



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
06/702	13/1939-	09.12.2013

Farledstiltaket Nordlig innseiling til Bergen - forespørsel om statlig arealplan

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 14. mai d.å., vedrørende ønske om bistand til å få vedtatt reguleringsplan for ovennevnte tiltak, om nødvendig ved bruk av statlig reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 6-4. Vi viser også til møte mellom Fiskeri- og kystdepartementet, Kystverket og Miljøverndepartementet 4. september d.å. om saken.

Bakgrunn

Bakgrunnen for henvendelsen er redegjort for i Fiskeri- og kystdepartementets brev av 14. mai og i Kystverkets brev til Fiskeri- og kystdepartementet av 26. februar 2013, hvor Kystverket ber om at det gjennomføres statlig plan for tiltaket.

Behovet for en alternativ innseiling til Bergen oppsto da Askøybroen ble åpnet i 1992 og det ikke lenger var mulig å seile inn til Bergen havn med farkoster høyere enn 62 m over vannlinjen. På grunn av verneinteresser ble opprinnelig planlagt alternativ over Herdleflaket skrinlagt gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1994-1995) fra Samferdselsdepartementet.

Senere stilte Bergen kommune og Bergen og Omland Havnevesen krav om at alternativ farled gjennom Skjellangersundet skulle utredes og legges fram for Stortinget på nytt. Begrunnelsen var at høye cruisefartøy, oljeplattformer og andre høye flytende farkoster for framtiden var avskåret for å anløpe Bergen indre havn. Dette ble foranledningen til senere bestilling gitt av Fiskeridepartementet og videre utredning og oppstart med reguleringsplanarbeidet.

Tiltaket omfatter utdyping og oppmerking av farled gjennom Skjellangersundet og Det Naue i Meland og Askøy kommuner, samt etablering av navigasjonsinstallasjoner i Radøy kommune. Konsekvensutredning og forslag til reguleringsplan som omfatter utdypingsområder, områder for dumping/fylling av masser og områder for sjømerker ble utarbeidet i 2003 og 2004, og Radøy og Askøy kommuner vedtok reguleringsplanen i henholdsvis 2006 og 2007.

Meland kommune avviste imidlertid planen i kommunestyrets behandling av saken i 2006, under henvisning til høy risiko for sterkt forurensende ulykker og store inngrep med negativ virkning for miljø- og friluftsinnteresser i Meland kommune og i regionen. Etter kommunestyrets behandling i 2006 har det ved flere anledninger vært kontakt mellom Kystverket og Meland, men saken synes fastlåst. Senest i november 2012 gikk Meland kommunestyre imot å ta saken opp til ny behandling.

Fiskeri- og kystdepartementet viser i sitt brev av 14. mai til at Bergen og Omland havn er utpekt havn etter havne- og farvannsloven, dvs. at havnen er særlig viktig for å utvikle effektiv og sikker transport av personer og gods. Fiskeri- og kystdepartementet viser også til at etablering av en nordlig innseiling til Bergen gjennom Skjellangersundet og Det Naue er prioritert i første fireårsperiode i Meld.St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

Fiskeri- og kystdepartementet mener på denne bakgrunnen at tiltaket faller inn under den kategori av utbyggings- og/eller anleggstiltak som er omfattet av plan- og bygningsloven § 6-4, og at det ut fra foreliggende situasjon synes som om det er grunnlag for å vurdere bruk av statlige planvirkemidler. Etter Fiskeri- og kystdepartementets vurdering vil likevel den beste løsningen vil være at Meland kommune utarbeider reguleringsplan for tiltaket.

Departementets vurdering

Hjemmel til å utarbeide og vedta statlig arealplan er gitt i plan- og bygningsloven § 6-4. Bestemmelsens første og andre ledd har følgende ordlyd:

Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre hensyn tilsier det, kan departementet henstille til vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter lovens kapittel 11 og 12.

På samme vilkår kan departementet selv utarbeide og vedta slik plan. Departementet trer da inn i myndigheten til kommunestyret. Vedkommende kommune plikter å gi departementet nødvendig bistand i arbeidet.

I lovkommentarene til bestemmelsen heter det at det er gitt en vid skjønnsmessig adgang for staten til å utarbeide statlig plan. Statlig plan bør imidlertid bare benyttes i

situasjoner hvor det ikke kan ventes at den ordinære kommunale eller regionale planleggingen vil føre til et resultat som kan godtas av staten. Bruk av statlig arealplan er derfor å anse som en unntaksordning i forhold til det ordinære plansystemet.

I Meld.St. 26 (2012-2013) om Nasjonal transportplan 2014-2023 har Regjeringen signalisert at den vil bruke statlig plan mer aktivt i samferdselssaker. Behovet for statlig plan skal vurderes i den enkelte sak, og følgende tema kan være aktuelle som kriterier for vurderingene:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.

Departementet finner at plan- og bygningslovens forutsetninger for å ta i bruk statlig reguleringsplan er til stede i denne saken. Etablering av en nordlig innseiling til Bergen havn er prioritert i første fireårsperiode i Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023, og for å få realisert dette er det helt nødvendig med en rask gjennomføring av planprosessen. Samtidig synes det klart at kommunestyret i Meland kommune per dags dato ikke ønsker å vedta Kystverkets forslag til reguleringsplan for tiltaket, og at det derfor er nødvendig med et statlig initiativ i saken.

Departementet mener likevel at det ikke allerede nå er nødvendig å ta stilling til om det bør vedtas statlig reguleringsplan for tiltaket. På grunn av tiden som har gått siden planforslaget var på høring og offentlig ettersyn, vil det være påkrevd å vurdere en oppdatering av planforslaget og å gjennomføre en ny høringsrunde før planen kan vedtas. For å sikre at statlige interesser blir ivaretatt i en slik prosess, bør Kystverket benytte seg av den myndigheten som er gitt statlige myndigheter i plan- og bygningsloven § 3-7 til å overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunen har med å organisere og utarbeide planforslag. Kystverket må samtidig vurdere behov for oppdatering av planforslaget og for supplerende utredninger, før forslaget sendes på ny høring. Dette bør skje i samråd med berørte kommuner og regionale myndigheter.

Det vil i utgangspunktet være Meland kommune, eventuelt også Askøy og Radøy kommuner, dersom det er behov for endringer i allerede vedtatte reguleringsplaner for tiltaket i disse kommunene, som vedtar planforslag utarbeidet av Kystverket etter plan- og bygningsloven § 3-7. Dette vil gi kommunene anledning til aktiv og konstruktiv deltakelse i planarbeidet.

Departementet understreker at en slik løsning forutsetter at kommunene bidrar til rask framdrift i planarbeidet og er villige til å vedta en plan som ivaretar statlige interesser. Dersom dette viser seg ikke å være tilfelle, vil departementet vurdere spørsmålet om bruk av statlig reguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 6-4 på nytt. Når

forutsetningene for bruk av statlig reguleringsplan er til stede, kan departementet når som helst i planprosessen velge å tre inn i kommunestyrets rolle som planmyndighet.

Med hilsen

Erik Vieth Pedersen (e.f.)
avdelingsdirektør

Knut Grønntun
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Kopi:

Meland kommune

Askøy kommune

Radøy kommune

Kystverket

Fylkesmannen i Hordaland