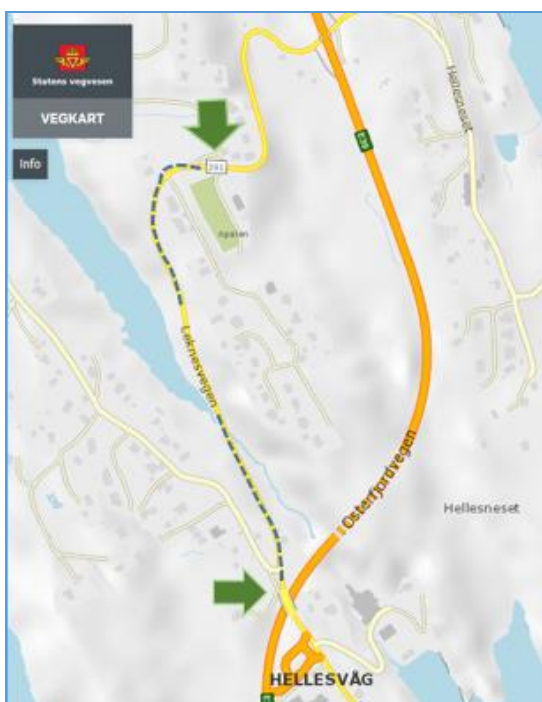


Søknad om justering av rekkefølgekrav

vedr. fortau langs Fv 391, Leknesvegen, strekninga Hillesvåg - Apalen

Dokumentet inneheld også:

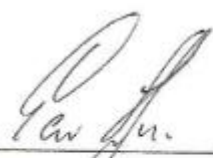
- **Forslag** om forenkla teknisk løysing av trafikksikringstiltak
- **Tilbod** om 4.500.000 kr i finansiering til stegvis utbygging av sikringstiltak




Saka gjeld ein 600 m lang del av Fv 391, Leknesvegen



Status for vegen er som gang- og sykkelveg til Førde, 50 km/t, ÅDT 300


Hjelmås as
Geir Styve
Styreleiar

Hjelmås 3.05.2018


Apalen Sør as
Magnar Tangen
Styreleiar

Dispensasjonssøknad

Hjelmåsen as / «Helleåsen» og **Apalen Sør as / «Apalen Sør»** søker om varig dispensasjon frå vedtak om rekkefølgekrav slik det er gitt i reguleringsplanane for dei to bustadområda. Som vårt bidrag til trafikksikring stiller vi med i alt 4.500.000 kroner til finansiering av første etappe av ei stegvis trafikksikring på denne vegstrekninga.

Vårt forslag til vedtak:

Hjelmåsen as og Apalen Sør as får varig dispensasjon frå det opprinnelege rekkefølgekravet om trafikksikring.

Innflyttingsløyve/midlertidig bruksløyve for alle bueinignar i kvart av felta kan gjevast straks Hjelmåsen as og Apalen Sør as har stilt bankgarantiar for totalt kr. 4.500.000 til trafikksikring av strekninga kryss Hillesvåg – Apalen.

Midlane skal fullt ut nyttast til trafikksikring av denne strekninga, gjennom tekniske løysingar som vert bestemt og gjennomført av Lindås Kommune på eit seinare tidspunkt.

Påminning

Sidan opprinneleg rekkefølgevedtak vart gjort, har det vore leita iherdig etter tekniske og finansielle løysingar. I mellomtida har ulykka vore ute.



Møteulykke på den aktuelle strekninga i 2014.

Fordelar med dispensasjonen

- Gjennomføring av viktige trafikksikringstiltak vert finansiert
- Sysselsetjing av ca. 60 ekstra årsverk, og skatteinntekter til Lindås Kommune
- Utvikling av Hjelmåsbygda, betring av folkehelsesituasjon

Ulemper med dispensasjonen

- Årsdøgntrafikk (ÅDT) aukar frå dagens nivå på ÅDT 300, til ca. ÅDT 430

Alternativ til dispensasjonen

- Ingen trafikksikring av denne strekninga på mange år, ut frå låge prioriteringar og mangel på offentlege midlar.

Samandrag

Vegen frå kryss Hillesvåg til Apalen v/ Hjelmås kapell er stort sett bein, med ein sving i kvar ende. Den har fleire smale parti. Det finst *eit* kjent ulykkespunkt, ein stor knaus som tek sikt og lagar flaskehals. Eit smalt parti i søndre ende medfører dagleg mange tilfelle av rygging for at bilar skal kunne passere kvarandre. Fleire stader er det trangt for mjuke trafikantar når dei møter bil.

Verken kommune, fylke eller stat har midlar til utbetring. Det er berre vi utbyggjarane som innan rimeleg tid kan finansiere nokon som helst trafikksikringstiltak på denne strekinga. Begge byggjefelta er små, og dei må også stette mange andre krav til trafikksikring internt i felta. Lønsemda i byggjefelta gjev ikkje berekraft til å finansiere rekkefølgekravet fullt ut, når kravet som no er å byggje etter Statens Vegvesen sine normer.

- **Plan og Bygningslov §17.3:** «*Rekkefølgetiltak må stå i rimeleg høve til utbygginga sin art og omfang*».
- **Nasjonal politikk:** «Meir trafikksikring for pengane!» Sitat: «... vil Vegdirektoratet minne alle ansatte i etaten om at kommuner og fylkeskommuner er fraviksmyndighet for en del krav på eget vegnett»¹

Vi ser berre to realistiske alternativ:

- a) **Det vert gjennomført trafikksikringstiltak etter trinnvis utbygging / reduserte tekniske krav.** Begge bustadfelt utbygd for å skaffe mildar.
- b) **Det vert inga trafikksikring. Skulevegen vert som i dag.** Utbygging vert avgrensa til maksimalt 16 bueiningar, slik som gitt i rekkefølgekravet.

Lindås Kommune sin visjon: «**Ingen skadde eller drepne på vegane i Lindås Kommune**» tilseier at alternativ a) er det beste valet.

Det absolutt viktigaste tiltaket meiner vi er å utbetre siktforholda. På det smalaste i sør må muligens farten reduserast med fartshumpar. Dette betrar etter vårt skjønns trafikktryggleiken monaleg, sjølv om trafikkmengda aukar litt.

¹ Statens Vegvesen ref. 16/9211-6 15.06.2016

Innhold

Dispensasjonssøknad	2
Samandrag	3
1.0 Område- og situasjonsbeskrivelse, Hillesvåg - Apalen	5
1.1 Fakta om den aktuelle strekninga	5
1.2 Kort historikk for strekninga.....	5
1.3 Tiltaksplan for trafikksikring ved Leiknes skule	6
1.4 Kostnader for trafikksikring på strekninga	6
1.5 Andre finansieringskjelder enn vegeigar Hordaland Fylke.....	7
1.6 Demografi og trafikkmønster i området	7
2.0 Problemstilling	8
2.1 Alternativ 1 – Stegvis trafikksikring / forenkla tekniske løysingar	8
2.2 Alternativ 2 – Spleiselag for fullt utbygd prosjekt. Utbyggjarar- kommune – fylke – stat.....	8
2.3 Alternativ 3 – Ingen trafikksikring	8
3.0 Forenkla løysingar ut frå svak finansiering / lågt trafikkgrunnlag	9
3.1 Føringar frå regjering og departement	9
3.2 Føringar frå Fylkesmannen.....	9
3.3 Generelle føringar / praksis frå Statens Vegvesen	9
3.4 Føringar frå Statens Vegvesen for Hillesvåg - Apalen	10
3.5 Statens Vegvesen - Lokal praksis med forenkla tiltak i Nordhordland.....	10
3.6 Statens Vegvesen - Praktiske tilpassingar / stegvis utbygging rundt Leiknes skule	11
3.7 Statens Vegvesen – Praktiske tilpassingar ved inngang til strekninga Hillesvåg – Apalen.....	12
3.9 Føringar frå administrativ handsaming av reguleringsplanar i Apalen-området.....	12
3.10 Forholdet til Plan- og bygningslova	13
3.11 Reguleringsvedtaket.....	13
4.0 Våre innspel til gjennomføring av trinnvis utbygging	14
4.1 Framlegg til forenkla tekniske løysingar.....	14
4.2 Vårt økonomiske bidrag til trinnvis utbygging	15
5.0 Drøfting i høve til PBL sitt formål, og PBL 19.2 spesielt	16
5.1 Omsyna/formåla bak lovene/vedtaka vert ikkje vesentleg tilsidesett.....	16
5.2 Fordelane ved å gje dispensasjon er klårt større enn ulempene	17
5.3 Konsekvensane for helse, miljø, sikkerheit og tilgjenge er positive.....	17
5.4 Forholdet til statlege og regionale rammer og mål er ivaretekne	18
6.0 Muligheter for vidare utbetring av strekninga	18

1.0 Område- og situasjonsbeskrivelse, Hillesvåg - Apalen

1.1 Fakta om den aktuelle strekninga

Søknaden gjeld ei strekning av Fv 391, frå kryss Hillesvåg og nordover til Apalen, ved Hjelmås Kapell.

Total lengde er ca 600 meter. Søndre punkt av parsellen ligg ca 1.7 km frå Leiknes skule, og nordre punkt er dermed ca 2.3 km frå skulen.

Vegen har ÅDT 300². Den er asfaltert og har veglys. Delar av strekninga har vegrekkeverk.

Norconsult har i kommuneplan for trafikksikring kategorisert denne som «Særleg farleg skuleveg». Analyseteksten er: «- Deler av strekninga er markert som særleg farleg/vanskeleg fordi den har krapp kurvatur med svært dårleg sikt. Fleire av desse partia har også smal vegbane, der det er liten eller ingen plass på utsida av kvitstripa. Bileta under viser låg murkant på eine sida og fjellside på andre sida. Nokre av fjellskjeringane er høge, og det kan vere problem med ising ned i vegbana vinterstid.»

1.2 Kort historikk for strekninga

Den aktuelle vegstrekkinga Hillesvåg - Apalen er bygd ca 1927. Den var i ein lengre periode ein del av Rv 1, seinare Rv14, som var hovudvegen mellom Bergen og Trondheim. Det vart laga ny trace for gjennomgangstrafikk i 1992, denne har nemninga E39. Den aktuelle vegen er no nemnt som Fv 391, merka som gang og sykkelsti til Førde. Den er dessutan omkøyringsveg for E39, noko som etter vår kunnskap berre har skjedd ein gang på 25 år.

Ut frå vår lokalkunnskap har det har heile tida vore eitt, og berre eitt, gjentakande ulykkespunkt på strekninga. Dette ligg midt i bakken der ein fjellknaus tar all sikt, og samstundes skapar ein smal flaskehals. Her har det skjedd mange møteulukker opp gjennom tidene, seinast i april 2014.

Sitat:

«Tre vaksne og eit barn var involvert. Ein Carina i stor fart nedover kolliderte med ein Transit på veg oppover.»

Kjelde for sitat, og foto på neste side: Strilen

² www.vegvesen.no objektid: 321695007



*Fig. 1.
Ulykka i 2014*



*Fig. 2.
Same stad i 2016.
Den aktuelle knausen er lett å sjå
på venstre side av biletet*

1.3 Tiltaksplan for trafikkisikring ved Leiknes skule I kommuneplan for trafikkisikring heiter det:

Forslag til tiltak: Ved å byggje fortau eller aller helst gang- og sykkelveg på strekninga, vil ein kunne fjerne markeringa «særleg farleg skuleveg»

1.4 Kostnader for trafikkisikring på strekninga

Det er gjennomført 3 ulike konsulentarbeid for strekninga. Det er konkludert med at å byggje fortau på denne strekninga i tråd med Statens Vegvesen sine handbøker vil koste ca. 15.000.000 kr inkl. mva. Dette utgjer ca 25.000 pr meter. Grunnen til den høge kostnaden er vanskelege terrengforhold, med høge skjeringar og fyllingar. Det estetiske inngrepet er ikkje vurdert/kommentert av nokon instans.

Sidan strekninga er fylkesveg, så er det Hordland Fylke som må ta dette inn på sine ordinære budsjett. Ut frå fylket sin økonomiske situasjon og mange tilsvarande problemstrekkingar over heile fylket, så er det urealistisk å forvente slik finansiering.

I 2017 og 2018 har det via Lindås Kommune vore søkt til Hordaland Fylke om trafikkisikringsmidlar til utbetring av denne strekkja. Ingen tildeling har vorte gjort. I 2017 fekk ikkje Lindås Kommune midlar i det heile, noko som illustrerer problemstillinga godt.

1.5 Andre finansieringskjelder enn vegeigar Hordaland Fylke

Det er for tida ingen andre realistiske finansieringskjelder enn dei to utbyggjarane Hjelmåsen as (36 bueiningar) og Apalen Sør as (27 bueiningar). Desse er begge i tidleg fase av feltutviklinga si.

Begge felta er pålagt eit rekkefølgekrav om gang/sykkelveg på strekninga Hillesvåg - Apalen, før ein kan byggje noko meir enn den 8. bueininga i kvart felt. I tillegg har begge utbyggjarane ei rekkje krav som må løysast internt i felta.

Ei full utbygging av fortau til 15.000.000 kr finansiert av $36 + 27 = 63$ bueinigar, vil bety ein kostnad på ca kr 405.000 pr bueining. Dette er noko som eventuelt må dekkast inn gjennom prisauke til tomtekjøparane.

1.6 Demografi og trafikkmønster i området

Demografiske data er ikkje offentleg tilgjengeleg for eit så lite område. Ei manuell oppteljing³ gjev eit overslag på ca eksisterande 60 husstandar frå Hjelmås kai til Hillesvåg.

Dei som bur i Hillesvåg køyrer over Apalen når dei skal til kapellet, nærbutikk, bading.

Alle som bur oppå Apalen vil nok køyre den aktuelle strekkja når dei skal i retning Leiknes (skule, barnehage) og til E39/Knarvik.

Bebuarane i Helleneset tar kortaste veg ut på E39, forbi Hjelmås Handelslag, i alle fall når dei skal til Knarvik eller nordover på E39

Det er svært få barn som går frå Apalen til Leiknes skule. Strekninga er ca 2.3 km, og i praksis vert dei køyrde til og frå, eller tar bussen.

Dersom ein reknar ÅDT 2.0 pr ny bueining, vil full utbygging gje $300 + 2,0 \times 63 = 426$ ÅDT

³ Gjort på www.nordhordlandskart.no

2.0 Problemstilling

Utbyggjarane har heile tida sagt seg villige til å bidra økonomisk til trafikksikring.

Problemet er:

- Kostnaden pr bueining vert ca kr 405.000 ut frå den føreliggjande planen.
- Dette er langt meir enn utbyggjarane kan finansiere/forskottere i en byggjefase.
- Det er også langt meir enn kva som kan tenast inn att, sjølv om ein har økonomisk ryggrad til å forskottere investeringa. Det pålagte rekkefølgekravet er såleis ikkje berekraftig.

2.1 Alternativ 1 – Stegvis trafikksikring / forenkla tekniske løysingar

- Slik vi ser det i dag, er dette det einaste realistiske alternativet, dersom vi vil at noko skal skje. Alle partar kjem godt ut av dette. Vegen vert sikrare, utbyggjarane kjem seg vidare i prosjekta, det vert sysselsetjing, og kommunen får inntekter.

2.2 Alternativ 2 – Spleiselag for fullt utbygd prosjekt. Utbyggjarar- kommune – fylke – stat

- Etter lang sakshandsaming og mange drøftingar, søknader etc., må vi å konkludere at dette ikkje er eit realistisk alternativ på lang, lang tid enno. Sjølv ikkje i Nordhordlandspakken kan ein vente å nå fram med dette prosjektet. I utbyggjarane sitt tidsperspektiv, så er dette i praksis like dårleg som alternativ 3.

2.3 Alternativ 3 – Ingen trafikksikring

- Vert vilkåra for tøffe, og / eller totalprosjekta ikkje er berekraftige, så må utbyggjarane kaste korta.
- Det vert tap på alle hald. Lindås Kommune, utbyggjarane og noverande innbyggjarar kjem ut som taparar. Dette er difor det dårlegaste alternativet.

3.0 Forenkla løysingar ut frå svak finansiering / lågt trafikkgrunnlag

3.1 Føringar frå regjering og departement

Det er ein uttalt politikk frå regjeringa at ein ynskjer å utnytte tilgjengelege midlar best mogleg for å få mest mogeleg trafikksikring ut av kvar krone. Det er difor sendt ut ei presisering: - «*Kommuner og fylkeskommuner kan selv fravike Statens Vegvesens håndbøker og vegnormaler på eget vegnett.*»⁴

3.2 Føringar frå Fylkesmannen

Ved å vende oss til Departementet har vi fått svar via Fylkesmannen:

Fra: fmhopostmottak@fylkesmannen.no <fmhopostmottak@fylkesmannen.no>

Sendt: 21. februar 2018 12:12

Til: postmottak@kmd.dep.no; eva.styve@hotmail.com

Emne: Svar - henvendelse - Lindås - Trafikksikring av veistrekning

Hei!

Vi viser til brev av 23.01.2018, sendt til kommunal- og moderniseringsdepartementet. Fylkesmannen er bedt om å svare på brevet.

Kommunen er planmyndighet og spørsmål knyttet til vedtatte planer bør rettes dit. Vi vil likevel gi en kort oversikt over reglene i plan- og bygningsloven (pbl.). Pbl. § 12-7 gir adgang til å gi rekkefølgebestemmelser i nødvendig utstrekning.

Slik vi forstår saken har dere to muligheter. Dere kan enten fremme en reguleringsendring jf. pbl 12-14 eller søke om dispensasjon jf. pbl. 19-1. Statens vegvesen kan fremme innsigelse til en eventuell planendring og klage på en eventuell dispensasjon, men det er kommunen som tar stilling til søknaden og fatter vedtak i saken.

Med venleg helsing

Hege Brekke Hellesøe

rådgjever

Fylkesmannen i Hordaland

kommunal- og samfunnsplanavdelinga

tlf: 55 57 23 52

3.3 Generelle føringar / praksis frå Statens Vegvesen

Overskrift: «*Vegnormalene skal brukes med fornuft. Noen ganger er det riktig å redusere vegstandarden, for å oppnå kostnadsbesparelser og miljøgevinster.*»⁵ (...)

«*Utenfor byer og tettsteder kan det være aktuelt med bred vegskulder i stedet for gang/sykkelveg. Dett er omtalt i St.m. 46 om NTP 202-2011 side 55*» (...)

Det endelige målet er en vegnormal standard. Etter en arbeidsmåte som her beskrevet kan man i mellomtiden få til en god kvalitetsforbedring for rimelig kostnad. Småiltakene vurderes i forhold til den endelige løsning slik at de ikke er bortkastet når vegen senere blir bygd om.

Vi observerer med glede at Statens Vegvesen brukar fornuft. For å nemne nokre døme så ser vi at bynært så vert det punktsikra og utbetra på vanskelege – og kostbare – stader som Eidsvågneset og Salhus.

⁴ Notat 90645904 – referanse 16/9211-6 datert 15/6/2016

⁵ Nytt om vegnormalarbeidet, NR 11 – 29 desember 2003 – 3 årgang

Lokalt ser eksempelvis vi at det vert justert litt på fortausbreidda over Flatøy når det vert konstatert problem for uttrykkingskøyretøy.

Vi ser også at det vert gode justeringar og tiltak i tråd med retningslinjene, rundt skulane over heile vårt distrikt. Sjå pkt 3.5 for fleire døme og detaljar.

3.4 Føringer frå Statens Vegvesen for Hillesvåg - Apalen

Vi var i drøftingar med Statens Vegvesen der vi konkret foreslo forenkla løysingar, allereie i 2009.

Her er utsnitt av svarbrevet⁶, der Statens Vegvesen nok ein gong viser positiv vilje til å finne gode løysingar:

Det vart peika på at det er mogeleg å gjennomføre fartsreducerande tiltak med eller utan fysiske tiltak (humpar) eller berre med skilting. Det kan og gjennomførast utbetringstiltak på dei strekningane som har den dårlegaste standarden.
Statens vegvesen stiller seg open for drøfting om mogelege løysingar.

Plan og forvaltning - Bergen distrikt
Med helsing
Sindre Lillebø
Sindre Lillebø
seksjonssjef

Odd Høydalsvik
Odd Høydalsvik

3.5 Statens Vegvesen - Lokal praksis med forenkla tiltak i Nordhordland

Vi ser som sagt at Statens Vegvesen er flinke og fleksible til å finne gode løysingar der det er vanskelege praktiske forhold, lite trafikk, og/eller liten tilgang på finansiering i innleiande fase.

Sitat frå Statens Vegvesen: «Som kjent er det i løpet av dei siste åra etablert fartsdempande tiltak ved mange barneskular i Hordaland. Tiltaka er i hovudsak skilting av fartsgrense 30 eller 40 km/t, kombinert med fartshumpar eller heva gangfelt. (...) I Nordhordland har vi etablert fartsdempande tiltak ved desse barneskulane:»⁷

Vi har sjølv henta fram ÅDT tal på dei aktuelle vegstrekningane der fartshumpar er valt som løysing. Som ein ser så er ÅDT på vår strekning - med god margin - innanfor det ÅDT-intervallet der fartshumpar vert valt som løysing.

(tabell neste side)

⁶ Referanse2007/034185-004

⁷ E-post frå Tor Høyland (SVV) til kommunane i Nordhordland, datert 16.01.2018 kl 08.40

Skulenamn	ÅDT ⁸	Vegreferanse ⁹	Merknad
Alversund skule	6300	1200 FV565 HP1 m2616 - 2736	
Manger skule	3700	1200 FV409 HP1 m5074 - 6141	
Årås skule	2200	1200 FV565 HP6 m1888 - 11810	
Rosland skule	1900	1200 FV564 HP8 m10 - 3830	
Seim skule	1800	1200 FV402 HP2 m0 - 1609	
Eikanger skule	1300	1200 FV397 HP1 m162 - 540	
Hordabø skule	1000	1200 FV409 HP2 m8574 - 10455	
Leiknes skule	1000	1200 FV391 HP1 m35 - 1241	
Lindås skule	950	1200 FV415 HP1 m0 - 572	
Kløvheim skule	900	1200 FV397 HP2 m0 - 3640	
Myking skule	500	1200 FV397 HP2 m3640 - 9246	
Sagstad skule	400	1200 FV244 HP1 m882 - 2515	ÅDT-nivå for strekninga Hillesvåg - Apalen
Sandnes skule	360	1200 FV570 HP3 m4881 - 1038	
Matre skule	280	1200 FV382 HP1 m10 - 514	
Fedje skule	200	1200 FV423 HP1 m283 - 955	
Austebygd skule	-	-	

3.6 Statens Vegvesen - Praktiske tilpassingar / stegvis utbygging rundt Leiknes skule



Fig. 3. - Denne delen av Fv 391 ligg ca 0,7 km sør for Leiknes skule.

ÅDT her er 1000. Den er sikra med fartshumpar.
Finansiert av Hordaland Fylke



Fig. 4. - Denne delen av Fv 391 ligg ca 2.0 km frå Leiknes skule, i bakken mellom Hillesvåg og Apalen. Dette er prinsipielt identisk vegtype som på bilete til venstre.

ÅDT her er 430 i når begge felta er fullt utbyggd. Vi foreslår at strekninga vert utbeta ved å sprengje vekk den sikthindrande knausen på venstre side av vegen. Privat finansiering

⁸ www.vegvesen.no/vegart

⁹ www.vegvesen.no/vegart

3.7 Statens Vegvesen – Praktiske tilpassingar ved inngang til strekninga Hillesvåg – Apalen



Fig. 5.

Strekninga Hillesvåg – Apalen «startar» like nord for brua over E39, ved den gule pila.

Som ein kan sjå, har Statens Vegvesen allereie gjort tilpassingar ut frå lokale forhold og trafikkbelastning, gjennom å redusere fortau over brua til breidde 1.0 meter.

3.9 Føringer frå administrativ handsaming av reguleringsplanar i Apalen-området

Under sakshandsaming og politisk handsaming av byggjefeltet Helleneset (nabofelt til Helleåsen og Apalen Sør) vart det ikkje stilt nokon krav i høyringsprosessen frå teknisk hald i kommune, fylke eller stat. Det vart heller ikkje sett politiske krav i slutthandsaminga. Dette byggjefeltet nyttar same skuleveg som Helleåsen og Apalen Sør.

Under sakshandsaming av byggjefeltet Helleåsen vart det likeins ikkje stilt nokon krav i høyringsprosessen frå teknisk hald i kommune, fylke eller stat, bortsett frå kommentar til utkjørsel frå feltet. Det vart derimot sett fram eit benkeforslag med politiske krav i slutthandsaminga, noko som medførte det vedtak av det gjeldande rekkefølgekravet. Under slutthandsaminga umiddelbart etter benkeforslaget, vart vedtaket i kommunestyret gjort utan at kostnadar vart vurdert. Vi har fått ei offisiell orsaking for dette forholdet, sidan det var medverkande årsak til den fastlåste situasjonen vi har stått i så lenge. Saka har endra rutinane i kommunestyret, har vi fått opplyst frå politisk hald.

Under den etterfylgjande administrative handsaming vart det avgjort at ein kunne byggje 8 bueiningar i Helleåsen, før krav om trafiksikring slo inn. Vi har ikkje sett at Lindås Kommune har nokon form for dokumentasjon på korleis ein resonnererte seg fram til talet 8, men det var trafiksikrings-argumentet som vart lagt fram gjennom tilbakemelding til oss.

Under sakshandsaming og politisk handsaming av byggjefeltet Apalen Sør vart det bestemt at vilkåra skulle vere dei same som for Helleåsen. Her meiner vi det vart ein logisk svikt i forhold til trafiksikringsargumentet, i og med at likskapsprinsippet medførte ytterlegare auka trafikk. Sjå vidare kommentar under vårt pkt 3.10 c

3.10 Forholdet til Plan- og bygningslova

I Plan- og bygningslova § 17.3, tredje ledd finn vi:

«Avtalen kan også gå ut på at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak. Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen. Kostnadene som belastes utbygger eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen.»

Når vi ser på denne lovteksta opp mot vår situasjon så er det nokre moment vi gjerne vil trekkje fram:

- a) I vårt tilfelle er det innlysande at kr 450.000 pr bueining ikkje er berekraftig sum. Dermed er det vanskeleg å hevde at det gjeldande vedtaket stettar kravet: *«...slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang, og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtale...n»*.
- b) Det uklart for oss kor stort *«...kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen...»* er.
- c) Vi meiner det er eit faktum at det ikkje er dei to byggjefelta som har utløyst behovet for gang og sykkelveg. Strekninga har i årevis figurert som farleg skuleveg, og ville stadig gjort det sjølv om ikkje byggjefelta var påtenkt. Ein må difor sjå omfang og kostnad med rekkefølgekravet i lys av passusen: *«...Kostnadene som belastes utbygger eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen...»*. Vi vil ikkje i denne dispensasjonssøknaden påberope oss tidlegare sakshandsamingsfeil, men stiller oss i alle fall undrande til kvaliteten/dokumentasjonen i Lindås Kommune sitt beslutningsgrunnlag / dokumentasjon i saka som førte til rekkefølgekravet.

3.11 Reguleringsvedtaket

Sitat frå Reguleringsføresegn Plan ID 1263 200809 - Saksnummer 14/2127

Vedtak i kommunestyret 19/02/2015 (Apalen sør)

«Før det vert gjeve midlertidig bruksløyve eller ferdigattest til meir enn åtte bueiningar i planområdet, skal gang- og sykkelveg/fortau vere opparbeidd eller sikra opparbeidd på del av Fylkesveg 391, som regulert i reguleringsplan for Apalen 1, Hellesåsen, plan-id 1263-19032007, vedteken av Lindås Kommunestyre i møte 10. februar 2011, jf. reguleringsføresegnene §§ 2.1.2 og 2.1.3 i reguleringsplan for Apalen 1, Hellesåsen. Sekundæreiningar i dei åtte bueiningane vert ikkje medrekna i talet på bueiningar.»

4.0 Våre innspel til gjennomføring av trinnvis utbygging

4.1 Framlegg til forenkla tekniske løysingar

Vi tillèt oss – med all respekt for Statens Vegvesen sine fagfolk - å peike på nokre tiltak som vi ut frå lokalkunnskap ser er viktige å prioritere på denne strekninga. Vidare viser vi nokre muligheter som ligg der til å velje forenkla løysingar, som del av framtidig utvikling.

Vi meiner det er tre kritiske forhold som må angripast først.

- 1) Flaskehals midt i Apalbakken. Ulukkespunkt. Sjå figur nr i 1 og 2 i dette dokument
- 2) Flaskehals straks nord for kryss Hillesvåg. Medfører mykje rygging for bilar. Felles for desse to flaskehalsane er at det er både trengt og dårleg sikt
- 3) Ved utbetring av område 1 og 2 så får ein fri sikt i ca 500 meter lengde. Dette kan invitere til for stor fart – særleg på den smale delen sør for demninga. Her foreslår vi difor at det vert laga fartshumpar.

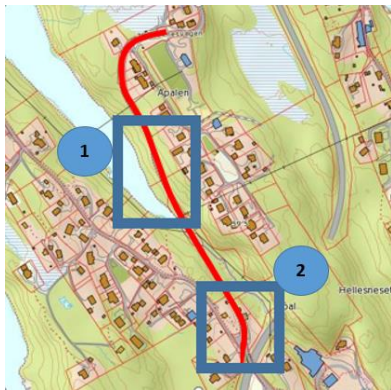


Fig. 6.
Oversiktskart, aktuelt
reguleringsområde for vegen



Fig. 7.
Prinsippkisse for sprenging,
flaskehals i bakken ved
område (1)



Fig. 8.
Prinsippkisse for sprenging,
flaskehals i kryss ved område (2)



Fig. 9.
Øvre del av stigninga,
like før avkøyrse til Apalen Sør



Fig. 10.
Nedre del av stigninga,
frå demninga og oppover

Ein heil del av Apalbakken har breidde nok til å leggje eit fortau direkte oppå vegbana slik den er i dag, når denne vert snevra inn til 1 køyrefelt, med møteplass for kvar 200 meter.



Fig. 11.

Den flate delen av vegen, frå demninga og sørover, er smal men har god sikt. Det er lite plass til mjuke trafikantar ved passering av bilar

Ved å halde farten nede på denne strekninga vil ein dempe risiko. Vi foreslår fartsdumpar som eit første tiltak.

4.2 Vårt økonomiske bidrag til trinnvis utbygging

Det er fram til no laga tre konsulent-utkast/skisser til byggjeplan for vegstrekninga (2016, 2017 og 2017). Felles for desse er at den totale kostnadsramma er langt over det som utbyggjarane evnar å delta i, og langt over det som er berekraftig kostnad for bustadfelta. Samstundes skjer den tekniske dialogen berre mellom Lindås Kommune og Statens Vegvesen, i møter der utbyggjarane ikkje får delta.

Vi utbyggjarane finn det samla sett å vere den beste framgangsmåten at vi stiller eit overkomeleg beløp til disposisjon, og lar Lindås Kommune / Hordaland Fylke / Statens Vegvesen avgjere korleis pengane mest mogeleg effektiv skal brukast til tinn 1 av trafikksikring for strekninga – kombinert med val av framtidsetta løysingar.

Gjennom drøftingar i ei arbeidsgruppe saman med Lindås Kommune så har vi enda opp med at vi kan leve med eit økonomisk bidrag i øyremerkte midlar på i alt 4.500.000 kr i sum for begge felta. Dette utgjør ca 71.500 pr bueining, noko som faktisk er meir enn tungt nok for oss å ta inn i auka pris til sluttkunde.

Det er difor avgjerande at vi får eit dispensasjonsvedtak som set oss i stand til å selje tomtar så snart som vi har stilt bankgaranti for det avtale beløpet. Vi kan vanskeleg leve med eit vedtak som inneber at vi må vente til sikringstiltaka er gjennomført, då vil rentekostnadane verte alt for store. Sidan det tar tid å selje tomtar, så ser vi ikkje at det skal oppstå nokon nemneverdig auka risiko på Leknesvegen i løpet av gjennomføringstida for sikringstiltaka. Til det vil trafikkauken skje for sakte.

5.0 Drøfting i høve til PBL sitt formål, og PBL 19.2 spesielt

5.1 Omsyna/formåla bak lovene/vedtaka vert ikkje vesentleg tilsidesett
Vi siterer frå Plan og Bygningslova § 1.1

1. ledd: *«Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner.»*

- Dispensasjonen gjer at vi oppnår ein bærekraftig balanse mellom storsamfunnet sine behov for trafikksikring, opp mot utbyggjarane og prosjekta sine faktiske muligheter til å finansiere trafikksikringstiltaka. Generelt tilfører trafikksikring også auka bærekraft til eit lokalsamfunn, sidan bu-attraktiviteten aukar.

2. ledd: *«Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.»*

- Både private, kommune, fylke og Statens Vegvesen må medverke i samspelet for å trafikksikre denne strekninga. Utbyggjarane stiller midlar til disposisjon utan andre vilkår enn at dei vert øyremarka for aktuell strekning. Planlegging og prioritering av tiltaka vert styrt av offentlege organ, politisk og administrativt. Dette gjev ei god og heilskapleg styring/prioritering av resursar og tiltak, utan at private særinteresser vert innblanda eller lagt til grunn.

3. ledd: *«Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig.»*

- Sjå kommentar til 2. ledd. Dispensasjonen gjeld tiltak innafor område som alt er regulert til formålet

4. ledd: *«Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løysningar, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.»*

- Gjennom det at dispensasjonen legg opp til stegvis trafikksikring fram til full standard, så er det vektlagt langsiktige løysingar. Ved at dispensasjonen inneber at utbyggjarane straks kan gå vidare med sal av tomter utan å vente på at strekninga må vere ferdigstilt først, så får utbyggjarane *forutsigbarhet* og reel mulighet til å løyse den økonomiske forskotteringa + rentekostnader. *Åpenhet* og *medvirkning* er sikra gjennom standard prosessløp for reguleringsplan og dispensasjonshandsaming.

5. ledd: *«Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.»*

- *Dispensasjonen byggjer i høg grad oppunder ban og unge sine oppvekstvilkår, då dette er ein skuleveg som vert sikra. Samtidig som lettar/sikrar vedtaket muligheter for å ta seg fram til fritidsaktivitetar på skulen. Universelle krav til utforming vert ivaretekne under prosjektering, sjå kommentar under 2. ledd.*

Reguleringsplanane sine omsyn

- Reguleringsplanane sine overordna mål er å få til full utbygging av Apalen Sør AS og Hjelmåsen as sine prosjekt, *samstundes* som ein får til trafikkisikring for eksisterande og nye trafikantar i området. Dispensasjonen stettar begge omsyn, sjølv om den rett nok medfører at trafikkisikringa må takast etappevis for i det heile tatt å kunne realiserast.
- Dispensasjonen gjer at gjennomføringa av trafikkisikringstiltak vert økonomisk mogeleg. Det kan også enkelt tilretteleggjast slik at tiltaka vert gjennomført som ein del av ei framtidsretta løysing.
- Utbyggjarane stiller økonomiske midlar til disposisjon for fagmynde, utan andre føringar enn at dei skal nyttast til trafikkisikring på den aktuelle strekninga.

5.2 Fordelane ved å gje dispensasjon er klårt større enn ulempene

- Fordelane med å gje dispensasjon er at det då vert gjennomføring av trafikkisikring for 4.500.000 kr på vegstrekninga, innan ganske kort tid.
- Ulempene er ein viss auke i trafikken på vegstrekninga, frå ca 300 ÅDT til ca 430 ÅDT

Kjernepunktet i vurderinga er:

Er det betre å ha 430 ÅDT på vegstrekkinga Hillesvåg - Apalen når det er gjort siktutbetringar og fartsdempande tiltak for 4.500.000 kr, enn å ha 300 ÅDT på strekninga slik som den er utforma i dag?

5.3 Konsekvensane for helse, miljø, sikkerheit og tilgjenge er positive

- **Helse**konsekvensar er positive, sidan trafikkisikringstiltak generelt er fremjande for folkehelsa. Dette skjer gjennom at det er meir tiltalane å gå / sykle langs ein sikra veg, enn ein som er usikra.
- **Miljø**inngrepa er ikkje avgjerande, sidan det berørte området ikkje er eigna for busetnad, og ein berre utvidar eksisterande fjellskjeringar. Det er få som har innsyn til skjeringane som vert utvida etter vårt forslag. Jordvern ser vi ikkje som relevant her.
- **Sikkerhet**ssituasjonen vil betre seg. Midlane er av betydeleg storleik, og sikring vil etter vår vurdering ha netto tryggleiksgevinst sjølv om ÅDT aukar noko. Uansett så er dette ei lite trafikkert strekning i den store samanheng, så sjølv med full utbygging i felta
- **Tilgjenge**t vert betre for alle trafikantgrupper. Køyrande får betre siktforhold, det vert mindre rygging og enklare å planleggje passering av møtande trafikk. Gåande/syklende vil få betre forhold, sidan tiltaka først og fremst er mynta på denne gruppa.

5.4 Forholdet til statlege og regionale rammer og mål er ivaretekne

- Tiltaka ligg innanfor gjeldande reguleringsplan
- Tiltaka er i tråd med Lindås Kommune sin visjon «*Ingen skadde eller drepne på vegane i Lindås Kommune*», herunder strategi 2; «*Vegutforming og fysiske tiltak*»¹⁰
- Dispensasjonen er i tråd med regjeringa sine presiseringar for underordna vegstrekningar der det kan lettast på dei tekniske krava til utførelse. Målet er å skape fleire meter trygg veg for dei midlane som er tilgjengelege.

6.0 Muligheter for vidare utbetring av strekninga

Hjelmåsen as har muligheter for å utvide byggjefeltet nordover på 202/3. Dette er allereie meldt som innspel i rullering av kommuneplanen. Vert dette akseptert, så er vi innstilt på ytterlegare bidrag til trafikksikring på den aktuelle strekninga.

Det er også eit potensiale for vidare utbygging i Helleneset. Kva status og planar som fins her, veit vi ingenting om pr dato.

¹⁰ Kommunedelplan for trafikksikring 2017-2020