



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet: Region vest Saksbehandler/telefon: Ingelin Garen / 55516345 Vår referanse: 15/239484-5 Deres referanse: Vår dato: 06.06.2016

Vurdering av klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – Gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune

Statens vegvesen mottok den 21.01.2016 klage fra advokatfirmaet Harris da på sitt vedtak av 16.12.2015. Klagen fremmes på vegne av Byggmester Reidar Vallestad As og gjelder avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel fra Fv. 561 for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune.

Vedlagt er alle dokumenter i saken:

1. Søknad om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel. Fv. 561, gnr. 28 bnr. 2, Fjell kommune. Dokumentdato 11.09.2015
2. Avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – Fv. 561 – gnr. 28 bnr. 2, Fjell kommune. Dokumentdato 16.12.2015
3. Anmodning og utsettelse av klagefrist. Dokumentdato 05.01.2016
4. Melding om utsatt klagefrist. Dokumentdato 06.01.2016
5. Klage på vedtak. Dokumentdato 21.01.2016
6. Vedtak – Fylkesmannen i Hordaland. Klage over avslag på søknad om utvida bruk av avkjørsel – Veglova Os– gnr. 4 bnr. 1. Dokumentdato 23.09.2015.

Oppsummering av klage:

I klage datert 21.01.2016 skriver Advokatfirmaet Harris:

«Det gjøres gjeldende at terskelen for når avkjørsler ikke ansees tilstrekkelig trafikksikre til at tillatelse etter vegloven § 40 kan innvilges, ikke er nådd. Subsidiært anføres det at dersom trafikkløsningen ved den aktuelle avkjørselen ikke er oppfylt er det vegvesenets ansvar å oppgradere krysningspunktet»

Klager mener derfor at vegvesenets vedtak av 16.12.2016 er ugyldig og må oppheves. Klager mener at det er hjemmel for å benytte § 40 i saker vedrørende utvidet bruk av avkjørsel, men

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø

at terskelen for å kunne gjøre dette er høyere enn om søknaden gjelder en ny avkjørsel. Klager mener terskelen ikke er nådd i dette tilfellet, og begrunner dette med å vise til lovforarbeider, kommentarer, og forskrifter mv. Spesielt viser klager til en mer utfyllende omtale av vegloven § 40 som fremgår av et brev (datert 24.09.2015) knyttet til en annen klagesak. Se vedlegg 5.

Klager mener at Statens vegvesen må tilpasse sin anvendelse av vegloven §40–43 40 til gjeldende kommuneplan og kommunens ønske om utbyggingsmønster. For øvrig viser klager til at en ikke kan se at de føringer som går frem av «*Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest*» taler mot utvidet bruk av den aktuelle avkjørselen.

Videre viser klager til at det i avslaget er påpekt at avkjørselen ikke tilfredsstillende tekniske krav til utforming jfr. Håndbok N100 og V121, og skriver: «*Håndbok N100 gir retningslinjer for reglene i Forskrift etter vegloven § 13, som etter § 1 gjelder for utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige vegar og gater*». *Bestemmelsen kommer derfor ikke direkte til anvendelse i denne saken, ettersom det ikke er søkt om bygging av «offentlige vegar og gater» men om oppføring av enebolig. Håndbok V121 gjelder også «utforming av veg- og gatekryss. «Bestemmelsene kan derfor ikke benyttes som direkte avslagshjemmel i denne saken.»*

Statens vegvesens avslag i avkjørselssaken er blant annet begrunnet med at det ikke finnes noen trygge krysningspunkter mellom gang- og sykkelveg og bussholdeplass på vestsiden av Fv. 561. Vegvesenet har vurdert kryssingen av fylkesvegen som svært utrygg. Klager viser til vegvesenets lovpålagte ansvar for vedlikehold av fylkesveger jfr. vegloven § 20 og mener dette tilsier at vegvesenet også har ansvaret for å rette opp det aktuelle krysningspunktet dersom dette er farlig. Klager viser til legalitetsprinsippet og påpeker at ansvaret for å rette opp det aktuelle krysningspunktet ikke kan pålegges tiltakshaver. Av klagen fremgår det «*Vi mener etter dette at dersom vegvesenet har utarbeidet en vegløsning som ikke er tilfredsstillende, er det vegvesenet som har ansvaret for å rette opp i denne feilen og anlegge fotovergangsfelt. En slik feil bør ikke kunne gå på bekostning av mulighetene for videre boligutvikling i Fjell kommune*»

Under avsnittet *b) Krysningspunktet overstiger ikke terskelen i vegloven § 40* presenterer klager en form for «analyse av trafikksituasjonen» og mener å bevise at krysningspunktet ikke medfører en trafikkløse som overstiger terskelen for når tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel kan gis etter vegloven § 40.

I tilknytning til dette viser klager til noen konkrete saker som vegvesenet har behandlet og mener at et avslag i denne saken vil kunne sees som usaklig forskjellsbehandling. Sakene det refereres til er avkjørselsløyve til bolig på gnr. 28 bnr. 2, vedtak datert Statens vegvesen 08.04.2013 (Vårt saksnr. 2013/033512-002) og forhåndstilsagn med krav til å bygge ny avkjørsel for oppføring av boliger på parseller fradelt gnr. 33 bnr. 12 og 23 på Kolltveit i Fjell kommune datert 01.06.2015 (Vårt saksnr. 2015/022487-004)

Statens vegvesens vurdering av saken:

Avkjørsel Fv. 561, hp1, km 6,462 ligger i et uregulert område der «*Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest (2013–2016) viser Fv. 561 som holdningsklasse 2 (gul), såkalt streng holdningsklasse.*

Klager mener at Statens vegvesens vedtak i avkjørselssaken er ugyldig og må oppheves. Klager mener at vegvesenet ikke har anledning til å benytte vegloven § 40 som avslagshjemmel ved søknad om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel, da terskelen for å kunne benytte denne paragrafen etter klagers oppfatning ikke er nådd. Klager viser i denne forbindelse til ulike lovforarbeider, kommentarer mv.

Spørsmålet omkring anvendelsen av vegloven § 40 er nylig behandlet av Fylkesmannen i Hordaland i forbindelse med en lignende sak. Saken gjaldt utvidet bruk av eksisterende avkjørsel fra E39 til et nytt bolighus på gnr. 4 bnr. 1 i Os kommune. (Se vedlegg6) Fylkesmannen skriver i vedtaket datert 26.06.2015:

«Etter veglova § 40 første ledd kan avkøyrslar frå riksveg i utgangspunktet berre byggjast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningslova. Der slik plan ikkje ligg føre eller ikkje omfattar avkøyrslar, "[...] må avkøyrslar frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggjast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret[...]"», jf. veglova § 40 andre ledd.

Ordlyden "nyttast" inneber at ein også treng løyve til utvida bruk av lovlig etablert avkøyrslar. Denne saka gjeld utvida bruk av avkøyrslar. Den utvida bruken er ikkje avklara i reguleringsplan eller kommuneplanen sin arealdel. Den utvida bruken er såleis avhengig av løyve frå Statens vegvesen.»

Med bakgrunn i Fylkesmannens avgjørelse i nevnte klagesak, kan ikke Statens vegvesen se at det er nødvendig å drøfte klagers anførsler om feilaktig lovanvendelse ytterligere.

Når det gjelder klages påstand om usaklig forskjellsbehandling har Statens vegvesen følgende kommentar; Vi er oppmerksom på at det i april 2013 ble gitt en avkjørselstillatelse for en bolig på gnr. 2 bnr. 28. I ettertid kan det stilles spørsmål ved hvilke konkrete vurderinger som ble gjort i tilknytning til dette. Det er nærliggende å anta at en forventning om snarlig avlastning av Fv. 561 kan ha hatt en utslagsgivende rolle for vurderingen av avkjørselssøknader i Fjell i denne tidsperioden.

Den konkrete avkjørselssaken knyttet til gnr. 33 bnr. 12 (Kolltveit) som klager viser til er dessverre preget av saksbehandlingsfeil knyttet til Fjell kommunes behandling av fradelingsak etter PBL § 20–1 bokstav m. Kommunen hadde her fattet vedtak om fradeling av flere tomter i strid med PBL § 27–4, kravet om godkjent avkjørsel. Da Statens vegvesen ble oppmerksom på saksbehandlingsfeilen ble det kjent at det i tillegg var gitt igangsettingstillatelse for oppføring av bolig på flere av de aktuelle tomtene. Forhåndstilsagn av 01.06.2015 ble av Statens vegvesen gitt etter en helhetlig vurdering av eksisterende situasjon.

I forhåndstilsagnet har vegvesenet imidlertid påpekt: «*Selv om avkjørselspunktet (Fv. 561, hp1 ved km 2,376) tilfredsstillende tekniske krav til utforming, kan det ikke påregnes at Statens vegvesen i fremtiden vil stille seg positiv til søknader om utvidet bruk av denne avkjørselen. Bakgrunnen for dette er en helhetlig trafikksikkerhetsmessig vurdering av dagens situasjon på Kolltveit, hvor blant annet mange på trygge krysningspunkter langs Fv. 561 skaper en utrygg situasjon for trafikanter som ferdes langs veien. ÅDT på Fv. 561 er beregnet til 11800 kjøretøy pr. døgn og det er ikke realistisk å tro at veien vil bli avlastet i nærliggende fremtid.*»

Jfr. Nasjonal transportplan (NTP) er det et nasjonalt mål at 80% av barn og unge skal kunne gå eller sykle til skolen. Skolevegen gir barn viktig trafikktraining, samtidig som sykling og gange har miljømessige fordeler og er et viktig folkehelseiltak. Både vegvesenets behandling av veglovssaker og uttaler som er gitt i forbindelse med kommunenes planlegging etter PBL synliggjør en gjennomgående endret praksis når det gjelder vurderingen av planlagte tiltak. Dette gjelder for Fjell så vel som for andre kommuner i regionen.

Samtidig viser vi til at Stortinget, i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) for 2002–2011 vedtok «*en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade*» – *Nullvisjonen*. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2006–2015 og 2010–2019. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Også Fjell kommunes egen trafikksikringsplan bygger på den nasjonale nullvisjonen og det er i denne planen blant annet sagt at «*Trafikksikring skal bli teken i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging.*»

Likhetsprinsippet er et ulovfestet prinsipp om at like tilfeller skal behandles likt i den grad ikke relevante hensyn begrunner forskjellsbehandling. Forvaltningen har full anledning til å endre sin tidligere praksis så lenge dette gjøres konsekvent. Statens vegvesen Region vest, har i de senere årene fått et større ansvar for å se etter at føringene NTP, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivarettatt i arealplanleggingen. Også spørsmålet omkring usaklig forskjellsbehandling er omtalt i fylkesmannens vedtak av 23.09.2015 (vedlegg 6) Vi kan ikke se at sakene advokatfirmaet Harris viser til er direkte sammenlignbare saker, verken når det gjelder vedtakstidspunkt eller materielt innhold. Slik Statens vegvesen vurderer det kan det følgelig heller ikke i denne saken være tale om usaklig/urimelig forskjellsbehandling.

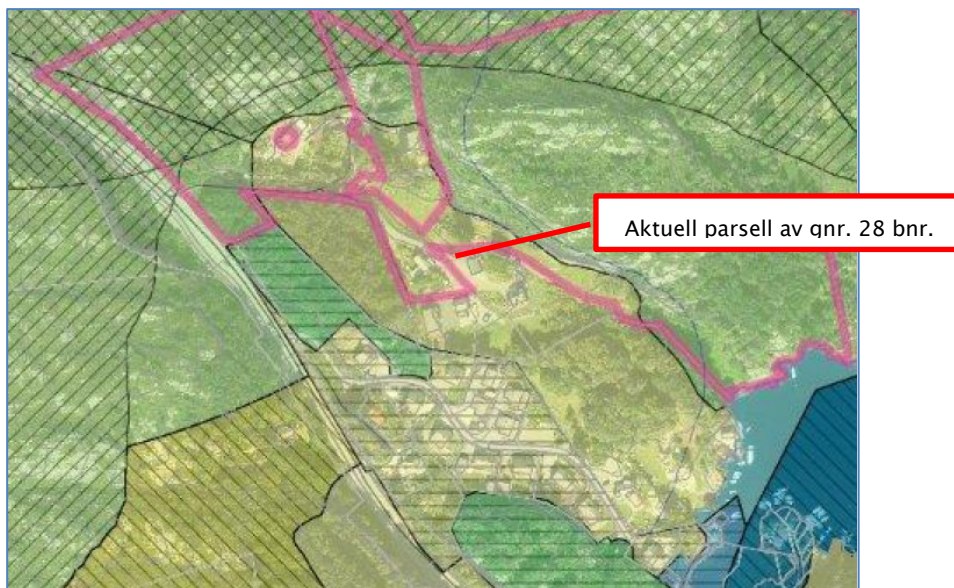
Under pkt. 4 skriver advokatfirmaet Harris at bestemmelsene i håndbok N100 og V121 ikke kan benyttes som direkte avslagshjemmel i denne saken. Til dette ønsker Statens vegvesen kort å kommentere: Statens vegvesens vedtak av 16.12.2015 er hjemlet i vegloven §§ 40–43,

ikke i håndbok N100 og V121. Det er først ved et eventuelt forhåndstilsagn at en opparbeidet avkjørsel fra offentlig veg må tilfredsstille tekniske krav jfr. håndbok N100 og V121. Som påpekt i vedtaket om avslag datert 16.12.2015 vil avkjørselen antakelig kunne la seg utbedre til en akseptabel standard. At tekniske krav kan imøtekommes innebærer imidlertid ikke at tiltakshaver dermed har krav på å få utstedt et forhåndstilsagn i saken.

Det medfører heller ikke riktighet når klager skriver at Statens vegvesen i denne saken forsøker å benytte sin myndighet etter veglovens § 40 *«til å få private til å opparbeide fotovergangsfelt hvor dette anses ønskelig, men ikke er gjort av vegvesenet selv»*. Statens vegvesens gjennomføring av trafikksikringstiltak (TS-tiltak) i kommunene skjer på bakgrunn av prioritering og tildeling av økonomiske midler. Det er pr. i dag ikke bevilget midler til noen TS-tiltak knyttet til krysning av Fv. 561 ved den aktuelle avkjørselen. Etablering av et tiltak som fotgjengerfelt vil heller ikke kunne gjennomføres uten at dette har vært gjenstand for en grundig vurdering hos vegvesenet. Det er knyttet spesielle krav til dette, og tiltaket vil være avhengig av bla.a en hensiktsmessig plassering, sikt, målinger av reelt fartsnivå, antall fotgjengere m.m.

I svært mange tilfeller kommer etablering av trygge krysningspunkter på plass på bakgrunn av rekkefølgekrav som følger av vedtatte reguleringsplaner for et nye planområder. Statens vegvesen har gjennomført befaring på stedet. I nærheten av omsøkte eiendom finnes det større ubebygde arealer avsatt til boligformål i kommuneplanen.

Den aktuelle avkjørselen ligger i en 60-sone hvor det deler av dagen er svært stor trafikk. Ifølge Nasjonal vegdatabank var års døgntrafikken i 2015 11.300 kjøretøy. Selv om det pågår planarbeid for nytt Sotrasamband må det påregnes at det fortsatt vil ta tid før Fv. 561 blir avlastet. Mangel på trygge krysningspunkter og servicetilbud i nærheten gjør at Statens vegvesen pr. i dag vurderer området som uegnet for videre utbygging. Dersom det skal etableres flere boliger i det aktuelle området bør dette skje gjennom utarbeidelse av en helhetlig reguleringsplan der trafikksikkerhet, myke trafikanter ferdse og bruk av kollektiv er et av flere vurderingstema.



Kartutsnitt av gjeldende kommuneplan viser flere ubebygde arealer avsatt til boligformål i samme område.

Konklusjon:

Statens vegvesen opprettholder sitt vedtak av 16.12.2015 og kan ikke se at det er gjort formelle saksbehandlingsfeil i behandlingen av avkjørselssøknaden etter vegloven. At eiendommen ligger i et område der tiltaket formelt ikke utløser plankrav jfr. gjeldende kommuneplan, betyr ikke at tiltaket ikke skal vurderes i lys av trafikk sikkerhet. Vi viser til at det jfr. kommuneplanens generelle bestemmelser pkt. 5 (jfr. PBL § 11–9) følger et krav om at det i områder uten krav om regulering, ved søknad om nye boenheter skal dokumenteres at forhold knyttet til ROS (risiko- og sårbarhetsanalyse) og barn- og unges interesser er ivarettatt. Risikoen for alvorlige trafikkulykker vil være et relevant tema som skal vurderes på lik linje med flom, ras osv.

I denne saken gjør det seg gjeldende tungtveiende trafikale hensyn som tilsier at utbygging av området ikke bør skje før trygg kryssing av Fv. 561 er etablert. Vi mener at et vedtak om avkjørselstillatelse her vil være i konflikt med de overordnede føringer knyttet til ønsket utvikling av transportnettet, herunder NTP og nullvisjonen. Dersom det blir gitt avkjørselstillatelse i denne saken vil dette skape en uheldig presedens for behandlingen av tilsvarende saker. Spesielt vil et positivt vedtak gi sterke føringer for behandlingen av fremtidige søknader knyttet til den konkrete avkjørselen. (Fv. 561, hp 1 km 6,462).

Plan og forvaltning – Bergen

Med hilsen

Olav Finne
avdelingsdirektør

Sindre Lillebø
seksjonsleder

Kopi

Advokatfirmaet Harris DA, Postboks 4115 Sandviken, 5835 BERGEN

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

SØKNAD OM UTVIDET BRUK AV AVKØRSLE
SØKNAD OM AVKØYRSLE / DISPENSASJON FRÅ BYGGJEGRENSE LANGS OFFENTLEG VEG

Tiltakshavar KÅRE SPJELD Tlf

Adresse VINDSKARVEGEN 8 " Postadr. 5363 ÅGIOTNES

Ansvarlig søker/utførende BYGGM. R. VALLESTAD AS TIL 47392472

Adresse KLEIVA NEVEGEN 3 Postadr 5357

Gnr. 28 Bnr 2 Kommune FJELL

(Europa-/ Riks-/ Fylkesveg) FYLKESVEI 561 Stad SPJELD

Undersøk planstatus for egedomen hjå kommunen:

Kommuneplan (føremål) BOLIGBEBYGGELSE

Reguleringsplan Nei Ja

Namn på planen 390KP AREALDEL
TIL KOMMUNEPLANEN (2015-2026)

SØKNAD OM AVKJØRSLE

- Ny avkørsle
- Utvida bruk av eksisterande avkørsle
- Flytting av eksisterande avkørsle
- Stenging
- Anna føremål.
- Bustadeingar antall 1 stk
- Hytte antall stk
- Industri/Næring
- Driftsavkørsle
- Andre

SØKNAD OM DISPENSASJON FRÅ BYGGJEGRENSE (MÅ GRUNNGJEVAST)

Kva funksjon får bygget (til dømes bustad, hytte m m?)

Nybygg Tilbygg

Avtand frå vegmidte til næraste kant av omsøkt byggverk meter

Kart/skisse i målestokk 1:1000 skal leggjast ved søknaden. Kart kan ein få ved teknisk kontor i kommunen. Kartet/skissa skal vise tomte med bygget, avkørsla, snuareal og vegen inn på tomte.

EVT. TILLEGGSOPPLYSNINGAR

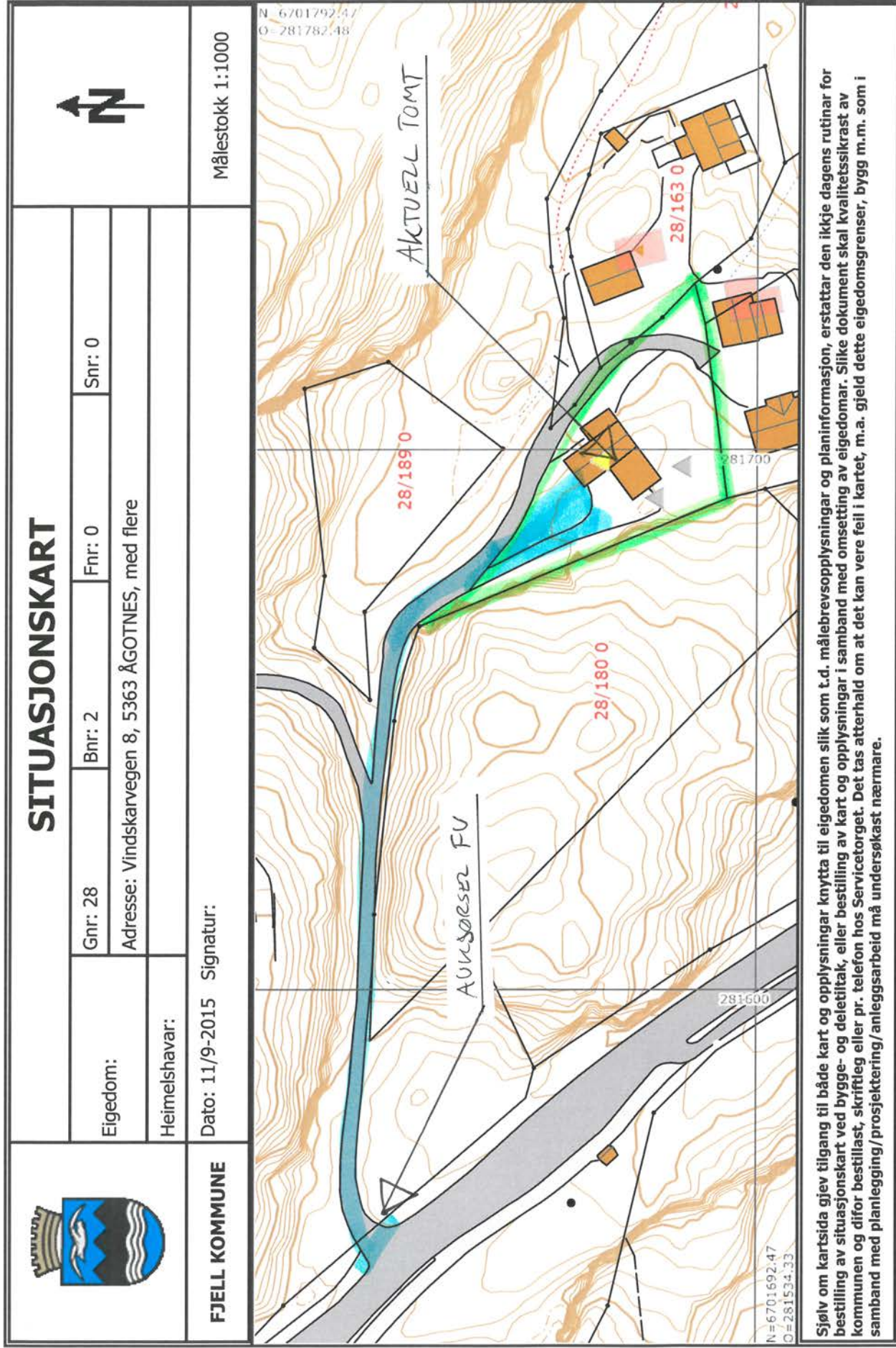
DET SKAL SØKES OM Å RIVE EKSISTERENDE LÅVE OG FØRE OPP ENEBOLIG. DET SKAL OGSÅ FRADELES EN TOMT TIL BOLIGEN FRA HOVEDBRUK 28/2. SOM MARKERT PÅ KART.

FJELL den 11/09 2015
Alexander Kristensen
underskrift
ALEXANDER KRISTENSEN.

Postadresse: Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6963 Leikanger

E-post:
Telefonnr:
Telefaks:
firmapost-

vest@vegvesen.no 81544010
57 65 59 86



Sjølvs om kartsida gjev tilgang til både kart og opplysningar knytte til eigedomen slik som t.d. målebrevsopplysningar og planinformasjon, erstattar den ikkje dagens rutinar for bestilling av situasjonskart ved bygge- og deletiltak, eller bestilling av kart og opplysningar i samband med omsetjing av eigedomar. Slike dokument skal kvalitetssikrast av kommunen og difor bestillast, skriftleg eller pr. telefon hos Servicetorget. Det tas atterhald om at det kan vere feil i kartet, m.a. gjeld dette eigedomsgrensar, bygg m.m. som i samband med planlegging/prosjektering/anleggsarbeid må undersøkast nærmare.



Statens vegvesen

Byggmester Reidar Vallestad AS
Kleivanavegen 3
5357 FJELL

Behandlende enhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:
Ingelin Garen / 55516345 15/239484-1 16.12.2015

Avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – Gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune. Fv. 561, hp 1, km 6,462

Vi viser til søknad mottatt 11.09.2015. Søknaden gjelder utvidet bruk av eksisterende avkjørsel fra Fv. 561 for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune. I søknaden blir det opplyst at eksisterende bygningsmasse i form av låve skal rives og at det i stedet skal søkes om oppføring av en enebolig samme sted. I forbindelse med dette planlegges parsellen med ny bolig på utskilt som eget gårds- og bruksnummer.

Tekniske opplysninger:

Den aktuelle avkjørselen fra Fv. 561 ligger i en kurve der fylkesvegen heller i retning Spjeld. Skiltet fart er 60 km/t. Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) var årsdøgntrafikken (ÅDT) på Fv. 561 Skjergardsvegen, 11300 i 2014. Avkjørselen ligger tett opp mot busslomme i retning nord. Her er det fortau langs busslommen frem til avkjørselen. Fra busslommen på andre siden av fylkesvegen er det gang- og sykkelveg i begge retninger, men det er ikke etablert noen krysningspunkter for trafikanter som skal over fylkesvegen og frem til gnr. 28 bnr. 2 hvor det nå søkes om oppføring av ny bolig.



Postadresse
Statens vegvesen
506M300003M300009M300190M300197M firmapost@vegvesen.no
Postadresse
Postnummer

Telefon: 02030
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadso

Rammeplanen:

I «Rammeplan for avkjørsler og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest (2013–2016)» er Fv. 561 vist som holdningsklasse 2 (gul), såkalt streng holdningsklasse. Det er her sagt at godkjenning av boligavkjørsler til utvidet bruk bør avgrenses, men at dette kan vurderes dersom avkjørselen blir benyttet av flere. Det er videre presisert at teknisk utforming av avkjørsler skal være i samsvar med håndbok N100 og V121.

Statlige retningslinjer:

Av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging går det fram at «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.»

Null-visjonen:

Nullvisjonen for trafiksikkerheten har som mål å planlegge, legge til rette og utbedre vegnettet slik at alvorlige ulykker ikke skal oppstå. Visjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Transportsystemet skal utformes på en måte som fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Tekniske krav:

Krav til sikt i den aktuelle avkjørselen vil være 4 x 60 meter, mens svingradius skal være 4 meter (8 meter i diameter.) Avkjørselen skal ha en brede på minimum 5 meter. Den aktuelle avkjørselen (Fv. 561, hp 1, km 6,462) tilfredsstillers pr. i dag ikke fullt ut kravene til utforming jfr. Håndbok N100 og V121, men Statens vegvesen antar at dette vil være relativt lett å imøtekomme.

Kommunens arealplan.

Gnr. 28 bnr. 2 er i kommuneplanens arealdel vist som et uregulert, nåværende boligområde uten plankrav.

Vegvesenets vurdering av saken:

Vegvesenet har i forkant av saksbehandlingen foretatt befaring på stedet. Avkjørselspunktet bærer pr. i dag preg av å være smalt, noe som hindrer effektiv trafikkavvikling i avkjørselspunktet. Dersom to biler møtes her vil den ene være nødt til å rygge ut i Fv. 561. Dette skaper en uønsket og svært uheldig trafikksituasjon.

Som påpekt under avsnittet «Tekniske krav» legger Statens vegvesen likevel til grunn at det vil være mulig å utbedre avkjørselspunktet slik at dette får en akseptabel standard.



(Fv. 561, hp 1, km 6,462) til høyre i bildet

Søknaden om utvidet bruk av avkjørsel kan imidlertid ikke vurderes utelukkende ut fra muligheten til å oppnå en teknisk tilfredsstillende utforming av avkjørselspunktet. Av trafikksikringsplanen for Fjell kommune (2013–2016/2020) går det frem at et av målene med kommunen sitt trafikksikringsarbeid er å stimulere til at barn går eller sykler til skolen. Forutsetningen er at forholdene ligger til rette for en følt sikker og trygg framkommelighet til og fra skolen. Nullvisjonen står sentralt i trafikksikringsarbeidet i Fjell kommune, og det er blant annet en målsetning at «*Trafikksikring skal bli teken i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging*» (side 1)

Den aktuelle avkjørselen ligger i en 60-sone hvor det deler av dagen er svært stor trafikk. (ÅDT = 11.300) Selv om det pågår planarbeid for nytt Sotrasamband er det ikke nærliggende å anta at trafikkmengden på FV. 561 vil bli vesentlig mindre i løpet av de nærmeste årene.

Det er pr. i dag ikke etablert noen krysningspunkter mellom gang/sykkelveg og busstopp på vestsiden av fylkesvegen, og frem til avkjørselen som fører inn til aktuell eiendom på gnr. 28 bnr. 2. (Fv. 561, hp 1, km 6,462) Dette medfører at kryssingen av fylkesvegen oppleves som svært utrygg, spesielt gjelder dette for barn- og unge.

Etter å ha vært på befaring på stedet er det Statens vegvesens oppfatning at området slik trafikksituasjonen er i dag, fremstår som uegnet for ytterligere utbygging. Dersom det skal etableres flere boliger her bør dette skje gjennom utarbeidelse av en reguleringsplan der en også ser på trafikksikkerheten knyttet til beboernes kryssing av Fv. 561.

Vedtak:

Med hjemmel i vegloven §§ 40 og 43 vedtar Regionvegkontoret å avslå søknad om utvidet bruk av avkjørsel (Fv. 561, hp 1, km 6,462) for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune.

Begrunnelse:

Vi viser til den begrunnelse som fremkommer under avsnittet «*Vegvesenets vurdering av saken*»

Klagerett.

Vedtaket kan påklages, jmfør vedlagt" Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak.

Med hilsen
Odd Høydalsvik
Sjefingeniør

Ingelin Garen
Overingeniør

Kopi
Fjell kommune, Postboks 184, 5342 STRAUME

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Fra: Firmapost
Sendt: 5. januar 2016 08:05
Til: Firmapost-Vest
Emne: VS: Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune

Fra: Ingrid Årskog Storevik [<mailto:ias@harris.no>]
Sendt: 4. januar 2016 16:27
Til: Firmapost <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: 'terje@byggmestervallestad.no' <terje@byggmestervallestad.no>; Christian S. Mathiassen <csm@harris.no>
Emne: Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune

Att: Ingelin Garen

Hei,

Jeg viser til dagens telefonsamtale vedr. vedtak datert 16.12.2012 i sak 15/239484, hvor det gis avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune.

På vegne av søker, Byggmester Reidar Vallestad, påklages vedtaket.

Som omtalt per telefon ber vi om å få oppgitt frist for når utfyllende klagegrunner må være innsendt, f.eks. mandag 25. januar 2016.

Vi kan kontaktes på telefon 55 30 27.

Med vennlig hilsen

ADVOKATFIRMAET HARRIS DA
For adv. Christian S. Mathiassen

Ingrid Årskog Storevik
Advokatfullmektig
ias@harris.no

Besøk: streetAddress
Post: postOfficeBox
postalCode department
Direkte: +47 telephoneNumber
Sentralbord:+47 55 30 27 00
www.harris.no

Hvis De ved en feil mottar e-posten, ber vi den slettet og at avsender underrettes. Slik informasjon må ikke brukes.

Fra: Garen Ingelin
Sendt: 6. januar 2016 15:04
Til: Firmapost; Firmapost-Vest
Emne: 15/239484-2 - Avkjørsel - Gnr. 28 bnr. 2 i Fjell kommune - Klage på avslag

Hei

Med bakgrunn i avvikling av juleferie gir Statens vegvesen med dette forlenget frist for innsendelse av klage i saksnr. 15/239484.
Ny klagefrist settes til 25. januar 2016.

Med hilsen
Ingelin Garen

Seksjon: Plan- og forvaltningsseksjon Bergen
Postadresse: Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4, 6863 LEIKANGER
Besøksadresse: Nygårdsgaten 112, BERGEN
Telefon: +47 55516345 **Mobil:** +47 94171461 **e-post/Lync:** ingelin.garen@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-vest@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Fra: Firmapost
Sendt: 5. januar 2016 08:05
Til: Firmapost-Vest <firmapost-vest@vegvesen.no>
Emne: VS: Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune

Fra: Ingrid Årskog Storevik [<mailto:ias@harris.no>]
Sendt: 4. januar 2016 16:27
Til: Firmapost <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: 'terje@byggmestervallestad.no' <terje@byggmestervallestad.no>; Christian S. Mathiassen <csm@harris.no>
Emne: Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune

Att: Ingelin Garen

Hei,

Jeg viser til dagens telefonsamtale vedr. vedtak datert 16.12.2012 i sak 15/239484, hvor det gis avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel for tilkomst til 1 ny boenhet på gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune.

På vegne av søker, Byggmester Reidar Vallestad, påklages vedtaket.

Som omtalt per telefon ber vi om å få oppgitt frist for når utfyllende klagegrunner må være innsendt, f.eks. mandag 25. januar 2016.

Vi kan kontaktes på telefon 55 30 27.

Med vennlig hilsen

ADVOKATFIRMAET HARRIS DA
For adv. Christian S. Mathiassen

Ingrid Årskog Storevik
Advokatfullmektig
ias@harris.no

Besøk: streetAddress
Post: postOfficeBox
postalCode department
Direkte: +47 telephoneNumber
Sentralbord: +47 55 30 27 00
www.harris.no

Hvis De ved en feil mottar e-posten, ber vi den slettet og at avsender underrettes. Slik informasjon må ikke brukes.

Statens vegvesen region vest

E-post: firmapost-vest@vegvesen.no

Vår ref.:
102505/1089664

Ansvarlig adv.:
Katrine Lillejord

Dato:
21. januar 2016

KLAGE PÅ AVSLAG PÅ SØKNAD OM UTVIDET BRUK AV AVKJØRSEL TIL FV. 561 FOR 1 NY BOLIGENHET PÅ GNR. 28, BNR. 2 I FJELL

1. Innledning

Vi viser til avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel datert 16.12.2015, i sak 15/239484-1. Søknaden er innsendt i forbindelse søknad om byggetillatelse for oppføring av 1 ny boenhet på gnr. 28, bnr. 2 i Fjell kommune.

I kartutsnittet under er den aktuelle avkjørselen markert med rød pil, og parsellen hvor eksisterende låve skal erstattes med et nytt bolighus er markert med blå pil.



Det gjøres gjeldende at terskelen for når avkjørsler ikke anses tilstrekkelig trafikksikre til at tillatelse etter vegloven § 40 kan innvilges, ikke er nådd.

Subsidiært anføres det at dersom trafikkløsningen ved den aktuelle avkjørselen ikke er oppfylt, er det vegvesenets ansvar å oppgradere krysningspunktet.

Vi mener derfor at avslagsvedtaket er ugyldig og må oppheves.

Iht. e-post fra Ingelin Garen av 6. januar 2016 er klagefrist utsatt til 25. januar 2016.

2. Kort om terskelen for anvendelse av vegloven § 40.

Aktuell hjemmel for avslag på søknaden er vegloven § 40, jf. pbl. § 27-4. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«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.».

Det er på det rene at bestemmelsen i vegloven § 40 *kan* komme til anvendelse ved utvidet bruk av eksisterende avkjørsler, og ikke bare ved opparbeidelse av nye avkjørsler, jf. ordlyden «*eller nyttast*».

Terskelen for at bestemmelsen skal komme til anvendelse er imidlertid ikke lav. Grunnlag for dette finner man bl.a. ved å se hen til lovgivers intensjoner ved vedtagelse av bestemmelsen. Tidligere omfattet vegloven § 40 kun opparbeidelse av nye avkjørsler. Som Erik Gauer og Tore Elnær skiver i lovkommentaren på Gylendals Rettsdata ble ordlyden «*eller nyttast*» tilføyet ved lovendring 29. mai 1981 nr. 39, «*som følge av en spesiell sak fremmet overfor Vegdirektoratet, se årsmelding 1976 s. 110 fra ombm.*». Dette tilsier at lovgiver inntok ordlyden «*eller nyttast*» som en sikkerhetsventil for de tilfellene hvor også utvidet bruk kunne medføre farlige veisituasjoner.

Det vises også til forarbeidene til lovendringen (Ot.prp. nr. 49 /78-79) s. 12), hvor det fremgår at ordlyden «*eller nyttast*» er tenkt på tilfeller hvor eksisterende bruk gir en mer omfattende endring. Det står bl.a. at det er like nødvendig at vegmyndighetene vurderer om det er «*forsvarlig at tidligere godkjent og anlagt avkjørsel kan tillates for en bruk som er mere omfattende eller av en annen art enn den som det tidligere er gitt tillatelse for. (...) Det forekommer heller ikke sjelden at en virksomhet som medfører beskjeden trafikk i en avkjørsel, legger om eller endrer virksomheten i en retning som vil medføre en vesentlig større trafikkmessig belastning og risiko i avkjørselen.*»

Vi viser også til at veiledning etter Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jf. §§ 40 og 41, samt andre relevante kilder, i størst grad taler om å avgrense antallet avkjørsler til fylkesveg. Det er ikke like stort fokus på etablering av nye boenheter.

Vi viser også til forskriftens pkt. 3.1, hvor det bl.a. står følgende:

«I utkantstrøk og grisgrendte område er det viktig å halde oppe og styrke busetting og næringsgrunnlag. Ved behandling av avkjørslesaker i slike område skal det leggjast vekt på at det lokaliseringssøsket som er grunnlag for søknaden, er i samsvar med eit utbyggingsmønster som er innarbeidd i kommunale planar eller lagt til grunn for

kommunal planlegging og lokalisering. Så langt råd er, skal ein prøve å finne fram til løysingar ved hjelp av lokalvegnett eller i form av utvida bruk av eksisterande avkjørsler.

Ofte vil det vere slik at omsynet til vegen og ferdsla, betyr mindre i desse områda enn elles. Men også i grisgrendte område er det viktige gjennomfartsvegar som tilseier eit restriktivt utgangspunkt for vurdering av avkjørslesaker.»

Den aktuelle saken gjelder avkjørsel til fylkesveg og ikke riksveg, men man kan i vertfall ikke stille strengere krav til fylkesveg enn riksveg, tvert imot.

Kildene tilsier at det må være en viss terskel for når vegvesenet kan nekte at avkjørsler gis utvidet bruk, og da særlig i grisgrendte strøk hvor en for høy terskel vil stride mot ønsket utbyggingsmønster i overordnet kommunalt plangrunnlag.

Avkjørselen i den aktuelle saken ligger i et noe grisgrendt område i Fjell kommune. Avkjørselen ligger i boligsone 2 i kommuneplanens arealdel, hvor man forventer og ønsker en middels boligutvikling, jf. bl.a. s. 46 og 55. Det er også et overordnet mål om fortetting av eksisterende boligfelt i Fjell kommune, jf. bl.a. s. 11 i kommuneplanen.

Det vil altså samsvare dårlig med overordnet plangrunnlag - og dermed også med Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker – dersom man legger til grunn en for høy terskel for å innvilge tillatelse til utvidet bruk av den aktuelle avkjørselen.

Se en mer utfyllende omtale av vegloven § 40 i vårt brev av 24.09.2015. Brevet gjelder en annen avkjørsel i Fjell, men de generelle tolkningene av kildene vil være tilsvarende for fastsettelse av terskelen i denne saken. Kopi av brevet følger vedlagt.

3. Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest

Vegvesenet viser til at avkjørselen ligger i holdningsklasse gul etter Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest, og skriver at rammeplanen fastlår at «godkjenning av boligavkjørsler til utvidet bruk bør avgrensas, men at dette kan vurderes dersom avkjørselen blir benyttet av flere».

I vår sak benyttes avkjørselen allerede av 4 boliger. Som det fremgår av utsnittet fra rammeplanen over, må man i slike tilfeller foreta en konkret vurdering av om tillatelse skal innvilges. Utgangspunktet er altså ikke at tillatelse ikke skal gis.

Vi presiserer også at hovedbudskapet i rammeplanen er at en økning av antall avkjørsler bør avgrensas (jf. bl.a. s. 19, 20 og 23). Om økt bruk av eksisterende avkjørsler i gul sone står det følgende:

«Haldningsklasse 2 (GUL)

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

utforming skal stettast.

Der det er ei ekstremt dårleg avkøyrslø kan Statens vegvesen vere positive til utvida bruk dersom dei tekniske krava kan stettast, og dette totalt sett gjev ein gevinst for trafikktryggleiken. Dette unntaket gjeld i heilt spesielle høve. Statens vegvesen godkjenner ikkje ytterlegare auka bruk av avkøyrslø etter at denne er utbetra, då dette ikkje vil gje ein gevinst for trafikktryggleiken.

Døme på ekstremt dårleg avkøyrslø:

- *Svingradius < 2 meter*
- *Stigning/helling rett ut frå vegkant*
- *Sikt under stoppsikt*

Der årsdøgntrafikken (ådt) er under 800 kjt/døgn, kan utvida bruk av avkøyrslø godkjennast der tekniske krav vert stetta.»

Fartsgrensen i området er 60 km/t. Tiltakshaver er også åpen for å gjennomføre tiltak som medfører at dagens tekniske krav til avkjørsler blir imøtekommet, jf. pkt. 5 under.

Vi kan etter dette ikke se at rammeplanen taler imot en innvilgelse av tillatelse til utvidet bruk av avkjørselen.

4. Tekniske krav etter Håndbok N100 og V121

I avslaget vises det til at avkjørselen ikke tilfredsstiller Håndbok N100 og V121, og at avkjørselspunktet bærer preg av å være smalt.

Håndbok N100 gir retningslinjer for reglene i Forskrift etter vegloven § 13, som etter § 1 gjelder for «*utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater*». Bestemmelsen kommer derfor ikke direkte til anvendelse i denne saken, ettersom det ikke er søkt om bygging av «*offentlige veger og gater*», men om oppføring av enebolig. Håndbok V121 gjelder også «*utforming av veg- og gatekryss*». Bestemmelsene kan derfor ikke benyttes som direkte avslagshjemmel i denne saken.

Det er også på det rene at utbygging/fortetting av eksisterende boligfelt i mange tilfeller tillates selv om dagens tekniske krav til avkjørsler ikke er oppfylt.

Statens vegvesen skriver imidlertid at de tekniske kravene vil være «*relativt lett å imøtekomme*». Tiltakshaver er derfor åpen for å sikre at Håndbokens krav til avkjørselen blir imøtekommet, og å utvide avkjørselspunktet noe, dersom dette kan medføre at vegvesenet omgjør avslagsvedtaket til en betinget tillatelse.

5. Krysningpunkt for trafikanter over Fv 561

a. Statens vegvesen har ansvar for krysningpunktet

Slik vi leser vedtaket, er hovedbegrunnelsen for avslaget at det ikke er etablert noen krysningpunkter (fotoovergangsfelt) mellom gang/sykkelveg og busstopp på vestsiden av Fv. 561, og den aktuelle avkjørselen på østsiden av fylkesvegen. Vegvesenet skriver at « *Dette medfører at kryssingen av fylkesvegen oppleves som svært utrygg, spesielt gjelder dette for barn- og unge.* »

Et sentralt poeng i denne forbindelse vil etter vårt syn være at det er Statens vegvesen som har etablert både den aktuelle avkjørselen på østsiden av fylkesvegen, og busslommen og gang- og sykkelveg på vestsiden av fylkesvegen. Den aktuelle avkjørselen eksisterte allerede da busslommene ble oppført, og det forelå flere bolighus i enden av avkjørselen. På oppføringstidspunktet vurderte altså vegvesenet det slik at det *ikke* var behov for et fotoovergangsfelt mellom busslommen og den aktuelle avkjørselen. Det virker da selvmotsigende at vegvesenet nå skriver at denne trafikkløsningen « *oppleves som svært utrygg* ».

Videre har vegvesenet (under fylkeskommunen) et lovpålagt ansvar for vedlikehold av fylkesveger. Ansvarsfordeling er lovfestet i vegloven § 20. Bestemmelsen lyder slik:

«Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar. »

Dette tilsier etter vårt syn at vegvesenet også bør ha ansvar for å rette opp det aktuelle krysningpunktet, *dersom* krysningpunktet er så trafikkløst som vegvesenet hevder. Dette lovpålagte ansvaret kan ikke overføres til andre uten hjemmel, jf. legalitetsprinsippet.

Det påpekes også at det å overlate utføring av arbeid på fylkesveg til private utbyggere etter samtykke, heller ikke er uproblematisk, bl.a. av hensyn til ansvarsfordeling ved skade. Se bl.a. Justisdepartementets uttalelse av 03.10.2005 med overskriften «Om hvem som er rett part i saker om skadeserstatning med tilknytning til fylkesveier», hvor det fremgår at staten i visse tilfeller vil måtte hefte for feil som begås av entreprenør, jf. Rt. 2000 s. 253.

Vi mener etter dette at *dersom* vegvesenet har utarbeidet en vegløsning som ikke er tilfredsstillende, er det *vegvesenet* som har ansvaret for å rette opp i denne feilen og anlegge fotoovergangsfelt. En slik feil bør ikke kunne gå på bekostning av mulighetene for videre boligutvikling i Fjell kommune.

b. Krysningpunktet overstiger ikke terskelen i vegloven § 40

Uavhengig av hvem som har ansvaret for å sikre at krysningpunktet er tilfredsstillende, gjør vi gjeldende at krysningpunktet ikke medfører en trafikkløst som overstiger terskelen for når tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel kan gis etter vegloven § 40.

ADVOKATFIRMAET
HARRIS

Avkjørselen ligger på en relativt rett vgstrekning. Det vises til bildene under, hvor avkjørselen er markert med rød pil.



Bilde tatt fra nord

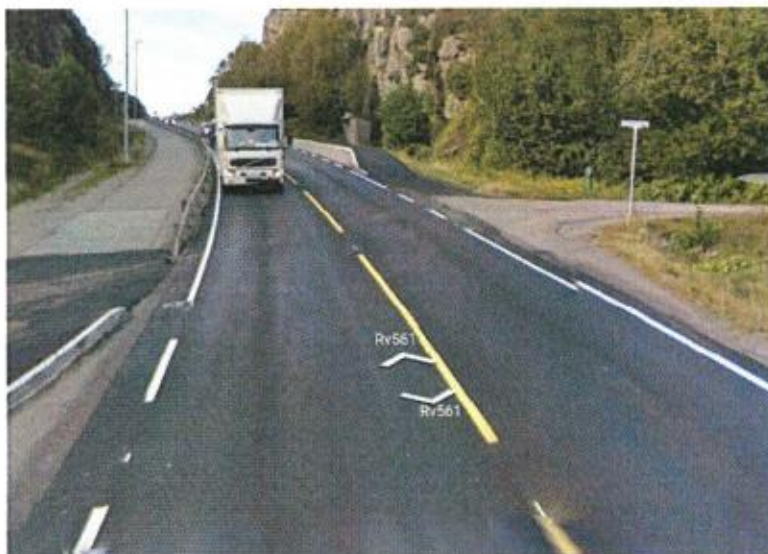


Bilde tatt fra sør

ADVOKATFIRMAET
HARRIS



Nærbilde av avkjørselen fra nord



Nærbilde av avkjørselen fra sør

Eventuelle personer som krysser vegen vil ha god oversikt over bilistene på vegen, og omvendt vil bilistene se disse personene på relativt god avstand. Fartsgrensen er som sagt 60 km/t g ikke 80 km/t.

Så sent som i april 2013 vurderte også *vegvesenet* det slik at den aktuelle avkjørselen ikke var trafikkfarlig. Da ble det nemlig gitt tillatelse til utvidet bruk av avkjørselen, for anlegg av en ny boenhet. Vi påpeker at terskelen for å utstede tillatelser til utvidet bruk av avkjørsler i vegloven § 40 ikke har blitt endret siden 2013. Dette taler klart for at dersom avkjørselen oppfylte kravene i vegloven § 40 i 2013, vil den også gjøre det i dag.

Tiltakshaver mener at det er gitt tillatelse til utvidet bruk av eksisterende avkjørsler og/eller til nye avkjørsler (som også omfattes av § 40) i saker med større trafikkfare enn den aktuelle. Det kan f.eks. vises til søknad om ny avkjørsel til gnr. 33, bnr. 246 m.fl., for oppføring av ny enebolig

ADVOKATFIRMAET
HARRIS

på gnr. 33, bnr. 12 i Fjell (Kolltveit). Den da omsøkte avkjørselen (som er vist i bildet under) ligger også på motsatt side av busslomme og fotgjengerfelt langs Fv. 561. For å komme seg til nærmeste busslomme må fotgjengere derfor krysse fylkesveien. Det er ikke opparbeidet fotovergangsfelt på stedet.



I saken ble det gitt en betinget tillatelse den 01.06.2015. Tiltakshaver mener at med mindre vegvesenet har en relevant begrunnelse for hvorfor disse to sakene skal behandles ulikt, vil et avslag i den aktuelle saken kunne sees som usaklig forskjellsbehandling.

Det påpekes også at det å ha anlagt fotovergangsfelt på krysningspunkt ved Fv. 561 heller er unntaket enn hovedregelen i dette området. Det vises f.eks. til krysningspunktet ved gnr. 27, bnr. 559. Her må samtlige som sykler eller går fra Spjeld til Ågotnes krysse vegen, ettersom gang- og sykkelvegen fra sør ender ved busslommen på *vestsiden* av vegen, og fortsetter på *østsiden* av fylkesvegen. Betydelig flere myke trafikanter krysser fylkesvegen på dette punktet, enn ved avkjørselen til gnr. 28, bnr. 2. Se kartutsnitt og bilder av krysningspunktet under.





Etter vårt syn bør ikke vegvesenet kunne benytte sin myndighet i saker om avkjørselstillatelse etter vegloven § 40 til å få private til å opparbeidet fotovergangsfelt hvor dette anses ønskelig, men ikke er gjort av vegvesenet selv. Utbedring av fylkesveger er som nevnt en del av vegvesenets ansvarsområde, jf. vegloven § 20.

6. Avslutning

Det gjøres gjeldende at terskelen for når avkjørsler ikke anses tilstrekkelig trafikksikre til at tillatelse etter vegloven § 40 kan innvilges, ikke er nådd.

Subsidiært anføres det at dersom trafikk løsningen ved den aktuelle avkjørselen ikke er oppfylt, er det vegvesenets ansvar å oppgradere krysningspunktet.

I samsvar med de ovenfor nevnte forhold gjøres det gjeldende at avslaget er uriktig. Vi ber om at avslagsvedtaket blir omgjort, og at tillatelse utstedes.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Harris
For advokat Katrine Lillejord

Ingrid Å. Storevik
Ingrid Årskog Storevik
Advokatfullmektig
ias@harris.no
55 30 27 28

Statens vegvesen
v/ Ingelin Garen
Askedalen 4
6863 Leikanger

Vår ref.:
102054/776771

Ansvarlig adv.:
Katrine Lillejord

Dato:
24. september 2015

**KLAGE PÅ AVSLAG PÅ SØKNAD OM UTVIDET BRUK AV EKSISTERENDE
AVKJØRSEL – GNR. 30, BNR. 715 HUSHAUGEN – DERES REF. 2015/087842**

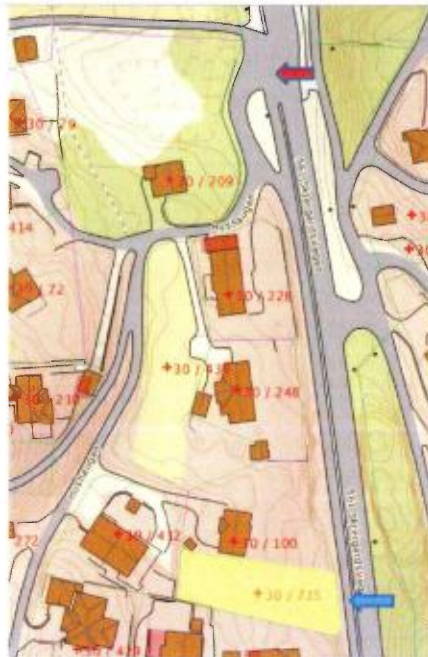
1. Innledning

Det vises til vedtak av 3. september 2015 i ovenfor nevnte sak.

På vegne av vår klient, Byggmester Reidar Vallestad AS, påklages vedtaket.

Frist for klage er 24. september 2015, og klagen er således rettidig.

Vi presiserer innledningsvis at saken ikke gjelder anlegg av ny avkjørsel til offentlig vei, men om en ny boligtomts bruk av eksisterende avkjørsel fra Hushaugen (privat vei) og ut på Skjergardsvegen (offentlig vei). Avkjørselen er markert med rød pil i bildet under, mens eiendommen er markert med blå pil.



Det anføres at vegvesenet har anvendt vegloven § 40 uriktig. Bestemmelsen er ikke tolket i samsvar med dens formål, og tolkningen strider mot forholdsmessighets- og legalitetsprinsippet. En riktig lovanvendelse ville medført en innvilgelse av søknaden. Avslaget er følgelig ugyldig.

2. En tolkningen av vegloven § 40 i lys av legalitetsprinsippet

Vegmyndighetenes kompetanse i bygge- og delesaker fremkommer av pbl. § 27-4, jf. vegloven § 40.

I pbl. § 27-4 er det fastslått at tomter ikke kan tillates oppført før tomten enten er «*sikret lovlig atkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel eller ved tinglyst dokument eller på annen måte være sikret vegforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillende*». Det er på det rene at veien frem mot tomten er åpen for alminnelig ferdsel.

Det fremkommer så av bestemmelsen at «*Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43*». Ordlydens utforming viser at lovgivers intensjon var at ny avkjørsel ikke skulle kunne opparbeides uten at avkjørselen først ble godkjent av vegmyndigheten. Eksisterende avkjørsler er jo allerede blitt godkjent. Ved etablering av Hushaugen-veien ble samtykke innhentet. Det er nå kun snakk om en utvidet bruk av Hushaugen-veien, og følgelig også en utvidet bruk av avkjørselen mellom Hushaugen-veien og Skjergardsvegen.

Det følger imidlertid av vegloven § 40 at

«Avkjørsle fra 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 riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen».

Det er på det rene at ordlyden isolert sett fastslår at man heller ikke kan benytte seg av offentlig vei uten at dette er godkjent av vegmyndighetene. Ordlyden «*eller nyttast*» må imidlertid tolkes i lys av lovgivers vilje ved vedtagelsen av bestemmelsen, samt i tråd med legalitets- og forholdsmessighetsprinsippet. Det blir for unyansert å legge til grunn - bare med grunnlag i ordlyden - at vedtaket kan baseres kun på vegvesenets rene skjønnsvurdering.

Som Erik Gauer og Tore Elnæs skriver på Gyldendal Rettsdata ble ordlyden «*eller nyttast*» tilføyet ved lovendring 29. mai 1981 nr. 39 «*som følge av en spesiell sak fremmet overfor Vegdirektoratet, se årsmelding 1976 s. 110 fra ombm.*». Lovgiver ønsket altså opprinnelig å sikre at nye avkjørsler til offentlig vei ikke kunne anlegges uten gjennom en betryggende prosess; ved reguleringsplan eller annen godkjennelse fra myndighetene. I enkelte spesielle tilfeller så man imidlertid behov for å kunne benytte avslagshjermelen i § 40 på eksisterende veianlegg også. Ordlyden «*eller nyttast*» ble derfor tilført, for å imøtekomme disse spesielle tilfellene.

Det vises til forarbeidene til lovendringen (Ot.prp.nr.49 (1978-1979) s. 12), hvor det fremgår at bestemmelsen «*eller nyttast*» er tenkt på tilfeller hvor eksisterende bruk gis en mer omfattende endring:

«Ut fra samme hensyn er det like nødvendig at vegmyndighetene vurderer om det er forsvarlig at en tidligere godkjent og anlagt avkjørsel kan tillates for en bruk som er mere omfattende eller av en annen art enn den som det tidligere er gitt tillatelse for. En kan eksempelvis tenke seg at en eldre avkjørsel som bare har vært anvendt ved drift av en del av en jordeiendom, senere ønskes nyttet også til bolig eller til drift av hele jordbrukseiendommen. Et annet eksempel kan være at en avkjørsel for bolig også ønskes nyttet til en produksjons- og salgsvirksomhet i tilknytning til boligen. Det forekommer heller ikke sjelden at en virksomhet som medfører beskjeden trafikk i en avkjørsel, legger om eller endrer virksomheten i en retning som vil medføre en vesentlig større trafikkmessig belastning og risiko i avkjørselen. Dersom lovbestemmelsene om at vegmyndighetene skal vurdere forsvarligheten av avkjørsler i hvert enkelt tilfelle, skal ha den tilsiktede virkning, kan det i prinsippet ikke være noe skille i behandlingsmåten enten det er tale om bygging av en helt ny avkjørsel eller det oppstår et behov for en endret eller utvidet bruk som det her er nevnt eksempler på. Noen tvil om dette hos vegmyndighetene eller ved domstolene har det ikke vært.»

Lovgiver ønsket altså ikke at det skulle kunne foretas en mye mer omfattende eller annen type bruk av veien enn tillatt. I denne saken er det snakk om en utvidelse hvor 1 ekstra bolig skal benytte avkjørselen. Det var ikke slike tilfeller lovgiver hadde for øyet ved vedtagelse av bestemmelsen.

Bestemmelsens formål og bakgrunn taler for en innskrenkende tolkning av ordlyden.

At ordlyden bør tolkes innskrenkende, kommer også av det forvaltningsrettslige legalitetsprinsippet. Dette ulovfestede prinsippet fastslår at spørsmålet om forvaltningen har tilstrekkelig hjemmel til å fatte avslagsvedtak, må vurderes i lys av bl.a. hvor inngripende vedtaket er for borgeren. Dette ble bekreftet av Høyesterett i Rt. 1995 s. 530 (Fjordlaks), hvor førstvoterende uttalte at «*kravet til lovhjemmel må nyanseres blant annet ut fra hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er overfor den som rammes. Også andre rettskildefaktorer enn loven selv må etter omstendighetene trekkes inn.*»

Som Hans Petter Graver uttaler i artikkelen «Fjordlaksformelen og forvaltningens ytringsfrihet», Lov og Rett 2007 s. 365-374 - (LOR-2007-365) er formelen senere «*blitt en standard som Høyesterett viser til når den skal ta stilling til om hjemmelskravet er oppfylt.*»

Legalitetsprinsippet må altså benyttes som en tolkningsfaktor ved spørsmålet om en bestemmelse – herunder Vegloven § 40 – gir tilstrekkelig hjemmel for avslag.

Ved vurderingen av hvor inngripende et avslag innenfor plan- og bygningsretten er, må det tas utgangspunkt i byggeprinsippet. Dette prinsippet fastslår at så lenge myndighetene ikke har

avslagshjemmel, har grunneier rettskrav på å få bygge. Grunneier skal altså som hovedregel skal kunne benytte sin eiendom etter eget ønske. Det samme må gjelde for delesaker.

Avslag på søknad etter vegloven § 40 er inngripende ettersom det vil sette en stopper for grunneiers byggerett. Legalitetsprinsippet tilsier derfor at bestemmelsen må benyttes med forsiktighet. Det må sterke hensyn til for at lovens vilkår anses oppfylt. Det vises til Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jfr. Veglova §§ 40 og 41 av 26. februar 1982. Der heter det bl.a. følgende:

«Dersom eit avkjørsleløyve ikkje vil kome i strid med omsyn som gjeld vegen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og vegen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast. Løyve til avkjørsle kan ikkje nektast på anna grunnlag enn det som har å gjere med desse omsyna.»

Etter vårt syn foreligger det ikke sterke nok trafikale hensyn i denne saken, til at terskelen for avslag er oppfylt. Ordlyden i Vegloven § 40 må derfor tolkes innskrenkende til ikke å omfatte det aktuelle tilfellet, i lys av Fjordlaksformelen.

3. Forholdsmessighetsprinsippet

Videre mener vi at vegvesenets vedtak er i strid med det ulovfestede forholdsmessighetsprinsippet. Dette prinsippet setter grenser for forvaltningens vedtakskompetanse, og kommer også til anvendelse ved tolkningen av vegloven § 40.

Inngripende vedtak må etter prinsippet både være egnet og nødvendige for å nå formålet med avslaget (i dette tilfellet trafikksikkerhet), og fordelene med vedtaket må overstige ulempene. Se f.eks. Hans Petter Graver, *Alminnelig forvaltningsrett*, 3. utgave, Oslo 2007, s. 128 flg.

Økningen i bruken av avkjørselen er av et så beskjedent omfang, at vi ikke kan si oss enig i at det er nødvendig å nekte fradeling. Fordelene med avslaget overstiger heller ikke ulempene. Det gjøres derfor gjeldende at vedtaket er uforholdsmessig tyngende for klager.

Fordelene med avslagsvedtaket er ikke store. Avkjørselen benyttes allerede av 21 boliger. En økning med en ekstra boenhet vil derfor vanskelig kunne anses å ha en særlig innvirkning på trafikksikkerheten.

For å fastslå terskelen for når fordelene ved avslag er store nok til at søknaden bør avslås, vises det til Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jfr. veglova §§ 40 og 41. Der står det bl.a. at «Ein sterkt trafikkert veg med mange avkjørslar inneber stor risiko for ulykker», og at «Dersom vegforbindelse etter kommunens skjønn ikke kan skaffes uten uforholdsmessig vanske eller utgift, kan kommunen godta en annen ordning». Terskelen er altså relativt høy.

Vi viser til at vegvesenet ikke vil kunne motsette seg en økt bruk av en eksisterende boenhet, f.eks. hvis en av de øvrige eksisterende boligene i området skulle anskaffe en leietaker, eller de

velger å gi en bil til en av barna i huset. Når man tar dette i betraktning, ser man at den faktiske virkningen av avslaget ikke er særlig stor for trafikksikkerheten.

Som vegvesenet selv påpeker, pågår det reguleringsarbeid i området, som mulig resulterer i en ny avkjørsle til avlastning eller erstatning for den aktuelle. De eventuelle ulempene ved å innvilge søknaden er derfor trolig midlertidige. Vi viser i denne forbindelse til følgende uttalelse i Forskriften:

«Ved vurderinga skal det takast omsyn til endringar som kan ventast. Kan ein rekna med at det innanfor eit akseptabelt rimeleg tidsrom blir sett i verk tryggingstiltak, til dømes bygging av gang- og sykkelveg, eller at noverande veg blir avlasta av omkjøringsveg, kan det vere grunnlag for ei meir liberal haldning enn forholda i dag skulle tilseie.»

og

«I samråd med kommunen skal det vurderast om avkjørslespørsmålet bør løysast gjennom reguleringsplanlegging i området, men dette bør sjåast i samheng med omsynet til søkjaren. Bruk av mellombels og tidsavgrensa løyve kan vere aktuelt». (pkt. 3.1)

Det er etter dette ikke særlig store fordeler for samfunnet ved et avslag på søknaden.

Som tidligere omtalt er avslaget svært inngripende for grunneier. Søker har innrettet seg etter kommunens tillatelse, og utbygging av den fradelte parsell er allerede igangsatt.

Det vises til at terskelen for omgjøring etter fvl. § 35 er høy, når slike innrettelseshensyn foreligger. Realiteten ved et avslagsvedtak fra vegvesenet vil nettopp være at delingstillatelsen trolig må omgjøres. Momentene i omgjøringsvurderingen etter fvl. § 35 gjør seg derfor også gjeldende i denne saken.

Vi påpeker også at Fjell kommune har fastslått følgende om ønsket om fortetting i kommuneplanens arealdel pkt. 5.6.5:

«Planen legg opp til fortetting med nye bustadeiningar i eksisterande bustadformål, utan krav til regulering. Fortetting i eksisterande byggeområde er å effektivisera areal ved å bygge nye bustadeiningar som koplar seg på eksisterande infrastruktur.»

Å nekte denne ene boenheten å kople seg til det eksisterende veianlegget er klart i strid med denne målsetningen, ettersom eiendommen ligger i et etablert boligfelt på Knappskog. I tillegg til å være inngripende for grunneier, er også avslaget negativt for kommunens målsetning om fortetting.

Det fremheves også at det er Statens vegvesen som har etablert det aktuelle krysset. Eiendommen som den omsøkte parsellen nå er utskilt fra (gnr. 34, bnr. 100), hadde tidligere utkjørsel direkte fra eiendommen og ut på fylkesveien. Vegvesenet krevde imidlertid utkjørselen flyttet dit den er i dag, på slutten av 1980-tallet. Vegvesenet var selv byggherre ved anlegg av det nye krysset. Dersom veianlegget ikke er opparbeidet på slik måte at det kan håndtere en bruksutvikling uten at

dette medfører en usikker trafikk-løsning, er ikke dette noe de private har rådighet over. Når vegvesenet først har påkrevd og gitt samtykke til at bnr. 100 kan benytte krysset, virker det vilkårlig og inngripende at vegvesenet ved en så vidt liten utvidelse av bruken som nå er omsøkt, skal kunne sette en begrensning på tillatt bruk av avkjørselen, uten at det foreligger svært sterke trafikale hensyn bak avslaget.

Det kan trekkes en analogi mot reglene om privatrettslige rettigheter til vei ved utskillelse av nye parseller. Dersom en tomt A, som har veirett over en annen eiendom (tomt B), utskiller en parsell og dette er i samsvar med det som er påregnelig på stedet, vil tomt A sin veirett som hovedregel utvides til også å omfatte den utskilte parsell. Innhentelse av ny veirett er da ikke nødvendig. Det samme prinsippet bør også gjelde for veivesenets avkjørsel. Når vegvesenet allerede har gitt tillatelse til at brukerne av Hushaugen-veien kan benytte avkjørselen, bør det særlige grunner til for at denne rettigheten ikke også skal komme til gode for senere utskilte parseller, hvor ny bruk ikke overstiger det som er en påregnelig utvikling av området.

Det legges etter dette til grunn at fordelene ved å avslå søknaden er for liten i forhold til hvor inngripende avslaget er. Kommunens skjønnsvurdering etter Vegloven § 40 kan derfor ikke stå seg iht. forholdsmessighetsprinsippet.

4. Avslutning

På bakgrunn av ovenfor nevnte forhold gjøres det gjeldende at vegvesenet har gjort en uriktig vurdering av søknaden. Ved å tolke Vegloven § 40 i lys av legalitets- og forholdsmessighetsprinsippet, anses ikke lovens vilkår for avslag å være oppfylt. Det anføres derfor at vedtaket må omgjøres og tillatelse innvilges, jf. fvl. § 33.

Subsidiært gjøres det gjeldende at søker i det minste bør gis en midlertidig rett.

Dersom Statens vegvesen ikke omgjør vedtaket av eget tiltak, ber vi om at denne klagen oversendes Hordaland Fylkeskommune for overprøving.

Med vennlig hilsen
For advokat Katrine Lillejord



Ingrid Arskog Storevik
Advokatfullmektig
ias@harris.no
55 30 27 00



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Andreas Lussand Mordt, 55 57 23 68

Vår dato
23.09.2015
Dykkar dato
26.06.2015

Vår referanse
2015/9274 421.52
Dykkar referanse
15/38212

Statens vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Klage over avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrslø - Veglova - Os – Gnr. 4 bnr. 1 – Klagar: Rolf Terje Bergheim

Fylkesmannen viser til oversending av 26.06.2015, motteken her 29.06.2015.

Vedtak

Fylkesmannen *stadfestar* Statens vegvesen sitt vedtak av 21.04.2015 som avslår søknad om utvida bruk av avkøyrslø frå E 39 til ny bustad på gnr. 4 bnr. 1.

Bakgrunn:

Saka gjeld søknad av 24.03.2015 om utvida bruk av eksisterande avkøyrslø frå E 39 til eit nytt bustadhus på gnr. 4 bnr. 1.

Statens vegvesen av slo søknaden i vedtak av 21.04.2015.

Vedtaket vart så klaga på av Rolf Terje Bergheim i skriv av 12.05.2015.

Statens vegvesen tok stilling til klagen i skriv av 26.06.2015. Klagen vart ikkje teken til følge og saka vart så sendt over til Fylkesmannen for endeleg avgjerd.

Vi legg til grunn at vegvesenet og klagar er kjent med sakshistorikken og dokumenta i saka elles. Vi gir derfor ikkje ytterlegare referat av desse her. Fylkesmannen finn at saka er tilstrekkeleg opplyst.

Fylkesmannen si vurdering:

Etter veglova § 40 første ledd kan avkøyrslø frå riksveg i utgangspunktet berre byggjast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningslova.

Der slik plan ikkje ligg føre eller ikkje omfattar avkøyrslø, ”[...] må avkøyrslø frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggjast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret[...]», jf. veglova § 40 andre ledd.

Ordlyden ”nyttast” inneber at ein også treng løyve til utvida bruk av lovlig etablert avkøyrslø.

Denne saka gjeld utvida bruk av avkøyrsløve. Den utvida bruken er ikkje avklara i reguleringsplan eller kommuneplanen sin arealdel. Den utvida bruken er såleis avhengig av løyve frå Statens vegvesen.

Veglova § 40 gir ikkje sjølv retningsliner for vegmyndigheitene sine avgjerder etter føresegna. Slike retningsliner er likevel gitt i forskrift av 26.2.1982.

Under punkt 1 står det mellom anna:

”Medan omsynet til vegen og ferdsla såleis vil kunne tale mot å gi avkjørsleløyve, kan andre overordna samfunns mål og private interesser tale for at løyve bør gjevast.

Dersom eit avkjørsleløyve ikkje vil kome i strid med omsyn som gjeld vegen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og vegen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast. [...] Er det ut frå omsynet til vegen og ferdsla uakseptabelt å gi løyve til avkjørsle, skal søknaden avslåast.”.

Som det går fram av forskrifta sitt punkt 4, skal søknaden også vurderast på bakgrunn av rammeplanar. Statens vegvesen har utarbeidd ein rammepplan for avkøyrsløve og byggjegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest for perioden 2013-2016 av oktober 2013.

Planen viser kva for haldningar vegvesenet har til avkøyrsløve til vegnettet i Hordaland. Planen tar utgangspunkt i 4 haldningsklasser. Den aktuelle strekninga er plassert i haldningsklasse 1 (Raud) som er den strengaste haldningsklassa.

Av omtalen til denne klassen i pkt. 11 går det mellom anna fram at vegen i prinsippet skal vere fri for avkøyrsløve anna enn avkøyrsløve som er tatt inn i reguleringsplan. Når det gjeld vurderinga av unntak frå denne hovudregelen heiter det i pkt. 12.2 at

«Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrsløve godkjennast. Dei tekniske krava til utforming skal stettast. Med unntak av fartsgrense, er dette krav Statens vegvesen ville ha stilt i ein reguleringsplan.»

Det er såleis eit svært snevert rom for å gi løyve til utvida bruk av eksisterande avkøyrsløve på den aktuelle vegstrekninga.

Statens vegvesen har i si vurdering komme til at utvida bruk av avkøyrsløve vil komme i strid med omsynet til trafikktryggleik. Dei har i vedtaket av 21.04.2015 og i oversendinga hit av 26.06.2015 vist til at avkøyrsløve ikkje stettast dei tekniske krava til utforming. Den private vegen ned til avkøyrsløve er bratt og medfører fare for overvann ut i E 39. Dette kan skape trafikkfarlege tilhøve særleg vinterstid. Vidare kryssar avkøyrsløve gang- og sykkelvegen på ein uheldig måte, og busslomma sør for avkøyrsløve er også dårleg tilpassa avkøyrsløve. Krysset er allereie uoversiktleg som følgje av at den er lang og vert nytta også av bensinstasjonen/verkstaden. Den har pr. i dag også ein del trafikk.

Etter Fylkesmannen si vurdering taler omsyna til trafikktryggleik etter dette klårt mot at det vert gitt løyve til utvida bruk av avkøyrsløve. Avkøyrsløve stettast heller ikkje dei tekniske krava til utforming. Gitt den strenge haldninga til avkøyrsløve i raud haldningsklasse, skal det såleis mykje til for å gi løyve til utvida bruk av avkøyrsløve. Etter Fylkesmannen si vurdering er ikkje

Klagar sitt ynskje om avkøyrsla til ny bustad tilstrekkeleg til å vege opp for dei negative verknadene den utvida bruken vil ha for trafikktryggleiken i krysset. Vi er såleis samd med Statens vegvesen sitt vedtak.

Klagar har reagert på at Statens vegvesen har gitt avslag i denne saka, mens vegvesenet har gitt løyve til utvida bruk av avkøyrsla for gnr. 4 bnr. 33 og for utvida bruk av avkøyrsla til ER-AN veikro.

For at det skal liggje føre usakleg forskjellshandsaming må Statens vegvesen sitt avslag representere eit unntak frå ein forholdsvis fast og eintydig praksis utan at ein kan gi nokon sakleg grunngjeving for unntaket. Den praksisen det samanliknas med må bestå av tilnærma identiske saker både rettsleg og faktisk. Kommunen har likevel høve til å endre praksis over tid utan at dette inneber usakleg forskjellshandsaming.

Fylkesmannen er samd med Statens vegvesen i at det ikkje ligg føre usakleg forskjellshandsaming i denne saka. Løyvet til utvida bruk av avkøyrsla for bnr. 33 vart opphavleg gitt i 2006. Retningslinene for vurdering av avkøyrlesaker er stramma inn sidan den tid i nye rammeplanar. Sakene er såleis ikkje rettsleg sett samanliknbare. Når det gjeld avkøyrsla til ER-AN veikro har Statens vegvesen opplyst at denne er i samsvar med dei tekniske krava til avkøyrslar. Terskelen for å gi løyve til utvida bruk er såleis lågare, jf. rammeplanen pkt. 12.2 ovanfor. Sakene er difor ikkje samanliknbare.

Klagen har etter dette ikkje ført fram.

Med helsing

Anne Kjersti Sande
seksjonsleiar

Andreas Lussand Mordt
seniorrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:

Os kommune	Postboks 84	5202	Os
Rolf Terje Bergheim	Byvegen 558	5212	SØFTELAND