

# SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
073/19	Plan- og miljøutvalet	PS	19.06.2019

Saksbehandlar	ArkivsakID
Eilin Houlison Molvik	19/409

## **Klage på avslag på søknad om dispensasjon frå tal bueiningar får rekkefølgekrav slår inn - gbnr 202/3 Hjelmås**

### **Vedlegg :**

Dispensasjonssøknad om endra profil på utbygging, innanfor allereie akseptert trafikkmengd tilført fv391 frå Helleåsen Bustadområde, før rekkefølgekrav vert oppfylt. Uttale - Lindås - 202/3 Hjelmås - rekkefølgekrav tal bueiningar - dispensasjon Uttale til dispensasjon frå rekkefølgekrav i reguleringsplanen for Helleåsen - Gbnr 202/3 Hjelmås Avslag på søknad om dispensasjon frå tal bustadar i føresegn § 2.1.1.1. i reguleringsplanen for Helleåsen - gbnr 202/3 Hjelmås Klage på avslag Helleåsen

### **RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:**

**Lindås kommune sitt vedtak om avslag på søknad om dispensasjon frå rekkefølgekrav gjeve i Helleåsen/planid.: 1263- 19032007 § 2.1.1.1 og forståing av tal bustadar som kan førast opp innan unntaket i rekkefølgekravet før Fv 391 skal vere utbetra, datert 06.05.19 vert oppretthalde. Klagen vert ikkje tatt til følgje.**

**Grunngjeving for vedtaket går fram av saksutgreiinga.**

### **Plan- og miljøutvalet - 073/19**

#### **PM - behandling:**

#### **Framlegg frå A. Dyngen-Uavh:**

Lindås kommune sitt vedtak om avslag på søknad om dispensasjon frå rekkefølgekrav gjeve i Helleåsen/planid.: 1263- 19032007 § 2.1.1.1 og forståing av tal bustadar som kan førast opp innan unntaket i rekkefølgekravet før Fv 391 skal vere utbetra, datert 06.05.19 vert endra. Klagen vert tatt til følge.

Det blir gitt medhald i klage med bygging av inntil 16 bueiningar totalt (både einebustader og einebudstader med sekunderbustad) innanfor reguleringsplanen før rekkefølgekravet om fv 391 skal vere utbetra. Intensjonen i planen vert ikkje satt vesentleg til side. Fordelane med å gje dispensasjon er klart større enn ulempene. Grunngjevinga går fram av vedtak datert

12.12.2018 saksnr. 154/18 i Plan- og miljøutvalet.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

**PM - vedtak:**

Lindås kommune sitt vedtak om avslag på søknad om dispensasjon frå rekkefølgjekrav gjeve i Helleåsen/planid.: 1263- 19032007 § 2.1.1.1 og forståing av tal bustadar som kan førast opp innan unntaket i rekkefølgjekravet før Fv 391 skal vere utbetra, datert 06.05.19 vert endra. Klagen vert tatt til følge.

Det blir gitt medhald i klage med bygging av inntil 16 bueiningar totalt (både einebustader og einebudstader med sekunderbustad) innanfor reguleringsplanen før rekkefølgjekravet om fv 391 skal vere utbetra. Intensjonen i planen vert ikkje satt vesentleg til side. Fordelane med å gje dispensasjon er klart større enn ulempene. Grunngevinga går fram av vedtak datert 12.12.2018 saksnr. 154/18 i Plan- og miljøutvalet.

**Saksopplysningar:**

**Politisk handsaming**

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet. Dersom Plan- og miljøutvalet ikkje tek klagen til følge, skal saka vidare til Fylkesmannen i Vestland for endeleg handsaming.

Dersom Plan- og miljøutvalet tek klagen til følgje, vert vedtaket eit nytt enkeltvedtak som partane kan klaga på. Vedtaket skal sendast til Fylkesmannen i Vestland og Statens Vegvesen til klagevurdering.

**Saksopplysningar**

Eigedom: 202/3

Adresse: Hjelmås

Tiltakshavar/eigar: Hjelmåsen AS

Klagar: Hjelmåsen AS

**Saka gjeld**

Saka gjeld søknad om dispensasjon frå rekkefølgjekrav knytt til tal bueiningar som kan førast opp før utbetring av fylkesveg skal vere utført.

Det vart i Plan- og miljøutvalet den 12.12.18 gjeve dispensasjon frå planen med omsyn til omfang av vegutbetringar på fylkesvegen.

Det vart gjeve avslag i vedtak datert 06.05.19.

Det er motteke klage på vedtaket av Hjelmåsen AS den 12.05.19, klagen er rettidig.

### **Planstatus**

Planområde Helleåsen/planid. 1263-19032007 er eit regulert bustadområde med ein kombinasjon av føremåla frittliggjande småhus og konsentrert småhus. Planen vart vedteken i kommunestyret 10.02.10 med siste revidering i Plan- og miljøutvalet, mindre endring datert 08.06.16. Planen har status som gjeldande.

Det er søkt om permanent dispensasjon frå følgjande rekkefølgjekrav i planen:

#### **«§2.1.1.1 - Rekkefølgjekrav**

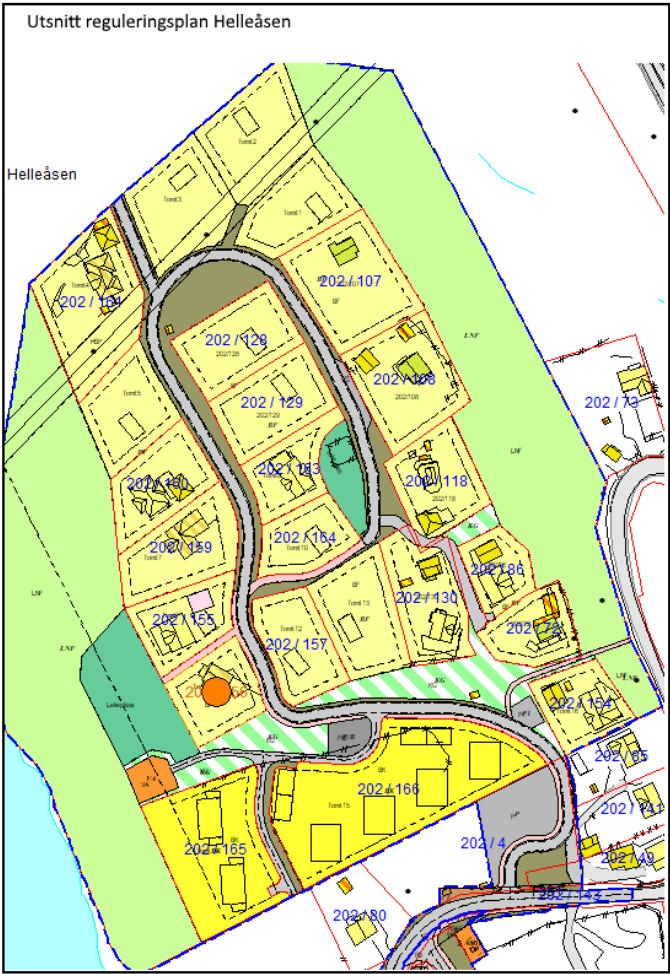
*Rekkefølgjekrav for utbygging (Plan- og bygningslova §12-7) Fylkesveg 391 skal vera utbetra etter § 2.1.2 i føresegna.*

*Utbyggjar får byggja ut dei 8 første bueiningane før rekkefølgjekravet gjeve i føresegnene § 2.1.1.1 vert gjort gjeldande. Ved bygging i område sett av til einbustader vil det i tillegg vera høve til å byggja sekundærbustad innanfor rekkefølgjekravet.*

*Fylkesvegen skal vera ferdig før det vert gjeve rammeløyve for oppføring av nye husvære utover det som det er gjev løyve til av husvære før rekkefølgjekravet slår inn.»*

Vår understreking.

**Kart/Foto**



## **Klage**

Tiltakshavar har i brev datert 12.05.19 klaga på avslag med følgjande grunngjeving:

*(...)Klage i sak 19/409 - Dispensasjon for tal bustader i Helleåsen*

### **Bakgrunn for klagen**

*1. Søknaden vert avvist av Administrasjonen i Lindås Kommune (ADM) og frårådd av Statens Vegvesen (SVV). Grunnen er at «omsynet bak rekkefølgekravet vert sett vesentleg til side».*

*Vi ser det som sakshandsamingsfeil at ADM og SVV legg til grunn andre, udokumenterte versjonar enn kva politikarane i Lindås Kommune har dokumentert å vere omsynet bak rekkefølgekravet som dei vedtok.*

*2. ADM og SVV vurderer at søknaden ikkje kan handsamast som dispensasjonssak fordi «den avvik for mykje frå reguleringsplanen».*

*Vi meiner at SVV si grunngjeving er utydeleg, unøyaktig og ikkje talfesta. Den trafikkvurderinga som vi sjølv har gjort om at den ikkje avvik frå reguleringsplanen er nett like nøyaktig – eller unøyaktig - som det SVV har gjort.*

*3. Fordelane med søknaden er ikkje drøfta i avslaget. Dette ut frå at ADM tidleg i handsaminga konkluderer med at søknaden ikkje kan innvilgast.*

*Som vist i pkt. 1 og 2 byggjer dette på feil premiss, og det er dermed sakshandsamingsfeil at ikkje fordelane er drøfta.*

*Vi har påpeika at ved å etterkome søknaden, så sikrast finansiering av rekkefølgekravet på ein langt betre måte, og gjennomføringa kan skje tidlegare, enn om ein avslår søknaden.*

*Vi skal påvise med reknedøme kor viktig det er å kome raskt i gang med trafikk sikring, noko innvilging av søknaden medverkar til.*

*Dette samsvarar også med politikarane sitt vedtak i sak 18/1710-18/38145, 20.12.2018, om at tiltaket vil gje ei svært stor auke i trafikk sikringa på strekninga*

*På dette grunnlag ber vi om at søknaden vert handsama på nytt, og at den vert innvilga.*

*Det einstemmige dispensasjonsvedtak i saka (Des. 2018) viser at **politikarane har fullt ut forstått at saka må løysast opp i** . Ein har gjennom vedtaket revurdert dei tekniske løysingane for at trafikk sikringstiltaket skal kunne vere berekraftig.*

*No ber vi berre om lite grann draghjelp i innspurten - innanfor det som alt er vedteke – for å sikre at det finst pengar å byggje for.*

*Eit skremmande alternativ for oss alle må vere at avslag kan ende opp med å vere ei lita tue som veltar stort lass. Det verste, og mest farlege trafikk sikringsmessig, er at*

vegen vert liggjande som den er i dag.

**Vårt felles mål er å trafikksikre ein veg der det går berre 350 bilar i døgnet.**

Byråkratiet går mot søknaden fordi ein finreknar på – men utan å talfeste - at den medfører ein antatt auke på i trafikkmengda. Etter vårt skjønn er dette max. 2-3%

Ved å innvilge søknaden, og at trafikksikringa vert framskunda eksempelvis 1 år, så reduserer ein med 120.000 trafikkfarlege passeringar på denne strekninga.

Med vanleg bondevett er det då lett å sjå at det å la vegen liggje som den er medfører langt større risiko enn å auke trafikken med 2-3% for dermed å få den oppgradert raskare

**Vi meiner at det skal ikkje meir til enn litt velvilje og positiv lovtolkning frå**

**byråkratiet, så går dette i orden.**

**Meir om pkt. 1 – omsynet bak rekkefølgekravet**

ADM og SVV hadde planen til handsaming før den gjekk til politisk vedtak. Etter sakshandsaming og sjølvstendig, fagleg vurdering av reguleringsplanen meinte begge instansar at det ikkje var naudsynt med krav om fortau på strekninga.

Det var politikarane som ad hoc sette fram kravet, og vedtok det etter ein prosess som dei i ettertid har beklaga var dårleg ( sjå vedlegg 1).

Når politikarane så i etterkant ynskjer å justere vedtaket for å få teknisk gjennomførbart og økonomisk mogleg å finansiere, så kjører ADM og SVV derimot fram sine strengaste tolkingar av Plan og Bygningslov / SVV Håndbøker for å gå imot justeringa.

**Saka har fått sin eigen, underlege logikk:**

Politikarane som var for fortau, men som likevel vil justere ned kravet som dei opprinneleg sette for strengt, vert hindra av ADM og SVV - som var mot fortauet i utgangspunktet.

Det er politikarane som best veit kva som er omsynet bak rekkefølgekravet som dei sjølv

sette. Vi siterer Ordføraren:

**«... et ønske om å auka trafikktryggleiken for dei mjuke trafikantane» (Sjå vedlegg 1)**

Dette er tydeleggjort, og gjentatt, gjennom vedtak i Plan og Miljø sak 18/1710 – 18/38145, brev datert 20.12.2018:

**«...Kommunestyret sin sak 5/11 eit mål å sikra ein større trafiksikkerhet på strekninga».**

Vidare heiter det:

**... Gjennomføring av skisserte tiltak vil gi ei svært stor økning i trafiksikkerheten på strekningen i forhold til dagens situasjon»**

Det forkjærte ad hoc-vedtaket vart som kjent etter 8 år – desember 2018 – einstemmig retta opp av politikarane, slik at ein skulle kome nærare ei berekraftig teknisk løysing.

Dermed er det gjennom politisk handling bevist at politikarane også har eit tilleggsomsyn

bak rekkefølgekravet som er: - **Det må finnast løysingar som er slik at tiltaket kan finansierast, fordi ei løysing av kravet tilfører stor betring i trafiksikringa.**



*I avslaget på vår noverande dispensasjonssøknad seier ADM at:*

*«Omsynet som rekkefølgekravet skal ivareta er å sikre at trafikksikringstiltak vert gjennomført innan ein opnar opp for full utbygging i feltet» (Brev i saka, datert 6.5.2019)*

*I uttale til saka seier SVV at:*

*«Statens Vegvesen vurderer at intensjonen bak rekkefølgekravet er at reell trafikktryggleik på strekningen skal auke før vidare utbygging». (Uttale i saka, datert 22.3.2019)*

*Sitata frå ADM og SVV viser at begge desse legg inn meir spissa definisjonar enn det politikarane gjer.*

*Ordføraren med fleire har i mange år jobba aktivt saman med utbyggjar for å finne løysingar på tekniske og økonomiske tilhøve rundt trafikksikringa.*

*Vår konklusjon:*

*Dispensasjonssøknaden er ikkje i motstrid til omsynet bak rekkefølgekravet.*

***Meir om pkt. 2 – Omfanget av dispensasjonen.***

*Av dispensasjonssøknaden går det fram at ved å få løyve til å selje 5 tomtar til einebustad utan utleigeeining – i tillegg til det som reelt er bygd i feltet - så kjem vi trafikkmessig likt ut med det å byggje dei tillatne 8 med utleigeeining.*

*For å vurdere trafikkbilete og bindinga opp mot det aktuelle rekkefølgekravet så må ein først merke seg at SVV aldri har rekna ut – eller hevda - at det er nøyaktig 8 bustader med utleigeeining som kan tillatast trafikkmessig.*

*Talet vart nemleg bestemt av Rådmannen i Lindås, og lagt fram som tilråding til politikarene. Talet var medvite valt til vere så stramt at vi som utbyggjar vart halden i sjakk økonomisk. ( Uttale 24.05.2013, vedlegg 2)*

*Bakgrunnen for dette var at Rådmannen hadde dårleg erfaring frå nokre andre felt. Der «stakk utbyggjar av» frå rekkefølgekravet ( les: slo seg konkurs) fordi ein fekk byggje ut så mykje at ein droppa resten av utbygginga. Dermed vart ikkje rekkefølgekravet gjennomført.*

*SVV sine tal som ein finn på nett viser at vegstrekninga er belasta med Årsdøgntrafikk (ÅDT) på 350.*

*I SVV «Veileder i trafikkdata» Håndbok V714, finn vi at alle ÅDT målingar heftar med feilmargin: - Tilfeldige, måletekniske, og metodiske feil.*

**Altså: ÅDT-utgangspunktet for gjeldande trafikktalet på Fv 391 er omtrentlige**

*I SVV «Trafikkberegninger» Håndbok V 713 finn vi at ... «En bolig har for eksempel en turproduksjon på 2.5 - 5 bilturer pr døgn avhengig blant annet om boligen er en leilighet i blokk eller enebolig»*

**Altså: SVV-Håndboka sin instruks om korleis ein bereknar tilført ÅDT er omtrentlig**

I brev av 29/08/2018 der SVV gjekk mot dispensasjonssøknaden (2018) heiter det:  
«Kvar nye bustad tilfører venteleg omkring 5 bilturar/døger». Dette gjer dei sjølv om Helleåsen har fleire leilegheiter enn einebustader. Argumentasjonen vert brukt til noko såpass alvorleg som i ei vurdering i ei dispensasjonssak. SVV legg dermed i uttalen til grunn høgare trafikktalet enn det dei kan gjere etter sine eigen handbøker.

**Altså: SVV si vurdering av kva trafikk feltet tilfører Fv 391 er omtrentlig.**

I brev av 22/3/2019, vurdering av denne dispensasjonssøknad, uttalar SVV: «Når det gjeld vurdering av trafikkmengd frå bustadeiningane, er det normalt ein vesensforskjell mellom trafikk frå ein stor einebustad og ein mindre sekundærbustad. Store bustader legg til rette for større familiar og vi genererer meir trafikk enn mindre bueining, der det normalt bur færre personar»

**Altså: SVV si vurdering av den konkrete søknaden er også omtrentlig**

Statens Vegvesen framfører også (brev av 22/3/2019) at «... tiltaket ikkje kan handsamast som dispensasjon, men eventuelt må handsamast som ei endring av føresegna i planen, med fagleg utgreiing av verknader»

Uttalen undrar oss:

Er det slik at SVV skal gjere «fagleg utgreiing av verknader» meir nøyaktig dersom det er uttale til ei reguleringsendring, i motsetnad til uttale i ei dispensasjonssak? Enno rarare vert uttalen sett i lys av at :

a) den opprinnelege faglege vurderinga frå SVV var at det ikkje var behov for

fortau, og ...

b) at SVV sine handbøker og saksvurderingar er såpass omtrentlege som dei er.

Vi kan ikkje på nokon måte sjå at SVV har lagt fram berekningar som viser at å innvilge dispensasjonen aukar omfanget av trafikken. Det kan verte litt meir, litt mindre eller det same som 8 einbustader med utleige. Det kjem, mellom mange andre faktorar, an på kven som flyttar inn og deira livsstil.

Vår konklusjon:

Vårt argument er at trafikkbelastninga på vegen vert den same som før ved den omsøkte omdisponeringa.

Vi ser dette som eit nett like nøyaktig - eller unøyaktig – estimat som SVV sine vurderingar. Det kan difor ikkje med sakleg grunnlag hevdast at omfanget av dispensasjonen er for stort.

**Meir om pkt 3 – fordelane med søknaden**

Søknaden vil medføre større sjanse for å få til finansiering av fortauet, og framskynde det i tid.

Ein må også ta med seg at frå ein tomt vert selt, så går det nok minst 1 år inntil innflytting og trafikkauke. SVV og ADM tar ikkje omsyn til dette i sine uttalar

Byråkratane bør ta med seg inn i vurderinga fylgjande faktum:

**Det å gjere vedtak – slik ADM og SVV gjer no - som medfører at fortauet vert skyvd ut i tid og kjem i fare for å ikkje gjennomførast, er det mest risiko-aukande grepet nokon kan gjere mot trafikantan. Her er kvifor:**

- Vegen er definert som farleg skuleveg, med Årsdøgntrafikk (ÅDT) 350.
- Ved å byggje fortau er ikkje vegen lengre definert som farleg skuleveg.

For kvart år som går har den vegen  $350 \cdot 365 = 126.000$  passeringar.

No har denne saka versert i 8 år, noko som gjeve  $8 \cdot 126.000 = 1.008.000$

passeringar på farleg skuleveg. Det er klart at dette har medført risiko, og faktisk også ei møteulukke

La oss no seie - for eksempelet sin del - at å etterkome dispensasjonssøknad medfører 10 ekstra ÅDT i høve til opprinnelege tillaten trafikkmengd. Det vert  $10 \cdot 365 = 3650$  passeringar.

Dersom det å etterkome søknaden kan medføre eksempelvis 1 år tidlegare bygging av fortauet, på bekostning av 3.650 ekstra passeringar, så sparar ein inn  $126.000 - 3650 = 122.350$  trafikkfarlege passeringar.

Med andre ord: **Auke på 2.8 % i trafikk i ein periode kan spare 120.000**

**trafikkfarlege passeringar ved eit år tidlegare oppstart av prosjektet**

Denne saka dreiar seg difor ikkje om å finrekne på hypotetisk trafikkauke, men om å få prosjektet finansiert og gjennomført så snart som mogleg.

Til det trengs det pengar, og dei må kome gjennom tomtosal. Å innvilge denne søknaden bidrar til dette.

## **Merknader til faktafeil frå SVV**

*Ref brev av 19/3/2019*

*Sitat SVV: «Etter vårt syn er det difor uheldig at det stadig kjem opp nye dispensasjonssøknader knytt til rekkefølgekravet i planene for Helleåsen og Apalen Sør»*

*Det er ikkje grunnlag for denne uttalen frå SVV. Når noko «stadig kjem opp» , så inneber vanleg norsk forståelse av uttrykket at det skjer mange gangar. I vårt tilfelle er det framsendt 1 felles dispensasjonssøknad for Apalen / Helleåsen, og 1 for Helleåsen. Det er ikkje ein «stadig kjem opp» - situasjon*

*Begge dispensasjonssøknadane er dessutan framsendt i den uttalte hensikt å skape berekraft og finansieringsgrunnlag for raskare oppfylling av fortauskrauet, ikkje for å sleppe unna det.*

## **Merknader til saksbehandlingsfeil frå Lindås kommune**

*Ref brev av 6/5/2019, denne sak*

*Sitat ADM: «Omsøkt dispensasjon vil vere med på å forskyve tidspunkt for gjennomføring av rekkefølgekravet».*

*Sitat ADM: «Omsøkt dispensasjon vil undergrave planen og hindre gjennomføring av trafikk sikringstiltak.»*

***Vi ber om svar på korleis ADM kan leggje slike bastante, hypotetiske og mistenkjeleggjerande påstandar til grunn i offentleg sakshandsaming***

*Sitat ADM: «Gjennomført utbygging i feltet har allereie lagt press på ei vegstrekk som søkjar sjølv i sak 18/710 har påpeika er ulykkesutsett og som treng utbetring»*

*Her oppfattar vi ADM som nærast hoverande, og vi verdset absolutt ikkje den tonen som argumentet er framført i. Vår søknad er sett fram for å lette og framskande arbeidet med å sikre vegen.(...)*

For klage i heilskap vert det vist vedlegg i saka.

## **Vurdering**

I vedtaket som det er klaga på var administrasjonen si vurdering som følgjer:

### **(...)Dispensasjon**

*Det er to vilkår som må vere oppfylt for å gje dispensasjon etter pbl. § 19-2.*

*For det første må dei omsyna som ligg bak føresegna det vert dispensert i frå ikkje verte vesentleg tilsidesett. For det andre må fordelane ved å gje dispensasjon vere klart større enn ulempene, etter ei samla vurdering.*

*Ved dispensasjon frå planar skal det leggjast særleg vekt på nasjonale og regionale rammer, og det bør ikkje gjevast dispensasjon frå planar når ei direkte råka statleg eller regional styresmakt har gjeve negativ uttale til søknaden, jf. pbl. § 19-2 (4).*

*Ved dispensasjon frå lov og forskrift skal det leggjast særleg vekt på dispensasjonen sine konsekvensar for helse, miljø, tryggleik og tilgjenge.*

*Kommunen kan setje vilkår for dispensasjonen, jf. pbl. § 19-2. Vilkåra må liggje innafor ramma av dei omsyn lova skal ivareta, og det må vere ein naturleg samheng mellom dispensasjon og vilkår, til dømes slik at vilkår så langt som mogleg kompenserer for ulemper dispensasjon kan medføre, jf. Ot.prp. nr. 56 (1984-85) s 102.*

*Det er no søkt om varig, endra forståing av tal bueiningar rekkefølgekravet. Søkjar ber kommunen legge til grunn at det er opna for at ein samla kan etablere totalt 16 nye bustadar innan planområdet før rekkefølgekravet slår inn. Det er i dag ført opp 8 nye einebustadar der berre 3 har sekundærhusvære (11 bueiningar) og at det difor er rom til å føre opp 5 ekstra bustadar.*

*Rekkefølgekravet knytt til utbetring av fv391 var i utgangspunktet knytt til at vegen skulle vere utbetra før det vart opna for bygging innan planområdet. Dette vart klaga på og som følgje av klagen vart det opna for at ein kunne bygge 8 nye bustadar, i område sett av til einebustadar vart det og opna for at einebustad kunne førast opp med sekundærhusvære innanfor rekkefølgekravet jf. føresegna § 2.1.1.1.*

*Søkjar har sett opp følgjande fordelar og ulemper ved dispensasjon:*

#### **Fordelar**

- *Ingen endring i det allereie tillatne trafikkbildet*
- *I høve til Apalen Sør as har vi fleire tomter, og må dermed bære den største delen av rekkefølgekravet. Dispensasjonen lettar denne situasjonen, og sikrar at vi kan dra lasset vidare utan at prosjektet havarerer*
- *Dispensasjonen tryggjar gjennomføring av rekkefølgekravet*

#### **Ulemper**

- *Vi ser ingen ulemper med dispensasjonen, sidan vi ikkje endrar nokon ting ved det allereie etablerte trafikkbildet*

*Reguleringsplanen for Helleåsen opnar opp for at ein innan rekkefølgekravet slår inn kan føre opp inntil 8 ny bustadar. Desse kan i tillegg ha sekundærhusvære innanfor rekkefølgekravet, noko som dersom det var bygd ut med maksimalt tal bueiningar vil utgjere totalt 16 nye bueiningar.*

*Søkjar sitt argument er at det gjennom føresegna og unntaket i rekkefølgekravet er opna opp for at det samla sett kan etablerast 16 bueiningar i feltet før fylkesvegen må utbetrast og at omsøkt dispensasjon ikkje endrar føresetnadane for for rekkefølgekravet og dei omsyna det skal ivareta.*

*I reguleringsplan Helleåsen er det i dag godkjent etablert 8 nye einebustadar, av desse er det 3 som har sekundærhusvære noko som totalt utgjer 11 ny bueiningar. Søkjar meiner difor at det innan for planen er rom for å tillate 5 einebustadar til. Det er søkt om*



*permanent dispensasjon for ny forståing av formuleringa i føresegna § 2.1.1.1.*

*Administrasjonen si vurdering er at omsøkt dispensasjon vil undergrave planen og hindre gjennomføring av trafikksikringstiltak. Omsøkt dispensasjon vil vere med på å forskyve tidspunkt for gjennomføring av rekkefølgekravet. Gjennomført utbygging i feltet har allereie lagt press på ei vegstrekke som søkjar sjølv i sak 18/1710 har påpeika er ulykkes utsett og som treng utbetring.*

*Rekkefølgekravet i planen er lempa på gjennom at det vart klaga på at krav om vegutbetring vart teke med i planen. Utgangspunktet var at ingen bustadar innan reguleringsplan Helleåsen kunne byggast før Fv391 var utbetra, etter klage vart føresegna endra til at ein kunne bygge 8 nye bustadar i feltet innan rekkefølgekravet må gjennomførast.*

*Administrasjonen si vurdering er at omfanget av omsøkt dispensasjon er av ein slik karakter at ein ikkje kan handsame det som dispensasjon.*

*Reguleringsplanen er blitt til gjennom ein omstendeleg prosess med medverknad frå berørte innbyggjarar og lokale og regionale mynde og skal ikkje vere kurrant å tilsidesette gjennom dispensasjon.*

*Vegmynde, Statens vegvesen har uttalt seg negativt til omsøkt dispensasjon og viser blant anna til at det er ein vesentleg forskjell i trafikkmengde til ein einestad i høve til ei sekundærvæve.*

*Omsynet som rekkefølgekravet skal ivareta er å sikre at trafikksikringstiltak vert gjennomført innan ein opnar opp for full utbygging i feltet. Omsøkt dispensasjon vil vere ei vesentleg tilsidesetting av omsynet kravet skal ivareta og kan ikkje handsamast som dispensasjon. Dersom ein ønskjer å endre på rekkefølgekravet og tal bustadar det opnar for vil ein måtte gjennomføre dette som ei endring av reguleringsplanen i ein prosess der alle omsyn vert ivaretatt.*

*Administrasjonen si vurdering er at omsynet bak kravet det vert søkt om dispensasjon frå i reguleringsplan Helleåsen/planid. 1263-19032007 § 2.1.1.1 i høve forståing av tal bustadar som er omfatta av unntaket i føresegna og dei omsyna rekkefølgekravet skal i vareta i høve vegutbetring vert vesentleg sett tilside som følgje av omsøkt dispensasjon. Når omsynet vert sett vesentleg til side er ikkje vilkåret i pbl. § 19-2 (2) 1.punktum oppfylt. Det er ikkje grunnlag for å vurdere om fordelane ved dispensasjon*

*er større enn ulempene.*

*Etter ei samla og konkret vurdering finn kommunen at vilkåra for å gje dispensasjon i frå forståing av tal bustadar som kan førast opp innan unntaket i rekkefølgekrav gjeve i reguleringsplan Helleåsen/planid.: 1263-19032007 § 2.1.1.1 ikkje er oppfylt. (...)*

Administrasjonen legg denne vurderinga til grunn ved handsaming av klagen.

Det er no klaga på avslag på søknad om dispensasjon for permanent endra forståing av tal bustadar som kan byggast ut før rekkefølgekravet om vegutbetring skal være oppfylt.

Omsynet bak rekkefølgekrav er å sikre at all naudsynt infrastruktur som veg, fortau, vatn- og avløp er opparbeid eller ferdigstilt. Det er ein metode for å sikre bustadfelt med gode kvalitetar.

Klagar påpeiker i klagen at administrasjonen ikkje har vurdert fordelar og ulemper ved den omsøkte dispensasjonen. Vilråa i plan- og bygningslova § 19-2 er kumulative vilkår, jf pbl § 19-2 (2). Det vil seia at alle vilråa må vera stetta før ein kan gje dispensasjon.

Når ein finn at omsynet det er søkt om dispensasjon frå vert vesentleg sett tilside er det ikkje grunnlag for å vurdere fordelar og ulemper ved dispensasjonen.

Avslaget det er klaga på gjeld forståing av unntaket med omsyn til tillat utbygging i feltet før kravet til vegutbetring slår inn jf. føresegna § 2.1.1.1, 2. og 3. avsnitt.

*«Utbyggjar får byggja ut dei 8 første bueiningane før rekkefølgekravet gjeve i føresegnene § 2.1.1.1 vert gjort gjeldande. Ved bygging i område sett av til einbustader vil det i tillegg vera høve til å byggja sekundærbustad innanfor rekkefølgekravet.*

*Fylkesvegen skal vera ferdig før det vert gjeve rammeløyve for oppføring av nye husvære utover det som det er gjev løyve til av husvære før rekkefølgekravet slår inn.»*

Tidspunktet for når rekkefølgekravet skal være oppfylt er i nemnde føresegn sett til bygging av bustad nr. 9.

Det er no bygd 8 bustadar i feltet, av desse har 3 nytta høvet til å etablere sekundærhusvære.

Den eine nye bustaden er ein følgje av at fritidsbustad vart riven og det vart gjeve løyve til oppføring av ny bustad på eigedomen.

Om omsøkt dispensasjon vert innvilga slik som den ligg vil det potensielt skyver gjennomføringskravet for sikring av fv391 ut i tid.

Administrasjonen har ikkje i vedtaket det er klaga på gått inn på trafikksikringstiltak langs fv 391 og går ikkje inn og vurderer dispensasjonsvedtaket fatta av Plan- og miljøutvalet 12.12.18.

I det aktuelle vedtaket vart kravet til vegutbetring justert i samsvar med søkjar sine ønskjer.

Reguleringsplanen er blitt til gjennom ein omfattande prosess med medverknad frå berørte innbyggjarar og lokale og regionale mynde og skal ikkje vere kurrant å tilsidesette gjennom dispensasjon.

Ein kvar dispensasjon frå ein godkjent reguleringsplan vil i varierende grad vere med på å undergrave planen. Endra forståing og tolkning av eit rekkefølgekrav og tidspunkt for gjennomføring er ikkje noko som kan handsamast som dispensasjon, men må gjennomførast som endring av reguleringsplan.

Administrasjonen kan ikkje sjå at det er komt fram nye moment i klagen som gjer at ein endrar vurdering i saka. Klagen vert ikkje teken til følgje.

**Lenke til innsyn:** [19/409](#)