



Arkivnr: 2017/296-2

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		28.03.2017

Klage frå advokatfirmaet Hammervoll Pind på vegne av Nagla AS - avslag på søknad om ny avkøyrsløse til fylkesveg 546 til gard- og bruknummer 37/8 i Austevoll kommune

Samandrag

Nagla AS har på vegne av Nicolai Sæle søkt om løyve for å byggje avkøyrsløse frå gnr/bnr 37/8 i Austevoll kommune til fylkesveg 546.

Fylkesrådmannen har kome til at det er ikkje i samsvar med retningslinene i Rammeplan for avkøyrsløser og byggjegransar på riks- og fylkesvegar å godkjenne søknaden, då det kan gje større trafikkfare enn naudsynt og gjere vegtransportavviklinga mindre effektiv.

Forslag til vedtak

Klage av 20.10.16 frå advokatfirmaet Hammersvoll Pind DA på vegne av Nagla AS på avslag på søknad om ny avkøyrsløse frå gnr/bnr 37/8 i Austevoll kommune til fylkesveg 546, vert ikkje teke til følgje.

Grunngjeving: Fylkesrådmannen sitt saksframlegg.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 14.03.2017**Bakgrunn**

For å byggje avkøyrsløse til ein fylkesveg må ein ha løyve eller annan særskilt heimel frå Statens vegvesen (SVV), jf veglova § 40. Ved avslag vert eventuelle klager i første instans handsama av SVV. Når vegvesenet opprettheld eit avslag vert det sendt over til Klagenemnda, som er klageinstans, og såleis skal gjere endeleg vedtak i dei respektive sakene, jf forvaltningslova § 28 1. ledd.

Søknad

I brev av 05.08.16 søkte Nagla AS på vegne av Nicolai Sæle, om løyve for å byggje avkøyrsløse frå gnr/bnr 37/8 i Austevoll kommune til fylkesveg 546 (Fv 546).

Vedtak

I brev av 29.09.16 kunngjorde SVV følgjande vedtak:

Med heimel i veglova § 40 vedtek Regionsvegkontoret å avslå søknad om ny avkøyrsløse frå fv 546 hp 53 km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Vedtaket blei grunngjeve slik:

Etablering av ny avkøyrsløse som omsøkt fører til dårlegare trafikktryggleik og mindre effektiv transportavvikling på fv 546. Statens vegvesen meiner at samfunnsinteressene knytt til dei negative konsekvensane som følgjer av etablering av ny avkøyrsløse bør vektast tyngre enn enkeltpersoners ønske om å bygge tilkomstveg/avkøyrsløse snarast mogleg til lavast mogleg kostnad.

I utdjupeinga av grunngjevinga heiter det mellom anna følgjande:

Dersom stadig nye avkøyrsløser vert etablerte, vil vegen langsamt men sikkert «gro igjen». Den aukande lokaltrafikken som følgjer med avkøyrsløsene vil gradvis forandre hovudvegen til lokal bustadveg. Det er nær samanheng mellom talet på trafikkulykkar og talet avkøyrsløser langs ein veg [...].

Klage

I brev av 20.10.16 frå advokatfirmaet Hammersvoll Pind DA (HP) på vegne av Nagla AS (klagebrevet) blei avslaget påklaga. Klagen har eit breitt grunnlag:

Det vert gjort gjeldande at det omsøkte området for avkøyrsløse stettar tekniske krav i høve til lovheimla vegnormalar.

På grunnlag av Handbok R701, s 25, vert det gjort gjeldande at omsynet til effektiv transportavvikling til vanleg ikkje skal tilleggjast avgjerande vekt. HP finn at SVV har lagt stor vekt på dette omsynet, men meiner at det i den konkrete saka ikkje kan gjevast avgjerande vekt.

Frå denne referansen vil fylkesrådmannen trekkje fram følgjande:

Rent innledningsvis kan det nevnes at det i begrunnelsen for et avslag i en avkøyrsløsesak ikke er nok å vise til kommuneplanens arealbruk, strekningsvis vurdering, rammeplan for avkøyrsløser eller andre generelle styringsdokumenter. Avgjørelsen må skje etter og begrunnes ut fra en konkret vurdering av saken, sett i lys av de vurderingselementene som kapittel 6 angir, bl.a. vegstrekningens trafikkmengde, trafiksikkerhet, transportmessig betydning, lokalisering til øvrig bebyggelse, sentrumsfunksjoner, felles avkøyrsløsesløsning osv.

HP gjer gjeldande at det ikkje kan leggjast til grunn at ei einskild avkøyrsløse på ei strekning med fartsgrense 60 km/t i vesentleg grad utfordrar trafikktryggleiken.

Det vert i klagen gjort gjeldande at SVV feilaktig har lagt til grunn at vedtaket berre vil vere til gagn for enkeltpersonar og at omsynet til enkeltpersonar må vegast mot omsynet til trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling. Det vert gjort gjeldande at avkøyrsla skal tene eit bustadområde der inntil 4 bustader kan byggjast utan reguleringsplan. I tillegg kan ei tomt på naboeigedomen nytte same avkøyrslar.

For nærmare detaljar om grunngevinga for klagen syner ein til det vedlagte klagebrevet.

Klagevedtak i førsteinstans

I brev av 05.12.16 kunngjorde SVV følgjande vedtak i klagesaka:

Vi opprettheld vårt vedtak av 29. september 2016 om avslag på søknad om ny avkøyrslar frå fv 546 hp 53 ved km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Den overordna grunngevinga for klagevedtaket er følgjande:

Statens vegvesen kan ikkje sjå at klaga inneheld nye element som medfører at vi vil oppheve eller endre vedtaket, jamfør forvaltningslova § 33 andre ledd.

SVV si grunngeving byggjer på ein gjennomgang av dei einskilde elementa i klagegrunnlaget:

I gjennomgangen er SVV samtykkjande til at det omsøkte området for avkøyrslar stettar tekniske krav i høve til lovheimla vegnormalar. Dei opplyser at avslaget deira på søknaden ikkje er knytt til dette tilhøvet.

SVV finn at det er vanskeleg å vurdere omsynet til heile bustadområdet ut frå ei einskild sak, då det etter deira vurdering ikkje ligg føre naudsynt informasjon og dokumentasjon for det.

Frå SVV sin gjennomgang kjem det også fram at dei finn at området bør utviklast gjennom ein reguleringsplan. Dei opplyser at det kan påreknast løyve for utvida bruk av eksisterande avkøyrslar gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena.

Heile gjennomgangen finn ein i vedlagte brev av 05.12.16 frå SVV.

Grunnlag for vurdering av avkøyrslar

Det er i veglova gjeve overordna føresegner om kva som må til for å få løyve eller annan særskilt heimel for å byggje avkøyrslar til ein fylkesveg.

I forskrifta Statlige planretningslinjer for samordnet bolig,- areal- og transportplanlegging, er eit av måla at planlegging av arealbruk og trafikksystem skal fremje god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling.

I Nasjonal transportplan 2010-2019 er visjonen om eit transportsystem som ikkje leiar til tap av liv eller varig skade, nullvisjonen, vidareført. På grunnlag av det vert transportsystema i Norge utforma på ei måte som fremjar trafikktrygg åtfærd hjå trafikantane og i størst mogleg grad medverkar til at menneskelege feil ikkje leiar til alvorlege skadar eller død. Det målretta trafikktryggingsarbeidet tok til i 1970. Det året døydde 560 personar i trafikken i Norge. Til tross for ein markant vekst i trafikkmengda var talet i 2016 redusert til 135.

Det er i Rammeplan for avkøyrslar og byggjegransar på riks- og fylkesveggar (rammeplanen) lagt klåre føringar for mellom anna korleis ein på konsekvent vis skal handsame søknader om avkøyrslar. Rammeplanen byggjer på veglova, dei statlege planretningslinjene og nullvisjonen.

Utgangspunktet for vurdering av einskildsakene er ei inndeling av vegnettet i 4 haldningsklassar. For kvar av klassane er det mellom anna gjeve ulike retningslinjer for kva som kan tillatast av avkøyrslar. For dei einskilde haldningsklassane er det konkretisert kriteria som kan gje grunnlag for særskilde unnatak. Rammeplanen omfattar også vegtekniske prinsipp som bør leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrslar.

Generelle saksopplysningar

Fv 546 er plassert i haldningsklasse 2. Dei retningslinene for denne haldningsklassa som vedkjem denne saka er følgjande (utdrag):

- Talet på avkøyrslar til vegane må vere svært avgrensa.
- Nye avkøyrslar bør ikkje godkjennast utan at det føreligg stadfesta reguleringsplan som godkjenner ei slik løysing, eller etter veglova. Val av stad for avkøyrslar må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga.
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrsla blir nytta av fleire.

Dei mest relevante vegtekniske prinsippa som bør leggjast til grunn er følgjande (utdrag):

- Teknisk utforming av avkøyrslar må vere i samsvar med handbok 017 og handbok 263. (Dette er lovheimla tekniske handbøker utarbeidd av SVV).
- Avkøyrslar som betrar dagens trafikktryggleik, må vurderast positivt.
- Nye avkøyrslar vert vist til gamal trasé der denne er rimeleg nær.
- Avkøyrslar bør gjerast godt synlege frå hovudveg [...].
- Avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalane.
- Høve til å knyte seg inn på eksisterande avkøyrslar skal alltid vurderast først.
- Når ny avkøyrslar som erstattar eksisterande avkøyrslar vert etablert, skal gamal avkøyrslar stengast fysisk.

Det er ei nær samanheng mellom tal avkøyrslar langs enn veg og tal trafikkulukker på den, uavhengig av fartsgrensa på vegen.

Effektiviteten i vegtransportavviklinga vert redusert når det kjem nye avkøyrslar.

Synfaring

Administrasjonen har vore på synfaring i området i høve saka. I tillegg til det som elles har kome fram vil fylkesrådmannen leggje fram følgjande informasjon frå synfaringa:

På gnr/bnr 37/8 kan det byggjast 4 bustader utan reguleringsplan. På gnr/bnr 37/4 kan det byggjast 1 bustad. Veg til desse tomtene må anten etablerast ved ny avkøyrslar til Fv 546 (som omsøkt), eller ved å knyte seg på ein regulert, men ikkje bygd, veg som er knytt til ei eksisterande avkøyrslar til Fv 546.

Fylkesvegen er ved det omsøkte avkøyrslarpunktet relativt oversiktleg. Den har gul midtstripe. Vegen har ikkje fortau eller betre tilbod for mjuke trafikantar. Den har ein relativt brei skulder.

Frå det omsøkte avkøyrslarpunktet er det i begge retningar relativt tett mellom avkøyrslar. Flyfoto som viser gbnr 37/8 og desse avkøyrslar følgjer som vedlegg.

Det er langs Fv 546 mindre samordning av bustadavkøyrslar enn det som vert kravt i dag.

Vurdering

På grunnlag av SVV si opplysning om at avslaget på søknaden ikkje byggjer på fåre for brot på tekniske krav i høve til vegnormalar, vil fylkesrådmannen ikkje leggje dette tilhøvet til grunn i vurderinga av klagen.

Fylkesrådmannen finn at klagar har grunnlag i Handbok R701 for å påpeike at omsynet til effektiv transportavvikling til vanleg ikkje skal tilleggast avgjerande vekt. Etter det fylkesrådmannen kan sjå har SVV ikkje gjort det, korkje i sitt første vedtak, vedtaket i klagesaka eller i grunngjevingane for vedtaka. Fylkesrådmannen finn derimot at SVV sine vedtak byggjer på to konkrete vurderingar av saka, og finn difor ikkje grunnlag for klagar si anførsle om at SVV har lagt avgjerande vekt på omsynet til effektiv trafikkavvikling. Fylkesrådmannen avviser såleis denne delen av klagegrunnlaget.

I samband med klagaren si påpeiking av at saka gjeld ei einskild avkøyrslø, viser fylkesrådmannen til retningslinene i rammeplanen som er attgjevne tidlegare i saka. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er i samsvar med desse å ha egne avkøyrslø frå kvar ei tomt til vegar i haldningsklasse 2. Det gjev større trafikkfare enn naudsynt og gjer vegtransportavviklinga mindre effektiv. Fylkesrådmannen si vurdering er at ein i størst mogleg grad må søkje å samordne avkøyrslø frå tomter der dette er mogleg. Fylkesrådmannen er såleis usamd med søkjaren på dette punktet i klagegrunnlaget.

Slik fylkesrådmannen ser det, peikar retningslinene klårt i retning av å halde talet på avkøyrslø nede. Planteikninga frå søkjaren gjev ikkje grunnlag for å tru at etablering av avkøyrslø vil betre dagens trafikktryggleik, då det synest utfordrande å finne ei løysing som tek omsyn til gåande og syklende langs vegen.

Det er klårt at tilkomst til den aktuelle tomte kan opprettast ved samordning av avkøyrslø med grannetomter. Slik fylkesrådmannen ser det, er det såleis fullt mogleg å kombinere søkjar si trong for avkøyrslø med samfunnet si trong for trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling.

På grunnlag av ovanståande vurdering rår fylkesrådmannen til at klagen frå advokatfirmaet Hammersvoll Pind DA på vegne av Nagla AS ikkje vert teke til følge.