggegrensene som da fastsettes være tydeligere forankret hos både stat og kommune, og dermed føre til økt legitimitet i behandlingen av dispensasjoner.

Det er viktig å opplyse om at ved å fastsette byggegrenser i kommuneplan skal søknader om dispensasjoner fra byggegrensene behandles som sak etter PBL i stedet for vegloven. Dette betyr at søkere må rette søknad til kommunen, mens vegvesenet involveres i sakene ved at vi har rett til å uttale oss i slike dispensasjonssaker. Vi regner med at kommunen da vil kreve gebyr for saksbehandlingen. Denne tjenesten fra Statens vegvesen er ikke gebyrbelagt for søkeren i dag. Dette kan oppfattes som en ulempe for kommunen som får flere saksbehandlingsoppgaver og søker som må betale gebyr.

Vi vurderer likevel at dette totalt sett har flere fordeler enn ulemper, fordi det vil være få saker hvor kommunen ikke måtte involveres uansett, som dermed føre til gebyr for søker.

Sykkel

Det er veldig positivt at kommunen legger opp til at alle senterområdene skal utformes med tanke på å dekke de fleste daglige behov innenfor gåavstand. Målet med «gåbyen» er noe vegvesenet støtter. I den sammenheng vil vi understreke viktigheten av å også satse på sykkel i KPA. I tillegg til at sykkel er en byutvikler og kan ta transportetapper som er for lange for fotgjengere, er den attraktive gåbyen også avhengig av at en reduserer konfliktene mellom gående og syklende.

Bergen er en båndby med nesten sammenhengende tettstedsareal fra Flesland i sør til Vågsbotn i nord, en strekning på over 30 km. Det er kostbart å drifte og tilby et kollektivtilbud som skal ta alle reisene som ikke kan tas til fots. Det vil også som kjent være samfunnsøkonomisk dyrt å ikke satse på sykkel på grunn av helseeffekten. Ved fullt utnyttet kapasitet på kollektivsystemet vil bilen være det neste alternativet for slike reiser, hvis man ikke legger bedre til rette for sykkel.

Oppsummering tema sykkel

Å tilrettelegge for sykkel i KPA er derfor en sentral del for å nå nullvekstmålet og reduksjon av personbiltrafikken. Kommuneplanen kan ved bruk av flere virkemidler legge til rette for sykkel. Det gjelder rekkefølgekrav, byggegrensar, bestemmelser knyttet til sykkelparkering, og krav om koblinger til hovedsykkelrutenett fra boligområder og arbeidsplasser. Se vedlegg med forslag til endringer i bestemmelser for å ivareta dette.

Bestemmelser

Detaljeringsgrad

Byråden peker på at det er viktig med forutsigbarhet og transparens i planprosessene. Samtidig ønskes en forenkling av kommuneplanen for å unngå dispensasjoner og redusere saksbehandlingstid. Kommunen har derfor bedt om innspill til forenklinger av planbestemmelser.

Statens vegvesen er av den oppfatning at mindre detaljeringsgrad i bestemmelsene ikke nødvendigvis fører til mer forutsigbarhet og transparens. Med mindre detaljerte og åpne planbestemmelser vil tolkningen av disse kunne variere mellom forslagstillere og saksbehandlere. Dette kan derfor føre til store variasjoner i hvordan enkeltsaker og reguleringsplaner følges opp, og også skape grunnlag for omkamper.

Fokuset bør derfor heller være på at bestemmelsene skal være faglig forsvarlige og i tråd med målene som ligger til grunn i kommuneplanens samfunnsdel og andre overordnede føringer. De må også være så tydelig og detaljerte at det ikke kan misforstås og brukes på forskjellige måter av forskjellige saksbehandlere og forslagsstillere.

Inndeling med retningslinjer og utfyllende informasjon

Utfyllende informasjon er nyttig for forslagsstillere og søkere, da dette kan gi en god veiledning på hvilke regelverk, retningslinjer og føringer som har betydning for oppfølgingen av bestemmelsene, forklarer intensjonen bak bestemmelsene og klargjør hva som menes med ulike begrep. Vegvesenet er derfor positiv til at dette er tatt med.

Hensikten med «retningslinjer» er derimot mindre klar for oss. Det kommer ikke klart frem av plandokumentene hvilket behov dette fyller som ikke «*utfyllende informasjon*» kan ta seg av, og hvilken status disse retningslinjene skal ha. Det står at disse ikke har «*direkte rettsvirkning*». Dette vil skape uklarheter og forvirring i behandlingen av saker, spesielt når flere av «retningslinjene» i dokumentet sier at noe «*skal*» gjøres/vurderes/ivarekta i planer/byggesaker, og hvor det står at noe kan unntas under visse forbehold. Vi foreslår derfor at denne kolonnen tas ut, og at det som står der fordeles til bestemmelser og utfyllende informasjon, avhengig av ordlyd og innhold.

§ 16 Mobilitet

Under bestemmelsen § 16.4 står det at «*det må dokumenteres at varelevering ikke er til hinder eller fare for andre trafikanter*». Det er uklart i hvilke tilfeller denne bestemmelsen trer inn. Statens vegvesen anbefaler at denne enten flyttes til fellesbestemmelsen for sone 1–3 (§ 26.1), eller at en presiserer at dokumentasjonen må være på plass i saker/reguleringsplaner som innebærer varelevering.

Den samme uklarheten gjelder for § 16.5, som sier at sykkeltiltak skal vurderes. Det er uklart i hvilken sammenheng det skal vurderes, og vi anbefaler at denne også flyttes til å gjelde innenfor relevante arealformål.

§17 Parkering

Sykkelparkering

Bergen kommune har i sin sykkelstrategi mål om 10% sykkelandel innen 2019. Dette målet er vanskelig å nå og krever at det tilrettelegges betydelig bedre enn i dag. Sykkelparkering er et viktig virkemiddel for å stimulere til økt sykkelbruk. For at flere, også familier, skal kunne velge å leve uten bil må det tilrettelegges godt for sykkel, spesielt i tilknytning til bolig. Forslaget til bestemmelser for sykkelparkering er i stor grad en videreføring av tidligere KPA. Statens vegvesen mener at det må stilles mer ambisiøse krav til sykkelparkering i ny KPA, både til antall og utforming.

Fortettingsstrategien kommuneplanen legger opp til er et godt grep og nødvendig for at transportbehovet reduseres. Folk vil i framtiden bo på mindre areal enn i dag, og dette krever gode fellesskapsløsninger. Det må sikres i bestemmelsene at alle større boligprosjekter skal sette av areal og tilrettelegge for vask og vedlikehold av sykkel i tillegg til parkering for ulike typer sykler.

Krav til sykkelparkering i barnehager må tilpasses barnehagens beliggenhet. Kravet på 2 plasser per 10 barn vurderer vi å være for lite i mange tilfeller. Dersom barnehagen er plassert nært et kollektivknutepunkt vil det være naturlig for mange å sykle med barna til barnehagen, for så å sette fra seg sykkelen og ta buss eller bane videre. For andre kan det være behov for å sette fra seg sykkelvogn trygt og tørt før de sykler videre til jobb.

Skoleelever er framtidens trafikanter og gode vaner skapes tidlig. Regelverket for sykling til skole er endret, noe som gjør at flere elever sykler til skolen. Dette bør føre til at antallet sykkelparkeringsplasser i forbindelse med skole økes.

Bergen er en by med et stort antall studenter som bor i sykkelavstand til studiested. Det er viktig at sykkelandelen blant studenter går opp for å avlaste et kollektivtilbud som allerede nærmer seg kapasitetsgrensen i rushtiden. Studentene representerer i likhet med elever framtidens trafikanter og det er viktig å innarbeide gode vaner.

- Det må stilles krav om tilrettelegging for ulike typer sykler som transportsykler og sykkelvogner, samt gode felleskapsløsninger.
- Krav om at sykkelparkeringen i størst mulig grad skal være i ly for regn må være et «skal»-krav. Når bestemmelsen legger opp til «i størst mulig grad» er ikke dette en god nok prioritering av sykkel.
- Krav til antall sykkelparkeringsplasser ved barnehager må økes.
- Krav til antall sykkelparkeringsplasser ved skoler må økes.
- Krav til antall sykkelparkeringsplasser ved utdanningsinstitusjoner må økes.

Bilparkering

Restriksjoner på parkering er et av de mest effektive virkemidlene vi har for å begrense bilbruken. Statens vegvesen er positiv til lavere parkeringsdekning for bil og at det legges opp til en frikjøpsordning. Frikjøpsordningen vil gi kommunen et nytt virkemiddel for å få etablert gode felles løsninger for offentlig tilgjengelige p-plasser. For at dette skal fungere og gi ønsket resultat er det viktig at det følges opp med et apparat som kan håndtere oppgaven og at det settes av areal til formålet i områdeplaner/stedsanalyser.

I fagnotatet og byrådssaken som følger arbeidet med KPA vises det til vedlegg med veileder for parkering som er under utarbeidelse. Denne vil ifølge Bergen kommune ikke være ferdig før høringsfristen. Statens vegvesen legger til grunn at veilederen baserer seg på våre håndbøker når det gjelder utforming av bilparkeringsplasser og at det settes krav til utforming av sykkelparkeringsplasser for ulike typer sykler, jf. Oslo kommunes veileder for sykkelparkering.

§ 24 Massehåndtering

Statens vegvesen savner bestemmelser som sier noe om trafiksikker tilkomst til deponiområder og hvordan myke trafikanter skal tas vare på i anleggsfasen ved håndtering av masser. Det er en forutsetning for alle massedeponi at nødvendig infrastruktur blir opparbeidet som en del av prosjektet, og at behov for trafiksikringstiltak som følge av økt tungtransport utredes. Det bør også komme fram av kommuneplanen at det vil være krav om utførelse av nødvendige vegtiltak i forbindelse med slike prosjekt.

§ 25 Skilt og reklame

I bestemmelsen om skilt og reklame står det at Vedlegg 5 («Utfyllende regler for skilt og reklame») skal legges til grunn ved saksbehandling. Under punkt 4.4.2 i vedlegget står det at løsfotreklame ikke tillates. Dette er svært positivt, da dette ofte er en barriere for god

fremkommelighet på fortau og i byrom for gående og syklende, og dermed et hinder for universell utforming. Oppfølgingen av brudd på disse reglene er sentralt, spesielt i sentrumsområder hvor det er mye gangtrafikk og smale fortau. Olav Kyrres gate er et konkret eksempel på en gate hvor dette er et problem.

Bestemmelser til arealkategorier

§ 26 Bebyggelse og anlegg

§26.1: Felles for sone 1–3

I denne bestemmelsen ligger det blant annet krav til opparbeidet ny gangforbindelse ved utvidelse av grensen for byggesone 2 (byfortettingssone), der dette er en forutsetning for utvidelsen. Denne bør flyttes til bestemmelsene for sone 2 (§ 26.3), siden dette er en bestemmelse som kun gjelder for sone 2.

§26.2: Byggesone 1 (sentrumskjerne)

I bestemmelsen står det at «*Byromsstrukturen skal sikre god tilgjengelighet til kollektivtilbud, offentlig plass og tjenestetilbud*». Her bør det presiseres at tilgjengeligheten skal sikres for gående og syklende, fremfor andre trafikantgrupper.

Vi viser til våre merknader vedrørende områdeplaner og detaljeringsgrad lenger oppe når det gjelder bestemmelser om bygninger i formålsgrense og inngang fra gaten. Dette forutsetter detaljregulering og ofte også gjennomføring av veganlegget før oppføring av bygg.

I punkt 9 til denne bestemmelsen står det at bygninger i hovedsak skal plasseres i formålsgrense mot fortau. Erfaringsmessig ser vi at denne bestemmelsen kan legge begrensninger på tilretteleggingen for aktive fasader med tilhørende fasadeaktivitet, da fortauet langs bygg ofte ikke har/får en bredde som gir rom for å disponere arealet til andre formål enn gangtrafikk. En føring om at bygninger bør trekkes 1 meter lenger inn enn formålsgrensen, med åpning for etablering av f.eks. veggsoner langs fortau og balkonger ut til formålsgrensen, bør vurderes for å tilrettelegge for mer aktive byrom.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Under arealkategorien «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» står det i bestemmelse § 28.1.2 at «*Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende veitekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer*». Vi er usikre på hva hensikten med denne bestemmelsen er når den kun er knyttet til dette spesifikke arealformålet. Det er behov for slike vurderinger i alle områder for bebyggelse og anlegg. Videre er det behov for å definere hva som ligger i begrepet «veiledende veitekniske detaljplaner».

Vi viser også til våre merknader under «Hjertesone og trygg skoleveg» når det gjelder «retningslinjen» om at kjøring på gang- og sykkelveganlegg ikke godkjennes ved nye boenheter. Denne må gjøres om til juridisk bindende bestemmelse og flyttes slik at den gjelder for alle arealformål. Den kan for eksempel stå under temaet «Mobilitet» i bestemmelsene.

Større samferdselsprosjekt

Hovedvegnett og byutvikling

Det pågår flere planarbeid og utbygginger av hovedvegnettet i Bergensområdet for tiden. Et godt, effektivt og trafikksikkert hovedvegnett er viktig for å frigjøre areal i sentrale deler av Bergen til prioriterte trafikantgrupper og byutvikling. Det er også viktig med tanke på beredskap, næringstransport og kollektivtrafikk. Planleggingen av Ringveg Øst, ny E39 i Åsane og ny E16 er derfor prosjekter det må tas hensyn til i kommuneplanens arealdel når det gjelder for eksempel arealbruk i potensielle områder for nye traseer og koblinger mellom disse.

Det er også viktig at trafikksikkerheten og fremkommeligheten på eksisterende hovedvegnett ivaretas ved ny utbygging og fortetting. Konsekvenser knyttet til dette vil være viktige utredningstema i planer som kan gi økt belastning i viktige kryss til hovedvegnettet. Et eksempel er krysset ut på E39 ved Sandviken sykehus, der Statens vegvesen har forutsatt at det må gjennomføres sikringstiltak før det kan skje ny utbygging som vil økt trafikkbelastning i krysset.

Samtidig vet vi at økt vegkapasitet fører til mer trafikk. I lys av nasjonale og lokale mål om å redusere personbiltrafikken, må en derfor bruke de virkemidlene man har for at nye vegprosjekter i og inn mot Bergen kommune først og fremst skal føre til positive virkninger for kollektivtrafikk, næring og beredskap, og ikke til en økning av personbiltrafikken. På kommuneplannivå vil lav parkeringsdekning i de sentrale områdene være et effektivt virkemiddel, og det er svært positivt at kommunen har tatt grep om dette.

Oppheving av kommunedelplan plan-ID: 16160000 E39 Åsane nord, tunell Midtbygda – Nordhordalandsbrua

KDP for E39 Åsane nord er foreslått opphevet før ny trasé er avklart og regulert. Statens vegvesen er skeptisk til at areal avsatt til veg frigjøres før ny trase er sikret. Dette fører til at en viktig samfunnsinteresse som ny E39 gjennom Åsane ikke er ivaretatt før ny plan er vedtatt. Vi ser likevel at det i dette tilfellet vil være hensiktsmessig å oppheve denne kommunedelplanen og frigjøre arealet. Dette er etter en konkret vurdering av forholdene og problemene planen skaper for bybanen. Det vil kun være unntaksvis at Statens vegvesen vil frigi areal avsatt til vei uten at ny løsning er på plass, og dette kan ikke skape presedens.

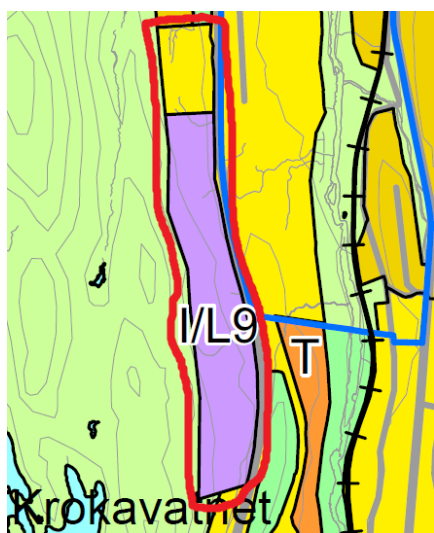
I vedtak i Bergen bystyre 16.11.16 i sak 287-16 sier kommunen at de vil ta initiativ til å starte opp arbeid med ny kommunedelplan som kan erstatte planen som foreslås opphevet. Dette er i tråd med våre prioriteringer og vi ser fram til et tett samarbeid for å finne ny veiløsning for Åsane nord.

Ny E16 og påkobling til øvrig vegsystem

I pågående planarbeid for E16 Arna-Stanghelle og påkobling til øvrig hovedsystem i Arna (Ringveg øst), har vegvesenet anbefalt at påkoblingen skjer i området nord for Asko. Ved en slik plassering vil krysset ikke legge bånd på viktige arealer i Indre Arna sentrum hvor kommunen holder på med planer for by- og knutepunktutvikling.

KPA-forslaget legger opp til næringsformål (I/L9) som kommer i direkte konflikt med en slik påkoblingsløsning med fremtidig trase for Ringveg øst. For å kunne realisere en hovedvegløsning som frigjør areal i mer sentrale deler av Indre Arna, er det viktig at kommuneplanens arealdel ikke legger områder ut til arealformål som i svært stor grad vil komplisere og fordyre både planlegging og gjennomføringen av nytt overordnet hovedvegssystem.

Med bakgrunn i dette fremmer Statens vegvesen innsigelse til utleggingen av område I/L9 i plankartet. Vi ber også om at det gule området like nord for I/L9 tas ut av plankartet (se bilde 1). Innsigelsen er fremmet med bakgrunn i vår rolle som forvalter av riksveg på vegne av staten.



Bilde 1: Områder som kommer i konflikt med E16/Ringveg øst.

Sotrasambandet

Storavatnet sin nordre del blir berørt av både Sotrasambandet og ny bussterminal. Planarbeidet er i slutfasen og det er behov for utfylling i Storavatnet som ikke er lagt inn i plankartet for KPA. Vi anbefaler derfor at området som fylles ut legges inn som «Grønnstruktur – framtidig – G». Dette området bør også inngå i planbeskrivelsen under kapittelet om samfunnsnyttig disponering av masser.

Kollektivknutepunkt

For at flere skal velge å reise kollektivt i stedet for bil, er det viktig at kollektivsystemet er så attraktivt som mulig. Ulik bebyggelsesstruktur og -tetthet i kommunen og utenfor kommunens grenser gjør at det er umulig å tilby et effektivt, hyppig og rimelig kollektivtilbud til alle boligområder. For mange er kollektivreisen derfor en kombinasjon av ulike transportmiddel (bil/sykkel/kollektiv) og/eller ulike kollektivtyper (bybane/buss/tog/båt). En sømløs overgang mellom disse transportmiddele og -linjene er viktig for å oppnå et attraktivt kollektivtilbud.

Utviklingen av kollektivknutepunkt mellom buss, bybane, tog og båt, har som formål å skape slike sømløse og effektive overganger. Disse punktene ligger ofte i sentrale områder hvor det også er ønsket om fortetting, på grunn av nærheten til de ulike transportmidlene. Kollektivknutepunkt tar derimot ofte mye plass, som følge av svingebevegelser for buss, behov for reguleringsplasser for buss, universell utforming av holdeplasser m.m. Balansegangen mellom areal til infrastruktur og areal til bolig/næring m.m. kan derfor by på utfordringer og konflikter.

Statens vegvesen savner en synliggjøring og bevisstgjøring av denne problemstillingen i planforslaget til KPA, for eksempel i planbeskrivelsen. Vi vurderer også at det bør lages en overordnet plan for hvor/i hvilke områder kommunen ønsker gode kollektivknutepunkt, i samråd med behovene til Skyss. En oversikt over dette kan for eksempel vises i samme temakart som for stamlinjer for buss, jf. våre merknader om byggegrenser.

Massehåndtering

Store prosjekter som E16 Arna – Stanghelle, Ringveg øst og E39 Vågsbotn – Klauvaneset vil alle gi et stort overskudd av masser. Det vil være mest samfunnstjenlig å kunne håndtere massene nærmest mulig de store anleggene med mye masser, for å unngå den belastningen transport av masser påfører samfunnet både miljømessig og kostnadmessig. SVV er derfor positiv til masselagring i nærheten av E16- og E39-prosjektene.

Det er hensiktsmessig at masser som tas ut, og som kan nyttes til andre formål, gjøres tilgjengelig. Områder for mellomlagring og salg av masse i nærheten av de store prosjektene vil gi tilgjengelighet til massene. Det kreves at det settes av tilstrekkelig med areal som gir mulighet for midlertidig lagring, og at disse arealene har nærhet til prosjektene, samt enkel og trafikksikker tilkomst. Om det ikke finnes aktuelt bruksområde eller deponi for mellomlagring må en påregne at masseoverskuddet kan bli håndtert som avfall, og lagret i lukket deponi / sjødeponi. Dette er ikke ønskelig sett fra et ressurs- og miljøhensyn. De største vegprosjektene som er under planlegging i Bergen ligger øst og nord-øst i kommunen. KPA og rapporten Samfunnsnyttig massedisponering viser områder som skal brukes for massehåndtering i Bergen. Statens vegvesen mener at det er et grundig arbeid som er lagt til grunn. Vi vurderer det likevel slik at det med fordel kunne vært flere/større områder for mellomlagring av masser i nærheten av de store samferdselsprosjektene E16 Arna – Stanghelle, Ringveg øst og E39 Vågsbotn – Klauvaneset. Massehåndtering vil imidlertid løses gjennom egne planleggingsprosesser.

Videre er vi positiv til utfylling i Grimevatnet for å kunne muliggjøre en bedre gang- og sykkelveg, tilsvarende er vi positive til en utfylling i Nordåsvannet for å kunne separere gående og syklende langs Straumevegen. Paradisstranden kan også vise seg å kunne bli en attraktiv gang og sykkelforbindelse.

Se også våre merknader under «§ 24 Massehåndtering» ovenfor.

Støy og luft

Støyplager er, sammen med luftforurensning, en av ulempene ved økt fortetting. Å bo i nærheten av for eksempel kollektivknutepunkt vil i de fleste tilfeller innebære å bo tett på

støyende infrastruktur. I Bergen gjelder dette spesielt vegtrafikkstøy. Denne ulempen må veies opp mot fordelene ved fortetting, og reduseres ved å innføre krav om gode avbøtende tiltak.

Statens vegvesen arbeider for å redusere og forebygge støyplager knyttet til vegtrafikk. Vi har derfor en interesse av at støybestemmelsene i overordnet plan er tydelige og forsvarlige. Som nevnt er vi kritisk til innføringen av «retningslinjer». Vi vurderer at alle retningslinjer som sier at noe «skal» gjøres, heller bør stå som juridisk bindende bestemmelser slik at forslagsstillere og tiltakshavere får klare signaler om hva som skal legges til grunn ved støyutredninger og -tiltak.

Det er også mindre klart i disse bestemmelsene når kravet om støyutredninger slår inn i utgangspunktet. Bestemmelse §§ 33.4 og 33.5 sier at støyfølsomme tiltak skal håndteres i samsvar med bestemmelsen om støy (§ 22) i henholdsvis rød og gul støysoner. Vi mener at henvisning til støysonene burde stå i § 22 også, og vise til at det er de mest oppdaterte støyvarselskartene fra anleggseier som skal legges til grunn for dette kravet.

Risiko og sårbarhet

Statens vegvesen er en sentral aktør innen samfunnssikkerhet og både nasjonal og lokal beredskap. Statens vegvesen sitt ansvar innen ROS er å analysere og avveie infrastrukturtiltak innenfor transportområdet, og vurdere om uønskede hendelser på og ved overordnet vegnett truer liv og helse, miljø, materielle verdier og framkommelighet/andre samfunnsviktige funksjoner. Videre har vi et eget ansvar for at infrastrukturen som er under vår forvaltning er minst mulig sårbar, og at den blir raskest mulig gjenopprettet når den utsettes for uønskede hendelser og/eller skades. Trafikksikkerhet for alle trafikanter og samfunnssikkerhet/beredskap er viktig for oss å følge opp både som fagorgan og som myndighetsorgan.

Av hendelseskategoriene som det er identifisert risiko for i ROS-rapporten til KPA i denne runden, er Statens vegvesen spesielt opptatt av:

- Naturhendelser – Flom/Overvann
- Naturhendelser – Skred
- Store ulykker – Storbrann
- Store ulykker – Transportulykke land
- Store ulykker – Forurensning, Oljeutslipp
- Store ulykker – Forurensning, Farlige stoffer
- Kritisk infrastruktur – Bortfall av hovedtransportåre

Rapporten med ROS-analyse til forslaget om ny KPA peker kun på identifisert potensiell risiko inndelt per bydel med tematisk inndeling. Analysen vurderer derimot ikke sårbarhet verken innenfor den enkelte bydel eller under det enkelte tema. Rapporten har identifisert uakseptabel risiko (rødt nivå) for en rekke tema i hver bydel, men redegjør ikke for forebyggende tiltak og/eller beredskapstiltak. Rapporten henviser til at tiltak vil komme i egen tiltaksplan (kapittel 2.8) eller i form av en mer konkret handlingsplan for gjennomføring av tiltak (kapittel 13), men forslag eller utkast til tiltaksplan eller

handlingsplan følger ikke av høringsmaterialet for KPA. ROS-rapporten er dermed kun en kvalitativ grovanalyse av risikovurdering, og synes lite tilfredsstillende i forhold til å skulle være en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse på kommuneplannivå.

Videre dialog

Statens vegvesen ser frem til en god dialog om hvordan innsigelsene kan løses. Vi stiller gjerne til dialogmøte hos Fylkesmannen (jf. samordningsprosjektet for statlige innsigelser), dersom kommunen ønsker det.

Statens vegvesen, Region vest
Med hilsen

Helge Eidsnes
regionvegsjef

Grethe Vikane
avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 1

Kopi
Bergen kommune – Plan- og bygningsetaten, Pb 7700, 5020 BERGEN
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Vedlegg 1: Forslag til endringer i bestemmelser

Endringer eller forslag til nye bestemmelser markert i rødt. Forklarende tekst i kursiv.

Kjøring på gang- og sykkelveg

For eksempel under kategori 16 Mobilitet. Forslag som kan ligge til grunn for dialog om innsigelse:

§ 16.6 Gang- og sykkelveg og andre tilbud forbeholdt gående og syklende skal ikke benyttes som kjøreadkomst til nye boenheter.

Byggegrense

Må inn som egen kategori i bestemmelsene: «xx Byggegrense langs veg». De tre første bestemmelsene er forslag som kan ligge til grunn for dialog om innsigelse.

§ xx.1 Langs traseer som er både hovedrute for sykkel og stamlinje for buss (se «Navn på temakart») gjelder en byggegrense på 30 meter langs veg foran byggegrensen hjemlet i reguleringsplaner vedtatt før «dato». *Vi foreslår dato 1.1.2010 (se begrunnelse i uttalelse)*

§ xx.2 Langs traseer som enten er hovedrute for sykkel eller stamlinje for buss (se «Navn på temakart») gjelder en byggegrense på 25 meter langs veg fremfor byggegrensen hjemlet i reguleringsplaner vedtatt før «dato». *Vi foreslår dato 1.1.2010 (se begrunnelse i uttalelse)*

Eller:

§ xx.1 Byggegrensene fastsatt i den til enhver tid gjeldende rammeplan for avkjørsler og byggegrenser for riks- og fylkesveg gjelder foran byggegrensen i reguleringsplaner vedtatt før xx.

Eventuelt i tillegg (det er ikke knyttet innsigelse til dette):

§ xx.2/3 I uregulerte områder gjelder byggegrensene fastsatt i den til enhver tid gjeldende rammeplan for avkjørsler og byggegrenser for riks- og fylkesveg.

Sykkel

Synliggjøring og ivaretaking av sykkel i bestemmelser

§ 8.1.5 Bergen skal utvikles som en **gå og sykkelby**, med gode lokalsentre, offentlige møtesteder, korte avstander og mest mulig av hverdagens behov innenfor gang- /sykkelavstand fra boligen. **Det skal sikres sammenhengende og attraktive gang- og sykkelforbindelser.**

§ 16.5 Behov for sykkeltiltak skal **vurderes og kommenteres i alle utbyggingsprosjekt.** Større byggeprosjekter langs hovedrutenettet for sykkel skal knyttes **til dette på en trafiksikker måte.**

§ 17.2 Parkeringsplasser skal ikke være til hinder for gående og syklende.

§ 26.2.8 Ferdselsårer skal bygges som gater, og utformes med hovedvekt på tilgjengelighet for gående og syklende.