



Arkivnr: 2015/632-104
Saksbehandlar: Merethe Helland Nordnæs

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		18.10.2016

Klagesak.

Klage på vedtak - avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsl frå Fv. 561, Vindskarvegen/Spjeld i Fjell kommune.

Samandrag

Saka gjeld klage på avslag på søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsl frå Fv. 561 Skjergardsvegen, for tilkomst til ein ny bueining på Spjeld, Gnr. 28 Bnr. 2 Vindskarvegen ved Spjeld/Ågotnes i Fjell kommune.

Statens vegvesen region vest gav den 16.12.2015 avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsl. Advokatfirmaet Harris DA v/advokatfullmektig Ingrid Årskog Storevik har påklaga avslaget på vegne av Byggmester Reidar Vallestad AS i skriv av 21.01.2016.

Avkøyrsl frå Fv. 561 ligg i ein kurve der Fylkesvegen svingar i retning av Spjeld. Fartsgrensa på staden er 60 km/t. Avkøyrsl ligg tett opp mot busslomme i retning nord. Eigedom Gnr. 28 Bnr. 2 er i kommuneplanens arealdel for Fjell kommune vist som uregulert, noverande bustadområde utan plankrav.

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 16.12.2015, om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsl frå Fv. 561 til eigedom Gnr. 28 Bnr. 2 Vindskarvegen i Fjell kommune, vert ikkje teken til følgje.

Forslag til vedtak

Klage frå Advokatfirmaet Harris DA over Statens vegvesen Region vest sitt vedtak av 16.12.2015 om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsl frå Fv. 561 til eigedom Gnr. 28 Bnr. 2, Vindskarvegen i Fjell kommune, vert ikkje teken 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 eksisterande avkøyrslse, av 11.09.2015, Gnr. 28 Bnr. 2, Vindskarvegen/Spjeld i Fjell kommune.
2. Statens vegvesen Region vest, avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsel, av 16.12.2015.
3. Advokatfirmaet Harris DA, spørsmål om utsetting av klagefrist, 05.01.2016.
4. Statens vegvesen Region vest, melding om utsett klagefrist, 06.01.2016.
5. Advokatfirmaet Harris DA, klage på avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsel, av 21.01.2016
6. Fylkesmannen i Hordaland, vedtak om avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrslse av 23.09.2015, i ein annan kommune.
7. Statens vegvesen Region vest, oversendingsskriv av 06.06.2016.
8. Advokatfirmaet Harris DA, supplerande merknader til klagen, av 09.09.2016.
9. Statens vegvesen Region vest, kommentarer til merknader av 26.09.2016.
10. Hordaland fylkeskommune, 2 stk. kart/flyfoto av eigedomen Gnr. 30 Bnr. 715
11. Hordaland fylkeskommune, 2 stk. foto av avkøyrselen.

Fylkesrådmannen, 21.09.2016**Bakgrunn for saka:**

Statens vegvesen Region vest (heretter Vegvesenet) mottok den 11.09.2015 søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrsløse frå Fv. 561 for tilkomst til ei ny buening på Gnr. 28 Bnr. 2 på Spjeld ved Ågotnes, Vindskarvegen i Fjell kommune. (Vedlegg 1) Det vart søkt om å rive eksisterande låve og føre opp ein einbustad på same staden. Vegvesenet fatta vedtak om avslag på søknaden den 16.12.2015. (Vedlegg 2) Advokatfirmaet Harris DA v/Advokatfullmektig Ingrid Årskog Storevik har påklaga avslaget på vegne av Byggmester Reidar Vallestad AS, i skriv av 21. januar 2016. (Vedlegg 5) Byggmester Reidar Vallestad AS er tiltakshavar. Advokatfirmaet Harris DA sendte ein førespurnad om å få utvida klagefristen. (Vedlegg 3) Vegvesenet godtok at klagefristen vart utsett til den 25.01.2016. (Vedlegg 4).

Fartsgrensa på staden er 60 km/t. Avkøyrsløse frå Fv. 561 er i ei kurve der fylkesvegen svingar i retning av Spjeld. Ifølgje opplysningar frå vegvesenet var årdsøgertrafikken på Fv. 561 Skjergardsvegen på 11300 i 2014. (Nasjonal vegdatabank). Avkøyrsløse ligg tett opp mot ei busslomme i retning nord. Det er fortau langs busslomma og fram til avkøyrsløse. (Sjå vedlegg 11) Frå busslomma på andre sida av fylkesvegen er det gang- og sykkelveg i begge retningar. Det er ikkje etablert noko kryssingspunkt for trafikantar som skal over fylkesvegen og fram til Gnr. 28 Bnr. 2, kor det no er søkt om oppføring av ein ny bustad. Avkøyrsløse tilfredsstiller ikkje dei tekniske krava til utforming etter Vegvesenet sine Handbøker N100 og V121. Dette gjeld mellom anna kravet til sikt, som i denne avkøyrsløse skal vere 4 x 60 meter, mens svingradius skal vere 4 meter (8 meter i svingradius).

Fv. 561 Skjergardsvegen er i «Rammeplan for avkøyrsløse og byggegrenser 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».

Advokatfirmaet Harris representerer tiltakshavar i ein liknande klagesak, langs den same fylkesvegen i Fjell kommune. Denne saka gjeld klage på utvida bruk av avkøyrsløse til Gnr. 30 Bnr. 715. Advokatfirmaet Harris bad om at begge sakene vart teken opp til felles handsaming, dette då det etter deira syn var dei same omsyna som gjorde seg gjeldande i begge sakene. Administrasjonen fann etter ei førebels vurdering at det var fleire likskapar i sakene, og fann difor at det var føremålstenleg at disse to sakene vart handsama på same møte i den fylkeskommunale klagenemnda.

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 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. 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 avkjørsler 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 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.

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:

Klager meiner at regelen i veglova § 40 *kan* komme til anvendelse ved søknader om utvida bruk av eksisterende avkjørsler, men at terskelen for at den skal komme til anvendelse er høg. Dei meiner at grunnlag for dette finn ein ved å sjå hen til lovgjevar sine intensjonar ved regelen. Det vert vist til juridisk teori, lovkommentaren i Gyldendal rettsdata, v/Gauer og Elnæs. Det vert deretter vist til forarbeida til lovendringa, Ot. Prp. 49/78-79. Dei peikar på at det går fram at ordlyden «eller nyttast» er tenkt på ei meir omfattande endring. Det vert og vist til veiledning til Forskrift, om retningslinjer for handsaming av avkjørslesaker for riksveg jfr. §§ 40 og 41. Dei viser og til at lovkjeldene seier at det må vera ein viss terskel for når vegvesenet kan nekte at avkjørsler gjev ein utvida bruk, dette spesielt i grisgrendte strøk kor dette kan stride mot ønska kommunalt utbyggingsmønster. Det vert og vist til Advokatfirmaet Harris si klage av 24.09.2015 i sak Hushaugen. (Vedlagt klagen.)

Advokatfirmaet Harris viser deretter til at *Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest* slår fast at godkjenning av bustadavkjørsler bør avgrensast, men «*at dette kan vurderast dersom avkjørselen blir benyttet av flere*». Det vert hevda at avkjørsla allereie vert nytta av 4 bustader. Det vert presisert at hovudbodskaperen i rammeplanen er at ein auke av antal avkjørsler bør avgrensast. Det vert vist til Rammeplanen sin omtale av haldningsklasse gul, der det mellom anna går fram at utvida bruk av avkjørsle kan godkjennast på visse vilkår, mellom anna at fartsgrensa er 70 km/t eller lågare. Dei viser til at fartsgrensen på denne staden er 60 km/t og at tiltakshavar er open for å foreta utbetringar av avkjørsla.

Klagar viser til at det i avslaget går fram at avkjørsla ikkje tilfredsstillar dei tekniske krava til utforming i Handbok N100 og V121 og at avkjørselspunktet ber preg av å vere for smalt. Klagar skriv at Handbok N 100 gjev retningslinjer for reglane i Forskrift etter veglova § 13, som gjeld «*utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlege veger og gater*». Klagar meiner at denne regelen ikkje kjem direkte til anvending i denne saka, ettersom det ikkje er søkt om bygging av «*offentleg veger og gater*», men om oppføring av ein einestad. Handbok V121 gjeld også «*utforming av veg – og gatekryss*» Klagar skriv at denne regelen heller ikkje kan nyttast som direkte avslagsheimel i denne saka.

Advokatfirmaet Harris viser til at hovudgrunngevinga for avslaget er at det ikkje er etablert nokon kryssingspunkt (overgangsfelt) mellom gang/sykkelveg og busstopp på vestsida av Fv. 561, og den aktuelle avkjørsla på austsida av fylkesvegen. Noko som ifølgje vegvesenet fører til at kryssinga av fylkesvegen

vert opplevd som utrygg, spesielt for barn og unge. Klagar viser til at det er vegvesenet som har ansvar for kryssingspunktet, etter veglova § 20. Dei meiner difor at det er vegvesenet som har ansvar for å rette opp det aktuelle kryssingspunktet. Dei kan ikkje overføre dette ansvaret til andre utan lovheimel, dei viser til legalitetsprinsippet.

Klagar gjer deretter gjeldande at uansett kven som har ansvaret for å sikre at kryssingspunktet er tilfredstillande, så medfører ikkje dette kryssingspunktet ein trafikkfare som overstig terskelen for når løyve til utvida bruk av avkøyrsla kan gjevast etter veglova § 40. Klagar viser til at avkøyrsla ligg på ein relativt rett vegstrekning, eventuelle personar som kryssar vegen vil ha god oversikt over bilstane på vegen og fartsgrensa er 60 km/t. Det vert deretter vist til at vegvesenet i april 2013 ga løyve til utvida bruk av avkøyrsla for oppføring av ei ny bueining. Klagar meiner at når avkøyrsla oppfylte krava i 2013, så gjer den det og i dag. Det vert og vist til ei anna sak på Kolltveit i Fjell kommune, der løyve til utvida bruk av avkøyrsla vart gjeve den 01.06.2015. Det vert hevda at med mindre vegvesenet har ein relevant grunngeving på kvifor desse to sakene skal handsamast ulikt, vil eit avslag i denne saka kunne sjåast på som usakleg forskjellhandsaming.

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.
- Statlege retningslinjer
- Null-visjonen
- Tekniske krav
- Kommunens arealplan

I avslaget går det fram at vegvesenet har vore på befarung av området. Dei fann at slik trafikksituasjonen var idag, er området uegna for vidare utbygging. Dersom det skal byggjast fleire bustader i området bør dette skje gjennom utarbeiding av reguleringsplan der ein og ser på trafikktryggleiken knytt til bebuarane si kryssing av Fv. 561. Dei finn at avkøyrsepunktet er for smalt, noko som hindrar ein effektiv trafikkavvikling i avkøyrsla. Dersom to bilar møtest her, må den eine av dei rygge ut i Fv. 561. Dette vil skape ein uønska og uheldig trafikksituasjon.

Vegvesenet imøtegår klagars merknad om at vegvesenet ikkje har høve til å nytte veglova § 40 som avslagsheimel, då terskelen for å nytte denne regelen ikkje er nådd. Vegvesenet viser til at dette nylig er handsama av Fylkesmannen i Hordaland i ei sak som og gjaldt utvida bruk av eksisterande avkøyrslar frå E39 (altså riksveg) til eit nytt bustadhus i ein annan kommune i Hordaland, men at avgjersla og har verdi i vår sak som gjeld fylkesveg. (Vedlegg 6). Dei viser til at det går fram i saka frå Fylkesmannen i Hordaland at den utvida bruken av avkøyrslar er avhengig av løyve frå vegvesenet.

Når det gjeld klagars påstand om usakleg forskjellhandsaming viser vegvesenet til at dei er merksame på at det i 2013 vart gjeve løyve til avkøyrslar for ein bustad på Gnr. 28 Bnr. 2, og at det i ettertid kan stillast spørsmål til vurderingane som den gang vart lagt til grunn. Vegvesenet trur at ein forventning om ein snarleg avlastning av Fv. 561 kan vere årsaka. I den andre saka på Kolltveit i Fjell kommune, der løyve vert gjeve den 01.06.2015, vert det vist til at denne saka diverre var prega av sakshandsamingsfeil frå Fjell kommune, i frådelingssaka, Pbl. § 27-4. Det var gjeve igangsettingsløyve for fleire bustadar utan at vegvesenet hadde fått uttale seg. Løyvet vart deretter gjeve av vegvesenet etter ein heilheitleg vurdering av situasjonen. Det vert og vist til at i førehandstilsegnet frå vegvesenet har vegvesenet uttala at: «*Selv om avkøyrsepunktet Fv. 561 hpl ved 2,376 tilfredsstillar 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 trafikkikkerhetsmessig vurdering av dagens situasjon på Kolltveit, hvor blant annet mangel på trygge kryssingspunkter langs Fv. 561 skaper en utrygg situasjon for trafikanter som ferdes langs vegen. ÅDT på Fv. 561 er beregnet til 11 800 kjøretøy pr. døgn og det er ikke realistisk å tro at vegen vil bli avlastet i nær fremtid.*» Vegvesenet viser deretter til at likhetsprinsippet er eit ulovfesta prinsipp om at like tilfelle skal handsamast likt i den grad ikke relevante omsyn grunngrer forskjellhandsaming. Dei

kan ikkje sjå at dei to nemnde sakene er samanliknbare, verken når det gjeld vedtakstidspunkt eller det materielle innhald.

Vegvesenet har knytt kommentarar til klagars påstand om at vegvesenet freistar å nytte sin myndigheit til å få private til å opparbeide overgangsfelt kor dette er ynskjeleg. Vegvesenet tilbakeviser dette og seier at gjennomføring av trafikk sikringstiltak i kommunen kjem i stand på bakgrunn av prioritering og tildeling av økonomiske midlar. Ein eventuell etablering av fotgjengarfelt vil ikkje kunne gjennomførast utan at dette har vore gjenstand for ei vurdering hos vegvesenet.

Vegvesenet opprettheld vedtak av 16.12.2015 og kan ikkje sjå at det er gjort sakshandsamingsfeil i handsaminga av avkøyrslssøknaden etter veglova. Det at eigedomen ligg i eit område der tiltaket ikkje utløyser plankrav, betyr likevel ikkje at tiltaket ikkje skal vurderast i lys av trafikktryggleik. Vegvesenet viser og til kommuneplanens generelle regler pkt. 5, der det er eit krav om at det i områder utan regulering, ved søknad om nye bueningar, skal dokumenterast at forhold omkring ROS og barn- og unges interesser er ivareteken. Ein kryssing av fylkesvegen slik den er i dag kan opplevast som utrygg, spesielt av barn og unge.

Vegvesenet viser deretter til at sjølv om det ville vere mogeleg å imøtekomme dei tekniske krava i avkøyrsla, gjer det seg gjeldande tungtvegande trafikale omsyn som seier at ei utbygging av området ikkje bør skje før ein trygg kryssing av Fv. 561 er etablert. Dei meiner at eit vedtak om løyve her vil vere i konflikt med dei overordna føringar knytt til ynskja utvikling av transportnett, NTP og nullvisjonen. Dersom det vert gjeve løyve til avkøyrsl i denne saka, vil dette skape ein uheldig presedens for handsaminga av tilsvarande saker og til framtidige søknader knytt denne konkrete avkøyrsla. (Fv. 561, hp 1 km 6,462).

Supplerande merknader til klagen:

Klagar har i brev av 09.09.2016 kome med ytterlegare merknader til klagen. (Vedlegg 8). Merknadene gjeld begge sakene. Her vil berre bli behandla det som er aktuelt for denne saka, Gnr. 28 Bnr. 2.

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

Det vert hevda primært at vegvesenet har lagt til grunn ein for høg terskel ved vurderinga av veglovas § 40. Dei viser mellom anna til at det er vegvesenet som har opparbeid busslommene i Spjeld utan å etablere overgangsfelt på staden. Tiltakshavar finn det urimeleg at vegvesenet krev at private må utbetre avkøyrsla fordi deira egne trafikkkløysingar er uoversiktlege og farlege. Dei har vurdert avkøyrsla opp mot andre avkøyrslar langs Fv .561 og meiner at denne avkøyrsla er ein av dei betre. Subsidiært vert det hevda at løyve til avkøyrsla bør gjevast på vilkår av at avkøyrsla vert utbetra. Dei viser til at vegvesenet skriv at det må liggja føre overgangsfelt mellom avkøyrsla og busslommen på andre sida av fylkesvegen, før det kan etablerast fleire hus i området. Det vert i klagen og vist til at vegvesenet skriv i avslaget at avkøyrsla på Spjeld pr. idag ikkje oppfyller krava til Teknisk utforming av di avkøyrslspunktet ber preg av å vera smalt. Klagar skriv at løyve kan gjevast på vilkår av at eit eller begge desse krava kan gjennomførast. 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 kommentarer til merknadene. (Vedlegg 11).

Vegvesenet peiker på at fortetting med kvalitet er ein viktig føresetnad i all arealutvikling, også 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

området Hushaugen (Gnr. 30 Bnr. 715) og området Spjeld (Gnr. 28 Bnr. 2) bør skje på bakgrunn av reguleringsplanar som gjer det økonomisk mogeleg å realisere tilhøyrande rekkjefølgjekrav.

Når det gjeld avkøyrsla til Gnr. 28 Bnr. 2, Spjeld, har vegvesenet følgjande kommentar:

«1. Det foreligger ikke tellinger for dette krysningspunktet for fotgjengere på Spjeld.

2. Det ligger 2 boligområder på østsiden av fylkesveien med 105 meters avstand mellom avkjørslene. Dersom det blir bygget gang-/ sykkelsti mellom avkjørslene er sannsynligheten for at det er grunnlag for å etablere et lysregulert gang felt her større.»

Fylkesrådmannen si vurdering:

Klagar hevder i sin klage at regelen i veglova § 40 *kan* komme til anvendelse ved søknader om utvida bruk av eksisterende avkøyrslar, men at terskelen for at den skal komme til anvendelse er høgare enn ved søknad om heilt nye avkøyrslar. Det vert vist til lovgjevvars intensjonar ved regelen og til juridisk teori. Det vert mellom anna vist til lovkommentaren i Gyldendal rettsdata ved Gauer og Elnæs. 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 avkøyrslar, i forhold til den bruk løyvet vart gjeve for. Høgsterett har svara bekreftande på dette spørsmålet i ein dom frå 1983. (Rt. 1983 s.1290) Dette går fram av Gyldendal Rettsdata note til veglova nr. 101. Veglova § 40 gjer tilstrekkeleg heimel for avslag til å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrslar. Fylkesrådmannen vil og vise til veglova § 40 2. ledd der det går fram dersom det ikkje ligg føre nokon reguleringsplan eller planen ikkje omfattar avkøyrslar, må avkøyrslar *«ikkje nyttast utan løyve frå regionvegkontoret»*. Ordet *«nyttast»* inneber at ein og treng løyve til utvida bruk av lovleg etablert avkøyrslar.

Advokatfirmaet Harris DA viser deretter til at *Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesvegar i Region vest* slår fast at godkjenning til bustadavkøyrslar bør avgrensast, *«men at dette kan vurderes dersom avkjørselen blir benyttet av flere»*. Klagar viser til Rammeplanen, når det gjeld auka bruk av eksisterande avkøyrslar i gul sone. Deler av rammeplanen er sitert. Det vert mellom anna vist til at der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense på 70 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrslar godkjennast. Klager viser til at fartsgrensa på staden er 60 km/t. Det vert hevda at avkøyrslene allereie vert nytta av 4 bustader. Fylkesrådmannen vil opplyse at det som klagar her viser til, er rammeplanen punkt 12.2, *Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve*. Hovudreglane går fram av punkt 11. Her går det fram at: *«Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkøyrsla blir nytta av fleire.»* Fylkesrådmannen vil og vise til punkt 12.1, *Prinsipp ved handsaming av søknader om avkøyrslar*, Punkt 12.1 *Generelt*. Her går det fram at: *«Avkøyrslar bør gjerast godt synlege frå hovudveg, spesielt for å unngå situasjonar med kraftig nedbremsing og fare for påkøyring bakfrå»*. Ved handsaming av denne klagesaka har ein frå administrasjonen vore på staden og vurdert avkøyrsla den 20.09.2016. Ein kunne då sjå at avkøyrsla var i ein sving/kurve, der fylkesveg 561 heller i retning av Spjeld. Det var høg trafikk i området, avkøyrslpunktet var smalt. Ein kunne og sjå at dersom to bilar møtes her, må den eine rygge ut i Fv.561, noko som kan skape ein uheldig og farleg trafikksituasjon. Her er det fare for at det kan oppstå påkøyring bakfrå. Dette er noko som taler mot å godkjenne utvida bruk av eksisterande avkøyrslar.

Klagar skriv deretter at det i avslaget er peika på at avkøyrsla ikkje oppfyller dei tekniske krava i Handbok N100 og V121, men at desse reglane ikkje kan nyttast som direkte avslagsheimlar i denne saka. Fylkesrådmannen vil kort peika på at avslag av 16.12.2015 er fatta med heimel i veglova § 40 Jfr. § 43, og ikkje med heimel i handbøkene. Det vert peikt på drøftinga ovanfor, der det går klart fram at veglova § 40 gjer ein tilstrekkeleg heimel for å gje avslag. Fylkesrådmannen viser og til at Vegnormalane/Handbøkene er utarbeid med heimel i Samferdselsdepartementet sine forskrifter til veglova § 13. Dersom det vert gjeve eit førehandstilsegn, går det fram at ein avkøyrslar må oppfylle krava i vegnormalene.

Advokatfirmaet Harris DA viser og til at hovudgrunngevinga for avslaget er at det ikkje er etablert fotgjengarfelt mellom gang/sykkelveg og busstopp på vestsida av Fv. 561 og avkøyrsla på austsida av

fylkesvegen. Dei viser til at det er vegvesenet som har ansvar for å rette opp det aktuelle kryssingspunktet. Vegvesenet kan ikkje overføre dette ansvaret til andre. Klagar viser til legalitetsprinsippet. Det ulovfesta legalitetsprinsippet seier at for å utøve mynde over andre, må ein ha heimel i formell lov. Fylkesrådmannen vil kort vise til det som går fram av vegvesenet si vurdering. Gjennomføring av trafikksikringstiltak (TS-tiltak) i kommunane skjer på bakgrunn av prioritering og tildeling av økonomiske midlar. Ei etablering av eit tiltak vil ikkje kunne gjennomførast utan at dette har vore gjenstand for ei vurdering hos vegvesenet.

Det går fram i saka at avkøyrsla pr. idag ikkje tilfredsstillar dei tekniske krava til utforming, jfr. Handbøkene N100 og V121. Vegvesenet uttaler at dette er noko som kan imøtekomast. Vegvesenet presiserer at søknaden kan ikkje vurderast berre ut frå mogelegheiten for å oppnå ein tilfredsstillende tekniske utforming av avkøyrsla. Av trafikktryggingssplanen for Fjell kommune (2013-2016/2020) går det fram at eit av måla med kommunen sin trafikktryggingssplan er å stimulere til at barn går eller sykklar til skulen. Det er pr. idag ikkje etablert noko kryssingspunkt mellom gang/sykkelveg og busstopp på vestsida av fylkesvegen og fram til avkøyrsla på austsida av vegen. Noko som gjer at ei kryssing av fylkesvegen kan opplevast som utrygg, spesielt av barn og unge. Fylkesrådmannen er samd i dette, og vil vise til at avkøyrsla ligg i ein 60-sone med høg trafikk (ÅDT 11.300).

Klagar viser til at vegvesenet nyleg har gjeve to løyve til utvida bruk av eksisterande avkøyrslar, dei hevdar det ligg føre sakleg forskjellsbehandling, med mindre vegvesenet har ei relevant grunngeving. Det ulovfesta likheitsprinsipp seier at like saker skal handsamast likt, med mindre relevante omsyn tilseier forskjellshandsaming. For at det skal ligge føre usakleg forskjellshandsaming må vegvesenet sitt avslag vere eit unntak frå ein fast og einsarta praksis, utan at ein kan gje nokon grunngeving for avslaget. Det er strenge krav til at sakene som det vert samanlikna med, må vere tilnærma like saker, både rettsleg og faktisk. Fylkesrådmannen er samd med vurderinga til vegvesenet om at det ikkje ligg føre usakleg forskjellshandsaming i denne saka. Dei to sakane som klagar viser til, er ikkje direkte samanliknbar med denne saka. I saka frå Kolltveit, der førehandtilsegn var gjeve den 01.06.2015 gjekk det fram at: *«Selv om avkjørselspunktet (Fv. 561) tilfredstiller tekniske krav til utforming, kan det ikke påregnes at Statens vegvesen i fremtiden vi stille seg positiv til sønader om utvidet bruk av denne avkjørselen. Bakgrunnen for dette er en helhetlig trafikksikkerhetsmessig vurdering av dagens situasjon på Kolltveit, hvor blant annet mangel på trygge kryssningspunkt langs Fv. 561 skaper en utrygg situasjon for trafikanter som ferdes langs vegen»*.

I supplerande merknader til klagen vert det subsidiært kravd at løyve til avkøyrslar bør gjevast på vilkår av at eit overgangsfelt vert etablert mellom avkøyrsla og krysset på motsett side av fylkesvegen og/eller at avkøyrslar vert utvida slik at Handboka sine krav vert oppfylt. Fylkesrådmannen har vurdert dei supplerande merknadene til klagen og finn at dei trafikkfaglege vurderingane som taler mot at det vert gjeve løyve til utvida bruk av den eksisterande avkøyrsla på Spjeld, bør vege tyngst her. 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 vidare utbygging i dette området bør skje på bakgrunn av ein ny, heilheitleg 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 06.06.2016 om å avslå søknad om utvida bruk av eksisterande avkøyrslar for tilkomst til eigedomen Gnr. 28 Bnr. 2, Vindskarvegen/Spjeld i Fjell kommune, ikkje vert teken til følgje.