

Hjelmåsen as v/ Geir Styve

Postmottak@lindas.kommune.no

12.05.2019

## 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 **politikarene har fullt ut forstått at saka må løysast opp i** . Ein har gjennom vedtaket revurdert dei tekniske løysingane for at trafikksikringstiltaket 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 trafikksikringsmessig, 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 trafikkarlege 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 lovtolking 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 trafikksikkerhet på strekninga».**

Vidare heiter det:

**... Gjennomføring av skisserte tiltak vil gi ei svært stor økning i trafikksikkerheten 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 trafikksikringa.**

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 politikarane. 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 einebustader 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 gongar. 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 trafikksikringstiltak.»*

**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 vegstrek 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.



## Vedlegg 1

---

**Fra:** Ordførar Lindås  
**Sendt:** 14. september 2017 09:56  
**Til:** Arne Eikefet; mg-tang@online.no  
**Kopi:** Hogne Haugsdal; Ståle Juvik Hauge; Tove Mette Arnø Fyllingen; Stein Hallgren <s-hallgr@online.no> (s-hallgr@online.no); Hogne Haugsdal  
**Emne:** SV: Hellesåsen/Apalen, - tilbakemelding etter møte med SVV 07.09.17

Hei

Takk for mail frå Arne vedk trafiksikring Hellesåsen / Apalen.

Utvalsleiar Ståle og eg har drøfta dette mange ganger. Vi har også snakka med våre medpolitikarar, og vi hadde dette oppe i utvalsleiar møte i august. Vi ynskjer som vi har sagt heile vegen å finne løysingar slik at utviklinga skjer og ein kan få realisert reguleringsplanane.

Men, det er ikkje alltid like lett – og der er mange meiningar om dette.

Ståle eg og eg tenkjer at vi møtes til ein ny dialog ganske snart – eg skal finne eit møtetispunkt, men med i møtet ynskjer vi at vi tek med oss fylgjande til drøfting :

Med bakgrunn i den prosessen som har vert rundt reguleringsplan for Hellesåsen så må vegen vidare leggjast. Prosessen viss ein skal få ønska utvikling innanfor ei kostnads- og tidsramme som gir utvikling innan for ein kort horisont, må inn på eit anna spor enn dagens.

Politisk var det vilje til å utvikle Hellesåsen som bustadområde. Det ble vist ved at reguleringsplan fikk sin gode behandling i alle politisk organ. I behandlinga av plan kom det inn forslag om rekkefølgekrav på eit seint tidspunkt i behandlinga av plan.

Forslaget om rekkefølgekravet var sannsynleg eit ønskje om å auka trafikktryggleiken til dei mjuke trafikantane. Forslaget fekk brei støtte i alle partier.

Vi ser at dette var uheldig så seint i prosessen og utan at fagfolk/saksbehandlarar fekk vurdere om det som blei foreslått var fagleg riktig og naudsynt.

SVV/Fylket hadde ikkje på førehand signalisert nokon rekkefølgekrav i høyringsrundane. Det er eit faktagrunnlag å ta med seg i vidare prosess. Det som er helt klart er at regionalmynde no behandlar moglegheitene i plan ut frå korleis plan er utforma og vedtatt, med tilhøyrande rekkefølgekrav. Dette vil nok også vurderast desrom fylket skal event gå inn med midler. Slik fylkeskommunen pleier å gjere når det er snakk om eit spleiselag er å sjå om der ligg føre rekkefølgekrav – og dersom ja, så tenkjer dei utbyggjar skal ta desse kostnadane.

## Vedlegg 2



Arkiv:  
Saksmappe: 2013/2057  
Sakshandsamar: Arnold Matre  
Dato: 24.05.2013

**(sitat, utsnitt)**

Rådmannen vil i denne saka understreka at dersom rekkefølgekrava skal verta gjennomført, så må resten av innhaldet i føresegnene byggja opp om dette. Dersom det vert opna for at for stor del av utbygginga kan skje før det utløyser rekkjefølgjekrav, kan dette føra til at den økonomiske motivasjonen for å byggja ut siste delen vert redusert.