

Saksbehandlar: Trude Helen Flåten, Fylkesrådmannen
 Sak nr.: 17/3171-2

Klage på vilkår for løyve til avkøyrslø

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet som klagenemnd til å gjere slikt vedtak:

Klagen frå Geir Ove Kvam over Statens vegvesen Region Vest sitt vedtak ved brev av 27.01.17 om løyve til avkøyrslø vert ikkje teken til følgje.

Vedlegg:

- Oversendingsbrev frå Statens vegvesen (inkl. søknad, kart, vedtak og klage)

Andre dokument som ikkje ligg ved:

- Handbok 101 Rekkverk og vegens sideområder <http://www.vegvesen.no/attachment/69909>
- Handbok R701 Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker
- <http://www.vegvesen.no/attachment/61498/binary/963996>

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Ved brev av 15.12.16 søkte Geir Ove Kvam om løyve til opparbeiding av ny avkøyrslø langs fylkesveg 243 i Aurland kommune. Dagens tilkomst til eigedomen (gnr. 5 bnr. 12) gir ikkje høve til å køyre bil til bustadhuset. Kvam har berre gangtilkomst til bustaden, og må parkere bilen i ei lomme på motsett side av fv. 243. Fordi terrenget mellom vegen og bustadhuset er svært bratt, søkte Kvam om avvik frå standard utforming av avkøyrslø. Søknaden med kart, der Kvam har teikna på avkøyrslø han ønskjer, følgjer vedlagt.

Grunna tilhøva på staden har SVV tidlegare sett opp rekkverk mellom vegen og eigedomen, dette i samsvar med *Handbok 101 Rekkverk og vegens sideområder*. Det er stor høgdeforskjell mellom terrenget og fylkesvegen, og rekkverket skal hindre utforkøyringar. Det er opning i rekkverket ved eksisterande tilkomst. Tilkomsten er svært bratt, men vert m.a. nytta til å køyre traktor til driftsbygninga, samt jage sauer mellom fjøs og beite.

I samband med handsaming av søknaden var Statens vegvesen Region vest (heretter SVV) på synfaring saman med søkjar, for å finne ei god løysing. Etter synfaringa gav regionvegkontoret løyve til ny avkøyrslø, men stilte fleire vilkår i vedtaket, m.a. krav om at eksisterande tilkomst vert stengd med rekkverk, jf. vedtaket av 27.01.17:

«Eksisterande rekkverk må delvis fjernast, og resterande rekkverk skal koplast saman med rekkverk lengre oppe for å få samanhengande rekkverk. 3 veker før arbeidet med avkøyrslø startar opp, må [...] Statens vegvesen kontaktast [...] for å samordne arbeidet med rekkverket.

Kvam klaga på vedtaket ved e-post av 31.01.17. Klagen gjeld ovannemnde vilkår om samankopling av rekkverket og stenging av eksisterande avkøyrslø.

Regionvegkontoret fann ikkje grunnlag for å ta klagen til følgje, og sende saka over til fylkeskommunen, som er klageinstans i saker som gjeld avkøyrslø frå fylkesveg.

2. Klagar har hovudsakleg gjort gjeldande

Klagar har altså fått innvilga søknaden om ny avkøyrsløse, men ber om at vilkåret om rekkverk vert vurdert på nytt. Kvam skriv følgjande i klagen:

«Dette kan eg vanskeleg godta sidan dagens avkøyring og vert brukt til tilkomst til eksisterande driftsbygning på egedomen. Den vert i dag brukt til å jage sauer opp og ned mellom fjøs og beite. I tillegg vert den brukt til køyring med traktor. Denne bruken vil det og vere behov for i framtida og eg kan ikkje ha denne transporten/jaging av husdyr forbi bustadhus.

[...]

Eg meiner behovet for rekkverk frå avkøyring mot sør vert mindre då terrenget på nedsida av vegen vert delvis oppfylt med opparbeiding av avkøyrsløse/tilkomst. Det har og berre vore rekkverk på strekningen i 2-3 år. Ingen har tidlegare hatt uhell på denne staden i form av utforkøyring etc.»

3. Vurderingar og konsekvensar

Avkøyrsløse frå fylkesveg kan ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret, og vegstyremaktene kan setje ulike vilkår for løyve til avkøyrsløse, jf. veglova §§ 40 og 43. Formålet med veglova er ifølgje § 1a å sikre ei trygg og god trafikkavvikling, samt ta omsyn til miljøet og samfunnet elles. Desse omsyna må vektleggjast i vurderinga av avkøyrsløsesaker.

Fv. 243 er vinterstengd og har ein låg ÅDT (årsdøgntrafikk 250), men då vegen er ein nasjonal turistveg er det ein del trafikk i turistsesongen.

Som grunnlag for vilkåret synte SVV til at det er vanleg praksis at eksisterande avkøyrsløse vert stengd, når det vert gitt løyve til ny avkøyrsløse. SVV ønskjer færrast mogleg avkøyrsløse langs vegane, fordi avkøyrsløse vert rekna som punkt med auka risiko for ulykke, sjå oversendingsbrevet som følgjer vedlagt.

Klagar nyttar eksisterande tilkomst til å jage sauer mellom fjøs og beite, samt køyring med traktor, og skriv at han ikkje kan ha denne transporten forbi bustadhus. SVV har opplyst til fylkesrådmannen at dersom ny avkøyrsløse vert opparbeida, vil denne også gje tilkomst til driftsbygningen, slik at det vil vere mogleg å nytte ny avkøyrsløse til denne transporten og jaging av husdyr. Klagen må difor forståast slik at klagar ikkje ønskjer denne bruken forbi bustadhuset.

Fylkesrådmannen har forståing for at klagar vil unngå køyring med traktor og jaging av husdyr forbi bustadhuset, og at klagar difor helst vil nytte eksisterande tilkomst til slik bruk. Eg kan likevel ikkje sjå at dette argumentet veg tyngre enn omsynet til trafikktryggleik.

Fylkesrådmannen understrekar at det ved handsaming av avkøyrsløsesaker skal leggjast avgjerande vekt på omsynet til trafikktryggleik. Mange ulykker skjer i samband med private avkøyrsløse frå hovudvegane, og statistikk syner at fleire avkøyrsløse medfører større fare for trafikkulykker. Det er difor vanleg praksis at eksisterande avkøyrsløse vert stengd i samband med løyve til ny avkøyrsløse, sjå m.a. *Handbok R701 Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker*. Eg kan ikkje sjå at klagen gir grunn til avvik frå praksis og omsynet til trafikktryggleik.

Klagar syner vidare til at behovet for rekkverk vert mindre, då terrenget på nedsida av vegen delvis vert oppfylt i samband med opparbeiding av ny avkøyrsløse.

Dagens rekkverk er sett opp av SVV i samsvar med Handbok 101 Rekkverk og vegens sideområde. Formålet med rekkverk er primært å redusere skadeomfanget på menneske og materiell mest mogleg ved utforkøyringsulykker. Ifølgje handboka skal det m.a. setjast opp rekkverk for å hindre utforkøyringar ved høge og bratte vegskråningar.

Av oversendingsbrevet går det fram at SVV har vurdert om ein kan fjerne heile eller delar av rekkverket. Underinstansen si vurdering er at dette ikkje er ei god løysing, fordi den resterande delen av rekkverket vert så liten at rekkverket misser funksjonen sin. Terrenget på egedomen er svært bratt, og det er stor høgdeforskjell mellom terrenget og fylkesveg. Dersom ein skal fjerne ein del av eksisterande rekkverk grunna ny avkøyrsløse, meiner SVV det er naudsynt med samankopling av rekkverket som står igjen. SVV tar kostnaden med samankopling, og søkjar vil såleis ikkje få noko ekstra utgift i samband med samankoplinga.

Fylkesrådmannen sluttar seg til SVV si vurdering. Då terrenget er bratt, og høgdeforskjellen stor, er eit samanhengande rekkverk gjennom heile kurva nødvendig for å sikre seg mot utforkøyringar.

Samla sett vurderer fylkesrådmannen at SVV sitt vedtak sikrar trygg og god trafikkavvikling. Løyvet gir Kvam biltilkomst til bustadhuset slik han ønskjer, og det vert ikkje lenger ståande bilar

parkert langs vegen. Samankopling av rekkverket hindrar utforkøyningar. Som nemnt ovanfor har eg forståing for at klagar ønskjer å unngå transport frå driftsbygninga forbi bustadhus, men det er naudsynt å stenge avkøyrsla av omsyn til trafikktryggleik. Eg kan ikkje sjå at klagen gir grunn til å gjere om SVV sitt vedtak.

4. Konklusjon

Etter ei samla vurdering av momenta i saka, med avgjerande vekt på omsynet til trafikktryggleik, er eg samd i SVV si vurdering. Eg rår såleis til at fylkesutvalet som klagenemnd ikkje tek klagen til følgje.