



Arkivnr: 2018/10241-2

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda	48/18	11.09.2018

Klage på avslag på søknad om dispensasjon frå byggjegrense for gnr 20 bnr 148 i Bergen kommune

Samandrag

Statens vegvesen (SVV) har avslått søknad frå Kjell Paulsen, om dispensasjon frå byggjegrensa for gnr 20 bnr 148 i Bergen kommune. Vedtaket er påklaga. SVV opprettheld etter ny vurdering av saka sitt vedtak. Saka er difor sendt til klagenemnda for endeleg vedtak i saka.

Økonomi: Ved å ta klagen til følgje, kan utbygging av gang- og sykkelveg langs Straumeveien bli fordyra.

Klima: Inga verknad.

Folkehelse: Inga verknad.

Regional planstrategi: Inga verknad.

Forslag til vedtak

Klage av 06.12.17 frå Kjell Paulsen, over Statens vegvesen sitt vedtak av 10.11.17, som gjeld gnr 20 bnr 148 i Bergen kommune, vert ikkje teke til følgje.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst.fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Oversender til klagebehandling - Klage på avslag på dispensasjon fra byggegrense - fv. 556 - gnr. 20 bnr. 148 - Bergen kommune

Fylkesrådmannen, 05.06.2018

Bakgrunn

Klagenemnda har i brev av 09.04.18, fått oversendt frå SVV klage av 06.12.17 (klaga) frå Kjell Paulsen (klagar), over SVV sitt vedtak av 10.11.17 (vedtaket), som gjeld gnr 20 bnr 148 i Bergen kommune (eigedom). Klagenemnda er klageinstans og skal gjere endeleg vedtak i saka.

Søknad

Klaga søkte i brev av 01.09.17 om dispensasjon frå byggjegrensa for nemnde eigedom til Fv 556¹. Det er på søknadsskjema opplyst at saka gjeld 'nybygg', men i grunngevinga for søknaden heiter det same stad følgjande:

Ferdigstilling av nøst.

Dispensasjon ble gitt av Statens Vegvesen 10.04.1994.(se vedlegg) for bygging av nøst på Gnr.20 Bnr.148 og 149. Nøstet på Bnr.149 er ferdigstillet. Nøstet på Bnr.148 er påbegynt men skal nå ferdigstilles (se vedlegg av foto og plantegning).

Vedtak

SVV sitt vedtak har følgjande ordlyd:

Med hjemmel i vegloven § 29 avslår vi søknad om dispensasjon fra byggegrensene mot fv. 556 Straumevegen for å oppføre naust på gnr. 20 bnr. 148 i Bergen kommune.

Nemnde føresegn lyder slik:

Langs offentleg veg skal det vere byggegrensar fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. 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.

Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg [...]og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter [...]. [...]

[...]

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter. [...]

Av gjeldande *Rammeplan for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrensar for riks- og fylkesveg i region vest 2017-2020* (rammeplanen) – vedtatt av fylkesutvalet – framgår det at avstandsgrensa er 50 meter ved den aktuelle eigedom.

Grunngeving

Som overordna grunnlag for handsaminga viser SVV til Nasjonal transportplan (NTP), og fylkeskommunale og kommunale dokument. Som døme på sistnemnde viser SVV til *Kommuneplanen si samfunnsdel: Bergen 2030* og *Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019* (sykkelstrategien).

I SVV si vurdering av den konkrete saka heiter det m.a følgjande:

Straumevegen er hovedrute for sykkel, og en av Bergens mest trafikkerte sykkelruter. Det er

¹ Det er på søknadsskjema opplyst at saka gjeld riksveg, men den aktuelle vegen blei med verknad frå 01.01.10 omklassifisert til fylkesveg.

behov for å utbedre tilbudet til gående og syklende langs denne vegen, med blant annet separert fortau og toveis sykkelveg, samt eventuelt rabatt mot kjørebanelen. Et oppgradert tilbud vil være viktig for at flere skal velge å gå og sykle langs denne vegstrekningen. Deler av en slik infrastruktur er allerede regulert i planen for Langeholmen ro- og padleanlegg lenger øst (planID 62410000), og det er ønskelig å videreføre dette tilbudet langs hele Straumevegen.

Ved en utbedring av gang- og sykkeltilbudet vil det være nødvendig med en breddeutvidelse av vegen. På grunn av skjæringer og andre bygg på nordsiden av Straumevegen, er det sannsynlig at store deler av breddeutvidelsen vil måtte tas på sørsiden av vegen i form av ytterligere utfyllinger. Det omsøkte naustet vil da komme i konflikt med disse utfyllingene. En tillatelse i denne saken vil dermed komplisere og fordyre både planleggingen og gjennomføringen av et forbedret gang- og sykkeltilbud.

Det finnes allerede et naust like ved siden av den omsøkte eiendommen, som sammen med omsøkt tiltak fikk tillatelse til oppføring i 1994. Dette naustet kommer også i konflikt med fremtidige vegprosjekt. Dette er imidlertid ikke et argument for å ytterligere fordyre et gang- og sykkelprosjekt, som vil være av en betydelig samfunnsøkonomisk nytte. At tiltaket fikk dispensasjon i 1994 kan vi heller ikke tillegge vekt, da samfunnet og føringene har endret seg vesentlig siden den gang.

Klage

I klaga lyder det m.a som følger:

Viser til overordnede føringer; Kommuneplanens samfunnsdel; Bergen 2030 og Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 samt plan-ID 62410000.

[...] I Utredning vedrørende Samfunnsnyttig massedisponering [...] vil jeg henlede på følgende;

8.1 Stølsvika - Søreivågen

- Grunnforhold; Mulige ustabile masser/risiko for skred og grunnutbrudd/fyllingsmetode viktig (lekter fra sjø eller lignende)
- **Støy; Områdene langs veg ligger i rød og gul støysone og er forholdsvis lite egnet for rekreasjon og opphold.**

[...] ”**Det er usikkert om man kan få avkjørsel fra fylkesvei 556. Terskelkostnaden for å ta i bruk lokaliteten vil bli svært høy dersom det ikke kan etableres avkjørsel, og massene må transporteres på lekter. Lokaliteten vil da ikke være økonomisk bærekraftig.**”

[...] [O]vernevnte planer er i en utredningsfase og [...] innen den tid et slikt prosjekt kan realiseres kan den samfunnsmessige utvikling ha endret seg betydelig med hensyn til innbyggernes vaner og fremkomstmidler.

Undertegnede har ingen motforestillinger til at gang/sykkelvei langs Straumeveien kan/bør utvides. I dag er kjørevei og gang/sykkelvei adskilt med en ca. 1 meter høy betongmur. Bredden på gang/sykkelvei forbi gnr.20 bnr.148 og bnr.149 er målt til 3,10 meter. Avstanden fra ytterkant gang/sykkelvei til naustevegg er målt til 4,20 meter. Med andre ord er dagens avstand fra kjørevei til naustevegg totalt 7,30 meter.

I følge ID-plan 62410000 legges det opp til at en gangvei skal ha 2,75 meter bredde og en to-felts sykkelvei 3,75 meter bredde; d.v.s. en totalbredde på 6,50 meter. Da er ikke en grønt-rabatt mellom kjørevei og gang/sykkelvei medregnet. Den nyanlagte gang/sykkelvei langs Møllendalsveien er anlagt med en total bredde på 6 meter og en grønt-rabatt på ca. 50 cm bredde.

Poenget er at det er fullt mulig å utvide dagens gang/sykkelveg uten at verken eksisterende naust på bnr.149 eller en ferdigstilling av naust på bnr.148 blir berørt. I tillegg bemerkes at topp mønehøyde på naustene ligger på et lavere nivå enn dagens vei-nivå.

Undertegnede ønsker også å presisere at søknad om dispensasjon IKKE omhandler oppføring av nytt naust. Dagens situasjon er at i henhold til innvilget dispensasjon fra Statens Vegvesen samt byggetillatelse fra Bergen Kommune i 1994 er naustet 70-80 % ferdigstillet. [...] Det som gjenstår er å ferdigstille litt av den ene vegg (mot nord) samt å bygge tak over. [...] Det bemerkes videre at slik eiendommen fremstår i dag; et påbegynt men ikke ferdigstillet naust, ikke synes særlig estetisk.

Tvert imot fremstår det som et gapende inngrep i terrenget og står til forfall. Tatt i betraktning de minimale tiltak som må gjøres for å ferdigstille naustet er dette noe som vil gagne både naboer og allmennheten.

[...]

SVV si vurdering av klaga

SVV bygger si vurdering av klaga på veglova, NTP, rammeplanen², og sykkelstrategien. Det vert peika på at det følger av § 29 i veglova at byggjegransene skal ta omsyn til

- Trafikktryggleik.
- Vedlikehaldet og drifta av vegen.
- Arealbehovet ved utbetring av vegen.
- Miljøet langs vegen.

Vurderinga lyder vidare (i utdrag) som følgjer :

[...]

Avslaget på dispensasjon fra byggegrense i denne saken er gitt ut i fra hensynet til arealbehov ved utbedring av vegen.

I forarbeidene til vegloven er det gitt uttrykk for at hensynet til «den utbyggingen av vegene som forestår» er en viktig begrunnelse for byggegrensebestemmelsene. Forarbeidene viser at man så for seg en generell heving av vegstandarden med utretting av kurver, vegutvidelser og mindre vegomlegginger.

Utviklingen har ført til at arealbehovet langs vegnettet i dag også skyldes framføring av gang- og sykkelveger. Dette er en del av den påregnelige utviklingen innenfor vegbyggingen, og dekkes av de hensyn som byggegrensene skal ivareta.

Eksisterende bygninger og hager er i dag et kompliserende og fordyrende moment ved gang- og sykkelvegbygging. Det er på denne bakgrunn av stor betydning at det ikke etableres nye hindringer av denne typen. Omsøkte naust vil komplisere og fordyre både planleggingen og gjennomføringen av et forbedret gang- og sykkeltilbud.

I tillegg til hensynet til framtidig arealbehov vil det være relevant å vurdere hensynet til drift og vedlikehold av vegen. Det søkes om dispensasjon for oppføring av naust 7,3 meter fra dagens vegkant, dette er svært nært dagens gang- og sykkelveg. I tilfeller som dette, der vegen ligger høyere i terrenget enn bebyggelsen vil det være stor fare for at snøkast kan være til ulempe for byggverk. Naust så tett inn på vegen vil være til hinder for rasjonell brøyting og snøopplag og være til klar ulempe for den daglige driften av vegnettet.

Det vert i den nye vurderinga vidare på nytt vist til omsynet til korleis tilbodet til mjuke trafikantar kan bidra til å nå målet i NTP om at veksten i persontrafikken skal takast med gange, sykkel og kollektivtransportbruk. I vurderinga heiter det så m.a følgjande:

Straumevegen er i Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 utpekt som hovedrute. Det framgår at hovedrutenettet skal gi effektive forbindelser fra bydelene inn mot, og gjennom sentrum, samt binde sammen de forskjellige bydelene der det er formålstjenlig. Hovedrutene skal ha høy standard og være tilrettelagt for effektiv transportsykling. Hovedrutene skal ikke legges på fortau.

² SVV viser til rammeplanen for 2013-2016. Avstandsgrensa er den same i den.

Straumevegen er en viktig hovedrute, både for pendling inn og ut av sentrum og som forbindelse mellom bydeler. Den har i dag et høyt antall syklistar, tellepunkt ved Kråkenes viser opp til 347 syklende i makstimen. Dersom målene i NTP om nullvekst i biltrafikken skal innfris, må vi forvente en mangedobling av antallet syklistar på en så viktig hovedrute.

Kvaliteten på dagens gang- sykkelveg er lav og den er smal i forhold til antall syklende. Det vil være naturleg at framtidig utviding av tilbudet til gående og syklende her vil følge samme standard som det er lagt opp til i reguleringsplan for Langeholmen ro- og padleanlegg, arealplan-ID: 62410000. Der vises det 3,3 meter grønt rabatt mellom bilveg og sykkelveg + 3,75 meter tovegs sykkelveg + 2,75 meter fortau, til sammen 9,8 meter er avsatt til dette formålet utenfor vegkant [...].

Anlegget må etableres på fylling [...], det må derfor avsettes areal til fyllingsfot, eventuelt mur. I tillegg må Statens vegvesen sikre seg nødvendig areal til rigg og anleggsperioden.

Straumevegen har på dette strekket en ÅDT på 16600 og fartsgrense, dette tilsier at det vil være krav om en god grønt rabatt for å skille syklende og kjørende.

Arealbehovet for etablering av et tilfredsstillende tilbud for gående og syklende vil altså kreve betydelig mer areal enn de til sammen 6,5 meterne som er avsatt til dette formålet. Det er liten tvil om at naust plassert 11 meter fra vegmidte og dermed 7,3 meter fra dagens vegkant vil komme i konflikt med framtidig utvidelse av tilbudet til gående og syklende. En dispensasjon her vil øke samfunnets kostnader ved å tilrettelegge for myke trafikantar. [...]

SVV finn ikkje at klagar si anførsle om kommunal massedisponering er relevant for saka, då SVV sitt vedtak er gjeve med grunngeving i framtidig arealbehov m.v. SVV peikar deretter på at det i rammeplanen - vedtatt av fylkestinget - er fastsett 50 meter byggjegrænse forbi den aktuelle eigedomen, og at det ikkje er lagt opp til dispensasjon utan at det er vurdert gjennom reguleringsplanen.

SVV avslutter si nye vurdering slik:

[...] Dispensasjonen gitt i 1994 er utgått på dato og ny søknad må vurderes ut fra dagens krav og føringer.

Konklusjon [SVV si utheving.]

Statens vegvesen har vurdert klagen og finner ikke å kunne ta den til følge. Vi anbefaler at vårt vedtak av 10.11.2017 opprettholdes.

Fylkesrådmannen si vurdering

Eikvar søknad om dispensasjon frå byggjegrænsa frå 50 meter til 7,3 meter er i utgangspunktet utfordrande i høve til dei vurderingane som SVV er pålagt å gjere. I denne saka er drifta og vedlikehaldet av vegen og vegsystemet, samfunnsøkonomi, omsynet til mjuke trafikantar og omsynet og tilhøvet til NTP avgjerande moment.

Klagar og SVV er samde om at gang- og sykkelvegen langs Straumeveien bør utvides. Klagar har ikkje imøtegått nokon del av SVV si grunngeving, unnateke at han har påpeika at den aktuelle bygninga vil gå klår av gang- og sykkelvegen (g/s-vegen). Ein står dermed att med dette som einaste klagegrunn.

Klagar har lagt til grunn at g/s-vegen bør ha ei breidde på 6,5 meter. SVV meiner den bør vere den same som i det tilgrensande arealplanområdet; 9,8 meter. Det vil då altså ikkje vere klåring mellom den aktuelle eigedomen og g/s-vegen. Fylkesrådmannen legg større vekt på den nøytrale fagetaten SVV si vurdering av naudsynt vegbreidde, enn vurderinga av ein einskild legperson som har interesse av eit bestemt utfall av vurderinga.

Klåringa frå g/s-vegen, vil etter det klagar gjer gjeldande bli på 0,8 meter, dersom søknaden vert imøtekomen. SVV og klagenemnda har i tidlegare saker kome til at dette er problematisk i høve til

vegvedlikehald og framtidig vegutbygging. Fylkesrådmannen meiner difor at klagen ikkje bør takast til følgje sjølv om ein legg klagar sine premiss til grunn.

Fylkesrådmannen finn ikkje feil eller manglar ved SVV si sakshandsaming.

På grunnlag av vurderinga over rår fylkesrådmannen til at klagen ikkje vert teke til følgje.