



Arkivnr: 2018/13401-2

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		30.10.2018

## Klage over avslag på utvida bruk av avkøyrsløse for gnr 59 bnr 13 i Fjell kommune

### Samandrag

Klagenemnda har fått oversendt klage frå Ravnanger Hus på vegne av Rune Lien over vedtak gjort av Statens vegvesen (SVV) 26.02.18. SVV har i si vurdering lagt vekt på NTP, rammeplanen, nullvisjonen og planretningslinene.

I følgje Statens vegvesen er det overhengande fare for påkøyrsløse i 80-sone mellom bil og born, unge eller eldre ved avkøyrsløse saka gjeld. Det vil i såfall vere i klar strid med veglova, nullvisjonen og andre aktuelle føringar å ta klaga til følgje. Fylkesrådmannen rår difor til at klaga ikkje vert teke til følgje.

**Økonomi:** Inga verknad.

**Klima:** Inga verknad.

**Folkehelse:** I følgje Statens vegvesen er det overhengande fare for påkøyrsløse i 80-sone mellom bil og born, unge eller eldre ved avkøyrsløse saka gjeld. Det vil såleis vere i strid med nullvisjonen å ta klaga til følgje.

**Regional planstrategi:** Nullvisjonen er eit delmål i Regional transportplan. Det vil vere i strid med nullvisjonen å ta klaga til følgje.

### Forslag til vedtak

1. Klage av 19.03.18 frå Ravnanger Hus på vegne av Rune Lien over vedtak gjort av Statens vegvesen 26.02.18 vert ikkje teke til følgje.
2. Klagenemnda ser med uro på at det er overhengande fare for påkøyrsløse ved avkøyrsløse som saka gjeld.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

### Vedlegg

- 1 Oversending til handsaming - Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel for ny enebolig på gnr. 59 bnr. 13 - Fjell kommune med vedlegg

## Fylkesrådmannen, 12.09.2018

### Bakgrunn

Klagenemnda har i brev av 16.08.18 fått oversendt frå Statens Vegvesen (SVV), klage av 19.03.18 ('klaga') frå Ravnanger Hus på vegne av Rune Lien ('klagar') over vedtak gjort av SVV 26.02.18 ('vedtaket').

### Søknaden

Klagar søkte i brev av 21.12.17 om utvida bruk av avkjørsle frå/til Fv561 for gnr 59 bnr 13 i Fjell kommune ('søknaden'/tomta'). Det er opplyst at tomte er lokalisert i regulert område med arealformål LNF spredt bustad.

### Føringar for vedtaket

SVV er i si sakshandsaming underlagt m.a følgjande vurderingskriteria:

- Veglova.
- Forskrifta *Instruks for Statens vegvesen* ('instruksforskrifta').
- *Forskrift etter vegloven § 13 om anlegg av offentlig veg* ('anleggsforskrifta').
- Forskrifta *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* ('planretningslinjene').
- *Nasjonal transportplan 2018-2029* ('NTP').
- Regjeringsplattforma.
- Nullvisjonen.
- «*Rammeplan for avkjørsler med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest - 2017-2020*» ('rammeplanen').

Føremålparagrafen i veglova, § 1 a, lyder som følgjer:

Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

I § 40, som her følgjer i utdrag, er det m.a fastsett vilkår for å nytte avkjørsler:

Avkjørsle frå offentlig veg må berre [...] 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 [...] fylkesveg ikkje [...] nyttast utan løyve frå regionvegkontoret [...].

Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå [...] fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. [...]

[...]

I instruksforskrifta heiter det m.a følgjande (i kap 2):

Statens vegvesen skal arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem for å dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling.

I anleggsforskrifta § 3 2. heiter det følgjande:

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet kan innenfor rammen av forskriftene fastsette utfyllende bestemmelser – vegnormaler. Målet med normalene er effektiv og trafiksikker transport.

Av desse normalane har følgjande størst relevans for saker som gjeld avkjørsler og byggegrenser:

- *Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker* ('Handbok R701').

- *Veg- og gateutforming* ( 'Handbok N100').

I Handbok R701 heiter det m.a følgjande i kap 3.4:

De alminnelige reglene om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg vil være generelle vilkår som gjelder alle avkjørsler (jf vegloven § 43 og FOR 1964-07-16 nr 3905). Disse reglene forutsettes vedlagt enhver avkjørselstillatelse.

Til en avkjørselstillatelse kan det ofte være knyttet vilkår utover de generelle. Slike vilkår vil gjerne være mer tyngende enn de generelle.

I kap 4.1 heiter det m.a følgjande:

Det vil fortsatt være nødvendig å vurdere avkjørselsforholdene på stedet ut fra bestemmelsene i vegloven § 43. Dette gjelder krav til geometrisk utforming, tekniske detaljer, frisikt og generelt vedlikehold av avkjørselen, jf pkt 8.

I kap 5.3 heiter det m.a følgjande:

Det finnes en del tilfeller der tomt er fradelte tidligere, men formell avkjørselstillatelse ikke er innhentet. [...] Ved utbygging av slike fradelte parseller gis det ingen automatikk i at disse tomtene har krav på avkjørselstillatelse. [...]

I pkt 6.1.1 lyder første avsnitt slik:

Nullvisjonen om null drepte og null hardt skadde i trafikken skal legges til grunn for avkjørselsbehandlingen.

Handbok N100 gjev m.a føresegner om lokalisering av avkøyrslar og teknisk utforming av avkøyrslar.

I planretningslinene er det formulert følgjande mål i kap 3, 1. og 2. avsnitt:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. [...].

[...] I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I NTP har det eine av dei tre hovudmåla følgjande ordlyd:

*Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.*

I regjeringsplattforma heiter det i kap 10 m.a følgjande:

Regjeringen vil fortsette det målrettede arbeidet med å innfri nullvisjonen for trafikkdrepte ved å videreføre satsingen på utbygging av trygge, effektive veier og gang- og sykkelveier i tillegg til holdningsskapende arbeid.

Nullvisjonen har gjeldt sidan den blei vedteken av Stortinget i samband med NTP 2002-2011. I NTP 2018-2029 er den i kap 10.1 skildra slik (utdrag):

Nullvisjonen innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsystemet. [...] Transportsystemet [...] og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikkikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til ulykker med alvorlige skader. Nullvisjonen er fundamentet for trafikkikkerhetsarbeidet innen alle transportsektorene. [...]

Regjeringen har som utgangspunkt at innsatsen på området skal baseres på risikovurderinger. Selv om det over tid har vært en klar reduksjon i antall alvorlige ulykker, er det fortsatt et høyt antall

drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker sammenliknet med andre transportsektorer. Utdrordingene knyttet til sikkerhet er derfor størst for vegtrafikken. [...]

Nullvisjonen er eit delmål i *Regional transportplan Hordaland 2018-2029*.

Rammeplanen blei vedteken av fylkesutvalet i møte 21.02.18. Med forankring i forannemnde styringsdokument, gjev den eit sams vurderingsgrunnlag for Statens vegvesen og fylkeskommunane si handsaming av saker knytt til avkøyrslar og byggjegrensar, herunder søknader om dispensasjon frå reglane.

I rammeplanen er fylkesvegnettet delt inn i fire haldningsklassar:

1. Meget streng haldning (raud klasse).
2. Streng haldning (gul klasse).
3. Mindre streng haldning (blå klasse).
4. Lite streng haldning (grøn klasse)

For kvar haldningsklasse er det eit eige kriteriesett for korleis ein skal handsame saker knytt til avkøyrslar og byggjegrensar. Einskildsaker må såleis knyttast opp til prinsippa som gjeld vegen den aktuelle avkøyrsla eller det aktuelle byggverket er lokalisert ved.

Fv 561 forbi tomta har haldningsklasse 2. For denne haldningsklassa gjeld m.a følgjande retningslinjer (utdrag):

Godkjenning til utvida bruk av avkøyrslar bør avgrensast. Dette gjeld særleg for bustadavkøyrslar.

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrslar godkjennast. Dei tekniske krava til utforming skal oppfyllest.

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 trafikksikkerheita. Dette unntaket gjeld i heilt spesielle høve. Statens vegvesen godkjenner ikkje ytterlegare auka bruk av avkøyrslar etter at denne er utbetra, då dette ikkje vil gje ein gevinst for trafikksikkerheita.

SVV si sakshandsaming er regulert i forvaltningslova og det ulovfesta prinsippet om likskap i forvaltninga. SVV har difor ikkje høve til å fråvike dei nemnde vurderingskriteriane.

Ved sakshandsaming utan feil eller manglar vil SVV normalt vere friteke for sakskostnader i klagesaker.

#### **Vedtaket**

SVV sitt vedtak i saka lyder slik:

Med hjemmel i vegloven §§ 40 og 43 vedtar Regionvegkontoret å avslå søknad om utvidet bruk av avkjørsel fra Fv. 561, hp 3 km 1,968 for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 59 bnr. 13.

I SVV si saksutgreiing er vedtaket grunngeve slik (utdrag, SVV sine uthevingar m.m.):

[...]

#### **Tekniske opplysninger:**

Avkjørselen som ligger langs en skiltet 80-sone har pr. i dag sikt på 6 x 120 meter i begge retninger. Svingradius er her målt til å være ca. 5 meter. Jfr. Nasjonal vegdatabank (NVDB) er årsdøgntrafikk (ÅDT) beregnet til 5300. (2016). Det finnes ikke noe tilbud til myke trafikanter som skal krysse vegbanen ved bussholdeplass.



Fv. 561 hp 3 km 1,968

I grunngevinga følgjer så tilvising til føringane frå rammeplanen, planretningslinene og til nullvisjonen. Det heiter vidare m.a følgjande:

**Tekniske krav:**

Antall brukere av avkjørselen tilsier at denne bør utformes med svingradius 9 meter jfr. håndbok N100 jfr. V121. Krav til sikt er 6 x 120 meter.

**Kommunens arealplan.**

I kommuneplanens arealdel er aktuell del av gnr. 59 bnr. 13 vist som LNF-spredd område. [...] Jfr. tilhørende planomtale (s 57) skal disse områdene ikke utvikles som byggefelt. [...]

**Vegvesenets vurdering av saken:**

Statens vegvesen har i 2016 gitt tillatelse til utvidet bruk av omsøkte avkjørsel for naboeiendommer til gnr. 59 bnr. 13. Utvidet bruk er gitt for oppføring av bolig på gnr. 59 bnr. 244 og gnr. 59 bnr. 228.

Avkjørselen inngår i reguleringsplan fra 1994 men opparbeidet avkjørsel avviker noe fra denne. I forbindelse med overnevnte søknader er avkjørselspunktets tekniske utforming vurdert og det er gjort målinger i avkjørselspunktet. Avkjørselen har tilfredsstillende sikt jfr. tekniske krav. Etter en konkret vurdering av kostnader knyttet til utbedring av svingradius opp mot tidligere omsøkte tiltak, har vegvesenet akseptert utvidet bruk. Dette til tross for at svingradius ikke er mer enn ca. 5 meter.

Om lag 1,2 kilometer lenger sør for den omsøkte avkjørselen har det de senere årene pågått arbeid med reguleringsplan 1246 20150013 - 409 RP Gamlevegen, Misje (59-1 mfl). Planen lå ute til offentlig ettersyn i oktober 2016. I tilknytning til denne saken har Statens vegvesen vært svært kritisk til videre utbygging av området uten at det samtidig etableres et tilbud til myke trafikanter som skal krysse 80-sonen, Fv. 561. Fylkesmannen i Hordaland har støttet vegvesenets vurdering og fremmet den innsigelse til planforslaget. I brev datert 13.01.2017 skriver Fylkesmannen blant annet:

*«Det er etablert gang- og sykkelveg langs Fv561, utan felt for kryssing av vegen, om ein skal til busstoppet for bussar sørover. Det er ikkje striper eller andre kryssningstiltak. ÅDT er 5200 og fartsgrense er 80 km/t. Det vil vera problematisk for alle som skal kryssa vegen, og særleg for barn og unge. Ei slik løysing synest såleis ikkje å samsvara med det nasjonale målet i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge om å sikra eit oppvekstmiljø som gir barn og unge tryggleik mot fysiske og psykiske skadeverknader. I den samanhengen viser me også til uttale frå Statens vegvesen der det vert konkludert med at ein bør venta med vidare utbygging til avbøtande tiltak er på plass. Statens vegvesen viser også til at det har vore fleire ulukker på strekinga Pollsvatnet – Misje. Vurderinga i planomtalen er at det er areal på kvar side av vegen der ein kan stå trygt og vurdera om det er trygt å kryssa vegen eller ikkje.»*

Slik vegvesenet vurderer det, gjør tilsvarende utfordringer seg gjeldende med hensyn til kryssing av 80-sonen ved omsøkte avkjørselspunkt. (Fv. 561, hp3, km 1,968). At søknaden her gjelder en enkelt bolig kan ikke tillegges avgjørende vekt. Statens vegvesen skal ved sin vurdering av enkeltsøknader legge vekt på hensynet til trafikken på og langs vegen. Det må gjøres en totalvurdering, der det i tillegg til selve avkjørselsstedet også må tas hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet på vegen det er søkt om avkjørsel fra.

For øvrig peker vi på at det aktuelle LNFR- spredt området der eneboligen søkes etablert, etter hvert fremstår som et boligfelt. Vi kan derfor ikke se at videre utbygging er i tråd med kommuneplanens retningslinjer for slike områder.

Avkjørselen til det aktuelle området ligger i enden av et rett-strekk i skiltet 80-sone. Det må antas at farten tidvis er noe høyere. ÅDT er beregnet til 5300. Dette utgjør en betydelig trafikkmengde.

Ved saksbehandling av søknader i 2016 har vegvesenet først og fremst hatt fokus på det konkrete avkjørselspunktets tekniske utforming. Det er uheldig at kryssingsproblematikk Fv. 561 ikke er vurdert i disse sakene. Trafikksikkerhet er grunnleggende når det gjelder å sikre et godt oppvekstmiljø for barn og unge. At det er gjort en mangelfull totalvurdering tidligere kan imidlertid ikke forsvare en uendret praksis.

[...]

### Klaga

Som grunnlag for å be om at vedtaket vert omgjort, heiter det i klaga m.a følgende:

«Det ble 23.02.2018 gitt løyve fra Fjell kommune for tilknytning til en 2-mannbolig til eksisterende kommunal vei (Gamleveien). Gamleveien blir igjen knyttet til FV561 i ett identisk veikryss i 80 sone, med bussholdeplass på motsatt side av veien uten kryssningspunkt. Dette krysset [...] er like farlig om ikke farligere enn kryss som er søkt tilknytning til, da farten over Solsviksund bro er betydelig høyere (noe politiets statistikker [...] helt sikkert kan bekrefte).

Vi ser derfor på mulighet for å knytte oss til kommunal vei også fra vår tomt, dette er mulig siden vi grenser helt ned til Gamleveien fra vår tomt. Allerede fått positive signaler på denne løsningen fra kommunalt hold, men dette vil gi oss en mye brattere vei til tomten med ett stort inngripen i terrenget med farlige skrenter osv.

Under trafikksikringsplan 2017-2020 foreslo Fjell kommune opphøyd overgang både i sør og nord på Misje. Dette ble avvist fra SVV sin side, selv om både Fjell kommune og FAU har presisert at disse tiltakene må på plass før en eventuell nedlegging av skolen på Misje. Ingen foreldre godtar at en skoleelev må krysse en 80 sone for å komme på skolen. Skolen blir nå nedlagt fra høsten 2018, og tiltaket for å slippe kryssing av FV561 er at kommunene arrangerer buss via Gamleveien for at ungene skal slippe å krysse FV561.

Ved at vi knytter vårt hus på Gamleveien vil da føre til en enda mer trafikkert skolevei, en vei som er veldig smal (må gå ut i grøften hvis det kommer bil enkelte steder).

Ved tilknytning via kryss nord på Misje (Krakhaugen), så blir dette en mye kortere vei til FV med ett betydelig mindre antall barn som har sin skolevei. Dette vil også gi oss en tilknytningsvei med mye lavere stigning og ingen store skjæringer med dårlig sikt og fare for at unger skal klatre over gjerder og faller utenfor.

Med det som er beskrevet over, så skal det utgangspunktet ikke være behov for noe å krysse FV561 som det blir vist til i begrunnelsen til avslaget vi har fått. Det er tilfredsstillende sikt i begge retninger, [...]. Dette beskriver dere også i avslaget.

Ved at vi knytter tomten til via den kommunale veien (Gamleveien), oppnår en at vi får en farligere vei til huset og at det faktisk blir mer trafikk på det som blir skoleveien for alle barna på Misje. Grunnen til at vi ønsker å bygge her, er nettopp for at vi vil at våre barn skal vokse opp under gode og trygge forhold. [...] Klart det også er ønskelig med mer trafikksikringstiltak langs FV561 for oss også, men det er faktisk SVV sitt ansvar å utføre dette. Det blir da helt feil å stoppe utviklingen av Misje pga dette, det bor tross alt over 300 personer der allerede [...] som en også bør ha med i denne planen om trafikksikring. Ikke bare fokusere på å stoppe videre utvikling ute i distriktet. [...]

## SVV si vurdering av klaga

[...]

I «Rammeplan for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest 2017 – 2020)» er Fv. 561 forbi omsøkte avkøyrslar vist som haldningsklasse 2. Dette betyr mellom anna at godkjenning til utvida bruk av avkøyrslar bør avgrensast. Dette gjeld særleg for bustadavkøyrslar.

Søknaden er handsama etter veglova § 40, Statens vegvesen sine handbøker og føringar i «Rammeplan for avkøyrslar og byggjegransar på riks- og fylkesveg i Region vest».

[...]

### Vurdering:

Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023 inneheld ein nullvisjon om null hardt skadde eller drepne i trafikken, og eit mål om halvering av talet på hardt skadde og drepne innan 2023. Nullvisjonen er utgangspunktet for alt arbeidet Statens vegvesen gjer. I vårt avslag, [...] har vi vist til nullvisjonen og at trafikksituasjonen på staden er utrygg. Spesielt gjeld dette born og unge som skal krysse fylkesvegen.

[...] Klagar synes å meine at etablering av eit skuleskysstilbod via Gamlevegen vil føre til at det ikkje lenger vil vera nokon som har behov for å krysse fylkesvegen. Næraste offentlege tilbod og arbeidsplassar er på Ågotnes. Det er 17 kilometer til ungdomsskule og vidaregåande skule. Dei fleste kulturtilboda er på Straume. Vegvesenet meiner det ikkje er forsvarleg å basere vidare utbygging av området på ei oppfatning om at det aldri vil være naudsynt for mjuke trafikantar å krysse Fv. 561. Vaksne, born og unge tek seg til og frå bustaden sin også utanom skuletida. Dersom tilhøva på staden er slik at ein alltid vel å nytte bil /køyrer ungar til og frå fritidsaktivitetar må utbygginga i dette området kunne seiast å vere bilbasert.

Fylkesmannen i Hordaland fremja i januar 2017 motsegn til ein mindre reguleringsplan for nye bustadar om lag 600 meter sør for gnr. 59 bnr. 13. ( PlanID 1246 20150013 «Misje – Gamlevegen, gnr. 59 bnr. 1 m.fl. ) I motsegnbrevet har fylkesmannen mellom anna vist til at på grunn av dei store avstandane til Straume og Ågotnes vil utbygginga i stor grad bli bilbasert, og såleis ikkje i samsvar med statlege planretningslinjer for samordna bustad, areal- og transport-planlegging. Motsegna er også forankra i Statens vegvesen sin påpeiking av dei dårlege tilhøva på staden når det gjeld kryssing av 80-sona. [...]

Statens vegvesen er nyleg blitt kontakta av Fjell kommune med førespurnad om tiltak som kan betre tilhøva for mjuke trafikantar på Misje. Som eit ledd i dette har vegvesenet sett på om det er aktuelt å sette ned fartsgrensa. Ut frå dei vurderingskriteria som ligg føre har ein førebels ikkje funne grunnlag for å endre fartsgrensa frå 80 km/t til 60 km/t.

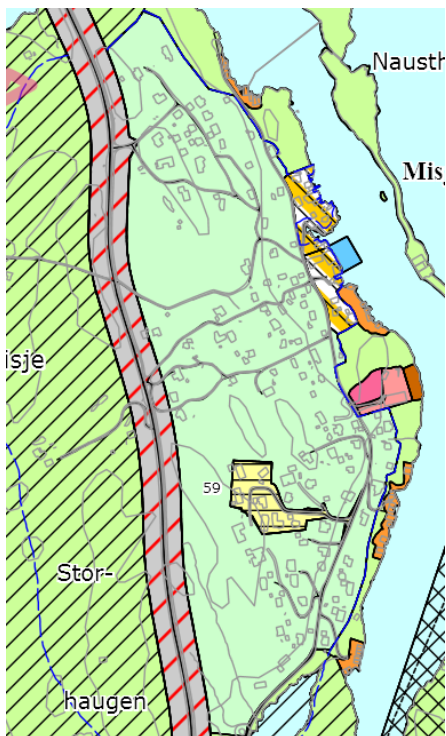
Dette tilseier at det må etablerast ein eller fleire planfrie kryssingar for å gjere tilhøva trygge nok for mjuke trafikantar. Fartsdempande tiltak slik klagar skisserer kan berre nyttast ved fartsgrense 50 km/t eller lågare.

Som vegvesenet har peikt på i sitt vedtak [...] kan ei avkøyrslarøknad ikkje vurderast isolert ut i frå den tekniske standarden på avkøyrslar det er søkt om utvida bruk av. Statens vegvesen skal ved handsaminga av enkeltsøknader også legge vekt på omsynet til trafikken på og langs vegen. Det må gjerast ei totalvurdering der ein i tillegg til avkøyrslarstaden også tar omsyn til ferdsle og trafikktryggleik på vegen det er søkt om avkøyrslar frå.

At Fjell kommune har kompetanse til å godkjenne utvida bruk av ei anna avkøyrslar frå Fv. 561 via *kommunal* veg fram til eigedommen, kan ikkje tilleggast vekt i klagehandsaminga. Kommunane har eit sjølvstendig ansvar for å sjå til at trafikktryggleik vert vurdert i handsaminga av enkeltsaker.

Erfaring tilseier at mjuke trafikantar som skal nytte kollektivtilbodet vil krysse vegbana på ein stad nær heimen. Uavhengig kor ein vel å krysse utgjer Fv. 561 her eit rettstrekk på om lag 1 kilometer med 80-sona. Farten vil tidvis være høgare. Utan eit etablert tilbod til mjuke trafikantar er faren for ulukker til ein kvar tid overhengande og konsekvensen av dette vil bli fatal.

Som bildet under viser er det per i dag relativt store ubygde areal avsett til føremålet LNFR-spreidd på Misje. Vegvesenet har i si handsaming av veglovsaka stilt spørsmålet om vidare utbygging av det som etter kvart framstår som eit bustadfelt, vil vere i tråd med arealføremålet. Ein kan heller ikkje sjå vekk frå faren for presedensverknad og at kommuneplanen vert uthola på denne måten. Statens vegvesen ynskjer ikkje å bidra til ei slik utvikling og vi vonar at kommunen i lys av eigen trafikksikringsplan heller ikkje er interessert i å legge til rette for ei slik utvikling.



Figur 1 Kryss markerer aktuell parsell av gnr. 59 bnr. 13 medan raud ring markerer avkøyrsla det er søkt om utvida bruk av.

#### Konklusjon

[...] Slik tilhøva er i dag er faren for påkøyrseloverhengande. Spesielt vil dette gjelde for eldre, born og unge. Eit avkøyringsløyve som omsøkt vil skape presedens for handsaminga av tilsvarende saker og gjennom dette bidra til ei uønska utvikling.

[...]

#### Tilråding til vedtak:

Statens vegvesen tilrår at vårt avslag heimla i veglova § 40 på søknad om utvida bruk av avkøyrsla frå Fv. 561 til tomannsbustad på gnr. 59 bnr. 13 vert oppretthalde. Grunngevinga er dei dårlege tilhøva for kollektivreisande og andre mjuke trafikantar som skal krysse 80-sona på Fv. 561. Spesielt gjeld dette eldre, born og unge.

Vi kan ikkje sjå at det ligg føre sakshandsamingsfeil eller at søkar har kome med nye opplysningar som ikkje allereie har vore vurdert i handsaminga av saka.

#### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Det er Statens vegvesen som er trafikkfagleg mynde. Fylkesrådmannen merker seg at SVV har kome til at det er overhengande fare for påkøyrse mellom trafikantar i 80-sona langs Fv. 561 og trafikantar som nyttar avkøyrsla, spesielt mjuke trafikantar. Dette er urovekkande.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at klagar har peika på feil eller manglar i handsaminga av denne saka. Fylkesrådmannen finn derimot at handsaminga er i samsvar med vurderingskriteria som dei er pålagt å følgje, jf SVV si saksutgreiing. Fylkesrådmannen kan difor ikkje sjå at det er grunnlag for å ta klaga til følgje.