



Arkivnr: 2015/632-79
Saksbehandlar: Merethe Helland Nordnæs

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		15.03.2016

Klagesak.

Klage på avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrslø frå Fv. 561, Ågotnes Gnr. 30 Bnr. 214, i Fjell kommune.

Samandrag

Saka gjeld klage på avslag om søknad om utvida bruk av avkøyrslø frå Fv. 561 for tilkomst til 4 bueiningar på Gnr. 30 bnr. 214, i Ågotnes i Fjell kommune. Statens vegvesen Region vest (vegvesenet) har motteke klage frå Håkon Printzlau Wiik (tiltakshavar), på avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrslø den 03.09.2015. Området der den aktuelle eigeiomen ligg, Sveane, er ikkje regulert og er i kommuneplanens arealdel vist som noverande boligområde utan plankrav. Avkjørselspunktet frå fylkesvegen er også uregulert.

Utvida bruk av eksisterande avkøyrslø frå Fylkesveg 561 (Fv. 561) til 4 nye bueiningar på eigeiomen, Sveane 3, på Ågotnes, forutset kryssing av og eller køyring på gang- og sykkelveg.

Statens vegvesen Region vest har vurdert klaga som underinstans og har funne å oppretthalde sitt avslag i saka.

Fylkesrådmannen har vurdert klaga og rår til at klagen frå Håkon Printzlau Wiik over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 31.08.2015, om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrslø frå Fv. 561 til eigeiomen Sveane 3 Gnr. 30 Bnr. 214, Ågotnes i Fjell kommune, ikkje vert teken til følgje.

Forslag til vedtak

Klage frå Håkon Printzlau Wiik over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 31.08.2015 om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrslø frå Fv. 561 til eigeiomen Gnr. 30 Bnr. 214, Ågotnes i Fjell kommune, vert ikkje teken til følgje.

fylkesrådmann

Rune Haugsdal

Rolf
Rosenlund
seksjonsleiar

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

1. Tiltakshavar, Håkon Printzlau Wiik, søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrse, av 01.05.2015.
2. Statens vegvesen Region vest, avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrse, av 31.08.2015.
3. Tiltakshavar, Klage på vedtak om avslag/forslag til utbetring av avkjørselspunktet, av 03.09.2015.
4. Statens vegvesen Region vest, oversendelsesskriv – opprettheld avslag, 27.10.2015.
5. Hordaland fylkeskommune, kart over eigedom/omsøkte avkøyrse.
6. Hordaland fylkeskommune, 2 stk. kart/foto over eigedom/omsøkte avkøyrse.

Fylkesrådmannen, 29.02.2016

Bakgrunn for saka:

Statens vegvesen Region vest har den 01.05.2015 motteke søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 for tilkomst til 4 nye bueiningar fordelt på 2 planlagte parsellar av Gnr. 30 Bnr. 214 i Fjell kommune. Tiltakshavar ynskja å skilje frå 2 stk tomtar frå Gnr. 30 Bnr. 214 (Sveane 3) for å bygge 2 tomansbustader med totalt 4 bueiningar, som har behov for utkøyrsløse frå vegen Krabbapollen til Fv. 561. Det vart og søkt dispensasjon frå byggegrense langs fylkesvegen. (Vedlegg 1)

Saka gjeld utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse. Avkøyrsløsepunktet frå Fv. 561 ligg tett opp mot eksisterande busstopp og bruk av avkøyrsløsen krev kryssing og eller køyring på gang- og sykkelveg. Avkøyrsløsepunktet tilfredsstillar difor ikkje krav til teknisk utforming etter Statens vegvesen sine handbøker N100 og V121. Dette spesielt med tanke på krav til sikt (Handbok N100). Vegvesenet vurderte avkøyrsløsepunktet som lite oversiktleg. Vegvesenet kan vanskeleg sjå at det vil vera mogeleg å få til ei tilfredsstillande utbetring av dette avkøyrsløsepunktet utan å gjera omfattande tiltak i det aktuelle området. Dei la avgjerande vekt på at tilkomst til nye bueiningar forutset bruk av gang- og sykkelvegen. Vegvesenet fatta difor vedtak om avslag på søknaden den 31.08.2015. (Vedlegg 2).

Tiltakshavar klaga på vedtaket i E-mail av 03.09.2015. Her kjem han og med forslag til utbetring av avkøyrsløsepunktet. (Vedlegg 3).

Fv. 561 Skjærgardsvegen, er i «Rammeplan for avkøyrsløser og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest» vist som haldningsklasse 2 (gul), dette er den nest strengaste haldningsklassen. Det går fram at : «Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrsløsar bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrsløsla blir nytta av fleire.» I Rammeplan pkt. 12 er det angitt prinsipp som skal leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrsløser. «Bruk av gang- og sykkelveg til køyring til nyetableringar skal ikkje finne stad.»

Fartsgrensa på staden er 60 km/t. Det går fram av saksopplysingane at Fv. 561 har ein ÅDT på det aktuelle strekket som er berekna til 12 200 køyrety pr. dag. Tilkost til parsellen Gnr. 30 Bnr. 214, Sveane 3, krev køyring dels på eksisterande gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegen delar seg og går under Fv. 561 i ein kulvert, den andre delen går vidare mot nord gjennom Spjeldtunnelen.

Rettsleg grunnlag:

Det går fram av veglova § 1 a at:

«Formålet med 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 vegstyresmaktene å skape størst mogeleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og samfunnsinteresser elles.»

Det går fram av veglova § 40:

«Avkøyrsløse 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 avkøyrsløse må avkøyrsløse frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkøyrsløse frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen. Regionvegkontoret kan krevje at avkøyrsløse frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkøyrsløse frå kommunal veg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Er arbeidet med avkøyrsløsa ikkje sett i gang innan 3 år etter at løyve er gitt, fell løyvet bort.»

Veglova § 43 1. ledd 1. pkt. lyder:

«Avkjørsle skal byggast og haldast ved like i samsvar med reglar som Vegdirektoratet fastsetter.»

Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser på riks- og fylkesvegar er eit ikkje juridisk bindande dokument, men skal gje føringar for kva haldning som skal leggest til grunn ved handsaming av avkjørsle- og byggegrensesaker. Eit viktig prinsipp er at teknisk utforming av avkjørsler skal vera i samsvar med vegvesenets handbøker N100 og V121. Rammeplanen vart vedteke av Hordaland fylkeskommune i 2013.

Klagen:

Tiltakshavar, Håkon Printzlau Wiik, har i telefonsamtale med sakshandsamar hos Statens vegvesen Region vest, bekrefta at hans e-mail av 03.09.15 er ein klage på vegvesenets vedtak av 31.08.2015. Klagen lyder slik:

«Viser til avslag på søknad om avkjørsel fv 561, hpl, km 5,414. Etter gjennomgang av vegvesenets vurdering av saken, vil vi sette spørsmål til problemstillingen for utbedring av det aktuelle avkjørselspunktet, uten å gjøre omfattende tiltak i det aktuelle området.»

Når man ser på alternativene for en mykere overgang fra «veikryss» til «gang og sykkelsti», vil man også kunne ta vurderingen om denne avkjørsel vil kunne vært utbedret for eksisterende boenheter, da det etter vegvesenets skjønn, er MEGET trafikkert og belastet område.

Forslagene til utbedring uten å være for omfattende tiltak, er som følger:

- Redusere hastigheten forbi området til 50 KMT, da dette er en skolevei for mange barn, og sykkelsti for pendlere i nærområdet.*
- Oppføring av STOP skilt ved utkjørsel til RV 561, da dette har vist seg effektivt ved veikrysset fra nord enden av Kolltveit tunnel.*
- Begrense hastighet på sykkelsti ved å oppføre «bom/sluse» ved busstopp.*
- Avgrense linjer ved utkjørsel, ved å gjøre veikryss mer oversiktlig.*
- Oppføre fotgjengerfelt fra busstopp til kulvert under RV 561.*
- Sender ved vedlegg som illustrerer alternative løsninger.*

Mulighetene er mange og vil nødvendigvis ikke være omfattende. Som vist i kommuneplan for Fjell kommune, er dette området beregnet for oppføring av boliger/boligområde, og kommunen har ytret ønske om «fortetting» i området. Da vil det etter mitt skjønn være forventet at vegvesenet vil kunne være løsningsorientert, og kunne være behjelpelig med alternative løsninger.

Kan også vise til tidligere innvilget avkjørsel til RV 561 ved å referere til prosjekt fra 2009 8 stk. boenheter regulert i Sveane/Ormevik. Ett forsiktig anslag brukere av avkjørsel pr. dags dato, er ca 80-100 boenheter. Det vil for meg være tungt å forstå, at 4 stk boenheter vil kunne være avgjørende for dette veikrysset og sykkelsti. Alternativ parsell for RV 561 er under planlegging, og eksisterende parsell vil etter en overgang kun belastes med lokaltrafikk. Etter vegvesenet anslag passerer det ca 12200 biler i døgnet. Uvisst når denne måling er gjennomført, men nye tall (uoffisielle) tilsier at det har minket med ca. 4-5000 biler i døgnet etter forsyningsbase til Mongstad. Dette er definitivt merkbart for alle boenheter som grenser mot Rv. 561, da trafikkbildet har endret seg betraktelig. Håper med dette at vi kan komme til en snarlig og trygg løsning for alle parter som samsvarer med veitrafikkloven».

Statens vegvesen Region vest si vurdering:

Vegvesenet har vurdert søknaden med bakgrunn i:

- Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016
- Rikspolitiske retningslinjer
- Null-visjonen
- Tekniske krav

- Kommunens arealplan

I vurderinga av klagen legg vegvesenet avgjerande vekt på at tilkomst til nye bueiningar forutset bruk av gang- og sykkelveg. Dette er ei løysing som kjem i konflikt med retningslinjene som er vedteke i «Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016». Dei viser til at søknader om avkøyrslar som har vore handsama dei seinare år, har alle vore vurdert i lys av føringane i rammeplanen. Manglande aksept for denne type løysingar for avkøyrslar, har etablert seg som ein konsekvent praksis ved Statens vegvesen Region vest. Dei visar til at fartsgrensa på staden er 60 km/t medan trafikkmengda er berekna til 12 200 køyrety pr. døger (ÅDT).

Vegvesenet har vore på staden og vurdert avkøyrsla. Dei kunne då konstatere at mange born nytta denne vegen. Dei skriv at sjølv om dette er ein tilkomst som allereie vert nytta som tilkomst til fleire eksisterande bustader på staden, er dette likevel å sjå på som ein trafikalt dårleg løysing.

Vegvesenet viser til at tiltakshavar i sin klage kjem med forslag til utbetring av det aktuelle avkøyrspunktet. Dei peikar på at dette er alle trafikksikringstiltak som det pr. idag ikkje er avsett midlar til å gjennomføra. Desse tiltaka vil ikkje kunne gjennomførast utan at dei har vore gjenstand for ei grundig vurdering hjå vegvesenet. Det er knytt spesielle krav til etablering av f.eks fortgjengarfelt. Dette er tiltak som vil vera avhengig av mellom anna: ein hensiktsmessig plassering, sikt, målingar av reelt fartsnivå, antal fotgjengar m.m. Statens vegvesen skriv at dei ved handsaminga av klagesaka har tatt utgangspunkt i dagens trafikale situasjon, som er bakgrunnen for at søknad om utvida bruk av avkøyrslar vart avslått.

Slik vegvesenet vurderer det, representerer tilkomst via gang- og sykkelveg saman med høg trafikbelastning på primærvegen, samla sett ein svært krevjande situasjon. Dette gjer seg spesielt gjeldande i møte mellom mjuke trafikantar og bilistar som skal inn og ut i avkøyrspunktet. Dei viser til at Fv. 561 Skjærgardsvegen allereie er ein relativt ulukkesbelasta vegstrekning og erfaring seier at ved ulukker i samband med avkøyrslar kan graden av alvorlege ulukker vera høg og mjuke trafikantar er overrepresentert. Vegvesenet ynskjer ikkje å utsette denne gruppa for ein ytterlegare risiko ved å tillate bruk av ei avkøyrslar som ikkje tilfredsstiller vegnormalens krav til teknisk utforming.

Dei opprettheld difor sitt vedtak av 31.08.2015 og vil ut frå omsynet til trafikksikkerheit ikkje akseptera utvida bruk av avkøyrslar, og viser til at ei slik løysing vil bidra til å skape presedens for tilsvarande saker, ein utvikling som Statens vegvesen ikkje ynskjer å legge til rette for.

Fylkesrådmannen si vurdering:

Statens vegvesen Region vest har vurdert søknaden med bakgrunn i mellom anna Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest, Rikspolitiske retningslinjer, Null-visjonen, tekniske krav og kommunens arealplan. Ved vurdering av søknad og klagen har vegvesenet lagt avgjerande vekt på at tilkomst til dei nye bueiningane forutset bruk av gang- og sykkelveg. Dei har ikkje funne grunn til å ta klagen til følgje.

Fylkesveg 561 har ein ÅDT på det aktuelle strekket som er berekna til 12 200. Fartsgrensa er 60/t. Avkøyrspunktet ligg tett opp mot eksisterande busstopp. Slik avkøyrslar er idag må ein køyre i – eller krysse gang- og sykkelvegen for å kome frå eigedomen Gnr. 30 Bnr. 241 og ut i fylkesvegen. Fylkesrådmannen meiner at ein her må ha hovudfokus på trafikksikkerheit. Då vegvesenet var på staden var det mange born som nytta denne vegen. Det er eit busstopp like ved avkøyrspunktet. På strekningar som både vert nytta av bilistar og som inngår i gang- og sykkelvegnettet med «mjuke trafikantar» må dette omsynet vege tungt.

Tiltakshavar hevder i sin klage at vegen/avkøyrsla allereie er i bruk. Han opplyser at det er ca 80-100 bustader som nyttar denne vegen, det vil vera tungt for han å forstå at tillatelse til utvida bruk av tilkomst for 4 ekstra bustader, vil kunne vera av avgjerande betydning her. Ved å studere kart/flyfoto av området, kan ein sjå at det er mange bustader i området, og ein skal ikkje utelukke at der er 80-100 bustader som nyttar vegen/avkøyrsla. Sjølv om dette er ein tilkomst som allereie er nytta i tilknytning til fleire eksisterande

bustader på staden, er dette slik fylkesrådmannen ser det, ei trafikalt dårleg løysing. Ei slik løysing er og i konflikt med retningslinjene i rammeplanen. Fylkesrådmannen vil kort vise til at vurderingstemaet i denne saka er trafikktryggleik.

Fylkesrådmannen vil legge vekt på Rammeplanens punkt 12, Prinsipp ved handsaming av søknader om avkøyrslar. Her går det klart fram at: «*Bruk av gang- og sykkelveg til køyring ved nyetableringar skal ikkje finne stad*». Tiltakshavar viser i sin klage til ulike tiltak/forslag til utbetringar. Han viser mellom anna til at ein kan redusere farten forbi området frå 60 km/t til 50 km/t, då vegen er ein skuleveg for mange born og ein sykkelsti for pendlarar i nærområdet. Han viser og til at det kan setjast opp eit Stopp-skilt ved utkøyrsl til fv. 561, ein kan avgrense linjer ved utkøyrsl ved å gjera veikryss meir oversiktleg og oppføre eit fotgjengarfelt ved busstopp. Tiltakshavar viser til at mogelegheitene er mange, og dei treng ikkje nødvendigvis å vera omfattande. Sjølv om det teknisk sett skulle vera mogeleg å utbetre avkøyrslspunktet ved at fartsgrensa vart senke frå 60 km/t til 50 km/t, det vart sett opp Stopp-skilt og at krysset vart gjort meir oversiktleg, så er dette kostnadskrevjande trafikksikringstiltak som det etter administrasjonens opplysningar pr. idag, ikkje er avsett midlar til å gjennomføra. Ein kan uansett ikkje sjå at det er realistisk å etablere tilkomst til ei ny bueining utan å ta i bruk eksisterande gang- og sykkelveg. Fylkesrådmannen vil vise til rammeplanens punkt 11, der det går fram at «*Fv. 561 Skjærgardsvegen*» er i haldningsklasse 2 (gul). Dette er ein streng haldningsklasse. Her går fram: «*Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrsl bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrsla blir nytta av fleire.*» Ein vil her vise til at Fv. 561 er ein tungt trafikkert og relativt ulukkesbelasta vegstrekning. Dette taler imot å godkjenne utvida bruk av eksisterande avkøyrsl.

Tiltakshavar peikar i klagen på at ein alternativ parsell for Fv. 561 er under planlegging og eksisterande parsell vil etter overgang berre belastas med lokaltrafikk. Fylkesrådmannen vil vise at ein eventuell framtidig avlastning av Fv. 561 som følgje av realisering av det nye Sotrasambandet, er eit stykke fram i tid.

Tiltakshavar peikar deretter på at vegvesenet anslag er ein ÅDT på 12200 bilar. Tiltakshavar hevdar at trafikkmengda har minka etter at forsyningsbasen vart flytta til Mongstad, og at uoffisielle tal tilseiar at ÅDT har minka med 4-5000 bilar. Vi vil her kort bemerke, at ein må ta utgangspunkt i dei offisielle tala.

Omsøkte avkøyrslspunkt frå fv. 561 ligg tett opp mot eksisterande busstopp og bruk av avkøyrslen gjer at ein må køyre/krysse gang- og sykkelvegen. Avkøyrslspunktet (Fv. 561, hp01, km. 5,414) tilfredsstillar ikkje dei tekniske krava til utforming etter vegvesenet sine handbøker N100 og V121, som mellom anna gjeld kravet til sikt. Fylkesrådmannen legg vekt på at det er viktig med få, men gode avkøyrslar langs fylkesvegnettet, som kan ivareta ein effektiv ferdsel og trafikktryggleik for framtida. Ei godkjenning til auka bruk av denne avkøyrslen kan opne opp for ein ny praksis ved handsaming av tilsvarande saker. Dette er ei uheldig utvikling som fylkeskommunen ut frå dei trafikale omsyn ikkje vil legge til rette for.

Fylkesrådmannen meiner at det med omsyn til trafikktryggleiken i denne saka, ikkje er grunnlag for å akseptere utvida bruk av eksisterande avkøyrsl. Fv. 561 er ein sterkt trafikkert veg i Fjell kommune med ein ÅDT berekna til 12200 og med ei fartsgrense på 60 km/t. Det vert vurdert slik at her er det potensiale for uheldige trafikale situasjonar på gang- og sykkelvegen, tilstades.

Fylkesrådmannen finn på denne bakgrunn å rå til at klagen frå Håkon Printzlau Wiik over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsl for tilkomst til 4 bueiningar på Gnr. 30 Bnr. 214 Ågotnes i Fjell kommune, ikkje vert teken til følgje.