



Arkivnr: 2015/293-1
Saksbehandlar: Merethe Helland Nordnæs

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		27.01.2015

Klage på vedtak av 12. september 2014 angående førehandstilsegn med krav til å utbetre eksisterande avkjørsle til parsell av gnr. 59 bnr. 1, Otterå i Austevoll kommune.

Samandrag

Det vert søkt om utvida bruk av eksisterande avkjørsle frå fv 546, i Austevoll kommune, i samband med frådeling av bustadtomt, i eit område sett av til LNF-område i kommuneplanen. Avkjørsla vert i dag nytta som tilkomst til Sunnhordland kraftlag (SKL) sitt næringsbygg, tre bustader og ein fritidsbustad. Avkjørsla er utforma som to avkjørslar med felles tilkomstveg, og stettar pr idag ikkje dei gjeldande tekniske krav. Avkjørselen er på Gnr 59 bnr. 1 Otterå, og munnar ut i fv 546, som går på austsida av Huftarøy. I Rammeplan for avkjørslar og byggjegranser på riks- og fylkesveggar i Region Vest, ligg fv 546 i haldningsklasse 2. Dette er den nest strengaste haldningsklassen.

Det vart den 12. september 2014 fatta vedtak av Statens vegvesen om førehandstilsegn med krav til å utbetre eksisterande avkjørsle.

Vedtaket vart påklaga av tiltakshavar, Marita Otterå Rykkje, i skriv dagsett 21. oktober 2014.

Fylkesrådmannen er samd i argumenta frå Statens vegvesen om ikkje å akseptera utvida bruk av avkjørsla frå fv 546 til parsell av av Gnr 59 bnr. 1, Otterå i Austevoll kommune, utan utbetringane som kravd i vedtak av 12. september 2014. Dette ut frå omsyn til trafikktryggleiken.

Forslag til vedtak

Marita Otterå Rykkje si klage over Statens vegvesens vedtak av 12. september 2014, førehandstilsegn med krav til å utbetre eksisterande avkjørsle frå fv 546 til parsell av Gnr. 59 Bnr. 1, Otterå i Austevoll kommune, vert ikkje teken til følgje.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

1. Oversendingsbrev av 26. november 2014 frå Statens vegvesen Region vest, med kart.

Fylkesrådmannen, 09.01.2015

1. Bakgrunn for saka

Det vart søkt om utvida bruk av eksisterande avkjørsle frå fv 546, i samband med frådelling av bustadtomt. Avkjørsle er på parsell gnr. 59 bnr. 1 i Austevoll kommune.

Avkjørsle er plassert i ei kurve, og det er i praksis to avkjørsler med felles tilkomstveg, der ein kan velje køyremønster utifrå om ein kjem frå nord eller sør. (Sjå kart/vedlegg 1.) Det er stigning frå fv 546 direkte i tilkomstvegen. Deretter stig tilkomstvegen frå fylkesvegen opp til eit høgbrekk etter omlag 32 meter. (Sjå bilete.) Slik avkjørsle er i dag, oppfyller ho, ifølgje Statens vegvesen, ikkje dei gjeldande tekniske krava.

Ein hytte, eit næringsbygg og 3 bustader nyttar eksisterande avkjørsle frå fv 546, til området. Fartsgrensa på staden er 80 km/t og årsdøgntrafikken har vore berekna til 1500 bilar. Etter ei ny vurdering, er årsdøgntrafikken no berekna til 850 bilar. Fylkesvegen er omlag 6,5 meter brei og har ikkje eige tilbod til mjuke trafikantar. Busslomme med busskur ligg rett ved avkjørsle.

Saka var handsama i Utval for plan og byggesak i Austevoll kommune, der det vart gjeve dispensasjon frå kommuneplan for oppføring av bustadhus. Statens vegvesen fekk saka til førehandsuttale kva gjaldt søknad om utvida bruk av eksisterande avkjørsle på gnr. 59 bnr. 1. Statens vegvesen har rett til å uttale seg i dispensasjonssaker som gjeld deira saksområde.

I førehandsuttale av 22. august 2014 rår Statens vegvesen frå at det vert gjeve dispensasjon i denne saka. Dei skriv at det ikkje kan påreknast at Statens vegvesen vil gje løyve til utvida bruk av eksisterande avkjørsle slik ho er i dag. Statens vegvesen viser mellom anna til at området der bustadhuset er søkt oppført er uregulert, og vist som område for naust og område for landbruk, natur og friluftliv (LNF) i arealdelen i kommuneplanen. Dei viser til at bustad ikkje fell inn under formålet og at eigedomen og kjem i konflikt med omsynssone H-190, trafo og høgspenningskabel. Slik Statens vegvesen ser det, vil etablering av fleire bustader i dette området vere i strid med dei rikspolitiske retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging. Ny bustadetablering i området bør etter deira meining skje i område der det er tilrettelagt for mjuke trafikantar.

Statens vegvesen fatta den 12. september 2014 vedtak om førehandstilsegn med krav til å utbetre eksisterande avkjørsle. Vedtak av 12. september 2014, førehandstilsegn med krav, inneheld mellom anna følgjande vurdering:

«Vurdering/grunngeving

Fv 546 forbi omsøkte avkjørsle har haldningsklasse 2 i Rammepplanen for avkjørsler og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest. Godkjenninga av utvida bruk av avkjørsler i denne haldningsklassen kan godkjennast der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 70 km/t eller lågare. Dette er ikkje tilfelle for omsøkte avkjørsle. I heilt spesielle høve, der det er ei ekstremt dårleg avkjørsle, kan Statens vegvesen vere positiv til utvida bruk under føresetnad av at dei tekniske krava kan stettast, og dette totalt sett gjev ein gevinst for trafikktryggleiken. Statens vegvesen vil i slike tilfelle ikkje godkjenne ytterlegare bruk av avkjørsle etter at denne er utbetra, då det ikkje vil gje ein gevinst for trafikktryggleiken. Omsøkte avkjørsle fell inn under definisjonen ekstremt dårleg avkjørsle, då ho har stigning rett ut frå vegkant.

Vedtak

Med heimel i veglova §§ 40-43, har vi fatta følgjande vedtak:

Det kan påreknast bruksløyve til utvida bruk av eksisterande avkjørsle for ein bustad under føresetnad om at krava nedanfor vert oppfylte. Veg/stad: fv 546 hp 7 ved km 10, 725/gnr. 59 bnr. 1 i Austevoll kommune.

(...)

Avkjørsle må vere dimensjonert slik at SKL får tilgang med mellom anna mobilkran. Vi set difor følgjande krav:

(...)

4. Frisikt 1,1 meter over bakken 4 meter inn i avkjørsle skal vere minimum 100 meter til begge sider av køyrebana. Sikta fram- og bakover på vegen ved avkjørsle må være minimum 100 meter. Eventuelle planter o.l. i frisiktsona kan ikkje vere høgare enn 0,5 meter.
5. Svingradius skal vere 12 meter (diameter 24 meter). Minste breidde i avkjørsle skal vere 6,5 meter. Svingradius skal markerast tydeleg med til dømes betongkant.
6. Stigningskrava må haldast (Sjå skisse). Vi vil gjere merksam på at det krev store inngrep på tilkomstvegen for å tilfredsstillte dette kravet.
7. Det må vere snu- og parkeringsplass på eigen grunn. Det er ikkje tillate å parkere i frisiktsonene.
8. Under avkjørsle må det leggjast dreneringsrør med diameter minimum 300 mm og tilhøyrande kummar. Røyrret for grøftevann må vere langt nok, slik at sidearealet i avkjørsle får eit fall på minimum 1:6.
9. Dei to eksisterande avkjørslene må samlast i ei avkjørsle, sjå vedlagte skisse.
(.....)»

Det var synfaring på staden den 30. juni 2014 og den 2. oktober 2014. På synfaringa den 2. oktober 2014 var tiltakshavar, representantar frå Austevoll kommune og representantar frå Statens vegvesen til stades. Det vart under synfaringa mellom anna drøfta om det var mogeleg å sette bom på den sørlege delen av avkjørsle og utbetre den nordlege delen. Statens vegvesen vurderte og drøfta saka internt, men fann ikkje å kunne imøtekomme kravet, då ein då ikkje ville kunne tilfredsstillte stigningskravet i den nordlege delen av avkjørsle med den løysinga som vart skissert på synfaringa. Et anna tema som vart drøfta, var årstdøgntrafikk på fv 546. Etter synfaringa var det lagt til grunn ein ÅDT på 850 bilar, og ikkje 1500, som går fram av vedtak av 12. september 2014.

2. Klagen:

Tiltakshavar har i skriv dagsett 21. oktober 2014 sett fram klage på vedtak av 12. september 2014. Klagen lyder slik:

«Eg søker om å få dela frå ein bustadtomt på Gnr. 59 bnr. 2 Otterå. I dette høve har eg og søkt om utvida bruk av eksisterande avkjørsle. Statens vegvesen vurderer området etter haldningsklasse 2 i «Rammeplan for avkjørslar og byggegrensar på riks- og fylkesvegar i Region Vest». Vegvesenet sitt trafikkgrunnlag ÅDT gjev grunnlag for at svingradius skal vera 12 meter med betongkant, og minste breidd 6,5 meter. I tillegg tilrettelagt med gang og sykkelveg, busslomme m.m. Me meiner dette er for strengt vurdert. Det er god plass til to bilar i breidda og god sikt ut frå avkjørsle i begge retningar. Statens Vegvesen legg til grunn i første svarbrev til oss at det passerer 1500 i døgnet. Me meiner 200-250 bilar/dag er eit rettare tal då mesteparten av trafikken i dag går på vestsida av Huftarøy. Otterå ligg berre 2,5 km frå Husavik ferjekai, det er dermed sannsynleg at talet for Husavik er nære den reelle talet på passeringar i Otterå. (ÅDT 170 i 2013). Avkjørsle har for innbyggjarane vore oppfatta som oversiktleg og god i alle år. Dersom ein skal samanlikna avkjørslene i 80-sona i Austevoll mot kvarandre, er denne av dei mest oversiktlege i våre auge, sjølv om dei tekniske krava ikkje er oppfylte når det kjem til stigningskrav. Det er idag berre ein husstand som nyttar avkjørsle. (Gnr. 59 bnr. 1 har ingen køyrety og står tomt i dag. SKL nett og Austevoll Kraftlag køyrer vegen kun få gongar i året for sjekk av utstyr, då alt elles vert fjernstyrt. Den tredje bustaden vert nytta som fritidsbustad og det er lite trafikk til denne.) SKL nett treng tilkomst med stor bil (semitrailer), dette er grunnen til at avkjørsle er utforma slik ho er i dag. Dette er og lagt til grunn i vegvesenet si skisse, med krav om 12 m svingradius. To gonger sidan 1971 har SKL hatt trong for tilkomst med semitrailer, ved transport av hovudtrafo. Vårt forslag går ut på å stengja sørgåande del av avkjørsle med flyttbar stein. Dette er akseptert av SKL nett som kan flytta steinen når dei treng tilkomst med stor trailer. Då treng ein ikkje så stor svingradius i den avkjørsle som skal nyttast dagleg; det er nok med «vanleg» svingradius. I Austevoll er vegstandard generelt dårleg, og skal ein ha tilrettelagt for mjuke trafikantar, må ein til Storebø eller Bekkjarvik. Busslomma ligg berre 25 meter frå avkjørsle. Meir tilrettelagt er det vanskeleg å få det i Austevoll, dersom ein ikkje skal byggja på Storebø eller i Bekkjarvik. Eg vil tru at ein så låg årstdøgntrafikk (200-250) vil kunne gje opning for bruk av skjønn. Rammeplanen skal vera rettleiande, og då les eg at det er mogeleg å fråvike denne der høva ligg til rette for det. Viser elles til korrespondanse/e-post om ÅDT i saka. Me vil helst bruka avkjørsle som den er, men har eit alternativ til utbetring. Dette er utforma i samarbeid med kommunen, SKL nett og Hvidevoll maskin AS. Vegvesenet har og vore med på synfaring

og sett dette. I forslaget får ein inn vegvesenet sine krav dei første 5 meter medan stigning vidare vert som før. Dette er ei løysing som kostar ca 100-150 000 å utføra, noko som kan vera meir overkomeleg og faktisk mogeleggjera husbygging.

Konklusjon, vi ber om ny vurdering.

1. Bruka avkjørsle vidare som den er i dag for opp til 2 nye bustadtomter.
2. Eller: Godkjenner forslag til omarbeiding av avkjørsle som vist på kartskisse. Entreprenør Hvidevoll maskin AS har bekrefta at dette kan utførast, og SKL vil akseptera ei slik løysing (avkjørsle sør stengt, men kan opnast for SKL).

Vedlegg til klage: 1. Referat frå synfaring i Otterå etter mottatt vedtak.

3. Bilete frå avkøyrslse.»

Statens vegvesen si grunngrjeving:

I oversendingsbrevet av 26. november 2014 frå Statens vegvesen til Hordaland fylkeskommune er det tre moment som vert vektlagt: Trafikktryggleik, kravet til stigning og krav til friskt. (Sjå vedlegg 1)

Statens vegvesen skriv at eksisterande avkjørsle oppfyller ikkje dagens tekniske krav til avkjørsler. Det vert vist til at avkjørsle er plassert i ei kurve, og er utforma som to avkjørsler, der ein ser ut til å velje køyremønster utifrå om ein kjem frå nord eller sør. Fartsreduksjon ved innkøyring er liten. Tilkomstvegen stig frå fylkesvegen opp til eit høgbrekk (bakketopp) etter omlag 32 meter. Kombinasjon med høg fart og uoversiktleg høgbrekk kan føre til ulykker. Det er og fare for at bilar kan skli ut i fylkesvegen dersom det er glatt og isete i tilkomstvegen. Sikt i avkjørsle retning Storebø er ikkje tilfredsstillenda. Etter Statens vegvesen si vurdering fråviker eksisterande avkjørsle krava i så stor grad, spesielt når det gjeld helling og sikt, at det med omsyn til trafikktryggleik ikkje er grunnlag for å akseptere utvida bruk utan utbetringar.

Statens vegvesen gjer i oversendingsbrevet merksam på at trafikktalet som er lagt til grunn i førehandstilsegna av 12. september 2014, er feil. Det er ikkje gjennomført trafikkteljingar forbi Otterå, men det kan leggjast til grunn ein ÅDT under 850 forbi omsøkte avkjørsle, og ikkje 1500 som først antatt. Men så lenge trafikktalet er under 2000 kjt/døgn, påverkar det ikkje krav til teknisk utforming, men kor vidt ein kan godkjenne utvida bruk av avkjørsler (som tilfredsstiller dei tekniske krava) under gitte forhold. Rammeplan for avkjørsler og byggegrensar legg til grunn at der ÅDT er under 800 kjt/døgn, kan utvida bruk av avkjørsler godkjennast der tekniske krav vert stetta. Statens vegvesen skriv at «Vurdering/grunngrjeving» i førehandstilsegn er difor noko strengare som følgje av feil i trafikktalet. Men sjølv vedtaket med krav til avkjørsle er i denne saka uavhengig av den påpekte feilen i trafikktalet på fylkesvegen.

Statens vegvesen ser i hovudsak to problemstillingar ved klager si føreslegne løysing. For det fyrste er det knytt uklarheiter til korleis det i praksis vil fungere når kraftlaget skal nytte det sørlege avkjørslepunktet dersom det er stengd. For det andre tilfredsstiller ikkje tilkomstvegen stigningskrava, og vil etter Statens vegvesen si meining opplevast som svært bratt og vere uoversiktleg. Dei viser til skissa i vedlegg 16/lengdeprofil, som synleggjer forskjellane mellom føreslegne stigningsforhold og krava til stigningsforhold. Statens vegvesen meiner at trafikktryggleiken ikkje er ivaretatt godt nok i føreslegne løysing. Sjølv om stigningskrava er tilfredsstilt dei første 5 metrane, er fråviket så stort dei neste 30 metrane at vurderingane blir dei same som i avsnitt 2, ovanfor.

I oversendingsbrevet gjer Statens vegvesen merksam på at dei ikkje har gjennomført kostnadsberekningar for dei naudsynte utbetringar. Dei ser at det kan tenkast at kostnadene vert så høge at det ikkje er rimeleg å forvente at utbetringane kan gjennomførast i samband med bygging av eit bustadhus, og at det difor kunne vore aktuelt å fatte vedtak om avslag då dei handsama søknaden. I denne saken valde Statens vegvesen og la det vere opp til søkjaren å vurdere om kostnadene var av ein slik storleik som gjorde at bustaden skulle byggjast eller ei.

Statens vegvesen har vurdert klagen, men finn ikkje å kunne ta ho til følgje.

Fylkesrådmannen sine merknader:

Det rettslege grunnlaget

Det går fram av vegloven § 40 1. til 3. ledd at:

«Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen.

Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkjørsle frå kommunal veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.»

Rammeplanen for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar er ikkje eit juridisk bindande dokument, men skal gje føringar for kva haldning som skal leggast til grunn ved handsaming av avkøyrslar og byggegrensesaker.

Vurdering av utvida bruk av eksisterande avkjørsle frå fv 546

Det går fram av saksutgreiinga at fv 546 er i haldningsklasse 2 (gul) det vil seie den nest strengaste haldningsklassen i rammeplan for avkøyrslar. Det går fram av opplysningane i saka at fartsgrensa på staden er 80 km/t. Rammeplanen seiar at avkøyrslar i denne haldningsklassen kan godkjennast der det er tilrettelagt med gang og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 70 km/t eller lågare. Der det er ei ekstremt dårleg avkøyrslar kan Statens vegvesen vere positive til utvida bruk dersom dei tekniske krava kan oppfyllest, og dette totalt sett gjev ein gevinst for trafikksikkerleiken. Avkjørsle er plassert i ei kurve og fartsreduksjon ved innkøyringa er liten. Tilkomstvegen stig frå fylkesvegen opp til eit høgbrekk etter omlag 32 meter, kombinasjon med høg fart og uoversiktleg høgbrekk kan føre til ulykker. Det er og fare for at bilar kan skli ut i fylkesvegen dersom det er glatt og isete i tilkomstvegen. Ein kan ikkje sjå at ein utvida bruk av avkjørsle utan utbetringar, gjev ein gevinst for trafikksikkerleiken.

Ifølgje opplysningane i saka, stig vegen opp til eit høgbrekk etter 32 meter. Ein kan sjå ifølgje skissa i vedlegg 16/lengdeprofil at det er forskjellar mellom dei føreslegne stigningsforhold og krava frå Statens vegvesen til stigningsforhold. Det går fram av rammeplanen at eit døme på ei ekstremt dårleg avkøyrslar er ei avkøyrslar som har stigning/helling rett ut frå vegkant. Omsøkte avkøyrslar har stigning rett ut frå vegkant, samt at den stig ytterlegare etter dei neste 5 meterane. Sjølv om stigninga ikkje er så stor dei første 5 meterane, så blir stigningane og fråviket større dei neste meterane. Ein kan difor ikkje sjå at trafikksikkerleiken er ivaretatt godt nok i denne saka, når det gjeld kravet til stigning.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at kravet til frisisiktsone på 100 meter til begge sider av køyrebanen er oppfylt i denne saka. Sikta både fram- og bakover på vegen må vere minimum 100 meter. (Sjå prinsippsskisse vedlegg 6). I denne avkøyrslar har tilkomstvegen ei helling inn på fylkesvegen og fylkesvegen har ei fartsgrense på 80 km/t. Ein kan ikkje sjå at dei trafikale omsyn blir godt nok ivareteke.

Tiltakshavar har i klagen og på synfaringa kome med forslag til alternative løysingar. Etter fylkesrådmannens vurdering kan ein ikkje sjå at trafikksikkerleiken er ivaretatt godt nok i forslaget til løysing frå klagar, verken når det gjeld krav til sikt eller krav til stigning.

Fylkesrådmannen meiner at det med omsyn til trafikksikkerleiken i denne saken, ikkje er grunnlag for å akseptere utvida bruk av eksisterande avkøyrslar utan utbetringar. Ein rår difor klagenemnda til å avslå utvida bruk av eksisterande avkøyrslar utan utbetringar som kravd av Statens vegvesen sitt vedtak av 12. september 2014. Fylkesrådmannen rår til at klagen ikkje vert teken til følgje.