



Arkivnr: 2017/3470-2

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		24.10.2017

Klage på avslag på søknad om utvida bruk av avkøyrsløse frå Fylkesveg 243 til gbnr 176/33 i Bergen kommune

Samandrag

Salhus Eiendomsselskap på vegne av sameiget for gbnr 1201-176-33, har søkt om løyve for utvida bruk av avkøyrsløse frå Fv 243. Statens vegvesen har avslått søknaden med grunngjeving i vegloven, og oppretthalde vedtaket etter klage frå sameiget. På grunnlag av ei konkret vurdering, der det særleg er lagt vekt på trafikktryggleik, rår fylkesrådmannen til at klagen ikkje vert teke til følgje.

Forslag til vedtak

Klage frå sameiget for gbnr 1201-176-33 over Statens vegvesen sitt vedtak av 02.02.17 om å avslå søknaden om utvida bruk av avkøyrsløse frå Fv 243 til gbnr 176/133 i Bergen kommune vert ikkje teke til følgje.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 18.09.2017**Bakgrunn**

Salhus Eiendomsselskap AS (SES) søkte i brev av 05.12.16 til Statens vegvesen (SVV), på vegne av sameiget for gbnr 1201-176-33 (sameiget/eigedomen), om løyve for utvida bruk av avkjørsle frå Fv 243 til eigedomen.

I brev av 02.02.17 meldte SVV frå om vedtak om avslag på søknaden.

Vedtaket blei påklaga av sameiget i brev av 15.02.17.

SVV meldte i brev av 07.04.17 til fylkeskommunen frå om at dei oppretteheld sitt vedtak.

Klagenemnda er klageinstans i saka, og skal gjere endeleg vedtak.

Søknaden

Eigedomen saka gjeld er uregulert. Den ligg i område for busetting og anlegg i kommuneplanen sin arealdel.

Søknaden gjeld utskilling av eigedom til bustadføremål.

I søknaden heiter det m.a følgjande:

Det ble utskilt/bebygget kun 12 tomter av totalområdet. [...] Omsøkte tomt ble ikke utskilt, men fikk tildelt veinr. 89 av Tellevikveien, samtidig som veinr. 87 og 91 fikk legges utkjørsels (tilkomst)vei på 176/33s eiendom mot fylkesvei 243, Tellevikveien. Denne traseen søkes utnyttet for veinr. 89, som opprinnelig ment, men nå etter ut-/oppbygging (på gbnr. 176/33, egen grunn).

SVV sitt vedtak og heimel

Ordlyden i SVV sitt vedtak av 02.02.17 er slik:

Statens vegvesen har vurdert søknaden, og kommet fram til at søknaden må avslås med hjemmel i vegloven § 40.

Denne paragrafen lyder slik:

Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret [...].

Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. [...]

SVV si grunngeving

I grunngevinga for vedtaket av 02.02.17 heiter det følgjande:

[...]

Etter vår vurdering vil den planlagte avkjørsel ikke kunne innvilges. Bakgrunnen for dette er at etablering av bolig her vil være i strid med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging. Fylkesvegen på stedet mangler tilbud til gående og syklende.

Grunngjevinga er i same brev utdjupa slik (utdrag):

Avkjørselen oppfyller per i dag ikke vegnormalens krav til utforming og Statens vegvesen stiller spørsmål ved om det lar seg gjøre å oppgradere avkjørselen for å tilfredsstille kravene.

Fylkesveg 243 på stedet har svært lav standard, vegen er smal med enkelte møteplasser, i tillegg blir avkjørsler brukt til møteplasser.

Det er ikke fortau eller gang- og sykkelveg langs vegen. Fartsgrensen på stedet er 30 km/t og årsdøgntrafikken (ÅDT) er 2200 biler i døgnet.

SVV trekkjer vidare fram følgjande utdrag frå Statlege planretningslinjer for samordna bolig-, areal og transportplanlegging (planretningslinjene):

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse miljø og livskvalitet.

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

SVV peikar på at det av Rammeplan for avkjørsler på riks- og fylkesvegar i Region vest (rammeplanen) går fram at utvida bruk av bustadavkøyrslar langs den aktuelle strekninga normalt bør gjevast dersom dei vegtekniske krava er oppfylte.

Om den vedtekte 0-visjonen heiter det i SVV sitt brev m.a følgjande:

Transportsystemet skal utformes på en måte som fremmer trafiksikker adferd hos tafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

I SVV si vurdering til grunn for forannemnde heiter det m.a følgjande:

[Planretningslinjene] vektlegger blant annet trafiksikkerhet, effektiv trafikkavvikling og reduksjon i transportbehovet. Etter vår vurdering vil boligbygging her stride mot alle disse målene. Økt bruk av omsøkte avkjørsel og økt bruk av fv 243 vil øke risikoen for ulykker og være lite effektivt for trafikkavviklingen. Manglende tilbud til myke trafikanter gjør det lite sannsynlig at økningen i transportbehovet vil bli tatt med gange eller sykkel. Buss med halvtimes frekvens i rushtiden stopper like i nærheten [...].

Dagens avkjørsel tilfredsstiller ikke de tekniske kravene [...].

Klagen

I klagen frå sameiget heiter det m.a følgjande:

[...] Som medeier og ansvarlig drifter av området, har jeg i denne posisjon i mer enn 60 år fulgt meget tett byggings og påbyggingsprosjekter i området, uten at jeg muntlig/skriftlig kan finne noen som helst form for/av begrensingsvarsel fra fylket [...] eller Bergen kommune.

[...] Dette [vedtaket om avslag] tillater jeg meg videre å spørre om bare gjelder enkelte eiendommer [...].

SES gjer vidare gjeldande at ei nærliggande eigedom, gbnr 176/43 har blitt utvida til bustad for 4 familiar. Dei gjer også gjeldande at gbnr 176/203 blei opparbeidd på 1990-talet utan at SES blei kontakta i høve avkøyrse.

I klagen heiter det vidare m.a. følgjande:

At nevnte veg samtidig ble tillatt med antatte 35% stigning og slik representerer en reell og stor trafikkfare med 90 graders kollisjons-/treffretning, er for undertegnede en uforståelig lavere prioritert «fare» enn den av oss omsøkte tilleggs av-/tilkjørselsveg.

For å vise vår forståelse av Tellevikvegens standard, kjøpte vi i -05 fra Bergen kommune og gbnr. 176/10 og 11 bruksrett til, samt fikk nedlagt avløps-rør og kabler så langt veien gikk, med videre rett til fortsatt føring av dette [...] til grensen av vår eiendom [...] samt omlegging av av-/tilkjørselen til de 3 eksisterende hus som i dag har av/tilkjørsel fra 176/33 til Tellevikvegen i sydlig retning. Dette i samsvar med Statens vegvesens ønsker [...].

SVV si vurdering av klagen

SVV melder i brev av 07.04.17 om at dei ikkje finn å ta klaga til følge.

SVV opplyser at dei har lagt følgjande styrande dokument for vurderinga si:

- Veglova
- Nasjonal transportplan 2014-2023
- Planretningslinene
- Rammeplanen
- Handbok N100 Veg- og gateutforming
- Handbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.

Nemnde handbøker har heimel i vegloven § 13. Dei er utforma av SVV og inneheld detaljerte opplysningar om vegnormalar.

Som supplement til SVV si første vurdering er det i tillegg trekt fram følgjande i sistnemnde brev:

Rammeplanen ble politisk vedtatt av Hordaland fylkeskommune i 2013. Den inneholder prinsipper og føringer for hvordan vi skal vurdere avkjørselssaker og brukes derfor i vårt vurderingsgrunnlag. Et viktig prinsipp er at teknisk utforming av avkjørsler skal være i samsvar med håndbøkene N100 og V121.

Tellevikvegen er i denne rammeplanen vist som holdningsklasse 3. Dette vil blant annet si at vi bør godkjenne utvidet bruk av avkjørsler til boligformål under forutsetning av at de tekniske kravene blir tilfredsstillt.

I denne saken tilfredsstiller ikke avkjørselen dagens tekniske krav når det gjelder frisikt og svingradius. Statens vegvesen har mulighet til å gi forhåndstilsagn til utvidet bruk av avkjørsel med vilkår om at de tekniske kravene blir oppfylt. I denne saken ser vi at de tekniske kravene vil bli vanskelig å tilfredsstille uten reguleringsplan, da det er større inngrep som må til også på annenmanns grunn. På den bakgrunn, i tillegg til at det er i strid med [planretningslinene] ble der gitt avslag i denne saken.

[...]

Med bakgrunn i den store trafikkmengden på hovedveg (ÅDT på 2200) er det et krav om at avkjørselen utformes som kryss. Tiltakshaver har ikke vist at det lar seg gjøre.

Til søkeren sine anførsler om vedtak i andre saker, heiter det i brevet frå SVV følgjande:

Vi kan ikke svare for hvordan Bergen kommune har behandlet fradelings- og byggesaker der det ikke foreligger godkjenning av avkjørsel fra oss etter plan- og bygningsloven § 27-4.

Det heiter vidare om gbnr 173/43 følgjande:

Det ble 10.02.05 gitt forhåndstilsagn der det ble stilt krav om utbedring av avkjørselen. 19.04.06 ble avkjørselen og utvidet bruk godkjent i samsvar med tekniske krav. Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel i denne saken er gitt for over 10 år siden, før [planretningslinene] kom og den er i henhold til tekniske krav. Vi mener derfor at disse sakene ikke direkte kan sammenlignes.

[...] etablering av bolig her vil være i strid med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet bolig,- areal og transportplanlegging. Fylkesvegen på stedet mangler tilbud til gående og syklende og avkjørselen tilfredstiller ikke de tekniske kravene.

Grunnlag for vurdering av klaga

Det er i veglova gjeve styrande føresegner om kva som må til for å få løyve eller annan særskild heimel for å kunne utvide bruken av ei avkjørsle. I lova heiter det i § 40 m.a følgjande:

Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast utan løyve frå regionvegkontoret [...].

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er ei forskrift til plan og bygningslova. Forskrifta er eit sentralt vurderingskriterium i denne saka.

I forskrifta heiter det m.a følgjande:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. [...]

[...] I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

[...]

Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. [...]

Målet om korleis persontransportveksten skal finne stad, utan auka bilbruk, er gjennomgåande i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023.

I den seinaste revisjonen av NTP er eitt av dei 15 kapitla, nr 11, heilt og fullt via trafikktryggleik. Visjonen om eit transportsystem som ikke leiar til tap av liv eller varig skade, *nullvisjonen*, er vidareført. Trafikktryggleiken for gåande og syklande via særskild merksemd i eigne punkt, 9.6.2 og 9.7.

I rammeplanen er det lagt klåre føringar for korleis ein skal handsama m.a søknader om utvida bruk av avkjørsler med utgangspunkt i veglova, planretningslinene og nullvisjonen. Kriteria er konkretiserte, m.a vegtekniske krav.

I rammeplanen tilhøyrar Fv 243 den vegklassen som har følgjande retningsliner for handsaming av avkjørslesaker:

- Talet på avkøyrslar til vegane må vere avgrensa. [...]
- Nye bustadavkøyrslar bør avgrensast. [...]
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar til bustadføre mål bør normalt gjevast dersom dei tekniske krava vert tilfredsstilt.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at søkjarane i klagen sin har andre merknader til SVV sitt grunnlag for vedtaket sitt enn spørsmålet om trafikktryggleiken ved avkøyrsla. Fylkesrådmannen har ikkje merknader til SVV si vurdering av trafikktryggleiken der.

Slik fylkesrådmannen les klagen, vert SVV sin konklusjon med omsyn til trafikktryggleiken ikkje direkte imøtegått, men søkjarane meiner at ei meir enn 10 år eldre avkøyrslsak gjer det rettvis å gje løyve for utvida bruk av ein annan. Fylkesrådmannen meiner at trafikkfare ein stad ikkje er gjev grunnlag for å etablere ei ny trafikkfare isolert sett. Trafikktryggleik, mellom anna ved avkøyrslar, har fått stadig større merksemd dei seinare åra. Dette har resultert i færre alvorlege trafikkulukkar.

På grunnlag av at løyve for utvida bruk av bustadavkøyrslar av vegar av Tellevikvegen sin karakter normalt vert gjeve dersom dei tekniske krava vert tilfredsstilt, finn fylkesrådmannen at dette er eit sentralt spørsmål i denne saka. Fylkesrådmannen har ingen merknader til SVV si vurdering av i kva grad dei tekniske krava er oppfylte eller kan oppfyllast. Fylkesrådmannen har heller ikkje merknader til SVV si skildring av dei lokale tilhøva, mellom anna med omsyn til tilhøvet for gåande, syklande, vegbreidd. Fylkesrådmannen kan heller ikkje sjå at søkjarane har merknader til SVV sin konklusjon på desse områda. Konklusjonen er altså ikkje i favør av søkjarane.

På grunnlag av denne vurderinga rår fylkesrådmannen til at klage frå sameiget for gbnr 1201-176-33 over Statens vedtak sitt vedtak av 02.02.17 om å avslå søknaden om utvida bruk av avkøyrslar frå fv 243 til gbnr 176/133 i Bergen kommune ikkje vert teke til følgje.