



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune –
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet: Region vest	Saksbehandler/telefon: Kristina Ebbing Wensaas / 55516805	Vår referanse: 15/208013-5	Deres referanse:	Vår dato: 23.11.2015
-----------------------------------	---	-------------------------------	------------------	-------------------------

Klage på vedtak – Avslag på dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Arna – Bergen kommune

Statens vegvesen har mottatt klage på avslag på dispensasjonssøknad fra byggegrense mot fylkesveg 276 (Garnesvegen) ved hp 1 km 3,751, i forbindelse med oppføring av ny bolig på eiendommen gnr. 284 bnr. 72 i Bergen kommune.

Vedlagt følger alle relevante dokumenter i saken:

Nr.	Avsender	Dokumentdato	Innhold
13	Kjell Johan Brun	04112015	Klage på forvaltningsvedtak – Tilleggsopplysninger
12	Kjell Johan Brun	23102015	Klage på avslag på søknad om dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
11	Statens vegvesen	19102015	Avslag på søknad om dispensasjon fra byggegrense – Fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
10	Statens vegvesen	04092015	Foreløpig svar om forlenget saksbehandlingstid
9	Kjell Johan Brun	02092015	Søknad om dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – nybygg – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
8	Statens vegvesen	04082015	Vedrørende mottatt klage over forvaltningsvedtak – Dispensasjon fra byggegrense – Gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
7	Kjell Johan Brun	06072015	Dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune – klage på forvaltningsvedtak
6	Statens vegvesen	23062015	Dispensasjon fra byggegrense – Fv. 276 – Gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

5	Statens vegvesen	11062015	Foreløpig svar om forlenget saksbehandlingstid
4	Kjell Johan Brun	29052015	Søknad om dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
3	Statens vegvesen	22052015	Svar på søknad om dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune
2	Statens vegvesen	30042015	Foreløpig svar om forlenget saksbehandlingstid
1	Kjell Johan Brun	09042015	Søknad om dispensasjon fra byggegrense – fv. 276 – gnr. 284 bnr. 72 – Bergen kommune – Nybygg

Saksopplysninger

Saken gjelder

Søker ønsker å bygge ny bolig 12,5 meter fra Garnesvegens vegmidte (fv. 276) på eiendommen gnr. 284 bnr. 72.

Arealplanstatus

Eiendommen er i kommuneplanens arealdel vist som områder for bebyggelse og anlegg. Eiendommen er ikke uregulert.

Saksgang frem til vedtak

Statens vegvesen mottok søknad om dispensasjon fra byggegrense 9.4.2015. Det ble den gang søkt om en avstand fra vegmidte på 10 meter, og det ble vist til dispensasjon på 10 meter for eiendommen gnr. 284 bnr. 357 gitt i 1986. Statens vegvesen svarte at tiltaket ville kunne kreve dispensasjon fra plankravet i kommuneplanens bestemmelser punkt 1, og ga derfor en uttalelse til sak etter plan- og bygningsloven kapittel 19. Uttalelsen gjaldt forholdet til transportnettlet i forbindelse med dispensasjonsvurderingen, og ga signal om at byggegrensedispensasjon på 10 meter ikke kunne påregnes.

Søker søkte deretter om et annet tiltak i e-post 23.6.2015, hvor han ønsket å oppføre et tilbygg på eksisterende bolig på naboeiendommen. I forbindelse med dette ble det holdt et møte mellom vegvesenet og søker den 18.6.2015, hvor søker ønsket å diskutere hvilke muligheter han hadde for å få oppføre bolig eller tilbygg. Siden søknaden om tilbygg ikke ville innebære ny boenhet og dermed ikke utløse plankrav, behandlet vegvesenet saken etter vegloven i brev 23.6.2015. Det ble gitt dispensasjon for tilbygg på eksisterende bolig 12,5 meter fra vegmidte (avstanden fra vegmidte til eksisterende bygg i dag). I brevet ble det også opplyst at dersom en ved en senere anledning ville søke om ny bolig, ville den minste avstanden være 15 meter.

Statens vegvesen mottok så en klage på vedtaket datert 6.7.2015. Det ble klaget over presiseringen av at det i fremtiden ikke kunne påregnes dispensasjon nærmere enn 15 meter. I brev fra vegvesenet datert 4.8.2015 ble det opplyst at det ikke var klagemulighet på dette, da dette var en opplysning og ikke et vedtak. Saken om ny bolig kunne ikke behandles før den var avklart etter plan- og bygningsloven.

I ny søknad datert 2.9.2015 ble det vist til referat fra forhåndskonferanse med Bergen kommune, og det ble opplyst at tiltaket ikke ville kreve dispensasjon fra plankravet ifølge kommunen. Det ble søkt om oppføring av ny bolig 12,5 meter fra vegmidte. Statens vegvesen valgte derfor å behandle saken om ny bolig etter vegloven, og ga avslag på søknaden 19.10.2015.

Statens vegvesen mottok klage på dette vedtaket 19.10.2015, og mottok tilleggsopplysninger 4.11.2015.

Klage fra søker

Klagen inneholder blant annet følgende momenter/begrunnelser:

- Klager viser til at eiendommen har vært tenkt utbygd fra kommunens side, og at tiltaket derfor har blitt satt i gang i god tro
- Klager mener at avslaget fra vegvesenet strider med målet om fortetting
- Klager påpeker at det er flere andre bygg langs strekningen som er nærmere fylkesvegen enn de omsøkte 12,5 meterne
- Klager hevder at gang- og sykkelprosjektet langs Garnesvegen ikke vil være forsvarlig dersom boliger må rives
- Klager viser til at Garnes VGS skal avvikles, og at utbyggingen av dette området vil føre til tiltak som gjør området bedre egnet for myke trafikanter
- Klager viser til andre dårlige kryssløsninger i kommunen

Vår vurdering av klagen

Statens vegvesen Region vest har vurdert søknaden og klagen med bakgrunn i blant annet

- Vegloven
- Rammeplan for avkøyrslser og byggjeregner på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013–2016
- Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP)
- Regional transportplan 2013–2024 (RTP)
- Sykkelstrategi for Bergen 2010–2019
- Bergen kommunes samfunnsdel til kommuneplanen 2015–2030

Vegloven

Hensynet til planleggingen for trygg og god trafikkavvikling for alle trafikanter (fotgjengere og syklister inkludert) inngår i formålsparagrafen i vegloven:

§1 a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

Veglovens § 29 andre ledd står det at «Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn». I rundskrivet til veglovens bestemmelser om byggegrenser (NA Rundskriv nr. 98/20) presiseres det at hensynet til

fremtidig utbedring av vegen i tråd med samfunnsutviklingen er et viktig argument for byggegrensebestemmelsen. Forarbeidene til vegloven uttrykker det samme.

Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser

Rammeplanen ble politisk vedtatt av Hordaland fylkeskommune i 2013. Den inneholder prinsipper og føringer for hvordan vi skal vurdere byggegrensesaker langs vegnettet, og brukes derfor i vårt vurderingsgrunnlag. Rammeplanen åpner opp for at det kan gis dispensasjoner på inntil 30 og 15 meter i henholdsvis blå og grønn holdningsklasse. Det skal videre legges vekt på miljøhensyn på eiendommen, barns lek og fremtidig utbygging av vegnettet.

Den aktuelle strekningen av fylkesveg 276 er vist som blå holdningsklasse i rammeplanen, og åpner derfor opp for dispensasjoner på inntil 30 meter. Dette betyr ikke at vi må gi avslag på alt som kommer nærmere enn 30 meter, men det gir en retningslinje for hvordan vil skal behandle sakene. Ved den laveste holdningsklassen er det åpnet for dispensasjoner ned til 15 meter. Dispensasjoner som kommer nærmere enn det den laveste holdningsklassen åpner for er vi derfor generelt kritiske til, og behandlingen baseres på helt konkrete vurderinger av forholdene på stedet og hvilke tiltak som vil være aktuelle i fremtiden.

Nasjonal og regional transportplan

Visjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken er nedfelt i både nasjonal og regional transportplan (nullvisjonen). Dette er en visjon som ligger til grunn for alt arbeidet vegvesenet gjør. Mange dødsfall og alvorlige ulykker i trafikken involverer myke trafikanter. Etableringen av gode tilbud for myke trafikanter er derfor en essensiell del av å nå målet om trafiksikkerhet.

I tillegg har er det et mål i både NTP og RTP at all vekst i persontrafikken i byene skal tas med gange, sykkel og kollektiv. For at dette skal skje må en ha infrastruktur av høy kvalitet for disse trafikantgruppene. Dette både for at det skal være et attraktivt alternativ til bil med tanke på fremkommelighet, men også med tanke på trafiksikkerhet. Det vil ikke være attraktivt å ta til fots eller sykkel der det oppleves som trafikkfarlig.

Lokale føringer

Gående og syklende

Behovet for bedre infrastruktur for gående og syklende i Bergen er uttrykt på lokalt nivå, gjennom dokumenter som *Sykkelstrategi for Bergen 2010–2019* og kommuneplanens samfunnsdel, hvor «Gåbyen» er et sentralt mål.

Både nasjonale og regionale føringer forandrer seg med tiden. Det er det ikke uvanlig at tidligere antatt utbyggingspotensiale må vike for samfunnsutviklingen og de nye hensyn vi skal ta i planleggingen. At det på 60- og 80-tallet ble gitt signaler om at den aktuelle tomten kunne bebygges ved et senere tidspunkt kan ikke skape presedens for hvordan saker skal behandles i 2015. Utviklingen i Arna har kommet langt siden den gang, og det er et behov for at det etableres gang- og sykkeltilbud her, spesielt når områdene fortettes videre.

Fortetting og plankrav

Bergen kommune har, som klager riktig påpeker, et mål om å fortette i eksisterende boligområder. Det er derimot ikke et mål i seg selv at det skal fortettes. Fortettingen skal bidra til mindre byspredning og gode bomiljø. Et område uten tilbud til myke trafikanter vil mangle en sentral del av poenget med fortetting – at en kan reise med miljøvennlige transportmiddel på en trafikksikker måte. Bergen skal fortettes, men byen må fortettes med kvalitet for at de politiske målene skal nås. Dette blir dermed en avveining av fordeler og ulemper ved tiltaket.

Statens vegvesen har i uttale til en eventuell dispensasjon fra plankravet gitt uttrykk for dette, og at lokaliseringen ikke er ideell med tanke på forholdet til transportnettet. Det kommer frem i plankravbestemmelsen i kommuneplanens arealdel at det kan gjøres unntak fra plankravet for utbyggingstiltak «*der forhold til transportnett, kulturminneverdier og lovverk er ivaretatt*» (vår understreking), og at «*tilsvarende gjelder også for boligbygging på ubebygde eiendommer innenfor etablerte boligstrøk (resttomter)*». Statens vegvesen vurderer i brevet datert 22.05.2015 at dette forholdet til transportnettet ikke er ivaretatt.

Det er derimot kommunen som i denne saken skal vurdere forholdet til transportnettet, da eiendommen først knytter seg til kommunal veg. Kommunen har opplyst at dette er ivaretatt, og Statens vegvesen kunne derfor behandle saken etter vegloven. Derfor handler vårt vedtak av 19.10.2015 kun om byggegrense, og ikke om forhold slik som krysset mellom kommunal og offentlig veg. Vi vil derfor ikke gå nærmere i detalj om vurderingen av denne, da det ikke er dette som ligger til grunn for avslaget på byggegrensevedtaket, men som var et vurderingsmoment i en dispensasjonssak hvor vi har uttalerett. Vi vil likevel nevne at ved nye søknader om boliger der avkjørselen er fra privat veg til offentlig, tillater vi ikke dette før den utbedres i henhold til dagens krav. Påstanden om at dette skaper byggeforbud stemmer derfor ikke, men det innebærer at utbyggere må forbedre forholdene som en forutsetning for at de skal få bygge. Saken blir en annen når det er offentlig veg som møter offentlig veg (som i dette tilfellet), og dette ikke blir søknadspliktig for søker i denne saken. Den søknadspliktige avkjørselen er til den kommunale vegen (Rasmusvegen).

Fremtiden til Garnes VGS og videre boligutbygging blir brukt som et argument for at forholdene på stedet vil ordne seg i forbindelse med planleggingen av nye boliger. Vi kan ikke legge spekulasjoner om tiltak som kan komme i fremtiden som følge av andre prosjekt til grunn i vurderingen av den påklagde saken. Valget av gang- sykkeltilbud vil avhenge av mange forhold, og vurderingene for hva som vil være beste løsning her vil måtte tas i det aktuelle prosjektet (se nedenfor).

Utbyggingen av gang- og sykkeltilbud langs Garnesvegen

I tidligere brev og ved møte har Statens vegvesen gjort rede for hensynet vi skal ivareta når deg gjelder å holde av areal til fremtidige prosjekter. Dette er en sentral del av formålet med veglovens bestemmelser om byggegrense. Det viktige er at samfunnsnyttige prosjekt ikke fordyres eller i verste fall ikke kan gjennomføres som følge av dispensasjon fra byggegrensen i loven.

Når det gjelder denne strekningen er det vanskelig å si hvilke konsekvenser et slikt prosjekt vil ha for sidearealet og den bebyggelsen som er der i dag. Erfaringer fra arbeidet med gang- og sykkeltilbud langs Garnesvegen nærmere Indre Arna viser derimot at det ikke er usannsynlig at eksisterende bygg må innløses for å få til et fullverdig tilbud til disse prioriterte trafikantgruppene. I tillegg er det svært uheldig når tilbudet ikke holder seg på samme side av fylkesvegen, da flere krysninger over vejen ikke gir et godt og sammenhengende trafikknett. Det er også uheldig når en ikke kan velge den foretrukne infrastrukturen for gående og syklende – når det kommer til vurderinger om bredden på tilbudet og graden av separering (både mellom gående og syklende, og fra kjørevegen). Statens vegvesen ønsker ikke å legge beslag på tilgjengelig areal så tett på fylkesvegen, som i sin tur gjør at spillerommet for gode løsninger innskrenkes og det endelige resultatet forringes. Dersom en må lage en skjæring ved den omsøkte eiendommen er det også uheldig at boligen «vipper» på kanten av denne.

I tillegg til usikkerheten rundt hvilken standard på gang- og sykkeltilbudet som skal velges, er det ikke usannsynlig at kjørebane også vil måtte utbedres. Garnesvegen er omkjøringsveg når E16 er stengt, og er således en viktig transportåre. Det er ikke uvanlig at oppgradering av kjørebane blir gjort i sammenheng med gang- og sykkeltilbud, spesielt der vejen må flyttes for å blant annet få best mulig linjeføring og holde tilbudet på samme side av fylkesvegen.

En har, som klager påpeker, allerede andre hindringer på denne siden av fylkesvegen som kan gjøre at prosjektet blir vanskelig å gjennomføre. Det blir videre hevdet at prosjekt som fører til riving av disse husene ikke er forsvarlig. Klager hevder dermed at utbedringen vil skje på andre siden av fylkesvegen. På andre siden av fylkesvegen kommer vi derimot nærmere (og innenfor) byggegrensen til jernbanen dersom denne blir fredet.

Det er klart at det er noe usikkerhet involvert i om det vil være behov for mye areal fra søkerens eiendom. Det er med bakgrunn i dette at vi ga dispensasjon på den eksisterende avstanden på huset, slik at søker kan utnytte sin eksisterende bolig. En innskrenking i denne råderetten ville muligens vært for streng sammenlignet med hensynene for å gi avslag på byggegrensesøknad her. Ved bygging av ny bolig på ny eiendom, stiller saken seg derimot annerledes. Dette vil innebære store kostnader for Fylkeskommunen dersom det må innløses. Som nevnt er også poenget at tiltaket ikke skal legge føringer for valg av gang- og sykkelløsninger.

Oppsummering

Statens vegvesen har vurdert og avveid saken basert på de hensyn vi skal ta til fremtidig vegutbedring som vil komme myke trafikanter til gode. Dette er i tråd med formålsparagrafen i vegloven og de spesifikke bestemmelsene på byggegrense, samt nasjonale og lokale føringer og mål. Vi vurderer at dette hensynet må veie tungt i saker som dette, for at de politiske målene om økt gang- og sykkelandel skal kunne nås. I denne saken er det flere forhold som ikke er avklart og mange usikre moment, som gjør at sikringen av spillerommet for et best mulig tilbud må ivaretas.

Konklusjon

Statens vegvesen har vurdert klagen og finner ikke å kunne ta den til følge.

Saken blir med dette sendt over til Hordaland fylkeskommune som klageinstans.

Vegavdeling Hordaland

Med hilsen

Olav Finne
avdelingsdirektør

Sindre Lillebø
seksjonssjef, Plan og forvaltning Bergen

Vedlegg: 13

Kopi
Kjell Johan Brun, Rasmusvegen 2B, 5264 GARNES

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.