



Arkivnr: 2019/2774-1

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		03.06.2019

Klage på avslag på søknad om avkøyrsløse og dispensasjon frå byggjegrensa for gnr 133 bnr 38 og gnr 134 bnr 19 i Lindås kommune

Samandrag

Klagenemnda har fått oversendt klage frå Jørgen Halås over Statens vegvesen sitt avslag på søknad om bygging av avkøyrsløse og dispensasjon frå byggjegrensa. Fylkesrådmannen vurderer saka som ei klassisk konflikt mellom ein privat part sine interesser i samband med etablering av bustad, og samfunnet sine interesser for trygg trafikk og å unngå unødvendige meirkostnader i samband med vegbygging. Fylkesrådmannen finn at samfunnet sine interesser må gå foran interessene til den private parten, og rår difor til at klaga ikkje vert teke til følgje.

Økonomi: Det vil vere kostnadsdrivande for framtidig vegutbygging å ta klaga til følgje.

Klima: Ingen verknader.

Folkehelse: Det vil vere i strid med 0-visjonen å ta klaga til følgje.

Regional planstrategi: Ingen verknader.

Forslag til vedtak

Klage av 12.11.18 frå Jørgen Halås, over Statens vegvesen sitt vedtak av 25.10.18, ikkje vert teke til følgje.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 02.05.2019**Bakgrunn**

Klagenemnda har i brev av 11.02.19 frå Statens vegvesen (SVV) fått oversendt klage av 12.11.18 ('klaga') frå Jørgen Halås ('klagar') over vedtak gjort av SVV 25.10.18 ('vedtaket'), og SVV si vurdering av klaga. Det påklaga vedtaket er eit avslag på søknad frå klagaren ('søknaden'), om ny avkøyrsløse frå fv 565 og oppføring av bygning (garasje) på gnr 133 bnr 38 i Lindås kommune. Klagenemnda skal gjere endeleg vedtak i saka.

Søknadsplikta

Årsaka til at ein må søkje SVV om løyve for å byggje ny avkøyrsløse, og for å oppføre byggverk nær ein fylkesveg, finn ein - som fylkesrådmannen har omtalt mange ganger - i *veglova* §§ 29, 30, 40 og 41¹.

Føresegnene der må jamførast med føremålsparagrafen i veglova, nr 1 a. Denne lyder slik:

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.

Politiske føringar

¹ I § 40 heiter det m.a følgjande:

Avkjørsle frå offentlig 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 [...] fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret [...].

I § 30 heiter det m.a følgjande:

Byggverk [...] må ikkje utan særskilt løyve plasserast innafør byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29 [over].¹

[...]

Løyve etter første ledd [over] gir regionvegkontoret for [...] fylkesvegar [...].¹

I § 29 heiter det m.a følgjande:

Langs offentlig veg skal det vere byggegrenser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet

Stortinget, Regjeringa og fylkesutvalet har vist si vektlegging av veglova sitt mål om *trygg [...] avvikling av trafikken*, gjennom tilslutning til *0-visjonen*², som fylkesrådmannen tidlegare har vist til.

Stortinget si tilslutnad blei først vedteke i samband med *Nasjonale transportplan* ('NTP') 2002-2011 og seinast ved handsaminga av *NTP 2018-2029*. Eit av dei tre hovudmåla i *NTP* er å «[r]edusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen».

Regjeringa sin tilslutnad til nullvisjonen går fram av *regjeringsplattforma*, der det i kap 10 m.a heiter følgjande:

Regjeringa 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.

Fylkestinget har også slutta seg til nullvisjonen, ved å setje den som eit delmål i *Regional transportplan Hordaland 2018-2029*.

Føringar for SVV si praktisering av veglova

Det er sjølvstykke ikkje rom i lov eller forskrift å detaljregulere utforminga av vegnettet eller sakshandsamingsrutiner. SVV er difor - som nemnd i tidlegare saker – gjennom *anleggsforskrifta* gjeve fullmakt til «å fastsette utfyllende bestemmelser – *vegnormaler*». Målet med *vegnormalene* er effektiv og trafikksikker transport.

Vegnormalene spesifiserer i høg detaljeringsgrad korleis vegnettet skal vere. Dei er nedteikna i eit tresifra tal større *handbøker*.³ Dei som har størst relevans for saker som gjeld avkøyrslar og byggegrensar er:

- *Veg- og gateutforming* ('Handbok N100').
- *Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker* ('Handbok R701').

Handbok N100 gjev detaljerte føresegnar om m.a teknisk utforming av avkøyrslar. Døme på detaljeringsgrad er at Vegklasse H2, som er ein av 17 vegklassar, er inndelt i 22 undergrupper med omsyn

på eigeiendommen som grensar opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.

Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå [...] fylkesveg [...].

[...]

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter.¹

[...]

Regionvegkontoret tar avgjerd etter denne paragrafen for [...] fylkesvegar [...].

² *Nullvisjonen* er i *NTP 2018-2029* skildra slik i kap 10 (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 trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til ulykker med alvorlige skader. Nullvisjonen er fundamentet for trafikksikkerhetsarbeidet innen alle transportsektorene. [...]

³ Disse finn ein på nettstaden <https://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker> (30.04.19). Dei ligg ikkje lengre føre i trykt format.

til 14 ulike parameterkrav for utforming av kurvatur.⁴ Kurvatur, er som kjent berre eitt av mange tilhøve ved bygging og drift av veg.

Dagens vegnett er i stor mon ikkje i samsvar med vegnormalene. Dette har historiske årsaker. Ein søker å rette opp desse manglane, og har ikkje lov til å gje løyve for tiltak langs vegnettet som vert gjort annleis enn det som er presisert i handbøkene. Dette for å støtte opp under nullvisjonen.

Handbok R701 omhandlar korleis søknader om avkøyrslar eller utvida bruk av avkøyrslar skal handsamast. Den legg såleis godt til rette for å sikre riktig, føreseieleg og rettvis sakshandsaming.

Fylkesutvalet avgjorde i 2018 kva retningslinjer med kriteriar som SVV skal leggje til grunn for ei konsekvent handsaming av søknader om løyve for etablering av avkøyrslar, utvida bruk av avkøyrslar og dispensasjon frå byggjegransene som skal gjelde i Hordaland. Dette gjennom vedtaket av «*Rammeplan for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest - 2017-2020*» ('rammeplanen').

I rammeplanen er fylkesvegnettet som kjent delt inn i fire haldningsklassar med separate føresegner:

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

Fylkesveg 565 høyrer inn under haldningsklasse 2. Om denne klassa gjeld følgjande kriteria for avkøyrslar:

- Talet på avkøyrslar [...] skal vere svært avgrensa.
- Nye avkøyrslar [...] bør avklarast i reguleringsplan. Val av stad for avkøyrslar må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga.
- [...]

Kriteria for byggjegransar er følgjande:

- Byggjegransar 50 meter.
- Det vert vanlegvis ikkje gjeve dispensasjon utan at det føreligg ein reguleringsplan.

I rammeplanen heiter det følgjande om unntak frå sistnemnde reglar:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegransa vurderast. Støykrava i byggteknisk forskrift skal oppfyllest.

Søknaden

Den påklaga søknaden gjaldt oppføring av bygning (garasje) på gnr 133/38 i Lindås kommune, med nærmaste punkt 10 meter til midten av fv 565, og opparbeiding av ny avkøyrslar frå fv 565 til nemnde tomt, som vist på neste side.

Som grunngeving for søknaden m.v. blei det i søknaden opplyst følgjande:

⁴ Handbok N100, side 43 (https://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/964095, 12.03.19).

Eiendommen hadde god tilkomst fra veien - FØR broen over Alverstraumen ble åpnet i 1958 !

Til den tid var dette en lokal vei fra Alverstraumen kai – og sørover og det var ingen støpekanter som hindret tilkomst til eiendommen, hvilket det er i dag ! Biltrafikken var også nesten fraværende på den tiden !

Nå må vi parkere på noen «tilfeldige» «ledige» plasser langs riksveien, som medfører stor risiko bilister og fotgjengere.

Langs hele vår eiendom er det i dag en høg støpekant.

Vi ønsker å få fylle ut et område på ca. 260 m² - som vist på vedlagte kart. En ca. 5 m. høg mur må oppføres i skåningen ned mot sjøen. Det vil også bli søkt på oppføring av en garasje.

En avkjørsel til våre eiendom vil kunne få en siktretkant på 8 x 40 m. i begge retninger !

Vi er oppmerksom på at tiltaket også er søknadspliktig mot Lindås kommune.

Vedtaket

Vedtaket i saka lyder slik:

Med heimel i veglova [§§ 29 og 40](#) avslår vi søknaden om etablering av avkøyrsløp frå fv. 565 og oppføring av garasje på eigedomen gnr. 133 bnr. 38 i Lindås kommune.

Vedtaket er gjeve med bakgrunn i behovet for å oppretthalde transportfunksjonen og ei effektiv trafikkavvikling på strekninga, slik det kjem fram i strekningsvise vurderingar jf. *Rammeplan for avkøyrsløp med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrensar for riks- og fylkesveg i Region vest (2017 – 2020).*

Grunngjeving

SVV si grunngjeving for vedtaket lyder som følgjer:

Bakgrunnen for vedtaket

Fartsgrensa på staden er 50 km/t og ÅDT (årsdøgertrafikk) er 6300. ÅDT vert redusert litt nord for omsøkte eigedom, men ein må likevel leggje til grunn at det er høg trafikk på strekninga og at dette trafikkgrunnlaget vert oppretthalde framover. I *Rammeplan* er strekninga klassifisert til *Haldningsklasse 2*. Rammeplanen er retningsgjevande for korleis vi behandlar ein søknad etter veglova.

Avkøyrsløp:

Statens vegvesen skal i vurderinga legge vekt på framkomme og trafikktryggleik på vegen det er søkt om avkøyrsløp frå. Det må gjerast ei totalvurdering, der det utover tilhøva på staden også må takast omsyn til framkomst og trafikktrygging / trafikktryggleik på den vegen det er søkt om avkøyrsløp frå.

Søklar eig ei tomt med påståande eldre einebustad. Tomta har i dag gangtilkomst. Statens vegvesen av slo ein søknad om avkøyrslø 21.11.2017 til bustadeigedomen. Avslaget vart ikkje klagt på. Det er no levert ny søknad der avkøyrsla er flytta nord for bustadhuset, på ein tilstøytande eigedom som er på same eigarhand.



Situasjonskart vedlagt søknaden, som syner omsøkte avkøyrslø. Bilete t.h frå synfaring.

Fylkesveg 565 er ein viktig fylkesveg med regional funksjon. Det vil mellom anna seie at vegen er viktig for transport mellom kommunar og viktig omkøyringsveg i regionen. *Rammeplanen* har klassifisert strekninga til *Haldningsklasse 2*. Dette er ein streng haldningsklasse. Det vil mellom anna seie at talet på avkøyrslø skal vere svært avgrensa og at nye avkøyrslø ikkje bør godkjennast utan at det føreligg ein stadfesta reguleringsplan. Val av stad for avkøyrslø må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga. Bakgrunnen for den strenge vurderinga er at det er behov for å oppretthalde transportfunksjonen på strekninga, og målet om ei effektiv trafikkavvikling.

Fylkesvegen er regulert gjennom godkjent reguleringsplan for *RV 565 Hilland – Alverstraumen (1999)*. Planen syner ei tilkomst til eigedomen vist med ei pil i kartet. Planen har ikkje eigne føresegner som omhandlar dette forholdet, men vi tolkar det slik at det er ein gangtilkomst som er vist i planen. Planen legg også til rette for ei utbetring av vegen og ei etablering av gang- og sykkelveg på strekninga forbi eigedomen. Planen er gamal og ikkje realisert. Strekninga er også ein del av den såkalla *Nordhordlandspakken*. Vi vurderer at det er eit stort behov for å utbetre vegen på denne strekninga, og særleg legge til rette for gang- og sykkelveg. Dersom vi skal byggje ut vegen i dag må den planleggjast på nytt, slik at dagens krav vert lagt til grunn ved utforming av anlegget. Det er smalt og lite areal tilgjengeleg strekninga til å utvide vegen.

Den omsøkte tomta er bratt og høgdeskilnaden er stor. Vegbana ligg på om lag kote 23, medan parkeringsareal ligg om lag på kote 19 – 20. Vegbana er sikra med betongstøypekant

for å hindre utforkøyning. Vi reknar med at krav vi normalt stiller til utforming kan verte innfridd dersom terrenget vert tilstrekkeleg bygd opp.

Teikningane vi har mottatt viser ei prinsipiell utforming av tiltaket og det er difor vanskeleg å vurdere om dette lar seg gjennomføre i praksis. Etablering av avkøyrsløp og snu- og manøvreringsareal vil kreve store arealinngrep og er vanskeleg å gjennomføre. Det er heller ikkje vurdert korleis anleggsperioden skal gjennomførast. Tiltaket er ikkje avklara med Lindås kommune.



Vegbiletet 2018 som syner omtrentleg avkøyrsløp. Bustadhus til høgre i biletet.

[(Framhald på neste side.)]

Byggjegrænse:

Byggjegrænse langs veg skal ivareta trafikktryggleiken, vegvedlikehaldet og drift av vegnettet, arealbehov ved ei eventuell utviding av vegen, og miljøet langs vegen.

Det er søkt om dispensasjon frå byggjegrænse langs veg for å oppføre garasje 8 meter frå vegmidte. Byggjegrænse langs fylkesvegen er 50 meter, og ein føretar ein konkret og skjønnsmessig vurdering i kvart tilfelle.

Det er viktig at det finns areal langs vegen som kan nyttast til ulike framtidige utbetringstiltak. Med bakgrunn i at det er behov for å utvide vegen meiner vi det ikkje er rett å legge til rette for tiltak inntil vegen som gjer det vanskeleg og fordyrar ei framtidig utbetring av vegen.

Oppsummering:

Vi har vurdert søknaden og komme fram til at vi ikkje kan godkjenne etablering av avkøyrsløp og oppføring av garasje innanfor byggjegrænse som omsøkt. Bakgrunnen for vedtaket er mellom anna behovet for å oppretthalde transportfunksjonen på strekninga og målet om ei effektiv trafikkavvikling. Det overordna målet om å ivareta trafikktryggleiken veg sterkt i denne saka. Det er behov for areal til framtidig utbetring av vegen for å sikre desse omsyna. Vi meiner at arealbruken i området må avklarast gjennom godkjente reguleringsplanar.

Klaga

Klaga har følgende ordlyd:

Eiendommen har i dag ingen mulighet for stopp til avsetting av passasjerer, og ei heller noen parkeringsmuligheter i nærheten av eiendommen, hvilket gir en stor trafikkrisiko, med spesielt med fare for dødsulykker.

Således vil dette omsøkte tiltak , i svært stor grad begrense denne risiko.

Dere nevner en stor årsdøgnstrafikk, noe som gjør «et snarlig stopp» **ekstra farlig**, og således skulle en avkjørsel gi langt bedre sikkerhet.

Det blir mulighet for sikker snuplass på egen eiendom.

Sikktrekantene vil være > 6 – 90 m. både nord- og sydover.

Fartsgrensen på stedet er 50 km/t.

Som vedlagte foto viser , hadde vår eiendom avkjørsel fra vegen FØR den nye vegen mot Alversund bro ble bygget, og skulle det ikke den gang vært pliktig av utbygger å etablere en ny avkjørsel ?

Den omsøkte avkjørsel vil ligge på ca. C+22,5 – og terrengmuren vil få en høyde mellom 3,8 m. og 4.8 m. Muren vil bli bygget som en armerte betongmur, og den vil enkelt la seg bygge av sentralgodkjent entreprenør.

Det er ingen naboer som vil bli direkte berørt.

Etter Deres godkjennelse på avkjøring - vil det bli sendt byggesøknad til Lindås kommune m/ de nødvendige nabovarsler

SVV si vurdering av klaga

SVV si vurdering av klaga lyder som følger:

Innhald i klagen:

Klagar har i dag ingen køyrbar avkøyrslse, og ingen moglegheit for stopp til å setje av passasjerar, eller parkeringsmoglegheit i nærleiken. Dette utgjer ein stor trafikkrisiko, særleg med fare for dødsulukker. Omsøkte tiltak vil avgrense denne risikoen. Klagar meiner vidare at det er mogleg å parkere og opparbeide sikker snu plass på eigen grunn. Vidare kan ein opparbeide tilstrekkeleg sikt. Klagar hevdar vidare at egedomen hadde avkøyrslse før den nye Alversund bru vart bygd. Heile klagen følgjer vedlagt.



Oversiktskart (t.v.) og situasjonskart (t.v.). Omsøkt eigedom ligg langs fv. 565 ved Alverstrømmen, nord for Hilland i Lindås kommune.

Vår vurdering:

Søknaden gjeld avkøyrslse frå fv 565 *Radøyvegen* i Lindås kommune. Det var først søkt om avkøyrslse sør for bustaden i 2017. Denne søknaden vart avslått i vedtak av 21.11.2017 mellom anna fordi vi meinte at avkøyrslse ikkje kunne byggast i samsvar med krav til teknisk utforming. Det vart levert ny og endra søknad i 2018, der avkøyrslsepunktet er flytta nord for bustaden. Det er denne søknaden som no vert handsama.

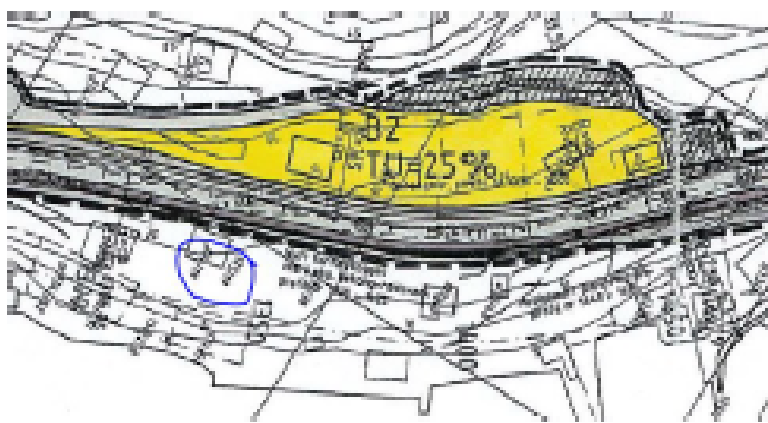
Fartsgrensa på staden er 50 km/t og ÅDT (årsdøgertrafikk) er 6300. ÅDT vert redusert litt nord for omsøkte eigedom, men ein må likevel legge til grunn at det er høg trafikk på strekninga og at dette trafikkgrunnlaget vert oppretthalde framover. I *Rammeplan* er strekninga klassifisert til *Haldningsklasse 2*, det vil seie at dette er ein viktig veg med regional og lokal funksjon. Talet på avkøyrslser skal vere avgrensa, og nye avkøyrslser bør ikkje godkjennast før det føreligg ein godkjent reguleringsplan. Byggjegrensa er 50 meter frå vegmidte, og det vert vanlegvis ikkje gjeve løyve til dispensasjon før det føreligg ein godkjent reguleringsplan. Rammeplanen er retningsgjevande for korleis vi behandlar ein søknad om avkøyrslse og dispensasjon frå byggjegrense langs veg. Forutan dei strekningsvise vurderingane, må ein gjere ei konkret vurdering i kvart tilfelle.

Avslaget er grunngjeve med behovet for å oppretthalde transportfunksjonen på strekninga og målet om ei effektiv transportavvikling. Fv. 565 er ein viktig fylkesveg lokalt og regionalt. Det

[(Framhald på neste side.)]

vil mellom anna seie at vegen er viktig for transport mellom kommunane i regionen og ein viktig omkøyringsveg. Vi meiner at dei overordna målsetjingane må vege tungt i denne saka, og omsynet til behov for areal til framtidig utbetring av vegen.

Fylkesveg 565 er regulert gjennom godkjent reguleringsplan *Rv. 565 Hilland - Alverstraumen (1999)*. Dette er ein eldre reguleringsplan som legg til rette for utbetring av strekninga og tilrettelegging for mjuke trafikantar. Planen er ikkje realisert, og dersom vegstrekninga skulle utbetrast i dag, ville det krevje ein ny plan der dagens krav til utforming av veganlegg vert lagt til grunn. Planen viser også ei tilkomst til eigedomen synt med ei pil i kartet der dagens gangtilkomst er. Det er ikkje eigne føresegner til planen som omhandlar dette forholdet, og det er ikkje klart for oss kva som er planlagt for her. Veglova vil uansett kome til anvending. Sjølve bustadtomta er uregulert, men avsett til bustadområde jf. *Kommunedelplan Knarvik - Alversund (2004)*.



Del av reguleringsplan RV. 565 - Hilland - Alverstraumen (1999). Omsøkte tomt er ringa inn.

Klagar viser til at eigedomen hadde køyrbar tilkomst før Alversund bru vart opna i 1958 og har lagt ved bilete som skal dokumentere dette. Søkjar spør om ikkje utbyggar den gong ville vore pliktig til å etablere ny avkøyrsløse. Vi kjenner ikkje til den konkrete saka sidan dette ligg langt tilbake i tid. I denne saka har vi tatt stilling til at det er søkt om avkøyrsløse og vi legg til grunn dagens situasjon når vi vurderer søknaden.

[...]

Det er eit krav ved etablering av nye avkøyrsløse at ein kan tilfredsstille tekniske krav til utforming. Tekniske krav er utforma slik at en skal få ein funksjonell og trafikkisikker avkøyrsløse. Skissa som er lagt ved søknaden viser berre ei prinsipiell løysing. Det er lagt til grunn redusert svingradius og det er ikkje synt helling frå veg. Vi vurderer at ein kan opparbeide tilstrekkeleg sikt, men dette krev at køyretøya kan stå plassert vinkelrett på vegen fire meter inn i avkøyrsla, og at planert areal er tilstrekkeleg høgt slik at målepunktet vert 1,1 meter over bakken og ikkje vert hindra av betongstøypekanten.

[(Framhald på neste side.)]

Etablering av avkøyrsløse samt snu- og manøvreringsareal på tomte vil krevje store arealinngrep på grunn av terrengforholda på staden. Vegen er bygd opp med mur, og det er stor høgdeskilnad mellom tomte og vegen noko som gjer det utfordrande å utforme tiltaket. Vegbana ligg på kote 23, medan garasje og parkeringsareal ligg om lag på kote 19–20 i dag. For å løyse dette skal det etablerast ein ca 5 meter høg mur mot aust (sjøen), og fyller ut arealet mot vegen. Vi har gjort søkjar merksam på at eit så stort arealinngrep må avklarast etter plan- og bygningslova med Lindås kommune. Vi er heller ikkje sikre på at skissa har satt av tilstrekkeleg areal for å utforme tiltaket.

[...]

Byggjegrænse:

Byggjegrænse langs veg skal ivareta trafikktryggleiken, vegvedlikehaldet og drift av vegnettet, arealbehov ved ei eventuell utviding av vegen, og miljøet langs vegen.

Det er søkt om å oppføre garasje 8 meter frå vegmidte. Byggjegrænse langs fylkesvegen er 50 meter, og ein føretar ein konkret vurdering i kvart tilfellet.

Det er eit stort behov for å utbetre denne vegstrekninga. Vi meiner at det i dette tilfellet er viktig å avsetje areal til framtidig utbetringstiltak av fylkesvegen. Med bakgrunn i dette, er det ikkje rett å leggje til rette for tiltak som gjer det vanskeleg og fordyrar ei framtidig utbetring av vegen.

Oppsummering:

Statens vegvesen kan ikkje godkjenne omsøkte tiltak. Vi har lagt avgjerande vekt på behovet for å oppretthalde transportfunksjonen på strekninga og målet om ei effektiv trafikkavvikling. Det kjem av føremålet med byggjegrænse at det skal vere tilstrekkeleg areal til framtidig utviding av vegen og at det ikkje skal leggast til rette for tiltak som vil fordyre og gjere det vanskeleg å gjennomføre ei framtidig utbygging. Vi meiner at dei overordna målsetjingane må vege tungt i denne saka.

Tilråding til vedtak:

Statens vegvesen har vurdert klagen og finn ikkje å kunne ta den til følgje. Vi rår til at vårt vedtak av 25.10.2018 vert ståande.

Saksopplysningar

På oppmoding frå klagar, har administrasjonen vore på synfaring på staden, saman med klagar og ein representant frå SVV.

Synfaringa synleggjorde klagar si interesse av å etablere avkøyrsløse for køyretøy til staden. Administrasjonen fann at SVV si anførsle om at det vil vere utfordrande å få dette til har godt grunnlag.

Det kom fram at vegen forbi eigedomen er skuleveg utan fortau eller sykkelveg. Etter det administrasjonen kunne sjå, er det behov for tilbod til mjuke trafikantar på strekninga.

Under synfaringa opplyste klagar at han, i samband med utviding av veg og bygging av gong- og sykkelveg, er villig til å avstå grunn utan vederlag.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er merkbar usemje mellom partane om fakta i saka. Fylkesrådmannen merkar seg at også SVV trur at det teknisk sett kan la seg gjere å byggje ei avkøyrsløp, men at dette vil vere utfordrande. Fylkesrådmannen merkar seg samstundes at klagar ikkje har anførsle til at det er trong for vegutviding og gong- og sykkelveg.

Etter fylkesrådmannen si vurdering vedkjem klagar si anførsle om tidlegare avkøyrsløp ikkje saka. Det er situasjonen framover ein skal vurdere.

Som SVV har peika på, lå det i reguleringsplanen frå 1999 inne gong- og sykkelveg i reguleringsplan. Etter det fylkesrådmannen kan sjå, er det i dag sterkt behov for sistnemnde, kanskje sterkare enn i 1999, og også for vegutviding.

SVV har gjort gjeldande, og fylkesrådmannen vil tru, at det ved vegutviding og bygging av gong- og sykkelveg utanfor eigeidomen vil vere naudsynt å ekspropriere grunn frå klagar. SVV har blanda erfaringar med løfte frå grunneigarar om å avstå grunn utan vederlag. Klagenemnda har tidlegare lagt til grunn at ein ikkje kan basere budsjettering av framtidig vegutbygging på slike løfte.

Fylkesrådmannen vurderer elles saka som ei klassisk konflikt mellom ein privat part sine interesser og samfunnet sine interesser.

Den private parten har til disposisjon eit relativt stort hus, på ei god tomt, og ønskjer å pusse opp huset og gjere det til heim for seg sjølve og familien sin, kanskje med både barn og vaksne som gjestar. Dette med eigen bil under tak på eigen grunn. Dette forstår fylkesrådmannen godt. Fylkesrådmannen er difor positiv til at det blir gjort når tilhøva ligg til rette for det.

'Samfunnet' er her menneske i alle aldre som ferdast langs vegen i alt frå barnevogn til transportmiddel i uforsvarleg fart. 'Samfunnet' er også pårørande til dei nemnde, og deira (leike)vener, arbeidsgjevarar, kollegaer etc.

'Samfunnet' er i tillegg dei som betalar skatt og bompengar for å finansiere utviding av veg og bygging av gong- og sykkelvegar, trygd til trafikkskade m.m.

Samfunnet har ei klar interesse av at det skal vere trygt for alle å ferdast langs vegane. I arbeidet basert på 0-visjonen er det viktig å *utforme [vegsystemet] slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til ulykker med alvorlige skader*, slik det står i formålsparagrafen i veglova. Det er difor viktig å ikkje gå på akkord med retningslinene i rammeplanen og skape nye potensielle ulukkepunkt. I staden bør ein utbetre eksisterande vegnett, slik det er planer om og behov for utanfor den aktuelle eigeidomen.

Etter dette finn fylkesrådmannen at samfunnet sine interessar her må vege tyngre enn klagar sine interessar. Fylkesrådmannen rår difor til at klage av 12.11.18 frå Jørgen Kalås, over Statens vegvesen sitt vedtak av 25.10.18, ikkje vert teke til følge.