



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune –
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining: Sakshandsamar/telefon: Vår referanse: Dykkar referanse: Vår dato:
Region vest Anne Marta Espelund / 16/120280-5 5440 – NK 05.12.2016
55516432

Klage på vedtak av 29.9.2016 om avslag på søknad om ny avkjørsle frå fv. 546 til gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Statens vegvesen har rettidig motteke klage på vedtak om avslag på søknad om ny avkjørsle frå fv 546 hp 53 ved km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Vedlagt følgjer alle relevante dokument i saka.

Sak nr. 16/120280			
Dok.nr	Innhald	Dato	Avsendar
1	Søknad om ny avkjørsle frå fv. 546 til bustad på gnr. 37 bnr. 8.	5.8.2016	Nagla AS
2	Informasjon om lang sakshandsamingstid	31.8.2016	Statens vegvesen
3	Avslag på søknad om ny avkjørsle	29.9.2016	Statens vegvesen
4	Klage på avslag på søknad om ny avkjørsle	20.10.2016	Advokatfirmaet Hammervoll Pind DA – Bergen

Statens vegvesen mottok søknad om ny avkjørsle frå offentleg veg til einebustad. Vi fann ikkje grunnlag for å gi løyve til å etablere ei ny avkjørsle. Vi av slo søknaden og tilrådte ei løysing der tilkomstveg til eigedomen vert kopla på eksisterande avkjørsle.

I søknad dagsett 5. august 2016 står mellom anna følgjande:

«Det søkes om avkjørsle for einebustad på g/ bnr 37/8. Det er tidlegare gjeve avslag på søknad (ref sak 2013/089933-004) grunna streng holdningsklasse på Fylkesvegen. Me vonar dette blir endra når fartsgrensa på staden no er endra til 60 km/t.»

Avslag dagsett 29. oktober 2016 inneheld mellom anna følgjande vurdering:

«Tekniske opplysningar:

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

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

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Fylkesveg 546 frå Huftarøy til Hundvåkøy er eit relativt nytt veganlegg som vart opna i november 2007. Ved den omsøkte avkjørsla er fartsgrensa nyleg endra frå 80 km/t til 60 km/t. Vegen har ein ÅDT på om lag 1200 (trafikkmengd). Det er ikkje etablert eit eige tilbod til mjuke trafikantar langs vegen, og vegskuldra med breidde 1,5 meter nyttast til dette. Det er ikkje etablert eller planlagt tiltak som sikrar mjuke trafikantar ei god og sikker kryssing av fylkesvegen. Avkjørslepunktet det er søkt om ligg omtrent 115 meter frå 50-sone inn mot rundkøyring.

(...)

Vegvesenet si vurdering av saka:

Fv 546 er ei overordna transportåre, som skal tena blant anna næringslivet med sikker og effektiv transport langs vegen. Haldningsklassen på vegen vert ikkje endra som følgje av nedsett fartsgrense, og rammeplan for avkjørsler og byggegrensar opnar ikkje opp for etablering av nye avkjørsler gjennom enkeltvedtak etter veglova. Dersom stadig nye avkjørsler vert etablerte, vil vegen langsamt men sikkert «gro igjen». Den aukande lokaltrafikken som følgjer med avkjørslene vil gradvis forandre hovudvegen til lokal bustadveg. Det er nær samanheng mellom talet på trafikkulykker og talet på avkjørsler langs ein veg, og det er særleg dei som bur langs vegen som vert ramma.

Det vil vere teknisk mogleg for omsøkte bustad og knyte seg på eksisterande avkjørsler til fv 546 gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena. Dette er ei løysing det kan påreknast at Statens vegvesen vil vere positiv til.

Vedtak:

Med heimel i veglova § 40 vedtek Regionsvegkontoret å avslå søknad om ny avkjørsle frå fv 546 hp 53 km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Grunngjeving:

Etablering av ny avkjørsle som omsøkt fører til dårlegare trafikktryggleik og mindre effektiv transportavvikling på fv 546. Statens vegvesen meiner at samfunnsinteressene knytt til dei negative konsekvensane som følgjer av etablering av ny avkjørsle bør vektast tyngre enn enkeltpersoners ønske om å bygge tilkomstveg/avkjørsle snarast mogleg til lavast mogleg kostnad.»

I klage på vedtak, dagsett 20. oktober 2016, står mellom anna følgjande:

Jeg viser til vedtak i ovennevnte sak datert 29.9.2016 som herved påklages rettidig.

Advokatfirmaet Hammervoll Pind DA ved undertegnede representerer tiltakshaver.

Statens vegvesen har avslått søknad om å bygge avkjørsel med utgangspunkt i at fv 546 var i streng holdningsklasse. Avslaget er begrunnet med at den omsøkte avkjørselen vil medføre dårligere trafiksikkerhet og gi mindre effektiv transportavvikling. Det er lagt betydelig vekt på at «samfunnsinteressene knytt til dei negative konsekvensane som følgjer av etablering

av ny avkjørsle bør vektas tyngre enn enkeltpersoners ønske om å bygge tilkomstveg/avkjørsle snarast mogleg til lavast mogleg kostnad».

Som klagergrunn anføres at Statens vegvesen sin vurdering av søknaden er dels basert på feil faktum og dels generell. Samlet sett er det ikke i tilstrekkelig grad foretatt en konkret vurdering med hensyn til sakens faktiske omstendigheter. Dette begrunnes i det følgende.

1. Søknadens tekniske utgangspunkter

Ved tidligere søknad av 1. august 2013 var den aktuelle veistrekningen fv 546 i svært streng holdningsklasse (rød). Kommunen vedtok imidlertid den 26. juni 2016 å senke fartsgrensen på den aktuelle veistrekningen fra 80 km/t til 60 km/t. Videre har også dagens ÅDT på den aktuelle veistrekningen gått ned fra 1500 til 1200. På bakgrunn av disse endringene er den aktuelle veistrekningen i dag i holdningsklasse gul, som setter en lavere terskel for å fatte vedtak om nye avkjørsler enn det rød holdningsklasse gjør.

Dette tekniske grunnlaget medfører et endret utgangspunkt for vurderingen av den foreliggende søknaden, sammenlignet med den tidligere søknaden om avkjørsel. Når veistrekningen befinner seg i en lavere holdningsklasse, har ikke vegvesenet lenger grunnlag for å kategorisk avslå søknader om ny avkjørsel.

Etter vegloven § 40 skal vegmyndighetene foreta en faglig og konkret vurdering av trafikkforholdene på det omsøkte avkjørselspunkt. Det vil ikke være tilstrekkelig å vise til generelle rammeplaner, statlig retningslinjer og lignende generelle utgangspunkter i vurderingen ved vurdering av søknader om avkjørsel.

Det følger av vegloven § 40–43, samt forskrift (F26.02.1982 nr. 3791) og av forvaltningens retningslinjer for behandling av avkjørselssaker at det i avkjørselssaker skal foretas en helhetsvurdering av saken hvor «avveginga skal, innanfor dei rammene som følgjer av retningslinjene her, gjerast på bakgrunn av den konkrete situasjonen i kvart tilfelle, likevel slik at enkeltsøknader ikkje blir sett isolert. Avgjerda skal skje etter ei heilskapsvurdering der vegstrekning og område blir sett i samanheng», jf. forskriften punkt 1.

Det er klart at det omsøkte området for avkjørsel oppfyller tekniske krav i henhold til lovens vegnormaler, jf. vegloven §§ 42 og 13, samt forskriften punkt 4.4. Den planlagte avkjørselen kommer inn på fylkesveien på en lang, rett linje, og det er god sikt i begge retninger.

2. Den skjønnsmessige vurderingen

Vi viser for det andre til den skjønnsmessige avveiningen. Vegvesenet har på dette punkt ikke foretatt en tilstrekkelig konkret vurdering av det forliggende tilfellet.

2.1 Fvs 546 transportfunksjon

Vegvesenet viser for det første til at en ny avkjørsel ikke vil være i samsvar med FV 546 sin funksjon som transportåre for næringsvirksomhet i området. Vegvesenets avslag på

søknaden begrunnes med ønsket om å unngå at veien «langsam men sikkert «gror igjen» fra transportvei til boligvei».

Vegvesenet legger stor vekt på dette momentet. Imidlertid fremheves det i Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker, Håndbok R701 s.25 at transportforenklingsargumentet og hensynet til effektiv transportavvikling vanligvis ikke skal tillegges avgjørende vekt.

Vurderingen av søknad om avkjørsel i forhold til veiens transportevne må foretas konkret. Det må sees hen til hvilke formål den aktuelle veien og avkjørselen faktisk skal tjene.

Av nevneverdig næringsvirksomhet på øya er en Kiwi-butikk, et shippingkontor og et begrenset antall fiskebåter som har base i havnen. Bebyggelsen i både Torangsvåg og Bakkasund er i all hovedsak private boliger. Dette gjenspeiles også i at fv 546 har en moderat/lav ÅDT på 1200 og det er på denne veistrekningen altså tale om lokalpreget trafikk. Ifølge forskriften punkt 2.2 skal man i disse tilfelle vurdere søknader om avkjørsler mer liberalt enn i tilfeller hvor veien tjener som en «viktig gjennomfartsvei». Dermed kan ikke hensynet til effektiv transport til næringsvirksomhet gis avgjørende vekt i avgjørelsen om hvorvidt det gis tillatelse til en ny avkjørsel på fv 546.

2.2 Hensynet til trafiksikkerhet

Hensynet til trafiksikkerhet skal naturlig nok tillegges stor vekt i behandlingen av avkjørselssaker. Men også på dette punkt må det foretas en konkret vurdering med utgangspunkt i sakens faktiske omstendigheter.

Selv om Statens vegvesen i avslaget vektlegger trafiksikkerhetshensynet tungt, foretas det likevel ikke en konkret vurdering av hvordan bygging av ny avkjørsel på fv 546 eventuelt vil påvirke trafiksikkerheten på veien. I stedet legges det på bakgrunn av generell statistikk til grunn at hensynet til trafiksikkerheten alltid vil tale mot at det anlegges en avkjørsel på veien.

I vår konkrete sak er det av betydning at Statens vegvesen, uavhengig av søknaden om avkjørsel, fattet vedtak om å senke fartsgrensen i den aktuelle veistrekningen fra 80 km/t til 60 km/t med virkning fra 16 august 2016. Vedtaket ble fattet som et tiltak for å øke trafiksikkerheten langs skoleveien og ved bussholdeplassene på Hundvåkøy. Slik er hensynet til trafiksikkerheten på den aktuelle veistrekningen allerede i stor grad ivarettatt.

Også i forbindelse med hensynet til trafiksikkerhet er det av betydning at trafikken på fv 546 er lokalpreget. I slike tilfeller legges det til grunn i forskriften punkt 2.1 at det ikke vil foreligge en like stor konflikt mellom hensynet til trafiksikkerhet og søkerens interesser. Det kan dermed ikke legges til grunn at en enkelt avkjørsel på en strekning med fartsgrense 60 km/t i vesentlig grad utfordrer trafiksikkerheten.

2.3 Vegvesenets forslag om alternativ løsning

Ifølge forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselssaker punkt 3.1, skal vegvesenet «i samråd med kommunen vurdere om avkjørslespørsmålet bør løysast gjennom reguleringsplanlegging i området, men dette bør sjåast i samheng med omsynet til søkjaren». Dette tilsier at søknad om avkjørsel ikke nødvendigvis må vurderes med grunnlag i reguleringsplanen, hvis bygging av avkjørsel etter reguleringsplanen klart er i strid med søkerens interesser.

Vegvesenet viser i avslagsvedtaket til at «det vil være teknisk mogleg for omsøkte bustad å knyte seg på eksisterande avkjørsler til fv 546 gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena». Det er her tale om 330 meter regulert trase. Denne veien er ikke ennå bygget, til tross for at reguleringsplanen ble utviklet allerede i 2007. Grunneier har etter det tiltakshaver har opplysninger om, heller ingen ønsker eller planer om å bygge denne veien i fremtiden.

Ifølge Vegvesenets forslag til alternativ løsning vil det dermed bli det opp til søkeren i vår sak å først bygge den regulerte veien, før man kan bygge en egen vei fra sin bolig som deretter kobles på infrastruktur nedenfor Kongsvarden. Til sammen må altså tiltakshaver ifølge vegvesenets forslag bygge om lag 530 meter vei for å kunne realisere en adkomst til egen tomt. Dette pålegger søker urimelige kostnader og ressurser, særlig sammenlignet med bygging av den 50 meter lange omsøkte avkjørselen/atkomst.

Realisering av avkjørsel i tråd med reguleringsplanene vil være i strid også med kommunens interesser. Ettersom reguleringsplanen snart er 10 år gammel vil det kunne bli nødvendig å revidere den før eventuell bygging ettersom tomteinndelingen i planen ikke stemmer med det dagens husbyggere ønsker. Slik vil gjennomføring av den regulerte traseen kunne komme i veien for gode boligtomter i et område hvor kommunen gjerne vil tilrettelegge ytterligere for boligoppføring. Det vises i denne sammenheng til vedlagte brev datert 31.8.2016 fra leder i utvalg for plan- og byggesaker, ordfører i Austevoll kommune, Morten Storebø.

Videre følger det av forskriften, retningslinjene for behandlingen av avkjørselssaker, samt etablert rettspraksis at det også skal tas hensyn til miljøet ved avgjørelsen av en sak. Dette innebærer at forvaltningen bør velge den løsningen som er minst inngripende og minst belastende for naturen i det aktuelle området.

I vår sak er det i denne forbindelse av betydning at det i det aktuelle området allerede delvis er tilrettelagt for en avkjørsel som følge av tidligere utbygning av vei og dumping av løsmasse i området. Dette taler for at man fra et miljøperspektiv heller bør bygge den 50 meter lange avkjørselen der det allerede i terrenget er foretatt et inngrep, i stedet for å bygge en ny 550 m lang vei etter reguleringsplanen.

Gjennomgangen på dette punkt viser at det eneste realistiske, hensiktsmessige og gjennomførbare alternativet er å bygge en ny avkjørsel på 50 meter direkte fra fylkesveien.

2.4 Den konkrete interesseavveiningen

Tilslutt legger vegvesenet i avslagsvedtaket feilaktig til grunn at den omsøkte avkjørselen etter vegvesenets syn bare vil gagne «enkeltpersoner», og videre at hensynet til enkeltpersoner må avbøyes mot hensynet til trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Faktum er imidlertid at avkjørselen skal betjene et boligområde hvor inntil 4 boliger kan bygges uten reguleringsplan. I tillegg vil omsøkte avkjørsel gi veg til gnr 37 bnr 4 som også er avsatt til boligformål i KPA. Avkjørselen vil dermed ikke bare være til fordel for søker, men også for flere andre innbyggere i kommunen.

En skjønnsmessig vurdering etter veglova § 40 skal forøvrig tas med utgangspunkt i interessene ikke bare for vegvesenet, men også søkeren og kommunen. I denne sammenheng fremholdes i det forskriften og retningslinjene at det skal tas distriktshensyn for å opprettholde og styrke bosetting og næringsgrunnlag i det aktuelle området. Det skal legges vekt på hvorvidt det lokaliseringssøsket som er grunnlag for søknaden er i samsvar med et utbyggingsmønster som er innarbeidet i kommunale planer.

Ofte vil det være strid mellom kommunens interesser og søkerens interesser. Gjennomgangen viser imidlertid søknaden i vår sak ikke bare er i tråd med søkerens interesser, men også kommunens. Den omsøkte avkjørselen vil fremme boligbygging i et område som ifølge ordføreren, er svært ønskelig for kommunen.

Det bes etter dette om at klagen på vedtaket tas til følge og at atkomst til boligfeltet godkjennes som omsøkt.

3. Avsluttende merknader:

På grunn av at det er uklarheter knyttet til Statens Vegvesen sitt faktiske grunnlag for behandling av søknaden, bes det om at det avholdes en varslet befarings på området. Det kan i denne sammenheng være hensiktsmessig også å se på øvrige avkjørsler som den senere tid har blitt etablert og en vurdering av fartsgrensen det siste veistykket ned mot rundkjøringen. Videre bør man se om det er hensiktsmessig arealutnyttelse å anlegge atkomstveg gjennom det grønne området ned fra Kongsvarden.»

Vurdering av klage

Vi vurderer klaga med omsyn til veginteressene og klagar si interesse i saka.

Veginteresse:

- Omsynet til trafikken på og langs vegen.
- Framkomst og trafikktryggleik på den vegen det er søkt om avkøyrsl frå.
- Jamfør mellom anna:
 - o Veglova
 - o Håndbok R701 Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker
 - o Rammeplan
 - o Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
 - o 0-visjonen

Klagar sine interesser:

Klagar si grunngjeving for å få løyve til å etablere ny avkjørsle er, slik vi oppfattar saka, følgjande:

1. Endra holdningsklasse sidan førre vurdering.
2. Transportfunksjon: Trafikken på fv 546 er lokalprega.
3. Trafikktryggleik: Fartsgrensa på fv 546 forbi omsøkt avkjørsle vart i august 2016 redusert frå 80 km/t til 60 km/t. Omsynet til trafikktryggleik er difor ivareteke, og ei ny avkjørsle på strekninga vil ikkje utfordre dette.
4. Alternativ løysing: Med omsyn til miljøbelastning og kostnader er omsøkt løysing med 50 meter tilkomstveg betre enn 550 m veg, som er føreslege i avslagsvedtaket.
5. Kommunen sine interesser, jamfør brev vedlagt klage.
6. Avkjørsla skal ikkje tene ein enkeltbustad, men eit bustadområde på inntil 4 bueiningar utan reguleringsplan. Dette vil fremje bustadbygging i eit område kor kommunen ønskjer dette.

Statens vegvesen har følgjande kommentarar:

1. Klager hevdar haldningsklassen på vegen er endra sidan vedtaket i 2013. Dette er positivt feil. Både i saka frå 2013, der Statens vegvesen ga avslag på tilsvarende søknad, og i denne saka er *Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013–2016* lagt til grunn. Haldningsklassen på vegen er den same i begge sakene. Vegen har haldningsklasse 2 Gul, og rammeplanen seier at: «*Nye avkøyrslar bør ikkje godkjennast utan at det føreligg stadfesta reguleringsplan som godkjenner ei slik løysing, eller etter veglova. Val av stad for avkøyrslar må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga*» I rammeplanen er det sett opp kriterium som kan gje unntak i særskilte høve. I haldningsklasse 2 er det opna for unntak i saker som gjeld utvida bruk av eksisterande avkøyrslar, men ikkje i saker som gjeld etablering av ny avkøyrslar. Dei lokale tilhøva er vurdert ved fastsetjing av haldningsklasse for vegen.
2. Omsøkt avkjørsle kan utformast i tråd med dei tekniske krava, og avslaget er ikkje knytt til utforming av avkjørsla. Det er ein nær samanheng på talet på avkøyrslar langs ein veg og risikoen for ulykker. Denne samanhengen er ikkje knytt til fartsgrense. Dersom det vert opna opp for å etablere ei ny avkjørsle vil dette kunne danne presedens for handsaming av eventuelt fleire søknader om avkøyrslar frå fv. 546 på strekninga mellom rundkøyringa og Austevollbrua. I samsvar med reguleringsplan for fylkesvegen, skal det vere éi avkjørsle til området sør for fylkesvegen. Etter vår vurdering bør utbygginga av dette området sjåast heilskapleg mellom anna med omsyn til trafikktryggleik, og ein av premissane bør vere at det ikkje vert etablert fleire avkjørslepunkt.
3. Nye avkøyrslar må vurderast opp mot dei interesser som naboar og samfunnet elles måtte ha. Gjeldande kommuneplan opnar opp for fleire nye område til næringsbebyggelse på Hundvåkøy og øyane vidare vestover. Fv. 546 koplur desse øyane til resten av Austevoll. Fv 546 sitt hovudmål er å vere ei overordna transportåre, som skal tena blant anna næringslivet med sikker og effektiv transport langs vegen.

4. Isolert sett vil omsøkt løysing med eigen tilkomst direkte til fylkesvegen frå eigedom gnr. 37 bnr. 8 ha minst innverknad på miljø og vere den billigaste løysinga. I kommuneplanen er det sett av eit større område til framtidig bustadbygging. Om ein ser heilskapleg på heile området, er det ikkje sjølvstøtt kva tilkomstløysing som vil ha minst innverknad på miljø og ha lågaste kostnader. Omsynet til heile bustadområdet er vanskeleg å vurdere gjennom ei enkeltsak, då det ikkje ligg føre naudsynt informasjon og dokumentasjon for dette.
5. Ordføraren er ikkje part i saka etter veglova. Vi kan ikkje sjå at fråsegn vedlagt klage tilfører saka nokon faglege moment som bør takast med i denne saka.
6. I kommuneplanen er det eit generelt plankrav for utbyggingsføre mål. Det er gjort unntak med at i byggjeområde avsett til bustadføre mål kan det tillatast inntil 4 einingar utan plankrav. Generelt sett meiner Statens vegvesen at område tilsvarande dette bør utviklast gjennom en reguleringsplan og ikkje med grunnlag i enkeltsøknader. I denne konkrete saka kan likevel påreknast at vi kan gi løyve til utvida bruk av eksisterande avkjørsle gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena.

Statens vegvesen kan ikkje sjå at klaga inneheld nye element som medfører at vi vil oppheve eller endre vedtaket, jamfør forvaltningslova § 33 andre ledd. Vi opprettheld vårt vedtak av 29. september 2016 om avslag på søknad om ny avkjørsle frå fv 546 hp 53 ved km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Saka er sendt Dykk for klagehandsaming, jamfør forvaltningslova §§ 28 og 33 fjerde ledd.

Veg- og transportavdelinga
Med helsing

Hanne Hermanrud
avdelingsdirektør

Tore Bergundhaugen
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

Vedlegg: 4

Kopi
Advokatfirmaet Hammervoll Pind DA – Bergen, Postboks 343 Sentrum, 5804 BERGEN
Austevoll kommune, Kommunehuset, 5392 STOREBØ
Nicolai Sæle
Patrycja Lemanska
Nagla AS, Nordeide 101, 5392 STOREBØ

Fra: Nagla AS v/Ole Hausberg <ole@nagla.no>
Sendt: 5. august 2016 12:03
Til: Firmapost-Vest
Emne: Søknad om avkjørsel eller dispensasjon fra byggegrenser,
147039745819620841413751072524
Vedlegg: 1159-01 Avkjørsel situasjonsplan-A4.pdf

Hei,

Statens vegvesen har mottatt en søknad om avkjørsel eller dispensasjon fra byggegrenser.

Søknadens ID: **147039745819620841413751072524**

Steg 1 av 6

Søknaden gjelder for

Andre

Har den du søker for gitt samtykke?

Ja

Personen som det søkes for:

Nicolai Sæle

Steg 2 av 6

Type veg:

Fylkesveg

Vegnummer:

546

Kommune:

Austevoll

Fylke:

Hordaland

Regionens epost:

vest

Gnr:

37

Bnr:

8

Festenr:

Arealformål:

Kombinert bebyggelse & anlegg

Regulert område?

nei

Detaljkart:

1159-01 Avkjørsel situasjonsplan-A4.pdf

Steg 3 av 6

Søkes det om avkjørsel:

ja

Søknad om avkjørsel:

Ny bolig/boenhet

Søkes det om dispensasjon fra byggegrenser:

nei

Søknad om dispensasjon fra byggegrenser:

Ikke relevant

Annet:

Ikke relevant

Minste avstand fra nærmeste punkt på bygget til midten av vegen:

Ikke relevant

Steg 4 av 6

Begrunnelse:

Det søkes om avkjørsle for einebustad på g/bnr 37/8. Det er tidlegare gjeve avslag på søknad (ref sak 2013/089933-004) grunna streng holdningsklasse på Fylkesvegen. Me vonar dette blir endra når fartsgrensa på staden no er endra til 60 km/t.

Begrunnelse vedlegg:

Ingen filer vedlagt

Steg 5 av 6

Navn:

Nagla AS v/Ole Hausberg

Adresse:

Nordeide 101

Telefon:

45209294

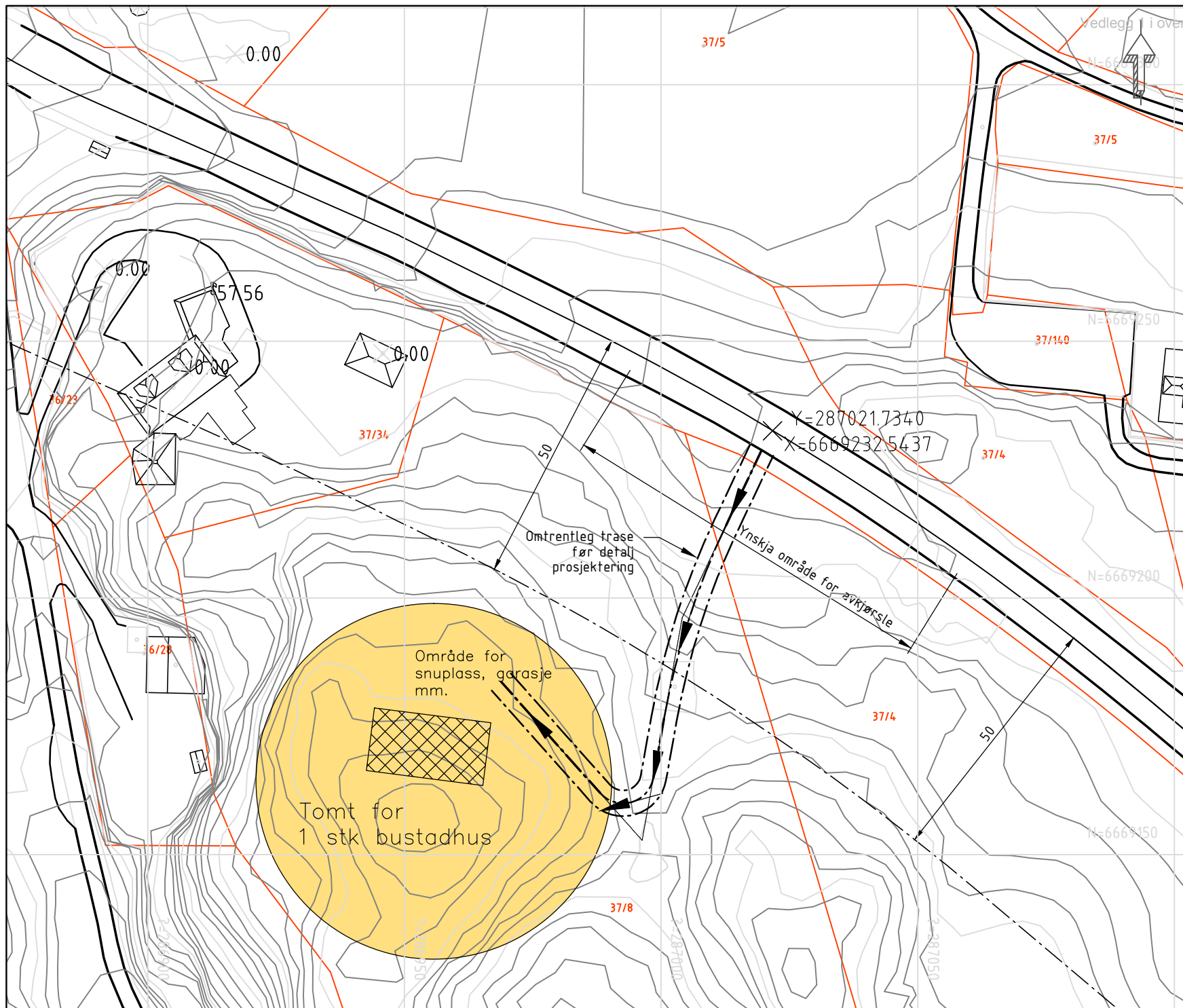
E-post:

ole@nagla.no

Steg 6 av 6

Søkeren har godkjent at alle opplysningene er riktige. (ja)

Mvh, Kommunikasjonsstaben, webteamet



Vedlegg i oversendt klagesak: Søknad

Teiknforklaring

- Eksist. grenselinje
- X Omtrentleg plassering bustadhus.

Nr.	Revisjon	Dato
-----	----------	------

Prosjektinformasjon:
 Nicolai Sæle
 Bustad
 Gnr 37 bnr 8

Teikning namn:
 Avkjørsle

Teikning utarbeidd av:



Tlf: 55082800 Adr: Porsdalen, 5392 STOREBØ

Teikn: VHM	Kontr.: VHM
Målestokk: 1:1000	Date: 29.07.2013
Prosjektnr: 1159	Løpenr: 01
Fag,etasje:	
Revisjon nr:	



Statens vegvesen

Nagla AS
Nordeide 101
5392 STOREBØ

Ole Hausberg

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/telefon:
Anne Marta Espelund /
55516432

Vår referanse:
16/120280-3

Dykkar referanse:

Vår dato:
29.09.2016

Avslag på søknad om ny avkjørsle – einebustad – Fv. 546 – gnr. 37 bnr. 8 – Austevoll kommune.

Fv 546 hp 53 km 3,517

Vi viser til søknad motteke 5. august 2016.

Søknaden gjeld ny avkjørsle for tilkomst til bustad, gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Tekniske opplysningar:

Fylkesveg 546 frå Huftarøy til Hundvåkøy er eit relativt nytt veganlegg som vart opna i november 2007. Ved den omsøkte avkjørsle er fartsgrensa nyleg endra frå 80 km/t til 60 km/t. Vegen har ein ÅDT på om lag 1200 (trafikkmengd). Det er ikkje etablert eit eige tilbod til mjuke trafikantar langs vegen, og vegskuldra med breidde 1,5 meter nyttast til dette. Det er ikkje etablert eller planlagt tiltak som sikrar mjuke trafikantar ei god og sikker kryssing av fylkesvegen. Avkjørslepunktet det er søkt om ligg omtrent 115 meter frå 50-sone inn mot rundkøyring.

Veglova:

I samsvar med veglova § 1 a. er formålet med denne lova 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.

Rammeplanen:

I Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest (2013–2016), er fylkesvegen forbi omsøkt avkjørsle vist med haldningsklasse 2. Dette vil mellom anna seie at

- Talet på avkøyrslar til vegane må vere svært avgrensa. Dette gjeld òg for driftsavkøyrslar

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

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

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

- Nye avkjørsler bør ikkje godkjennast utan at det føreligg stadfesta reguleringsplan som godkjenner ei slik løysing, eller etter veglova. Val av stad for avkjørsler må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkjørsle bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avkjørsla blir nytta av fleire

I rammeplanen er det sett opp kriterium som kan gje unntak i særskilte høve. I streng haldningsklasse er det opna for unntak i saker som gjeld utvida bruk av eksisterande avkjørsle, men ikkje i saker som gjeld etablering av ny avkjørsle

Statlige planretningslinjer:

Av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging går det mellom anna fram at «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet 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.»

0-visjonen:

Nullvisjonen for trafikktryggleik har som mål å planleggje, leggje til rette og utbetre vegnettet slik at alvorlege ulykker ikkje skal oppstå. Visjonen er ei klargjering av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drepen eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene ein kostnad ved trafikksystemet som vi ikkje kan godta, trass i dei fordelane vegtrafikken gir. Transportsystemet skal utformast på ein måte som fremmer trafikkikker åtfærd hos trafikantane, og i størst mulig grad medverkar til at menneskelige feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar eller død.

Kommunen sin arealplan.

Omsøkt eigedom er i kommuneplanen sin arealdel sett av til Næring/bustad. I samsvar med føresegnene til kommuneplanen er det eit generelt plankrav for område sett av til utbyggingsføre mål. Det kan gjerast unntak frå plankravet for inntil 4 bueiningar i område sett av til bustadføre mål.

Tiltakshavar sine merknadar til saka:

«Det søkes om avkjørsle for ein bustad på g/bnr 37/8. Det er tidlegare gjeve avslag på søknad (ref sak 2013/089933-004) grunna streng haldningsklasse på Fylkesvegen. Me vonar dette blir endra når fartsgrensa på staden no er endra til 60 km/t.»

Vegvesenet si vurdering av saka:

Fv 546 er ei overordna transportåre, som skal tena blant anna næringslivet med sikker og effektiv transport langs vegen. Haldningsklassen på vegen vert ikkje endra som følge av nedsett fartsgrense, og rammeplan for avkjørsler og byggegrensar opnar ikkje opp for etablering av nye avkjørsler gjennom enkeltvedtak etter veglova. Dersom stadig nye avkjørsler vert etablerte, vil vegen langsamt men sikkert «gro igjen». Den aukande lokaltrafikken som følgjer med avkjørslene vil gradvis forandre hovudvegen til lokal

bustadveg. Det er nær samanheng mellom talet på trafikkulykker og talet på avkjørsler langs ein veg, og det er særleg dei som bur langs vegen som vert ramma.

Det vil vere teknisk mogleg for omsøkte bustad og knyte seg på eksisterande avkjørsler til fv 546 gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena. Dette er ei løysing det kan påreknast at Statens vegvesen vil vere positiv til.

Vedtak:

Med heimel i veglova § 40 vedtek Regionsvegkontoret å avslå søknad om ny avkjørsle frå fv 546 hp 53 km 3,517 til bustad på gnr. 37 bnr. 8 i Austevoll kommune.

Grunngjeving:

Etablering av ny avkjørsle som omsøkt fører til dårlegare trafikktryggleik og mindre effektiv transportavvikling på fv 546. Statens vegvesen meiner at samfunnsinteressene knytt til dei negative konsekvensane som følgjer av etablering av ny avkjørsle bør vektast tyngre enn enkeltpersoners ønske om å bygge tilkomstveg/avkjørsle snarast mogleg til lavast mogleg kostnad.

Klagerett:

Vedtaket kan påklagast, jamfør vedlagt "Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak".

Plan- og forvaltningsseksjonen, Bergen
Med helsing

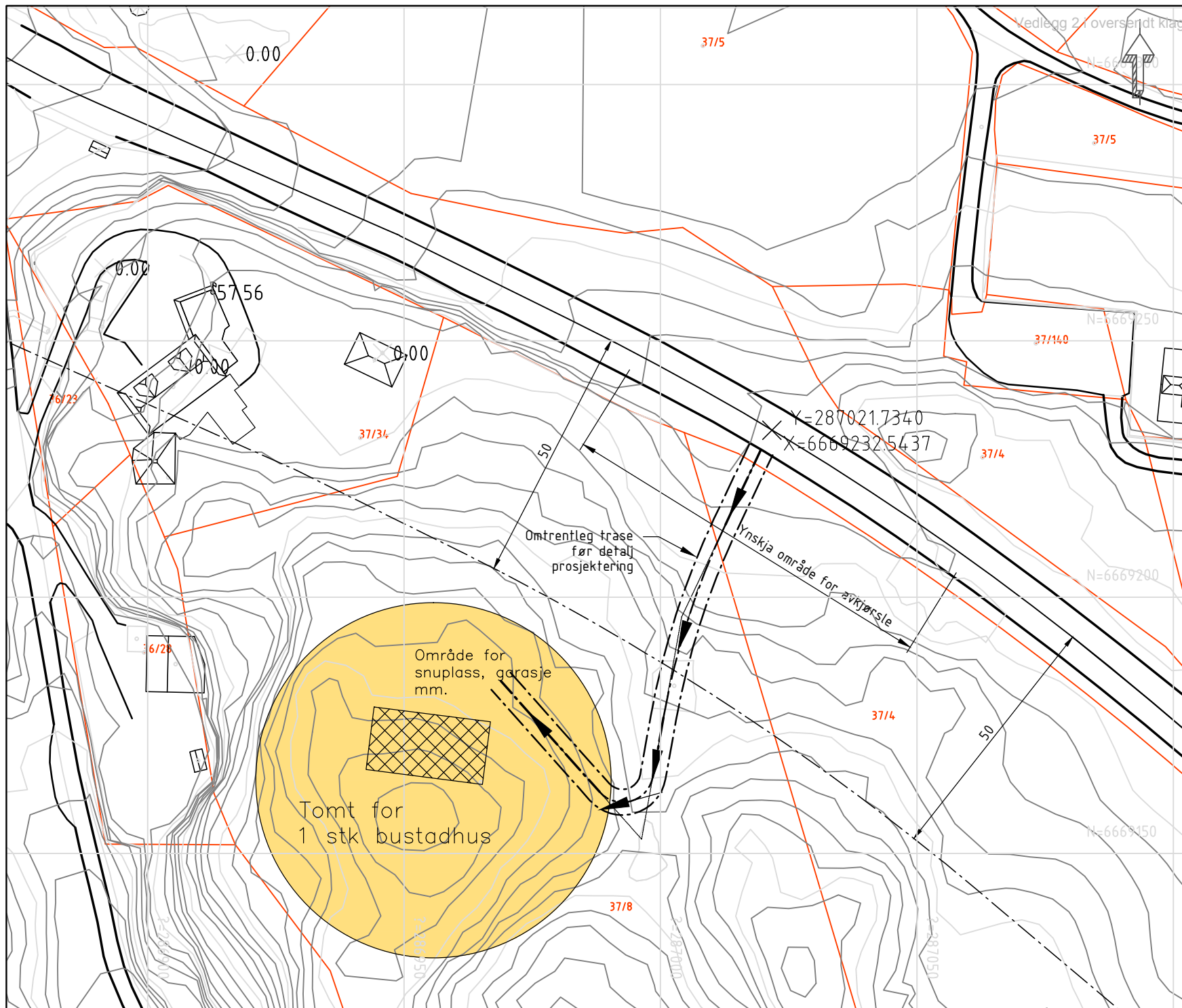
Kari Elster Moen
overingeniør

Anne Marta B. Espelund
overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

Vedlegg: 2

Kopi
Austevoll kommune, Kommunehuset, 5392 STOREBØ



Teiknforklaring

- Eksist. grenselinje
- X Omtrentleg plassering bustadhus.

Nr.	Revisjon	Dato

Prosjektinformasjon:

Nicolai Sæle
Bustad
Gnr 37 bnr 8

Teikning namn:
Avkjørsle

Teikning utarbeidd av:




Tlf: 55082800 Adr: Porsdalen, 5392 STOREBØ

Teikn: VHM	Kontr.: VHM
----------------------	----------------

Målestokk: 1:1000	Date: 29.07.2013
----------------------	---------------------

Prosjektnr: 1159	Løpenr:
---------------------	---------

Fag,etasje:	01
Revisjon nr:	

<p>(1) Avsender (forvaltningsorganets stempel)</p>  <p>Statens vegvesen Region vest</p>	<p>Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak (Forvaltningsloven § 27 tredje ledd)</p>
<p>(3) Mottaker (navn og adresse)</p> <p>Nagla AS Nordeide 101 5392 Storebø</p>	<p>(2) Dato 29.9.2016</p> <p>(4) Klageinstans Klagenemnda i Hordaland fylkeskommune</p>
<p>Denne meldingen gir viktige opplysninger hvis De ønsker å klage over vedtak De har fått underretning om.</p> <p>Klagerett De har rett til å klage over vedtaket.</p> <p>Hvem kan De klage til? Klagen sender De til oss, dvs. det organet som er ført opp i rubrikk (1). Hvis vi ikke tar klagen til følge, sender vi den til klageinstansen, jf. rubrikk (4).</p> <p>Klagefrist Klagefristen er tre - 3 - uker fra den dag De mottar dette brevet. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom De klager så sent at det kan være uklart for oss om De har klaget i rett tid, bør De oppgi datoen for når De mottok dette brevet. Dersom De klager for sent, kan vi se bort fra klagen. De kan søke om å få forlenget fristen, og da må De oppgi årsaken til at De ønsker det.</p> <p>Rett til å kreve begrunnelse Dersom De mener vi ikke har begrunnet vedtaket vårt, kan De kreve en slik begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen De mottar begrunnelsen.</p> <p>Innholdet i klagen De må presisere</p> <ul style="list-style-type: none"> – hvilket vedtak De klager over – årsaken til at De klager – den eller de endringer som De ønsker – eventuelt andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen <p>Klagen må undertegnes.</p> <p>Utsetting av gjennomføringen av vedtaket Selv om De har klagerett, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. De kan imidlertid søke om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort.</p> <p>Rett til å se saksdokumentene og til å kreve veiledning Med visse begrensninger har De rett til å se dokumentene i saken. Reglene om dette finnes i forvaltningsloven § 18 og § 19. De må i tilfelle ta kontakt med oss, jf. rubrikk (1). De vil da få nærmere veiledning om adgangen til å klage, om framgangsmåten og om reglene for saksbehandlingen.</p> <p>Kostnader ved klagesaken De kan søke om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Fylkesmannen eller Deres advokat kan gi nærmere opplysninger om dette. Hvis vedtaket er blitt endret til Deres fordel, kan De etter forvaltningsloven ha krav på å få dekket vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket. Klageinstansen (jf. rubrikk (4)) vil orientere Dem om retten til å kreve slik dekning.</p> <p>Klage til Sivilombudsmannen Hvis De mener at De har vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan De klage til Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Sivilombudsmannen). Sivilombudsmannen kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser. Dette gjelder likevel ikke i saker som er avgjort av Kongen i statsråd. Dersom De nå får Deres klage avgjort i statsråd fordi Kongen er klageinstans, kan De derfor ikke senere bringe saken inn for Sivilombudsmannen.</p>	
<p>Særlige opplysninger</p>	



HAMMERVOLL • PIND

16/120280-4
442-1244Statens vegvesen – Region Vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGERVår referanse: 5440 - NK
Ansvarlig advokat: Nina Kibsgaard
Dokumentnummer: 21247

Bergen, 20.10.2016

KLAGE PÅ AVSLAG PÅ SØKNAD OM NY AVKJØRSEL – FV. 546 – GNR 37 BNR 8 I AUSTEVOLL KOMMUNE – DERES REF. 16/120280

Jeg viser til vedtak i ovennevnte sak datert 29.9.2016 som herved påklages rettidig.

Advokatfirmaet Hammervoll Pind DA ved undertegnede representerer tiltakshaver.

Statens vegvesen har avslått søknad om å bygge avkjørsel med utgangspunkt i at fv 546 var i streng holdningsklasse. Avslaget er begrunnet med at den omsøkte avkjørselen vil medføre dårligere trafiksikkerhet og gi mindre effektiv transportavvikling. Det er lagt betydelig vekt på at *«samfunnsinteressene knytt til dei negative konsekvensane som følgjer av etablering av ny avkjørsle bør vektas tyngre enn enkeltpersoners ønske om å bygge tilkomstveg/avkjørsle snarast mogleg til lavast mogleg kostnad»*.

Som klagergrunn anføres at Statens vegvesen sin vurdering av søknaden er dels basert på feil faktum og dels generell. Samlet sett er det ikke i tilstrekkelig grad foretatt en konkret vurdering med hensyn til sakens faktiske omstendigheter. Dette begrunnes i det følgende.

1. Søknadens tekniske utgangspunkter

Ved tidligere søknad av 1. august 2013 var den aktuelle veistrekningen fv 546 i svært streng holdningsklasse (rød). Kommunen vedtok imidlertid den 26. juni 2016 å senke fartsgrensen på den aktuelle veistrekningen fra 80 km/t til 60 km/t. Videre har også dagens ÅDT på den aktuelle veistrekningen gått ned fra 1500 til 1200. På bakgrunn av disse endringene er den aktuelle veistrekningen i dag i holdningsklasse gul, som setter en lavere terskel for å fatte vedtak om nye avkjørsler enn det rød holdningsklasse gjør.

Dette tekniske grunnlaget medfører et endret utgangspunkt for vurderingen av den foreliggende søknaden, sammenlignet med den tidligere søknaden om avkjørsel. Når veistrekningen befinner seg i en lavere holdningsklasse, har ikke vegvesenet lenger grunnlag for å kategorisk avslå søknader om ny avkjørsel.

Etter vegloven § 40 skal vegmyndighetene foreta en faglig og konkret vurdering av trafikkforholdene på det omsøkte avkjørselspunkt. Det vil ikke være tilstrekkelig å vise til generelle rammeplaner, statlig retningslinjer og lignende generelle utgangspunkter i vurderingen ved vurdering av søknader om avkjørsel.

Det følger av vegloven § 40-43, samt forskrift (F26.02.1982 nr. 3791) og av forvaltningens retningslinjer for behandling av avkjørselssaker at det i avkjørselssaker skal foretas en helhetsvurdering av saken hvor *«avveginga skal, innanfor dei rammene som følgjer av retningslinene her, gjerast på bakgrunn av den konkrete situasjonen i kvart tilfelle, likevel slik at enkeltsøknader ikkje blir sett isolert. Avgjerda skal skje etter ei heilskapsvurdering der vegstrekning og område blir sett i samanheng»*, jf. forskriften punkt 1.

OSLO / BERGEN

ADVOKATFIRMAET HAMMERVOLL PIND DA

BRYGGEN 3-5, 5003 BERGEN / POSTBOKS 343 SENTRUM, 5804 BERGEN / TLF: 55 69 99 50 / ORG.NR: 989 590 189 MVA / HAMMERVOLLPIND.NO



Det er klart at det omsøkte området for avkjørsel oppfyller tekniske krav i henhold til lovens vegnormaler, jf. vegloven §§ 42 og 13, samt forskriften punkt 4.4. Den planlagte avkjørselen kommer inn på fylkesveien på en lang, rett linje, og det er god sikt i begge retninger.

2. Den skjønnsmessige vurderingen

Vi viser for det andre til den skjønnsmessige avveiningen. Vegvesenet har på dette punkt ikke foretatt en tilstrekkelig konkret vurdering av det forliggende tilfellet.

2.1 Fvs 546 transportfunksjon

Vegvesenet viser for det første til at en ny avkjørsel ikke vil være i samsvar med FV 546 sin funksjon som transportåre for næringsvirksomhet i området. Vegvesenets avslag på søknaden begrunnes med ønsket om å unngå at veien «*langsamt men sikkert «gror igjen» fra transportvei til boligvei»*.

Vegvesenet legger stor vekt på dette momentet. Imidlertid fremheves det i Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker, Håndbok R701 s.25 at transportforenklingsargumentet og hensynet til effektiv transportavvikling vanligvis ikke skal tillegges avgjørende vekt.

Vurderingen av søknad om avkjørsel i forhold til veiens transportevne må foretas konkret. Det må sees hen til hvilke formål den aktuelle veien og avkjørselen faktisk skal tjene.

Av nevneverdig næringsvirksomhet på øya er en Kiwi-butikk, et shippingkontor og et begrenset antall fiskebåter som har base i havnen. Bebyggelsen i både Torangsvåg og Bakkasund er i all hovedsak private boliger. Dette gjenspeiles også i at fv 546 har en moderat/lav ÅDT på 1200 og det er på denne veistrekningen altså tale om lokalpreget trafikk. Ifølge forskriften punkt 2.2 skal man i disse tilfelle vurdere søknader om avkjørsler mer liberalt enn i tilfeller hvor veien tjener som en «*viktig gjennomfartsvei»*. Dermed kan ikke hensynet til effektiv transport til næringsvirksomhet gis avgjørende vekt i avgjørelsen om hvorvidt det gis tillatelse til en ny avkjørsel på fv 546.

2.2 Hensynet til trafiksikkerhet

Hensynet til trafiksikkerhet skal naturlig nok tillegges stor vekt i behandlingen av avkjørselssaker. Men også på dette punkt må det foretas en konkret vurdering med utgangspunkt i sakens faktiske omstendigheter.

Selv om Statens vegvesen i avslaget vektlegger trafiksikkerhetshensynet tungt, foretas det likevel ikke en konkret vurdering av hvordan bygging av ny avkjørsel på fv 546 eventuelt vil påvirke trafiksikkerheten på veien. I stedet legges det på bakgrunn av generell statistikk til grunn at hensynet til trafiksikkerheten alltid vil tale mot at det anlegges en avkjørsel på veien.

I vår konkrete sak er det av betydning at Statens vegvesen, uavhengig av søknaden om avkjørsel, fattet vedtak om å senke fartsgrensen i den aktuelle veistrekningen fra 80 km/t til 60 km/t med virkning fra 16 august 2016. Vedtaket ble fattet som et tiltak for å øke trafiksikkerheten langs skoleveien og ved bussholdeplassene på Hundvåkøy. Slik er hensynet til trafiksikkerheten på den aktuelle veistrekningen allerede i stor grad ivaretatt.

Også i forbindelse med hensynet til trafiksikkerhet er det av betydning at trafikken på fv 546 er lokalpreget. I slike tilfeller legges det til grunn i forskriften punkt 2.1 at det ikke vil foreligge en like stor konflikt mellom hensynet til trafiksikkerhet og søkerens interesser. Det kan dermed ikke legges til grunn at en enkelt avkjørsel på en strekning med fartsgrense 60 km/t i vesentlig grad utfordrer trafiksikkerheten.



2.3 Vegvesenets forslag om alternativ løsning

Ifølge forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselssaker punkt 3.1, skal vegvesenet «i samråd med kommunen vurdere om avkjørslespørsmålet bør løysast gjennom reguleringsplanlegging i området, men dette bør sjåast i samheng med omsynet til søkjaren». Dette tilsier at søknad om avkjørsel ikke nødvendigvis må vurderes med grunnlag i reguleringsplanen, hvis bygging av avkjørsel etter reguleringsplanen klart er i strid med søkerens interesser.

Vegvesenet viser i avslagsvedtaket til at «det vil være teknisk mogleg for omsøkte bustad å knyte seg på eksisterande avkjørsler til fv 546 gjennom reguleringsplan for Sørmarka/Svena». Det er her tale om 330 meter regulert trasé. Denne veien er ikke ennå bygget, til tross for at reguleringsplanen ble utviklet allerede i 2007. Grunneier har etter det tiltakshaver har opplysninger om, heller ingen ønsker eller planer om å bygge denne veien i fremtiden.

Ifølge Vegvesenets forslag til alternativ løsning vil det dermed bli det opp til søkeren i vår sak å først bygge den regulerte veien, før man kan bygge en egen vei fra sin bolig som deretter kobles på infrastruktur nedenfor Kongsvarden. Til sammen må altså tiltakshaver ifølge vegvesenets forslag bygge om lag 530 meter vei for å kunne realisere en adkomst til egen tomt. Dette pålegger søker urimelige kostnader og ressurser, særlig sammenlignet med bygging av den 50 meter lange omsøkte avkjørselen/atkomst.

Realisering av avkjørsel i tråd med reguleringsplanene vil være i strid også med kommunens interesser. Ettersom reguleringsplanen snart er 10 år gammel vil det kunne bli nødvendig å revidere den før eventuell bygging ettersom tomteinndelingen i planen ikke stemmer med det dagens husbyggere ønsker. Slik vil gjennomføring av den regulerte traséen kunne komme i veien for gode boligtomter i et område hvor kommunen gjerne vil tilrettelegge ytterligere for boligoppføring. Det vises i denne sammenheng til vedlagte brev datert 31.8.2016 fra leder i utvalg for plan- og byggesaker, ordfører i Austevoll kommune, Morten Storebø.

Videre følger det av forskriften, retningslinjene for behandlingen av avkjørselssaker, samt etablert rettspraksis at det også skal tas hensyn til miljøet ved avgjørelsen av en sak. Dette innebærer at forvaltningen bør velge den løsningen som er minst inngripende og minst belastende for naturen i det aktuelle området.

I vår sak er det i denne forbindelse av betydning at det i det aktuelle området allerede delvis er tilrettelagt for en avkjørsel som følge av tidligere utbygging av vei og dumping av løs masse i området. Dette taler for at man fra et miljøperspektiv heller bør bygge den 50 meter lange avkjørselen der det allerede i terrenget er foretatt et inngrep, i stedet for å bygge en ny 550 m lang vei etter reguleringsplanen.

Gjennomgangen på dette punkt viser at det eneste realistiske, hensiktsmessige og gjennomførbare alternativet er å bygge en ny avkjørsel på 50 meter direkte fra fylkesveien.

2.4 Den konkrete interesseavveiningen

Tilslutt legger vegvesenet i avslagsvedtaket feilaktig til grunn at den omsøkte avkjørselen etter vegvesenets syn bare vil gagne «enkeltpersoner», og videre at hensynet til enkeltpersoner må avbøyes mot hensynet til trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Faktum er imidlertid at avkjørselen skal betjene et boligområde hvor inntil 4 boliger kan bygges uten reguleringsplan. I tillegg vil omsøkte avkjørsel gi veg til gnr 37 bnr 4 som også er avsatt til boligformål i KPA. Avkjørselen vil dermed ikke bare være til fordel for søker, men også for flere andre innbyggere i kommunen.

En skjønnsmessig vurdering etter veglova § 40 skal forøvrig tas med utgangspunkt i interessene ikke bare for vegvesenet, men også søkeren og kommunen. I denne sammenheng fremholdes i det forskriften og



retningslinjene at det skal tas distriktshensyn for å opprettholde og styrke bosetting og næringsgrunnlag i det aktuelle området. Det skal legges vekt på hvorvidt det lokaliseringssønsket som er grunnlag for søknaden er i samsvar med et utbyggingsmønster som er innarbeidet i kommunale planer.

Ofte vil det være strid mellom kommunens interesser og søkerens interesser. Gjennomgangen viser imidlertid søknaden i vår sak ikke bare er i tråd med søkerens interesser, men også kommunens. Den omsøkte avkjørselen vil fremme boligbygging i et område som ifølge ordføreren, er svært ønskelig for kommunen.

Det bes etter dette om at klagen på vedtaket tas til følge og at atkomst til boligfeltet godkjennes som omsøkt.

3. Avsluttende merknader:

På grunn av at det er uklarheter knyttet til Statens Vegvesen sitt faktiske grunnlag for behandling av søknaden, bes det om at det avholdes en varslet befaringspåkøring på området. Det kan i denne sammenheng være hensiktsmessig også å se på øvrige avkjørsler som den senere tid har blitt etablert og en vurdering av fartsgrensen det siste veistykket ned mot rundkjøringen. Videre bør man se om det er hensiktsmessig arealutnyttelse å anlegge atkomstveg gjennom det grønne området ned fra Kongsvarden.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Hammervoll Pind DA

NINA KIBSGAARD

Advokat MNA

nina.kibsgaard@hammervollpind.no

Kopi: Nagla AS, Nordeide 101, 5392 Storebø
Ansvarlig søker

Nicolai Torgnes Sæle, 5392 Storebø
Tiltakshaver



Austevoll kommune

Nagla AS
Porsdalen
5392 STOREBØ

Vår ref.	Arkivkode	Dykkar ref.	Dato
16/1-16/11077JpID/MST	16/1	Veronika Møgster	31.08.2016

Fråsegn vedk. etablering av avkjørsel

Det vert vist til søknad frå Nicolai Sæle til Statens vegvesen om løyve til å etablere avkjørsel til fv 546 på Hundvåkøy. Søknaden er datert 5. august i år. Tiltakshavar har bede Austevoll kommune kome med fråsegn i saka.

Fråsegn frå Austevoll kommune:

Utval for plan- og byggesak er kjent med at tiltakshavar tidlegare har fått avslag på lik søknad, om ny utkjørsel til fv 546, på grunn av haldningsklassen som vegstrekningen har.

I juni fatta Statens vegvesen vedtak om at strekningen frå nordre del av Austevollsbrua, til 50-sona ved rundkøyvinga på Austevollshella, skal senkast frå 80 km/t til 60 km/t. Vedtaket fekk verknad frå omskiltinga fann stad, 16. august 2016.

Nedsatt fartsgrense er eit tiltak for å auke trafikktryggleiken langs skulevegen og ved busshaldeplassane på bruvegen på Hundvåkøy. Austevoll kommune er nøgd med at Statens vegvesen gjorde vedtak som aukar trafikktryggleiken, og at vedtaket fekk verknad innan skulestart. I brev til Statens vegvesen viser Austevoll kommune òg til at områda langs bruvegen, både på Huftarøy- og Hundvåkøy-sidene er hensiktsmessige område for bustadbygging. På Hundvåkøy er slik utbygging ei naturleg forlenging av bustadområdet på nordsida av bruvegen. Frå kommunen si side er me positive til at ny bustadbygging skjer i eller nær eksisterande byggefelt. Dette er mellom anna atterspegla i kommuneplanen til Austevoll kommune.

Slik bustadutvikling er svært ønskeleg, men endrar følgjeleg situasjonen langs bruvegen. Etter bruopning i november 2007 er det etablert eller gitt løyve til utkjørslar til fv 546. Slik har bruprojektet gjort viktig og sentralt byggeland tilgjengeleg for utvikling.

Den gjeldande saka handlar om ny utkjørsel frå privat veg til fv 546, i samsvar med situasjonskart som har følgd søknaden. I møte med Austevoll kommune har tiltakshavar gjort greie for kvifor påkopling til kommunal veg mot sør er krevande.

Austevoll kommune

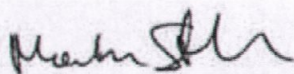
Side 2 av 2

Mot vest skuldast det at dalen mot Makkhamn består av jordmassar som vart dumpa under utbygging av bruvegen. Det er djupe og ustabile massar. Denne utfordringa skal ha vore diskutert med Statens vegvesen tidlegare, som då var samd i vurderinga.

Mot sør og eksisterande bustadområde viser ein til at regulert trasé i den gamle «tusjplanen» har avkjørsel lengre inne i eksisterande felt. Ikkje heilt nede ved avkjørselen og oppe i regulert trase er høgdeskilnaden ikkje den beste, men likevel tilfredsstillande. Det er samstundes 330 meter veg i regulert trasé, der eksisterande grunneigar ikkje ønskjer eller har planar om å gjere noko. Samstundes blir det framhalde at det er ein eldre plan, som når ein kjem til bygging kan vurderast revidert på grunn av at tomteinndeling ikkje stemmer med dagens ønskjer frå husbyggjarar. Ein kan derfor forringe potensielt gode bustadtomter om ein følgjer den regulerte traseen. I tillegg er det trong for 200 meter veg i område som er avsett til bustadføremål i kommuneplanens arealdel, men som ikkje er regulert.

Samla sett framstår det som hensiktmessig at det blir anlagt kring 50 meter veg direkte frå fylkesveg, i staden for kring 530 meter veg.

Med helsing



Morten Storebø
Ordførar

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Oversiktskart

