

NOTAT - Dato: 1/10/2018

Frå: Hjelmåsen as, Apalen Sør as

Til: Lindås kommune

Vedlegg: 1 stk

Sak 18/28620 Rekkefølgekrav om Fortau Apalen – Hillesvåg. Trinnvis utbygging.

Vi sendte inn dispensasjonssøknad 3.5.2018. Denne vart oversendt 9.7.2018 frå Lindas kommune til uttale hjå Statens Vegvesen. Her heiter det «*Lindås kommune har ikkje gjort nokon førehandsvurdering av søknaden*». Statens Vegvesen svara etter ferien, den 29.08.2018. Uttalen var negativ. Lindås kommune formidla like etterpå, 18.09.2018, at Administrasjonen kjem til å gå i mot dispensasjonssøknaden, og ynskjer tilbakemelding på «... om de vel å trekke søknaden».

Vi stiller eit kritisk spørsmål: - Er denne raske og tilsynelatande lettvinde konklusjonen frå Administrasjonen er i tråd med Forvaltningslova §17 – «*Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes*»? I vårt vedlegg finn Administrasjonen 8 konkrete spørsmål, pluss ein del kommentarar. Svar på dette meiner vi er eit minimum for å opplyse saka.

- *Vi ynskjer naturlegvis dispensasjonssøknaden lagt fram for politikarane, sidan det er dei som har myndet til å avgjere saka.*

Våre grunnleggjande spørsmål er :

- **Fins det verkeleg heimel for å vedta eit så tyngjande rekkefølgekrav som dette er?**
- **Kvar er dokumentasjon på den vurderinga som ligg til grunn for vedtaket?**

I runde tal så er rekkefølgekravet - slik Vegvesenet vil ha det gjennomført - i storleiksorden **22% av omsetnaden for tomtesalet i felta**. Kravet inkluderer oppgradering til høgare standardklasse på fylkesvegen, medan rekkefølgekravet omhandlar fortau. Vårt tilbod om finansiering av trinnvis utbygging er på ca 7 % av omsetnad. Høgsterettspraksis er ca 3-4% (2003-06-19. Rt. 2003 764.)

Innslagspunktet (8 stk for kvart av felta) er så lågt at felta samla kjem ut med eit underskot på ca 7 mill kr når ein har utført intern infrastruktur i tråd med dei kommunale krava. Dette utan å ta ut lønn eller utbyte. Slik situasjonen er no, så må vi forskottere heile rekkefølgekravet med eit økonomisk utgangspunkt som er mange millionar i minus. Dette er heilt openbert urimeleg tyngjande.

At Administrasjonen og Statens Vegvesen (SVV) no vil gå *mot* søknaden er ei *heilomvending* frå den opprinnelege handsaminga deira av søknaden i 2011. Då hadde ingen av desse merknader til trafikksituasjonen. Vi tar for gitt at dette var eit godt gjennomtenkt fagleg standpunkt frå dei som handsama saka den gongen.

Vi minner om at både Ordførar og Leiar i PMU har både stadfesta og beklaga for oss fylgjande fakta: - Vedtaket vart gjort «på direkten» - ut frå eit benkeforslag i kommunestyret. Ingen tok seg tid til å undersøkje samanheng mellom reelt behov for trafikksikring, kostnad for teknisk gjennomføring eller økonomi for utbyggjar før ein formulerte og vedtok rekkefølgekravet. Dette meiner vi var i klar motstrid til PBL §17.3 tredje ledd om «*Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang...*», i kombinasjon med Forvaltningslova § 17 (referert *ovanfor*)

Vedlegg

til notat i sak 18/28620 datert 1/10/2018

Innhald:

Kapittel 1 Juridisk grunnlag for å påleggje tyngjande rekkefølgekrav

Kapittel 2 Vår kommentar til uttale frå Statens Vegvesen

Kapittel 3 Sirkelreferansen som hindrar avgjerd i denne saka

Kapittel 1 Juridisk grunnlag for å pålegge tyngende rekkefølgekrav

Ved å studere litteratur på nettet så får vi ei kjensle av at ikkje alle standpunkt frå det offentlege i denne saka er like godt gjennomtenkt, dokumentert og underbygd. Her nemner vi kort 4 punkt henta frå fagartikkel utarbeidd av spesialist i forvaltningsrett, Lars Steinar Alsaker, med referanse: <http://byggejuss.no/rekkefolgebestemmelser-i-reguleringsplaner-hvor-langt-kan-kommunene-toye-strikken/>

«Kommunen bør således stille seg noen kontrollspørsmål før de pålegger tyngende rekkefølgekrav.

- 1. Er rekkefølgekravet nødvendig for å kunne forestå utbyggingen?**
- 2. Har rekkefølgekravet en saklig sammenheng med utbyggingen?**
- 3. Er rekkefølgekravet uforholdsmessig tyngende?**
- 4. Er tiltaket noe det offentlige er nærmest til å dekke?**

Med mindre svare er «ja» på spørsmål 1 og 2 samt «nei» på spørsmål 3 og 4 – bør kommunen ikke pålegge rekkefølgekravet»

Kortversjonen av utbyggjarane si vurdering vedrørande desse 4 punkta er:

Spm 1. Her *kan* argumenterast for «Ja», sidan utbygginga medfører ein viss auke i ÅDT og gang/sykeltrafikk. I førebuinga til handsaming av reguleringsplanen, konkluderte likevel både Teknisk/Lindås og Statens Vegvesen med «nei» til at dette var naudsynt. Etterpå har dei skifta standpunkt til «Ja», så langt vi ser er det utan nærare grunngeving

Spm 2. Her *kan* argumenterast med «Ja», og utbyggjarane har sagt seg villig til å bidra innanfor visse økonomiske rammer som vi meiner det er mogleg å få til dekning for i marknaden.

Spm 3. Her meiner vi «Ja». Dersom politikarane si avgjerd har den konsekvens at det må betalast i området 12-14 millionar, så er det uforholdsmessig tyngende. Går ein derimot inn for vårt forslag om stegvis utbygging og 4.5 mill sikra i form av bankgaranti, så *kan* det argumenterast for at svaret endrar seg til «nei», sjølv om beløpet stadig er høgt

Spm 4. Her er svaret opplagt «Ja». Strekinga er definert av det offentlege som farleg skuleveg, og slik har det vore sidan lenge før utbygginga kom opp. Det er såleis ikkje utbygginga som utløyser behovet for trafikksikring. Utbyggjarane har likevel stilt seg villig over lang tid til å vere med på å punktutbetringar, i samarbeid med vegeigar.

Oppsummering av situasjon i høve Lars A. Alsaker sine sjekkpunkt

Krav ifylgje fagartikkelen: Svarrekka må være: **1) Ja, 2) Ja, 3) Nei, 4) Nei**
Svarrekke vurdert ut frå Adminstrasjonen si haldning er: 1) Ja, 2) Ja, 3) Ja, 4) Ja

Hovedavviket er på punkt 3, at rekkefølgekravet er uforholdsmessig tyngende.

Deretter er det også eit avvik på punkt 4. Tiltaket er noko det offentlege er nærast til å dekke, men som dei ikkje prioriterer ut frå reint økonomiske grunnar. Det har heller ikkje vorte prioritert trafikksikringsmidlar for tiltaket ved søknad i 2017 og 2018. I tillegg er det også slik at Lindås Kommune har nedprioritert tiltaket frå 2. til 7 plass i søknadssamanheng

Spm 5. Kva er det tekniske, dokumenterte grunnlaget for at Administrasjonen har skifta til motsett standpunkt i høve til det dei hadde opprinneleg, når det gjeld krav til trafikksikringstiltak for vegstrekinga?

Spm 6. Har Administrasjonen vurdert om rekkefølgekravet verkeleg har heimel og er lovleg slik som det er gitt? Dersom «ja» - kva er referansen, kva er konklusjonen, og kvar er drøftinga?

Spm 7. Det ser ut som at Administrasjonen meiner at trafikksikringsargumentet trumfar Plan og Bygningslova uansett. Kva er i så fall heimelen for dette?

Spm 8. Vi oppfattar det slik at Statens Vegvesen ikkje har eigen separat adgang eller lovheimel til å påleggje rekkefølgekrav, det ligg til Kommunen ihht PBL. Er dette rett oppfatta?

Vi ber som sagt om at desse punkta også vert belyst i Administrasjonen si drøfting av saka før den vert lagt fram politisk

Utbyggjarane opplever no svært store økonomiske konsekvensar av at denne saka drar ut i tid. I tillegg er dei administrative myndigheitene sitt valgte standpunkt ein stor økonomisk bøyg. Risikoen er heilt opplagt at begge prosjekta stoppar, og at det dermed ikkje vert nokon trafikksikring i det heile.

Vi oppfattar haldninga hjå Administrasjonen til å være fylgjande:

Administrasjonen i Lindås kommune vil ha full og forskottert utbygging av fortau, inkludert oppgradering av fylkesvegen, - eller ingenting.

Dette er ei haldning vi ynskjer å utfordre:

Lat oss heller leite etter løysingar i fellesskap, enn å ha «nei» fremst på tunga!

Kapittel 2 Vår kommentar til uttale frå Statens Vegvesen

Vårt personlege inntrykk er at Statens Vegvesen har gjeve ei er ei ganske kjapp og enkel vurdering, for å byggje oppunder ein konklusjon som vi oppfattar eigentleg er gjeven på førehand. Vi er så frimodige å meine at det diffuse omgrepet «trafikksikringsomsyn» er lite kvantifisert og heller tynt grunngeve, både frå Statens Vegvesen og frå Administrasjonen i Lindås kommune. Vi gjer fylgjande merknader:

- Statens Vegvesen hadde ingen merknad til trafikksituasjonen då reguleringsplanen vart handsama første gang, inntil politikarane vedtok rekkefølgekravet. Vi må gå ut frå at det var eit velgrunna og gjennomtenkt standpunkt Statens Vegvesen tok den gangen dei gav uttale til planen. No har dei utan grunngeving snudd 180°
 - Statens Vegvesen beskriv si oppgåve gjennom mellom anna «... at andre nasjonale og regionale føringar vert ivaretekne gjennom planlegginga.» Då må dei også ivareta at Regjeringa vil ha meir vegsikring for pengane. Med andre ord må dei kunne akseptere forenkla teknisk løysing og /eller stegvis utbygging. Sjå rundskriv frå departementet som er omhandla og vedlagt andre stader i våre innsendte saksdokument. Det er også eit anna spørsmål til diskusjon: Når Statens Vegvesen inntek eit standpunkt som hindrar utbygging av bustader og etappevis trafikksikring av Fv 391 – er ein då i tråd med PBL sitt formål §1 første ledd: *Loven skal fremme bærekraftig utvikling for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjonar* ?
 - ÅDT-overslaget er unøyaktig. Det er gjort eit overslag med 5 ÅDT pr bustadeining i vurderinga. Dette medan Statens Vegvesen si *Handbok V713 Trafikkberegninger side 13* føreskriv 2,5 for leiligheit til 5 for ein bustad. Helleåsen åleine har 20 leilegheiter, dermed er berre denne delen av ÅDT-overslaget $2,5 \times 50 = 50$ ÅDT, eller $50/300 = 17\%$ for høgt
 - Trafikkauken kjem gradvis etter kvart som feltet vert bebygd. Det er difor urimeleg tyngande økonomisk å ha alt ferdig før ein får utvikle feltet så inntektene kjem. Avsetning til eit øyremerka fond for kvar selt tomt er ei god løysing
 - Vi opplever at Statens Vegvesen ikkje handsamar tilsvarande tilfelle på lik måte. Her viser vi også til fleire dokumenterte døme og ÅDT/kvalitets-samanlikningar i vår dispensasjonssøknad
 - Statens vegvesen skriv i si utgreiing at *betre sikt kombinert med fartshumpar er to tiltak som vil oppheve kvarandre*. Dette er uforståeleg for oss. Betre sikt gjev tidlegare oppdaging av mjuke trafikantar, i tillegg betre planlegging av møte mellom bilar. Behov for rygging vert sterkt redusert. Supplert med fartshumpar som held farten nede, må trafikksikringa etter vårt skjønn då verte betre.
-

Kapittel 3 Sirkelreferansen som hindrar avgjerd i denne saka

Vi klarar lett å analysere oss fram til at her er det no skapt ein situasjon der Administrasjonen kan tenkast å argumentere med PBL 19-2(4) « ... *Det bør ikkje gjevast dispensasjon frå planar når ei direkte råka statleg eller regional styresmakt har gjeve negativ uttale til søknaden*»

Vi vil difor kome dette argumentet i forkjøpet, og som sagt be Administrasjonen vurdere vårt hovedpunkt: - «*Er det verkeleg heimel for rekkefølgekravet slik det er gjeve?*»

Då politiane kjapt og tilfeldig vedtok rekkefølgekravet, utløyste dei ei kjede av hendingar som enda opp i ein sirkelreferanse. Denne er vanskeleg å løyse, men det freistar vi å få til ved å leggje 4.5 mill på bordet, og sende inn dispensasjonssøknad for politisk avgjerd. Dette skjer etter råd frå arbeidsgruppa vi har hatt saman med politisk og administrativt hald i Lindås kommune gjennom eit par år no

Historikken er slik

- Først hadde Statens Vegvesen og Teknisk Lindås *ingen* merknad til trafikksikring
- Så vedtok politikarane rekkefølgekrav ved benkeforslag
- Deretter sa Statens Vegvesen at når rekkefølgekrav er gitt, då skal vi bruke Handboka
- Når vi utbyggjarane sa at dette vert uløyseleg dyrt, så sende Staten Vegvesen oss tilbake til politikarane, for eventuelt å be om omgjering av vedtak (jan. 2015)
- Politikarane måtte ha uttale frå Administrasjonen i kommunen før dei kunne ta stilling i saka
- Administrasjonen i kommunen måtte ha uttale frå Statens Vegvesen før dei kan gje råd til politikarane
- Statens Vegvesen seier «nei», fordi rekkefølgevedtaket er vedteke og er dermed ein ny premiss i saka
- Administrasjonen seier «nei» fordi Statens Vegvesen har sagt «nei»
- Administrasjonen rådar difor no politikarane til ikkje å endre rekkefølgevedtaket.
- Utbyggjarane slit med å få til finansiering, og ingenting skjer, utanom at utbyggjarane vert økonomisk og personleg utmatta

Det er *politikarane* som har myndet til å bryte den vonde sirkelen.

Vinnarane - eller taparane, om vi ikkje får dette til - vert:

Trafikantane, Kommunen, Utbyggjarane, Fylket, Statens Vegvesen, Eksisterande busetnad i området, Hjelmåsbygda

I søknaden gjer vi framlegg om trinnvis utbygging, der vi betalar 4.5 millionar. Dette er - som alle trafikantar opplever dagleg - ein velbrukt metode for å få til forbetring på det norske vegnettet. Vi kan ikkje forstå at det skal vere så mykje annleis eller vanskelegare på desse 600 metrane.

Hjartesukket:

Vi opplever at alle ledd vil ha eit ord med i laget. Likevel er det ingen kan ta ei avgjerd som medfører at vi kjem oss vidare med å skape trafikksikring og skatteinntekter, i tillegg til noko å leve av for oss