



Arkivnr: 2016/9367-3
Saksbehandlar: Merethe Helland Nordnæs

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		18.10.2016

Klagesak.

Klage på vedtak - avslag på søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561, Hushaugen/Kolltveit Gnr. 30 Bnr. 715 i Fjell kommune.

Samandrag

Saka gjeld klage på avslag på søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 Skjergardsvegen, for tilkomst til 1 ny bueining på Gnr. 30 Bnr. 715 Hushaugen/Kolltveit i Fjell kommune. Statens vegvesen Region vest gav den 03.09.2015 avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsløsen. Advokatfirmaet Harris DA v/advokatfullmektig Ingrid Årskog Storevik, har påklaga avslaget på vegne av Byggmester Reidar Vallestad AS i skriv av 24.09.2015.

Avkøyrsløsepunktet er i dag uregulert. Egedomen Gnr. 30 Bnr. 715 inngår i «*Utbyggingsplan m/føresegner for Knappskog, deler av Gnr. 30 Bnr. 16 m/fleire*». Planen er vedteke av Bygningsrådet i Fjell kommune den 06.11.1989. Bruk av avkøyrsløsen forutset kryssing av langsgåande gang- og sykkelveg.

Statens vegvesen Region vest har vurdert klaga som underinstans og har funne å oppretthalda sitt avslag i saka. Saka vart sendt Hordaland fylkeskommune for endeleg avgjerd.

Fylkesrådmannen har vurdert saka og rår til at klagen frå Advokatfirmaet Harris DA på vegne av Byggmester Reidar Vallestad AS over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 03.09.2015, om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 til egedomen Gnr. 30 Bnr. 715 Hushaugen, Kolltveit i Fjell kommune, vert ikkje teken til følgje.

Forslag til vedtak

Klage frå Advokatfirmaet Harris DA over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 03.09.2015 om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 til egedomen Gnr. 30 Bnr. 715, Hushaugen i Fjell kommune, vert ikkje teken til følgje.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

1. Tiltakshavar, Byggmester Reidar Vallestad AS, søknad om utvida bruk av avkørsel av 08.07.2015, Gnr. 30 Bnr. 715 Hushaugen/Kolltveit i Fjell kommune
2. Statens vegvesen Region vest, avslag på søknad om utvida bruk av avkørsel, av 03.09.2015.
3. Advokatfirmaet Harris DA, klage på avslag på søknad om utvida bruk av avkørsel, av 24.09.2015.
4. Fjell kommune, vedtak, løyve til etablering av tilkomstveg og parkeringsplass på Gnr. 30/16 og 100 Foldnes, av 07.07.2015.
5. Fjell kommune, dispensasjon og løyve til oppføring av bustad på Gnr. 30 BBnr. 100, Knappskog, av 07.07.2015.
6. Fylkesmannen i Hordaland, vedtak om avslag på søknad om utvida bruk av avkørsle av 23.09.2015, i ein annan kommune.
7. Statens vegvesen Region vest, oversendingsskriv av 29.12.2015.
8. Advokatfirmaet Harris DA, supplerande merknader til klagen, av 09.09.2016.
9. Hordaland fylkeskommune, 2 stk. kart/flyfoto av eigedomen Gnr. 30 Bnr. 715
10. Hordaland fylkeskommune, 2 stk. foto av avkørselen.
11. Statens vegvesen Region vest, kommentarar til merknader, av 26.09.2016.

Fylkesrådmannen, 13.09.2016

Bakgrunn for saka:

Statens vegvesen Region vest (heretter Vegvesenet) har den 08.07.2015 motteke søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 for tilkomst til ei ny buening på Gnr. 30 Bnr. 715 Hushaugen/Kolltveit Fjell kommune. (Vedlegg 1) Vegvesenet fatta vedtak om avslag på søknaden den 03.09.2015. (Vedlegg 2). Advokatfirmaet Harris v/Advokatfullmektig Ingrid Årskog Storevik har påklaga avslaget på vegne av Byggmester Vallestad AS, i skriv av 24.09.2015. (Vedlegg 3) Byggmester Vallestad AS er tiltakshavar. Ein må køyra eit lite stykke frå eigedomen Gnr. 30 Bnr. 715 for å kome fram til avkøyrsla. (Sjå kart, vedlegg 1)

Fartsgrensa på staden er 60 km/t, Fv. 561 Skjergardsvegen. Årsdøgertrafikk er berekna til 12200 køyretøy. Ifølgje opplysningar frå vegvesenet har dagens avkøyrsløse til planområdet ein uoversiktleg trafikal situasjon. Signalregulering og overgangsfelt på Fv. 561 er plassert tett opp til avkøyrsløsepunktet (Fv. 561, hp1 km 4,816) og hindrar trafikkavviklinga i avkøyrsløsen ved raudt lys. Avkøyrsløse tilfredsstillar ikkje dei tekniske krava til utforming etter Vegvesenet sine handbøker N100 og V121. Bruk av avkøyrsløse forutset kryssing av langsgående gang- og sykkelveg.

Fv. 561 Skjergardsvegen er i «Rammeplan for avkøyrsløse og byggegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest» vist som haldningsklasse 2 (Gul). Planen har 4 haldningsklassar. Gul er den nest strengaste haldningsklassen. Det går fram at: «Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrsløse bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrsløse blir nytta av fleire» I Rammeplanen pkt. 12 er det angitt prinsipp som skal leggast til grunn ved handsaming av avkøyrsløse, : «Bruk av gang- og sykkelveg til køyring av nyetableringar skal ikkje finne stad.»

Det går fram av oversendingsbrev frå vegvesenet (Vedlegg) at dei i midten av august 2015 har motteke informasjon om at eigedomen allereie var delt ifrå(frådelingsvedtak av 26.03.15) og tinglyst i strid med plan- og bygningslova § 27-4. (Heretter pbl.) Det går fram av pbl. § 27-4 at før opprettelse eller endring av eigedom til bebyggelse eller oppføring av bustad vert godkjent, skal byggetomta enten vera sikra lovleg atkomst til veg som er open for allmenn ferdsel eller ved tinglyst dokument eller på annan måte vere sikra vegforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillande. Avkøyrsløse frå offentleg veg må vere godkjent av vedkommande vegmyndigheit, Jfr. veglova §§ 40 og 43. Vegvesenet viser og til at til tross for at vilkåra for å handsame byggesaka som ein eitt-trinns tiltak ikkje var oppfylt (Pbl. § 21-7) så var det gjeve fleire eitt-trinns løyvingar knytt til eigedomen. Dei viser til vedtak frå Fjell kommune «Dispensasjon og løyve til oppføring av bustad på Gnr. 30 Bnr. 100 – Knappskog» og «Løyve til etablering av tilkomstveg og parkeringsplass på Gnr. 20/16 og 100». Begge vedtak er datert den 07.07.15. (Vedlegg 4 og vedlegg 5) Det er gjeve eit igangsettingsløyve for heile tiltaket utan vilkår. Det er knytt eit vilkår i vedtaket, opp mot ferdigattest av tiltaket. Det går fram av punkt 2 i vedtaket at det vert gjeve «løyve til oppføring av ein bustad på eigedomen gnr. 30 bnr. 715 godkjent slik det går fram av søknad». Det går fram under avsnittet «veg og tilkomst» i saksutgreiinga at eigedomen treng løyve til avkøyrsløse frå vegvesenet. «Tilkomstveg vist i samsvar med utbyggingsplan. Samtidig skal den også nyttast som tilkomstveg til gnr. 30 bnr. 715, ein tomt som ikkje var rekna med i utbyggingsplanen. Det må difor ligge føre løyve til utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse før tilkomstvegen kan nyttast til denne eigedomen.» Vegvesenet påpeikar at det er feil i kommunens sakshandsaming då tomte er delt frå og igangsettingsløyve gitt, utan at det ligg føre løyve til avkøyrsløse, etter kravet i pbl. 27-4. (Vedlegg 4 og 5)

Advokatfirmaet Harris representerer tiltakshavar i ei liknande klagesak, langs den same fylkesvegen i Fjell kommune. Denne saka gjeld klage på utvida bruk av avkøyrsløse til Gnr. 28 Bnr. 2. Advokatfirmaet Harris bad om at begge sakene vart teken opp til felles handsaming, dette då det etter deira syn var dei same omsyn som gjerde seg gjeldande i begge sakene. Administrasjonen fann etter ein foreløpig vurdering at det var fleire likskapar i sakene, og fann difor at det var føremålsteneleg at disse to sakene vart handsama på eit felles møte i den fylkeskommunale klagemnd.

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 vera tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»

Det går fram av veglova § 40:

«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. Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Er arbeidet med avkjørsle ikkje sett igang 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 avkjørslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar er eit ikkje juridisk bindande dokument, men skal gje føringar for kva haldning som skal leggjast til grunn ved handsaming av avkjørslar- og byggegrensesaker. Eit viktig prinsipp er at teknisk utforming av avkjørslar skal vera i samsvar med vegvesenets handbøker N100 og V121. Rammeplanen vart vedteke av Hordaland fylkeskommune i 2013.

Forvaltningslova § 28 1. ledd lyder:

«Enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken til det forvaltningsorgan (klageinstansen) som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (underinstansen).»

Fovl § 33 2. ledd seier:

«Underinstansen skal foreta de undersøkelser klagen gir grunn til. Den kan oppheve eller endre vedtaket dersom den finner klagen begrunnet. Dersom vilkårene for å behandle klagen ikke foreligger, skal underinstansen avvise saken, Jfr. dog § 31.»

Klagen:

I klagen vert det presisert innleiingsvis at saka ikkje gjeld anlegg av ei ny avkjørsel til offentleg veg, men gjeld ei ny bustadtomt sin bruk av ei eksisterande avkjørsel frå Hushaugen og ut på Skjergardsvegen (Fylkesveg 561). Det vert deretter hevda at vegvesenet har anvendt veglova § 40 uriktig. Klagar meiner at regelen ikkje er tolka i samsvar med regelens føremål, og tolkinga strir mot forholdsmessigheits- og legalitetsprinsippet. Klagar meiner at ein rett lovanvendning ville medført at søknaden ville vorte innvilga og hevdar difor at vedtaket er ugyldig.

Klagar hevdar at veglova § 40 må tolkast i lys av legalitetsprinsippet. Klagar meiner at ein anvending av veglovas § 40 åleine, ikkje gjer grunnlag for å nytte veglovens § 40 som avslagsheimel åleine i denne saka, som berre gjeld utvida bruk av vegen til berre 1 ekstra bustad. Dei viser til regelen sitt formål og bakgrunn

taler for ein innskrenkande tolking av ordlyden. Klagar viser til at det ulovfesta legalitetsprinsippet slår fast at spørsmålet om forvaltninga har tilstrekkeleg med heimel til å fatte vedtak om avslag, må vurderast i lys av mellom anna kor inngripande vedtaket er, som eit avslag er for den enkelte. Ordlyden i § 40 «*eller nyttast*» må og tolkast i lys av legalitetsprinsippet. Det vert vist til Gyldendal Rettsdata v/Gauer og Elnæs, samt til ein dom i Høyesterett frå 1995, Fjordlaksdommen. Det vert hevda at så lenge myndigheiten ikkje har heimel for å gje avslag, har grunneigar eit rettskrav på å få byggja. Grunneigar skal som hovudregel kunne nytte sin eigedom som han ynskjer. Etter klagars syn ligg det ikkje føre sterke nok trafikale omsyn, til at ein kan gje avslag.

Klager hevder deretter at vegvesenet sitt vedtak er i strid med det ulovfesta forholdsmessigheitsprinsippet. Dette prinsippet set grenser for forvaltninga sin vedtakskompetanse, og kjem og til anvending ved tolkinga av veglova § 40. Klagar viser til at eit inngripande vedtak må etter prinsippet vera både egna og nødvendige for å nå føremålet med avslaget, her trafikktryggleik, og fordelane med vedtaket må overstige ulempene. Ein auke i bruken av avkøyrsla er av eit så lite omfang, at dei ikkje kan sjå at det skal nektast å dele frå. Fordelene med avslaget overstig i denne saka ikkje ulempene. Avslaget er uforholdsmessig tyngande for tiltakshavar/klagar. Fordelene med avslaget er heller ikkje store. Avkøyrsla vert i dag allereie nytta av 21 bustadar. Ein auke med ein ekstra buening vil difor vanskeleg ha noko innverknad på trafikktryggleiken. Det vert vist til Forskrift om retningslinjer for behandling av avkøyrslssaker for riksveg, jfr. Veglova §§ 40 og 41.

Det vert deretter vist til at Fjell kommune har eit ønskje om fortetting i kommuneplanens arealdel pkt. 5.6.5. Å nekte denne eine bueninga å kople seg på det eksisterande veganlegget er klart i strid med målsettinga og er inngripande for grunneigar. Dei viser til at det er vegvesenet som har etablert det aktuelle krysset.

Dei konkluderer med at vegvesenet har gjort ein uriktig vurdering av søknaden. Dei kan ikkje sjå at veglovas vilkår i § 40 er oppfylt, sett i lys av legalitets- og forholdsmessigheitsprinsippet. Dei ber om at avslaget vert omgjort og løyve gitt. Det vert deretter gjort gjeldande at søkjar bør få ein midlertidig rett.

Det vert vist til klagen i sin heilheit. (Vedlegg 3)

Statens vegvesen Region vest si vurdering:

Vegvesenet har vurdert søknaden med bakgrunn i:

- Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016.
- Rikspolitiske retningslinjer
- Null-visjonen
- Tekniske krav
- Kommunens arealplan

Når det gjeld klagers anførsler om at feil lovtolking er lagt til grunn kva gjeld veglova § 40, viser vegvesenet til eit vedtak av 26.06.2015 frå Fylkesmannen i Hordaland i ei liknande sak. Denne saka gjaldt utvida bruk av eksisterande avkøyrslar frå E39 til eit nytt bustadhus i ein kommune i Hordaland. I saka gjekk det mellom anna fram at: «*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*» Vegvesenet viser til at når det gjeld den aktuelle bustaden på gnr. 30 bnr. 715 er bruken av avkøyrslar ikkje avklara gjennom reguleringsplan, og parsellen som vart delt ifrå var heller ikkje ein del av utbyggingsplanen frå 1989. Dei held fast ved at i dette tilfellet skal det vera løyve til avkøyrslar etter veglova, for etablering av bueningar både i og utanfor reguleringsplanen. Dette fordi reguleringsplanen ikkje omfattar avkøyrslapunktet frå Fv. 561.

Vegvesenet viser deretter til at reguleringsplanen for Hushaugen er 26 år gamal. Det at det tidlegare er gjeve løyve til avkøyrslar i dette området, kan ikkje tilleggast avgjerande vekt. Det vert peikt på at retningslinjene for vurdering av avkøyrslar er stramma inn, mellom anna ved Statens vegvesen sine Handbøker (Handbok 100 og V121) og gjennom *Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser i Hordaland*.

Vegvesenet peikar deretter til at avkøyrslapunktet er uoversiktleg, utflytande og tilfredsstillar ikkje krava til teknisk utforming etter Handbok N100 og V121. I avslag av 03.09.2015 er det spesielt lagt vekt på at

signalregulert fotgjengarfelt er plassert tett opp til dagens avkøyrsl, noko som hindrar trafikkavviklinga i avkøyrsla ved raudt lys. Dei viser og til at denne strekninga har ein ÅDT på 12 200 køyrety, noko som kan gjera det vanskeleg å køyra ut i køyrebanen og som kan bidra til å bort merksemda frå dei mjuke trafikantane som måtte være i fotgjengarfeltet.

Vegvesenet har lagt vesentleg vekt på at bruk av avkøyrsla krev kryssing av langsgåande gang- og sykkelveg, noko som er ei løysing som kjem i konflikt med retningslinjene i Rammeplanen. Dei viser deretter til at dei og har gjeve negativ uttale til søknader om utvida bruk av denne avkøyrsla, for saker i same område. Det vert vist til ei konkret sak, som dei nylig har avslått med same gardsnummer. Det vert og vist til at «Nullvisjonen» skal stå sentralt i trafikktryggleikarbeidet og at ein eventuell vidare utbygging i området må skje på bakgrunn av ein ny reguleringsplan som gjev sikre løysingar både for bilistar og mjuke trafikantar.

Vegvesenet opprettheld sitt vedtak av 03.09.2016 og vil ut frå omsynet til trafikktryggleik ikkje akseptera utvida bruk av avkøyrsla og vil heller ikkje gje eint midlertidig løyve, som klager subsidiært ber om.

Supplerande merknader til klagen:

Klagar har i brev av 09.09.16 kome med ytterlegare merknader til klagen. (Vedlegg 8) Merknadene gjeld begge sakene. Her vil bere bli behandla berre det som er aktuelt for denne saka Gnr. 30 Bnr. 715.

Dei viser til at kommuneplanen for Fjell kommune følgjer dei sentrale føringar om at utbygging skal skje ved fortetting i eksisterande bustadområder. Slik klagar oppfattar det, vil fortetting iht. kommunplanen ikkje kunne gjennomførast om vegvesenet held fram med sin «nye» praksis. Klagar meiner det no skjer ein innskrenking i forhold til tidlegare praksis.

Det vert deretter hevda primært at vegvesenet har lagt til grunn ein for høg terskel ved vurderinga av veglovens § 40. Dei viser til at det er vegvesenet som har etablert krysset i Hushaugen. Tiltakshavar finn det urimeleg at vegvesenet krev at private må utbetre avkøyrsla fordi deira eigne løysingar er uoversiktlege og farlege. Dei har vurdert avkøyrsla opp mot andre saker langs Fv. 561 og meiner at denne avkøyrsla er ein av dei betre. Dei stiller og spørsmål ved om avkøyrsla er regulert etter veglova § 41. Dei viser til at ein forutsetning for at veglovas § 40 skal kome til anvendelse er at «*avkøyrsla frå offentleg veg*» ikkje er regulert eller bygd iht. reguleringsplan. Subsidiært vert det anført at godkjenning til avkøyrsl bør gjevast på vilkår av at vegkrysset vert utbetra. Dei har vore i kontakt med ein rådgjevar innan samferdselssaker, og har fått råd om eventuelle tilpasningar som kan gjerast for å imøtekomme vegvesenet. Klagar legg ved ei skisse med forslag til utbetring av krysset i Hushaugen. Forslaget går ut på at ein justerer gang- og sykkelfeltet mot vest, samt at ein etablerer ein gulmalt midtdelar på asfalten for å dele inn- og utgåande trafikk. Dei ber om at Fylkeskommunen ser området før ein fattar vedtak.

Vegvesenet har blitt gjort kjend med merknadene av 09.09.2016 og har den 26.09.2016 kome med kommentarar til merknadene. (Vedlegg 11)

Vegvesenet påpeikar at fortetting med kvalitet er ein viktig føresetnad i all arealutvikling, og i Fjell kommune. Det vert vist til kommuneplanen side 30. Det vert deretter vist til at Fv. 561 er ein hovudveg med stor trafikkmengde. Fortetting og utbygging bør i alle sakene vurderast i forhold til trafikkavvikling og konsekvensar på hovudvegen. Det høge antalet avkøyrslar langs denne vegen reflekterer at mykje av bustadbygginga i området har skjedd på bakgrunn av dispensasjonar og enkeltvedtak. Ei vidare utbygging i områda Hushaugen (Gnr. 30 Bnr. 715) og området Spjeld (Gnr. 28 Bnr. 2) bør skje på bakgrunn av reguleringsplanar som gjev det økonomisk mogeleg å realisere tilhøyrande rekkjefølgjekrav.

Når det gjeld avkøyrsla til Gnr. 30 Bnr. 715 Hushaugen, har vegvesenet følgjande kommentar:

«1. Til denne avkjørselen/ krysset er det allerede knyttet over 20 boenheter.»

2. Avkjørselen er over 16 m bred og bør strammes opp i tråd med veinormalene. Også slik at den privatveien lengst mot nord knyttes inn på privatveien fra sør før selve krysset med fylkesveien. Det er ikke tilstrekkelig at «bilene i større grad samles før utkjøringen»

Fylkesrådmannen si vurdering:

Klagar hevdar at veglova § 40 må tolkast i lys av legalitetsprinsippet. Klagar meiner at å berre bruka veglovas § 40, ikkje er avslagsgrunnlag godt nok i denne saka. Det ulovfesta legalitetsprinsippet seier at for å utøve mynde over andre, må ein ha heimel i formell lov. Med andre ord, har forvaltninga tilstrekkeleg heimel for å fatte vedtak om avslag den 03.09.2015? Ifølgje veglova § 40 1. ledd kan avkøyrslane frå offentleg veg i utgangspunktet berre byggast eller *nyttast* etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan og bygningslova. *Der slik plan ikkje ligg føre eller ikkje omfattar avkøyrsla, må avkøyrslane frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret*, Jfr. veglova § 40 2. ledd. Ordlyden «*nyttast*» inneber at ein også treng løyve til utvida bruk av lovleg etablert avkøyrslane. Denne saka gjeld utvida bruk av avkøyrslane. Avkøyrslapunktet er etter dei opplysningane administrasjonen har idag, uregulert. Den utvida bruken er såleis avhengig av løyve frå Statens vegvesen. Fylkesrådmannen vil og vise til Gyldendal Rettsdata, v/Gauer og Elnæs. Her har spørsmålet vore oppe om veglova § 40 heimla adgang for vegmyndigheten til å forby utvida bruk av eksisterande lovleg avkøyrslane, i forhold til det bruk løyvet var gjeve for. Høgsterett har svara bekreftande på dette spørsmålet i ein dom frå 1983. (Rt. 1983 s. 1290.) Veglova § 40 gjer tilstrekkeleg heimel for avslag.

Advokatfirmaet Harris meiner deretter at avslaget av 03.09.2015 er i strid med et ulovfesta forholdsmessighetsprinsippet. Ifølgje advokatfirmaet Harris set dette prinsippet og grenser for forvaltninga sin vedtakskompetanse og kjem til anvendelse ved tolking av veglova § 40. Dei skriv at vedtaket er urimeleg tyngjande for klagar og at ein auke på ein ekstra bueining ikkje kan ha særleg innverknad på trafikktryggleiken. Fylkesrådmannen vil kort vise til det som er nemnd ovanfor, veglova § 40 gjer tilstrekkeleg heimel for avslag. Det går fram av saka at avkøyrslapunktet er uoversiktleg, utflytande og tilfredsstillende ikkje dei tekniske krava til avkøyrslane i Handbok N100 og V121. I avslaget er det spesielt lagt vekt på at signalregulert fotgjengarfelt er plassert tett opp til dagens avkøyrslane, noko som kan hindra trafikkavviklinga i avkøyrslane på raudt lys. Fylkesrådmannen viser og til at fylkesveg 561 Skjærgardsvegen har ein ÅDT på det aktuelle strekket som er berekna til 12 200. Dette er noko som kan gjera at det er vanskeleg å kome seg ut i køyrebanen og som kan bidra til å ta merksemda bort frå eventuelle mjuke trafikantar som måtte være i fotgjengarfeltet samstundes. Fylkesrådmannen vurderer det slik, at omsynet til trafikktryggleik og dei mjuke trafikantane må vege tyngst her.

Advokatfirmaet Harris viser til at for å fastslå terskelen for når fordelane ved avslag er store nok til at søknaden bør avslåast, bør ein sjå til Forskrift om retningslinjer for behandling av avkøyrslane for riksveg, Jfr. veglova §§ 40 og 41. Fylkesrådmannen vil kort minne om at Forskrift om retningslinjer for behandling av avkøyrslane for riksveg jfr. veglova §§ 40 og 41, gjeld nettopp for riksvegar. Fv. 561 Skjærgardsvegen er ein fylkesveg. Forskrifta er difor ikkje aktuell i denne saka. Her er det tungtvegande trafikkfaglege vurderingar som taler mot at det vert gjeve løyve til utvida bruk av avkøyrslane.

I «*Rammeplan for avkøyrslane og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest*» punkt 11 er Fv. 561 Skjærgardsvegen vist som haldningsklasse 2 (Gul). Dette er den nest strengaste haldningsklassen. Her går det mellom anna fram at: «*Godkjenning til bruk av bustadavkøyrslane bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrslane blir nytta av fleire*». I Rammeplanens pkt. 12 er det angitt prinsipp som skal leggast til grunn ved handsaming av avkøyrslane: «*Bruk av gang- og sykkelveg til kjøring av nyetableringar skal ikkje finne stad*». Statens vegvesen har lagt vesentleg vekt på at bruk av avkøyrslane forutset kryssing av langsgåande gang- og sykkelveg. Dette er ei løysing som kjem i konflikt retningslinjene i Rammeplanen. Søknader som er handsama i dei seinare år, har alle blitt vurdert i lys av denne føringa i rammeplanen. Dette er, etter våre opplysningar, ein konsekvent praksis ved Statens vegvesen region vest. Ei godkjenning til auka bruk av denne avkøyrslane kan opne opp for ein ny praksis, ein uheldig utvikling som fylkeskommunen ut frå dei trafikale omsyn ikkje vil legge til rette for. Ein auka bruk av avkøyrslane frå Fv. 561 med auka kjøring på gang- og sykkelvegen, vil kunne føre til høgare risiko for ulukker på denne staden. Statistikk frå trafikkulukker på vegnettet visar at i situasjonar der det oppstår konflikt mellom bilar og «mjuke trafikantar»,

så er det dei «mjuke trafikantane» som i hovudsak vert skadelidande. Fylkeskommunen ynskjer ikkje å utsette denne trafikantgruppa for ein ytterlegare risiko ved å tillate ein utvida bruk av avkøyrsele frå Fv. 561.

Ved vurderinga av denne klagesaken har ein frå administrasjonen vore på staden og vurdert avkøyrsla den 20.09.2016. Ein kunne då sjå at bruk av avkøyrsla forutset kryssing av langsgåande gang- og sykkelveg og at det var mykje trafikk, både av gåande, syklande og bilar. Fylkesrådmannen meiner at det med omsyn til trafikktryggleiken i denne saka, ikkje er grunnlag for å akseptera utvida bruk av eksisterande avkøyrsele. 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 situasjonar på gang- og sykkelvegen, tilstade.

Advokatfirmaet Harris skriv i sin klage at vegvesenet har gjort ein feil vurdering av søknaden. Dei kan ikkje sjå at veglova sine vilkår er oppfylt, sett i lys av legalitets – og forholdsmessigheitsprinsippet. Dei ber primært om at avslaget vert gjort om og løve gitt. Fylkesrådmannen er samd med Statens vegvesen Region vest sitt vedtak om avslag med heimel i veglova §§ 40 og 43, og løyve til utvida bruk av eksisterande avkøyrsele vert difor ikkje gjeve.

Subsidiært vert det gjort gjeldande av Advokatfirmaet Harris at søkjar bør få ein midlertidig rett. Ut frå dei trafikale omsyna i saken, kan ein ikkje sjå at det her skal gjevast ein midlertidig rett til bruk av avkøyrsele.

I supplerande merknader til klagen vert det subsidiært kravd at løyve til avkøyrsele bør utstedast på vilkår av at krysset vert utbedra i henhold til det innsendte forslaget. Fylkesrådmannen har vurdert supplerande merknader til klagen og finn at dei trafikkfaglege vurderingane som taler mot at det vert gjeve løyve til utvida bruk av eksisterande avkøyrsele bør vege tungt her. Det vert her vist til at ei vidare utbygging i dette området bør skje på bakgrunn av ein ny reguleringsplan med nye og sikre løysingar for mjuke trafikantar og bilistar.

Fylkesrådmannen finn på denne bakgrunn å rå til at klagen frå Advokatfirmaet Harris DA på vegne av Byggmester Reidar Vallestad AS over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 03.09.2015 om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsele for tilkomst til eigedomen Gnr. 30 Bnr. 715, Hushaugen/Kolltveit i Fjell kommune, ikkje vert teken til følgje.